



توانمندی اقتصادی امپراطوری هخامنشی با تکیه بر شبکه‌های ارتباطی و انعکاس آن بر سنگ برجسته‌های تخت جمشید

اسکندر ممبینی^۱، شکوه‌السادات اعرابی هاشمی^۲، احمد کامرانی فر^۳

^۱ گروه تاریخ، واحد نجف‌آباد، دانشگاه آزاد اسلامی، نجف‌آباد، ایران. mombeini.eskandar@yahoo.com
^۲ (نویسنده مسئول) گروه تاریخ، واحد نجف‌آباد، دانشگاه آزاد اسلامی، نجف‌آباد، ایران. shokoohsadathashemi@yahoo.com
^۳ گروه تاریخ، واحد نجف‌آباد، دانشگاه آزاد اسلامی، نجف‌آباد، ایران. ahmadkamranifar@gmail.com

چکیده

شاهنشاهی هخامنشی یکی از وسیع‌ترین امپراتوری‌ها در طول تاریخ ایران باستان بوده است؛ این امپراطوری از یک طرف از جانب شرق به رود سند و از جانب غرب و جنوب غربی تا دریای مدیترانه و رود نیل در شمال آفریقا و از شمال به دریاچه آرال و از جنوب تا سواحل جنوبی دریای عمان و خلیج فارس امتداد داشت. این وسعت سرزمین و گوناگونی فرهنگ و جمعیت، ضرورت داشت شبکه ارتباطی منظم و ایمن را ایجاد می‌کرد. شاهان هخامنشی اقدامات زیادی را جهت توسعه راه‌های ارتباطی انجام دادند. بهترین شاهد برای اثبات این موضوع، شواهد باستان‌شناختی به‌جا مانده از آنان در طول این مسیرها است. وجود شواهدی نظیر بقایای جاده‌ها، ترعه‌ها، پل‌ها، بندها، قلعه‌ها، چاپارخانه‌ها، آتشکده‌ها و...، گواه بر وجود جاده‌هایی پر رفت و آمد در این عصر است. از سوی دیگر ساخت تخت جمشید با بزرگ‌ترین سنگ برجسته‌ها، در نوع خود نمودی از پویایی اقتصادی این دوره است. در این پژوهش سعی بر آن شده است تا با کمک متون، نقشه‌ها و تصاویر به‌جا مانده، و نیز با بهره‌گیری از روش توصیفی و تحلیلی، جایگاه مهم شبکه ارتباطی و نقش آن در توسعه بازرگانی و تجارت را در دوره هخامنشی بررسی شود. یافته‌های پژوهش حاکی از این است که راه‌های ارتباطی امپراطوری هخامنشی، خصوصاً جاده شاهی با عنوان شریان‌های حیاتی این سرزمین، تمامی پایتخت‌ها و مراکز مهم شاهنشاهی را به هم وصل کرده است و حیات سیاسی، اقتصادی و نظامی این مراکز در گرو امنیت این راه‌ها بوده است. بخشی از این امنیت اقتصادی را می‌توان در سنگ برجسته‌های تخت جمشید مشاهده کرد.

اهداف پژوهش:

۱. بررسی جایگاه شبکه ارتباطی و نقش آن در توسعه بازرگانی و تجارت در دوره هخامنشی.
۲. بررسی توانمندی اقتصادی امپراطوری هخامنشی.

سؤالات پژوهش:

۱. توانمندی اقتصادی امپراطوری هخامنشی چه نقشی در ساخت تخت جمشید داشته است؟
۲. شبکه ارتباطی چه نقشی در توسعه بازرگانی و تجارت در دوره هخامنشی داشته است؟

اطلاعات مقاله

مقاله پژوهشی

شماره ۴۸

دوره ۱۹

صفحه ۶۵۲ الی ۶۷۰

تاریخ ارسال مقاله: ۱۳۹۹/۰۷/۲۹

تاریخ داوری: ۱۳۹۹/۱۰/۰۵

تاریخ صدور پذیرش: ۱۳۹۹/۱۲/۱۰

تاریخ انتشار: ۱۴۰۱/۱۲/۰۱

کلمات کلیدی

امپراطوری هخامنشی، ساتراپ، چاپارخانه، شبکه ارتباطی، تخت جمشید.

ارجاع به این مقاله

ممبینی، اسکندر، اعرابی هاشمی، شکوه السادات، کامرانی فر، احمد. (۱۴۰۱). توانمندی اقتصادی امپراطوری هخامنشی با تکیه بر شبکه‌های ارتباطی و انعکاس آن بر سنگ برجسته‌های تخت جمشید. مطالعات هنر اسلامی، ۱۹(۴۸)، ۶۷۰-۶۵۲.



[dori.net/dor/20.1001.1.1735708.1401.19.48.7.7](https://doi.org/10.22034/IAS.1735708.1401.19.48.7.7)



dx.doi.org/10.22034/IAS.2021.262819.1476

مقدمه

امپراطوری هخامنشی (۵۵۰ ق.م-۳۳۱ پ.م) یکی از بزرگ‌ترین حکومت‌ها در ایران دوره باستان است. بررسی‌ها حاکی از موفقیت این حکومت در ابعاد اقتصادی، سیاسی و فرهنگی است. هر جامعه دارای یک رشته علایق مادی و دلبستگی‌های معنوی است. علایق مادی پایه و نهاد زندگی و نیروی بدنی و رفاه اجتماعی را فراهم می‌کند و توانایی فکری و انگیزندگی و گیرندگی به وجود می‌آورد (بختورتاش، ۱۳۴۴: ۱۸۸). تاریخ جهان نشان نمی‌دهد که ایجاد آرامش و رفاه از طریق قهر و غلبه با نیروهای نظامی و یا بسیج کلیه عوامل سیاسی چهره قبول یافته باشد، مگر آنکه همراه با راه‌حل‌های سیاسی، راه‌حل‌های اقتصادی خوب و کارآمد نیز جستجو شود. هنگامی که چگونگی اقتصادی مورد توجه قرار گرفت، سرعت و سهولت در رسیدن به جنبه‌های سیاسی نیز فراهم شده است؛ زیرا جداکردن تأثیر اقتصاد و سیاست از یکدیگر و برتری یکی بر دیگری کاری است بس مشکل (حاتمی، ۱۳۸۹: ۴۴). نه تنها امروز، بلکه در گذشته قدرت اقتصادی در سیاست دولت‌ها مؤثر بوده است، بلکه در سرنوشت قدرت نظامی تأثیر بی‌چون و چرا و بسیار ارزنده‌ای هم داشته است. ظرفیت اقتصادی یک کشور که بستگی به عوامل انسانی، جغرافیایی، شبکه راه‌ها، صنایع و بازرگانی دارد، گنجایش جنگی و کارایی و میزان آمادگی رزمی ارتش‌ها را افزایش یا کاهش می‌دهد (گزنفون، ۱۳۴۲: ۱۳۸).

آمادگی کامل برای دفاع، افزون بر آموزش و پرورش و انگیزه‌های معنوی، از جهت مادی مستلزم پیش‌بینی‌های نظامی، تهیه و تدارک افزار و ادوات، نگهداری ارتش، آمادگی صنعتی، گسترش راه‌ها، وجود امنیت، کوشش در عمران سرزمین و بالا بردن درآمد و رفاه اجتماعی است (خزائی، ۱۳۹۵). پس برای رسیدن به هدف، اقتصاد و گسترش آن از عوامل مهم و ضروری است. برای داشتن اقتصاد سالم و بارور، سیاست اقتصادی روشنی که در آن جمع علایق مادی و معنوی با نیروی اندیشه و منطق، تحرک و جنبش لازم را برای رسیدن به تکامل و رشد فراهم آورد، ضرورت دارد (بختورتاش، ۱۳۴۳). امپراتوری پهنای ایران از همان ابتدا علاقه زیادی به ارتباط برقرار کردن با دیگر مناطق داشته‌اند. در حقیقت پادشاهان ایران برای تحکیم امپراتوری خود در سرزمین ایران مجبور بودند به دنبال وسایل ارتباطی مختلف باشند که به این وسیله بتوانند از حوادث و اتفاقات سراسر امپراتوری و دیگر نقاط آگاهی پیدا کنند تا بدین وسیله بتوانند تصمیمات درست اتخاذ کنند (مجدآبادی، ۱۳۹۱: ۱۴۴). حکومت هخامنشیان در سال ۵۵۰ ق.م با سقوط دولت ماد به دست کوروش تأسیس شد. کوروش که پادشاهی ماد را به دست آورد دارای دو هدف مهم بود: در باختر تصرف آسیای صغیر و ساحل دریای مدیترانه که همه جاده‌های بزرگی که از ایران می‌گذشت به بندرهای آن می‌رسید و از سوی خاور، تأمین امنیت (نظرقلی، ۱۳۹۳). کوروش در دوران زمامداری خود، از سیاست اقتصادی و اجتماعی عاقلانه‌ای که کمابیش براساس خواسته‌های کشورهای وابسته بود پیروری می‌کرد. با استحکام پایه‌های شاهنشاهی هخامنشی، به‌ویژه پس از اصلاحات سیاسی و اداری و اقتصادی داریوش اول (۵۲۱ ق.م) این شاهنشاهی به ایالت‌های متعددی تقسیم و برای هر کدام از این ایالت‌ها، تشکیلات خاصی مقرر شد. در دوره هر یک 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 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 چنین راه‌هایی در گام نخست اهداف نظامی و سپس اداری بود 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 (خزایی، ۱۳۹۵: ۳۸). هخامنشیان از جمله کسانی بودند که برای سهولت در جابه‌جایی اخبار و ارتباط با دیگر نواحی مختلف و آگاهی از گزارش‌ها و رساندن به موقع خبر از چاپارها استفاده می‌کردند؛ در واقع آنان را می‌توان مبتکر چاپارها نامید که بدعتی نو در زمان امپراتوری هخامنشیان بود. چاپارها اخبار و گزارش‌ها و نامه‌ها را به مرکز و از مرکز به دورترین نقاط امپراتوری می‌رساندند (آذری و بابایی توسکی، ۱۳۹۳: ۱۲). پادشاهان هخامنشی با مناطق خارج از امپراتوری خود از طرق مختلف در ارتباط بودند. راه‌های دریایی و راه‌های خشکی باعث می‌شد تا کاروان‌های تجارتنی بزرگی از این امپراتوری عبور کرده و کالاها را به اقصی نقاط جهان می‌رساندند و همین امر سبب می‌شد که آن‌ها با نواحی خارج از مناطق تحت سلطه خود ارتباط برقرار کنند. در این میان، تخت‌جمشید که یکی از بناهای دوره هخامنشی است به اوج شکوه خود رسید. این نکته گویای تأثیر امنیت اقتصادی در رونق معماری این دوره است.

