

جاده ابریشم

فرحناز بهرام‌پور
کارشناس ارشد تاریخ

مقدمه

راه‌ها، کانال‌های انتقال مبادلات اقتصادی و فرهنگی در میان اقوام هستند و با استفاده از این راه‌ها تمدن‌ها به تبادل تجربیات و دستاوردهای مادی و معنوی خود پرداخته‌اند.

راه ابریشم نیز از شاهراه‌های معروف دنیا بود که وارد افسانه‌ها شده است. این راه باستانی به طول ۸۰۰۰ کیلومتر تمدن‌های شرق و غرب را به یکدیگر پیوند داده بود و بازرگانان و مسافران بی‌باک در طی هزاران سال، علاوه بر تجارت، باورها و مذاهب و ... خود را نیز از طریق این جاده انتقال داده و موجب تأثیرگذاری تمدن‌های واقع در شرق و غرب این جاده بر همدیگر و باعث تکامل و پیشرفت آنان شده‌اند، دستاوردها و تأثیراتی که تاکنون نیز بر جای مانده است.

وجود این جاده باعث پیدایش و افول شهرهایی چون بلاشگرد و تدمر بوده است. همیشه بر سر تسلط بر این شاهراه اقتصادی، بین قدرت‌های بزرگ، چون ایران و روم، رقابت بوده است؛ زیرا نفعی که از این جاده عاید آنها می‌شد، غیر قابل انکار بود.

سوددهی راه ابریشم، باعث می‌شد تا علی‌رغم اختلافات سیاسی، این جاده همیشه باز باشد. دولت‌ها برای ادامه روند تجارت در این مسیر، تسهیلات زیادی برای بازرگانان و مسافران این جاده در نظر گرفته و در حفاظت و امنیت این راه کوشا بودند.

با پیدایش راه‌های جدید دریایی، فتح قسطنطنیه در سال ۱۴۵۳م، و ارتباط مستقیم اروپاییان با شرق دور از طریق راه‌های جدید و کشف قاره آمریکا و بسته شدن راه غرب چین و عدم تمایل چینی‌ها برای برقراری ارتباط با غرب از طریق جاده ابریشم، باعث کاهش تجارت از این مسیر گردید. به تدریج راه ابریشم اهمیت خود را از دست داد.

موقعیت جغرافیایی جاده ابریشم

جاده ابریشم طبق نوشته‌های به‌جا مانده، از شهر بزرگ «چانگ-آن» که پایتخت چین بوده، آغاز می‌شد. این شهر در سال ۲۱۰ ق.م، پایتخت بزرگی بود و در سال ۷۰۰م نیز جمعیتی در حدود یک میلیون نفر داشت. مسافران جسور که از این شهر خارج می‌شدند، از طریق جاده‌های مناسب چین که از میان مزارع و باغ‌های توت می‌گذشت، عبور می‌کردند. فاصله‌ای در حدود ۴۰۰ تا ۴۸۰ کیلومتر را در امتداد رودخانه «وی» به‌سوی غرب می‌رفتند. این جاده که مورد حفاظت چینی‌ها قرار داشت شاهراه سلطنتی نامیده می‌شد. مسافران راه ابریشم، از دره بالای رودخانه وی گذشته، به‌سوی شمال غربی می‌پیچیدند، تا به رودخانه «هوانگ» می‌رسیدند. از راه شمال غربی و از طریق دنباله کوه‌های کونلون که «نان-شان» نامیده می‌شد و در حدود ۳۲ کیلومتر طول داشت، عبور می‌کردند.

مسافران در این قسمت، آب مورد نیاز خود را از یخچال‌های کوهستانی تهیه می‌کردند. آنان از دامنه‌های نان-شان و از طریق «دالان کانسو» وارد واحه بزرگی می‌شدند. این راه باریک ارتباط میان شرق و غرب را میسر می‌کرد و به همین جهت دارای اهمیت زیادی بود، چنان‌که چینی‌ها را وادار کرد تا دیوار بزرگ را تا این منطقه گسترش دهند، و برج‌هایی برای حفاظت این راه‌ها بگمارند. مسافران پس از طی این واحه به شهر «تونهوآنگ» وارد می‌شدند، که آخرین منزلگاه امن در این جاده طولانی بود.



راه دیگر از بیابان‌های حوضه «تاریم» می‌گذشت، که یکی از مناطق خشک جهان به حساب می‌آید و صحرای «تاکلاماکان» به وسعت ۹۶۰ کیلومتر در آنجا قرار دارد. بر سر راه «یومن-کوان» تا «کرلا»، بیابان نمکی «لپ‌نر» قرار دارد. مارکوپولو در مورد این بیابان نوشته است: «... سراسر از تپه‌ها و دره‌های نی ساخته شده و هیچ چیز خوردنی در آن یافت نمی‌شود ... در این راه هیچ جانوری پیدا نمی‌شود، زیرا در اینجا چیزی برای تغذیه پیدا نمی‌کنند ...»^۱ با وجود چنین موانع طبیعی، بازرگانان این خطرها را به جان می‌خریدند تا متاع خود را در سرزمین‌های دور به فروش رسانند. مسافرانی که از این راه بی‌آب و علف عبور می‌کردند، به شهر «لولان» می‌رسیدند و از آنجا به کرلا می‌رفتند و در امتداد آن به شهر کاشغر وارد می‌شدند.

راه دیگر، راه جنوبی بود که بیشتر مسافران، به خاطر در امان ماندن از حمله راهزنان، این راه را که عبور از آن دشوارتر بود، برمی‌گزیدند. آنان از «یانگ-کوان» حرکت کرده و از طریق شهر «نان-شان» و کوه‌های «کونلون-شان» به ختن می‌رسیدند، که در جنوب‌غربی صحرای تاکلاماکان قرار داشت. شهرهای مسیر این راه از طریق گذرگاه‌هایی با یکدیگر در ارتباط بودند. آب در این منطقه کم بود و به همین جهت مسافران ترجیح می‌دادند که در زمستان از این راه عبور کنند تا آب مورد نیاز خود را به‌صورت یخ حمل نمایند.

شهر ختن از لحاظ جغرافیایی در موقعیتی قرار داشت، که مسافران می‌توانستند از طریق کوهستان قره‌قوروم به کشمیر و هند و یا از طریق یارغند به ایران بروند. (تقریباً این همان راهی است که شاهراه نوین قره‌قوروم، میان چین و پاکستان در امتداد آن کشیده شده است).^۲

مسافران جسوری که عازم فرغانه و ماوراءالنهر و یا راهی ایران بودند یا قصد رفتن به شهرهایی که اکنون در افغانستان یا پاکستان قرار دارد را داشتند، می‌توانستند از طریق یارغند و کاشغر سفر کنند، یا از طریق کوهستان پامیر و کوه‌های هندوکش وارد افغانستان و پاکستان شوند و یا راه خود را کج کرده به بلخ رفته وارد ایران شوند. همچنین از این راه می‌توانستند به هند سفر کنند.

مسافرانی که از طریق راه شمالی عازم سفر می‌شدند، بعد از توننهوانگ، از طریق کوه‌های پی-شان که کنار صحرای گبی قرار دارد، به طرف شهر «هامی» می‌رفتند، و از این شهر عازم

نواحی سیری از طریق شکاف زونگاری، نزدیک دریاچه بالخاش وارد شهر بشبالغ می‌شدند. همین‌طور از شهر تورفان به قره‌شهر و آقسو و سپس کاشغر می‌رسیدند و یا برای مبادله کالا، به واحه «ایسیک کول» رهسپار می‌شدند. شهر تورفان به لحاظ موقعیت طبیعی خود، نقطه مناسبی برای حمله دزدان به کاروان‌ها به‌شمار می‌رفت. راه شمال و جنوب حوزه تاریم، در یارغند و کاشغر به یکدیگر می‌رسید. این ناحیه ۱۷۰۰ متر بالاتر از سطح دریا واقع بود و کاروانیان به علت وجود دره‌های عمیق با احتیاط از این منطقه عبور می‌کردند و سپس وارد سرزمین پست رودهای سیحون و جیحون می‌شدند. این ناحیه به نام ترکستان غربی خوانده می‌شد و شهرهایی که در کنار این دو رود مشهور به وجود آمده بودند، در سایه تجارت جاده ابریشم، رو به گسترش و ثروت نهادند.

مسافران عازم هند، ابتدا به بلخ می‌رفتند که دروازه ورود به هند به‌شمار می‌رفت و جاده بلخ- هند، شاهد لشکرکشی‌های سلاطین قدرتمندی بود که آرزوی تسخیر هند را در سر داشتند. این شهر از کانون‌های مهم بودایی در شرق ایران بود.

