

فصل نامه پژوهش های تاریخی (علمی - پژوهشی)
معاونت پژوهش و فناوری دانشگاه اصفهان
سال پنجاه و دوم، دوره جدید، سال هشتم
شماره چهارم (پیاپی ۳۲)، زمستان ۱۳۹۵، صص ۳۷-۵۸
تاریخ وصول: ۱۳۹۴/۱۲/۱۴، تاریخ پذیرش: ۱۳۹۵/۰۴/۰۸

راه های ارتباطی خشکی در دوره هخامنشی

سهم الدین خزائی*

چکیده

با شکل گیری شاهنشاهی هخامنشی (۵۵۹ تا ۳۳۱ ق.م)، مناطق وسیعی با مردمان و آداب و سنن مختلف تحت فرمان ایران قرار گرفتند. اداره این مناطق مختلف نیازمند راه های ارتباطی مجهز و فراوانی بود تا دسترسی به همه قلمرو شاهنشاهی را آسان کند. به دنبال تثبیت اوضاع داخلی و برای دستیابی به این هدف، هخامنشیان راه های پیشین را بازسازی و راه های جدیدی نیز تأسیس کردند. با احداث پل های موقتی و دائمی، رودخانه ها و تنگه ها را نیز آماده عبور و مرور کردند. آن ها برای رفاه حال مسافران، در این راه ها ایستگاه های متعددی بنا کردند که در آن ها غذا، آب، اسب و امکانات دیگری فراهم شده بود تا مسافران خسته را به واسطه این امکانات تسکین دهند. در این راه ها، افراد نظامی نیز حضور داشتند تا امنیت عبور و مرور را فراهم کنند. راه های اصلی که به جاده های شاهی معروف بودند، تمامی پایتخت ها و مراکز مهم شاهنشاهی را به هم وصل می کردند. راه های فرعی بسیاری نیز وجود داشت که ارتباط دیگر مناطق را با مراکز اصلی برقرار می کرد. در این پژوهش سعی شده است تا با استفاده از اطلاعات دست اول و با بهره گیری از روش توصیفی تحلیلی، شبکه راه های دوره هخامنشی ترسیم و بازسازی شده و نحوه تعمیر و نگهداری آن ها بیان شود.

واژه های کلیدی: هخامنشیان، داریوش اول، جاده شاهی، راه ها، پل ها.

*استادیار تاریخ دانشگاه لرستان khazaei.s@lu.ac.ir

مقدمه

با تأسیس شاهنشاهی هخامنشی، قلمرو پهناوری شکل گرفت که تا آن زمان نظیر نداشت. این قلمرو پهناور سرزمین‌ها و مردمان متنوع و فراوانی را شامل می‌شد که بسیار از هم دور بودند؛ ولی تحت حاکمیت هخامنشیان، از وحدت و انسجام سیاسی خاصی برخوردار شده بودند. با استحکام پایه‌های شاهنشاهی هخامنشی، به‌ویژه پس از اصلاحات سیاسی و اداری و اقتصادی داریوش اول (۵۲۱ تا ۵۲۱ ق.م)، شاهنشاهی به ایالت‌های متعددی تقسیم شده و برای هر کدام از این ایالت‌ها، تشکیلات خاصی مقرر شد. در دوره هریک از شاهنشاهان هخامنشی، تعداد این ایالت‌ها به اقتضای مسائل سیاسی متفاوت بود. با توجه به تفاوت‌های فرهنگی و نژادی فراوان، برای حراست از چنین قلمرو گسترده‌ای و حفظ روابط، بدون شک شبکه عظیمی از راه‌های مواصلاتی نیاز بود؛ به‌علاوه اینکه حفظ امنیت این راه‌ها نیز اهمیت ویژه‌ای داشت. در واقع، بدون ایجاد شبکه‌ای از راه‌های ارتباطی مناسب، حفظ چنین قلمرو وسیعی غیرممکن بود. شاید پایه و اساس ایجاد چنین راه‌هایی، در گام نخست اهداف نظامی و سپس، اداری و دولت برای تسهیل تسلط حکومت مرکزی و جریان اداری کارها، از آن‌ها بهره می‌برد؛ اما افزون بر آن، این راه‌ها رونق امور بازرگانی و حمل‌ونقل کالاها و تسهیل در امر مسافرت را نیز باعث می‌شدند. در واقع، امور نظامی و بازرگانی هر دو مستلزم توسعه راه‌ها و گسترش امنیت و حفاظت از جاده‌ها بوده و است؛ بنابراین، ضروری بود که فرمانروایان هخامنشی به فکر ایجاد راه‌های ارتباطی بین مراکز مختلف شاهنشاهی باشند. راه‌های ارتباطی که هخامنشیان ایجاد کردند، تا مدت‌ها پس از آنان، همچنان کارایی داشتند و باعث رونق کار بازرگانی و مسافرت می‌شدند.

پادشاهان هخامنشی در ابتدا از راه‌هایی استفاده می‌کردند که از قبل موجود بود. بعد از مدتی، این راه‌ها را به تدریج توسعه دادند و جاده‌های جدیدی احداث کردند. جاده‌هایی که مرکز ایالت‌ها و شهرهای عمده را به هم متصل می‌کرد. مهم‌ترین و بزرگ‌ترین این جاده‌ها، جاده‌های شاهی بود که معروف‌ترین آن‌ها را هرودت با جزئیات توصیف کرده‌است. افزون بر جاده‌های اصلی، راه‌های فرعی بسیاری نیز وجود داشتند که شهرهای مهم و مراکز ایالات را به قسمت‌های کوچک‌تر و کم‌اهمیت‌تر متصل می‌کردند. در واقع، تمامی بخش‌های شاهنشاهی هخامنشی از طریق جاده‌های شاهی و جاده‌های فرعی با یکدیگر در ارتباط بودند و همین جاده‌ها باعث ازدیاد رفت‌وآمد و روابط تجاری و فرهنگی می‌شدند. بیشتر این راه‌ها سنگفرش نبودند؛ ولی راه‌های همواری بوده که برای عبور اسب یا ارابه یا پیادگان مناسب بودند. در خاور نزدیک به‌طور معمول، سنگفرش کردن راه‌ها فقط برای ورودی‌ها و خیابان‌های مهم پایتخت‌ها بود؛ اما در ایران، جاده‌هایی که پایتخت‌های شاهنشاهی را به یکدیگر متصل می‌کردند، سنگفرش بودند (Graf, 1994: 173).

پیشینه پژوهش

راه‌های خشکی دوره هخامنشی در بیشتر کتاب‌های مرتبط با این دوره تاریخی، به‌صورت جزئی بررسی شده‌است؛ ولی در این ارتباط، کار جامعی انجام نشده‌است. از جمله آثاری که به‌صورت اختصاصی و به‌طور کلی، راه‌های ایران را در دوره باستان بررسی کرده‌اند: اثر پیرنیا و افسر تحت عنوان «راه و رباط» (۱۳۷۰) و اثر کریمی با عنوان «راه‌های باستانی و پایتخت‌های قدیمی ایران» (۱۳۲۹) است. همچنین، مقالاتی را محمدتقی ایمانپور با عنوان «The Communication Roads in Parsa during the »

ساخت «بزرگراه عمومی» را به ممنون (Memnon)، پادشاه افسانه‌ای اتیوپیا و فاتح سرزمین‌های میان شوش و ترویا (تروا) نسبت داده‌اند (Ibid, II. 22.3-4).

البته نویسندگان قدیم بیشتر به راه‌هایی پرداخته‌اند که محل عبور سپاهیان بوده‌است و ضمن توضیح امور جنگی، از وضعیت راه‌ها نیز صحبت کرده‌اند. این منابع کمک می‌کنند تا دریابیم محل عبور جاده‌ها کجا بوده و چه مدت زمان نیاز بوده‌است تا از آن‌ها عبور کنند. از طریق اطلاعات موجود در الواح گلی تخت جمشید و با توجه به اشاره‌هایی که در این الواح به راه‌های مختلف ارتباطی شده‌است، مشخص می‌شود که سراسر قلمرو شاهنشاهی هخامنشی تحت پوشش راه‌های ارتباطی بوده‌است. در میان الواح ایلامی باروی تخت جمشید، به نام مکان‌هایی برمی‌خوریم که نقطه آغاز یا پایان سفر کارگزاران دولتی بوده یا منزلگاه‌هایی بوده که مسافران توشه راه خود را از طریق آن‌ها تأمین می‌کرده‌اند (ارفعی، ۱۳۷۰: ۲۹).

در الواح، به بسیاری از این راه‌ها اشاره شده‌است. از اطلاعات موجود در منابع دست اول و منابع نزدیک به عصر هخامنشیان درباره راه‌های ارتباطی این دوره، می‌توان دریافت که تمامی پایتخت‌های شاهنشاهی هخامنشی از جمله پاسارگاد، تخت جمشید، شوش، بابل و هگمتانه از طریق جاده‌های بزرگ، از چهار طرف با یکدیگر در ارتباط بوده‌اند (بریان، ۱۳۷۹: ۷۵۳/۱). بنابراین شناخت راه‌های دوره هخامنشی، به‌عنوان بزرگ‌ترین شاهنشاهی شناخته‌شده تا آن زمان، بسیار ضروری می‌نماید. این شناخت نه تنها برای بازشناسی بخشی از تاریخ دوره هخامنشی، بلکه به‌عنوان زیربنایی تأسیساتی برای دوره‌های بعد از هخامنشی نیز ضرورت دارد و درخور بررسی است. البته در دوره هخامنشی، هم راه‌های ارتباطی دریایی و هم راه‌های ارتباطی زمینی هر دو فعال بودند که در این مقاله، راه‌های خشکی بررسی می‌شود.

(Achaemenid Perid 2010)، اشتاین و اندرو با عنوان «Old Routes of Western Iran (1940)» و یونگ با عنوان «Gordion on the Royal Road, 1963» نوشته‌اند. این مقاله‌ها راه‌های ایران را در دوره هخامنشی بررسی کرده و هر کدام به بخشی از راه‌ها توجه کرده‌اند. در این مقاله، سعی بر آن است تا افزون بر راه‌های ارتباطی اصلی دوره هخامنشی، راه‌های فرعی و انواع پل‌های رایج و شیوه تعمیر و نگهداری این راه‌ها و امکانات رفاهی موجود در ایستگاه‌های بین‌راهی، به‌طور مفصل بررسی شود.

اهمیت و ضرورت پژوهش

در قلمرو هخامنشیان، راه‌هایی از قبل وجود داشت که حکومت‌های پیشین احداث کرده بودند. از لحاظ وسعت، قلمرو هیچ‌یک از این حکومت‌ها به پهناوری قلمرو هخامنشیان نبود؛ با این حال، در سراسر خاور نزدیک شبکه متقاطع و درهمی از راه‌ها وجود داشت که به‌طور طبیعی، در حوزه شبکه مواصلاتی هخامنشیان قرار گرفتند.

منابع اطلاعاتی درباره راه‌های خشکی دوره هخامنشی، به گزارش‌های مورخان کلاسیک یونانی و رومی محدود می‌شود؛ البته، الواح گلی تخت جمشید نیز در این زمینه اطلاعاتی ارائه می‌کنند. در دوره هخامنشی، این راه‌ها چنان گسترده و زیاد بودند و چنان کارایی چشمگیری داشتند که در یونان، پیدایش افسانه‌های چندی در این ارتباط را موجب شده بودند (Graf, 1994: 168)؛ از جمله اینکه احداث جاده‌های ایران را به سمیرامیس (Samiramis)، پادشاه افسانه‌ای، نسبت داده‌اند که هم بنیان‌گذار شهر بابل بوده‌است و هم جاده بابل به هگمتانه را که از کوه‌های زاگرس می‌گذشت و دیگر جاده‌های سراسر ایران و آسیا را ساخته‌است (Diodor Sicily, II. 14.1)؛ یا اینکه

راه‌های پیش از دوره هخامنشی

با فتوحات دولت نوآشوری از سده نهم تا هفتم ق.م، سیستمی ارتباطی برای تسلط و نظارت بر ایالت‌ها و سرزمین‌های فتح‌شده ایجاد شد (Kinnier-Wilson, 1972: 57-60; Eph la 1986: 101-104). مکاتبات رسمی موجود در بایگانی‌های کاخ‌های آشور در نینوا و نمرود، از وجود سلسله‌ای ایستگاه‌های پستی و بین‌راهی حکایت دارند که در جاده‌ها و محورهای مواصلاتی اصلی وجود داشتند و پایتخت آشور را به مراکز ایالت‌ها مرتبط می‌کردند. در این جاده‌ها، مقام‌های حکومتی مختلف خدمت می‌کردند. نشانه‌هایی از چند جاده سلطنتی مهم آشوری در شرق منطقه زاب پایین تا کوه‌های زاگرس به دورن کردستان ایران و در نواحی غربی سوریه و فلسطین پیدا شده‌است (Oded, 1970: 182-183). به‌احتمال بسیار، همین سیستم جاده‌های رسمی آشوری به منزله ستون فقرات و اساس سیستم ارتباطی شاهنشاهی هخامنشی در غرب عمل می‌کرده‌است (Graf, 1994: 171-172).

