



## جاده ابریشم

# در ساختار تمدن سه دولت ایران، چین و روم باستان

(در دوران اشکانیان)

سید اصغر محمودآبادی\*

### مقدمه

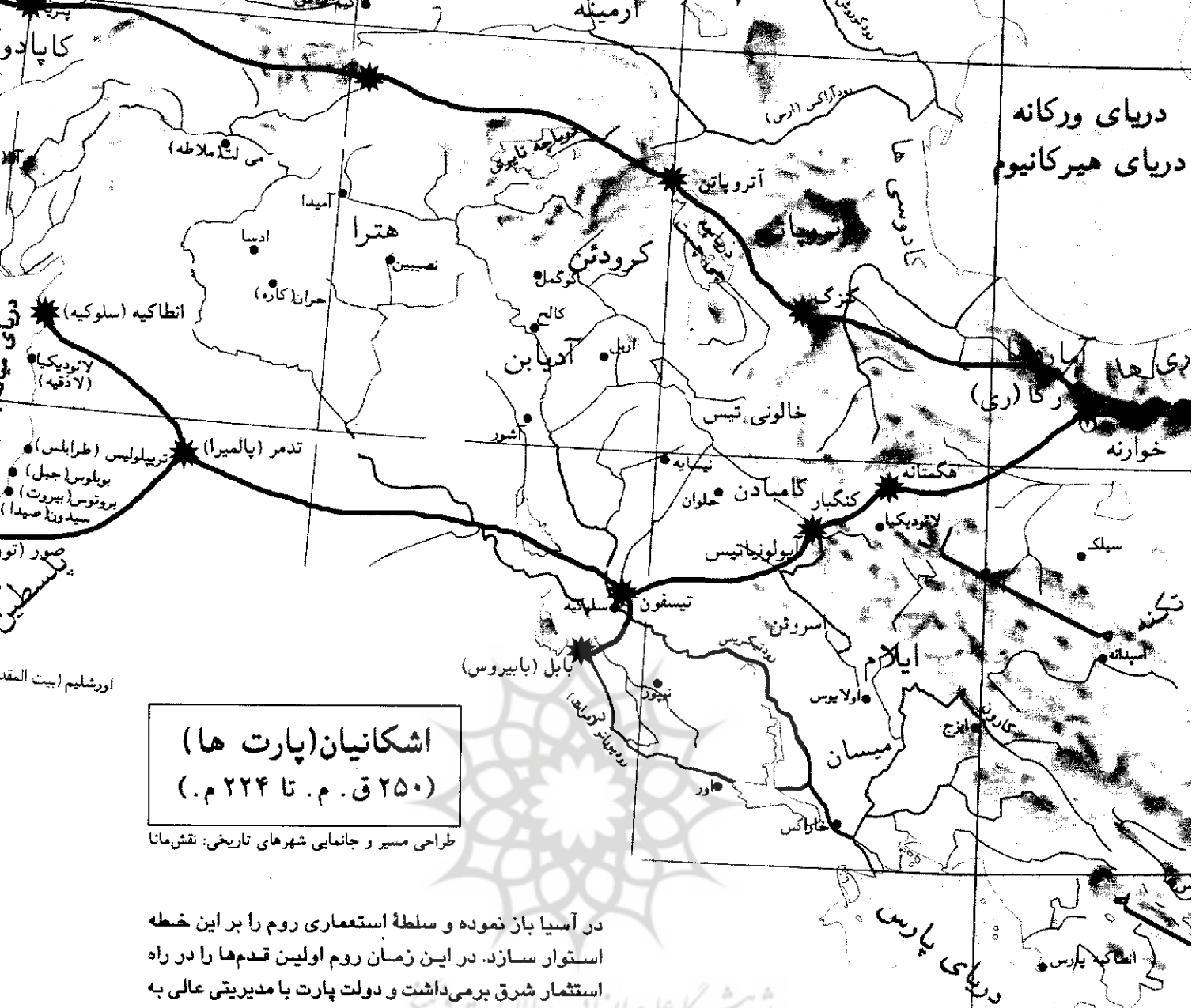
مقاله‌ای که پیش روی شماست سعی دارد در مورد یکی از کهن‌ترین راه‌های ارتباطی تمدن بشری و شاهراه حیات اقتصادی و فرهنگی در جهان قدیم به بحث بپردازد. راهی که با وجود گذشت سده‌های متمادی و اختراعات شگفت‌آور صنعتی و ایجاد راه‌های جدید که ارتباطات را نه فقط نزدیک بلکه بسیار آسان کرده‌اند، همچنان مورد توجه است و در حال حاضر نیز کشورهایی که در این مسیر قرار دارند در صدد احیای مجدد این جاده قدیمی هستند (۲۵ / ص ۱۳: ۳۱ / ص ۴۰).

اگر چه جاده دیگر ارزش اقتصادی کهن را ندارد، ولی نباید فراموش کرد که تاریخ بزرگ تمدن بشری به‌طور عمده در این مسیر شکل گرفته است و امروزه آنچه بیش از احیای اقتصادی آن ارزش دارد، شناخت و توجه به مفاهیم

### چکیده

تأسیس جاده بازرگانی ابریشم، بی‌گمان یکی از برجسته‌ترین تحولات اقتصادی و ارتباطی در جهان قدیم بوده است. این جاده مسیری طولانی را از چنگ - آن (Chang An) در شمال غربی چین تا کناره‌های دریاهاى مدیترانه و سیاه‌طی می‌کرد و بالاترین ویژگی ارتباطی در دنیای قدیم را داشت و واسطه تبادل فرهنگها بین شرق و غرب بود. سهم ایرانیان در رونق این جاده اهمیتى بسزای داشت، زیرا ایران عصر اشکانی - به‌ویژه از سال ۱۰۰ ق.م به بعد - به‌مثابه پل ارتباطی بین شرق و غرب واقع شد و دریچه‌های تازه‌ای از فرهنگ و تمدن را میان این دو دنیا گشود. این ویژگی به‌خصوص در تمایلات استعماری روم در غرب و رشد و شکوفایی اقتصادی و فرهنگی جامعه چین، نقش مهم ارتباطی ایران عصر اشکانی را به‌عنوان یک قدرت نظامی و برخوردار از موقعیت سوق‌الجیشی بسیار حساس و تعیین‌کننده روشن می‌سازد.

\* - عضو هیأت علمی گروه تاریخ دانشگاه اصفهان



**اشکانیان (پارت ها)**  
(۲۵۰ ق. م. تا ۲۲۴ م.)

طراحی مسیر و جغرافیای شهرهای تاریخی: نقش‌مانا

در آسیا باز نموده و سلطه استعماری روم را بر این خطه استوار سازد. در این زمان روم اولین قدم‌ها را در راه استثمار شرق برمی‌داشت و دولت پارت با مدیریتی عالی به رهبری مهرداد دوم برای حضور در فعالیتهای اقتصاد جهانی که به‌طور طبیعی مبارزات نظامی را نیز در پی داشت به فعالیتهای همه‌جانبه‌ای در مرزهای غرب و شرق امپراتوری خویش دست می‌زد.

دولتهای روم و ایران در عرصه رقابتهای بین‌المللی، هم در بعد نظامی و هم در بعد اقتصادی، قوی و تازه‌نفس بودند در همه جهان شناخته شده قدیم، چه در قسمتهای تحت تسلط سلوکیان در حال نابودی و چه در ارمنستان و حتی در چین حضوری بسیار فعال داشتند. هر دو دولت در حال رساندن مرزهای خود به هم، نابودی و تصرف دول کوچک، متحدسازی و قبضه کردن کلیه قطب‌های اقتصادی دنیای قدیم و به بیان بهتر در رقابتهای آشکار و پنهان بر سر تقسیم جهان بودند.

در این احوال بود که مهرداد دوم ارمنستان را به تصرف درآورد (۴ / ص ۷۰) و از سوی دیگر سکاها را شکست

مندی و فرهنگی و رخدادهای ناشناخته مانده آثار عظیم انسانی در پهنه طولانی این جاده می‌باشد.

در این مقاله یکبار دیگر نگاهی از فراز تاریخ قدیم به این جاده می‌افکنیم و موقعیت آنرا در زمان اقتدار سه قدرت بزرگ جهان قدیم، دولت هان<sup>(۱)</sup> در چین، دولت پارتیان،<sup>(۲)</sup> در ایران‌زمین و روم باستان مورد بررسی قرار می‌دهیم.

**تأسیس راه ابریشم به مفهوم واقعی**

از دیدگاه تاریخی، اولین ارتباط چین با غرب را در زمان سلطنت مهرداد دوم اشکانی اشک نهم (۱۲۴-۷۶ ق.م) درمی‌یابیم.<sup>(۳)</sup> این پادشاه پارتی معاصر با سلطنت خاقان وو-تی (۱۴۱-۸۷ ق.م) در چین از سلاله هان بود. در همین زمان سنای روم کنسول معروف خود به نام سولا را در واپسین روزهای دولت سلوکی به آسیای کوچک می‌فرستد تا راه را برای نابودی آخرین میراث‌خواران اسکندر مقدونی

سختی داد و خطر نژاد زرد را از ایران دور نمود. (۴) در همین زمان، (مارس ۸۶ ق.م) ارتش روم به رهبری سولا، آتن را طی یک یورش خونین و دهشتناک فتح کرد (۸ / ص ۱۴۰) و این مقدمه حملات رومیان بود بر متصرفات سلوکیان در آسیای کوچک و بالکان که سرانجام با سقوط دولت سلوکی به دست پمپی (۵) کنسول روم در سال ۶۴ ق.م پایان یافت. آنگاه دولت پارت و ارتش روم در مرزهای آسیای کوچک و ارمنستان با یکدیگر روبه‌رو شدند. در همین زمان فغفور چین تا حدود کاشغر و سین‌کیانگ واقع در شمال غربی چین را فتح نموده و اقوام وحشی و بیابانگرد را از مرزهای این قسمت چین دور کرد و امنیتی برقرار ساخت که تا آن زمان هرگز وجود نداشت. (۶)

همزمان با اعتلای اقتصادی در چین، امپراتوری نیرومند هان سعی وافری در گسترش مرزهای غربی خویش به منظور ایجاد فضای ارتباطی با دولت پارت می‌نمود و لذا توسعه اراضی امپراتوری و ایجاد شبکه‌های گسترده راههای تجاری برای رسیدن به این مهم در سرفصل اقدامات دولت هان قرار گرفت.

امپراتوری هان برای نخستین بار مسأله وحدت را در چین پدیدار ساخت و توسعه اراضی در جهت تکوین وحدت چین همراه با رشد اقتصادی می‌توانست آینده مطمئنی را برای این کشور به همراه داشته باشد.

از حدود سالهای ۵۰۰ قبل از میلاد اندکی پس از آغاز عصر آهن، پرورش کرم ابریشم صنعتی بسیار مهم در جهان به‌شمار می‌رفت. چینی‌ها این راز را تا قرن‌ها پنهان نگاه داشتند و راههای تولید و توسعه و تجارت آن را به‌صورت انحصاری در اختیار خویش قرار داده بودند. (۷) با آنکه تولید و تجارت این محصول مهم اقتصادی در عصر سلاطین هان در جهان گسترش یافت، ولی چینی‌ها اعتقاد داشتند پرورش کرم ابریشم به حدود چند هزار سال قبل از میلاد باز می‌گردد (۱۹ / ص ۱۵۳).

همزمان با تحول سیاسی و صنعتی در چین باستان، دو کشور دیگر یعنی ایران پارتی در آسیای میانه و کوچک و روم در اروپا به توسعه قلمرو خویش مشغول بودند و این دو کشور نیز به تجارت و توسعه روابط بازرگانی خویش بسیار علاقه نشان می‌دادند. البته در این دو سرزمین زمینه‌های بسیار زیادی برای تجارت که پایه‌های روابط بازرگانی فیما بین را تشکیل می‌داد وجود داشت. پرورش انواع میوه، دام، ساختن مصنوعات فلزی، الیسه، عطرها، داروها و... علاوه بر آن نیاز جهان به مبادلات اقتصادی و سیاسی و ایجاد تعادل بین دو کفه قدرتهای جهانی لزوم ایجاد یک راه ارتباطی که شرق دور را به مدیترانه شرقی - جایی که روم به تازگی در آن نفوذ نظامی و

سیاسی یافته بود - پیوند می‌داد هر دم افزون می‌گشت. (۸) در آستانه ورود به قرن اول پیش از میلاد مسیح، جهان بین سه قدرت که در مرزهای مشترک و بدون واسطه با یکدیگر در ارتباط بودند، تقسیم شده بود. این سه قدرت عبارت بودند از چین که به واسطه پیشرفت نظامی سلاطین هان تا حدود کاشغر توسعه یافته بود (۲۰ / ص ۵۱۶). ایران پارتی که در ارمنستان حضور نظامی و سیاسی داشت و با دولت روم و لژیون‌های آن در این نقطه دچار اصطکاک بود. (۹) و روم که پس از سومین جنگ پونیک (۱۰) (۱۲۹-۱۲۶ ق.م) و غلبه بر متصرفات کارتاژ راهی آسیای کوچک شده و در بالکان و یونان نیز تصرفاتی داشت.

از آغاز تاریخ روابط بین شرق و غرب و مرزبندی‌های سیاسی تا این زمان، جهان هرگز به این شکل بین سه قدرت بلامنازع و هم‌مرز تقسیم نشده بود. لذا لزوم ایجاد جاده‌ای که بتواند به این حضور سیاسی سه جهانی، فعالیت‌های اقتصادی را نیز بیفزاید الزامی به نظر می‌رسید. نقش این جاده می‌بایست پیوندهای مدنیت و ارتباطات فرهنگی مردم شهرهای ناشناخته و دوردست را هماهنگ ساخته و دریچه تازه‌ای از روابط را برای جهانیان بگشاید. دنیای سه قطبی پدیده‌ای بود جدید و می‌توانست آینده را برای مردم آن زمان تا حدودی مطمئن سازد. از زمانهای قدیم و قبل از پارت‌ها، آثاری از روابط تجاری در این جاده، به‌خصوص در زمان داریوش اول هخامنشی (۲۴۲-۲۸۶ ق.م) و اسکندر مقدونی می‌یابیم و حتی در دوره سلوکیان (۲۱۲-۲۶۲ ق.م) جاده بزرگ تجاری شرق و غرب در دست آنان بود. جاده‌ای که از طریق ایران به سمت چین و هند امتداد پیدا می‌نمود و از دوره هخامنشیان به یادگار مانده بود در دوره سلوکیان وسیع‌تر شده و نیکوتر جلوه می‌کرد.

جاده‌ها (۱۱) از بحر احمر تا هند با ایستگاههای نظامی محافظت می‌شد. آب‌انبارهایی در کناره جاده در بیابانها برای رفع نیازهای مسافران ساخته شد و کاروانسراهای بسیاری با امکانات خوب در کنار آن بنا گردید. قنوات غالباً با سرمایه شخصی بازرگانان به‌منظور توسعه تجارت و امکان ایجاد روستا و شهرکهای کناره جاده حفر می‌شد و سرعت ارتباطات و حمل و نقل به عالی‌ترین درجه خود رسیده بود. (۱۲)

سلوکیان همچنین در نواحی شمال جیحون، برای دفاع از موجودیت خود، دست به سفرهای اکتشافی زده و نظام کشتیرانی مهمی هم در خلیج فارس تشکیل دادند که موجب تأمین ارتباط با هند در مشرق و بحر احمر در مغرب می‌گردید (۱۸ / ص ۲۷۸). با این همه جاده ابریشم که در همین مسیر - با اندکی تغییرات جغرافیایی به‌کار تجارت رونقی فراوان داد صرفاً به‌خاطر بار گرانقیمت ابریشم بود که اشتها جهانی یافت و جنگهای خونینی بین شرق و غرب را موجب شد.

در این زمان و در عصر مهرداد دوم، شرایط بهتری بر جاده حاکم شده بود. نعل یا کفشک اسب که در قرن دوم قبل از میلاد اختراع شده بود، به حرکت اسبان تیزتاز که در جاده‌های سنگفرش شده یادگار عصر هخامنشی به پیش می‌تاختند، سرعتی عجیب می‌بخشید و صدای زنگ شترهای راهوار که بارهای گرانبه‌تر را شبانه‌روز به حرکت درمی‌آوردند در گوش کاروانیان جاده ابریشم طنینی خوش و دلنشین داشت. وسیع‌تر شدن جاده، ادامه کار بانکهای تجاری یادگار عهد بابلیان، وجود آب‌انبارها و کاروانسراهای دایماً محافظت شده، تجارت جهانی را در مسیر طولانی این جاده از دورترین نقطه قاره آسیا تا غرب اروپا - جدا از منازعات پیوسته و گهگاه خونین - گسترش می‌داد.<sup>(۱۳)</sup> به‌راستی، هرگز غرب و شرق بدین‌سان و تا این حد در ارتباط با هم نبودند. در غرب و شرق موج شدیدی برای تولید کالا و صدور آن به‌وجود آمده بود و نیاز به مبادله برای تهیه مواد اولیه و فروش محصولات و رونق صنایع دستی، همه چیز را برای یک تحول اساسی آماده ساخته بود.

در کشور ایران در زمان پارت‌ها، رونق تجارت، رکود کشاورزی را که غالباً به علل سوانح طبیعی و یا شرکت نیروهای مولد در جنگهای پایان‌ناپذیر پدید می‌آمد، جبران می‌نمود (۱۱ / ص ۲۷۸). در این میان ابریشم گرانبه‌ترین کالای جهان بود (۲ / ص ۳۷) و این کالا که صرفاً در چین تهیه می‌شد در نظر جهانیان تهیه و تولید آن یک راز چینی بود که هنرمندان آن به هیچ‌وجه مایل نبودند این راز گرانبها را برملا سازند (۱۲ / ص ۳۱). در چین عصر هان، ابریشم تولید انبوه داشت و پس از صدور، قیمت آن افزوده می‌شد، به‌طوری که این کالای ظریف در خارج از چین و به‌ویژه در روم قیمتی باورنکردنی پیدا می‌کرد.<sup>(۱۴)</sup>

سوداگران چینی از آبهای شبه جزیره ماله و یا راههای کاروانروی ترکستان می‌گذشتند و امتعه خویش را به هند و ایران و بین‌النهرین و سرانجام به روم می‌بردند. ابریشم و چای و ظروف چینی، کاغذ،<sup>(۱۵)</sup> نهالهای هلو و زردآلو و باروت و ورق‌بازی صادرات عمده چین بود و علوفه، شیشه، بادام زمینی، تنباکو و تریاک واردات اصلی چین بودند (۷ / ص ۸۴۴). بدیهی است که بیشتر این مبادلات در جاده تضمین شده ابریشم انجام می‌شد و ایران پارتی در این میان نقش میانجی را در جاده تجارتي ابریشم بازی می‌کرد. عوارض مربوط به گمرک بر عواید دولت پارت می‌افزود و کاروانهای مملو از کالاهای تجاری در مسیر جاده ابریشم تردد می‌نمود و در این حال تسلط دولت پارت بر مبادی ورود و خروج این کالا و تعیین انحصاری قیمت خرید و فروش آن در هر دو سوی مرزهای بسیار دور از هم دو کشور چین و روم، اهمیت دولت پارت را به مثابه یک دولت جهانی حفظ می‌کرد. روم نیاز بسیاری به ابریشم چین و دیگر محصولات ایران و چین داشت و از طرفی محتاج به فروش محصولات و مصنوعات خود برای رونق چرخهای صنایع بهبود اوضاع اقتصادی خود بود و این همه در حالی انجام می‌گرفت که دولت پارت وارث بهترین جاده‌ها و بهترین فنون نگهداری از آنها بود.

نگاهبان شهر «سیان»  
پایتخت قدیم چین  
در منتهی‌الیه شرقی  
جاده ابریشم



در این جاده‌ها برای حفظ امنیت، پلیس راه،<sup>(۱۶)</sup> چاپارخانه‌های متعدد و آب‌انبارهای سالم مسافران و کاروانیان را استقبال می‌نمود و نقش دولت پارت در این چهارراه جهانی، نقشی براساس واسطه تجاری و میانجی بود. متخصصان حمل و نقل تجاری، دلالان، عمال، رهبران کاروانها و تشکیلات دریانوردی، برای ایجاد ارتباطات بازرگانی از جاده به دریا (34 P. 5395-97) همه در این محل متمرکز شده بودند و امکانات حمل و نقل آنقدر سریع شده بود که وردان شاه پارت برای عزل برادرش گودرز ۳۵۰ مایل را در مدت دو روز طی نمود (۱۸ / ص ۳۹۹).

در حدود سالهای ۱۲۸ تا ۱۲۰ ق.م مهرداد دوم سفیر چین را در دربار خویش پذیرفت (۶ / ص ۳۱). این اولین سفارت چین در دربار ایران اشکانی بود که بیشتر به خاطر تحکیم موقعیت هر دو دولت در جاده پرآوازه ابریشم انجام می‌گرفت. البته غالب مورخان ایجاد روابط بین دو دولت

مجسمه کوچک لمایی یک شتربان که در شهر شیان چین کشف شده



را بین سالهای ۱۱۹ تا ۱۱۵ قبل از میلاد ذکر کرده‌اند. بدون شک از علل دیگر این سفارت، اهمیت روزافزون پارت در حین سلطنت مهرداد بزرگ و بیشتر مرهون ثروت گزافی بود که در خزانه او پیوسته به واسطه رونق و رواج تجارت با کشورهای دیگر جمع و متراکم می‌گردید.

اولین سفیر چین در ایران چانگ چی‌ین<sup>(۱۷)</sup> نام داشت و چنانکه گذشت از طرف فغفور<sup>(۱۸)</sup> و-تی امپراتور سلسله هان به دربار شاه ایران گسیل شده بود. مورخین گزارش می‌دهند این مرد با تحمل شداید فراوان، سرانجام به خاک ایران رسید.<sup>(۱۹)</sup> اطلاعات و توصیفات مفید و آموزنده‌ای که درباره مردم و سرزمینهای مختلف در آثار مورخین چینی به دست ما رسیده است (۱۳ / ص ۹۸) همه از جانب این مرد می‌باشد.

بدین ترتیب با تلاش چانگ چی‌ین و علایق امپراتور جنگجوی چین خاقان و-تی موانع انسانی ارتباط بین ایران و چین یعنی زردپوستان غارتگر از جاده حذف شدند و ارتباط پدیدار گردید. قدرت دولت اشکانی به عنوان واسطه‌ای نیرومند و سازمان‌دهنده بین دو نیروی مولد و مصرفی جهان قدیم (چین و روم)، همواره آثار تعیین‌کننده خود را برجای می‌نهد و حتی گاهی این تأثیر تا به آنجا می‌رسد که عوامل دولت پارت مانع از ارتباط مستقیم بین روم و چین می‌شدند.

اصولاً راههایی که غیر از مسیر پارت بود به طور معمول ناامن به نظر می‌رسید و دو کشور چین و روم که به هر حال منافعیشان از طرف پارت‌ها پیوسته در خطر بود، برای مبارزه با این وضع دو راه پیش روی داشتند: نابودی دولت ایران یا برآوردن نظرات این دولت.

بی‌شک راه اول از همان آغاز منتفی بود، اگر چه روم تا پایان قدرت دولت اشکانی و پس از آن در عهد دولت ساسانی در آن به جد کوشید، ولی راه به جایی نبرد، ولی راه دوم علی‌رغم میل دو دولت، یگانه راه حل ممکن بود. از نظر چین راه حل این مسأله، ایجاد روابط سیاسی با دولت قدرتمند اشکانی بود (۱۱ / ص ۳۵۵).

در این میان دولتهای چین و روم ناچار بودند ایران را به عنوان رابط نیرومند تجاری به رسمیت بشناسند. چون علاوه بر توان نظامی و سوق‌الجیشی دولت پارت، ایرانی‌ها نمی‌خواستند چینی‌ها و رومی‌ها از روش تجارت و مسیر راهها و قیمتها مطلع شوند.

پیش از این اشاره شد که به علت تسلط ایران بر ارمنستان، یگانه راه امن و مهمی که بین شرق و غرب وجود داشت، راههای ایران بود. حفظ امنیت و دقت و توجه به این راهها چنان بود که به هیچ بیگانه‌ای اجازه تفحص و



مناره مسجد امین در تورفان، چین غربی

ایزیدور خاراکسی در کتاب «چاپارخانه‌های پارتی»، که در حدود سالهای آغاز میلادی (احتمالاً حدود سال ۷۰م) نوشته شده، عظمت و گسترش این راه را بیشتر در غرب نشان می‌دهد، ولی از شاخه چینی آن که تا آن سوی مرو و باختر (بلخ) و تاشکورگان (احتمالاً تاشکند) و تورفان و ترکستان چین که تا خود چین می‌رفته است، سخن به میان نمی‌آورد (۱۵ / ص ۷۱-۷۰).

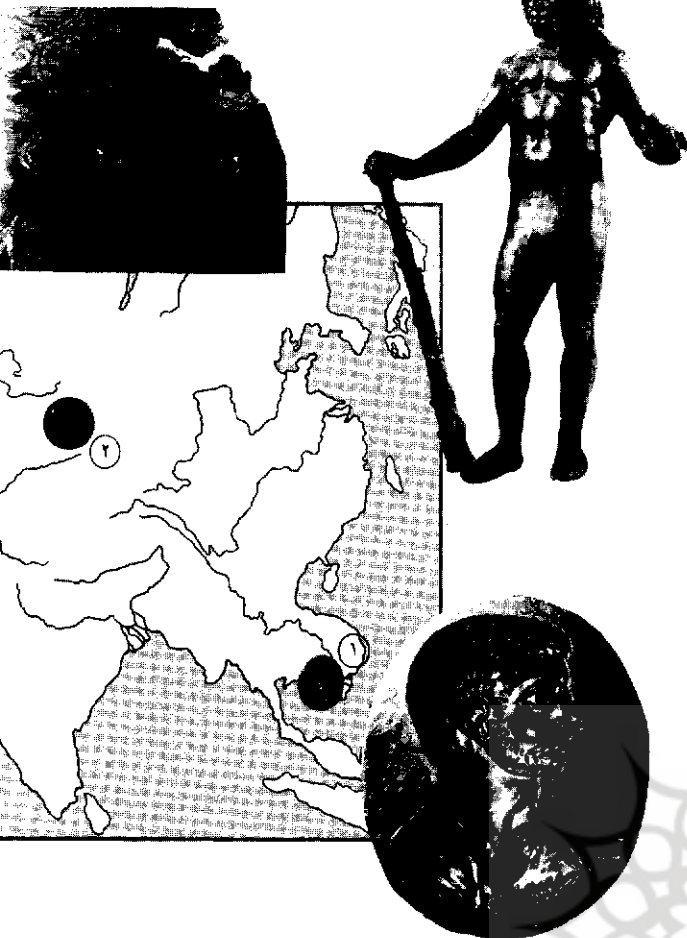
در یک گزارش رسمی چنین عبارتی را مکرر نقل کرده‌اند که راه خشکی ابریشم تا مدتها توسط حکومتی که با پارت دشمنی داشته است، بسته و یا در معرض تهدید بوده است؛ اما این سخن یاوه است. عبارت مندرج در هان-شو چنین است: «امپراتور روم همواره خواستار گسیل داشتن سفیرانی به چین بوده است. اما آن-هسی [پارتیان؟] خواستار آن بودند که تجارت ابریشم را به خود اختصاص دهند و این امر تا سال ۱۶۶م ادامه یافت تا امپراتور روم مارک اورل<sup>(۲۱)</sup> سفیرانی به چین فرستاد و اولین رابطه مستقیم روم با چین برقرار شد.» (۱۵ / ص ۷۳).

ولی آنچه این عبارات چینی می‌گویند درباره بریده شدن روابط مستقیم آنهاست با رومیان. پارتیان آنچنان از سود

جست‌وجو داده نمی‌شد و به همین دلیل در سال ۹۷م نزدیک دو قرن پس از شروع تجارت ابریشم در این جاده توسط مهرداد دوم، ایرانی‌ها سفیر دیگری از چین به نام کان‌یینگ (Kan-Ying) را که از جانب پان‌چاو (Pan-chao) سردار نظامی مشهور خاقان هو و سپهسالار ارتش چین که ظاهراً برای تفحص و شناسایی راه‌های ابریشم از این جاده عبور می‌کرد باز گرداندند. وقتی این فرستاده به شهر میسن (میشان خوزستان) می‌رسد، بحرپیمایان ساحل دجله به او می‌گویند که سفر وی در آن طرف (بین‌النهرین) سه ماه طول خواهد کشید تا به مقصد برسد و پس از این، وی ناامید گردیده و باز می‌گردد (۶ / ص ۴۷). تردیدی نیست که پارت‌ها، سفیر چین را به عمد گمراه کردند، زیرا بیم داشتند روابط نزدیک بین چین و روم منجر به اتحاد آن دو امپراتوری عظیم گردد (۱۴ / ص ۲۲۰).

علی‌رغم همه چالش‌های سیاسی بین سه ابرقدرت، جاده ابریشم روزبه‌روز توسعه بیشتری می‌یافت. مردمان قبایل و شهرنشین‌های دو سوی جاده پیوسته شاهد عبور کاروانهایی بودند که کالاهای گرانبهای شرق و غرب را در مسیر طولانی جاده بزرگ حمل می‌کردند. برخی از این کالاها عبارت بودند از: ابریشم از چین، آهن از مرو که به آهن مرغیان (مرگیانا)<sup>(۲۰)</sup> معروف بود، درخت زردآلو و هلو از چین به ایران، شترمرغ از تیسفون به چین (۱۱ / ص ۵۵-۳۵۴) ادویه، عاج، عطر، احجار کریمه به‌طور کلی از هند و چین و ایران به روم؛ مفرغ آلات، شیشه و اشیای هنری و روغن و طلا از روم به ایران و چین (۱۹ / ص ۳۷۷) کالاهای دیگری هم در مسیر این جاده پر رفت‌وآمد گزارش شده است نظیر: رنگ ارغوانی، فلزات مختلف، سفال، قالی ایرانی که به روم فرستاده می‌شد. پرندگان گوناگون، برنج، زعفران، قیر معدنی، فولاد و فلز مرغوب ایرانی نیز جزء اشیای مبادله شده بودند.

از لحاظ فرهنگی مبادلات دیگری نظیر هیأت‌های سیرک، تئاتر، شعبده‌بازی و وسایل تفریحی نیز انجام می‌شد. به‌خاطر ارتباطات فرهنگی، کاروانیان زبان مردم شهرهای اطراف جاده را با خود در این مسیر طولانی می‌پراکندند. زبان بازرگانان آرامی در آسیای میانه به تکامل زبانهای دیگری چون سغدی و خوارزمی و... تأثیر نهاد (۲۹ / ص ۵). این جاده همچنین محل گذر علوم و فناوری زمان خویش نیز بوده است و بسیاری از علوم چون ریاضیات، طب، فلسفه و ادبیات - علی‌رغم رویارویی بسیار و فشارهای سیاسی و تضادهای فرهنگی - در طول این جاده از شرق به غرب و برعکس و بدون توجه به این‌گونه موانع به راه خویش می‌رفته است. (۲۱)



خویش غافل نبودند که راههایی را که این همه درآمد برای آنها به وجود می‌آورد ناپود کنند. اینها فقط دو مشتری بزرگ خود را از هم جدا نگاه می‌داشتند تا از بهای واقعی اجناس خود خبر نداشته باشند.» بنابراین تجارت در جاده ابریشم برای دولت پارت و بازرگانان پارتی از هر دو طرف سودآور بود. پارتیان تولید گرانبه‌ترین و از طلا عزیزتر چینی را (۱۲ / ص ۳۱) در مرزهای شرقی به قیمتی که خود می‌خواستند و بی‌شک بسیار نازلتر از قیمت فروش آن بود، از چین خریداری می‌کردند و در مرزهای غربی به قیمتی که مایل بودند به مشتری ثروتمند و مشتاق آن یعنی روم می‌فروختند. نتیجه اینکه خریدار و فروشنده از قیمت خرید و فروش اطلاع پیدا نمی‌کردند و سود این معامله مفرح به صورت سکه‌های طلای رومی قدرت اقتصاد جامعه پارت را تقویت می‌نمود و قسمتی از طلاهای روم توسط پارتیان به عنوان بهای ابریشم‌های خریداری شده در چین پرداخت می‌شد. علی‌رغم همه مشکلات و پیچیدگی‌های سیاسی و نظامی، حجم مبادلات در جاده بسیار وسیع بود. خرابه‌های کاپیا در نزدیک چاریکای امروزی در افغانستان حکایت از مبادلات پیچیده بین مردمانی با زبانهای متفاوت و نژادهای گوناگون دارد.

این جاده علاوه بر آنکه مسیر جابه‌جایی حجم سنگینی از کالاهای بازرگانی شرق و غرب بود، بستر مبادلات فرهنگی و اعتقادی هم بود. آیین هندو توسط بازرگانان تامیلی به چین وارد می‌شد و تأثیرات متقابل آیین زردشتی بر چینی‌ها و بودائی‌ها را نیز از آثار فرهنگی این جاده در جهت هدایت این‌گونه جریانها می‌توان دانست (۲۶ / ص ۴۸).

به سادگی می‌توان تشخیص داد در پایان قرن سوم میلادی که مانویان مورد هجوم مویدان متعصب زرتشتی قرار گرفتند، از این مسیر به سمت شرق مهاجرت کردند و در مناطق یاد شده که به علل بُعد مسافت و دور بودن از هسته قدرت مرکزی نظام ساسانی امن‌تر و آسوده‌تر به نظر می‌رسید اسکان گزیدند و آیین مانویت را در میان مردم بت‌پرست و بعضاً بودایی آنجا رواج دادند. آنچه بعدها از آثار مانویان و فرهنگ آن مردم در تورفان به دست آمده همه از طریق جاده ابریشم گذشته و یا در کناره آن با فرهنگهای بومی و محلی آمیزش نموده و ماندگار شده بود.

جاده ابریشم علاوه بر مسائلی که بیان شد نقش عجیب و مؤثری نیز در جریانهای سیاسی داشت، از آن جمله سبب پدید آمدن امپراتوری‌ها و سقوط دولتهایی گردید (۲۷ / ص ۴۱-۴۲). به قول ادوارد گیبون سقوط دولت روم بر اثر دیونی بود که واردات بیش از حد ابریشم بر اقتصاد برده‌دار این کشور وارد ساخته بود (۱۷ / ص ۲۷۲).

- ۱- حکاکای روی عقیق با منشأ مدیترانه‌ای یافته شده در جنوب ویتنام
- ۲- آریزه طلا شبیه سکه بیزانسی یافته شده در تورفان چین
- ۳- مجسمه کوچک برنزی از اسکندریه یافته شده در بگرام افغانستان

### شهرهای بازرگانی در مسیر جاده ابریشم

اطلاعات ما در مورد شهرهای مسیر از بطلیموس و دیگر سیاحان و جغرافی‌شناسان آن عصر می‌باشد، شاید ذکر این نکته جالب باشد که اولین شخصی که لقب «ابریشم» را به این جاده داد فردیناند فن دیشهوفن نام داشت. (۲۲) طی سده‌های بسیار کاروانهای بازرگانان از دروازه غربی شهر سیان<sup>(۲۳)</sup> یا شهری که در زمان دو دودمان هان و تانگ پایتخت چین بوده گذشته و مسیری در حدود شش هزار کیلومتر را طی می‌کردند. اولین بار حکمرانان سلسله هان (۲۰۶ ق.م تا ۲۲۰ م.م) این راه را به آسیای مرکزی باز کرده بودند. این مسیر از ائتلافیه‌های نژادی بسیاری عبور می‌نمود. سرزمینهای ترکستان، بلندیهای پامیر تا کوشان قدیم را درمی‌نوردید و آنگاه از راه باختر، مرو، سفغد، کاشغر، بخارا و سمرقند گذشته و به سوی خراسان بزرگ ادامه می‌یافت. البته این مسیر اصلی بود و جاده‌های فرعی بسیاری نیز از آن منشعب می‌شد. (۲۸) در این مسیر، نشانه‌های زیادی

## سخن آخر

بی‌گمان راه بزرگ ابریشم، قرن‌ها تجارت جهان قدیم را توسعه می‌بخشید و مرتبط می‌ساخت. ابریشم یگانه متاعی نبود که کاروانهای همیشه در حرکت جاده حمل می‌کردند و آمد و شد هم صرفاً یکطرفه نبود. مجموعه فرآورده‌های طبیعی و مصنوع از برنز و چینی تا پشم و کوبالت در تمام سده‌ها، از شرق به غرب و از غرب به شرق صادر می‌شد. جاده ابریشم گذرگاهی محسوب می‌شد برای گسترش اندیشه، فناوری، مفاهیم مذهبی و هنر و در باروری متقابل تمدن‌ها سهیم بود.

بازرگانان ایرانی - که در منابع چینی از آنان به نام بازرگانان هو یا بیگانگان و یا (غیر هان) یاد شده است و نقاشی‌های به‌جای مانده از هنرمندان آن زمان، آنها را با چشم‌های فرورفته، دماغ‌های بزرگ و ریش‌های انبوه تصویر نموده است - با کاروان شترهای خود پیوسته در طول مسیر، به نظر پایان‌ناپذیر، در حرکت بوده‌اند. این شترها که بارشان عطر، جواهر و بلور بود از شیبهای پر برف پامیر بالا می‌رفتند و از واحه‌های حوضه رود تاریم عبور می‌نمودند و سرانجام به چنگ‌آن (سیان) مرکز مبادلات کالا و ابریشم می‌رسیدند. این مسافرت در مسیر رفت و بازگشت خود یک سال و گاهی دو سال به‌طول می‌انجامید، اما با وجود خطرهای بی‌شمار و زمان طولانی در مقابل سود فراوان، طالبین بسیار داشت (۲۴ / ص ۲۳).  
با گذشت زمان در سده ششم میلادی آسیای میانه و ایران با صنعت ابریشم آشنا شدند و ساسانیان کوشیدند انحصار ابریشم را در دست گرفته و مانع از اشاعه این فن در باخترزمین گردند. در سده‌های هفتم و هشتم میلادی، مبادله ابریشم بین شرق و غرب به اوج رسید و علت این امر به‌طور عمده عبارت بود از قدرت و توانایی امپراتوری چین به علت روی کار آمدن سلسله تانگ (تنگ) و ضعف سیاسی ایران، به دنبال سقوط ساسانی.

پس از سقوط شاهنشاهی ساسانی به‌دست نیروهای اسلام، از میان رفتن ساختار سیاسی-اقتصادی دولت ساسانی، سبب رکود تجارت از طریق شاهراه ابریشم در ایران گردید. نیروهای اسلام در آغاز قدرت خود به تجارت و مسأله مهم اقتصادی در شاهراه ابریشم توجهی نداشتند و این امر حتی در دوره امویان و مروانیان (۱۳۲-۴۰ هـ ق) نیز ادامه یافت. سرداران مشهور اسلام همچون عبدالله بن عامر، یزید بن مهلب ازدی، قتیبه بن مسلم باهلی و حتی آخرین سردار اموی در خراسان بزرگ (نصر بن سیار) نیز چندان اهمیتی به تجارت در آن جاده نمی‌دادند. با این همه یک موضوع انکارناپذیر می‌تواند اهمیت آن جاده را در رابطه



۴- برنز چینی (۴۷۵-۲۲۱ ق.م) یافته شده در کانتربوری بریتانیا

۵- ظرف برنز چینی (۴۷۵-۲۲۱ ق.م) یافته شده در رم ایتالیا

۶- پارچه گلدار ابریشمی (قرن ۱۴-۱۳ م) یافته شده در گورستان العظم مصر

دیده می‌شود، از آن جمله مجسمه‌های ایستاده در (بامیان افغانستان) متعلق به بودا، راههای چانیکان (چنان امروزی) و خرابه‌های کاپیا (چاریکا) در افغانستان.  
این راه سپس به سمت نیشابور و از آنجا به صد دروازه (دامغان) و سپس به ری وصل می‌شد. در ری جاده دو شعبه پیدا می‌نمود. مسیر اول از همدان، کرمانشاهان، فرات، دیاربکر، سلوکیه، هاترا (الحضر)، نصیبین می‌گذشت و از آنجا به طرابوزان می‌رفت و آنجا کالاهای با کشتی به سوی روم حمل می‌گردید. مسیر دیگری هم از ری به تاجکستان و قزوین، آذربایجان، دیاربکر، دریاچه وان منتهی می‌شد و کالاهای گرانبها را به بنادر غربی می‌رسانید. این عوامل سبب شده بود که شهرهایی چون دورا اروپوس، حران، پالمیرا، اکباتان (همدان)، شوش، سلوکیه و... به آبادانی زایدالوصفی برسند. این مسیر بعد از اسلام هم به حیات خود ادامه داد و موجب انتقال علم و فلسفه، نمادهای جدید اعداد و دهگان، کیهان‌شناسی، معماری، خطاطی، ملل‌سازی، کاغذ و سرامیک‌سازی گردید (۲۸ / ص ۳۶-۴۰).





تجارت ابریشم و ادویه، مینیاتوری از یک نسخه کتاب سفرهای مارکوپولو، متعلق به قرن پانزدهم

اهمیت تاریخی این جاده بزرگ به پایان رسید. در این مورد و در تحلیل نهایی باید به سه عامل ذیل اشاره نمود.

نخست آنکه در پی کشف راههای جدید دریایی و پیشرفت دریانوردی، روابط میان غرب و چین دیگر نیازمند سفری طولانی و خطرناک در دل قاره‌های پهناور نبود.

دوم آنکه پس از مرگ تیمور لنگ به سال ۱۴۰۵م ناپایداری سیاسی مداوم، رکود اقتصادی و انحطاط فرهنگی تدریجی آسیای میانه، موجب شد که این منطقه جهان دیگر نتواند نقش تاریخی خویش را ایفا نماید و سرانجام در پی تصمیمی که در سال ۱۴۲۲م توسط یونگلو امپراتور سلسله مینگ اتخاذ شد، مرزهای شمال غربی چین بسته شد.

اما اخیراً دگرگونیهای تازه‌ای در آسیای میانه و خاورمیانه روی داده است و علاوه بر آن عواملی دیگر نظیر مسائل سوخت مورد نیاز صنایع مدرن، وضعیت سوق الجیشی خلیج فارس، بار دیگر موجب اهمیت یافتن مناطقی شده است که در گذشته معبر جاده ابریشم بودند و از این رو بعید نیست که این راه بزرگ ارتباط بین‌المللی که پانصد سال است بی‌استفاده مانده از نو زنده شود و رونق پیشین خود را باز یابد و مسؤولیت به انجام رسانیدن وظیفه تاریخی نوینی را بپذیرد.

با مسلمانان دوران اول اسلام تبیین نماید و آن موضوع تأثیری است که مسلمانان از آن در جهت رشد فتوح خویش و استقرار در آسیای میانه و حرکت به سوی نقاط شرقی‌تر (شمال غرب چین) بهره‌برداری نمودند. بی‌گمان شهرهای استقرار یافته در مسیر جاده، امکان دسترسی مسلمانان را به جوامع شهری و تبلیغات دینی و اشاعه دین مبین اسلام فراهم می‌ساخت. به عبارت بهتر، جاده ابریشم اگر چه بعدها به دست نیروهای طرفدار مسلمانان اداره شد، با این همه آن جاده دسترسی مسلمانان را به مناطق دوردست‌تر شرقی فراهم می‌ساخت و فرهنگ دینی را در میان مردم بودایی مسلک و یا بت‌پرست آن دیار پدیدار می‌ساخت.

در آغاز عصر عباسی نیز خلفا بیش از آنکه به تجارت در آن جاده اهمیت دهند، به حفظ حکومت و مبارزه با دشمنان به‌ویژه خوارج می‌پرداختند. با این همه بازرگانی محلی در بین قبایل بودایی و مسلمان همچنان پررونق ماند و اوچگیری آن پس از دو قرن سکوت، در قرن سوم هجری (نهم میلادی) مجدداً بازیابی شد.

در قرن نهم هر چند از رونق این تجارت کاسته شد، اما بازرگانی در این جاده همچنان فعال ماند و این بار ایغورها و مغول‌ها نقش اول را ایفا می‌کردند. در میانه سده پانزدهم میلادی بود که در پی دگرگونیهای عمیق اوضاع جهانی



### پل بزرگ سنگی بر رود جیانو در شمال چین، ساخته شده در سال ۶۱۰ میلادی

#### پی‌نوشت

۱- دولت هان (Han / ۲۰۶ ق.م تا ۲۲۰ ب.م) سلسلهٔ چینی که بانی اولین ارتباطات جهانی چین با غرب بود.

۲- An Hsi the Greek in india and Bactria: آن‌شی که نام چینی پارت است گویا از سلسلهٔ اشکانیان گرفته شده است، ولی اروپاییان این سرزمین را آن-هسی نامیده‌اند زیرا چینی‌ها غالباً نامها و شهرها را با هم اشتباه می‌کردند. مثلاً در مورد مرو در زمان سلوکیان این شهر به نام انطاکیه خوانده می‌شد و چینی‌ها این نام را به صورت آن‌شی درآوردند و آن‌را در سرتاسر قلمرو پارت‌ها به کار بردند. (۱۴ / ص ۲۰۲).

۳- اشکانیان نخست در حدود شرقی ایران و بسیار دورتر از مرکز شاهنشاهی می‌زیستند، بنابراین برای رسیدن به شهریار، از آیین و آداب جهانداری، جز جنگیدن و فتح کردن به چیز دیگری توجه نداشتند. ولی بعدها وضع تغییر کرد و از دورهٔ اشک ششم مهرداد اول (۲۲۸-۱۷۶ ق.م)، رسوم جهانداری را نیز به جهانگیری پیوند دادند. همچنین به روایات محققان غربی چون پلوتارک (Plutarch / ۱۲۰-۴۶ ق.م) و استرابون (Strabon)، دولت اشکانی با روم در سطحی بسیار وسیع روابط تجاری داشته و سیاست تشویق‌آمیز و حمایت‌کارانهٔ این دولت از تجارت و بازرگانی در تاریخ به ثبت رسیده است... (۵ / ص ۸۲).

۴- با ضعف دولت سلوکی و پیروزیهای سنای روم در نبردهای پونیک و تسلط بر مدیترانهٔ شرقی راه رسیدن رومیان به سرزمینهای آسیا و آفریقا باز شد و این مقدمه‌ای بود بر بیش از سیصد سال جنگ بین روم و پارت. آنگاه نخستین مناسبات سیاسی (دیپلماتیک) بین مهرداد دوم و کنسول سولا در سال ۹۲ ق.م در آسیای کوچک رخ داد، ماجرای اعدام سفیر ایران اروپازوس به دستور شاه پارت به علت تسامح او معروف است. کمی پس از این ملاقات، لوکیوس کورنلیوس سولا با انحلال سنای روم به‌عنوان اولین دیکتاتور تاریخ روم بر سر کار آمد.

۵- Pompey: کنایوس پومپئوس ماگنوس (۱۰۶-۴۸ ق.م) یکی از اعضای سه‌گانهٔ تریوم‌ویزی اول و پسرکنسول روم بود، در این حکومت سنای روم بر سه نقطهٔ آسیا، اروپا و آفریقا از طریق کنسول‌های نظامی خویش حاکمیت داشت.

۶- پیش از این تاریخ، در زمان اسکندر مقدونی (۳۳۴-۳۲۲ ق.م) سعی زیادی در اتحاد ملتها و ارتباط بیشتر بین نقاط سوق‌الجیشی جهان قدیم به عمل آمد که این امر با مرگ سردار ماجراجو و جهانگشا تحقق نیافت، اما اینک اوضاع به‌نحو محسوسی تغییر یافته بود. در حقیقت فتوحات اسکندر گرچه نتوانست فرهنگ آرمانی او یعنی هلنیسم (Hellenism) را پدیدار سازد، اما سبب نزدیکی جهان قدیم شده و عناصر تمدن را به نحو روشنی در سرزمینهای مفتوحه به هم پیوند داد.

۷- به نقل از کتاب مذهبی مینوی خرد، احتمالاً زادگاه پیلهٔ ابریشم و خاستگاه این صنعت بسیار مهم جهان قدیم در ایران بوده است (۳۰ / ص ۱۲۷؛ ۲۲ / ص ۵۸).

۸- ظاهراً ایران و چین تا پیش از پویش چانگ چی‌ین در سدهٔ دوم ق.م با یکدیگر رابطهٔ رسمی نداشتند و چینی‌ها هم از فراسوی کوه‌های باختر خبر نداشتند، اما مدارک باستان‌شناسی نشان می‌دهد که مردم چین بسیار پیشتر از این با آسیای غربی در تماس‌های مادی بوده‌اند. مثلاً از شباهت نزدیک میان کورهٔ سفال‌پزی (یانگ - شائو) که به عصر فرهنگ نوسنگی چین تعلق دارد و کوره‌ای که در دورهٔ اخیر در هزارهٔ چهارم ق.م در تپهٔ سیلک در مرکز ایران به کار می‌رفته، چنین برمی‌آید که احتمالاً این کوره‌ها خاستگاهی مشترک داشته‌اند، لذا می‌توان دریافت شاید تماس‌هایی بین دو ملت از قبل وجود داشته است (۴ / ص ۶۴۹).

۹- ارمنستان برای ادامهٔ حیات اقتصادی روم و پارت در جادهٔ ابریشم بسیار مهم جلوه می‌نمود. برای پارت حفظ ارمنستان، تسلط بر دریای سیاه و قطع ارتباط روم را با آسیای میانه که برای ادامهٔ قدرت اقتصادی پارت در جادهٔ ابریشم الزام‌آور بود، توجیه می‌نمود و برای روم سلطه بر ارمنستان می‌توانست تجارت انحصاری ابریشم را از چنگ پارت‌ها به‌در آورده و روم را به‌طور مستقیم از طریق آسیای میانه و ماورای دریای سیاه با تجار

ابریشم چین روبرو سازد و بدین ترتیب پارت‌ها از صحنه رقابت خارج می‌گردیدند (۳۰ / ص ۱۹۵).

۱۰- Punic wars: جنگهای پونیک سلسله نبردهایی بود که جمهوری روم برای گشایش راههای تجاری شرق و تسلط بر پایگاههای تجاری شمال افریقا و شرق مدیترانه با دولت برده‌دار کارتاژ انجام می‌داد که سرانجام منجر به تسلط کامل روم بر این نواحی و حضور آنها در یونان و بالکان و فلسطین و آسیای کوچک گردید. این جنگها نزدیک به یک قرن و نیم ادامه یافت.

۱۱- منظور از «جاده‌ها» در اینجا، جاده اصلی و شعب فرعی آن است. پارت‌ها، به خصوص دو جاده بسیار مهم تجارتي را تحت نظارت خویش داشتند: ۱- جاده کناره فرات که از آسیای کوچک آغاز شده و از سوریه و شمال بین‌النهرین می‌گذشت و به خلیج فارس منتهی می‌شد. ۲- جاده شمالی که از فرات آغاز شده و از خاک ما و پارت عبور نموده و به سوی شرق و ترکستان چین امتداد می‌یافت و به جاده ابریشم می‌پیوست (۹ / ص ۷۲).

۱۲- گرچه جاده ابریشم از زمان مهرداد دوم اشکانی اعتلا یافته است، ولی شروع آن را از دوره مهرداد اول اشک ششم و به برکت امنیت و آرامشی که حاصل شده بود می‌توان پنداشت. در این عصر بازار معاملات جنسی و نقدی رواج یافت. کاروانهای تجاری و سوداگری جان تازه‌ای گرفت و در هر شهر در یکی از روزهای هفته برای فروش و عرضه کالاها، محلی تعیین شد. دوشنبه‌بازارها، چهارشنبه‌بازارها، آدینه‌بازارها، یادگار این دوران است (۱۰ / ص ۱۷۲).

۱۳- به عقیده استاد باستانی پاریزی: «از زمانی که پادشاهان پارت گرفتار روم شدند، مسیر مبارزه خود را گم کردند، زیرا ممکن نبود هم با روم جنگید و هم با ارمنستان و یوئه‌چی‌ها - اقوام شرق - را هم جلوگیری شد. به‌ناچار پس از انتقال پایتخت و مرکز قدرت از ماوراءالنهر به بین‌النهرین و پایتخت جدید یعنی سلوکیه، مردم غیرنظامی شرق و شمال را واداشتند تا دیواره عظیمی در کناره دریای خزر ساخته شود تا شبیه دیوار چین باشد و این کار ظاهراً درست مقارن با ساختن دیوار بزرگ چین به دستور نخستین امپراتور چین (شی هوانگتی) صورت گرفته است. این دیوار از دریای خزر تا حوالی گنبد قابوس فعلی و بالاخره نسا و ابیورد (عشق‌آباد) را فرا می‌گرفت و اکنون آثاری از آن باقی است، هر چند این دیوار هرگز نتوانست نقشی را که دیوار چین در برابر اقوام زردپوست شمالی داشت ایفا کند (۳ / ص ۲۰۲).

۱۴- در نیمه قرن دوم قبل از میلاد هنگامی که ایرانیان دروازه مشرق را بر روی بازرگانان روم می‌بستند، در سرزمین روم، ارزش یک کیلوگرم ابریشم درست معادل یک کیلوگرم طلا گردید (۱ / ص ۲۹).

۱۵- در سده دوم پیش از میلاد، هنگامی که چینیان، مثلثات را در نجوم به‌کار می‌بردند. نخستین کاغذ ظهور کرد. این کاغذ از خردرین‌های ابریشم ساخته می‌شد که در آب خیسانده، جوشانیده و خشک می‌کردند و آنگاه اندیشه این کار دنبال شد و سرانجام در سال ۱۰۵م، خمیر کاغذ از تکه پارچه و یا پوست درختان پدید آمد (۱۶ / ص ۴۴۵).

۱۶- استاد کشف شده در دورا اروپوس در کناره فرات، وجود

دستگاه پلیس سوار بیابانی را اثبات می‌کند، همچنین در این دوران به‌منظور فراهم نمودن تسهیلات سفر و آگاه ساختن مسافران از امکانات رفاهی مسیرهایی که در آن سفر می‌کردند، جزوه‌ها و یا به عبارت امروزی، بروشورهای راهنمای کاروانیان در اختیار آنان نهاده می‌شد (۲۱ / ص ۲۴).

۱۷- Tshang-Kien - در مقاله «رفت‌وآمدهای دوستانه بین ایران و چین در زمان قدیم» نوشته لئی - لیانگ این نام چانگ - چینی ذکر شده است. چانگ چینی به ریاست هیأتی سیصد نفره عازم اران (آن-شی) شد، اما خورد او به ایران نیامد بلکه معاون او وارد خاک ایران شد و مورد استقبال قرار گرفت.

۱۸- نغفور معادل فارسی آن بغ‌پور به معنای پسر خدا و یا پسر آسمان. ۱۹- چانگ چینی پس از سالها سرگردانی و ده سال اسارت در دست هون‌ها، سرانجام به آسیای میانه رسید و از خوارزم و بخارا و شهرهای دیگر دیدن کرد. اطلاعاتی که وی از کشورهای واقع در غرب چین باز آورد علاقه شدید چینی‌ها را جلب کرد. گزارشهای او وجود یک تمدن عالی را که در سرزمینهای بسیار وسیع شگفته بود و آنان تا آن زمان کمترین آگاهی از آن نداشتند برای سیاستمداران چین آشکار ساخت. براساس اطلاعاتی که چانگ چینی به دست داده بود یک اردوکشی به سمت غرب تدارک شد. این رو مسافرت وی نقطه آغاز تماسهایی میان چین و سایر کانونهای تمدن شرق به‌شمار می‌رود. به دنبال این مسأله سپاهیان چینی در یک نبرد خونین به سال ۱۰۴ ق.م پس از عقب راندن هون‌ها و گذر از صحرای تاکلماکان (Takla.makan) و کوهستان تیان‌شان (Tian.chan) وارد دره فرغانه شدند. این اردوکشی مبنای احداث یکی از جاده‌های اصلی بازرگانی عهد باستان است که بعدها به نام جاده ابریشم خوانده شد و چین را به امپراتوری پارت، هند و روم مربوط ساخت. چین در این جاده ابریشم و مصنوعات دستی صادر می‌کرد و اشیای گرانبها و به‌خصوص اسب وارد می‌ساخت (۱۵ / ص ۹۲-۲۹۲).

۲۰- شهر مرو پایتخت مرگیانا که از اواسط هزاره اول ق.م مسکون بوده، شهری بود بزرگ که زیر نظر اشکانیان اداره می‌شد و پس از اشکانیان نیز مانند شهر نسا نابود نشد، زیرا اهمیت اقتصادی و سوق‌الجیشی آن مانع نابود شدنش می‌شد و حتی تا پایان عصر ساسانیان نیز به حیات خود ادامه داد (به نقل از Archaeology in soit Asia. G. Frumkin).

۲۱- Marcus. Aurelius، اورلیوس مارکوس آنتونیوس، فیلسوف رواقی و امپراتور روم ۱۸۰-۱۶۰م.

۲۲- Ferdinand von diet haffen فریدیناند فن دیشهوفن، جغرافی‌دان، زمین‌شناس آلمانی سده نوزدهم. او برای نخستین بار مسیر کاروانهایی که از دروازه غربی شهر سیان پایتخت چین در عصر تانگ‌ها تا ۶۰۰۰ کیلومتر دورتر در غرب و در ونیز بارهای گرانبه خود را تخلیه می‌نمودند جاده ابریشم نامید. و این اصطلاح تازه‌ای بود که پیوند ابریشمین غرب و شرق را سبب می‌شد. ن.ک. مجله پیام یونسکو، مقاله «کشف دوباره جاده ابریشم»، آذرماه ۱۳۶۷، سال بیستم، شماره ۲۲۲.

۲۳- شهر سیان در زمان حکومت بودمان تانگ‌ها، چنگ- آن نام داشت.

## الف - کتابها

- ۱- آذری، علاءالدین. *تاریخ روابط ایران و چین*، چاپ اول، تهران، ۱۳۶۷.
- ۲- آلفونسو، گابریل. *تحقیقات جغرافیایی در ایران*، ترجمه فتحعلی خواجهنوری، ابن سینا، تهران، ۱۳۴۸.
- ۳- باستانی پاریزی، محمدابراهیم. *ازدهای هفت سر*، امیرکبیر، چاپ دوم، تهران، ۱۳۶۳.
- ۴- بویل، جی. آ. *تاریخ ایران* (ج ۳ / بخش اول، *از سلوکیان تا فروپاشی ساسانیان*)، پژوهش دانشگاه کمبریج، ترجمه حسن انوشه، امیرکبیر، چاپ اول، تهران، ۱۳۶۸.
- ۵- بهشتی پور، مهدی. *تاریخچه صنعت نساجی در ایران* (از دوران افسانه‌ای تا پایان صفویان)، انتشارات تهران اکونومیست، چاپ اول، تهران، ۱۳۴۳.
- ۶- دوبوآن، نیلسون. *تاریخ سیاسی پارت*، ترجمه علی اصغر حکمت، انتشارات شرکت سهامی افست، چاپ اول، تهران، ۱۳۴۲.
- ۷- دورانت، ویل. *تاریخ تمدن* (ج ۲ / قیصر و مسیح)، ترجمه گروه مترجمین، سازمان انتشارات و آموزش انقلاب اسلامی، چاپ اول، تهران، ۱۳۶۶.
- ۸- دورانت، ویل. *تاریخ تمدن* (ج ۱ / مشرق‌زمین گاهواره تمدن)، ترجمه گروه مترجمین، سازمان انتشارات و آموزش انقلاب اسلامی، چاپ اول، تهران، ۱۳۶۵.
- ۹- دیاکونف، اشکانیان، ترجمه کریم کشاورز، انتشارات پیام، چاپ دوم، تهران، ۱۳۵۸.
- ۱۰- راوندی، سید مرتضی. *تاریخ تحولات اجتماعی*، ج ۱، شرکت سهامی کتابهای جیبی، چاپ دوم، تهران، ۱۳۵۸.
- ۱۱- زرین کوب، عبدالحسین. *تاریخ مردم ایران قبل از اسلام*، ج ۱، امیرکبیر، چاپ دوم، تهران، ۱۳۵۸.
- ۱۲- عنبرانی، محمود. *درخت طلا و ابریشم*، بنیاد پژوهشهای آستان قدس رضوی، چاپ اول، تهران، ۱۳۶۹.
- ۱۳- فیتزجرالد، سی. پی. *تاریخ فرهنگ چین*، ترجمه اسماعیل دولتشاهی، انتشارات علمی و فرهنگی، چاپ اول، تهران، ۱۳۶۷.
- ۱۴- فن‌گوتشمید، آلفرد. *تاریخ ایران و ملل همجوار*، ترجمه کیکاووس جهانداری، مطبوعاتی علمی تهران.
- ۱۵- کاژدان، آ. و دیگران (زیر نظر و دیاکونف). *تاریخ جهان باستان* (ج ۱ / شرق)، ترجمه صادق انصاری، محمدباقر مؤمنی، علی همدانی، نشر اندیشه، چاپ چهارم، تهران، ۱۳۵۲.
- ۱۶- کالج، مالکوم. *پارتیان*، ترجمه رجب‌نیا، انتشارات سحر، چاپ اول، تهران، ۱۳۵۵/ [ش].
- ۱۷- گریمبرگ، کارل. *تاریخ بزرگ جهان*، ج ۳، ترجمه ضیاءالدین دهشیری، انتشارات یزدان، تهران، ۱۳۶۹.
- ۱۸- گیبون، ادوارد. *انحطاط و سقوط امپراتوری روم*، ترجمه ابوالقاسم طاهری، انتشارات علمی و فرهنگی، چاپ دوم، تهران، ۱۳۷۰.
- ۱۹- گیرشمن، رمان. *ایران از آغاز تا اسلام*، ترجمه محمد معین، انتشارات علمی و فرهنگی، چاپ پنجم، تهران، ۱۳۶۴.
- ۲۰- لوکاس، هنری. *تاریخ تمدن از کهن‌ترین روزگارها تا سده ما*، ج ۱، ترجمه عبدالحسین آذرنگ، چاپ اول، تهران، ۱۳۶۶.
- ۲۱- لیتون، رالف. *سیر تمدن*، ترجمه پرویز مرزبان، نشر دانش، تهران، چاپ دوم، ۲۵۳۷ / [ش ۱۳۵۷].
- ۲۲- نوربخش، مسعود. *مسافران تاریخ*، چاپ اول، تهران، ۱۳۶۳.

## ب - مقالات

- ۲۳- آینه (مجله)، شماره اول / سال ۱۳۰۴ ه.ش.
- ۲۴- پیام یونسکو، شماره ۱۷۰، سال ۱۳۶۵، «جاده ابریشم از شرق تا غرب»، نوشته مایونگ (رئیس بخش مناسبات خارجی چین باستان در پژوهشکده تاریخ در آکادمی علوم اجتماعی چین).
- ۲۵- پیام یونسکو، شماره ۲۲۲ / آذر ۱۳۶۷، «کشف دوباره جاده‌های ابریشم»، طرح معالعاتی یونسکو درباره راههای کهن.
- ۲۶- پیام یونسکو، شماره ۲۲۶ / فروردین ۱۳۶۸ «پیوند ابریشمین شرق و غرب»، نوشته احمد حسن دانی (از پاکستان).
- ۲۷- پیام یونسکو، شماره ۲۵۱ / اردیبهشت ۱۳۷۰، «سفیر کبیران، ماجراجویان و امپراتوری‌ها»، نوشته فرانسوا-برنار هونیک.
- ۲۸- پیام یونسکو، شماره ۲۵۴ / مرداد ۱۳۷۰، «قلمرو سیلا و گنجینه‌های نار»، نوشته فرانسوا-برنار هونیک.
- ۲۹- پیام یونسکو، شماره ۲۵۶-۲۵۵، شهریور و مهر ۱۳۷۰، «بازگشت فلک‌السلام (کشتی صلح)»، نوشته فرانسوا-برنار هونیک.
- ۳۰- پیام یونسکو، شماره ۲۷ / آبان ۱۳۵۰، مقاله پیترو آوری، «ایران در چهار راه تمدن جهان».
- ۳۱- *تحقیقات تاریخی (فصلنامه)*، شماره ۴-۵ / ۱۳۶۹، «شناخت تاریخی ابریشم ایران».
- ۳۲- *هفته‌نامه اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران*، شماره ۱۲ / اردیبهشت ۱۳۷۱، «سخنرانی حجت‌الاسلام والمسلمین هاشمی رفسنجانی در مراسم افتتاح کنگره اقتصادی تهران».
- 33- The new caxton. Encyclopedia. The caxton publishing company limited. copyright- 1968. pp.5394-95.
- تصاویر این مقاله از ماهنامه پیام یونسکو، به ترتیب شماره‌های ۲۲۱، ۲۲۲، ۲۲۶، ۲۵۲، ۲۵۵، ۲۵۶ برگرفته شده است.