

## بحثی بر مبادلات تجاری ایران و مصر از داریوش اول تا انتهای دوره هخامنشی

### محمد قاسمی

دانشجوی دکتری، گروه تاریخ، واحد نجف آباد، دانشگاه آزاد اسلامی، نجف آباد، ایران

### فیض اله بوشاسب

دانشیار گروه تاریخ، واحد نجف آباد، دانشگاه آزاد اسلامی، نجف آباد، ایران

### دکتر بهزاد معینی سام

استادیار گروه تاریخ، واحد نجف آباد، دانشگاه آزاد اسلامی، نجف آباد، ایران

### شکوه السادات اعرابی هاشمی

استادیار گروه تاریخ، واحد نجف آباد، دانشگاه آزاد اسلامی، نجف آباد، ایران

فصلنامه علمی پژوهشی تاریخ (شاپا) ۲۰۰۸-۲۰۲۱ سال ۱۸ شماره ۶۸ - صفحه ۴۹-۳۴

تاریخ دریافت: ۱۴۰۱/۴/۵ تاریخ پذیرش: ۱۴۰۱/۵/۱۳

### چکیده:

قرارگیری مصر در کناره دریا مدیترانه و بر سر راههای بازرگانی خشکی و دریایی جهان باستان، باعث شد تا به عنوان پایگاهی بزرگ و با اهمیت، مورد توجه شاهنشاهان بزرگ هخامنشی قرار داشته باشد. علیرغم فتح مصر توسط کمبوجیه ارتباط مبادلاتی هخامنشیان با این ساتراپ نشین غربی بیشتر از طریق جاده شاهی قدیمی صورت می گرفت اما با روی کار داریوش اول، دست به اقدامات گسترده ای در این سرزمین زد که توسعه راهها و حفر کانال سوئز از مهمترین آنها به شمار می رود. با حفر این کانال فعالیت های کشتیرانی و ارتباط دریایی و به تبع آن روابط تجاری با مصر گسترش یافت و از طرفی نقش ایران به عنوان مسیر تبادل تجاری شرق به غرب رشد به سزایی یافت. براساس منابع موجود اقلام مورد نیاز برای استفاده در ارتش ایران مانند زره سپاهیان و وسایل معماری از مصر تامین می شده است و متقابلاً نمک و ادویه از ایران به مصر برده می شده است. در این تحقیق سعی بر این است به اقلام مورد تبادل میان دو کشور پرداخته شود. و از این طریق به مسائل بازرگانی پیرامون آن در جهت گسترش روابط دو کشور، فراتر از روابط صرف سیاسی و باهدف ارتقاء روابط تجاری بپردازد.

واژگان کلیدی: هخامنشیان، داریوش اول، مصر، بازرگانی

هخامنشیان برای حفظ تعادل نظام سیاسی - اجتماعی خویش به فعالیتها و روابط اقتصادی نیازمند بودند. به همین دلیل، بخشی از سیاستهای اقتصادی شاهنشاهی هخامنشی، ایجاد رفاه اقتصادی، تشویق تولید، فراهم کردن زمینه لازم برای توزیع و مبادله کالا و خدمات اقتصادی، اختصاص داشته است. در این راستا سیاست عمده آنان نیز بر اساس منافع اقتصادی ملل تابعه و آزادی اقتصادی استوار بود که بیشترین سود و منفعت را برای ساتراپ نشین های غربی شاهنشاهی هخامنشی داشت. زیرا پایه اقتصادی آنان مبتنی بر تجارت و کشاورزی بود. به طور کلی میتوان گفت که ساتراپ نشینهای غربی هخامنشی در عهد کوروش بزرگ سپس در زمان جانشینانش، همیشه جزء کانونهای خبرساز و تحولآفرین در شاهنشاهی هخامنشیان به شمار میآمدند. این مساله ناشی از موقعیت برتر اقتصادی و دیرینگی تمدن و فرهنگ آنان بود. جایگاهشان نیز در تعاملات اقتصادی و سیاسی شاهنشاهی هخامنشی حائز اهمیت بود. به همین علت، ساتراپ نشینهای غربی مانند: ایونیه، لودییه، کاپادوکیه، ارمنستان، بابل، آشور، عربستان و مصر در چهار فهرست ساتراپیهای اوایل عصر هخامنشی پس از پارس، ماد و عیلام از موقعیت ممتازی در کتیبه ها برخوردار بودند در مورد مسائل اقتصادی شاهنشاهی هخامنشی بحثهای فراوانی شده است.

زمانی که شاهنشاهی هخامنشی (۵۵۹-۳۳۱ ق.م) پا به عرصه وجود نهاد، مصر کشوری متمدن و بزرگ بود و بیست و پنج سلسله از سلسلههای فراعنه را پشت سر گذاشته بود و همزمان با هخامنشیان سلسله بیست و ششم فراعنه بر مصر حاکم بود. پشت سر گذاشتن این تاریخ طولانی مصر را صاحب دستاوردهای بسیاری در زمینههای مختلف کرده بود و همین باعث شد تا با شروع کشورگشاییهای هخامنشیان، مصر یکی از اهداف آنها باشد. زیرا مصردارای اقلام و محصولات عمده ای بود که مورد نیاز دیگر سرزمینها بود و با کشورهای همسایه خود مراودات سیاسی و بازرگانی فراوانی داشت. در اصل به سادگی نباید از جریان مصر بدون تجارت و چشم انداز طولانی مدت هخامنشیان

گذشت، این مقاله سعی در پیدا کردن زوایای نادیده گرفته شده برای تجارت و بازرگانی و گسترش قلمرو هخامنشیان تا مصر بدین منظور خواهد پرداخت.

