تحقیق و تاریخ: گذری به تاریخچه باستان شناسی زیر آب

رهبرگنجه، تورج

باستان‏شناسی زیر آب یا به تعبیری دیگر، باستان‏شناسی دریایی «هیپو آرکئولوژی»

نسبت به باستان‏شناسی خاکی، دانشی نسبتاً جوان است. تاریخچه باستان‏شناسی زیر آب در شکل علمی خود در اروپا به سال 1802 میلادی بازمی‏گردد، یعنی زمانی که غواصان یونانی از خرده‏ریزهای آب آورده ناو «منتور» نزدیکی‏های جزیره «آنتی سیتر» صندوقچه‏های محتوی پارچه‏های پربهای «پارتنون» را از آب بیرون آوردند.

اهتمام، ایرانیان نسبت به این رشته از دانش اندکی دیر، یعنی در سال 1377 شمسی صورت گرفت. این کار،گرچه مستلزم ابزارهای دقیق و پیشرفته، دانش فنی و هزینه‏های بسیار است، اما کاری بایسته و دقیق است که می‏تواند بسیاری از گوشه‏های ناروشن تاریخ ما را روشن کند.

در جستار حاضر، نویسنده ضمن تعریف اصطلاح باستان‏شناسی و سرگذشت دانش جدید باستان‏شناسی زیرآب، با ذکر تاریخچه‏ای از دریانوردی و نیز جنگهای دریایی ایرانیان در ادوار مختلف تاریخ و ارایه نمونه‏هایی از یافته‏ها و کشفیات مهم باستان‏شناسان دریایی، اهمیت و لزوم گسترش این دانش جدید را در کشورمان مورد تأکید قرار داده است.

باستانشناسی در سطح خشکی به دلیل سهولت کار، ابزار ساده، سهولت رفت و آمد، هزینه کم و مشاهده مستقیم نمونه‏های مختلف، پیشرفت قابل چشمگیری داشته است. لیکن باستانشناسی زیر آب، بسیار پیچیده نیازمند ابزار پیشرفته است و هزینه سرسام‏آور علی‏رغم این‏که به صورت علمی، مراحل نخستین خویش را طی می‏کند، کاوش‏های آن، نکات تاریک تاریخی بسیاری را برهمگان معلوم ساخته است.

تا امروز، بزرگترین کشفیات مربوط به زندگی ملت‏ها و فرهنگهای باستانی، مرهون باستانشناسان سطح زمین (خشکی) بوده است. به عبارتی می‏توان گفت: باستانشناسی زیرآب، مکمل باستانشناسی خشکی بوده، که سعی دارد همگام با باستانشناسی روی زمین، آثار مدفون از اعماق دریاها، اقیانوس‏ها، خلیج و کانال‏ها، را کشف نماید. انسان امروز در ادامه پیروزی جهان زیر دریایی خود، هرسال شاهد کشف آثار تازه شهرها، روستا و قصبه‏ها، دهکده‏ها، کشتی و ناوهای غرق شده، اجساد و اشیاء ارزشمندی است که بررسی‏های علمی انجام گرفته، توانسته نقش مهمی را در تکمیل پروژه‏های باستانشناسی روی خشکی فراهم آورد. باستانشناسی آبی را که مترادف باستانشناسی دریایی است، «هیپو آرکئولوژی» نامیده‏اند.

تعریف علم باستانشناسی

باستانشناسی را تعاریف متعددی است. معنی تحت‏الفظی آن دو واژه باستان. یعنی قدیمی و کهن و شناسی یعنی شناخت و شناختن.

باستانشناسی از نظر خانم کنتور آمریکایی، علم پی بردن به گذشته بشر، با مطالعه آثار به جای مانده است.

