

بررسی جایگاه جاده‌ی ابریشم در دوره ساسانیان

محسن مرسلیپور^۱

مرضیه فدوی^۲

چکیده

جاده‌ی ابریشم؛ راه بازرگانی است که در هزاره‌ی اول میلادی چین و اروپا را به هم متصل می‌کرد. این جاده یکی از بزرگ‌ترین و طولانی‌ترین مسیرهای زمینی بود که تجارت چین با کشورهای غربی از طریق آن امکان پذیر می‌شد. ایرانیان از عواید این جاده استفاده زیادی می‌نمودند و در امن نمودن آن می‌کوشیدند. بسیاری از جنگ‌های دو امپراتوری ساسانی و روم شرقی بر سر جاده ابریشم بود. مقاله حاضر بر آن است که با رویکردی توصیفی تحلیلی به جایگاه جاده ابریشم در دوره ساسانی و نقش آن در مناسبات این حکومت با امپراطوری بیزانس پردازد. بر این اساس تحقیق حاضر به این نتیجه دست یافته که ساسانیان سلطه‌ی سیاسی و نظامی بر جاده ابریشم داشتند و دستیابی بر موقعیت استراتژیکی و سیاسی و اقتصادی جاده‌ی ابریشم یکی از مهم‌ترین دلایل روابط تجاری و همچنین کشمکش‌های نظامی این حکومت با بیزانس بوده است. بیزانسی‌ها برای استیلا بر این جاده کوشیدند که مسیر آن را عوض نمایند که موفق نشدند.

واژه‌های کلیدی: جاده‌ی ابریشم، ساسانیان، بیزانس، تجارت.

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی

۱. استادیار و عضو هیات علمی گروه تاریخ دانشگاه سیستان و بلوچستان morsalpour@lihu.usb.ac.ir
۲. کارشناس ارشد تاریخ اسلام دانشگاه سیستان و بلوچستان (نویسنده مسئول) marzieh044@gmail.com
تاریخ دریافت: ۱۳۹۶/۰۲/۱۳ تاریخ پذیرش: ۱۳۹۶/۰۶/۱۸



مقدمه

در تاریخ جهان باستان مجموع‌هایی از راه‌های تجاری از چین تا مرزهای آسیای امپراتوری روم رونق داشت که بعدها جاده‌ی ابریشم نامیده شد. این جاده مسیرهای طولانی را از چنگ آن در شمال غربی چین تا کناره‌های دریای مدیترانه و دریای سیاه طی می‌کرد و بالاترین ویژگی ارتباطی در دنیای قدیم را داشت. از سوی دیگر به دلیل برقراری امنیت سیاسی و نظامی در طول مسیر کاروان‌ها و تسهیل در حمل و نقل سریع بازرگانی و گسترش مراودات و مبادلات تجاری و اقتصادی میان شرق و غرب، جاده‌ی ابریشم زمینه را برای برقراری مناسبات سیاسی و روابط اقتصادی میان چین، امپراتوری ساسانی، روم شرقی و اروپا فراهم می‌نمود.

به دلیل اهمیت ویژه‌ای که راه ابریشم در انتقال کالاهای تجاری داشت، همواره در طول تاریخ باستان؛ در کانون توجه قرار داشت و همین امر بعنوان یکی از نکات کلیدی در ارتباط با بررسی موقعیت و جایگاه سیاسی و اقتصادی این مسیر مبادلاتی می‌باشد. بطوری که همواره مورد نقد و بررسی اکثر مورخان و سیاحان اروپایی و شرق شناسان قرار گرفته است. از آنجایی که تحقیقات انجام شده در باره‌ی نقش جاده‌ی ابریشم در ارتباط با حکومت ساسانیان و تأثیر آن در روند مناسبات سیاسی و اقتصادی ساسانیان با بی‌زانس تحقیق مجزایی صورت نگرفته است؛ این پژوهش تلاش دارد به بررسی موقعیت سیاسی و تجاری جاده‌ی ابریشم در دوران ساسانیان و همچنین تأثیر آن بر روابط و مناسبات خارجی این حکومت با بی‌زانس بپردازد.

با توجه به نقش واسطه‌گری ایرانی‌ها در دوران حکمرانی ساسانیان در انتقال کالاها و محصولات تجاری جاده‌ی ابریشم؛ این سؤال مطرح می‌گردد که موقعیت استراتژیکی جاده‌ی ابریشم بعنوان تنها گذرگاه ارتباطی میان شرق و غرب دریای مدیترانه چه تأثیری در افزایش و یا کاهش میزان مبادلات سیاسی و تجاری و منازعات نظامی در دوران حکومتی ساسانیان داشته است؟ در پی پاسخ گویی، این فرضیه مطرح می‌گردد که حکومت ساسانیان بعنوان امپراتوری قدرتمند و مستقل در شرق دریای مدیترانه توانست استیلای سیاسی و اقتصادی خود را بر مسیر تجاری جاده‌ی ابریشم افزایش دهد و موقعیت سوق‌الجیشی و استراتژیکی ویژه‌ای را در میان سایر امپراتوری‌ها به دست آورد. رقبای ساسانیان جهت وارد آوردن ضربه اقتصادی به این حکومت جاده ابریشم را هدف گرفته بودند.