جاده‌ها در دوره هخامنشی

شاهنشاهان هخامنشی هر ساله میان پایتخت‌های خود در هگمتانه، شوش، پاسارگاد، تخت‌جمشید، سارد و بابل در رفت‌وآمد بودند و به‌طور معمول، همراه با آن‌ها شمار بسیاری از مقامات و سربازان و ملازمان دربار سلطنتی نیز حرکت می‌کردند. برخی از مورخان کلاسیک، وضع آب‌وهوایی را علت این مسافرت‌ها ذکر کرده‌اند (Xenophon, *Cyropaedia*, VIII. 6.22; Strabon, XVI. 1.16)؛ ولی باید گفت که علت اصلی این مسافرت‌ها، اهداف سیاسی و قدرت‌نمایی شاهانه بوده‌است. این سفرها و بازدیدهای منظم مستلزم آماده‌نگهداشتن و پاکسازی جاده‌ها بود. علاوه‌برآن،

دیدارهای شهربان‌ها و مقام‌های درباری نیز مستلزم ایجاد موقعیت امن و مناسب برای مسافرت در سراسر شاهنشاهی بود (Graf, 1994: 173). همین امر باعث شده بود که همه پایتخت‌های شاهنشاهی هخامنشی با جاده‌ها و امکانات رفاهی مناسب با یکدیگر مرتبط باشند و این جاده‌ها به‌خوبی مراقبت و نگهداری شوند. یکی از راه‌های اصلی دوره هخامنشی، به جاده شاهی معروف شده بود؛ ولی باید گفت که جاده‌های شاهی عنوانی بوده که به همه راه‌های اصلی دوره هخامنشی اطلاق می‌شده‌است (Diodor Sicily, XIX. 19.2; Quintus Qurtius, V.8.5; Briant, 1984: 67). ۱۳۷۹: ۷۵۳/۱.

در ادامه، ابتدا جاده شاهی معروف و سپس، دیگر جاده‌های شاهی دوره هخامنشی را براساس مراکز مهم شهری بررسی کرده و امکانات رفاهی و چگونگی حفظ و حراست از آن‌ها را بیان می‌کنیم.

الف. جاده شاهی

راه معروفی را که از شهر سارد در لیدی تا شهر شوش امتداد داشت، هرودت با نام جاده شاهی معرفی کرده‌است (Herodotus, V.52). براساس گزارش هرودت (Ibid, V. 52-54)، در سراسر مسیر جاده شاهی ساختمان‌های شاهی و کاروانسراهای زیبایی احداث شده بود و در تمام مسیر، جاده از سرزمین‌هایی عبور می‌کرد که سراسر مسکون و به‌طور کامل، امن بودند. در سراسر فریگیه (Phrigie) و لیدی، ۲۰ منزل راه به دنبال هم قرار داشت که جمعاً ۹۴/۵ فرسنگ می‌شد. در آن سوی فریگیه، رود هالیس (قزل‌ایرماق کنونی) بود. برای مراقبت از این رود، قلعه مستحکمی ساخته بودند و برای عبور از آن، باید قبلاً از معابر تنگ کوهستانی که بر این رود مشرف است عبور می‌کردند.

تمام این مسافت به‌طور دقیق ۹۰ روز طول می‌کشید» (Ibid, V. 53).

هرودت ذکر کرده‌است که اگر کسی اطلاعات بیشتری در این باره بخواهد «باید فاصله بین افسوس^۲ (Ephesos) و سارد را بر آن افزود و بنابراین از دریای یونانی تا شوش جمعاً ۱۴۰۴۰ استاد راه است (و همین شهر است که به شهر ممنون معروف است)؛ زیرا از افسوس تا سارد ۵۴۰ استاد فاصله است و از این قرار باید سه روز دیگر به سه ماه راهپیمایی افزود» (Ibid, V. 54).

هرودت در روایت خود، درباره مقدمات شورش یونیه، از فرستاده‌های آریستاگوراس (Aristagoras) ملطیه‌ای به چند دولت‌شهر یونانی گزارش داده و گفته که آریستاگوراس امیدوار بوده‌است تا آن‌ها را با خود متحد کند و به منظور آنکه کلوئمن (Cleomen)، یعنی پادشاه اسپارت را با خود همراه کند، نقشه‌ای از زمین را که در روی لوحه‌ای حکاکی شده بود، در پیش روی داشت (Ibid, V.49). پی‌یر بریان معتقد است که گویا با تکیه بر این سند، هرودت گزارش خود را درباره جزئیات راه شاهی ارائه کرده‌است (بریان، ۱۳۷۹: ۷۵۲/۱).

این جاده یکی از راه‌های قدیمی بود که کاپادوکیه را از طریق ارمنستان و آشور، به دره فرات و دجله متصل می‌کرد (Meyer, 1939: 337, 416). در آغاز شاهنشاهی هخامنشی، به‌احتمال بسیار این جاده متروک و مخروبه بوده‌است (احتشام، ۲۵۳۵: ۱۱۶)؛ با این حال، برخی (گیرشمن، ۱۳۳۶: ۱۱۹) مسیر حرکت کورش به سوی لیدی را از این جاده دانسته‌اند. اما آنچه مسلم است اینکه راه معروف به جاده شاهی را داریوش اول به‌صورتی که هرودت بیان کرده‌است، درآورد و چنان کیفیت مطلوب و امکانات فراوانی برای آن ایجاد کرد. متون سهمیه‌ای تخت‌جمشید اسنادی درباره مسافرت

پس از عبور از این رود، به کاپادوکیه^۲ می‌رسیدند و از آنجا تا طرسوس، در مرز کیلیکیه، ۲۸ منزل یا ۱۰۴ فرسنگ راه باید می‌پیمودند. در سرحد کیلیکیه، باید از دو معبر تنگ کوهستانی و دو قلعه مستحکم عبور می‌کردند. دنباله جاده در این سرزمین و در آن سوی سرحد کیلیکیه، سه منزل و ۱۵/۵ فرسنگ راه بود. در مرز بین کیلیکیه و ارمنستان، رودی مناسب کشتیرانی به نام فرات وجود داشت. طول این راه در ارمنستان ۱۵ منزل بود که در هر یک از آن‌ها، پادگانی وجود داشت و جمعاً ۵۶ فرسنگ می‌شد.

در این منطقه، چهار رود مناسب کشتیرانی جریان داشت که به‌طور حتم، باید از آن‌ها عبور می‌کردند. نخستین آن‌ها رود دجله بود و دومین و سومین آن‌ها درحالی‌که دو رود جداگانه بودند، هر دو یک نام داشتند.^۴ این دو رود از یک محل سرچشمه نمی‌گرفتند، یکی از آن‌ها از ارمنستان جاری می‌شد و دیگری از سرزمین ماتیان‌ها (Matianes). چهارمین این رودها گیندس (دیاله) نام داشت. این همان رودی بود که در گذشته کورش آن را به ۳۶۰ مجرا تقسیم کرد. از ارمنستان تا سرزمین ماتیانی ۱۳۷ فرسنگ و ۳۴ منزل راه بود و وقتی از این سرزمین به کیسیا^۵ می‌رسیدند ۱۱ منزل و ۴۲/۵ فرسنگ راه باقی بود تا به خواآسپ (Khoaspes) (کرخه)، یعنی رودی که مناسب کشتیرانی بود و شهر شوش در ساحل آن بنا شده‌بود، برسند. تعداد این منزل‌ها در کل به ۱۱۱ می‌رسید. چنین است تعداد ایستگاه‌هایی که هرودت از سارد تا شوش توصیف کرده‌است. هرودت افزوده‌است که «اگر طول راه شاهی را به فرسنگ برآورد کنیم و با توجه به اینکه هر فرسنگ برابر با ۳۰ استاد است، از سارد تا مقر شاهی که به کاخ ممنون (Memnon) معروف بود، جمعاً ۱۳۵۰۰ استاد، یعنی ۴۵۰ فرسنگ فاصله، بود و اگر در هر روز ۱۵۰ استاد راهپیمایی می‌کردند، طی

چهار تا پنج فرسنگ بوده‌است. هر ایستگاه نیز به اسب‌های تازه‌نفس، برای بردن پیک شاهی، مجهز بوده‌است.

گزنفون (Cyropaedia, VIII.6.17) بیان کرده که منزلگاه‌هایی وجود داشته‌است که در آن‌ها پیک‌های تندرو می‌توانستند اسب خود را با اسبی تازه‌نفس تعویض کنند. به احتمال، این گفته گزنفون اشاره می‌کند به سیستمی که در متون مسافرتی، پیردزیش (Pirradazi) نامیده شده‌است (Briant, 1991: 70).

کاروان‌ها این جاده را از ابتدا تا انتها، در مدت ۹۳ روز طی می‌کردند؛ درحالی‌که پیک‌های شاهی همان مسیر را در مدت یک هفته می‌پیمودند. علت اینکه پیک‌های شاهی این مسیر را بسیار زودتر از کاروانیان و مسافران عادی می‌پیمودند، این بود که همیشه در شب و در روز در وضع بدجوی یا هوای خوب، همواره سوارهای تازه‌نفس در ایستگاه‌های متعدد آماده حرکت بودند (Herodotus, VIII.98; Xenophon, Cyropaedia, VIII.6.17-18). رساندن نامه‌های شاهی به این صورت بود که وقتی نامه شاهی را به پیکی می‌دادند، او با سرعت می‌تاخت تا به ایستگاه بعدی برسد، در آنجا نامه را به سوار آماده دیگری تحویل می‌داد و به این ترتیب، نامه را ایستگاه به ایستگاه و دست به دست می‌دادند تا به مقصد می‌رسید (پیرنیا، ۱۳۸۱: ۱۳۳۲/۲).

در طول این جاده، در نقاط حساس و سوق‌الجیشیقلعه‌ها و دژهای مستحکمی ساخته بودند که سربازان ایرانی در آن‌ها نگهبانی می‌دادند و از راه‌ها محافظت می‌کردند (احتشام، ۲۵۳۵: ۱۱۶). با این کار، جاده شاهی از امنیت کاملی برخوردار بوده و در پناه این امنیت، کاروان‌های بازرگانی و مسافران همیشه در رفت و آمد بودند. هرودت (V. 52) نیز در این خصوص گفته‌است: «در سراسر مسیر این راه

در طول این جاده ارائه کرده‌اند (Hallock, 1969, nos. 901, 1321, 1404)؛ برای نمونه از سفر شخصی به نام داتیه^۷ (Datiya)، در سال ۴۹۴ ق.م، خبر داریم (Lewis, 1980: 194-195) که از سارد به قصد باریابی به حضور شاهنشاه در تخت جمشید، به صورت پیک تندرو حرکت کرده‌است.

تأسیسات و امکانات رفاهی جاده شاهی

با توجه به گفته‌های هرودت (V.52-54)، طول جاده شاهی از افسوس تا شوش ۱۴ هزار و ۴۰ استاد و برابر با ۴۶۸ فرسنگ بوده‌است که مسافران این راه را در ۹۳ روز طی می‌کرده‌اند. هرودت برای ۴۵۰ فرسنگ ۱۱۱ منزل یا ایستگاه را بیان کرده‌است؛ بنابراین، اگر به طور تقریبی، به ازای هر چهار فرسنگ یک منزل یا ایستگاه بوده‌است، باید در طول مسافت ۴۶۸ فرسنگی جاده شاهی، ۱۱۷ ایستگاه موجود بوده باشد. طول جاده شاهی را افراد مختلف از ۲ هزار و ۴۰۰ تا ۲ هزار و ۷۰۰ کیلومتر ذکر کرده‌اند^۸ (گیرشمن، ۱۳۳۶: ۱۳۶؛ بریان، ۱۳۷۹: ۷۵۵/۱؛ کوک، ۱۳۸۸: ۲۰۰) و تا امروز، مسیر جاده شاهی که هرودت ترسیم کرده، موضوع بحث و گفتگوهای بسیاری بوده‌است^۹ و این مسیر، به ویژه در حوالی کاپادوکیه و کیلیکیه، پدیده‌ای عجیب به نظر می‌رسد (بریان، ۱۳۷۹: ۷۵۵/۱؛ کوک، ۱۳۸۸: ۴۱۹؛ Graf, 1994: 177).