باستانشناسی می‏کوشد تا تاریکی‏های تاریخ تمدن بشر را بر ما معلوم سازد. باستانشناسی سرچشمه تاریخ است و داده‏های آن در جای خود، به عنوان اسناد تاریخی محسوب می‏گردند. داده‏هایش، همان دگرگونی‏هایی است که بر اثر اعمال انسانی در جهان مادی روی می‏دهد، یا به عبارتی ثمرات رفتار انسانی است که به صفت سنگواره درآمده است. واژه لاتینی آن از دو کلمه « Arco» به معنی قدیمی و « Logie» یعنی شناخت، گرفته شده است. تاریخ از ریشه یونانی هیستوریا، به معنی تحقیق از روایات و حکایات گرفته شده است ولی باستانشناسی، تحقیق و کاوش در زندگی، فرهنگ، تاریخ اقوام و ملل گذشته است. علم باستان‏شناسی ) Archaeogie( در کنار «سکه‏شناسی، خطوط باستانی، کتیبه بررسی مهرها، مستندات، سالنامه و سنگ قبور و دیگر آثار، توانسته ابهامات بسیاری از تاریخ قرون کهن را از میان بردارد.

تاریخچه باستانشناسی زیر آب در ایران

آب مایعی است که بقای حیات بشر و موجودات پیرامون او بدون آن، امکان‏پذیر نبوده، و از روزگاران کهن، ایرانیان جهت استفاده بهینه سعی در مهار آن داشته‏اند.

در تاریخ اسطوره‏ای ایران اشاره شده که منوچهر، پادشاه ایرانیان در 3400سال پیش دستور داد تا «کاریز» را به برزگران بیاموزند. در تاریخ آمده است که کوروش بزرگ پس از فتح سرزمین سوریه در آسیای صغیر به بابل که همچون دژی مستحکم بود، حمله کرد ودیده‏بانان بابلی، سپاه ایران را درحال حفر کانالی دیدند و به آنها ریشخند زدند، تا اینکه سپاه به انحراف آب رودخانه و پایین افتادن سطح آب فرات از رود عبور کردند و وارد بابل شدند. پس از وی، پسرش کمبوجیه به فکر حفر کانال سوئز افتاد، که به دلایل نابسامانی کشور و اوضاع سیاسی، مجبور به ترک سرزمین مصر شد تا اینکه «داریوش» کانال را حفر کرد و دریای سرخ و رود باستانی «نیل» را به هم پیوند داد. و بدین طریق، کشتی‏های جنگی از دریای مدیترانه وارد سرزمین باستانی «مصر» شدند. خشایارشاه؛ پسر داریوش در 480پ.م با سپاهی بزرگ از کشتی‏های جنگی، به یونان یورش برد.

مک‏لوتی (1984م.) اظهار می‏دارد: ایرانیان نخستین مردمانی بودند که با ساختن چرخ آبی، آب رودخانه‏ها را به زمین‏های زراعی، جاری کردند.

غواصی یا «ژرف‏روی» در ایران، سابقه‏ای کهن دارد. خشایارشاه از این روش، برای بیرون کشیدن صندوقچه‏های طلا و جواهرات کشتی‏های غرق شده استفاده می‏کرد.

اپولونیوس فیلسوف یونانی ساکن رود «دز» اشاره دارد که غواصان دریای پارس درحالی که ظرف کوچکی حاوی گیاهی خوشبو و تهیج‏کننده در دست داشتند در اعماق آب‏ها باعث می‏شدند صدف‏های دریایی «لب باز کرده، و با شاخه‏ای میان‏تهی، صدف را بیرون می‏کشیدند. براساس یافته‏ها و مدارک باستانشناختی، کهن‏ترین سند دریانوردی ایرانیان، «مهری» است که در چقامین خوزستان به دست آمده است. تاریخ تمدن این ناحیه به شش هزار سال «پم» می‏رسد. این مهر گلین، یک کشتی را با سرنشینان نشان می‏دهد. در این کشتی، یک سردار سرفراز ایرانی بازگشته از جنگ نشسته و در کنار او اسیران زانو زده دیده می‏شوند. در این اثر گلی، یک گاو نر و یک پرچم هلالی شکل هم، دیده می‏شود. نقش برجسته‏های پاسارگاد، بیانگر توانمندی دریای ایرانیان و فرمانروایی آنان بر هفت دریاست. این قوم با حضور در بنادر و سواحل آفریقا، مانند: زنگبار هندوستان، چین، دریای سیاه، و مدیترانه، فرهنگ و تمدن باستانی تاریخی ایران را در سراسر جهان شناساندند.

ء آرتیمس؛ نخستین زن دریانورد ایرانی است که در حدود 2480سال پیش، فرمان دریاسالاری خویش را از خشایارشاه هخامنشی دریافت کرد. در سال484پ.م زمانی که فرمان بسیج دریایی برای شرکت در جنگ با یونان از سوی خشایارشاه صادر گردید، وی یکی از فرمانروایان سرزمین کاریه بود، که با 5فروند کشتی جنگی خود، به نیروی دریایی ایران ملحق شد. در این نبرد که ایرانیان فاتح این جنگ بودند، 1200کشتی جنگی و 3هزار کشتی حمل‏ونقل را هدایت می‏کردند. «آرتیمس» در نبرد سالامین، از خود رشادت‏ها نشان داد و خشایارشاه نشان دریاسالاری را به وی اهداء کرد.

نبردهای تاریخی که در پهنه اقیانوس‏ها و دریاها صورت گرفته، باعث پدید آمدن دانش باستانشناسی زیر آب شده است.

علم باستانشناسی زیر آب، با این‏که نوپاست، اما توانسته خدماتی شگرف به تاریخ و تمدن بشری نماید. شاید ارزشمندترین حاصل این کار، کشف کتیبه‏ای است که در کانال سوئز از داریوش هخامنشی به دست آمد و بیانگر حاکمیت مطلق نیروی دریایی ایران در روزگار کهن بر دریای پارس است.

در یک پروژه مشترک، باستانشناسان، کانادایی - یونانی، برای کشف بقایای ناوگان جنگی ایرانیان در یک طوفان شدید به سال 492 ق. م در حوالی یونان، کار خود را آغاز کردند،که در حین کاوش، چندین کلاهخود و سرنیزه، نزدیک کوه آتش در شمال شرقی یونان کشف کردند. کاترینا؛ کارشناس یونانی با همکاری دکتر واشمن، هدایت این پروژه را در دست داشتند. هرودوت ، علت غرق شدن کشتی ایرانی را، برخورد با کوه «آتوس» دانسته است. در کشفیات سال 1999 م. در حوالی این کوه، دو کلاهخود متعلق به عصر یونان باستان توسط ماهیگیران از آب بیرون کشیده شد.

هولفدر می‏گوید: باستانشناسی زیر آب و باستانشاسان همواره امید به پیدا کردن یک کشتی جنگی دارند.

یونانی‏ها مدت‏هاست که در پی کشف کشتی‏های عصر هخامنشی می‏گردند، چینی‏ها نیز، به دنبال کشتی‏های گمشده‏ای هستند که براساس شواهد و مدارک تاریخی، در روزگاران دور، برای تجارت کالا به ایران از راه دریا آمده‏اند. و دیگر بازنگشته‏اند.

خلیج فارس که مورخان از جمله: هرودوت، نئارخوس، استرابون، کورسیوس، و جغرافیدانانی چون: مستوفی، ابن حوقل، مسعودی، و حتی ناصر خسرو و ... در نوشته‏های خود از آن، به نام خلیج فارس یا دریای پارسی یاد کرده‏اند، از هزاره هشتم ق.م یکی دیگر از مناطق مورد توجه باستانشناسان، نواحی سیراف در جنوب ایران است. این بندر باستانی در شهر کنگان، یکی از زیباترین و ثروتمندترین بنادر جهان در عصر ساسانی بوده است. براساس نوشته‏های مورخین سیراف، بندری با 300 هزار نفر جمعیت در حاشیه خلیج فارس قرار داشته که شاهد تردد کشتی‏های بزرگ از ژاپن، چین، سوماترا، مالزی، اندونزی، هندوستان وآفریقای شرقی بوده است.

این منطقه در زلزله مهیب سال 976 م. ویران شد.

کاپیتان امپرتون از نیروی دریایی هندوستان، اولین شخصی است که ویرانه‏های سیراف در سال 1853 م. را کشف کرد و سپس دکتر وایت هوس، از سوی انستیتو مطالعات ایرانشناسی انگلیس در سال 1966 م. آن را بررسی و در سال 1974 م. هیاتی مشترک از ایران و انگلیس 9 منطقه (سیراف) را مورد کاوش قرار دادند.

اصطخری در قرن دهم و جغرافیدانان دیگر، از سیراف یاد کرده‏اند. تاریخ، نمونه‏های بسیاری از شهرهای بزرگ را که به زیر آب فرو رفته‏اند به یاد دارد. در هفتم ژوئن 1692 م. در 90 درصد بندر رویال جاماییکا، - یکی از مراکز بزرگ بازرگانی- فرو نشست. یک هیات آمریکایی در سال 1978 م. از سوی دانشگاه ای-اند-ام ،کار کشف آن را شروع کرد. منطقه دریایی دماغه ترافالأَر اسپانیا نیز از این گونه‏اند. یک جنگ در یایی هزاران کشته به جای گذاشت و 449 سرباز انگلیسی و 4408 سرباز اسپانیایی و فرانسوی نابود شدند.

قلعه زایر خفرخان اهرمی در بوشهر، دیگر مناطق جالب توجه حفاری زیر آب است، که در دوران عیلامی، هخامنشی، سلوکی، پارتی و ساسانی از جایگاه مهمی برخوردار بوده است. کشف آثار عیلامی در منطقه «ریشهر»، نفوذ عیلامی‏ها در این منطقه و نیز وجود بنادری از دوران هخامنشی، چون: دیلمون، آویستانه ، هرمزی... بیانگر استفاده از این بنادر طی ادوار تاریخی است.

ارتباط خطوط دریایی ایران، سند، دریای احمر، حفر کانال سوئز، گام‏های مهم عصر هخامنشی در توسعه راههای دریایی روزگاران باستان به حساب می‏آید. در عصر ساسانی، تلاش گسترده‏ای جهت ایجاد بنادر، به منظور توسعه و گسترش مراودات بازرگانی و تجاری صورت گرفت که در کارنامه اردشیر بابکان نیز بدانها اشاره رفته است. هخامنشی‏ها علاوه بر استفاده از آبراهها، حدود 60 سد در ایران احداث کردند، که بیانگر اهمیت ترانزیت دریایی و گسترش صنعت دریانوردی در این عصر است. برازجان از جمله مناطق مهم دیگری است که می‏تواند کانون توجه باستانشناسان دریایی زیر آب قرار گیرد. حفریات این منطقه، بخصوص آثار مکشوفه در «براک سیاه» و برازجان متعلق به عصر هخامنشی است.

کاوش‏های باستانشناسی هیات مشترک ایرانی و لهستانی در تنگه بلاغی، که در فاصله 4 کیلومتری محوطه جهانی پاسارگاد - در خلیج فارس جای گرفته یکی دیگر از آثار این دوره است. این تنگه به عنوان مهمترین راه باستانی ایران عصر هخامنشی شناخته شده است. پیدا شدن خمره شکسته و یک خمره سالم تویی تو ( پایه‏های نوک تیز و دهانه باز) متعلق به عصر پارتی در دومین دوره کاوش‏های باستانی زیرآب در بندر ریگ بوشهراز جمله مناطق قابل‏توجه باستانشناسان است. در این حفاری، علاوه‏بر خمره‏ها، یک لنگر سنگی و کلاهخود فلزی نیز به‏دست آمده است.

ایرانیان از دیرباز علاوه بر گسترش صنعت دریانوردی، بسیاری از ابزارهای آن‏را نیزاختراع کردند. ابزارهایی چون: قطب‏نما، سکان یا سوکان کشتی، ژرفنایاب (عمق‏یاب که به سندباد ناخدای پرآوازه ایرانی نسبت داده شده است)، مسافت‏یاب، رهنامه‏ها- که بدون آن کار دریانوردی با مشکل روبرو بود. پیل الکتریکی، نقشه‏برداری- تراز (تئودولیت)، خشاب (چراغ دریایی)، پزشکی دریایی و نیز ستاره‏شناسی. امروزه کار باستانشناسی در دریا، با استفاده از (ساید-اسکن‏سونا) دستگاه یابنده زیردریایی با کمک امواج صوتی و (ساب- باتوم پروفایلر) نموداربردار زیرزمین در سطح دریا، (مگنومتر) دستگاه یابنده با امواج مغناطیسی و... ممکن است.

یکی از دلایل توجه به دریانوردی استفاده از آن در مراودات بازرگانی و تجاری بود، این امر از دیرباز بشر را متوجه این مهم ساخت که تمدن‏ها برای حیات و دوام، ناگزیر به برقراری رابطه تجاری‏اند. اعراب نواحی جنوب عربستان، مثل: حضر موت-یمن، صنعا و مأرب از روزگاران کهن، از راه دریا با ایران و هند ارتباط بازرگانی داشتند. بررسی آثار زیردریایی به‏منظور کشف قدیمی‏ترین اسناد ادوار گذشته. تاریخ جنگها و علل پیروزی و شکست اقوام و ملل را بر همگان آشکار خواهد کرد. نخستین جنگ ایران و یونان در سال 492ق.م به فرماندهی داماد داریوش شروع شد.

در این جنگ ایرانیان گرفتار توفان شدید شدند و حدود 20هزار تن از سپاه خود را ازدست دادند. در سال 490 ق.م نیز نیروهای دریایی ایران با 600کشتی که اغلب متعلق به فینیقیان بود به‏همراه یکصدهزار سرباز، راه یونان را پیش گرفتند.(1) فرماندهی سپاه ایرانیان را «آرتافرن» و فرماندهی آتنی‏ها را «اریستید» و «همیتوکل» به‏عهده داشتند. ایرانی‏ها در جلگه ماراتن پیاده شدند و علی‏رغم درهم‏کوبیدن سپاه یونان، به‏دلیل شکست در برخی جناحین، مجبور به عقب‏نشینی شدند.

نبرد پلاته در سال 480ق.م بین سپاهان ایران و یونان، از سارد شروع شد. ایرانیان پس از عبور از هلسپونت، تراس و مقدونیه به حوالی تسالی رسیدند. سپاه 01هزار نفری(2) یونانیان در تنگه «ترموبیل» موضع گرفته بودند تا مانع از ورود سپاه ایران شوند. برتری مطلق نیروهای ایران در این جنگ سبب شکست یونانیان و مرگ لئونیداس؛شاه اسپارت گردید.

حتی ناپلئون در یادداشت‏های سال‏های آخر عمر خود در جزیره «سنت هلن» می‏نویسد: درباره جزییات پیروزی پرهیاهوی یونانیان نباید فراموش کرد که اینها گفته‏های یونانیان است. آنان مردمی لاف‏زن و گزافه‏گو بوده‏اند. و هیچ تاریخ ایرانی تاکنون نوشته نشده، که منصفانه قضاوت کنیم.

