

## ناملی بر توسعه سازه های آبی و استفاده از راه های آبی در تمدن هخامنشی

### اسکندر ممبینی

دانشجوی دکتری تاریخ، گروه تاریخ، واحد نجف آباد، دانشگاه آزاد اسلامی، نجف آباد، ایران

### اعرابی هاشمی، شگوه السادات (نویسنده مسئول)

دانشجوی دکتری تاریخ، گروه تاریخ، واحد نجف آباد، دانشگاه آزاد اسلامی، نجف آباد، ایران

### کامرانی فر، احمد

دانشجوی دکتری تاریخ، گروه تاریخ، واحد نجف آباد، دانشگاه آزاد اسلامی، نجف آباد، ایران

فصلنامه علمی پژوهشی تاریخ (شاپا ۲۰۲۱-۲۰۰۸) - سال ۱۶ شماره ۶۱ - صفحه ۲۶۶-۲۸۹

تاریخ دریافت: ۹۹/۱۰/۲۴ تاریخ پذیرش: ۱۴۰۰/۵/۲۷

### چکیده

ایرانیان در دوره هخامنشی با تصرف قلمروی امپراتوری بابل و لیدی و دسترسی به یکی از مناطق مهم اقتصادی دنیای قدیم یعنی بین‌النهرین و کرانه‌های شرقی دریای مدیترانه و مصر، تجربه هزار ساله دریانوردی اقوام گوناگون در این نواحی را به ارث برده و در جهت تقویت این میراث گران‌بها قدم‌های موثری برداشتند؛ عمده این اقدامات در جهت تسهیل امور بازرگانی دریایی و بهره‌گیری از مسیرهای دریایی صورت پذیرفت. اعزام یک گروه اکتشاف دریایی به خلیج فارس و اقیانوس هند و دریای سرخ، اقدام به حفر کانال سوئز در سال ۴۹۷ ق.م. و اتصال خلیج فارس به دریای مدیترانه از طریق ایجاد یک آبراه بزرگ در مصر و ساخت بنادر و تشکیل ناوگان عظیم از کشتی‌های جنگی و حمایتی بخشی از اقدامات و برنامه گسترده بازرگانی و اقتصادی و نظامی هخامنشیان بویژه دریوش اول محسوب می‌شود و نشان می‌دهد که هخامنشیان بر اهمیت استراتژیک پهنه‌های آبی و نقش آفرینی نظامی و اقتصادی در این پهنه‌ها واقف بوده‌اند. بررسی جایگاه این حوزه‌ها از دیدگاه نظامی و اقتصادی و اثر آن بر سیاست‌های کوتاه مدت و بلندمدت دولت هخامنشی هدف اصلی این نوشتار بوده است.

واژه‌های کلیدی: امپراطوری هخامنشی، آبراهه، مرزهای آبی، دریانوردی

بدون شک توسعه کشتی ها ، ساخت بنادر ، باراندازها ، کانال ها و پل ها و قدرت دریانوردی نقش مهمی در حیات اقتصادی ، تجاری و سیاسی و نظامی تمدن ها از گذشته تا امروز دارد .

اطلاعات محدودی از دریانوردی ایرانیان باستان قبل از هخامنشیان در دسترس است؛ اما در توجه هخامنشیان به آب و دریا باعث پیشرفت این حرفه در آنان شد. زیرا گذشته از جنبه های تجاری و مراسلاتی، با دشمنانی روبرو بودند که بهترین راه دستیابی به آنان؛ که در این فن به استادی و مهارت رسیده بودند، آب بود. در آن دوره، قطب نما وجود نداشت، بنابراین کشتی ها را از کنار ساحل حرکت می دادند تا در مواقع طوفانی با مشکلی روبرو نشوند. (هادی، ۱۳۷۱: ص ۵۰). حکومت هخامنشیان در سال ۵۵۰ ق.م با سقوط دولت ماد به دست کوروش تاسیس شد. کوروش که پادشاهی ماد را به دست آورد دو هدف مهم داشت: در باختر تصرف آسیای صغیر و سواحل دریای مدیترانه، که همه ی جاده های بزرگی که از ایران می گذشت به بنادر آن می رسید و از سوی خاور، تامین امنیت. با تاسیس شاهنشاهی هخامنشی، قلمرو پهناوری شکل گرفت که تا آن زمان نظیر نداشت. این قلمرو پهناور، سرزمین ها و مردمان متنوع و فراوانی را شامل می شد که بسیار از هم دور بودند؛ ولی تحت حاکمیت هخامنشیان از وحدت و انسجام سیاسی خاصی برخوردار شده بودند. با استحکام پایه های شاهنشاهی هخامنشی، به ویژه پس از اصلاحات سیاسی و اداری و اقتصادی داریوش اول (۵۲۱ ق.م) این شاهنشاهی به ایالت های متعددی تقسیم شده و برای هر کدام از این ایالت ها، تشکیلات خاصی مقرر شد. در دوره هر یک از شاهنشاهان هخامنشی تعداد این ایالت ها به اقتضای مسائل سیاسی متفاوت بود. پادشاهان هخامنشی از راههای مختلف با مناطق خارج از امپراتوری خود در ارتباط بودند. راه های دریایی و راه های خشکی باعث می شد تا کاروان های تجاری بزرگی از این امپراتوری عبور کرده و کالاهای خود را به اقصی نقاط جهان برسانند و همین امر سبب می شد که آنها با نواحی خارج از مناطق تحت سلطه خود ،ارتباط برقرار کنند. علاوه بر آن، امپراتوری هخامنشی با فرستادن سفیر به ممالک دیگر و متعاقباً پذیرفتن سفرای

کشورهای دیگر که خود آداب خاصی داشت با مناطق دیگر در ارتباط بودند. تمام این راه های ارتباطی، تاثیر ژرفی بر ایجاد روابط و آگاهی از احوالات سراسر قلمرو شاهنشاهی هخامنشی و نیز خارج از آن محدوده گذاشته بود. با تشکیل امپراتوری هخامنشیان، حوزه نفوذ ایرانیان در دریاها و آبراهه های دور و نزدیک کشور و همچنین مرزهای ایران تثبیت شد. اهمیت استراتژیکی پهنه های آبی که از هزاره های پیش از میلاد آشکار شده بود، حاکمان ایران را به نقش آفرینی نظامی و اقتصادی در نیمه شمالی و جنوبی خلیج فارس واداشت. بررسی جایگاه این حوزه ها از دیدگاه نظامی و اقتصادی و اثر آن بر سیاست های کوتاه مدت و بلندمدت دولت هخامنشی هدف اصلی این نوشتار است. ایجاد همگرایی و امنیت جمعی بدون تحمیل الگوهای فرهنگی و اقتصادی، تقویت نظامی و شکوفایی بازرگانی دریایی، از دستاوردهای حضور هخامنشیان در جهان باستان بود. از دریانوردی هخامنشیان در سده پنجم پیش از میلاد، نام دو مکتشف و دریا نورد در تاریخ ذکر شده است که سفرها و دریانوردی آنها به دستور پادشاهان ایران صورت گرفته، یکی از آنها اسکیلاکس که مردی از کاریاندا بود که سفر دریایی خود را از رودخانه سند شروع کرده و پس از سیزده ماه به انتهای دریای سرخ و مصر رسیده است. دریانورد دیگر ستاسپه خواهرزاده داریوش پادشاه ایران که بدستور خشایارشا از مصر آغاز کرده. ستاسپه به مصر رفت و کشتی و ملوانی گرفت از ستون های هرکول گذشته، دماغه لیبی بنام سولویس را دور زده و به سوی جنوب رفت ولی چون ماه ها در دریا بود و دریا برایش ناپایان بود، به مصر بازگشت و پیش خشایارشا رفته و داستان خود را باز گفت و گفت که چطور در دریا ها و سرزمین های دور به مردمان کوچک که برگ خرما پوشیده بودند، برخورد کرده است. احتمال می رود که اشاره ستاسپه به مردمان کوچک برگ خرما پوش مردمان سواحل گینه بوده باشد.