جغرافیای سیاسی و تاریخی جاده ابریشم

جاده ابریشم علاوه بر اهداف تجاری؛ راه تردد سفیران حکومتی و کاروان‌های سیاسی، فرستادگان و سفیران بود و موجب مبادله‌ی افکار و بسیاری از اندیشه‌ها و فنون تمدنی مانند: نوشتن، استفاده از چرخ بافندگی، کشاورزی و



سوارکاری می‌شد و از سوی دیگر باعث انتقال باورهای دینی به نقاط مختلف آسیا می‌گردید (فرانک و براونستون، ۱۳۶۷: ۲۳). اولین بار در سده‌ی ۱۹ میلادی بارون فردیناند فن ریشتوفن^۱؛ جغرافیدان و جهانگرد آلمانی راه میان قاره‌ایی که با عبور از صحرای گبی (بین استپ‌های سیبری) و جبال در مرکز آسیا گذشته و به اروپا می‌رسید را؛ جاده‌ی ابریشم^۲ نامید (فرانک و براونستون، ۱۳۶۷: ۱۳، ۱۲ و عبدلی، ۱۳۹۱: ۳۴). گروهی دیگر از نویسندگان از جمله؛ ریت هوپفن^۳ آلمانی را نخستین کسی می‌دانند که این نامگذاری را بر این راه‌ها نهاد. ظاهراً تجارت ابریشم از طریق این مسیر بعنوان شاخص‌ترین، سبک‌ترین، و گرانبهارترین کالایی که از چین به غرب فرستاده می‌شد؛ علت این نامگذاری بوده است (باستانی پاریزی، ۱۳۸۰: ۲۰۰).

جاده‌ی ابریشم از لحاظ جغرافیایی از سه مسیر می‌گذشت که عبارت‌اند از: راه‌های شمالی (جونغاریه)، راه‌های میانی (راه ختن که از سرزمین جونغاریه می‌گذشت) و راه‌های جنوبی (کشمیر)، یکی از این مسیرها از چین به طرف باختر می‌رفت و با عبور از دشت ۱۳۰۰ کیلومتری تاریخ در ایالت سین گیانگ چین از کاشغر در انتهای باختر یک مسیر آن با گذر از مرو و عبور از شهرهای مرزی ایران به تیسفون پایتخت اشکانیان و ساسانیان در دجله می‌رسید و از ری دو مسیر می‌شد: یکی با گذر از همدان، کرمانشاه، فرات، دیاربکر، سلوکیه، الحضر و نصیبین به طربوزان متصل می‌شد؛ و مسیر دیگر از ری به طرف قزوین، آذربایجان، دیاربکر و دریاچه‌ی وان به بنادر غربی منتهی می‌گشت و مسیر دیگر از کاشغر به طرف نجد و پامیر در دریاچه‌ی آرال، سغد، خوارزم، ترکستان و تاجیکستان به مدیترانه می‌رسید و سپس بسوی روم منتهی می‌گشت (عبدلی، ۱۳۹۱: ۳۴).

همزمان با اعتلای اقتصادی در چین؛ در سال (۱۴۱ ق.م) در چین امپراتوری ووتی/ولتی^۴ بر تخت نشست و امپراتوری هان را تأسیس نمود که این سلسله تلاش داشت تا مرزهای غربی را گسترش دهد؛ از این رو توسعه‌ی اراضی امپراتوری و ایجاد شبکه‌ی گسترده‌ی راه‌های تجاری جهت تکوین وحدت چین همراه با رشد اقتصادی امری مهم تلقی شد و از جمله اقداماتی که انجام داد: شکوه و عظمت بخشیدن به سلسله‌ی هان، بنیان‌گذاری جاده‌ی ابریشم، اعزام ژانگ گیانگ /چانگ گیانگ^۵، برای اکتشاف بسوی غرب بود؛ او با بررسی خصوصیات اجتماعی و وضع اقتصادی و امکانات تجاری؛ از راه فرغانه به چین بازگشت؛ این سفر مبنای احداث یکی از جاده‌های اصلی بازرگانی عهد باستان و حلقه‌ی ارتباط میان چین و امپراتوری پارت، هند و روم شد و بعدها به جاده‌ی ابریشم شناخته شد (دیاکونف، ۱۳۵۳: ۲۹۲)، سلسله‌ی هان (۱۴۰، ۸۷ ق.م)، جهت هم پیمانی با مردم آسیای میانه و مهار دشمنان شمالی؛ به فکر افتتاح جاه افتاد از این رو؛ به تقویت و تثبیت راهی به آسیای مرکزی و ماوراء کرد و وارد



تعاملات سیاسی و تجارت متمرکز شد؛ در نتیجه راه فعال شد که ۳۰۰ سال رونق داشت (دریایی، ۱۳۸۳: ۹). گروهی نیز زمان تشکیل آن را (۱۱۵، ۱۰۵ ق.م.) دانسته‌اند که به دلیل اطلاعات دشوار؛ امری غیر واقعی و غیر منطقی است. در سال ۲۰۰ میلادی جاده‌ایی به طول ۱۳ هزار کیلومتر و با امتداد از سواحل اقیانوس اطلس در اروپا تا شانگهای چین؛ طولانی‌ترین جاده‌ی جهان بوده است (مظاهری، ۱۳۷۲: ۱۰۹).

همزمان با پیشرفت سلسله‌ی هان؛ دو قدرت دیگر نیز در پی گسترش روابط اقتصادی‌شان بودند؛ ایران پارتی در آسیای میانه و روم در اروپا، وجود زمینه‌های توسعه و رشد اقتصادی از قبیل: پرورش انواع میوه، دام، ساختن مصنوعات فلزی، البسه، عطرها، داروها و غیره، از سوی دیگر نیاز جهان به مبادلات اقتصادی و سیاسی و ایجاد تعامل میان قدرت‌ها؛ لازمه‌ی ایجاد یک راه ارتباطی بود که شرق دور را به مدیترانه‌ی شرقی پیوند می‌داد. با مراجعه به نقشه‌ی ذیل (تصویر ۱-۱) مسیرهایی که با عبور از شمال ایران به چند شعبه تقسیم می‌شود و به اروپا و سایر سرزمین‌ها در غرب می‌رسد کاملاً مشخص می‌شود که این جاده در طول مسیر خود از چه سرزمین‌ها و راه‌هایی عبور می‌کرده است.

