

دکتر محمدتقی فاضلی

استادیار گروه باستانشناسی واحد جامع شوستر

dr.fazeli1342@yahoo.com

جاده ابریشم و نقش ایران به عنوان عامل ارتباط غرب و شرق در دوران باستان

چکیده:

اگر ارتباط میان مردمان جریان‌های فکری و هنری و سنت‌ها و آیین‌ها در واقع انتقال فرهنگ به وسیله کالا شد ایرانیان در این انتقال موارث فرهنگی نقش بسزایی داشته‌اند. مانند پارتی، سغدی‌ها، ختنی‌ها، خوارزمی‌ها در آسیای میانه که به نوبه خود در این انتقال سهیم بوده‌اند. از طریق آسیای میانه بود که مهاجران، بازرگانان، مبلغین دینی از غرب به شرق آسیا سفر می‌کردند و عامل انتقال محصولات مادی و فرهنگی و دینی بودند. که گاهی در این مسیر با هجوم اقوامی مانند هونها، هفتالیته‌ها، هیاطله ... روبرو می‌شدند. به هر تقدیر ایران و چین و هند عوامل مهم و تاثیرگذار در این مسیر سوق‌الجیشی محسوب می‌شدند. جاده ابریشم در دوران باستان یک موضوع فرهنگی و اقتصادی بود که امروز به دلیل گسترش ارتباطات و حمل و نقل این نقش را به مراتب افزونی بخشیده است. به عبارت دیگر جاده ابریشم عامل مهم مبادلات اقتصادی و انتقال علوم و فنون و تمدن پیشرفته بین شرق و غرب جهان بود که این انتقال قبل از رنسانس در اروپا از شرق به غرب و بعد از انقلاب صنعتی از غرب به شرق صورت می‌گرفت. در آینده به علت پیشرفت‌های علمی و در شرق آسیا که شاهد بالندگی آن هستیم به نوعی تعامل خواهد انجامید.

کلیدواژه‌ها: جاده ابریشم، شرق و غرب، اروپا، نقش‌های مهم، ارتباط.

پرتال جامع علوم انسانی

مقدمه

هنگامی که از جاده ابریشم بحث می‌شود معمولاً ارتباط بین شرق و غرب را در ذهن تداعی می‌کند. مشرق زمین در طول تاریخ تمدن بشری مهد بالندگی و توسعه ساحت شرقی است مانند آیین‌های شرقی هند و ... که بیشتر به عالم معنا اهتمام ویژه دارد و لیکن در برابر این بینش و نگاه شرقی جهان‌بینی غربی است که به دنیای مادی توجه دارد و انسان همواره در صدد تسخیر بر عالم واقعی می‌باشد و پیشرفت مادی بشر غایت اوست. لذا ایران در دوران باستان در این مسیر طولانی مشهور به جاده ابریشم به دلیل سوق‌الجیشی بین قاره‌های آسیا و اروپا و آفریقا قرار داشته و به عنوان عامل مهم ارتباط بین شرق و غرب در مسیر خاکی و آبی محسوب می‌شده. در نتیجه این تعامل دستاوردهای سیاسی، اقتصادی، فرهنگی، اجتماعی و ... را دربرداشته است. در این جاده بین‌المللی در دوران باستان نه تنها کالاها داد و ستد می‌شد بلکه دانش و فنون و حتی زبان و اندیشه‌های فلسفی و دینی نیز مبادله می‌گشت. استادام خانم دکتر قریب در مقاله‌اش می‌نویسد: ^۱ در ادوار مختلف تاریخ مورد استفاده ماجراجویان و جهانگشایان قرار گرفته و سبب دگرگونی و تحولات سیاسی و غیره حتی مهاجرت‌ها و جابجایی‌ها و در برخی موارد موجب انحطاط فرهنگی در حوزه‌های وسیعی از آسیا تا اروپا و آفریقا گردید. اگر چشم‌اندازی به سغد و خوارزم باستان داشته باشیم بر اساس یافته‌های باستان‌شناسی درمی‌یابیم که خوارزمیان شهرنشین و کشاورز مانند سغدیان به تجارت و داد و ستد علاقه وافری داشتند و کالاهایی که سغدیان از چین به سمرقند و بخارا می‌آوردند خوارزمیان به سواحل دریای خزر و دریای سیاه و اروپای شرقی می‌رساندند و کالاهای اروپایی نیز به همین طریق به آسیای میانه و چین می‌رسید. در همین خواستگاه به لحاظ بررسی تحولات فرهنگی و فکری شاهد تأثیرگذاری تمدن یونانی هستیم. مثلاً بلخ تا پایان دوران ساسانی زیر نفوذ آیین بودایی بوده و راهبه‌های بسیاری در صومعه‌های آن تعلیم می‌دیدند. لذا سغدیان باستان بر اساس آموزه‌های بودایی این آیین را تا شرق آسیای میانه و چین با خود بردند و در این انتقال اقوام دیگر آسیای میانه مانند پارتی‌ها، ختنی‌ها، یوچی‌ها نیز سهم عمده‌ای داشتند. این محل مرکز مهم تجارتي ابریشم نیز به شمار می‌رفته است. از این پایگاه سغدیان انحصار تجارت ابریشم را در مسیر شرقی داشتند و همراه با دولت شهرهای دیگر سغدی تاشکند، فرغانه، پنجیکند، بخارا، و کش به کمک نیروهای انتظامی قدرت‌های زمان بر

ثبات و امنیت این راه کاروانی و پرخطر نظارت می‌کردند. این اوضاع از نخستین سالهای گشایش جاده ابریشم که همزمان با سلسله هان در چین و فرمانروایی یئوچی‌ها در سغد و بلخ بود. یعنی از قرن دوم ق.م تا سده ۸ و ۹ و حتی ۱۰ میلادی ادامه داشت. و سغدی‌ها در بازرگانی میان شرق و غرب آسیا بسیار مهم و تأثیرگذار بودند.

