



University of Tabriz

Maritime Culture of the Early Civilizations Adjacent to the Persian Gulf and Oman Sea

Mohammad Jafar Chamankar¹

Abstract

The Persian Gulf has been considered as a major commercial highway since the distant past until now. Archaeological documents and historical texts prove the claim that the nations of this region were very skilled in seafaring and maritime trade, and their maritime dominance and extensive world trade with the ancient ports of Indochina, the Red Sea, and the coast of East Africa is undeniable. In this research, an attempt has been made to examine the first maritime efforts of the civilizations located on the shores of the Persian Gulf and the Sea of Oman. Based on archaeological findings, the presence of merchant groups in the northern and southern regions of the Persian Gulf and Oman Sea has been proven since the beginning of the 7th millennium BC. The history of these groups shows that over time they engaged in shipping, trade, fishing, pearl making, agriculture and other diverse economic professions. In the 3rd and 2nd millennium BC, there are more colorful evidences of these types of economic activities between the maritime and backport areas. In addition to economic exchanges, navigation among the seas led to the sharing of cultural affairs of different regions far away from the Persian Gulf and the Sea of Oman.

Keyword: Persian Gulf and Oman Sea, first civilizations, maritime trade, seafaring culture.

1. Associate Professor, Urmia University, Iran mj.chamankar@urmia.ac.ir

شاپا الکترونیکی:

دوره: ۱، شماره: ۱

بهار - تابستان ۱۴۰۳

صفحات: ۲۳-۴۷

تاریخ فرهنگ ایران



DOI: 10.22034/IHC.2024.18557

نوع مقاله: پژوهشی

تاریخ دریافت: ۱۴۰۲/۱۰/۰۱ تاریخ بازنگری: ۱۴۰۳/۰۴/۰۹ تاریخ پذیرش: ۱۴۰۲/۰۶/۱۱ تاریخ انتشار: ۱۴۰۳/۰۷/۰۴

فرهنگ دریایی تمدن‌های اولیه مجاور خلیج فارس و دریای عمان

محمدجعفر چمنکار^۱

چکیده

خلیج فارس به‌عنوان یک شاهراه تجاری بزرگ از گذشته‌های دور تا کنون مورد توجه بوده است. مدارک باستان‌شناسی و متون تاریخی گواه بر این ادعاست که ملل این منطقه در دریانوردی و تجارت دریایی مهارت زیادی داشتند و سیطره دریایی آنان و تجارت جهانی گسترده با بنادر باستانی هندوچین، دریای سرخ و سواحل شرق آفریقا انکار ناشدنی است. در این پژوهش سعی شده است نخستین تلاش‌های دریانوردی تمدن‌های واقع در کرانه‌های خلیج فارس و دریای عمان بررسی گردد. فرایندی که نشانگر قدمت و تجربه این حوزه در فنون دریانوردی و کشتی‌سازی است. بر بنیاد یافته‌های باستان‌شناسی، حضور گروه‌های تجار در نواحی شمالی و جنوبی خلیج فارس و دریای عمان از اوایل هزاره هفتم قبل از میلاد به اثبات رسیده است. تاریخچه این گروه‌ها نشان می‌دهد که آنها به مرور زمان به مشاغل کشتیرانی، تجارت، ماهیگیری، مرواریدسازی، کشاورزی و سایر حرفه‌های متنوع اقتصادی مشغول شدند. در هزاره سوم و دوم پیش از میلاد، شواهدی بر رنگ‌تری از این گونه‌های فعالیت‌های اقتصادی مابین مناطق دریایی و پسابندر وجود دارد. دریانوردی در میان دریاها علاوه بر تبادلات اقتصادی موجب اشتراک گذاری امور فرهنگی مناطق مختلف دور دست با خلیج فارس و دریای عمان می‌گشت.

کلید واژه‌ها: خلیج فارس و دریای عمان، تمدن‌های نخستین، بازرگانی دریایی، فرهنگ دریانوردی.

مقدمه

بیشتر تمدن‌های بشری در کنار آبراه‌ها شکل گرفته و مسلماً قایق و سپس کشتی وسیله‌ای مهم برای تردد و حمل و نقلشان بوده است. خلیج فارس با بهره‌مندی از یک سلسله ویژگی‌های خاص طبیعی و سیاسی از اهمیت فراوانی در استراتژی‌های دریایی برخوردار است. خلیج فارس و دریای عمان با استفاده از این قابلیت، توانایی اتصال به سایر سرزمین‌های بری و بحری را دارا می‌باشد. چنانکه با بهره‌مندی از این ویژگی خاص به اقیانوس هند، اقیانوس آرام، اقیانوس اطلس، دریای سرخ، دریای مدیترانه و دریای سیاه مرتبط می‌شود. رودخانه‌ها و پهنه خلیج فارس و دریای مکران (عمان) و اقیانوس هنداز دیرباز صحنه دریانوردی ایرانیان و تمدن‌های بین‌النهرین بوده است. مطالعات باستان‌شناسی در سواحل شمالی و جنوبی خلیج فارس نشان می‌دهد، مؤسسات تمدنی در سواحل شمالی و کرانه‌های ایران سه هزار سال زودتر از سواحل جنوبی از جمله کشورهای بحرین، قطر و امارات متحده عربی شکل گرفته است. بر این اساس، استقرارهای یکجانشینی در سواحل شمالی خلیج فارس ۷ هزار سال پیش آغاز شده است، در صورت‌که در سواحل جنوبی به هزاره چهارم پیش از میلاد می‌رسد. همچنین پیشینه سکونت در سواحل شمالی به هزاره سوم پیش از میلاد باز می‌گردد، حال آن‌که ساکنان سواحل جنوبی همزمان با دوره هنخامنشی اقدام به ساخت شهرها در مناطق جنوبی خلیج فارس کردند. پژوهش حاضر سعی دارد به این سوال پاسخ دهد:

– خلیج فارس و دریای عمان در فعل و انفعالات اقتصادی تمدن‌های نخستین مجاور خود چه نقشی داشته است؟

در فرجام نتیجه‌گیری می‌گردد که دریانوردی و بازرگانی خلیج فارس و دریای عمان، نقش عمده‌ای در حیات اقتصادی و شکوفایی تمدن‌های مجاور این منطقه داشته است. از اوایل هزاره چهارم پ.م نقش کشتی و قایق، ماهی و صیاد به اشکال گوناگون بر مهرهای مکشوفه در شمال و جنوب تنگه هرمز نقش بسته است. بر اساس این فرایند، همراه با ساخت بنادر و رشد مراکز بارگیری و باراندازی کالا، فنون کشتی‌سازی و

روشهای دریانوردی، دستاوردهای فرهنگی و هنری نیز با الگوبرداری از مناطق دوردست از جمله هند و چین توسعه یافت.

پیشینه تحقیق

مورخان، جغرافی نگاران و برخی نظامیان یونانی و رومی قبل از میلاد بخصوص هرودت (۴۸۴-۴۲۵ ق. م) کتزیاس (۴۴۵-۳۸۰ ق. م)، گزنفون (۴۳۰-۳۵۲ ق. م)، استرابن (۶۳ ق. م- ۲۴ م)، هکاتیوس هلطی (۴۷۵ ق. م) و نئارخوس (۳۲۶ ق. م) و اوایل سده‌های میلادی چون روفوس (قرن ۱ م) و بطلمیوس (قرن ۲ م) در آثار خود به چرخه اقتصادی در بین‌النهرین جنوبی و کرانه‌های خلیج فارس پرداخته‌اند. اما بیشتر آگاهی ما از تحولات اقتصادی و تاثیرات آن بر مولفه‌های فرهنگی این حوزه، برگرفته از یافته‌های باستان‌شناختی در شمال و جنوب تنگه هرمز، میانرودان و نواحی دوردستی چون هندوستان و چین بخصوص مهرها و نشان‌ها است (جدول ۱). در میان تحقیقات جدید، مغول (۱۳۶۹) در پژوهشی با نام « پیوندهای فرهنگی سند و پنجاب با ایران در دوران پیش از تاریخ» نتیجه می‌گیرد که بخش مهمی از پیشرفت این مناطق ناشی از تاثیرپذیری متقابل از مواد فرهنگی بوده که بوسیله بازرگان خلیج فارس منتقل می‌شدند. چمنکار (۱۳۸۴) در پژوهشی با عنوان: «جایگاه خلیج فارس و دریای عمان در توسعه روابط اقتصادی هزاره‌های پیش از میلاد» بر فعالیت‌های تجاری و رشد منطقه ای ناشی از آن تاکید دارد. به اعتقاد همین نویسنده (۱۳۹۴) در مقاله دیگری با عنوان «تجارت دریایی ایران و هند در دوره باستان» جریان تجاری موجب دگرگونی مثبت اقتصادی و اجتماعی درحوزه خلیج فارس و دریای عمان و سرزمین‌های ماورای آن شده است. او (۱۴۰۱) در کتاب «تاریخ خلیج فارس در دوره باستان» نیز رشد اقتصادی این منطقه را زیربنای اصلی روابط فرهنگی با نواحی فرامنطقه ای دانسته است.

۱- مرزهای طبیعی اولیه خلیج فارس

خلیج فارس در زمان شکل‌گیری تمدن‌ها، عمدتاً خشک بوده و در آن مرداب‌ها و چشمه‌های آب شیرین وجود داشته و رودخانه‌ای که اروند کنار فعلی بخشی از آن است در بستر خلیج فارس جریان داشته و از تنگه هرمز مثل آبشاری به دریای عمان می‌ریخته است. همچنین بخش‌های خشک این منطقه مملو از ساخته‌های دست بشر است که طی ۱۵ هزار

سال گذشته به تدریج و با افزایش تراز آب دفن شده‌اند. کشف و مطالعه این میراث باستانی می‌تواند موید تمدن باستانی ایرانی در خلیج فارس باشد. تحقیقات باستان‌شناسان بلژیکی در خوزستان، نشان داد که ۱۲ هزار سال پیش از میلاد، همزمان با عصر یخبندان، خلیج فارس وجود نداشته و بستر آن خالی از آب بوده است. گروه باستان‌شناسان و زمین‌شناسان دانشگاه «گان» بلژیک، در سال ۱۳۸۳ ش، بررسی‌های خود را در خوزستان و نوار ساحلی خلیج فارس آغاز کردند. این مطالعات در واقع ادامه مطالعات گذشته «هرمن گاش»، باستان‌شناس معروف بلژیکی بود که از سال‌های گذشته کاوش‌هایی را در خوزستان آغاز کرده اما برای مدتی فعالیت‌های وی در این منطقه نیمه تمام باقی ماند. «هرمن گاش» در جریان کاوش‌های خود در جست‌وجوی بستر اصلی خلیج فارس است. او در ضمن مطالعات خود توانست بستر اصلی خلیج فارس و رودخانه کارون در خوزستان چند هزار سال پیش را مشخص کرده و جوامع باستانی که در کنار آب‌ها و زمین‌های حاصلخیز این منطقه به وجود می‌آمدند؛ را شناسایی کند. در این هیات باستان‌شناسی و زمین‌شناسی دو زمین‌ریخت‌شناس به نام‌های «سیسل باتمان» و «لوپین ریک»، نیز حضور داشتند. به گفته گاش و نتایج اخیر به دست آمده از عکس‌های ماهواره‌ای و مطالعات صورت گرفته توسط این گروه در خلیج فارس، ۱۲ هزار سال پیش از میلاد، مصادف با عصر یخبندان، منطقه‌ای که امروزه به نام «خلیج فارس» می‌شناسیم، وجود نداشته و بستر این دریا خالی از آب بوده است. منطقه ساحلی خلیج فارس ۱۲ هزار سال پیش از میلاد بسیار عقب‌تر از موقعیت فعلی بوده و بیشتر در نزدیکی هرمز و بندرعباس فعلی قرار داشته است. بر پایه مطالعات باستان‌شناسی، ایرانیان از طریق این خشکی پا به سرزمین کنونی گذاشته‌اند (چمنکار، ۱۴۰۱: ۲-۵). از حدود ۶ هزار سال پیش با پایان عصر یخبندان و ذوب شدن یخ‌ها؛ آب دریا افزایش پیدا کرده و رفته رفته ساحل به سمت خوزستان پیشروی کرده است. از همین زمان است که ما شکل‌گیری خلیج فارس را از ۶ هزار سال پیش به این شاهد هستیم. بر اساس تحقیقات پروفیسور روبرت آدامز در سال‌های ۴۰-۱۳۳۹ ش. دهانه خلیج فارس در هزاره اول پیش از میلاد بسیار شمالی‌تر از موقعیت حاضر بود (نگهبان، ۱۳۷۵: ۲۶). چنانکه در روزگار سومریان خلیج فارس از کرانه کنونی تا حدود ۲۰۰ کیلومتر به سوی شمال پیشروی داشت (ولز، ۱۳۶۵: ۲۰۵). این روند از هزاره چهارم تا هزاره پیش از میلاد ادامه یافت (کاژادان، ۱۳۷۹، ج ۱:

۱۷۴) و سبب شد بسیاری از مناطقی که امروزه پسابندر و دور از دریا هستند در کنار خلیج فارس قرار بگیرند و به شکل بنادر دریایی درآیند. شهر اریدو در بین النهرین که هم اکنون بیش از ۲۰۰ کیلومتر از خلیج فارس فاصله دارد، در ۶۵۰۰ ق.م بخشی از مناطق کرانه‌ای بود (ولز، ۱۳۶۵: ۲۰۵). در متن‌های سومری آمده است، هنگامی که سراسر منطقه را آب فرا گرفته بود، اریدو بنا نهاده شد. در آثار برجای مانده از دوره سلسله‌های سوم اور می‌خوانیم که شولگی پسر اونامو به شهر اریدو که در کنار دریا واقع است علاقه بسیاری داشت. ساکنان نخستین اریدو صیادانی ماهر بودند و بخشی از درآمد و تغذیه آنان بدین گونه فراهم می‌شد. کشفیات باستان‌شناسی گونه‌هایی از نوعی نرم تن و به احتمال زیاد نوع ویژه‌ای از حلزون را جزو خوراکیهای این منطقه نشان می‌دهد (ملک شه‌میرزادی، ۱۳۷۵: ۲۹۲). بررسی‌های اولیه نشان می‌دهد که استقرارهای یکجانشینی در سواحل شمالی خلیج فارس ۷ هزار سال پیش آغاز شده است، در صورتیکه استقرارهای اولیه در سواحل جنوبی به هزاره چهارم پیش از میلاد می‌رسد. همچنین پیشینه سکونت در سواحل شمالی به هزاره سوم پیش از میلاد باز می‌گردد، حال آن که ساکنان سواحل جنوبی همزمان با دوره هخامنشی اقدام به ساخت شهرها در مناطق جنوبی خلیج فارس کردند (سرلک، ۱۳۹۲: ۳۱۷-۳۶۲).

۲- تاریخ اساطیری خلیج فارس

اوستا، کهن‌ترین سرودهای مذهبی آریایی‌ها که می‌تواند آگاهی‌هایی در مورد مسائل مختلف تاریخ نخستین ایران و تمدن‌های مجاور آن عرضه دارد (رضی، ۱۳۵۷: ۱۲)؛ به خلیج فارس، دریای عمان و اقیانوس هند اشاره کرده و ارتباط مردم ساکن فلات ایران را با این مرزهای دریایی نشان داده است. در ادبیات دینی و جغرافیای اساطیری ایران، دریای فراخکرد، اقیانوس هند است و دو شاخه فراخکرد، خلیج بنگال در شرق و دریای سرخ در غرب است. دو دریای پوئیدیک و سدویس به ترتیب خلیج فارس و دریای عمان هستند. بر اساس متنهای مذهبی به هنگام آفرینش جهان، شش دریا شکل گرفتند که در این میان دریای پوئیدیک (خلیج فارس) در جنوب قرار گرفت. میان این دریا و دریای فراخکرد (اقیانوس هند) دریای سدویس (دریای عمان) به وجود

آمد و پوئیدیک از طریق این دریا به فراخکرد راه یافت (بهار، ۱۳۶۲، ج ۱: ۱۰۶ و ۱۰۳). در فرگرد پنجم، بخش چهارم از اوستا آمده است:

«که تو ای اهورمزدا، آن آبها را به دریای پوئیدیک باز می‌گردانی؟ اهورمزدا پاسخ داد: آری ای زرتشت چنین است که تو گفتی. من اهورامزدا آبها را به دریای پوئیدیک باز می‌گردانم. در آنجا آبها به جوش و خروش در می‌آیند. در دل دریای پوئیدیک به جوش و خروش در می‌آیند و هنگامی که از آرایش پالوده شوند، دیگر باره به دریای فراخکرد روی می‌آورند» (دوستخواه، ۱۳۷۰، ج ۲: ۷۰۷-۷۰۶).