### **دریانوردی ایران در دوران هخامنشیان**

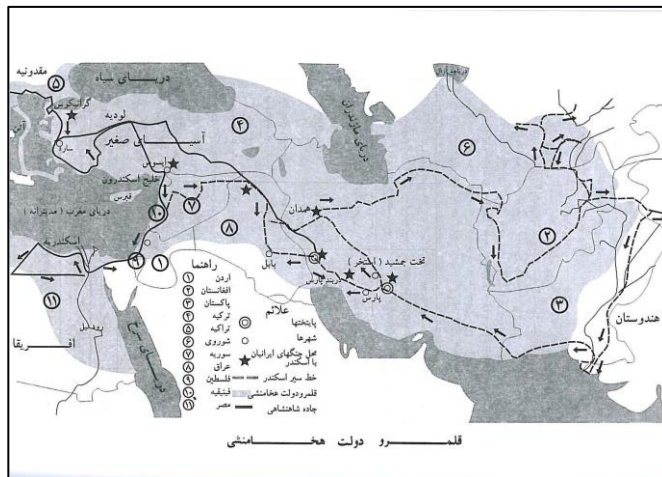
کهن ترین سند دریانوردی ایرانیان، مَهری است که در چغامیش خوزستان به دست آمده است. تاریخ تمدن ناحیه ی چغامیش به شش هزار سال پیش از میلاد می رسد. این مَهر گلین، یک کشتی را با

## تاملی بر توسعه سازه های آبی و استفاده از راه های آبی در تمدن هخامنشی

سرنشینان آن نشان می دهد که یک سردارِ پیروزِ ایرانیِ بازگشته از جنگ است و اسیرانی در جلوی او زانو زده اند. یک گاو نر و یک پرچم هلالی شکل نیز در این مهر، دیده می شوند. (نوربخش، ۱۳۸۲، ص: ۲۴). هخامنشیان در دریانوردی و بازرگانی از سایر اقوام تاثیر پذیرفته بودند و با پشتکار، این فن را در عصر خود توسعه دادند و بر اهمیت راه آبی خلیج فارس افزودند و شهرهای بندری مهمی، برای حفاظت و توقف کشتی های جنگی و تجاری ساختند که آثار آنها هنوز هم در گوشه و کنار جهان باقی است. از بندر های مهم دوره هخامنشیان در خلیج فارس و دریای عمان، می توان به دیلمون، تاوکه، گوگانه، آپستانه، هرمزی و بندر اومانه در دریای عمان اشاره کرد.

### راه های دریایی

هخامنشیان، پیش از گسترش قلمرو خود، چندان نیازی به دریانوردی احساس نمی کردند؛ اما با گسترش پهنه ی فرمانروایی شان (شکل ۱)، به ویژه در دوران پادشاهی داریوش، که دارای مرزهای آبی شدند؛ این نیاز احساس شد.



شکل ۱- قلمرو امپراتوری هخامنشی (پیرنیا، ۱۳۸۹: ص ۱۳۶)

بنابراین با ملت هایی که تجربه دریانوردی داشتند، پیمان‌های دوستی بستند و در صورت ناچاری، به زور هم متوسل شدند. هنگامی که امپراتوری خشکی زی ایران به سواحل آسیای صغیر گسترش یافت و با ملت هایی چون فینیقی‌ها، کالی‌ها، مصریان و حتی یونانیان روبرو شد و با قدرت دریایی یونان و مصر مواجه شد، دیگر نمی‌توانست از قدرت دریایی چشم پوشی کند و ایجاد و بکارگیری آنرا به تأخیر بیندازد. هخامنشیان با سیاست و آرامش، مردمان دیگر را به سوی خود جلب کرده بودند؛ لیکن رفته رفته خشونت بعضی ساتراپ‌ها و همچنین دخالت یونانیان و مصریان، زمینه ای شد تا آنان، در جوانی حکومتشان، در اندیشه ی ایجاد یک نیروی دریایی توانا و زورمند بیفتند. آنها همچنین می‌دانستند که نمی‌توانند به زیبایی و کارایی فینیقی‌ها کشتی بسازند و یا کشتی برانند، پس پیوسته از مردم فینیقیه پشتیبانی می‌کردند و وجودشان را برای خود غنیمت می‌شمردند. گزنفون، تدارک و آرایش کشتی‌های فینیقی راکه زیر فرمان ایرانیان بودند، به مراتب برتر از کشتی های هموطنان خود می‌دانست. (هادی، ۱۳۷۱: ص ۵۰-۴۹). چیرگی بر یونانی‌ها و سایر ملتها در آسیای صغیر، با چنان تدبیری صورت می‌گرفت که تنها اقوام کوچکی چون فوکان‌ها و ویتان‌ها سرزمین خود را ترک گفتند و دیگر ملتها، در سرزمین خود باقی ماندند و زندگی تحت سلطه ی امپراطوری جدید را پذیرفتند. (هرودت، ۱۳۶۸: ص ۶۳). مرگ مشکوک کمبوجیه و پیش آمدهای دیگر، هخامنشیان را از اندیشه ی داشتن یک نیروی دریایی کارآمد بازمی‌داشت؛ اما هنگامیکه داریوش آرامش را برقرار کرد، راهی جز استفاده از دریا برای پیشرفت خود ندید و اینگونه دریانوردی مهم تلقی شد. پس در دوران هخامنشیان علاوه بر راه های خشکی یک سری راه های دریایی نیز وجود داشت که از این طریق، دولت هخامنشیان با کشورهای دیگر در ارتباط بود. شاهنشاهی هخامنشی بیش از هر چیز شاهنشاهی زمین ها بود و آمد و شد باید از راه زمینی و در راههای شاهی انجام می‌شد. ولی راه های آبی نیز وجود داشت. به ویژه در سواحل شرقی مدیترانه که کشتی های تجاری فنیقی و کلیکیایی پهلو می‌گرفتند. راه دیگری از دریای سرخ به خلیج عمان می‌رفت و از آنجا از راه هند به دهانه ی رود سند ( ایندوس ) می‌رسید. داریوش اول بود که راه های دریایی را با تکمیل و ساختن آبراهه ای که دریای سرخ را به نیل متصل می‌کرد، توسعه ی

بیشتری داد. آبراهه ای که ساختن آن در زمان نخو، فرعون مصر (۶۱۱-۵۹۵) آغاز شد ولی نیمه کاره مانده بود. ۱۲ لوح سنگی قائم درطول مسیر ۸۴ کیلومتری این آبراهه برای یاد بود ساختن آن، نصب شده بود. در کتیبه ها که به چهار زبان، از جمله مصری، نوشته شده بود؛ داریوش اول با سرافرازی اعلام می کند که: فرمان حفر آبراهه ها را دادم؛ از رودی به نام نیل در مصر، به دریایی که آغازش در ایران است .

سپس این آبراهه آن طور حفر شد که من فرمان داده بودم و کشتی ها از طریق عبور از این آبراهه، از مصر به ایران می رفتند، آنطور که من اراده کردم. (بروسیوس، ۱۳۹۱: صص ۸۱-۷۹). داریوش بزرگ به دنبال این طرز فکر که می بایست در توسعه ی راه های آبی نیز کوشش به عمل آید، دستور داد تا هیأتی تحت سرپرستی یک شخص یونانی، به نام "اسکولاکس" از اهالی کاریاند، یک سفر اکتشافی در خلیج فارس انجام دهند. او از مصب رود سند به راه افتاد و پس از عبور از دریا، تا عربستان را طی مدت سه ماه و به قولی دو سال و نیم پیمود. این سفر اکتشافی - تحقیقاتی، اقیانوس هند را از طریق خلیج فارس به دریای سرخ متصل می کرد؛ در گذشته نیز سیاحان، سفرهایی دریایی به گونه ای مقطعی در این مسیر انجام داده بودند.

