

جایگاه اقتصادی بندرهای هلنیستی کرانه شمالی خلیج فارس در دوره سلوکی

میلاذ جعفری گاوزن^۱

حمیدرضا پاشازانوس^۲

چکیده

آب‌های آزاد، شریان‌های تجاری حکومت‌ها برای تأمین نیازهای خود از سایر سرزمین‌های دوردست هستند. جایگاه خلیج فارس در جوار مراکز تمدنی دوران باستان سبب شد تا نظارت بر این آبراهه استراتژیک از جمله اولویت‌های حکومت‌های دوران باستان در غرب آسیا شود. سلوکیان با ایجاد پایگاه‌های دریایی در کرانه‌های شمالی و جزایر خلیج فارس سعی در ایجاد زیرساخت‌های نظامی برای پشتیبانی و کنترل شریان‌های تجاری منطقه خلیج فارس کردند. ساختن بندرگاه‌ها توسط سلوکیان جهت از دور خارج کردن دولت‌شهرهایی همانند گرها، الدور و ملیحیا و نیز محروم کردن امپراطوری بطالسه از تجارت مستقیم با شرق بود. با گذشت زمان و تسلط اشکانیان بر مناطق شمالی خلیج فارس، مسیرهای تجاری منتهی به خلیج فارس تا شرق دور امتداد یافت. در دوره اشکانی حجم تجارت خلیج فارس افزایش پیدا کرد و با اعطای خودمختاری نسبی به مناطق جنوبی فلات ایران و بازسازی بندرگاه‌های پیشین و تخریب بندرگاه‌های جنوبی خلیج فارس، مسیرهای تجارتی در خلیج فارس به کرانه شمالی آن انتقال داده شد. تا پیش از این، به صورت مستقل، جایگاه اقتصادی بندرگاه‌های هلنیستی کرانه شمالی خلیج فارس بررسی نشده است. این پژوهش بر آن است با استفاده از منابع مکتوب و داده‌های باستان‌شناسی به تبیین جایگاه بنادر کرانه شمالی حاشیه خلیج فارس در کنترل تجارت دریایی خلیج فارس از عصر سلوکی تا عصر ساسانی بپردازد.

واژگان کلیدی:

خلیج فارس، سلوکیان، بندرگاه هلنیستی، تجارت دریایی.

درجه مقاله: علمی - ترویجی

تاریخ دریافت مقاله: ۱۳۹۹/۱۱/۰۵

تاریخ پذیرش مقاله: ۱۳۹۹/۱۲/۱۷

^۱. دانشجوی کارشناسی ارشد تاریخ ایران باستان، دانشگاه اصفهان، miladjef@yahoo.com

^۲. استادیار گروه تاریخ و ایران‌شناسی، دانشگاه اصفهان؛ h.pasha@ltr.ui.ac.ir

مقدمه

خلیج فارس از جمله مناطق استراتژیک و راهبردی از نظر اقتصادی برای حاکمان فلات ایران پیش از اسلام بود و جنگ‌افروزی‌های اسکندر مقدونی سبب گشت تا تجارت در مسیرهای زمینی با وقفه روبرو شود. همزمان با برآمدن حکومت‌های هلنیستی و پیشرفت کشتی‌سازی، تجارت دریایی رونق یافت. تفکر کلونی^۱ سازی و ایجاد پادگان‌ها، میراث اسکندر مقدونی در طول زمان فتوحات وی بود که وارد ساختار نظامی و اجتماعی سرزمین‌های مفتوحه شد. ورود مهاجران یونانی-مقدونی بر پهنه فلات ایران را نقطه عطفی در رشد و گسترش هلنیسم در پهنه جغرافیای ایران‌شهری می‌توان تلقی کرد. رونق دولت‌شهرهایی همانند گر^۲ها^۳ و اددور^۴ نشان از رونق تجارت دریایی در این منطقه بود. حکومت سلوکی سعی داشت با تسلط یافتن بر پهنه خلیج فارس، کنترل کامل تجارت این منطقه را به‌دست آورد. شاهنشاهی اشکانی نیز با به‌دست آوردن کنترل خلیج فارس و ایجاد مسیرهای تجاری با شرق از طریق دریا، گام‌های اولیه برای جان‌بخشی مجدد به این شریان اقتصادی را برداشت. در این پژوهش صرفاً به بررسی بندرگاه‌های هلنیستی پرداخته خواهد شد که تا دوران ساسانی فعال بوده‌اند. سؤال اساسی این است که آیا حکومت سلوکی برنامه خاصی برای ساخت بندرگاه‌ها در کرانه شمالی خلیج فارس داشته است؟ آیا این راهبرد توسط اشکانیان دنبال شد؟ کنترل مسیرهای تجاری خلیج فارس چه منافعی برای حکومت‌های فلات ایران داشت؟

پیشینه پژوهش

یکی از آثار مهم در زمینه مطالعه تاریخ خلیج فارس در دوره باستان توسط پاتس^۴ در ۲ جلد^۵ به چاپ رسیده است. این اثر با استفاده از منابع مکتوب و شواهد باستان‌شناسی به روایت تاریخ منطقه خلیج فارس می‌پردازد. نویسنده در این کتاب تلاش می‌کند تا تاریخ سیاسی منطقه خلیج فارس را روایت کند و از پرداختن به تاریخ اقتصادی آن در دوران باستان خودداری می‌کند. اپرکیس^۶ در کتاب خود^۷ به بررسی تأثیر تجارت دریایی بر اقتصاد حکومت سلوکی می‌پردازد؛ اما سرانجام بندرگاه‌های

^۱. Colony

^۲. Gerrha

^۳. Ed-Dur

^۴. Potts

^۵. *The Arabian Gulf in Antiquity: From Alexander the Great to the Coming of Islam*

^۶. Aperghis

^۷. *The Seleukid Royal Economy: the Finances and Financial Administration of the Seleukid Empire*

هلنیستی را شرح نمی‌دهد. کیان راد در کتاب *بازرگانی در روزگار/ اشکانیان* در فصلی به تجارت دریایی در دوران اشکانیان می‌پردازد. کیان راد در این کتاب توجه چندانی به پیشینه و علل ساخت بندرگاه‌ها نمی‌کند. اسمعیل دلیر، حسین نادری قره‌بابا و میرصمد موسوی در کتاب *تجارت/ ایران در دوره ساسانیان (با تکیه بر مستندات باستان‌شناسی)* به بررسی اوضاع تجاری ایران ساسانی پرداخته‌اند. در این کتاب نیز نویسندگان توجه چندانی به تجارت دریایی در منطقه خلیج فارس نداشته‌اند.

سلوکیان و رقابت با بطالسه در خلیج فارس

در بیشتر منابع مربوط به دوره کلاسیک، نقطه ابتدایی خلیج فارس، از تنگه هرمز به حساب آمده است. آریانوس (۹۷-۱۷۵ م.)، در باره تنگه هرمز می‌نویسد: «کسانی که از موقعیت این منطقه آگاهی دارند، می‌دانند که این دماغه جزئی از جزیره عربستان و معروف به «ماکتا»^۱ است. دارچین و دیگر ادویه‌جات خوشبو از اینجا به بین‌النهرین حمل می‌کنند. اراتوستنس، اولین جغرافی‌دان بزرگ دنیای قدیم (۳۷۳-۱۹۲ پ. م.) این دماغه را «ماکای»^۲ می‌نامد (Boucharlat, 1987: 283-291).

پس از شکست آنتیگون^۳ یک‌چشم در نبرد ایپسوس^۴ در سال ۳۰۱ پ. م. اتحاد سلوکوس اول اول و بطلمیوس اول^۵ رو به ضعف نهاد. دو پادشاه هلنی بر سر تقسیم اراضی در سوریه امروز با یکدیگر وارد جنگ شدند. «جنگ‌های سوری»^۶ تا دوران جانشینان ایشان نیز ادامه یافت. برخلاف سلوکیان که تمرکز قدرت نظامی خود را معطوف به نیروهای زمینی خود کرده بودند، بطالسه در مصر به استعداد فوق‌العاده چهارهزار کشتی نظامی نیز دست می‌یافتند (Grainger, 2014: 190). پلینی^۷ در بخشی از کتاب تاریخی طبیعی خود (Pliny Elder NH 6.21.58) به حضور سفیری سفیری از دربار بطلمیوس دوم فیلادلفوس^۸ (۲۸۵-۲۴۷ پ. م.) در هند اشاره دارد.