هرودت از خوبی راه و وسایل آسایشی که در مهمانخانه‌ها و ایستگاه‌ها برای مسافران و کاروان‌ها فراهم بوده، تمجید فراوان کرده و نظم و ترتیب آن‌ها را ستوده‌است. وی این‌گونه مکان‌ها را استاثموس (Stathmos) نامیده‌که در زبان فارسی به معنی ایستگاه است. ایستگاه‌های جاده شاهی که هرودت ذکر کرده، چارخانه‌هایی با فاصله‌ای معادل پیمودن راه روزانه یا منزل بوده که طبق معمول و به‌طور، متوسط

(۲بار)، کرمان (۹ یا ۱۰بار)، هند (۷بار)، هرخواستیش و گندهاره (۱۱بار)، اریه (۴بار)، سگارتیه (۲بار)، ماد (۱بار)، بابل (۱ یا ۲بار)، مصر (۱بار) و سارد (۳بار) (بریان، ۱۳۷۹: ۷۵۲/۱ و ۷۵۳). منابع عصر هلنی درباره سرزمین‌هایی که در گذشته زیر سلطه هخامنشیان بوده‌اند، آگاهی‌هایی می‌دهند. با استفاده از گفته‌های مورخان نظامی، می‌توانیم طول زمان جابه‌جایی سپاهیان را محاسبه کنیم؛ به‌طور مثال از بابل تا شوش ۲۲ روز (Diodor Sicily, XIX.55.2)، از شوش تا پارس حدود ۳۰ روز (Ibid, XIX.17.6)، از شوش تا همدان از طریق جاده شاهی که از بابل می‌گذشته، ۴۰ روز (Ibid, XIX.19.2)، از شوش تا همدان از طریق مسیر مستقیم از ارتفاعات لرستان ۹ روز (Ibid, XIX.19.8) و از همدان تا تخت‌جمشید ۲۰ روز (Ibid, XIX.46.6). البته بیشتر منابع، به جاده‌ها فقط از زاویه امکانات ضروری برای رفع حوایج نظامی توجه کرده‌اند و در این بین، اگر هم توجهی به تأثیر اقتصادی و تجاری این جاده‌ها شده، بسیار کم و مختصر است. چنان‌که ذکر شد، تمام پایتخت‌های شاهنشاهی از طریق جاده‌های بزرگ، از هر طرف به یکدیگر متصل بوده‌اند. در ادامه، راه‌های منتهی به هر کدام از پایتخت‌های مهم دوره هخامنشی را ذکر می‌کنیم.

جاده‌های منتهی به پاسارگاد

پاسارگاد در زمان کورش (۵۵۹ تا ۵۳۰ ق.م) و کمبوجیه (۵۳۰ تا ۵۲۱ ق.م) پایتخت شاهنشاهی هخامنشی بود. این شهر در دشت مرغاب پارس و در کنار جاده بزرگ شمالی جنوبی فلات که از هگمتانه به خلیج فارس می‌رفت، قرار داشت. این جاده در دشت مرغاب که به جز قسمت شرقی آن، دیگر قسمت‌ها را کوه‌های نسبتاً بلندی محصور کرده‌است، وارد تنگه پر پیچ و خمی به نام تنگ بولاغی می‌شود که در اینجا،

ساختمان‌های شاهی و کاروانسراهای زیبایی احداث شده‌است. در تمام این خط سیر از سرزمین‌هایی می‌گذریم که سراسر مسکون و کاملاً امن است. درخصوص ساختمان و مصالح ساخت و شکل ظاهری این جاده اطلاع دقیقی در دست نیست؛ اما از آثار برجای‌مانده از جاده‌های شاهی دیگر و از جمله جاده‌ای که شوش را به تخت‌جمشید متصل می‌کرده‌است، می‌توان گفت که به‌احتمال، ساختمان جاده شاهی نیز به همین صورت بوده‌است. قطعه‌ای از جاده‌ای قدیمی به‌صورت سنگفرش، از گوردیون در فریگیه به سوی شرق وجود دارد که در میان مسیر آن، گورستان‌ها و تپه‌های خاکی برجای‌مانده از آن‌ها نشان می‌دهد که قدمت آن‌ها بیشتر از سده ششم ق.م نبوده‌است. این تکه جاده از فریگیه پیچ خورده و گویا به سوی شرق و به سمت آنکارا رفته‌است. این جاده ۶ متر و ۲۵ سانتیمتر عرض دارد که در حاشیه و کناره‌های خود، با لبه جدول سنگ صاف مرزبندی شده‌است و در وسط، حالت برآمدگی و پشته دارد که جاده را به دو قسمت تقسیم می‌کند. آزمون گمانه‌زنی این قطعه جاده نشان می‌دهد که خرده سفال‌های اواخر سده ششم ق.م، درست در زیر سنگفرش قرار دارد و این شاهدی است بر اینکه آن را بخشی از جاده شاهی در زمان هخامنشی بدانیم (کوک، ۱۳۸۸: ۲۰۰ و ۲۰۱؛ Graf, 1994: 177; Young, 1963: 348).

ب. دیگر جاده‌های شاهی

با استفاده از مطالب مندرج در منابع کلاسیک، می‌توان شبکه راه‌های بزرگ هخامنشی را ترسیم کرد؛ همچنین از روی مطالب مندرج در الواح گلی تخت‌جمشید نیز، می‌توان تعدادی از راه‌های ارتباطی مهم این دوره را شناسایی کرد که نام هر کدام چندین بار در الواح ذکر شده‌است؛ از جمله راه باختر

۱۳۶۱: ۶۴۵).

یکی دیگر از این راه‌ها از شوش به سمت مغرب می‌رفت و با گذشتن از میان دشت وسیعی، به بابل منتهی می‌شد (اومستد، ۱۳۸۳: ۲۲۲؛ پیرنیا، ۱۳۷۰: ۵۰). از شوش راهی نیز به هگمتانه، دیگر پایتخت هخامنشیان، می‌رفت. مسیر عبور این جاده از کنار زاگرس مرکزی (لرستان) بود (گیرشمن، ۱۳۳۶: ۱۳۶؛ Meyer, 1939: 2/62)؛ زیرا بنا به نوشته دیودور سیسیلی (XIX.19.2)، جاده مستقیمی که از سرزمین کوسی‌ها عبور می‌کرد، جاده‌ای ناهموار و تنگ و بد بود و به همین علت، جاده شوش به هگمتانه مسیری طولانی‌تر را از طریق دشت بابل در پیش می‌گرفت و قبل از آنکه به بابل برسد، به سمت مشرق منحرف می‌شد تا از آنجا و از طریق بیستون، به فلات ایران بپیوندد (بریان، ۱۳۷۹: ۷۵۳/۱ و ۷۵۴). از اینجا به بعد، این راه همان راهی است که از بابل به هگمتانه می‌آمد و از آنجا به شرق می‌رفت.

راه دیگری از شوش به تخت جمشید و پاسارگاد، دیگر پایتخت‌های هخامنشی، می‌رفت و ادامه این جاده از شوش تا میان‌رودان امتداد داشت (Imanpour, 2010: 88؛ اسدپور، ۱۳۹۳: ۱۳۱). این راه یکی از جاده‌هایی است که اطلاعات خوبی درباره آن داریم. این جاده را از روی الواح گلی تخت جمشید نیز می‌شناسیم. در این الواح، بیش از هر جای دیگر، دو نام تخت جمشید (Par-ā) و شوش (u-šan) را می‌بینیم که آغاز و انجام سفر را نشان می‌دهند و در میان این دو شهر، به جاهایی برمی‌خوریم که مسافران از آنجا توشه خود را دریافت می‌کرده‌اند (ارفعی، ۱۳۷۰: ۲۹).

در این جاده، منزلگاه‌هایی به فاصله یک روز راه وجود داشته‌است که هر یک سهمیه آذوقه داشته‌اند و مطالعات اخیر الواح، جای این ایستگاه‌ها را مشخص کرده‌است (ارفعی، ۱۳۷۰: ۳۲ تا ۴۵). در مسیر این جاده

جاده‌ای که در میان کوه بریده‌اند دیده می‌شود (اومستد، ۱۳۸۳: ۸۳؛ پیرنیا، ۱۳۷۰: ۴۹). این جاده از هگمتانه شروع شده و از طریق اصفهان به سرزمین پارس و از آنجا به بوشهر و در نهایت، به خلیج فارس متصل می‌شده‌است (بریان، ۱۳۷۹: ۷۵۴/۱).

شاهراه دیگری از پاسارگاد شروع می‌شده، پس از عبور از کلخیس (Colchis)، واقع در غرب گرجستان امروزی و ساحل دریای سیاه، به سوریه می‌رسیده‌است و از این محل، شاخه‌ای به طرف مصر می‌رفته و شاخه‌ای به سمت شمال میان‌رودان ادامه می‌یافته‌است؛ به گونه‌ای که ایالت آشور را به مناطق دیگر شاهنشاهی متصل می‌کرده‌است (Strabon, XI.7.3).

جاده‌های منتهی به شوش

شوشاز لحاظ موقعیت استراتژیکی، بهتر از هگمتانه و تخت جمشید بوده و به سرزمین پارس و ماد، هر دو، نزدیک بود. بنابراین از دوره داریوش اول به بعد، شوش به عنوان پایتخت سیاسی و اداری شاهنشاهی انتخاب و از اهمیت فوق‌العاده‌ای برخوردار شد. شوش که از قبل عنوان پایتختی دولت ایلام را نیز یدک می‌کشید، موقعیت خوبی برای پایتخت شدن داشت و راه‌های ارتباطی متعددی این شهر را به نقاط دیگر متصل می‌کرد. تعدادی از این راه‌ها به‌طور مطمئن، بازمانده دوران قبل بودند. جاده شاهی معروف‌ترین راهی بود که از شوش به سارد می‌رفت و توصیف آن به صورت جداگانه، در قسمت قبل آمد. دیولافوا در سفرنامه خود می‌نویسد: «شوش پس از این خرابی (حمله آشوربانیپال) که با منتهای وحشیگری دید، مدت مدیدی سربلند نکرد؛ اما پس از قرن‌ها سوگواری و دیدن حزن و اندوه، دوباره روزهای پرافتخاری را به خود دید و آن وقتی بود که شوش توسط شاهراه بزرگی با سارد مربوط گردید» (دیولافوا،

طولانی‌تر جنوبی و زمستانی استفاده می‌کردند (کوک، ۱۳۸۸: ۲۰۰). گفتنی است که این جاده طولانی‌تر سنگفرش بود و بعضی از قسمت‌های آن، در ناحیه بهبهان شناسایی شده‌است (گیرشمن، ۱۳۳۶: ۱۳۶).

از شوش به سوی مدیترانه نیز، دو مسیر اصلی وجود داشت: یکی از شوش تا اربل و ساحل چپ دجله امتداد داشت و از اربل به بعد، همان مسیر جاده شاهی را طی می‌کرد و از طریق دجله علیا و فرات علیا، ارمنستان، کاپادوکیه، هالیس، فریگیه بزرگ و دره مئاندر به سارد می‌پیوست. راه دوم نیز از شوش تا اربل با راه اول یکی بود؛ ولی از اربل به بعد، مسیر دیگری را به سوی دمشق و مصر طی می‌کرد (بروسیوس، ۱۳۸۷: ۸۲).

وجود این راه در سندی آرامی نیز تأیید شده‌است (Grelot, 1927, no. 67). در میان منازل و مراحل این جاده، شهرهای مشهوری مانند اربل و دمشق و لاهیرو، شهری در غرب دمشق بود که امروزه مکان آن مشخص نیست، قرار داشتند که در چندین متن بابلی مربوط به دوره داریوش دوم (۴۲۴ تا ۴۰۴ ق.م.)، از شهر لاهیرو سخن رفته‌است. در این مسیر، مسافر از مبدأ تپسک (Tappask) در کنار فرات و از طریق حلب می‌توانست به کیلیکیه برسد. از مسیر مذکور اغلب، کسانی استفاده می‌کردند که از مبدأ سواحل کیلیکیه، عازم آسیای صغیر و یونان و بالعکس بودند (بریان، ۱۳۷۹: ۷۵۴/۱ و ۷۵۵).

از توضیحات گزنفون نیز مشخص است که کیلیکیه با یک جاده از طریق دروازه‌های کیلیکیه، کاپادوکیه، فریگیه بزرگ و دره مئاندر به سارد می‌پیوسته‌است. گزنفون براساس مسیر بعدی، مسافت‌ها را برحسب فرسنگ‌ها و منزل‌ها محاسبه کرده‌است (Xenophon, Anabasis, I.2.20-24) و مشخص است که از این مسیر، بسیار پیش‌تر از لشکرکشی کوروش جوان (۴۰۱ ق.م.) استفاده می‌کرده‌اند و این بیانگر اهمیت استراتژیکی کیلیکیه بوده‌است (بریان، ۱۳۷۹: ۷۵۵/۱ و ۷۵۶).

از تخت جمشید تا بستیمه (Besstime)، در نزدیکی شوش، ۲۰ منزل و ایستگاه وجود داشته‌است. مؤلفان دوران هلنی عبور از منطقه فهلیمان، در فاصله میان پرمَدان (Parmadan) و دَشیر (Da er) را نُه منزل ذکر کرده‌اند (بریان، ۱۳۷۹: ۷۵۳/۱ و ۷۵۴). برای رفتن از شوش به تخت جمشید، در ایام تابستان و زمستان، دو راه وجود داشت (برای اطلاع بیشتر از جزئیات این دو جاده رک: اسدپور، ۱۳۹۳: ۱۳۱ و ۱۳۲): یکی راه جنوبی که در کنار رود شش‌پیر در گذرگاه تنگ خاص قرار داشت (ارفعی، ۱۳۷۰: ۴۲؛ Imanpour, 2010: 92; Stein, 1940: 18-27) و به انشان منتهی می‌شد (کوک، ۱۳۸۸: ۲۰۰).

در زمستان، مسافران برای رسیدن به تخت جمشید از این راه که طولانی‌تر بود و از حاشیه خلیج فارس عبور می‌کرد، استفاده می‌کردند (اومستد، ۱۳۸۳: ۲۲۲؛ پیرنیا، ۱۳۷۰: ۵۰ و ۵۱)؛ دیگری راه شمالی بر کناره رود شیرین در گذرگاه تنگ‌کمان بود (ارفعی، ۱۳۷۰: ۴۲؛ Imanpour, 2010: 89). از این راه که از طرف جنوب شرقی شوش و از نواحی کوهستانی می‌گذشت و پس از عبور از روی کوه‌های بلند، به پاسارگاد و تخت جمشید می‌رسید، در تابستان استفاده می‌شد. گویا اسکندر مقدونی برای رسیدن به تخت جمشید، همین مسیر را طی کرده‌است (Arrian, Anabasis, III.18.1-17; Quintus Qurtius, V.3.16-17; 3).

به گفته استرابن (XV.3.3)، این راه سخت و دشوار بود و انبوهی از دره‌های تنگ و باریک و سنگلاخ نیز داشت که عبور از آنجا را سخت‌تر می‌کرد. طبق مندرجات استرابن (XV.3.3)، راهزنانی نیز در این مسیر بودند که برای گذشتن از آن، حتی پادشاهان هخامنشی نیز مجبور به دادن باج به آن‌ها بودند. به نظر می‌رسد در اواخر دوره هخامنشی که مسافرت ایمنی کمتری داشت، برای رسیدن به تخت جمشید، از جاده

عبور می‌کرد؛ سپس به سوی مشرق می‌رفت و از طریق هیرکانی (گرگان) و پارت، وارد بلخ (باختر) شده و در اینجا، به دو شاخه تقسیم می‌شد: یکی جهت شمال شرقی را دنبال می‌کرد و وارد آسیای میانه می‌شد و دیگری، در امتداد جنوب شرقی حرکت می‌کرد و به دره سند، در مرز هند، می‌رسید (بریان، ۱۳۷۹: ۷۵۴/۱؛ پیرنیا، ۱۳۷۰: ۵۰-۵۱؛ Levine, 1973: 3-4; Graf, 1994: 186; Idem, 1974: 100-101).

در کتاب مفقود شده کتزیاس، توصیفی از جاده‌ای وجود داشته‌است که از افسوس تا بلخ و هند کشیده شده بود و در آن، به فاصله‌های مناسب، ایستگاه‌هایی قرار داشته‌است (FGrH 688 F33). ایزیدور خاراکسی به احتمال، در «منزلگاه‌های اشکانی» خود، برخی از این اطلاعات را گنجانده‌است؛ زیرا از ایستگاه‌های مهمی میان زوگما در کنار فرات و سراسر میان‌رودان تا بابل و سپس سراسر فلات ایران، از طریق دروازه‌های کاسپین، یاد کرده‌است (خاراکسی، ۱۳۹۲: ۲۳ تا ۲۹). این جاده به احتمال قوی، همان جاده ابریشم دوران بعدی است (Graf, 1994: 186).

جاده‌ی دیگری نیز میان تخت جمشید و هگمتانه احداث شده بود (بروسیوس، ۱۳۸۷: ۸۲) که در هگمتانه به جاده قبلی می‌پیوست و تا مرز هند ادامه می‌یافت. راه کاروانرو مهمی نیز از بابل و از طریق دروازه زاگرس و بیستون، به هگمتانه می‌آمد و سپس، به همان راه قبلی متصل می‌شد و تا مشرق امتداد می‌یافت (کوک، ۱۳۸۳: ۱۹۹؛ بریان، ۱۳۷۹: ۷۵۴/۱؛ داندامایف، ۱۳۶۶: ۴۷؛ Dandamayev & Lukonin, 1989: 210). این همان راهی است که کنت کورث (V. 8.5) جاده نظامی نامیده‌است (کوک، ۱۳۸۳: ۱۹۹). جاده مهم دیگری که به هگمتانه می‌پیوست و پیش از این ذکر آن رفت (راه‌های منتهی به شوش)، جاده شوش به هگمتانه بود که این دو پایتخت قدیمی را به

راه دیگری وجود داشت که از شوش شروع می‌شد و پس از عبور از خوزستان و فارس، به کرمان می‌رسید. این راه حدود غرب را از طریق جنوب به شرق متصل می‌کرد (واندنبیگ، ۱۳۴۵: ۱۳۵). علاوه بر جاده شاهی و سه جاده اصلی که از شوش به بابل، همدان، پاسارگاد و تخت جمشید می‌رفت و ارتباط این پایتخت‌های مهم را برقرار می‌کرد، راه‌های فرعی متعددی از این راه‌ها جدا می‌شد و بعضی از آن‌ها تا اصفهان و بندر دیلم، در ساحل خلیج فارس (پیرنیا، ۱۳۸۱: ۱۳۳۴/۲) و دیگر جاها امتداد داشتند.

جاده‌های منتهی به هگمتانه

هگمتانه (اکباتان) یا همدان امروزی، پایتخت شاهنشاهی ماد پیش از دوران هخامنشی، در دامنه کوه الوند قرار دارد. کوه الوند قسمتی از سلسله جبالی بوده که به طور تقریبی، عبور نشدنی بوده و تنها از طریق گردنه مرتفع اسدآباد، به جلگه بابل دسترسی داشته‌است. شهر هگمتانه بر جاده‌ای مشرف بود که مغرب را به فلات ایران مرتبط می‌ساخت. از هگمتانه، جاده بزرگی در جهت شمال شرقی به طرف قزوین ادامه می‌یافت و سپس، متوجه مشرق می‌شد و به شهر ری (رگا) می‌رسید. شهر ری در زمان هخامنشیان پایتخت نبود؛ ولی یکی از شهرهای مهم دوره ماد به حساب می‌آمد و از مراکز عمده راه‌ها بود. از ری، جاده دیگری به طرف مغرب می‌رفت. از قزوین راه فرعی دیگری جدا می‌شد و به دریای گرگان می‌رسید. جاده اصلی از قزوین به سوی آذربایجان می‌رفت و وارد دشت‌های پیرامون دریاچه ارومیه می‌شد و از آنجا، از تنگ رواندور می‌گذشت و وارد آشور می‌شد. این قسمت جاده از ماد کوچک (ماد آتروپاتن) عبور می‌کرد. کمی دورتر از سمت مشرق، ری متوجه شمال می‌شد و پس از عبور از دربند خزر، از زیر دماوند

یکی دیگر از جاده‌های مهم دوره هخامنشی، جاده‌ای بود که از تخت جمشید شروع می‌شد و از طریق شوش و بابل، تا مناطق شمالی شاهنشاهی امتداد می‌یافت. این جاده در شمال، به دو بخش تقسیم می‌شد که یکی به سمت کاپادوکیه و دیگری به سمت کیلیکیه و لیدی و پایتخت آن سارد می‌رفت (بروسیوس، ۱۳۸۷: ۸۲). بقایایی از جاده‌های پارس باقی مانده‌است؛ از جمله باریکه‌ای صخره بریده که معروف به سنگ‌بُر یا تنگ بولاغی بوده و به احتمال، باقیمانده جاده میان تخت جمشید تا پاسارگاد است (Stronach, 1978: 166-7). طول و عرض جاده به اندازه‌ای است که یک حیوان بارکش با ظرفیت کامل بار، می‌توانسته‌است از آن عبور کند (کوک، ۱۳۸۳: ۴۱۹). جاده مستقیمی میان تخت جمشید و هندوستان، از طرف جنوب، وجود داشت که استرابن، به نقل از اراتوستن، درباره آن گفته‌است که از مناطق کرمان (کارمانیا) و گدروزیا (بلوچستان) می‌گذشت؛ سپس تا آراخوزیا و از آنجا تا رود سند در هندوستان و راهی نیز تا باختر امتداد می‌یافت و ایالات جنوب‌شرقی شاهنشاهی را به هم مرتبط می‌کرد (Strabon, XV.2.8).

در متون سده‌های نخستین، به فعالیت کارگران در ناحیه شرقی نَرِزَش (Narezza) یا نیریز امروزی، حدود ۱۵۰ کیلومتری جنوب شرقی تخت جمشید اشاره شده‌است (Hallock, 1969, no. 737). اینجا به احتمال بسیار، یکی از ایستگاه‌های بین‌راهی همین جاده بوده‌است. هندیان، آراخوزیایی‌ها، کارمانیایی‌ها و دیگر مردمان شرقی همگی از طریق تخت جمشید به شوش می‌رفتند (Ibid, nos. 679-681, 1298, 1330, 1332, 1348, 1377, 1398-1399, 1436, 1439, 1466, 1540, 1552) و همین ثابت می‌کند که ساکنان شرق شاهنشاهی هخامنشی از طریق همین جاده جنوبی، ابتدا به تخت جمشید می‌آمدند و سپس از آنجا، به شوش

هم مرتبط می‌کرد. این جاده از شوش به سمت شمال می‌آمد و در نیمه راه، به جاده بابل همدان‌هند می‌پیوست و مسیر خود را دنبال می‌کرد.

جاده دیگری که جنبه تجاری داشت و دارای استحکامات و قلعه‌های خوبی نیز بود، از هگمتانه شروع شده و به دریای سیاه منتهی می‌شد و این در حالی بود که شهرهای ساسپیر (Saspire)، در شمال هگمتانه، و ایالت پارس را به دریای سیاه متصل می‌کرد (احتشام، ۲۵۳۵: ۱۱۶).

در همین مسیر که مسیر کاروانی بسیار بااهمیتی بود، راه‌های دیگری نیز وجود داشتند که بخش‌های مختلف را به هم مرتبط می‌کردند. راه‌هایی از ری به آذربایجان، شهر صدروازه، در جنوب غربی دامغان، مازندران و اصفهان کشیده شده بود. از دامغان راهی به استرآباد وجود داشت. از باختر علاوه بر راهی که به سمت هند می‌رفت، راهی نیز به سمت سغد وجود داشت. سغد از طریق راه‌های فرعی، هم با سیحون و ماورای آن و هم با استرآباد در ارتباط بود (پیرنیا، ۱۳۸۱: ۱۳۳۴/۲).

جاده‌های منتهی به تخت جمشید

کار ساخت تخت جمشید که بنا و کاخ‌های بزرگ آن را داریوش اول آغاز کرده بود، تا پایان دوره هخامنشیان ادامه یافت. برخی معتقدند که شاهان هخامنشی از این پایتخت برای جشن‌های رسمی، مانند عید نوروز، استفاده می‌کردند (پیرنیا، ۱۳۷۰: ۵۱) و مقابر خانوادگی آن‌ها در تخت جمشید و حوالی آن، یعنی نقش‌رستم، قرار داشت. بنابراین، باید راه‌های فراوانی به تخت جمشید منتهی می‌شد. از تخت جمشید، راه‌هایی جدا می‌شد و به پَرِی‌تَکَانَ (paritakana) یا فریدن در اصفهان، کرمان، بندر دیلمان و هرمز در کنار خلیج فارس می‌رفت (Imanpour, 2010: 93-94).

امتداد داشت، اژه را از طریق آسیای صغیر به ماورای قفقاز و قسمت شمال غربی آسیا مرتبط می‌کرد. راهی نیز میان نینوا و سارد وجود داشت که این راه از میان رودان، از سرزمین سابق آشور عبور می‌کرد و به آسیای صغیر منتهی می‌شد. یکی دیگر از این جاده‌ها در لیدی شروع می‌شد و سراسر آسیای صغیر را طی کرده و تا بابل ادامه پیدا می‌کرد (داندامایف، ۱۳۶۶: ۴۷؛ Dandamayev & Lukonin, 1989: 210). جاده‌های دیگری از بابل به سوریه و نینوا و شوش و گِرا، در ساحل القطیف امروزی، می‌رفتند و جاده‌هایی نیز بودند که مسافران را از فنیقیه به مصر، کیلیکیه، آسیای صغیر، نینوا، بابل و شوش هدایت می‌کردند (پیرنیا، ۱۳۸۱: ۱۳۳۳/۲ و ۱۳۳۴؛ Graf, 1994: 180-184).

جاده‌های منتهی به مصر و آفریقای شمالی

دروازه سنتی آسیا به مصر، از غزه به ممفیس و در امتداد جاده معروف به راه هوروس بود که جاده سلطنتی فراغنه «پادشاهی جدید» محسوب می‌شد و آن‌ها برای حمله به سوریه و فلسطین، از این جاده استفاده می‌کردند. هخامنشیان این جاده را با توسعه و تکمیل یک راه فرعی ساحلی میان پلوزیوم و العریش آباد مساعد کرده و از این راه، به‌عنوان پُل زمینی باریکی میان دریای مدیترانه و دریاچه سیربونیس (برداویل) استفاده می‌کردند (Ibid: 184). هرودت (VIII.5) از تعدادی شهر بندری نام می‌برد که در امتداد این جاده قرار داشتند و یونانی‌ها و عرب‌ها آن‌ها را ساخته بودند. در دره نیل، مسافرت میان مصر سفلی (مصر شمالی) و مصر علیا (مصر جنوبی) علاوه بر راه آبی (رودخانه‌ای) از طریق راه‌های زمینی نیز انجام می‌گرفت. در دوره هخامنشیان، در شهر الفانتین

می‌رفتند. کراتر (Cratere) یا کراتروس، سردار اسکندر مقدونی، در سال ۳۲۴ ق.م هنگام بازگشت از لشکرکشی هند، این راه را به علت بهتر بودن آن انتخاب کرد (Arrian, Anabasis, VI.17.3). از این جاده، جاده‌ای فرعی به سوی شمال شرقی و به سمت بلخ (باختر) می‌رفت که ادامه همان راهی است که از دروازه‌های کاسپین (خزر) عبور می‌کرد (Strabon, XV.2.8).

میان این جاده و جاده‌ای که از بابل شروع شده و پس از عبور از هگمتانه و ری، به بلخ در شرق ایران ختم می‌شد، جاده‌ای عرضی وجود داشت که آن‌ها را به یکدیگر متصل کرده (پریان، ۱۳۷۹: ۱/۷۵۴) و جاده‌ای ایران را از طریق مکران به دره سند متصل می‌کرد (Dandamayev & Lukonin, 1989: 210). از کرمان نیز پنج راه جدا می‌شد و به تخت جمشید، پاسارگاد، هرمز، پتاله در کنار رود سند و بلخ می‌رفت (پیرنیا، ۱۳۸۱: ۱۳۳۴/۲).

جاده‌های منتهی به بابل و سارد

بابل شهری بود که همانند شوش از دوران پیشین عنوان پایتختی داشت و از لحاظ استراتژیکی، موقعیت بسیار مناسبی داشت و برای قلمرو شاهنشاهی هخامنشی نیز، از مرکزیت خاصی برخوردار بود. سارد نیز همانند بابل، پیش از دوره هخامنشی پایتخت دولت لیدی بود و همین باعث شده بود تا از روابط گسترده‌ای با دیگر دولت‌ها برخوردار باشد. درباره راه‌های ارتباطی بابل و سارد با دیگر بخش‌های شاهنشاهی، در خلال مباحث پیشین بحث شد؛ اما راه‌های دیگری نیز وجود داشتند که از بابل و سارد منشعب می‌شدند و به دیگر مناطق می‌رفتند. یکی از آن‌ها راهی بود که از سارد به سینوپ، در کنار دریای سیاه، می‌رفت. این جاده که از خلیج ایسوس تا سینوپ

امتداد این جاده، به کشورهای غربی می‌آمد (Dandamayev & Lukonin, 1989: 210).

نوشته‌های مربوط به لشکرکشی‌های نظامی نیز، وجود این قبیل راه‌ها را اثبات می‌کنند؛ برای نمونه، ایونیه‌ای‌ها با هدایت و راهنمایی افسوس‌ی‌ها، از طریق یکی از راه‌های فرعی که ملطیه را به سارد متصل می‌کرد، موفق شدند به سارد حمله کنند (Herodotus, V.100). این همان جاده‌ای است که یک قرن بعد نیز تیسافرن (Tisafernes)، ساتراپ لیدی، سپاه آژیلاس (Agsilaus) را در بازگشت از سارد به افسوس، از طریق جاده بزرگی که از گذرگاه کارابل می‌گذشت، در آنجا بازرسی کرد (Briant, 1991: 74-75).

جاده دیگری میان لوکائونیا و ترسوس وجود داشت که وقتی کورش جوان از جاده بزرگ منتهی به دروازه‌های کیلیکیه عبور می‌کرد، اپوناکسا (Eponaxa) از این جاده استفاده کرد و پنج روز زودتر از کورش نیز به ترسوس رسید. البته عبور از این راه بسیار دشوار بوده است (Xenophon, Anabasis, I.2.25).

بعضی از راه‌ها پیش از دوره هخامنشی وجود داشتند. این راه‌ها در دوره هخامنشی تعمیر شدند و به خوبی نگهداری می‌شدند و به وسیله راه‌های ارتباطی دیگر، با مراکز مختلف قلمرو شاهنشاهی هخامنشی در ارتباط بودند. تنوع ممالکی که در الواح از آن‌ها اسمی به میان آمده است، نشان می‌دهد که پایتخت‌های هخامنشی را راه‌های مختلف، به ولایات متصل می‌کردند (بریان، ۱۳۷۹: ۷۵۴/۱). به احتمال، جاده‌های فرعی چندی از کوزیکوس (Cyzicus) و داسکیلین (Dascylium) به سوی جنوب می‌رفتند و به جاده شاهی سارد به شوش می‌پیوستند (Magie, 1950: 2/41). شاخه دیگری نیز از سارد به مرکز ساتراپی کاریا می‌رفت که به احتمال بسیار، ادامه جاده فرعی سارد به افسوس بود (Herodotus, V.52).

اشاره‌های بسیاری به خیابان شاه وجود داشت. علاوه بر این‌ها، از طریق تکه‌های پاپيروس کشف‌شده در یک دفتر ایستگاه پست سلطنتی مربوط به دوره بطلمیوسیان (حدود ۲۵۵ ق.م)، می‌دانیم که یک شبکه جاده‌ای از ممفیس، پایتخت مصر در دوره هخامنشیان، وجود داشته که از کنار رود نیل به سمت پایین می‌رفته و تا سی‌ین (Siyen) ادامه داشته است (Graf, 1994: 185). با توجه به شباهت بسیاری که میان ساختار این شبکه جاده‌ای و ساختار جاده‌ای دوره هخامنشی وجود دارد، تا حدودی مطمئن می‌شویم که این شبکه جاده‌ای بازمانده دوره هخامنشی است که بطلمیوس‌ی‌ها آن را حفظ و نگهداری می‌کردند.

درباره راه‌های دوره هخامنشی، در لیبی و حبشه، اطلاع چندانی نداریم مگر آنچه هرودت (III.17-26, IV.167, 200-205) درباره خط سیر لشکرکشی کمبوجیه به این مناطق ذکر کرده است.

ج. جاده‌های فرعی

غیر از راه‌های اصلی و بزرگ، راه‌های فراوان دیگری وجود داشت که می‌توان آن‌ها را راه‌های فرعی نامید. در واقع، راه‌های فرعی دسترسی‌های محلی را فراهم می‌کردند. از این نوع جاده‌ها در دوره هخامنشی، می‌توان به جاده‌های بسیاری اشاره کرد که در آسیای صغیر وجود داشتند؛ از آن جمله، می‌توان به دو جاده تجاری اشاره کرد که از ترسوس (Tarsus) در آسیای صغیر شروع می‌شدند و یکی از طریق دروازه‌های کیلیکیه به سمت شمال می‌رفت و در نهایت، به دریای سیاه منتهی می‌شد و دیگری، در امتداد سواحل این دریا به سمت غرب می‌رفت. جاده‌ای نیز در سواحل شمالی دریای سیاه قرار داشت و در امتداد دشت‌های روسیه جنوبی، از طریق اورال به سبیری می‌رسید. طلا در

جاده فرعی دیگری را نیز می‌شناسیم. زمانی که بخش بزرگی از سپاه و ملزومات و باروبنه اسکندر راهی تخت‌جمشید شده بودند، وی از طریق جاده‌ای دیگر که مسیر فهلیان تا دروازه‌های پارس را طی می‌کرد، به سوی تخت‌جمشید رفت. در سرزمین هیرکانی (گرگان) نیز اسکندر کوتاه‌ترین راه را انتخاب کرد که مسیری کوهستانی بود و از قلعه‌ها می‌گذشت و باروبنه سپاه را از طریق جاده نظامی فرستاد (بریان، ۱۳۷۹: ۷۵۶/۱). وقتی کورش جوان در ایکونیون (Iconyon) که آخرین شهر فریگیه بود، اقامت داشت، اپی‌یاخا (Epyaxa) را از طریق سریع‌ترین راه کوهستانی، به تارس فرستاد که بخشی از سپاهیان او ناپدید شدند. در این خصوص، دو روایت نقل شده‌است: یکی اینکه این سپاهیان را کیلیکیه‌ای‌ها نابود کردند و دیگر اینکه سربازان راه را گم کردند و نتوانستند مسیر را بیابند (Xenophon, Anabasis, I. 2. 23-26).

در واقع، عبور از این راه‌های فرعی بدون راهنمایان محلی ممکن نبود. باید توجه کرد مسیری که از نظر نظامی عبورنشده‌ی تشخیص داده شده، برای مردم عادی و در وضع و حالت معمولی به‌طور حتم چنین نبوده‌است. نویسندگان یونانی وقتی سرزمینی را بیابانی توصیف کرده‌اند، این تعریف را با توجه به راهپیمایی سپاهی بزرگ که در فواصل کوتاه نیاز به مقدار زیادی آب در منطقه محل عبور داشته‌است، بیان کرده‌اند (بریان، ۱۳۷۹: ۷۵۸/۱)؛ برای نمونه، اسکندر قبل از ورود به زرنگ (سیستان) قصد داشت پیامی بسیار سریع به همدان در ماد بفرستد. برای این منظور، ضرورت داشت که از کویر شوره‌زار و ترس‌آور فلات ایران عبور کنند؛ زیرا مسافت یک ماهه را به ده روز کاهش می‌داد (Quintus Curtius, VII.2.18).

د. پل‌ها

تا پیش از هخامنشیان، سند و مدرکی از پل و پل‌سازی در دست نیست؛ ولی آنچه مسلم است اینکه مردم دنیای کهن برای عبور از رودخانه‌ها و نهرهای بزرگ، فکری کرده و برای گذر از چنین سدهایی چاره‌ای یافته بودند. هرودت (I.75) زمانی که از جنگ کورش و کرزوس، پادشاه لیدی، صحبت کرده عبور از رود هالیس را سخت دانسته‌است، به علت اینکه در آن زمان، از پل‌هایی که در زمان او روی رودخانه بود، خبری نبوده‌است. همین امر ثابت می‌کند که از دوره هخامنشی به بعد، ساختن پل مرسوم شده‌است. حتی کورش زمانی که می‌خواست بابل را فتح کند، برای عبور از رودخانه گیندس (Gyndes)، دیاله امروز، پلی احداث نکرد؛ درحالی‌که آب رودخانه زیاد بود و باعث غرق‌شدن یکی از اسب‌های محبوب وی نیز شد. وی برای عبور، تصمیم گرفت تا رودخانه را به ۳۶۰ شعبه تقسیم کند تا امکان عبور فراهم شود (Herodotus, I. 189-190, 202; V.52). اما همین کورش در نبرد با ماساگت‌ها، بر روی رود آراکس که گویا همان رود ارس امروزی است، پل‌هایی ساخت تا سپاهیان از رود عبور کنند (Herodotus, I. 205).

پل‌های زمان هخامنشی به دو صورت بوده‌اند: یکی پل‌های دائمی و دیگری پل‌های موقتی که فقط برای عبور و در زمان نیاز برپا می‌شدند. بر روی رودخانه‌های بزرگی مانند دجله و فرات، پل‌های دائمی احداث شده بود (Ibid, I. 186). هرودت (V. 52) در شرحی که درباره جاده شاهی سارد به شوش داده از احداث یک پل بر روی رودخانه هالیس یاد کرده که با ساخت یک قلعه و دروازه‌ها از آن محافظت می‌شده‌است. مشخص است که این پل، پلی دائمی بوده‌است که نگهبانان از آن محافظت می‌کرده‌اند (بریان، ۱۳۷۹: ۷۶۲/۱).

احداث شدند (Ibid, VII. 24). پل‌ها به نحوی طراحی و ساخته شده بودند که راه عبور برای رفت و آمد کشتی‌ها به دریای سیاه وجود داشته باشد (کوک، ۱۳۸۸: ۲۰۳). بریان از سندی بابلی یاد کرده‌است که به وجود کارشناسان احداث پل اشاره می‌کند و در متن سند آمده‌است که گروهی پل‌ساز در نزدیکی نیپور اراضی زراعتی دریافت کرده‌اند (بریان، ۱۳۷۹: ۷۶۴/۱ و ۷۶۵).

گزنفون ذکر کرده که کورش جوان در لشکرکشی به بابل، از تمام رودخانه‌ها به همین ترتیب عبور کرده‌است؛ یعنی با قراردادن کشتی‌ها در کنار هم و ایجاد پل‌های موقتی از رودها عبور می‌کردند؛ برای نمونه از رودخانه مئاندر (Meander) با به هم بستن هفت کشتی عبور کردند (Xenophon, Anabasis, I. 2.5). بر روی رودخانه فرات هم گویا پل موقتی وجود داشته‌است؛ زیرا زمانی که کورش جوان و سپاهیان‌ش قصد عبور از آن را داشتند، پیاده به آب زدند و پس از عبور آن‌ها، مردم شهر تاپساک (Thapsac) که در ساحل فرات بودند، گفتند که تا به حال کسی پیاده از این رود نگذشته‌است و همیشه به وسیله پلی که با کشتی می‌ساختند از آن عبور می‌کردند؛ اما این بار قبل از رسیدن کورش جوان، آبروکوماس (Abrocomas) این پل را سوزانده بود (Ibid, I. 4.17-18). بعدها هخامنشیان نیز برای جلوگیری از پیشروی اسکندر، پلی را که بر روی رودخانه فرات بود، آتش زدند (Arrian, Anabasis, III. 7.1-2). با توجه به نحوه بیان گزنفون، می‌توان گفت که این پل نیز پلی دائمی بوده‌است که با کشتی ساخته شده بود. گزنفون همچنین از پلی موقتی بر روی رود دجله یاد کرده‌است که با به هم بستن ۳۷ کشتی ساخته شده بود (Xenophon, Anabasis, II. 4.17, 24).

وی همچنین، از پلی بر روی رودخانه فوسکوس

به دو علت، از چگونگی ساخت پل‌های دائمی اطلاع چندانی در دست نیست: یکی اینکه پل‌ها به مرور زمان از بین رفته‌اند و دیگری اینکه رودها همیشه مسیر خود را تغییر می‌دهند و تأسیسات بناشده در کنار و بر روی رودها ماندگاری چندانی نداشته‌اند. در منابع گاهی، اشاره‌هایی به ویژگی این نوع پل‌ها شده‌است؛ برای نمونه، کنت کورث (V. 405) از نوعی پل در حوالی تخت جمشید یاد کرده‌است که برای ساخت آن، چند تکه الوار را بر روی پایه‌های سنگی قرار داده بودند. به همین علت، تعداد این پل‌ها به مراتب کمتر از پل‌های موقتی و شناور بوده‌است. تعداد کم پل‌های دائمی کاروان‌ها را مجبور می‌کرد تا فقط مسیرهای خاصی را طی کنند که تحت نظارت سازمان اداری هخامنشیان بود. همین باعث می‌شد تا هخامنشیان به راحتی عبور و مرور را در جاده‌های اصلی زیر نظر داشته باشد (بریان، ۱۳۷۹: ۷۸۸/۱).

ساخت پل‌های موقتی بیشتر به این صورت بود که تعدادی کشتی یا قایق را کنار هم می‌گذاشتند و با طناب محکم به هم می‌بستند تا از روی آن عبور کنند و سپس آن را جمع می‌کردند. ساخت این نوع پل کم‌هزینه بود و زمان کمتری هم نیاز داشت تا احداث و برچیده شود. داریوش اول هنگام لشکرکشی به اروپا، در تراکیه بر روی بسفور، پلی از کشتی بست. سازنده این پل ماندروکلس (Mandrocles) از اهالی ساموس بود و بابت این کار از داریوش پادشاه فراوانی دریافت کرد (Herodotus, IV. 87-88). در سال ۴۸۰ ق.م نیز، به دستور خشایارشا (۴۸۶ تا ۴۶۵ ق.م)، در آبیروس (Abydos) دو پل بر روی هلسپونت (داردانل) بسته شد که برای احداث این پل‌ها کارشناسان سرزمین‌های مختلف مشارکت کردند؛ از جمله فنیقی‌ها و مصری‌ها. در بار اول، پل‌ها را طوفان خراب کرد؛ ولی با تلاش دوباره مهندسان، بالاخره کار به نتیجه رسید و پل‌ها

بسیار کم و ناچیز است (بریان، ۱۳۷۹: ۱/۷۶۰ و ۷۶۱). بخش‌هایی از جاده‌های پارس و ماد به طول ۴۳ کیلومتر، واقع در بین نقش‌رستم و مزداها، در نزدیکی شیراز و اصفهان، کشف شده‌است؛ همچنین، بقایای جاده‌های هخامنشی در جنوب پاسارگاد، در گردنه تنگ بولاغی مشرف به رودخانه پلوار، نیز پدیدار شده‌است که جاده‌ای به پهنای ۱ متر و ۷۰ سانتیمتر است و در بعضی از جاها، تا ارتفاع ۱۰ متر در سنگ تراشیده شده‌است. همین نشانگر این است که احداث چنین جاده‌هایی، به نیروی کار فراوانی نیاز داشته و همین باعث شده‌است تا برخی به این باور برسند که در سرزمین پارس، برای این منظور، از کورتش‌ها بهره گرفته و در جاهای دیگر، کشاورزان را به بیگاری می‌گرفته‌اند (Diodor Sicily, XVIII. 32.2; Elien, Animals, XV. 26). چنان‌که از گفته‌های گزنفون برمی‌آید در جریان نبردهای نظامی، برای ساختن جاده‌ها، از ارتش استفاده می‌کرده‌اند. به گفته او، (Xenophon, Cyropaedia, VI. 2) کورش جوان به افرادش گفت:

«به کسانی که مأمور حراست از اسرا و زندانیان‌اند تأکید می‌کنم که هر گروه را به وظیفه‌ای که دارند وادار نمایند و اسباب کار را در اختیار آن‌ها بگذارند: عده‌ای تیردار در تهیه و شکستن چوب انجام وظیفه نمایند و به تیراندازان تیر و کمان و به پیاده‌ها داس بدهند. این عده را به قسمت‌های کوچک تقسیم کنند و در کنار صفوف سپاهیان حرکت دهند تا در صورت لزوم، راه را هموار کنند و اگر چیزی مورد حاجت من باشد آن را فوراً به من برسانند و سعی کنند ارتباط با کلیه صفوف برقرار باشد.»

هروودت (VII. 131) نیز در همین زمینه بیان کرده‌است که خشایارشا در پی‌ری، یک‌سوم از افراد ارتش را مأمور کرد تا برای ساختن جاده، به بریدن

(Fuskos) که بعد از دجله قرار داشته، یاد کرده‌است. این رودخانه به شهر اوپیس (Opis)، در کنار بغداد، وارد می‌شده‌است (Ibid, II. 4.25)؛ اما از دائمی یا موقتی بودن آن حرفی زده‌است. وی قبل از رسیدن به دجله نیز، از دو شاخه آبی یاد کرده‌است که از دجله جدا شده بودند و عبور از یکی از آن‌ها به وسیله پلی بود که با هفت کشتی ساخته شده بود (Ibid, II. 4.13). بعضی از پل‌های موقتی را با استفاده از تنه‌های نخل می‌ساختند (Ibid, II. 3.10)؛ این‌گونه پل‌ها بیشتر برای عبور از نهرها استفاده می‌شدند که آب چندان زیادی نداشتند؛ ولی بدون پل هم نمی‌شد از آن‌ها عبور کرد. به‌طور کلی، باید گفت که بر روی رودهایی که تغییر سطح آب از نقطه‌ای به نقطه دیگر زیاد بوده، احداث پل موقتی به وسیله به‌هم‌بستن کشتی‌ها بسیار ساده‌تر بوده‌است (بریان، ۱۳۷۹: ۱/۷۶۳).

حفاظت از راه‌های ارتباطی

در هر زمان و مکانی، شبکه راه‌ها بدون نگهداری و مراقبت مداوم مدت چندان نمی‌تواند میزبان مسافران خود باشند. هخامنشیان نیز برای اینکه همیشه از جاده‌ها به بهترین نحو استفاده کنند، چه در زمینه امور نظامی و چه در امور بازرگانی و تردد مسافران و پیک‌های شاهی، می‌بایست سازمان اداری گسترده و خبره‌ای برای نگهداری و مراقبت و احداث راه‌ها در نظر می‌گرفتند، تا با مشکل برخورد نکنند. اکثر مورخان به وجود مهندسان زبردست ایرانی که در راه‌سازی و پل‌سازی مهارت داشتند، اعتراف کرده و وجود راه‌های بزرگ را در ایران، نتیجه فعالیت آن‌ها دانسته‌اند.

برخی از الواح تخت‌جمشید، به گروهی کارشناس برای نگهداری جاده‌های احداث‌شده و ایجاد جاده‌های جدید اشاره کرده‌اند؛ ولی اطلاعات ما در این زمینه

در نقاط حساس و سوق‌الجیشی طول این راه نیز، قلاع یا دژهای مستحکمی ساخته بودند که سربازان در آن‌ها نگهبانی می‌دادند و راه‌ها را محافظت می‌کردند.

براساس گواهی متون مسافرتی تخت‌جمشید (Hallock, 1969, nos. 684, 688, 1342, 1357, 1495) و نامه آرشام (Driver, 1957, pp. 44-53)، برای سفر در جاده‌های شاهی و استفاده از امکانات موجود در آن‌ها، مسافران می‌بایست دارای سندی مَهرشده (halmi) بودند که هم به منزله مجوز عبور آن‌ها بود و هم تغذیه راه آن‌ها را فراهم می‌کرد (نحمیا، باب ۲، آیه‌های ۷ تا ۹). با اینکه الواح تخت‌جمشید بیشتر مربوط به داخل سرزمین ایران هستند، پاپیروس‌های آرامی (Driver, 1957, no. 6) و خرده‌سفال‌ها تأیید می‌کنند که در دیگر مناطق شاهنشاهی نیز، سیستم مشابهی به‌عنوان مجوز عبور و نیز تهیه آذوقه و ملزومات برای مسافران رسمی در جاده‌های شاهی وجود داشته‌است (Graf, 1994: 169).

به‌احتمال این اسناد را مقام‌های بلندپایه، مانند شهریان‌های مناطق مبدأ سفر صادر می‌کردند؛ همچنین، آن‌ها مأموریت داشتند تا در برابر اقدامات راهزنان، امنیت راه‌ها را حفظ کنند و به همین علت بود که همراه مسافران دارای مجوز عبور، تعدادی افراد مسلح فرستاده می‌شد (Briant, 1991: 70-73)؛ برای نمونه، وقتی که اردشیر اول (۴۶۵ تا ۴۲۴ ق.م) نحمیا را به اورشلیم فرستاد، او همراه با فرماندهان و سواره‌نظام مسیر را طی کرد (نحمیا، باب ۲، آیه ۹). پیش از او نیز، عزرا چنین سفری را رفته بود و با توصیفی که او از سفر خود کرده‌است، مشخص می‌شود که همیشه بیم حمله به کاروان‌ها وجود داشته‌است؛ به‌ویژه که آن‌ها مقدار فراوانی طلا و جواهرات مربوط به معبد یهوه را همراه خود داشتند. وی ذکر کرده که از شاه خجالت کشیده‌است، درخواست نگهبان کند تا در طول راه، آن‌ها را همراهی کنند (عزرا، باب ۸، آیه‌های ۲۱ و ۲۲ و ۳۱). این مطلب

درختان جنگل پردازند. این گروه افراد را سربازمهندس می‌گفتند. این افراد را در سال ۳۲۲ و ۳۲۱ ق.م، هنگامی که ارابه حامل جنازه اسکندر از بابل عازم سواحل مدیترانه بود، دوباره می‌بینیم که همراه تعدادی کارشناس مامور آماده‌کردن و اصلاح جاده‌ای بودند که قرار بود ارابه عزا از آن عبور کند (Diodor Sicily, XVIII. 38.2). این در حالی بود که سال پیش از آن و در سال ۳۳۳ ق.م، اهالی تراکیه جاده‌ای میان فزلیس (Fazlis) و پرگه (Pergeh) احداث کرده بودند (Arrian, Indica, I. 26.1).

جاده‌های شاهی اغلب، پهن و کالسکه‌رو بودند و گاری به‌راحتی از آن‌ها عبور می‌کرد؛ از جمله این جاده‌ها می‌توان به جاده‌های فریگیه کیلیکیه، شوش تخت‌جمشید، شوش‌اربل و نیز راهی که از هیرکانی عبور می‌کرد، اشاره کرد. البته کالسکه‌روبودن آن‌ها به این معنا نبوده که این راه‌ها سنگفرش بوده‌است، بلکه به‌طور معمول، جاده‌های خاکی کم و بیش پهن و علامت‌گذاری شده بودند؛ برای نمونه، متنی یونانی در فریگیه هلسپونتی به جاده‌ای قدیمی اشاره کرده‌است که کشاورزان در آن به کشت و زرع پرداخته‌اند و گفته که این راه جاده‌ای شاهی بوده‌است (بریان، ۱۳۷۹: ۷۵۰/۱ تا ۷۶۰). هرودت (VII. 115) و گزنفون (Anabasis, I. 5.7-8) نیز به جاده‌هایی اشاره کرده‌اند که در فصول بارشی سال، به سبب وجود گل و لای، تردد در آن‌ها مشکل بوده‌است؛ ولی با این حال، بعضی از جاده‌ها نیز سنگفرش بوده‌اند و آثار به‌جای مانده از آن‌ها نیز، اکنون درخور مشاهده است.

براساس آنچه هرودت (V. 52-53) درباره جاده شاهی گفته‌است، در طول جاده‌های مهم دوره هخامنشی، فواصل را با مقیاس ایرانی فرسنگ مشخص کرده و در هر ۲۵ تا ۳۰ کیلومتر، ایستگاه‌هایی برای استراحت و تأمین آب و غذای مسافران تعبیه کرده بودند.

جاده‌ها را می‌توان محل امنی برای استراحت و حمایت کاروانیان دانست.

درخصوص ساختمان و مصالح ساخت و شکل ظاهری جاده‌ها اطلاع دقیقی در دست نیست؛ اما از آثار برجای مانده از جاده‌ای که در این زمان شوش را به تخت جمشید متصل می‌کرد، می‌توان گفت که به احتمال، ساختمان جاده‌های مهم دیگر نیز به همین صورت بوده است. گیرشمن قسمت‌هایی از قطعات سنگفرش شده این جاده را در ناحیه بهبهان، به دست آورده است (گیرشمن، ۱۳۳۶: ۱۳۶). وی گفته است: «در راهی که شوش را به تخت جمشید متصل می‌کرد آثاری در جین جین نزدیک فهلیان به صورت یک دستگاه ساختمان شاهی، با ستون‌هایی به سبک معمول در شوش، یا در تخت جمشید با پایه‌های ترکیبی دیده می‌شود. در آنجا، در کنار جبال زاگرس، موکب شاهی توقف می‌نمود و به استراحت می‌پرداخت» (گیرشمن، ۱۳۷۱: ۲۲۴). شاید آثار این بنا که گیرشمن آن را ساختمان شاهی نامید، یکی از همان استراحتگاه‌های عهد هخامنشی باشد. نویسنده کتاب «راه‌های باستانی» نیز، در چند جای کتاب خود، به دیدن قسمت‌های سنگفرش شده راه‌های قدیمی اشاره کرده است (کریمی، ۱۳۲۹: ۴۴ و ۵۳).

شاید یکی از علل سنگفرش بودن جاده‌ها این باشد که در سده چهارم ق.م، کفشکی برای چارپایان بارکش، به منظور حمایت سُم آن‌ها در جاده‌های سخت، اختراع شد که این کفشک را با مس یا پوستین یا موی اسب می‌ساختند (گیرشمن، ۱۳۳۶: ۱۷۹) و این در صورتی است که جاده‌ها سخت بوده و باعث آزار و اذیت سُم اسبان می‌شده است.

نکته جالب توجه این است که چه از طریق منابع کلاسیک و چه از روی الواح تخت جمشید، به این نتیجه می‌رسیم که این راه‌ها فقط استفاده نظامی و سیاسی

می‌رساند که مرسوم بوده است تا افراد و محموله‌های خاصی را افراد مسلح نظامی همراهی کنند. با توجه به آنچه ارسطوی مستعار (دروغین) (II. 2.42b) درباره سازمان اداری کوندالوس (Condalus)، یکی از دستیاران منطقه ساتراپی موزول در کاریه، گفته است، شهریان‌ها و دستیاران آن‌ها مسئول حفظ و نگهداری راه‌هایی بوده‌اند که از منطقه حکمرانی ایشان عبور می‌کرده است (بریان، ۱۳۷۹: ۷۶۱/۱).

آن‌ها همچنین موظف بوده‌اند در راه‌ها انبارهای ذخیره آذوقه، از جمله آرد و شراب و جو به مقدار فراوان برای اسب‌ها (Xenophon, Anabasis, III. 4.31) و همچنین مهمات مستقر کنند. زمانی که کمبوجیه می‌خواست مصر را بگیرد، از صحرای سینا گذشت و اگر کمک اعراب منطقه نبود، بعید بود بتواند به موفقیتی دست پیدا کند. همین جریان تهیه آب برای راه‌های بیابانی و سخت باعث شد تا پس از آن، هخامنشیان به فکر ذخیره آب در راه‌ها نیز باشند (Herodotus, III. 6-7). شاید همین نیز باعث شد که هخامنشیان به فکر حفر قنات، در دامنه البرز بیفتند (Polybius, X. 28). با هدف اینکه ذخایر آب دائمی در بخش بزرگی از جاده‌ای که سرزمین ماد را به آسیای مرکزی مرتبط می‌کرد، وجود داشته باشد (بریان، ۱۳۷۹: ۷۸۰/۱). بنابراین راه‌داری و نگهداری از جاده‌های شاهی برعهده شهریان‌ها بود.

تا آنجا که از مسیر راه‌های بزرگ می‌توان تشخیص داد، آن‌ها مسیری را طی می‌کردند که مسکون و آباد بود و همین امر به امنیت بیشتر راه‌ها، به ویژه برای امور تجاری، کمک می‌کرد. مناطقی که بین شهرها و محل‌های خالی از سکنه بود، با ساختن دژهای نظامی و پادگان‌های بین راه این نقیصه را جبران می‌کردند. این ایستگاه‌ها علاوه بر چاپارخانه، دارای انبارهای آذوقه نیز بودند (بریان، ۱۳۷۹: ۷۶۷/۱). بناهای موجود در مسیر

رودها و آبراهه‌ها جاده‌ها را قطع می‌کردند، پُل‌هایی احداث کرده و نگهبانانی نیز برای محافظت از این پل‌ها گمارده بودند، تا مانع از خراب‌شدن آن‌ها شوند. علاوه بر آن، پل‌ها در مکان‌های استراتژیک خاصی بنا شده بودند تا مأموران هخامنشی از طریق این پل‌ها، به راحتی رفت‌وآمد کاروان‌ها را زیر نظر داشته باشند. گفتنی است که تمامی جاده‌های اصلی، به چند پایتخت مهم دوره هخامنشی از جمله شوش، تخت جمشید، هگمتانه، بابل و سارد منتهی می‌شدند. از این پایتخت‌ها، راه‌های فرعی بسیاری منشعب می‌شدند که دیگر شهرها و مناطق کم‌اهمیت را به هم مرتبط می‌کردند. بنابراین، در دوره هخامنشی، سیستم فشرده راه‌ها تمامی نقاط شاهنشاهی را به هم وصل می‌کرد و چون راه‌ها نیز نگهبانی و حراست می‌شدند، امنیت در آن‌ها برقرار بود. همین باعث می‌شد تا مسافران، پیک‌های شاهی، نمایندگان دیگر سرزمین‌ها، سفرای ایرانی، کاروان‌های تجاری و دیگر افراد با آرامش خیال و اطمینان خاطر مسیرهای پیش رو را طی کنند و به مقصد برسند. البته اقدام هخامنشیان در تعمیر، احداث، نگهداری جاده‌ها و برقراری امنیت در آن‌ها، یکی از مهم‌ترین عوامل پیشرفت امور بازرگانی در دوره هخامنشی نیز بوده است.

پی‌نوشت

۱. فرسنگ یا پرسنگ (parasanges) واحد طول در ایران باستان و برابر با ۳۰ استاد یونانی و تقریباً ۵/۴ کیلومتر بوده است (بروسیوس، ۱۳۸۷: ۸۳؛ بریان، ۱۳۷۹: ۷۵۲/۱).
۲. کاپادوکیه از نواحی قدیم آسیای صغیر که در مجاورت پونت و ارمنستان بوده است.
۳. کیلیکیه (Cilicie) از نواحی قدیم آسیای صغیر که در جنوب شرقی این شبه جزیره و در محل ایالت کنونی عدنه، در سرحد ترکیه، بوده است.

داشته‌اند و اسناد نشانگر این امر هستند که گویی تنها مأموران، عاملان و پیک‌های شاه یا خود شاهنشاه و درباریان و دوستانش (Hallock, 1969, nos. 684, 688), سپاهیان، خراجگزاران (Ibid, nos. 1342, 1357, 1495;) سفیران یونانی و همچنین نمایندگان ملل تابعه اعزامی برای مأموریت‌های مختلف، مانند اودج‌هورسن، نحمیا، عزرا و دیگران در این راه‌ها رفت‌وآمد می‌کرده‌اند (Briant, 1991: 81). چنان‌که کنت کورث (V. 8.5) نیز برای این راه‌ها، به جای راه شاهی، از اصطلاح «جاده‌های نظامی» استفاده کرده است. اما به طور کلی، می‌توان به عنوان امری بدیهی پذیرفت که در این راه‌ها، کاروان‌های تجاری حامل کالا نیز حرکت می‌کرده‌اند (Koch, 1982: 134)؛ هرچند در هیچ‌یک از منابع کلاسیک، به حرکت بازرگانان برای تجارت راه دور، در مسیر سارد به شوش و دیگر محورهای مواصلاتی بزرگ اشاره صریحی نشده است. البته تنها اشاره‌هایی در این زمینه به راه‌های دریایی مربوط می‌شود (Xenophon, Anabasis, I. 3.24, I.4.6; Diodor) (Sicily, XV. 39.1-3) که این راه‌های دریایی نیز، از لحاظ نظامی، بسیار مهم محسوب می‌شدند.

نتیجه

با توجه به آنچه ذکر شد، می‌توان به این نتیجه رسید که هخامنشیان برای پیشبرد بهتر امور، چه نظامی و چه تجاری، به تعمیر جاده‌های قدیمی و تأسیس جاده‌های جدید اقدام کرده و سیستم جدیدی را برای محافظت و نگهداری از این جاده‌ها برقرار کردند. آن‌ها در فواصل مشخصی از جاده‌ها، ایستگاه‌های رفاهی و نگهبانی ترتیب می‌دادند که در آن‌ها، مسافران و کاروان‌ها تجدید قوا می‌کردند و علاوه بر رفع حوایج خود، از امنیت راه‌ها نیز مطمئن می‌شدند. همچنین در مسیرهایی که

۴. این دو رود زاب علیا و زاب سفلی نام دارند (کوک، ۱۳۸۸: ۲۰۰).
۵. ایلام و خوزستان کنونی (کوک، ۱۳۸۸: ۲۰۰).
۶. افسوس از مهاجرنشین‌های یونانی ساحل دریای مدیترانه و در آسیای صغیر، در نزدیکی از میر کنونی و یکی از شهرهای دوازده‌گانه اتحاد ایونی در ساحل آسیای صغیر بوده‌است که امروزه فقط ویرانه‌های آن در محل باقی است (پیرنیا، ۱۳۸۱: ۱۳۳۲/۲).
۷. داتیبه به احتمال همان داتیس مادی است که در جنگ مارتن در سال ۴۹۰ ق.م، فرماندهی نیروهای ایرانی را برعهده داشت (Graf, 1994: 175-177).
۸. گیرشمن طول جاده شاهی را ۲ هزار و ۶۸۳ کیلومتر (گیرشمن، ۱۳۳۶: ۱۳۶)، بریان ۲ هزار و ۵۰۰ کیلومتر (بریان، ۱۳۷۹: ۷۵۵/۱) و کوک ۲ هزار و ۵۷۵ کیلومتر (کوک، ۱۳۸۸: ۲۰۰) ذکر کرده‌است.
۹. برای بحث‌های مشاجره‌انگیز درباره این جاده در قسمت آناتولی نک به: (Magie, 1950: 2/786-789) و در قسمت ارمنستان نک به: (Dillemann, 1962: 147-162؛ همچنین نک به: Briant, 1973: 49-53; Wiesehöfer, 1982: 7-9; Graf, 1994: 177-180).
۱۰. برای اطلاع بیشتر از منزلگاه‌ها و تعداد و همچنین محل جغرافیایی آن‌ها نک: (ارفعی، ۱۳۷۰: ۳۲ تا ۴۵).
- کتابنامه**
- الف. کتاب‌های فارسی**
- . احتشام، مرتضی، (۲۵۳۵)، ایران در زمان هخامنشیان، تهران: شرکت سهامی کتابهای جیبی.
- . اومستد، آلبرت تن آیک، (۱۳۸۳)، تاریخ شاهنشاهی هخامنشی، ترجمه محمد مقدم، چ ۳، تهران: علمی و فرهنگی.
- . بروسیوس، ماریا، (۱۳۸۷)، تمدن درخشان ایرانیان، ترجمه محمود طلوعی، تهران: دانشگاه تهران.
- . بریان، پی‌یر، (۱۳۷۹)، تاریخ امپراتوری هخامنشیان از کورش تا اسکندر، ترجمه مهدی سمسار، چ ۲، چ ۳، تهران: زریاب.
- . پیرنیا (مشیرالدوله)، حسن، (۱۳۸۱)، ایران باستان، چ ۱ و ۲، چ ۸، تهران: دنیای کتاب.
- . پیرنیا، محمدکریم و کرامت‌الله افسر، (۱۳۷۰)، راه و رباط، چ ۲، تهران: سازمان میراث فرهنگی کشور و آرمین.
- . خاراکسی، ایزیدور، (۱۳۹۲)، منزلگاه‌های اشکانی، ترجمه علی‌اصغر میرزایی، تهران: ماهی.
- . داندمایف، محمدع، (۱۳۶۶)، تاریخ سیاسی و اقتصادی هخامنشیان، ترجمه میرکمال نبی‌پور، چ ۲، تهران: گستره.
- . دیولافوا، ژان، (۱۳۶۱)، سفرنامه دیولافوا، ترجمه علی محمد فره‌وشی، چ ۲، تهران: کتابفروشی خیام.
- . کتاب مقدس عهد عتیق، (۱۹۵۴)، دارالسلطنه لندن: بریتیش و فورن بیبل سوسائتی.
- . کتاب‌هایی از عهد عتیق (کتاب‌های قانونی ثانی) براساس کتاب مقدس اورشلیم (۱۳۸۲)، ترجمه پرویز سیار، تهران: نی.
- . کریمی، بهمن، (۱۳۲۹)، راه‌های باستانی و پایتخت‌های قدیمی ایران، بی‌جا: بی‌نا.
- . کوک، جان مانوئل، (۱۳۸۸)، شاهنشاهی هخامنشی، ترجمه مرتضی ثاقب‌فر، چ ۴، تهران: ققنوس.
- . گیرشمن، رومن، (۱۳۳۶)، ایران از آغاز تا اسلام، ترجمه محمد معین، تهران: بنگاه ترجمه و نشر کتاب.
- . -----، (۱۳۷۱)، هنر ایران در دوران ماد و

- contribution à la géographie historique de la région, Librairie orientaliste P. Geuthner, Paris.
- . Diodorus of Sicily, (1968), *The Library of History*, vol. 1-2, translation By C. H. Oldfather, The Loeb Classical Library, Cambridge (Mass.) & London.
- . Driver, G. R, (1957), *Aramaic Documents of the Fifth Century B.C.*, Oxford.
- . Eph ۱۹ (1986), *On Warfare and Military Control in the Ancient Near Eastern Empires: A Research Outline*, in: Tadmor, H. & Weinfeld, M. (eds.), *History, Historiography and Interpretation*, Jerusalem, pp. 88-106.
- . Graf, David F, (1994), *The Persian Royal Road System* in: H. Sancisi-Weerdenburg, A. Kuhrt & M.C. Root (eds.), *Achaemenid History VIII: Continuity and Change*, Nederland Instituut voor Het Nabije Oosten, Leiden, pp. 167-189.
- . Grelot, P, (1927), *Documents araméens d'Égypte*, (Littératures Anciennes du Proche-Orient), Paris.
- . Hallock, R. T, (1969), *Persepolis Fortification Tablets*, Oriental Institute Publications 92, Chicago.
- . Herodotus, (1957), *The Persian Wars*, translated by A. D. Godley, The Loeb Classical Library, Cambridge (Mass.) & London.
- . Imanpour, Mohammad-Taghi, (2010), *The Communication Roads in Persa during the Achaemenid Period*, in: Maria Macuch, Dieter Weber and Desmond Durkin-Meisterernst (eds.), *Sonderdruck aus Ancient and Middle Iranian Studies, Proceedings of the 6th European Conference of Iranian Studies, held in Viena, 18-22 September 2007*, Harrassowitz Verlag, Wiesbaden, pp. 87-98.
- . Kinnier-Wilson, J. V, (1972), *The Nimrud Wine Lists*, London.
- . Koch, H. (1982), *Hofschatzwarte und Schatz.use in der Persis*, *Zeitschrift für Assyriologie* 71, pp. 232-247.
- . Levine, L. D, (1973), *Geographical Studies in the Neo-Assyrian Zagros, I*, *Iran* 11, pp. 1-27.
- هخامنشی، ترجمه دکتر عیسی بهنام، تهران: علمی و فرهنگی.
- . وان‌دینبرگ، لوئی، (۱۳۴۵)، *باستان‌شناسی ایران باستان*، ترجمه دکتر عیسی بهنام، تهران: دانشگاه تهران.
- ب. مقاله**
- . ارفعی، عبدالمجید، (۱۳۷۰)، «شاهراه تخت جمشید- شوش، برداشتی از گل‌نشته‌های باروی تخت جمشید»، در: *قافله‌سالار سخن خانلری*، تهران: البرز.
- . اسدپور، حمید و عارف اسحاقی، (۱۳۹۳)، «اهمیت جغرافیای ممسنی و نقش تمدنی آن در کرانه‌های خلیج فارس»، *تاریخ فرهنگ و تمدن اسلامی*، س ۴، ش ۱۷، ص ۱۱۵ تا ۱۴۴.
- ج. کتاب‌های لاتین**
- . Arrian, (1966), *Anabasis of Alexander*, translated by E. Iliff Robson, The Loeb Classical Library, Cambridge (Mass.) & London.
- . -----, (1966), *Indica*, translated by E. Illif Robson, The Loeb Classical Library, London.
- . Briant, Pierre, (1984), *L'Asie centrale et les royaumes proche-orientaux du premier millénaire, (c. VIIIe-IVe siècles av. n. ère)*, Paris.
- . -----, (1991), *De Sardes à Suse*, in: H. Sancisi-Weerdenburg & A. Kuhrt (eds.), *Achaemenid History VI: Asia minor and Egypt; old cultures in a new Empire*, Nederland Instituut voor Het Nabije Oosten, Leiden, pp. 67-82.
- . Dandamayev, M. A. & Lukonin, V. G, (1989), *The Culture and Social Institutions of Ancient Iran*, Cambridge University Press.
- . Dillemann, Louis, (1962), *Institut français d'archéologie de Beyrouth, Haute Mésopotamie orientale et pays adjacents:*

.----- , (1974), Geographical Studies in the Neo-Assyrian Zagros, II Iran 12, pp. 99-124.

.Lewis, D. M, (1980), Dās the Mede , Journal of Hellenic Studies 100, pp. 194-195.

Magie, David, (1950), Roman rule in Asia Minor to the end of the third century after Christ, vol. 2, Princeton University Press.

.Meyer, Eduard, (1939), Geschichte des Altertums





پروہشگاہ علوم انسانی و مطالعات فرہنگی
پرتال جامع علوم انسانی

(7 vol), vol. III, 2th edition, Stuttgart.

.Oded, B, (1970), Observations on Methods of Assyrian Rule in Transjordan after the Palestinian Campaign of Tiglath-Pileser III , Journal of Near Eastern Society 29, pp. 177-186.

.Polybius, (1979), The Rise of the Roman Empire, Translated by Frank W. Walbank, Ian Scott-Kilvert, Penguin Classics.

.Quintus Qurtius Rufus (1976), History of Alexander the Great of Macedon, translated by: J. C. Rolfe, The Loeb Classical Library, Cambridge (Mass.) & London.

.Stein, Aurel and Fred Henry Andrews (1940), Old Routes of Western Iran, Milan.

.Strabon, (1966), The Geography of Strabo, translated by H. L. Jones, The Loeb Classical Library, Cambridge (Mass.) & London.

.Stronach, David, (1978), Pasargadae: a report on the excavations conducted by the British Institute of Persian Studies from 1961 to 1963, Clarendon Press, Oxford.

.Wiesehöfer, Josef, (1982), Beobachtungen zum Handel des Achmenidenreiches , Münstersche Beiträge zur Antiken Handelsgeschichte 1, pp. 5-15.

.Xenophon, (1922), Anabasis, Translated by Carleton L. Brownson, The Loeb Classical Library, Cambridge (Mass.) & London.

.-----, (1914), Cyropaedia: The Education of Cyrus, Edited by Miller Walter, London and Cambridge, MA: William Heinemann Ltd and Harvard University Press.

.Young, R. S, (1963), Gordin on the Royal Road , Proceedings of the American Philosophical Society 107, pp. 348-364.