

عملکرد اسکندر مقدونی در حوزه خلیج فارس

دکتر علی اکبر کجباف^۱

اسماء خاوش^۲

چکیده

خلیج فارس یکی از قدیمیترین سکونتگاه‌های انسانی است و عقیده بر این است که تمدن از مناطق پیرامونی این پهنه آبی سرچشمه گرفته است. مردم کشورهای حاشیه خلیج فارس، ایرانیان و اعراب، نقش مهمی در تاریخ تمدن بشری ایفا نموده‌اند. خلیج فارس بواسطه موقعیت ممتاز جغرافیایی خود و بسبب مجاورت با کشورهای حاصلخیز همواره مورد طمع جنگجویان و کشورگشایان جهان از جمله اسکندر مقدونی بوده است که با کشورگشایی‌های خود سهم عظیمی در تجدید حیات اقتصادی و رونق بازرگانی خلیج فارس داشته است. اسکندر و جانشینانش به روابط بازرگانی میان کشورهای حوزه خلیج فارس و دریای میترانه علاقه فراوان نشان میدادند و در دوران او شهرها و بنادر جدیدی در سواحل خلیج فارس ساخته شد. پژوهش حاضر سعی دارد پاسخگوی این سؤال باشد که در دوران اسکندر مقدونی با اینکه خرابیها و ویرانیهای زیادی در ایران بر جای گذاشته است، آیا در منطقه خلیج فارس روابط بازرگانی و رونق تجارت همچون دوره‌های گذشته برقرار بود، یا خیر؟ فرضیه‌ی که بتوان بر مبنای آن پاسخ این سؤال را داد این است که در دوران اسکندر مقدونی برغم ویرانیهای زیادی که اسکندر و جانشینانش از خود بر جای گذاشتند، اما از آنجا که اسکندر آگاهی به اهمیت منطقه خلیج فارس و سواحل آن داشت سرداران خود را عازم این منطقه کرد و در آنجا بنادر و شهرهایی را نیز بنا نمود.

کلیدواژگان

خلیج فارس؛ ایران باستان؛ اسکندر مقدونی؛ دریانوردی و کشورگشایی

مقدمه

خلیج فارس بعنوان یک شاهراه بزرگ تجاری، از گذشته‌های دور تا کنون همواره مورد توجه اقوام و ملل مختلف بوده است. بسبب موقعیت جغرافیایی ویژه و واقع شدن بر گذرگاه تمدنهای بزرگ و نیز بعنوان یک شاهراه ارتباطی در طول دوران باستان از جهات سیاسی، نظامی، اقتصادی و فرهنگی اهمیت ویژه‌ی داشته است. کرانه‌های خلیج فارس از دورانهای گذشته بدلیل ثروت‌های فراوان و موقعیت ممتازی که داشته، همواره عمران و آباد بوده و مرکز بسیاری از تمدنهایی که در منطقه بین‌النهرین پدید آمده‌اند، بوده است و بدلیل موقعیت ممتازی که دارد از قدیمیترین ازمنه، مورد توجه بشر بوده و شاید بتوان گفت یکی از قدیمیترین دریا‌هایی است که انسان متمدن شناخته است. ساکنان باستانیش نخستین انسانهایی هستند که طریق دریانوردی را آموخته، کشتی را اختراع کردند و با تسلط اراده خود بر امواج خروشان دریا، خاور و باختر را به یکدیگر پیوند زدند. در هزاره‌ها و سده‌های باستانی، بخش بزرگی از مبادلات بازرگانی امپراتوریهای بزرگ جهان در شرق و غرب در این منطقه صورت می‌گرفته است. به سبب همین ویژگیها همواره مورد توجه اقوام و ملل مختلف بوده و قدیمیترین تمدنهای بشری در سواحل آن پدید آمده‌اند. هر یک از اقوام و ملل جهانی که به قدرت رسیده‌اند سعی کرده‌اند بنحوی بر این منطقه مهم نفوذ یابند و نقشه تسلط بر آن را در سر پیورراندند.

۱. دانشیار گروه تاریخ، دانشگاه اصفهان؛ aliakbarkajbaf@yahoo.co.uk
۲. کارشناس ارشد تاریخ مطالعات خلیج فارس دانشگاه اصفهان؛ نویسنده مسئول؛
asma.khavash@yahoo.com

بلحاظ موقعیت نظامی و استراتژیک، خلیج فارس نزدیکترین مکان دسترسی بزرگترین قدرت خشکی پایه جهان، یعنی روسیه، به آبهای آزاد جهان است و از زاویه دیگر، یکی از مناسبترین مکانها برای قدرتهای دریایی بمنظور ضربه زدن به منافع قدرت خشکی پایه است (حافظنیا و ربیعی، ۱۳۹۲: ۴۹). وجود ذخایر عظیم نفتی بالغ بر ۵۶۵ میلیارد بشکه ذخیره نفتی اثبات شده یعنی در حدود ۶۳٪ ذخایر نفتی اثبات شده جهان، در کنار ۳۰٪ ذخایر گاز طبیعی دنیا که شامل بزرگترین ذخایر گاز طبیعی پس از کشورهای مشترک المنافع (شوروی سابق) میشود را میتوان مهمترین ویژگی اقتصادی این منطقه دانست (حافظنیا، ۱۳۷۸: ۴). یکی از مناطقی که از زمانهای گذشته از نظر کشورهای مختلف، والاترین اهمیت ژئوپولیتیک و ژئواستراتژیک را داشته و همچنان دارد، منطقه خلیج فارس است. تراکم کشورهای نفت خیز با اوضاع متشنج و ضعف داخلی، متکی بودن به قدرتهای خارجی، مجاورت ژئوپولیتیکی با پاکستان و افغانستان و نیز تمایز عمده در بافت و ساختار سیاسی-اقتصادی خلیج فارس از ویژگیهای متمایز این منطقه در مقایسه با سایر مناطق حوزه خاورمیانه است (ذوالفقاری، ۱۳۸۶: ۱).