هرودوت نیز در این زمینه می نویسد: «در آسیا بیشتر کشفیات توسط داریوش انجام می شد. گذشته از این، یک فرمانده ایرانی، به دنبال یک سفر اکتشافی - نظامی از دریای مدیترانه تا جنوب اسپانیا، که امروزه به جبل الطارق معروف است، پیش راند. بدین ترتیب داریوش و جانشینانش از طریق راه های خشکی و آبی بر سراسر امپراتوری و ممالک همسایه اشراف کامل یافتند. ناوگان جنگی و بخصوص کالاهای بازرگانی در سراسر آن ممالک، به گردش درآمدند و در این زمینه تحولی شگرف نمودار شد. کشتیرانان یونانی، فنیقی و عرب، کشتیرانی تجاری دریای مدیترانه و خلیج فارس و اطراف آن را در دست داشتند. طبیعی است که در صنعت کشتیرانی، تحولاتی از جهت کیفیت و سرعت نمودار شد، تا بتوانند کالاهای بیشتری را با سرعت بیشتر جابجا کنند. همچنین در کشتی هایی که در رودهای قابل کشتیرانی (دجله، فرات و نیل) بتوانند، آمد و رفت داشته باشند نیز فناوری های ناوی انجام گرفت. (بیانی، ۱۳۸۱: صص ۲۱۳-۲۱۲). علاوه بر ناوهای سربازبر، کشتی

های بازرگانی کشورهای تابعه، نیز در دریاها و رودها به طور فراوان در رفت و آمد بوده اند. کشتی های بزرگ به ظرفیت صد تا دویست تن برای عبور از رود هایی مثل: رود دجله، فرات، سند، نیل و کارون موجود بوده است.

قبل از توسعه‌ی شگرفی کشور ایران در زمان هخامنشی، و سروکار نداشتن با دریا و رودهای بزرگ، ضرورتی برای تاسیس نیروی دریایی مهم و افزایش کشتی های باربری و جنگی نبود. اما با توجه به احساس نیاز در زمان هخامنشیان، بحریه ایران را بیشتر کشورهای کرانه‌ی دریاها و رودهای بزرگ راه اندازی کردند که از همه آن کشورها مطمئن تر، مجهز تر و ماهرتر فنیقی ها بودند. کشتی های نیروهای بحریه هخامنشیان را بیشتر کشتی سازان این کشور می ساختند و به دریاها روانه می کردند. این کشتی ها می توانستند از ۶۱ تا ۸۱ میل دریایی در روز دریا پیمایی کنند. (سامی، ۱۳۸۸، ص: ۱۶۲-۱۶۱) البته لازم به بیان این نکته است که نویسندگان کلاسیک که ستایشگر نظام راه ها و نظام چاپار هخامنشیان هستند، معمولاً درباره ارتباطات رودخانه ای و دریایی سکوت اختیار کرده اند. علت آن بی شک، جهت گیری بسیار نظامی نوشته هایی است که در اختیار داریم. این نوشته ها، رودها و ترعه ها را اغلب مانعی بر سر راه سپاهیان تلقی می کنند نه شاهراه های ارتباطی. در واقع رود، دریا و ترعه به نسبت راه های باری، که خاص حمل و نقل کالاهای بسیار سنگین است، محور نفوذی غالباً سریع تر و کاراتری به شمار می آیند. برای حمل و نقل کالاهای سنگین متعلق به مناطق دور از ساحل، فقط یک امکان وجود داشت، استفاده از رودهای ساحلی و کشتیرانی تا مصب رودی دیگر. بسیاری از دولت شهرهای یونانی آسیای صغیر، سکه هایی با تصویر خدای رود ضرب می کردند که اغلب در حال گرفتن جلو، عقب یا سکان کشتی بازنمایی شده بود. (بریان، ۱۳۸۱، ص: ۵۹۴-۵۹۳).

سودای پیوستن دریای مدیترانه به دریای سرخ و خلیج فارس و دریای عمان و امکان تجارت دریایی بین هند و مدیترانه از راه خلیج فارس و دریای سرخ و دریای مدیترانه با حفر ترعه سوئز، شاهنشاه هخامنشی را به فکر تسخیر هندوستان و گشودن کانال سوئز انداخت. از این جهت، داریوش گروهی را مامور مطالعه هند، از راه دره‌ی سند کرد. این گروه اکتشافی، پس از بازدید بلخ و قندهار و

سرزمین پُختو و کوه های بلند آن سامان به دره ی سند رسیدند و از آنجا به کنار اقیانوس هند آمدند و در همه جا خصوصیات ارضی و مردمی که در آن سرزمین ها زندگی می کنند، از جمله : راه ها، پایگاه های نظامی و امکانات تجاری آن مناطق را یادداشت کردند و چون به اقیانوس هند رسیدند به امر داریوش، بادبان ها برافراشتند و به کشف و تحقیق در مناطق دریایی اقیانوس هند و خلیج فارس و دریای عمان و دریای سرخ پرداختند.

اسکولاکس فرمانده ی یونانی گروه دریایی ایران و عده ای از افسران یونانی نیروی شاهنشاهی داریوش دریانوردان ایرانی، سواحل آفریقا و گرداگرد سرزمین عربستان و کشور لیبی را دور زده و از راه دریای سرخ به کانال سوئز رسیدند. بنا به روایت هرودوت هیات فرستادگان داریوش، از رود سند سرازیر شده و سواحل مکران و بلوچستان امروزی در دریای عمان را پیموده و به خلیج فارس آمدند سپس از سواحل عربستان گذشته و از باب المندب وارد دریای سرخ گردیدند. پس از طی ترعه ای که به امر شاهنشاه هخامنشی در مصر ساخته شده بود و امروز کانال سوئز به جای آن قرار دارد، به مصر سفلی وارد شده و از آنجا به دریای مدیترانه رفتند. (اقتداری، ۱۳۸۹، ص: ۵۴-۵۳)

### کانال سوئز

داریوش برای گسترش سرزمین و بدست آوردن ثروت و اقتدار بیشتر، پیوسته می خواست از راه دریاها به سرزمین های دیگر دسترسی پیدا کند. از اینرو، در حدود اواخر قرن ششم و اوایل قرن پنجم پیش از میلاد، فرمان داد کانال سوئز را بین دریاها ی سرخ و مدیترانه و نیز رود نیل، حفر کنند. او از انجام اینکار، دو هدف عمده را دنبال می کرد: نیروی دریایی ایران بتواند به آسانی از کرانه های خلیج فارس و دریای عمان و اقیانوس هند به دریای مدیترانه و دریای سرخ برود و نیز روند بازرگانی برای انتقال کالاهای مصری، به مناطق دیگر آسانتر شود. (طوسی ۱۳۷۹ : ص ۲۰ تا ۳۰).

حفر این کانال که دریای سرخ را از راه نیل به دریای مغرب پیوند می داد، به ایجاد راهی دریایی که از شاهکارهای داریوش بود، منجر گردید. و در این میان الگوی او، نخائو؛ فرعون مصر بود که در ۶۰۹ (ق.م) چنین کاری کرده بود. کانالی که نخائو حفر کرد بعدها پُر شد، ولی بنابر کتیبه های به



جامانده، این کانال به فرمان داریوش حفر گردید تا در پی آن، دریای مغرب به دریای سرخ و دریای عمان پیوند بخورد. (کاوه، ۱۳۸۸: ص ۱۱۹).

«من پارسی‌ام، از پارس مصر را تسخیر کردم، و امر کردم این کانال را بکنند، از پی رَوَ (یعنی نیل) که در مصر جاری است تا دریایی که از پارس بدان روند. این کانال کنده شد، چنانکه امر کردم و کشتی‌ها روانه شدند، چنانکه اراده‌ی من بود.» (شارپ، ۱۳۸۸، ص ۳۴).

