

سیاست‌های راه‌سازی شاهان هخامنشی

دکتر علاء‌الدین آذری

استاد تاریخ دانشگاه تهران

مهنار بابایی توسکی

دانشجوی دکتری تاریخ دانشگاه آزاد اسلامی واحد نجف آباد- اصفهان

چکیده

راه‌های کاروان‌رویی 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. در قلمرویی به وسعت دولت هخامنشی، که نیاز به جابجایی سریع و کارآمد پیام، سپاهیان و کالاها اهمیت زیادی داشت، راه‌ها دارای اهمیت فوق‌العاده‌ای بوده‌اند. کوروش بزرگ، داریوش و بعضاً خشایارشا مبالغ کلانی را به ایجاد شبکه‌های مواصلاتی اختصاص داده بودند، که نهرهای بزرگ و جاده‌های ممتدی را به یکدیگر و گوشه و کنار شاهنشاهی سوق می‌داد. شاهان، سرداران، بازرگانان، کشاورزان و ... برای گذران زندگی و امورات خود به این راه‌ها وابسته بودند. در واقع اداره‌ی سرزمین پهناور قلمرو هخامنشی مستلزم سیستم ارتباطی کارآمدی میان دربار سلطنتی مرکزی و مقامات ایالتی بود. این شریان‌های اداری در عین حال جاده‌های نظامی هم بودند و حرکت سپاهیان برای حفظ نظم را تسهیل می‌کردند. رفت و آمد کاروان‌ها در سراسر شاهنشاهی نیز مستلزم وجود و حرکت نگهبانان و اسکورت نظامی برای تضمین امنیت و سلامت رسیدن به مقصدها بود. بیشتر این جاده‌ها، صرفاً راه‌های مال‌روی سنگفرش نشده، ولی همواری بودند که برای اسب، ارابه و یا پای پیاده مناسب بودند. نوشتار موجود در وهله‌ی اول به سیر خط شریان‌های مهم نظامی و تا حدودی اقتصادی پرداخته است، در وهله‌ی دوم به اهمیت و کارکرد آن‌ها در شاهنشاهی هخامنشی پرداخته‌ایم و در مرحله‌ی سوم استنباطی از سیاست‌های دولت هخامنشی و نقش راه‌ها را در این برهه‌ی زمانی مورد تجزیه و تحلیل قرار داده‌ایم.

واژگان کلیدی: هخامنشیان، راه‌ها، تخت جمشید، شوش، سارد

مقدمه

در زمان سلسله‌های قبل از دولت هخامنشی، راه‌های ارتباطی گسترده‌ای در قلمروهای شاهی وجود داشته است؛ چنان‌که با مطالعه‌ی تاریخ دولت‌های آشور، عیلام و ماد می‌توان به این امر پی برد و نمی‌توان دولتی را که قرن‌ها در گستره‌ی تاریخ صاحب قدرت و منزلت بوده است را از این قاعده مستثنی دانست. گسترده‌ی قلمرو هخامنشیان، تعدد ایالات تحت سلطه آنان و لزوم برقراری ارتباط بین این ایالات در راستای رونق امور بازرگانی و همچنین کنترل ساکنین و حاکمان آن‌ها، احداث راه‌های جدید و یا اتصال راه‌های قدیمی‌تر را برای شاهان سلسله مذکور به امری اجتناب‌ناپذیر مبدل کرده بود. نخست پادشاهی که به این امر مهم پی برد، داریوش اول بود، که شاید شورش‌های اوایل پادشاهی وی در ایالات مختلف و به طول انجامیدن آن‌ها، وی را به انجام چنین اقدامی سوق داده باشد. پس از سازمان اداری، مهم‌ترین عامل یا به عبارتی بهتر عامل اساسی برای اداره‌ی شاهنشاهی، ارتباط مستمر با ایالات دور و نزدیک، ایجاد راه و راه‌سازی بوده است. راه‌های مواصلاتی در دوران هخامنشی به تدریج توسعه یافت و جاده‌های تازه‌ای که به جاده‌های سلطنتی معروف بود، شهرهای عمده و مراکز ایالات یا ساتراپی‌ها را به هم متصل می‌کرد. در واقع رونق سیاسی - بازرگانی تنها در شرایطی ممکن می‌شود، که راه‌ها و مسیرهای ارتباطی میان شهرها هموار و امن باشند و سازوکارهای اجتماعی برای پشتیبانی از بازرگانان بیگانه در شهرهای میزبان وجود داشته باشد. باید اذعان کرد که شبکه‌ی روابط سیاسی و تجاری میان کشورهای همسایه که از ابتدای هزاره‌ی سوم ق.م. در ایران زمین وجود داشت و مردم این سرزمین را به سیستمی درهم تنیده تبدیل کرده بود، در این هنگام دستخوش تحولات جدی شد و از نظر کیفی و کمی ارتقاء یافت. در میان پادشاهان باستانی کمتر فرمانروایی می‌یابیم که مانند داریوش به این خوبی دریافته باشد که کامیابی یک ملت باید بر بنیاد اقتصادی سالم گذارده شود. این شاهنشاهی در دوران داریوش یکم، اکثر راه‌های نظامی - سیاسی از هند تا کرانه‌ی آسیای صغیر را قبضه کرده بود. وی بعد از ایجاد راه‌های خشکی درصدد برآمد کنترل راه‌های دریای مدیترانه را در اختیار خود بگیرد و با ایجاد ترعه‌ها و پل‌هایی در این زمینه قدم‌های مهمی برداشت. پادشاهان بعدی هخامنشی به ویژه خشایارشا نیز در ادامه این سیاست به ایجاد ترعه‌ها و راه‌ها همت گماشت؛ به نوعی که می‌توان گفت در ادامه‌ی این سیاست توسعه‌طلبی بود که منجر به کشاکش‌های فراوانی میان دولت هخامنشی و یونان گردید.

جاده شوش-پرسپولیس

به دنبال ورود پارس‌ها در جنوب غرب ایران و تأسیس شاهنشاهی هخامنشی به وسیله کوروش بزرگ (۵۳-۵۵۹ ق.م) و گسترش آن به وسیله کمبوجیه و داریوش کبیر، پاسارگاد و پرسپولیس به عنوان پایتخت‌های شاهنشاهی ایجاد شدند. در این زمان پارس تبدیل به مرکز اداری و ارتباطی گردید. قبل از این که شیراز پایتخت ایران شود، مرودشت که پرسپولیس در آن واقع است، مرکز همگرایی جاده‌هایی بود، که در درون و بیرون پارس قرار داشت. مشهورترین جاده‌ای که پارس را به خوزستان یا به عبارتی بهتر شوش، پیوند می‌داد، جاده‌ی شاهی شوش-پرسپولیس بوده است. این راه ایستگاه نهایی شاهنشاهی هخامنشی بود که از ولایت شوش به سمت جنوب-شرق و از آن‌جا به جنوبی‌ترین نقطه آن امتداد داشت و از طریق پارس به زاگرس جنوبی، رامهرمز^۱ و ارجان (بهبهان فعلی) می‌رفت. داریوش برای اداره یکپارچه‌ی هخامنشی، شبکه جاده‌ای گسترده-ای در آن‌جا ایجاد کرده بود. این جاده‌ها در درجه اول در خدمت پیام‌رسانی شاهانه، با پیک‌های سوار و دوندگان تیزپا بودند. تجارت گسترده و مسافرت در درجه دوم قرار داشتند. در این بین جاده میان شوش و تخت‌جمشید بیشترین اهمیت را داشت. ما به کمک الواح گلی ایلامی خزانه دربار تخت‌جمشید، روستاها و آبادی‌های بی‌شماری را در این راه می‌شناسیم. (هیئتس، ۱۳۸۶،

