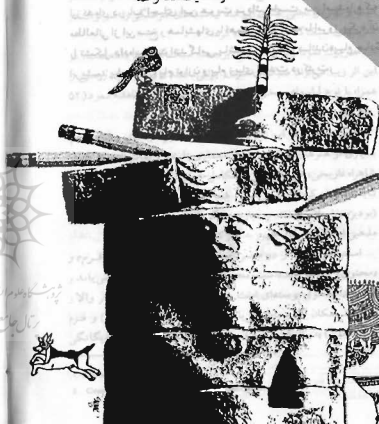


# نقش ایران در جاده ابریشم تا پایان عهد ساسانی

دکتر عنایت‌الله رضا



از ادوار باستان دولتها می‌کوشیدند تا در جریان رقابت با دیگر دولتها، خود تعیین‌کننده بهای کالاها باشند. برای رسیدن به این هدف، در دست داشتن راههای بازرگانی زمینی و دریایی در سیاست دولتها از اهمیت فراوان برخوردار بود.

ابریشم که از عهد باستان در چین تولید می‌شد، یکی از اسرار عمده صنعتی و بازرگانی به شمار می‌رفت. ابریشم در منطقه دریای مدیترانه بسیار گرانبها و هم‌بایه زر بود. برصوما بهای یک قطعه ابریشم رنگ آمیزی شده را معادل شش واحد پول طلا نوشته‌است. راسیکین هر پوند رومی ابریشم را (معادل ۳۲۷/۵ گرم) برابر چهار صدویک روبل و هفتادوشش کوریک پول شوروی در سال ۱۹۲۸ میلادی = حدود چهل دلار دانسته‌است.<sup>(۱)</sup> از ابریشم پارچه‌هایی بافته می‌شد که کاخ‌نشینان رومی از آنها بهره می‌جستند. پرستشگاهها را با این پارچه‌ها زینت می‌دادند. نوحروسان آرزو داشتند از پارچه‌های ابریشمین برای مراسم لباس بدوزند.<sup>(۲)</sup>

1. F. M. Rasselkin, *Voprosi istorii*, Moscow, 1943, No 3, p. 139.

2. P. N. Pigulevskaja *Vizantia na Putakh V Indiu*, Moscow-Leningrad, 1951, p. 185.

ارسال ابریشم چین به منطقه حوضه دریای مدیترانه از راههای مستعدی صورت می‌گرفت. بعضی راهها از گذشته‌های دور وجود داشتند. یکی از عمده‌ترین آنها جاده مشهور شاهی بود که از روزگار هخامنشیان و پیش از آن کشیده شده بود و به جاده بزرگ شاهی شهرت یافت. این جاده، بعدها بخش غربی جاده بزرگ ابریشم را تشکیل داد. محققان جاده بزرگ شاهی را عامل عمده تحکیم امور اقتصادی و حاکمیت سیاسی دولت هخامنشی دانسته‌اند. در اوایل عهد هخامنشیان، غرب بیش از شرق مورد توجه بود. پیکارهای کوروش در آشور و بابل و پس آنگاه لشکرکشی کمبوجیه به مصر، جنگهای داریوش در مناطق شمال قفقاز و سواحل شمالی دریای سیاه، پیشروی سپاه ایران در عهد وی و پسرش خشایارشا به یونان، نشانه‌ای از توجه نخستین شاهان هخامنشی به غرب بوده است. در مآخذ تاریخی از پیکارهای کوروش در شرق نیز سخن رفته است، ولی هدف لشکرکشی‌های کوروش در غرب و شرق متفاوت بوده است. هدف کوروش از لشکرکشی به غرب، تصرف سرزمینهای ثروتمندی چون بابل، آشور، لیدیا (لودیا- آسیای صغیر) و دست‌یافتن به بنادر یونانی دریای مدیترانه بود ولی پیکارهای وی در شرق به منظور حفظ امنیت ایران در برابر هجوم اقوام و قبایل کوچنده‌ای که مراحل اولیه رشد و تکامل را می‌گذرانیدند، صورت گرفت.

پیش از روزگار هخامنشیان، راههایی در ایران وجود داشت. یکی از آنها راهی بود که هگمتانه (همدان) را به میان‌رودان (بین‌النهرین) می‌پیوست و از بهیستون (بیستون) می‌گذشت. جاده اصلی شاهی عهد هخامنشی از سوزیان (شوش)، اردبیل، شمال اروندرود (دجله)، غرب ارمنستان بزرگ، کاپادوکیه و سارد می‌گذشت و تا ناحیه افس امتداد داشت. جاده‌های فرعی دیگری چون جاده تخت جمشید به شوش جاده

دیگری که بابل را از کرخ‌میش به مصر متصل می‌کرد، جاده بابل- بهیستون - هگمتانه و دیگر جاده‌ها باین جاده اصلی پیوند داشتند. بعضی محققان، حران را در مسیر جاده اصلی دانسته‌اند. گرچه بابل از اهمیت فراوان برخوردار بود، با این همه در مسیر جاده اصلی قرار نداشت. بازگشت اسکندر مقدونی از شوش به بابل، نشان می‌دهد که هنوز در آن زمان شهر مذکور در مسیر جاده اصلی واقع نشده بود، زیرا با وجود فاصله اندک میان شوش و بابل، اسکندر ناگزیر برای رفتن به بابل راه درازی را پیسود. وی نخست از شوش به هگمتانه رفت و سپس از آنجا به جاده قدیمی هگمتانه - بهیستون - بابل درآمد تا به این شهر رسید.

روابط بازرگانی میان ایران و هند، سبب احداث راه دیگری در شرق ایران از قبادیان بلخ تا راپلندی در شبه قاره هند شد. گنجینه‌های مکشوفه در قبادیان مؤید این نکته است. محققان برآنند که راه مذکور، بخارا را به راپلندی پیوند می‌داد و از تخت قباد، وحش و مسیر علیای آمودریا می‌گذشت. وجود این راه بزرگ، موجب احداث راههای کوچک دیگری شد. چنین برمی‌آید که شمار جاده‌های فرعی ایران بسیار بود. به عنوان نمونه از جاده سنگفرش شوش - تخت جمشید که نمونه آن در ناحیه بهبهان موجود است، می‌توان یاد کرد.

اندک اندک راههای آسیای مرکزی به سوی شرق گسترش یافتند. توسعه مبادله کالا موجب وسعت ارتباط میان اقوام مختلف شد. بازرگانان چینی رفته‌رفته به نواحی غربی روی آوردند. حاکمیت سلوکیان و در پی آن فرمانروایی پارثیان (اشکانیان) نیاز به مبادلات بازرگانی میان شرق و غرب را افزونتر کرد، چنان‌که ساکنان آسیای مقدم و منطقه دریای مدیترانه به کالاهای چینی و هندی آشنا شدند. سده دوم پیش از میلاد، روابط بازرگانی میان شرق و غرب رو به توسعه نهاد. وجود اشیای تجملی

بازرگانی که به سرزمین بیزانس می‌رسید، هم از خشکی و هم از دریا می‌گذشت و در حیطه اقتدار و نظارت دولت ایران بود.<sup>(۱)</sup> اوایل سده‌های میانه پارچه‌های ابریشمین، رایج، ولی بسیار گرانبها بود. این نکته‌ای است که آمیانوس مازسلینوس بدان اشاره کرده است.<sup>(۲)</sup> از اواسط عهد ساسانی تا سقوط دولت مذکور، تجارت ابریشم در خاورمیانه از اهمیت فراوان برخوردار گردید و به یکی از انگیزه‌های سیاست خارجی دولت امپراتوری بیزانس بدل گشت. ایران در اوسال ابریشم و صدور آن، مقام بسیار مهمی داشت. بعدها سفیدیان، خاقانات تورک، و عربان نیز به این کار روی آوردند. دولت حبشه نیز چندان بی‌نصیب نماند. امپراتوری بیزانس با همه وجود می‌کوشید تا راههای بازرگانی را از اختیار رقیبان خارج کند. دولت مزبور از سده چهارم میلادی در مناطق میان رودان (بین‌النهرین) و قفقاز از جمله ارمنستان ایران هم‌مرز شد.<sup>(۳)</sup> بی‌گمان رقابت شدید ایران و بیزانس بر سر ارمنستان را باید با نیاز به حفظ راههای بازرگانی مرتبط دانست. امپراتوری بیزانس به منظور اجتناب از دخالت ایران در صدور ابریشم، می‌کوشید تا راه دیگری را مورد استفاده قرار دهد. این راه از شمال دریای خزر می‌گذشت. کاروانیان به منظور اجتناب از ورود به ایران ناگزیر بودند دریای خزر را دور بزنند و از شمال آن ضمن عبور از کوههای قفقاز خود

چون ابریشم، عاج، عطریات، سنگهای گرانبها و ادویه، توجه مشتریان بسیاری را در سرزمینهای غربی جلب نمود. در ایران که واسط میان شرق و غرب بود، مراکزی برای بازرگانان و کاروانیان پدید آمد.

سود چین از بازرگانی میان شرق و غرب، سبب اعزام سفیرانی به دربار شاهان اشکانی گردید تا رابطه مستقیم میان دو دولت بزرگ برقرار شود. پارتیان از بازرگانی میان شرق و غرب سود سرشار می‌بردند. چیانگ چینگ و دیگران از تمایل پارتیان به گسترش بازرگانی مطالبی آورده‌اند. بدین روای، راههای پیشین پیوند یافتند و اندک‌اندک جاده بزرگ ابریشم پدید آمد که تا کرانه‌های دریای مدیترانه امتداد داشت.

یزدوردخاراکیسی که در سده نخست میلادی می‌زیست، از وجود راههایی که دو انتهای جاده ابریشم را به یکدیگر پیوند می‌دادند، و نیز از وجود منزلگاهها، چاپارخانه‌ها و کاروانسراهایی که پارتیان در کنار این جاده پدید آوردند، یاد کرده است. شاخه پارتی جاده ابریشم از انطاکیه تا ساحل رود فرات و از آنجا تا سلوکیه (نزدیک کسپون = نیفون) امتداد داشت، و سرانجام به هگمتانه می‌پیوست و از این شهر تاری، نسا (نسیایه) و مرو کشیده شده بود. چنین به نظر می‌رسد که راههای کهن به جاده بزرگ ابریشم پیوسته باشند.

راه زمینی که از چین آغاز شده بود، از واحدهای آسیای مرکزی از جمله تورفان می‌گذشت. کاروانیان از راه مزبور ضمن عبور از حوضه طراف رود طارم (تاریم) و شهرهای مهم سند به مرز ایران می‌رسیدند و از آنجا به نواحی غرب آسیا و سواحل مدیترانه می‌رفتند. در عهد ساسانی راه بازرگانی زمینی از شرق به غرب ایران، دارای چند شاخه بود که یکی از آنها تا سواحل غربی شبه قاره هند امتداد می‌یافت. بازرگانان ایرانی از مدت‌ها پیش در بازرگانی سیلان مقام اول را داشتند. راههای

1. Ibid, 180, 187.

2. Ammianus Marcellinus, 23, 6, 57: "Serica confluent sericum, adaus antenac nobilium, nunc edam inlimodrum sineia discretio proficiens".

3. N. P. Piguievskaja Vizantiia na Putakh V Indii. Moscow-Leningrad, 1951, p. 165.

را به کنستانتینوپل (قسطنطنیه) برسانند. عبور از این راه، خطرناک و پس دشوار بود. کاروانیان در گرمای طاقت فرسا ناگزیر بودند از مناطق خشک، گرم و بدون آب بگذرند که خود امری شاق و ناممکن می نمود. لذا ترجیح می دادند به ناحیه هایی روی آورند که در کنار رودهای پرآب قرار داشت. این راهها تنها از سرزمین ایران می گذشت. در نتیجه امپراتوری بیزانس در امر تجارت ابریشم سخت محتاج و وابسته ایران می شد. بازرگانان رومی چاره ای جز خرید ابریشم از بازرگانان ایرانی نداشتند.<sup>(۱)</sup>

سال ۲۹۷ میلادی، موافقت نامه ای میان دیوکلتیانوس امپراتور بیزانس و نرسه (نرسی) پادشاه ساسانی به امضا رسید که طبق آن شهر نصیبین در کنار اروندرود (دجله)، محل مبادله، خرید و فروش کالا و ابریشم میان بازرگانان ایرانی و رومی شد.<sup>(۲)</sup> زیرا بازرگانان ایرانی اجازه انتقال ابریشم از درون مرزهای ایران را به بیگانگان نمی دادند. این توافق با تلاش فراوان به دست آمد، چون نرسه با آن موافقتی نداشت.

سال ۴۰۹-۴۰۸ میلادی، جز از نصیبین، دو مرکز دیگر برای صدور ابریشم مقرر گردید، که یکی کالینکوس *Calinicos* (کالیسیق) = نیکفوروم = رقه) در کرانه چپ رود فرات و دیگری شهر آرتاشات *Artsak* در ساحل رود ارس بود. جز این سه نقطه، مبادله و خرید و فروش کالا در سایر نواحی ممنوع بود.<sup>(۳)</sup>

1. Ibid, 100-107.  
 2. Petri Patricii Fragmentum 14, fragmente histor, grec, ed. Muller, Parisis, 1884, IV, p. 160.  
 3. Lt. A. O. Manandian, to govte / gorodakh Armenii, Orhan, 1930, p. 40-41.

شهر آرتاشات که تختگاه اشکانیان (ارشکیان) ارمنستان بود، تا زمان حمله شاهپور دوم پادشاه ساسانی رونق بسیار داشت، ولی از سال ۲۲۸ میلادی شهر دوین *Dvin* که در همسایگی آرتاشات واقع شده بود، به جای شهر ویران شده آرتاشات از اهمیت بازرگانی قابل توجهی برخوردار گردید.<sup>(۱)</sup>

هگمتانه (مدان) مرکز تقاطع راهها بود. این راهها از شمال، و نیز از شمال شرق از جمله مرو و سمرقند به هگمتانه متصل می شدند. از هگمتانه کالاهای رسیده به آرتاشات (دوین) برده می شد، ولی راه عمده، جاده ای بود که به تیسفون و از آنجا به نصیبین منتهی می شد.

وجود مناطق و راههای بازرگانی قفقاز نیز بعدها سبب بروز اختلاف و پیکار میان دولتهای ایران و روم شرقی گردید. جنگهای ایران و روم در سده ششم میلادی مبادله طبیعی کالا میان طرفین را منقطع و دشوار کرد. این وضع در ادامه کار پیشه وران تأثیر منفی برجای نهاد.

در سال ۵۶۲ میلادی، پیمان صلح پنجاه ساله ای میان دو دولت به امضا رسید که طبق آن بازرگانان ایرانی و رومی حق داشتند آنها در مناطق دارای مراکز گمرکی به مبادله پردازند. نصیبین و شهردار اعمده ترین این مراکز به شمار می رفتند. حمل کالا بدون کسب اجازه از سوی دولتهای ایران و روم مستوجب مجازات شدید حاملان کالا بود.<sup>(۲)</sup> عربها و دیگر

1. S. T. Eromian, *Yergovite Puti Zakavkazie V epochu Sasanidov*, VDI, 1939, No 1(16), p. 63.  
 2. Menander, *Fragmente histor graecum* N, p. 292; *Excerpta Natrica Iessu Imp. Const. Porphirog Excerpta de legationibus*, ed. C. de Boor, Berlini, 1903, V. I, pars I, p. 160.

شوشگاه مدرسه اتنی و سلطان شاه شوش  
 بر تال جمع علوم اسلام

شد. در ضمن دولت بیزانس کوشید تا راه دیگری خارج از مرزهای ایران جستجو کند و بتواند از طریق ترکان و سفدیان که رقیب ایران بودند، به صورتی مستقیم، کالا از جمله ابریشم دریافت نماید.<sup>(۱)</sup>

ترکان پس از تصرف سفد، به قدرت اقتصادی و سیاسی بزرگی دست یافتند زیرا بزرگترین راه کاروانرو به شرق که تا مرز ایران امتداد داشت، در اختیار ترکان قرار گرفت. این راه، از سرزمین کاشغر و ناحیه شاپورگان تا جنوب آسیای مرکزی کشیده شده بود و به مرز ایران می رسید. از مرز ایران تا نصیبین هشتاد روز راه بود.<sup>(۲)</sup>

در آن روزگار، چین در برابر ابریشم از ایران وسمه، رنگ، قالی، سنگهای گرانبها و پارچه وارد می کرد.<sup>(۳)</sup> دولت ایران بهای ابریشم را بالا می برد تا از روم شرقی طلا و پول بیشتری به چنگ آورد و امپراتوری بیزانس را از نظر اقتصادی و بویژه نظامی ضعیف کند، زیرا روم شرقی به نوبه خود این کالا را در اروپا به گردش می آورد و بر قدرت اقتصادی و نتیجه نیروی نظامی خود می افزود.<sup>(۴)</sup>

سفدیان که خواستار رابطه بازرگانی مستقیم با رومیان بودند، از خاقان ترک خواستند تا با دولت ایران کنار آید و موافقت خسروانشیروان را

اقوام بادیه نشین تابع ایران و روم نیز شامل این ممنوعیت می شدند. همه بازرگانان و دارندگان کالا ناگزیر بودند مبالغی به عنوان حق ورود و خروج کالا بپردازند. طبق توافق دو دولت، تنها سفیران و نمایندگان سیاسی از پرداخت عوارض گمرکی معاف بودند.<sup>(۱)</sup> معلوم می شود از آن زمان سفیران و نمایندگان رسمی جز از مصونیت سیاسی، از مصونیت مالی نیز برخوردار می شدند. این نکته از دیدگاه حقوق بین الملل حائز اهمیت است.

در اواخر سده ششم میلادی، به مانیخ Manichae سفیر سفد، اجازه داده شد کالاهای خود را به پایتخت (تیسفون) بیاورد، و مقادیر قابل ملاحظه ای پارچه ابریشمین را به فروش رساند.

در باره قراردادی که سال ۵۶۲ میلادی میان طرفین به امضا رسید، جزئیاتی وجود دارد که درخور توجه است. متن قراردادها به دو زبان پارسی و یونانی با شرکت دوازده مترجم که شش تن ایرانی و شش تن رومی بودند، تدارک می شد. متن یونانی به نمایندگی ایران و متن پارسی به نمایندگی روم داده می شد. نماینده ایران، نسخه ای اضافی از متن پارسی را نیز در اختیار می گرفت که مهور به مهر نبود. نماینده روم نیز امکانی مشابه داشت.<sup>(۲)</sup>

این قرارداد، مدتی بعد، از سوی ژوستن دوم، امپراتور بیزانس نقض

1. N. P. Pigulevskaia: *Vizantia na putelshu Indiu*, Moscow-Leningrad, 1951, p. 190.

2. Sh. Dil Justinian / *Vizantseiskia s'vltzataia v 60m veke*, SPb, 1908, p. 542.

3. Gellodor, *Etiopka*, Per. Egunova, Moscow-Leningrad, 1936, p. 90.

4. Sh. Dil Justinian / *Vizantseiskia s'vltzataia v 60m veke*, spb, 1908, p. 543.

1. Ibid: *Güterboch. Byzanz und persien in ihren diplomatisch völkerrechtlichen Beziehungen in Zeltar Justinians*, Berlin, 1906, pp. 77-80.

2. Menander, *Fragmenta historiae graecae*, N. p. 213-214; *Const. porphyrog. Excerpta*, V. 1, pars 1, 150-183.

میلادی، خسرو انوشیروان سند، بست، رنج، زابلستان، طخارستان و کابلستان را متصرف شد، ولی سرزمین سفد همچنان در تصرف ترکان باقی ماند.

سال ۵۷۲ میلادی، رومیان که در اجرای برنامه سیاسی و اقتصادی خویش توفیقی نیافتند، به مرزهای ایران حمله بردند و نصیبین را در محاصره گرفتند. ولی خسرو انوشیروان با سپاه تعلیم دیده خویش به مقابله پرداخت و طی پیکاری سهمگین سپاه روم را درهم شکست.<sup>(۱)</sup>

امپراتوری بیزانس پیش از آنکه به ترکان توسل جوید، کوشید تا از راه دریا با هند مرتبط شود، و مستقلاً به ابریشم چین و کالاهای هندی دست یابد. بدین منظور، با دولت حبشه رابطه برقرار کرد تا از طریق دریانوردان حبشی، بازرگانان رومی را با بنادر هند مرتبط سازد، ولی دریانوردان ایرانی در بنادر هند از نفوذ فراوان برخوردار بودند. لذا حبشیان در رقابت با بازرگانان و دریانوردان ایرانی توفیقی نیافتند.<sup>(۲)</sup> دولت امپراتوری بیزانس کوشید در شبه جزیره عربستان راه بزرگ دیگری پدید آورد و از آن طریق به یمن و اقیانوس هند دست یابد. این جاده که استراتا<sup>(۳)</sup> Strae نام داشت، جاده مهمی بود که از جنوب پالمیر (تدمر) می‌گذشت و

برای صدور مستقل ابریشم جلب کند. خاقان ترک ایشمی خان، یکی از بزرگان سفد را به عنوان سفیر تام‌الاختیار به دربار خسرو انوشیروان فرستاد. سفیر مزبور به انوشیروان پیشنهاد کرد در صورت عدم موافقت با صدور ابریشم سفد به بیزانس، خود ابریشم سفد را خریداری و سپس با رومیان معامله کند. سفیر حاضر شد بهای ابریشم را به میزان قابل توجهی کاهش دهد.<sup>(۴)</sup>

هرگاه انوشیروان ابریشم سفد را می‌خرید، میزان طلاهای موجود در خزانه که برای اجرای مقاصد سیاسی وی در شرق و غرب ضرور می‌نمود، گاستی می‌یافت. لذا برای حل مشکل موجود و فهماندن حق مطلب به ترکان و مسغدیان، فرمان داد تا بخش بزرگی از ابریشمهای موجود را برابر دیدگان سفیر به آتش کشند وی از این طریق به آنان فهماند که نمی‌تواند به تغییر موجود تن در دهد.<sup>(۵)</sup>

پس از این ماجرا، ترکان کوشیدند تا به ایران حمله برند، ولی مواضع و استحکاماتی که ایرانیان در سده پنجم میلادی برابر هیتالیان پدید آورده بودند، در نظر ترکان نفوذناپذیر می‌نمود. از این رو، حمله متوقف ماند<sup>(۶)</sup> و ترکان در سال ۵۶۹ میلادی به سفد یازگشتند. سال ۵۷۱

1. Ibid.

2. N. P. Pigulevskaia, *Vizantijskaja diplomatija i torgovlja shelkom*, W. T.I, (XXV), 1947, p. 209.

۳ استراتا صورت سزنت وان، Straum و به مفهوم راه گسترده و طولی است. سعاد انگلیسی این واژه Street و آلمانی آن Strae است. بنا به نظر مرحوم صلاح‌الدین عثمان هاشم، واژه عربی «سراط» صورت مترابست همین واژه لاتینی است.

1. Menandri, *Viventde Saint Martin*, (Les Huns blancs...) p. 371-372.

2. N. P. Pigulevskaia, *Vizantijskaja diplomatija i torgovlja shelkom*, W. T.I, (XXV), 1947, p. 209.

۳ رگ به کتاب ایران در زمان ساسانیان نوشته آرنو کرپشن سن، ترجمه رشید باهمی، تهران، ۱۳۵۱، ص ۳۹۷.

Foofan/Vizantijskij, *Vizantijskaja letopis*, SPb, 1880, p. 460-495.

راه مابنی از همدان در وسط این دو راه قرار داشت که شاخه‌های متعددی از آن منشعب می‌شد. این، راهی بود میان همدان و طخارستان. از طخارستان نیز راهی وجود داشت که به کنار رود گنگ می‌رسید.<sup>(۱)</sup> کشفیات بخرام مؤید آن است که در سده سوم میلادی، یکی از راه‌های بازرگانی ایران از افغانستان می‌گذشت. محققان به وجود راه‌هایی از مرز به هرات و راهی که ترمذ را به بلخ و کابل می‌پیوست، یاد کرده‌اند.<sup>(۲)</sup>

در دهانه خلیج فارس بازاری وجود داشت که رومیان آن را Persico emporion (بازار پارسی) می‌نامیدند و نام دیگر آن Persopolitikon بود.<sup>(۳)</sup> از بررسی‌های باستان‌شناسی معلوم شده است که در منطقه سمرقند، نرغان، بخارا و حوضه رود طارم پارچه‌های ابریشمی تولید می‌شد. خونه‌های ابریشم سفیدی حتی به دون - هوآن، نزدیک دیوار بزرگ چین نیز صادر می‌گردید. مورخان، تولید پارچه‌های ابریشمی در ایران را متعلق به عهد شاپور دوم (۳۰۹-۳۷۹ م.) پادشاه ساسانی نوشته‌اند. گمان می‌رود پیش از آن تاریخ نیز بافندگان ایرانی به تولید پارچه‌های ابریشمی اشتغال داشتند. یکی از این پارچه‌ها دارای نقشی با تصویر ایزد مهر است.<sup>(۴)</sup>

بکرشته نواحی عمده را به یکدیگر پیوند می‌داد، ولی سیاست دولت ایران سبب بروز درگیری میان قبایل عرب، بویژه غسانیان و لخمیان شد و سیاست امپراتوری بیزانس در این زمینه نیز بی‌نتیجه ماند.<sup>(۱)</sup> پروکوپوس ضمن بحث پیرامون علت بحران بازار ابریشم در امپراتوری روم شرقی می‌نویسد که بازرگانان ایرانی ضمن استفاده از موقعیت انحصاری خویش به عنوان واسطه در جریان بروز بحران سیاسی در روابط ایران و روم، بهای ابریشم را بالا بردند. در نتیجه، پیشه‌وران رومی با گرانی ابریشم مواجه شدند. علت دیگر گرانی ابریشم، مراکز گمرکی بودند که هر یک به نوبه خود یک دهم بهای ابریشم را به عنوان حق گمرک اخذ می‌کردند.<sup>(۲)</sup>

ایران از سده چهارم میلادی، مالک الرقاب راه کاروان‌روی بازرگانی به هند بود. این راه، از استانهای جنوبی می‌گذشت و به شهر سند و سواحل مالاپار می‌رسید.<sup>(۳)</sup> راه هزارساله شمالی که از همدان آغاز می‌شد، آسیای مرکزی را قطع می‌کرد و از واحه‌ای به واحد دیگر امتداد داشت تا به انطاکیه شرقی و مکانی می‌رسید که اسکندر مقدونی تا آنجا پیش رفته بود.

۱. پیگر نوسکایا، اهراب، حدود مرزهای روم شرقی و ایران در سده‌های چهارم - ششم میلادی، ترجمه عنایت‌الله رضا، تهران، مؤسسه مطالعات و تحقیقات فرهنگی (یزدنگاه)، ۱۳۷۲، صص ۲۱۵-۲۱۷.

P. procopius, De bello persico, II, 1, p. 150.

2. procopius, Anecdota, Cap. 25, p. 154; N. pigulevskaja, Vizantija na putakh V Indii, Moscow - Leningrad, 1951, p. 91-92.

3. Ibid, p. 111.

1. Ibid, p. 112. 2. Ibid, P. 112, 115.

3. Ibid, P. 74; Philpstorgius, 3, 4, p. 34.

4. N. pigulevskaja, Vizantija na putakh V Indii, Moscow - Leningrad, 1951, pp. 87, 88, Falk, Kunstgeschichte, P. 10, Abbildungen, N. 15.