سابقه و قدمت جاده ابریشم

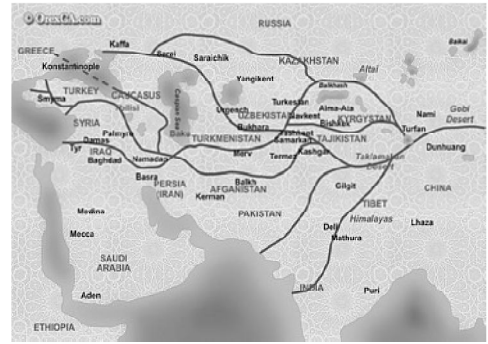
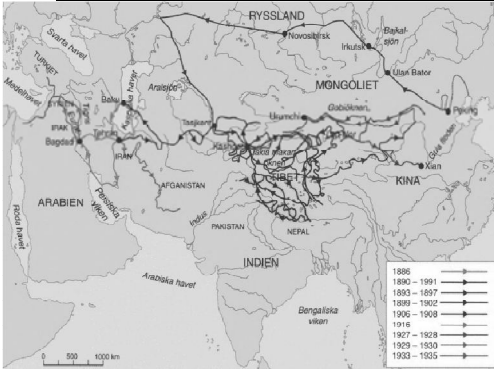
عمده شهرهای جهان تا قرن ۹ ق.م مانند بابل، ممفیس، نمرود، نینوا، و صور که بیشترین حجم معاملات را در دست داشتند اما در زمان مادها و پارس‌ها به تدریج قدرت یافتند و بر امپراطور آشوری چیره شدند. در این زمان هیچ اثری از جاده ابریشم نیست. در سال ۳۷۵ ق.م ضرب سکه‌های طلا و نقره رواج یافت. و در حقیقت بازار آزاد بنیان نهاده شد.^۲ و قدرت اقتصادی به قدرت سیاسی مبدل شد. یونانیان تجارت با شرق و مصر را توسعه دادند. ولی هنوز توانایی تسلط بر سایر سرزمین‌ها را نداشتند. و تنها از نیروی تدافعی برخوردارند. اما در توسعه‌ی ناوگان‌های دریایی توفیق یافتند. و تقریباً حکومت هخامنشیان هم رو به انقراض نهاد. تجارت بین کشورهای حوزه دریای مدیترانه و دریای سیاه با شهرهای ایران توسعه یافت. و از بابل که هنوز بیشترین جمعیت را داشت ۳۰۰۰۰ نفر به شهرهای اکباتان (همدان) و ری گسترش یافت و تجارت دریایی میان دریای سرخ و اقیانوس هند و خلیج فارس آغاز شد با گسترش مبادلات به ری و از آنجا به ماوراءالنهر پایه‌های اولیه جاده ابریشم نهاده شد. از سال ۳۲۳ ق.م اختلاف بین امپراطور ایران و آتن بر سر تصرف سرزمین‌های مصر-سوریه-فلسطین شدت گرفت فتوحات اسکندر آغاز شد و ارتش ایران در ایسوس و اربیل نابود شدند و اسکندر سراسر امپراطوری ایران، آسیای مدیترانه و قسمت زیادی از چین را تصرف کرد.^۳ در اوایل قرن ۳ ق.م پس از مرگ اسکندر قلمرو او تجزیه گردید. سلوکوس بر بابل و ایران و روم شرقی مسلط شد. تا سال ۱۳۷-۱۷۱ ق.م مهرداد اول توانست حکومت سلوکیان را براندازد و امپراطوری ایران را شرق مدیترانه گسترش دهد. دستاورد عصر هلنی‌ها در زمینه تجارت افزایش حجم آن بود. و انتقال در دریای مدیترانه رونق گرفت شهرهای روم، آتن و اسکندریه، انطاکیه، سلوکیه، ری، مرو، بلخ به مرکز تجارت تبدیل شد. جاده ابریشم اکثر شهرهای ایران و آسیای میانه را که در حوزه امپراطوری پارت قرار داشتند در نورددیدند و به شهرهای چین از جمله دروازه یشم (ختن) رسید. مبادلات تجاری از سال ۱۴۵ ق.م بین امپراطوری چین و روم

شرقی از طریق ایران گسترش یافت. از قرن ۳ ق.م تا اوایل قرن ۱۵ م جاده ابریشم بر تمام مسیرهای تجارتي جهان غلبه داشت و ایران را به مرکز تمدن و چهارراه تجارت کالاهای فرهنگی اقتصادی مبدل کرد. اروپا هیچ‌گاه تا دوران متأخر نتوانست راه دیگری را جایگزین آن سازد. در قرون وسطی با وجود سختگیری‌های شدید مسیحیت طی مدت ۳۰۰ سال امپراطوری روم سیر نزولی را طی کرد. ظهور اسلام در قلب صحرا از طرفی موانع جدیدی در راه توسعه مسیحیت و مبلغان مسیحی که به شرق روی آورده بودند ایجاد کرد به موازات تضعیف سیاسی روم اقتصاد آنان نیز به افول گرایید و از جمعیت آنان کاسته شد و تنها سه شهر قسطنطنیه، انطاکیه، سوریه در امپراطوری روم شرقی توانایی مبادلات تجاری را داشتند. از شهرهای غربی و جنوبی ایران، ری، همدان، تیسفون و استخر در مسیر جاده‌ی ابریشم و ادویه قرار داشتند. راه ادویه از راه دریایی خلیج فارس به اقیانوس هند و کشور هندوستان ختم می‌شد و راه خشکی آن از جاده ابریشم و شهر بلخ می‌گذشت که وارد افغانستان فعلی و بعد هندوستان می‌شد و بیشترین کالاهای مبادلاتی را که از