### **فتح مصر**

با فتح و تسخیر مصر توسط کمبوجیه، در سال ۵۲۵ ق.میلاد، سراسر دره متمدن و غنی نیل و سر زمین هایی که در روزگار فرمانروایی فراغنه در حوزه نفوذ این کشور قرار داشت می بایست تحت نفوذ ایران قرار می گرفت، به همین دلیل، کمبوجیه، به محض تسخیر مصر، خود را در کسوت یک فرعون مصر موظف به تسخیر سرزمینهایی که روزگاری در حوزه نفوذ بزرگترین فراغنه مصر بودند. داریوش نیز پس از کمبوجیه، اقدامات اساسی را برای ثبات وضعیت مصر در حوزه ها مختلف انجام داد.

شاهنشاهان هخامنشی، بویژه داریوش، برای بهبود و شکوفایی جوامع تحت سلطه خود دست به اصلاحاتی می زدند که متناسب با سیاست حساب شده ای بود که شاهنشاهی هخامنشی برای همراهی و همدلی این جوامع به آن نیاز داشت. به دنبال همین سیاست بود که داریوش پس از پایان دادن به شورشهای داخلی ایالات برای ایجاد صلح و استقرار نظم نوین در قلمرو وسیعی که تحت سیطره او قرار داشت به ایجاد جاده های جدید و راههای دریایی تازه همت گماشت تا نسبت به توسعه تجارت و داد و ستد با همسایگان اقدام نماید. از آنجا که مصر در کناره دریا مدیترانه و بر سر راههای بازرگانی ی خشکی و دریایی جهان باستان قرار داشت، به عنوان پایگاهی بزرگ و با اهمیت، مورد توجه شاهنشاهان بزرگ هخامنشی قرار گرفت.

### **مسیرهای مبادلاتی ایران و مصر**

آگاهی از مبادلات تجاری در شاهنشاهی هخامنشی تا حدودی مستلزم شناخت شبکه راه ها و نظام ارتباطات بین ایالات است.

### راههای ارتباطی ایران و مصر پیش از حفر آبراهه سوئز

توصیف هرودت از گستردگی و اتصالات منطقه‌ای نظام راههای هخامنشی با توجه به افق جغرافیایی نویسنده در شرق، به شوش و بابل محدود بوده است. اما الواح تخت جمشید به راه های ارتباطی میان مرکز شاهنشاهی و نقاط دیگر چون مصر اشاره دارد و نشان داده که تمام قلمرو شاهنشاهی با شبکه راه ها به هم متصل بوده اند (بریان، ۱۳۸۰: ۵۶۰). مصر نیز از راه قدیمی ایلام و میان رودان که از شوش به دجله و از آنجا به اریل و سوریه و سپس در این محل یا از طریق دریا از صور و صیدا به دهانه نیل می رفت و یا از طریق خشکی فلسطین و صحرای سینا به مصر می رسید (پیرنیا، ۱۳۸۰، ج ۱: ۵-۷۵۴)، با مرکز شاهنشاهی هخامنشی در ارتباط بود.

در سنگ‌نوشته‌های سومری و اکدی مربوط به هزاره سوم ق.م از ارتباط دریایی بین میانرودان و کشورهای دیلمون (Dilmun) و مگن (Magan) و ملوخیه یاد شده است. دیلمون شاید جزیره بحرین باشد و مگن را عموماً عمان می‌دانند که در آنجا الوار و مس یافت می‌شده و در نوشته‌ای لگش از (Lagash) در حدود سال ۲۰۵۰ ق.م مربوط به زمان شولگی (Shoulgi) (حدود ۲۲۶۳-۲۳۱۰ ق.م) از کشتی‌سازان مگن یاد شده است. در نوشته‌ها همیشه ملوخیه با مگن یکجا ذکر شده ولی جای آن را نمی‌توان به‌طور دقیق‌تری مشخص کرد. در کنار غربی عربستان کشتی‌های مصری از زمان سهوره فرعون سلسله پنجم (حدود ۲۴۷۰ ق.م) در دریای سرخ رفت و آمد می‌کردند و در زمان سلسله ششم (حدود ۲۳۴۱-۲۱۸۱ ق.م) از راه خشکی و دریا به کشور پونت شاید کرانه سومالی روبروی عربستان بسیار سفر می‌کردند. پس از آنها تعدادی از دیگر فراعنه مصر نیز به کشتی‌رانی در دریای سرخ پرداخته‌اند (حورانی صص ۵-۷). ولی از روی شواهد می‌توان دریافت که قبل از احداث آبراهه سوئز ارتباط دریایی کامل میان ایران و مصر وجود نداشت و مسافران می‌بایست از طریق خلیج فارس و فرات به سوریه و سپس از آنجا و یا از طریق شهر صور به وسیله کشتی به مصر می‌رفتند و یا در آنجا از طریق فلسطین و شبه جزیره سینا از راه خشکی به مصر می‌رفتند. راه دوم چون از کویری بی آب و علف می‌گذشت به واسطه فقدان آب باعث زحمت فراوان مسافران و

کاروانان می‌شد و لازم بود که حتماً آب کافی برای مدت زمانی که از کویر می‌گذشتند همراه خود می‌بردند. کمبوجیه برای فتح مصر از همین راه و به کمک بیابان گردان شبه‌جزیره عربستان عبور کرد. پس از او داریوش اول نیز برای رسیدن به مصر از همین راه عبور کرد و بدون مزاحمتی به ممفیس وارد شد (اومستد ص ۱۹۲). این راه که از صحرای سینا می‌گذشت در شرایط عادی همواره مورد تهدید راهزنان قبیله‌های بیابان گرد قرار داشت و تنها راه زمینی منتهی به مصر نیز به حساب می‌آمد (داندامایف ص ۱۸۶).

### ارتباط ایران با مصر از طریق آبراهه سوئز

اهمیت اقتصادی سرزمین زرخیز مصر نیز ایجاب می‌کرد راه کوتاه‌تری آنجا را به بازارهای قلمرو شاهنشاهی پیونددهد. مصر کالاهای تجاری فراوانی داشت و می‌بایست به سایر نقاط شاهنشاهی حمل شود. از طرفی چون مصر بر سر راه افریقا قرار گرفته بود انبار کالاهای حبشه و سودان نیز محسوب می‌شد که حمل آن برای رفع نیازمندی‌های سایر بخش‌های این دولت پهناور لازم بود. مواد معدنی نوبی و حیوانات و طیور گوناگون آنجا توسط مصر صادر می‌شد. اقدام داریوش در ساخت و ایجاد کانال سوئز هم در منابع یونانی‌رومی از قبیل هرودت (Herodotus, Book II, IV, ۴۲, ۴۰; ۱۵۸; دیودوروس سیسیلی (۱۲-۸, ۳۳, Book I) و پلینی (Pliny, NH, VI, ۱۶۵) انعکاس یافته و هم در منابع شرقی به صورت دو ستون سنگی در تل المسخوطه (Scheil, ۱۹۳۰: ۹۳)، تکه‌های گم‌شده سراییم واقع در شمال دریایچه های تلخ (Posener ۱۹۳۶: ۴۸)، دو ستون سنگی در شلوف، معروف به کبرت (۵-۶۴ Ibid) و قطعاتی مفروض از یک ستون سنگی در کوبری، هفت کیلومتری شمال سوئز (۹۳ Scheil, ۱۹۳۰)، یافت شده است که در همه آن‌ها نوعی هم‌معنایی میان عناصر بومی و بیگانه، میان ارقام متون میخی هخامنشی و ارقام متون هیروگلیف مصری که یا مانند مسخوته پشت به پشت یکدیگر و یا همچون شلوف و سوئز نزدیک به یکدیگر هستند، به چشم می‌خورد (۲۴۳

(Tuplin ۱۹۹۱). منابع شرقی کانال را از زاویه دید ارتباط با ایران می‌نگرند، درحالی که هرودوت آن را ارتباطی میان مدیترانه و دریای سرخ می‌داند و لحنش به گونه‌ای است که برای مقاصد نظامی حفر شده است (Tuplin ۶-۲۵۵: ۱۹۹۱). از محققین به انگیزه تقویت تجارت و بازرگانی و از دید برخی دیگر به منظور بهبود سیستم‌های ارتباطی، در قیاس با جاده شاهی و یا با انگیزه‌های استراتژیکی مرتبط بود، مسیر دریای سرخ به خلیج فارس و در نهایت اقیانوس هند مورد استفاده قرار گرفت. بدین ترتیب این امر دورنمای تجاری را پیش چشم شاه گشود، زیرا در آینده کشتیهایی که از ساحل فنیقیه به دریای سرخ می‌آمدند و همچنین آنهایی که از سواحل پارس، هندوستان و عربستان گذر میکردند، به راحتی می‌توانستن وارد دره نیل شوند. این امر موجب اهمیت جهانی سواحل جنوبی پارس در کنار خلیج فارس شد و موجب تسهیل مبادله کالا از راه دریا در سراسر ایالات شاهنشاهی هخامنشی گردید (یونگ، ۱۳۸۶: ۱۱۳). به نظر می‌رسد حفر این کانال برای داریوش، از چند جنبه حائز اهمیت بود: یکی از جنبه نظامی بود تا نیروی دریایی ایران به سهولت بتواند از کرانه‌های دریای مدیترانه از طریق آبراه نیل، به مناطق شرقی شاهنشاهی و برعکس انتقال یابد، دیگر اینکه داریوش با احداث این آبراه دریایی می‌خواست تحولی عمیق در عرصه اقتصاد سرزمین‌های شاهنشاهی خود ایجاد کند؛ زیرا در آینده کشتی‌های تجاری که از ساحل فنیقی به دریای سرخ می‌آمدند و همچنان آنها بی که در ایران و هندوستان عازم سواحل غربی شاهنشاهی بودند به راحتی از طریق ترعه مزبور می‌توانستند راه خود را بپیمایند؛ بدین طریق مبادله کالا از جانب دریا میان بابل، ایران، هندوستان، مصر و سواحل مدیترانه برقرار می‌شد و تمام کالاهای تجاری که می‌بایست از راه‌های سخت و دشوار نواحی مرکزی ایران عبور کنند، می‌توانستند از طریق تجارت دریایی به راحتی به مقصد خود برسند (یونگ، ۱۳۸۶: ۷-۱۰۶).

به هر حال اقدام داریوش به هر منظور و انگیزه‌ای که بود، مسئله مبادلات تجاری به گونه‌ای در آن دخیل است و چه بسا حفر این آبراهه و باز شدن راه دریایی شرق و غرب با همه

پیامدهای مثبت و درخور توجهش، احتمالاً موجب شد برخی از نواحی شاهنشاهی که پیش از این بر سر جاده خشکی قرار داشتند از رونق بیفتند.

می توان گفت داریوش غیر از اهداف اقتصادی، اهداف سیاسی و نظامی هم از حفر آبراهه داشته است. جداکردن اهداف استراتژیک و بازرگانی داریوش از یکدیگر کاری دشوار است. با توجه به این که سه تا از حاصلخیزترین و پرجمعیت ترین سرزمین های رودخانه ای جهان آن روز، یعنی نیل، دجله و فرات در تصرف او بودند برقراری ارتباط دریایی از بالاترین اولویت برخوردار بود (کوک ص ۱۲۷). این راه دریایی که دریای مدیترانه را از طریق دریای سرخ به دریای عمان خلیج فارس و اقیانوس هند مرتبط می کرد اثرات اقتصادی فراوانی را در پی داشت زیرا ارتباط دریایی مصر ایران و هند از این طریق فراهم می شد و این امر پیش از این سابقه نداشت. در واقع داریوش پس از سفرش به مصر به فکر یافتن راه کوتاهتری افتاد تا مرکز شاهنشاهی او را به متصرفات آفریقایی شاهنشاهی هخامنشی متصل کند.

این راه دریایی باعث شد تا از آن به بعد راه تجارتهای مستقیم بین ممالک غربی و هند برقرارگردد (پیرنیاج ا ص ۵۲۷). با این کار کشتی هایی که از سواحل فنیقیه به دریای سرخ می آمدند و همچنین آنهایی که از ایران و هند شبه جزیره عربستان را دور می زدند می توانستند وارد رودخانه نیل شوند و از آنجا به دریای مدیترانه بروند. از طرفی هم بنادر خلیج فارس اهمیت جهانی پیدا می کرد و کاروانهای تجاری از مشرق و مغرب به راحتی به مقصدهای خود می رسیدند. در مسیر این راه دریایی ممالک هند و عربستان و سرزمین های شرقی آفریقا اهمیت تازه ای می یافتند. بدون شک حفر آبراهه سوئز تأثیر بسیار زیادی در امور بازرگانی و توسعه بیشتر آن داشته است و این را یافته های باستانشناسی تأیید می کند. در واقع روند روبه رشد امور بازرگانی در مصر و ایران و دیگر شهرهای هخامنشی بیانگر تحوله بزرگی در این زمینه پس از افتتاح آبراهه سوئز باشد.

علاوه بر راه دریایی، در این دوره، جاده قدیمی که بابل را از راه کرخمیش (Karkhmish) به مصر متصل می نمود، با جاده عمده دیگر که از بابل به حلوان، بیستون و همدان می رفت (گیرشمن،

۱۳۷۴: ۱۵۸)، مصر را از راه خشکی به تمام سرزمین‌های شاهنشاهی هخامنشی متصل می‌کرد. براساس اسناد و مدارک آرامی، عبور از جاده‌های شاهی به اجازه‌نامه نیاز داشت که از دربار شاهنشاهی یا توسط شهربان، صادر می‌شد. این نوع گذرنامه‌ها به زبان عیلامی، هالمی (Halmi) نامیده می‌شد که نمونه کامل آن، نامه‌ای است که آرشام شهربان مصر برای مباشر املاکش و همراهان او جهت مسافرت از بابل به مصر صادر می‌کرد. مأموران هم در ایستگاه‌ها و منازل بین راه موظف بودند جیره مورد نیاز این مسافران را تأمین کنند (کورت، ۱۳۷۸: ۷-۱۲۶). هرچند، حمل کالا توسط کاروانها از این جاده‌ها مسلم فرض شده است، اما هیچ‌یک از الواح تخت جمشید و متون کلاسیک به حمل و نقل کالا اشاره‌ای نکرده است. یگانه گواه حمل و نقل کالا به نواحی دوردست، انتقال خراج و محصولات گردآوری شده برای احداث کاخ داریوش در شوش بود که در چارچوب برنامه عمرانی سیاسی قرار می‌گیرد (بریان، ۱۳۸۰: ۵۶۰-۵۶۱). به هر حال مسلم است که این جاده‌ها در درجه اول برای ساماندهی امور اداری به کار می‌رفت، اما کاروانها نیز از آن عبور می‌کردند و مبادلات تجاری را میان کلیه اقوام شاهنشاهی هخامنشی تسهیل و موجب افزایش مقدار سطح تجارت می‌شد (گیرشمن، ۱۳۷۴: ۱۵۷-۱۵۸). زیرا متون به دست آمده از تخت جمشید گواه آن است که شبکه جاده‌ها سراسر شاهنشاهی هخامنشی را پوشش می‌داد و به تبع آن سیستم نگهبانی و تدارک و کنترل راه‌ها و مسافران در تمام ایالات از شرق تا غرب به خوبی عمل می‌کرد (کورت، ۱۳۷۸: ۱۱۶). این امر و اموری از قبیل دخالت دادن وزن و مقیاسها در همه نقاط شاهنشاهی به خصوص رواج سکه در این دوره موجب تشویق تجارت خارجی و توسعه روزافزون بازرگانی و مبادلات داخلی شد (گیرشمن، ۱۳۷۴: ۲۰۱). اما در خصوص عوارض گمرکی اطلاعات بسیار جالبی از سندی آرامی به دست آمده که متعلق به دوران سلطنت خشایارشا باشد. این سند ظاهراً دفتر محاسباتی فرارگاهی گمرکی بر یکی از دهانه‌های نیل بود که نشان می‌دهد عوارضی به تناسب کالاها هنگام ورود یا خروج ناوهای فینیقی و ایونیایی دریافت و به انبار سلطنتی واریز می‌شد (بریان، ۱۳۸۰: ۶۰۴). البته نباید



فراموش کرد که اقدامات هخامنشیان در این باره به هر دلیلی که بود، سبب شد وضعیت مصر از تنگنای ارتباطی با جهان به خصوص شرق دور و میانه رهایی یابد و همین اقدام هخامنشیان موجب گسترده‌گی روابط بیش از پیش جامعه مصر با جوامع دیگر شد.

### **روابط تجاری هخامنشیان و مصر:**

کالاهای تجاری مبادله شده میان دو تمدن هخامنشیان و مصر به دو گروه اصلی تقسیم می‌شود: کالاهایی که از مصر وارد سرزمین مصر می‌شده و کالاهایی که از ایران وارد مصر می‌شده است. با توجه به ضمیمه شدن مصر به خاک ایران، می‌توان در مجموعه‌ای کلی این کالاها را به صورت زیر آورد: آذوقه، جیره‌های مازاد، جیره جنسی، روغن‌های خوشبوکننده، عاج و آبنوس، رشته‌های ابریشمی، گلدان‌ها، مهرهای مصری، شرابی به نام صیدون، گندم و غلات، رنگ، آهن و قلع، کالاهای زیتنی و گران، طلا، شمش طلا، خاک طلا، کرباس طلا، نقره، شال‌گردن، پارچه‌های کتان، کاغذ پاپیروس و نامه‌هایی بر روی پاپیروس، چوب و مجسمه‌های چوبی و سنگی، پوست، تاکه، ماهی‌های نمک‌سود شده.

تبادل کالا در دوره هخامنشی بین ایران و مصر از چند طریق انجام می‌گرفته است. در اسامی گل‌نشته‌های تخت جمشید، اسامی مودرین، مودریا، مودری به‌کاررفته است که این اسامی سرزمین مصر، مصریان و مصری است. اگر با توجه به کارگران و صاحب‌پیشگان مصری مشغول به فعالیت در مصر بخواهیم بررسی کنیم باید در نظر داشته باشیم؛ موجب و حقوق دریافتی کارگران اغلب به‌صورت جنسی بوده است. لذا می‌توان این نظریه را مطرح کرد که این موجب به‌صورت آذوقه بین‌راهی توسط کارگران بین مصر و ایران مبادله می‌شده است. در ماه هشتم سال ۲۳ بگپانه ۱۰۰ سنگ‌تراش مصری را همراه با شش پیشکار از شوش روانه میسازد، ظاهراً در تخت جمشید به آنان نیاز بوده و متأسفانه نمی‌توان روشن ساخت که آیا آنان مستقیماً از مصر آورده شده بوده‌اند یا اینکه از پیش در شوش سرگرم کار بوده‌اند (ماری کخ، ۱۵/۱۳۷۹). جیره‌هایی مازاد به کارگران در تخت

جمشید داده می‌شد و اجازه داشتند این جیره‌ها را با خود در طول جاده حمل کنند. (بریان، ۱۳۸۱/ ۴۷۷-۴۷۴) نامه‌هایی هم از شخصی به نام فارناکا موجود است که به تخت جمشید فرستاده تا به جای جیره جنسی گفته‌شده، نقره برای سفر دریافت کند.

قرار گرفتن ایران در مسیر تجارت شرق به غرب باعث می‌شد که گروهی از اقلام ناآشنا که در داخل ایران کاربردی نداشته است. از مسیر ایران به‌عنوان جنس صادراتی به دیگر مکان‌ها صادر گردد. مانند؛ روغن-های خوشبوکننده، عاج، طلا... (Besham, ۱۹۵۴/۲۲۵-۲۲۷). و رشته‌های ابریشمی روی برخی مومیایی‌ها. با توجه به این نکته که تولید و فرآیند ابریشم سازی در آن دوره، در دست چینی‌ها بوده است، نشان از تبادل کالا از طریق بازرگانان هخامنشی داشته است. با توجه به اینکه صنعت تولید ابریشم متعلق به چین بوده می‌توان تبادل کالا بین ایران و چین و انتقال آن به مصر را مورد بررسی قرارداد. (Janick, ۲۳:۵۸۳-۳۹). در این مسیرها کاروانسراهایی برای استراحت و چای‌خانه‌هایی به‌عنوان ایستگاه میان این راه‌ها قرار داشتند (هرودوت/ ج ۱، ۵۴/۵۲). این جاده تجاری از شرق ایران شروع می‌شد و به غرب ادامه پیدا می‌کرد. و شامل هند و آسیای صغیر می‌شد. (Rostovtzeff, ۱۹۶۹/۱۹۲). همچنین در فنیقیه گلدان‌هایی کشف شده که بر آن مهرهای مصری حک شده بودند و پاپیروس‌هایی هم هستند که از شرابی به نام صیدون خبر می‌دهند که از مصر وارد می‌شده است. (Mayer/ ۱۹۱۲, ۲۱-۲۳). جدای از دلایل دیگر نباید از این موضوع به سادگی گذشت که مصر یکی از صادر کنندگان بزرگ گندم و غلات به یونان بود در ابتدا تجارت دریایی بین امپراطوری هخامنشی و غرب عمدتاً در دست بازرگانان فنیقیه بود. (Elayi, ۲۸-۱۳/۱۹۸۰)

منطقه تجاری تحت اداره فنیقی‌ها را در محدوده آسیای صغیر فنیقیه و فلسطین و مصر باید دانست. آنها رنگ و آهن و قلع و شراب را خریداری میکردند و به فروش می‌رساندند (Oppenheim/ ۲۴۰, ۱۹۶۹/۲۴۲) با این حال بازرگانان یونانی کم‌کم با آنها کنار آمدند و همچنین آنها را در دریای اژه جایگزین کردند و حتی به رقابت با آنها پرداختند (اومستد، ۱۳/۱۳۸۳). مصر

کالاهای بسیار زینتی و گران قیمت را در این بازار ارائه می‌داده به نحوی که هرودوت نقل می‌کند؛ مصر طلا و عاج و آبنوس را ارائه می‌داده است. گیرشمن نیز در کتاب خود یادآور شده کنجد از ایران به مصر برده شده است (گیرشمن، ۲۰۳/۱۳۷۴). سند بابلی به دست آمده در همدان نشان می‌دهد؛ که بازرگانانی هم در همان دوره به تجارت در ایران مشغول بودند. این متن نام دو شخص را نام میبرد به نام های اتاوار و شهپارسی که نام ریاست تجار را به عهده داشتند (Zadok, ۱۹۷۶/۷۶). یونانیان از ظرف های تجملی شیشه ای شفاف خبر می دهند که در بین هخامنشیان بسیار توسعه یافته بوده و از کالاهای صادراتی به حساب می آمده است (شیرین بیانی، ۱۹۹/۱۳۸۱). در کتیبه داریوش که در کاخ آپادانا است؛ داریوش از صنعتگران مصری که زرگری و طلاکاری را انجام می داده اند نام می برد، همچنین از نجاران و تزیین کنندگان دیوارها که مصریان بودند نام می برد (شارپ، ۹۹/۱۳۸۲). با این مسئله که در صفوف هدیه آورندگان در تخت جمشید گروهی مصری هم بودند که در جمع هدیه آورندگان حضور داشتند. در دستان صفوف مصریان ظرف هایی است که داخل آن قابل تشخیص نیست اما فوتیوس چنین نقل می کند: "شمس طلا بهترین هدیه ای است که به پادشاه ایران می دهند" (خلیلی، ۶۳/۱۳۷۹). چنین به نظر می رسد در آن کاسه ها میتوانست خاکه طلا یا نقره باشد.

در مصر اینکه خراجگزاری امری برای بزرگنمایی و خودی نشان دادن بوده است و این صف خراجگذاری در مصر به نمایش در می آمده است. نمایش سان و خراج و زندانیان به موضوعات هنر حجاری و نقاشی مصری نیز تعلق دارند که این دولت اخیر تا چه اندازه بر کنده گران هخامنشی تاثیر گذاشته، این قضاوت برای قضاوت آرامگاه نزدیک سکارا یا معبد آمون جلوه میکند. تجمع هدیه آورندگان در بین النهرین بازهم تکامل بیشتری یافت (والرز، ۱۴/۱۳۵۲). این مسئله که مصر از آنچه واقعا بود؛ بیشتر خود را نشان می داد قابل تامل است چرا که مصر به سان هخامنشیان خراجگزاری بی شمار نداشت و بیشتر هدیه آوران بودند که به نوعی در نقش خراجگزاران در کنده کاری ها به کار گرفته شده اند. در این صفوف پیشکشی که نفر دوم و سوم می آورد با اطمینان نمی

توان تشخیص داد چنان که نفر چهارم شال گردنی را عرضه می کند احتمالاً پارچه کرباس بسیار زیبا یعنی ساخته ای از روزگار کهن محصول مصر به شمار می رفت. میدانیم که شاه آمازیس به اسپارتیان و به معبد آئنه لیندیا در جزیره رودس یک زره کرباسی که با هنرمندی بسیار آراسته شده بود هدیه کرد(همان/۱۳۷). در مسیر این تجارت بدیهی است اقلامی چون طلا، پارچه های کتانی، کاغذ پاپیروس، میوه، غلات، چوب، شراب، روغن و نقره رد و بدل می شده است(همان/۲۶۸).

با توجه به اطلاعات داده شده تا به اینجا، از این متن باید دریافت که هخامنشیان به دنبال حرکتی فراتر از قلمرو مکانی، برای مبادلات تجاری و بدست آوردن جایگاه فینیقی ها بودند، آنها به دنبال توسعه صادرات بیشتر و انجام فعالیتهای تولیدی بیشتر در سرزمینهای تحت سیطره شان بودند. و نیز یک سیستم واحد و منظم برای تجارت بوجود آورده بودند که تا قرنها بعد از آن استفاده می شده است. در ادامه متن به این موضوع می پردازیم .

صدور حواله های بین راهی که ارشامه به پیشکارش داده بود همان کسی که ارشامه او را به مصر فرستاد لوح اسناد دیگر چون اوسترکون های آرامی ارد لزوما موید آن است که سفر در جاده های شاهی بر اساس نظام واحدی که در کل قلمرو شاهنشاهی اعمال می شود سازماندهی می شده است. بنابراین جا دارد مسلم فرض کنیم که خاص بودن اسناد تخت جمشید متضمن آن نیست که سازمان دیوانسالارانه هخامنشیان مخصوص پارس یا محور تخت جمشید- شوش بوده است...

اداره اموال و انبارهای سلطنتی در مصر ، فقط مختص مصر است ؛ که به دلیل آب و هوای خاص خود اطلاعات اسنادی قابل قیاس با اطلاعات اسنادی تخت جمشید ارائه میدهد. افزون بر آن از بایگانی ارشامه خسترپاون مصر مجسمه و نامه هایی بر پاپیروس و پوست بدست آمده است. چندین نامه فرعی در اختیار داریم که گواه دقت تشکیلات اداری خستره پاون نشین به ویژه در زمینه ورود و خروج فرآورده هایی است که به انبار تعلق دارند. ما این سخن را با پنج سند؛ رسمیت می بخشیم. بعضی از این اسناد متاخرند (سلطنت داریوش دوم)، اما همه چیز اجازه می دهد که حدس بزنیم سازمانی که این اسناد افشاگر آن است، حداقل از زمان سلطنت داریوش اول وجود داشته است. در

سند پاپیروسی که به تاریخ آخرین سال سلطنت داریوش اول است به گفته پلوتارک نشان می دهد که به دنبال گندم و غله به مکان های مختلف مصر سفر می کنند. یا قایقرانی که عنوان شغلی اش در آن دوره تهیه آذوقه برای سربازان مصری بوده است. تهیه جو و عدس نیز که به دوره پادشاهی خشایارشا می رسد موضوع مورد بحث در اسناد آرامی جو و عدس به دسته ساخلو داران مهاجر اختصاص داشت که ۲۲ سرباز بودند که به دو دسته صدگانی تقسیم می شدند (بریان، ۱۳۸۱/۷۰۳). گردش کالا در ممفیس و سوئنه به نحوی بوده که بر اساس الواح تخت جمشید بوده و اسناد تحلیل شده شبیه هم هستند. اشیائی که دارای نوشته است و منحصرنا نام خشایار شاه در آنها رویت می شود ولی نمی دانیم محل ساختشان کجا بوده است که آیا در مصر ساخته شده اند یا تحت جمشید به دست صنعتگران مصری است (همان ۷۰۶/۷). ظروف سنگی که با توجه به جمله قبل سازمان یافتن این ساخت و ساز را نشان می دهد و قسمتی از تحول تجارت بین ایران و مصر را پوشش میدهد. ما از وجود کارگاههای ساخت سلاح در ممفیس باخبریم از سفالینه هایی که نام پسامتیک و احمس بر آنها بود نیز در تخت جمشید یافت شده اند. این سفالینه ها بسیار شبیه سفالینه هایی هستند که تاریخ سلطنت داریوش و جانشینانش بر آنها نوشته شده اند وجود گتی خانه ها (کارگاه های ساخت سفال) در مصر دوران فراعنه نیز کاملاً مورد تایید قرار گرفته است. (همان ۷۰۶/۷)

با توجه به شرح ذخیره فرآورده های تاگه (نوشیدنی) در انبارهای سلطنتی مانند همان ذخایری که در انبارهایی که در منازل جاده شاهی قرار داشت یا به توصیف ذخایر استراتژیکی که خسترپاوان ها در خطه های خود نهاده بودند، قناعت نکرده است و به گردش نهادن این محصولات را نیز مدنظر قرار داده است. یکی از رسالت های اقتصادی که بر شهرها و شهرستان ها تحت سیطره انجام می شود نه تنها چیزی است که ما صادرات و واردات می نامیم بلکه نشان دهنده خروج و ورود جنس از انباراست. واژه به کار رفته دیانیتستای به معنای آوردن پول با مازاد محصول انبارها است (همان ۷۰۹/۷). یکی از انبارها و پایگاههایی که موجب و جیره سربازان برای جنگیدن با یونان از دوره داریوش اول تا دوره پسرش را فراهم می کرد همین انبارها و ماهی های نمک سود شده از

مصر بود (۷۱۱/همان). با توجه به این مبادلات باید در نظر گرفت که تجارت و ساخت و انبار کردن اشیاء یک دوره تاریخی را در بر می گیرد که شاید با توجه به تبادل جنس و دریافت نقره بر اساس متون خزانه داری یک دوره ۳۵ ساله دریافت و تبادل جنس با نقره را نشان می دهد (گرشویچ، ۱۳۸۵/۴۹۲).

نتیجه گیری:

تصرف مصر فرای کشور گشایی، فواید بسیاری را برای هخامنشیان به همراه داشت، درآمد سرشاری از این سرزمین ثروتمند که اکنون می بایست آن را یک ایالت از امپراتوری هخامنشی دانست، نصیب خزانه شاهی می گشت که در پیشبرد اهداف شاهان هخامنشی قابل توجه بود، بعلاوه تجارت شرق و غرب بطور کامل در اختیار ایرانیان قرار گرفت و تمامی منافع یونانیان در این سرزمین به پارس ها منتقل گردید و همچنین آنها می توانستند از این مرکز به عنوان پایگاهی برای تحت فشار قرار دادن یونان بهره جویند. اقدامات ارزنده داریوش بزرگ در مصر، نظیر اصلاحات مذهبی، تدوین قوانین، کارهای عمرانی و غیره، موجب شد تا از او به عنوان فرعون بزرگ یاد شود و همتای رامسس دوم گردد. در دوره این فرمانروای لایق و کاردان، مصر در مسیر پیشرفت افتاد و به سرعت مدارج رشد و ترقی را طی نمود. شبکه راه های مواصلاتی توسعه یافت و حفر کانالی که بعدها کانال سوئز براساس آن ساخته شد، تکمیل گردید، ارتباط مصریان با نواحی مختلف آسیا افزایش یافت و در نتیجه تجارت رونق گرفت، کشاورزی نیز با تمهیدات متعدد گسترده تر شد. اما زاویه ای که باید بیشتر در خصوص آن بحث شود درک ما نسبت به دیدگاه هخامنشیان از نقاط ضعف تجاری در این امپراتوری بود؛ آنها با تصرف مصر توانستند: ۱- شرق را به غرب پیوند دهند ۲- بازار و تجارت دریای اژه را نصیب خود سازند ۳- دست یونانیان را از محصولات مصر کوتاه کنند ۴- تولیدات بین تمدنی از خود و دیگر تمدن ها در بازار منطقه ای ارائه دهند ۵- واردات محصولات گران و لوکس

به داخل قلمرو داشته باشد. لذا دلایل برخی اقدامات هخامنشیان از جهت راهبرد سیاسی و اهمیت مصر برای هخامنشیان در این مقاله شرح داده شد.

فهرست منابع و ماخذ:

- ۱- اومستد، ات، تاریخ شاهنشاهی هخامنشی، ۱۳۸۳، ترجمه محمد مقدم، ج سوم، علمی فرهنگی، تهران.
- ۲- بریان، پیر، امپراتوری هخامنشی، ۱۳۸۱، ج ۱، ناهید فروغان، تهران، قطره.
- ۳- بیانی، شیرین، ایران از ورود آریاییها تا سقوط هخامنشیان، ۱۳۸۱، سمت، تهران.
- ۴- پیرنیا، حسن، تاریخ ایران باستان، ۱۳۸۷، افراسیاب، تهران.
- ۵- دیاکونوف، ام، تاریخ ایران باستان، ۱۳۸۲، ترجمه روحی ارباب، علمی و فرهنگی، تهران.
- ۶- خدادادیان، اردشیر، هخامنشی ها، ۱۳۷۸، به دید، تهران.
- ۷- خلیلی، کامیاب، خلاصه تاریخ فوتیوس، ۱۳۷۹، تاریخ کتزیاس از کوروش تا اردشیر، کارنگ، تهران.
- ۸- شارپ، رلف نارمن، فرمانهای شاهنشاهان هخامنشی، پازینه، چ اول، تهران.
- ۹- کخ، هایدماری، پژوهش های هخامنشی، ترجمه امیرحسین شالچی، نشر آتیه، تهران.
- ۱۰- کورت، آملی، ۱۳۸۳، هخامنشیان، ترجمه مرتضی ثاقب فر، ققنوس، تهران.
- ۱۱- کوک، جان مانوئل، ۱۳۸۳، شاهنشاهی هخامنشی، ترجمه مرتضی ثاقب فر، ققنوس، تهران.
- ۱۲- گرشویچ، ایلیا، ۱۳۸۵، تاریخ ایران دوره هخامنشیان، جامی، تهران.
- ۱۳- گریشمن، رومن، ۱۳۷۴، ایران از آغاز تا اسلام، ترجمه محمد معین، نگاه، تهران.
- ۱۴- والرز، گرولد، ۱۳۵۲، نقوش اقوام شاهنشاهی هخامنشی بنا بر حجاریهای تخت جمشید، ترجمه دورا اسمود با همکاری علیرضا شاپور شهبازی، انتشارات دانشگاه پهلوی، شیراز.

۱۵- A. L. Basham, *The Wonder That Was India*, New York, ۱۹۵۴.

۱۶- A. L. Oppenheim, "Essay on Overland Trade in the First Millennium B.C.," *Journal of Cuneiform Studies* ۲۱, ۱۹۶۹, pp. ۵۴-۲۳۶.

- ۱۷-E. Bresciani, "Ägypten und Perserreich," in FischerWeltgeschichte V, Frankfurt, ۱۹۶۵, pp. ۲۹-۳۱۱
- ۱۸-E. Meyer, Der Papyrusfund von Elephantine, Leipzig, ۱۹۱۲
- ۱۹-J. M. Cook, The Persian Empire, London, ۱۹۸۳
- ۲۰-J. Elayi, "The Phoenician Cities in the Persian Period," The Journal of the Ancient Near Eastern Society of Columbia University ۱۲, ۱۹۸۰, pp. ۲۸-۱۳
- ۲۱-M. A. Dandamayev(F), "Connections between Elam and Babylonia in the Achaemenid Period," The Memorial Volume of the Vth International Congress of Iranian Art and Archaeology I, Tehran, ۱۹۷۲, pp. ۶۴-۲۵۸
- ۲۲-M. Rostovtzeff, Iranians and Greeks in South Russia, Oxford, ۱۹۲۲;repr. New York, ۱۹۶۹
- ۲۳-Halak, Richard T, Persepolis fortification Tablets ,vol, ۹۲,the University of Chicago press, Chicago ۱۹۶۹.p. ۲
- ۲۴-R. T. Hallock, Persepolis Fortification Tablets, Chicago, ۱۹۶۹
- ۲۵-R. Zadok, "On the Connections between Iran and Babylonia in the Sixth Century B.C.," Iran ۱۴, ۱۹۷۶, pp. ۷۸-۶۱