بررسی پیشینه پژوهش حاکی از این است که تاکنون اثر مستقلی با این عنوان به رشته تحریر درنیامده است. آذری و همکاران (۱۳۹۱) در مقاله‌ای با عنوان «سیاست‌های راه‌سازی شاهان هخامنشی» به بررسی موضوع راه‌سازی در امپروازی هخامنشی پرداخته‌اند اما به موضوع موردنظر پژوهش حاضر اشاره نکرده‌اند. لذا نگارندگان در پژوهش حاضر برآنند تا به روش توصیفی و تحلیلی و با تکیه بر داده‌های باستان‌شناختی و منابع کتابخانه‌ای به بررسی این موضوع بپردازند.

۱. موقعیت جغرافیایی

یکی از دانشمندانی که در سده ۱۸ میلادی درباره جغرافیا و تأثیر آن در انسان، قانون و دولت بررسی کرده است مونتسکیو^۱ می‌باشد. او در کتاب روح‌القوانین جغرافیا و عوامل آن را بررسی می‌کند و تأثیر آن را در روحيات، اخلاق، بازرگانی، صنعت، مذهب و پاره‌ای موارد دیگر بیان می‌کند (مونتسکیو، ۱۳۲۴: ۳۱۳-۳۲۹). وجود رودهای پرآب در شمال خاوری و شمال، وجود جلگه بین‌النهرین، همچنین دریای مازندران و خلیج فارس، دریای سیاه و تنگه‌های بسفر و داردانل وضع خاصی را در شاهنشاهی ایران پیش آورده و موجب شده بود تا دولت ایران، سرزمین‌های آباد و بارور

۱. Montesquieu

عصر خویش را در دست بگیرد. پیوستن هند باختری در سال ۵۱۲ پ.م به ایران و وجود رودهای پنجاب^۲ و سند که خود جلگه وسیع و باروری را آبیاری می‌کرد، در اقتصاد ایران اثر پر ارزش داشت. کشورهای باختری ایران مانند کلد، سوریه، لیدیه، فینیقیه و مصر نیز هر یک در کنار دریا و یا رودهای پرآب قرار داشتند و دارای خاک حاصلخیز و شهرهای پر جمعیت و آباد بودند (بختورتاش، ۱۳۴۴: ۲۰۴).

فلات ایران به مساحت ۲/۶۰۰/۰۰۰ کیلومتر مربع^۳ بنا به نوشته‌های کهن و روایات دینی، در گذشته رطوبتی بیش از آنچه اکنون دارد می‌داشت و بیشتر نقاط ایران سبز و خرم و دارای جنگل‌های انبوه و انواع جانوران بوده است.^۴ دسترسی به راه‌های خشکی و دریایی و در اختیار گرفتن بنادر و راه‌های دریایی نه تنها امروز از نظر مسائل اقتصادی و نظامی درخور توجه است، بلکه از گذشته هم شایان توجه بوده است. بنابراین دسترسی ایران از جنوب به خلیج فارس و دریای هند، از شمال به دریای سیاه از باختر به دریای مدیترانه و سرخ و نیز اهمیت پیش‌بینی مرزهای طبیعی دوردست، بینش سیاسی زمامداران هخامنشی را روشن می‌سازد.

وسعت خاک گرچه از نظر نظامی مشکلی ایجاد می‌کرد ولی از نظر اقتصادی مفید بود. جمعیت مشکلی به وجود نمی‌آورد زیرا در این سرزمین پهناور، هم امکان مهاجرت وجود داشت و هم جمعیت نسبی ناچیز بود. از جهت دیگر، وسعت کشور، تنوع منابع زیرزمینی و طبیعی را دربر دارد که خود بتواند عامل ایجاد کانون‌های فعالیت و و قطب‌های اقتصادی گردد. نقل و انتقال ارتش در این کشور پهناور، حفاظت و نگهداری از مرزها، گماردن پادگاها در مراکز حیاتی، موجبات توسعه و در جریان گذاردن ثروت را ایجاد کرد. یگان‌های ارتشی و هدف‌های نظامی و سیاسی موجبات توسعه خطوط ارتباطی را فراهم آورد و گسترش راه‌ها و وجود امنیت سبب گسترش و رونق بازرگانی و مسافرت گردید (Graf, ۱۷۳ : ۱۹۹۴). پیوستگی و ارتباط جمعیت که عامل پرشکوه قدرت نظامی و اقتصادی است، به وسیله راه‌های مناسب و توسعه مسافرت کم‌کم حاصل می‌شد. مراکز جمعیت به وسیله راه‌های آباد و امن به یکدیگر مربوط می‌شد و بازرگانان کالاهای خود را از یک‌سوی به بازار سوی دیگر حمل می‌کردند (Stolper, ۱۹۸۹: ۲۸۸).

این عوامل همراه با ارشاد و حمایت دولت، رشد توسعه درخشان اقتصاد آن روز را فراهم آورد. داریوش در خشت نوشته خود در شوش، شیوه ساختن کاخ شوش و مصالحی را که در آن به کار رفته با نطاطی که بهترین مصالح از آنجا آمده و استادان و هنرمندانی که در آن کار کرده‌اند شرح می‌دهد. این شرح دامنه وسعت مبادلات بازرگانی، کار، هنر و در

۲. پنجاب از پنج رود تشکی شده است: رود جلم، چیناب، راوی، سطلج، سند.

۳. مساحت کنونی ایران ۱۶۴۸۱۹۸ کیلومتر مربع، برابر $\frac{۱}{۲۵}$ آسیا و $\frac{۲}{۳}$ فلات ایران می‌باشد.

۴. آریان در شرح لشکرکشی اسکندر در کرمان، نقل از ایران باستان.

جریان بودن پول، جنس، کالا و فعالیت و خدمات اقتصادی را به خوبی روشن می‌سازد.^۵ بر پایه آنچه گفته شد، ایران واسطه تجارت شرق و غرب بود. توسعه شبکه راه‌ها، امور پست، زدن سکه و در گردش گذاردن پول، گسترش نیروی نظامی و ایجاد امنیت پر دامنه همراه با یک ثبات سیاسی در قاره آسیا، هم معرف یک وضع اقتصادی و بازرگانی درخشان و سالم می‌باشد و هم توسعه‌دهنده و پشتیبان بازرگانی است.