از این رو می‌توان گفت که جاده‌ی ابریشم شبکه‌ایی از راه‌های بهم پیوسته‌ایی است با هدف بازرگانی در آسیا که خاور و باختر و جنوب آسیا را به یکدیگر و به شمال آفریقا و خاور اروپا پیوند می‌داد و به دلیل عبور معروف‌ترین کالای تجاری به مدت چندین قرن به این نام مشهور شده است.

تولید ابریشم و ساخت جاده ابریشم

به گفته‌ی برخی از نویسندگان منشاء کرم ابریشم سرزمین چین بوده است؛ چینیان قدمت تهیه‌ی ابریشم را به حدود چند هزار سال قبل از میلاد می‌رسانند اما گسترش تجارت اقتصادی آن با جهان در عصر سلاطین هان صورت گرفته است (لوکاس، ۱۳۶۱: ۱۵۳). از حدود سال‌های ۵۰۰ قبل میلاد اندکی بعد از عصر آهن پرورش کرم ابریشم صنعتی خیلی مهم در جهان بشمار می‌رفته است؛ چینی‌ها تا مدت‌ها راز آن را پنهان داشتند و راه‌های تولید، توسعه و تجارت آن را بصورت انحصاری در دست داشتند؛ از سوی دیگر آن‌ها معتقدند که پرورش کرم ابریشم به چند هزار سال قبل از سلسله‌ی هان باز می‌گردد، اما گریشمن معتقد است در دوره‌ی اشکانیان؛ ابریشم از چین وارد ایران می‌شده است و پرورش آن از این دوران در ایران رواج یافته است (ویلسن، ۱۳۵۳: ۱۲۵).

گروهی نیز تربیت کرم ابریشم را در قرن ۶ میلادی در ایران شرقی در حوالی مرو دانسته‌اند (بهرامی، ۱۳۷۷: ۹۹)، و در منابع دیگر خاستگاه ابریشم را سرزمین ایران می‌دانند. برخی نیز بر این باورند که در پایان قرن ۵ یا آغاز قرن ۶



میلادی روش عمل آوردن کرم ابریشم از آسیای میانه به ایران منتقل شده است و در جریان سده‌ی ۶ میلادی تولید ابریشم در واحه مرو و گرگان معمول گردیده است (گرانوسکی، ۱۳۵۹: ۱۷۱۷). از این رو می‌توان گفت که؛ جایگاه ایران بعنوان گذرگاهی میان شبه قاره‌ی هند، آسیای مرکزی، روسیه و دریای مدیترانه؛ آن را حتی پیش از شکل گرفتن جاده‌ی ابریشم سردمدار تجارت میان شرق و غرب ساخته است.

با توجه به روایت‌های مختلفی که در رابطه با تولید ابریشم در ایران در روزگار باستان بیان شده است؛ اکثر نظریات بصورت نسبی است و بر این امر دلالت دارد که ایرانیان از دوران اشکانیان با تولید و پرورش ابریشم آشنا شده‌اند اما استدلال دقیقی در این زمینه وجود ندارد و اکثر این روایت‌ها بصورت حدس و گمان اولیه‌ی مورخان می‌باشد زیرا با توجه به نظریات سایر مورخان که پرورش کرم ابریشم را به هوشنگ و تهمورث و جمشید نسبت داده‌اند (خیام، ۱۳۵۷: ۱۶ و دادگی، ۱۳۶۹: ۹۸) و معتقدند که با گذشت زمان در سده‌ی ۶ میلادی مردمان آسیای میانه و ایران با صنعت ابریشم آشنا شدند و ساسانیان انحصار آن را به دست گرفتند و مانع از اشاعه‌ی آن در باختر شدند.

با توجه به نظریات ارائه شده در ارتباط با تولید ابریشم می‌توان گفت که زمان دقیق ورود ابریشم به ایران مشخص نیست اما اوج شکوفایی و گسترش تولید و توسعه‌ی تجارت این صنعت از دوران حکمرانی ساسانیان به مرحله‌ی شکوفایی خود رسیده است و شاهان ساسانی توانسته‌اند زمینه‌های مناسب سیاسی و اقتصادی را برای رونق دادن به این بخش مهم اقتصادی فراهم نمایند؛ بطوری که وجود آثار حجاری شده و فلزکاری‌های باقی مانده از این دوران گواهی بر این مدعاست (راوندی، ۱۳۶۸: ۹۸)، کشفیات باستان‌شناسی حکایت از آن دارد که غرب آسیا در روزگار ساسانی نسبت به سرزمین چین در زمینه‌ی تولید منسوجات پیشرفته‌تر بوده است (ریاضی، ۱۳۸۱: ۴۱-۴۲).

با توجه به موقعیت جغرافیایی ایران؛ داد و ستد پارچه‌های ابریشمی با سایر کشورها خصوصاً روم شرقی به عنوان یکی از اصلی‌ترین و تجملی‌ترین کالاهای تجاری رونق بسیار یافت، از این رو می‌توان گفت که نقش ایرانیان در امور تجاری باعث شده بود تا علاوه بر اینکه ابریشم به صورت خام و نیز به صورت منسوجات ابریشمی به بیزانس صادر می‌شود (Matthee, 1999, 1)، نقش مایه‌ها و تکنیک‌های پارچه‌بافی ساسانی به منبع الهام برای هنرمندان دیگر سرزمین‌ها بدل گردد؛ تا آنجا که کلیسا استفاده از جلوه و رواج ساخت و استفاده از ابریشم ایران را ناروا اعلام کرده بود (گیرشمن، ۱۳۵۰: ۲۲۶).

از سوی دیگر تأثیرگذاری هنرهای ایرانی بر هنرهای غربی و بخصوص بیزانس به دلیل تبادل فرهنگی، تجاری و همچنین ارسال هدایای سلطنتی به کشورهای همجوار و دور دست صورت پذیرفته است (یاحق، ۱۳۷۵: ۳۲۱)،



که در این انتقال مناطقی همچون ارمنستان (که به نوبت توسط ساسانیان و بیزانس تحت سیطره قرار گرفته بود) و کشورهای عربی کرانه شرقی دریای مدیترانه مانند: سوریه، اردن و مصر بعنوان گذرگاه دنیای مسیحیت بشمار می-رفتند؛ زیرا انبارهای سوریه؛ محصولات داخلی بغداد، موصل و نصیبین را دریافت می نمودند و سپس همراه پارچه-های ابریشمی سوری در قرن ۱۱ و ۱۲ میلادی به اروپا صادر می کردند. این ارتباط مستقیم بوسیله‌ی رفت و آمد در کرانه‌های مدیترانه بوسیله تجارت، زیارت و جنگ‌های صلیبی ادامه داشت (IBal Trusatis, 1929.25).

مسیرهای ارتباطی جاده‌ی ابریشم در زمان ساسانیان

یکی از عمده‌ترین راه‌هایی که بوسیله‌ی آن ابریشم را از چین به مدیترانه منتقل می کردند جاده‌ی مشهور شاهی بود که بعدها بخش غربی جاده‌ی ابریشم را تشکیل می داد، بطوری که این جاده عامل عمده‌ی تحکیم روابط اقتصادی و سیاسی هخامنشیان و دوران‌های بعد از آن بالاخص دوران ساسانیان بشمار می رفته است، از سوی دیگر روابط اقتصادی و بازرگانی میان ایران و هند موجب احداث راه دیگری در شرق ایران شد که از قبادیان بلخ تا راواپندی در شبه جزیره‌ی هند کشیده شده بود. در زمان ساسانیان راه بازرگانی زمینی از شرق به غرب ایران دارای چند شاخه بود (تصویر ۱-۱)، که یکی از آن‌ها تا سواحل غربی شبه قاره‌ی هند امتداد داشت و بازرگانان ایرانی از مدت‌ها قبل در مناسبات بازرگانی سیلان مقام اول را داشتند و راه دوم؛ مسیر بازرگانی بود که به بیزانس می رسید که هم از مسیر خشکی و هم از مسیر دریا می گذشت و در حیطه‌ی اقتدار و نظارت ایرانیان قرار داشت (مظاهری، ۱۳۷۲: ۲۵).

از اواسط عهد ساسانی تا سقوط این دولت تجارت ابریشم در خاورمیانه اهمیت فراوانی داشت و به یکی از انگیزه-های سیاست خارجی امپراتوری بیزانس مبدل گشت. ایرانیان در صادرات و ارسال ابریشم مقام اول را دارا بودند بطوری که بعدها سغدیان، خاقانات ترک و عرب‌ها به این تجارت روی آوردند، دولت حبشه نیز چندی بعد وارد کار شد. بیزانس همواره می کوشید که انحصار راه‌های تجاری را از دسترس رقیبان خارج کند از این رو در سده‌ی ۴ میلادی در مناطق میان رودان (بین النهرین) و قفقاز از جمله منطقه‌ی ارمنستان با ایران هم مرز شد؛ از این رو می توان گفت که رقابت شدید بیزانس و ایران بر سر ارمنستان به دلیل نیاز به حفظ راه‌های بازرگانی بوده است به گونه‌ای که بیزانس به منظور کاهش دخالت ایران در صادرات ابریشم در صدد احداث راه دیگری برآمد که از دریای شمال (دریای خزر) می گذشت؛ از این رو کاروانیان به منظور جلوگیری از ورود به ایران مجبور بودند که از این مسیر پر خطر و دشوار عبور کنند که به دلیل مشکلات طاقت فرسای بیابان‌ها و صعوبت‌العبور بودن مسیرهای



ارتباطی؛ دولت بیزانس ناگزیر شد که با ایران وارد مذاکره و مبادله شود و قراردادهای تجاری منعقد نماید (دریایی، ۱۳۸۳: ۱۱).

با توجه به (تصویر ۱-۲) مسیر عبوری راه ابریشم جهت رسیدن به اروپا مشخص می‌شود که یکی از مهم‌ترین تنگه‌های گذرگاهی ارمنستان بوده است که به دلیل موقعیت سوق‌الجیشی و استراتژیکی این منطقه همواره بعنوان یکی از مهم‌ترین عوامل نزاع‌های سیاسی و نظامی حکومت ساسانی و امپراتوری روم جهت استیلای بر این منطقه بوده است.

تحلیل و بررسی موقعیت سیاسی ساسانیان در ارتباط با روم و بیزانس و نقش جاده ابریشم

مدت‌ها قبل از ساسانیان نشانه‌هایی از روابط تجاری در جادهی ابریشم به چشم می‌خورد؛ خصوصاً از زمان داریوش اول هخامنشی (۴۸۶، ۵۲۳ ق.م.) و اسکندر مقدونی و همچنین دوره‌ی سلوکیان (۳۱۲، ۶۴ ق.م.)؛ جاده-ی بزرگ تجاری شرق و غرب در دست آنان بود؛ این جاده از ایران به سمت چین و هند ادامه یافت و در دوران هخامنشیان و سلوکیان گسترش یافت. سهم ایرانی‌ها در رونق جاده از سال (۱۰۰ ق.م.) در زمان اشکانیان که پل ارتباطی شرق و غرب بودند دوچندان شد و این ویژگی به دلیل تعاملات استعماری روم در غرب و رشد و بالندگی اقتصادی و فرهنگی چین؛ نقش ارتباطی ایران را به دلیل موقعیت سوق‌الجیشی روشن می‌سازد.

ساسانیان پس از پایه‌گذاری حکومتشان در سال (۲۲۴ م.) علناً حاکمیت سراسری بین‌النهرین، سوریه، آسیای صغیر، ارمنستان و مصر و نظارت بر عربستان و دریای سرخ را خواستار شدند و از سوی دیگر رومیان نیز خواهان دستیابی بر متصرفات اسکندر بودند که این عوامل موجب ایجاد چالش و تشدید برخوردهای نظامی میان شرق و غرب شد که تا قرن هفتم میلادی ادامه یافت. مرز ایران و روم در سراسر دوران حاکمیت ساسانیان محل نزاع و درگیری بود و تلاش پادشاهان ساسانی برای نفوذ در مدیترانه و افزودن ارمنستان به قلمروشان باعث می‌شد که سیاست ساسانیان در مقابل رومیان تا چندین سده تعیین‌کننده‌ی نوع روابط سیاسی و رقابت-های نظامی و یا مناسبات اقتصادی و تبادل سفرای میان طرفین باشد (مشکور، ۱۳۷۳: ۷۹، ۸۰).

از سوی دیگر در دوران ساسانیان تجارت رونق فراوانی داشت و ایران تنها راه مرادوهی میان یونان و روم و آسیای وسطی بود و از سوی دیگر تمام کاراوان‌ها که مال‌التجاره از دو طرف حمل می‌کردند می‌بایست از ایران و یا از ممالک تابعه ایران عبور کنند؛ از این‌رو به دلیل موقعیت استراتژیکی جادهی ابریشم و قرار گرفتن این جاده در مسیرهای ترانزیتی مزرهای شمالی ایران و عبور از مناطق ارمنستان و بین‌النهرین و نصیبین به دلیل موقعیت سوق-



الجیشی این منطقه و قرار داشتن در تقاطع راه‌های بازرگانی امکان دسترسی بر شهرهای دورا اروپوس و الحضرا فراهم می‌کرد و تلاش حکومت‌های ساسانی و رومی جهت تسلط بر این مسیر کاروان‌رو؛ این تنش‌ها را بیشتر می‌نمود (باحقی، ۱۳۷۵:۱۲۱). هر چند در اکثر مواقع پس از برخوردهای نظامی زمینه برای برقراری مراودات و مناسبات سیاسی اقتصادی میان طرفین برقرار می‌شد و این امر به دلیل نیاز اروپاییان جهت تأمین مایحتاج اولیه‌ی آن‌ها و از سوی دیگر تلاش ایرانیان جهت صدور کالاها و کسب درآمد ناشی از این مبادلات و دریافت مالیات گمرکی؛ نقشی تعیین کننده در طول تاریخ این دو قدرت داشته است. پادشاهان ساسانی علاوه بر گسترش اراضی و توسعه‌ی سیاسی مرزهای حکومتی‌شان همواره تلاش می‌کردند روابط و مناسبات اقتصادی و تجاری‌شان را با دولت همسایه حفظ نمایند (بیانی، ۲۵۳۵:۳۴۲).

با روی کار آمدن اردشیر اول و تثبیت حکومت ساسانیان شکافی در روابط خارجی ایران با روم بوجود آمد و رومیان آن‌ها را بعنوان رقیب جدی خود تلقی می‌کردند؛ اردشیر حکومتی قوی و قدرتمند ایجاد کرد و به توسعه‌ی قدرت و مبارزه‌ی با مخالفان پرداخت زیرا یکی از مشکلات عمده‌ی او؛ مقابله با تحركات روم و ارمنستان بود (بیانی، ۲۵۳۵:۳۶). او همواره درگیر شورش‌های داخلی و سرکوب آن‌ها بود و از سوی دیگر متوجه جبهه‌ی غربی با روم و الکساندر سوروس نبردهایی انجام داد و موفقیت‌هایی بدست آورد (مسعودی، ۱۳۴۴:۲۳۹). در آن زمان ارمنستان یکی از مهم‌ترین ایالت‌های سرحدی ایران و روم بود که از لحاظ سیاسی و سوق الجیشی اهمیت زیادی داشت و امکان تسلط بر راه‌های بازرگانی و نظامی و سلطه‌ی بر کرانه‌های دریای سیاه و همچنین برخورداری از منابع زیر زمینی و زمینی را بوجود می‌آورد و از دوران پارت‌ها شاخ‌هایی از اشکانیان بر آن حکومت می‌کردند و روم به دلیل اختلافات دیرینه‌ی سیاسی و اقتصادی که با ایران داشت؛ نمی‌خواست که منافع خود را در ارمنستان از دست بدهد؛ از این‌رو زمینه برای وقوع جنگ میان آن‌ها بوجود آمد (زرین کوب، ۱۳۷۹:۱۴ و مشکور، ۱۳۷۳: ۷۹، ۸۰). این درگیری‌ها در دوران جانشینان بعدی اردشیر در زمان همه-ی پادشاهان مشاهده می‌شود.

بررسی راه‌های تجاری میان شرق و غرب (راه‌های تجاری و مسئله ارمنستان و معابر قفقاز)

بیزانس و حکومت ساسانی در زمینه‌ی تجارت و در دست گرفتن راه‌های بازرگانی؛ بویژه ابریشم؛ رقابتی شدید با یکدیگر داشتند، زیرا تجارت ترانزیتی از طریق جاده ابریشم؛ منافع فراوانی برای ساسانی‌ها به همراه داشت و در کانون توجه شاهان ساسانی قرار گرفته بود، زیرا بیزانسی‌ها و سایر دولت‌های اروپایی جهت تأمین این کالای گران-قیمت و همچنین حمل و نقل سایر محموله‌ها به دولت ساسانی عوارض گمرکی بپردازند که در این زمینه ساسانی



ها به هر میزان که تمایل داشتند مبلغ عوارض را تغییر می‌دادند. مسیر دیگری که همواره از سواحل سوریه تا جنوب شبه جزیره‌ی عربستان امتداد می‌یافت؛ راه ادویه بود که این مسیر گذرگاهی نیز به مانند راه خشکی ابریشم در کانون اختلافات ارضی و رقابت‌های سیاسی ساسانیان و امپراتوری بیزانس بشمار می‌رفت (پیگو لوفسکایا، ۱۳۸۷: ۳۵۵).

در این زمینه می‌توان گفت که به دلیل برخوردهای نظامی متعدد ایران و بیزانس؛ فعالیت‌های بازرگانی را با مشکل رو به رو می‌کرد، اما سرانجام به دلیل مشکلات داخلی ایران و بیزانس در قرن پنجم میلادی؛ روابط و برخوردهای نظامی این دو قدرت کاهش یافته و هر دوی آن‌ها شروع به برقراری روابط اقتصادی با یکدیگر نمودند؛ از این رو می‌توان گفت که روابط بازرگانی و تجاری ایران و بیزانس در قرن پنجم میلادی؛ به دلیل هجوم اقوام وحشی به مرزهای دو کشور بوده است، به گونه‌ای که بنا به روایت فرای «در اواخر قرن چهارم میلادی؛ تهاجمات اقوام صحراگرد در آسیای مرکزی و شرق ایران بطور قابل توجهی مانع تجارت در شرق شد» (فرای، ۱۳۸۵: ۷۰).

در اوایل قرن پنجم میلادی سال (۴۰۸ و ۴۰۹ م)؛ بنا به فرمان امپراتوران روم (هونوریوس و تئودوزیوس صغیر) شهرهای نصیبین و کالینیکوس و آتارشاد بعنوان مکان‌هایی تعیین شدند که مبادلات تجاری با ایران در آنجا امکان پذیر بود (Rudolph, 1999: 214)، اهمیت مناطق مرزی به گون‌هایی بود که طبق روایت آمیانوس مارسلینوس: «رومی‌ها مراودات مرزی را سخت زیر نظر داشتند تا از فرار رومی‌ها به خاک دشمن جلوگیری کنند و در نتیجه اطلاعات و اخبار مهم به دست نیروی متخاصم نیفتند (Ammianus Marcellinus, XVIII..3). از این رو می‌توان گفت که از نظر قدرت‌های بزرگ؛ محدود کردن تجارت به مواضعی اندک؛ شرط لازم و مهمی بود، برای اینکه مرزهای مشترک در امنیت نگه داشته شود. به گون‌هایی که در زمان قرار داد بهرام پنجم و تئودوسیوس دوم در سال (۴۲۲ م) مجدداً فرمانی صادر شد که تجارت میان دو امپراتوری؛ تنها در مراکز صورت پذیرد که در احکام پیشین برای آن در نظر گرفته شده بود (Dignas: Winter: 2007: 205-207).

طبق نظریه‌ی پیگولوسکایا: «در این زمان بیزانس تلاش می‌کرد تا ضمن گسترش نفوذ خود؛ با قبایل عرب که قسمتی از راه مذکور را در اختیار داشتند؛ رابطه برقرار نماید» (پیگولوسکایا، ۱۳۷۸: ۳۵۵)، از این رو می‌توان گفت که تلاش و رقابت دو قدرت ایران و بیزانس جهت در اختیار گرفتن کنترل جاده‌های تجاری و کسب درآمد از بازرگانی بین‌المللی؛ موجب ایجاد تنش و به دنبال آن درگیری در مرزهای مشترک می‌شد، با وجود این؛ این عامل بیشتر تحت تأثیر تهاجم اقوام صحراگرد به مرزهای دو قدرت بوده است.



مسئله ارمنستان و معابر قفقاز در برخورد قدرت‌ها

مسئله ارمنستان و کنترل بر معابر قفقاز شاخص دیگری بود که در قرن پنجم میلادی در مناسبات مزری ساسانیان و امپراتوری بیزانس تأثیرگذار بوده است. به گون‌هایی که در سال (۴۲۱ م) پس از قدرت‌گیری بهرام گور احتمالاً بنا بر تحریک موبدان زرتشتی در حکومت ساسانیان تعقیب و آزار مسیحیان از سر گرفته شد، بطوری‌که بسیاری از مسیحیان به قلمرو امپراتوری بیزانس گریختند و بهرام خواستار استرداد آن‌ها شد که این درخواست از سوی تئودوسیوس دوم امپراتور روم رد شد و منجر به بروز درگیری میان آن‌ها گردید (فرای، ۱۳۸۳: ۲۴۴)، که نهایتاً با توجه به حملات اقوام صحراگرد به مرزهای دو طرف موجب برقراری صلح میان آن‌ها گردید و آزادی مذهبی در بیزانس و ایران به رسمیت شناخته شد، در واقع درگیری دو قدرت در مرزهای داخلی‌شان نیز در برقراری آرامش نسبی در مرزهای مشترک آن‌ها تأثیرگذار بود، این آرامش مشخصه‌ی اصلی مناسبات مزری ایران ساسانی و بیزانس در قرن پنجم میلادی می‌باشد.

در دوران یزدگرد دوم نیز تلاش‌هایی برای زرتشتی کردن ارمنستان آغاز شد که به دنبال آن درگیری‌های میان طرفین شروع شد اما نهایتاً تئودوسیوس دوم به دلیل درگیر بودن با هون‌ها به برقراری صلح اقدام نمود (فرای، ۱۳۸۳: ۲۴۴)، در واقع با گسترش دین مسیح در ارمنستان تحركات رومیان در حمایت از آن‌ها و واکنش ساسانیان در براندازی آن افزایش می‌یافت؛ از این‌رو می‌توان گفت که اختلاف آئین؛ ارمنستان را از ایران جدا کرده و در مواقع نزاع میان ایران و روم؛ ارمنستان به واسطه‌ی پیوند مذهبی؛ متمایل به روم می‌شد، از سوی دیگر در دوره‌هایی از قرن پنجم میلادی؛ معابر قفقاز نیز بهانه‌ایی برای منازعات مزری میان ایران و بیزانس شد به گون‌هایی که در دوران قباد در سال (۵۰۵ م) قرار داد صلحی به مدت هفت سال میان طرفین منعقد گردید (گیرشمن ۱۴۲: ۱۳۸۵).

پی نوشت

1. Baron Ferdinand von Richthoffen
2. Die seiden strass
3. Rit Hopfen
4. wuti/wudi
5. chang kien / zhang giang

نتیجه‌گیری

حکومت ساسانیان یکی از مقتدرترین امپراتوری‌های جهان باستان می‌باشد که به دلیل داشتن پادشاهان قدرتمند، توانست موقعیت سیاسی و اقتصادی ممتازی را در زمینه‌ی مناسبات سیاسی و تجاری با اروپاییان به دست بیاورد و همواره یکی از با ثبات‌ترین ارکان حکومتی خود؛ یعنی اقتصاد را در جایگاه اولیه و انحصاری در دست داشته باشد، از آنجایی که جاده‌ی ابریشم یکی از مهم‌ترین مسیرهای ارتباطی بود که همواره از چین تا اروپا گسترده شده بود و از مناطق شمالی ایران که تحت حاکمیت ساسانیان بود؛ می‌گذشت؛ موقعیت استراتژیکی ویژه‌ای را برای شاهنشاهی ساسانی بوجود آورده بود و به یکی از مهم‌ترین عوامل منازعات سیاسی، اقتصادی و مذهبی ساسانیان و امپراتوری روم و بیزانس مبدل شده بود. از آنجایی که امپراتوری بیزانس و حکومت ساسانیان جهت دستیابی انحصاری بر این گذرگاه خاکی همواره در رقابت با یکدیگر قرار گرفته بودند، همواره در تلاش بودند چه در مواقع صلح و دوستی و چه در مواقع جنگ و دشمنی با یکدیگر؛ بتوانند بر جاده‌ی ابریشم استیلا یابند، حال آن‌که در این زمینه جایگاه ساسانیان بعنوان سردمدارن اصلی حاکمیت بر مسیرهای ترانزیتی شرق دریای مدیترانه؛ نقش آن‌ها را در ارتباط با دولت‌های اروپایی پررنگ‌تر کرده و قدرت‌های غربی را وابسته و نیازمند به خود ساخته بود که در این میان نباید موقعیت بی‌نظیر جاده‌ی ابریشم را در توسعه بخشیدن به روند رو به رشد توسعه‌ی اقتصادی ساسانیان؛ نادیده گرفت. از سوی دیگر وجود دشمن مشترک یعنی هیاطله و هون‌های سفید در مرزهای ایران و شمال و شمال غربی بیزانس؛ موجب شده بود که در برخی از مواقع این دو قدرت جهت حفظ موقعیت سیاسی خود با یکدیگر دست دوستی بدهند و اختلافات را به حداقل برسانند که این امر باز هم بر توسعه‌ی سیاسی و امنیت مسیر ترانزیتی جاده ابریشم می‌افزود و حمل و نقل مبادلات تجاری میان شرق و غرب دریای مدیترانه را تسهیل می‌نمود.

منابع

- باستانی پاریزی، محمد ابراهیم (۱۳۸۰). *ازدهای هفت سر (راه ابریشم)*، تهران: نشر نامک.
- بهرامی، تقی (۱۳۷۷). *تاریخ کشاورزی ایران*، تهران: دانشگاه تهران.
- بیانی، شیرین (۲۰۳۵). *شامگاه اشکانیان و بامداد ساسانیان*، تهران: دانشگاه تهران.
- پیگولوفسکایا، ن (۱۳۸۷). *شهرهای ایران در روزگار پارتیان و ساسانیان*، ترجمه عنایت‌الله رضا، تهران: علمی و فرهنگی.
- خیام نیشابوری، عمرین ابراهیم (۱۳۵۷). *نوروز نامه*، به کوشش علی حصوری، تهران: طهوری.



- دادگی، فرنیغ (۱۳۶۹). بندهش، ترجمه مهرداد بهار، تهران: توس.
- دریایی، تورج (۱۳۸۳). شاهنشاهی ساسانی، ترجمه مرتضی ثاقب‌فر، تهران: ققنوس.
- دیاکونف، ولادیمیر نیکولاویچ و دیگران (۱۳۵۳). تاریخ جهان باستان، ترجمه گروهی از مترجمان، تهران: اندیشه، چ ۴.
- راوندی، مرتضی (۱۳۶۸). تاریخ اجتماعی ایران، جلد هفتم، تهران: فجر اسلام.
- ریاضی، محمدرضا (۱۳۸۱). طرح‌ها و نقوش لباس‌ها و بافته‌های ساسانی، تهران: گنجینه هنر.
- زرین‌کوب، عبدالحسین (۱۳۵۸). تاریخ مردم ایران قبل از اسلام، ج ۱، تهران: امیرکبیر، چ ۲.
- _____ (۱۳۷۵). تاریخ مردم ایران، ایران قبل از اسلام، ج ۱، تهران: فکر روز.
- عبدلی، مهشید (۱۳۹۱). گامی بسوی کتاب‌شناسی جاده‌ی ابریشم، زیر نظر علی اصغر شعر دوست، تهران: دومین اجلاس بین‌المللی جاده‌ی ابریشم.
- فرانک، آیرین و براونستون، دیوید (۱۳۷۶). جاده‌ی ابریشم، ترجمه محسن ثلاثی، تهران: سروش.
- فرای، ریچارد نلسون (۱۳۸۵). تجارت عصر ساسانی، ترجمه حسین کیان‌راد، تهران: سخن.
- فرای، ریچارد نلسون (۱۳۷۷). تاریخ سیاسی ساسانیان، تاریخ ایران، پژوهش دانشگاه کمبریج، ویراستار گرانٹوسکی و دیگران (۱۳۵۹). تاریخ ایران، ترجمه کیخسرو و کشاورزی، تهران: پوش.
- گریشمن، رومان (۱۳۶۷). ایران از آغاز تا اسلام، ترجمه محمد معین، تهران: علمی فرهنگی.
- گریشمن، رومان (۱۳۵۰). هنر ایران در دوران پارتی و ساسانی، ترجمه بهرام فره‌وشی، تهران: بنگاه ترجمه و نشر کتاب.
- لوکاس، هنری (۱۳۶۱). تاریخ تمدن از کهن‌ترین روزگاران تا سده‌ی ما، ترجمه عبدالحسین آذرنگ، تهران: بی‌نا.
- مسعودی، علی بن حسین (۱۳۴۴) مروج الذهب، ترجمه ابوالقاسم پاینده، تهران: بی‌نا.
- مشکور، محمدجواد (۱۳۸۴). تاریخ ایران زمین، تهران: اشراقی.
- مظاهری، علی (۱۳۷۲). جاده‌ی ابریشم، ترجمه ملک‌ناصر توبان، تهران: مؤسسه‌ی مطالعات و تحقیقات فرهنگی.
- ویلتسن (۱۳۵۳). سفیران پاپ به دربار خان مغول، ترجمه مسعود رجب‌نیا، تهران: خوارزمی.

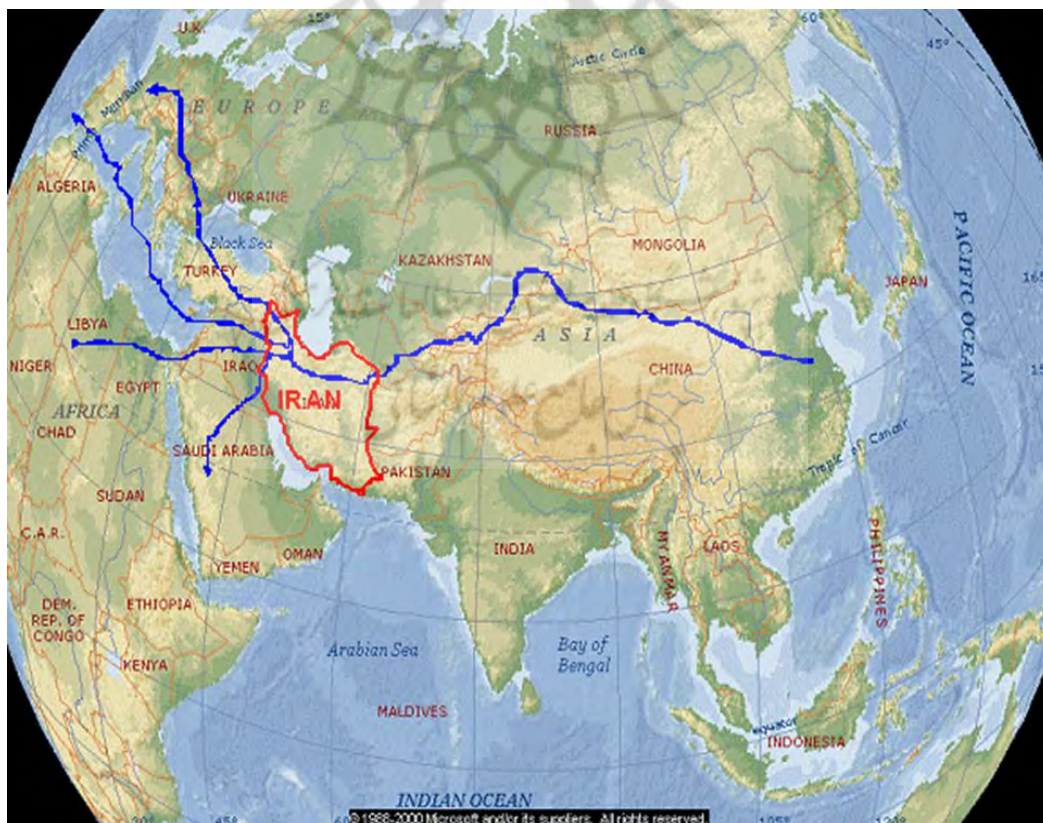
ویلسن، ج. کریستی (بی تا). تاریخ صنایع ایران، ترجمه عبداللعلی فریار، تهران: فرهنگسرا.
 یاحقی، محمدجعفر (۱۳۷۵). فرهنگ اساطیری و اشارات داستانی در ادبیات فارسی، تهران: سروش.

Ammianus Marcellinus, (1953), **Ammianus Marcellinus With an English translation by John C. Rolfe**(The Lob Classical Library), in three volumes, London, W, Heinemann.

BAL Trusatis Jurgis(1981). **Le Moyen age Fantastique**, editions Flammarion,Paris.

Dignas, B., Winter, E., (2007), **Rome and Persia in Late Antiquity: Neighbours and Rivals**, Cambridge and New York, Routledge.

P. Matthee Rudolph(1999).**The Politics of Trade in Safavid Iran:Silk for Silver**, Cambridge University Press (Google Book Search).



(تصویر ۱). منبع: اطلس جغرافیایی جهان.