بر اساس تاریخ اسطوره‌ای، در سه هزارهٔ دوم از دوران پر رمز و راز دوازده هزار ساله، تاریخ اساطیری ایران به چهار دورهٔ سه‌هزار ساله تقسیم می‌شود. در پایان سه‌هزارهٔ دوم و آغاز سه‌هزارهٔ سوم که یورش دوم اهریمن به آفرینش اورمزدی منجر می‌شود، ایزد زمان به فرمان اورمزد، آفرینش را به جنبش درمی‌آورد و حمله‌های اهریمنی به پیش‌نمونه‌های گیتی آغاز می‌گردد. نخست اهریمن به آسمان می‌تازد و روشنایی آن را با تاریکی می‌آمیزد. سپس به آب یورش می‌برد و بخشی از آن را شور و بدمزه و گل‌آلود می‌سازد. تیشتر، ایزد باران به یاری می‌آید، با جام ابرگونهٔ خود از آب‌هایی که در آغاز به عنوان پیش‌نمونهٔ آب، آفریده شده‌اند، آب برمی‌دارد. باد آب‌ها را به آسمان می‌برد و از آسمان به زمین می‌باراند و باران بزرگ و یک ماههٔ تیشتری آغاز می‌گردد که طی آن نبردی بزرگ با دیو اپوش یا دیو خشکسالی درخواهد گرفت. سومین پیش‌نمونه، یعنی زمین که از هراس یورش اهریمن لرزیده است و از لرزش او کوه‌ها و پستی‌ها و بلندی‌ها به وجود آمده‌اند، نمناک در زیر این باران بزرگ قرار می‌گیرد و به هفت پاره تقسیم می‌شود و هفت کشور به وجود می‌آیند، یکی در میان و شش پیرامون. پارهٔ میانی که خود به اندازهٔ شش کشور دیگر وسعت دارد، ایران و بیچ یا سرزمین ایران را در میان خود جای داده است و بهترین مکان است و خونیرس (= خُنیرث، خُونیره) نام دارد. خونیرس در این تقسیم‌بندی، تا حدودی نشان‌دهندهٔ سرزمین‌های شاهنشاهی هخامنشی و برخی سرزمین‌های مجاور آن از جمله هندوستان و عربستان است. تیشتر همچنان آب را بر زمین می‌باراند و باد سه روز این آب را به جای جای زمین می‌راند و در جنوب خونیرس، دریای بزرگ اساطیری، فراخ کرد (= وُرُوکَشَه) را به وجود می‌آورد. این

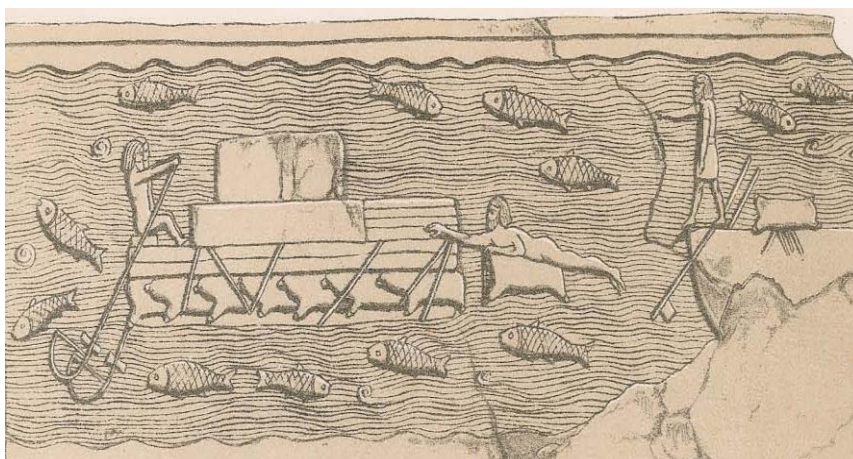
دریا که هزار چشمه در آن می‌جوشد، یک سوم زمین را فرا خواهد گرفت. این دریای بزرگ را با اقیانوس هند همسان شمرده‌اند. سپس از این آب‌ها، شش دریای کوچک‌تر بر زمین پیدا می‌گردد: در جنوب خونیرس و ایران ویج دریایی به نام پوئتیک یا پوئیدیک یا پودیک به وجود می‌آید که در آن جزر و مد است و مزه آب‌های دریایی را دارد. این دریا نیای اساطیری خلیج فارس می‌تواند باشد. سپس دریای سدویس به وجود می‌آید که میان دریای بزرگ فراخ کرد و دریای پودیک قرار دارد. این دریا را شاید بتوان با دریای عمان یکی دانست. دریای پودیک از طریق این دریا به فراخ کرد راه پیدا می‌کند. این دو دریا نیز همچون دریای بزرگ فراخ کرد در جنوب خونیرس جای دارند و به ایران ویج نزدیک‌ترند. دریای دیگری نیز در شمال خونیرس پدید می‌آید که کم‌رود نام دارد و آن را با دریای خزر یکی شمرده‌اند. دریای دیگری که سیاه بُن نام دارد، در شمال و به سوی غرب خونیرس کشیده می‌شود و آن را با دریای سیاه و مدیترانه یکی می‌گیرند. دو شاخه دیگری از دریای فراخ کرد تبدیل به دو دریای بی‌نام می‌شوند که با توصیفی که از آنها می‌شود، یکی در شرق با خلیج بنگال همسانی می‌یابد و دیگری در غرب، دریای سرخ را به ذهن می‌آورد. پس از دریاها نوبت به رودها می‌رسد که سرچشمه در البرز دارند از دو رود بزرگ سخن به میان آمده است یکی رنگ‌ها یا ارنگ رود یا اروندرود است که دجله تیز یا تازان نیز نامیده می‌شود و با دجله همسان شمرده شده است (آموزگار، ۱۳۸۸: ۱-۳). درمتون زرتشتی همچون «بندش» و «زاداسپرم» از ده نبرد آفریدگان گیتی با اهریمن سخن به میان آمده که چهارمین آن نبرد گیاه است و در آن از دریای فراخگرد سخن گفته شده است (بهار، ۱۳۷۷: ۲۲).

۳- دریانوردی تمدن‌های بین‌النهرین

سرزمین بین‌النهرین با وجود قابلیت‌های فراوان زراعی، از لحاظ کانی‌های زیرزمینی به ویژه، سنگ‌ها کمبود داشت (کوروفکین، ۱۳۷۸: ۱۳۱). این امر تمدن‌های منطقه را به توسعه هر چه بیشتر فعالیت‌های بازرگانی با استفاده از بنادر خلیج فارس و دریای عمان متمایل می‌کرد. سومریان که دست کم تا پایان هزاره چهارم پ.م در زمین‌های هموار جنوب بین‌النهرین و شمال غربی خلیج فارس سکونت داشتند، شاید جزو نخستین ملت‌هایی باشند که به ارزش تجارت و روش‌های توسعه آن پی برده بودند (پاول تاد،

۱۳۴۲: ۶۱). شهرهای سومر به ویژه اور (در جنوب بین‌النهرین نزدیک دهانه دو رود دجله و فرات آنجا که به سوی خلیج فارس می‌ریزند)، اریدو (ابوشهرین کنونی در جنوب عراق)، کیش (جنوب عراق)، لاگاش (سیریپورلا به سومری شیرپورلا، تل‌الهبه کنونی واقع در شمال خاوری پیوندگاه دجله و فرات خاور اوروک) و نیپور (در شمال سومر در میان‌رودان واقع در عراق امروزی) از هزارهٔ چهارم پ.م مرکز تجارت دریایی و کاروانهای بین‌المللی شدند. بازرگانان سومری با شهرهای ثروتمند جهان باستان از راه خلیج فارس در ارتباط بودند (بهمنش، ۱۳۶۹: ۸۸). خطوط آبی مواصلاتی حاصل از انشعاب و کانال‌های رودخانه‌های دجله و فرات، همهٔ بین‌النهرین جنوبی و شهرهای داخلی آن را به کرانهٔ خلیج فارس متصل می‌ساخت و برای تجارت و آسانی نقل و انتقال زمینه‌ای مناسب مهیا می‌کرد. در نهرها و کانال‌های نخستین قایق‌های کوچک و سبک درآمد و شد بودند و محصولات کشاورزی و دیگر نیازمندیها را جابه‌جا می‌کردند و یا به بازارهای مصرف می‌رساندند. به تدریج کانالهای مخصوص کشتیرانی ساخته شد. سومریان رود فرات را بورانونا و دجله را ایدیگنا می‌نامیدند (ملک شه‌میرزادی، ۱۳۷۵: ۲۹۳). دجله پر آب و تند و فرات کم آب و آرام و دارای سواحل پست بود و برای کشتیرانی زمینه‌ای مطلوب به وجود می‌آورد. کانال‌های منشعب از دو رود یاد شده، زمینهٔ اتصال بخشی عمده از شهرهای بین‌النهرین را که حتی دور از سواحل خلیج فارس بودند ایجاد می‌کرد، زیرا بیشتر بخش‌های مسکونی بین‌النهرین در نزدیکی رودخانه‌های دجله و فرات قرار داشت (نشات، ۱۳۴۴: ۲۰۵). بقایای این گونه کانال‌ها که فرات را به شهر اریدو در کنار خلیج فارس مرتبط می‌ساخت کشف شده است (ملک شه‌میرزادی، ۱۳۷۵: ۲۹۳). در شهر بابل که رود فرات از میان آن می‌گذشت با حفر چنین کانال‌هایی از امکانات کشتیرانی استفاده می‌کردند. نبوکدنصر نیز با لایروبی و ایجاد ترعه، فرات را از مصب آن در خلیج فارس تا پستاکوس (قلعهٔ دبس کنونی) برای حرکت کشتیه‌های کوچک و بزرگ آماده کرد (دورانت، ۱۳۳۷، ج ۱: ۲۴۳). با وجود این، بروز پاره‌ای از مشکلات چون رسوب رودخانه‌ها در سواحل خلیج فارس و ایجاد باتلاق‌های فراوان، قطع راه‌های ارتباطی در فصل‌های طغیان رودخانه‌ها و نبود امکان استفاده از کشتی‌های بزرگ در این گذرگاه‌ها، دولتمردان سومر را هر چه بیشتر متوجه شهرهای کرانه‌ای و