نبردهای پی‌درپی این دو حکومت هلنیستی، حدود و ثغور این دو رقیب سنتی را دستخوش تغییرات زیادی کرده بود. بطلمیوس سوم در کتیبه آدولیس^۹ در کنار دریای سرخ،

1. Macta

2. Macai

3. Antigonos

4. Ipsos

5. Ptolemy I

6. Syrian Wars

7. Pliny Elder

8. Ptolemy II Philadelphos

9. Adulis

ادعای تسلط بر ماد و شوش و باکتریا را داشته است. (Strootman, 2015: 38-54). بطلمیوس سوم مدت کوتاهی کنترل بابل را به دست گرفت، اما به زودی کنترل این شهر را از دست داد. احتمال دارد در این زمان، کشتی‌هایی از سوی بطالسه در سواحل خلیج فارس حضور پیدا کرده باشند؛ اما قدر مسلم این است که این حضور دائمی نبوده است. با این حال، اسنادی در دست است که قبل از سال ۱۲۰ پیش از میلاد، سفر مستقیمی از دریای سرخ به اقیانوس هند انجام شده و منصبی در دربار بطالسه مابین سال‌های ۱۱۰ تا ۵۱ پیش از میلاد «مسئول دریای سرخ و دریای هند» وجود دارد (Hourani, 1995: 24; Gupta, 2018, 373-376). باتوجه به مدارک سکه‌شناسی، وجود سکه‌های بطالسه در بنادر هند را می‌توان یکی از دلایل وجود تجارت میان هند و مصر عصر بطالسه دانست. (Sidebotham, 2017: 157-164). پیشرفت کشتی‌سازی مابین قرن دوم تا اول پیش از میلاد سبب ساخت کشتی‌های تجاری بزرگ‌تر و دریانوردی بهتر برای تاجران مصر و ارتباط آنان با سایر بخش‌های آسیا گشت (Phillips, 1997: 437-439).

استرابو^۱ با اشاره به توانائی‌های اقتصادی و تجاری سرزمین مصر به وجود تجارت دریایی مستقیم و غیرمستقیم بین مصر و هند اشاره می‌کند و این تجارت را دارای سابقه طولانی می‌داند (Strabo, 2, 5, 12-13). پلینی بزرگ نیز از وجود تجارت مصر و هند از دوران پیش از تسلط رومیان بر مصر خبر می‌دهد و با تأکید بر این نکته که در دوران تسلط حکومت روم بر مصر، تجارت مستقیم رونق بیشتری پیدا کرده است، حضور ملوانان مصری در دریای سرخ را شاهدهی بر مدعای خویش می‌داند (Pliny Elder N.H 27.1). سلوکیان با درک ضرورت ایجاد پایگاه‌های دفاعی در برابر حملات احتمالی نیروی دریایی بطالسه در خلیج فارس، سعی در ایجاد بندرگاه‌ها برای حفظ تسلط نظامی و اقتصادی در این منطقه کردند. آنتیوخوس سوم^۲ در مسیر بازگشت خود از سرزمین‌های شرقی، مسیری را که اسکندر مقدونی در بازگشت خود انتخاب کرده بود، در پیش گرفت. برخی معتقدند که این حرکت برای ایجاد مشروعیت آنتیوخوس سوم و یادآوری خاطرات اسکندر مقدونی و مقایسه آنتیوخوس سوم با اسکندر مقدونی صورت گرفته است. هر چند این مشروعیت‌بخشی یکی از عوامل مهم تداوم حکومت است. اما ساخت و سازهای انجام شده توسط آنتیوخوس سوم، صرفاً یک سفر تبلیغاتی نبوده است.

^۱. Strabo

^۲. Antiochus III

آنتیوخوس سوم با توجه به ارزش بالای محصولات هند در سرزمین‌های غربی دست به بازسازی یا ساخت بندرگاه‌ها در کرانه شمالی خلیج فارس زد، تا کنترل شریان اقتصادی این آبراهه را از بخش جنوبی آن به کرانه شمالی خلیج فارس منتقل کند (Boucharlat, 1985: 75-76). وی به ساخت بندرگاه‌ها اکتفا نکرد و با محاصره شهر گرها، مسیرهای دریایی منتهی به این شهر را تحت کنترل خود درآورد. پس از به محاصره در آمدن آن شهر، مسیرهای کاروانی شهرهایی همانند اددور^۱ و ملیحیا^۲ و پترا^۳ نیز از رونق افتادند (Mørkholm, 1984: 105) و بدین ترتیب شرایط تجارت با هند برای حکومت بطالسه دشوارتر از گذشته گشت. بدین ترتیب، آنتیوخوس سوم سبب انتقال بخش بزرگی از تجارت کالاهای لوکس به کرانه‌های شمالی خلیج فارس شد (Polyb 13.9).

بندرگاه‌های هلنیستی کرانه شمالی خلیج فارس در دوره سلوکی و نقش سلوکیان در گسترش تجارت خلیج فارس

خلیج فارس از جمله مناطق مهم سیاسی و اقتصادی در طول تاریخ بوده است و بر اساس کشفیات باستان‌شناسی می‌توان در ابتدای دوران تاریخی، مسیرهای تجاری محدودی را در این آبراه برای جابه‌جایی سنگ‌های قیمتی، سنگ لاجورد و فلز مس متصور بود (پاتس، ۱۳۹۷: ۱۸۰-۱۷۸). بنا به گفته هرودوت، اسکیلاکس^۴ به دستور داریوش بزرگ (هرودوت ۴.۴۴) مأمور درنوردیدن کرانه رود سند، اقیانوس هند، خلیج فارس و دریای سرخ بود. اسکیلاکس از اقیانوس هند تا بنیشو^۵ در خلیج فارس را در نوردید و گزارشی را برای داریوش هخامنشی به نگارش درآورد (هینتس، ۱۳۹۶: ۱۷۹). بابل هخامنشی به واسطه نزدیکی به خلیج فارس توأمان مرکز ثقل مسیرهای تجاری بَرّی و بحری روزگار خود بود (بریان، ۱۳۹۴، ۵۹۸-۵۸۲) و اسکندر مقدونی نیز پس از صرف‌نظر کردن از فتح سرزمین‌های بیشتر در شرق، نئارخوس را مأمور به اکتشاف بخش‌های ساحلی اقیانوس هند و خلیج فارس کرد (کیان‌راد، ۱۳۹۵: ۳۵-۳۴). ایجاد چند پایگاه دریایی/ بندر با نام‌های اسکندریه در این منطقه اهمیت این اکتشافات دریایی را نشان می‌دهد. با این حال، شواهدی مبنی بر وجود کشتی‌های بزرگ نظامی و تجاری همانند آنچه در آن عصر در دریای مدیترانه حضور داشتند، وجود ندارد (Parpas, 2016: 126). شهرهای سلوکی به دو دسته

^۱. Ed -Dur

^۲. Mleiha

^۳. Petra

^۴. Scylax of Caryanda

^۵. Baneishu

تقسیم می شدند: نخست، شهرهایی که احیا می شدند یا مهاجران یونانی-مقدونی به آنجا مهاجرت داده می شدند؛ دوم، شهرهایی که از دل برنامه شهرسازی سلوکیان بیرون آمده بودند و از ابتدا سنگ بنای آنها توسط سلوکیان نهاده شد (Portier-young, 2011: 11-27). یکی از اهداف مهم سلوکیان در شهرسازی، ایجاد مشروعیت برای حکومت شان بود و از دلایل دیگر ساخت پولیس ها^۱، تضعیف شهرهای غیرهلنی، ایجاد پایگاه های وفادار به حکومت سلوکی و کنترل اقتصادی آن ناحیه بود. سیاست های تشویقی برای پولیس سبب رشد جمعیت این شهرها می شد (Adams, 1981: 174) و با ایجاد این شهرها، شهرهای قدیمی به حاشیه رانده می شدند. (Alcok, 1993: 163).

در زمان سلوکوس نیکاتور^۲ شاهد ضرب سکه های مختلفی با نماد لنگر هستیم. (Newell 1978: Plate XXXV) که شاید این نماد در ایدئولوژی تسلط بر خشکی و دریاها ریشه داشته باشد. در سکه شناسی سلوکیان، سکه هایی از دوران سلوکوس نیکاتور با نمادهای فیل و لنگر در یک سو ضرب شده، نشان دهنده یک ایدئولوژی خاص جغرافیایی حاکمان سلوکی است (Cohen, 2006: 27-36). البته مطابق با مشروعیت سازی شاهان باستان، افسانه ای در باب تولد سلوکوس نیکاتور^۳ وجود دارد که وی را فرزند آپولو^۴ می داند و تشریح می نماید که وی بر روی بدن خود نمادی (داغ) از لنگر داشته است (Grainger, 2014, 5-7).

تأمین جمعیت متخصص بومی برای پولیس های نوین یاد از شهرهای همجوار با دادن مشوق هایی انجام می گرفت (Invernizzi, 1993: 236). در واقع این پولیس ها بودند که نقشی مهم در رونق شریان های اقتصادی بازی می کردند. پولیس ها اهمیت استراتژیک برای لشکرکشی های بعدی توانایی حفظ امنیت راه ها را در مناطق استراتژیک داشتند (Aperghis, 2004: 99). شهرهای هلنیستی که در دو دوره اسکندر مقدونی و سلوکیان در فلات ایران بنیان گذاری یا بازسازی شدند، از اهمیت ویژه ای برای مطالعات تاریخ جغرافیایی و تاریخ اقتصادی برخوردارند. لشکرکشی مقدونیان به شرق، موجب ایجاد کلونی ها و پولیس های هلنیستی برای ساکن ساختن جمعیت مهاجران گردید. (پیگولوسکایا، ۱۳۷۲: ۳۴) احداث پولیس ها یا بازسازی شهرها توسط مهندسان و مهاجران یونانی-مقدونی انجام می گرفت. (بویس و دیگران، ۱۳۷۵: ۵۵) اندکی پس از مرگ اسکندر، آغاز حرکت استقلال طلبانه ساتراپ های یونانی-مقدونی در شرق آغاز گشت. (Diodorus, 18: 7) حضور

1. Polis

2. Seleucus I Nicator

3. Seleucus Nicator

4. Apollo

مهاجران هلنی سبب ایجاد مشاغل جدید و ایجاد هویت فرهنگی جدید در فلات ایران گردید. (حبیبی، ۱۳۷۵: ۶۸) بی تردید ایجاد چنان مناسباتی به توسعه روابط تجاری و گسترش راه‌های بازرگانی در روزگار باستان کمک نمود. (شیپمان، ۱۳۸۸: ۱۴۲). باید بیان داشت که کلونی‌های هلنیستی ابتدا برای حفظ حدود و ثغور حکومت تأسیس گردید (Pliny Elder N.H 2.116) و سرانجام گسترش این کلونی‌ها موجب تشکیل پولیس‌ها یا شهرهای هلنیستی شدند.