این گفته، بسیار تأمل‏برانگیز است که احمد حامی در کتاب «سفرهای دروغین اسکندر»، بارها بدان اشاره کرده است. کاوش‏های باستانی زیردریایی، در دریای خزر، شطالعرب- بین‏النهرین (دجله- فرات)، مصب سند، رودخانه oxus، رود آراکس (ارس) دریای اژه، تنگه داردانل (هلس پونت)، رودخانه گرانیک Granikos، زاب کوچک، دیاله، کارون، و... می‏تواند آثار به‏جای مانده از جنگهای تاریخی را بر ما معلوم گرداند.

بی‏شک، رودها و دریاها در شکل‏گیری تمدن‏های باشکوه عصر باستان، نقش انکارناپذیری داشته‏اند. برخی در سیر تحول تمدن‏های باستانی، میانرودان (بین‏النهرین) همان دجله و فرات، قسمت‏های شمالی رود جیحون و سیحون (فرارودان)، رود نیل در مصر باستان، رودخانه زرد، دریای مدیترانه، دریاهای سرخ، اژه، سیاه و «خزر» را به‏عنوان مشکل تمدن‏های قرون و اعصار کهن معرفی می‏نمایند، که در بسترهای مساعد جغرافیایی تکوین‏یافته‏اند. بررسی راههای دریایی که زمینه مبادلات تجاری، و ارتباطات بین اقوام را فراهم ساخته، مشخص کردن اشتراکات قومی- فرهنگی اقوام ساکن سرزمین‏ها و قبایل، نحوه برخورداقوام و فرهنگهای جهانی عصر گذشته را نیز بر ما معلوم می‏دارند دولت مقتدر ایلام که بر پهنه رود کارون شکل گرفت، اولین دولتی است که از هزاره چهارم قبل از میلاد وارد عرصه تجارت بین‏المللی گردید. از زمان شروع این امپراتوری،لیان (بوشهر فعلی) از نواحی مهم- در استان جنوب ساحلی از بندر دیلم تا سیراف، شد.

بابل، مرکز میان رودان، از پایانه‏های مهم ارتباطات هخامنشیان شد. اکباتان (همدان امروزی) واسط میان راههای شرق و غرب و شمال، قلمرو فرهنگی ایران شد. با به‏قدرت رسیدن سلوکیان، اکتشافات جغرافیایی در دریای خزر به‏منظور شناخت ارتباط این دریا با اقیانوس هند، انجام گرفت. سلوکوس چهارم، سفیری را به هند نزد «چندره گوتیا» فرستاد. این سفیر که مورخ و جغرافیدان بود، مگاستن" megasten " نام داشت. و کتاب‏هایی درباره هند به نام «ایندیکا» به رشته تحریر درآورد. در این دوره توسعه شهرسازی در فاصله سوریه و میانرودان، بیش از سایر نواحی انجام گرفت. در کنار خلیج‏فارس چندین بندر و شهر تازه ایجاد شد.

«اشکانیان» با رهایی از فرهنگ «هلنی» توانستند با گسترش جاده ابریشم دادو ستد اقتصادی و پررونقی را به‏وجود آورند. به‏گونه‏ای که، ایران اشکانی در این دوره، مرکز متخصصان بازرگانی و تشکیلات دریانوردی برای حمل و نقل دریایی گردید، به طوری که عوارض راهداری، درآمد هنگفتی را برای آنان، فراهم ساخت.

ساسانیان، وارث ایران اشکانی شدند. کالاهایشان تا آن سوی چین، ژاپن و سراسر اروپا راه یافت. ساسانیان، بر راههای دریایی تسلط یافتند. نیروی دریایی قدرتمند وفعال تجاری آنها در خطوط دریایی، با قدرت امپراتوری «رم» در دریاهای شرق مقابله می‏کرد. آنها نفوذ خود را از چین تا اقیانوس اطلس گسترش دادند. نفوذ کیش مهرپرستی در زمان دیولکسین (307م) در آفریقا، شمال اسپانیا- فرانسه و انگلستان، ناشی از حضور ایران از راه دریا به سرزمین‏های دوردست است. دانشمند ایرانی ابوحاتم اسماعیل اسنفراری خراسانی، (درسده پنجم هجری) برای اولین‏بار در جهان، پدیده‏های جوی و هواشناسی را در کتاب" meteology " گردآوری کرد. ناو خدای بزرگ بن شهریار رامهرمزی؛ دریانورد بزرگ ایرانی در سده چهارم هجری، سفرهای اکتشافی بسیاری را به‏سمت مشرق‏زمین انجام داد، که در کتاب «عجایب‏الهند» شرح مبسوطی از آن، آمده است. دریانورد معاصر او، ابهره کرمانی نیز، در روزگار خود هفت سفر دریایی به سوی چین و شرق دور داشت.

«سلیمان سیرافی» و «مهران وهب سیرافی» از دریانوردان ایرانی سده سوم و چهارم بودند که سفرهایی به چین و هند داشتند.

سهل‏بن آبان؛ دریانورد ایرانی سده ششم هجری، علاوه‏بر هند وشرق دور، به آفریقا نیز سفر کرد.

سلیمان مهری؛ دریانورد سده نهم هجری، یکی دیگر از دریانوردان این عصر به‏شمار می‏آید ایرانیان بی‏گمان نقش اساسی در گسترش صنعت دریانوردی داشتند. علاوه‏بر آن، اختراع ابزار دریایی، ساخت پل و سد و آب‏بندها، سه نوع آسیاب آبی به‏نام «تنوره»، یا آسیاب نورس (آسیاب پره) با محور عمودی، آسیاب چرخی که رومیان از آن به‏نام «ویتروبان» یاد می‏کردند و مخترع آن «مهرداد» نامی بوده است، و آسیاب شناور با پره‏های بزرگ با پاروهای دورانی ازهنر این قوم بزرگ باستان است. ساخت دستگاه پالایش آب چغازنبیل، قدیمی‏ترین دستگاه پالایش آب در جهان است.

1- یونانی‏ها عادت به دروغپردازی در تعداد لشکریان ایران دارند.

2- جالب است شکست خود را مدیون سپاه کم (به‏ظاهر) می‏دانند (بسی گزافه‏گویی می‏نمایند)

منابع:

1- ملک شهمیرزادی، دکتر صادف، ایران در پیش از تاریخ، انتشارات سازمان میراث فرهنگی، ج اول، 1378.

2- معصومی، غلامرضا. تاریخچه علم باستانشناسی، سازمان مطالعه و تدوین کتب علوم انسانی دانشگاهها، (سمت)، تهران، 1383.

3-چایلد، گوردن، درآمدی کوتاه بر باستانشناسی، ترجمه: هایده معیری، چاپ موءسسه مطالعات و تحقیقات فرهنگی، ج اول، 1368.

4- ممتحن دکتر حسینعلی، کلیات تاریخ عمومی، جلد اول، انتشارات دانشگاه شهید بهشتی، 1370.

5- حافظنیا، محمدرضا، خلیج‏فارس و نقش استراتژیک تنگه‏هرمز.

6- مجتهدزاده، پیروز، خلیج‏فارس کشورها و مرزها، انتشارات عطایی، 1379.

7- الکساندر کوندراتوف. اسرار سه اقیانوس، ترجمه: دکتر قریب، نشر آفتاب، چ اول، 1362.

8- فرشاد مهدی، تاریخ مهندسی در ایران، انتشارات بنیاد نیشابور، چ اول، 1362.

9- مظفر شاهدی، گذری بر پیشینه تاریخی نام خلیج‏فارس، موءسسه مطالعات معاصر ایران.

10- نبی‏پور ایرج، بندر سیراف، مجله بندر و دریا، شماره 17، 1367.

11- سپهری جعفر، آب‏شناسی دانش هیدرولوژی در ایران باستان.