هندوستان به اروپا می‌آورد لفل - زنجبیل - عاج

فیل چای و طلا بود. به موازات سقوط روم امپراطوری ایران که شاهراه تجارت بین‌المللی را در دست داشت قدرت بیشتری یافت.^۴



مسیر جاده ابریشم

سابقه‌ی ارتباطات متقابل شرق دور و چین و ایران و احتمالاً غرب بسیار قدیم‌تر از آن است که محققین پنداشته‌اند. با عنایت به منابع تاریخی این قدمت را می‌توان تا عصر هخامنشیان به ویژه (داریوش اول ۵۲۲-۴۸۶ ق.م تعقیب کرد. به استناد کتیبه‌های فارسی باستان (خط میخی) قلمرو امپراطوری ایران در دوران داریوش از یک سو به باقیانوس هند و از سوی دیگر به دریای مدیترانه کشیده شد. داریوش در کتیبه Dph در تخت جمشید به سه زبان فارسی باستان، عیلامی، بابلی حدود این امپراطوری را چنین معرفی می‌کند: «این است شهریاری که من دارم از سکاها که آن سوی سغد (suguda) هستند. از آنجا تا به حبشه (kušā) از هند (hindau) از آنجا تا به سارده آن را اهورامزدا که بزرگترین بغان (خدایان) است به من ارزانی فرمود» در این کتیبه به نظر می‌رسد خاستگاه سکاهاى آن سوی سغد خود ترکستان و ماورای سیحون فعلی باشد. همچنین داریوش در کتیبه Dse در شوش و در کتیبه DNg در نقش رستم بندهای سوم می‌گوید «بخواست اهورامزدا این است کشورهایی که من جدا از پارس گرفتم. و بر آنها حکمرانی کردم و به من باج می‌دادند. آنچه از طرف من به آنها گفته شد آن را کردند. ماد- خوزستان- بلخ- باختر- هرووتیش (هرات)- سغد- خوارزم- زرنگ- رخج- تئگوش- گندار- هند- سکاهاى هَوْمَه وَرْگا (هوم نوش) سکاهاى تیرخود (تِبِگَرخَوود)- بابل- آشور- عربستان- مصر- ارمنستان- کاپادوکیه- سارد- یونان- سکاهاى آن سوی دریا- سِگودر-سی و نانی‌های سپربرسر (یَوْنَه نَکَ بَر)- پوتایه (لیبی)- کوشا (حبشیها)- مَک (اهالی مک)- کرکا (کارییها) با توجه به متن این کتیبه سکاها در نزدیک ترکستان و محدوده ختن زندگی می‌کردند. این اقوام بیابانگرد بودند. در نواحی شرقی و شمال شرقی و

شمال غربی ایران می‌زیستند. در منابع دیگر چنین آمده است: جاده ابریشم از چانگ آن (امروز به سی ان) پایتخت هان غربی آغاز می‌شد و در امتداد دالان هه سی (استان کان سو) و واحه‌های مجاور حوضه تاریم در سین جیانگ سیر می‌کرد. از فلات پامیر می‌گذشت. از آسیای مرکزی و آسیای غربی عبور می‌کرد و از فلات پامیر می‌گذشت. از آسیای مرکزی و آسیای غربی عبور می‌کرد و به ساحل شرقی مدیترانه خاتمه می‌یافت. این راه مهم تجارتنی طولانی‌ترین راه زمینی دوران باستان که طول آن ۷۰۰۰ کیلومتر بود در مغرب به دو شاخه تقسیم می‌شد. شاخه اول می‌بایستی با گذشتن از فرغانه و سمرقند (اکنون هر دو در ازبکستان شوروی) به مرو (اکنون در ترکمنستان شوروی) می‌رسید. شاخه دوم از باکتريا (بلخ فغانستان) عبور می‌کرد و به مرو منتهی می‌شد. جاده ابریشم در مغرب مرو از هکاتوم پیلوس (یا صدردروازه) پایتخت امپراطوری پارت (امروز در حوالی دامغان ایران) و اکباتان (همدان) می‌گذشت. و پس از عبور از پالمیر (سوریه) به انطاکیه (ترکیه) و صور (لبنان) دو بندر دریای مدیترانه منتهی می‌گشت. از اینجا کالاها از راه دریا به اسکندریه (مصر) و به شبه جزیره ایتالیا سوق داده می‌شد. کالاهای دیگری مانند ریوند چینی، دارچین، اجناس شیشه‌ای روم، پارچه‌های پشمی آسیای غربی و آسیای مرکزی نیز همین راه را می‌پیمودند. ولی کالاهایی که بیشتر حمل می‌شد ابریشمی بود جاده ابریشم به استناد منابع چینی به طول تقریبی هشت هزار کیلومتر چین را به آسیای مرکزی و روم مرتبط می‌ساخت. این جاده از چانگ-ان پایتخت امپراطوری هان و یالن-جو در ایالت گن-سوشووع می‌شد و پس از عبور از مناطق پست کوه‌های جنوبی و ایالت گن-جو، سو-جوان-شی جو به تورفان ختم شد. بنا به گزارش تاریخ هان از یو-من-کوان این جاده به دو شاخه‌ی شمالی و جنوبی تقسیم می‌شد. جاده‌ی جنوبی از لپ نور در امتداد شمالی کوه‌های جنوب در آسیای مرکزی به امتداد آمودریا تا یارکند ادامه می‌یافت و پس از عبور از ارتفاعات پامیر به سرزمین کوشان و ایران ختم می‌شد. راه شمالی که از تورفان آغاز می‌شد، به سمت ارتفاعات شمالی در مسیر جیحون ادامه می‌یافت و پس از عبور از کاشغر و پامیر به فرغانه و سرزمین سغد می‌رسید. این راه از کاشغر به مرو دو شاخه می‌شد: یکی از سمرقند و دیگری از بلخ می‌گذشت. شاخه‌ی غربی این جاده از مرو به مشهد و نیشابور و سپس در امتداد رشته‌ی کوه‌ای البرز به ری، همدان، سلوکیه و تیسفون در ساحل رود دجله می‌رسید. در آنجا پس از عبور از فرات به انطاکیه و بنادر مدیترانه که مرکز مبادلات کالاهای امپراطوری روم بود ختم می‌شد.^۵