۳۰۷)

احتمالاً ایستگاه‌هایی جهت سفرهای شاه، استراحت کاروان‌ها، لشکریان و چاپارها در طی این مسیر به فاصله‌های نزدیک به هم ساخته شده بودند. (سامی، ج ۲، ص ۱۵۸) در الواح تخت‌جمشید از ایستگاه‌های راهداری متعددی یاد شده است که حدود ۲۰ کیلومتر ایستگاه در طول ۶۰۰ کیلومتر جاده میان تخت‌جمشید و شوش مستقر بوده‌اند. این بدان معناست که هر ایستگاه حدود ۳۰ کیلومتر با ایستگاه‌های پیش و پس خود فاصله داشته است. (گراف، ۱۳۸۸، ۲۶۳) به نظر می‌رسد در امتداد این مسیر، ارجان (یک مکان ایلامی^۲-هخامنشی^۳) از اهمیت فوق‌العاده‌ای برخوردار بوده است و از این مکان است که راه به یک ایستگاه مهم در فهلیان و منطقه‌ی کازرون می‌رسید و از آن‌جا به شمال غربی در مسیر شوش قرار می‌گرفت. (Hansman, pp101-124) در منطقه‌ی فهلیان^۴ بنا به گفته‌ی کاوشگران آثاری از استحکامات دوره‌ی هخامنشی یافت و بعضی از قطعات

سنگفرش شده‌ای در این مسیر شناخته شده است؛ چنان‌که بقایای یک سایبان سلطنتی با پایه‌های ستون سنگی به سبک خالص شوشی یا تخت جمشیدی وجود دارد. بین فهلیان و بیشاپور، این راه به سمت چپ می‌پیچید و از طریق ابواب پارس به نجد ایران باز می‌شد. (گیرشمن، ص ۱۵۸) ارفعی از کاوشگران این راه استنباط می‌کند که استحکامات مزبور با دیوارهای عظیم محافظت می‌شدند. وی این محل را به عنوان هیدالی که ۲۳ بار در متون استحکاماتی تخت جمشید آمده است مورد مناقشه قرار می‌دهد. این احتمال دارد که این دژ در زمان داریوش یکم برای اهداف نظامی به خصوص مراقبت از حرکت لشکریان و چشم و گوش‌های شاه ساخته شده باشد. بر طبق این مدارک، هزاران کیلو از کالاها در این دژ نظامی ذخیره می‌شدند که احتمالاً جهت نیاز مسافران در بین راه شوش و پرسپولیس بوده باشد. (Arfaee, 1991, pp37-43) هالوک نیز از این محل به عنوان مرکز مهمی برای مسافرانی که بین شوش-تخت جمشید، کرمان و هند مسافرت می‌کرده‌اند، یاد کرده است. (Hallock, 596-597) در کنار این راه چاپارخانه‌هایی قرار داشت، که هر کدام به سهم خود با آبادی‌های اطرافشان پیوند اقتصادی داشتند. از تخت جمشید به شوش ۲۲ چاپارخانه با فاصله ۲۴ کیلومتری وجود داشته است که مکان دقیق آن‌ها به طور قطع مشخص نیست و تنها می‌توان در پاره‌ای از آن‌ها به حدس و گمان متوسل شد. اومستد هخامنشیان را مخترع پست (چاپار) معرفی می‌کند. به گفته‌ی وی مصری‌ها و بعدها یونانیان این طریقه را از ایرانیان اخذ کردند و در مغرب زمین رواج دادند. (اومستد، ۱۳۸۰، ۲۷۸) گزنفون در کتاب تربیت کوروش ایجاد پیک‌های شاهانه را به به کوروش، بنیان‌گذار دولت هخامنشی، نسبت می‌دهد. (گزنفون، ۱۳۸۴، ۳۵۱) باید یادآور شد که این راه‌ها نگرهبانانی داشته‌اند، که مسئول نظم و آرامش و حفاظت جاده‌ها را بر عهده داشتند. اغلب مشاهده می‌شود که این راهداران پیش از حرکت شاه به آن‌جا می‌رفتند و راه‌ها را بازرسی و در محلی معین منتظر می‌مانده‌اند؛ تا با رسیدن شاه به محل تعیین شده گزارش امنیت راه را به عرض شاه برسانند. (کخ، ۱۳۸۵، ۸۷) هم‌چنین در الواح خزانه به نیزه‌داران نگرهبان جاده‌ها اشاره شده است. اینان ظاهراً واحد مستقلی را تشکیل می‌دادند که زیر نظر افرادی خدمت می‌کردند. در لوح گلی مربوط به اکتبر سال ۵۰۱ ق.م. آمده است که پنج تن از افسران پاسگاه به روستای هزهره فرستاده شدند و در آن‌جا تا رسیدن اردوی شاهی منتظر ماندند. (هیئتس، ۱۳۸۶، ۳۰۹) استرابون در مورد راه شوش - تخت جمشید می‌گوید: «سرزمینی کوهستانی که میان شوش و پارس را فرا گرفته است، راهی سخت و دشوار دارد. انبوهی از دره‌های تنگ و باریک و سنگلاخ، نه تنها گذر از آن دشوار است؛ بلکه زیستگاه و

پناهگاه راهزنانی چنان بلند آوازه است، که حتی شاهان هنگامی که می‌خواستند فاصله‌ی میان شوش و پارس را طی کنند، به آن‌ها باج و حق عبور می‌دادند. از این راه اسکندر نیز عبور کرده بود.^۵ (استرابون، ۱۳۸۲، ۳۱۸) دیودوروس نیز در توصیف این جاده در هنگام حرکت او من (از سرداران اسکندر) در سال ۳۱۷ ق.م. می‌نویسد: «بخش اول جاده تا جایی که کلیماکس نامیده می‌شد، باریک بود و بر اثر حرارت آفتاب سوخته بود و هیچ آذوقه‌ای در آن یافت نمی‌شد؛ لیکن بخش دوم آن مرتفع و دارای هوایی سالم بود. این بخش در واقع شامل دره‌های سایه‌گستری بود که در فواصل کوتاه از یکدیگر قرار داشتند به طوری که کسانی این بخش جاده را دنبال می‌کردند، از زندگی در آن که برای آسودن کاملاً مناسب بود، لذت می‌بردند.» (دیودورسیلی، کتاب ۱۹، فصل ۲۱، بند ۳-۲) با مقایسه الواح بارو، الواح خزانه تخت جمشید و منابع کلاسیک می‌توان چنین پی برد، که جاده‌ی شاهی شوش به پرسپولیس (تخت جمشید) در درون پارس به سه شاخه مهم تقسیم می‌شد: یکی شمالی، دومی میانه و سومی جنوبی.

۱- شاخه اول: شاخه‌ی شمالی آن از یک منطقه کوهستانی با دره‌ها و گردنه‌های باریک به سمت مشرق امتداد می‌یافت تا این که به تنگه‌ی کامان یا رودخانه‌ی شیرین می‌رسید و از آن‌جا به اردخان (اردکان)^۶ (در شمال غربی مرو دشت) و از اردکان جاده به سمت کامفیروز و از آن مکان با دور زدن شمال کوه‌های مرو دشت به پرسپولیس می‌رسید. احتمالاً از این جاده بود که اسکندر مقدونی و لشکریانش عازم پرسپولیس شدند؛ این در حالی بود که در همان زمان دسته‌ها و لشکریانی به رهبری پارمینون با سواره نظام تسالی از جاده جنوبی در امتداد شش‌پیر یا رودخانه شول به سمت شرق پرسپولیس لشکرکشی کردند. (Razmara, pp89) شاخه‌ای از این جاده به خلار (خالار)^۷ در غرب مرو دشت که کمتر کوهستانی بود، می‌رسید. بر طبق نظر جغرافیدانان مسلمان، این جاده از خلار به گویم و از آن‌جا به جاده‌ی امروزی شیراز-اردکان امتداد داشت. (ابن بلخی، ۲۸۴، ۱۳۱۳-۲۸۵) از خلار و در امتداد دشت مرو دشت جاده مزبور به احتمال زیاد در طول دوره‌ی هخامنشی و ساسانی به پرسپولیس و استخر منتهی می‌شد.^۷ ۲- شاخه‌ی دوم: سیر خط این جاده بزرگ از شمال غربی گویم، خلار و بیضاء به غرب مرو دشت بود. جاده با دور زدن غرب و

در امتداد رودخانه شش‌پیر، خرا، کورجان و دره‌های بوان^۹ در منطقه‌ی دشمن‌زیاری به نویندگان^۹ می‌رسید. می‌توان چنین استنباط کرد که شاخه مزبور کمتر کوهستانی و بیشتر دشت بود. ۳-شاخه سوم: جاده جنوبی که از جنوب نورآباد به منطقه شاپور و در امتداد بزرگراه کازرون به نورآباد(نورآباد جدید) منتهی می‌گشت. این راه شاهی از نورآباد به سمت فیروزآباد و پرسپولیس می‌رسید. زمانی این شاخه جنوبی برای مسافرت‌های سالانه‌ی شاه بزرگ و خاندان شاهی بود که به وسیله‌ی شمار زیادی از مقامات اداری، سربازان و قضات شاهی همراهی می‌شد. این مسیر از سویی مجهز به تجهیزات ضروری مانند ایستگاه استراحت اشخاص و چاپارها، پادگان‌ها و انبارهایی جهت مسافرت‌های طولانی بوده است. (Razmjou, pp293-312) جاده‌ی دیگری از پرسپولیس به ماد می‌رفت که بخشی از آن که از برش تخته سنگی در نزدیکی پاسارگاد عبور می‌کرده کشف شده است. (ویسپوفر، ص ۱۰۳)

جاده شاهی

از دیدگاه یونانیان، مشهورترین جاده‌ای که در این دوران شناخته بود، مسیر موسوم به راه شاهی است که از شوش - سارد کشیده می‌شد. این جاده در واقع مرکز شاهنشاهی را به یکی از مناطق حاشیه‌ای شاهنشاهی در گوشه‌ی شمال‌غربی‌اش متصل می‌کرد. از جاده‌های شاهی در درجه‌ی نخست برای انتقال سریع سپاه و تجهیزات و نیز انتقال اطلاعات در سریعترین زمان ممکن استفاده می‌شد. (ویسپوفر، ۱۳۸۶، ۱۰۲) این راه تنها یک راه شناخته شده در دوران هخامنشی بوده که به دلیل نزدیکی به یونانیان در ادبیات و کتاب‌هایشان بازتاب یافته است و امروزه درباره‌ی آن اطلاعات بیشتری در دست داریم. (وکیلی، ۱۳۹۰، ۲۷۴) هرودوت در خصوص جاده شاهی می‌نویسد: «در سراسر این راه ساختمان‌های شاهی و کاروانسراهای زیبایی احداث شده بود. در تمام این مسیر از سرزمین‌هایی می‌گذریم که سراسر مسکون و کاملاً امن است. در سراسر لیدی و فریگیه ۲۰ منزل راه به دنبال هم قرار دارد که روی نود و چهار پرسنگ^{۱۰} و نیم می‌شود در آن سوی فریگیه رود هالیس وجود دارد. برای مراقبت از رود قلعه مستحکمی ساخته بودند. پس از عبور از این رود به کاپادوکیه خواهیم رسید و از آنجا تا مرز کیلیکیه ۲۰ منزل با ۱۰۴ پرسنگ را باید پیمود. در سرحد کیلیکیه باید از دو معبر تنگ و کوهستانی و دو قلعه مستحکم عبور کرد. اگر طول راه-

شاهی را پرسنگ محاسبه کنیم و اگر پرسنگ برابر با ۳۰ ستاد باشد، از سارد تا مقر شاهی (شوش) بر روی هم ۱۳۵۰۰ ستاد یعنی ۴۵۰ پرسنگ و اگر در هر روز ۱۵۰ ستاد راهپیمایی کنیم، طی این مسافت به طور دقیق ۹۰ روز طول خواهد کشید». (هرودوت، ج ۵، ۴۵) این راه توسط داریوش ساخته شده بود. اهمیت اقدام داریوش در امر راه‌سازی این بود که در طول راه‌ها، منازل و مهمان‌خانه‌های خوب تدارک می‌دید. وی چاپارخانه‌هایی تأسیس کرده بود که اسب‌های مجهز و آماده‌ای را به طور دایم در اختیار داشت. در مناطق کوهستانی ساخلوهای نظامی استقرار یافته بود تا امنیت راه‌ها را تأمین کند و چاپارها بتوانند به سرعت احکام و فرامین سلطنتی را به نقاط دیگر منتقل کنند. بدین گونه چاپارها به طور مرتب و شبانه‌روز در حرکت بودند و اوامر و دستورات دولت مرکزی به کلیه بخش‌ها و استان‌هایی که طرف خطاب بودند، می‌رسید. (شعبانی، ۱۳۸۲، ۱۰۸-۱۰۷) جاده‌ی شاهی برخلاف جاده‌های دیگر شاهنشاهی هخامنشی غالباً عریض بود و نویسندگان باستانی آن را به اصطلاح کالسکه‌رو توصیف کرده‌اند. جاده شاهی در همه جا از نقاط مسکونی عبور می‌کرد؛ این امر بدان معنا است که در این جاده‌ها خطر گرسنگی یا به دام راه‌زنان گرفتار شدن وجود نداشته است. از نظر مورخان این جاده‌ها راه‌هایی بودند که در آن‌ها ارتش می‌توانسته است به آسانی آذوقه و دیگر مواد ضروری خود را بیابد؛ اما برای ورود به این جاده‌ها، مجوز یا اجازه‌نامه‌ی رسمی ضرورت داشته است که در لوح‌های معروف به **سری R** تخت جمشید از آن‌ها به اصطلاح **Halmi** یعنی سند مهر شده نام برده شده است و نمونه‌ی کامل آن نامه‌ای است که آرشام به مباشر خود داده است. (بریان، ج ۱۰، ۶۰۴-۶۰۳؛ کورت، ۱۱۷-۱۱۶) از دیدگاه قدرت هخامنشی، محورهای بزرگ ارتباطی و آمد و رفت‌ها در درجه نخست یک کارکرد مهم سیاسی و استراتژیک داشته است. به گفته کوئینتوس کورتیوس جاده شاهی یک راه نظامی بود. (بریان، به نقل از کوئینتوس کورتیوس، ج ۱۰، ص ۶۱۶) این جاده در موارد بسیج عمومی به یگان‌ها نظامی مختلف امکان می‌داد تا در نقاط معینی که برای گردهمایی آن‌ها تعیین شده بود، به یکدیگر ملحق شوند. شهرب‌ها نیز موظف بودند در راه‌ها، انبارهای ذخیره آذوقه و مهمات احداث کنند. (گزنفون، ۱۳۸۴ کتاب هفتم، ۲۴۱-۱۳۹) دولت هخامنشیدر امتداد مسیر شاهی مسیر دیگری را از شوش به بابل در امتداد فرات تا مرز کیلیکیه، طرسوس و از آن‌جا به لیدیه انتخاب کردند. این راه نه تنها کوتاه‌تر بود، بلکه مزیت دیگری نیز داشت، با عبور از امتدا دریا، کالا مبادله می‌شد. این جاده در امتداد دجله در سراسر ناحیه مرکزی پادشاهی باستانی آشور کشیده می‌شد. شهرهای دیگری مثل اربیل و اوپیس بر سر این راه آن قرار داشت. (لندرینگ، ۲۰) از دیگر راه‌هایی که در

آسیای صغیر حایز اهمیت بوده است راهی بوده که توسط خشایارشا برای تدارک حمله به یونان ایجاد گردیده بود. این پادشاه برای آماده کردن زمینه حمله خود به یونان فرمان داد تا جاده‌ای در تراکیه بسازند که بومیان یک نسل بعد با حیرت به آن نگریسته‌اند؛ نیز ممکن است که صخره‌های تراشیده شده بر فراز یال‌ترویا در کوه ایدا^{۱۱} برای ساختن جاده‌ای به دستور وی بوده باشد. می‌توانیم تا حدودی مطمئن باشیم که جاده‌های ساخته شده توسط خشایارشا تا مقدونیه به خوبی نقشه‌برداری شده بودند و راه او را هموار می‌ساختند. (کوک، ۱۳۸۴، ۱۹۹) در آسیای صغیر صرفنظر از راه‌های شاهی، جاده‌های فرعی دیگری نیز وجود داشته است. برای مثال این امر در مورد جاده-ای بین میلئوس و ساردیس صدق می‌کند که به یونانی‌ها اجازه داد به کمک راهنمایان افسوسی حمله‌ی غافلگیرکننده‌ای را به لیدی ترتیب دهند. تیسافرن (به دوره اردشیر دوم) بعدها از این جاده استفاده کرد و وقتی کوشید از پیش‌روی سپاه آگریلاس که جاده فرعی بزرگ ساردیس به افسوس را در پیش گرفته بود، جلوگیری کند. (بریان، ۱۳۸۶، ۲۶۸) کوک معتقد است که جاده شاهی از میان مناطقی که تیول‌های مسکونی ایرانیان قرار داشته است می‌گذشت و آن‌ها با دخالت خود امنیت آن را فراهم می‌کردند؛ اما برای مسافری که می‌خواست از جاده منحرف شود و به سوی تپه‌ها و کوه‌ها برود، تضمینی برای امنیت وی وجود نداشته است. (کوک، ۱۳۸۵، ۱۰)

جاده شوش به بین‌النهرین

جاده اصلی میان ایران هخامنشی و شهرهای غربی، سوره-فلسطین، احتمالاً همان جاده‌های سنتی و قدیم منطقه بین‌النهرین علیا بوده است. این راه مصر را از طریق اورشلیم و دمشق به مرکز شاهنشاهی وصل می‌کرد. (بروسیوس، ۱۳۸۸، ۸۲) در منطقه فرات دو جاده مهم وجود داشته است: یکی از نصیبین به سمت غرب می‌رفت و از طریق گوزان و حران در شمال سوریه می‌رسید. جاده مهم دیگر در بین‌النهرین علیا از نصیبین در امتداد رودهای خابور و فرات به سوی جنوب امتداد داشت. این جاده جنوبی از شبکه راه‌های سلطنتی هخامنشی گردید، که پس از رسیدن به دمشق به نواحی ساحلی شرقی مدیترانه می‌رسید؛ به عبارتی بهتر می‌توان گفت که دمشق پیوندگاه راه‌های مهم منطقه محسوب می‌شده است. در جنوب این شهر یک راه باستانی سراسر ماوراء اردن را می‌پیمود و به بندر عقبه می‌رسید. در طول این مسیر حضور هخامنشیان در شهرهای عمان، حبشون، تل خلیفه و ... مورد تأیید کاوشگران قرار گرفته است. (گراف، ۱۳۸۸، ج ۸، ۲۷۴) یک مسیر دیگر

از دمشق به سوی غرب می‌رفت و پس از گذشتن از دره‌ی بقاع به صیدون (صیدا) پایتخت شهربی پنجم ایران می‌رسید و در قسمت شمالی‌تر، جاده دیگری در امتداد رود اورنتس (نهرالعاصی) به سمت مشرق می‌رفت و به حلب و امسا (حمص) می‌رسید. این جاده‌ها برای سیستم ارتباطی ایران در سوریه جنبه حیاتی داشتند. (ELayyi, pp13-28) در نزدیکی پترا این راه با مسیر دیگری تلاقی می‌کرد، که از غرب به شرق می‌گذشت و به دریای سیاه و کشورهای ماورای قفقاز منتهی می‌گردید. (دیاکونف، ۱۳۸۴، ۳۱۱) در مسیر دیگر فرات، از تاپساک، جاده‌ی دیگری به حلب و کیلیکیه می‌رفت. از این جاده افرادی عبور می‌کردند که در ساحل کیلیکیه به آسیای صغیر یا یونان عزیمت می‌نمودند. بر طبق گفته گزنفون این جاده از طریق دربندهای کیلیکیه، کاپادوکیه، فریگیه بزرگ و سرانجام دره‌ی مناندر به ساردیس می‌رفت. (گزنفون، ۱۳۸۸، ۱۷-۲۴)

راه شوش به ماد (همدان)

برخلاف آنچه که در کتاب‌های تاریخ مندرج مورد تأکید قرار گرفته است، می‌توان جاده شوش - ماد را کهن‌ترین جاده در دوره هخامنشی دانست؛ چرا که بدون تردید این راه پیش از دوره کوروش وجود داشته است. چنان‌که در جریان فتح ایران زمین به دست او و جنگ‌های داخلی داریوش، ارتش‌ها از آن عبور می‌کردند. به عبارتی بهتر این راه هم کهن‌تر و هم طولانی‌تر است و هم رخدادهای سیاسی مهم‌تری بر محورش انجام پذیرفته است. (وکیلی، ۱۳۹۰، ۲۷) یکی از راه‌های عمده‌ی دوره هخامنشی، شاهراهی بوده است که از شوش به بابل و از آنجا از طریق دروازه‌های زاگرس و بیستون به اکباتان یا همدان می‌رسید و فلات را طی می‌کرد و به راغه (ری) و پس از گذر از این ایالت به دروازه‌های کاسپین، شرق ایران (باکتریا؛ بلخ) و کوه‌های هندوکش می‌رسید.^{۱۲} در کنار این راه هخامنشیان استحکامات و دژهایی در امتداد رود اوکسوس (آمودریا) در باکتریا و سغدیانان ایجاد کرده بودند، جنبه شاه‌رگ حیاتی داشت بعدها جاده‌ی مشهور ابریشم از این منطقه می‌گذشت که نمایانگر ادامه حیات این جاده به عنوان یک شاهراه اصلی است. (Tuplin, pp167-171) کورتیوس روفوس از این راه به عنوان "جاده نظامی" یاد کرده است. (کوک، به نقل از کورتیوس روفوس، ص ۱۹۹) از اکباتان نیز تا سواحل دریای خزر امتداد می‌یافت و در طول ساحل به سمت شرق تا باکتریا و آسیای مرکزی کشیده شده بود. (بروسیوس، ۱۳۸۷، ۸۲) دیودوروس در خصوص جاده مزبور می‌گوید: وقتی آنتیگونوس با حمله او من مواجه

شد، تصمیم گرفت از سوزیانا(شوش) به شمال حرکت کند و به اکباتان در ماد برود. وی این جاده را چنین توصیف می‌کند: «عبور از هر دو جاده‌ای که به ماد می‌رفتند، دشوار بود. جاده‌ای که به کولون می‌رفت، از جاده‌های شاهی خوب بود؛ اما هم بر اثر حرارت آفتاب سوخته و هم طولانی بود. چون عبور از آن چهل روز طول می‌کشید؛ اما جاده‌ای که از سرزمین اقوام کاسی(لرستان) عبور می‌کرد، بد باریک و دارای شیب تندی بود...» (دیودورسیسیلی، کتاب ۱۹، بند ۲) مینورسکی می‌گوید: هخامنشی‌ها هنگام عبور از راه همدان-بابل که از قلمرو کاسی‌ها عبور می‌کرد، ناچار بودند به آن‌ها باج بپردازند. (مینورسکی، ۱۳۶۲، ۱۶) داریوش سوم پس از شکست از اسکندر این راه را انتخاب کرده بود؛ به این دلیل که وی گمان می‌کرد که اسکندر جاده شوش و بابل را که هموارتر بود، در پیش می‌گیرد؛ حال آن‌که جاده شوش-ماد برای حرکت یک ارتش بزرگ دشوار بود و از این روی بود که این راه انتخاب شد. (بریان، ۱۳۸۵، ج ۱، ۶۱۷) یک شاهراه عمده که در این دوره فلات ایران را در می‌نوردید، جاده‌ای است که از اکباتان، به اصفهان، دره‌های مال‌امیر(ایذه)، قلعه تل، و باغ‌ملک می‌رسید و مسیر خود را به سوی جنوب غربی تا رامهرمز ادامه می‌داد. از این مکان پیوستن به شاهراه شوش-تخت‌جمشید یا حرکت به سوی جنوب یا عبور از دره‌های بهبهان و هندیجان و رسیدن به خلیج فارس(بوشهر) آسان بوده است. (کارتر، ۱۲۲؛ بریان، ج ۱، ۵۹۳)

راه شرقی

در خاور ایران، خراسان، به ویژه در شمال نسای قدیم که در دوره‌ی اشکانیان به اوج خود رسیده بود، راه مهمی وجود داشته است. این سرزمین به علت وسعت و اهمیت راه‌هایی که به آن می‌رسید، یک مرکز مهم حیاتی به شمار می‌رفته است. راه‌های متعددی این بخش بزرگ را به سیستان، سغد، خوارزم، دریای مازندران، پارس و کرمان متصل می‌نمود. (بختورتاش، ۱۳۸۸، ۲۵۷) خراسان و پارس با یک جاده‌ی عریضی به یکدیگر متصل بودند. این همان راهی بوده است که کوروش بزرگ و سپس اسکندر مقدونی آن را پیموده‌اند و از طریق آریا(هرات) و زرنگیان(سیستان) به حوزه‌ی رود هیلمند و سرزمین آریاسپ‌ها و قندهار طی طریق کرده‌اند. (بریان، ۱۳۹۱، ج 1، ۵۹۴-۵۹۳)

مسیر تخت‌جمشید-هند

راه مستقیمی میان تخت‌جمشید و هندوستان از سمت جنوب وجود داشته است که از مناطق کرمانیا(کرمان) و گدروزیا(بلوچستان) می‌گذشت. در متون خزانه تخت‌جمشید به فعالیت‌های

کارگران در ناحیه‌ی شرقی ناره‌زش، نیریز، اشاره شده است. این محل بی‌گمان یکی از منزل‌گاه‌ها یا ایستگاه‌های سرراهی بوده که از طریق مراکز شهری در کرمانیا به مناطق شرقی‌تر می‌رفت، وجود این جاده شاید توضیحی باشد بر این که چرا هندیان، آراخوزی‌های قندهار، آریاها با هرموزی‌ها و کرمانی‌ها همگی از طریق تخت‌جمشید به شوش می‌رفته‌اند. سفری از یکی از ساتراپ‌ها بنام اَبْتَمَه در این مسیر در الواح تخت‌جمشید قابل مشاهده است. (پروسیوس، ۱۳۸۸، ۸۶) جاده‌ی دیگری از این سمت نیز از کنار رود سند آغاز می‌شد و با گذر از گنداره (دره‌ی رودکابل) و شهرهای مهم شرقی دیگر و پیوستن به راه‌هایی که پایتخت‌ها را به یکدیگر متصل می‌کرد به مصر می‌رسید. این جاده هند را به مصر پیوند می‌داد. (بیانی، ۱۳۸۱، ۲۰۱) یک جاده فرعی دیگری هم از طریق مرکز شهری درنگیانا، سرانجام به قندهار و سند ختم می‌شد. آسان بودن این راه جنوبی توضیحی است برای این که چرا مسافرت میان شوش و کرمان از طریق تخت‌جمشید تا این اندازه با استواری در متون باروی تخت‌جمشید تأیید شده است. (گراف، ۱۳۸۸، ۲۸۰)

راه‌های دریایی

داریوش برای شناسایی دریاها و گشودن راه‌های دریایی به روی ناوگان نظامی و بازرگانی، دو گروه اکتشافاتی از دو راه جداگانه از شرق به غرب فرستاد. در سال ۵۱۲ ق.م. ارتش ایران در لشکرکشی به هند توانست کرانه‌های رود سند را ضمیمه ایران کند. در همین زمان بود که داریوش تصمیم گرفت اسکیل‌اس را برای کشف سرچشمه رود سند به این منطقه اعزام کند چنان‌که به گفته هرودوت پس از بازگشت اکتشافاتی این گروه بود که داریوش توانست هندی‌ها را به اطاعات از خود وادارد. (هرودوت، ج ۴، ۱۱۰-۱۰۹) می‌توان گفت که این دسته اعزامی توانست، کرانه‌های بلوچستان و مکران را طی کنند و به سواحل شبه‌جزیره عربستان رفته‌اند و از آن‌جا از راه خلیج عدن، باب‌المنذب به دریای سرخ وارد شده و از ترعه‌ای که به فرمان داریوش در سال ۵۱۷ ق.م. احداث شده بود، به کشور مصر و دریای مدیترانه را یابند و آن‌گاه به پژوهش و تحقیق در کرانه‌های دریای مدیترانه بپردازند. (منتسکیو، ۱۳۲۴، ۴۷۵) وی زارش کار خود را در کتابی مندرج ساخت که جزء اولین کتاب‌ها در زمینه جغرافیا بود. این سفر اکتشافاتی -تحقیقاتی، اقیانوس هند را از طریق خلیج فارس به بحر احمر متصل می‌کرد که در گذشته نیز سیاحان، سفرهایی، سفرهایی دریایی به گونه‌ای مقطعی در این مسیر انجام داده بودند. (زرین‌کوب، ۱۳۸۸، ۱۵) گروه دوم به فرماندهی دموکدس پزشک آتنی، بود که از کرانه‌های دریای اژه به یونان و ایتالیا رفت و به

شناسایی سرزمین‌ها پرداخت. این هیئت نخست از شهر صیدا رهسپار یونان دند بعد به شهر تاران در جنوب ایتالیا رفتند. در اینجا بود که دموکدس گریخت و ایرانیان به دام افتادند.^{۱۳} (هرودوت، ج ۳، ۲۲۹-۲۲۷) در میان تمام دستاوردهای دوره هخامنشیان در ارتباط با راه‌های آبی، کندن آبراه‌ی سوئز چشمگیرترین دستاورد محسوب می‌شود که به گفته منابع نخستین بار نخائو، فرعون مصر، کمی پیش از فراز آمدن هخامنشیان، عملیات حفاری آبراه را آغاز کرده بودند. (وکیلی، ۱۳۹۰، ۲۸۳) در طول ۸۴ کیلومتری این ترعه دوازده ستون سنگی برای شرح چگونگی حفر این ترعه نصب شده بود. در این ستون داریوش با غرور و افتخار به چهارزبان اعلام می‌دارد: من دستور حفر این ترعه را از رودی بنام نیل که در مصر جاری است تا دریایی که از پارس آغاز می‌شود، صادر کردم. این ترعه همانطور که من فرمان دادم حفر شد و همانطور که من می‌خواستم کشتی‌ها از طریق این ترعه بین صر و پارس تردد خواهند کرد. (بروسیوس، ۱۳۸۷، ۸۵)

در این دوره راه‌های دریایی مهمی، بنادر و سواحل کشور را به یکدیگر پیوند می‌داد. راه دریایی خلیج فارس، دریای مغرب و مصر تا پیش از حفر کانال سوئز توسط داریوش یکم، از دجله و فرات می‌گذشت. بدین ترتیب که از این راه آبی به سوریه و از آنجا از شهر صور با کشتی به دریای مغرب و مصر می‌رفته‌اند و اگر مسیر آن‌ها از خشکی به سمت مصر بوده است، از فلسطین و شبه جزیره سینا عبور می‌کردند؛ ولی این راه چون از کویر می‌گذشت از لحاظ فقدان آب و نبودن آبادی بین راه باعث زحمت مسافران بوده است و حتماً می‌بایست آب کافی برای عبور از کویر و وسایل استراحت به همراه داشته باشند. چنانچه کمبوجیه برای فتح مصر از همین راه خشکی عبور کرد. (برنت جورج، ۱۳۱) راه‌های مواصلاتی مسافری و بازرگانی دریایی که از کرانه‌های هند و خلیج فارس به سوئز و از آنجا به کرانه‌های آسیای صغیر، یونان و بحرالجزایر و از دریای مغرب به سواحل آفریقای شمالی می‌رفت، سهل‌ترین وسیله ارتباطی و عبور از آن به مراتب مناسب‌تر و راحت‌تر از عبور از صحرای گرم و سوزان عربستان و شبه‌جزیره سینا بوده است. (سامی، ۱۶۱-۱۶۰)

از اقدامات مهم در خصوص راه‌های دریایی و کندن ترعه در زمان خشایارشا اتفاق افتاد؛ در لشکرکشی ایران به یونان، به فرماندهی مردونیه در سال ۴۹۲ ق.م. چون نیروی دریایی ایران از دامنه‌های کوه آتوس (در کرانه‌های شرقی یونان) و دریای اژه عبور می‌کرد، بر اثر طوفان شدید کشتی‌های ایران با دماغه کوه برخورد کرده و خرد شدند. در این هنگام بود که خشایارشا برای جلوگیری از تلفات و ضایعات مجدد و تأمین ناوگان ایرانی دستور داد در محل مناسبی که از منطقه طوفانی دور باشد و برای نزدیک کردن راه دریایی کمک نماید، آبراهی بکنند؛ تا ناوها مجبور به دور زدن کوه آتوس نباشند. به گفته هرودوت کندن این آبراه سه سال به طول انجامید. (هرودوت، ج ۷، بند ۲۰) از دیگر اقدامات دولت هخامنشی برای تسهیل رفت و آمد بر روی رودخانه‌ها ایجاد پل و پل‌سازی بوده است. (فرای، ص ۱۷۹) در واقع یکی از وسایل ارتباطی دو راه به یکدیگر در برخورد با رودها، احداث پل بوده است، که این امر شاهنشاهان هخامنشی را وادار کرد؛ تا در موقع لزوم با استفاده از مهندسان راه و راهسازی (بارتر، ص ۵۷)، بر روی رودخانه‌هایی نظیر فرات و تنگه داردانل، پل‌های محکمی بسازند که به گفته ویل دورانت صدها فیل مهیب با ایمنی از روی آن‌ها عبور می‌کرد. (ویل دورانت، ۱۳۸۸، ۵۲۷) به نقل از منابع، داریوش سوم در سال‌های ۳۳۱-۳۳۲ ق.م. طرح‌هایی برای استفاده نظامی از راه رودخانه‌ای فرات داشته بود. آمده است که وی قبل از نبرد اربیل (گوگمل) درصدد بر آمد تا از طریق رودخانه فرات، آذوقه سپاهیان خود را جهت جنگ با اسکندر مقدونی دریافت کند. (بریان، ۱۳۹۱، ج ۱، ۶۳۱)

نتیجه‌گیری

در پایان این بحث می‌توان چنین گفت که شاهان هخامنشی در راستای بهبود روابط سیاسی و به سیطره درآوردن قلمروهای مختلف، سیاست راه‌سازی را در اولویت‌های خود قرار دادند و در این راستا از هیچ کوششی دریغ نورزیدند. البته این مقوله بیشتر در مورد داریوش بزرگ صدق می‌کند، چرا که دیگر پادشاهان هخامنشی به خصوص از دوره خشایارشا به بعد بیشتر با استفاده از سیاست زر پارسی روند گسترش دولت هخامنشی را در پیش کشیده بودند، که این امر خود ضربه‌ی بزرگی به آن‌ها وارد کرده بود. داریوش و به تبع آن خشایارشا بیشتر برای مقاصد نظامی خود به ایجاد راه‌ها مبادرت ورزیدند و سعی کردند که با ایجاد ارتباط میان شهرهای شاهنشاهی از تمام اطلاعات و حوادث سرزمین‌های تحت سلطه خود باخبر شوند. این دلیل می‌تواند در زمره اهداف مهم سیاست راه‌سازی دولت هخامنشی قلمداد گردد. چنان‌که ساخت راه‌ها در جبهه‌های مواصلاتی شوش-پرسپولیس، شوش-سارد و ... در راستای چنین اهدافی بود. لوحه‌های تخت-جمشید، کشفیات باستان‌شناسی و نوشته‌های مورخان یونانی بر وجود و کارکرد این جاده‌ها می‌تواند چشم‌اندازی قابل ملاحظه بر این مدعا باشد. آنچه که گسترش و توسعه‌ی این راه‌ها را مهم جلوه می‌نمود، حفاظت و امنیت دقیقی بوده است، که توسط نویسندگان یونانی به ویژه پدر تاریخ، هرودوت، نقل شده است. در واقع باید گفت که کارکرد عمده‌ی راه‌ها سیاسی بوده است تا اقتصادی. مسافران جاده‌های سلطنتی بیشتر قاصدانی بودند، که دستورات و پیغام‌های شاه را به ساتراپ‌ها و مأموران در ولایت می‌رساندند و یا از طرف آن‌ها گزارش‌ها و پیغام‌هایی برای شاه می‌آوردند. این قاصدان یا پیک‌ها را پیرادزیش می‌نامیدند که به معنی پیک سریع‌السیر است و اسب‌های تیزرو بودند. پیک‌ها یا قاصدان تندرو جیره‌های روزانه غذایی و شراب از انبارهای سلطنتی داشتند که در بین راه در اختیار آن‌ها قرار می‌گرفت. مسافران دیگر این جاده‌ها نیز ساتراپ‌ها یا کسانی بودند که برای انجام مأموریتی بین پایتخت و مرکز ایالات مسافرت می‌کردند. در این جاده‌ها شاهان، کارگزاران سلطنتی، پیک‌ها، نزدیکان شاه، واحدهای نظامی، حاملان خراج، سفرا و نمایندگان اقوام در رفت و آمد بودند. البته می‌توان تا حدودی بر این امر صحه گذاشت که کاروان‌های تجاری نیز از این راه برای حمل کالاها و اقلام تجاری خود استفاده می‌کرده‌اند. مسئله این است که در هیچ‌جا به بازرگانی که از سراسر این راه‌ها رفت و آمد می‌کردند، صریحاً اشاره نشده است.

یادداشت‌ها

۱. اخیراً در رامهرمز ساختمانی کشف شده است، که کاوشگران آن را به عنوان ایستگاهی (استراحتگاه) در مسیر شوش - تخت جمشید (مربوط به دوره هخامنشی) منتسب کرده‌اند. (کارتر، ص ۴۲-۴۱)
۲. در این مکان یکی از مقبرهای پادشاهان ایلامی همراه با گنجینه به دست آمده است.
۳. نقش برجسته کورانگان احتمالاً مربوط به دوره‌ی هخامنشی باشد.
۴. ویرانه‌های یک کوشک هخامنشی با ته ستون‌های سنگ آهک سیاه مزین به گل‌های لوتوس (نیلوفرآبی) در جین جین واقع در ۶ کیلومتری شمال فهلیان به دست آمده است که حاکی از ایستگاه پستی در این دوره می‌باشد. (گراف، ص ۲۶۴)
۵. امروزه این شهر بر سر راه یاسوج به شیراز قرار دارد.
۶. نزدیک نیریز کنونی در استان فارس.
۷. البته در دوران اسلامی وقتی که شیراز پایتخت شد، این مسیر از پایین گویم به شیراز می‌رفت.
۸. دره‌ی بوان و کورجان در شرق نورآباد در امتداد جنوب شول واقع است.
۹. در شش کیلومتری بیضاء. موقعیت این شهر وابسته به منطقه نورآباد (ممسنی) بود.
۱۰. مسافت جاده‌های اصلی را با استاد و پاراسنگ، فرسنگ، اندازه‌گیری می‌کردند. (ویسهوفر، ص ۱۰۴)
۱۱. واقع در کازداغی کنونی در ترکیه (کوک، ص ۱۹۹)
۱۲. ظاهراً در کتاب گمشده کتزیاس توصیفی از این جاده وجود داشته است که از افسوس تا باکتريا و هند کشیده می‌شد که در آن به فاصله‌های مناسب ایستگاه قرار داشته است. (گراف، ص ۲۸۰)
۱۳. به گفته هرودوت این گروه نخستین ایرانیانی بودند که از آسیا به یونان و ایتالیا رفتند و به شناسایی سرزمین‌ها پرداختند. (هرودوت، ج ۳، صص ۲۲۹-۲۲۸)

منابع و مآخذ

۱. این بلخی، (۱۳۱۳)، فارسنامه، ترجمه جلال‌الدین طهرانی، بی‌نا، تهران.
۲. استرابون، (۱۳۸۲)، جغرافیای استرابو، ترجمه همایون صنعتی‌زاده، تهران، انتشارات بنیاد موقوفات محمود افشار.
۳. اومستد.ا.ت. (۱۳۸۰)، تاریخ شاهنشاهی هخامنشی، ترجمه محمد مقدم، تهران، انتشارات امیرکبیر.
۴. بارتر، جیمز، (۱۳۸۷)، پارسیان، ترجمه مهدی حقیقت‌خواه، تهران، انتشارات ققنوس.
۵. برنت جورج، فیلیپ، (۱۳۹۰)، امپراطوری جهانی ایرانی، ترجمه وحید عسگرانی، امیرکبیر، تهران.
۶. بروسیوس، ماریا، (۱۳۸۷)، تمدن درخشان ایرانیان، ترجمه محمود طلوعی، انتشارات تهران، تهران.
۷. بروسیوس، ماریا، (۱۳۸۸)، تاریخ ایران باستان، ترجمه عیسی عبدی، تهران، انتشارات ماهی.
۸. بریان، پیر، (۱۳۸۶)، وحدت سیاسی و تعامل فرهنگی در شاهنشاهی هخامنشی، ترجمه ناهید فروغان، نشر اختران، تهران.
۹. بریان، پیر، (۱۳۹۱)، «سرزمین‌ها، ارتباطات و مبادلات»، تاریخ هخامنشی، ترجمه مرتضی ثاقب‌فر، توس، تهران.
۱۰. بریان، پیر، (۱۳۸۵)، امپراطوری هخامنشی، ترجمه ناهید فروغان، تهران، نشر فرزاد.
۱۱. بیانی، شیرین، (۱۳۸۱)، تاریخ ایران باستان ۲: از ورود آریایی‌ها به ایران تا پایان هخامنشیان، تهران، انتشارات سمت.
۱۲. بختورتاش، نصرت‌الله، (۱۳۸۸)، حکومتی که برای جهان دستور می‌نوشت، تهران، انتشارات بهجت.
۱۳. دورانت، ویل، (۱۳۳۷)، مشرق زمین گهواره تمدن، ترجمه احمد آرام، شرکت اقبال، تهران.
۱۴. دیودور سیسیلی، (۱۳۸۴)، کتابخانه تاریخی، ترجمه حمید بیکس شورشکایی، اسماعیل سنگاری، انتشارات جامی، تهران.

۱۵. دیاکونف، م.م. (۱۳۸۴)، تاریخ ایران باستان، ترجمه روحی ارباب، تهران، انتشارات علمی و فرهنگی.
۱۶. زرین کوب، عبدالحسین، (۱۳۸۸)، تاریخ مردم ایران، تهران، امیرکبیر.
۱۷. سامی، علی، (۱۳۸۹)، تمدن هخامنشی، انتشارات سمت، تهران.
۱۸. شعبانی، رضا، (۱۳۸۲)، داریوش بزرگ، تهران، دفتر پژوهش‌های فرهنگی.
۱۹. فرای، ریچارد، (۱۳۸۲)، تاریخ باستانی ایران، ترجمه مسعود رجب‌نیا، انتشارات علمی و فرهنگی، تهران.
۲۰. کخ، هایدماری، (۱۳۸۵)، از زبان داریوش، ترجمه پرویز رجبی، نشر کارنگ، تهران.
۲۱. کورت، آملی، (۱۳۷۸)، هخامنشیان، ترجمه مرتضی ثاقب‌فر، ققنوس، تهران.
۲۲. کوک، جان مانوئل، (۱۳۸۴) شاهنشاهی هخامنشی، ترجمه مرتضی ثاقب‌فر، تهران، ققنوس.
۲۳. کوک، جان مانوئل، (۱۳۸۴)، «ظهور هخامنشیان و بنیان‌گذاری امپراطوری هخامنشی»؛ تاریخ ایران دوره هخامنشیان، گردآورنده ایلیا گرشویچ، ترجمه مرتضی ثاقب‌فر، تهران، انتشارات جامی.
۲۴. گراف، دیوید، (۱۳۸۸)، «شبه جاده شاهی ایران»، تاریخ هخامنشی، ترجمه مرتضی ثاقب‌فر، تهران، توس.
۲۵. گزنفون، (۱۳۸۴)، بازگشت ده هزار یونانی، ترجمه حسینقلی میرزا سالور عمادالسلطنه، به اهتمام مسعود سالور، انتشارات اساطیر، تهران.
۲۶. گزنفون، (۱۳۸۸)، سیروپدی، تهران، انتشارات نگاه، تهران.
۲۷. گیرشمن، رومن، (۱۳۸۵)، ایران از آغاز تا اسلام، ترجمه محمدمعین، تهران، انتشارات علمی و فرهنگی.
۲۸. لندرینگ، جونا، «جاده شاهی»، ترجمه مرتضی داوری، مجله آموزش تاریخ، دوره یازدهم، شماره ۱، پاییز ۱۳۸۸.
۲۹. منتسکیو، (۱۳۲۴)، روح القوانین، ترجمه اکبر مهتدی، تهران.
۳۰. مینورسکی، ولادیمیر، (۱۳۶۲)، رساله لرها و لرستان، ترجمه اسکندر امان‌اللهی بهاروند، انتشارات بابک تهران.
۳۱. وکیلی، شروین، (۱۳۹۰)، داریوش دادگر، تهران، نشرشورآفرین.
۳۲. ویسهوفر، یوزف، (۱۳۸۶)، تاریخ ایران باستان، ترجمه مرتضی ثاقب‌فر، تهران، ققنوس.
۳۳. هرودوت، تواریخ، (۱۳۳۶)، ترجمه هادی هدایتی، تهران، انتشارات دانشگاه تهران.

۳۴. هیتس، والتر، (۱۳۸۶)، داریوش و ایرانیان، ترجمه پرویز رجبی، تهران، نشر ماهی.

منابع لاتین

Hansman.j,(1972),Elamites ,Acha

- 1- Arfaee, Abdolmajid, (2008) March ,The Geographical background of The Persepolis tablets , Chicago.
- 2- ELayai,j(1980), The Phoenician cities in the Persian period.
- 3- Hallock,R,T,(1985), the evidence of Persepolis tablets , The median and Achaemenian periods, chicago.

emenians and Anhsan Iran.

- 4- IManpour, Mohamadtaghi,(2007) , september,"commiunication Roads in persa during the achaemenidperod",ancient and middle Iranian studies, proceedings of the 6th European conference of Iranian studies,held in Vienna.
- 5- Razmara.H.A.(1976),farhang-e joghrafiya ye iran(in Persian),Vol.7,Tehran.
- 6- Tuplin,c,t.(1981), Xenophon and The Garison of The Achaemenid empier.Ami20.
- 7- Razmjou,sh,(2005),"notes on forgotten Achaemenid sit at Farmishgan",Iran.