

# داریوش، حفر آبراهه سوئز، و نقش آن در توسعه روابط تجاری در دوره هخامنشی

روزبه زرین کوب

استادیار گروه تاریخ دانشگاه تهران

سهم‌الدین خزائی\*

دانشجوی دکتری تاریخ ایران باستان دانشگاه تهران

(از ص ۹۷ تا ۱۱۶)

تاریخ دریافت: ۹۱/۱۱/۰۱، تاریخ پذیرش: ۹۲/۰۲/۰۲

## چکیده

ارتباط زمینی میان ایران و مصر مدت‌ها پیش از دوره هخامنشی برقرار بود. در زمینه برقراری ارتباط دریایی نیز پیش از دوره هخامنشی تلاش‌هایی توسط فراعنه مصر صورت گرفته، ولی به دلایل مختلفی این تلاش‌ها ناکام مانده بود. با فتح مصر توسط کمبوجیه (۵۲۹-۵۲۲ ق.م)، در سال ۵۲۵ ق.م این کشور تحت تابعیت شاهنشاهی هخامنشی درآمد. پس از مرگ کمبوجیه، داریوش اول (۵۲۲-۴۸۶ ق.م) با شکست دادن گومات مغ به پادشاهی رسید. داریوش با اطلاع از اقدامات انجام گرفته در زمینه حفر آبراهه سوئز در دوران قبل، تصمیم گرفت تا این کار بزرگ را به نتیجه برساند. وی با فراهم آوردن مقدمات لازم، کار نیمه‌تمام فراعنه را دنبال کرد و با جدیت تمام توانست طی مدت ۱۰ سال حفر آبراهه سوئز را با موفقیت به انجام برساند. با حفر این آبراهه، دریای مدیترانه، دریای سرخ، خلیج فارس، دریای عمان و اقیانوس هند به هم متصل شدند و ارتباط دریایی میان مصر و ایران و هند برقرار شد. پس از افتتاح آبراهه سوئز، روابط بازرگانی بین سه کشور مزبور و همچنین مناطقی که بین آن‌ها قرار داشت، گستردگی بیشتری پیدا کرد و آبراهه سوئز محل گذر کالاهای تجاری مناطق مختلف غرب به شرق شد.

واژه‌های کلیدی: آبراهه سوئز، هخامنشیان، داریوش اول، مصر، بازرگانی

\* نشانی پست الکترونیکی نویسنده مسئول مقاله: [sahmedin.kh@gmail.com](mailto:sahmedin.kh@gmail.com)

## مقدمه

زمانی که شاهنشاهی هخامنشی (۵۵۹-۳۳۱ ق.م) پا به عرصه وجود نهاد، مصر کشوری متمدن و بزرگ بود و بیست‌وپنج سلسله از سلسله‌های فراعنه را پشت سر گذاشته بود و همزمان با هخامنشیان سلسله بیست‌وششم فراعنه بر مصر حاکم بود. پشت‌سر 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 مصر دارای اقلام و محصولات عمده‌ای بود که مورد نیاز دیگر سرزمین‌ها بود و به همین دلیل با کشورهای همسایه خود مراودات سیاسی و بازرگانی فراوانی داشت. همین مراودات مصر را به کشوری ثروتمند تبدیل کرده بود. مراودات بازرگانی مستلزم داشتن راه‌هایی زمینی و دریایی امن و باکیفیت بود و به همین خاطر فراعنه مصر از مدت‌ها پیش به این فکر بودند تا راه‌هایی امنی را برای پیشبرد امور بازرگانی فراهم نمایند. در همین زمینه بود که بعضی از آن‌ها به فکر حفر آبراه‌هایی بودند تا از طریق آن بتوانند ارتباط دریایی بین دریای مدیترانه و دریای سرخ و به تبع آن خلیج فارس و اقیانوس هند را برقرار کنند و با برقراری این ارتباط بتوانند از مزایای یک راه دریایی مستقیم بهره ببرند. هخامنشیان توانستند در زمان کمبوجیه (۵۲۹-۵۲۲ ق.م) و در سال ۵۲۵ ق.م مصر را فتح کنند. حفر آبراه‌هایی که بعدها به آبراهه سوئز معروف شد در چندین مرحله انجام گرفته بود ولی در نهایت در زمان داریوش اول هخامنشی (۵۲۲-۴۸۶ ق.م) به طور کامل به انجام رسید و او بود که از مزایای آن بهره‌مند شد. در واقع داریوش با حفر این آبراهه یکی از بزرگ‌ترین پروژه‌های دوره باستان را انجام داد و اثرات آن تا مدت‌ها پس از خود او برجای ماند.

موضوع آبراهه سوئز در بیشتر نوشته‌های مربوط به هخامنشیان و مصر توسط مورخان و باستان‌شناسان ذکر شده است، ولی به دلیل اختلاف نظر منابع کلاسیک درباره ویژگی‌ها و تاریخچه احداث این آبراهه (Tuplin, p. 237)، به اندازه کافی به زوایای مختلف آن توجه نشده است. تاکنون پژوهش‌های متعددی درباره آبراهه سوئز انجام گرفته که از آن جمله می‌توان به آثار پوزنر (۱۹۳۶ م)، والتر هینتس (۱۹۷۵ م)، کریستوفر تاپلین (۱۹۹۱ م)، جهانگیر قائم‌مقامی (۱۳۵۰ ش) و رحیم ولایتی (۱۳۸۸ ش) اشاره کرد. بیشتر آن‌ها به چگونگی حفر آبراهه و کتیبه‌های مربوط به آن پرداخته‌اند و چندان به نقش این آبراهه در توسعه امور بازرگانی در دوره هخامنشی نپرداخته‌اند. در

این پژوهش تلاش بر این است تا با استفاده از داده‌های باستان‌شناسی و منابع کلاسیک علاوه بر بررسی مسئله حفر آبراهه سوئز، به نقش این آبراهه در زمینه توسعه امور بازرگانی نیز بپردازیم.

### داریوش اول و مصر

پس از مرگ کوروش (۵۵۹-۵۲۹ ق.م)، بنیان‌گذار شاهنشاهی هخامنشی، در نبرد با ماساگت‌ها (سکاها)، کمبوجیه (۵۲۹-۵۲۲ ق.م) جانشین وی شد (هرودت، کتاب دوم، بند ۱). مهم‌ترین کار کمبوجیه پس از اینکه به سلطنت رسید لشکرکشی به مصر بود. وی توانست در سال ۵۲۵ ق.م آنجا را فتح کند و از این پس مصر تا مدت‌ها زیر سلطه ایران بود (برشانی، ۱۳۸۵، ص ۳۷۷؛ کوک، ۱۳۸۵، ص ۲۸) و همراه با قبرس و فنیقیه در شهربانی ششم شاهنشاهی هخامنشی ادغام شد (Bresciani, p. 247). این دوره را «نخستین دوره استیلای ایران بر مصر» یا «سلسله بیست و هفتم فراعنه مصر» می‌نامند و تا سال ۴۰۲ ق.م طول کشید (Ibid؛ قائم‌مقامی، ص ۳۶۴). پس از مرگ کمبوجیه (۵۲۲ ق.م) و به سلطنت رسیدن گومات مغ و پس از شورش‌های متعدد، داریوش اول (۵۲۲-۴۸۶ ق.م) به سلطنت رسید. داریوش در سال ۵۲۲ ق.م در سن ۲۸ سالگی همراه با کمبوجیه در مصر بود و عنوان نیزه‌دار داشت (هرودت، کتاب یکم، بند ۲۰۹). وی در واقع با کشتن گومات مغ و با سرکوب کردن همه شورش‌ها مقام شاهی را به دست آورد. پس از اینکه اوضاع داخلی مملکت آرام شد، داریوش متوجه امور خارجی شده و مسئله مصر یکی از مشغله‌های فکری وی شد، زیرا اخبار مطلوبی از آنجا به گوش نمی‌رسید، چنان‌که داریوش در سنگ‌نوشته بیستون (ستون ۱، بند ۲، سطر ۷) از شورش در مصر نیز یاد کرده است. سنگ‌نوشته بیستون به‌رغم گزارش مفصل قیام‌های آغاز سلطنت داریوش، از پرداختن به جزئیات ناآرامی‌های مصری‌ها، سکاها و تئگوش‌ها خودداری و به اشاره کوتاهی اکتفا کرده است. هرودت از این شورش ذکری نکرده است ولی از اقدامات گستاخانه آریاندس در زمینه ضرب سکه نقره با خلوص بالا به تقلید از داریوش، در زمینه ضرب سکه طلا با بالاترین خلوص، ذکری کرده و دلیل اعدام آریاندس را همین دانسته است (هرودت، کتاب چهارم، بند ۱۶۶)، ولی شاید دلیل اعدام آریاندس چیزی غیر از ضرب سکه باشد که مشخص نیست (داندامایف، ص ۱۸۵). از طرفی پلینوس (کتاب هفتم، بند ۱۱، سطر ۷) نیز می‌گوید مصری‌ها که از آریاندس به‌ستوه آمده بودند علیه وی شورش کرده و او را از