نقش ایران در دوران باستان

در دوره‌های باستان دولت‌ها تلاش می‌کردند تا در جریان رقابت با یکدیگر، خود نقش تعیین‌کننده‌ی بهای کالاها باشند و برای رسیدن به این هدف، تسلط بر راه‌های زمینی (خشکی) و دریایی در سیاست آنان از اهمیت والایی برخوردار بود. ابریشم که از عهد باستان در چین تولید می‌شد یکی از اسرار عمده‌ی صنعتی و بازرگانی به شمار می‌رفت. ابریشم در منطقه‌ی دریای مدیترانه بسیار ارزشمند و حتی همپایه طلا بود. برصوما بهای یک قطعه ابریشم رنگ‌آمیزی شده را معادل ۶ واحد پول طلا نوشته است. لذا ارسال ابریشم چین به منطقه‌ی حوزه‌ی دریای مدیترانه از راه‌های متعددی صورت می‌گرفت. بعضی راه‌ها از گذشته‌های دور وجود داشتند. یکی از آنها جاده‌ی مشهور شاهی بود که در عصر هخامنشیان به جاده‌ی بزرگ شاهی شهرت یافت. این جاده بعدها بخش غربی جاده‌ی بزرگ ابریشم را تشکیل می‌داد. دانشمندان جاده‌ی بزرگ شاهی را عامل تحکیم امور اقتصادی و حاکمیت سیاسی دولت هخامنشی دانسته‌اند. اوایل دوره‌ی هخامنشی غرب بیش از شرق مورد توجه بود. پیکارهای کوروش در آشور و بابل و لشکرکشی کمبوجیه به مصر همچنین جنگ‌های داریوش در مناطق شمال قفقاز و سواحل دریای سیاه و پیشروی سپاه ایران در زمان وی و پسرش خشایارشا به یونان نشانه‌ای از توجه نخستین شاهان هخامنشی به غرب بوده است. بعدها روابط بازرگانی میان ایران و هند سبب احداث راه دیگری در شرق ایران از قبادیان بلخ تا راول پیندی در شبه قاره‌ی هند شد. مورخین بر این باورند که راه مذکور بخارا را به راول پیندی پیوند می‌داد. به تدریج راه‌های آسیای مرکزی به سوی شرق گسترش یافتند و مبادله کالا موجب وسعت ارتباط میان اقوام مختلف شد. بازرگانان چینی رفته رفته به نواحی غربی روی آوردند. حاکمیت سلوکیان و در پی فرمانروایی پارتیان نیاز به مبادلات بازرگانی میان شرق و غرب را افزون‌تر کرد. و در سده‌ی ۲ ق. م روابط بازرگانی میان شرق و غرب رو به توسعه نهاد. وجود اشیای تجملی ابریشم، عاج، عطریات، سنگ‌های گرانبها و ادویه توجه مشتریان بسیاری را در سرزمین‌های غربی جلب نمود. در ایران که رابط میان شرق و غرب بود مراکز برای بازرگانان و کاروانیان پدید آمد. سود چین از بازرگانی میان شرق و غرب سبب شد سفیرانی به دربار شاهان اشکانی اعزام گردند. تا رابطه‌ی مستقیم میان دو دولت بزرگ برقرار شود. پارتیان از بازرگانی میان شرق و غرب سود سرشار بردند. به تدریج جاده‌ی ابریشم پدید آمد تا کرانه‌های دریای مدیترانه امتداد