اهمیت خلیج فارس در دوره باستان

خلیج فارس به علت راه داشتن به اقیانوس و دریاهای آزاد در طول تاریخ همواره مورد توجه ملل حاشیه آن بوده است. ساکنان سواحل خلیج فارس یعنی اقوامی چون ایلامیها، آشوریها، سومریها، اکدیها، بابلیها، مدیها و پارسیها در طی تاریخ، بنیانگذار تمدنهای درخشانی بوده اند. این اقوام و دولتها از خلیج فارس بعنوان کانال صدور پیام تمدن خود استفاده مینمودند. در این دریا همه ملل و اقوام همچون مصری، یونانی، سومری، هندی، فنیقی، پارسی، مقدونی و عرب به دریانوردی پرداخته و هر زمان متناسب با موقعیت سعی به شناخت بیشتر و تسلط بر سواحل و منابع آن داشته اند (الهی، ۱۳۶۸: ۱۸). در همه دوره های تاریخی پیش و پس از میلاد، این منطقه آبی پیوسته اهمیت اقتصادی و سیاسی خود را حفظ کرده است. فنیقیها و بابلیها با نیروی دریایی قدرتمند خود از این محدوده جغرافیایی در عملیتهای نظامی و مبادلات بازرگانی استفاده کرده اند و در عهد هخامنشیان بر

اسکندر مقدونی هم با تصرف و تسخیر بخش عمده ای از منطقه خلیج فارس به یکی از مناطق مهم تجاری دست یافت و اهمیت بازرگانی خلیج فارس را ابقاء کرد، که این خود تحولی عظیم در دریانوردی این منطقه ایجاد کرد. هرچند در این دوره اقداماتی، در جهت تسهیل تجارت دریایی صورت گرفت، اما قدرت دریایی ایران در خلیج فارس تا حدودی رو به تحلیل بود. یکی از سرداران اسکندر بنام نئارخوس طی مسافرتی که به خلیج فارس داشت و از جزایر و لنگرگاه های آن دیدن کرد، تمامی وقایع در این منطقه را در دفترچه یادداشتش با دقت تمام به ثبت رسانید. در نوشتار حاضر بطور مختصر قسمتی از این سفرنامه آمده است.

موقعیت جغرافیایی خلیج فارس

خلیج فارس یا به نام تاریخی و دیرینه آن «دریای پارس» در واقع عبارت از یک خلیج یا پیش رفتگی وسیع آب در خشکی در بخش جنوب غربی قاره آسیا و شمال شبه جزیره عربستان و جنوب فلات ایران است. این خلیج در واقع شاخه شمال غربی اقیانوس هند است که بواسطه دریای عمان به اقیانوس هند مرتبط شده است (اسدی، ۱۳۹۳: ۷). پژوهشهای زمین شناسی نشان داده است که این خلیج چندین خلیج فرعی دارد و در دوره سوم زمین شناسی پدید آمده که روزگاری برخی از جزایر آن آتشفشانی بوده است (تکمیل همایون، ۱۳۸۰: ۱۲). خلیج فارس بعنوان یکی از مهمترین مسیرهای دریایی آسیا و جهان، بصورت یک فرورفتگی وسیع بازمانده از دوران سوم زمین شناسی با قدمتی بالغ بر سی میلیون سال، همواره یکی از مهمترین مناطق سوق الجیشی و استراتژیکی بشمار میرود (مؤمنی، ۱۳۸۷: ۳۱). عمیقترین نقطه خلیج فارس ۹۳-۹۲ متر در محلی حدود ۱۵ کیلومتری جنوب جزیره تنب بزرگ گزارش شده است. مناطق عمیق عمدتاً در اطراف جزایر ابوموسی، تنب بزرگ، لاوان و فارسی قرار دارند (اسدی، ۱۳۶۸: ۱۱). خلیج فارس از نظر کشورهای منطقه ای و فرامنطقه ای بدلیل منابع فراوان نفت، بازار مصرف یکصد میلیونی (شاید هم بیشتر)، قرار گرفتن در ابتدای راه های زمینی و واقع شدن در محل تماس ابرقدرتها، با وجود موقعیت ژئوپولیتیک، از روزگاران کهن موقعیت نظامی ویژه ای را احراز کرده است (کیوانشکوهی، ۱۳۶۸: ۴۶۵).

شد و اقتدار ایران در خلیج فارس به مرور زمان رو به کاهش نهاد و این ضعف قدرت قوای ایران تا روزگار اشکانیان ادامه یافت (میریان، بی تا: ۲۷). پارتها در ایران دولت قدرتمندی را تشکیل دادند که بر سراسر ایران و از جمله خلیج فارس تسلط داشتند. پارتها از خلیج فارس استفاده شایانی کردند (مشایخی، ۱۳۸۹: ۳۰). در دوره ساسانیان، خلیج فارس و کرانه‌ها و بنادر آن پررونقترین دوران خود را در ایران باستان تجربه کرد. تحولات جهانی و توجه خاص پادشاهان ساسانی به این منطقه موجبات پیشرفت و توسعه آن را پدید آورد. طی قرون سوم تا هفتم میلادی، در سایه اعمال سیاستهای اقتصادی ساسانیان، خلیج فارس تفوق و برتری خود را در دریای مدیترانه و دریای سرخ دوباره بدست آورد و این منطقه به کانون تبادلات دریایی تبدیل گردید (وثوقی، ۱۳۸۴: ۵۹).

حمله اسکندر مقدونی به ایران

حمله اسکندر مقدونی به ایران، طومار سلطنت هخامنشیان را در هم پیچیده و به سلطنت چند ساله آنان خاتمه داد. از آنجا که مهد رشد و نمو اسکندر در سرزمینی بوده که با آب ارتباط داشته و آب منشأ گذران زندگی بسیاری از مردم آن حوزه بوده، به همین دلیل اسکندر دقیقاً با اهمیت دریا در نقل و انتقالات دریایی نیرو و همچنین اهمیت تجاری آن آشنا بود. در این میان خلیج فارس چه بلحاظ ارتباطی و چه بلحاظ نظامی کاملاً حائز اهمیت بود. اسکندر بر قسمت اعظم سرزمینهای تحت حاکمیت هخامنشیان مسلط گردید. ساتراپ نشینهای علیای سرزمینهای تحت سلطه اسکندر ظاهراً چهارده تا بودند (موفق یساقی، ۱۳۷۸: ۳۰-۳۱). پس از جلوس اسکندر در مقدونیه (۳۳۶ ق. م) او موفق شد تا داریوش سوم، شاه ایران، را در شهرهای بابل، اکباتان و پرسپولیس شکست دهد و سپس راهی کشور هندوستان شود. لشکرکشی او به هندوستان تقریباً سه سال طول کشید و پس از تصرف بخشی از سرزمین پهناور هند بدلیل خودداری جدی لشکریانش از نبرد از پیشروی بازماند و مجبور به عقب نشینی شد و عده‌یی از لشکریانش از راه دریا بوسیله ناوهایی که در هندوستان ساخته شده بود از اقیانوس هند بسوی خلیج فارس رهسپار شدند (کرم پور، ۱۳۹۰: ۸۱). حمله اسکندر به ایران نتایج زاینباری را برای خلیج فارس و کرانه‌های آن بدنبال