مصر اخراج کردند و به همین دلیل داریوش راهی مصر شد تا سلطه ایران بر مصر را دوباره برقرار کند. اما همزمان گاو مقدس مصری‌ها مرد و داریوش صد تالان نقره برای یافتن یک گاو مقدس دیگر هزینه کرد. مصری‌ها نیز با دیدن بزرگ‌منشی شاه دست از شورش برداشتند. این احتمال نیز وجود دارد که آریاندس، شهربان مصر، لیبی و «کی‌رن»، در اعلام وفاداری نسبت به داریوش شتابی از خود نشان نداده و از فرستادن نیروی کمکی نیز خودداری کرده باشد (داندامایف، ص ۱۸۴) ولی هر اتفاقی که بین داریوش و آریاندس افتاده باشد، از روی منابع می‌توان دریافت که آریاندس در دوره داریوش نیز به شهربانی مصر انتخاب شده و این مقام را تا حدود سال ۵۱۰ ق.م حفظ کرده و در این سال از مقام خود خلع و کشته شده است (بریان، ج ۱، ص ۹۸۳).

با توجه به متنی مصری که مربوط به سال سوم پادشاهی داریوش است و در پشت «سالنامه مصری» مضبوط است، داریوش شهربان خود، آریاندس را مأمور کرده تا فرزندان مصری را که از تبار جنگاوران، کاهنان و کاتبان بوده‌اند، گردهم آورد و آن‌ها را مأموریت دهد تا تمام قوانین قدیم مصر را تا سال چهل و چهارم سلطنت فرعون آماریس یعنی سال ۵۲۶ ق.م، درست در آستانه فتح مصر به وسیله هخامنشیان، جمع‌آوری و تدوین کنند (Bresciani, p. 247؛ بریان، ج ۱، ص ۹۸۷) و با توجه به اینکه طبق گفته دیگر منابع هیروگلیف، گاو آپیس موردنظر در ۳۱ اوت ۵۱۸ ق.م مرده است (همان، ص ۹۹۹؛ داندامایف، ص ۱۸۵) نتیجه می‌گیریم که داریوش در همین سال به مصر رفته است.

پس از برقراری آرامش در مصر، داریوش دست به اصلاحاتی اساسی در سرزمین مزبور زد. درباره سیاست داریوش در مصر اسناد فراوان و متنوعی وجود دارد. متون مصری، آرامی و یونانی و اسناد باستان‌شناختی از جمله تندیس داریوش، نقاشی‌ها و حجاری‌ها و کتیبه‌ها همه به روشنی پیرامون تلاش‌های داریوش درباره ساختمان معابد، تدوین قوانین مصری، گشایش آبراهه سوئز میان رودخانه نیل و دریای سرخ، افتتاح دوباره مدرسه پزشکی سائیس و غیره گفتگو کرده‌اند. وی برای دلجویی از طبقه روحانی مصر لباس آن‌ها را پوشید و حقوق و مزایای قدیمی مکان‌های مقدس و جوامع روحانی و کاهنان را مورد تأیید قرار داد و خود را جانشین کمبوجیه و فراعنه قانونی مصر معرفی کرد (Bresciani, p. 249؛ بریان، ج ۱، صص ۹۸۳ و ۹۸۶؛ قائم‌مقامی، ص ۳۶۴؛ ولایتی، ص ۱۷۹). اقدامات داریوش باعث شد تا مصری‌ها وی را به‌عنوان فرعون قانونی به رسمیت بشناسند و بسیاری از بزرگان مصری به سوی وی بیایند.

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

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 از لگش (Lagash) در حدود سال ۲۰۵۰ ق.م مربوط به زمان شولگی (Shouligi) (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 رفت‌وآمد می‌کردند و در زمان سلسله ششم (حدود ۲۳۴۱-۲۱۸۱ ق.م) از راه خشکی و دریا به کشور پونت، شاید کرانه شمالی 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 به‌وسیله کشتی به مصر می‌رفتند و یا در آنجا از طریق فلسطین و شبه‌جزیره سینا از راه خشکی به مصر می‌رفتند. راه دوم چون از کویری بی‌آب و علف می‌گذشت، به‌واسطه فقدان آب باعث زحمت فراوان مسافران و کاروانان می‌شد و لازم بود که حتماً آب کافی برای مدت‌زمانی که از کویر می‌گذشتند همراه خود می‌بردند. کمبوجیه برای فتح مصر از همین راه و به کمک بیابان‌گردان 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 بیابان‌گرد قرار داشت و تنها راه زمینی منتهی به مصر نیز به حساب می‌آمد (داندامایف، ص ۱۸۶).

### آبراهه سوئز پیش از داریوش اول

بنا بر آنچه که منابع کلاسیک ذکر کرده‌اند، گویا احداث اولین آبراهه در سوئز به دوره سِسوستریس (Sesostris) برمی‌گردد (Tuplin, p. 239). در همین زمینه استرابون می‌گوید (Strabo, XVII, I. 25) اولین بار یکی از فراعنه مصر به نام سِسوستریس، پیش از

جنگ‌های تروا اقدام به حفر این آبراهه نمود. دیودور سیسیلی (کتاب اول، بند ۵۶-۵۷) نیز می‌گوید که سسوستریس در سراسر منطقه‌ای که از ممفیس تا دریا گسترده است، آبراهه‌های متعددی حفر کرد و همه را به نیل پیوند داد و شاید همین اشاره‌ای به اقدام برای حفر آبراهه سوئز نیز باشد. ارسطو و پلینیوس (Polinius) نیز به حفر آبراهه سوئز توسط سسوستریس قبل از داریوش اشاره کرده‌اند (Tuplin, p. 239). سپس یکی دیگر از فراغنه مصر موسوم به نخائو (Necho) دوم (۶۱۱-۵۹۵ ق.م) و پس از او داریوش اول هخامنشی اقدام به این کار کردند (هرودت، کتاب دوم، بند ۱۵۸ و کتاب چهارم، بند ۴۲؛ دیودور، کتاب اول، بند ۳۳؛ Strabo, XVII, I. 25). هرودت نخائو را اولین کسی می‌داند که اقدام به حفر آبراهه کرده است (هرودت، کتاب دوم، بند ۱۵۸) و شاید گفته‌ی وی تا حدی درست باشد زیرا هیچ مدرک مصری مستقلی در زمینه حفر آبراهه سوئز قبل از نخائو وجود ندارد (Tuplin, p. 239).

منابع کلاسیک دلایل مختلفی را برای عدم موفقیت فراغنه در حفر آبراهه سوئز ذکر کرده‌اند. هرودت می‌گوید (هرودت، کتاب دوم، بند ۱۵۸) در زمان نخائو دوم یکصدویست هزار نفر مصری به‌واسطه کار برای حفر آبراهه تلف شدند و نخائو نیز در ضمن حفاری دست از ادامه حفر آن کشید، زیرا هاتفی با آن مخالفت کرده و مدعی شد که نخائو با این عمل از پیش به نفع اقوام وحشی کار می‌کند. به همین دلیل حفر آبراهه سوئز توسط نخائو ناتمام ماند. استرابن (Strabo, XVII, I. 25) و دیودور سیسیلی (کتاب اول، بند ۳۳) مرگ ناگهانی نخائو را دلیل ناتمام ماندن حفر آبراهه پیش از داریوش می‌دانند.

### داریوش اول و حفر آبراهه سوئز

فکر احداث آبراهه‌هایی که دریای سرخ را به رود نیل، در قلب کشور مصر، بپیوندند ظاهراً بعد از سال ۵۱۸ ق.م، یعنی پس از لشکرکشی داریوش به مصر در سال چهارم سلطنت او به ذهن وی خطور کرد (قائم‌مقامی، ص ۳۶۴). ایرانیان در مورد مرزهای جنوبی و شرقی شاهنشاهی خود آگاهی کمی داشتند. علاوه بر کسب اطلاعات درباره مرزهای جنوبی و شرقی، داریوش اول می‌خواست بخش شرقی و غربی شاهنشاهی بزرگ خود را با یک راه آبی که رفت‌وآمد در آن ارزان‌تر و آسان‌تر باشد به یکدیگر بپیوندد. برای این کار می‌بایست به کشف دریای هند پردازد. از این رو، دریانوردی به نام اسکولاکس کارباندی را به این کار گماشت و ناوی را برای گشت‌زنی از طریق رود سند روانه دریا کرد که شبه‌جزیره

عربستان را دور زد و به سوئز رسید. اسکولاکس فهرست مفصلی از مناطق و جاهایی را که در سفر خود دیده بود فراهم ساخت و همین فهرست، منبع بخش مهمی از فرهنگ جغرافیایی هکاتیوس شد (کوک، صص ۳۸-۳۹؛ فره‌وشی، ص ۱۳۱). در همین ارتباط هرودت (کتاب چهارم، بند ۴۴) ذکر کرده است که اسکولاکس همراه با اشخاص دیگری از شهر کاسپاتیروس (Caspatyros) و از سرزمین پاکتی‌ها (Paktyes) حرکت کردند. آنان از طریق رودخانه‌ها در جهت طلوع فجر و مشرق حرکت کردند تا به دریا رسیدند. سپس روبه‌سمت مغرب در دریا حرکت کردند و در ماه سی‌ام به محلی رسیدند که فنیقیه‌ای‌ها به امر پادشاه مصر از همان محل برای گردش به دور آفریقا حرکت کرده بودند.

به محض اینکه اسکولاکس گزارش کار خود را ارائه کرد، داریوش دریافت که از راه دریا می‌توان از ایران به مصر سفر کرد و به این فکر افتاد که آبراهه سوئز را، که فرعون نخائوی دوم آغاز کرده، اما بعد نیمه‌تمام رها کرده بود، به انجام برساند. وی پس از آن از مصری‌های حاضر در ایران درباره آبراهه پرس‌وجو کرد ولی نتوانست از آن‌ها اطلاعاتی بگیرد. در کتیبه‌های هیروگلیف اشاراتی به این پرسش‌ها وجود دارد. پس از آن داریوش بر آن شد که یک کشتی اکتشافی به دریای سرخ بفرستد تا محل دقیق آبراهه نخائو و همه مسائل جانبی آن را معلوم کند. کشتی اکتشافی فرستاده‌شده به دریای سرخ گزارش خود را درباره وضعیت آبراهه ناتمام نخائو به شاهنشاه داد. متأسفانه این گزارش به‌صورت ناقص به دست ما رسیده است. در حال در آن سخن از شن بسیار و ضرورت حفر چاه‌هایی برای تهیه آب آشامیدنی کارگران است. اما آنچه مهم بود این که برای به‌پایان‌رساندن آبراه‌هایی که نخائو آغاز کرده بود هنوز باید مسافتی در حدود ۸۴ کیلومتر کنده می‌شد (هینتس، صص ۱۸۴ و ۱۸۶). با توجه به اینکه ایرانیان از زمان‌های کهن در کار کردن آبراهه و کاریز و چاه و سدبندی مهارت داشتند و پیش از داریوش هم برخی از مهندسان ایرانی در کار بستن سدها در مصر به کار گمارده شده بودند، داریوش کار اتمام آبراهه را با وجود مهندسان ایرانی آسان می‌دید و فرمان داد تا کار حفر آبراهه آغاز شود. به دستور وی بر سر راه حفر آبراهه چاه‌هایی کنده شد تا آب کافی برای آشامیدن کارگران تهیه شود (فره‌وشی، ص ۱۳۲). حفر آبراهه سوئز که در دوران قبل با هزینه و تلفات زیاد همراه بود و در نهایت هم ناتمام رها شده بود، به فرمان داریوش اول آغاز و احتمالاً ده سال طول کشید (هینتس، ص ۱۸۶) تا به اتمام برسد. البته این‌بار کار موفق بود و بنا بر یک کتیبه آسیب‌دیده مصری کشتی‌هایی نیز به آب انداخته شدند

تا همراه با محموله‌های مالیاتی شهر مصر به پارس درآیند. این کاروان دریایی که متشکل از ۲۴ یا ۳۲ کشتی بود (Dandamayev, p. 211) به‌سوی شرق به حرکت درآمد. کشتی‌ها از کرانه عربستان تا خلیج فارس در نزدیکی خرمشهر کنونی را طی کردند. نوشته‌های مصری گزارش می‌کنند که کشتی‌ها به سلامت به مقصد رسیده‌اند (هینتس، ص ۱۹۱).

اما دیودور، ارسطو و استرابن حفر آبراهه توسط داریوش را نیز ناتمام ذکر کرده و هر کدام دلیلی برای آن بیان کرده‌اند. دیودور (کتاب اول، بند ۳۳) و استرابن (Strabo, XVII, I. 25) علت متوقف‌ماندن حفر آبراهه را این‌گونه ذکر می‌کنند که مهندسان در حین انجام کار متوجه شدند که سطح دریای سرخ بالاتر از دلتای نیل و مصر است و تصور نمودند که چنانچه راه باز شود آب شور، رود نیل و مصر را در خود غرق خواهد کرد. آن‌ها می‌گویند این شاهان بطالسه بودند که کار حفر آبراهه را به انجام رساندند و تنگه آبی بسته‌ای را احداث کردند تا هرگاه میل کردند بدون مانع به دریای آزاد رفت‌وآمد کنند. ارسطو نیز دلیل عدم موفقیت داریوش را هم ترس مردم مصر از آلودگی آب رودخانه نیل به آب تلخ دریای مدیترانه و هم خطر سیل برای مصر می‌داند (Tuplin, p. 239). دلایلی که ذکر شد چه برای دوره فراعنه و چه برای دوره داریوش همه حول یک محور هستند و آن اینکه مردم مصر که مردمی کشاورزپیشه بودند و کشاورزی آن‌ها هم وابسته به رود نیل بود، به هیچ‌وجه نمی‌خواستند از این منبع گذران زندگی خود محروم شوند. آن‌ها تصور می‌کردند که سطح آب دریای سرخ بالاتر از سطح آب رود نیل است، به همین دلیل با حفر آبراهه از طرفی ممکن است آب دریا سرزمین آن‌ها را فرا گیرد و از طرفی هم اگر این اتفاق نمی‌افتاد با ارتباط آب شیرین رود نیل با آب شور دریا، رود نیل خاصیت خود را در زمینه کشاورزی از دست بدهد. در واقع کشاورزی مصر به طغیان‌های نیل وابسته بود و شاید مردم تصور می‌کردند که در صورت ورود آب شور به رودخانه و با طغیان رود زمین‌های کشاورزی آن‌ها به شورزار تبدیل شود. همین دلایل باعث می‌شد که در مقابل حفر آبراهه مقاومت کنند و فراعنه نیز از این کار پشیمان می‌شدند.

تنها هرودت است که از اتمام کار حفر آبراهه توسط داریوش حرف می‌زند و البته اسناد و مدارکی هم در تأیید گفته وی وجود دارد. علاوه بر آنچه که درباره سفر ۲۴ یا ۳۲ کشتی از مصر به پارس در سنگ‌نوشته هیروگلیف آمده است، یک مسافر یونانی به



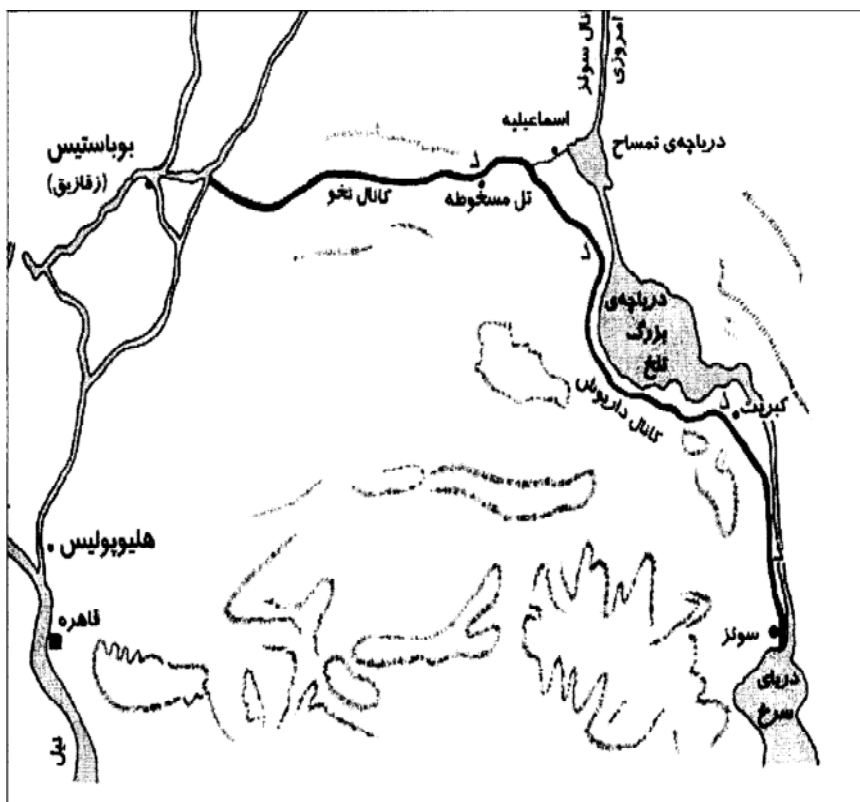
نام داماستس (Damastes) نیز با سفر از دریای مدیترانه به شوش از طریق آبراهه سوئز، که در سده پنجم ق.م انجام داده است، بازبودن آبراهه سوئز را در زمان هرودت به اثبات می‌رساند، زیرا تاریخ این مسافرت کمی بعد از گزارش هرودت درباره استفاده از آبراهه سوئز توسط داریوش اول بوده است (Tuplin, p. 238). با توجه به آنچه که ذکر شد، به نظر می‌رسد که استرابن و دیودور مطالب را جابجا ذکر کرده‌اند و آنچه را که مربوط به دوره نخائو و یا دیگران بوده، به دوره داریوش نسبت داده‌اند، یا اینکه آبراهه‌هایی که داریوش حفر کرده و کشتی‌ها در آن رفت‌وآمد کرده‌اند در دوران بعدی به تدریج پر شده و در دوره بطالسه دوباره باز شده است و همین باعث شده تا استرابن و دیودور چنین تصویری کنند که کار حفر نهایی آبراهه را بطالسه انجام داده‌اند.

تا این اواخر فکر می‌کردند که کانال سوئز در نیمه اول دوره سلطنت داریوش اول ساخته شده است. یویوت (Yoyotte) بر اساس تغییرات نوشتاری نام داریوش در متون مصری، نشان داده که کار ساخت این کانال در آخرین دهه حکمرانی داریوش کامل شده است (Yoyotte, p. 266) و با تکیه بر اسناد استحكامات که در آن‌ها از تحویل کالاهای متفاوت به تخت‌جمشید ذکر شده، هینتس به این نتیجه رسیده است که ساخت این کانال در سال ۴۹۸ ق.م به پایان رسیده است (Hinz, p. 120).

### خصوصیات آبراهه سوئز داریوش

آبراهه سوئز به وسیله یک راه آبی از طریق دریای سرخ، مصر و ایران را به هم مرتبط می‌کرد و از این طریق راهی از مصر به هند ایجاد شد (Dandamayev, p. 211). آبراهه‌هایی که داریوش حفر کرد با آبراهه کنونی که در سال ۱۸۶۹ م، فردینان دو لسیس حفر کرد کمی اختلاف دارد، زیرا آبراهه کنونی از پورت سعید شروع و به خلیج سوئز منتهی می‌شود ولی طبق گفته هرودوت (کتاب دوم، بند ۱۵۸) آبراهه داریوش اول کمی بالاتر از شهر بوباستیس (Bubastis) قرار دارد و از کنار پاتومس (Patoumos) که از شهرهای عربستان است می‌گذرد و به دریای سرخ منتهی می‌شود. در واقع آبراهه از نیل و از کنار بوباستیس (زقازیق امروز) در شمال قاهره کنونی، و نه مثل امروز از مدیترانه، شروع می‌شد و نخست آبراهه قدیم نخائو را به سوی شرق تعقیب می‌کرد، تا حوالی اسماعیلیه امروز. اما به دریاچه تمساح نمی‌ریخت، بلکه پیش از دریاچه به سوی جنوب شرقی می‌رفت و دریاچه بزرگ تلخ را دور می‌زد و بعد در غرب آبراهه امروزی به طرف

جنوب می‌رفت، تا برسد به سوئز و دریای سرخ (تصویر شماره ۱). بدین ترتیب آبراهه داریوش برخلاف آبراهه کنونی، که از دریاچه تلخ می‌گذرد، ظاهراً فقط آب شیرین نیل را در خود داشت، که کار کشتی‌رانی را آسان می‌کرد (هینتس، صص ۱۸۷-۱۸۸).



تصویر شماره ۱- مسیر آبراهه سوئز داریوش، برگرفته از: هینتس، ص ۱۸۸؛ در این تصویر اشکال مثلی محل کتیبه‌های داریوش است که در کنار آبراهه برای دیدن مسافری نصب شده بود.

بر طبق گفته هرودت (کتاب دوم، بند ۱۵۸) از بوابستیس تا دریای سرخ چهار روز راه بود و در این آبراهه دو کشتی با سه ردیف پاروزن می‌توانستند پهلوپه‌پهلوی هم حرکت کنند. با توجه به آنچه که هرودت گفته، عرض آن را می‌توان در حدود ۴۵ متر حساب کرد (هینتس، ص ۱۸۶؛ کوک، ص ۱۲۷؛ Strenberg, p. 158). از آنجا که در کتیبه مصری طول آبراهه داریوش معادل ۸۴ کیلومتر ذکر شده (داندامایف، ص ۱۸۷) و اگر عمق آبراهه را اندکی بیشتر از سه متر در نظر بگیریم، باید برای کندن مسیر ۸۴ کیلومتری آبراهه

۱۲ میلیون مترمکعب خاک برداشته می‌شد و ساتراپ مصر می‌بایستی برای برآوردن فرمان شاه لشکری عظیم از کارگران مصری را به کار گرفته باشد (هینتس، ص ۱۸۶). استرابن عرض آبراهه را ۱۰۰ یارد (تقریباً ۹۱/۵) و عمق آن را به میزانی که برای یک کشتی جنگی کافی بوده، ارزیابی کرده است و پلینیوس نیز عرض آبراهه را ۱۰۰ پا (تقریباً ۳۰/۵ متر) و عمق آن را ۴۰ (تقریباً ۱۲ متر) پا و طول آن را ۶۲/۵ مایل (تقریباً ۱۰۰ کیلومتر) ذکر کرده است (Tuplin, p. 241). البته ابعادی که آن‌ها ذکر کرده‌اند مربوط به دوره بعد از هخامنشیان است.

درباره جزئیات این کار بزرگ از خود داریوش اطلاعات بیشتری به دست می‌آوریم. داریوش در بلندی‌های کنار آبراهه، کاملاً در میدان دید کشتی‌ها، سنگ‌نوشته‌های ایستاده‌ای با بلندی بیش از سه متر از سنگ گرانیت سرخ برپا کرده است. یک روی این سنگ‌های ایستاده نوشته‌های میخی فارسی باستان و ایلامی و بابلی و در روی دیگر آن‌ها نوشته‌هایی به خط هیروگلیف مصری وجود دارد (Dandamayev, p. 210؛ هینتس، ص ۱۸۸؛ قائم‌مقامی، ص ۳۶۸؛ کوک، ص ۱۲۸). امروز فقط بقایای چهار سنگ ایستاده در دست است و پنجمی به کلی از بین رفته است (Posener, p. 48; Dandamayev, p. 211؛ قائم‌مقامی، ص ۳۶۸). سنگ‌نوشته‌های آبراهه سوئز به ترتیب از آبراهه به طرف دریای سرخ عبارتند از: دو سنگ‌نوشته در تل‌المسخوته (Tell Maskutah)، یکی در سراپیوم، یکی در قبره یا شالفه و یکی در سوئز. از سنگ‌نوشته سراپیوم به جز محل نصب آن هیچ اطلاع دیگری نداریم و دو سنگ‌نوشته تل‌المسخوته نیز یکی با خطوط میخی و دیگری با خط هیروگلیف نوشته شده است (Posener, p. 49-50). داریوش در این کتیبه‌ها جریان تکمیل آبراهه را بیان کرده است. در کتیبه‌های سه‌زبانه پس از ستایش اهوره‌مزدا و شاهنشاهی داریوش، می‌گوید: «داریوش‌شاه گوید: من پارسی هستم. از پارس مصر را گرفتم. من فرمان دادم آبراهه‌هایی از رودی به نام پیراؤ (منظور رود نیل است) که در مصر جریان دارد به دریایی که تا پارس می‌رود حفر کنند. سپس چنان که فرمان داده بودم این آبراهه حفر شد و چنان که من می‌خواستم کشتی‌ها از مصر در آن به سوی پارس روانه شدند.» (Kent, p. 147).

روایت هیروگلیف که مفصل‌تر است، ترجمه سه روایت میخی نبوده و کاملاً همخوان با اسلوب متن‌های مصری است. ب. آ. تورایف معتقد است که تنظیم‌کننده متن مصری همان کاهن اعظم سائیس، اوجاهورسنت، بوده است (داندامایف، ص ۱۸۶). متأسفانه فقط

بخش‌های ناچیزی از آن باقی مانده و به کمک آن‌ها فقط با حدس و گمان می‌توان به حقایق تاریخی دست یافت. با توجه به آنچه باقی مانده داریوش برای افتتاح آبراهه سوئز شاهزاده‌گان و بلندپایه‌گان بسیاری را فراخوانده بوده است. ۲۴ یا ۳۲ کشتی خراج را از طریق این آبراهه حمل کرده‌اند و گفته شده که به سلامت به مقصد رسیده‌اند (کوک، ص ۱۲۸). در نوشته هیروگلیف گفته می‌شود: «تو هستی... شاه تا ابد... فرمان تو... شن...» و احتمالاً منظورش این است که: «با فرمان تو درست از میان شن و بیابان این آبراهه کنده شد.» سپس در ادامه دوباره خوانا می‌شود: «تا آنجا که در یادها مانده در اینجا آبی به دست نیامده است. می‌بایستی آب [آشامیدنی] به همراه برداشته می‌شد. اعلی‌حضرت به این کار موفق شد، و اینک از اینجا کشتی‌ها می‌روند. چیزی که اعلی‌حضرت می‌گوید به حقیقت می‌پیوندد، درست همان‌طور که هر آن چه از دهان خدای خورشید، رع، بیرون می‌آید، محقق می‌شود.» پس از این مدح گفته می‌شود: «پس آن‌گاه اعلی‌حضرت فرمان داد: همه این‌ها را بر روی سنگ‌ها بکنید...!» و پس از یک افتادگی: «همه چیز برابر خواست اعلی‌حضرت به انجام رسید.» نوشته‌های مصری با این آرزو به پایان می‌رسد که داریوش جاودان بماند و فرمانروایی او دراز باشد و آخرین جمله‌اش چنین است: «هرگز در روزگاری دیگر چنین چیزی نبوده است.» (هینتس، ص ۱۹۰). محققان عقیده دارند که سخن چاپلوسانه اخیر از خود داریوش نیست بلکه رسم چاپلوسانه مصریان بوده است (کوک، ص ۱۲۸).

### آبراهه سوئز و نقش آن در توسعه امور بازرگانی

حفر آبراهه سوئز برای فرمانروایان مصر امری طبیعی و مهم بود و آن‌گونه که از منابع بر می‌آید از دو یا سه هزار سال پیش تا اوایل دوره اسلامی هرازچندگاهی یک راه آبی از شاخه پلوزی نیل در نزدیکی «بوابستیس» تا دریای سرخ در سوئز حفر کرده‌اند. چنان که ذکر شد طبق گفته دیودور (کتاب اول، بند ۵۶-۵۷)، سسوستریس در سراسر منطقه‌ای که از ممفیس تا دریا گسترده است، آبراهه‌های متعددی حفر کرد و همه را به نیل پیوند داد تا حمل‌ونقل میوه و رفت‌وآمد تجاری میان ساکنان را آسان کند.

حفر آبراهه‌هایی که دریای سرخ را از طریق رود نیل به دریای مدیترانه متصل می‌ساخته و بازکردن این راه مهم دریایی یکی از شاهکارهای داریوش بزرگ و بیانگر علاقه و بصیرت فراوان این شه‌ریار پارسی به ایجاد راه‌های سهل و کوتاه دریایی و توسعه

امور بازرگانی و اتصال قسمت‌های مختلف شاهنشاهی به یکدیگر بوده است. هدف داریوش از حفر آبراهه هم سیاسی و نظامی بوده و هم اقتصادی، ولی جداکردن اهداف استراتژیک و بازرگانی داریوش از یکدیگر کاری دشوار است. با توجه به این که سه تا از حاصلخیزترین و پرجمعیت‌ترین سرزمین‌های رودخانه‌ای 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 می‌کرد اثرات اقتصادی فراوانی را در پی داشت، زیرا ارتباط دریایی مصر، ایران و هند از این طریق فراهم می‌شد، 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. از طرفی اهمیت اقتصادی سرزمین زرخیز مصر نیز ایجاب می‌کرد راه کوتاه‌تری آنجا را به بازارهای قلمرو شاهنشاهی پیوند دهد. این راه دریایی حمل کالاهای فراوان بازرگانی مصر به سایر کشورهای تابعه هخامنشی را آسان می‌کرد. 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. این راه دریایی که با حفر آبراهه سوئز میان هند، ایران و مصر ایجاد شد از آن‌به‌بعد راه تجارتی مستقیم بین ممالک غربی و هند گردید (پیرنیا، ج ۱، ص ۵۲۷). با این کار کشتی‌هایی که از سواحل فنیقیه به دریای سرخ می‌آمدند و همچنین آن‌هایی که از ایران و هند شبه‌جزیره عربستان را دور می‌زدند، می‌توانستند وارد رودخانه نیل شوند و از آنجا به دریای مدیترانه بروند. از طرفی هم بنادر خلیج فارس اهمیت جهانی پیدا می‌کرد و کاروان‌های تجاری از مشرق و مغرب به راحتی به مقصدهای خود می‌رسیدند. در مسیر این راه دریایی ممالک هند و عربستان و سرزمین‌های شرقی آفریقا اهمیت تازه‌ای می‌یافتند. بدون شک حفر آبراهه سوئز تأثیر بسیار زیادی در امور بازرگانی و توسعه بیشتر آن داشته است و این‌را یافته‌های باستان‌شناسی تأیید می‌کند. در واقع، روند روبه‌رشد امور بازرگانی در مصر و ایران و دیگر شهرهای هخامنشی بیانگر تحوّل بزرگی در این زمینه پس از افتتاح آبراهه سوئز

می‌باشد (Hogemann, p. 223)، هرچند با برقراری این ارتباط دریایی تا اندازه‌ای از اهمیت تجاری بابل کاسته شد (پیرنیا، ج ۱، ص ۵۲۷).

از آنجا که ایران هخامنشی در دوره داریوش از لحاظ داشتن نیرو و تجهیزات دریایی هنوز سابقه زیادی نداشت و یکی از ملزومات تجارت دریایی نیز همین امکانات بود، احتمالاً داریوش گروهی از اقوام دریانورد مانند کاریایی‌ها و ایونی‌ها را در جایی در رأس خلیج فارس اسکان داده بود (کوک، ص ۱۲۶). هرودت نیز (کتاب ششم، بند ۲۰) از انتقال و سکونت‌دادن میلطی‌ها به شهری به نام «آمپه» در مصب دجله خبر می‌دهد، و از کتیبه خشایارشا به زبان اکدی و خط میخی می‌دانیم که اینجا محلی معمایی به نام «بنه‌شو» در «کرکه» یا کرخ بوده که ظاهراً منظور همان «آمپه» است (کوک، ص ۱۲۶). این نقل و انتقال‌های داریوش برای آن بوده تا این اقوام باتجربه در امر دریانوردی و تجارت دریایی به سازمان‌دادن امور بازرگانی در این منطقه بپردازند.

ارسطو هدف و انگیزه احداث آبراهه سوئز را عبور کشتی‌ها از دریای مدیترانه و از طریق آبراهه سوئز و از رود نیل تا ساحل شهر سوئز و از آنجا تا دریای سرخ می‌داند که برای پادشاهان مصر بسیار مفید بوده است (Tuplin, p. 242). هرچند ارسطو این را برای دوره بعد از هخامنشیان ذکر کرده ولی می‌توان همین اهمیت را برای دوره هخامنشی نیز به حساب آورد. با اینکه منابع دوره هخامنشی چندان به امور بازرگانی و رفت‌وآمد کاروان‌های تجاری از طریق آبراهه سوئز نپرداخته‌اند، ولی از روی شواهد می‌توان مواردی را ذکر کرد که آبراهه سوئز مسیر عبور کالاهای بازرگانی بوده است. به عنوان نمونه نقره و چوب آبنوسی که از مصر آورده شده، یا عاجی که از حبشه آورده شده و برای ساخت کاخ داریوش در شوش به کار رفته‌اند (Kent, p. 144)، به احتمال زیاد از راه دریا و از طریق همین آبراهه سوئز حمل کرده‌اند. چنان‌که ذکر شد بنا بر نوشته سنگ‌نوشته هیروگلیف همزمان با افتتاح آبراهه ۲۴ یا ۳۲ کشتی پُر از هدایا و خراج از طریق آبراهه از مصر به طرف پارس حرکت کرده و به مقصد رسیده‌اند. این متن که فهرستی از ملل تابعه هخامنشی را ذکر کرده و در پایان آن نیز اشاره به سفر این کاروان به پارس شده، می‌تواند بیانگر این امر باشد که داریوش علاوه بر استفاده نظامی و تحکیم تسلط سیاسی، به امور بازرگانی و عواید اقتصادی حاصله از ارتباط بین ایران و مصر و سایر ملل تحت تابعیت هخامنشی توجه داشته است (Schmidt, p. 26). اخیراً روشن شده که «تموگن» که در الواح تخت جمشید از آن به عنوان محلی نام برده شده

که ملزومات و کارگران مصری در آنجا تحویل شهرهای استان‌های جنوبی ایران می‌شدند، همان «تائوکه» است که امروز به آن بندر بوشهر می‌گویند (کوک، صص ۱۲۶-۱۲۷). این کارگران مصری در کار ساخت کاخ داریوش در شوش نقش زیادی بر عهده داشته‌اند. آن‌ها کارهایی از جمله زرگری و نجاری و کار تزئین دیوارهای کاخ (Kent, p. 144) را بر عهده داشته‌اند. شواهدی از گسترش قابل‌ملاحظه مبادلات در منطقه تل‌المسخوته در طول سده پنجم ق.م وجود دارد که از نتایج حفر آبراهه سوئز است (بریان، ج ۱، ص ۹۹۸)، از وجود زیارتگاهی در این منطقه اطلاع داریم که مؤید حضور متحدان عرب برای نگهداری از منتهی‌الیه غربی آبراهه سوئز است (کوک، صص ۱۲۸).

داریوش زمانی که در مصر بود، دستور داده بود تا در معابد بزرگ مصر تندیس‌هایی از او برپا کنند. تا چندی پیش از این تندیس‌ها به‌جز آنچه که هرودوت نقل کرده بود چیزی نمی‌دانستیم، تا اینکه در کاوش‌های فرانسوی‌ها در شوش در سال ۱۹۷۲ م (اوایل دی ۱۳۵۱ شمسی) پیکره سنگی داریوش که بر پای ایستاده و دارای جامه باشکوه پارسی است، به‌دست آمد که نوشته‌هایی به خطوط میخی (اکدی، ایلامی و فارسی باستان) و هیروگلیف داشت (Stronach, p. 241) برای اطلاع بیشتر از متن این نوشته‌ها مراجعه کنید به: (Yoyotte, pp. 254-264; Stronach, 1972, pp. 241-246). این تندیس تا آن زمان نخستین تندیس سنگی کامل به‌دست‌آمده از یک هخامنشی بود. پس از مرگ داریوش مصری‌ها شورش کرده و فرنداته، ساتراپ مصر، را کشتند (۴۸۶ ق.م). پس از آنکه خشایارشا (۴۸۶-۴۶۵ ق.م) جانشین داریوش شد، به سرکوبی شورش مصر پرداخت و مصر را گرفت. وی ظاهراً دو تا از تندیس‌های پدرش را در سال ۴۸۵ ق.م از معابد مصر به شوش انتقال داد، که امکان حمل تندیس‌ها به ایران را آبراهه سوئز فراهم آورده بود (هینتس، صص ۱۹۳-۱۹۴).

از نظر استراتژیک نیز آبراهه سوئز مزایای زیادی برای داریوش و شاهنشاهی هخامنشی داشت؛ یکی اینکه این کار داریوش اثر شگرفی بر رعایای او می‌گذاشت و خاطره لشکرکشی ناموفق او علیه سکاها به جنوب روسیه را کم‌رنگ می‌کرد (هینتس، صص ۱۸۶) و دیگر اینکه با افتتاح آبراهه سوئز نیروهای دریایی ایران می‌توانستند به راحتی از کرانه‌های اقیانوس هند و دریای عمان و خلیج فارس به کرانه‌های دریای مدیترانه و آسیای صغیر برسند و به راحتی تمامی ایالت‌های شاهنشاهی در این مسیر را زیر نظر داشته باشند و در هنگام شورش‌ها خود را در نزدیک‌ترین زمان ممکن به محل وقوع

شورش‌ها برسانند. این راه دریایی کمک بزرگی به مدیریت زمان و نحوه کنترل مرکز بر ایالت‌های شاهنشاهی می‌کرد و پس از افتتاح آن کاروانان تجاری و نیروهای نظامی شاهنشاهی هخامنشی دیگر مجبور نبودند راه دور و دراز و پرخطر صحرای سینا را طی کنند تا به آفریقا و مصر برسند.

در واقع، داریوش با حفر آبراهه سوئز هم به اهداف نظامی و استراتژیک و هم به اهداف اقتصادی آن فکر می‌کرده است و شاید در گام نخست اهداف نظامی اهمیت بیشتری داشته ولی به مرور زمان و با برقراری ثبات و آرامش در پهنه شاهنشاهی اهداف اقتصادی و تجاری از اهمیت بالاتری برخوردار شدند (Mysliwiec, p. 181) و البته این جنبه از کارکرد آبراهه مداومت بیشتری نیز داشته است. با این حال فعالیت‌های مهم دریایی داریوش عمر زیادی نکرد، زیرا زمانی که نئارخوس، دریاسالار اسکندر، سفر دریایی خود را از سند به خلیج فارس انجام داد با هیچ‌گونه کشتی یا تسهیلات مسافرت دریایی برخورد نکرد (کوک، ص ۱۲۸). به‌طور طبیعی می‌توان حدس زد که متروک شدن استفاده از آبراهه معلول آزادی مصر در اواخر سده پنجم ق.م بوده است و اینکه فرمانروایان مستقل مصر در سده چهارم ق.م سودی در نگهداری از آبراهه نمی‌دیدند (Tuplin, p.238).

### نتیجه

ارتباط زمینی میان ایران و مصر مدت‌ها پیش از دوره هخامنشی برقرار بود. اما در زمینه ارتباط دریایی به‌رغم تلاش‌های صورت‌گرفته توسط بعضی از فراعنه مصر، موفقیتی حاصل نشده بود. مصر در سال ۵۲۵ ق.م به تصرف ایران درآمد و از آن پس به‌عنوان یکی از شهرهای ایرانی به حساب می‌آمد. داریوش اول پس از رسیدن به پادشاهی متوجه امور مصر شده و برای حل برخی از مسائل به آنجا رفت. در این حین متوجه اقداماتی شد که پیش از او برای حفر آبراهه سوئز صورت گرفته بود و مصمم شد تا این کار را به انجام برساند. عزم جدی وی باعث شد تا مسیری تقریباً ۸۴ کیلومتری را به پهنای حدود ۴۵ متر طی ۱۰ سال به پایان برساند. مسیر این آبراهه از کنار بوباستیس (زقازیق امروزی) در شمال قاهره کنونی شروع شده و تا حوالی اسماعیلیه امروزی می‌آمد و پس از آن به سوی جنوب شرقی می‌رفت و دریاچه بزرگ تلخ را دور می‌زد و به سوئز و دریای سرخ می‌رسید. داریوش برای یادبود کار بزرگ خود پنج سنگ‌نوشته را نیز



در مسیر آبراهه برپا کرده تا مسافران از چگونگی انجام کار توسط وی مطلع شوند. وی با حفر آبراهه سوئز، در واقع ارتباط دریایی ایران، مصر و هند را برقرار کرد و همین مسئله، باعث شد تا پس از حفر آبراهه سرعت انتقال کالاهای تجاری و لشکریان نظامی و همچنین مقدار کالاهای مبادله‌ای نیز بسیار بیشتر از پیش باشد. کالاهای تجاری مصر، حبشه و سودان و شاید دیگر قسمت‌های آفریقا از طریق آبراهه سوئز به آسیا می‌آمد و در عوض کالاهای تجاری هند و ایران و دیگر بخش‌های آسیا نیز به مصر و آفریقا می‌رفت. هرچند از عاقبت این ارتباط دریایی اخبار چندان موثقی در دست نیست و نمی‌توان فعال بودن آبراهه داریوش را برای مدت‌زمان طولانی پیگیری کرد، با این حال شواهد چندی وجود دارد که بیانگر برقراری مبادلات تجاری و سیاسی از طریق آبراهه تا اواخر سده پنجم ق.م می‌باشد.

#### پی‌نوشت

- ۱- «دوره دوم سلطه ایران بر مصر» یا «سلسله سی و یکم فراعنه مصر» از سال ۳۴۲ تا ۳۳۲ ق.م می‌باشد، که اردشیر سوم (۳۵۹-۳۳۸ ق.م) توانست دوباره مصر علیا را فتح کند (Bresciani, p. 247).
- ۲- در زمان دیدار هرودت از مصر هنوز سکه‌های آریاندس در جریان بوده و از بالاترین خلوص برخوردار بوده‌اند (هرودت، کتاب چهارم، بند ۱۶۶).
- ۳- این کمیسیون مدت شانزده سال (۵۱۹-۵۰۳ ق.م) به کار تدوین قوانین پرداخت و دو رونوشت از تحقیقات خود تهیه کرد؛ یکی به زبان جاری مصری یعنی دموتیک و دیگری به زبان آرامی (بریان، ج ۱، ص ۹۸۷).
- ۴- این الوارها را به احتمال زیاد از هند به آنجا می‌آوردند تا از آنجا به جاهای دیگر بفرستند (حورانی، ص ۶).
- ۵- در تاریخ مصر میانه و در سلسله دوازدهم سه فرعون به نام سسوستریس در مصر سلطنت می‌کرده‌اند: سسوستریس اول (۱۹۷۰-۱۹۳۶ ق.م)، سسوستریس دوم (۱۹۰۶-۱۸۸۸ ق.م) و سسوستریس سوم (۱۸۸۷-۱۸۵۰ ق.م) (دریوتن، ج ۱، ص ۲۱۷) و در گفته‌های مورخان مذکور مشخص نیست که کدام یک از آن‌ها به این کار اقدام کرده است.
- ۶- مصریان تمام کسانی را که با آن‌ها هم‌زبان نبودند، وحشی می‌نامیدند (هرودت، کتاب دوم، بند ۱۵۸).
- ۷- لازم به ذکر است که اطلاعات اسکندر درباره همین مناطق (مرزهای جنوبی و شرقی شاهنشاهی هخامنشی) نیز ناچیز بوده و همین باعث شد تا او نیز ناوی به فرماندهی نئارخوس از دهانه سند به خلیج فارس بفرستد (کوک، ص ۳۹) تا به شناسایی و تجسس بپردازد.

- ۸- ظاهراً باید یکی از شهرهای سیستان امروزه بوده باشد (هدایتی، پاورقی تاریخ هرودت، کتاب چهارم، ص ۱۰۹).
- ۹- قومی بوده‌اند که در ناحیه کوههای سلیمان سکونت داشتند و هرودت اصولاً آن‌ها را هندی می‌دانست (همان‌جا).
- ۱۰- پی‌یر بریان معتقد است که بین سفر اکتشافی اسکولاکس و حفر آبراهه سوئز ارتباط چندانی وجود ندارد (بریان، ج ۱، ص ۹۹۸).
- ۱۱- پس از میلاد مسیح نیز اشخاص بسیاری به فکر اتصال دریای مدیترانه به بحر احمر افتادند، تا اینکه سرانجام آبراهه سوئز به شکل امروزی خود و با توجه به نقشه‌های یک اتریشی به نام «نگرلی» (Negrelli) توسط «فردینان دو لسیپس» (F. de Lesseps) فرانسوی حفر گردید. عملیات حفاری در سال ۱۸۵۹ م. در زمان سعید پاشا خدیو مصر آغاز شد و کانال در هفدهم نوامبر ۱۸۶۹ م. در زمان اسماعیل پاشا افتتاح گردید. طول این آبراهه که از پرت سعید تا بندر سوئز ادامه دارد، ۱۶۱ کیلومتر و عمق آن ۱۲ متر است (فکری ارشاد، صص ۴۹ - ۵۰).
- ۱۲- امروز تل‌المسخوته نامیده می‌شود و در ۱۷ کیلومتری مغرب اسماعیلیه قرار دارد (هدایتی، پاورقی تاریخ هرودت، کتاب دوم، ص ۲۴۲).
- ۱۳- کشف یکی از کتیبه‌ها را ابتدا یکی از کارمندان «کمپانی فرانسوی عملیات حفر کانال سوئز» در سال ۱۸۶۴ م گزارش کرد. سپس و. س. گولنیشف آن را در حفاری‌های سال ۱۸۸۹ م در نزدیکی تل‌المسخوته، در بستر پر شده آبراهه بازیابی کرد. کتیبه دیگری را در قبره یا «شالوفه»، واقع در ۳۳ کیلومتری شمال سوئز، و کتیبه سوم را در خود سوئز یافته‌اند. این کتیبه سوم عنوان کامل داریوش را دربر دارد (داندامايف، ص ۱۸۶).
- ۱۴- والتر هینتس تعداد سنگ‌نوشته‌ها را چهار عدد می‌داند ولی او نیز می‌گوید شاید زمانی تعداد آن‌ها بیشتر از چهار عدد بوده است (هینتس، ص ۱۸۸) اما اریک اشمیت تعداد این سنگ‌نوشته‌ها را سه عدد ذکر کرده است (Schmidt, p. 26).
- ۱۵- برای اطلاعات بیشتر درباره متن سنگ‌نوشته‌های مربوط به آبراهه سوئز مراجعه کنید به: Posener, pp. 50-87؛ قائم‌مقامی، صص ۳۶۹-۳۷۶؛ پیرنیا، ج ۱، صص ۵۲۵-۵۲۷).
- ۱۶- به نوشته هرودت در ممفیس کاهن بزرگ مصری ایراد گرفته است که تندیس‌های داریوش به هیچ وجه نباید جلوی تندیس سوسوتریس (نیمه افسانه‌ای) قرار بگیرند، چون او با پیروزی‌هایش بر سکاها بیشتر از داریوش موفقیت به دست آورده بود (کتاب دوم، بند ۱۱۰). داریوش نیز بدون ملال خاطر و آزرده‌گی به این امر رضایت داده است (بریان، ج ۱، ص ۱۰۰۰).
- ۱۷- تندیس‌هایی که از شوش پیدا شد از معبد هلیوپولیس بود که با آبراهه‌هایی به نیل می‌پیوست. دومین تندیس ممکن است از ممفیس باشد. در هر حال هر دو تندیس را بار کشتی کردند و به زیر دیوارهای شوش رساندند. در اینجا خشایارشا از آن‌ها برای زینت دروازه بزرگی که امکان ورود به کاخ را فراهم می‌کرد استفاده کرد؛ دروازه‌ای که مانند جفتش در تخت‌جمشید، ساختش به هنگام درگذشت داریوش

هنوز به پایان نرسیده بود. متأسفانه از آن تندیس داریوش که در سمت چپ دروازه قرار داشته، کوچک‌ترین نشانی به‌دست نیامده است (هینتس، صص ۱۹۴-۱۹۵؛ بریان، ج ۱، ص ۹۹۱).

## منابع

- اومستد، آلبرت تن آیک، *تاریخ شاهنشاهی هخامنشی*، ترجمه محمد مقدم، چاپ سوم، شرکت انتشارات علمی و فرهنگی، تهران، ۱۳۸۳.
- برشانی، ادا، «*شغال مصر توسط ایران*»، *تاریخ ایران دوره هخامنشیان*، از مجموعه تاریخ کمبریج (ج ۲)، ویراسته ایلیا گرشویچ، ترجمه مرتضی ثاقب‌فر، جامی، تهران، ۱۳۸۴.
- بریان، پی‌یر، *تاریخ امپراتوری هخامنشیان از کوروش تا اسکندر*، ترجمه مهدی سمسار، ج ۱، چاپ سوم، زریاب، تهران، ۱۳۷۹.
- پیرنیا (مشیرالدوله)، حسن، *ایران باستان*، ج ۱، چاپ هشتم، دنیای کتاب، تهران، ۱۳۸۱.
- حورانی، جورج فدللو، *دریانوردی عرب در دریای هند در روزگار باستان و در نخستین سده‌های میانه*، ترجمه دکتر محمد مقدم، ابن سینا، تهران، ۱۳۳۸.
- داندامایف، محمد آ.، *تاریخ سیاسی هخامنشیان*، ترجمه خشایار بهاری، نشر کارنگ، تهران، ۱۳۸۱.
- دریوتن، اتین ماری. و ژاک وان‌دیه، *تاریخ مصر قدیم از آغاز تا قرن شانزدهم پیش از میلاد*، ترجمه احمد بهمنش، ج ۱، چاپ سوم، دانشگاه تهران، تهران، ۱۳۴۳.
- فروهوشی، بهرام، *ایران‌ویچ*، چاپ پنجم، دانشگاه تهران، تهران، ۱۳۷۹.
- فکری ارشاد، جهانگیر، «*داریوش بزرگ و حفر کانال سوئز*»، هنر و مردم، سال سیزدهم، ش ۱۴۰ و ۱۴۱، خرداد و تیر ۱۳۵۳.
- قائم‌مقامی، جهانگیر، «*سنگ‌نوشته‌های هخامنشی در ترعه نیل*»، بررسی‌های تاریخی، ش ویژه، مهر ۱۳۵۰.
- کوک، جان مانوئل، *شاهنشاهی هخامنشی*، ترجمه مرتضی ثاقب‌فر، چاپ چهارم، ققنوس، تهران، ۱۳۸۸.
- ولایتی، رحیم، «*چگونگی ساخت کانال سوئز توسط داریوش و بررسی تأثیر سیاسی - اقتصادی آن در دوره هخامنشیان*»، *مجله مطالعات باستان‌شناسی*، سال اول، ش ۲، پاییز و زمستان ۱۳۸۸.
- هدایتی، هادی، *مقدمه و توضیحات و حواشی تاریخ هرودت*، ۱۳۸۴.
- هرودت، *تاریخ هرودت*، ترجمه با مقدمه و توضیحات و حواشی دکتر هادی هدایتی، ج ۱، دانشگاه تهران، تهران، ۱۳۴۰؛ ج ۲، چاپ سوم، دانشگاه تهران، تهران، ۱۳۸۷؛ ج ۳، چاپ دوم، دانشگاه تهران، تهران، ۱۳۸۴؛ ج ۴، چاپ دوم، دانشگاه تهران، تهران، ۱۳۸۴؛ ج ۵ و ۶، چاپ دوم، دانشگاه تهران، تهران، ۱۳۸۴.
- هینتس، والتر، *داریوش و ایرانیان: تاریخ فرهنگ و تمدن هخامنشیان*، ترجمه پرویز رجبی، نشر ماهی، تهران، ۱۳۷۸.

Dandamayev, M. A and Lukonin, V. G., *The Culture and Social Institutions of Ancient Iran*, Cambridge University Press, 1989.

Hinz, Walther, "Darius und der Suezkanal", *Archaeologische Mitteilungen aus Iran (AMI)*, Berlin, Neue folge band 8, 1975, pp. 115-121.

Hoegemann, Peter, "Das alte Vorderasien und die Achaemeniden , ein Beiterage zue Herodot-Analyse", *Beihefte zum Tubinger Atlas des Vorderen Orients, Reihe (Geisteswissenschaften)*, N. 98, Wiesbaden, 1992.

Kent, Ronald G., *Old Persian, grammer, texts, lexicon*, New Haven, Connecticut, second edition, 1953.

Mysliwicz, Karol, *Herr Beider Lander: Agypten im 1. Jahrtausend v. Chr* Mainz, 1998.

Posener, Geroges, *La premiere domination Perse en Egypte: recueil d'inscriptions Hieroglyphiques*, Institut francais d'archeologie orientale, Le Caire, 1936.

Schmidt, Erich Friedrich, *Persepolis I*, University of Chicago press, Chicago, 1953.

Strabo, *The Geography of Strabo*, (the loeb classical library), translated by Horace Leonard Jones, vol. 8 (book. XVII), Harvard University, London, 1967.

Strenberg, H., "Perserzeitliches Agypten, Politische und sozio-ökonomische Strukturen im Perserzeitlichen Agypten", *neue Perspektiven*, in *Zeitschrift Agyptische Sprache und Altertumskunde*, V. 127, pp. 154-162.

Stronach, David, "Description and Comment", *JA*, 206/3-4, 1972, PP. 241-246.

Tuplin, C., "Darius' Suez canal and Persian Imperialism", in *Achaemenid History VI, Asia minor and Egypt: old cultures in a new Empire*, Nederland Instituut Foor Het Nabije Oosten, Leiden, 1991.

Yoyotte, Jean, "Les inscriptions hieroglyphiques Darius et l'Egypte", *JA*, 260/3-4, 1972, PP. 253-266.