۲. راه‌های خشکی و دریایی

دولت هخامنشی از دو جهت اهمیت زیادی بر راه و شبکه‌های مواصلاتی و حمل‌ونقل می‌داده است. یکی توسعه امور بازرگانی و دیگری جابه‌جا کردن نیروی نظامی و حفظ امنیت. اصولاً بدون داشتن راه‌های مناسب و خوب این دولت نمی‌توانست قلمرو پهناور خود را از جیحون تا خلیج فارس و از رود سند تا مصر و دریای مدیترانه و مقدونیه اداره کند. اداره این سرزمین پهناور با حرکت نیروی نظامی از یک سو به سوی دیگر و بالاخره توسعه بازرگانی از علل بزرگ گسترش راه‌ها می‌باشد؛ به طوری که می‌توان گفت نه تنها اسرار جنگ و تلاش‌های نظامی، بلکه اسرار امنیت کشور و رونق بازرگانی در ارزش و اهمیت خطوط و راه‌های مواصلاتی نهفته است.^۶ منافع استراتژیکی و مصالح بازرگانی و اقتصادی هر دو مستلزم توسعه راه‌ها و گسترش امنیت و حفاظت جاده‌ها می‌باشد و این امر را شاهان هخامنشی به خوبی درک کرده بودند. در میان پادشاهان باستانی کمتر فرمانروایی را می‌یابیم که مانند داریوش به این خوبی دریافته باشد که کامیابی یک ملت باید بر بنیاد اقتصادی سالم گذارده شود (اومستد، ۱۳۴۰: ۲۵۱). ایرانیان در کارهای حمل‌ونقل ابتکار بیشتری داشتند، مهندسان زبردست ایرانی در راه‌سازی و پل‌سازی چیره‌دست بودند و راه‌های بزرگی در ایران به وجود آوردند. چون راه‌ها در حمایت نیروی نظامی از امنیت کامل برخوردار بودند کاروان‌های بازرگانی شب و روز در آن رفت و آمد می‌کردند. هم برای رسیدن به هدف‌های نظامی و تسلط حکومت مرکزی بر سیر روابط اداری

۵. باستان‌شناسان فرانسوی میان سالهای ۱۸۹۸ تا ۱۸۲۸ میلادی رفته‌رفته پاره‌هایی از این کتیبه گلی داریوش را در شوش یافتند و با گذاردن آنها پهلوی یکدیگر آن را خواندند. بخش‌هایی از آن نیز ناقص است. اینک متن کتیبه:

"این کاخ را که در شوش ساختم، از راه دور آذین‌های آن آورده شد. زمین به سوی پایین کنده شد تا در زمین به سنگ رسیدم. چون کنده شد با خرده سنگ پر شد، یکی چهل ارش در ژرفا و دیگری بیست ارش در ژرفا، بر آن خرده سنگ کاخ فراساخته شد. و اینکه زمین کنده شد و با خرده سنگ پر شد و خشت زده شد، مردم بابل آن را کردند، چوب سدر از کوهی در لبنان آورده شد، مردم آسور آن را تا بابل آوردند. از بابل کاری‌ها و یونانیان تا شوش آوردند. چوب از کندار آورده شد و از کرمان. زر که در اینجا به کار رفته از سارد و از باختر آورده شد. لاجورد و شنگرف که اینجا به کار رفته از سغد آورده شد. سنگ فیروزه که اینجا کار شده، از خوارزم آورده شد. سیم و آبنوس از مصر آورده شد. زیورهایی که در اینجا نقش شده از یونان آورده شد. عاجی که در اینجا کار شده از حبشه و از رخی آورده شد. ستون‌های سنگی که در اینجا کار شد، ابیرادوش، نام جایی است در خوزستان از آنجا آورده شد. مردان تراشیده که سنگ را درست می‌کردند از یونانی و ساردی بودند، زرگرانی که زر را کار کردند آنها مادی و مصری بودند. مردانی که چوب را کار کردند ساردی و مصری بودند. مردانی که آجر را با پیکرها کار کردند آنها بابلی بودند. مردانی که دیوار را نقش کردند، آنها مادی و مصری بودند. در شوش کاری بس نیکو فرمان دادم و بس نیکو شد. مرا اهورامزدا بیاید و ویستاسب پدر مرا و کشور مرا." برای آگاهی بیشتر رجوع شود به: ا. ت. اومستد، تاریخ شاهنشاهی هخامنشی. و حسن پیرنیا کتاب پیشین. و سرهنگ بدیع‌اله کوثر، سنگ‌نبشته‌ها سخن می‌گویند (تهران روابط عمومی ستاد بزرگ ارتشداران، ۱۳۴۸).

۶. ناپلئون می‌گوید: اسرار جنگ و تلاش‌های نظامی در ارزش و اهمیت خطوط راه‌های مواصلاتی نهفته است.

و استقرار امنیت سودمند بود و هم سبب آن شد که حمل‌ونقل و بازرگانی و مسافرت و انتقال فرهنگ و عقاید انجام گیرد. بسیاری از نظرات فلسفی و اندیشه‌های سیاسی و دینی از این راه میان ملت‌ها مبادله شد و فرهنگ و آیین زردشتی از مسیر این راه‌ها در اروپا نفوذ یافت و دین یهود و مسیحیت را تحت‌تأثیر قرار داد (Posener, G, ۱۹۳۶).^{۱۸۰} پژوهش و بررسی در سیر روابط جهان کهن با ایران باستان به‌ویژه در مدت دو قرن که ایران هخامنشی فرمانروای مطلق جهان بود، نشان می‌دهد که راه‌های ایران محور مهم اقتصادی و نظامی بوده است.

۱. کلیه راه‌های آبی و خاکی قاره اروپا به مقصد آسیا (ایران)، از طریق رودهای دن "don"، دنی پیر "dniepre"، دنیستر "dnistre"، دانوب "danube" و دیای سیاه و خزر می‌گذشته است.

۲. راه‌های ارتباطی قاره آفریقا تا مرکز امپراطوری آسیا از کرانه‌های شمال خاوری دریای سرخ و منطقه سینا به حوزه آبیاری فرات و دجله ممتد بوده است.

۳. سرزمین‌های شمالی دریای مدیترانه یعنی اروپای شناخته‌شده قدیم یا یونان از محور جزیره قبرس، سوریه و تنگه‌های بسفر و داردانل به جلگه بین‌النهرین مربوط می‌شده است.

بنابراین همه راه‌ها در نواحی آرات، زاگرس و دامنه جنوبی البرز باهم تلاقی می‌کردند و در واقع ایران شاهراهی را دربر داشت که ظرفیت حمل‌ونقل و مبادلات بازرگانی و نظامی آن بسی ارزنده و برجسته بود (پیرنیا، ۱۳۷۰: ۵۷۸ و ۱۴۸۹). در ایران تنوع آب‌وهوا، فراوانی خوراک چارپایان و آدمیان و امنیت راه‌ها اجازه می‌داد که رهگذران و کاروانیان در فلات ایران خود را با کیفیتی نو و ستایش‌انگیز روبه‌رو می‌دیدند، که هم از آزادی و حمل‌ونقل برخوردار بودند و هم از امنیت و آسایش. شهرهای بزرگ ایران مرکزی با راه‌های خوب به یکدیگر وصل می‌شد (اصطخری، ۱۹۲۷: ۱۳۰). دو رشته راه پاسارگاد و تخت جمشید را به هرمزیا و بندر دیلمون "dilmun" (دیلمان، دیلم امروزی)^۷ و آپستانه "Apostana" (بستانه امروزی)^۸ در کرانه خلیج فارس مربوط می‌ساخت. این راه‌های بزرگ با راه‌های کوچک‌تری همه شهرها و شهرک‌ها را دربر می‌گرفت (Boardman ۲۰۰۰: ۶۶).

در خاور ایران شهر صد دروازه اهمیت بیشتری از دامغان داشت؛ چنانکه در دوره اشکانیان این شهر به اوج بزرگی و شهرت رسید. این شهر به علت وسعت و اهمیت راه‌هایی که به آن می‌رسیده است یک مرکز حیاتی و بازرگانی به‌شمار می‌رفت. راه‌های گوناگون این شهر بزرگ را به زرنگ سیستان، سغد، خوارزم، باختریا، افغانستان و پیرامون دریای مازندران و مرکز ایران، پارس و کرمان مربوط می‌ساخت. این راه‌ها نوار حاصلخیز خاور ایران را از خراسان گرفته تا سیستان که به بارآوری نام‌آورترین بخش‌های ایران بوده است، با مرکز و کرانه سبز و خرم جنگلی شمال کشور که همیشه در زیر ابرهای باران زای خزر به خرمی و شادابی می‌گرایید وصل می‌کرد. اقتصاد این منطقه در دست ایرانیان

۷. بندر دیلم اکنون در کرانه باختری خلیج فارس روبه‌روی جزیره خارک قرار دارد.

۸. امروز در بستانه در کرانه خلیج فارس وجود دارد؛ یکی در خاور بندرعباس و دیگر در خاور بندر لنگه.