ساحلی خلیج فارس و کوشش برای ساخت بندرهای جدید می‌کرد (بهمنش، ۱۳۶۹: ۸۸). توسعه زمینی قلمرو سومر و دسترسی به آبراههای مهم جهان از خلیج فارس تا محدوده مدیترانه و دریای سرخ، این امر را تشدید کرد. در کتیبه مکشوفه در نیپور آمده است که مرزهای امپراتوری سومر در شهر ارخ به دریای پایین تر «خلیج فارس» تا بالاتر «مدیترانه یا دریای سرخ» منتهی می‌شد. (ولز، ۱۳۶۵: ۲۰۶). همراه با توسعه و ساخت بندرها، فن کشتی سازی و روشهای دریانوردی نیز در منطقه توسعه یافت. از اوایل هزاره چهارم پ.م نقش کشتی و قایق به شکلهای گوناگون بر مهرهای مکشوفه نقش بسته است. بر مهر کشف شده از منطقه چغامیش، نقش شخصی دیده می‌شود که فرمانروا یا سردار فاتحی است و از درون کشتی، سر طنابی را که دو اسیر به آن بسته شده‌اند به دست گرفته است. مهر استوانه‌ای دیگری در شوش به دست آمده که صحنه آن دو قسمت است، در قسمت بالا خدای کشتی به صورت انسانی در کنار بزکوهی و شاهین قرار دارد. در قسمت پایین، خدای کشتی که حامی کشتی رانان است، درون کشتی ایستاده است. کشتی به شکل اندام ماهی است و سکان آن شبیه نیم تنه انسان است که تاج شاخدار بر سر دارد. در چند مهر مکشوفه دیگر، کشتیهایی از تنه درخت یکپارچه منقوش است (بیانی، ۱۳۶۳، ج ۱: ۴۶-۴۵؛ عبدی، ۱۳۷۱: ۵۳). نقش ماهی و صیادان نیز از هزاره چهارم پ.م بر مهرها پدیدار است. نقش ماهی در کنار رودخانه با ساحلی از درختان انبوه، صیادان برهنه در برگشت از صید و حمل ماهی از قایقها، حمل ماهیهای بزرگ با دو دست، حمل طشت یا سبد ماهی بر سر، صیاد با قایق در پی صید ماهی، استفاده از چنگک و تور ماهیگیری و قلاب، پاروئی و تورهای پر از ماهی صید شده، نمونه‌هایی از تصویرهای نقش بسته بر مهرها هستند. ماهی مظهر خدای رودخانه و مرداب بوده است (بیانی، ۱۳۶۳، ج ۱: ۸۱-۷۹).



قایق آشوری ساخته شده از چوب و پوست بادکرده (نقش برجسته دیواری، نینوا، کاخ جنوب غربی، تالار ششم، قطعه ۵۴، سلطنت سناخریب، ۷۰۴-۶۸۱ پ.م.).

فن کشتی سازی در هزاره‌های پیش از میلاد، در حاشیه خلیج فارس و دریای عمان در یک ترتیب تدریجی، توسعه و تکامل یافت. اسطوره آفرینش و داستان طوفان که بخشی از کهن ترین متنهای ادبی بین‌النهرین به شمار می‌رود، نمادی از آشنایی این ملتها با ساخت کشتی است (مک کال، ۱۳۷۵: ۶۶). مردم پیرامون آنها نخست از تنه بدون شکل درختان یا پاره چوبی به عنوان قایق بهره می‌گرفتند (ولز، ۱۳۶۵: ۲۳۱). مهرهایی با شکل‌های قایق‌هایی که از کُنده درختان ساخته شده‌اند در ایران به دست آمده است (بیانی، ۱۳۶۳: ۴۶). به تدریج تنه درختان تهی گشته و برای حمل انسان، کالا و دام مناسب گردید (ولز، ۱۳۶۵: ۲۳۱). در بین النهرین و مصر از قایق‌های سبکی شکل که با نی مرداب یا الیاف نخل‌ها بافته و با قیر اندود می‌شد، استفاده می‌کردند. قایق‌هایی نیز از پوست ساخته می‌شد که شبکه‌ای توری مانند از ترکه‌ها و جگن آن را محافظت می‌کرد (اوتس، ۱۹۹۰: ۴۹؛ ولز، ۱۳۶۵: ۲۵). هردوت از قایق‌های گرد و دایره وار از پوست خام در آبهای بابل یاد می‌کند که در ارمنستان در شمال آشور ساخته می‌شد و برخی از آنها توانایی حمل چهارده تن بار را داشت (هردوت، ۱۳۵۷: ۹۵). استفاده از تنه به هم پیوسته چند درخت نخل یا توده‌ای از چوب‌های خرما که با الیاف نخل یا نارگیل

به یکدیگر متصل می‌شد، وسیله‌ای دیگر برای حرکت در آب و به ویژه صید محلی ماهی بود (نشأت، ۱۳۴۴: ۳۱). برای حرکت و رانش کشتی از پارو و یا تیرهای چوبی بلند بلم رانی استفاده می‌شد. گاه با استفاده از نیروی انسانی و یا نیروی کشتی حیوانات از جمله گاو و گاومیش قایق‌ها را در طول ساحل به حرکت در می‌آوردند (سویشر، ۱۳۸۳: ۳۲). سومریان استفاده از نیروی باد و کشتی‌های بادبانی را می‌شناختند (همان: ۳۱). افزون بر کشتی‌های بادبانی بزرگ، قایق‌های کوچک نیز از بادبان‌های کوچک و چهارگوش برای حرکت در آب‌های کم عمق ساحل خلیج فارس و فاصله‌های کوتاه بهره می‌جستند (هاولی، ۱۳۷۷: ۲۸). نقش کشتی‌های بادبانی بر روی یکی از مهرهای استوانه‌ای شکل عصر گود یا مربوط به ۲۴۰۰ پ.م. بین‌النهرین یافت شده است (نشأت، ۱۳۴۴: ۲۵). توسعه فن کشتی سازی خلیج فارس در هزاره‌های پیش از میلاد در تعامل با دولت دریایی فنیقی و بهره‌گیری از دستاوردهای آن تسهیل شد. فنیقی‌ها ملتی دریانورد بودند که به ویژه از هزاره اول پ.م تسلط بی‌مانندی بر تجارت دریا‌های جهان داشتند (Alweis and others, 1964: 106). آنان بیشتر نقل و انتقال کالاهای کمیاب و گرانبه چون طلا، نقره، برنز، احجار کریمه، آبنوس، چوب الوار، عاج آلات، بخور و عطریات را در جهان باستان انجام می‌دادند (هارتمن، ۱۳۸۰: ۸۸). فنیقی‌ها خلیج فارس دریای عمان و اقیانوس هند را به خوبی می‌شناختند. بر اساس برخی دیدگاه‌ها اقوام اولیه فنیقی نخست در منطقه خلیج فارس ساکن بودند و سپس به شامات و لبنان مهاجرت کردند (زرین قلم، ۱۳۳۷: ۸۴-۴۷). کتیبه‌های بر جای مانده مکشوف در بین‌النهرین تعامل و تقابل با منطقه فنیقی به منظور بهره‌گیری از توان دریایی آنان را نشان می‌دهد. سناخریب، پادشاه آشور (۷۰۵-۶۸۱ پ.م) جمعی از کشتی‌سازان فنیقی را به نینوا فراخواند تا کشتی‌های بزرگ و قدرتمند تهاجمی بسازند. سپس این ناوگان از راه ترعه‌های آبی داخل خشکی به دهانه فرات حمل شد. سپاهیان آشوری با این ناوگان به دهانه رودخانه اولای (کارون) و سپس خلیج فارس منتقل شدند تا با حمله‌های آبی و خاکی، سیاست گسترش زمینی و دریایی امپراتوری آشور را جامعه عمل پوشانند (سویشر، ۱۳۸۳: ۱۲-۱۱). سه نمونه از کشتی‌هایی که استادان فنیقی در منطقه خلیج فارس به کار می‌بردند، در نقوش برجسته آشوری‌ها در نینوا و خورس آباد یافت شده است

(موسکانی، ۱۳۷۸: ۱۲۱). نوعی ویژه از قایق‌های سومری بزرگ که دارای برآمدگی در جلو و عقب بود، بیشترین کاربرد، محبوبیت و عمومیت را در خلیج فارس و ترعه‌های متصل به آن داشت و همواره در حال رفت و آمد و حمل کالاهای گوناگون به ویژه الوار و سنگها بود (بهمنش، ۱۳۶۹: ۴۶). با توسعه فن کشتی سازی، دریانوردان و بازرگان خلیج فارس باستان توان پیمودن مسافت‌های طولانی، گاه تا بیش از سیصد مایل را داشتند (پاول تاد، ۱۳۴۲: ۹۱). نیاز جامعه بین‌النهرین به واردات و صادرات انواع و اقسام کالاها سبب افزایش اعتبار و اهمیت صنف تاجران و بازرگانان شد. دربار و دولت شهرها همواره از بازرگانان حمایت می‌کردند (مک کال، ۱۳۷۵: ۴۴-۴۵). تجارت عمده به دو صورت تجارت درون شهری - برون شهری و تجارت خارجی انجام می‌شد (همان: ۴۵). در این میان بازرگانان مهاجر یا خارجی که در سواحل خلیج فارس و دریای عمان اقامت می‌کردند، اهمیتی فراوان داشتند. گروهی از این تاجران با استفاده از کشتیهای بادبانی با مراکز مهم و بازارهای عمده خلیج فارس و دریای عمان و فراسوی آن تا دهانه سند در ارتباط و داد و ستد بودند. این بازرگانان مازاد گندم، جو، خرما، منسوجات، دام و ابزار بین‌النهرین را با مواد خام همانند چوب، سنگ ساختمان، احجار کریمه چون سنگ لاجورد، سنگ صابون، ابزار و اشیای مسی، عاج و غیره مبادله می‌کردند و کالاهای مورد نیاز را به بندرهای خلیج فارس و دریای عمان می‌فرستادند (ماهری، ۱۳۶۹: ۲۴۹). در بررسی تجارت خلیج فارس و دریای عمان در هزاره‌های پیش از میلاد، مناطق سند و ایندوس، ماگان (مکن، ماجان) ملوخته (مالوخته، ملوخته) و دیلمون (تیلمون، نی دوک کی) اهمیتی فراوان دارند (Potts, 2009: 1-3). شناخت دانشمندان از کارهای اقتصادی میان این مراکز با کانونهای اقتصادی خلیج فارس متکی بر متنهای تاریخی و گل نبشته‌های سومری است (ایوانف، ۱۳۵۹: ۳۵). کشف تمدن هاراپا در ۱۹۲۱ و موهنجودارو در سال ۱۹۲۴ گام‌هایی موثر در شناسایی بیشتر این داد و ستدها و ارتباطات اقتصادی فرهنگی بود. در آثار مکشوفه بین‌النهرین از سرزمین آن سوی خلیج فارس یاد شده است که کشتیهای طلا، عاج و سنگ‌های آبی از آنجا می‌آمدند. این سرزمین باید موهنجودارو در شبه قاره هند (درایالت بلوچستان پاکستان امروزی) باشد (Habib, 2005: 4-9; Alweis and others, 1964: 77; Habib, 2007: 1-16).

توسعه کشتیرانی در خلیج فارس روابط دو جانبه را گسترش می داد (مالووان، ۱۳۷۲: ۱۱-۱۲). بسیاری از تاجران هندی به صورت مهاجر در شهرهای سومر زندگی می کردند و دریانوردان هندی و مردم بین النهرین از کشتیهای مشابه استفاده می کردند (هاولی، ۱۳۷۷: ۳۱). در پایان هزاره سوم پ.م و آغاز و گسترش تجارت دریایی با هند از راه خلیج فارس، نشان دهنده جابه جایی تجارت از راه خشکی شمال به مناطق کرانه ای آبی جنوب است. در آغاز هزاره سوم پ.م ترک کردن پایگاهها در شمال بلوچستان و گسترش فرهنگ هاراپایی در امتداد کرانه‌های دریای عمان به سوی جنوب شرقی (هندوستان) و غرب تا مرزهای ایران، چنین نظریه ای را تقویت می کند (مغول، ۱۳۶۹: ۲۵-۶). کلمه ماگان یا مزون هخامنشی (چمنکار، ۱۳۸۲: ۶۰) که به معنی کشتی است، از تسلط و توانمندی اقوام ساکن در آن به فنون دریانوردی و کشتی سازی حکایت دارد (هاولی، ۱۳۷۷: ۳۰). تصویرهای کشتی‌های اهالی ماگان بر دیوارها و آثار برجای مانده از منطقه عمانات و سواحل متصل کشف شده است. همچنین کتیبه‌های آکدی از حضور پی در پی کشتیهای سیاه ماگان در بنادر خود خبر داده‌اند (Ibid: 22). دونگی، پادشاه اور، در نوشته‌ای از عهد شول جی (۲۰۵۰ پ.م) که از لاگاش، دیگر شهر سومر، به دست آمده، به صنعت کشتی سازی ماگان اشاره می‌کند (هاولی، ۱۳۷۷: ۳۰). اورنامو (۲۰۹۶-۲۱۱۳ پ.م)، پادشاه اور، مدعی است که کشتیهای ماگان را دوباره به کشور خود فراخوانده است که شاید این کار را پس از حفاری و بازگشایی کانال و راه آبی که مسدود شده بود، انجام داده است. سارگن، پادشاه بزرگ اکد، با تصرف سرزمینهایی از مدیترانه تا خلیج فارس بخشی مهم از خاور نزدیک و راههای تجاری آن را در اختیار داشت و در کتیبه‌ای مربوط به ۲۳۰۰ پ.م از شرح کشورگشاییها و حاکمیتش بر سواحل دریای پست تا ماگان سخن رانده است (بهمنش، ۱۳۶۹: ۵۵ و ۵۳). سرزمین ماگان افزون بر نقش مهم در انتقال کالا، شاید تولید و تعمیر انواع کشتی برای کشورهای دیگر را نیز بر عهده داشته است. کشتی‌های ماگان در تجارت میان تمدن‌های دره هند و موهنجودارو با شهرهای بین‌النهرین و خلیج فارس حضوری گسترده داشتند و حامل مال التجاره‌های گرانبها و نایاب گوناگون بودند. رفت و آمد این کشتی‌ها به سواحل و بنادر هر یک از حکومتگران امتیازی بزرگ و پرسود به شمار می‌رفت، چنانکه سارگن

اکدی (۲۳۱۶-۲۳۷۱ پ.م) به کشتی‌های ماگان، ملوخه و دیلمون که در اسکله پایتخت کشورش پهلو می‌گرفتند، افتخار می‌کرد. گودیا پاتاسی، ولیعهد لاگاش، در حدود سال ۲۲۰۰ پ.م عنوان کرد که ماگان، ملوخه و دیلمون خراج گزار او هستند و هدایایی به وی تقدیم می‌کنند. او در کتیبه‌ای شرح می‌دهد که برای ساخت معبد الهه نین جیرسو مصالح ساختمانی مانند السوار و سنگ چخماق را از ماگان آورده است. در دوران زمامداری ای بی سین، واپسین پادشاه از سومین سلسله پادشاهی اور (۲۶۰۰-۲۰۲۹ پ.م)، لو - انلیلا، یکی از متولیان معبد خدای نانا، با ماگان روابط تجاری داشت و کالاهایی چون جو و گندم، منسوجات و... را به آن سرزمین صادر و از ماگان مس، عاج، گل سرخ، خیزران و سنگهای قیمتی وارد می‌کرد (همان: ۳۱). ممکن است گل سرخی که در فهرست کالاهای صادراتی از ماگان نام برده شده، از جزایر ابوموسی، سیرابومغیر و یا جزیره هنگام آمده باشد زیرا این جزایر اکنون نیز دارای منابع غنی از گل سرخ هستند. شاید جزیره هنگام از تولید کنندگان عمده سنگ چخماق نیز بوده است (همان: ۴۵). ماگان یکی از برجسته ترین مناطق تهیه و ارسال محموله‌های مس برای مسگران هنرمند بین النهرین بود (Medow, 1975: 117). در متنهای سومری از کشتیهای حامل مس یاد شده است (بختیاری، ۱۳۵۵: ۹۳). اورنمو (۲۰۹۴-۲۱۱۱ پ.م)، مؤسس سلسله سوم اور، برای حمایت از کشتیها و کالاهایی که از ماگان وارد می‌شد، مقرراتی وضع کرد، او به شکرانه به سلامت بازگشتن تاجران و کشتیها که با لطف و یاری الهه نانا صورت می‌گرفت کتیبه ای را به او تقدیم کرد (عبدی، ۱۳۷۰: ۲۹). سارگون اکدی (حدود ۲۳۰۰ پ.م) بخشهایی گسترده از مرزهای خلیج فارس را به تصرف خود درآورد. در کتیبه ای که از او به جای مانده، از آوردن کشتیهای دیلمون، ملوخه و ماگان به باراندازهای رو به روی اکد یاد شده است (مجیدزاده، ۱۳۷۶: ۹۴). در عهد نرام سین، جانشین سارگون، استیلای اکدیها بر این مناطق ادامه یافت. توکولتی نینورتا (۱۲۵۰ پ.م)، پادشاه آشور نیز دیلمون و ملوخه را بخشی از امپراتوری خود می‌دانست. (نگهبان، ۱۳۷۵: ۳۰۳). از متنهای تاریخی سلسله‌های قدیم سومر، کشف شده در شوروپک، کیش و ابل، پیوندهای یاد شده مشخص شده است. در یک کتیبه سومری

که در ستایش خدای انکی سروده شده، به این مسئله اشاره شده است (مجیدزاده، ۱۳۷۶: ۲۵۲).

در متنی‌های بر جای مانده از عهد اورننش، پادشاه لاگاش (حدود ۲۵۲۰ پ.م) و لوگل آند و اوروکگین، پادشاهان سلسله‌های قدیمی سومر، به حمل الوار با کشتی‌های دیلمون (همان: ۲۰) و فهرستی از اجناس وارداتی از آن سرزمین اشاره شده است. در پایان سلسله سوم اور و دوره ایسین و لارسا به کتیبه‌هایی گوناگون در ارتباط با اوضاع اقتصادی خلیج فارس و دریای عمان از جمله دیلمون برخورد می‌کنیم. همچنین در کتیبه‌هایی که از معبدالهه نین گل به دست آمده به سفرهای دریایی دیلمون اشاره شده است. برخی از این متن‌ها نشان می‌دهد که ملوانان برای سلامتی بازگشت خود به این الهه هدیه‌هایی تقدیم می‌کردند. این تاجران دریانورد پارچه‌ها و کالاهای زراعی بین النهرین را به دیلمون منتقل و در آنجا با کالاهایی چون مس، سنگهای ساختمانی، طلا و نقره، سنگهای گرانبیامت از جمله لاجورد، مهرهای سنگی و عاج آلات معاوضه می‌کردند. دوره پادشاهان لارسا، گونگونوم، آیسار و سوموایلوم (۱۸۸۶-۱۹۳۲ پ.م) و ریم سین (۱۷۶۳-۱۸۲۲ پ.م) اوج تجارت و تبادلات اقتصادی و فرهنگی بین النهرین با دیلمون بوده است. بازرگانان شبه قاره هند در مسیر حرکت از بنادر اقیانوس هند به دریای عمان و سپس بین النهرین، ساحل شمالی خلیج فارس و ایران داخلی، در دیلمون به باراندازی و بارگیری می‌پرداختند (چایلد، ۱۳۶۸: ۱۳۳). به نظر می‌رسد از هزاره دوم پیش از میلاد دیلمون انباری مهم برای تاجران بوده است (مالووان، ۱۳۷۲: ۱۳). رونق تجاری بندر دیلمون از حدود سال ۱۸۰۰ پ.م کاهش یافت، در نتیجه میزان مبادلات اقتصادی آن با شهرهای بین النهرین و سرزمینهای شمال خلیج فارس نیز سیر نزولی پیمود. به طور مشخص از پایان سلطنت ریم سین در طول حکومت بابلی‌ها این وضعیت نمود بیشتری یافت. انتقال قدرت از جنوب، از میان رفتن اهمیت جغرافیایی دیلمون برای تجارت دریایی، تسلط بازرگانان دیلمون بر منابع معدنی ماگان و ملوخته (عبدی، ۱۳۷۰: ۲۹؛ پیرنیا ۱۳۷۰: ۱۱۸)، به ویژه هجوم اقوام هند و اروپایی آریایی به تمدن‌های دره هند و نابودی مؤسسات اقتصادی و تمدن آنان (هاولی، ۱۳۷۷: ۳۳) از مهم‌ترین عوامل سقوط اهمیت تجاری دیلمون در خلیج فارس باستان بود. با ورود به

دوره کاسی‌ها، تجارت مردم منطقه خلیج فارس و سرزمینهای مرتبط با آن به صورت راکد درآمد و اشاره به نام آن نیز در متنهای تاریخی بسیار کاهش یافت (عبدی، ۱۳۷۰: ۲۹). با پیدایش امپراتوری آشور و تمرکز اداری و سیاسی همراه با گسترش قلمرو ارضی و بحری، تجارت دیلمون و بازرگانی خلیج فارس و دریای عمان زندگی دوباره یافت. گسترش امپراتوری آشور سبب شد همه مسیرهای دجله و فرات و روزه‌های آبی خلیج فارس به تملک آنان درآید (ناردو، ۱۳۸۱: ۶۵؛ مرزبان، ۱۳۸۳: ۱۶). در منابع آشوری از وجود جزیره هودیمری (هودیسمری) آگاه می‌شویم که شاید با جزیره هرمز امروزی یکی باشد (هرتسفلد، ۱۳۵۴: ۵۵). بیشتر مواد خام اولیه مورد نیاز برای تولید صنایع آنان و فروش آن از طریق راههای دریایی و ارتباط آن با مراکز داد و ستد خلیج فارس انجام می‌شد. با تشکیل دولت عیلامیان (ایلام) تسلط بر راههای دریایی از خوزستان تا لیان (شبه جزیره بوشهر) و ماورای آن گسترش یافت. جبهه شرقی خلیج فارس به ویژه لیان و برازجان مرز جنوبی امپراتوری عیلام را تشکیل می‌دادند (آمی، ۱۳۷۲: ۲). شوش، مرکز امپراتوری عیلام، در پایان هزاره پنجم و اوایل هزاره چهارم پ.م مرکز سکونت شد و به علت قرار گرفتن در شمال خلیج فارس و همسایگی با تمدن‌های بین‌النهرین به سرعت توسعه یافت. شوش مرکز برخورد و تلاقی جلگه بین‌النهرین و تمدن فلات ایران بود. در دوره حکومت عیلام راههای خلیج فارس و دریای عمان و رودخانه‌های دز، کرخه و فرات با ایجاد انشعاب و کانالهای گوناگون به یکدیگر متصل بودند. دست کم سه رود از دشت خوزستان و شوش یا سوزیان (سوزیانا) می‌گذشت. غربی‌ترین این رودها کرخه بود که آشوری‌ها به آن اوقنو و یونانیها خئوپس می‌گفتند. رودخانه میانی منطقه، دز بود که به عیلامی و آشوری ایداید و به یونانی کوپراتس گفته می‌شد. شرقی‌ترین رود در سوزیان، کارون و یا به یونانی پایستیگریس بود که به صورت طبیعی قابل کشتیرانی بود. کرخه و دز با آبراهی لایروبی شده به یکدیگر می‌پیوستند. عیلامیها این شاخه را اولای و یونانیان اتولایوس می‌گفتند. شوش از راه اولای و کرخه که در آن زمان تا خلیج فارس جریان داشت و از راه دز و کارون به دریا راه می‌یافت (هینتس، ۱۳۷۶: ۲۳). این راه آبی خوزستان را به خلیج فارس و دریای عمان تا حوزه سند مرتبط می‌ساخت. در حقیقت شوش دورترین نقطه شرقی شاهراه بزرگ افغانستان به بین

النهرین بود (ریاضی، ۱۳۷۴: ۴۹؛ نگهبان، ۱۳۷۵: ۳۵۸). بدین ترتیب شوش در دوره تشکیل حکومت‌های آریایی، به ویژه ساسانیان ارتباطی تنگاتنگ با امور تجاری خلیج فارس داشت. شوش مرکز برخورد راه‌های مهم دیگری نیز بود. در سفر به سوی غرب با قایق از کرخه می‌گذشتند و با کاروان، سه روزه به دجله و پس از یک هفته دیگر به بابل می‌رسیدند. مسیری دیگر به سوی شمال، از کرخه به راکا (ری باستان) می‌پیوست. جاده سوم با گذشتن از شوشتر و شوش به دشت اصفهان و در ادامه به سوی جنوب از راه بهبهان و فلهیان به فارس می‌رسید. راه شوش پس از گذر از فارس به کرمان و دریای عمان و بندر تیس (چابهار) می‌رسید و حدود غرب را از راه جنوب به شرق ایران متصل می‌ساخت (یارشاطر، ۱۳۷۷: ۱۸۷). در پایان هزاره سوم پ.م و در دوران سوم سلسله اور مردم به آسانی با کشتی در بین النهرین به تجارت می‌پرداختند. در یک متن تاریخی مکشوفه، اشاره شده است که شش کشتی به مدت دو ماه برای حمل کنگد از شوش اجاره شده‌اند (نگهبان، ۱۳۷۵: ۳۵۸). راه‌های بازرگانی خلیج فارس و دریای عمان به دریای سرخ، زمینه ساز ارتباط میان جنوب آسیا، بین‌النهرین و هندوستان با افریقا بود. بر اساس منابع بر جای مانده، دریانوردان باستانی بین النهرین در بنادر جنوب شرقی افریقا لنگر می‌انداختند (زربو، ۱۳۷۴: ۵۱۱؛ دخانیاتی، ۱۳۵۸: ۲۸). ویا بیشترین راه گذر کشتیها به افریقا از راه کانالی بود که فراعنه قدیم مصر حفر کرده بودند و بعدها زمینه ساز ساخت کانال داریوش و کانال سوئز شد (دورانت، ۱۳۳۷: ۲۰۳). فراعنه تیبسی مصر در دوره میانه در حدود سال ۲۰۸۰ پ.م تجارتی پر رونق با بین النهرین و سواحل خلیج فارس داشتند (آبراهامز و دیگران، ۱۳۸۲: ۸۴). در عصر حکومت توتمس سوم (۱۴۵۸ پ.م) حدود قلمرو امپراتوری مصر از شمال به رود فرات تا مرز بین النهرین تجارت طرفین را آسان می‌کرد (اسمیت، ۱۳۸۰: ۹۴). کالاهایی چون نقره و طلا، عاج، ادویه و عطریاتی چون مُرمکی و دارچین، چوب آنوس و الوار و حیوانات نایاب از خاور نزدیک و یا نوبی (حبشه) به صورت معاملات پایاپای یا باج و خراج به مصر وارد می‌شد. مصریان بخشی از مواد خام اولیه مورد نیاز خود مانند سنگهای لاجورد، افسیدین، فیروزه و اشیای مسی را از راه‌های آبی از بین‌النهرین تأمین می‌کردند (ملک






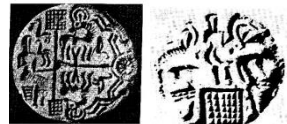

شهمیرزادی، ۱۳۷۵: ۳۷۰). ارتباط باتمدن‌های بین‌النهرین و رودخانه نیل دو عامل پیشرفت مصر باستان بود (دیویدسن، ۱۳۶۹: ۲۹، ۶۴؛ دوران، ۱۳۴۳: ۵۸۶).

نتیجه‌گیری

هنگامی که نخستین تکاپوهای سازمان یافته و هدفمند سیاسی و اقتصادی بشر آغاز شد، حوزه خلیج فارس و دریای عمان، جایگاه ممتاز خود را نشان داد. تمدن‌های بین‌النهرین که بیشترین شالوده‌های تمدن جهان را پدیدار ساختند، ارتباطی تنگاتنگ با این مرزهای دریایی داشتند. آنان می‌بایست جزو نخستین گروه‌های انسانی باشند که به ارزش تجارت و روش‌های توسعه آن پی بردند. پیش رفتگی آن دریا در هزاره‌های پیش از میلاد و مجاورت بسیاری از سرزمین‌های پسابندر و دور از ساحل امروزی با کرانه‌های خلیج فارس؛ پیدایش نظام‌های سیاسی در بین‌النهرین و علاقه مندی به توسعه زمینی و دریایی که به شناخت بیشتر جزایر و بنادر این منطقه منجر می‌شد؛ توسعه فن کشتی سازی و دریانوردی با بهره‌گیری از دستاوردهای ملت‌های دیگر؛ شناخت راه‌های بازرگانی زمینی و دریایی؛ تعامل با مراکز اقتصادی برجسته هاراپا و موهنجودار و هند، ماگان، ملوخته و دیلمون؛ روابط تجاری با سواحل دوردست اقیانوس هند تا افریقای شرقی؛ وجود بخش‌های وسیع بازرگانی بومی و خارجی در منطقه؛ تأسیس شرکت‌های تجاری و مهاجرنشین‌های اقتصادی با شعبه‌های مرتبط با یکدیگر در مناطق گوناگون؛ توانمندی زراعی بین‌النهرین و نیاز شدید به واردات برخی کالاها به ویژه سنگها و کانیهای فلزی؛ پیدایش تمدن‌های ماقبل آریایی در کرانه‌های شمالی خلیج فارس و سواحل جنوب شرقی ایران؛ ارتباط تجاری و پیوستگی فرهنگی نزدیک مناطق پسابندر ایران مرکزی و داخلی با فعل و انفعالات دریای جنوب که برخی از این مراکز تمدنی جهان باستان از لحاظ قدمت مدنیت هم طراز و یا حتی کهن‌تر از هم‌نوعان خود در بین‌النهرین بودند و نقش ترانزیت و واسطه‌ای خلیج فارس که بسیاری از مردم آن با استفاده از مکان‌های باراندازی و بارگیری در توزیع کالاها به سرزمین‌ها و بازارهای تقاضا شرکت فعال داشتند، از عوامل این رونق و بالندگی بود. حضور درخشان خلیج فارس و دریای عمان در روابط بین‌الملل هزاره‌های کهن، مرکز ثقلی برای پیوندهای سیاسی،

فرهنگی و اقتصادی جوامع مختلف جهانی و محل التقاطی برای رشد و نمو اندیشه‌های تکاملی نو پدیدار کرد.

جدول ۱: مهرهای موسوم به «مهرهای خلیج فارس» که بر تکاپوهایی دریایی تمدن‌های اولیه تاکید دارد

هزاره‌های چهارم تا دوم پیش از میلاد (۳۰۰۰ الی ۱۲۰۰)	نوع مهر				منطقه باستانی
	گونه مهر جدید		گونه مهر قدیم		
	شوش	بحرین	بین‌النهرین	تپه یحیی	
۱۶۰۰-۱۲۰۰					کاستی‌ها (بابل میانه)
۱۸۰۰-۱۶۰۰					بابل قدیم (خوزستان)
۲۰۰۰-۱۸۰۰					ایسین و لارسا (آشور) پادشاهی گونگونوم
۲۲۰۰-۲۰۰۰					تمدن اور سوم (تپه یحیی در سوغان کرمان)
۲۴۰۰-۲۲۰۰					آکد (پادشاهی سارگون)
۳۰۰۰-۲۴۰۰					سلسله‌های قدیم سومر

منابع

کتاب‌ها

- آبراهامز، دروتی و دیگران (۱۳۸۲)، *تاریخ تمدن و فرهنگ جهان، پیوندهای فراسوی زمان و مکان*، عبدالحسین آذرنگ، تهران: طرح نو.
- آموزگار، ژاله (۱۳۸۸)، *دریای پارس از دیرباز*، نسخه الکترونیک مجله بخارا، ۲۲ مهر.
- آمیه، پیر (۱۳۷۲)، *تاریخ عیلام*، شیرین بیانی، تهران: دانشگاه تهران.
- اسمیت، برندا (۱۳۸۰)، *مصر باستان*، ترجمه آریتا یاسائی، تهران: ققنوس.
- اوتس، جان (۱۹۹۰)، *بابل تاریخ مصور*، سمیر عبدالرحیم الجبلی، بغداد: دائره الاثار و التراث.
- بختیاری، حسین (۱۳۵۵)، *کاوش‌های باستان‌شناسی در سیراف*، گزارش‌های چهارمین مجمع سالانه کاوش‌ها و پژوهش‌های باستان‌شناسی در ایران، تهران: مرکز باستان‌شناسی در ایران.
- بهار، مهرداد (۱۳۶۲)، *پژوهشی در اساطیر ایران*، تهران: توس.
- بهار، مهرداد (۱۳۷۷)، *از اسطوره تا تاریخ*، تهران: چشمه.
- بیانی، ملک‌زاده (۱۳۶۳)، *تاریخ مهر در ایران از هزاره چهارم تا هزاره اول*، تهران: یزدان.
- بهنام، عیسی (۱۳۲۰)، *صنایع و تمدن مردم فلات ایران پیش از تاریخ*، تهران: چاپخانه مجلس.
- بهمنش، احمد (۱۳۶۹)، *تاریخ ملل قدیم آسیای غربی از آغاز تا روی کار آمدن پارس‌ها*، تهران: دانشگاه تهران.
- پاول تاد، لوئیس و دیگران (۱۳۴۲)، *سیر تکاملی تمدن*، هاشم و مجید رضی، تهران: آسیا.

- چایلد، گوردون (۱۳۶۸)، *درآمدی کوتاه بر باستان‌شناسی*، هایده معیری، تهران: مؤسسه مطالعات و تحقیقات فرهنگی.
- چمنکار، محمد جعفر (۱۴۰۱)، *تاریخ خلیج فارس در دوره باستان*، ارومیه: دانشگاه ارومیه.
- دخانیاتی، ع (۱۳۵۸)، *تاریخ آفریقا*، تهران: توکا.
- دورانت، ویل (۱۳۳۷)، *تاریخ تمدن، مشرق زمین گاهواره تمدن*، احمد آرام، تهران: اقبال.
- دورانت، ویل (۱۳۴۳)، *تاریخ تمدن، هند و همسایگانش*، مهرداد مهرین، تهران: اقبال.
- دوستخواه، جلیل (۱۳۷۰)، *اوستا، کهن‌ترین سروده‌های ایرانیان*، تهران: مروارید.
- دیویدسن، بریل (۱۳۶۹)، *تاریخ آفریقا، هرمز ریاضی و فرشته مولوی*، تهران: امیرکبیر.
- رضی، هاشم (۱۳۵۷)، *گنجینه اوستا*، تهران: فروهر.
- زربو، جی. کی (۱۳۷۴)، *تاریخ عمومی آفریقا*، احمد بیرشک و مرتضی ثاقب‌فر، تهران: علمی و فرهنگی.
- زرین قلم، علی (۱۳۳۷)، *سرزمین بحرین از دوران باستان تا امروز*، تهران: کتابفروشی سیروس.
- سرلک، سیامک (۱۳۹۲)، *کاوش‌های باستان‌شناسی در محوطه نخل ابراهیمی و مغ بریعی شهرستان میناب، ۱۳۹۰-۱۳۸۶*، پژوهشنامه خلیج فارس، دفتر ششم به کوشش عبدالرسول خیراندیش و مجتبی تبریز نیا، تهران: خانه کتاب.
- سویشر، کلاریس (۱۳۸۳)، *خاور نزدیک باستان*، عسکر بهرامی، تهران: ققنوس.
- کاژدان، آ. و دیگران (۱۳۷۹)، *تاریخ جهان باستان شرق*، محمدباقر مومنی و دیگران، تهران: اندیشه.
- کوروفکین، فتودور، ب. (۱۳۷۸)، *تاریخ شرق باستان*، غلامحسین متین، تهران: محور.
- مالووان، م.ا.ل. (۱۳۷۲)، *بین‌النهرین و ایران باستان*، رضا مستوفی، تهران: دانشگاه تهران.

- مجیدزاده، یوسف (۱۳۷۰)، *تاریخ و تمدن ایلام*، تهران: نشر دانشگاهی.
- مجیدزاده، یوسف (۱۳۷۶)، *تاریخ و تمدن بین‌النهرین*، تهران: مرکز نشر دانشگاهی
- مرزبان، پرویز (۱۳۸۳)، *خلاصه تاریخ و هنر*، تهران: انتشارات علمی و فرهنگی.
- مک کال، هنریتا (۱۳۷۵)، *اسطوره‌های بین‌النهرین*، عباس مخبر، تهران: نشر مرکز.
- ملک شه‌میرزادی، صادق (۱۳۷۵)، *تاریخ تمدن‌های آسیای مرکزی*، بخش دوم از ج ۱، تهران: دفتر مطالعات و روابط بین‌الملل وزارت امور خارجه.
- ملک شه‌میرزادی، صادق (۱۳۷۵)، *مبانی باستان‌شناسی ایران، بین‌النهرین، مصر، تهران: مارلیک.*
- موسکاتی، سابوتینو (۱۳۷۸)، *فینقی‌ها، رقیه بهزادی*، تهران: پژوهنده.
- ناردو، دان (۱۳۸۱)، *امپراتور آشور، مهدی حقیقت خواه*، تهران: ققنوس.
- نشأت، صادق (۱۳۴۴)، *تاریخ سیاسی خلیج فارس*، تهران: کانون کتاب.
- نگهبان، عزت‌الله (۱۳۷۶)، *مروری بر پنجاه سال باستان‌شناسی ایران*، تهران: سازمان میراث فرهنگی کشور.
- ولز، هربرت جورج (۱۳۶۵)، *کلیات تاریخ*، مسعود رجب نیا، تهران: سروش.
- هارتمن، گرتروود (۱۳۸۰)، *سازندگان دنیای کهن*، حسن مرتضوی، تهران: آگاه.
- هاوولی، دونالد (۱۳۷۷)، *دریای پارس، سرزمین‌های سواحل متصل، حسن زنگنه*، بوشهر: مرکز بوشهرشناسی با همکاری انتشارات همسایه.
- هرتسلفد، ارنست (۱۳۵۴)، *تاریخ باستانی ایران بر بنیاد باستان‌شناسی*، علی اصغر حکمت، تهران: انجمن آثار ملی.
- هردوت (۱۳۵۷)، *تواریخ*، وحید مازندرانی، تهران: فرهنگستان ادب و هنر ایران.
- هینتس، والتر (۱۳۷۶)، *دنیای گمشده عیلام*، فیروز فیروزنیا، تهران: علمی و فرهنگی.

- یارشاطر، احسان (۱۳۷۳)، *تاریخ ایران کمبریج، از سلوکیان تا فروپاشی دولت ساسانیان*، حسن انوشه، تهران: امیرکبیر.

مقاله‌ها

- چمنکار، محمد جعفر (۱۳۸۲)، «روابط ایران و عمان در دوره پهلوی»، *تاریخ روابط خارجی*، ش ۱۶.
- چمنکار، محمد جعفر (۱۳۸۴)، «جایگاه خلیج فارس و دریای عمان در توسعه روابط اقتصادی در هزاره‌های پیش از میلاد»، *تاریخ روابط خارجی وزارت امور خارجه*، سال ۷، شماره ۲۸.
- چمنکار، محمد جعفر (۱۳۹۰)، بررسی تاریخی کهن‌ترین پیوند های ایران و بحرین، *مطالعات تاریخی*، س ۸، ش ۳۳.
- ریاضی، محمدرضا (۱۳۷۴)، «جاده ابریشم، شگل‌گیری و پیشینه»، *باستان‌شناسی و تاریخ*، س ۹، ش ۲.
- عبدی، کامیار (۱۳۷۰)، «دیلمون، مکن و ملوخ»، *باستان‌شناسی و تاریخ*، ش ۲.
- عبدی، کامیار (۱۳۷۱)، مهرهای خلیج فارس، توصیف، طبقه بندی، گاه نگاری، موزه‌ها، ش ۱۲.
- ماهری، محمود رضا (۱۳۶۹)، تمدن‌های نخستین کرمان، *مجموعه مقالات همایش کرمان‌شناسی*، کرمان: بنیاد کرمان‌شناسی
- مغول، محمد رفیق (۱۳۶۹)، «پیوندهای فرهنگی سند و پنجاب با ایران در دوران پیش از تاریخ»، برگردان: سید منصور سید سجادی، *باستان‌شناسی و تاریخ*، ش ۱.

منابع انگلیسی

- Alweis, Frank and others, (1964), *New Dimensions of World History*, American Book Company.
- Habib, Irfan, (2005), *Prehistory: people's history of India*, Tulika Books, New Delhi.



- Habib, Irfan, (2007), *The Indus Civilization: A People history of India*, Tulika Books, New Dehli.
- Medow, Richard. H. and Others, (1975), *Explorations in Oman, 1973 and 1975*, Proceedings of the Annual Symposium on Archaeological Research in Iran, Tehran.
- Potts, Daniel, (2009), *Maritime trade, Pre Islamic Period*, Encyclopedia Iranica.