پهنای این کانال به اندازه‌ای بود که دو ناو که هر کدام سه دسته پارو زن داشتند، پهلو به پهلو از آن می‌گذشتند و درازایش؛ از بویاستین تا دریای سرخ، چهار روز راه بود. این مسیر راه تجاری مستقیم بین سرزمین‌های غربی و افریقایی با هند و شرق آسیا را بوجود آورد. بنا به گفته‌ی برخی از مورخین، درازای کانال ۸۴ کیلومتر، پهنای آن ۴۵ متر و گودی اش بیش از ۳ متر بود و برای حفر آن بیش از ۱۲ میلیون متر مکعب خاک برداشته شد. کارگران مصری در طی ۱۰ سال این کانال را حفر کردند و کار نخائو را که از ترس به زیرآب رفتن مصر، نیمه تمام رها گشته بود به پایان رساندند. برای افتتاح این آبراهه، کاروان کشتی‌های پارسی متشکل از بیست و چهار کشتی سه ردیفه، پشت سر کشتی پرچمدار، به سوی شرق به حرکت در آمدند و داریوش ۵۳ ساله نیز با کشتی سه ردیفه‌ی خود و در اوج اقتدار، پیشاپیش آنان حرکت می‌کرد. (رایین، ۱۳۵۰: ص ۱۱۱).

در میان تمام دستاوردهای دوره هخامنشیان در ارتباط با راههای آبی، حفر آبراهه سوئز، چشمگیرترین دستاورد محسوب می‌شود. (وکیلی، ۱۳۹۰: ص ۲۸۳)

در طول ۸۴ کیلومتری این ترعه دوازده ستون سنگی برای شرح چگونگی حفر این ترعه نصب شده بود (شکل ۲). در این ستون‌ها داریوش با غرور و افتخار، به چهار زبان؛ کیفیت و احوال این فرمان را اعلام می‌دارد (بروسیوس، ۱۳۸۷: ص ۸۵).



شکل ۲- مسیر کانال حفر شده توسط داریوش (هیتس، ۱۳۸۷: ص ۱۸۸)

از طرف دیگر، داریوش، منافع سوق الجیشی را با مصالح بازرگانی در بهره برداری از راه ها و سیاست خاص مذهبی ترکیب کرد؛ شاهراهی فراهم ساخت که کرانه دریای اژه را به شوش وصل می کرد و با کمال دقت نگهداری می شد. این راه بزرگ که از کرانه دریای مدیترانه آغاز می گشت و از نقاط مهم استراتژیکی و مراکز مهم جمعیت ونقاط بازرگانی می گذشت و به شوش می رسید، راهی است که در تاریخ باستان جهان، مانند ندارد. (بختور تاش، ۱۳۸۹: ۲۴۴ ص)

داریوش علاوه بر کانال سوئز کانالی برای پیوند دادن دریای مدیترانه و دریای سرخ کند که این کانال پیشگام کانال سوئز شد. پاره هایی از کتیبه هایی که به هنگام کندن این کانال نوشته شده بدست آورده اند. پس هخامنشیان ترویج کنندگان بازرگانی خشکی و دریاشدند. (فرای، ۱۳۸۵: ص ۱۸۲). از جمله راه های دیگر می توان به راهی اشاره کرد که ممالک شرقی را با ممالک غربی

متصل می کرده است. راه ایران به مصر قبل از داریوش از دجله و فرات گذشته و به سوریه می رفت و در آنجا از بندر صور یا صیدا به وسیله کشتی به مصر می رفتند. داریوش دریای مغرب را به توسط یکی از شعب رودخانه نیل به دریای سرخ مربوط ساخت و از این پس کشتی ها از بحر الجزایر به دریای سرخ می رفتند و از باب المندب گذشته و به دریای عمان وارد می شدند. بدین نحو روابط مستقیم دریایی بین ممالک دریای مغرب با پارس و خوزستان و سایر جاهای ایران برقرار گشت. بعضی راه ها مانند راهی که از سارد به سینوپ در کنار دریای سیاه و از نینوا به سارد و از بابل به سوریه و نینوا و شوش و کلدی می رفت و نیز راه هایی که مسافران را از فنیقیه به مصر و کیلیکیه و آسیای صغیر و نینوا و بابل و شوش هدایت می کرد، در ازمنه قبل از دوره هخامنشی ساخته شده بود ولی دولت هخامنشی این راه را تعمیر کرده و خوب نگاه داشته و با مراکز مهم ممالک وسیعه خود به واسطه راه های دیگر اتصال داده بود. (پیرنیا، ۱۳۷۷: ص ۱۲۲۱)

دوره ی حکومت داریوش اول مهمترین و با اهمیت ترین دوره ی تاریخی هخامنشیان در مصر بود. داریوش در مصر برای تحکیم حکومت خود نظام اداری و حکومتی را به وضع سابق در دوره ی فراغه برگرداند و حقوق و مزایای قدیمی مکانهای مقدس و جوامع روحانی و کاهنان را مورد تایید قرارداد. داریوش در مصر به صورت منظم و متناسب و با امتزاج فرهنگی دو تمدن ایران و مصر دستور ساخت معابد و حفر کانال را صادر نمود. (ولایتی، ۱۳۹۵: ۲۰۵ص)

### **بنادر و پایگاه های دریایی هخامنشیان**

هخامنشیان برای بهره برداری از دریا و پرداختن به دریانوردی، با اهداف اقتصادی و نظامی، نیاز به ساخت بنادر داشتند. پس تا آنجا که توانستند به هر آبی که رسیدند برای رسیدن به اهدافشان، بندری هم بنا کردند. برای نمونه، داریوش و پسرش خشایارشا، پس از دست یافتن به دریای مدیترانه، ناوگانی با ۱۲۰۰ ناو، بوجود آوردند و بنداری بنا کردند و نامی هم بر آنها نهادند. (سپهری، ۱۳۸۸: ۱۵ص)

اسناد بجامانده، نشان نداده اند که هخامنشیان، در شمال، دارای بندری باشند. بنابراین اگرهم داشته اند نه نامی از آن باقی مانده است و نه اثری؛ تنها از بندری بنام زادراکرت، در کتابهای تاریخی، نام برده شده است. (اومستد ۱۳۸۸ : ص ۵۶۰) تنها دلیلی که می تواند بوجود اقوام دور از تمدن و خشنی چون کادوسیان در گیلان، ماردها یا اماردها در شرق آن، پتورپها در مازندران و ... باشد که مطیع کردن آنها کار دشواری بود. (بریان پی یر، ۳۸۱: ص ۱۳۶)

خلیج فارس، از دیرباز، گذرگاه ملتها و محل رفت و آمد اقوام متمدن بوده است. پس بنادر بسیاری هم؛ از مغرب به مشرق و بر سواحل و جزیره های آن بنا شده بود. دیلمون، تاکه گوگانه، آویستانه، هرمزی، و کمی آنسوتر بندرگرا از بندرهای مهمی بودند که مورد بهره برداری هخامنشیان قرار می گرفتند. (رائین، ۱۳۵۰ : ص ۱۳۶) هنگامیکه اسکیلاکس به دستور داریوش، برای شناسایی راه های دریایی حرکت می کند، در مسیر خود؛ در مصب رود سند، بندری می سازد که از آن کشتی های بسیاری از دریای عمان و سواحل عربستان، به مصر می رفتند و پس از سی ماه، به مصر می رسیدند. نیز در کنار نیل و دریای مدیترانه بنداری ساخت. (کازرونی، ۱۳۸۱) در این زمان از دجله و فرات به مصر و دریای مغرب می رفتند که پس از حفر کانال سوئز و با رفت و آمد از آن، این راه کوتاه تر شد. هخامنشیان، چند بندر و جایگاه کشتی سازی، در مناطق تحت نفوذشان بنا کردند. کشتی سازی شان، بیشتر در جاهایی بود که فنیقی ها زندگی می کردند. (رائین، ۱۳۵۰ : ص ۱۷۵-۱۳۷) کارگاه های ویژه ای را در شهرهای فنیقیه و مصر، در آسیای صغیر، کاریه، پنیان، سواحل داردافل و بسفر بنا کردند تا در آنها کشتی هایی برای نیروی دریایی شان ساخته شود. (معطوفی، ۱۳۸۲ : ص ۱۰۴) درون خاک پارس نیز، در بندر عسلو که میان بوشهر و بندرلنگه بود، کشتی می ساختند. بیشتر نیروی دریایی هخامنشیان، در سه پایگاه مهم متمرکز بود : پایگاه یکم، در کرانه های آسیای صغیر که مرکز آنها هالیکارناس (Halicarnasse) بود. پایگاه دوم دریایی آنان، بندر آباد و پرجمعیت صور بود که از کرانه های فنیقیه و مصر نگهبانی می کرد و پایگاه سوم دریایی که در دهانه ی خلیج فارس و در آپاتان، جایی نزدیک به آبادان امروزی، قرار داشت. (پیرنیا، ۱۳۸۱ : ص ۵۶۵)