داشت. شاخه‌ی پارسی جاده ابریشم از انطاکیه تا ساحل رود فرات و از آنجا تا سلوکیه نزدیک تیسفون امتداد داشت. سرانجام به هگمتانه می‌پیوست و از این شهر تا ری، نسا و مرو کشیده شده بود. از اوایل عهد ساسانی تا سقوط دولت مذکور تجارت ابریشم درخاورمیانه از اهمیت فراوان برخوردار گردید. و به یکی از انگیزه‌های سیاست خارجی دولت امپراطوری بیزانس بدل گشت. بعدها سغدیان خاقان ترک و عرب‌ها نیز به این کار روی آوردند. امپراطوری 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 مجبور بودند دریای خزر را دور بزنند و از شمال آن ضمن عبور از قفقاز خود را به قسطنطنیه برسانند. البته عبور از این راه خطرناک و بسیار دشوار بود. لذا ترجیح می‌دادند به این نواحی روی آورند که در کنار رودهای پرآب قرار داشت. این راه‌ها تنها از مرز ایران می‌گذشت. در نتیجه امپراطوری بیزانس در امر تجارت ابریشم سخت محتاج و وابسته به ایران می‌شد و بازرگانان رومی چاره‌ای جز خرید ابریشم از بازرگانان ایرانی نداشتند. در حقیقت جاده ابریشم به عنوان عامل مهم مبادلات اقتصادی و تجاری و تعاملات فکری و فرهنگی بین کشورهای شرق و غرب بوده است. تا قبل از رنسانس و تجدید حیات علم در اروپا این جاده نقش مهمی را ایفا می‌کرد. از طرفی ابریشم که در چین تولید می‌شد و مدت‌های مدیدی به صورت یک رمز و سر به شمار می‌رفت در ارسال این محموله به منطقه حوزه دریای مدیترانه از راه‌های متعددی صورت می‌گرفت که بعضی از این راه‌ها از قبل وجود داشتند که یکی از مهمترین جاده‌هایی که ابریشم از آن صادر می‌شد راه ارتباطی بود که در روزگار هخامنشیان ۵۵۹ ق.م. در ایران باستان به راه و جاده شاهی معروف بود. بعدها این جاده بخش غربی جاده ابریشم را تشکیل می‌داد. دانشمندان جاده شاهی را به عنوان عامل اصلی تحکیم امور اقتصادی و اقتدار سیاسی دولت هخامنشیان می‌دانستند. البته اهداف کوروش از لشگرکشی به غرب، دستیابی به سرزمین‌های ثروتمندی چون بابل، آشور و... در آسیای صغیر دستیابی به بنادر یونانی و دریای مدیترانه بود. و از طرف دیگر هم ایجاد امنیت و سپر امنیتی در مقابل اقوام و قبایل مهاجم و کوچنده بود.^۶ قبل از روزگار هخامنشیان نیز در ایران راه‌هایی وجود داشت یکی از این راه‌ها راهی بود که هگمتانه (همدان) را به میان رودان (بین‌النهرین) می‌پیوست و از بیستون می‌گذشت. جاده اصلی شاهی عهد هخامنشی از سوزیانا (شوش)، اردبیل، شمال اروند

(رود دجله) غرب ارمنستان بزرگ، کاپادوکیه و سارد می‌گذشت تا افس *efes* امتداد داشت. جاده‌های فرعی دیگر چون جاده تخت جمشید به شوش جاده دیگری که بابل را از راه کرخ‌میش به مصر متصل می‌کرد. جاده بابل، بهستون رو به توسعه نهاد. هگمتانه و دیگر جاده‌ها به این جاده اصلی پیوند داشتند. اندک اندک راه‌های آسیای مرکزی به سوی شرق گسترش یافت و مبادله کالا موجب گسترش ارتباط این اقوام مختلف شد. بازرگانان چینی به نواحی غربی روی آوردند.^۷ چین از بازرگانی میان شرق و غرب سود کلانی را به دست آورد. به همین خاطر سفیرانی چینیانگ چینگ به دربار شاهان اشکانی فرستاد تا رابطه مستقیم میان دو دولت برقرار شود. اشکانیان که از این ارتباط سود سرشاری هم می‌بردند از این پیشنهاد استقبال کردند. به تدریج جاده ابریشم بزرگ‌تر شد و تا کرانه‌های دریای مدیترانه نیز امتداد داشت.^۸ ایزیدور خاراکسی که در سده نخست میلادی می‌زیست از وجود راه‌هایی که پارتیان در کنار این جاده پدید آورده بودند یاد کرده است. شاخه پارتی ابریشم از انطاکیه تا ساحل رود فرات و از آنجا تا سلوکیه (نزدیک بیستون - کتیسفون) امتداد داشت و سرانجام به هگمتانه می‌پیوست. از این شهر تا ری، نسا (نیسیایه) و مرو کشیده شده بود. به نظر می‌رسد که راه‌های کهن به جاده ابریشم پیوسته باشند. راه زمینی که از چین آغاز می‌شد. از واحدهای آسیای مرکزی از جمله تورفان می‌گذشت. کاروانیان از راه مزبور با عبور از حوزة اطراف رود تا ریم و شهرهای مهم سغد به مرز ایران می‌رسیدند از آنجا به نواحی غرب آسیا و سواحل مدیترانه می‌رفتند. و از عهد ساسانیان 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 پیشین در بازرگانی سیلان مقام اول را داشتند راه‌های بازرگانی که سرزمین بیزانس می‌رسید هم از خشکی و هم از دریا می‌گذشتند و در کنترل و نظارت ایران بودند.^۹ در آن روزگار چین در برابر ابریشم از ایران و سمه، رنگ قالی، سنگ‌های گرانبها و پارچه وارد می‌کرد. سغدیان که خواستار رابطه بازرگانی مستقیم با رومیان بودند از خاقان ترک خواستند تا با دولت ایران کنار آید و موافقت خسرو انوشیروان را برای صدور مستقل ابریشم جلب کند. خاقان ترک ایستمی خان یکی از بزرگان سغد را به عنوان سفیر تام‌الاختیار به دربار خسرو انوشیروان فرستاد سفیر به انوشیروان پیشنهاد کرد در صورت عدم موافقت با صدور ابریشم به بیزانس خود ابریشم

سغد را خریداری و سپس با رومیان معامله کند سفیر حاضر شد بهای ابریشم را به میزان قابل توجهی کاهش دهد.^{۱۰}

روابط ایران و چین تا پایان دوره ساسانی

به استناد نوشته‌های چینی نخستین ارتباط چینی‌ها با آسیای میانه و غربی با دولت یونانی باکتریان یا باختر بوده است که پس از اسکندر به وجود آمد و قلمرو نفوذ آن وسعت بسیار داشت. دولت چین به اعزام سفرایی به دربار باختر مبادرت کرد. نمایندگان مزبور پس از وصول به محل مأموریت خود به مطالعه‌ی دربار و اوضاع و احوال طبیعی و سیاسی و اقتصادی باختر پرداخته و به کشور خویش مراجعت نمودند آنها به دولت متبوع خود گزارش داده بودند. به سبب دوری راه برقراری روابط با باختر به صلاح و صرفه نیست چه اقوام زردپوست و وحشی یوئه‌چی راه عبور باختر و رخج به چین را سد کرده اند. و در کشتار مسافران و تجار و غارت مال‌التجاره آنها درنگ نمی‌نمایند. به این ترتیب با وجود یوئه‌چی‌ها و زیان و ضرری که آنها می‌رسانند ایجاد روابط سیاسی و تجاری چین و باختر نتیجه‌ای نخواهد داشت.^{۱۱} فغفور چین پس از آگاهی از مأموریت فرستادگان خود سفیری به نزد قبایل یوئه‌چی فرستاد به آنها پیغام داد که به مسکن نخستین خود باز گردند. و مانع عبور قوافل و کاروان‌ها نشوند. ولی آنها پیام فغفور چین را نادیده گرفتند بدین ترتیب سفیر چین چانگ چیانگ نام داشت و یک سال در اراضی خاوری جیحون که قلمرو سکاها بود اقامت نمود زندانی شد در سال ۱۲۶ ق.م بدون نتیجه بازگشت. و در بین راه مورد تعرض هونها قرار گرفت و زندانی شد. پس از ده سال توانست بگریزد. هنگام بازگشت به چین با اخبار و امکانات جدیدتری به چین برگشت که اطلاعات بسیار اهمیت داشت به موجب این امکانات امپراتور ووه و جانشینانش کمک کرد تا هونها را به سختی برانند و آنها مجبور شدند به غرب آسیا و اروپا نقل مکان نمایند بدین ترتیب چانگ چیان توانست خط ارتباطی میان چین و اروپا را بگشاید این راه بعدها به جاده ابریشم معروف شد. بر اساس منابع چینی در زمان سلطنت مهرداد دوم (اشک نهم) ملقب به کبیر ۱۲۴-۷۶ ق.م شهریار بزرگ اشکانی روابط ایران چین برقرار شد. ووتی یا فغفور چین از سلسله‌ی هان غربی که درصدد قلمرو حکومت خود در مغرب چین بود و به اعزام هیأت‌های سیاسی و تجاری به این صفحات اقدام کرد. نخستین سفیر چینی به ایران نیامد بلکه معاون خود را به ایران فرستاد نتیجه این مسافرت این شد که دولت اشکانی

تسهیلات کافی برای تجارت جهانی چین به وجود آورد. از آن زمان جاده ابریشم به صورت راه ارتباطی منظمی درآمد. و تا دوران اخیر هم راه تجارتنی مهم سراسر آسیا باقی ماند مجدداً ایران هم سفرایی با هدایایی عجیب و غریب چون چند عدد تخم مرغ شتر مرغ به همراهانی عجیب‌تر چون چند جادوگر و شعبده‌باز به چین فرستاد.^{۱۲} در دوره ساسانیان ۲۲۴-۶۵۱ روابط ایران و چین توسعه و گسترش بیشتری می‌یابد و دو ملت مناسبات برقرار می‌سازند. رفت و آمد سفرا و نمایندگان سیاسی و همچنین جهانگردان و زائران بودایی چین به ایران و ممالک همجوار آن فزونی می‌گیرد به هر حال در رأس همه مسائل مورد علاقه دو ملت داد و ستد و بازرگانی نقش اول را دارد. ایرانی‌ها از تجارت با چین سود می‌بردند و همواره در تحکیم روابط و مناسبات خود با آنها می‌کوشند. تأثیر متقابل هنری دو ملت در این ایام به اوج خود می‌رسد. مذاهب ایرانی در کشور ابریشم رونق می‌یابد. وقتی دولت ساسانی به راه زوال می‌رود آخرین شهریار آن متوجه چین می‌شود و از فغفور کمک می‌طلبد فرزندان او به چین می‌روند و مورد استقبال قرار می‌گیرند.^{۱۳} اطلاعاتی در دست و اختیار داریم که مناسبات تجاری ایران ایران با چین در زمان شاپور دوم ذوالاکتاف و اردشیر دوم و شاپور سوم برقرار بوده است. کریستن سن در زمان آمین مارسلن (مورخ مشهور رومی) که معاصر شاپور دوم ذوالاکتاف در آغاز ماه سپتامبر (شهریور و اوایل مهرماه) در شهر بتنه که در نزدیکی ساحل شرقی فرات قرار داشت. بازار بین‌المللی بزرگی تشکیل می‌شد که در آن کالاهای چینی و هند مبادله می‌گردید. همچنین پیدا شدن سکه‌های شاهان مذکور در غار تورفان بر سر راه چین شاید دلیل دیگری در وجود روابط تجاری میان ایران ساسانی و چین باشد. بر اساس مستندات تاریخی سفاین چینی تا کرانه‌های جنوبی ایران پیش آمده البته اکنون ثابت شده است که جزیره سراندیب یا سیلان (سری لانکا) واسط تجارت میان ممالک غربی آسیا بوده است. کشتی‌های پارس از بنادر ایران به قصد چین بارگیری می‌کردند و از سواحل غربی هند و جزیره سراندیب می‌گذشتند اما از عبور کشتی‌های چینی حداکثر از سواحل هند به سوی غرب بی‌اطلاعم. نویسنده مروج-الذهب می‌نویسد:

«که مدت‌ها قبل از او (سده ۴ هجری) کشتی‌های چینی تا خلیج فارس می‌آمدند. در آغاز ترتیب دیگر کشتی‌های چینی تا عمان و سیراف و ساحل فارسی و ساحل بحرین و ابله و بصره می‌رسید. و هم کشتی‌های این دیار تا چین رفت و آمد داشت.»^{۱۴}

در دوره ساسانی رقابت میان ایران و رومیان بر سر تجارت ابریشم شدت گرفت. دولت روم مایل به تجارت آزاد با چین است ژوستی نین معاصر انوشیروان سعی فراوان دارد که این تجارت سودبخش را از انحصار ایرانیان به دست آورد. قریب دو سده پیش از او رومیان از طرز تهیه ابریشم به کلی بی‌خبر بودند و عقاید خرافی در این باب داشتند. مثلاً آمین مارسلن در این باره نوشته بود: این مملکت (چین) دارای جنگل‌هایی است که از میوه آن استفاده می‌کنند. میوه این اشجار را با ترشح آب عمل آورده و مثل پوست دباغی می‌کنند و چیزی شبیه پشم از آن میوه به دست آورده و از آن نخ‌های نازک تهیه می‌کنند و از آن نخ بافته موسوم به سریک مورخ مذکور یادآور شده است که مصرف ابریشم که سابقاً به بزرگ و اشراف اختصاص داشت اکنون بین طبقات رسوخ یافته حتی در پایین‌ترین طبقات جامعه‌ی رومی ضمناً رومی‌ها برای چینی‌ها مصنوعات شیشه‌ای و پارچه‌های پشمی و سکه‌های طلا می‌فرستادند.^{۱۵}

نقش اقتصادی جاده‌ی ابریشم

با انقراض سلوکیان و روی کار آمدن دولت پارتی (اشکانی) روابط بازرگانی ایران و چین استوارتر گردید. در این خصوص چانگ چین و دیگران از علاقه پارتیان به تجارت سخن رانده‌اند. راه ابریشم میان چین و مدیترانه نیز برقرار شد. هیأت‌های دوستی میان دو طرف رفت و آمد می‌کردند و چینی‌ها هم با سکه‌های پارتی آشنا بودند.^{۱۶} جاده ابریشم در حدود سال ۱۴۰ ق.م توسط چینی‌ها برای دستیابی به کشورهای مغرب پدید آمد بدین گونه که وولی خاقان راهی از دروازه یشم به سوی غرب تا شهرهای لانسو و تورفان و کاشغر احداث کرد که در سمرقند به راه شرقی ایران می‌پیوست راه لشگرکشی هخامنشیان و اشکانیان و ساسانیان به دره سند و نواحی غربی شبه جزیره هندوستان بود که ایران را به چین می‌رساند. در مسیر این راه به آسیا شهرهای مرو - بلخ - هرات - و نیشابور تا دامغان و سمنان و ری و قزوین و سراب و مرند و تبریز و خوی و پالمیر (تدمر) قرار داشت و از آنجا کاروان‌های هله کالاهای ابریشم چین و خوارزم را از این راه به غرب می‌بردند در دوران اخیر نام آن را راه ابریشم گذاشتند.^{۱۷} از منابع آن روزگار و کشفیات باستان‌شناسی می‌توان تا حدی انواع کالاهای تجاری این راه را بازشناخت. کتیبه‌ی بلند بالا مشهور به تعرفه پالمیر مورخ ۱۳۷ م نشان می‌دهد که اقلام تجارتنی عبارت بود از برده، خشکبار، رنگ، ارغوان، عطریات، روغن زیتون، پیه حیواناتی چون اسب،

پوست نمک، میوه، کاج، مجسمه‌های مفرغی، زر و سیم، سنگ‌های گرانبها، فرش، پارچه، جامه‌های ابریشمی، ظروف چینی، کاغذ و جز آن که از یک سو به سوی دیگر منتقل می‌شدند. این روابط چین و جهان ایرانی که چینی‌ها آن را ممالک غرب می‌خواندند بیشتر فرهنگی بوده. بسیار روشن است که این تأثیر و تأثرات می‌تواند بسیار مورد توجه مردم‌شناسان در بررسی‌های مردم‌شناسی اقتصادی قرار بگیرد.^{۱۸}

عوامل نابودی جاده ابریشم

- به نظر نگارنده چند عامل در نابودی و زوال جاده ابریشم دخیل بوده است که عبارتند از:
- ۱- تکامل تکنولوژی جدید، که معمولاً با ساخت کالاهای مشابه آنان را بی‌نیاز می‌کرد.
 - ۲- گسترش ترانسپورت و حمل و نقل دریایی که به مراتب مقرون به صرفه‌تر بود.
 - ۳- رقابت محصولات دیگری مانند چای آن در مسیر جاده ابریشم.
 - ۴- پیشرفت در تسهیل صنعت ارتباطات به خصوص صنعت راه آهن که شبکه‌های وسیعی را از سیبری شمالی‌ترین نقطه شوروی سابق را تا چین پوشش می‌داد.
 - ۴- احساس عدم امنیت و سلامت در مسیر کاروان‌روها که برای تجار و بازرگانان خطرساز بوده است.
 - ۵- عدم ثبات سیاسی در کشورهایی که بسیار در این پیوند و ارتباط بین شرق و غرب مهم‌ترین نقش را ایفا می‌کردند مثل ایران و...
 - ۶- عدم امنیت در این مسیر طولانی به خصوص هجوم اقوام مختلف و ماجراجو و خطرساز مانند هونها.
 - ۷- رمزگشایی این محصول با ارزش که بعدها با تولیدکنندگان رقابت می‌کردند.
 - ۸- عدم امنیت از هجوم راهزنان و بیابانگردان در این مسیر و...

نتیجه‌گیری:

بر پایه آنچه که گفته شد نتیجه می‌گیریم که راه ابریشم پیوند دهنده‌ی بدنه اصلی تمدن‌های قدیمی در سه قاره اوراسیا بوده و از این نظر بسیار حائز اهمیت می‌باشد. که عبارتند از تمدن‌های آسیایی شامل حوزه‌های تمدنی چین، هند توران، آسیای مرکزی، ایران و بین‌النهرین، اورارتو و یمن (سبا). تمدن‌های اروپایی شامل یونان و روم و دیگر تمدن‌های فرعی در جنوب اروپا، تمدن‌های آفریقایی شامل مصر، کوش و سایر تمدن‌های آفریقا در واقع راه ابریشم به همه راه‌های آبی و زمینی اطلاق می‌شود که حوزه‌های تمدنی واقع در غرب اقیانوس آرام تا شرق اقیانوس اطلس را به هم وصل می‌کردند این راه‌ها در مسیر خود از قلمروهای سیاسی، فرهنگی، اجتماعی، دینی بسیار متنوعی می‌گذشتند که کلیت آنها به عنوان مجموعه بخش ارزشمندی از میراث گرانبهای بشری را دربرمی‌گیرد. معمولاً از نظر باستان‌شناسی اهمیت تاریخی این جاده سرنوشت‌ساز در حقیقت مقایسه و تطبیق نمادهای بر جای مانده از سازه‌های معماری، شهرسازی، پل‌های باستانی و... می‌باشد که قطعاً از دیدگاه علوم و فنون دیگر مانند جغرافیای تاریخی و علوم نظامی و... دارای بار معنایی مثبتی خواهد بود. و به کاوش و گمانه زنی‌های بسیار نیاز دارد.

یادداشت‌ها:

- ۱- بدیع الزمان قریب، (سغدی‌ها و آسیای میانه) یادیار... مجموعه مقالات درباره آسیای مرکزی، تهران، مؤسسه مطالعات و تحقیقات فرهنگی، پژوهشگاه، ۱۳۷۲، ص ۱۲۹.
 - ۲- مظاهری علی، جاده ابریشم، ج ۱ و ۲، ترجمه ملک ناصر نوبان، تهران، پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی ۱۳۷۳ صص ۴۵-۵۰.
 - ۳- همان صص ۴۵-۵۰.
 - ۴- رحیم‌پور علی، رحیم‌پور علی و مجموعه مقالات درباره آسیای مرکزی، تهران، مؤسسه مطالعات و تحقیقات فرهنگی، پژوهشگاه ۱۳۷۲، ص ۲۱۹.
 - ۵- آذری علاء‌الدین، روابط ایران و چین، تهران، انتشارات امیرکبیر، ۱۳۶۷ صص ۲۳ و نک معتکف فرید، مجموعه مقالات درباره آسیای مرکزی، تهران، مؤسسه مطالعات و تحقیقات فرهنگی، پژوهشگاه ۱۳۷۲ صص ۳۱۹ و نارمن شارپ، فرمان شاهان هخامنشی، انتشارات پازینه ۱۳۸۲، صص ۷۹، ۸۵، ۹۳ و اسفندیاری فرد امید، جاده ابریشم و روابط ملت‌های ایران و چین، مجموعه مقالات درباره آسیای مرکزی، تهران، مؤسسه مطالعات و تحقیقات فرهنگی، پژوهشگاه ۱۳۷۶، صص ۶۹-۷۰.
- 6- Piguleveskaia N.vizantia na putinkh v inditu, 1951 Moscow, Leningrad, p.185
- و رضا عنایت‌الله، نقش ایران در جاده ابریشم تا پایان عهد ساسانی... مجموعه مقالات درباره آسیای مرکزی، تهران، مؤسسه مطالعات و تحقیقات فرهنگی، پژوهشگاه، ۱۳۷۶، صص ۲۳۵-۲۳۶، ۲۳۷.
- ۷- بیگ‌محمدی حسن، انتشارات دانشگاه اصفهان، اصفهان ۱۳۸۶، صص ۱۵۵-۱۵۶.
 - ۸- آذری علاء‌الدین، روابط ایران و چین، انتشارات امیرکبیر، تهران ۱۳۶۷ صص ۱۴-۱۶.
 - ۹- همان صص ۱۴-۱۵.
 - ۱۰- همان، ص ۲۳۷.
 - ۱۱- همان، ص ۲۴۱.
 - ۱۲- آذری، علاء‌الدین، روابط ایران و چین، تهران، انتشارات امیرکبیر، ۱۳۶۷ صص ۱۱-۱۷.
 - ۱۳- همان، ص ۲۱.
 - ۱۴- همان منبع، ص ۲۱.
 - ۱۵- همان، ص ۴۲.
 - ۱۶- همان، ص ۵۶.
 - ۱۷- برای اطلاعات بیشتر نک راوندی مرتضی ج ۵.
 - ۱۸- مجیدی خامنه، فریده، مجموعه مقالات درباره آسیای مرکزی، مؤسسه مطالعات و تحقیقات فرهنگی، پژوهشگاه تهران، ۱۳۷۲ ص ۲۰۳.



پروشکاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی