

جاده‌ی شاهی

جوناندرینگ

مترجم: مرتضی داوری*

به عقیده‌ی هرودوت، محقق یونانی از اهالی هالیکارناس (قرن پنجم ق.م)، جاده‌ی شاهی، «سارد»، پایتخت لیدیه، را به شوش و پرسپولیس، تختگاه امپراتوری هخامنشی، وصل می‌کرد. هرودوت این جاده را چنین توصیف می‌کند: در همه‌جای آن، ایستگاه‌های سلطنتی با استراحتگاه‌های بسیار خوب وجود دارد و تمام جاده از سرزمینی که قابل سکونت و امن است، عبور می‌کند.

۱. از سراسر لیدیه و فریگیه ۲۰ منزلگاه (چاپارخانه) وجود دارد که بالغ بر ۵۲۰ کیلومتر می‌شود.

۲. بعد از فریگیه، رودخانه‌ی هالیس قرار دارد و دروازه‌ای آن‌جاست. هر شخصی برای این‌که از رودخانه عبور کند، گذرنامه‌ای لازم دارد و پست نگهبانی مستحکمی در آن‌جا تأسیس شده است.

۳. بعد از گذر از آن سوی کاپادوکیه به سرحدات کلیکیه، ۲۸ منزلگاه وجود

دارد که ۵۷۲ کیلومتر می‌شود.

۴. بر سرحدات کلیکیه، شما از میان دو دسته پست نگهبانی و دروازه عبور می‌کنید. پس از گذر از میان آن‌ها، سه منزلگاه است که با سفر کردن در میان کلیکیه بالغ بر ۸۵ کیلومتر می‌شود.

۵. در مرز کلیکیه و ارمنستان یک رودخانه‌ی قابل کشتی‌رانی است که «فرات» نامیده می‌شود. در ارمنستان ۱۵ منزلگاه وجود دارد که ۳۱۰ کیلومتر است و یک پست نگهبانی در آن راه وجود دارد.

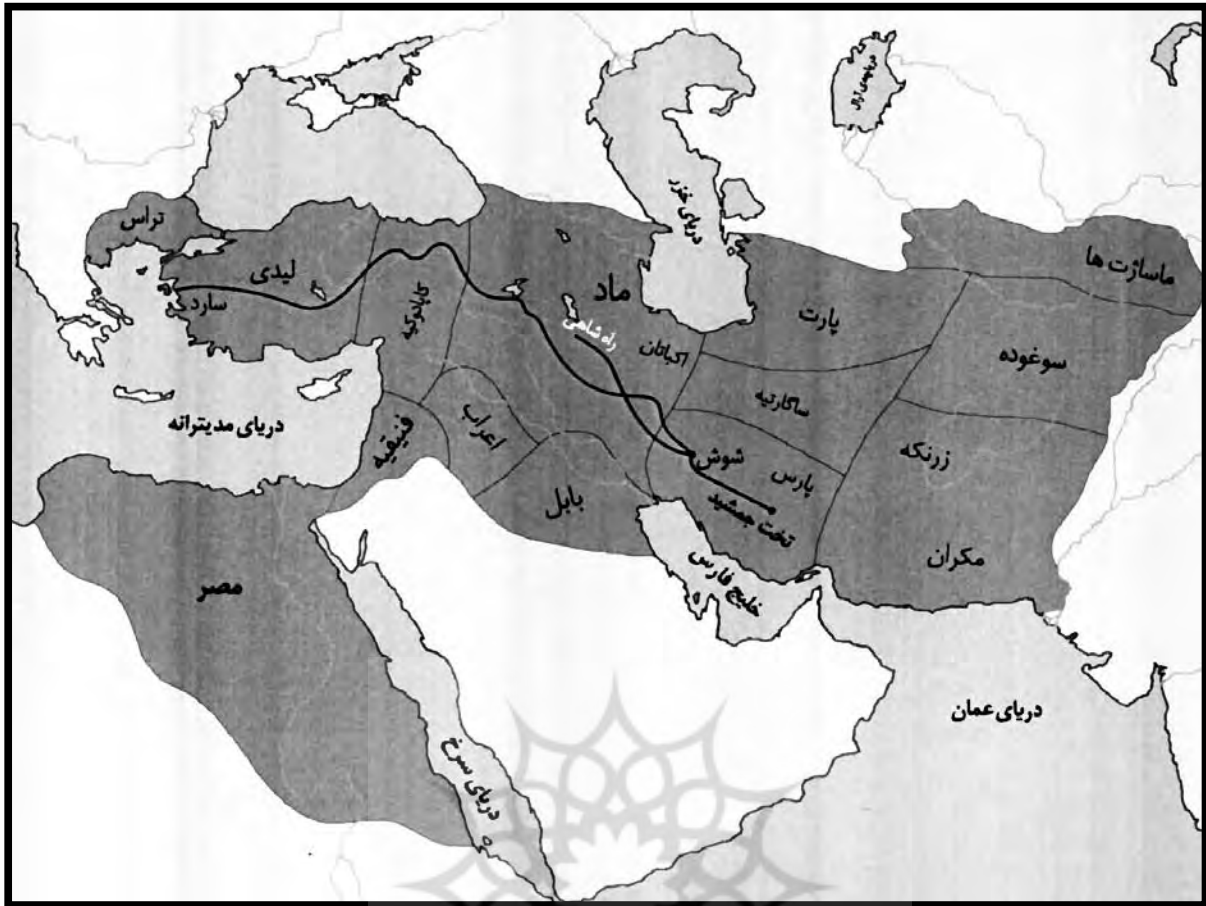
۶. وقتی فردی بعد از ارمنستان به سرزمین ماد وارد می‌شود، ۳۴ منزلگاه وجود دارد که بالغ بر ۷۵۳ کیلومتر

می‌شود. میان این سرزمین، چهار رودخانه جاری است که نمی‌توان از آن‌ها عبور کرد مگر با پل. اولین رودخانه «دجله» است. دومین و سومین رودخانه با یک نام مشابه «زاب» (کوچک و بزرگ) نامیده شده است؛ هر چند آن‌ها شبیه هم نیستند و از همان ناحیه جاری نمی‌شوند (چون اولین رودی که ذکر شد، از سرزمین ارمنستان و دومین رود از سرزمین ماد سرچشمه می‌گیرد). چهارمین رود «گیندز» نامیده می‌شود.

۷. با عبور از آن‌جا به سرزمین سوسیانا به طرف رودخانه‌ی «کواسپس (کرخه)» که هم‌چنین یک نهر قابل کشتی‌رانی است، ۱۱ منزلگاه وجود دارد که ۲۳۴ کیلومتر

هر شخصی برای این‌که از رودخانه عبور کند، گذرنامه‌ای لازم دارد و پست نگهبانی مستحکمی در آن‌جا تأسیس شده است





است. بالای این رودخانه شهر شوش ساخته شده است. تعداد این منزلگاه‌ها (چاپارخانه‌ها) جمعاً ۱۱۱ است.

این استراحتگاه‌ها. چنان‌که شخصی از سارد به شوش حرکت می‌کرد، اگر جاده‌ی شاهی از سارد به محل «ممنون» به درستی پیموده می‌شد، ۲۵۰۰ کیلومتر بود. بنابراین، اگر یک نفر ۳۰ کیلومتر در هر روز سفر می‌کرد، تقریباً ۹۰ روز را در مسافرت می‌گذراند.

این جاده باید خیلی قدیمی باشد. اگرچه ایرانی‌ها این جاده را از کوتاه‌ترین راه را کشیده‌اند (طراحی کرده‌اند)، اما آن‌ها مسیر دیگری را از شوش به بابل در امتداد فرات تا مرکز کلیکیه، طرسوس و از آن‌جا به لیدی انتخاب کردند. این راه نه تنها کوتاه‌تر بود، بلکه مزیت دیگری

نیز داشت: با عبور از امتداد دریا، کالا مبادله می‌شد. به‌هرحال، این جاده در امتداد دجله در سراسر ناحیه‌ی مرکزی پادشاهی باستانی آشور کشیده می‌شد. بنابراین محتمل است که این جاده توسط پادشاهی آشور کشیده و ساخته شده باشد که تختگاه آن‌ها «نینوا» را به شوش وصل

در تخت جمشید لوحه‌های زیادی یافت شده‌اند که به سیستم تعویض اسب در جاده‌ی شاهی اشاره دارند

می‌کرد. شهرهای دیگری مثل «ارییل» و «اپیس» نیز بر سر این راه واقع شده بودند.

مشخص و مسلم است که آشوریان با «کانش» در ترکیه‌ی امروزی در نیمه‌ی اول هزاره‌ی دوم قبل از میلاد تجارت می‌کردند. عقیده بر این است که راه شاهی از آشور به غرب بسیار خوب ساخته شده

بود. این جاده هنوز در ایران وجود دارد. مسافری که از نینوا (که توسط مادها و بابلیان در سال ۶۱۲ ق.م فتح شد) به غرب می‌رفت، از رود دجله نزدیکی شهری که به «آمیدا» در روم باستان مشهور بود (دیار بکر امروزی)، عبور می‌کرد. این شهر پایتخت کشوری بود که «سوفنه»

نامیده می‌شد. به طرف غرب، از فرات نزدیک «ملطیه»، تختگاه دولت کوچکی با همان نام گذر می‌کرد که ممکن است بخشی از ساتراپ‌نشین ایرانی کلیکیه بوده است. احتمال دارد خرابه‌های زندانی که هرودوت اشاره کرده است، نزدیک «اسکیت مالتیا» یافت شده باشد. مرز بین کلیکیه و کاپادوکیه رشته‌کوه

«آنتی تورس» بود. احتمالاً آخرین شهر در کلیکیه و دو مجموعه دروازه و پست نگهداری که توسط هرودوت ذکر شده، در «کمانا» بوده است. کمانا جایی مقدس است که به **مانویا** وقف شده بود. مانویا الهه‌ی جنگ بود که یونانیان آن را با **آرتمیس** یکی می‌دانستند.

این جاده از میان جلگه‌های مرکزی ترکیه‌ی امروزی، کشوری که کاپادوکیه نامیده می‌شد، امتداد می‌یافت. خط سیر درست این جاده نامشخص است، اما محتمل است که در امتداد پایتخت امپراتوری قدیمی هیتی‌ها عبور کرده باشد.

«هالیس»، راه شاهی نزدیک آنکارای امروزی را که ممکن بود پست نگهداری مناسبی باشد، قطع می‌کرد و پس از آن به «گردیوم» (پایتخت پادشاهی دیگری که در تاریخ ایران محو شد، یعنی «فریگیه») می‌رسید؛ گرچه جاده‌ی شاهی از «پسینوس»، معبدی معروف که به الهه‌ی **سی بل** و **دوسیمیوم** وقف شده بود، عبور می‌کرد و به سارد می‌رسید. در تخت جمشید لوحه‌های زیادی

یافت شده‌اند که به سیستم تعویض اسب در جاده‌ی شاهی اشاره دارند. این سیستم «فیرادازی» نامیده می‌شد. از این لوحه‌ها، تقریباً به بخشی از ادامه‌ی جاده‌ی شاهی از شوش تا پرسپولیس - ۲۳ منزلگاه (چاپارخانه) و مسافت ۵۵۲ کیلومتر - و دیگر راه‌های اصلی در امپراتوری هخامنشی پی می‌بریم. برای مثال، بسیار قابل توجه است که این جاده، بابل و اکباتان را به هم وصل می‌کرد، از نزدیک ایس می‌گذشت و تا «ری»، شهر مقدس زرتشتیان، امتداد می‌یافت. این جاده به سوی شرق می‌رفت و بعداً به جاده‌ی «سیلک» معروف شد.

هرودوت، فیرادازی را در عباراتی قابل تمجید شرح می‌دهد: «فردی وجود نداشت که نسبت به این پیک‌ها با سرعت تندتری مسافرت کند. این سیستم توسط ایرانی‌ها به‌طور ماهرانه‌ای ابداع شده بود. آن‌ها می‌گویند، مطابق شمارش روزهایی که دربرگیرنده‌ی کل سفر باشد، تعداد زیادی از اسب‌ها و مردان در فاصله‌های معینی قرار می‌گیرند. هر مرد و اسبی برای یک روز سفر تعیین می‌شد. برف، باران، گرما و تاریکی شب مانع انجام وظیفه‌ی پیک‌ها (وظایفی که باید به سرعت انجام می‌دادند) نمی‌شد. ابتدا یک فرد سوار اسب می‌شد و پیغام را با وسیله‌ای که به دومی و فرد دوم به سومی می‌سپرد، تحویل می‌داد. یعنی پیام به میان آن‌ها می‌رفت و از یکی به دیگری دست‌به‌دست می‌شد؛ مثل مسابقه‌ی مشعل که یونانیان

برای هیفتوس اجرامی کردند. ایرانی‌ها این نوع دویدن اسب‌هایشان را **انگریون** می‌نامیدند.» این سیستم نزد یونانیان بسیار باعظمت بود. گزارشی توسط **دیودوروس** سیسیلی به دست ما رسیده است که طبق آن، بین شوش و تخت جمشید اطلاعات و اخبار مهم‌تر به سرعت ارسال می‌شدند: «هر چند بعضی از ایرانی‌ها در سفر ۳۰ روزه‌ی دوردست بودند، اما همه‌ی آن‌ها در همان روز (یک روز مخصوص) دستورات و فرمان‌هایی را به‌واسطه‌ی تنظیم ماهرانه‌ی پست‌های نگهداری دریافت می‌کردند؛ موضوعی که نباید نادیده گرفته شود.

ایران توسط دره‌های متعدد بریده و جدا می‌شود و پست‌های دیده‌بانی متعددی دارد که بلند و به هم نزدیک‌اند. در این جاها، بومیانی که بلندترین صدا را داشتند، مستقر شده بودند. فاصله‌ی این پست‌ها از یکدیگر به قدری بود که می‌شد صدای آن شخص را شنید. افرادی که دستورات و فرمان‌ها را دریافت می‌کردند، آن را با همان شیوه به شخص بعدی انتقال می‌دادند و سپس به دیگری برمی‌گرداندند تا این که پیغام در سرحد ساتراپ‌نشین تحویل داده می‌شد.» نمی‌توانیم ثابت کنیم که آیا این موضوع واقعیت دارد یا نه. اگر واقعیت دارد، ذوق و استعداد ایرانی‌ها در ایجاد این سیستم، ستودنی است و اگر تخیل محض است، تعریف و تمجیدی زیباست. به نظر می‌رسد که این جاده بدون سیستم فیرادازی حتی در زمان رومی‌ها نیز مورد استفاده قرار می‌گرفت. پلی در منطقه‌ی آمیدا (دیار بکر جدید در ترکیه) نمونه‌ای از این مورد است.

*دبیر تاریخ، اهرم