راه‌های دریایی، سرزمین‌های دور دست و دور از آسیا را به سرزمین ایران پیوند می‌دادند و به نسبت راه‌های زمینی که بسیاری شان، خشک و بیابانی بودند، دشواری‌ها و رنج‌های کمتری را به همراه داشتند. بنابراین نظامیان و بازرگانان و حتی مردم عادی، راه‌های دریایی را ترجیح می‌دادند. ایرانیان از طریق رود سند و از خلیج فارس توانستند به راحتی پا به سرزمین هندوستان و آسیای شرقی بگذارند. (شاملوئی، ۱۳۵۷: ۹۰)

### ایالات خلیج فارس در دوره هخامنشیان

در کتیبه‌های داریوش و خشایارشا از ایالت‌هایی نام برده شده که بر کرانه‌های خلیج فارس بنا شده بودند. این ایالتها که هرودوت نیز از آنان یاد می‌کند، در رفت و آمدهای نظامی و تجاری پادشاهی هخامنشیان، بسیار به کار می‌آمد. چرا که آنان از همین راه، با کشورها و ملت‌های دیگر پیوند برقرار می‌کردند و یا به آنان دست می‌یافتند. مالیاتی هم که کشورهای زیردست می‌پرداختند، باز از همین راه بود. (وٹوقی، ۱۳۵۷: ۹۰ص)

ایالت هره هوتیش (Harahvatish) در پایان جنوب شرقی سرزمین‌های هخامنشی، که با ایالت مکران هم‌جوار بود. ایالت اسه‌گرته، در انتهای جنوب شرقی بیابان مرکزی ایران، که با زرنگه (zarznka) همسایه بود، نیز، زرنگه، که به دولت مرکزی، مالیات می‌داد و درنگه و درنگیان (Drangiana) هم نامیده شده است، ایالت یائوتیه؛ در کناره‌ی خلیج فارس، که پرگه و تاروا (Tarava & parga) هم جزئی از آن بودند، مکه یا ماکیان که احتمالاً از بندر لنگه تا سیراف را در بر می‌گرفت و بالاخره، ایالت هوج که در کتیبه‌های داریوش و خشایارشا از آن نام برده شد و مرکز آن شوش بود. هوج و ایالت‌های پارس و ماد از اهمیت بالایی برخوردار بودند. (توین، ۱۳۷۹: ۱۴۵ص) در حالیکه منزلت و قدرت سیاسی اسه‌گرته، زرنگه، یائوتیه و مکه، به دلیل شورش‌هایی که علیه حکومت مرکزی انجام دادند، کاهش یافت. (هرودت، ۱۳۶۸: ۲۴۹ص)

خط مرزی ایران در خلیج فارس، نسبت به خط مرزی قسمت‌های جنوبی، از امنیت و اهمیت بیشتری برخوردار بود و همین برتری مورد توجه هخامنشیان هم بوده است:

## تأمین بر توسعه سازه های آبی و استفاده از راه های آبی در تمدن هخامنشی

سواحل ایران برای کشتیرانی، از عمق مناسبی برخوردار بود در حالیکه در سواحل جنوبی، عمق، کمتر بوده و باعث گمراهی دریانوردان می شد.

در نزدیک سواحل ایران بستر دریا گلی بوده و برای لنگر انداختن، بسیار مناسب بود ولی سواحل جنوبی، دارای صخره های مرجانی خطرناکی بوده، بالقوه برای کشتیرانی خطر محسوب می شد. هنگام کشتیرانی در طول سواحل ایران می توان از جریان های دریایی و بادهای ساحلی برای مسافرت کمک گرفت در حالی که در سواحل جنوبی، کشتی ها گرفتار جریان های دریایی آشفته و نامنظم می شدند.

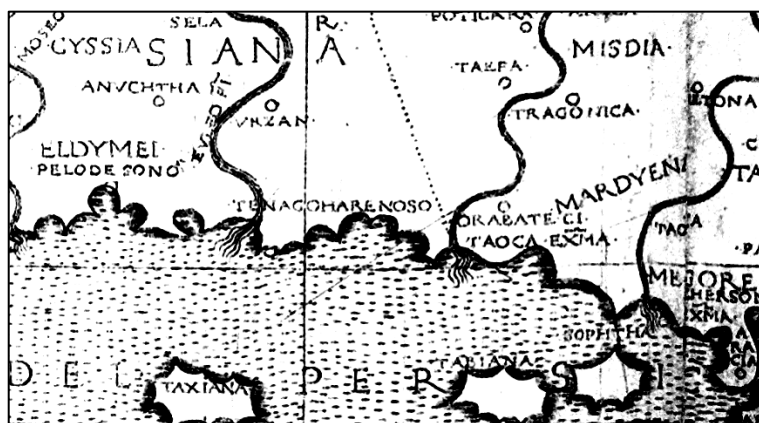
در تمام نقاط سواحل ایران، کشتی ها می توانستند در خلیج های کوچک یا در پشت جزیره ها لنگر بیندازند و از توفان های دریایی در امان باشند؛ در حالیکه در سواحل جنوبی، آبراه ها بسیار کم عمق بودند و بادهای تند مستقیماً به طرف ساحل در جریان بود.

از آنجا که سواحل ایران کوهستانی است برجستگی ها و ارتفاعات، به عنوان علامت مشخص توسط دریانوردان مورد شناسایی قرار می گرفت و راهنمای خوبی برای آنان بود در حالی که در سواحل جنوب، کرانه ها مسطح اند و هیچ علامت مشخصی ندارند.

در طول سواحل ایران به دلیل شرایط آب و هوایی مناسب، شهرها و آبادی های بسیار بودند که دریانوردان برای تهیه آذوقه، از آنها استفاده می کردند در حالی که در سواحل جنوبی چنین نبود. در سواحل ایران به دلیل استقرار حکومت های یکپارچه و مقتدر، امنیت دریانوردان در دریا و ساحل تأمین می شد ولی در سواحل جنوبی اینگونه نبود. «(وثوقی، ۱۳۸۳: ص ۴۳)

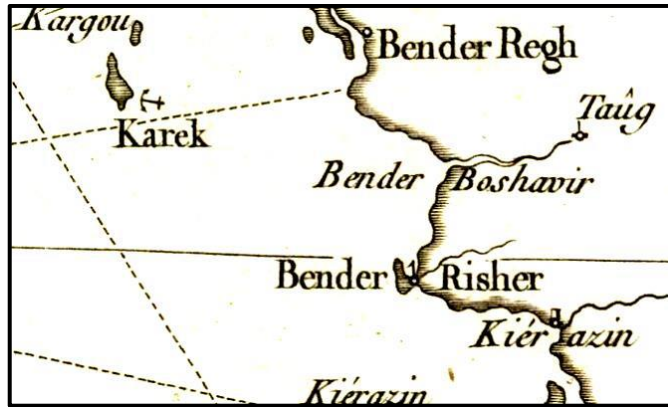
نزدیکی دو پایتخت مهم آنها، شوش و پاسارگاد، خود بخود بر اهمیت این خلیج می افزود و نگاه ویژه شاهان هخامنشی به آن، به رونق و پیشرفت و رشد و شکوفایی آن، منجر شد. تنها پس از یورش اسکندر، اوضاع سیاسی خلیج فارس، تا مدتی دچار دگرگونی هایی شد. بر اساس گزارش های استرابو، همچنین آریان از وجود کاخی مربوط به شاهان هخامنشیان در بخش های شمالی دریای پارس و کرانه های آن و در نزدیکی مکانی به نام "تئوکه" سخن گفته شده است. (Arian, 1809:58-63. Strabo, 1857:188) که در این میان شرح آریان از گزارش سفر

وی در راستای کرانه شمالی خلیج فارس، از محل و موقعیت تنوکه از نظر اطلاعات مکانی و جغرافیایی، بسیار قابل توجه است: "پس از گذر از مسیل خشک پادارگوس (Padargus) آنها پیچ خوردگی ساحل را در راستای یک شبه جزیره ی دارای کشت و زرع و باغستانهایی از انواع گوناگون درختان دنبال کرده، در مکانی به نام مزامبریا (Mesambria) توقف کردند. از مزامبریا آنها به اندازه ۲۰۰ استادیا (Stadia) دریاوردی نموده و در تنوکه در دهانه رود گرانیس (Granis) پهلو گرفتند. در نزدیکی این مکان و در فاصله ۲۰۰ استادیا از آن، کاخی از شاهان پارس وجود دارد." (Arian, 1809: 39) (شکل ۳).



شکل ۳- تنوکه (TAOCA) در در کرانه شمالی خلیج فارس و بر دهانه رود گرانیس از نقشه بطلمیوسی «نیکولو تودسکو» در سده ۱۵ میلادی (گنجی و وثوقی، ۱۳۸۶: ۴۶).

حتی پیش از کشف و بازخوانی نام این بندرگاهها در گل نوشته های باروی تخت جمشید، یا پیش از هرگونه بررسی و کاوش باستانشناسی، گروهی از پژوهشگران در تلاش برای یافتن موقعیت این بندرگاهها براساس مختصات اشاره شده در سفرنامه نئارخوس گمانه زنی هایی کردند که شاخصتر از همه، ادعای انطباق تنوکه با شهر توج سده های نخستین تا میانه اسلامی بود که در جایی در منطقه دشتستان میانه راه برازجان به گناوه قرارداشت. (d'Anville, ۱۹۷: ۴-۹۷; Schiwiek, ۱۹۶۲) (شکل ۴)



شکل ۴: مکانیابی توج در جلگه برازجان و نزدیکی بندر بوشهر (d'Anville, 1764: 15)

### ساختار نیروی دریایی هخامنشیان

اولین پیدایش نیروی دریایی ایران به زمان هخامنشیان باز می گردد. در آن زمان بعلت گسترش امپراتوری پارس و جنگ با دشمنان دیرین، یعنی یونانیان که در آن سوی دریای سیاه سکونت داشتند باعث ایجاد نیروی دریایی منظم شد. اولین زورآزمایی واقعی نیروی دریایی ایران به زمان خشایار شا باز میگردد(البته قبلا هم درگیری هایی بود اما نه به این وسعت).

ایران به دلیل حمله ی یونان به لیدی، که ایران تمامیت ارضی این کشور را محترم می شمرد به یونان لشکر کشید، این بزرگترین لشکرکشی تاریخ تا بدین روز بوده است. نفرات لشگر ایران به گفته مورخان در حدود ۸۰۰ هزار نفر بوده است و کشتی های ایرانی که از راه دریا وارد جنگ شده بودند در حدود ۱۲۰۰ کشتی بود. به ابتکار خشایارشا، پلی از قایق ها، نیروی ارتش را به آن سوی دریا انتقال داد و سرانجام در دریای آرتمزیوم نبرد آغاز شد و ایرانیان، پیروز بیرون آمدند. در آن زمان ایران از کشتی های مفرقی مصری و برخی یونانی بهره میبرد. در پی این جنگ آتن سقوط کرد و معبد آکروپولیس به آتش کشیده شد. آنگاه که فرستادگان داریوش از سفر دریایی خود به سرزمین هند، بازگشتند؛ اطلاعات دریایی خود را در کتابی به نام پریپلوس یا گردش با کشتی، جمع آوری کردند و انتشار دادند که بعدها مرجع بسیاری از دریانوردان و جغرافی دانان شد.(اومستد، ۲۵۳۷)



ص: ۲۱۴). تشکیل نیروی دریایی در دوره هخامنشیان؛ آنچنان که بارها به آن پرداخته شد، با کمک قوم های دریانوردی چون فینیقی ها، کارتاژی ها، مصریان و گاهی یونانیان، گره خورده است. نیروی دریایی هخامنشیان، متکی به کشتی های سبک بودند تا بیشترین قدرت مانور را در جنگ ها داشته باشند. عمده ی این کشتی ها را، ناوهای جنگی، کشتی های نیروبر و کشتی های باربر تشکیل می دادند که به آنها تری رم می گفتند. تری رم ها، بادبانی بودند و سه رده پاروزن داشتند و با سرعتی معادل «۸۰ مایل دریایی در روز» حرکت می کردند. بیشتر این کشتی ها، بیش از دویست جنگجو را در خود جای نمی دادند و شمار پارسی هایشان هم بیش از سی نفر نمی شد. کشتی های نیروبر درازی هم بودند که اسبها و سربازان را می بردند و کشتی های بارکش، که کارشان، حمل خواربار و آذوقه بود. فرماندهان و دریاسالاران، پارسی بودند و بیشتر نیروها را فینیقی ها، کارتاژی ها و مزدوران آورده شده از ساتراپ ها تشکیل می دادند. (رابین، ۱۳۵۰، ص: ۷۵)

در کشتیهایی که به هند می رفتند، نیروهای هندی نیز کار می کردند. هردوت، همچنین از نیروهای سکایی ناوهای نیروی دریایی خشاریشا، یاد می کند که در کنار پارسی ها و نیروهایی با ملیت های دیگر، به یونانیان تاختند.

ابزار گوناگونی در کشتی ها به کار سربازان و دریاسالاران می آمد که مهمترین آن، ژرفیاب بود. ژرفیاب؛ چنانکه از نام آن پیداست، برای سنجش و اندازه گیری ژرفا و عمق آب به کار می رفت. کشتی سازی هخامنشیان، شیوه و مهندسی فینیقی ها را داشت، اما ساختار آن، زیر نظارت کامل پارسی ها، شکل می گرفت. بیشتر کشتی ها در بندرهای هلسپونت، فینیقیه و آسیای صغیر ساخته می شدند و کارکنان نیز از همان ملیتی بودند که کشتی را می ساختند. ظرفیت کشتی ها برای عبور از دریاها، ۲۰۰ تا ۵۰۰ تن و برای عبور از رودهای دجله و فرات، سند و نیل، ۱۰۰ تا ۲۰۰ تن بود. (اقتداری، ۱۳۷۹، ص: ۴۶)

- کشتی هایی که در سه طبقه با اشکوب آنها سه ردیف پاروزن قرار داشت و بین ۵۰-۳۰ پاروزن این کار را انجام می دادند و به آنها تری رم می گفتند. در روی این کشتی ها که دارای دماغه محکمی بودند معمولاً ظرفیت ناوهای ایرانی بین ۲۰۰-۸۰ تن متغیر بود. (هرودت، ۱۳۶۸، ص: ۲۵۱)

روی آنها را با توپاس های تیغی مانند می پوشانند، در این کشتی ها گوی های آتشین وجود داشت که از آنها برای پرتاب آتش به طرف دشمن استفاده می کردند و گاهی مواقع نیز با استفاده از میله های فلزی پارچه های کنفی آتشین را به طرف دشمن می انداختند. (معطوفی، ۱۳۸۲: ص ۱۰۵)

- کشتی هایی بودند که برای استفاده در حمل و نقل اسبان و سواره نظام مورد استفاده قرار می گرفتند و سرگور نامیده می شدند و گنجایش ۵۰ پارون زن را داشتند و از بادبان نیز در آن استفاده می کردند.

- کشتی هایی بودند که بیشتر کاربرد پل سازی بر روی کانال ها را داشتند. مثلاً در حمله خشاریاشا به یونان از این گونه کشتی ها استفاده می کردند. (معطوفی، ۱۳۸۲: ص ۱۰۵) این نوع کشتی ها را به یکدیگر می بستند و سربازان از روی آنها رد می شدند. معمولاً ملوانان و سربازان مستقر در این ناوها، از ملل تحت سلطه هخامنشیان بودند ولی فرماندهان حتماً از بین پارسی ها و ماد ها انتخاب می شد.

- کشتی های کوچکی نیز بودند که بین ۵-۱۵ تن ظرفیت داشتند و مخصوص حمل آذوقه و بار و بنه و بعضی مواقع ارابه های جنگی بودند. (هرودت، ۱۳۸۳: ص ۲۵۹)

از مهمترین عناصر نیروی دریایی هخامنشیان، دریانوردان و دریاسالارانی بودند که وجودشان نقشی مهم و تعیین کننده، نه تنها در این نیرو، بلکه در سراسر این امپراطوری داشت. کسانی چون اسکیلکس، که به سوی سند شتافت و تا فتح هند پیش رفت و عاملی برای داد و ستد با هندوستان، و صدور کالاهای ایرانی به آن دیار، از راه دریا شد و این راهبرد را رواج داد.

ساتاسپس؛ خواهرزاده ی داریوش، که رهایی از مجازات مرگ، او را به سفری دریایی کشاند. وی پذیرفت که به دور آفریقا سفر کند و سپس به خلیج فارس بازگردد. در آغاز به مصر رفت و پس از استراحتی چند روزه، دگر بار به آفریقا رفت تا از دماغه سولویس بگذرد. اما نتوانست مأموریت خود را به پایان برساند و به ناچار، به مصر بازگشت (هرودت، ۱۳۸۳: ۱۹۳)

مگابازوس یا مگاباز که از او یاد شد، از فرماندهان و دریانوردانی بود که در دریای مدیترانه به دریانوردی می پرداخت و در کندن تنگه ی اتوس هم نقش ویژه ای داشت. آرتمیس؛ فرمانده و دریاسالار دوره ی خشایارشا، و نخستین بانوی دریانورد، که در لشکر خشاریاشا و در نزد خود او؛ چنانکه گفته شد، نیز جایگاه ویژه ای داشت. دریانوردان به نام دیگری چون ماگیوس فرزند

دریاسالاری ایرانی به نام فارنوکیس، هیدراس از مردم بلوچستان و مازانس که نئارخوس، دریانوردی یونانی را که از طرف اسکندر به خلیج فارس آمده بود تا راه‌های دریایی را تا هند شناسایی کند، از سند تا شمال خلیج فارس، راهنمایی کردند. (آریان، ۱۳۸۸: ص ۱۹۶)

## پل‌ها

هرودوت در مورد پل‌ها در مسیر رودخانه‌ها در دوره ی هخامنشیان توضیحاتی داده است. تا پیش از هخامنشیان، سند و مدرکی از پل و پل سازی در دست نیست. ولی آنچه مسلم است، اینکه مردم دنیای کهن برای عبور از رودخانه‌ها و نه‌های بزرگ فکری کرده و برای گذر از چنین سدهایی چاره یافته بودند. بریان از سندی بابلی یاد کرده که به وجود کارشناسان احداث پل اشاره می‌کند و در متن سند آمده است که گروهی پل ساز در نزدیکی نیپور اراضی زراعتی دریافت کردند. پل‌ها در زمان هخامنشی به دو صورت بوده اند: یکی پل‌های دائمی و دیگری پل‌های موقت که فقط برای عبور و در زمان نیاز برپا می‌شدند. بر روی رودخانه‌های بزرگی مانند دجله و فرات، پل‌های دائمی احداث شده بود. هرودوت در شرحی که درباره ی جاده ی شاهی یارد به شوش داده از احداث یک پل بر روی رودخانه هالیس یاد کرده که با ساخت یک قلعه و دروازه‌ها از آن محافظت می‌شد. مشخص است که این پل، پل دائمی بوده که نگهبانان از آن محافظت می‌کردند.

هرودت در کتاب ۱ بند ۷۵ می‌گوید: عبور از رود هالیس برای قشون لیدی مشکل بود. چون در آن زمان پل‌هایی که اکنون روی این رود است وجود نداشت. از این سخن معلوم می‌شود که پل‌ها در زمان هخامنشیان ساخته شده بود. در این موقع طالس یونانی که از اهل ملیت بود کمک بزرگی به پادشاه لیدی کرد. به دستور او مجرائی کنده، قسمتی از آب رود را داخل آن کردند چون سطح آب پایین آمد، عبور ممکن شد. (پیرنیا، ۱۳۷۵: ص ۲۷۵)

هرودت در جای دیگر، در مورد تسخیر بابل توسط کوروش، هنگام عبور از رود گندیس Gyndes (دیاله‌ی امروز) می‌نویسد: «وقتی که شاه به رود گندیس رسید و می‌خواست از آن عبور کند، یکی از اسب‌های مقدس او خود را به آب انداخت که با شنا از آن بگذرد، ولی آب اسب

رابرد. این قضیه باعث خشم شاه گردید و قسم یاد کرد که از آب این رود چندان بکاهد که زنی هم بتواند از آن بگذرد، بی آنکه زانو تر کند. با این مقصود، به امر او ۳۶۰ نهر کنده شد. آب رود را به این نهرها انداختند و در مجرای اصلی سطح آب پایین آمد. تمام تابستان آن سال صرف این کار شد و کوروش در بهار سال دیگر، به طرف بابل حرکت کرده و وارد دجله گردید.»

هرودت در جای دیگر درباره نبرد کوروش با ماساژت ها سخن از ساختن پل بر روی رود آراکس به میان آورده، او می گوید: «پس از آن کوروش با قشون خود تا رود آراکس راند. بعد پلی روی رود مزبور ساخت و بر کشتی ها برجهایی گذاشت که پر از مردان جنگی بود. (پیرنیا، ۱۳۷۵ ص: ۴۴۸). مهندسان ایرانی توانایی آن را داشتند که در موقع لزوم بر رودخانه ی فرات یا بر تنگه داردانل پل های محکمی بزنند و صدها فیل ترسناک به ایمنی از روی آن عبور کنند. (ویل دورانت، ۱۳۷۸ ص: ۵۲۸).

بر اساس روایت هرودوت، خشایارشا که در پی به پایان رسانیدن لشکرکشی پدرش داریوش به یونان بود، تجهیزات فراوانی برای لشکرکشی خود فراهم ساخت. او دستور داد قایق هایی را مجهز کنند و آنها را با ریسمانهایی از پاپیروس و کتان به یکدیگر وصل کنند، تا پلی موقت برای عبور ارتش انبوهش به اروپا ساخته شود. وقتی ارتش خشایارشا از سارد به ابیدوس در ساحل داردانل رسید. دو پل شناور ساخته شده بود که ابیدوس را به سستوس در آن سوی تنگه متصل میکرد. اما پلهای مذکور به دنبال طوفانی نابود شدند. خشایارشا متصدیان سازنده پل را گردن زد و روایت شده که دستور داد زنجیرهای بزرگ گداخته در دریای داردانل بیندازند و سربازانش سیصد ضربه شلاق به آب داردانل بزنند

خشایارشا سپس فرمان ساخت پلهای جدیدی را صادر کرد. پلهای جدید از به هم اتصال دادن کشتیها و تراپیمهای یونانی و فنیقی ساخته شد. ۳۶۰ کشتی برای ساختن پل شمال شرقی و ۳۱۴ کشتی برای ساختن پل جنوب غربی استفاده شد و برای تثبیت محل کشتیها در انتهای تمام آنها لنگر به دریا انداخته شد. کشتیها با استفاده از ریسمانهای پاپیروس و کتان سفید به هم متصل شدند و با

قرقره های بزرگ این اتصال مقاوم گردید. سه دهانه برای عبور قایقهای کوچک تعبیه شد. سپس برای ایجاد مسیر عبور مابین طنابها و روی کشتیها با خاک پر شده و روی آنها تخته های چوب گذاشته شد. تخته هایی نیز در دو طرف این عبورگاه از روی کشتیها ایجاد شد تا اسبها و حیوانات وحشت نکنند. عبور از داردانل هفت روز و هفت شب به طول انجامید و برای عبور سپاهیان از پل شمال غربی و برای عبور حیوانات از پل جنوب شرقی استفاده شد. پس از عبور سپاهیان خشایارشا، پلها بر جای خود باقی ماند. بعدها وقتی که گروهی از پارسیان به آسیا عقب نشستند، ویرانه ای از آنها برجای مانده بود که طوفانی دیگر آنها را تخریب کرده بود.

اما آنچه مشخص است پل ها بر اثر مرور زمان ویران شده و از بین رفتند. اما اکثر مورخین، به وجود سازندگان زبردست ایرانی که در پل سازی مهارت داشتند اعتراف کرده اند.

### نتیجه گیری

پادشاهان ایران از راه های مختلف با مناطق خارج از امپراتوری خود در ارتباط بودند. راه های دریایی و راه های خشکی باعث می شد تا کاروان های تجاری بزرگی از این امپراتوری عبور کرده و کالاهای خود را به اقصی نقاط جهان برسانند و همین امر سبب می شد که آنها با نواحی خارج از مناطق تحت سلطه خود ارتباط برقرار کنند. با تشکیل امپراتوری هخامنشیان، حوزه نفوذ ایرانیان در دریاها و آبراهه های دور و نزدیک کشور و همچنین مرزهای ایران تثبیت شد. اهمیت استراتژیکی پهنه های آبی که از هزاره های پیش از میلاد آشکار شده بود، حاکمان ایران را به نقش آفرینی نظامی و اقتصادی در نیمه شمالی و جنوبی خلیج فارس واداشت. هخامنشیان با سیاست و آرامش، مردمان دیگر را به سوی خود جلب کرده بودند، لیکن رفته رفته خشونت بعضی ساتراپها و همچنین دخالت یونانیان و مصریان، زمینه ای شد تا آنان، در جوانی حکومتشان، در اندیشه ی ایجاد یک نیروی دریایی توانا و زورمند، بیفتند. در میان تمام دستاوردهای دوره هخامنشیان در ارتباط با راههای آبی، حفر آبراهه سوئز، چشمگیرترین دستاورد محسوب می شود، تشکیل نیروی دریایی در دوره هخامنشیان، آنچنان که به آن پرداخته شد، با کمک اقوام دریانوردی چون فینیقیها، کارتاژیها،

مصریان و گاهی یونانیان، گره خورده است. نیروی دریایی هخامنشیان، متکی به کشتی‌هایی سبک بودند تا بیشترین قدرت مانور را در جنگ‌ها داشته باشند. عمده‌ی این کشتی‌ها را، ناوهای جنگی، کشتی‌های نیروبر و کشتی‌های باربر تشکیل می‌دادند.

### منابع و ماخذ:

۱. اقتداری، احمد، ۱۳۷۵، خوزستان و کهگیلویه، انتشارات آثارمفاخر فرهنگی، تهران
۲. اومستد، اب، ۲۵۳۷، تاریخ شاهنشاهی هخامنشی، ترجمه محمد مقدم، انتشارات امیرکبیر، تهران
۳. بختورتاش، نصرت‌الله، ۱۳۷۴ حکومتی که برای جهان دستور می‌نوشت، انتشارات فروهر، تهران
۴. بروسیوس، ۱۳۸۸، تاریخ ایران باستان، ترجمه عیسی عبدی، انتشارات ماهی، تهران
۵. بریان پیر، ۱۳۸۱، امپراتوری هخامنشی، ترجمه ناهید فروغان، انتشارات قطره، تهران
۶. اسماعیل، ۱۳۵۰، تاریخ دریانوردی ایرانیان، نشر سکه، تهران
۷. بریان، پیر، ۱۳۸۶، وحدت سیاسی و تعامل فرهنگی در شاهنشاهی هخامنشی، ترجمه ناهید فروغان، انتشارات اختران، تهران
۸. بیانی، شیرین، تاریخ ایران باستان، انتشارات کتب دانشگاهی، تهران
۹. پیرنیا، حسن، ۱۳۹۱، تاریخ ایران قبل از اسلام، انتشارات نماد، تهران
۱۰. پیرنیا، حسن، ۱۳۸۱، ایران باستان، انتشارات زرین نگارکتب، تهران
۱۱. تواین بی آرئولد، ۱۳۷۹، جغرافیای اداری هخامنشیان، ترجمه هومان صنعتی زاده، انتشارات موقوفات، قم
۱۲. رایین، اسماعیل، ۱۳۵۰، تاریخ دریانوردی ایرانیان، انتشارات سکه، تهران
۱۳. سامی، علی، ۱۳۸۸، تمدن هخامنشی، انتشارات سمت، تهران
۱۴. سایکس سرپرسی، ۱۳۸۰، تاریخ ایران ترجمه فخرداعی گیلانی، انتشارات افسون، تهران
۱۵. شارپ، نورمن، ۱۳۸۸، فرمان‌های شاهنشاهی، انتشارات پارینه، تهران
۱۶. کنت، رونالد، ۱۳۷۹، پارسی باستان، ترجمه سعید عریان، انتشارات سازمان تبلیغات اسلامی، تهران

۱۶. کورت، املی، ۱۳۷۸، هخامنشیان، ترجمه مرتضی ثاقب فر، انتشارات ققنوس، تهران
۱۷. لوک، جان مانوئل، ۱۳۸۲، شاهنشاهی هخامنشی، ترجمه مرتضی ثاقب فر، انتشارات ققنوس، تهران
۱۸. نوربخش، حسن، ۱۳۸۲، در بیانوردی ایرانیان، نشر پژوهش های فرهنگی، تهران
۱۹. معطوفی، اسدالله، ۱۳۸۲ تاریخ چهار هزار ساله ارتش ایران، انتشارات ایمان، تهران
۲۰. ویسهورف، یوزف، ۱۳۷۷، ایران باستان، انتشارات ققنوس تهران
۲۱. ویل دورانت، ۱۳۷۸، تاریخ تمدن، ترجمه احمد آرام و دیگران، انتشارات علمی فرهنگی، تهران
۲۲. هرودت، ۱۳۸۶، تواریخ ترجمه وحید مازندرانی، انتشارات دنیای کتاب، تهران بریان، پیر، ۱۳۷۹، تاریخ امپراتوری هخامنشیان، انتشارات دنیای کتاب، تهران
۲۳. هرودوت، ۱۳۶۸ تواریخ، ترجمه وحید مازندرانی، انتشارات دنیای کتاب، تهران
۲۴. هرودوت، ۱۳۳۶، د تواریخ، ترجمه هادی هدایتی، انتشارات دانشگاه تهران،
۲۵. نادری، کازرونی و محمد ابراهیم، تاریخ بنادر، ۱۳۸۱، انتشارات کتابخانه مجلس شورای اسلامی، تهران معطوفی، اسدالله تاریخ چهار هزار ساله ارتش ایران، انتشارات ایمان، تهران
۲۶. وثوقی، محمد باقر، ۱۳۸۳، تاریخ خلیج فارس و ممالک همجوار، انتشارات علمی و فرهنگی، تهران
۲۷. وثوقی، محمد باقر، ایرانیان و تجارت دریایی خلیج فارس، ۱۳۸۰، مجموعه مقالات نامه انجمن، تهران شماره ۴ ت
۲۸. ولایتی، رحیم، ۱۳۹۵، بررسی مطالعه مکان یابی ساتراپی های هخامنشی در آسیای صغیر، مجله جامعه شناسی تاریخ، شماره ۲، صفحات ۲۵۷-۲۹۴ کاویانی، حمید، ۱۳۹۴، بررسی مفهوم قلمرو و امنیت مرزرداری در دوران ماد، هخامنشی، مجله جستارهای تاریخی، سال ششم، صفحات ۴۳-۶۸ دلاوری
۲۹. Herodotus, (1957), *The Persian Wars*, translated by A. D. Godley, The Loeb Classical Library, Cambridge (Mass.) & London
۳۰. Graf, David F, (1994), "The Persian Royal Road System", in: H. Sancisi-Weerdenburg, A. Kuhrt & M.C. Root (eds.), *Achaemenid History VIII*:

Continuity and Change, Nederland Instituut Foor Het Nabije Oosten,  
.Leiden, pp. 167-189

Dandamayev, M. A. & Lukonin, V. G, (1989), The Culture and Social .۳۱  
Institutions of Ancient Iran, Cambridge University Pres

Curtis, A. Johnson, J., Still man, N. (1999), Armies of anti quity, .۳۲  
London:L.B. Tauris publishing