بود، همان ایرانیانی که در حمله عرب به هند رفتند و اقتصاد آنجا را در دست گرفتند و به پارسیان هند معروف گشتند (بهالدین بازارگاد، ۱۳۴۷: ۶۷). «داریوش سازمان‌دهنده بزرگ منافع سوق‌الجیشی را با مصالح بازرگانی در بهره‌برداری از راه‌ها و سیاست خاص مذهبی ترکیب کرد. شاه راهی فراهم ساخت که کرانه‌های دریای اژه را به شوش وصل می‌کرد و با کمال دقت نگهداری می‌شد. این راه بزرگ که از کرانه‌های دریای مدیترانه آغاز و از نقاط مهم استراتژیکی و مراکز جمعیت و نقاط بازرگانی می‌گذشت و به شوش می‌رسید، راهی است که در تاریخ باستانی جهان مانند ندارد.^۹ ایرانیان در راه‌های بزرگ با سنگ‌نشانه‌گذاری می‌کردند (هینتس، ۱۳۸۶: ۳۰۷). اندازه سنجش مسافت پرسنکا "parthanka"، (پرسنگ یا فرسنگ) نامیده می‌شد. (فیثاغورث، ۱۳۱۴: ۶). درازای راه شاهی از شوش تا کرانه اژه چهارصد و پنجاه پرسنگ یا نزدیک به ۲۵۰۰ کیلومتر بود.^{۱۰} این راه یکصد و یازده ایستگاه یا مهمانسرای باشکوه داشت.^{۱۱} در هر چهار فرسنگ یک ایستگاه بود. کاروان‌ها این راه را در نود روز و پیک‌ها در یک هفته می‌پیمودند. در مهمانسراها مسافران به استراحت می‌پرداختند و از همه گونه وسایل آسایش بهره‌مند می‌شدند و نظم و ترتیب شایان توجهی در اداره مهمانخانه‌ها حکومت می‌کرد. در نقاط حیاتی که دارای ارزش نظامی بود پادگان‌هایی در دژها قرار داشت و گروه‌های ارتشی از راه‌ها مراقبت و حفاظت می‌کردند. هرگونه دزدی و راهزنی و قانون‌شکنی را با سخت‌ترین وضع درهم می‌شکستند و تبهکاران را سخت کیفر می‌دادند. از این‌رو این راه از امنیت کامل برخوردار بود. وجود امنیت سبب توسعه رفت‌وآمد بازرگانان و مسافران و نیز حمل‌ونقل کالا از خاور به باختر و از کرانه‌های دریای مدیترانه، به مرکز و کرانه‌های خزر و خلیج فارس بود. هرودوت که خود میانه سده پنجم پیش از میلاد در این راه سفر کرده چنین می‌نویسد:

اما ما خود درباره این راه سخنی چند نقل می‌کنیم. در سراسر مسیر این راه ساختمان‌های شاهی و کاروانسراهی زیبا احداث شده است. در تمام این خط سیر از سرزمین‌هایی می‌گذریم که سراسر مسکون و کاملاً امن است. اگر طول راه شاهی را به پرسنگ برآورد کنیم و اگر پرسنگ را برابر سی ستاد "stade" باشد و در حقیقت همین مقدار هم هست، از سارد تا مقر شاهی بر روی هم ۱۳۵۰۰ ستاد یعنی ۴۵۰ پرسنگ و اگر در هر روز صد و پنجاه ستاد راه‌پیمایی کنیم، طی تمام این مسافت بطور دقیق ۹۰ روز طول می‌کشید (هرودوت، کتاب پنجم، بندهای ۵۲ و ۵۳).

۹. هرودوت در کتاب پنجم خود آن راه شاهی نامیده و از امنیت و خوبی راه و مهمانخانه‌های آن ستایش کرده است.

۱۰. هر سی ستاد stside یونانی برابر یک پرسنگ بوده است و هر ستاد برابر ۱۸۵ متر می‌باشد پس:

$$۳۵۰ * ۳۰ = ۱۳۵۰۰$$

۱۱. هرودوت در کتاب پنجم، ایستگاه‌ها یا مهمانخانه‌ها را stathmos نامیده است.

پیش از داریوش راه ایران به آفریقا در لشکرکشی کمبوجیه به مصر از دجله، فرات، سوریه، فلسطین و صحرای سینا به رود نیل می‌رسید. این راه به علت گرما و بی‌آبی بیش از دو بار در سال قال عبور نبود، آن هم با مشکل فراوان و به همین دلیل کمبوجیه هنگام لشکرکشی به مصر آن را تعمیر و تسطیح کرد و از سران عرب خواست تا آب مصرفی ارتش ایران را تهیه و در دسترس بگذارند و اعراب نیز این کار را کردند. شاخه دیگری از این راه در سوریه از شهر صور یا صیدا جدا می‌شد و آن را دریایی بود که با خط مستقیم سوریه را به مصر مربوط می‌کرد، لیکن داریوش که به اکتشاف دریایی علاقه داشت از طریق رود سند و اقیانوس هندو دریای سرخ و اتصال دریای سرخ به نیل راه دیگری را به روی قاره آسیا و آفریقا گشود که هم از نظر نظامی درخور توجه است و هم از نظر بازرگانی. بدین ترتیب خاور و جنوب ایران از طریق خلیج فارس به دریای مدیترانه متصل گردید (همان: ۱۴۹۵-۱۴۹۰) نقشه جهانی بابل برای درک ما از امپراتوری هخامنشی و ارتباط آن با دریاها از اهمیت حیاتی برخوردار است. (شکل شماره ۱).



شکل ۱- نقشه جهانی بابل (Johannes H, ۲۰۱۲)

شبکه راه‌های دیگری در قلمرو ایران وجود داشت مانند: راه سارد به دریای سیاه، راه نینوا به سارد، راه بابل به سوریه، نینوا و شوش، راه فینیقیه به مصر و کیلیکیه به شوش و بابل که پیش از دولت هخامنشی در کشورهای همسایه ساخته شده بود. لیکن دولت هخامنشی این راه‌ها را تعمیر و تسطیح کرد و توسعه داد و برای نگهداری آن‌ها اقداماتی به عمل آورد و آن‌ها را با خطوط اصلی که نقاط حیاتی کشور را به هم می‌پیوست، متصل می‌کرد. همچنین داریوش راه‌های تجارتي مصر را نوسازی کرد و در پاره‌ای نقاط راه‌های تازه‌ای ساخت (Matthew W. Stolper, & Jan Tavernier, ۲۰۰۷).

خشایار شاه به منظور اجرای عملیات نظامی و حمله به آتن راه‌های کرانه شرقی دریای مدیترانه را از سارد تا آیدوس "Abidos" مرمت کرد و توسعه داد و نیز یک رشته راه جدید در تراکیه و مقدونیه و شمال

یونان ساخت. (راهی را که خشایار شاه ساخت اهالی تراکیه نه برافکنند و نه در آن زراعت کردند، چه با احترام و شکوه زیاد تا زمان ما به این راه می‌نگرند.^{۱۲} زدن پل بر روی رودها و تنگه‌ها و پیوستن راه‌ها به یکدیگر از ابتکارات برجسته عصر هخامنشی است. این پل‌ها به قدری عظیم و مقاوم بوده است که سنگین‌ترین وسایل نظامی روز را از روی آن‌ها عبور می‌داده‌اند.^{۱۳} (Tampeo, Moira. ۱۹۸۹).

۱۲. هرودوت، کتاب ۷، بند ۱۰۱ به بعد (منظور از زمان ما، زمان هرودوت است).

۱۳. مهندسان فینیقی در ساختن کشتی و دریانوردی سهم مهمی داشتند.

به طوری که نمایندگان سایر مناطق به واسطه همین راه‌ها در تخت جمشید حضور یافته‌اند. در برخی از سنگ برجسته‌های تخت جمشید حضور این افراد ترسیم شده است. تصویر شماره (۲) به نمایندگان کیلیکیه اشاره دارد.



تصویر ۲- تصویر نقش نمایندگان ساتراپی کیلیکیه در پلکان شرقی کاخ آپادانا در تخت جمشید. منبع (سعیدی، ۱۳۷۶: ۹۳)

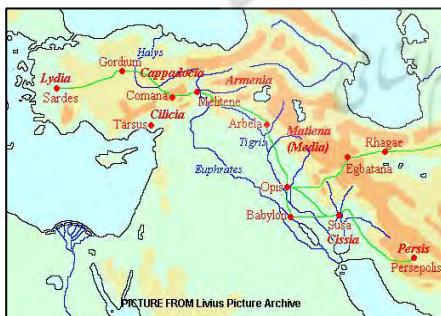
یکی از وسایل ارتباط دو راه به یکدیگر در برخورد به رودها کرجی بود، ولی مهندسان ایرانی توانایی آن را داشتند که در موقع نیاز بر رود فرات یا بر تنگه داردانل پل‌های محکمی بزنند و صدها فیل ترسناک با ایمنی از روی آن‌ها عبور کنند (ویل دورانت، ۱۳۳۷: ۵۲۷). بیشتر این راه‌ها مستقیم یا غیرمستقیم و با خطوط فرعی به بنادر: آپستان، دیلمون، هرمزیه، تاکه "taoke" گوگانه "gaugana" در خلیج فارس، فازیس "phassis"، تراپزونت (طرابوزان) "trapesonte"، سینوپ "sinope"، هراکله "heraclea"، آمیزوس "amisos"، در دریای سیاه و گالسندو (قاضی کوی) "chalcedone"، بیزانس "bysance"، ایستروپولیس "istropolise"، در بلغارها و نزدیکی رود دانوب، لامپساک "lamosaque"، می لت "mylet"، هالیکارناس "halicarnas"، میریاندورس "myriandors"، آرادس "arados"، بیبلوس "Byblos"، بیروت، صیدا، صور، غزه، در دریای مدیترانه و پتاله در رود سند، مربوط می‌شد و کار تجارت و مسافرت در این راه‌ها و بندرها گرم بود. و چون همه این مناطق و بنادر در قلمرو شاهنشاهی ایران قرار داشت تأسیس اداره گمرک و دریافت حقوق گمرکی ضرورت نداشت. زیرا کالاها در داخل کشور مبادله می‌شد و اگر به تدابیر گمرکی دست می‌زدند مانند این بود که میان ملل تابعه تفاوت و جدایی قائل شده‌اند و این خود علتی بود که موجبات رنجش اقوام را فراهم می‌کرد و از نظر سیاسی شایسته نبود. نداشتن گمرک در مرزها به ترقی بازرگانی و مبادلات تجاری و صنعتی افزوده بود و در کتاب نویسندگان یونانی که به ایران آمد و رفت کرده‌اند هیچ‌گونه آثاری که از وجود گمرک دلالت کند دیده نشده است. در صورتی که اگر گمرک وجود می‌داشت یقیناً نامی از آن در کتاب این جهان گردان که در آغاز ورود به آسیا با گمرک روبه‌رو می‌شده‌اند یافت می‌گردید.

۴. راه شاهی

مشهورترین جاده‌ای که در دوران هخامنشان شناخته شده جاده شاهی می‌باشد. این جاده که از شوش تا سارد کشیده شده بود، مرکز شاهنشاهی را به یکی از مناطق حاشیه‌ای در گوشه شمال غربی وصل می‌کرد. این جاده برای انتقال سریع سپاه و تجهیزات و نیز انتقال اطلاعات در کم‌ترین زمان ممکن استفاده می‌شد (ویسهوفر، ۱۳۸۶: ۱۰۲). قسمت

غربی راه شاهی از شوش به سارد ولیدی می‌رسد. قسمت شرقی راه درون ایران است و از شوش به اکباتان و ری و پارت و قسمت‌های شرقی امپراتوری می‌رود. در طول این راه کاروانسراهای متعدد و دروازه‌ها و پادگان‌هایی قرار داشته و راه از امنیت و سلامت کامل برخوردار بوده است و از طریق راه شاهی نمایندگان دربار و مردم رفت‌وآمد می‌کردند از شوش تا سارد ۲۵۰۰ کیلومتر راه بوده است. در صورتی که هر کاروان در روز ۳۰ کیلومتر راه طی می‌کرده برای طی کل این مسیر ۱۹ روز زمان لازم داشت. این مسیر احتمالاً خیلی قدیمی بوده زیرا اگر هخامنشیان آنرا می‌ساختند از شوش به بابل و سپس به یوفریت پایتخت یابالیا می‌رفتند. تیگریس در میان جاده مرکز حیات آشوری‌ها می‌باشد. بنابراین امکان دارد این قطعه از راه توسط آشوریان برای ارتباط نینوا به شوش ساخته شده باشد. البته اهمیت کار هخامنشیان به اداره این راه است نه اینکه آن‌ها این راه را هموار کرده باشند. شهرهای مهم اپیس و اربیل در این مسیر هستند و در غرب نینوا در مسیر تیگریس شهر امیدیه مرکز ملیتن قرار دارد. بین سیسیلیا و کاپادوکیه رشته کوه آنتیتاروس قرار دارد. آخرین شهر سیسیلیا کومانامی بود. بعد از این شهر کاپادوکیه کشور کنونی ترکیه شروع می‌شود. در این محل مسیر جاده مشخص نیست ولی احتمالاً از مرکز کشور باستانی هیتی به نام هاتوساس می‌گذشت.

شهر هالیس در کنار آنکارای کنونی قرار دارد که یکی از گذرگاه‌های کنترلی در آن قرار داشت. از آنجا به مرکز کشور فریجیا به نام گردیوم می‌رسیدند. جاده در این محل حفاری شده و عرض ۶ متری آن کاملاً مشخص است. بعد از عبور از پسیونوس به سارد می‌رسیدند. بسیاری از لوح‌های مکشوفه در تخت جمشید در مورد چگونگی مسافرت سفیران حکومتی و تعویض اسب آن‌ها در طول مسیر است. چاپارها یا قاصدان حکومتی با سرعت در این جاده‌ها حرکت می‌کردند. از طریق همین لوح‌ها می‌دانیم مسیر تخت جمشید به سمت یاسوج در محل دروازه پارس ۵۵۲ کیلومتر با ۲۳ کاروانسرا بود. راهی که بابل را به اکباتان می‌رساند در کنار شهر اپیس راه شاهی را قطع می‌کرد. این مسیر به شهر مقدس زرتشتی ری می‌رسید و از آنجا به سرزمین‌های شرقی می‌رفت. ادامه این راه که به سمت شرق می‌رفت و بعدها به نام جاده ابریشم معروف شد. (شکل‌های ۳ و ۴)



تصویر ۴- قسمت غربی راه شاهی زمان
هخامنشیان (حاتمی، ۱۳۸۹)



تصویر ۳- مسیر تخت جمشید به شوش و اصفهان
(همان)

۵. چاپارخانه

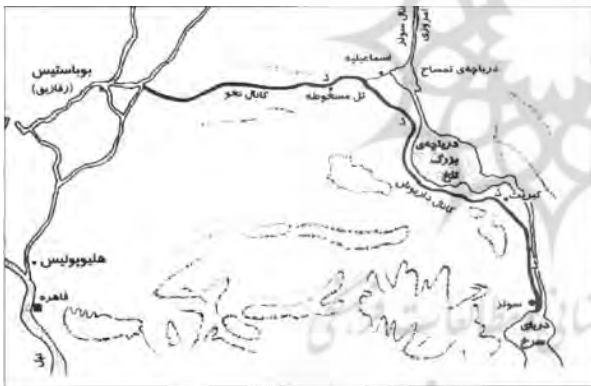
در شاهنشاهی هخامنشی رابطه بین نقاط دور و نزدیک این قلمرو پهناور به وسیله چاپارخانه‌هایی تامین می‌شده است که در طول شاه راه‌های معروف هخامنشی در فواصل معین مراکز آنان ساخته شده بود و در هر کدام از آنها چاپاری با اسب تندرو در انتظار رسیدن سوار حامل نامه و خبر از چاپارخانه قبلی و یا بسته‌امانتی بود که تحویل بگیرد و آن را به تاخت به چاپارخانه بعدی ببرد و در آنجا سوار دیگری ادامه عملیات را انجام می‌داد. بدین ترتیب در سرتاسر این شاهنشاهی پهناور در روز و شب چاپارهای سوار مشغول حمل نامه‌ها و دستورها و البسه بودند (فرشادمهر، ۱۳۹۴: ۳۸۸). با این ابتکار کوروش می‌توانست با توجه به وسعت عظیم امپراتوری‌اش از گوشه‌های بسیار دور مملکت خویش پیوسته آگاه باشد و جزئیات وقایعی که در کلیه ایالات می‌گذشت بر او پوشیده نبود (همان، ۷۱). نویسندگان باستان هنگام قلم‌فرسایی در باب وسعت قلمرو شاهنشاهی، بسیار تحت‌تأثیر نهادی به نام «چاپار سلطنتی» قرار گرفته‌اند. گزنفون تأسیس چاپارخانه را هم مثل چیزهای دیگر به کوروش کبیر نسبت داده است و می‌نویسد: "از زمان کوروش نظام هوشمندانه دیگری ایجاد شده است که مشکلات حاصل از وسعت شاهنشاهی را چاره می‌کند. کوروش با مطالعه فاصله‌ای که اسبی تندرو می‌تواند در یک روز طی کند، منازلی را با در نظر گرفتن فواصل لازم برای تعویض اسب تأسیس کرد. او در هر منزل اسبان و افرادی را برای مراقبت از آن‌ها نهاد و مردی را متصدی جمع‌آوری و ارسال نامه‌های رسیده و پذیرایی از سوارکاران اسبان از نفس افتاده و گسیل داشتن سوارکاران و اسبان تاره نفس به جاده کرد (بریان، ۱۳۷۹: ۵۷/۱). هرودوت نیز در مورد سرعت چاپارهای پارسی در زمان هخامنشیان می‌گوید: میرنده‌ای نیست که سریع‌تر از این قاصدان به جایی که بخواهد برسد، چنین است چیزی که پارسیان ابداع کرده‌اند به تعداد تمام روزهای راه، اسب و نفر در فواصل معین مهیا کرده‌اند، یک اسب و یک مرد برای هر منزل روزانه، نه برف و نه باران، نه گرما و نه شب نمی‌تواند مانع پیمودن راه‌هایی بشود که این مردان باید بپیمایند، پیک اول پیامی را که در دست دارد به پیک دوم می‌سپارد، دومی به سومی و به همین ترتیب تا سرانجام پیام دست به دست به مقصد برسد.

درست مانند مسابقه حاملان مشعل به افتخار هفایستوس در یونان. (چاپارهای سواره پارسی آنگاروین می‌گویند). وجود این قاصدان سریع را بعضی از الواح تخت‌جمشید که در آن‌ها واژه پیردزیش به کار رفته است، مورد تأیید قرار می‌دهد. این واژه آشکارا به دستگاه چاپارخانه سلطنتی برمی‌گردد که کار تبادل مکاتبات شاه و زیر دستانش را در ایالات به عهده دارد (ولایتی، ۱۳۹۵). به سخن دیگر این پیک‌ها یا قاصدان سریع را پیردزیش می‌خواندند که همان پیک بادپا است و اسبان آن‌ها نیز اسبان تندرو بودند. هر پیک مجاز به دریافت جیره روزانه آرد و شراب از انبارهای سلطنتی در طول راه شاهی بود، سایر مسافران در این راه‌ها فرستادگان و خود ساتراپ‌ها بودند، گاه از ساتراپی خودشان به حضور شاه می‌رفتند (تصویر ۲ و ۶).

این نظام منحصر به فرد که هخامنشیان ایجاد کرده بودند در عمل نخستین نظام مراسلاتی شناخته شده در تاریخ است (بروسیوس، ۱۳۸۸: ۷۸).

۶. نقش دریاها

کوروش بنیان‌گذار سلسله هخامنشی مرزهای طبیعی جنوب و مرزهای سرزمین گسترده خود را که سه هزار مایل از شرق به غرب و پانصد تا هزار و پانصد مایل از شمال به جنوب وسعت داشت، در امتداد کرانه‌های خلیج فارس و دریای عمان قرار داد. او در منشور آزادی بابل (استوانه کورورش) ضمن توصیف قلمرو گسترده خود از دریاهای بالا و پایین یاد می‌کند که منظور مرزهای آبی از حدو مدیترانه تا خلیج فارس است. دولت ایران پس از تصرف فینیقیه و فتح آسیای صغیر، مرزهای شرقی و کرانه‌های دریای همان و اقیانوس هند را نیز تسخیر کرد. هرودوت و گزنفون دریای عمان را دریای اریتره یا دریای اریتره روم نامیده‌اند. هرودوت از مردمان مکه یاد کرده است که اغلب در دو سوی خلیج عمان و جزایر دریای نیمروز (سواحل مکران بلوچستان) زندگی می‌کردند. همچنین در زمان کوروش بود که جزیره بحرین به یکی از پایگاه‌های عمده بازرگانی ایران تبدیل شد. بدین ترتیب با تصرف سرزمین‌های میان دریای مدیترانه تا دریای عمان و خلیج فارس، دریاهای فوقانی و تحتانی باستان زیر سلطه هخامنشیان قرار گرفت و رقابت نظامی و اقتصادی با رقیبان سبب شد تا نیروی دریایی رزمی و بازرگانی در سیاست خارجی هخامنشی بیشتر اهمیت یابد. گزنفون با اشاره به این موضوع می‌نویسد: کوروش تمام مللی را که از شام تا دریای اریتره سکنی دارند در تحت انقیاد خود درآورد و از آنجا به طرف مصر قشون کشید و آن



تصویر ۴- مسیر کانال حفر شده توسط داریوش (هینتس، ۱۳۸۷):

(۱۸۸)

مملکت را نیز مطیع کرد (گزنفون، ۱۳۸۴: ۸). در دوره کمبوجیه حاکمیت ایران بر مرزهای دریایی جنوب تداوم یافت و امپراتوری هخامنشی به وسیع‌ترین واحد متمرکز سیاسی و اداری جهان تبدیل شد. کمبوجیه با اقدامات فراوان و استفاده از تجربه‌های اقوام فینیقی نیروی دریایی قدرتمندی تشکیل داد و بر بخش‌های عمده‌ای از دریاهای مهم جهان تسلط یافت (دیاکونوف، ۱۳۴۵: ۴۲۷). در میان تمام دستاوردهای دوره هخامنشیان در ارتباط با راه‌های آبی، حفر آبراه‌ها

سوئز چشمگیرترین دستاورد محسوب می‌شود که به گفته منابع، نخستین بار نخائو فرعون مصر کمی پیش از هخامنشیان عملیات حفاری آن را آغاز کرده بود (نظر قلی، ۱۳۹۳). در طول ۸۴ کیلومتری این ترعه دوازده ستون سنگی برای شرح چگونگی حفر این ترعه نصب شده بود (شکل ۴). در این ستون‌ها داریوش با غرور و افتخار، به چهار زبان؛ کیفیت و احوال این فرمان را اعلام می‌دارد (بروسیوس، ۱۳۸۸: ۸۵).

۷. پول و سیستم بانکی

نخستین دولت آسیایی که در سده هفتم پیش از میلاد سکه زد دولت لیدیه بود که بر سر راه‌های بازرگانی اروپا، آسیا و آفریقا قرار داشت و به خوبی متوجه مشکل بازرگانی کالابه کالا شده بود. سکه‌های این دولت در آسیای کوچک و قبرس و کرانه‌های عربستان و بابل دو مصر رایج بود (پیرنیا، ۱۳۸۱: ۴۹۳). سپس فینیقی‌های دریانورد و بازرگان نیز برای تسهیل کارهای بازرگانی خود سکه زدند. در ایران پس از روی کار آمدن حکومت واحد و مقتدر و برخوردارهای بازرگانی و اجتماعی با ملل بابل، مصر و فینیقیه، نخستین بار داریوش بزرگ به تهیه پول نیرومند و پر ارزشی که قدرت خرید آن زیاد باشد پرداخت (همان). تصویر شماره (۶) نیز به ارتباط لیدی با هخامنشیان و دیدار آن‌ها از ایران اشاره دارد.



تصویر ۵- سکه دریک (داریک) منسوب به داریوش هخامنشی (احمدی کافشانی، ۱۳۷۲)



تصویر ۶- تصویر نمایندگان لیدی یا سارد بر پلکان شرقی کاخ آپادانی تخت جمشید. منبع: (سعیدی، ۱۳۷۶: ۹۵)

زدن سکه در ایران موجبات سهولت پرداخت مالیات، و پرداخت بیستگانی ۱۴ پادگان‌ها و ماهیانه سپاهیان مزدور را فراهم می‌کرد. از سوی دیگر، گسترش کارهای بازرگانی در ایران و رفت و آمد مردم، اقتضا می‌کرد که پول به عنوان عامل اصلی معامله و مبادله وجود داشته باشد (هرودوت، ۱۳۴۰: ۳۶). با پشتوانه طلا، سکه‌ای به نام دریک یا "زریک ۱۵" که از سکه‌های زرین لودیه سنگین‌تر بود و $\frac{8}{4}$ گرم طلا داشت تهیه شد. سکه دریک معادل یک ستاتر "stater" را

۱۴. ماهیانه، مزد و کلیه نیازمندی‌های دیگر

۱۵. این سکه‌ها را داریک هم گفته‌اند. یعنی منسوب به داریوش.

آتن که برابر ۱۸/۵۴ فرانک طلا است، ارزش داشت. همچنین سکه دیگری از نقره به نام شکل که ۵/۶ گرم نقره داشت زدند (شکل ۶). نسبت نقره به طلا یک به سیزده بود (همان: ۹۸-۸۹؛ پیرنیا: ۱۴۹۴).

سکه‌های حکومت مرکزی در ایران و دیگر کشورهای امپراتوری رواج یافته و کم‌کم جانشین سکه‌های پیشین لودیه در مصر و آسیای صغیر و فینیقیه گردید. هر ساله مقدار کمی دریک زر سکه می‌زدند و زر و سیم را به صورت شمش در خزانه نگهداری می‌کردند. زدن سکه طلا از خصوصیات حکومت مرکزی و شاه بزرگ پارس بود. سکه‌های دو دریکی و نیم دریکی هم وجود داشت. نخستین سکه داریوش در سال ۵۱۶ پ.م زده شد (همان، ۱۴۹۵). بر یک روی آن چهره شاه و روی دیگر آن نقش یک تیرانداز "کماندار" پارسی است که زانو بر زمین زده و در حال تیراندازی است (پیگولوسکایا، ۱۳۴۹: ۳۱). رونق بازرگانی و دادوستد و جهات دیگری که بابل را به صورت یک مرکز داد و ستد جهانی و شهر فعال در آورده بود، موجبات توسعه اعتبار گردید. وام‌دادن که یک پدیده اقتصادی است در دست واحدهای دینی "پرستش‌گاه‌ها" که واحدهای بزرگ اقتصادی هم به‌شمار می‌رفتند قرار داشت (اومستد کتب: ۱۱۴ و ویل دورانت: ۳۴۴). بانکداری که یکی از وسایل توسعه اقتصادی است میان سال‌های ۶۸۴ تا ۶۲۶ پ.م در بابل آغاز گردید. پس از صدور فرمان کورش بزرگ اسیران یهودی از بابل به سرزمین خود اسرائیل رفتند و از سوی دولت ایران اقداماتی انجام گرفت که در کشور خود کار و پیشه نخستین را در پیش گرفتند و از این روی نیز تسهیلات زیادی برای آنان فراهم آمد. اسنادی که از بابل به دست آمده می‌رساند که: دو خانواده بزرگ یهودی^{۱۶} دو بانک معتبر ایجاد کرده بودند و به معاملات پولی و تأمین اعتبار با گرفتن سود و یا گروگان می‌پرداختند. این دو بانک یا دو مؤسسه اعتباری یکی بانک: "اجی بی و پسران" و دومی "پسران موراشو از نیپ پور" murashou sons of nippur بود. در سندی که تاریخش از تشریح اول "اکتبر" و برابر سال چهارم شاهنشاهی کورش در بابل است، کمبوجیه را شاهپور دانسته و می‌افزاید که کمبوجیه فرزند کورش پولی در بانک اجی بی گذارده و پول مذکور را در تملک او می‌شناسد.^{۱۷}

۸. صنعت و بازرگانی

دولت هخامنشی برای ایجاد کار، بالا بردن سطح زندگی و درآمد ملل تابعه به توسعه استخراج معادن، دریانوردی، راه سازی و کشاورزی، و عمران و آبادی و نیز بازرگانی پرداخت. ایران به رونق بازرگانی همت گماشت و اصل حمایت بازرگانی را مورد توجه قرار داد، لیکن ایرانیان بنابر اعتقاد دینی خود به کار بازرگانی و بازراداری دلبستگی نشان نمی‌دادند. زیرا ایرانیان از دروغگویی سخت پرهیز می‌کردند و بازرگانی را مستلزم دروغ گفتن و چانه‌زدن می‌دانستند

۱۶. بانکداری در بابل ابتدا در سلطنت گندالانو "۶۴۸-۶۲۶ پ.م" بوسیله خانواده یهودی تأسیس و رواج گرفت. نبوکدنصر در سال ۵۸۶ پ.م شهر بیت المقدس را گشود و پرستشگاه یهودیان را ویران کرد و مردم یهود را به اسارت به بابل آورد و این یهودیان هستند که به فرما کورش از اسارت آزاد شدند. بدین ترتیب دیده می‌شود که بانکداری تقریباً مدت چهل سال (۶۲۶-۵۸۶) قبل از مسئله اسارت یهودیان فلسطین مطرح و آغاز شده است. بنابراین بانکداری وسیله خود یهودیان ساکن بابل انجام می‌گرفته نه یهودیانیکه از اسرائیل به اسارت آمده بودند.

۱۷. برای آگاهی بیشتر در این زمینه به ایران باستان جلد ۱ و ۲ تألیف حسن پیرنیا: ۳۹۱ و ۵۵۳ و ۹۵۰ و همچنین شاهنشاهی هخامنشی، نوشته اومستد، صفحه ۱۱۵ مراجعه شود.

و بازار را کانون دروغ‌پردازی و فریب و نیرنگ می‌شناختند. از این‌رو کارهای بازرگانی و دادوستد را بیشتر به ملل تابعه مانند: مردم بابل، فینیقیه اسرائیل، یونان، و مصر واگذار کرده بودند که این ملل با سابقه‌ای که در کار تجارت و پیشه‌وری دارند این کارها را بهتر اداره خواهند کرد.

با این تدبیر، بازرگانی در شاهنشاهی هخامنشی رونق فراوان یافت و این رونق ناشی از عواملی نظیر: موقع خاص جغرافیایی، وجود ملل بازرگان در قلمرو شاهنشاهی (مصر، فینیقیه، بابل)، امنیت و ثبات سیاسی، وجود راه‌های خشکی و دریایی و ... بود.

کاوش‌های باستانشناسی در بخش‌های مختلف ایران و به‌دست آمدن آثار هنری گوناگون و پیکر تراشی شاهان هخامنشی نشان می‌دهد که ایرانیان در زمان مادها و هخامنشیان از افزارهای زینتی مانند: گردنبند، دستبند، کمر بند، تخت خواب و میز استفاده می‌کرده‌اند و نیز با پیدا شدن جام‌ها و لوحه‌های زیبا و تندیس‌های گوناگون در کاوش‌ها، چنین درمی‌یابیم که هنرهای زیبا و نیز صنعت سنگتراشی و کنده‌کاری در میان ایرانیان رواج داشته است.^{۱۸} در آتورپاتکان (آذربایجان) مس، سر، آهن در خوزستان قیر، نفت و موم معدنی در خراسان، فیروزه به دست می‌آمد و صنایع فلزکاری رونق داشت.^{۱۹} در همدان صنایع چوبی، تربیت اسب و هنرهای قالی باقی و تراش‌کاری سنگ مرمر رایج بود. در خلیج فارس با وجود بندرهای هرمز، آپستانه و دیلمون، صید مروارید و صدف و نیز صنایع دستی رونق داشت (پیرنیا، ۱۳۷۷: ۵۱۴). چه در ایران مرکزی و چه در قلمرو شاهنشاهی ایران، صنایع دستی مانند ساختن ظرف‌های طلا، فرش، کاشی، نقره‌کاری، عطر و شیشه‌سازی، پارچه‌بافی در بابل، لودی، ماد و مصر پیشرفت داشت و مردم این کشورها همه ساله همراه باج و خراج مصنوعات خود را به شوش می‌فرستادند (هرودوت، ۱۳۶۶: ۱۱۹). با علاقه‌ای که شاهان هخامنشی به توسعه روابط بازرگانی داشتند و از طرف دیگر، نبودن گمرک موجب شده بود که سازندگان و بافندگان به آسانی کالاهای خود را به سراسر خاک شاهنشاهی می‌فرستادند و سود فراوان نیز می‌بردند. با وسعت قلمرو ایران، میزان تقاضا بالا رفت و چون راه و امنیت دو عامل اساسی تجارت بود، حمل‌ونقل کالا و تولید صنعتی بیشتر شد. از نوشته‌های هرودوت بر می‌آید که در خوزستان در زمین خصوصی داریوش بزرگ از چاهی به‌وسیله افزار و چرخ‌های ویژه نفت و قیر استخراج می‌کرده‌اند. وسیله تصفیه این نفت، استخراج پیایی بوده است که نفت در آن‌ها روان می‌شد و رفته رفته قیر و نمک آن ته‌نشین می‌شد و سپس نفت یا روغنی فراهم می‌آمد که رادی ناکه "rhadinace" می‌نامیدند.

۱۸. آثار باستانی موجود، کاسه زرین که در سال ۱۳۳۷ در تپه حسنلو در رضائیه به‌دست آمده. مهر داریوش بزرگ و سایر مدارک. (نشریه اداره باستان شناسی سال ۱۳۳۸ و ۱۳۳۹).

۱۹. در کوه‌هایی که مادها برای وطن خود انتخاب کردند، مس، آهن، سرب، سیم و زر و سنگ مرمر یافت می‌شد (ویل دورانت، همان: ۵۱۴).

نتیجه‌گیری

عصر هخامنشی اولین دوره تاریخی بود که در آن ایرانیان، با ساخت راه‌های ارتباطی پیشرفته، نام خود را در تاریخ راه‌سازی جهان ماندگار کردند. جاده‌های این عصر، کوبیده و پر رفت و آمد بودند. پرآوازه‌ترین این راه‌ها، راه شاهی بود که از شوش تا سارد مسافت آن بود و مدارک فراوانی، در منابع قدیم، درباره آن وجود دارد (نقشه‌های...). دلایل ساخت این جاده را برای انتقال سپاه و وسایل و نیز انتقال اطلاعات در سریع‌ترین زمان ممکن می‌دانند. در این دوره از جاده‌ها بهره‌های فراوانی برده می‌شد که بخشی از آن‌ها عبارت بودند از: امور اداری و انتقال پیام‌ها، عبور کاروان‌ها و تسهیل مبادلات تجاری. برای حراست از چنین قلمرو گسترده‌ای و حفظ روابط، بدون شک شبکه عظیمی از راه‌های مواصلاتی نیاز بود؛ به‌علاوه اینکه امنیت این راه‌ها نیز اهمیت ویژه‌ای داشت. در شاهنشاهی هخامنشی رابطه بین نقاط دور و نزدیک این قلمرو پهناور به‌وسیله چاپارخانه‌هایی تأمین می‌شده است که در طول شاه‌راه‌های معروف هخامنشی در فواصل معین مراکز آنان ساخته شده بود و در هر کدام از آن‌ها چاپاری با اسب تندرو در انتظار رسیدن سوار حامل نامه و خبر از چاپارخانه قبلی و یا بسته امانتی بود که تحویل بگیرد و آن را به تاخت به چاپارخانه بعدی ببرد و در آنجا سوار دیگری ادامه عملیات را انجام می‌داد. در ایران پس از روی کار آمدن حکومت واحد و مقتدر و برخوردارهای بازرگانی و اجتماعی با ملل بابل، مصر و فینیقیه، نخستین بار داریوش بزرگ به تهیه پول نیرومند و پر ارزشی که قدرت خرید آن زیاد باشد پرداخت. زدن سکه در ایران موجبات سهولت پرداخت مالیات، و امور حقوق، پادگان‌ها و ماهیانه سپاهیان مزدور را فراهم می‌کرد. از سوی دیگر گسترش کارهای بازرگانی در ایران و رفت و آمد مردم، اقتضا می‌کرد که پول به عنوان عامل اصلی معامله و مبادله وجود داشته باشد.

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی

منابع و مراجع

کتاب‌ها

- اصطخری، ابراهیم. (۱۹۲۷). المسالک‌الممالک، به کوشش دخویه، لیدن. ترجمه فارسی قرن پنجم - ششم هجری. به اهتمام ایرج افشار (ویراست سوم). تهران: شرکت انتشارات علمی و فرهنگی.
- اومستد، ا. ت. (۱۳۴۰). تاریخ شاهنشاهی هخامنشی، ترجمه دکتر محمد مقدم، تهران: ابن‌سینا.
- بروسیوس، ماریا. (۱۳۸۸). شاهنشاهی هخامنشی از کوروش بزرگ تا اردشیر اول، مترجم: هایدن مشایخ، چاپ اول، تهران: نشر ماهی.
- بریان، پی‌یر. (۱۳۷۹). تاریخ امپراتوری هخامنشیان از کوروش تا اسکندر، ترجمه مهدی سمسار، ج ۲، چ ۳، تهران: زریاب.
- بهاالدین، بازارگاد. (۱۳۴۷). تاریخ و فلسفه مذاهب در جهان، تهران: کتاب دوم.
- پی‌یر، بریان. (۱۹۹۶). تاریخ هخامنشیان (از کوروش تا اسکندر، تاریخ شاهنشاهی ایران)، مترجم: مهدی سمسار، تهران: نشر علم.
- پیرنیا (مشیرالدوله)، حسن. (۱۳۸۱). ایران باستان، ج 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.
- پیگولوسکایا، ن. (۱۳۴۹). تاریخ ایران از باستان تا قرن ۱۸، ترجمه کریم کشاورز، چاپ دوم، تهران: مؤسسه مطالعات و تحقیقات اجتماعی.
- دیاکونوف، میخائیل میخایلوویچ. (۱۳۸۴). تاریخ ایران باستان. ترجمه روحی ارباب. تهران: علمی و فرهنگی.
- سعیدی، فرخ. (۱۳۷۶). راهنمای تخت جمشید. تهران: نشر میراث فرهنگی.
- فرشادمهر، ناهید؛ عالمگیرتهرانی، محمد. (۱۳۹۴). داریوش هخامنشی، چاپ هشتم، تهران: نشر عالمگیر.
- فیثاغورث. (۱۳۱۴). سیاحتنامه، ترجمه یوسف اعتصامی، تهران: کمیسیون معارف.
- گزنفون. (۱۳۴۲). کوروش‌نامه، ترجمه مهندس رضا مشایخی، تهران: بنگاه ترجمه و نشر کتاب.
- گزنفون. (۱۳۸۴). لشکرکشی کوروش یا بازگشت ده هزار نفر، ترجمه علی وحید مازندرانی، تهران: انتشارات دنیای کتاب.
- گیرشمن، رومن. (۱۳۳۶). ایران از آغاز تا اسلام، ترجمه محمد معین، تهران: بنگاه ترجمه و نشر کتاب.
- مونتسکیو. (۱۳۲۴). روح‌القوانین، ترجمه اکبر مهتدی، چاپ دوم، تهران: کتاب فروشی علمی.

ویسهوفر، یوزف. (۱۳۸۶). ایران باستان از ۵۵۳ تا ۶۵۳ م. مترجم مرتضی ثاقب‌فر. تهران: انتشارات ققنوس.

ویل، دورانت. (۱۳۳۷). مشرق زمین گاهواره تمدن، ترجمه احمد آرام، تهران: نشر اقبال.

هرودوت. (۱۳۳۶). تاریخ، ترجمه هادی هدایتی، تهران: انتشارات دانشگاه تهران.

هینتس، والتر. (۱۳۸۶). داریوش و ایرانیان، ترجمه پرویز رجبی، تهران: نشر ماهی.

پایان‌نامه‌ها

آب سیه، مژگان. (۱۳۹۳). مطالعه راه‌های ارتباطی استان فارس در عصر ساسانی با توجه به مدارک باستان‌شناختی، پایان‌نامه برای دریافت درجه کارشناسی ارشد (M.A) در رشته باستان‌شناسی گرایش دوران تاریخی، دانشگاه آزاد اسلامی واحد مرودشت، دانشکده علوم انسانی، گروه باستان‌شناسی.

احمدی کافشانی، محمد. (۱۳۷۲). اصلاحات و اقدامات داریوش یکم. پایان‌نامه برای دریافت درجه کارشناسی ارشد (M.A) در رشته تاریخ، دانشگاه شهید بهشتی، دانشکده علوم انسانی، گروه تاریخ.

بختورتاش، نصرت‌الله. (۱۳۴۴). بنیاد استراتژی در شاهنشاهی هخامنشی، پایان‌نامه برای دریافت درجه کارشناسی ارشد (M.A)، دانشگاه تهران، دانشکده حقوق و علوم سیاسی.

نظرقلی، فاطمه. (۱۳۹۳). اصول کشورداری و سیاست خارجی هخامنشیان از کوروش تا داریوش یکم، پایان‌نامه برای دریافت درجه کارشناسی ارشد (M.A) در رشته تاریخ ایران باستان، دانشگاه آزاد اسلامی واحد شاهرود، دانشکده علوم انسانی، گروه تاریخ.

مجدآبادی، میرسعیدی، آذری، علاالدین. (۱۳۹۱). بررسی ارتباطات و نامه‌نگاری در ایران باستان. پایان‌نامه برای دریافت درجه کارشناسی ارشد (M.A) در رشته تاریخ دانشگاه آزاد اسلامی واحد تهران، دانشکده ادبیات و علوم انسانی.

مقالات

آذری، علاالدین و همکاران. (۱۳۹۳). سیاست‌های راه‌سازی هخامنشی، فصلنامه علمی پژوهشی تاریخ، سال هفتم، شماره ۲۴، ۳۳-۲۲.

خزائی، سهم‌الدین. (۱۳۹۵). راه‌های ارتباطی خشکی در دوره هخامنشی، فصلنامه پژوهش‌های تاریخی (علمی پژوهشی، شماره چهارم، پیاپی ۳۲، صص ۵۲-۳۸).

ولایتی، رحیم. (۱۳۹۵). «بررسی و مطالعه مکان‌یابی ساتراپی‌های هخامنشی در آسیای صغیر، جامعه‌شناسی تاریخی، دوره ۸، شماره ۲، صص ۴۴-۲۹».

یوسف جمالی، محمد کریم؛ ایمانپور، محمد تقی و شهاب‌ادی، علی‌اکبر. (۱۳۹۲). نقش و جایگاه ساتراپی‌ها در شاهنشاهی هخامنشی، فصلنامه اسلام و ایران، دانشگاه الزهرا (س)، شماره ۱۸، پیاپی ۱۰۸، صفحه ۸۹-۱۱۰.

منابع لاتین

Boardman, J. (۲۰۰۰). *Persia and the west*. London: Thames and Hudson.

Graf, David F. (۱۹۹۴). "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. ۱۶۷-۱۸۹.

Johannes, H. (۲۰۱۲). The Achaemenid empire and the sea, *Mediterranean Historical Review*, Vol. ۲۷, No. ۱, June ۲۰۱۲, ۴-۲۳.

Matthew W. Stolper, & Jan Tavernier. (۲۰۰۷). unique items in the Persepolis Fortification Archive, http://www.achemenet.com/pdf/arta/ARTA_۲۰۰۷,۰۰۱_Shavarebi.pdf.

Posener, G. (۱۹۳۶). *La première domination perse en Égypte*. Cairo: Sous la Direction de l'Inst. Franc. d'Arch. Orient.

Stolper, M.W. (۱۹۸۹). "The Governor of Babylon and Across -the- River in ۴۸۶ B.C.". *Journal of Near Eastern studies*, 48. Pp. ۲۸۳-۳۰۵.

Tampeo, M. (۱۹۸۹). *Maritime Trade between China and West, an Archaeological Study of the Ceramics from Siraf (Persian Gulf) ۸ to ۱۰ th Centuries A.D.* Paris.

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی