

فصلنامه علمی تاریخ اسلام و ایران دانشگاه الزهرا (س)

سال سی و یکم، دوره جدید، شماره ۵۰، پیاپی ۱۴۰، تابستان ۱۴۰۰ / صفحات ۴۴-۱۷

مقاله علمی - پژوهشی

سرعت سفر زمینی در روزگار شاهنشاهی اشکانی (از سده اول قبل از

میلااد تا سده سوم میلادی)^۱

رضا اردو^۲، روزبه زرین کوب^۳

تاریخ دریافت: ۱۳۹۹/۰۸/۰۹

تاریخ پذیرش: ۱۳۹۹/۱۱/۲۳

چکیده

در اسناد تاریخی و روایات مورخان کلاسیک، درباره حرکت چابارها، سپاهیان و کاروان‌ها در روزگار اشکانیان گزارش‌هایی دیده می‌شود که در آنها زمان شروع حرکت یا پایان یا هر دو بیان شده یا این زمان قابل محاسبه است. از طرفی، برخی گزارش‌ها مانند سفرنامه‌ها و اسناد مشابه، مسافت میان نقاط مختلف شاهنشاهی اشکانی را در اختیار خواننده قرار داده است. این دو گونه اطلاعات - یعنی مدت زمان سفر و میزان مسافت - داده‌های لازم برای محاسبه سرعت حرکت چابارها، سپاهیان و کاروان‌ها را در دسترس قرار می‌دهد. گردآوری این اطلاعات پراکنده و محاسبه سرعت سفر، در راستای پاسخ به این پرسش است که میزان سرعت سفر زمینی در روزگار شاهنشاهی اشکانی از سده اول قبل از میلاد تا سده سوم میلادی چقدر بوده است. در این میان، نادقیق بودن برخی داده‌ها و همچنین دشوار یا ناامن بودن بعضی راه‌ها، جای خطایی برای محاسبات جاری گذاشته است تا محاسبات در نهایت به صورت دامنه‌ای ارائه شود. با روش بررسی موردی و تطبیق محاسبات با سرعت‌هایی که پیش از آن ضبط شده، می‌توان نتیجه‌گیری کرد که دامنه سرعت حرکت چابارها میان ۸۰ تا ۲۷۷ کیلومتر در شبانه‌روز، دامنه سرعت لشکرکشی‌ها بین ۱۰ تا ۴۰ کیلومتر در شبانه‌روز و بازه سرعت برای کاروان‌های تجاری ۴۰ تا ۶۰ کیلومتر در شبانه‌روز و برای هیئت‌های سیاسی ۱۰ تا ۱۵ کیلومتر در شبانه‌روز بوده است.

واژه‌های کلیدی: سرعت سفر، اشکانیان، سفر زمینی، چابار، لشکرکشی، کاروان

۱. شناسه دیجیتال (DOI): 10.22051/hii.2021.33617.2347

۲. دانشجوی دکتری تاریخ ایران باستان دانشگاه تهران، تهران، ایران rezarardou@ut.ac.ir

۳. استادیار گروه تاریخ، دانشکده ادبیات و علوم انسانی، دانشگاه تهران، تهران، ایران (نویسنده مسئول) zarrinkoobr@ut.ac.ir

- مقاله مستخرج از پایان‌نامه با عنوان «دستگاه خبرگیری و خبررسانی ایران در عهد اشکانیان» دانشگاه تهران در سال ۱۳۹۵ می‌باشد.

مقدمه

اشکانیان در پهنه‌ای از جغرافیای سیاسی ظهور کردند و به قدرت رسیدند که کمتر از یک سده پیش از آن، بخش قابل توجهی از آن تحت حکمرانی هخامنشیان بود. شاهنشاهی هخامنشی تلاش می‌کرد قلمرو خود، از سند و سیردریا (سیحون) در شرق تا نیل و تراکیه در غرب را با ایجاد راه‌های ارتباطی در پیوند با یکدیگر نگاه دارد. جاده‌ها و منزلگاه‌های متعددی که شاهنشاهان هخامنشی در مسیرهای اصلی و فرعی برپا کرده بودند، پس از چند دهه که برای نظام جاده‌ای رونق‌بخش نیز بود، ابزار ارتباطی اشکانیان شد. اشکانیان بستر ارتباطی شاهنشاهی هخامنشی را حفظ کردند و مورد بهره‌برداری قرار دادند. آنها پهنه وسیعی را در اختیار داشتند و سازماندهی مسیرهای زمینی امری حیاتی برای اداره شاهنشاهی به حساب می‌آمد.

جاده‌ها با ماهیت اداری، تجاری و نظامی‌ای که داشتند، شبکه‌ای از ایستگاه‌ها را تشکیل می‌دادند که هم انتقال کالا و خبر و هم انتقال نیروهای نظامی از طریق آنان صورت می‌گرفت. ویژگی بارز این جاده‌ها در دوره اشکانی امنیت زیاد آنها بود تا خللی در رفت‌وآمدها ایجاد نشود. امنیت جاده‌ها سفر و زمان آن را پیش‌بینی‌پذیر می‌کرد؛ بنابراین با برآوردی تقریبی می‌توان سرعت سفر نیروهای نظامی و چاپارها و کاروان‌ها را محاسبه کرد و به این پرسش پاسخ داد که سرعت سفر زمینی در مناطق مختلف شاهنشاهی اشکانی چه تفاوتی با هم داشته و اختلاف سرعت چاپارها و سپاهیان و کاروان‌ها چقدر بوده است؟

پیشینه پژوهش

«ایگور خلوپین» با تکیه بر *سفرنامه* ایزیدر خاراکسی و اشاره‌های مورخان کلاسیک و گزارش‌های موجود از تحقیقات میدانی، موقعیت جغرافیایی راه‌ها و ساتراپی‌های شمالی و شرقی شاهنشاهی اشکانی را شناسایی و بازسازی کرد (Khlopin, 1977).^۱ «برانر» نیز مانند خلوپین اما به صورت کلی‌تر، جاینام‌ها در ایران را بازسازی کرده است (Brunner, 1983). اولین بررسی‌ها درباره راه‌های اشکانیان را شیپمان و لوکونین انجام دادند (Schippmann, 1980: 90-92; Lukonin, 1983). شیپمان ضمن اشاره به وجود راه‌های عظیم از زمان هخامنشیان، محور بحث خود را راه‌های تجاری کاروان‌رو زمینی و دریایی قرار داده و کالاهایی را که در این میان رد و بدل می‌شدند، برشمرده است. ادعای شیپمان آن است که اشکانیان از طریق ترانزیت کالا و گمرک درآمد سرشاری به دست می‌آوردند. لوکونین نیز

۱. خلوپین نسخه اسکاف (Schoff, 1914) را کنار گذاشته و نسخه مولر (Müller, 1882) از ایستگاه‌های پارتی ایزیدر را ترجیح داده است.

فصلنامه علمی تاریخ اسلام و ایران دانشگاه الزهراء(س)، سال ۳۱، شماره ۵۰، تابستان ۱۴۰۰ / ۱۹

همان بحث شیپمان را به صورت مفصل تر شرح داده و وارد بحث نظام مالیاتی و پولی اشکانیان شده است. البته هیچ یک درباره استفاده اداری یا نظامی جاده‌ها سخنی به میان نیاورده‌اند.

«شُمُن» مسیر زوجما تا سلوکیه کران دجله در عصر اشکانی را براساس گزارش ایزیدر خاراکسی و دیگر گزارش‌های مورخان کلاسیک بازسازی و شناسایی کرد (Chaumont, 1984). او گفته است این همان جاده فرات قدیم در زمان هخامنشیان است که اشکانیان استفاده می‌کردند و برایش کاربری تجاری و کاروان‌رو در نظر گرفته است. پس از شُمُن، گالیکوسکی نگاهی دوباره به مسیر فرات به صورت کلی انداخت (Gawlikowski, 1988). او مسافت ایستگاه‌ها و شهرها و همچنین سرعت حرکت سپاهیان در این راه را مدّ نظر قرار داد و بازه زمانی را از زمان آشور در نظر گرفت. در عین حال، او کار شُمُن را نقد کرده و موارد اختلافی را برشمرده است. بازسازی بخش شمالی این مسیر -از زوجما تا نیکفوربون- را پیش از این دیلمان انجام داده بود (Dillemann, 1962: 178f). بعدها لوتر و نیولی نیز مسیر میانه فرات را موضوع پژوهش خود قرار دادند (Luther, 1997; Gnoli, 2000: 33-44). والزر نیز مسیرهای داخل فلات ایران را موضوع تحقیق خود قرار داده است. او براساس گزارش ایزیدر خاراکسی جاده اصلی اشکانیان در فلات را شناسایی و بازسازی کرد (Walser, 1985).

پژوهش دیگر کار دقیق و علمی «شواسنل» است (Choisnel, 2004). او در کتاب خود به نقش اشکانیان در گسترش جاده ابریشم و بازرگانی جهان شمول آن پرداخته است. نویسنده تغییر مسیرهای تجاری از سده یکم ق.م. را مدّ نظر قرار داده است. این تغییر مسیرها می‌تواند به خاطر تنازعات ایران و روم بوده باشد، یا بر اثر تغییرات آب‌وهوایی در آسیای مرکزی. در این پژوهش نیز بازرگانی محور اصلی بحث قرار گرفته و از این زاویه به جاده‌ها نگریسته شده است. در موضوع راه‌های تجاری اشکانیان، هاگل و یاکوبس و وبر منابع را معرفی کرده‌اند (Hackl & et al, 2010: 111-124).

البروک و وینکلمان در کتاب خود فصلی را به جاده ابریشم و راه‌های تجاری اشکانیان اختصاص داده‌اند (Ellerbrock & Winkelmann, 2012: 169-184). تجارت زمینی و دریایی، اقلام و مواد مورد معاوضه -شامل ابریشم، منابع معدنی و محصولات کشاورزی- موضوع بحث آنان در این فصل بوده است.

هارتمان برخلاف محققان دهه ۱۹۸۰ که بر بُعد تجاری راه‌های اشکانی تأکید داشتند، برای راه‌های اشکانیان بیشتر کاربری اداری و نظامی در نظر گرفته و شبکه سراسری جاده‌های

اشکانی را موضوع تحقیق خود قرار داده است (Hartmann, 2018).^۱ پژوهش حاضر در زمره تحقیقات درباره راه‌های اشکانیان، سرعت سفر زمینی سپاهیان، چاپارها و کاروان‌ها در شاهنشاهی اشکانی را مد نظر قرار داده است. این موضوعی است که به صورت مستقل پژوهشی درباره‌اش صورت نگرفته و می‌تواند در پژوهش‌های تاریخی برای تخمین سرعت انتقال خبر (توسط چاپارها) مورد استفاده قرار گیرد. همچنین با آگاهی از سرعت انتقال خبر، این تخمین مقدور می‌شود که دریابیم چه مدت پیش از رسیدن سپاه، ساتراپ یا شاه سرزمین مدافع می‌توانست از حرکت سپاه دشمن باخبر شود. علاوه بر آن، سرعت تحرکات تجاری در پهنه شاهنشاهی اشکانیان و ممالک هم‌جوارش روشن خواهد شد.

وضعیت راه‌ها در زمان اشکانیان

جاده‌ها به‌ویژه در دوران پیشاصنعتی، پدیده‌ای پایدار با تغییرات کم در بازه‌های زمانی طولانی مدت به شمار می‌آمدند و راه‌های اصلی غالباً برای سده‌ها بدون تغییر باقی می‌ماندند (Astour, 1995: 1401). عصر اشکانی نیز از این قاعده مستثنی نبود. برای نمونه، جاده فرات که در زمان هخامنشیان بابل را به سوریه می‌رساند، در زمان اشکانیان نیز کاربری داشت و از سلوکیه کران دجله تا زوگما کشیده می‌شد. به نظر نمی‌رسد اشکانیان تغییری در جاده فرات قدیم ایجاد کرده باشند (Chaumont, 1984: 105). همچنین شاهراه غرب به شرقی که کتسیاس در زمان هخامنشیان شرح داده بود (Ctesias, *Persika* apud Photius, 1994: 72²؛ Lewellyn-Jones & Robson, 2010: 35, 46, 215)، محل لشکرکشی‌ها مانند لشکرکشی آنتیوخوس سوم^۳ و چهارم (Debevoise, 1938: 16, 20) و رفت و آمدها در زمان اشکانیان بود (Briant, 1984: 67). اشکانیان به عنوان وارثان هخامنشیان و سلوکیان، زیرساخت جاده‌ای کارآمدی را در اختیار گرفتند (Hartmann, 2018: 446; Diakonov, 1965: 20).

راه‌های گسترده‌ای که مراکز مهم سیاسی و تجاری را به هم متصل می‌کرد، در سرتاسر شاهنشاهی اشکانی وجود داشت.^۴ یکی از جاده‌های شاهی زمان اشکانیان میان زوگمای فرات

۱. برای کتاب‌شناسی تحقیقات درباره جاده‌های ایران باستان و به‌خصوص جاده‌های اشکانیان، بنگرید به: Hartmann, 2018: 445, n. 2.

2. http://www.tertullian.org/fathers/photius_03bibliotheca.htm#72

۳. ولبنک مسیر حرکت آنتیوخوس از میان کوه‌های البرز را ترسیم کرده است (Walbank, 1967: 237).

۴. راه‌های تجاری شاهنشاهی از طریق آسیای مرکزی به رود ولگا و ماورای آن می‌رسید. همچنین بخشی به هند و غرب می‌رفت (Haussig, 1980: 11). این راه‌ها احتمالاً پیش از اشکانیان نیز برقرار بوده است (Frye, 1992: 61-62).

و اسکندریه آراخوسیا کشیده شده بود (Hartmann, 2018: 450)؛ یعنی همان مسیری که ایزیدر خاراکسی در اوایل سده یکم میلادی پیموده بود. سفر در جاده شاهی^۱ زیر نظر مأموران رسمی تابع شاهنشاه انجام می‌گرفت و در منابع چینی هم عصر آنان اشاراتی به اهمیت دادن اشکانیان به امنیت جاده‌ها گزارش شده است (E. Hou-han-shu, 88.39).^۲ راه‌ها نگهداری می‌شد و چاه‌هایی برای رفع احتیاجات کاروان‌ها حفر می‌شد و در ایستگاه‌های بزرگ کاروان‌سرا وجود داشت.^۳ ایستگاه‌های اشکانی که احتمالاً با خرج شاه نگهداری می‌شدند، در درجه نخست برای مسافران خوراک و اسب یا شتر تازه نفس برای شاهان فراهم می‌کردند و احتمالاً وظیفه نگهبانی از منطقه را نیز برعهده داشتند. مسافران نیز احتمالاً برای استفاده از این ایستگاه‌ها نیاز به مجوز دربار داشتند (Hartmann, 2018: 446, 449-450). ایستگاه‌ها در تمام مسیرهای شاهی گسترده بودند و برای مسافری که از شرق شاهنشاهی به سمت پایتخت/مقر شاه حرکت می‌کرد، هیچ‌گاه ایستگاه‌ها در طول سفرش قطع نمی‌شد (Posch, 1998: 361). برای سفر از غرب به شرق نیز سفرهای دور و دراز در محدوده دولت اشکانی ممکن بود (Bivar, 2007: 26-27) که نمونه‌اش را می‌توان در سفر «آپولونیوس توانایی»^۴ دید که در سال ۴۲م. از شرق روم به تاکسیلا در شمال هند سفر کرده بود (Philostratus, 1912: 2/20). به منظور حفظ جان و مال کاروان‌ها که از بیابان عبور می‌کردند، در برابر خطر حملات راهزنان بدویان، دسته‌جات نظامی ویژه سوار همراه با کاروان‌ها حرکت می‌کردند

۱. درباره نوع کاربری جاده شاهی دوره اشکانی نظرات متفاوت است. راستوتزف کاربری نظامی و تجاری را برایش در نظر گرفته (Rostovtzeff, 1936: 126)؛ درحالی‌که خلوپین و شمن کار ایزیدر را توصیف مسیر قدیمی کاروان‌ها دانسته‌اند (Khlopin, 1977: 123; Chaumont, 1984: 66). از طرفی، نظرات دیگر بر این مبناست که ایستگاه‌های پارتی را نباید نسخه راه‌های تجاری دید، بلکه مطالعه‌ای جغرافیایی و قوم‌شناسانه برای توصیف شاهنشاهی اشکانی بوده و برای امور نظامی و اداری کاربری داشته است (Hartmann, 2018: 448-). با این حال، می‌توان نظر جامع‌تری را پذیرفت که با اینکه تقریباً تمام سفرنامه‌های دنیای باستان قالب نظامی داشته و مسیر عبور سپاهیان را می‌نمایانند، اما کاروان‌ها و بازرگانان نیز از همان راه استفاده می‌کرده‌اند (Hartmann, 2018: 450; Astour, 1995: 1401).

۲. از ترجمه هرت برای متون چینی استفاده شده است (Hirth, 1885).

۳. در همان بند هوهان‌شو، گفته شده است که در منطقه پرجمعیتی در مسیر حرکت از قلمرو اشکانیان به سمت روم، به ازای هر ۳۰ لی (حدود ۱۸ کیلومتر) یک ایستگاه وجود داشت [هر لی کمی بیش از نیم‌کیلومتر بود (Coloru & Traina & Lycas, 2016: 54)]. این فاصله با فاصله ایستگاه‌ها در زمان هخامنشیان همخوانی دارد که حدود ۲۰ کیلومتر بود (Colburn, 2013: 38; Silverstein, 2007: 16; Briant, 2002: 358-9).

4. Apollonius of Tyana

(Diakonov, 1965: 73; Colledge, 1967: 81) و بیشترین نظارت و امنیت، دست‌کم در راه‌های اصلی حکفرما بود (Frye, 1992: 61; Ghirshman, 1954: 284).^۱ بدین ترتیب، فرض دیگری که می‌توان در نظر داشت، امنیت حاکم بر راه‌های اشکانی است که محاسبه سرعت سفر را امکان‌پذیر می‌کند.

سرعت سفر چاپارها در عصر اشکانی

با وجود اشارات متعددی که در منابع کلاسیک به اهمیت اسب و اسب‌سواری در عصر اشکانیان شده است (Justin, 41.3.4 apud Watson, 1853: 274; Plutarch, 1916a: 375-379)، اما اطلاعات کمی چندانی که بتوان از روی آنها بیشترین سرعت حرکت سواران و پیک‌های شاهی را محاسبه کرد، در دست نیست. سفیری که بلاش یکم در تابستان برای مذاکره نزد نرون به روم فرستاد، در پاییز به دربار برگشت (Tacitus, 2004: Ann, 15.7); یعنی سفر رفت و برگشت پیک اشکانی به روم یک فصل طول کشید. این سرعت زمانی قابل برآورد است که در نظر داشته باشیم آنچه در بهار در مملکت اشکانیان روی می‌داد، یک فصل طول می‌کشید تا به گوش رومیان در بریتانیا برسد (Debevoise, 1938: 235). یا پیکی که در اواخر تابستان از روم به کیلیکیه فرستاده شده بود، ۴۷ شبانه‌روز در راه بود (Cicero, 1919: V.XIX). گزارشی را که تأیید کننده سرعت جابه‌جایی سواران اشکانی هم‌پای چاپارهای هخامنشی است، تاکیتوس در روایت احضار وردان (۳۸-۴۵م) به پادشاهی به دست می‌دهد. طبق این گزارش، وردان فاصله سه‌هزار استادیایی را طی دو شبانه‌روز - یعنی چیزی نزدیک به روزانه ۲۷۷,۵ کیلومتر^۲ - پیمود (Tacitus, 2004: 11.8.2-3). گرچه این سرعت جابه‌جایی را غیرممکن دانسته‌اند (Woodman, 2004: 199, n.24)، اما با مقایسه این سرعت با سرعت حرکت چاپارها در عصر هخامنشی که به طور میانگین ۲۳۰ کیلومتر در شبانه‌روز و حداکثر ۳۰۰ کیلومتر در شبانه‌روز بود (Riepl, 1913: 193-194; Silverstein, 2007: 13) و حتی سرعت حرکت پیک‌ها در موارد اضطراری (Eliot, 1955: 79-80)، می‌توان آن را شدنی دانست.

در کتاب هوهان‌شو، مسافت میان پارت در شمال شرقی شاهنشاهی اشکانی تا منتهی‌الیه غربی مرزهای آن ذکر شده است. از پارت / صدروازه^۳ تا آ-مان^۴ [هگمتانه] ۳۴۰۰ لی، از آ-

۱. پلینی از عبارت «راحت‌ترین راه» برای وصف مسیر شوش به بلخ استفاده کرده است (Pliny, 1961: 2/VI. XXXI. 134).

۲. استادیا برای بیشتر نویسندگان باستانی برابر با ۱۸۵ متر بوده است (Engels, 1985: 298-300).

3. An-hsi

4. A-man

مان تا سو-پین^۱ [تیسفون یا شوش] ۳۶۰۰ لی و تا یو-لو^۲ [اسپاسینو خاراکس] در منتهای غربی مرزهای پارت ۹۶۰ لی بود (D. Hou-han-shu, 88.22; Tao, 2007: 98-89)، یعنی جمعاً ۷۹۶۰ لی و تقریباً برابر با ۴۷۷۶ کیلومتر. در جای دیگری از کتاب هوهان شو آمده است که اگر به شمال برگشته و سپس به سمت شرق سوار بر اسب حرکت کنید، پس از شصت شبانه روز به پارت می‌رسید (D. Hou-han-shu, 88.8; Tao, 2007: 97)؛ یعنی شخص سواره با سرعت تقریباً ۸۰ کیلومتر در شبانه روز می‌توانست منتهی‌الیه غربی شاهنشاهی اشکانی تا شمال شرق آن را ببیند. این سرعت با سرعت معمول ۷۵ کیلومتر در شبانه روز که برای پیک‌های رومی هم‌عصر محاسبه کرده‌اند (Eliot, 1955: 76; Llewelyn, 1994: 19, n. 59)، همخوانی دارد.

سرعت سفر سپاهیان در عصر اشکانی

بیشترین تعداد سپاهیان که برای اشکانیان ضبط شده، پنجاه هزار (Nikonorov, 2010: 46-7;) و بیشترین تعداد سپاهیان که در قلمرو اشکانیان حرکت کردند، حدود ۱۲۰ هزار نفر همراه با تجهیزات محاصره شده است (Plutarch, 1916b: XXXVII). در این میان، برخی سپاه‌ها تنها از سواران تشکیل شده بودند (Plutarch, 1916a: XXI) که سرعت حرکت و قدرت مانور را بالا می‌برد و برخی دیگر نیز ترکیبی از سوار و پیاده بودند (Olbrycht, 2003: 92). بدین ترتیب، نمی‌توان یک عدد مشخص را برای سرعت سفر سپاهیان در نظر گرفت، بلکه سعی بر این است که در این بخش با استفاده از داده‌های موجود، بازه‌ای از سرعت لشکرکشی در عصر اشکانیان محاسبه شود. مناطق پارت و هیرکانی جزو نخستین مناطقی بودند که تحت اختیار اشکانیان درآمدند و «صدرروازه» جزو نخستین پایتخت‌های آنان بود. صدرروازه به اندازه سه شبانه‌روز رژه نظامی از مرزهای کوهستانی هیرکانی فاصله داشت (Hansman, 1968: 115). از طرف دیگر، فاصله صدرروازه تا دروازه‌های کاسپی را مورخان کلاسیک در گزارش‌های خود به دست داده‌اند. استرابن آن را ۱۴۰۰ استادیا (Strabo, 1961: 251-253)،^۳ آمیانوس مارکلینوس ۱۰۴۰ استادیا (Ammianus Marcellinus, 2000: XXIII.6.43) و پلینی ۱۳۳ مایل (Pliny, 1855: XI.17.2) بیان کرده‌اند؛ یعنی بین ۱۹۲ تا ۲۵۹ کیلومتر. فاصله صدرروازه تا مرز کوهستانی هیرکانی تقریباً نیمی از فاصله صدرروازه تا دروازه‌های کاسپی بوده است (بنگرید به نقشه ۱)؛ یعنی

1. Ssü-pin

2. Yü-lo

۳. استرابن فاصله «تاپه» (Tapê) تا دروازه‌های کاسپی را ۱۴۰۰ استادیا بیان کرده، اما طبق محاسبه خلوپین تاپه و صدرروازه نام‌های متفاوت یک شهر بوده‌اند (Khlopin, 1977: 143).

حدود ۹۶ تا ۱۲۹ کیلومتر که طی سه شبانه‌روز رژه نظامی طی می‌شده است؛ به عبارتی روزانه بین ۳۲ تا ۴۳ کیلومتر.



نقشه شماره ۱. مسیر دروازه‌های کاسپی (Caspiae Portae) - صدرروازه (Hecatompylos) که در میانه‌اش راهی به سمت هیرکانی جدا می‌شود.^۱

یکی از مهم‌ترین لشکرکشی‌ها در تاریخ اشکانیان، لشکرکشی کراسوس از روم به حران/کرهه^۲ است. کراسوس در اواسط نوامبر سال ۵۵ ق.م. از روم به سمت بندر «بروندیسوم»^۳ حرکت کرد. از آنجا با کشتی به «دوراکيوم»^۴ رفت و سپس باقی مسیر را زمینی پیمود و در ماه آوریل یا می ۵۴ ق.م. به سوریه رسید (Debevoise, 1938: 80; Colledge, 1967: 38). مسافت رم تا بروندیسوم ۵۷۹ کیلومتر (Laurence, 2002: 97)، از بروندیسوم تا دوراکيوم ۶۴، از دوراکيوم تا بیزانتیوم ۱۱۴۴، از بیزانتیوم تا انکورا ۴۵۵، از انکورا تا طرسوس ۴۸۴ و از طرسوس تا انطاکیه ۲۲۶ کیلومتر بود (Gibbon, 2015: Chapter II, Part IV) که مجموعاً مسافت ۲۹۵۲ کیلومتر را برای سفر نظامی کراسوس به دست می‌دهد. کراسوس این مسافت را با کمتر از هفت لژیون (۳۵ هزار نفر) در حدود پنج ماه در طول زمستان طی کرد که حدوداً سرعت روزانه ۲۰ کیلومتر را در محاسبات نشان می‌دهد.

پس از جنگ حران، تولیوس سیسرون/کیکرو به پروکنسول کیلیکیه منصوب و سفر به آنجا را آغاز کرد (Plutarch, 1967: Cicero, 36). او که تا پیش از همراه داشتن سپاه در آسیای

1. <https://www.tabulae-geographicae.de/english/others/the-parthian-empire/>

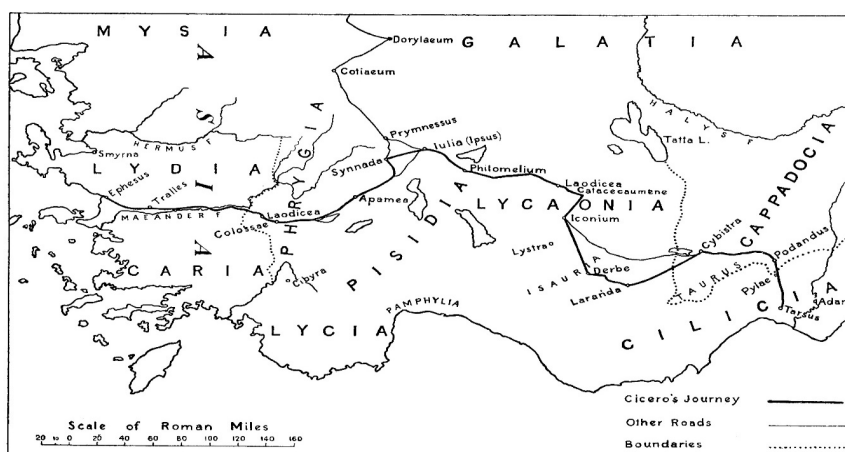
2. Karrhai

3. Brundisium

4. Dyrrachium

فصلنامه علمی تاریخ اسلام و ایران دانشگاه الزهراء(س)، سال ۳۱، شماره ۵۰، تابستان ۱۴۰۰ / ۲۵

صغیر با سرعت ۴۰ کیلومتر در شبانه‌روز حرکت می‌کرد، مسیر ۱۹۳ کیلومتری میان آیکونیوم تا کویسترا^۱ را با سپاهی ده‌هزار نفره در ۱۵ شبانه‌روز طی کرد؛ یعنی روزی ۱۳ کیلومتر. وی از کویسترا تا طرسوس سیزده شبانه‌روز در راه بود و در پنج اکتبر به طرسوس رسید (Hunter, 1913: 81-93) (نقشه شماره ۲).



نقشه شماره ۲. مسیر سفر سیسرون در آسیای صغیر در ۵۱ ق.م. (Hunter, 1913: 74)

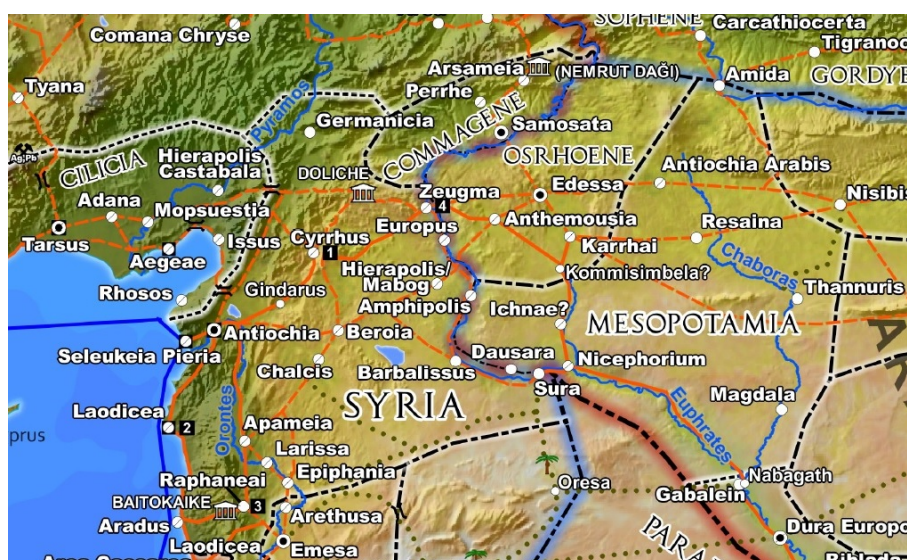
فاصله برون‌دیسیوم تا اکتیوم حدود ۳۲۱ کیلومتر، اکتیوم تا آتن از راه زمینی ۳۷۱ (Holmes, 1923: 1/484)، آتن تا دلوس ۱۴۴ (White, 1989: 27)، دلوس تا افسس ۵۴۵، افسس تا ترالس ۴۸ (Rennell, 2014: 293)، ترالس تا لائودیکیا ۱۳۰، لائودیکیا تا آیکونیوم ۴۳۴ (Hunter, 1913: 78)، آیکونیوم تا کویسترا ۲۰۳ و کویسترا تا طرسوس ۱۷۷ کیلومتر بود (Magie, 2017: 1253)؛ یعنی به‌طور کلی سیسرون مسیر ۲۳۷۳ کیلومتری میان برون‌دیسیوم تا طرسوس را در تابستان و با تعداد نیروهای کم در ۱۳۶ شبانه‌روز با سرعت میانگین ۱۸-۱۷ کیلومتر در شبانه‌روز طی کرد که دلیل کندتر بودن حرکتش نسبت به کراسوس آن است که در شهرها اقامت‌های چندروزه داشت و منتظر دریافت خبر از تحرکات اشکانیان می‌ماند.

در مقابل، همزمان با حرکت سیسرون به سمت طرسوس، پاکر همراه با نیروهای عظیمی از اشکانیان و دیگر اقوام به سمت سوریه لشکرکشی می‌کرد (Cicero, 1952: XV.4.7). طبق نامه‌ای که سیسرون به کاتو نوشته، نماینده‌ای در تاریخ ۳ سپتامبر ۵۱ ق.م. از طرف آنتیوخوس

1. Cybistra

۲. در ترجمه ویلیامز، تاریخ رسیدن نماینده ۲۸ آگوست نوشته شده و دبواز ۳۰ آگوست (Debevoise: 97) در نظر گرفته است، اما هانتز نشان داده که ۳ سپتامبر درست است (Hunter: 89).

حاکم کماگنه، نزد سیسرون در آیکونیوم رسید و به او خبر داد که نیروهای پاکر به کرانه فرات رسیده و به سوریه وارد شده‌اند (Cicero, 1952: XV.3.1; XV.4.3; 1919: V.20). پرسشی که پیش می‌آید آن است که سپاهیان پاکر از کدام مسیر وارد سوریه شده بودند؟ راه اصلی اشکانیان در غرب شاهنشاهی، همان‌طور که ایزیدر خاراکیسی نشان داده (Isidor, 1914: 1)، در امتداد فرات قرار داشته است. پس رسیدن نیروهای پاکر به کرانه فرات به تنهایی اطلاع دقیقی از محل آنها نمی‌دهد، اما ذکر ورود آنها به سوریه پس از جنگ حران و آن هم از طرف نماینده‌ای از کماگنه، این حدس را تقویت می‌کند که منظور محلی در امتداد راه اصلی،^۱ پس از حران/کرهه و در دیدرس اهالی کماگنه بوده است. بدین ترتیب، شهر زوگما تنها جایی است که با توصیفات پیشین همخوانی دارد (نقشه شماره ۳).



نقشه شماره ۳. ایالت سوریه^۲

از زوگما تا طرسوس مسیر مستقیم تقریباً ۲۰۰ کیلومتری وجود داشت (Boeft et al, 2015: 11) و از طرسوس تا کویبسترا ۱۷۷ کیلومتر بود. از کویبسترا تا آیکونیوم- محل استقرار سیسرون- دو مسیر وجود داشت (نقشه شماره ۲). مسیر کوتاه شمالی که برای

۱. راه اصلی توصیف شده توسط ایزیدر، در درجه اول برای عبور سپاهیان بوده و کاربری نظامی داشته است (بنگرید بالاتر، صفحه ۴، پاورقی شماره ۱). همچنین شمن نشان داده که حمله‌های اشکانیان به سوریه در سده یکم قبل از میلاد از این راه بوده است (Chaumont, 1984: 106).

2. <https://www.tabulae-geographicae.de/english/others/the-parthian-empire/>

عبور پیک‌ها و سواران مناسب بود (Hunter, 1913: 87)، احتمالاً راهی است که پیک ارسالی از کماگنه پیموده است. آن مسیر حدود ۹۴ مایل رومی برابر با ۱۳۹ کیلومتر بود (Magie, 2017: 1253). بنابراین پیک کماگنه‌ای پس از پیمودن فاصله ۵۱۶ کیلومتری از زوگما تا آیکنیوم، در ۲۸ آگوست به سیسرون رسید. با فرض سرعت روزانه ۷۵ کیلومتر برای پیام‌رسان‌های رومی در زمان سفر سیسرون (Hunter, 1913: 94؛ همچنین بنگرید بالاتر)، می‌توان چنین برداشت کرد که پیک مزبور حدود یک هفته در راه بوده است تا پیام را به سیسرون برساند. بنابراین با فرض اینکه حاکم کماگنه بلافاصله پس از دیدن عبور سپاهیان اشکانی پیک را فرستاده، تاریخ عبور سپاهیان پاکر از کنار فرات و ورودشان به سوریه در ۲۷ آگوست ۵۱ ق.م. بوده است.

سیسرون در نامه دیگری نوشته است هنگام عبور از مرز لوکانیه و کاپادوکیه و ورود به کلیکیه،^۱ در ۱۸ سپتامبر^۲ پیامی به دستش رسید مبنی بر آنکه پاکر همراه با سواران اشکانی در توپا^۳ اردو زده‌اند (Cicero, 1952: XV.1.2). توپا در سوریه نام دیگر «دار کیتا»^۴ در میان دو شهر برویا^۵ و انطاکیه قرار داشته است (Gatier & Sinclair, 2000: 1031). برویا در فاصله دوروزه، برای مسافری چابک، از انطاکیه قرار داشت (Prokopios, 2014: II/7.2). اگر طبق محاسبات بالا سرعت حرکت چابک‌سوار رومی را روزانه ۷۵ کیلومتر بدانیم، فاصله برویا تا انطاکیه حدود ۱۵۰ کیلومتر بوده و پاکر در میانه آن، یعنی در فاصله حدود ۷۵ کیلومتری از انطاکیه اردو زده بود. به احتمال زیاد خبر اردو زدن اشکانیان از مسیر انطاکیه-کاستابالا^۶-طرسوس-کویسترا به دست سیسرون رسیده است (بنگرید به نقشه ۳ و ۲). توپا تا انطاکیه ۷۵ کیلومتر، انطاکیه تا طرسوس ۲۴۷ (Greswell, 1854: 501)، طرسوس تا کویسترا ۱۷۷ و از کویسترا تا محل اقامت سیسرون ۱۳ کیلومتر بوده است (بنگرید بالاتر). بدین ترتیب، پیام‌رسان فاصله ۵۱۲ کیلومتری از اردوی پاکر تا محل استقرار سیسرون را پیموده و خبر را در ۱۸

۱. یعنی در فاصله یک شبانه‌روز رژه تا شهر کویسترا قرار داشت (Hunter, 1913: 89, n.3). سرعت حرکت سیسرون از آیکنیوم تا کویسترا هم روزانه ۱۳ کیلومتر بود (بنگرید بالاتر). پس در فاصله ۱۳ کیلومتری از کویسترا بود که خبر به دستش رسید.

۲. دوبواز تاریخ ۱۹ سپتامبر را ثبت کرده (Debevoise, 1938: 98)، اما ترجمه ویلیامز و برآورد هانتز (Hunter, 90) همان ۱۸ سپتامبر است.

3. Tyba

4. Dar Qita

5. Beroia

6. <http://architectureandasceticism.exeter.ac.uk/items/show/226>

۷. پیام‌رسانی که از طرف تارکوندیمتوس (Tarcondimotus) نزد کیکرو آمد، متحد رومیان در شهر کاستابالا در شرق کلیکیه (Stein, 1932: 2297) بوده است (Cicero, 1952: XV.1.2).

سپتامبر به او رسانده است. با حساب سرعت پیک‌بران رومی، سوارکار تقریباً یک هفته در راه بوده است؛ یعنی پاکر در ۱۱ سپتامبر ۵۱ ق.م. در توبا اردو زده بود. با تمام این محاسبات، حال می‌توان سرعت حرکت سپاهیان پاکر را به دست آورد. پاکر در ۲۷ آگوست در زوگما بود و در ۱۱ سپتامبر به توبا رسید. از آنجا که مستقیماً به انطاکیه نرفته و بین برویا و انطاکیه اردو زده بود، به نظر می‌رسد مسیر زوگما- کورهوس^۱- برویا را پیموده باشد (نقشه ۳). فاصله میان زوگما تا انطاکیه محل اختلاف است. شُمن آن را ۲۲۵ کیلومتر محاسبه کرده (Chaumont, 1984: 85) و گالیکوسکی حدود ۲۰۰ کیلومتر (Gawlikowski, 1988: 83). حتی اگر رقم بالاتر شُمن، یعنی ۲۲۵ کیلومتر را برای فاصله زوگما تا انطاکیه در نظر بگیریم و همچنین فاصله ۷۵ کیلومتری توبا تا انطاکیه را از آن کم کنیم، فاصله ۱۵۰ کیلومتر بین زوگما تا توبا به دست می‌آید؛ یعنی سپاهیان پاکر این فاصله را در ۱۵ شبانه‌روز (۲۷ آگوست تا ۱۱ سپتامبر) پیموده‌اند که سرعت غیرمنتظره ۱۰ کیلومتر در شبانه‌روز را به دست می‌دهد.

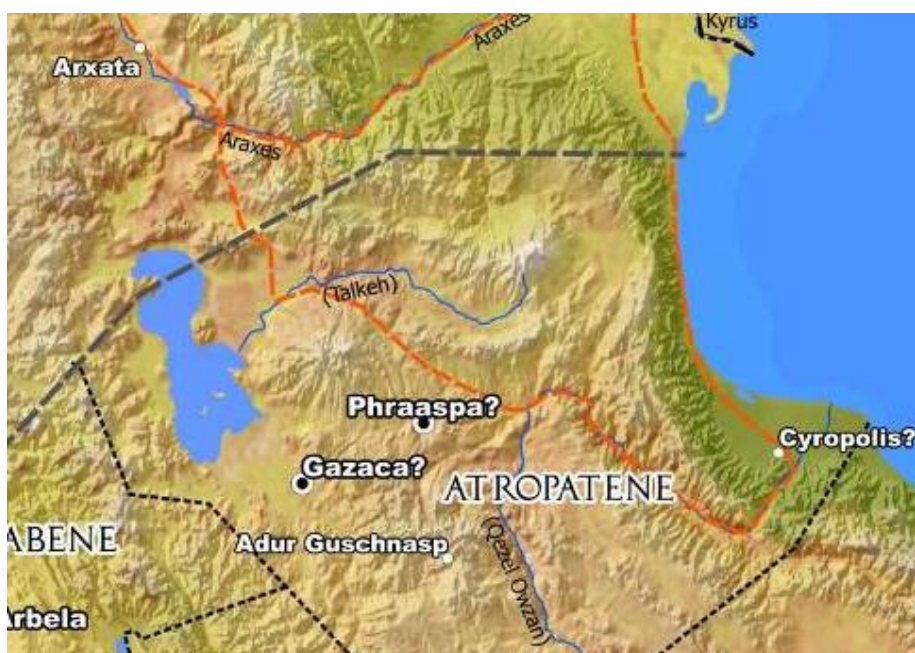
سیسرون در نامه‌اش اشاره کرده است که سپاهیان پاکر را سواران تشکیل می‌دادند (Cicero, 1952: XV.1.2)، اما در مقایسه با سرعت سپاهیان که بالاتر محاسبه شد، این سرعت برای لشکری سواره غیرعادی به نظر می‌رسد. به نظر می‌رسد لشکرکشی پاکر به صورت یکپارچه و تنها با هدف تسخیر انطاکیه نبوده است. اولین خبری که به سیسرون پس از ورود اشکانیان به سوریه رسید این بود که در سرتاسر ایالت سوریه شورش جدی برپا شده است (Cicero, 1952: XV.1.2). همچنین بدنه بزرگی از سواران اشکانی به سمت کیلیکیه و کاپادوکیه حرکت کردند (Cicero, 1958: VIII.10.1; 1952: XV.4.7; 1919: V.20). حتی وقتی که در تسخیر انطاکیه موفق نشدند، به سمت شهرهای دیگری از سوریه رفتند (Dio Cassius, 1914a: 3/447-449). اینها نشان می‌دهد که پاکر و سپاهیان نه فقط به قصد تسخیر شهر مهم انطاکیه، بلکه به منظور بسیج تمام شهرهای ایالت سوریه و مناطق ماورای آن دست به لشکرکشی زده بودند و این امر دلیل کندی حرکت مستقیم اشکانیان به سمت انطاکیه را توجیه می‌کند.

یکی از فرساینده‌ترین سفرهای سپاهیان در عصر اشکانی، عقب‌نشینی سپاهیان مارکوس آنتونیوس از فراسیا تا رود ارس طی ۲۷ شبانه‌روز بوده است (Plutarch, 1916b: Antony, 50). طبق گزارش پلوتارک، آنتونیوس راه کوهستانی را برای بازگشت انتخاب کرد و پیش از رسیدن

۱. سیسرون در مقطعی اشاره کرده است که اشکانیان به «کورهستیکا» (Cyrrestica) ناحیه‌ای که مرکزش «کورهوس» (Cyrhus) بود، رسیده‌اند (Cicero, 1919: V.18).

فصلنامه علمی تاریخ اسلام و ایران دانشگاه الزهراء(س)، سال ۳۱، شماره ۵۰، تابستان ۱۴۰۰ / ۲۹

به رود ارس، از رودی گذشتند که شش شبانه‌روز با رود ارس فاصله داشت (Plutarch, 1916b: Antony, XLIX). بدین ترتیب، احتمالاً رود اولی رود تلخه (آجی‌چای) بوده است (نقشه شماره ۴). سپاهیان آنتونیوس پس از سپری کردن ۳۰۰ مایل رومی (۴۴۴ کیلومتر) به سرزمین ارمنستان وارد شدند (Rawlinson, 1873: 204)؛ یعنی روزی حدوداً ۱۶ کیلومتر طی کردند.



نقشه شماره ۴. موقعیت فراسپا، رود تلخه و ارس (Araxes)^۱

در مقابل عقب‌نشینی طاقت‌فرسا و کند آنتونیوس، یکی از سریع‌ترین عقب‌نشینی‌های تاریخ اشکانیان را پایتوس^۲ در سال ۶۲ م. بر اثر حمله بلاش یکم، از ارمنستان انجام داد. او تمام زخمیان - و احتمالاً پیادگان - را رها کرد و از آرساموساتا^۳ (Tacitus, 2004: 15.10.3) طی یک شبانه‌روز چهل مایل رومی (۵۹ کیلومتر) را طی کرد (Tacitus, 2004: 15.16). از تعداد سپاهیان پایتوس همین‌قدر اطلاع داریم که هنگام عقب‌نشینی تنها یک لژیون ناقص و سواران پانونیایی (Tacitus, 2004: 15.10.3) در اختیار داشته و به عبارتی کمتر از ده هزار تن بوده‌اند.

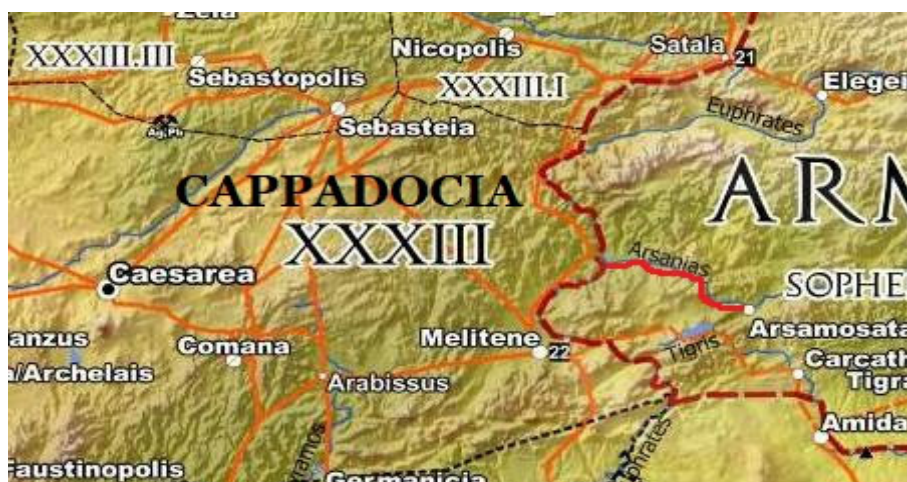
1. <https://altmarius.ning.com/m/blogpost?id=3496555%3ABlogPost%3A692573>

2. Pactus

3. Arsamosata

۳۰ / سرعت سفر زمینی در روزگار شاهنشاهی اشکانی ... / رضا اردو و ...

مسیر عقب‌نشینی از کرانه آرسانیاس^۱ به سمت کاپادوکیه بوده است (نقشه شماره ۵)؛ زیرا سربازان رومی‌ای که پیش از پایتوس فرار کرده بودند، از همین راه به کربولو رسیدند (Tacitus, 2004: 15.12.1-2).



نقشه شماره ۵. مسیر عقب‌نشینی پایتوس از آرساموساتا و کرانه رود آرسانیاس به سمت کاپادوکیه^۲

یکی دیگر از لشکرکشی‌های گسترده عصر اشکانی، لشکرکشی ترایانوس از روم به میان‌رودان بود. ترایانوس در ۲۷ اکتبر ۱۱۳م. با کشتی از روم حرکت کرد (Longden, 1931: 1) و پس از گذر از آتن و لوکیه (Dio Cassius, 1914b: 8/LXVIII.17)، در ۷ ژانویه ۱۱۴ به انطاکیه رسید (Lightfoot, 1990: 115). ترایانوس این مسافت ۳۰۲۱ کیلومتری^۳ را تقریباً تماماً از راه دریایی (Longden, 1931: 2) در طول ۷۲ شبانه‌روز طی کرد؛ یعنی با سرعت ۴۱ کیلومتر در شبانه‌روز. این سرعت نسبتاً بالا برای لشکرکشی، از آنجاست که ترایانوس بیشتر نیروهای خود را از لژیون‌های مستقر در سوریه و فلسطین و نیروهای اعزامی از مصر در سوریه جمع‌آوری کرد (Debevoise, 1938: 220). می‌دانیم که امپراتور سالخورده در مدتی که پا به پای سپاهش (Dio Cassius, 1914b: 8/LXVIII.23) مشغول تسخیر ارمنستان بود، با میانگین سرعت ۱۵ کیلومتر در شبانه‌روز حرکت می‌کرد (Lightfoot, 1990: 117). گفتنی است درباره زمان لشکرکشی به سمت جنوب میان‌رودان اطلاعات دقیقی وجود

1. Arsaniae

2. <https://altmarius.ning.com/m/blogpost?id=3496555%3ABlogPost%3A692573>

۳. از نرم‌افزار <http://orbis.stanford.edu> برای اندازه‌گیری مسافت دریایی در امپراتوری روم استفاده شد.

ندارد و حتی تعیین سال آن نیز محل اختلاف است. آنچه مشخص است اینکه ترایانوس به موازات جریان فرات به سمت تیسفون حرکت کرد (Lightfoot, 1990: 120; Chaumont, 1984: 106)؛^۱ درحالی که پیش از آن آدیابنه و دو طرف مسیر دجله در آن دیار را تحت تسلط خویش درآورده بود. محل اختلاف آنجاست که آیا ترایانوس آدیابنه و تیسفون را در یک سال (۱۱۵م) فتح کرده یا هر یک را در دو سال جداگانه (آدیابنه در سال ۱۱۵ و تیسفون در سال ۱۱۶م)^۲؟ می دانیم که ترایانوس پیش از لشکرکشی به ارمنستان، زمستان را در انطاکیه گذراند و در بهار سفر جنگی خود را آغاز کرد و پس از تسخیر ارمنستان و رسیدن به نصیبین/نسیبیس^۳ در ۱۵ سپتامبر، برای گذراندن زمستان به ادسا رفت (Lepper, 1948: 208). اگر فرض بگیریم که ترایانوس همین الگو را در سال بعد هم پیاده کرده، پس می توان پذیرفت در بهار ۱۱۵م. تسخیر آدیابنه را کامل کرده (Longden, 1931: 13) و در تابستان از فرات پایین رفته و در سپتامبر ۱۱۵ تیسفون را تسخیر کرده بود (Ibid: 6-7). حال اگر این نظر را بپذیریم که ترایانوس در بهار ۱۱۶ به سمت تیسفون حرکت کرده و در اول پاییز آنجا را تسخیر کرده، زمان لشکرکشی و تسخیر تیسفون بیش از شش ماه طول می کشد که با توجه به عدم درگیری در مسیر و تسخیر بی درنگ تیسفون، بدون گذران وقت برای محاصره، زمان زیادی به حساب می آید. ضمن آنکه دیوکاسیوس نیز بلافاصله پس از گزارش تسخیر آدیابنه گفته است ترایانوس به سمت بابل رفت (Dio Cassius, 1914b: LXVIII.26) که حتی این شائبه را پیش می آورد که ترایانوس از کران دجله به سمت جنوب رفته باشد.^۴

مدت زمانی که پیش از حرکت به سمت تیسفون، صرف تسخیر کامل آدیابنه شد، مشخص نیست. می دانیم که بخشی از آدیابنه در سال ۱۱۴ تحت تصرف سپاهیان ترایانوس درآمده بود. در عین حال، بنا بر گزارش دیوکاسیوس تنها آنجاست که در زمان پل زدن بر دجله نشانه هایی از مقاومت دیده می شود که خود می توانسته زمان بر باشد. بدین ترتیب، اگر فرض بگیریم که از بهار ۱۱۵ تا سپتامبر به طور تقریبی سه ماه صرف تسخیر آدیابنه و سه ماه دیگر صرف رسیدن به تیسفون از مسیر فرات شده است، زمانی تقریبی در دست خواهیم داشت.

۱. مسیری که دیگر فرماندهان رومی -که قصد تیسفون را داشتند- نیز از آن پیروی کردند؛ مثل آویدیوس کاسیوس در سال ۱۶۵م. که از مسیر نیکه-فوریموم- دورا اروپوس در مسیر فرات حرکت کرد (Chaumont, 1984: 106).

۲. لانگدن آنها را در یک سال در نظر گرفته (Longden, 1931: 6-13) و لایتفوت احتمال دو سال جداگانه را در نظر گرفته است (Lightfoot, 1990: 118-121).

3. Nusaybin/Nisibis

۴. درباره نظرات مربوط به پیشروی ترایانوس از مسیر دجله، بنگرید به Lepper, 1948: 132.

ایزیدر خاراکسی مسافت فرات از سوریه تا سلوکیه کران دجله را به دست داده است: از انطاکیه تا فالیگا،^۱ در میانه مسیر زوجما تا سلوکیه کران دجله ۱۲۰ اسخوینوی^۲ و از فالیگا تا سلوکیه ۱۰۰ اسخوینوی^۳ بوده است (Gawlikowski, 1988: 82; Isidor, 1914: 1)؛ یعنی جمعاً ۲۲۰ اسخوینوی^۴ معادل ۱۲۱۰ کیلومتر. بدین ترتیب، ترایانوس مسافت ۱۲۱۰ کیلومتری تا تیسفون را در حدود سه ماه طی کرد که میانگین سرعت روزانه ۱۳ کیلومتر را به دست می‌دهد. این سرعت حرکت سپاه با سرعتی که ترایانوس در ارمنستان طی کرد، همخوانی دارد. آخرین لشکرکشی در تاریخ اشکانیان که تا حدودی می‌توان سرعت آن را تخمین زد، لشکرکشی «سپتیموس سوروس» امپراتور روم (۱۹۳-۲۱۱م) به تیسفون است. سوروس برای دومین لشکرکشی اش به شرق، از راه دریایی به شرق رفت. او در بندر برون‌دیسیم سوار کشتی شد و مستقیماً به آسیای صغیر رفت و در بندر کیلیکیه لنگرانداخت (Chaumont, 1987: 442). از آنجا وی از راه زمینی به سوریه رسید. دو تا چهار^۵ لژیون برای این لشکرکشی در نظر گرفته شده بود که پیش از او به سوریه فرستاده شده بودند. سوروس ناوگانی بر فرات ساخت و زمانی که تابستان تمام شده بود، احتمالاً در اواخر سپتامبر سال ۱۹۷م، نیروهایش را به سمت جنوب روانه کرد (Birley, 1999: 129). او نیروهایش را به سه دسته تقسیم کرد (Gradoni, 2013: 12)؛ بخشی به آدیابنه و به قصد تسخیر هاترا (الحضر) رفتند، بخشی از کران دجله پایین آمدند و خود سوروس همراه با بخش اصلی از فرات سرازیر شد (Dio Cassius, 1914b: 8/LXXV.9; Herodian, 2020: III.9.9) و بدون آنکه با مقاومتی روبه‌رو شود (Gawlikowski, 1988: 88)، بابل و سلوکیه را گرفت و بر پشت دیوارهای تیسفون ظاهر شد.

تاریخ دقیق رسیدن سپتیموس سوروس به تیسفون مشخص نیست و همواره محل بحث بوده است. مک‌داول با این ادعا که آخرین چهاردرهمی‌های ضرب سلوکیه بلاش متعلق به

۱. فالیگای ایزیدر همان «کیرکسیوم» (Circesium) در محل تقاطع خابور و فرات است (Gawlikowski, 1988: 89).

۲. جمع اسخوینوس (σχοίνοϛ) واحد مسافت. معادل ۵,۵ کیلومتر (Masson, 1955: 23; Khlopin, 1977: 123-124; Chaumont, 1984: 66-67; Gawlikowski, 1988: 81).

۳. شُمن فالیگا تا سلوکیه کران دجله را ۱۱۰ اسخوینوی در نظر گرفته است (Chaumont, 1984: 85).

۴. گالیگوسکی نیز با استفاده از گزارش پلینی مهین (Pliny, 1961: 2/VI.126) به رقم نزدیک ۲۴۰ اسخوینوی رسید (Gawlikowski, 1988: 83).

۵. دوبواز از در نظر گرفتن سه و نیم لژیون برای این لشکرکشی سخن گفته است (Debevoise, 1938: 259). بیرلی گفته که دو لژیون جدید برای این لشکرکشی تعریف شده بود (Birley, 1999: 129).

اواخر سال ۱۹۸ است، به این نتیجه رسید که توقف ضرب چهاردرهمی‌ها می‌بایست با حمله سپتیموس سوروس همزمان بوده باشد (McDowell, 1935: 91, 235). البته این تاریخ به نظر درست نمی‌رسد. نه تنها پس از سال ۱۹۸م. چهاردرهمی‌های بلاش در سلوکیه ضرب شدند،^۱ بلکه به گزارش دیوکاسیوس، تیسفون-سلوکیه در اشغال رومیان نماند و بلافاصله پس از غارت رها شد (Dio Cassius, 1955: LXXV.9).^۲ بنابراین خللی در نظم ضرب سکه به وجود نیامد تا براساس آن تاریخ را مشخص کرد. به نظر می‌رسد گزارش گاهشمار فریاله دورانوم^۳ در این باره به حقیقت نزدیک‌تر است. طبق این گاهشمار، سقوط تیسفون در ۲۸ ژانویه ۱۹۸م. ضبط شده است (Feriale Duranum in P. Dura 54, I.14-15 apud Chaumont 1987: 443)،^۴ اما این تاریخ معنادار و با صدمین سالگرد به قدرت رسیدن ترایانوس مصادف است. می‌دانیم که سوروس ترایانوس را الگوی خود می‌دانست و می‌خواست با پیروی از او خود را جزو امپراتوران برتر روم بنمایاند (Birley, 1999:129-130). پس لزوماً در این تاریخ تیسفون سقوط نکرده، بلکه احتمالاً سوروس پیش از آن پایتخت را تسخیر کرده و در سالگرد امپراتوری ترایانوس مانند او لقب پارتیکوس را برای خود برگزیده است. البته سوروس نمی‌توانست خیلی پیش از این تاریخ تیسفون را تسخیر کرده باشد. به گزارش دیوکاسیوس، سوروس با مقاومت چندانی روبه‌رو نشد^۵ و بلافاصله پس از غارت هم شهر را ترک کرد (Dio Cassius, 1955: LXXV.9) و پایتخت خیلی زود به دست اشکانیان برگشت.^۶ بنابراین به نظر می‌آید بتوان فرض کرد که سپاهیان سوروس حداکثر اوایل ژانویه ۱۹۸ به دیوارهای تیسفون رسیده بودند. بدین ترتیب، سفر سوروس و سپاهیان در مسیر فرات از اواخر سپتامبر ۱۹۷ تا اوایل ژانویه ۱۹۸م، حدود سه ماه طول کشیده که تقریباً با سرعت سپاهیان ترایانوس یکی

۱. طبق طبقه‌بندی سلوود، چهاردرهمی‌های S87.16-19 بلاش پنجم تاریخ‌های ۱۹۸ تا ۲۰۱ را دارند.

۲. برای دقت بالای گزارش دیوکاسیوس در مورد جنگ‌های سوروس در مملکت اشکانیان، بنگرید به Shayegan, 2011: 30-38.

۳. «Feriale Duranum» گاهشماری از جنس پاپیروس با ماهیتی مذهبی، متعلق به دوران فرمانروایی الکساندر سوروس امپراتور روم (۲۳۵-۲۲۴م)؛ که در معبدی در دورا-اروپوس بر کرانه رود فرات کشف شد (Kreitzer, 1996: 72). برای مشاهده متن اصلی آن بنگرید به: <http://papyri.info/ddbdp/rom.mil.rec;1;117>

۴. مورفی نیز بدون اطلاع از پاپیروس «فریاله دورانوم» دورا-اروپوس، اوایل ۱۹۸ را تاریخ سقوط تیسفون دانسته است (Murphy, 1945: 26).

۵. احتمال شُمن مبنی بر آنکه تیسفون چند ماه در محاصره بوده (Chaumont, 1987: 443)، درست به نظر نمی‌آید.

۶. چهاردرهمی‌های S87.16 بلاش پنجم ضرب سلوکیه، متعلق به سال ۱۹۸ است.

است. گویی سوروس، همانند سالگرد انتخاب عنوان پارتيکوس، در سرعت و سازوکار حرکت در مسیر فرات نیز از ترايانوس پیروی کرده است.^۱ بدین ترتیب، بازه‌ای که برای سرعت لشکرکشی‌های عصر اشکانی به دست می‌آید، بین ۱۰ تا ۴۰ کیلومتر/شبان‌روز است.^۲

سرعت سفر کاروان‌ها در عصر اشکانی

بنا بر گزارش استرابن و پلینی، مسیر کاروان‌رو مهمی از هند آغاز می‌شد و پس از گذار از پامیر و بلخ، در امتداد رود اکسوس به هیرکانی می‌رفت و در آن سمت دریای هیرکانی، رود کور را پی می‌گرفت تا به فاسیس در کرانه دریای سیاه می‌رسید (Pliny, 1961: 2/VI.52; Ptolemy, 1991: II.1.15). استرابن درباره سرعت حرکت کاروان سخنی به میان نیاورده، اما پلینی به این موضوع اشاره کرده است. طبق گزارش پلینی، بازرگانان از رود کور تا فاسیس را طی پنج شبانه‌روز می‌پیمودند که می‌توان با در نظر گرفتن فاصله حدود ۳۰۰ کیلومتری میان رود کور تا فاسیس، سرعت ۶۰ کیلومتر در شبانه‌روز را برای این کاروان‌ها در نظر گرفت.^۳ در عین حال، منبعی دیگر سرعت حرکت کاروان‌ها در هند را به دست داده است. کتاب پریپلوس دریای/ریتیره^۴ در سده یکم میلادی جابه‌جایی کاروان‌های تجاری در شبه‌قاره را ثبت کرده است. همان‌طور که در مانیس نشان داده، نویسنده پریپلوس سرعت روزانه ۳۰۰ استادی یا ۵۵ کیلومتر در شبانه‌روز را برای واگن‌ها در نظر گرفته بوده است (De Romanis, 2020: 152).

سفری دیگر از شرق شاهنشاهی اشکانی، به سال ۹۷ م. مربوط می‌شود؛ زمانی که «گان‌یینگ»^۵ به نمایندگی از امپراتور هان به قصد داکین^۶ به سمت غرب سفر کرد (D. Hou-han-shu, 88.19). از آنجاکه در این زمان لویانگ پایتخت سلسله هان بوده (Hymes, 2000: 13)، می‌توان فرض کرد که کاروان سیاسی گان‌یینگ از این شهر حرکت کرده

۱. با مقایسه این سرعت لشکرکشی در کرانه فرات با سرعت سپاه آشوریان در این مسیر که ۱۲ کیلومتر در شبانه‌روز بود (Gawlikowski, 1988: 77)، به نظر می‌آید سرعت لشکرکشی در این مسیر در طول زمان تغییر چندانی نکرده است.

۲. این بازه با سرعت لشکرکشی‌های عصر هخامنشی که حداقل ۱۶ (Hyland, 2019: 160)، میانگین ۳۰ (Plutarch, 1926: Life) و حداکثر ۴۰ کیلومتر/شبان‌روز (Colburn, 2013: 29-52; Silverstein, 2007: 13) (of Artaxerxes, 24.6; Xenophon, 1922: Anab. 1.2.5-7) محاسبه یا گزارش شده است، هم‌خوانی دارد.

۳. برای مسیر حرکت معمول در دامنه جنوبی کوه‌های قفقاز، بنگرید به Fabian, 2017: 43.

4. *Periplus of the Erythraean Sea*

5. Gan Ying

۶. امپراتوری روم، Da Qin

بود. در ادامه، در بند دیگری از هوهان شو، آمده است که گان‌بینگ به تیانوچی^۱ رسیده و سال ۱۰۱م. را بیان کرده است (D. Hou-han-shu, 88.21). این سال بیانگر آن است که نمایندگان چهار سال در راه بوده‌اند (Posch, 1998: 362, n.55).^۲

کمی پیشتر، در سالنامه هوهان شو، مسافت لویانگ تا شهر مرزی مولو^۳ در شرق شاهنشاهی اشکانی ۲۰ هزار لی (حدود ۱۲ هزار کیلومتر) و فاصله تا مرکز آن-هسی،^۴ هو-تو/هدو،^۵ ۲۵ هزار لی (حدود ۱۵ هزار کیلومتر) گزارش شده است (D. Hou-han-shu, 88.10-11 & 16). اینکه منظور از «هدو» مرکز شاهنشاهی اشکانیان کدام شهر بوده، محل اختلاف است.^۶ با توجه به اختلاف حدود سه هزار کیلومتری میان مرو تا مرکز شاهنشاهی، به نظر می‌آید منظور از هدو نه «هکاتومپیلوس» یا شهری در فلات ایران، بلکه مرکزی دورتر، چه بسا در جنوب میان‌رودان باشد. تقویت‌کننده این حدس محاسبات ایزیدر خاراکسی در ایستگاه‌های پارتی است. طبق گزارش ایزیدر، فاصله سلوکیه کران دجله تا مرو جمعاً ۴۸۲ اسخوینوی برابر با حدود ۲۶۵۱ کیلومتر- بوده است (Isidor, 1914: 2-14) که این بیانگر همان حدود اختلاف سه هزار کیلومتری بیان شده در هوهان شو میان مرو تا مرکز شاهنشاهی است. بدین ترتیب، به نظر می‌آید همسان‌انگاری هدو با بلاشگرد درست باشد. بنابراین با داشتن مسافت و زمان سفر نمایندگان چینی به مرکز اشکانیان، می‌توان سرعت حرکت این کاروان سیاسی را محاسبه کرد. گان‌بینگ مسافت ۱۵ هزار کیلومتری را طی حدود چهار سال طی کرد که سرعت حدود روزانه ۱۰ کیلومتر را به دست می‌دهد. این سرعت با احتساب مسیر طولانی و گاه کوهستانی و گذراندن سه-چهار زمستان، برای یک هیئت سیاسی منطقی به نظر می‌رسد.

با این حال، به نظر می‌رسد سرعت حرکت کاروان‌ها در این راه که به جاده ابریشم معروف است، در مسیرهای کوتاه‌تر و برای هیئت‌های تجاری بیشتر بوده است. بطلمیوس خاطرنشان کرده است حرکت بازرگانان سریع‌تر از هیئت‌های سیاسی و اکتشافی بوده و گزارشی را نقل

۱. میان‌رودان، Taiozhi.

۲. «فلروس» نویسنده رومی سده یکم-دوم میلادی نیز به سفر چهارساله چینی‌ها تا سرزمین رومیان اشاره کرده است (Florus, 2018: II/34.62). این چینی‌ها که چهارساله به سرزمین‌های رومی می‌رسیدند، ممکن است بازرگان بوده باشند (Benjamin, 2018: 170). سفرهای کاروان‌های چینی به‌طور معمول چندین ساله بوده است (Ibid: 83).

۳. مرو، Mu-lu (Posch, 1998: 361, n.54).

۴. مملکت اشکانیان، An-hsi.

۵. Ho-tu/Hedou

۶. برخی آن را با هکاتومپیلوس همسان می‌دانند (Hirth, 1899: 438) و برخی با بلاشگرد (Hulsewé, 1979: 115; Tao, 2007: 97, n. 33).

کرده که طبق آن بازرگانان فاصله میان برج سنگی^۱ تا «سرا»^۲ مرکز سرس^۳ در شمال چین را که ۳۶۲۰۰ استادیای (۶۶۹۷ کیلومتر) بوده، طی هفت ماه طی می‌کردند (Ptolemy, 1991: 1.11)؛ یعنی با سرعت روزی حدود ۳۲ کیلومتر. البته بطلمیوس در همان جا متذکر شده که احتمالاً در گزارش زمان سفر اغراق شده و در نتیجه با سرعت بیشتری حرکت می‌کردند.

درباره سرعت کاروان‌ها در مسیر مهم فرات، از سوریه تا سلوکیه، گزارش استرابن برآوردی را به دست می‌دهد. کاروان‌ها پس از گذر از فرات و راهی شدن در مسیر سلوکیه، پس از ۲۵ شبانه‌روز به «اسکنای»^۴ شهری مهم در ۱۸ اسخوینوی (۹۹ کیلومتری) سلوکیه می‌رسیدند (Strabo, 1917: 16.1.27). می‌دانیم که مسافت کلی از نقطه گذر از فرات در سوریه تا سلوکیه ۲۲۰ اسخوینوی (۱۲۱۰ کیلومتر) تا ۲۴۰ اسخوینوی (۱۳۲۰ کیلومتر) بوده است (بنگرید بالاتر). بنابراین اگر ۱۸ اسخوینوی را از آن کم کنیم، فاصله‌ای که کاروان‌ها طی ۲۵ شبانه‌روز طی می‌کردند، به دست می‌آید: ۱۱۱۱ تا ۱۲۲۱ کیلومتر؛ یعنی روزانه بین ۴۴ تا ۴۸ کیلومتر سرعت تقریبی کاروان‌های تجاری در جاده فرات بوده است.^۵

سفر کاروان سیاسی تیرداد اشکانی برادر بلاش یکم (۷۷-۵۰ م) به روم برای دیهیم‌ستانی حکومت ارمنستان، از سفرهای برجسته دیگر این دوره است که می‌توان تا حدی سرعتش را محاسبه کرد. حرکت هیئت تیرداد به سبک و سیاق رژه پیروزی شبیه بود؛ شهرهای طول مسیر تزئین شده بودند و مردمان به هیئت آنان خوشامد می‌گفتند. شاهزاده تمام مسیر تا ایتالیا را

۱. محلی در میانه جاده ابریشم، Stone Tower. برای نظرات مختلف درباره مکان‌یابی آن بنگرید به Boulnois, 2004: 151f.

۲. سرا (Sera) را می‌توان همسان با شهر «چانگ‌آن» (Chang'an) در امپراتوری هان در نظر گرفت (Hartmann, 2017: 108, n.102).

3. Seres

4. Scenae

۵. کالج و شیپمان سرعت سفر در این جاده را حداقل پانزده شبانه‌روز بیان کرده‌اند (Schippmann, 1980: 91; Colledge, 1967: 79). از آنجا که هر دو در بخش اقتصاد اشکانیان این سرعت را آورده‌اند، به نظر می‌رسد منظورشان سرعت سفر کاروان‌های تجاری باشد؛ که اگر این زمان را برای گذراندن ۲۲۰ اسخوینوی در نظر بگیریم، سرعت ۸۰ کیلومتر در شبانه‌روز به دست می‌آید. البته این سرعت منطقی به نظر نمی‌رسد؛ زیرا در این صورت سرعت کاروان‌های تجاری بیشتر از سرعت معمول پیک‌های رومی - که روزانه ۷۵ کیلومتر بود (بنگرید بالاتر) - خواهد شد. کالج و شیپمان مبنای محاسباتشان را ارائه نکرده‌اند، اما شاید بتوان این گونه حدس زد که از فرض اسکوف استفاده کرده‌اند؛ بر این اساس که گفته بود احتمالاً اسخوینوسی که ایزیلر عنوان کرده، سرعت حرکت کاروان‌ها در ساعت بوده است (Schoff, 1914: 22)؛ یعنی حدود ۵,۵ کیلومتر در ساعت. آنگاه اگر ۸-۹ ساعت استراحت در شبانه‌روز را برای کاروان‌ها فرض بگیریم، سرعت ۸۰ کیلومتر در شبانه‌روز برای کاروان‌ها به دست می‌آید که البته فرض محکمی نیست.

سوار بر اسب به صورت زمینی، به جز زمانی که می‌خواست از تنگه داردانل (هل‌سپونت) بگذرد (Malitz, 2008: 61)، طی کرد^۱ و پس از نه ماه به ایتالیا رسید (Dio Cassius, 1914b: 8/LXIII.2).^۲ از مسیر حرکت او همین‌قدر می‌دانیم که از فرات آغاز شد،^۳ از تنگه داردانل گذشت و از مسیر ایلوریوم^۴ و شمال دریای ایونی به ایتالیا رسید. از گزارش دیوکاسیوس مبنی بر آنکه در زمان مراسم تاج‌گذاری، برای جلوگیری از نور خورشید سایه‌بان‌های ارغوانی برپا شده بود (Dio Cassius, 1914b: 8/LXIII.6)، چنین تفسیر کرده‌اند که هنگام ورود تیرداد به روم هوا گرم بوده (Lewin, 1865: 339, n. 1992) و باید تابستان و احتمالاً اوایل آن را زمان رسیدن تیرداد به روم در نظر گرفت (Malitz, 2008: 61; Towend, 1980: 234). بنابراین با حساب سفر نه‌ماهه تیرداد، او از اوایل پاییز سال ۶۵ سفرش را آغاز کرده بود.

برای محاسبه مسافت طی‌شده توسط هیئت تیرداد، چون فقط یک مسیر تقریبی را در دست داریم، به صورت دقیق نمی‌توان عمل کرد. نقطه‌نهایی این سفر مشخص نیست که آیا این‌نُه ماه برای رسیدن به «ناپل» محل دیهیم‌ستانی بوده یا تا شمال ایتالیا. اگر آغاز حرکت از فرات را ایستگاه زوجما در نظر بگیریم، مسافت طی‌شده زمینی حداکثر ۳۷۳۸^۵ و حداقل ۳۰۳۹^۶ کیلومتر^۷ بوده است؛ یعنی با سرعتی بین ۱۱ تا ۱۳ کیلومتر در شبانه‌روز این مسیر را طی کرده‌اند که با سرعت حرکت کاروان سیاسی چین به مملکت اشکانیان همخوانی دارد (بنگرید بالاتر).

۱. در حالت معمول، اگر می‌خواستند از راه دریایی استفاده کنند، از ساحل کیلیکیه به سمت رم روانه می‌شدند (Chaumont, 1987: 426).

۲. وقتی با سرعت جابه‌جایی میان ایتالیا تا سوریه در موارد دیگر مقایسه شود، مشخص می‌شود که این سفر نُه‌ماهه چقدر کند انجام شده است؛ سفر کراسوس از رم تا سوریه پنج ماه، سیسرون ۴،۵ ماه و تریانوس ۲،۵ ماه طول کشید (بنگرید بالاتر). یکی از دلایل کندی سفر تیرداد آن بود که هرگز از راه آبی میان‌بر نزد. در عین حال، طبق گزارش تاکیتوس می‌دانیم که یکی از شروط سفر که بلاش تعیین کرده بود، آن بود که هیچ مانعی برای تیرداد در دیدار با حاکمان ایالات وجود نداشته باشد و پشت درهایشان معطل نشود (Tacitus, 2004: 15.31)؛ یعنی هدف شاهزاده اشکانی آن بوده که در طول مسیر با حاکمان ایالات ملاقات داشته باشد.

۳. این احتمال مطرح شده که ارتباط نزدیکی میان روایت انجیل متی (Matthew 2:1) مبنی بر سفر مغ در سال ۶۶ به انطاکیه و سفر تیرداد وجود دارد و شاید بتوان گذر تیرداد از مسیر انطاکیه را فرض گرفت (Jenkins, 2004: 336-343)، اما این فرض چندان متقاعدکننده به نظر نمی‌رسد (van Kooten, 2015: 573).

4. Illyricum

۵. از زوجما تا پوتیولی (Puteoli) در ناپل.

۶. از زوجما تا پاتاویوم (Patavium) در شمال ایتالیا.

۷. از نرم‌افزار <http://orbis.stanford.edu/> برای محاسبه مسافت زمینی استفاده شد.

روی هم رفته، سرعت حرکت کاروان‌های تجاری بین ۴۰ تا ۶۰ کیلومتر در شبانه‌روز و سرعت سفر هیئت‌های سیاسی روزانه ۱۰ تا ۱۵ کیلومتر به دست آمده است.

نتیجه‌گیری

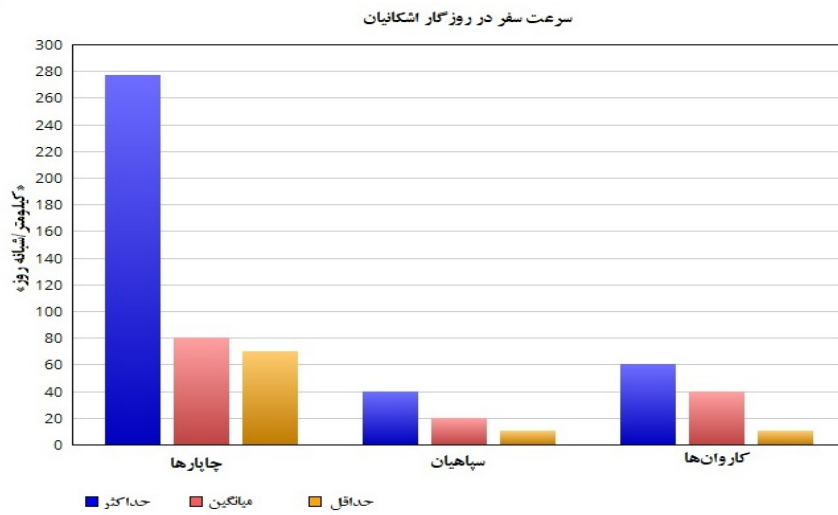
در روزگار شاهنشاهی اشکانی دربارهٔ زمان سفرهای زمینی سواران، سپاهیان یا کاروان‌ها به‌طور پراکنده گزارش‌هایی نقل شده است. همچنین از روی سفرنامه‌های آن عصر که غالباً همراه با ذکر طول مسیر در راه‌های اصلی می‌باشند، مسافت سفرها نیز قابل محاسبه است. این منابع اطلاعات لازم برای پاسخ‌گویی به این پرسش را که میزان سرعت سفر زمینی در روزگار شاهنشاهی اشکانی چقدر بوده است؟ به دست می‌دهند. بدین ترتیب، نتیجهٔ محاسبات موردی دربارهٔ سفر سواران، سپاهیان و کاروان‌های تجاری و سیاسی از این قرار است:

در مورد سرعت سفر سواران می‌توان چنین نتیجه گرفت که در موارد اضطراری که مسافت در حد یک یا دو شبانه‌روز بود، سوار می‌توانست بدون استراحت سرعتی نزدیک به ۳۰۰ کیلومتر/شبانه‌روز را ثبت کند. در حالت معمول، پیک‌ها سرعت روزانه ۸۰-۷۵ کیلومتر را ثبت کردند.

در مورد سرعت لشکرکشی نیز محاسبات اغلب بازه‌ای میان روزانه ۱۰ تا ۴۰ کیلومتر را نشان داده‌اند. پراکنده بودن لشکرکشی، اقامت طولانی‌مدت طی مسیر و دشوار بودن راه موجب می‌شد سپاهیان به سرعت حداقلی نزدیک شوند. در عین حال، کم بودن همراهان فرمانده، سواره بودن سپاهیان و حرکت در مسیرهای پست سرعت را به ۴۰ کیلومتر در شبانه‌روز و حتی بیشتر می‌رساند. در این میان، آنچه حائز اهمیت است وجود الگویی تکرار شونده از لشکرکشی‌ها در مسیرهای ثابت است که نمایی روشن از سازوکار لشکرکشی و حرکت سپاهیان در عصر اشکانی را نشان می‌دهد.

دربارهٔ سرعت حرکت کاروان‌ها باید گفت اختلاف قابل توجهی میان سرعت کاروان تجاری و کاروان سیاسی وجود داشته است. کاروان‌های تجاری بازهٔ ۴۰ تا ۶۰ کیلومتر در شبانه‌روز را نشان دادند؛ درحالی‌که هیئت‌های سیاسی به‌خصوص آنها که سفر اکتشافی یا ملاقات‌های متعدد در مسیر داشتند، روزانه بین ۱۰ تا ۱۵ کیلومتر حرکت می‌کردند.

فصلنامه علمی تاریخ اسلام و ایران دانشگاه الزهراء(س)، سال ۳۱، شماره ۵۰، تابستان ۱۴۰۰ / ۳۹



سرعت سفر سوارها، سپاهیان و کاروانها در عصر اشکانی^۱

۱. از سایت chartgo.com برای طراحی نمودار استفاده شد.

References

- Ammianus Marcellinus, 2000, *The Roman History*, translated by John C. Rolfe, Harvard University Press.
- Astour, M. C. (1995), "Overland Trade Routes in Ancient Western Asia," in *Civilizations of the Ancient Near East*, ed. J. M. Sasson et al, New York: Scribner, pp.1401-1420.
- Benjamin, C. (2018), "The Parthian Empire and the Silk Roads", In *Empires of Ancient Eurasia: The First Silk Roads Era, 100 BC – 250 CE*, Cambridge: Cambridge University Press, pp. 148-175.
- Birley, A. R. (1999), *Septimus Severus: The African Emperor*, London: Routledge.
- Bivar, A. D. H. (2007), "Gondophares and the Indo-Parthians", in *The Age of the Parthians*, edited by Sarah Stewart & Vesta Sarkhosh Curtis, London: I. B. Tauris, pp.26-36.
- Boeft, Jan den, J. W. Drijvers, D. den Hengst & H. C. Teitler (2015), *Philological and Historical Commentary on Ammianus Marcellinus XXX*, Brill.
- Boulnois, L. (2004), *Silk Road: Monks, Warriors & Merchants on the Silk Road*, Hong Kong: Odyssey Books.
- Briant, P. (1984), *L'Asie centrale et les royaumes proche-orientaux du premier millénaire, (c. VIIIe-IVe siècles av. N. ere)*, Paris.
- Briant, P. (2002), *From Cyrus to Alexander: A History of the Persian Empire*, Winona Lake, Eisenbrauns.
- Brunner, C. (1983), "Geographical and Administrative Divisions: Settlements and Economy", *The Cambridge History of Iran* 3.2, pp. 747-777.
- Chaumont, M. L. (1984), "Études d'histoire parthe V: La route des Parthes de Zeugma à Séleucie du Tigre d'après l'Itinéraire d'Isidore de Charax", *Syria*, pp.61, 63-107.
- Chaumont, M. L. (1987), "Un document méconnu concernant l'envoi d'un ambassadeur parthe vers Septime Sévère (P. Dura 60 B.)", *Historia: Zeitschrift für Alte Geschichte*, Bd. 36, H. 4, pp.422-447.
- Choiseul, E. (2004), *Les Parthes et la route de la soie*, Paris.
- Cicero (1919), *Letters to Atticus*, translated by E. O. Winstedt, Vol.1, London: William Heinemann.
- ----- (1952), *Letters to His Friends*, translated by W. Glynn Williams, Vol.2, London: William Heinemann LTD.
- ----- (1958), *The Letters to His Friends*, translated by W. Glynn Williams, Vol.1, London: William Heinemann LTD.
- ----- (1960), *The Letters to His Friends*, translated by W. Glynn Williams, Vol.3, London: William Heinemann LTD.
- Colburn, G., 2013, "Connectivity and Communication in the Achaemenid Empire", *JESHO* 56, 29-52.
- Colledge, M. A. R. (1967), *The Parthians*, Praeger.
- Coloru, Omar & Giusto Traina & Alexis Lycas (2016), "The Parthians," In *Turkemistan. Histories of a Country, Cities and a Desert*, edited by M. Bernardini, G. Bonora, G. Traina, Umberto Allemandi, Torino, pp. 49-58.
- Debevoise, N. (1938), *A Political History of Parthia*, Chicago: University of Chicago Press.
- De Romanis, F. (2020), *The Indo-Roman Pepper Trade and the Muziris Papyrus*, Oxford: Oxford University Press.
- Diakonov, M. M. (1965/1344), *Les Parthes* [Persian Text], translated by K. Keshavarz, Tehran, Payam.
- Dillemann, L. (1962), *Haute Mésopotamie orientale et pays adjacents*, Paris.
- Dio Cassius (1914a), *Dio's Roman History*, translated by Earnest Cary, vol.III, London: William Heinemann.
- Dio Cassius (1914b), *Dio's Roman History*, VIII, translated by Earnest Cary, London, William Heinemann.
- Dio Cassius, 1955, *Dio's Roman History*, Vol. IX, translated by Earnest Car, London, William Heinemann.

- Eliot, C. W. J. (1955), "New Evidence for the Speed of the Roman Imperial Post", *Phoenix*, Vol.9, No.2, pp.76-80.
- Ellerbrock, U. & S. Winkelmann, (2012), *Die Parther. Die vergessenen Grossmacht*, Darmstadt.
- Engels, D. (1985), "The Length of Eratosthenes' Stade", *The American Journal of Philology* 106, pp.298-311.
- Fabian, L. (2017), "Numismatic communities in the northern South Caucasus 300 BCE-300CE: A geospatial analysis of coin finds from Caucasian Iberia and Caucasian Albania", in *Sinews of Empire: Networks in the Roman Near East and Beyond*, Hakon Fiane Teigen and Eivind Heldaas Seland (eds), Oxford: Oxbow Books, pp.37-70.
- Florus (2018), *Complete Works of Florus*, translated by E. S. Forster, Delphi Classics.
- Frye, R. N. (1992), "Commerce iii. In the Parthian and Sasanian Periods", *Encyclopedia Iranica*, Vol. VI, Fasc. 1, pp.61-64.
- Gatier, P. L. & T. Sinclair (2000), "Map 67 Antiochia", in *Barrington Atlas of the Greek and Roman World: Map-by-map Directory*, edited by R. J. A. Talbert, Vol.1, Princeton: Princeton University Press, pp.1029-1041.
- Gawlikowski, M. (1988), "La route de l'Euphrate d'Isidore à Julien," in *Géographie historique au Proche-Orient (Syrie, Phénicie, Arabie, grecques, romaines, byzantines)*, P. L. Gatier & B. Helly & J. P. Rey-Coquais (Hrsg), Paris: pp.77-98.
- Ghirshman, R. (1954), *Iran From the Earliest Times to The Islamic Conquest*, Penguin Books.
- Gibbon, E. (2015), *Delphi Complete Works of Edward Gibbon, Volume 15 of Series Five*, Delphi Classics.
- Gnoli, T. (2000), *Roma, Edessa e Palmira nel III sec. d. C. Problemi istituzionali. Uno studio sui papyri dell'Eufrate*, Pisa Roma.
- Gradoni, M. K. (2013), "The Parthian Campaigns of Septimius Severus: Causes, and Roles in Dynastic Legitimation", in *The Roman Empire During the Severan Dynasty: Case Studies in History, Art, Architecture, Economy and Literature*, edited by Eric C. De Sena, NJ, USA, Gorgias Press, pp.3-23.
- Greswell, E. (1854), *Origines Kalendariae Italicae: Nundinal Calendars of Ancient Italy. Nundinal Calendar of Romulus, Calendar of Numa Pompilius, Calendar of Thedecemvirs, Irregular Roman Calendar, and Julian Correction. Tables of the Roman Calendar, from U.C. 4 of Varro B.C. 750 to U.C. 1108 A.D. 355, Vol. 3*, Oxford University Press.
- Hackl, U. & B. Jacobs & D. Weber (2010), *Quellen zur Geschichte des Partherreiches. Textsammlung mit Übersetzung und Kommentaren*, Bd. 1, Göttingen.
- Hansman, J. (1968), "The Problems of Qumis", *JRAS*, 100, pp.111-139.
- Hartmann, U. (2017), "Die Parthischen Stationen des Isidor von Charax: eine Handelsroute, eine Militärkarte ode rein Werk geographischer Gelehrsamkeit?", *Parthika, Greek and Roman Authors' Views of the Arsacid Empire, Griechisch-Römische Bilder des Arsakidenreiches* (Classica et Orientalia 15), hrsg. V. Josef Wiesehöfer u. Sabine Müller, Wiesbaden, pp.87-125.
- Hartmann, U. (2018), "Wege durch Parthien – Strassen, Handelsrouten und Kommunikation im Arsakidenreich", in *Infrastructure and distribution in ancient economies*, B. Woytek (ed), Wien: Österreichische Akademie der Wissenschaften, pp.445-472.
- Haussig, H. W. (1980), "Die ältesten Nachrichten der griechischen und lateinischen Quellen über die Routen der Seidenstrasse nach Zentral- und Ostasien," *AAASH* 28, pp. 9-24.
- Herodian (2020), *Complete Works of Herodian*, translated by E. C. Echols, East Sussex: Delphi Classics.
- Hirth, F. (1885), *China and the Roman Orient: Researches into Their Ancient and Medieval Relations as represented in Old Chinese Records*, Leipsic & Munich, Georg Hirth.
- -----, (1899), "Syrisch-chinesische Beziehungen im Anfang unserer Zeitrechnung," in *Durch Kleinasien und Syrien*, Roman Oberhummer & Heinrich Zimmerer (eds.) Berlin: Reimer, pp.436-449.
- Holmes, T. R. (1923), *The Roman Republic and the Founder of the Empire*, Vol.1, Russell & Russell.
- Hulswé, A. F. P. (1979), *China in Central Asia, the Early Asia, the Early Stage: 125 B.C. – A.D. 23. An Annotated Translation of Chapters 61 and 96 of the History of the Former Han*

- Dynasty*, with an Introduction by M. A. N. Loewy, Leiden.
- Hunter, L. W. (1913), "Cicero's Journey to His Province of Cilicia in 51 B.C.", *The Journal of Roman Studies*, Vol.3, Part 1, pp.73-97.
 - Hyland, J. O. (2019), "The Achaemenid Messenger Service and the Ionian Revolt", *Historia* 68, pp.150-169.
 - Hymes, R. (2000), "China: Political History", in *Columbia Chronologies of Asian History and Culture*, John Stewart Bowman (ed.), Columbia University Press, pp.3-117.
 - Isidore of Charax, (1914), *Parthian Stations*, translated by Wilfred H. Schoff, Philadelphia: Commercial Museum.
 - Jenkins, R. M. (2004), "The Star of Bethlehem and the Comet of AD 66", *Journal of the British Astronomy Association* 114, pp.336-343.
 - Khlopin, I. (1977), "Die Reiseroute Isidors von Charax und die Oberen Satrapien Parthiens", *Iranica Antiqua* 12, pp.117-165.
 - van Kooten, G. (2015), "Matthew, the Parthians, and the Magi: A Contextualization of Matthew's Gospel in Roman-Parthian Relations of the First Centuries bce and ce", in *The Star of Bethlehem and the Magi: Interdisciplinary Perspectives from Experts on the Ancient Near East, the Greco-Roman World, and Modern Astronomy*, G. H. van Kooten & P. Barthel (eds), Brill: pp.496-646.
 - Kreitzer, L. J. (1996), *Striking New Images: Roman Imperial Coinage and the New Testament World*, Sheffield Academic Press.
 - Laurence, R. (2002), *The Roads of Roman Italy: Mobility and Cultural Change*, Routledge.
 - Lepper, F. A. (1948), *Trajan's Parthian War*, Oxford: Oxford University Press.
 - Lewin, T. (1865), *Fasti Sacri: Or a Key to the Chronology of the New Testament*, Logmans: Green & Company.
 - Lightfoot, C. S. (1990), "Trajan's Parthian War and the Fourth-Century Perspective", *The Journal of Roman Studies*, Vol. 80, pp.115-126.
 - Llewellyn-Jones, L. & J. Robson (2010), *Ctesias' History of Persia: Tales of the Orient*, London & New York: Routledge.
 - Llewellyn, S. R. (1994), *New Documents Illustrating Early Christianity*, Wm. B. Eerdmans Publishing.
 - Longden, R. P. (1931), "Notes on the Parthian Campaigns of Trajan", *The Journal of Roman Studies*, Vol.21, pp.1-35.
 - Lukonin V. G. (1983), "Political, Social and Administrative Institutions, Taxes and Trade", In Yarshater 1983, Bd. 3.2, *The Cambridge History of Iran*, pp. 738-746.
 - Luther, A. (1997), "Zwei Bemerkungen zu Isidor von Charax", *Zeitschrift für Papyrologie und Epigraphik* 119, pp.237-242.
 - Luther, A. (2010), "Zum Orientfeldzug des Gaius Caesar", *Gymnasium* 117, pp.103-127.
 - Magie, D. (2017), *Roman Rule in Asia Minor, Vol.2 (Notes): To the End of the Third Century After Christ*, Princeton University Press.
 - Malitz, J. (2008), *Nero*, John Wiley & Sons.
 - Masson, M. E. (1955), "Narody I oblasti jushnoi časti Turkmenistana v sostave Parfjanskogo gosudarstva," in *Trudy JuTAKE*, Bd. V., Aschhabad, pp.7-103.
 - McDowell, R. H. (1935), *Coins from Seleucia on the Tigris*, Ann Arbor, University of Michigan Press.
 - Millar, F. (1998), "Caravan Cities: the Roman Near East and Long-Distance Trade by Land", in *Modus Operandi. Essays in Honour of Geoffrey Rickman*, M. M. Austin & J. Harries & C. J. Smith (Hrsg.), London: pp.119-137.
 - Murphy, G. J. (1945), *The Reign of the Emperor L. Septimius Severus from the Evidence of the Inscriptions*, St. Peters College Press.
 - Nikonorov, V. (2010), "On the Contribution of the Central Asian Nomads to the Warfare of the Antique Civilization (by the Example of Iran)" (in Russian), in *The Role of Nomads of the Eurasian Steppes in the Development of World Military Art*, Almaty, LEM, pp.43-65.
 - Olbrycht, M. J. (2003), "Parthia and Nomads of Central Asia. Elements of Steppe Origin in Social and Military Developments of Arsacid Iran", In *Mitteilungen des SFB "Differenz und Integration" 5: Militär und Staatlichkeit*, I. Schneider (ed.), Halle/Saale, pp.69-109.
 - Philostratus (1912), *The Life of Apollonius of Tyana*, Vol.1, translated by F. C. Conybeare, London: William Heinemann.

- Photius (1994), *Photius: The Bibliotheca (Selected Works)*, edited by N. G. Wilson, Bristol Classical Press.
- Pliny (1855), *The Natural History*, translated by John Bostock, London: Taylor and Francis.
- ----- (1961), *Natural History*, translated by H. Rackham, Vol.II, Cambridge: Massachusetts, Harvard University Press.
- Plutarch (1916a), *Plutarch's Lives III: Pericles and Fabius Maximus, Nicias and Crassus*, translated by Bernadotte Perrin, London: William Heinemann.
- ----- (1916b), *Plutarch's Lives IX: Demetrius and Antony, Pyrrhus and Caius Marius*, translated by Bernadotte Perrin, London: William Heinemann LTD.
- ----- (1926), *Lives, Artaxerxes, Galba, Otho, General Index*, translated by Bernadotte Perrin, Cambridge, MA, Vol. XI, Harvard University Press.
- ----- (1967), *Plutarch's Lives VII: Demosthenes and Cicero, Alexander and Caesar*, translated by Bernadotte Perrin, London: William Heinemann LTD.
- Posch, W. (1998), "Chinesische Quellen zu den Parthern", in *Das Partherreich und seine Zeugnisse: Beiträge des internationalen Colloquiums, Eutin (27.-30. Juni 1996)*, Josef Wiesehöfer (ed), Stuttgart: Steiner, pp.355-364.
- Prokopios (2014), *The Wars of Justinian*, translated by H. B. Dewing, Hackett Publishing.
- Ptolemy (1991), *The Geography*, translated by Edwar Luther Stevenson, New York: Dover.
- Rawlinson, G. (1873), *The Sixth Great Oriental Monarchy*, London: Longmans, Green, and Co.
- Rennell, J. (2014), *Treatise on the Comparative Geography of Western Asia*, Cambridge: Cambridge University Press.
- Riepl, W. (1913), *Das Nachrichtenwesen des Altertums*, Leipzig: Teubner.
- Rostovtzeff, M. (1936), "The Sarmatae and Parthians", *CAH XI*, pp.91-130.
- Schippmann, K. (1980), *Grundzüge der Parthische Geschichte*, Wissenschaftliche Buchgesellschaft.
- Shayegan, M. R. (2011), *Arsacids and Sasanians: Political Ideology in Post-Hellenistic and Late Antique Persia*, Cambridge University Press.
- Silverstein, A. J. (2007), *Postal Systems in the Pre-Modern Islamic World*, Cambridge: Cambridge University Press.
- Stein, E. (1932), "Tarcondimotus", *Realencyclopädie der Classischen Altertumswissenschaft*, Band IVA, Halbband 8, Symposion-Tauris, pp.2297-2298.
- Strabo (1917), *The Geography of Strabo*, translated by Horace Leonard Jones, vol. VII, London: William Heineman.
- ----- (1961), *The Geography of Strabo*, translated by Horace Leonard Jones, vol.v, London: William Heinemann.
- Tacitus (2004), *The Annals*, translated by A. J. Woodman, Indianapolis: Hackett.
- Tao, W. (2007), "Parthia in China: a Re-examination of the Historical Records", in *The Age of the Parthians*, Vesta Sarkhosh Curtis & Sarah Stewart (eds), London: Tauris, pp.87-104.
- Towend, G. B. (1980), "Tacitus, Suetonius and the Temple of Janus", *Hermes*, 108, Bd, H. 2, pp.233-242.
- Walbank, F. W. (1967), *A Historical Commentary on Polybios II*, Oxford: Clarendon Press.
- Walser, G. (1985), "Die Route des Isidorus von Charax durch Iran", *Archäologische Mitteilungen aus Iran* 18, pp.145-156.
- Watson, Rev. J. S. (1853), *Justin, Cornelius Nepos, and Eutropius: Literally Translated, with Notes and a General Index*, London: Henry G. Bohn.
- White, D. A. (1989), *Myth and Metaphysics in Plato's Phaedo*, Susquehanna University Press.
- Xenophon (1922), *Xenophon in Seven Volumes*, 3, ed. Carleton L. Brownson, Harvard University Press.

Overland Travel Speed in the Arsacid Empire Era (From 1st Century BCE to 3rd Century CE)¹

Reza Ordou²
Roosbeh Zarrinkoob³

Received: 2020/10/30
Accepted: 2021/02/11

Abstract

There are reports considering armies, riders, and caravans' movements in historical evidence and classical narratives, including departure and arrival times, or calculable. Also, there are accounts such as itineraries and similar evidence measuring distances between most parts of the Arsacid Empire. These two kinds of information, namely travel time and distance, provide necessary data for calculating riders, armies, and caravans' travel speed. Gathering this sporadic information and calculating travel speed in the Arsacid empire era is the goal of this research to answer the following question: what was the overland travel speed in the Arsacid empire period, from 1st century BCE to 3rd century CE? In the meantime, inaccuracies of the data available and the existence of impassable or unsecured routes forbade us from achieving an exact conclusion about the travel speed, so an approximate range has been calculated. According to these calculations, the range of couriers' travel speed was between 80 to 277 km/day, the range of campaigns travel speed was between 10 to 40 km/day, and the range of motion for trade caravans was between 40 to 60 km/day and for political delegations was 10 to 15 km/day.

Keywords: Travel Speed, Arsacids, Overland travel, Couriers, Campaigns, Caravans

1. DOI: 10.22051/hii.2021.33617.2347

2. PhD Candidate in Ancient Iran History, Department of History, University of Tehran, Tehran, Iran. Email: rezarordou@ut.ac.ir

3. Assistant Professor, Department of History, Faculty of Literature and Humanistic Sciences, University of Tehran, Tehran, Iran (Corresponding Author) Email: zarrinkoobr@ut.ac.ir
Print ISSN: 2008-885X/Online ISSN:2538-3493