

نقش و جایگاه شبکه های ارتباطی در استراتژی امپراتوری هخامنشی

ممبینی، اسکندر

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

اعرابی هاشمی، شکوه السادات

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

کامرانی فر، احمد

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

فصلنامه علمی پژوهشی تاریخ (شاپا) ۲۰۰۸-۲۰۲۱ سال ۱۷ شماره ۶۴ - صفحه ۳۵۸-۳۳۳

تاریخ دریافت: ۱۴۰۰/۶/۲۱ تاریخ پذیرش ۱۴۰۰/۹/۱۴

چکیده

از شکل گیری شاهنشاهی هخامنشی (۵۵۹ تا ۳۳۱ پ.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. در قلمرویی به وسعت دولت هخامنشی، که نیاز به جابجایی سریع و کارآمد پیام، سپاهیان و کالاها اهمیت زیادی داشت، راهها دارای اهمیت فوق العاده ای بوده اند. راه های کاروان رویی که در سراسر شاهنشاهی هخامنشی احداث شده بود، از اقدامات برجسته و چشمگیر داریوش یکم بوده است که خود مؤثرترین وسیله تسهیل رفت و آمد، حمل کالاهای تجاری و نزدیک ساختن اقوام به یکدیگر بود. شبکه ارتباطات و حمل و نقل در دوره هخامنشیان از ابعاد گسترده ای از نظام ارتباطی و ترابری برخوردار بوده است. بنابراین، هدف این مقاله بررسی شبکه ارتباطی دوره هخامنشی است و اینکه عملکرد شبکه ارتباطات و حمل و نقل در شاهنشاهی پهناور هخامنشیان چگونه بوده، کارکرد چاپارخانه ها در زمان هخامنشیان بر چه نظامی استوار بوده است، و ابزارآلات حمل و نقل در زمان هخامنشیان چه بودند. روش کار هم بر پایه هدف از ایجاد شبکه ارتباطی، واکاوی انواع راه های ارتباطی زمینی و دریایی، چگونگی ارتباط شبکه ارتباطی و وسایل ارتباطی در شاهنشاهی پهناور هخامنشی قرار داده شده است. در پایان چنین برآورد شد که دولت هخامنشی با بهره گیری از شبکه های ارتباطی دول پیشین هم در بهبود و پیشرفت شبکه های ارتباطی نایل شد و هم این نظام ارتباطی آن چنان کارآمد شد که توانست شاهنشاهی پهناوری از هند تا مصر را کنترل کند و الگوی دولت های پس از خود شود.

کلید واژه: امپراتوری هخامنشی، ساتراپ، چاپارخانه، راه های ارتباطی

امپراتوری هخامنشی با فتح مناطق گسترده‌ای از جهان، استفاده از تجربه فرهنگی و هنری بیشتر تمدن‌های بزرگ منطقه، فرهنگ و تمدن ایران را غنا بخشید. پادشاهان هخامنشی برای کنترل، هدایت و اداره مناطق تحت حاکمیت خود نیازمند به راه‌ها و جاده‌های ارتباطی فراوانی بود تا دسترسی به قلمرو شاهنشاهی را آسان کند. این امپراتوری هرگز نمی‌توانست بدون داشتن سیستم‌های ارتباطی حمل و نقل به پیشرفت خود ادامه دهد. هر چند که در آن زمان، بخشی از قدرت نظارتی به حاکمان محلی واگذار شده بود (محمدپناه، ۱۳۸۹: ۱۲۹). شبکه‌های ارتباطی و حمل و نقل در دوران هخامنشیان یکی از با ارزش‌ترین اسناد معتبر تاریخ ایران باستان است. هخامنشیان برای حفظ بین مراکز شاهنشاهی و پایتخت‌های خود شبکه‌ای از سکونتگاه‌ها و ایستگاه‌ها را تشکیل دادند (گیرشمن، ۱۳۸۰: ۱۵۷). 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، هگمتانه از طریق جاده‌های بزرگ از چهار طرف با یکدیگر در ارتباط بوده‌اند. (بریان، ۱۳۷۹: ۷۵۳)

در زمینه‌ی این موضوع، کارخاص و مستقل قابل ملاحظه‌ای صورت نگرفته است. کتاب یا پایان‌نامه‌ای که بتواند به طور مستقل ابعاد مختلف نظام حمل‌ونقل در دوره هخامنشیان را مورد بررسی قرار داده و به این موضوع بپردازد، موجود نیست؛ اما در تحقیقاتی که به صورت پراکنده به رشته‌ی تحریر درآمد، پژوهش‌هایی دیده می‌شود. هم نویسندگان داخلی و هم نویسندگان خارجی در کتاب‌ها و مقالات مختلف به صورت کلی به این موضوع پرداخته‌اند. در بعضی منابع، اگرچه به طور کوتاه، اما مطالب مهمی یافت می‌شود که به بعضی از آنها پرداخته می‌شود. این تحقیق در جهت آشکار کردن یکی از نقش‌های ایرانیان در خدمت به بشریت برای اداره کشور است و آن اینکه پژوهش درباره شبکه‌های ارتباطی دولت هخامنشی است که از جهات زیادی چگونگی راه و شبکه‌های مواصلاتی و حمل و نقل دوره هخامنشی را آشکار می‌کند. هخامنشیان در این فرایند یکی به دنبال توسعه امور بازرگانی و دیگر جابجا کردن نیروی سپاهی و حفظ امنیت شاهنشاهی خود بودند. این شاهنشاهی بدون داشتن راه‌های مناسب و شایسته نمی‌توانست قلمرو پهناور خود را از جیحون تا خلیج فارس و از رود سند تا مصر و دریای مدیترانه و مقدونیه اداره کند و روی این اصل، این پژوهش در پنج فصل مقوله‌بندی شده است تا دید جامعی نسبت به شبکه‌های ارتباطی و ترابری در دوره هخامنشیان داشته باشد. از این رو، این پژوهش در پی تاثیر شبکه ارتباطات و حمل و نقل هخامنشیان بر گسترش مبادلات تجاری

و فرهنگی، بررسی نظام چاپارخانه ها در زمان هخامنشیان و بررسی وسایل و ابزار آلات حمل و نقل در زمان هخامنشیان است.

۱- چاپارخانه های هخامنشی

ایرانیان تشکیلات اداری را از روزگاران بسیار دور بنیان گذاری و سازمان دهی کردند تا تمامی امور ارتباطی ایران زمین از آن طریق انجام شود. در واقع، در ایران باستان، چاپارخانه مشهورترین و حساس ترین تشکیلات اداری هخامنشیان بود که گروه چابک سواران آن با اسب های تندرو و طی مسافت های طولانی، ارتباط دائمی بین مراکز و ایالات را برقرار می کردند و در کوتاه ترین زمان اخبار و گزارش هایاصله از گوشه و کنار ممالک را به مرکز و از مرکز به دورترین نقاط کشور می بردند. آنچه مسلم است چاپارخانه ها از ساختمان های مهم میان راهی بوده اند که عملکرد اصلی آنها برای استراحت چاپارهای دولتی و تعویض اسب های تازه نفس بوده و اشاره به خدمات پستی دارد. همان طور که گفته شد ابتکار ایجاد پست و چاپارخانه در تاریخ جهان با هخامنشیان بوده است. در شاهنشاهی هخامنشی رابطه نقاط دور و نزدیک این قلمرو پهناور به وسیله چاپارخانه هایی تأمین می شده است که در طول شاهراه های 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 می داد. بدین ترتیب، در سرتاسر این شاهنشاهی پهناور در روز و شب چاپارهای سوار مشغول حمل نامه ها و دستورها و البسه بودند (فرشادمهر، ۱۳۸۷: ۳۸۸). در عصر باستان پیک ها یا قاصدان سریع را پیردزیش می خواندند که همان پیک بادپا است و اسبان آنها نیز اسبان تندرو بودند. این نظام منحصر به فرد که هخامنشیان ایجاد کرده بودند در عمل نخستین نظام مراسلاتی شناخته شده در تاریخ است (بروسیوس، ۱۳۸۸: ۵۷). در مورد خاستگاه اولیه دستگاه پیک یا سازمان پست لازم به ذکر است اصلاً در میانرودان پدیدار شد و تنها برای کارهای حکومتی و کشورداری از آن بهره می گرفتند و این را از آنجا فهمیده اند که واژه برید را که در دوران اسلامی برای پیک به کار می رفت می توان تا ریشه آکدی آن دنبال کرد و شباهت میان آنها را یافت. محتمل است که آشوریان سازمان پست را در قلمرو پهناور خویش بسیار وسعت داده باشند و هخامنشیان در این راه پیرو ایشان بوده باشند (فرای، ۱۳۸۵: ۱۶۸). چاپارخانه ی شاهی زیر نظر

بلند پایه‌ی اونیفورم پوشی قرار داشت که مستقیماً از سوی شاه منصوب می‌شد. از اهمیت این مقام همین بس که داریوش پس از رسیدن به فرمانروایی به نوشته پلوتارک فرماندهی چاپارهای شاهی را بر عهده داشت (رجبی، ۱۳۸۶: ۲۷۲).

۲-۱- چگونگی عملکرد و مسافت چاپارخانه‌ها

هرودت نیز در مورد سرعت چاپارهای پارسی در زمان هخامنشیان می‌گوید: "میرنده‌ای نیست که سریع‌تر از این قاصدان به‌جایی 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 راهی 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 دست‌به‌دست به مقصد برسد. درست مانند مسابقه حاملان مشعل، به‌افتخار هفستوس در یونان. چاپارهای سواره پارسی آنگاروین می‌گویند. وجود این قاصدان سریع را بعضی از الواح تخت جمشید که در آن‌ها واژه پیردزیش به‌کاررفته است، مورد تایید قرار می‌دهد. این واژه، آشکارا به دستگاه چاپارخانه سلطنتی برمی‌گردد که کار تبادل مکاتبات شاه و زیر دستانش را در ایالات به عهده دارد" (هرودت، ۱۳۶۹، ۳: ۶۷؛ بریان، ۱۳۸۱: ۵۸۱). گزنفون تاسیس 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 ساعت شاهنشاهی را چاره می‌کند. کوروش با مطالعه فاصله‌ای که اسبی تندرو می‌تواند در یک روز طی کند، منازل را با در نظر گرفتن فواصل لازم برای تعویض اسب تاسیس کرد. او در هر منزل افرادی را برای مراقبت از اسبان نهاد و مردی را متصدی پذیرایی از سوارکاران اسبان از نفس افتاده و گسیل داشتن سوارکاران و اسبان تازه‌نفس به جاده کرد (گزنفون، ۱۳۹۲: ۸۷، فرشاد مهر، ۱۳۸۷: ۷۷). در زمان هخامنشی برای استراحت چاپارها و به دلیل محدود بودن قدرت و توانایی اسبان چاپار در فواصل معین چاپارخانه‌های مجهز با اسبان چابک به تعداد کافی معین نموده بود و قاصدان همیشه آماده رساندن خبر بودند. در هر چاپارخانه مرد تیزهوشی مراقب بود که به‌محض اینکه چاپاری با پیام و نامه می‌رسید آن را تحویل می‌گرفت و به مرد مطمئنی که آماده بود تحویل می‌داد و او را روانه می‌کرد و اسب و چاپار استراحت می‌کردند تا چاپار از سمت دیگر برسد و به سمت مقصد حرکت کنند و بین مردم ضرب‌المثلی بود که

چاپارها در سرزمین پارس از بازهای شکاری سریع تر حرکت می کنند. گزنفون تاسیس چاپارخانه ها را به کورش نسبت داده و می گوید: "برای تعیین مسافت چاپارخانه از یکدیگر تجربه کردند که اسب در روز چقدر می تواند راه برود، بی آنکه خسته شود و آنرا میزان قرار دادند". هرودت نیز در مورد کاروانسراهایی که در سراسر جاده شاهی وجود داشته اند می گوید: «در سراسر جاده شاهی که از سارد تا شوش ادامه داشته، ایستگاه های معروف با کاروانسراها و یا میهمان خانه، میهمان خانه هایی بافاصله یک روز راه وجود داشت. آن ها مجهز به آذوقه بودند همچنین برای رفت و آمد بسیار امن بود زیرا تمام خط سایر از نواحی آباد می گذشت.» تصویر ۱ (هرودت، ۱۳۶۹: ۳: ۱۱۳؛ کوک، ۱۳۸۵: ۲۱۱).



تصویر ۱- نقشه پراکندگی ساتراپ های هخامنشیان (ایمان پور و دیگران،

۱۳۸۹: ۶۲)

در مورد چگونگی تاسیس چاپارخانه ها یا میهمانخانه ها باید گفت که طول راه ها در دوران هخامنشی ۴۵۱ فرسنگ بود بدین ترتیب و با در نظر گرفتن این مسافت در هر چهار فرسنگ میهمان خانه ای تاسیس کردند. این مسافت را کاروان ها در ۱۱۱ روز می پیمودند و مسافری تقریباً در ۹۰ روز، معلوم است که چاپارها چون شب و روز در حرکت بودند، خیلی زودتر این راه را طی می کردند. البته باید توجه داشت تاسیس چاپارخانه ها در مسیر، به خاطر اهمیتی بود که دولت هخامنشی به راه ها می داد. در سرحدات ایالات و نیز در آن جایی که ایالات بابل به کویر منتهی می شود، قلعه هایی ساخته اند که ساخلو نام دارد. در منازل اسب های تندرو تدارک شده به این ترتیب که چابک سوارها نوشته های دولتی را از مرکز تا نزدیک ترین چاپارخانه برده به چاپاری که حاضر است می رساند و او فوراً حرکت کرده به چاپارخانه دوم می برد و باز تسلیم چاپاری می کند. بدین منوال شب و روز چاپارها در حرکت هستند و اوامر مرکز را به ایالات

فصلنامه علمی پژوهشی تاریخ سال هفدهم. شماره شصت و چهار/ بهار ۱۴۰۱

می‌رسانند. راجع به سواخت حرکت چاپارها آمده که نمی‌توان جنبنده‌ای را تصور کرد که سریع‌تر از آنان حرکت کند(پیرنیا، ۱۳۷۷: ۱۲۲۱) گزنفون در جای دیگر در مورد سرعت چاپارهای شاهی می‌گوید: چاپار شاهی حتی سریع‌تر از لک لک راه را پشت سر می‌گذارد(گزنفون، ۱۳۴۲: ۶۳). در هر حال این شیوه سریع‌ترین شیوه‌ای است که بشر می‌تواند در روی زمین به کار بندد. چاپارهای شاهی راه شوش - همدان را که کاروان‌ها در ۲۱ روز طی می‌کردند، در یک روز و نیم تاخت شب و روز پشت سر می‌گذاشتند. به این ترتیب با این چاپارهایی چابک‌سوار روزی ۳۱۱ کیلومتر راه پیموده می‌شد. یعنی راه ۲۰۶۸۴ کیلومتری شوش - سارد در ۸ تا ۹ روز طی می‌شود. کاروان‌ها برای طی این راه ۳ ماه وقت صرف می‌کردند. (رجبی، ۱۳۸۶: ۲۷۴-۲۷۲). جدول ۱.

جدول ۱- لیست ساتراپیهای هخامنشیان (دانشنامه ایرانیکا، سرواژه Achaemenid)

Satrapies

فهرست ساتراپی‌ها	فهرست ساتراپی‌ها	فهرست ساتراپی‌ها	فهرست ساتراپی‌ها	فهرست ساتراپی‌ها
بر اساس آریان (anabasis)	بر اساس کتیبه نقش رستم ۴۹۲ ق م	بر اساس تاریخ هرودت ۴۸۰ الی ۴۸۱ ق م	بر اساس سنگ نوشته خشایارشا	فهرست ساتراپی‌ها
پرسی	پارس	پارسی		
شوشی	ایلام	ایلام	ایلام	
بابل و آشور	بابل و آشور	بابل و آشور	بابل و آشور	
ماد	ماد	ماد	ماد	
سکایی	اورتوکوریبانتی‌ها	سکاهای تیز خود	سکاهای تیز خود	
	پامفیلا جنوب ترکیه	پامفیلا		
یونیه	یونیه	یونیه	یونیه	
	ایونی‌ها با کلاه آفتابی			
			یونیه‌ای‌های کنار دریا	
کرکا- نزدیک	کرکا- نزدیک بدروم	کرکا- نزدیک بدروم	کرکا- نزدیک بدروم	کرکا- نزدیک بدروم
بدروم ترکیه	بدروم ترکیه	بدروم ترکیه	بدروم ترکیه	بدروم ترکیه
لیدی	سارد	لیدی	سارد	لیدی
Alarodians Saspires		Alarodians Saspires		

نقش و جایگاه شبکه های ارتباطی در استراتژی امپراتوری هخامنشی

Matienians		Matienians		
Paphlagonians		Paphlagonians		
تراکیه ای های آسیایی		تراکیه ای های آسیایی		فریجیای بزرگتر
کاپادوکیه	کاپادوکیه	کاپادوکیه	کاپادوکیه	کاپادوکیه
ارمنستان	ارمنستان	ارمنستان	ارمنستان	ارمنستان
سیلیسیا		سیلیسیا		سیلیسیا
قبرس، فلسطین، فینیقیه		قبرس، فلسطین، فینیقیه		سوریه فلسطین
مصر	مصر	مصر	مصر	مصر
لیبی	لیبی	لیبی	لیبی	لیبی
هند	هند	هندو	هند	تاکسیلا
گندارا دره کابل	گندارا دره کابل	گندارا دره کابل	گندارا دره کابل	
داتاگوس کشور صد گاو	داتاگوس کشور صد گاو		داتاگوس کشور صد گاو	
	پاریکانیایی آسیایی	پاریکانیایی		Oreitians, Ichthyophagi
				گدروسیا بلوچستان
	Caspians, Pausicae, Pantimathi, Darita	هیرکانیان	مردان آکایوفاسیا	هیرکانیان
مکه	مکه	مکه	مکه	
			زرنگی های سیستان	زرنگی های سیستان
هارایوواتیس - قندهار	هارایوواتیس - قندهار		هارایوواتیس - قندهار	هارایوواتیس - قندهار
باختری ها	باختری ها	باختری ها	باختری ها	باختری ها
سکاها	سکاها	سکاها	سکاها	
			دایی یا داهه - جنوب قزاقستان	دایی یا داهه - جنوب قزاقستان
پارت	پارت	پارت	پارت	پارت
رخجیان	رخجیان	رخجیان	رخجیان	رخجیان

ازبک‌ها-وراسمیان	ازبک‌ها-کوراسمیان	ازبک‌ها-کوراسمیان	ازبک‌ها-کوراسمیان	ازبک‌ها-وراسمیان
سغدیان	سغدیان	سغدیان	سغدیان	سغدیان
		موشی، تیبیان، ماکرو ن، موسینوسی، مارس		
		کولخیها		
نوبی	نوبی	اتیوپی	نوبی	
اعراب	اعراب	اعراب	اعراب	اعراب
	تراکیه		تراکیه	

در کنار چابک‌سواران، پیک‌های تیزپای بی شماری نیز خدمت می‌کردند. این پیک‌ها از ران‌های برهنه و آفتاب سوخته شان قابل تشخیص بودند. در لوح های دیوانی اغلب به این پیک‌ها برمی‌خوریم. این پیک‌ها، که در حقیقت مأموران پست پیاده شاه بودند و از نامشان پیداست که اصالتی ایرانی داشته‌اند، همراه با سندی ممه‌ور به مهر شاه بسوی یکی از بلندپایگان و یا بالعکس که از سوی آنان برای رساندن خود به شاه در راه بودند. از جیره روزانه یک و نیم تا دو لیتر آرد نتیجه می‌گیریم که حقوق پیک‌های پیاده نسبت به دیگران بالا بوده است. (رجبی، ۱۳۸۶: ۲۷۴). نکته مهمی که لازم است به آن اشاره کنیم این است که چاپارها به صورت اتفاقی انتخاب نمی‌شدند. احتمالاً تیزپایان هخامنشی مانند اواخر سده هفدهم میلادی از طریق مسابقه و رقابت برگزیده می‌شدند. (هیئتس، ۱۳۸۷: ۳۱۱).

۳-۱- حفاظت و امنیت جاده‌ها

ارتباطات کارآمد و توانا در سراسر شاهنشاهی هخامنشی ز به شماری مهندسین خبره، نیروی انسانی و هزینه داشت (Waters.2014: 111). حفاظت مسأله مهم دیگری بود که در آن زمان به آن توجه داشتند. به این ترتیب که در فواصل راه‌ها از چاپارخانه‌ها و مسافرخانه‌ها سربازان حفاظت می‌کردند و در مناطقی که راه از کوه‌ها و دره رودخانه‌ها می‌گذشت دژهایی بر پا داشته بودند که آیندگان و روندگان را حراست می‌کردند (هوار، ۱۳۷۹: ۶۱). در واقع، در یک نظام مبتنی بر اقتصاد شبانی و وجود چراگاه‌های دوردست، نیاز به مکان‌های سکونتی به عنوان ایستگاه‌های تغذیه در شاهراه‌ها ضروری بود تا در آنجا بتوانند تجدید قوا بکنند و فرآورده‌ها بتوانند در بازاهای فصلی دادوستد شوند. مکان‌هایی چون دونگوس تپه به منظور چنین اهدافی بنیان شده بود و هدف دیگر آن به عنوان یک پست نگهبانی بود (Ivantchik &

49: 2007). Licheli. کاملاً آشکار است که اداره خدمات جاده‌ای بسیار پهناور نیاز به مدیریت متخصصین و مهندسين داشت. چنین می‌نماید شماری از الواح پرسپولیس درباره محصولات و جیره اختصاص داده شده برای حراست از جاده‌ها و ساخت جاده‌های جدید بوده است. حدود ۴۳ کیلومتر از جاده پارس - ماد بین نقش رستم و مزداهه (بین شیراز و اصفهان) مورد پژوهش قرار گرفته است و اثر و نشانه‌هایی از جاده های هخامنشی در جنوب پاسارگاد، در گلوگاه خوش منظر تنگ بولاکی در پولوار پیدا شده است. آشکار است که ساخت و پاسداری از چنین جاده‌هایی نیاز به یک نیروی کاری توانا داشته است. محتمل است که در خود پارس کورتش نامیده می‌شدند، و در اینجا و جاهای دیگر آنان روستاییانی که بیگاری می‌کردند (Diodorus.1964.9: 283). ساتراپ نه تنها مسئول امنیت ایالات بود، بلکه مسئول گردآوری و تحویل مالیاتها، حفاظت از جاده‌ها و دیگر شبکه های ارتباطی بود (Waters.2014: 102) همچنین، نگهداری تدارکات و ملزومات و ایستگاه‌های نگهداری احتمالاً از وظایف ساتراپ های ایالتی مربوط بوده است، چون امر ارتباطات برای کارآیی حکومت بسیار حیاتی بود. متون به دست آمده در تخت جمشید گواه آن است که شبکه جاده‌ها، سراسر امپراتوری پهناور ایران را پوشش می‌داده و از این‌رو سیستم نگهداری و تدارکات و کنترل راه‌ها و مسافران در تمام ایالات، از شرق به غرب عمل می‌کرده است. (کورت، ۱۳۸۹: ۱۱۶-۱۱۵). درباره حفاظت از گذرگاه‌های کلیکیه، گزنفون در آناباسیس آورده که کوروش جوان از کاپادوکیه وارد کلیکیه شد و وسیله قابل دسترس در آنجا گاری‌های برای مواجهه شدن با دشمن بودند. گفته شده که سینسیس (سرسلسله کلیکیه) در ارتفاعات مسئول نگهداری از گذرگاه بود (گزنفون، ۱۳۷۵: ۲۱). گزنفون در ادامه آورده که از ایسوس در کلیکیه کوروش جوان یک منزل یا پنج فرسنگ پیش رفت و به دروازه بین کلیکیه و سوریه رسید. این دروازه‌ها با دو دیوار ساخته شده بودند: یکی به سمت کلیکیه و از سوی سینسیس و یک پادگان کلیکیه‌ای نگهداری میشد و آن یکی به سمت سوریه بود و به وسیله یک پادگان سلطنتی پاسبانی می‌شد. از میانه این مسیر یک رودخانه در جریان بود که کارسوس نام داشت و پهنای آن به اندازه یک پلتروم بود. کل مسافت بین دو دیوار به اندازه سه استادیو بود. عبور از این دروازه از راه زور امکان پذیر نبود؛ چرا که گذرگاه آن باریک بود و دیوارها تا دریا امتداد داشتند و بالای آن صخره‌های تیزی قرار داشت. روی هم رفته، در هر دو دیوار، برج‌هایی ساخته شده بود. به واسطه این گذرگاه، کوروش جوان ناوگانش را فرستاده بود تا بتواند پیاده نظام سنگین اسلحه اش را داخل و آنسوی دروازه‌ها پیاده کند و بر

دشمن فائق آید (گزنفون، ۱۳۷۵: ۱۳۲). دیودوروس سیکولوس هم درباره حفاظت از شبکه ارتباطی آورده، زمانی که فارنا بازوس به آلکیداس محافظینی برای رفتن به مراکز شاهی نداد، او به ساتراپ پافالاگونیا (ناحیه ای در سواحل دریای سیاه در شمال مرکزی آناتولی) رفت تا با کمک او سفر کند (Diodorus.1955.6: 39). در امتداد فرات حضور حکومت هخامنشی در پاسداری از عبور رودخانه و راه آبی قابل توجه است. جاده شاهی از فرات جایی بین سَمَسَت ۱ (دهکده ای در ترکیه و شهر باستانی) و ناحیه میلت (در جنوب شرقی ترکیه) عبور میکرد. هرودوت اشاره به خط ممتد از راه کاپادوکیه به مرزهای کلیکیه با دو گذرگاه و ایستگاههای بازرسی دارد که از آنجا مسافران از سه ایستگاه عبور و پانزده و نیم فرسنگ با قایق از فرات گذر میکردند و به ارمنستان میرسیدند (هرودت، ۱۳۶۹، ۳: ۶۷). شماری دیگر از گذرگاهها در امتداد فرات از کرچمیش تا میلت دایر و در جریان بودند (Boardman.2008: 232). الواح استحکامات در پرسپولیس اشاره به تمهیداتی برای حفاظت از مسیر جادهها (با ایستگاههایی برای تأمین خوراک بین پرسپولیس و شوش) دارد. برای نمونه زمانی که نقره حمل میشد گروههایی از سربازان آن را همراهی میکردند و پنج حوزه فراوردهایی در ایستگاههای مختلف پارس وجود داشت که دارای دانه، احشام، شراب و آبجو، میوه و ماکیان بودند (گرشویچ، ۱۳۸۵: ۲۳۵). گزنفون درباره توشه و تدارکات راه می گوید که در دهکده های در مسیر جاده اصلی به میانرودان در شرق دجله، کوروش جوان برای سه روز ماند تا هم زخمیان درمان یابند و هم اینکه در این دهکده ها تدارکات بسیاری چون آرد و شراب و انبارهای جو وجود داشت که برای اسب ها گردآوری شده بود. آنها به وسیله ساتراپ های مسئول این ناحیه فراهم شده بودند (گزنفون، ۱۳۷۵، ۲۳۷).

۲- شیوه های ارتباطی شاهنشاهی هخامنشی

این نخستین امپراتوری واقعی در دنیا است که تنها یک فرمانده بر شمار زیادی از افراد مختلف حکومت می کند. پارسیان، ساتراپ ها، یعنی حکومت ایالتی، چاپارخانه ها و حتی انتقال پیام با نور را بنیان نهادند: وسایل انتقال علایم، روی قله کوه ها ساخته شده بود و به کمک آنها می شد به سرعت پیامی را از یک سر امپراتوری به آن سوی امپراتوری فرستاد (بریان، ۱۳۹۳: ۱۶۷). می گویند مراسلات حتی شبها هم در راه هستند و پیام شبانه جای پیام روزانه را می گیرد. به گفته بعضی کسان چاپارها مسیر خود را از پلنگ سریع تر طی می کنند، درست است که این

۱ - Samosata

سخن اغراق آمیز است اما تردیدی وجود ندارد که این افراد سریع تر از هر کسی طی طریق می کنند، و پسندیده تر آن که سریع ترین اطلاعات همواره موجب اتخاذ سریع ترین تدبیر شوند. (بریان، ۱۳۸۱: ۵۷۹)، همه گزارش ها اشاره به این دارد که لقب "پیام رسان شاهی" می تواند عنوانی افتخاری محض بوده باشد که از مناصب عالی رتبه بوده است (کورت، ۱۳۷۸: ۴۳۵). مکاتبات شاهنشاهی را پیک های شاهی در امتداد جاده های اصلی شاهنشاهی انجام می دادند (گرشویچ، ۱۳۸۵: ۲۳۵). "هیچ سفری مرگبارتر برای این قاصدان وجود نداشته است"، و هرودوت در جایی دیگر از چاپارها یا ایستگاه های شاهی سخن به میان می آورد که این مردان از انجام سفرهای سریع در مسیرهایی برفی، بارانی، گرما و در تاریکی شب که باید می رفتند، دریغ نمی کردند (هرودوت، ۱۳۶۹، ۳: ۷۳). هرودوت از مخفی بودن پیام رسانی گوید و زمانی که خشایارشا تصمیم حمله به یونان را گرفت، دماراتوس در شوش بود و زمانی که آن را شنید، او می خواست اسپارت ها از آن آگاه شوند. اما این کار خطرناک بود و چاره ای برای انجام آن نداشت، اما راهی برای آن یافت و او یک لوح لوله ای برداشت و آن را موم اندود کرد و سپس نقشه شاه را بر سطح چوبی لوح نگاشت. سپس، موم را بر آنچه نوشته بود، مالید تا زمانی که لوح در حال حمل است چیزی برای نگهبانان جاده آشکار نباشد (هرودت، ۱۳۶۹: ۱۵۵).

۱-۲- برج های خبر رسانی هخامنشی

برج های خبر رسانی هخامنشی در یک ردیف نامنظم از دامنه کوهستان ها و روی تپه ها، کوه ها و در کف دره ها و داخل شهرها و آبادی ها می گذشت و هر کدام با مصالح در دسترس آن محل ساخته شده و در کنار هر برجی صفحه ای بود و بر روی آن ساختمان نگهبانان آتشی قرار داشت. هر اتاقک بالای برجی به دو طرف، روزنه یا دریچه ای داشت و هنگام دیده بانی از طریق آن یا از روی صفحه خارج از بنا برج های طرفین را زیر نظر داشتند تا به محض روشن شدن آتشدان یکی از برج ها، همان آتش را در آتشدان برج خود روشن کنند، نگهبانان برج بعدی متوجه شده برج خود را روشن نمایند (محسنیان راد، ۱۳۸۴: ۱۸۴)؛ درعین حال، در طول فواصل خطوط ارتباطی کشور برج های معروف آتش ساخته شده بود که از فراز آن ها مامورین مخصوص اخبار و فرمان های فوری را به وسیله علائم مختلف نورانی به نگهبانان برج بعدی مخابره می کردند و این برج نیز بلافاصله آن را به برج بعدی مخابره می کرد و بدین ترتیب در مدت کوتاهی اخبار و دستورهای لازم از سویی به سوی دیگر کشور می رسیدند (فرشاد مهر، ۱۳۸۷: ۳۸۸). البته در دوران هخامنشی برافروختن آتش بر فراز برج ها برای دادن خبر شاید بسیار رایج بوده است و

این رسم تا زمان اختراع تلگراف و تلفن که دیرزمانی از آن نمی‌گذرد، معمول بود. این برج‌ها از دو مبداء، یکی ایستگاه شوش و دیگری ایستگاه همدان به اطراف کشور و با فاصله‌های منظم در مناطقی که تپه‌های طبیعی وجود داشت، کشیده شده بود، و در نقاط دیگر که کوه و تل‌های طبیعی یافت نمی‌شد، از برج استفاده می‌کردند. (محسنیان راد، ۱۳۸۴: ۸۴). در مورد تاریخچه استفاده از منزلگاه‌های نوری با کمک برافروختن آتش در فواصلی که رفته رفته نزدیک تر می‌شد، باید گفت این فن در یونان نیز متداول بوده و آن‌ها آن را پیرستیگ می‌نامیدند و در یهودیه در قرن ششم و در پادشاهی مادی نیمه اول هزاره اول شناخته شده بود. همانطور که پولوبیوس نوشته است این فن در یونان در قرن چهارم بسط یافت. به این ترتیب می‌توانستند رویدادهای جدید را به اطلاع کسی برسانند که در مسافت سه، چهار روزه یا حتی بیشتر زندگی می‌کردند و اطلاع از آن‌ها برایشان مهم بود. شواهدی در دست است که نشان می‌دهد استفاده از برج‌های اطلاع‌رسانی، پس از سقوط هخامنشیان نیز ادامه داشته است. از برج‌های باقیمانده از دوران اشکانیان می‌توان به برج نورآباد اشاره کرد. (محسنیان راد، ۱۳۸۴: ۹۶-۸۵).

۲-۲- نامه نگاری

یک نظام مکاتباتی بیشتر یک روش برای انتقال اطلاعات به طور فیزیکی بود. این نظام به یک نظام ثبتي پیشرفته (بیشتر نوشتاری) و یک دیوانسالاری دائمی نیاز داشت که می‌توانست اطلاعات را به جریان بیندازد و یک نظام برای اطلاعات به روشی زمان‌دار بود. این نظام مکاتباتی یک زبان مشترک اداری و آموزشی داشت که همه اعضای نخبه شاهنشاهی در آن سهیم بودند (D'altroy, 2001: 31). سابقه نامه نگاری در ایران به دوران هخامنشیان برمی‌گردد در آن زمان واژه‌ها را با خط میخی بر روی پوست دباغی شده جانوران می‌نوشتند. سپس آن پوست را به دست چپار یا پیک می‌دادند تا به مقصد برسانند. (مرتضی پور، ۱۳۸۸: ۷). در این دوره، نامه‌ها را لوله کرده یا در استوانه فلزی قرار داده یا در کیسه‌های چرمی، بسته بندی می‌کردند. آن‌ها برای ارسال سریع نامه‌های کم حجم، روش دیگری نیز ابداع کرده بودند و آن را به وسیله تیر در فواصلی که چندان از یکدیگر دور نبوده پرتاب می‌کردند (محسنیان راد، ۱۳۸۴: ۱۵۱). برای نمونه می‌توان به نامه‌ای که اسکندر از داریوش سوم دریافت کرد، اشاره کنیم؛ نامه مضمونی حاکی از استرداد خانواده اش به او و منعقد کردن قراردادی بر اتحاد و مودت با وی داشت. پادشاه مقدونیه در نامه جوابیه خود به خساراتی که از طرف خشایارشا به یونان وارد شده بود و همچنین نقشی که ایرانیان در هلاکت پدرش، فیلیپ، عهده دار بودند و اینکه داریوش پادشاه

قانونی ایران محسوب نمی شد، اشاره کرد. همچنین هنگامی که شهر صور توسط اسکندر در محاصره بود، اسکندر نامه جدیدی از داریوش دریافت کرد و در این نامه پادشاه ایران حاضر شده بود، مبلغ ۱۱ هزار تالانت و تمام اراضی واقع در غرب فرات را به عنوان بازخرید خانواده خود به اسکندر تسلیم کند، ولی اسکندر جواب رد داد (دیاکونوف، ۱۳۹۱: ۱۵۷).

۳- وسایل ترابری در شاهنشاهی هخامنشی

نظریه زیستگاه هندواروپایی در شمال دریای سیاه و دریای کاسپین را بسیاری زبان شناسان پذیرفته اند و گسترش زبان های هندواروپایی را با نوآوری های فرهنگی چادرنشینان همخوان می دانند که رام کننده اسب، گردونه سوار و ریسنده پشم گوسفند بودند. بر پایه داده های باستانشناسی یک پراکندگی میان هندواروپاییان به تاریخ ۶۵۰۰-۵۵۰۰ پ.م، روی داده است. (Chang & Hall, 2015: 159). فرهنگ یمن با بت های سنگی، گردونه های ابتدایی دارای دو چرخ، حیوانات خانگی، سکونتگاه های دائمی و دژها، امرار معاش با کشاورزی و ماهی گیری در امتداد رودخانه ها در نقطه اوج خود است. مطابق گفته آنتونی گزینه های اصلی درباره زیستگاه هندواروپاییان یکی نواحی استپی به تاریخ ۷۰۰۰-۶۵۰۰ پ.م، است و گزینه دیگر در نواحی آناتولی و اژه به تاریخ ۷۰۰۰-۶۵۰۰ پ.م، است که گزینه اولی یا نواحی استپی بر پایه ترکیبی از شواهد باستانشناسی در مهاجرت با گردونه های چرخ دار و تجزیه و تحلیل داده های زبانشناسی چند زبان است. شواهد سفالینی و پیکرنگارها از "گردونه های چرخ دار" و خود گردونه های مکشوفه اشاره به این دارد که مهاجرت با گردونه خیلی پیش از ۳۵۰۰ پ.م، نبوده و بر این اساس، ما می توانیم بگوییم اختراع گردونه های چرخ دار پس از ۴۰۰۰ پ.م، بوده است و گردونه چرخ دار در واژگان غالب زبان های هندواروپایی به کار رفته است. این وسیله، روش زندگی مردمان را در نواحی استپی متحول ساخت و بعدها منجر به پیشرفت گردونه های جنگی اسب-کش، حدود ۲۰۰۰ پ.م، شد (Dugan, 2009: 17). احتمال دارد گردونه ها در استپ اختراع شده باشند، فنون جنگی را بهتر کردند و نقش بزرگی در گسترش هندوایرانیان در حوزه آندرونوو (پس از ۹۰۰ پ.م) داشتند. بر این پایه، علت پراکندگی را اختراع گردونه می دانند که توانستند سرزمین های بیشتری را فتح کنند و در نیمه هزاره دوم پ.م، هندوآرین ها یا شاخه هندی به شبه قاره هند، ایرانیان به فلات ایران و میتانی ها به میانرودان، همگی با گردونه های نقلیه مهاجرت کردند. ماسیامو بر این باور است، گردونه های جنگی اسب کش را مردمان سینتاشتا حدود ۲۱۰۰ پ.م، اختراع کردند و با آن به سرعت در منطقه بلخ-مرو

(مرز امروزی ترکمنستان، ازبکستان، تاجیکستان و افغانستان) پراکنده شدند. مهاجرت‌های هندوایرانیان در جنوب تا سراسر هندوکش پیش رفت و تا سال‌های ۱۷۰۰ پ.م، چادرنشینان سوارکار به بلوچستان نفوذ کردند. درهٔ هند، در سال‌های ۱۵۰۰ پ.م، تسلیم هندوآریان‌ها شد و بخش‌های مرکزی و شمالی شبه قاره هند به تصرف آنان درآمد. مهاجران هندوآریانی زبان با گردونه‌های جنگی خود به سمت غرب تا قلمرو آشور پیش رفتند و حاکمان دولت میثانی، حدود ۱۵۰۰ پ.م، شدند. مادها، پارتیان، پارس‌ها و همهٔ ایرانی‌زبانان فرهنگ آندرونوو در هزارهٔ اول پ.م، به سمت فلات ایران حرکت کردند و آنانی که در آسیای مرکزی ماندند، تاریخ از آنان با نام سکایی یاد می‌کند، درحالی که فرزندان مردمان یمینایی که در نواحی استپی پونت-کاسپی ماندند، در میان یونانیان و رومیان باستان با نام سَرْمَتی شناخته شدند (معینی سام، ۱۴۰۰: ۵۳۶). در کنار آن، در ایران باستان طبقه‌ای به نام جنگجویان یا ارتیشاران وجود داشت که منشاء هندوایرانی داشت که معنی کسی که در گردونه ایستاده است، میداد۲. شماری از خدایان هندوایرانی چون مهر دارای گردونه بودند که آسمان‌ها را با گردونه‌های اسب‌دار طی میکردند. گردونه‌رانان نه تنها برای جنگ آزموده میشدند، بلکه برای مسابقات نیز آزمون می‌دادند و مطابق اوستا (یشت ۵، ۵۰؛ یشت ۱۹، ۷۷) کی خسرو برای پیروزی در مسابقات دعا میکرده است - در پایان کتاب مهر داریوش اول آمده که او را سوار بر گردونه نشان میدهد و بر مهر "من داریوش شاه" حک شده است - (گرشویچ، ۱۳۸۵: ۴۳۲). تصویر ۲



تصویر ۲- مهر عقیق داریوش، کشف در آرامگاه های نزدیک طبس)

shavarebi, 2019, Tebs در کشور مصر،

بر این اساس گردونه‌ها، نخست یک گاری متحرک و یک جنگ افزار یورشی و تعقیبی بودند که به وسیله مهم نقلیه نظامی مهم در هزاره اول پ.م، تبدیل شدند. و این نظریه که گردونه‌های بابلی برای خدمات نظامی در مصر در زمان داریوش اول به کار گرفته شدند، هنوز مورد تایید نیست. چنین می نماید که تحول سریع سواره نظام ناشی از گردونه‌های نظامی در خاور نزدیک باستان و نقش چند منظوره شان و تمرکز بر نیرویشان در یک ناحیه در سواره نظام و جنگ رودرو بوده باشد. این فرایندی بود که سرانجام منتج به شکل گیری گردونه‌های داس دار در دوره هخامنشی شد (Curtius & Talles.2006: 215). امپراتوری هخامنشی با نصب داس به انتهای میانی چرخ ها ، گردونه را به کلی دگرگون ساختند و سلاحی مرگبار علیه پیاده نظام دشمن پدید آوردند . در نبرد گوگمل داریوش برای خشتی کردن برتری تاکتیکی و نظامی اسکندر ، از گردونه های داس دار استفاده کرد که یک تکنولوژی منسوخ به شمار می آمد . ولی هدف اصلی از انجام این کار جنبه نفوذی آن به همراه سواره نظام سنگین اسلحه بود (شاید تلاشی برای بکارگیری آیین مشیت آهنین در عرصه نبرد). اسکندر به نیروهایش سپرده بود ، که سپرهای خود را به یکدیگر چسبانده و نیزه‌هایشان را به سپرها زنند که به وسیله اینکار صدای مهیبی در فضا پیچید و اسب های گردونه‌ها به وحشت افتاده و برگشتند و باعث اختلال در صفوف نیروهای داریوش شدند(پیرنیا، ۱۳۸۱: ۱۳۵). درباره اهمیت گردونه و اسب در دوره هخامنشی بر روی یک پوست نوشته آرامی مربوط به اواخر سده پنجم پ.م، آمده: از ارشام به نخثور ، کنزاسیرما و همکارانش؛ و اکنون او به نام هینزان/پی ، یک مجسمه ساز، خدمتکارم که بگه سروه به شوش آورد. به او و کاکنان خانگیاش جیره‌هایی همچون دیگر صنعتکاران بده. بگذار او پیکرهایی از یک سوارکار بسازد ... خواهد بود و بگذار او پیکرهایی از اسب با گردونه اش بسازد، درست همانگونه که پیش از این دیگر پیکره‌ها را ساخت و آنها را فوراً بفرست و برای من بیاور (کورت، ۱۳۷۸: ۴۳۵). جاده‌های شاهی بسیار پهن بودند و نویسندگان باستانی آنان را هاماکسیتوس^۳ یا نقلیه رو می‌نامیدند؛ یعنی برای حرکت گردونه مناسب بودند. این توصیف

^۳ - hamaxitos

برای جاده های از فریجیه تا کیلیکیه، شوش به پرسپولیس، شوش به آربلا، و در امتداد هیرکانه به کار می رود. سواران و پیادگان تنها استفاده کنندگان از این جاده های اصلی نبودند. بسیاری مسافران چه شهری چه نظامی از گردونه استفاده میکردند و ایسخولوس آنان را چادرهای متحرک مینامد. (Aeschylus.2008: 29) این گردونه های مسافرتی را که یونانیان کالسکه های گردونه ای می نامیدند و باید بین آنان با گردونه های سبک هارما^۴ برای جنگ و شکار تمایز قائل شد (بریان، ۱۳۸۱، ۳۶۲ & هرودوت، ۱۳۶۹، ۳: ۱۷۶). گردونه یکی از جنگ افزارها و وسایل حمل و نقل شاهان هخامنشی بوده است و گزنفون آورده، زمانی که کوروش جوان همه را عبور داد، گردونه را در مرکز فالانکس (پیاده نظام سنگین اسلحه) نگه داشت. او پیگرس، مفسر، را نزد فرماندهان یونانی برای پیشروی فرستاد و فالانکس یکپارچه به پیش رفتند (گزنفون، ۱۳۷۵: ۲۲). نکته جالب توجه در مورد جاده های خوب و استفاده از گردونه، اینکه زمانی که کوروش جوان از مسیر جاده شاهی خودداری کرد و تصمیم گرفت از یک جاده کم رفت و آمد استفاده کند، گردونه اش در گل و لای گیر کرد. بخش هایی از آنچه درباره جاده های دوره هخامنشی گفته می شود، مربوط به ایالات فارس است. آنها اشاره به این دارند که جاده ها دارای کناره ها و سراسیبه هایی بودند که مسیر را مشخص می کردند و هموار بودند که برای آمد و شد گردونه و گاری مناسب بودند (کورت، ۱۳۷۸: ۵۴۴). تصویرهای ۳ و ۴



تصویر-گردونه های هخامنشیان- تخت

جمشید، نظرقلی ۱۳۹۳



تصویر-گردونه ها، ارابه های جنگی

هخامنشیان- تخت جمشید، نظرقلی ۱۳۹۳

^۴ - harma

۱-۳- کاربرد اسب در دوره هخامنشی

ایرانیان را در گزارش‌ها پرورش دهنده اسب خطاب میکنند و در مورد کوروش بزرگ آمده که با نگاهی عمیق به طرح لشکرکشی‌های کوروش مشخص می‌شود، نباید انتظار داشت که دره بین‌النهرین مسیر حرکت رئیس چادرنشینان و پرورش دهندگان اسب بوده باشد، بلکه کوروش به جای حمله به نزدیکترین دشمنانش که از سمت غرب از راه لیدیه در صدد غافلگیرکردن او بودند، بر خلاف انتظار، مرزهای آنان را دور زده و از طریق متحد شدن با شاه کاپادوکیه، خطر دولت بابل و مصر را که درصدد جذب یک متحد بودند، خنثی نمود و از آنجا به سوی معبر آناتولی حرکت کرد. قبایل ایرانی آسیای مرکزی و سکاها هم نقش مهمی در ترویج روش‌های جدید پرورش اسب، سلاح‌های جدید و تاکتیک‌های نظامی و برخی ویژگی‌های هنر‌های زیبا در ایران ایفا کرده‌اند. (Skladanek, 1974: 115) در دوره هخامنشی از اسب برای مکاتبات و مراسلات سریع‌السییر استفاده می‌شد و آنها اصطبل داشتند و جداگانه خوراک به آنها داده می‌شد. این فرایند اشاره به این دارد که آنها به طور ویژه گزینش میشدند و پرورش و تربیت میشدند (کورت، ۱۳۷۸: ۵۳۴).

گزنفون در کوروپدیا خدمات چاباری را به کوروش بزرگ نسبت می‌دهد و بر نقش اسب‌ها، حضورشان در ایستگاه‌های پستی و اینکه فواصل بین ایستگاه‌ها به اندازه یک روز سواره بود، تکیه دارد: کوروش در پی این بود، که با اسب بدون توقف، یک مسافت طولانی را یک اسب چکونه می‌تواند در یک روز طی کند و دستور داد ایستگاه‌های پستی در فواصل معین بر پا کنند و آنها را با اسب و مردان مراقب اسبان مجهز کنند و در هر یک از پست‌ها مأموری شایسته را برای دریافت نامه‌ها و سپس فرستادن آنان گماشت تا اینکه اسبان و سوارکاران خسته نفسی تازه کنند (گزنفون، ۱۳۹۲: ۸۴). درباره واحدهای نظامی هخامنشیان، می‌توان گفت که سواره نظام هسته اصلی سپاه اولیه پارسیان را تشکیل می‌داده است و پارسیان مانند دیگر اقوام ایرانی، سنت طولانی در پرورش اسب داشتند و داشتن اسب یکی از شیوه‌های ارزیابی موقعیت اجتماعی بوده است. سوارکاری در میان پارسیان فضیلت محسوب می‌شد و سوارکار، مجهز به خنجر کوتاه، کمان، تیر و نیزه بوده است. گذشته از آن، پارسیان از شتر و فیل برای رماندن اسب‌های دشمن استفاده می‌کردند. پیاده نظام هم به واحدهای نیزه داران و کمانداران تقسیم می‌شد (بروسیوس، ۱۳۸۸: ۵۶). هرودوت آورده که پس از پیروزی داریوش و شش همدستش بر گئومات مغ و مسأله تعیین پادشاه هخامنشی، قرار شد هنگام طلوع خورشید، اسب هر یک از

هفت نفر زودتر به محل مورد نظر رسید، و شیبه بکشد، صاحب اسب پادشاه خواهد شد. هرودوت گوید مهتر داریوش به نام اوبارس، ماد یون اسب او را به محل مورد نظر برد و اسب او با استشمام بوی ماد یون زودتر شیبه کشید. شماری داستان هرودوت دربارهٔ به قدرت رسیدن داریوش به وسیلهٔ شیبه اسب را با خدای مهر یا میتره-خدای خورشیدی- مرتبط می سازند و اسب حیوان خاص خدای خورشید بوده و در واقع، نوعی تأیید الهی برای پادشاهی از سوی خدای میتره پنداشته می شد که سنتی رایج در خاور نزدیک باستان بود (هرودت، ۱۳۶۹: ۱۳۹). هرودوت از لشکرکشی خشایارشا به یونان و گردآوری سپاه یاد می کند که یک گروه کشتی فراهم کردند و در حالی که گروهی دیگر پیاده نظام بودند و گروهی هم سواره بودند و شماری هم دارای وسیله نقلیه با اسب بودند (هرودت، ۱۳۶۹، ۳: ۳۳۵). درباره استفاده از حیوانات بارکش آمده که خشایارشا در حمله به یونان فراوردههای غذایی را با سپاه حمل کرد و از حیوانات بارکش چون شتر و نیز شماری انسان باربر استفاده کرد. آب تازه فراهم شده، گردآوری شد و از اردوگاهی به اردوگاه دیگر در مقادیر اندکی بار شد. برای تضمین استفاده از آب همیشه حق تقدم با سپاهیان قدیمی بود. هرودت ادعا می-کند که حیوانات و مردان خشایارشا آن اندازه بودند که زمانی که آنان آب نوشیدند، نهرها و رودخانهها خشک شد. البته، بدون شک این جمله اغراق آمیز را نباید جدی گرفت (De Souza.2005: 37). شواهدی از نظام شاهنشاهی درباره حمل و نقل و ارتباطات وجود دارد و اسنادی از محصول جو را نشان میدهد که به وسیلهٔ اسب، قاطر، و شتر در آراد (شهری در اسرائیل) فراهم شده بود و به وسیلهٔ نامه ای به نختیخور مأمور آرشام (ساتراپ مصر در پایان سدهٔ پنجم پ.م، محول شده بود و خطاب به مأموران نامه در مراکز اداری از آرزوخینا تا دمشق بود و به هریک از آنان دستور داده شده تا آنان را برای نختیخور و همراهانش و چهارپایانشان با غذا در مسیرشان به مصر فراهم کنند (Boardman.2008: 155). در کنار آن، داریوش در جریان حمله به یونان به پیروانش در سواحل مدیترانه دستور میدهد تا کشتی جنگی بسازند و اسبها را برای حمل و نقل بایورند و سفرا را به دولت شهرهای یونانی در جزایر و خشکی بفرستند که درخواست تابعیت داشتند (Boardman.2008: 496). در همین رابطه و ارزش اسب در حمل و نقل آمده که داریوش پس از برگشت از مارتن تصمیم گرفت تا نقاط غربی را دوباره امن کند و از استراتژی جنگی به کار گرفته شده در سال ۵۱۳ و ۴۹۲ پ.م، بهره برد و از این رو، پیامهایی به ایالات گوناگون

فرستاد تا سپاهی بسیار بزرگتر گرد هم آورد و کشتی های جنگی، وسایل ترابری، و اسب ها و دانه ... فراهم کنند (Ruzicka.2012: 27).

۴- کشتی و راه های دریایی هخامنشیان

بیشتر مسافت های طولانی تجاری از راه رودخانه و دریا انجام می شد و داریوش اول برای دستیابی به این هدف کانال سوئز را حفر کرد. ویژگی ها و محموله های حمل و نقل آبی در میانرودان و مصر را هرودوت و متون آرامی برای ما آشکار می کند. حرکت مصالح برای ساخت پرسپولیس را آشوریان از راه حمل و نقل چوب انجام می دادند و احتمال دارد همچون کنده های درخت که به همین روش در حرکت کنده های چوب برای ساخت کلاخ سارگون دوم در خسروآباد به کار گرفته شد. کشتی های بی نظیر این رودخانه ها در سنگ نگاره های آشوری به تصویر کشده شده است که به طرح های ساختمانی اشتغال دارند. همچون قایق های شناور، قایق ها اصلی بیشتر برای پل ها بودند که نمونه آن ساختار بر روی هلسپونت برای لشکرکشی تنبیهی خشایارشا بر علیه یونان بود (Curtius & Talles.2006: 215). در سال ۳۷۰ پ.م، فارنا بازوس، ساتراپ پیشین فریجیه هلسپونت، مسئول بازپسگیری مصر بود که اکنون بر آن نکتانبو فرمانروایی میکرد. دیودوروس درباره نکتانبو گوید که برای غافلگیر کردن استحکامات دفاعی آنان او نیاز به کشتی های ترابری داشت (Diodorus.1956.7: 65). در استفاده از کشتی در زمان داریوش اول آمده که او در جنگ با یونانیان سپاهی را در کلیکیه گرد هم آورد و با نیروهای دریایی اش که ایونیهای یونانی را هم شامل میشد، دستور داد تا یک ناوگان جنگی و اسب های برای حمل و نقل فراهم کنند. این لشکرکشی در بردارنده ده ها هزار پاروزن برای پارو زدن کشتی ها و فراهم کردن سربازان برای کارزار می شد، اما بدنه سپاهش را احتمالاً از مناطق مرکزی ایران شاهنشاهی پارس تشکیل میدادند. گزارش ارایه شده از سوی منابع یونانی درباره شمار سپاه از ۹۰ هزار تا ۶۰۰ هزار می رسد که آشکار اغراق آمیز است، اما می تواند حدود ۲۵ هزار سرباز باشد که ۱۰۰۰ تا از آنان سواره نظام و یک ناوگان دریایی تا ۶۰۰ کشتی بوده باشد. فرمانده این کارزار یک نجیب زاده مادی به نام داتیس بود (De Souza.2005: 25). در کنار آن، داریوش در حمله به یونان در سال ۴۹۱ پ.م، به شهرهای یونانی تابع او دستور داد تا کشتی های جنگی و وسایل ترابری برای یورش ناوگان جنگی بسازند (Shepherd.2010: 14). در یک متن بابلی از خدمات رسانی کارگران ایالتی اوراشو

urāšū یاد می کند که برای کشیدن قایق‌ها به اسکله برای تحویل در شهر شوشان (شوش) از ماه سیمانو (سومین ماه بابلی) سال ۳۲ تا پایان ماه آیارو (دومین ماه بابلی) سال ۲۳، برای پنجمین جیره بدهکار به نبو-کسیر، پسر نبو-بلاسو-ایکبی، از نسل شه-لوح و نیز حساب سرزمین کمان در سال ۳۲، موشلیم-مردوک، پسر ایدین-نبو، از نسل ایلیا، بر طبق دستور ایدین-نبو، ناظر کانال سپیار، پسر رموت، از نسل اردی-آا دریافت کرده است و هر کدام یک رونوشت گرفته اند (کورت، ۱۳۷۸: ۵۵۵). روی هم رفته، کشتی‌ها را می‌توان به گروه‌های زیر دسته بندی کرد:

۱- کشتی‌هایی که در سه طبقه با اشکوب آنها سه ردیف پاروزن قرار داشت و بین ۳۰-۵۰ پاروزن این کار را انجام می‌دادند و به آنها تری‌رم می‌گفتند. در روی این کشتی‌ها که دارای دماغه محکمی بودند معمولاً ظرفیت ناوهای ایرانی بین ۲۰۰-۸۰ تن متغیر بود. (هرودت، ۱۳۶۸: ۲۵۱) روی آنها را با توپاس‌های تیغی مانند می‌پوشاندند، در این کشتی‌ها گوی‌های آتشین وجود داشت که از آنها برای پرتاب آتش به طرف دشمن استفاده می‌کردند و گاهی مواقع نیز با استفاده از میله‌های فلزی پارچه‌های کفنی آتشین را به طرف دشمن می‌انداختند. (معطوفی، ۱۳۸۲: ۱۰۵)

۲- کشتی‌هایی بودند که برای استفاده در حمل و نقل اسبان و سواره‌نظام مورد استفاده قرار می‌گرفتند و سرگور نامیده می‌شدند و گنجایش ۵۰ پاروزن را داشتند و از بادبان نیز در آن استفاده می‌کردند.

۳- کشتی‌هایی بودند که بیشتر کاربرد پل‌سازی بر روی کانال‌ها را داشتند. مثلاً در حمله خشاریاشا به یونان از این گونه کشتی‌ها استفاده می‌کردند. (معطوفی، ۱۳۸۲: ۱۰۵) این نوع کشتی‌ها را به یکدیگر می‌بستند و سربازان از روی آنها رد می‌شدند. معمولاً ملوانان و سربازان مستقر در این ناوها از سایر ملل تحت سلطه هخامنشیان بودند ولی فرماندهان حتماً از بین پارسی‌ها و مادی‌ها انتخاب می‌شد.

۴- کشتی‌های کوچکی نیز بودند که بین ۱۵-۵ تن ظرفیت داشتند و مخصوص حمل آذوقه و بار و بنه و بعضی مواقع ارابه‌های جنگی بودند. (هرودت، ۱۳۸۳: ۲۵۹)

در میان تمام دستاوردهای دوره هخامنشیان در ارتباط با راه‌های آبی، حفر آبراه سوئر 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. در این ستون‌ها

داریوش با غرور و افتخار، به چهار زبان؛ کیفیت و احوال این فرمان را اعلام می دارد (بروسیوس، ۱۳۸۸: ۸۵).

نتیجه گیری

شبکه های ارتباطی و حمل و نقل در دوران هخامنشیان یکی از با ارزش ترین اسناد معتبر تاریخ ایران باستان است. هخامنشیان برای حفظ بین مراکز شاهنشاهی و پایتخت های خود شبکه ای از منازل عرض را تشکیل دادند. آنان برای اداره بهتر کشور و سهولت در امر نظارت در قلمرو پهناور خود شیوه های جدیدی از سازماندهی حمل و نقل را ایجاد نموده و جاده های خوبی را بوجود آوردند. تسلط حکومت های مرکزی هخامنشی بر این راه ها و شبکه ها، جریان اداری کارها را آسان کرده و باعث رونق کارهای اقتصادی و بازرگانی شد. امپراتوری بزرگ هخامنشی هرگز نمی توانست بدون داشتن سیستم های ارتباطی و حمل و نقل به پیشرفت خود ادامه دهد. نظارت سیاسی بر مناطقی که در پیرامون و اطراف مرکز امپراطوری بودند، جا به جایی نیروهای نظامی سلطنتی و نیز جریان نقل و انتقالات بازرگانی همگی نیازمند راه های ارتباطی موثر و سودمند بودند. آنان در سراسر قلمرو حکومت خود برای تسهیل در امور حمل و نقل به راه اندازی جاده های دریایی و زمینی پرداختند. این جاده ها که در درجه اول برای تسهیل در امور اداری به کار می رفت، بازرسی و مراقبت می شد و کاروان های تجاری از آن عبور می کردند و موجب افزایش مقدار آنها می شد. در دوره هخامنشیان از تمامی جاده ها مراقبت به عمل می آمد. همچنین در مسیر جاده ها قلعه های بزرگ و مستحکمی برای استقرار سربازان احداث شده بود. بنابراین، شبکه ارتباطات و حمل و نقل منجر به گسترش مبادلات تجاری و فرهنگی هخامنشیان گردید، نظام چاپارخانه ها در زمان هخامنشیان دارای ویژگی پیشرفته و مجهز بوده است و وسایل و ابزار آلات حمل و نقل در دوره هخامنشیان شامل اسب، ارابه بوده است.

۱. منابع و ماخذ

۲. ت، اومستد، ۱۳۴۰، تاریخ شاهنشاهی هخامنشی، ترجمه دکتر محمد مقدم، تهران، ابن سینا.

۳. احمدی کافشانی، محمد. اردشیر خدادادیان، عزیزالله بیات. ۱۳۷۲، اصلاحات و اقدامات داریوش یکم. پایان نامه برای دریافت درجه کارشناسی ارشد (M.A) در رشته تاریخ، دانشگاه شهید بهشتی، دانشکده علوم انسانی، گروه تاریخ.
۴. ارفعی، عبدالمجید، ۱۳۷۰، شاهراه تخت جمشید-شوش، برداشتی از گل نوشته های باروی تخت جمشید، در قافله سالار سخنرانی خانلری، تهران، البرز، ۳۲۰-۳۱۶.
۵. اصطخری، ابراهیم، ۱۹۲۷، المسالک الممالک، به کوشش دخویه، لیدن. ترجمه فارسی قرن پنجم - ششم هجری. به اهتمام ایرج افشار (ویراست سوم). تهران: شرکت انتشارات علمی و فرهنگی.
۶. آب سیه، مژگان، عزیززی پور، استاد راهنما: طاهره عزیززی پور، مشاور: فریده شیرانی، (۱۳۹۳)، مطالعه راه های ارتباطی استان فارس در عصر ساسانی با توجه به مدارک باستان شناختی، پایان نامه برای دریافت درجه کارشناسی ارشد (M.A) در رشته باستان شناسی گرایش دوران تاریخی، دانشگاه آزاد اسلامی واحد مرودشت، دانشکده علوم انسانی، گروه باستان شناسی، تابستان.
۷. آذری علاالدین، بابایی توسکی، ۱۳۹۳. سیاست های راه سازی هخامنشی، فصلنامه علمی پژوهشی تاریخ. سال هفتم، شماره ۲۴.
۸. آریان، ۱۳۸۸، لشکرکشی اسکندر، ترجمه محسن خادم، انتشارات مرکز دانشگاهی، تهران
۹. بختورتاش، نصرت الله. محمد نورالدین موسی استاد راهنما: قاسم افتخاری مشاور، ۱۳۴۴، بنیاد استراتژی در شاهنشاهی هخامنشی، پایان نامه برای دریافت درجه کارشناسی ارشد (M.A)، دانشگاه تهران، دانشکده حقوق و علوم سیاسی.
۱۰. بختورتاش، نصرت الله، ۱۳۷۴، حکومتی که برای جهان دستور می نوشت، انتشارات فروهر، تهران.
۱۱. بروسیوس، ماریا، ۱۳۸۸، تاریخ ایران باستان، ترجمه عیسی عبدی، انتشارات ماهی، تهران.
۱۲. بروسیوس، ماریا، ۱۳۸۸، شاهنشاهی هخامنشی از کوروش بزرگ تا اردشیر اول، مترجم: هایده مشایخ، چاپ اول، نشر ماهی، تهران.
۱۳. بریان، پی.یر، ۱۳۷۹، تاریخ امپراتوری هخامنشیان از کوروش تا اسکندر، ترجمه مهدی سمسار، ج۲، چ۳، تهران: زریاب.
۱۴. بهالدین بازارگاد، ۱۳۴۷، تاریخ و فلسفه مذاهب در جهان، کتاب دوم (تهران، بهزینة مولف، صفحه ۶۷ به بعد).

۱۵. پی یر بریان، (۱۹۹۶)، تاریخ هخامنشیان (از کوروش تا اسکندر، تاریخ شاهنشاهی ایران)، مترجم مهدی سمسار، چاپ اول، نشر علم، تهران.
۱۶. پیرنیا، محمدکریم و کرامت‌الله افسر، (۱۳۷۰)، راه و رباط، چ ۲، تهران: سازمان میراث فرهنگی کشور و آرمین.
۱۷. پیگولوسکایا، (۱۳۴۹) تاریخ ایران از باستان تا قرن ۱۸، ترجمه کریم کشاورز، چاپ دوم، تهران، موسسه مطالعات و تحقیقات اجتماعی، ص ۳۱.
۱۸. توسیدید، ۱۳۷۷، تاریخ جنگ پلونزی، ترجمه محمد حسن لطفی، انتشارات خوارزمی، تهران، چاپ اول
۱۹. توین بی، آرنولد، ۱۳۷۹، جغرافیای اداری هخامنشیان، ترجمه هومان صنعتی زاده، انتشارات موقوفات، قم
۲۰. دیاکونوف، میخائیل میخائیلوویچ (۱۳۸۴). تاریخ ایران باستان. ترجمه روحی ارباب. تهران: علمی و فرهنگی.
۲۱. دیولافوا، ژان، ۱۳۶۱، سفرنامه دیولافوا، ترجمه علی محمد فره وشی، انتشارات خیام، تهران
۲۲. رجیبی، پرویز، ۱۳۸۳، تاریخ ایلامی ها و آریایی ها تا پایان دوره هخامنشیان، تهران، چاپ اول، انتشارات دانشگاه پیام نور
۲۳. سایکس سرپرسی ۱۳۸۰، تاریخ ایران ترجمه فخرداعی گیلانی، انتشارات افسون، تهران،
۲۴. سهم الدین خزائی، (۱۳۹۵)، راههای ارتباطی خشکی در دوره هخامنشی، فصلنامه پژوهش های تاریخی (علمی پژوهشی)، سال پنجاه و دوم، دوره جدید، سال هشتم، شماره چهارم، پیاپی ۳۲، صص ۳۸-۵۲.
۲۵. نظر قلی، فاطمه، (۱۳۹۳). محمدرضا بابایی و مشاوره میرزا محمدحسینی، اصول کشورداری و سیاست خارجی هخامنشیان از کوروش تا داریوش یکم، پایان نامه برای دریافت درجه کارشناسی ارشد (M.A) در رشته تاریخ ایران باستان، دانشگاه آزاد اسلامی واحد شاهرود، دانشکده علوم انسانی، گروه تاریخ.
۲۶. فرشاد مهر، ناهید، ۱۳۸۷، کورش هخامنشی بنیانگذار ایران پهناور، تهران، چاپ پنجم، انتشارات محمد
۲۷. کنت، رونالد، ۱۳۷۹، پارسی باستان، ترجمه سعید عریان، انتشارات سازمان تبلیغات اسلامی، تهران

۲۸. کوک، جان مانوئل، ۱۳۸۴، ظهورهخامنشیان و بنیانگذاری امپراتورهخامنشیان، ترجمه مرتضی ثاقب-فر، انتشارات جامی، تهران
۲۹. گزنفون، ۱۳۸۴، لشکر کشی کوروش یا بازگشت ده هزار نفر، ترجمه علی وحید مازندرانی، انتشارات دنیای کتاب، تهران، کتاب ۸، فصل ۸، بند ۱.
۳۰. گزنفون، ۱۳۴۲، کوروش نامه، ترجمه مهندس رضا مشایخی، تهران بنگاه ترجمه و نشر کتاب.
۳۱. گیرشمن، رومن، ۱۳۸۴، ایران از آغاز تا اسلام، ترجمه محمدمعین، انتشارات معین، تهران
۳۲. مجدآبادی، میرسعیدی، آذری علاالدین، (۱۳۹۱). بررسی ارتباطات و نامه نگاری در ایران باستان، پایان نامه برای دریافت درجه کارشناسی ارشد (M.A) در رشته تاریخ دانشگاه آزاد اسلامی واحد تهران، دانشکده ادبیات و علوم انسانی.
۳۳. محسنیان راد، مهدی، ۱۳۹۱، ایران در چهار کهکشان ارتباطی، جلد اول، تهران، چاپ سوم، انتشارات صدا و سیما
۳۴. معطوفی، اسدالله، ۱۳۸۲ تاریخ چهار هزار ساله ارتش ایران، انتشارات ایمان، تهران
۳۵. معینی سام، بهزاد، ۱۴۰۰، خاستگاه اقوام ایرانی، هندواروپاییان، ج ۱، تهران، انتشارات آوای خاور
۳۶. مونتسکیو، (۱۳۲۴)، روح القوانين، ترجمه اکبر مهتدی، چاپ دوم، کتاب فروشی علمی، تهران.
۳۷. نظرقلی، فاطمه، ۱۳۹۳، اصول کشور داری و سیاست خارجی هخامنشیان، از کوروش تا داریوش اول، پایان نامه کارشناسی ارشد، به راهنمایی محمدرضا بابایی، دانشگاه آزاد اسلامی واحد شاهرود.
۳۸. وثوقی، محمد باقر، ۱۳۸۳، تاریخ خلیج فارس و ممالک همجوار، انتشارات علمی و فرهنگی، تهران
۳۹. ولایتی، رحیم، (۱۳۹۵)، بررسی و مطالعه مکان یابی ساتراپی های هخامنشی در آسیای صغیر، جامعه شناسی تاریخی، دوره ۸، شماره ۲.
۴۰. ویسهوفر، یوزف، (۱۳۸۶)، ایران باستان از ۵۵۳ تا ۶۵۳ م. مترجم مرتضی ثاقب فر. تهران. انتشارات ققنوس.
۴۱. ویل دورانت، (۱۳۳۷)، مشرق زمین گاهواره تمدن، ترجمه احمد آرام، تهران، نشر اقبال، ص ۵۲۷.
۴۲. هروودت، (۱۳۳۶)، تاریخ، ترجمه هادی هدایتی، انتشارات دانشگاه تهران.
۴۳. هینتس، والتر. (۱۳۸۶)، داریوش و ایرانیان، ترجمه پرویز رجبی، نشر ماهی، تهران.

۴۴. یوسف جمالی، محمد کریم. محمدتقی ایمانپور، علی اکبر شهابادی. (۱۳۹۲)، نقش و جایگاه ساتراپی ها در شاهنشاهی هخامنشی، فصلنامه اسلام و ایران، دانشگاه الزهرا (س)، سال ۲۳، دوره جدید، شماره ۱۸، پیاپی ۱۰۸، صفحه ۸۹-۱۱۰.

۴۵. Boardman, J., (2000). *Persia and the west*. London: Thames and Hudson.
۴۶. 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 Foor Het Nabije Oosten, Leiden, pp. 167-189.
۴۷. Johannes Haubold, (2012), *The Achaemenid empire and the sea*, *Mediterranean Historical Review*, Vol. 27, No. 1, June 2012, 4-23.
۴۸. Matthew W. Stolper, & Jan Tavernier, (2007), *Unique items in the Persepolis Fortificatio Archive*, http://www.achemenet.com/pdf/arta/ARTA_2007.001_Shavarebi.pdf.
۴۹. Posener, G., (1936). *La première domination perse en Égypte*. Cairo: Sous la Direction de l'Inst. Franc. d'Arch. Orient.
۵۰. Stolper, M.W. (1989). "The Governor of Babylon and Across - the- River in 486 B.C.". *Journal of Near Eastern studies*, 48. Pp. 283-۳۰۵.
۵۱. Tampeo, Moira. (1989). *Maritime Trade between China and West, An Archaeological Study of the Ceramics from Siraf (Persian Gulf) 8 to 15 th Centuries A.D*. Paris.
۵۲. Shavarebi, Ehsan, 2019, *An Inscription of Darius I from Phanagoria*, Directeur de la publication : Pierre Briant