در فلات ایران، تجارت با مناطق دوردست نیازمند شبکه گسترده راه‌ها و پایگاه‌ها برای تبادل کالا و داد و ستد بود. (Strootman, 2011: 146). برای نمونه، تجارت ادویه و جواهرات از طریق راه‌های ارتباطی با هند در زمان سلوکیان رونق داشت (Sherwin-white & Kuhurt, 1993, 13). استروتمن بر این باور است که مطابق با تاریخ‌نگاری یونانی- رومی، مالکان آسیا در عصر هلنی به افرادی همچون اسکندر، سلوکوس نیکاتور و آنتیوخوس سوم اطلاق می‌شد که توانسته بودند کرانه‌های خلیج فارس را تحت تسلط خود درآورند. (Strootman, 2013: 15) مطابق با ادعای هرودوت، خراج سالیانه بابل در دوران داریوش اول بالغ بر هزار تالان نقره بود، این در حالی است که خراج دریافتی از منطقه خلیج فارس در دوران داریوش اول بالغ بر ششصد تالان نقره بوده است (Shipley, 2014: 294). با فرض ثابت بودن چنین درآمدی در دوران اسکندر و سلوکیان، استراتژی ساخت بندرگاه‌ها برای کنترل بهتر اوضاع نظامی و اقتصادی خلیج فارس قابل درک خواهد بود. علاوه بر بندرگاه‌ها، وجود نیروی دریایی قدرتمند نیز امری حیاتی برای کنترل بهتر آبراه‌های اقتصادی است. عمده مسیرهای تجاری خلیج فارس در دوران باستان به هند و حاشیه جنوبی شبه جزیره عربستان منتهی می‌شد. به علت ناتوانی در کنترل جزایر و مردمان بومی آن مناطق، جزایر به عنوان پایگاه‌های ثانویه در مسیرهای تجاری خلیج فارس مورد استفاده قرار می‌گرفتند. هر چند آریانوس، کلونی‌سازی در سواحل خلیج فارس را برنامه اسکندر می‌داند (Arrian 7.19.5)، اما این سلوکیان بودند که این برنامه را عملی کردند (Potts, 1990: 10). بدین ترتیب بندرگاه‌های هلنیستی در دوره سلوکیان ایجاد یا بازسازی شدند.

فراوان‌ترین اشیای رومی که در سواحل خلیج فارس به خصوص از سواحل جنوبی آن به دست آمده، ظروف شیشه‌ای است. شیشه در غرب بسیار ارزان و به فراوانی تولید می‌شد و این کالا می‌توانست با کالاهای ارزشمند دیگر مبادله شود. شیشه‌های رومی حتی به چین نیز فرستاده می‌شد (Haerincx, 2001: 203). یکی از مهم‌ترین بنادر تجاری سواحل جنوبی خلیج فارس که

شمار زیادی شیشه رومی از آن به دست آمده، اددور^۱ است. بیشتر ظروف شیشه‌ای به دست آمده از کاوش‌های دانمارکی‌ها در اددور رومی هستند و بیشتر قطعات با روش ریخته‌گری شکل داده شده‌اند که نمونه‌های مشابه فراوانی در روم و سرزمین‌های مجاور آن دارند. در میان نمونه‌هایی که با روش دم ساخته شده‌اند، شمار زیادی از نمونه‌های بدون تزئین، نمونه‌های با تزئین راه راه و نمونه‌های در قالب دمیده شده نیز نمونه‌های مشابه رومی زیادی دارد و به نظر می‌رسد از سواحل مدیترانه به اددور وارد شده‌اند (Whitehouse, 2000: 116). در اددور هم کاسه‌های ساده و هم قالبی دیده می‌شود، همچنین ظروف به سبک دمیده شده و پرکار و کاسه‌های ستونی قالبی بسیار رایج هستند (شکل ۱، ۲)، اما اشکال به شکل نخل و انگور نیز دیده می‌شوند (Haerinck, 2001: 203).

یافته‌های به دست آمده از اددور تنها اشیای شیشه‌ای رومی به دست آمده از امارات متحده نیستند. در موزه شارجه شماری شیشه هلنی و رومی وجود دارد که از ملیحا به دست آمده است. شیشه‌های قالبی به دست آمده از ملیحا شامل قطعات کاسه‌های ساده و تراشدار خطی یک‌رنگ، شیشه‌های موزائیکی شیاردار و دیگر ظروف یک‌رنگ قابل مقایسه با ظروف شیشه‌ای اددور هستند. شیشه‌های دمیده شامل قطعات مربوط به قرن دوم تا سوم میلادی با تزئیناتی به شکل مارپیچ کنده، نمونه‌های مشابهی در اددور نداشتند (Whitehouse, 200: 117).

از دیگر کالاهایی که از روم به بنادر ساحل خلیج فارس، به خصوص سواحل جنوبی صادر می‌شد، سفال است. یکی از شاخص‌ترین ظروف سفالی رومی که نمونه‌هایی از آنها تنها از اددور و ملیحا به دست آمده، سفال ظریف رومی است که دو گونه است و به نام‌های اختصاری^۲ شناخته می‌شود. تراسیگیلاتای^۳ شرقی خمیرهای به رنگ قرمز روشن دارد که مقدار زیادی میکای ریز در خمیرهای آن به کار رفته است. پوششی به رنگ قرمز تیره براق بر سطح داخلی و خارجی این سفال دیده می‌شود و تنها شکل یافت شده از این گونه در اددور، بشقاب با یک زاویه در بدنه است. شمار سفال ظریف رومی به دست آمده از اددور اندک، اما از نظر منشأ و تاریخ‌گذاری متنوع‌اند که نشان می‌دهد شاید این سفال‌ها از چند مرکز و بیشتر به شکل محموله‌های کوچک به اددور وارد می‌شده است (Rutten, 2007: 15).

۱. اددور (امارت ام القوین، امارات متحده عربی) یکی از بزرگ‌ترین و به احتمال زیاد تنها محوطه ساحلی بین قطر و تنگه هرمز در اواخر دهه‌های قرن اول پیش از میلاد و قرن اول میلادی بوده است. این محوطه در جنوب شرق سواحل عربی خلیج فارس و تقریباً ۱۲۰ کیلومتری تنگه هرمز واقع شده است.

۲. E. S. A. & E. S. B.

۳. Terra Sigillata.

در طول دوره سلوکی و اوایل امپراطوری روم، شمار فراوانی از سفال گونه ESA به اسکندریه حمل می‌شد، جایی که ESA دومین گونه رایج سیگیلاتا بود. این نیز روشن است که بنادر برنیکه^۱ و میوس^۲ در ساحل دریای سرخ ارتباطات نزدیکی با اسکندریه داشتند و تجارت کالاهای بین دنیای مدیترانه، جنوب عربستان و شبه قاره هند را از زمان امپراطوری اگوستوس^۳ به این سو تسهیل می‌کرده‌اند. در نتیجه، ظروف ESA در مجموعه سفال‌های به‌دست آمده از سومه‌ورام و قانا نیز دیده می‌شود. برای این گروه از سفال‌های ظریف رومی ما می‌توانیم دو مسیری که به اددور منتقل می‌شدند را بازسازی کنیم. اولین مسیر با استفاده از خشکی و رودخانه از طریق بین‌النهرین که تحت تسلط پارتی‌ها بود به خاراسن و سپس از خاراسن^۴ با کشتی به اددور و دیگری از طریق دریا به اسکندریه، سپس به سمت کوپتوس و بنادر ساحل مصر و از طریق دریای سرخ به بنادر جنوبی عربستان و سرانجام از سواحل جنوب عربستان به اددور منتقل می‌شدند (Rutten, 2007: 20).

از دیگر گونه‌های سفالی که به تعداد نسبتاً فراوان از سواحل خلیج فارس به دست آمده و مربوط به سواحل مدیترانه است، آمفوراها^۵ رومی هستند. در سال ۱۹۸۸ م. یک تکه سفال به رنگ نخودی که مربوط به بدنه ظروف دهانه بسته بزرگ، آمفورا بود، از سطح محوطه اددور یافت شد که بر سطح این قطعه دو کتیبه به خط لاتین حک شده بود. از کتیبه حک شده روی این قطعه سفال تنها کلمات ال. ان. وی.^۶ باقی مانده است. کتیبه‌هایی به این شکل که روی بدنه آمفوراها حک می‌شده، در تمام بخش‌های مدیترانه غربی بین اواخر قرن دوم پیش از میلاد و قرن دوم میلادی یا متأخرتر به‌خصوص در شمال آفریقا، اسپانیا و ایتالیا رایج بود (Papadopoulos, 1994: 276).

آمفوراها^۷ از این گونه، ممکن است دو یا سه نامه یا بیشتر روی گردن، دسته یا عمدتاً روی بدنه، بالای کف داشته باشند. تکه آمفورای به‌دست آمده از اددور بر اساس شکلی بین قرن اول پیش از میلاد تا قرن اول میلادی قابل تاریخ‌گذاری است. چندین مرکز تولید برای این آمفوراها شناخته شده که بیشتر در غرب مدیترانه و عمدتاً در کامپانیا^۸، لایتوم^۹، لایتوم^{۱۰}، اتروریا^۹ در ایتالیا، کاتالونیا و بائیتیکا^{۱۰} در اسپانیا، همچنین در شمال و مرکز فرانسه

^۱. Port of Berenice

^۲. Meios

^۳. Augustus

^۴. Characene

^۵. Amphora

^۶. L. N. V.

^۷. Campania

^۸. Lithium

^۹. Etruria

^{۱۰}. Baetica

قرار دارند. همانطور که دیده می‌شود، یافتن منشأ اصلی آمفورای به‌دست آمده از اددور بسیار مشکل است. اما شکی وجود ندارد که آمفوراها به‌دست آمده از خلیج فارس که از این گونه هستند، از مدیترانه غربی وارد می‌شدند و تمامی مراکز پیش گفته در بالا می‌توانستند چنین آمفورهایی را به خلیج فارس صادر کنند (Papadopoulos, 1994: 278).

الف: انطاکیه خاراکس

اولین اشارات به این مناطق در کتاب آناباسیس^۱ نوشته آریانوس به سال ۳۲۴ پ. م. است. (Arian.7.7.2) با این حال، آریان از تأسیس شهر در این منطقه توسط اسکندر سخنی نمی‌گوید. آریان در ادامه به سفر اسکندر در سال بعد (۳۲۳ پ. م.) در آن منطقه برای پیدا کردن محل مناسبی جهت ساخت پایگاه دریایی خبر می‌دهد. مطابق با گفته‌های آریانوس^۲ و کوینتوس روفوس^۳، اسکندر اسکندر مابین سال‌های ۳۲۴ تا ۳۲۳ پ. م. در جنوب دجله اقدام به شهرک‌سازی کرد. (Arian 7.21.7; Curtius Rufus 10.4.3) جمعیت مهاجر این اسکندریه را نیز از دورین^۴ تأمین کرد. (Pliny Elder N.H 6.138) و احتمالاً نام اصلی منطقه خارکنه^۵ بوده است (Ptolemy 6.3.3). این اسکندریه در دوران حکومت آنتیوخوس پنجم بازسازی و انطاکیه نامگذاری شد. (Gera and Horowitz, 1997: 245-246) با توجه به وجود ضرابخانه فعال این شهر در دوره سلوکی، این احتمال وجود دارد که این شهر، پایتخت ساتراپی دریای اریتره (ساتراپی خلیج فارس) باشد (Le Rider, 1965, 36-43). احتمالاً هیسپائوزین/ اسپاسینو^۶ ساتراپ سلوکی بوده که بعدها خود را از حکومت سلوکی جدا کرده و این شهر را پس از بازسازی به نام خود کرده است. (Young, 2003: 253) این شهر به واسطه نزدیکی به رودخانه کارون، دسترسی به خلیج فارس داشت. شهر خاراکس اسپاسینو^۷ در دوره اشکانی موقعیت ممتاز خویش را به عنوان یکی از مهم‌ترین بندرگاه‌های خلیج فارس حفظ کرد. با توجه به تعداد زیاد سکه‌های ضرب شده در خاراکس اسپاسینوسا می‌توان به وجود ضرابخانه فعال این شهر پی برد. (Parpas, 2016: 142-147) خاراکس اسپاسینو یکی از مهم‌ترین راه‌های پالمیرا برای ارتباط با خلیج

1. Anabasis

2. Arrianus

3. Quintus Rufus

4. Durine

5. Characene

6. Hyspaosines/ Spasinou

7. Charax Spasinu

فارس است و در عصر ساسانی این شهر به دست اردشیر ساسانی فتح و به نام استرآباد اردشیر^۱ تغییر نام یافت. (مهرآفرین، ۱۳۹۶: ۳۲)

ب: انطاکیه پارس

نام شهر انطاکیه پارس برای اولین بار در جشن‌های لوکوفرین^۲ در ماگنزیآ^۳ آورده می‌شود. (Cohen, 2013: 365) هر چند نمی‌توان مشخص کرد که این شهر در دوران کدام حاکم سلوکی بنا شده است، می‌توان متصور بود که این شهر از جمله شهرهای بندری حکومت پرسیس^۴ بوده است که در دوران آنتیوخوس سوم گسترش و به مرتبه پولیس ارتقا پیدا کرده است (Le Rider, 1965: 1526-1528). تارن معتقد است که انطاکیه در پارس، همان ایوناکا پولیس^۵ معرفی شده در جغرافیای بطلمیوس است (Tarn, 2010: 418). مکان احتمالی این شهر نیز در استان بوشهر کنونی است. (Daryaei, 1998: 442-444) با پژوهش‌ها و کاوش‌های صورت گرفته، محل گسترده و پر از ابنیه‌ای در شبه جزیره بوشهر، رو به دهانه خلیج فارس کشف شد که گویا در دوران اشکانیان و ساسانیان آباد بوده است (Whitehouse & Williamson, 1973: 37). آثار سفالین عصر پیش از اسلام که در این شبه جزیره پیدا شده و تپه‌هایی که نشانه وجود سازه‌های اصلی هستند، از وجود شهری بزرگ خبر می‌دهد که شاید یکی از گسترده‌ترین نقاط مسکونی کرانه خلیج فارس را در بر می‌گرفته است (Whitehouse & Williamson, 1973: 73). با بررسی سفال‌های به دست آمده، چنین به نظر می‌رسد که در چند سده نخستین میلادی سکونت در شهر به میزان چشمگیری افزایش یافته بود. نتایج گاه‌نگاری سفال‌های ناحیه ریشهر امروزی در بندر بوشهر حاکی از این است که سفال‌های سطحی پیرامون و بالای دماغه در کل تاریخی بوده و متعلق به محدوده زمانی دوران هخامنشی تا ساسانی است و در سی و دو محوطه، سفال مربوط به عصر اشکانی و ساسانی به دست آمده است. سفال‌های برداشت شده از برش سازه‌ای شبیه به اسکله نیز متعلق به دوره سلوکی و اوایل دوران اشکانی بوده و هیچ سفالی از دوران کهن‌تر و یا جدیدتر در میان آنها به دست نیامده است. وایت هوس^۶ با بررسی بقایای دژ و باراندازی که در کاوش‌های باستان‌شناسی به آنها برخورد، این آثار را

1. Astarabad- Ardasir

2. Leukophryene

3. Magnesia

4. Persis

5. Ionaka Polis

6. Whitehouse

مربوط به عصر باستان می‌داند و وضعیت این بندر را در روزگار پارت و ساسانی تا حدودی بازسازی می‌کند. موسی خورنی از این بندر به عنوان ریشیر پهرن^۱ به معنی «ایستگاه گمرک» نام می‌برد و آن را مرکز مرواریدهای فراوان و گرانبها (مرواریدهای سنگ میزان) می‌داند. (کیان‌راد، ۱۳۹۴: ۲۱۲-۲۰۸) با توجه به یافته‌های باستان‌شناسی و اشارات منابع تاریخی، شهر بخت‌اردشیر جانشین انطاکیه پارس در دوران ساسانی شده است. (Piacentini, 1985: 64-67)

ج: سلوکیه اریتره

شهر سلوکیه اریتره^۲ در فرمان آرتمیس لوکوفرین^۳ در سال ۲۰۵ پ. م. توسط آنتیوخوس سوم نام برده می‌شود، همچنین این شهر در سالنامه‌های بابلی نیز یاد شده است. (van der Spek, 1997; 168-169) شهر سلوکیه اریتره احتمالاً در محدوده استان بوشهر کنونی (Del Monte, 1997; 91-94) یا در کرانه‌های ساحلی استان خوزستان امروزی قرار دارد. (Parpas, 2016: 75-76)

د: پورتوس ماسودونیم

پورتوس ماسودونیم^۴ شهری بندری که در همسایگی اسکندریه در کارمانیا^۵ بود (Pliny NH 8.22.21; Ptolemy 6.8.5; 6.110) و پلینی نام اسکندریه در آلترس^۶ را نیز برای این شهر ذکر می‌کند (Pliny NH 6. 110). تارن این شهر را با زتیس^۷ که پلینی (Ibid, 107) به آن اشاره کرده، یکی می‌داند. (Tarn, 2010: 482) با توجه به توصیفات که از این شهر در منابع یاد شده، می‌توان این شهر را همان شهر هرمز اردشیر دوران ساسانی دانست (Casson, 1989; 180-181).

ه: ایکاروس

نام‌گذاری جزیره ایکاروس^۸ برای اولین بار توسط اسکندر مقدونی انجام شده است. (Arrian 7.20.4) استرابو هم با نام بردن از آندروستنس^۹ دریادار اسکندر، وی را بانی ساخت

^۱. Richer Pahren

^۲. Seleukeia On The Erythraean Sea

^۳. Artemis Leukophryene

^۴. Portus Macedonum

^۵. Alexandria In Carmania

^۶. Alexander of Altars

^۷. Zetis

^۸. Ikaros

^۹. Androstheneis

معبدی در ایکاروس می‌داند. (Strabo 16.3.2) با توجه به اکتشافات چند دهه اخیر و پیدا شدن کتیبه‌هایی در جزیره فیلیکه^۱ می‌توان با قطعیت محل ایکاروس را این جزیره دانست (Potts, 1990: 181-183). سلوکیان کشتی‌های نظامی بازمانده از دوران اسکندر در خلیج فارس را بازسازی نمودند (Diodorus.19.100.5-6)، علت ساخت این کشتی‌ها در دوران اسکندر، آماده‌سازی سپاه برای حمله به شبه‌جزیره عربستان بود. (Grainger, 2015: 6) مهاجران اولیه این بندرگاه از جزیره‌ای به همین نام در دریای اژه به سواحل خلیج فارس مهاجرت داده شدند. (Kosmin, 2014: 220) این بندرگاه در دوران اشکانی به حیات خود ادامه داد (Gregoratti, 2011: 220) و به تدریج تحت لوای حکومت خاراکس در آمد و از بنادر تجاری این حکومت شد. یکی از مسیرهای تأمین کالای پالمیرا^۲ از طریق بندر ایکاروس^۳ ثبت شده است. (Gregoratti, 2011: 215) با روی کار آمدن اردشیر ساسانی و از میان رفتن شاهنشاهی اشکانی و حکومت‌های تابعه آن، ایکاروس جای خود را به بندرگاه‌های سواحل جنوبی فلات ایران داد.

بندرگاه‌های هلنیستی خلیج فارس و نقش آنها در تجارت دریایی دوران پس‌اسلوکی

بین سال‌های ۱۷۴ تا ۱۳۶ پ. م. همزمان با سلطنت مهرداد اول اشکانی، شرایط سیاسی در ایران و بین‌النهرین به نفع تجارت خلیج فارس و کرانه‌های آن به کلی تغییر یافت. این دوره مصادف با کشمکش‌های آخرین حکام سلوکی در سوریه، مصر و یونان و از هم پاشیدگی قدرت آنان در شرق و آغاز قدرت‌گیری رومیان در اروپا است. مهرداد اول (۱۷۱ تا ۱۳۷ پ. م.) پادشاه قدرتمند اشکانی، ابتدا به باختر حمله کرد و آنجا را گرفت، سپس به طرف ماد بزرگ حرکت کرده و مناطق غربی ایران را به قلمرو اشکانیان ملحق نمود. در پی آن، نواحی شمالی خلیج فارس در منطقه خوزستان کنونی را که در آن ایام با حکومتی نیمه‌مستقل به نام «ایمائیس»^۴ شناخته می‌شد، به تصرف درآورد. او با تصرف ایالت بزرگ پارس و بابل بین سال‌های ۱۶۴-۱۴۰ پ. م. توانست کلیه نواحی پس‌کرانه‌ای شمال خلیج فارس را به تصرف خود درآورد. طی این دوره، منطقه بین‌النهرین تحت اداره سلوکیان و حکومت نیمه‌مستقل میسان^۵ یا خاراکس و ایمائیس قرار داشت (کالج، ۱۳۸۰: ۲۳-۲۲).

^۱ Failaka

^۲ Palmyra

^۳ Ikaros

^۴ Elymais

^۵ Mesene

در روزگار اشکانیان، بازرگانی دریایی در خلیج فارس بیشتر زیر نفوذ تجار ایرانی و عرب قرار داشت. بازرگانان سکایی گروهی دیگر بودند که پس از تسلط بر نواحی باختری هند در تجارت دریایی میان بنادر هند و قلمرو اشکانیان فعالیت می کردند. ظهور تجار سکایی در بنادر هند، باعث تقویت تجارت دریایی اشکانیان در اقیانوس هند گردید. برخی متون ارمنی نیز به سنگ‌های گرانبهایی که از سرزمین هند آورده می شد، اشاره دارند. اشکانیان همچنین به واسطه پالمیری‌ها مناسبات بازرگانی با هند داشتند (شیپمان، ۱۳۸۸: ۱۱۳).

ما از حضور بازرگانان اشکانی در بندر تجاری اسکندریه مصر نیز آگاهی داریم. کالاهایی که از دیگر سرزمین‌ها به وسیله کشتی‌های تجاری تا انتهای دریای پارس آورده می شدند از راه رودهای دجله و فرات به شهرهای میان‌رودان انتقال می یافتند، زیرا رودهای دجله و فرات تا فاصله‌ای در خشکی قابل کشتیرانی بودند. (Afzal, Azeem, 2013, 82-84)

عمده‌ترین مسیر دریایی آن زمان راهی بود که دریای مدیترانه را از طریق دریای سرخ به اقیانوس هند و دریای پارس پیوند می داد و از سمت خاور تا بنادر جنوبی چین نیز می رفت. از سده نخست میلادی مسافرت دریایی از این آبراهه عادی تر شد. در زمان امپراتوری نرون (۶۹-۵۴ م.)، کسانی همچون سوتونیوس پائولینوس^۱ توانستند سفر خود را از رود نیل در مصر آغاز کنند و پس از دریانوردی در کرانه‌های آفریقایی دریای سرخ، خود را به جنوب عربستان، اقیانوس هند و حتی دریای پارس برسانند (Berggren, Jones, 2000:90). در همین زمان (۵۹ م.) است که دومیتیوس کوربولو^۲، سردار نرون راه بازگشت از طریق کرانه‌های دریای سرخ را به هیأتی که از هیرکانی نزد امپراتور روم آمده، پیشنهاد می کند (Tacitus, XIV, 25). همچنین بر اساس متن کم‌نظیر سفر بر دریای اریتره (سرخ)، مربوط به سده نخست میلادی، ما از رونق این مسیر دریایی آگاهییم. هنگامی که هنوز سفر دریایی از هند به مصر ممکن نبود و دریانوردان جرأت کشتیرانی از مصر به بنادر سرتاسر اقیانوس هند را نداشتند، همه بازرگانان در ناحیه ائودائمون آرابیا^۳ (کرانه‌های خلیج عدن) گرد می آمدند و کالاهای بازرگانی از هر دو سرزمین به آنجا آورده می شد. (Schoff, 1912: 25-26) اشارات استرابو به سفرهای تجاری در خلیج فارس نیز حاکی از تجارت فعال در آن برهه است. (Strabo, 15, 2-13)

^۱. Suetonius Paulinus

^۲. Domitius Corbulo

^۳. Eudaimon Arabia

رقابت اشکانیان و رومیان برای تسلط بر راه‌های بازرگانی و حضور اشکانیان بر سر راه‌هایی که از خاور به باختر می‌رفت، باعث شد تا جستجو برای کشف مسیرهای جدید منجر به رونق بازرگانی از راه دریا شود. کشف بادهای موسمی، دادن عوارض گمرکی کمتر نسبت به راه‌های زمینی، کم شدن واسطه‌های تجاری، مسدود نشدن راه‌های دریایی به دلیل جنگ‌ها (چنان‌که در خشکی رخ می‌داد)، بالا رفتن درخواست مردمان ساکن در غرب برای کالاهای تجملی خاور، سیاست‌های اقتصادی امپراتوری‌ها و تلاش برای کشف راه‌ها و بازارهای تجاری جدید از دیگر عواملی بودند که باعث شد بازرگانی دریایی در آبراهه‌های شناخته شده آن زمان رونق بیشتری بگیرد. مهم‌ترین مسیر دریایی از مصر و کانال سوئز امروزی آغاز می‌شد و پس از گذشتن از کرانه‌های آفریقایی-عربی دریای سرخ به جنوب شبه‌جزیره عربستان می‌رسید و از آنجا به بنادر جنوبی هند می‌رفت یا کرانه‌های عربستان از سمت یمن را ادامه می‌داد و وارد دریای پارس می‌شد. راهی نیز از انتهای خلیج فارس و بنداری چون خاراکس اسپاسینو آغاز و به سرزمین اسکیتیه^۱ یا جنوب هند می‌رفت. برجسته‌ترین کالاهای این کانون‌ها شامل کندر عربستان، عاج فیل، لاک لاک‌پشت از آفریقا، ابریشم چین، گونه‌های مختلف ادویه و چوب از هند و مروارید، پوشاک، شراب، مقدار زیادی خرما و زر از دریای پارس می‌شد. از عمده‌ترین بنادر و کانون‌های تجاری دریای پارس در دوره اشکانی که در انتقال کالا از راه دریا فعال بودند، می‌توان به خاراکس اسپاسینو، آپولوگوس^۲، ایکاروس، انطاکیه پارس، سیراف، گجران، میناب، اُمانا^۳، آرائا^۴، گرها، تیلوس^۵ و بربریکوم^۶ اشاره کرد.

امتداد حضور و فعالیت مهاجران یونانی‌مآب در ایران اشکانی و ساسانی را می‌توان از کتیبه‌ها و اسناد باقی مانده آنان استنباط کرد (Rougemont, 2013, 888-891). اشکانیان نه تنها از نظر فرهنگی و مذهبی، بلکه از وجوه مختلف سیاسی، اقتصادی، تجاری، هنری و فناورانه میراثی عظیم را به ادوار بعدی منتقل کردند. آنها با روحیه تسامح‌طلبی، امکان رشد و نمو را برای انواع فرهنگ‌های منطقه‌ای در سرتاسر قلمرو خود فراهم آورده و بدین طریق نقشی مهم در احیای سنت‌های کهن شرقی داشته‌اند. در این شرایط، پادشاهی‌های متعددی از جمله خاراسن ظهور کردند و با وجود کاهش قدرت مرکزی، باعث شکل‌گیری

¹. Scythia

². Apologos

³. Omana

⁴. Araua

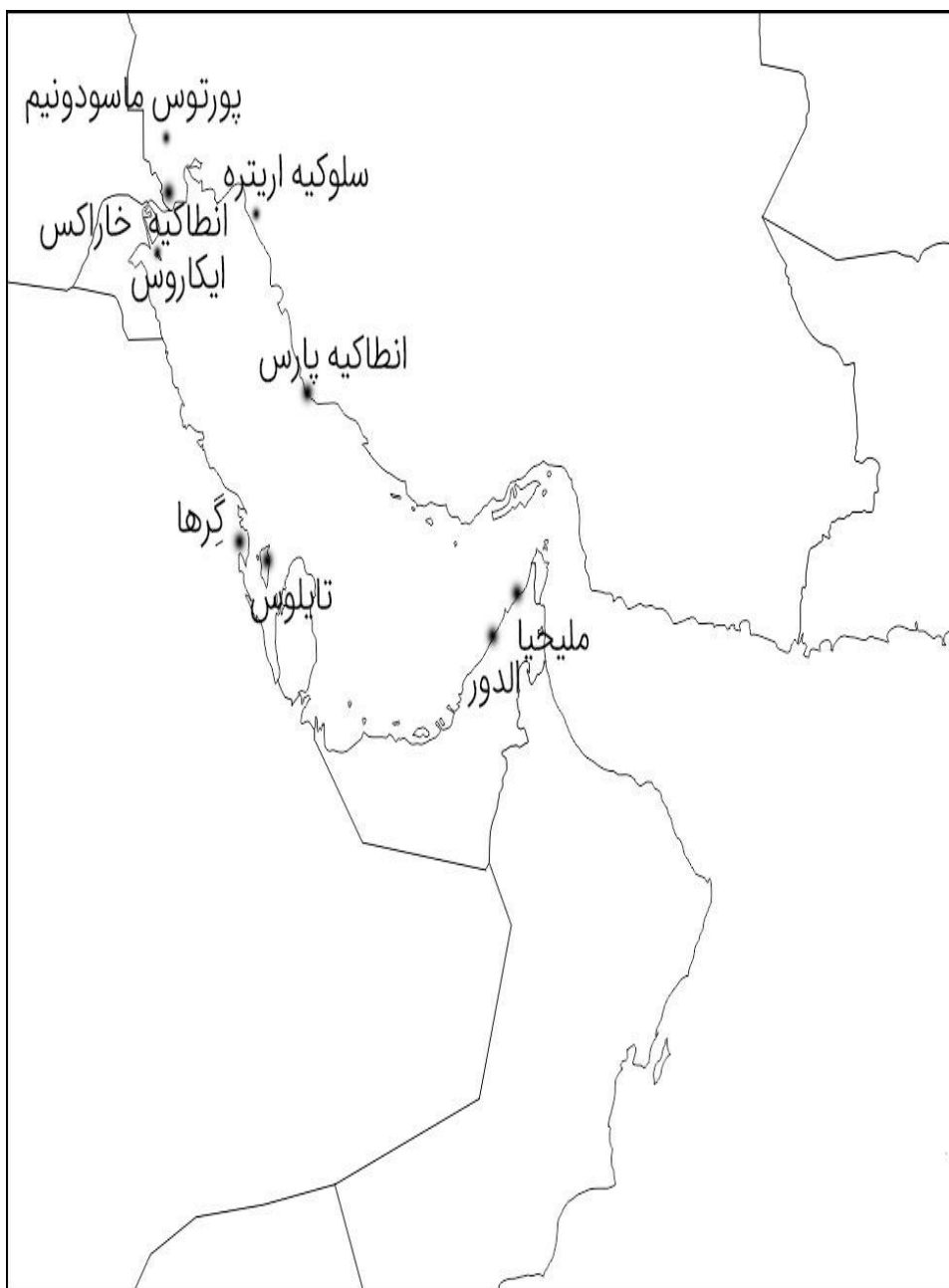
⁵. Tilos

⁶. Barbarikon

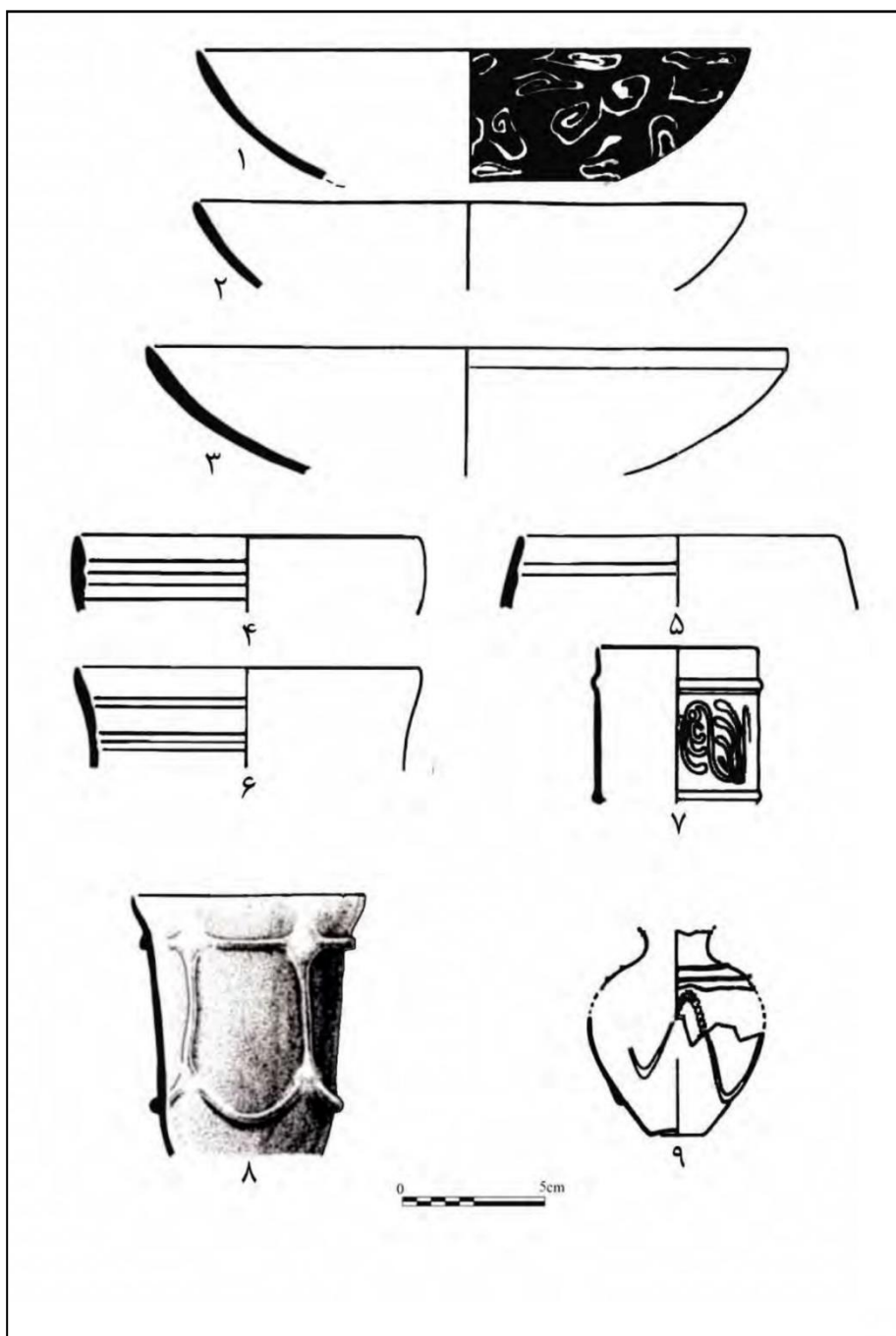
و احیای گروه‌های فرهنگی متعدد با ویژگی‌های خاص محلی شدند که کمتر در دوره‌های قبل و بعد مشاهده شد. حکومت‌های تابعه جنوب فلات ایران با تکیه بر استقلال و نفوذی که در منطقه داشتند، توانستند بیش از پیش بر راه‌های تجاری آسیای جنوب غربی به ویژه بنادر متعدد موجود در خلیج فارس و میان‌رودان تسلط پیدا کند، باعث گسترش ارتباطات تجاری و فرهنگی از شرق تا هند و چین و از غرب تا روم گشته و بدین سبب در تبادلات اقتصادی و اجتماعی نقشی مهم را بازی کنند.

نتیجه

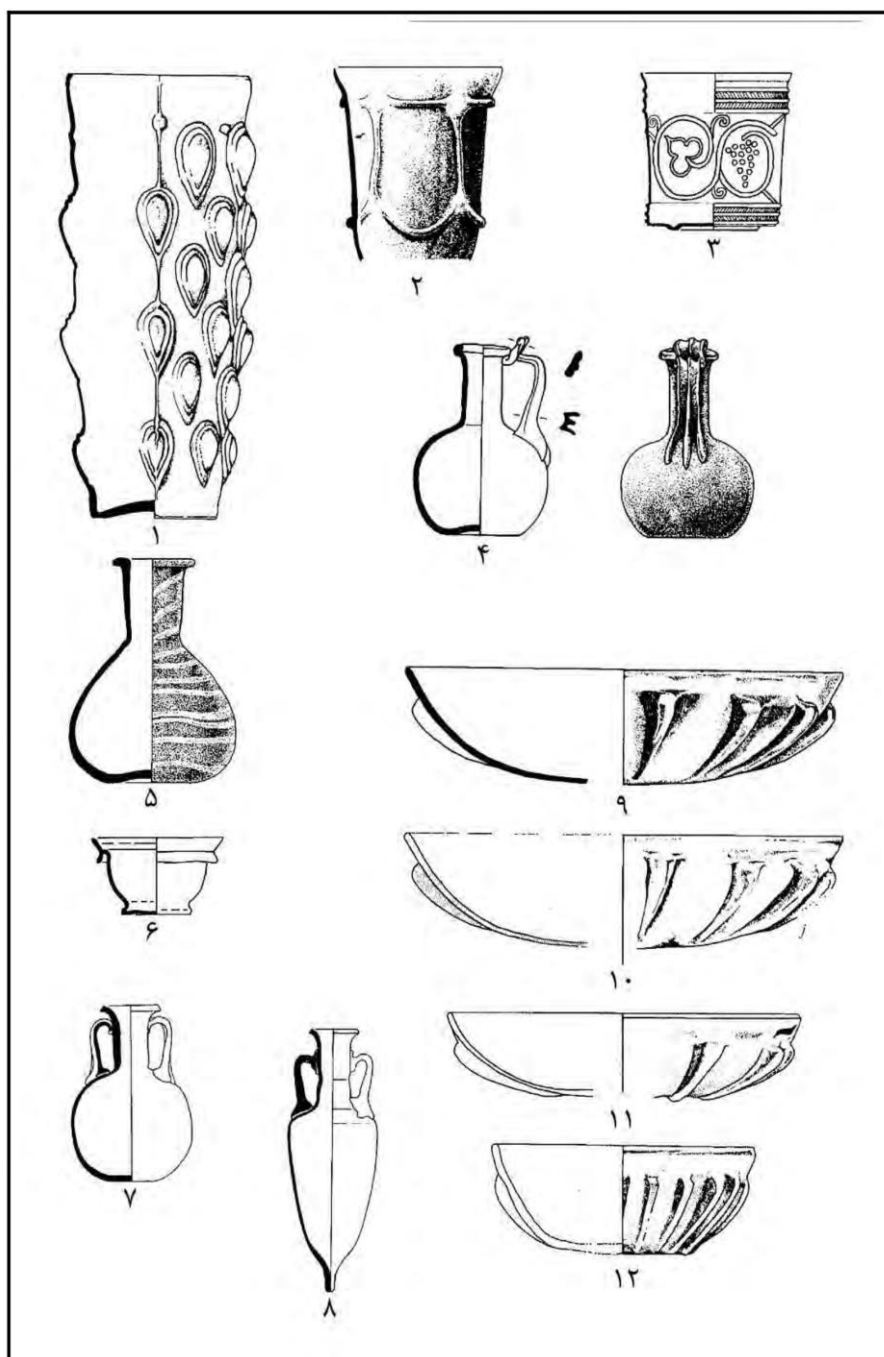
مسیرهای تجاری در عهد باستان به دو بخش زمینی و دریایی تقسیم می‌شدند. همزمان با سفر اسکیلاکس در دوره داریوش هخامنشی، می‌توان دریافت اولین گام‌ها برای شناسایی و ایجاد مسیرهای تجاری به صورت سازماندهی شده انجام پذیرفت. اسکندر نیز این مسئولیت را به عهده دریاسالار خود نئارخوس سپرد و با ایجاد کلونی‌های ساحلی قصد سازماندهی مجدد تجارت در خلیج فارس را داشت. به دلیل وجود عوارض زمین‌شناختی خلیج فارس و کاهش عمق در سواحل جنوبی خلیج فارس، دریانوردی برای کشتی‌های دوره باستان در این مناطق سهولت بیشتری داشت. در دوره سلوکیان حجم تجارت شرق با غرب گسترش پیدا کرد و سلوکیان با تقویت بندرگاه‌های ساحلی خود سعی در رونق بخشیدن به سواحل شمالی خلیج فارس و از دور خارج کردن دولت‌شهرهای شمال شرق شبه جزیره عربستان و در نتیجه قطع دسترسی بطالسه به بازار هند را داشتند. ساخت و تجهیز بندرگاه‌ها در سواحل شمالی خلیج فارس و حمله به دولت‌شهرهای جنوبی خلیج فارس را می‌توان از جمله اقدامات سلوکیان دانست. در عصر اشکانی، رفت و آمد دریایی بین چین و سواحل هندوستان با توجه به موقعیت بنادر و سواحل، از طریق «کرانه‌نوردی» صورت می‌پذیرفت و دشواری‌های سفر دریایی در اقیانوس هند را نداشت. همزمانی توسعه و گسترش قدرت در شرق - اقتدار حکومت چین - و غرب - توسعه قدرت اشکانیان در خلیج فارس - دریچه‌ای جدید به تجارت دریایی بین شرق و غرب گشوده و زمینه مناسبی را برای شکل دادن یک دوره جدید از مراودات دریایی فراهم آورد. اشکانیان و حکومت‌های تابع آن، کنترل تجارت خلیج فارس با استفاده از بندرگاه‌های هلنیستی که در دوره پیشین بنا شده بود، چه در بخش‌های شمالی و چه در بخش‌های جنوبی را در اختیار خود داشتند.



نقشه ۱. بندرگاه‌های هلنیستی کرانه شمالی خلیج فارس و دولت‌شهرهای عربی جنوب خلیج فارس



دست آمده از اددور(های رومی به شیشه 10: Fig. Haerinck, 1993)



شیشه‌های رومی به‌دست آمده از اددور (Potts, 2001: Fig.19)

منابع و مأخذ

- بویس، مری و فرانز گرئر، ۱۳۷۵، *تاریخ کیش زرتشت*، جلد سوم (پس از اسکندر گجسته)، ترجمه: همایون صنعتی‌زاده، تهران: انتشارات توس.
- بریان، پی‌یر، ۱۳۹۴، *شاهنشاهی هخامنشی*، ترجمه: ناهید فروغان، تهران: فرزانه روز.
- پیگولوسکایا، نینا، ۱۳۷۳، *شهرهای ایران در روزگار پارتیان و ساسانیان*، چاپ دوم، ترجمه: عنایت‌الله رضا، تهران: انتشارات علمی و فرهنگی.
- دلیر، اسمعیل، حسین نادری قره‌بابا و میر صمد موسوی، ۱۳۸۸، *تجارت ایران در دوره ساسانیان (با تکیه بر مستندات باستان‌شناسی)*، تهران: جهاد دانشگاهی.
- شیپمان، کلاوس، ۱۳۸۸، *مبانی تاریخ پارتیان*، ترجمه: هوشنگ صادقی، تهران: فرزانه روز.
- کالج، مالکوم، ۱۳۸۰، *اشکانیان*، ترجمه: مسعود رجب‌نیا، تهران: هیرمند.
- کیان‌راد، خسرو، ۱۳۹۵، *خلیج فارس در دوران باستان*، تهران: شرکت چاپ و نشر بازرگانی.
- ، ۱۳۹۶، *بازرگانی در روزگار اشکانیان*، تهران: انتشارات آزاد بوم.
- مهرآفرین، رضا، ۱۳۹۳، *شهرهای ساسانی*، تهران: سمت.
- هرودوت، ۱۳۹۵، *تاریخ هرودوت*، ترجمه: مرتضی ثاقب‌فر، جلد ۱، چاپ دوم، تهران: انتشارات اساطیر.

- Adams, R. McC. 1965, *Land Behind Baghdad. A History of Settlement in the Diyala Plains*, Chicago and London.
- Afzal, N., & Azeem, M. 2013, Maritime Trade History of Sindh: From Ancient Time Till Second CE. *International Journal of Independent Research and Studies*, 2(2), 79-88.
- Alcock, S. E. 1993, "Surveying the Peripheries of the Hellenistic world", in Bilde *et al*, 162-175.
- Aperghis, G. G. 2004, *The Seleukid Royal Economy: the Finances and Financial Administration of the Seleukid Empire*, Cambridge University Press.
- Arrian. 1983, *Anabasis of Alexander*, 2 vols., tr. by P. A. Brunt, LOEB Classical Library, Cambridge.
- Berggren, J. L., & Jones, A. 2000, *Ptolemy's Geography: An Annotated Translation of the Theoretical Chapters*. Princeton University Press.
- Boucharlat, R. 1985, Suse, Marche Agricole Ou Relais Du Grand Commerce Suse Et La Susiane À L'Époque Des Grands Empires. *Paléorient*, 71-81.
- Boucharlat, R. 1987, L'Arabie Orientale: d'un Bilan à un Autre in Proceedings of the Symposium Common Ground and Regional Features of the Parthian and Sasanian World (Torino, June 17th-21st, 1985). *Mesopotamia*, 22, 277-309.
- Casson, L. 1989, *The Periplus Maris Erythraei: Text with Introduction, Translation, and Commentary*. Princeton University Press.
- Casson, L. 2012, *The Periplus Maris Erythraei*. Princeton University Press.
- Cohen, G. M. 2006, *The Hellenistic Settlements in Syria, the Red Sea Basin, and North Africa*. University of California Press.
- Cohen, G. M. 2013, *The Hellenistic Settlements in the East from Armenia and Mesopotamia to Bactria and India* (Vol. 54), Berkeley: University of California Press.

- Curtius Rufus, Quintus. 1896, *Selections from the History of Alexander the Great*, Humphreys, Willard, ed. Boston, Ginn & Co.
- Daryaei, T. 1998, Sasanian Persia (ca. 224–651 CE). *Iranian Studies*, 31(3-4), 431-461.
- Del Monte, G. F. 1997, *Testi Dalla Babilonia Ellenistica* (Vol. 9). Ist. Editoriali e Poligrafici.
- Diodorus Siculus. 1935, *Library of History*, tr. by C. H. Oldfather, LOEB Classical Library, Cambridge, Harvard University Press.
- Gera, D., & Horowitz, W. 1997, Antiochus IV in Life and Death: Evidence from the Babylonian Astronomical Diaries. *Journal of the American Oriental Society*, 240-252.
- Grainger, J. D. 2014, *Seleukos Nikator (Routledge Revivals): Constructing a Hellenistic Kingdom*. Routledge.
- Grainger, J. D. 2015, *The Rise of the Seleukid Empire (323-223 BC)*. South Yorkshire: Pen & Sword Military.
- Gregoratti, L. 2011, A. Parthian Port on the Persian Gulf: Characene and Its Trade. *Anabasis: Studia Classica et Orientalia*, 2, 209-229.
- Gupta, S. 2018, The Western Indian Ocean Interaction Sphere: Significance of the Red Sea and the Arabian/Persian Gulf Routes from the Mediterranean to India (First Century BCE–Third Century CE). In *Stories of Globalisation: The Red Sea and the Persian Gulf from Late Prehistory to Early Modernity*, 353-393, Brill.
- Haerinck, E. 2003, Internationalization and Business in SE-Arabia During the Late 1st. c. BC/1st. c. AD Archaeological Evidence From Ed-Dur (Umm al-Qaiwain, UAE). In *Archaeology of the United Arab Emirates. Proceedings of the First International Conference on the Archaeology of the UAE*, 195-206, Trident Press Ltd.
- Haerinck, E. 1993, Excavations at EdDur (Umm alQaiwain, UAE) Preliminary Report on the Fifth Belgian Season, 1991, *Arabian Archaeology and Epigraphy*, 4(3), 210-225.
- Hourani, G.F. 1995, *Arab Seafaring: Expanded Edition*, Princeton: Princeton University Press.
- Hoyland, R. G., & Hoyland, R. 2001, *Arabia and the Arabs: From the Bronze Age to the Coming of Islam*. Psychology Press.
- Humphries, J. H. 1974, Harvard Archaeological Survey in Oman: II-Some Later Prehistoric Sites in the Sultanate of Oman. In *Proceedings of the Seminar for Arabian Studies*, 49-77, Seminar for Arabian Studies.
- Invernizzi, A. 1993, "Seleucia on the Tigris: Centre and Periphery in Seleucid Asia".
- Per Bilde, & Al, E. 1993, *Studies in Hellenistic Civilization*. 4, *Centre and Periphery in the Hellenistic World*. Aarhus University Press, 230-250.
- Isidore of Charax. 1914, *Parthian Stations*, tr. by Wilfred H. Schoff, Cambridge, Harvard University.
- Kosmin, P. J. 2014, *The Land of the Elephant Kings*. Harvard University Press.
- Le Rider, G., 1965, *Suse Sous Les Séleucides et Les Parthes*, Paris : Librairie Orientaliste.
- Mørkholm, O. 1984, The Monetary System in the Seleucid Empire After 187 BC. *Ancient Coins of the Graeco-Roman World—The Nickle Numismatic Papers*. Waterloo, 93-113.
- Newell, E. T. 1978, *The Coinage of the Eastern Seleucid Mints : From Seleucus I. to Antiochus III. ; with a Summary of Recent Scholarship Additions and Corrections by Otto Mørkholm*. New York: American Numismatic Society.
- Papadopoulos, J. K. 199, A Western Mediterranean Amphora Fragment From Ed Dur. *Arabian Archaeology and Epigraphy*, 5(4), 276-279.
- Parpas, A. P. 2016, *The Hellenistic Gulf: Greek Naval Presence in South Mesopotamia and the Gulf (324-64 B.C.)*. Createspace.

- Phillips, J. 1997, Punt and Aksum: Egypt and the Horn of Africa. *Journal of African History*, 423-457.
- Piacentini, V. F. 1985, Ardashir I Pāpakān and the Wars Against the Arabs: Working Hypothesis on the Sasanian Hold of the Gulf. In *Proceedings of the Seminar for Arabian Studies* 57-77. Seminar for Arabian Studies.
- Pliny. 1961, *Natural History*, ed. by H. Rackham, LOEB Classical Library, Vol II, Books 3-7, London, Harvard University Press.
- Portier-Young, A., 2011, *Apocalypse Against Empire: Theologies of Resistance in Early Judaism*, Cambridge: William B. Eerdmans Publishing.
- Potts, D. T. 1990, *The Arabian Gulf in Antiquity: From Alexander the Great to the Coming of Islam*. Oxford University Press.
- Potts, D. T. 2001, Before the Emirates: An Archaeological and Historical Account of Developments in the Region c. 5000 BC to 676 AD. *Perspectives on the United Arab Emirates*, 28-69.
- Rougemont, G. 2013, The Use of Greek In Pre-Sasanian Iran. In *The Oxford Handbook of Ancient Iran*.
- Rutten, K. 2007, The Roman Fine Wares of Ed Dur (Umm al Qaiwain, UAE) and Their Distribution in the Persian Gulf and the Indian Ocean. *Arabian Archaeology and Epigraphy*, 18(1), 8-24.
- Sherwin-White, S. M., & Kuhrt, A. 1993, *From Samarkhand to Sardis: A New Approach to the Seleucid Empire*. University of California Press.
- Shiple, G. 2014, *The Greek World after Alexander 323–330 BC*. Routledge.
- Sidebotham, S. E. 2017, Roman Ports on the Red Sea and Their Contacts With Africa, Arabia and South Asia: Ancient, Literary and Recent Archaeological Evidence. *Imperial Rome, Indian Ocean Regions and Muziris: New Perspectives on Maritime Trade*. London–New York, 129-177.
- Strabo. 1917–1932, *The Geography of Strabo*, 8 Vols., tr. by Jones, John Robert Sitlington Sterrett, LOEB Classical Library, Cambridge, Harvard University Press.
- Strootman, R., 2011, "Kings and Cities in the Hellenistic Age", *Political Culture in the Greek City After the Classical Age*, Leuven: Peeters, 141-153.
- Strootman, R. 2013, "The Great Kings of Asia: Universalistic Titulature in the Seleucid and Post-Seleucid East". *Seleukeia : Studies in Seleucid History, Archaeology and Numismatics in Honor of Getzel M. Cohen*. Edited by R. Oetjen and F. Ryan . Berlin: De Gruyter. 1-29
- Strootman, R. 2014, Hellenistic Imperialism and the Ideal of World Unity. *The City in the Classical and Post-Classical World: Changing Contexts of Power and Identity*, Cambridge: Cambridge University Press, 38-61.
- Tacitus. *Histories: Books 4-5. Annals: Books 1-3*. Translated by Clifford H. Moore, John Jackson. Loeb Classical Library 249. Cambridge, MA: Harvard University Press, 1931.
- Tarn, W. W. 2010. *The Greeks in Bactria and India*. Cambridge University Press.
- Van der Spek, R. J. 1997, New Evidence From the Babylonian Astronomical Diaries Concerning Seleucid and Arsacid History. *Archiv für Orientforschung*, 167-175.
- Whitehouse, D., & Williamson, A. 1973, Sasanian Maritime Trade. *Iran*, 11(1), 29-49. Taylor & Francis.
- Whitehouse, D. 2000, Ancient Glass From Ed Dur (Umm al Qaiwain, UAE) 2. Glass Excavated by the Danish Expedition. *Arabian Archaeology and Epigraphy*, 11(1), 87-128