حسب آنچه در کتیبه داریوش با عنوان دریا تیه هچا پارسا آبی « یعنی دریای پارس» آمده بخشی از هویت پارسی و ایرانی، ایرانیان بر پشته و پیشانی خلیج فارس ثبت شده است (ارسیا و پوراحمد، ۱۳۹۲: ۲۴۵). این منطقه را شاید بتوان یکی از قدیمیترین دریاهایی که بشر بر روی آن کشتی به آب انداخته، تجارت کرده و لشکرکشی نموده است، نامید. ذکر خلیج فارس در کتیبه‌های کلدانی و آشوری و ایلامی آمده است. مقبره‌های بسیار کهن بحرین، ساختمانهای سنگی جزیره هنگام و خرابه‌های اطراف بوشهر همه دلالت بر قدمت تمدن و تاریخ سواحل و جزایر خلیج فارس دارند (بینا، ۱۳۶۹: ۳۰). دریانوردان مصری، یونانی، سومری، هندی، فنیقیها و ایرانیان آبهای خلیج فارس را درمینوردیدند و حتی کشتیهای اسکندر مقدونی، هارون الرشید و شاه عباس اول نیز آبهای خلیج فارس را شکافته‌اند. شواهد تاریخی بدست آمده و مطالعات عمیق باستان‌شناسی نشان میدهد که حتی در قرون سوم و چهارم قبل از میلاد مسیح، روابط بازرگانی میان ایرانیان، مصریان، هندیها و حبشی‌ها از طریق خلیج فارس برقرار بوده است و حقیقتاً آنان نخستین دریانوردان آبهای نیلگون خلیج فارس بوده‌اند (دلدم، ۱۳۶۳: ۱۷-۱۸). کوروش هخامنشی که به اهمیت سیاسی و سوق‌الجیشی خلیج فارس واقف بوده، مرزهای امپراتوری هخامنشیان را در امتداد کرانه‌های خلیج فارس قرار داد (پیرنیا، ۱۳۷۰: ۴۸۴). با روی کار آمدن داریوش کبیر، اقدامات وی خلیج فارس را وارد مرحله تازه‌یی نمود. داریوش، برای نگهداری و نظم خلیج فارس و دریای پارس به ساختن گروهی از ناوگان مجهز جنگی و به حمایت از بازرگانی، درصد برآمد از کارشناسان فنیقی برای ساختن کشتیهای تجاری و ناوگان جنگی استفاده کند. به همین منظور، تعداد زیادی ناوگان جنگی برای ایران ساختند که توانست داریوش را بر دریاها مسلط کند (میریان، بی تا: ۲۷). آشکار است که داریوش نسبت به اهمیت قدرت دریایی در اقیانوس هند و خلیج فارس اشراف و آگاهی کامل داشته و پی برده بود برای شاهنشاهی بزرگی که بر پل زمینی خاورمیانه سوار است، تسلط بر کشتیرانی در اقیانوس هند و خلیج فارس تا چه اندازه اهمیت دارد (توین بی، ۱۳۷۹: ۱). پس از یورش اسکندر مقدونی و بدنبال آن، سقوط هخامنشی، ناوگان دریایی ایران دچار سستی و گرفتاری

دریایی اسکندر موجب بروز وحشتی از طی دریای ناشناخته در دل اسکندر گردید و به همین لحاظ او از عبور از این دریای متلاطم خود را بر حذر داشت و نثارک یا نثارخوس دریاسالار وفادارش را به سرپرستی ناوگان دریایی رهسپار خلیج فارس نمود (همان: ۱۹). اسکندر پس از تصرف قسمتی از هند به یک دسته از سربازان خویش به سرکردگی نثارخوس، دوست زمان کودکی و فرمانده لشکریان مزدور خود، مأموریت داد تا در مصب رود سند به کشتی بنشینند و بکمک دریانوردان قبرسی و فنیقی و مصری در ساحل عمان و خلیج فارس تا آنجا که میتواند پیش براند (آل احمد، ۱۳۵۳: ۳۴). این در حالی بود که اسکندر خود شخصاً فرماندهی نیروهای زمینی و گذر از سرزمینهای خشک و لم یزرع «گدروسیا» را بعهده گرفت (سیوری، ۱۳۷۷: ۱۵). دو سپاه زمینی و دریایی اسکندر پس از تحمل مشقات فراوان و جنگ و گریزهای بسیار با طوایف بلوچ و نیز حاشیه‌نشینان خلیج فارس در نزدیکی بندرعباس کنونی به هم ملحق شدند (مجموعه مقالات سمینار بررسی مسائل خلیج فارس، ۱۳۶۹: ۴۲۳). اسکندر به نثارخوس فرمان داد تا بحریه‌یی که شامل ۱۵۰ کشتی میشد همراه با تعدادی از جنگجویان و مزدور را که تعدادشان به سه الی پنج هزار تن میرسید از نزدیک محل کراچی امروز در نزدیکی کرانه خلیج فارس تا مصب دجله عزیمت نماید. خودش هم با قسمت عمده سپاه از راه جنوب گدروسیا (مکران) در امتداد کناره دریا راه کرمان را در پیش گرفت. هدف او از این راهپیمایی خطرناک آن بود که در امتداد سواحل بر حرکت بحریه خودش نظارت کند و با تدارک وسایل و رسانیدن آب و آذوقه پیشرفت آن را در امتداد خلیج فارس تسهیل نماید (زرین‌کوب، ۱۳۶۸: ۲۳۹). حکما و مورخین یونان، هدف اسکندر از اعزام نثارخوس به این مسافرت را این دانستند که قصد داشت تا سواحل بلوچستان، کرمان، فارس و خوزستان و غیره را به دقت بررسی کند و معلوم نماید که آیا میتوان از راه مصر با ایران و هندوستان مرآوده بازرگانی داشت یا نه؟! جمعی دیگر از مورخین معتقدند که شاید اسکندر به دنبال این بوده که حدود ممالکی را که تسخیر نموده و به دریا محدود میشده علی‌التحقیق بداند (نشأت، ۱۳۴۴: ۴۰). مقارن همان اوقات چند هیئت اکتشافی دیگر نیز برای سیاحت سواحل غربی خلیج فارس از جانب اسکندر اعزام شدند. یکی از این هیئت‌ها به

داشت. ازهم پاشیدگی وحدت سیاسی در ایران و از دست رفتن قدرتهای محلی در ایالات پس‌کرانه‌یی و عدم توجه جانشینان اسکندر به وضعیت خلیج فارس، شرایط نامساعدی را برای این منطقه به ارمغان آورد (وثوقی، ۱۳۸۴: ۴۸).

خلیج فارس در دوره اسکندر مقدونی

اسکندر، پس از تسخیر سرزمینهای کرانه رود سند در هندوستان، آرزومند بود که از راه دریا از سند گذشته و به دریای عمان و خلیج فارس راه یابد و سپس از سرزمینهای دور دست و اسرارآمیز عربستان جنوبی و یمن و آفریقا که آن روزگار برای جغرافیدانان و سرداران و بازرگانان ناشناخته بود، دیدن نماید و آنها را جزو قلمرو و کشورهای فتح شده خود درآورد. اسکندر میدانست که پیش از او جهانگشایان و سرداران و دریانوردان جسور بابلی و عیلامی و پارسی و آشوری گاه به گاه از این دریای پرمخاطره گذشته و به دل دشتهای عربستان جنوبی سیر و سفر کرده‌اند (اقتداری، ۱۳۴۵: ۴۶). با به قدرت رسیدن کامل اسکندر مقدونی، ناوگان دریایی ایران بطور کلی از هم پاشید و راه برای جولان ناوگان وی هموار شد. از مهمترین اقدامات دریایی اسکندر، سفر دریایی نثارخوس، فرمانده ناوگان اسکندر، از مصب رودخانه سند به اقیانوس هند، دریای عمان و خلیج فارس تا رودهای دجله و فرات در سال ۳۲۶ ق.م بود (مهدوی گورابی و امینی‌زاده، ۱۳۹۰: ۱۲۵). تجدید حیات اقتصادی و رونق بازرگانی و اهمیت سیاسی این منطقه به زمان ظهور امپراتوری اسکندر مقدونی (سال ۳۳۶-۳۲۲ ق.م) برمیگردد. اسکندر و جانشینانش به تجدید روابط بازرگانی میان کشورهای حوزه خلیج فارس و دریای مدیترانه علاقه فراوان نشان میدادند. در این دوران شهرها و بنادر جدیدی در سواحل خلیج فارس ساخته شد. بدستور اسکندر مقدونی بندر بازرگانی بزرگی نیز در مصر ساخته شد که بندر اسکندریه نام گرفت. این امر موجب گردید که اهمیت نقش خلیج فارس در روابط اقتصادی و سیاسی میان آسیای جنوبی از یک طرف و خاور نزدیک و میانه و کشورهای ساحلی دریای مدیترانه از سوی دیگر افزایش یابد (دلد، ۱۳۶۳: ۱۸). اسکندر تصمیم گرفت در سال ۳۲۶ ق.م از ساحل سند به خلیج فارس برود. طوفان و امواج سهمگین دریا در دهانه رود سند در نخستین لحظات حرکت ناوگان

بود. او توانست این وظیفه مهم را تا هنگام رسیدن به نزدیکی شوش بخوبی عملی سازد. این دریا سالار در سفر بازگشت خود به کوگانا اشاره میکند که احتمالاً باید بندر کنگان امروزی باشد. وی مدت ۲۱ روز در آنجا توقف کرد. همچنین در کنار رودخانه سیناکوس «مند کنونی» توقف کرد و سپس رهسپار مزامبر یا «بندر بوشهر کنونی» شد. پس از آن از بندر ریگ و بندر دیلم، از بنادر شمالی استان بوشهر، عبور کرد و از آن مسیر دریایی به شوش رفت و سرانجام به اسکندر پیوست (مشایخی، ۱۳۸۹: ۲۹). نثارخوس در یادداشت سفر خود نوشته است:

«در دهانه رودخانه «تومیروس» که شاید در نزدیکی جاسک یا چاه بار کنونی به دریا میریخته است، مردم چون ما را دیدند، با نیزه‌های خود مسلح شدند و در کنار دریا به صف ایستادند و ناخنهای آنان چنان نیرومند بود که با فشار چنگ، ماهیان بزرگ را به دو نیم میکرد و شاخه‌های درختان را با ناخن میبردند. لباسشان از پوست نهنگ و خانه‌هایشان از استخوان ماهی بود» (اقتداری، ۱۳۴۵: ۵۰).

وی در قسمتی دیگر از یادداشتهای خود مینویسد:

پس از عبور از کرانه‌های آباد و نخلستانها به شهری رسیدیم و چون آب آشامیدنی رو به اتمام بود ناچار به تهیه آب گشتیم. به همین دلیل به همراه چند نفر از سربازان وفادارم سوار بر قایقی شده و بسوی ساحل دریا حرکت کردیم. محافظان شهر بسادگی از ما پذیرایی کردند و آب و غذا در اختیار ما قرار دادند. پس ما خواستار دیدار با فرمانروای شهر شدیم و به این بهانه به درون قلعه شهر راه یافتیم، من و سربازانم نگهبانان قلعه را خلع سلاح کرده و شهر را تصرف کردیم (دلدم، ۱۳۶۳: ۲۳).

پس از چندی، کمی آذوقه، سربازان نثارک را در تنگنا قرار داد و چون آنان از شهرهای آباد و پرآذوقه که نگهبانان زیادی داشتند، هراسناک بودند، بناچار در جزیره‌های غیرمسکونی فرود آمدند و از لیفه درخت خرما تغذیه میکردند. در حوالی شهر کانازیدا که شاید در انتهای بحر عمان و نزدیک به دهانه خلیج فارس بود، نثارک و سربازانش به وحشت و دلهره عجیبی گرفتار شدند، زیرا شنیده بودند که در آبهای این ناحیه ماهیانی وجود دارند که دم خود را

سرکردگی «ارکیاس» تا حوالی «تیلوس» پیشرفت کرد. سیاح دیگری موسوم به «اندروستن» از آن نقطه هم جلوتر رفت و سیاح سومی هم با نام «هیرون» از اهالی «سولی» از هر دو آنها دورتر رفت ولی معلوم نیست به شبه جزیره «ماکتا» رسیده باشد (ویلسن، ۱۳۴۸: ۵۵). خبرهایی که ملاحان مذکور از مسافرت‌های خود برای اسکندر می‌آوردند، ظاهراً هیچکدام رضایت‌بخش نبود، ولی باوجود این، نثارخوس مأموریت یافته بود که اطراف شبه جزیره عربستان را سیاحت کند. نثارخوس مقدمات سفر خود را فراهم آورد و عازم حرکت بود که اسکندر در سال ۳۲۳ ق.م وفات یافت (همان: ۵۶).

سفرنامه نثارخوس

نثارخوس سفر خود را در یازدهمین سال فرمانروایی اسکندر آغاز کرد و از مصب رود سند به دهانه تنگه هرمز و از آنجا به آبهای خلیج فارس رفت و سرانجام، در ساحل رود کارون لنگر انداخت. او در این سفر از راهنمایی چند دریانورد ایرانی از جمله بگیوس، فرزند فرانکمه هیدارس بلوچ و مازان قشمی، بهره‌مند بود و ماجرای سفر دریایی ۱۴۶ روزه خود را در سفرنامه‌ی نوشت که اکنون اصل از بین رفته، اما چکیده‌ی از آن، با عنوان *لشکرکشی اسکندر*، در کتاب یکی از تاریخنگاران سده نخست پیش از میلاد برجای مانده است. او در هنگام دریانوردی در خلیج فارس با فانوسهای دریایی بزرگی روبرو شد که تا آن زمان مانند آن را ندیده بود و در سفرنامه خود از آنها بعنوان یکی از شگفتیهای سفرش یاد میکند (حافظنیا و ربیعی، ۱۳۹۲: ۹۵). نثارخوس مأموریت داشت تا از راه دریا به کرانه مکران و تنگه هرمز برود و از آنجا وارد خلیج فارس شود و وضع جغرافیایی و مردم سواحل آن را مطالعه کند. وی تمام کرانه جنوبی ایران را پیمود و تا حدود اهواز امروزی پیش راند و خود را به شوش رسانید که محل به یکدیگر رسیدن نیروی زمینی و دریایی اسکندر بود (افشارسیستانی، ۱۳۷۶: ۱۷۷). شایان ذکر است که تا قبل از سفر نثارخوس برداشتهای جغرافیایی از خلیج فارس مبهم بود، و نویسندگان یونانی، خلیج فارس، خلیج عدن و دریای سرخ را تحت عنوان اریتره نامگذاری میکردند (باسورث، ۱۳۸۴: ۲۹). مأموریت نثارخوس شناسایی سواحل و لنگرگاه‌ها و نیز دیدار از شهرهای دریایی در طول مسیرش

سازد. اصل سفرنامه نثارک در دست نیست، اما تاریخ‌نویسان از روی تاریخ آریان که با اسکندر همراه بود و یادداشتهای سفر نثارک را دیده و خلاصه کرده، مطالبی را در کتابهای خود آورده‌اند. نثارک در یادداشت سفر خود نوشته است: «هیچیک از سواحلی که پیمودم مانند سواحل خلیج فارس پرکشت و زرع نیست، عطر و ادویه از عربستان، از راه دریای پارس می‌آوردند و به بابل می‌برند» (اقتداری، ۱۳۴۵: ۵۴). سفرنامه نثارخوس اطلاعات ارزشمندی از مسیر دریایی این دریانورد در اختیار ما قرار میدهد. با استناد به این سفرنامه، ناوگان نثارخوس پس از یک دریانوردی دشوار و پر از موانع، که پنج ماه بطول انجامید، اطلاعات فراوانی در مورد نقشه خطوط ساحلی شمالی اقیانوس هند، دریای عمان و خلیج فارس تهیه کرد که در اکتشافات جغرافیایی عصر جدید مورد استفاده دریانوردان قرار گرفت (مشایخی، ۱۳۸۹: ۲۸). مسافرت این دریاسالار به امر اسکندر مقدونی به خلیج فارس، پس از حفر کانال ارتباطی میان دریای سرخ و رود نیل بوسیله داریوش کبیر، نتایج مهمی به همراه داشت. این مسافرت برای دومین بار در تاریخ بشر، راه ارتباط میان اروپا و نقاط دوردست شرق را دگرگون و متحول کرد. در نتیجه ارتباط همین خط ارتباطی، پرتغالیها موفق به کشفیات جغرافیایی خود شدند و پایه و شالوده معتبرترین سیستم تجارتي جهان را در دنیا ریختند. همچنین این سفر در واقع مقدمه تسلط و استقرار انگلیسیها بر هندوستان گردید (طبرسا، ۱۳۹۰: ۶۲). این سفرنامه سردار یونانی که از رودخانه سند از طرف اسکندر مأمور شد که کرانه‌های عمان و خلیج فارس را تا رودخانه فرات بازدید نماید چنین مینمایند که از زمانهای پیشتر ارتباط بین کرانه‌های خلیج فارس و کرانه‌های هندوستان برقرار بوده است (بایندر، ۱۳۸۸: ۸). میتوان گفت که نثارخوس اول، ناخدای بزرگ نخستین مسافری است که در دریای هند و ایران به این تفصیل سفر کرده و از روی سفرنامه او بود که تقریباً چهارصد سال قبل پرتغالیها به خلیج فارس آمدند و نیز میتوان گفت که به هدایت سفرنامه نامبرده انگلیسیها به خیال تصرف هندوستان افتادند (نشأت، ۱۳۴۴: ۳۹).

اقدامات اکتشافی اسکندر

اسکندر در نیمه دوم قرن یکم قبل از میلاد حکومت رم،

به کشتی زده و آن را واژگون میکنند. نثارک مینویسد که آن روز در دل دریا غوغای عجیبی برپا بود. نزدیک بود که این نهنگهای عظیم‌الجثه کشتیهای ما را در هم شکنند (اقتداری، ۱۳۴۵: ۵۱). پس از آن سردار یونانی به دماغه «موسنا» که امروزه رأس مسندام خوانده میشود، رسید و رونق اقتصادی در این منطقه توجه او را به خود جلب کرد. بطوری که در خاطرات خود از تجارت گسترده ادویه‌جات و دارچین در این منطقه یاد میکند. ناوگان اسکندر پس از تحمل مشقات فراوان و جنگ و گریزهای بسیار سرانجام پس از عبور از رود «آنامیس» یا «آرامیس» که هم اینک میناب خوانده میشود به شهر «آراموزیا» یا «اورگانا» میناب امروزی وارد شد و در این شهر اقامت گزید (دلد، ۱۳۶۳: ۲۴). نثارک پس از بازگشت به آراموزیا به راه خود ادامه داد و به «آواراکتا» که گویا جزیره قشم یا جزیره کیش کنونی بوده، رسید و در آن جزیره درخت انگور دید و پس از آن بسوی «گتس» یا «گته» راند و در راه به بندر «آپوستانی» که محل آن نزدیک به بندر شیوی امروزی است گذر کرد (اقتداری، ۱۳۴۵: ۵۳). نثارخوس اغلب نواحی خلیج فارس را سیاحت نمود و بالأخره در فوریه ۳۲۵ ق.م به قصد پیوستن به موکب اسکندر، کشتیهای او در رودخانه کارون در اهواز لنگر انداختند و در آنجا قشون بّری و بحری اسکندر به هم پیوستند. تمام مسافرت نثارخوس ۱۴۶ روز بطول انجامید (سمینار خلیج فارس، ۱۳۴۱: ۲۰۸). نثارخوس در پایان سفر دریایی خود در دهانه فرات از دهی بنام دبیری «دوتیس» دجله امروزی نام میبرد که در این آبادی تجاری از سواحل عربستان و هندوستان رفت و آمد میکردند و عطریات و ادویه‌جات با خود می‌آوردند و به بابل می‌بردند (رائین، ۱۳۵۰: ۱/۲۲۷). نثارخوس دریاسالار محبوب اسکندر که فرماندهی ناوگان دریایی اسکندر را بر عهده داشت با مشکلات مشابهی روبرو گردید. ساحل‌نشینان و بومیان جزایر خلیج فارس درون جزیره‌ها و در مخفیگاه‌هایی در ساحل به کمین مینشستند و چون از دریانوردان نثارخوس برای تهیه آب و آذوقه، کسی پای به ساحل یا جزیره‌یی میگذاشت به آنها حمله کرده و نابودشان میساختند (دلد، ۱۳۶۳: ۲۲). مأموریت نثارخوس، شناسایی سواحل و لنگرگاه‌ها و نیز دیدار از شهرهای دریایی در طول مسیرش بود. او توانست این وظیفه مهم را تا هنگام رسیدن به نزدیکی شوش بخوبی عملی

ایفا نمود (نشأت، ۱۳۴۴: ۲). اقدامات اکتشافی اسکندر در خلیج فارس بزرگترین حرکت در تاریخ باستان جهت معرفی این مسیر تجار در جهان محسوب میشود، بگونه‌یی که بزعم بعضی، این دوره تاریخی، عصر کشفیات تاریخی نام گرفته است (رائین، ۱۳۵۰: ۲۲۰). مسلماً کشف خلیج فارس و راهها و جزایر آن همراه با فتح و به انقیاد کشاندن آنها بود. تمام این منطقه در زمان اسکندر تحت حاکمیت وی قرار داشت؛ چنانکه هر جزیره به یک خدای یونانی تعلق گرفت. جزیره کیش در زمان اسکندر هنگامی که نئارخوس در خلیج فارس به سیاحت مشغول بود، به الهه ونوس و مرکور اختصاص داشت (اقتداری، ۱۳۴۸: ۸۱۷). از همان هنگامی که سپاه اسکندر مقدونی کناره‌های خلیج فارس را که به دریاچه بزرگ در بسته‌یی شبیه است درنوردید، اهمیت و موقعیت خلیج نامبرده نسبت به سایر دریاها و خلیج‌های مشرق زمین بطور برانزده‌یی آشکار گردید (نشأت، ۱۳۴۴: ۲۶). عزیمت اسکندر به جانب مشرق، تحول عظیمی در دریانوردی بویژه در خلیج فارس ایجاد کرد، اقدام مهم دیگر وی، اعزام تیم اکتشافی «سیلاکس، کاریاندی» جهت اکتشاف دریایی از خلیج فارس تا مصر بود (پیرنیا، ۱۳۷۰: ۱۹۲۰). اسکندر در آخرین سال عمرش درصدد اجیر کردن فنیقیها برآمد تا در خلیج فارس به کشتیرانی بپردازند. به دستور او فنیقیها به ساختن کشتی پرداختند و در همان سال سه کشتی برای بررسی به خلیج فارس اعزام شد. یکی از این کشتیها به بحرین رسید و صید مروارید را در این جزیره از نزدیک مشاهده کرد، اما هیچکدام از این کشتیها نتوانستند از دهانه تنگه هرمز جلوتر روند و این سفرها نتایج چندانی دربرنداشت (وٹوقی، ۱۳۸۴: ۴۸). اسکندر در سر میپروراند که کشتیهای زیادی حاضر و تجهیز نماید و به نئارک بسپارد که سواحل عربستان و دریای احمر را تا مصر گردش نموده و آن مواضع را نیز سیاحت نماید، ولی این آرزو عملی نگشت (نشأت، ۱۳۴۴: ۵۸). همچنین اسکندر پس از مراجعت از هندوستان تصمیم گرفت سدهایی را که ایرانیان برای جلوگیری از تهاجمات سرحدی در مدخل کارون ساخته بودند، بشکند، لیکن اجل مهلتش نداد و قبل از اجرای این منظور درگذشت (ویلسن، ۱۳۴۸: ۴۷). با مرگ اسکندر در ۳۲۳ ق.م، برغم کشمکشهای متعدد بر سر کسب قدرت در خاورمیانه، پایه

سوریه و مصر را تحت استیلای خود درآورد و بر اثر خصومت دیرینه‌یی که بین رومیها و ایرانیان وجود داشت، مسیر تجاری هند که تازه داشت از طریق خلیج فارس به شهرت و اهمیت لازم میرسید، یکبار دیگر رونق خود را از دست داد. علت آن این بود که بین‌النهرین همیشه جزئی از قلمرو سلاطین ایران محسوب میشد و از اینرو کاروانهای عازم اروپا که به رومیها تعلق داشت هنگام عبور از این مناطق با خطرات احتمالی مواجه میگرددند. بنابراین راه تجارت هند با اروپا از طریق بحر احمر و دره نیل و اسکندریه صورت میگرفت (جناب، ۱۳۵۶: ۶). اقدامات عمرانی اسکندر در مدت کوتاه اقامتش در بین‌النهرین، برای رونق دریانوردی و تجارت خلیج فارس قابل توجه است. وی پس از موفقیت سفر نئارخوس از سند به بین‌النهرین به ایجاد نیروی دریایی قدرتمندی اقدام کرد و با ساخت اسکندریه در مصب دجله، ارتباط دریایی و مناسبات بین‌النهرین با هند را پی‌ریزی نمود (Encyclopedia Britanica, 1971: 576). اسکندر اولین کسی بود که اندیشه، نقشه و طرح درخشان بنای راه بین‌المللی بازرگانی پیرامون شهرایی که میباید اساس و شالوده امپراتوری جهانی او باشد را در سر داشت. او در مدت زمانی اندک هفتاد شهر بنام اسکندریه بنا کرد و راه‌های بزرگ آسیای مرکزی از آن زمان ببعد ساخته شد. اما شریان اصلی امپراتوری او دریاها بود که در سواحل آن باید مراکز بزرگی احداث میگرددید (Pirenne, 1944: 201) استعداد و نبوغ اسکندر زمانی تجلی یافت که به محدوده متصرفات خود در هندوستان رسید. وی در آنجا ناوگانی متشکل از ۱۸۰۰ فروند کشتی (۳۲۶ ق.م) با دریانوردان با تجربه و کارآموده به فرماندهی نئارخوس و راهنمایی اونوسیک ریتوس^۱ تشکیل و سازمان داد. مأموریت نئارخوس بازگشت به ایران از هندوستان از طریق دریا بود و مقرر شد که در همان زمان اسکندر نیز با سپاهیان خود از راه خشکی به ایران بازگردد (هاولی، ۱۳۷۷: ۳۵). اسکندر با پیروی از نقشه‌های اکتشافی داریوش کبیر دریاسالار خود را مأمور بحرپیمایی و بررسیهایی بادامنه‌یی پیرامون خلیج فارس نمود و از همان دوران است که خلیج فارس شهرت جهانی یافت و نقش مؤثری در عملیات نظامی و بازرگانی عالم

و توسعه قدرت آنان بسوی بین‌النهرین شرایط را دگرگون ساخت و دوره جدیدی را در تجارت منطقه‌ی شکل داد (وثوقی، ۱۳۸۴: ۴۹).

نتیجه‌گیری

اسکندر مقدونی با حمله به ایران اگرچه خرابیها و ویرانیهای زیادی از خود برجای گذاشت، اما منطقه خلیج فارس و تجارت دریایی و بازرگانی آن گسترش پیدا کرد. از مهمترین اقدامات دریایی اسکندر، سفر دریایی نثارخوس، فرمانده ناوگان اسکندر، از مصب رودخانه سند به اقیانوس هند، دریای عمان و خلیج فارس تا رودهای دجله و فرات در سال ۳۲۶ ق.م بود. سفر دریایی نثارخوس در حقیقت، راه ارتباط میان اروپا و نقاط دوردست شرق را دگرگون و متحول کرد. همچنین اسکندر مقدونی نیروی دریایی بزرگی ایجاد کرد. در زمان او خلیج فارس شهرت جهانی یافت و نقش مؤثری در عملیات نظامی و بازرگانی عالم ایفا مینمود. اقدامات اکتشافی اسکندر در خلیج فارس، بزرگترین حرکت در تاریخ باستان جهت معرفی این مسیر تجاری در جهان محسوب میشود.

منابع فارسی

- آل احمد، جلال؛ جزیره خارک در بیتیم خلیج فارس، تهران: امیرکبیر، ۱۳۵۳.
- اسدی، بیژن؛ خلیج فارس از دیدگاه آمار و ارقام (فارسی و انگلیسی)، تهران: دفتر مطالعات سیاسی و بین‌المللی، ۱۳۶۸.
- _____؛ خلیج فارس و مسائل آن، تهران: سمت، ۱۳۹۳.
- افشار(سیستانی)، ایرج؛ تاریخ جغرافیای دریای پارس، تهران: نشر سوره، ۱۳۷۶.
- ارسیا، بابک؛ پورا احمد، احمد؛ مجموعه مقالات، علمی- پژوهشی نهمین همایش ملی خلیج فارس، تهران: جهاد دانشگاهی واحد صنعتی امیرکبیر، جلد دوم، ۱۳۹۲.
- الهی، همایون؛ خلیج فارس و مسائل آن، تهران: شرکت آموزشی فرهنگی و انتشاراتی اندیشه، ۱۳۶۸.
- اقتداری، احمد؛ خلیج فارس، تهران: کتابخانه ابن سینا، ۱۳۴۵.
- _____؛ آثار شهرهای باستانی سواحل و جزایر خلیج فارس و دریای عمان، تهران: انجمن آثار ملی، ۱۳۴۸.

اولیه اقتصاد دریایی بنا گذاشته شد. تردد کشتیها موجب ایجاد بنادر تجاری در بین‌النهرین، در کناره فرات و محل تقاطع رودخانه کارون و دجله شد. تسلط اسکندر بر ایران و پایان دوران امپراتوری بزرگ هخامنشی، مقدمه‌ی بر رکود و توقف طولانی در سلطه ایران بر دریاها بود و به این ترتیب نیروی دریایی یونان که در سایه اقتدار اسکندر قدرت گرفته بود، در مسیرهای آبی منطقه به عرض اندام پرداخت. از این زمان به بعد، بیشتر ناوهای رومی کشتیهای اعراب در خلیج فارس و دریای سرخ تردد داشتند و کشتیهای ایرانی، جز در دوران اشکانیان، که آن هم بیشتر جنبه تجاری داشت، حضور فعالی در آبهای منطقه نداشتند (مهدوی گورابی و امینی زاده، ۱۳۹۰: ۱۲۵). مرگ اسکندر باعث توقف نقشه‌های او درباره گسترش و توسعه تجارت بابل و خلیج فارس شد و جانشینان وی بدلیل کشمکش بر سر قدرت، چندان توجهی به امور اقتصادی منطقه از خود نشان نمیدادند. استقرار قدرتمندترین جانشینان اسکندر در مصر و تأسیس سلسله «بطالسه» و عدم توجه سلوکیان به امور تجارت خلیج فارس باعث شد طی قرون سوم و دوم قبل از میلاد بنادر دریای سرخ و دریای مدیترانه با حمایت کامل حکام بطالسه نقش اساسی را در تجارت شرق و غرب برعهده بگیرند و بنادر جزایر خلیج فارس در خلأ قدرت سیاسی نواحی پس کرانه‌ی و گسترش ناامنیها نتوانستند همچون گذشته در تجارت دریایی سهم عمده‌ی داشته باشند (وثوقی، ۱۳۸۴: ۴۹ - ۴۸). با مرگ اسکندر لشکرکشیهای دریایی مزبور پایان یافت. به هر حال وی طی سیزده سال حکومت نتوانست راه‌های آبی ایران را در اختیار داشته باشد و همچون ایرانیان دریاها و اقیانوسها را درنوردد (مقدس جعفری، ۱۳۸۶: ۳۵). سلوکیان که جانشین اسکندر مقدونی بودند، نزدیک به یک قرن بر ایران حکومت کردند. آنان هم مانند اسکندر به اهمیت خلیج فارس آگاه بودند و در کرانه‌های خلیج فارس نه شهر بنا کردند که از جمله میتوان به انطاکیه پارس یعنی بوشهر امروزی اشاره کرد (گیرشمن، ۱۳۷۲: ۲۶۲). در قرن دوم و سوم قبل از میلاد بنادر دریای مدیترانه و دریای سرخ بودند که با حمایت حکام بطلمیوسی مصر بر دریانوردان سواحل خلیج فارس پیشی گرفتند و نتوانستند بخش عمده‌ی از تجارت شرق به غرب را به انحصار خود درآورند. اما قدرت گرفتن تدریجی اشکانیان در ایران

- باسورث، کلیفورد ادموند؛ «نام‌گذاری خلیج فارس»، ترجمه منصور چهرازی، پژوهشنامه خلیج فارس، ضمیمه کتاب ماه تاریخ و جغرافیا، ۱۳۸۴.
- بایندر، غلامعلی؛ خلیج فارس، تهران: بنیاد موقوفات دکتر محمود افشار، ۱۳۸۸.
- بینا، علی اکبر؛ «تاریخ دو هزار و پانصد ساله خلیج فارس»، مجموعه مقالات خلیج فارس، تهران: وزارت امور خارجه، ۱۳۶۹.
- پیرنیا، حسن؛ یونانیان و پارسیان، تیمور قادری، تهران: نشر فکر روز، ۱۳۷۰.
- تکمیل همایون؛ ناصر، خلیج فارس، تهران: دفتر پژوهشهای فرهنگی، ۱۳۸۰.
- توین‌بی، آرنولد؛ جغرافیای اداری هخامنشیان، ترجمه همایون صنعتی‌زاده، تهران: انتشارات موقوفات افشار، ۱۳۷۹.
- جناب، محمدعلی؛ خلیج فارس نفوذ بیگانگان و رویدادهای سیاسی ۱۹۰۰-۱۸۷۵، تهران: پژوهشگاه علوم انسانی، ۱۳۵۶.
- حافظنیا، محمد رضا؛ ربیعی، حسین؛ مطالعات منطقه‌یی خلیج فارس، تهران: سمت، ۱۳۹۲.
- حافظنیا، محمدرضا؛ خلیج فارس و نقش استراتژیک تنگه هرمز، تهران: سمت، چاپ دوم، ۱۳۷۸.
- دلدن، اسکندر؛ خلیج فارس، تهران: مؤسسه انتشارات نوین، ۱۳۶۳.
- ذوالفقاری، مهدی؛ ژئوپولیتیک خلیج فارس ایران و آمریکا (تهدیدها و فرصت‌های فراروی جمهوری اسلامی)، ره‌آورد سیاسی، شماره ۱۵، ۱۳۸۶.
- رائین، اسماعیل؛ دریانوردی ایرانیان، جلد اول، تهران: بی‌نا، ۱۳۵۰.
- زرین کوب، عبدالحسین؛ تاریخ مردم ایران، ایران قبل از اسلام، تهران، انتشارات امیرکبیر، ۱۳۶۸.
- سمینار خلیج فارس؛ تهران: چاپخانه سازمان سمعی و بصری هنرهای زیبای کشور، ۱۳۴۱.
- سیوری، راجرز؛ کلی، و جی بی؛ خلیج فارس از دوران فارس از دوران باستان تا اواخر قرن هجدهم میلادی، ترجمه حسن زنگنه، قم: مرکز بوشهرشناسی با همکاری انتشارات همسایه، ۱۳۷۷.
- طبرسا، نقی؛ جزایر سه‌گانه ایرانی در خلیج فارس، پژوهشی تاریخی- حقوقی، تهران: مؤسسه فرهنگی مطالعات و تحقیقات بین‌المللی ابرار معاصر تهران، ۱۳۹۰.
- کرم‌پور، لیلی؛ خلیج همیشه فارس «از دوره باستان تا معاصر»، ایلام: آوای تاریخ، ۱۳۹۰.
- کیوانشکوهی، سعید؛ «موقعیت نظامی خلیج فارس، جزیره‌ها و بندرهای آن»، مجموعه مقالات سمینار بررسی مسائل خلیج فارس، تهران: دفتر مطالعات سیاسی و بین‌المللی، ۱۳۶۸.
- گیرشمن، رومن؛ ایران از آغاز تا اسلام، ترجمه محمد معین، تهران: انتشارات علمی و فرهنگی، ۱۳۷۲.
- مجموعه مقالات سمینار «بررسی مسائل خلیج فارس»، تهران: مرکز مطالعات خلیج فارس در دفتر مطالعات سیاسی و بین‌المللی، چاپ دوم، ۱۳۶۹.
- مشایخی، عبدالکریم؛ نامی برای همیشه، نگاهی به تاریخ خلیج فارس، تهران: کانون اندیشه جوان، ۱۳۸۹.
- مقدس جعفری، محمود؛ خلیج فارس مهد پارسیان از باستان تا پهلوی، تهران: انتشارات اقبال، ۱۳۸۶.
- مهدوی گورابی، محمد؛ امینی زاده، ابراهیم؛ خلیج فارس، تهران: خانه کتاب، ۱۳۹۰.
- میریان، عباس؛ جغرافیای تاریخی خلیج فارس و دریای پارس، خرمشهر: کتابفروشی میریان، بی‌تا.
- موفق یساقی، محمدرضا؛ بررسی مالکیت ایران بر جزایر سه‌گانه (ابوموسی، تنب بزرگ و تنب کوچک) بر پایه اسناد تاریخ سیاسی، حقوقی، مشهد: نشر الف، ۱۳۷۸.
- مؤمنی، فاطمه؛ سیاستهای بریتانیا در خلیج فارس (در فاصله دو جنگ جهانی ۱۹۱۸-۱۹۳۹ م)، تهران: مؤسسه مطالعات تاریخ معاصر ایران و بنیاد ایرانشناسی شعبه استان بوشهر، ۱۳۸۷.
- نشأت، صادق؛ تاریخ سیاسی خلیج فارس، تهران: شرکت نسبی کانون کتاب، ۱۳۴۴.
- وثوقی، محمد باقر؛ تاریخ خلیج فارس و ممالک همجوار، تهران: انتشارات سمت، ۱۳۸۴.
- ویلسن، سرآرنولد؛ خلیج فارس، ترجمه محمد سعیدی، تهران: بنگاه ترجمه و نشر کتاب، چاپ اول، ۱۳۴۸.
- هاولی، دونالد؛ دریای پارس و سرزمینهای متصالح (امارات متحده عربی کنونی)، ترجمه حسن زنگنه، بوشهر: نشر مرکز بوشهرشناسی با همکاری انتشارات همسایه، ۱۳۷۷.
- Pirenne, *Les Grands Courants Del, Histoire Universelle*, Paris, 1944.
- Encyclopedia Britanica, *The university of Shikago*, Volume 1, 1971.