شهر فرغانه که بین کاشغر به خوقند واقع بود، به واسطه اسب‌ها و شتران خود مورد توجه چینی‌ها قرار داشت. چون مسافر از فرغانه خارج می‌گردید وارد جلگه اروپا- آسیا می‌شد و می‌توانست در فرغانه رنج سفر صحراهای گرم و کوهستان‌های پرخطر را از تن دور کند و استراحتی در این شهر بنماید و سپس راهی فلات ایران شود.

مسافران عازم ایران، از طریق سمرقند و بخارا وارد این کشور می‌شدند. پس از عبور از کوهستان البرز، به اکباتان می‌رسیدند و از طریق جنوب غربی ایران و کوه‌های زاگرس، وارد بین‌النهرین می‌شدند و با توجه به مقصد نهایی خود از شهرهایی چون بابل، سلوکیه، تیسفون گذشته به حلب و انطاکیه که ایستگاه‌هایی برای کالاهای جاده ابریشم شمرده می‌شد، می‌رسیدند. در سلوکیه، راه ابریشم به دو شاخه تقسیم می‌شد. راهی به صحرای سوریه می‌رفت که به شهر پترا می‌رسید و از اینجا به مدیترانه می‌رفت و کالاهایی که از راه خشکی جاده ابریشم حمل شده بود و همچنین کالاهای راه ادویه به اسکندریه فرستاده می‌شد و سپس به امپراتوری روم می‌رسید.



راه دیگر از سلوکیه خارج و از طریق نینوا به تارسوس می‌رفت و از راه آناتولی به آنکارا و سپس به سینوپ در کنار دریای سیاه منتهی می‌شد؛ یا به سارد که آن هم در کنار مدیترانه واقع بود می‌رسید. البته راه دیگر نیز از طریق تارسوس به افسوس متصل می‌شد. راه‌های اشاره شده، کالاهای جاده ابریشم را به بین‌النهرین، آسیای صغیر و از راه دریای سیاه و مدیترانه به اروپا می‌رساند.

بعضی از مسافران برای رسیدن سریع به دریای سیاه، از طریق قسمت شمالی دریای خزر به باکو رفته و سپس به کنار دریای سیاه می‌رسیدند. مسافرانی هم که قصد عزیمت به سیبری یا اروپا را داشتند، پس از خروج از گبی از راه صحرای گبی به کوهستان آلتایی رفته و از راه شکاف زونگاری به دریاچه بالخاش رسیده، وارد دشت‌های قرقیزستان می‌شدند و از همان مسیر دشت به کریمه رفته و از آنجا به قسطنطنیه و یا از طریق دریا به اروپا می‌رفتند. این مسیر استپی اروپا-آسیا شمرده می‌شد.

هودسون نیز، جاده‌های اصلی ابریشم را چهار قسمت می‌داند:

- ۱- جاده‌ای که به غرب در پامیر و مرز کنونی سین‌کیانگ می‌رفت.
 - ۲- جاده‌ای از پامیر به مرو و بلخ و سغد می‌رسید و دو شاخه می‌شد، که شاخه شمالی به سمرقند و شاخه جنوبی به بلخ می‌رفت.
 - ۳- از مرو به سلوکیه و تیسفون در عراق کنونی می‌رسید.
 - ۴- از سلوکیه به روم می‌رفت.^۳
- البته راه‌های مذکور، در طول هزارها سال مورد استفاده قرار داشتند، اما بعضی مواقع به دلایل سیاسی و گاه طبیعی، این مسیرها تغییر پیدا می‌کرد و راه‌های جدیدی گشوده شده و یا جاده‌های قدیمی متروک می‌گشت. چنان‌که در دوران ایلخانان، به دلایل سیاسی راه ابریشم از تبریز عبور می‌کرد.

البته مسیر جاده ابریشم در دوران مغول‌ها، با راه‌های باستانی ابریشم تطابق می‌کند. کالاهایی که از اروپا به ایران می‌رسید، از طریق تبریز، قزوین، ری، مرو، سمرقند و تاشکند به هامی و کانسو می‌رفت و یا از راه مرو به بلخ و بدخشان، کاشغر، ختن، لپ‌نر و تون هوانگ فرستاده

می‌شد. کالاهای مشرق هم از آن مسیر به آذربایجان، ارمنستان و سپس طرابوزان و بعد اروپا می‌رفت.

در دوره ساسانیان، راه‌هایی هم که از عربستان به چین می‌رسید از سه طریق بود: راه کشمیر، راه ختن و راه مغولستان.

شهرهای مسیر جاده ابریشم

راه‌ها، شریان و حیات اقتصادی کشورها و تمدن‌ها محسوب می‌شوند. از ازمئه باستان، از زمان شکل‌گیری مبادله اقتصادی به صورت ابتدایی بین اقوام و ملل، تاکنون که وارد جهان پیشرفته توأم با روابط پیچیده تر اقتصادی-سیاسی شده‌ایم، راه‌ها چه زمینی و چه دریایی دارای اهمیت فراوان بوده و هستند. زیرا کالاهای تولید شده، از طریق این کانال‌های گسترده در صحرای خشک و یا کوهستان‌های پرخطر، به دست مصرف‌کنندگان می‌رسد. اقوام گوناگون در طی هزاران سال با استفاده از این خطوط، نیازهای معیشتی و اقتصادی یکدیگر را برطرف می‌نمودند.

جاده‌های اصلی، که می‌توان آن را شاه‌رگ‌های اقتصادی نامید، به غیر از وظیفه انتقال کالاهای اقتصادی، نقش انتقالی در زمینه فرهنگ، مذهب و زبان نیز بازی کرده‌اند. ملل مختلف از طریق جاده‌ها به یکدیگر مرتبط شدند. از طریق همین جاده‌ها، سلاطین جهانگیر برای در اختیار گرفتن منابع اقتصادی و سرمایه‌های دیگر کشورها، بدان‌جا لشکرکشی کرده‌اند.

کشیده شدن یک راه تجاری، باعث به وجود آمدن شهرهایی در طول این مسیر می‌گشت که در طی زمان گسترش پیدا کرده و تبدیل به کانون‌های مبادله اقتصادی-فرهنگی می‌شد.

مدارک و کتیبه‌های به دست آمده از حفاری‌های باستان‌شناسی که در شهرهای مسیر جاده ابریشم، چون پالمیرا، نسا، مرو و ... انجام شده، از رونق تجارت در شهرهایی که در این مسیر قرار داشتند، خبر می‌دهد.

راه‌های تجاری، علی‌رغم جنگ‌هایی که اتفاق می‌افتاد، همچنان باز و فعال باقی می‌ماندند، زیرا مصالح اقتصادی و نفعی که طرفین درگیر جنگ از تجارت می‌بردند، باعث می‌شد تا امنیت در این راه‌ها برقرار بماند.

ایران نیز به علت اینکه بر سر راه تجاری شرق و غرب واقع بود، به عنوان یک واسطه تجاری از راه ابریشم، سود می برد. در طی سلسله های مختلف که در ایران بر سر کار آمدند مسیر این راه باستانی تغییر نکرد. مثلاً راه ابریشم در دوران پارت نیز همان راه باستانی بود که از تورفان به باختر می رسید و از باختر دو شاخه شده، راهی به بگرام و هند می رفت و راه دیگر، باختر را به مرو (انطاکیه)، صد دروازه و همدان و بیستون وصل می کرد و باز در بیستون، دو شاخه شده، راهی به سوی الحضر و راه دیگر از طریق سلوکیه به پالمیرا می رفت.

در نقشه راهنمای ایزیدور خاراکسی، به دو راه جاده ابریشم در عهد اشکانیان اشاره شده است: «یکی از انطاکیه تا فرات و مرز پارت در زوجی و سپس تا جنوب فاروس یعنی سلوکیه و سپس به سوی شمال به همدان و ری و مرو رفته و بعد به سوی جنوب به طرف افغانستان و هند تغییر مسیر می داد»^۴ و شاخه دیگر تا آن سوی مرو و بلخ و تاشکورگان و تورفان و ترکمنستان چین و سپس خود چین می رفته است.^۵

رنه گروسه نیز در مورد مسیر تجاری ابریشم در زمان اشکانیان می نویسد که جاده ابریشم از انطاکیه پایتخت سوریه، رومیان شروع شده، از فرات و شهر میرابلیس مینیچ گذشته، وارد امپراتوری اشکانیان شده، از اکباتان و راجس (ری) و هکاتوم پلیس (دامغان) و مرو می گذشت و به باختران (بلخ) که متعلق به هند است می رسید و از آنجا به پامیر و دره های جبال و تاشکورگان می رفت، که برجی سنگی بود و کاروانیان راه سوریه و سایر کاروان داران کالاهای خود را در آنجا مبادله می کردند و سپس در حوزه جیحون علیا، به طرف دره کاشغر می رفتند. در کاشغر، جاده ابریشم دو قسمت می شود راهی به طرف شمال و راهی به طرف جنوب. راه جنوبی به طرف یارغند و سپس ختن و میران که در سلطنت نشین لئولان در لپنر بود می رسید و در توئن-هوانگ این دو جاده به هم می پیوست و سپس به شهر چانگ-نگاه می رسید. راه شمالی به کوچا و قره شهر و لئولان (لؤلان در مغرب توئن هوانگ) می رسید.^۶

توجه به شهرها و راه اشاره شده توسط گروسه، نشانگر جابه جایی و دست به دست گشتن شهرها در زمان های مختلف است. چنان که حلب به روزگار اشکانیان، تحت تسلط رومیان بود، در حالی که در دوران هخامنشی، تحت نفوذ ایرانیان قرار داشت؛ یا بلخ که در روزگاران بعد یکی از

شهرهای ایران شمرده می‌شد، به زمان پارتیان، از شهرهای هند محسوب می‌گردید. در مسیر راه‌های مذکور، شهرهایی پدیدار شد که در سایه تجارت، تبدیل به شهرهای بزرگ و پرجمعیتی گشتند، و به‌عنوان پایانه‌های تجاری و قطب‌های اقتصادی، مشهور شدند و یا به مرور زمان، با تغییر شرایط سیاسی و اقتصادی، از رونق افتادند و به مرور ایام از بین رفتند. چنان‌که پالمیرا و یا پترا که زینت‌بخش صحرای سوریه بودند، نابود شدند و تنها خرابه‌های عظیم این شهرها، نشان از رونق و عظمت آنان دارد.

توجه به سکه‌ها و بقایای کالاهای و محصولات که هر یک نمایانگر منطقه‌ای است، خبر از وسعت تجارت و رونق آنان دارد. همین مدارک ما را به چگونگی و کیفیت مبادلات و حجم آنها و رونق یا رکود اقتصادی این شهرها در طی زمان، رهنمون می‌شود.

به‌عنوان مثال می‌توان به سکه‌های پیدا شده در شوش یا سلوکیه و خاراکیس که، نشان‌دهنده داد و ستد وسیع در منطقه غرب ایران است، اشاره کرد.^۷ زیرا این نواحی به‌عنوان آخرین پایانه‌های جاده ابریشم و راه ادویه شمرده می‌شدند و کالاهای گران‌قیمت از شهرهای این منطقه به آسیای صغیر، اسکندریه و روم فرستاده می‌شد. بنابراین بی‌مناسبت نیست که به وضعیت بعضی از شهرهای مهم در مسیر جاده ابریشم اشاره‌ای کوتاه شود.

شهرهای مهم تجاری

انطاکیه: این شهر در صحرای سوریه واقع و در سایه تجارت به رشد رسیده بود. جاده‌های سنگفرش شده‌ای به عرض ده متر، کاروان‌ها را به دروازه شهر می‌رسانید. کارگاه‌های بزرگ از قبیل بافندگی و فلزکاری در این شهر وجود داشت و هر کدام از پیشه‌وران، در صنف‌های مربوط به خود فعالیت می‌کردند. این شهر نقطه پایانی جاده ابریشم به‌شمار می‌رفت و تجارت ماوراء آسیا را تحت نظارت خود داشت.

پالمیرا: این شهر که به‌نام تدمی نیز در تاریخ مشهور است، بعد از قرن اول میلادی، در نتیجه فتح عراق به‌دست پارتیان در مغرب آسیا پدید آمده و به مثابه راهی تازه مورد استفاده بازرگان قرار گرفت. این شهر بر نیمه راه صحرایی شام واقع بود. به خاطر موقعیت تجاری این شهر، اکثر



مردم آن بازرگان بودند و به تجارت اشتغال داشتند. «موقعیت جغرافیایی و آب‌های گوارا و معدنی تدمی، این شهر را نه فقط محل داد و ستد کالای شرق و غرب کرده بود، بلکه کالایی که از عربستان جنوبی به‌سوی شمال می‌رفت نیز از آنجا می‌گذشت».^۸ رونق این شهر با پایان گرفتن حکومت زنبیلا، ملکه معروف این کشور، از بین رفت و راه‌های تجاری تازه، باعث خاموشی این شهر گردید.

پترا: از شهرهای مهم سوریه شمرده می‌شد. در قرن اول میلادی زیر حمایت رومیان قرار داشت و به‌عنوان حایل قلمرو رومیان به‌شمار می‌رفت. این شهر در موقعیتی قرار داشت که عرب‌های جنوب که با کاروان‌های خود به‌سوی شمال می‌رفتند، در آنجا استراحت می‌کردند. این شهر در طول دو قرن اول میلادی، موقعیت تجاری خود را از دست داد، زیرا از یک سو «دریانوردان رومی بیشتر از راه دریایی با هند در تماس بودند» و هم، از سوی دیگر «راه کاروان‌ها از شرق به غرب به‌تدریج به طرف منطقه شمالی که مرکز آن تدمی بود، تغییر کرد».^۹

سلوکیه: سلوکیان یونانی بعد از استقرار در تصرفات هخامنشیان، شهرهای زیادی را با عنوان سلوکیه بنا نهادند، اما شهر مورد نظر، سلوکیه واقع در بین‌النهرین است که در ۲۴ کیلومتری جنوب بغداد امروزی قرار داشت. این شهر چهار راهی تجاری در بین‌النهرین برای جاده ابریشم بود.^{۱۰} «در زمان اردشیر اول، بخشی از این شهر مجدداً بنا شد و نام آن را ویه‌اردشیر (به اردشیر) نهادند. این شهر به روزگار ساسانیان دارای بازار بزرگی بوده و تجار در آن فعال بودند و با رونق تجاری، این شهر ثروتمند شد».^{۱۱}

انطاکیه: این شهر توسط سلوکیان در سال ۳۰۰ ق.م پی‌ریزی شد و هدف سلوکیان از تأسیس آن، تبدیل سوریه به نقطه مرکزی غرب جاده ابریشم بود.^{۱۲} این شهر که ۳۲ کیلومتر با دریای مدیترانه فاصله داشت بر محور شبکه راه‌هایی قرار داشت که از ایران و آسیای صغیر همدیگر را در این مکان قطع می‌کردند. در سده دوم پیش از میلاد، انطاکیه به‌نام تیراپولیس (چهار شهر) معروف بود.

اکباتان: هگمتانه یا همدان نخستین پایتخت ایران در زمان مادها است. این شهر از مراکز تجاری بر سر راه ابریشم بوده است. یک لوح بابلی مکشوفه (متعلق به یک سال پس از فتح بابل

به‌دست کوروش کبیر)، خبر از وامی می‌دهد که شخصی به‌نام تادانو به ایتی مردوک بالاتو داده است، تا چند ماه بعد با نرخ رایج در بابل بازپرداخت شود. این سند که در آگاماتانو یا اکباتان تنظیم شده است نشان‌دهنده گسترش تجارت و بانکداری در دنیای قدیم است و اینکه دادن وام با بهره‌های مختلف، که ظاهراً در هر شهر فرق می‌کرده، در آن زمان رواج داشته و این تبادلات بانکی در کنار توسعه تجارتی، رایج بوده است. کارهای صرافی و بانکی اکثراً به‌دست خانواده‌های یهودی انجام می‌گرفت. سند مورد اشاره، نشان‌دهنده رابطه تجارتی و بانکی بین شهر اکباتان و بابل می‌باشد. (وایتی مردوک بالاتو، رئیس بزرگ‌ترین بانک بابل به‌نام شرکت آگیبی و پسران بوده است).^{۱۳} در شهر اکباتان، صنایع طلاکاری، اسلحه‌سازی و سفالگری وجود داشت و محصولات آن به شهرها و نقاط دیگر فرستاده می‌شد.

ری: این شهر را یونانیان راجس (Rhayges) می‌نامیدند و اعراب آن را الری می‌نوشتند. این شهر در قرن چهارم هجری از بزرگ‌ترین مراکز منطقه جبال و دارای بازارها و کاروانسراهایی متعددی بوده است. ابن‌حوقل گوید که بعد از بغداد، بزرگتر از ری، شهری از شرق نیست. در زمان حمله مغولان دچار آسیب فراوانی شد و بیشتر مردم آن به شهرهای اطراف کوچیدند و ری دیگر به روزگار پیشین بازنگشت.

صد دروازه: این شهر با نام یونانی هکاتم پلیس در منابع ذکر گردیده و بعدها به‌نام قومس یا دامغان نامیده شده است. این شهر از جمله کلنی‌هایی بوده که سلوکیان در ایران ایجاد کردند و بعد از غلبه پارتیان، از جمله سکونتگاه‌های آنان بوده است. این شهر بر سر راه جاده ابریشم قرار داشت. بنابراین از لحاظ تجاری دارای اهمیت بود. در دوران اسلامی نیز از جمله شهرهای مهم در ناحیه شرق ایران شمرده می‌شد. ابن‌واضح یعقوبی، پوشاک‌های پشمی این شهر را از گران‌ترین البسه ذکر می‌کند که به نقاط دیگر فرستاده می‌شده است.^{۱۴} در دوران اسلامی نام قومس بر کل این ایالت که در کنار کوه‌های البرز قرار دارد اطلاق می‌شد اما این نام بر مرکز این ایالت یعنی دامغان نیز اطلاق می‌شد: «شاهراه بزرگ خراسان که از ری، در اقلیم جبال می‌آمد و به نیشابور در خراسان، منتهی می‌گردید از سراسر ایالت قومس می‌گذشت».^{۱۵}



سمرقند: از شهرهای مهم سغد به شمار می‌رفت و در سایه تجارت توسعه یافته بود و این رونق و شکوه را تا حمله مغولان حفظ کرد. در کنار این شهر مزارع گسترده وجود داشت. از اقلام مهم تولیدی سمرقند، کاغذ سمرقندی بود که به سرزمین‌های خاور زمین صادر می‌شد. بازار این شهر مرکز داد و ستد انواع و اقسام کالاهای نقاط مختلف دنیا بود. «زیرا سمرقند بندر بزرگ تجارتی بلاد ماوراءالنهر محسوب می‌شد».^{۱۶}

بخارا: این شهر هم در ایالت سغد قرار دارد. بخارا هم در قبل و هم پس از اسلام از شهرهای بزرگ و مهم ماوراءالنهر شمرده می‌شد. خرابه‌های بخارای قدیم در کنار بخارای بعد از اسلام، حکایت از بزرگی و شکوه این شهر دارد.

شهرهایی که به عنوان نمونه نام برده شد، از مراکز عمده تجارتی در مسیر جاده ابریشم بودند. عمده حوادث سیاسی که در تاریخ ذکر شده، در این نواحی صورت گرفته است. زیرا همان‌طور که قبلاً اشاره شد، سیاست و اقتصاد رابطه تنگاتنگی با یکدیگر دارند و تحول یکی بر دیگری تأثیرگذار است؛ به همین جهت، عوامل سیاسی چون جنگ‌ها و سیاست‌های خارجی و اقتصادی حکومت‌ها، و قدرت و ضعف این دولت‌ها که مسئول حفظ امنیت راه‌های تجارتی بودند، منجر به تغییر راه‌های بازرگانی و باعث شکوفایی یا حسیض شهرها گشت و یا شهرهای تازه‌ای به وجود آمدند مانند شهر الحضر و بلاشگرد که از هیچ برآمدند، و یا ظهور شهر کنستانتین پل که باعث تغییر راه تجارتی شد که از صحرای سوریه به آسیای صغیر منتهی می‌شد و شهرهای سوری و فنیقی از اهمیت افتادند.^{۱۷}

تجارت شرق و غرب

اقتصاد و سیاست در همه اعصار، با یکدیگر رابطه تنگاتنگی داشته است. رکن اساسی اقتصاد را تجارت تشکیل می‌دهد که این حوزه نیز تحت تأثیر جریان‌ات سیاسی واقع بوده و خود نیز در مقابل در تعیین سیاست‌های دولت‌ها، اثر گذاشته است.



دولت‌های قدرتمند برای در اختیار نگه داشتن روند تجاری و منافع حاصل از آن، به این مورد اهمیت زیادی می‌دادند و اگر علت اساسی بیشتر جنگ‌ها را ریشه‌یابی کنیم متوجه رقابت‌های تجاری برای در اختیار گرفتن راه‌ها و مراکز مهم اقتصادی در طول تاریخ می‌شویم. به دلیل موقعیت تجاری جاده ابریشم، این جاده مورد نظر دولت‌هایی قرار داشت که از قلمرو آنها می‌گذشت. آنها با بستن تعرفه‌هایی بر کالاهای کشورهای رقیب و یا بستن قسمتی از جاده، سعی در به دست آوردن امتیازات اقتصادی-سیاسی می‌کردند. در این مسیر مراکز تجاری، بین دولت‌های قدرتمندی چون اشکانی و ساسانی از یکسو و رومی و بیزانس از طرف دیگر، دست به دست می‌گشت. در شرق نیز دولت چین با قبایل بیابانگرد این مشکل را داشت. اما علی‌رغم این جنگ‌ها، حکومت‌ها به علت وقوف بر منافع تجاری این جاده، سعی در ایجاد امنیت در جاده ابریشم و دیگر راه‌های تجاری داشتند.

اگر مبداء شروع جاده ابریشم را چین بدانیم و به سیاست‌های اعمال شده آنان بنگریم، متوجه می‌شویم که سلسله‌های مختلف در چین، سعی در ایجاد امنیت و تسهیلات برای بازرگانی در طول جاده ابریشم داشته‌اند. کشیدن دیوار بزرگ چین در حقیقت محافظت از مرزهای کشور و جاده‌های ترانزیتی ابریشم در مقابل حملات افراد بیابانگرد بوده است.

یکی از اصول سیاست خارجی چینی‌ها، گسترش مرزهای چین بود. حوزه رود تاریم از جمله نقاط مورد علاقه آنان بود که یکی از راه‌های اصلی جاده ابریشم از این منطقه می‌گذشت. این حوزه و سلطنت‌نشین‌های آن، از نظر اقتصادی واحه بودند، زیرا کاروان‌های رومی، چینی، ایرانی و هندی از این واحه می‌گذشت، و همین امر منطقه را برای چینی‌ها جالب می‌نمود.

چینی‌ها در گسترش مرزهای خود، با قبایل بیابانگرد برخورد می‌کردند و این امر ناشی از رقابت بر سر تسلط بر تجارت جاده ابریشم بود. «چینی‌ها سعی کردند، با راندن قبایل هیونگ از مغولستان، نظارت مستقیم بر جاده ابریشم داشته باشند».^{۱۸}

«... چینگ‌لی، سردار سلسله هان، منطقه تورفان را از دست هیونگ نوا درآورد ... و خود محافظ سرزمین بین تاریم و ولی قلمداد نمود ...»^{۱۹} امپراتوری چین، قدرت خود را بسط داد، و در زمان حکومت هان، تا شهر یارغند زیر نظر چینی‌ها قرار گرفت.



در غرب جاده ابریشم نیز، ایرانیان بر این راه مسلط بودند و همانند چینی‌ها، سعی در حفظ این راه‌ها و امنیت بازرگانان داشتند.

حکومت‌هایی که بر جاده‌های اصلی ترانزیتی مسلط می‌شدند، می‌توانستند با بستن راه‌های تجاری، مقاصد سیاسی خود را اعمال کنند. چنان‌که مادها، برای تضعیف بابل که متکی بر تجارت بود، راه ابریشم را بستند.^{۲۰}

با روی کار آمدن پارس‌ها، قلمرو ایرانیان گسترده‌تر شد. در کنار آن، راه‌های جدید ساخته شد و یا جاده‌های قدیم مرمت گشت و با ایجاد یک حکومت مرکزی مقتدر، امنیت در سراسر امپراتوری هخامنشی ایجاد شد و در سایه این امنیت، بازرگانی رو به توسعه نهاد و تجارت بین شرق و مدیترانه ادامه یافت. شاهراه سلطنتی، شوش را به سارد در آسیای صغیر پیوند می‌داد و شاخه‌ای از آن نیز به جاده ابریشم متصل می‌شد. ایرانیان از طریق این جاده‌ها، محصولات مورد نیاز خود را وارد و یا صادر می‌کردند. کتیبه داریوش، نشانگر شهرهای زیر فرمان هخامنشیان است که شامل شهرهای جاده ابریشم نیز بود.

با حمله اسکندر به ایران که برای مقدونیه منشاء اقتصادی داشت، امپراتوری هخامنشی سرنگون شد. البته توجه اسکندر تنها معطوف به ایران نبود و سرزمین فنیقی‌ها نیز مد نظر او بود. زیرا شهر بلیبوس که مرکز تجاری پاپیروس بود و صور و صدیون که مراکز رنگرزی ابریشم در آن قرار داشت و ابریشم‌های گرانبه‌ایم چینی در این کارگاه‌ها به رنگ ارغوانی زیبا که مشهور دنیای آن روزگار بود، رنگ‌آمیزی می‌شد و چنین البسه‌ای را تنها ثروتمندترین افراد استفاده می‌کردند و وجود صنعتگران چیره‌دست در این شهر، باعث جلب اسکندر به این ناحیه شد. بعد از مرگ اسکندر، امپراتوری او بین سردارانش تقسیم گشت و ایران نصیب سلوکوس گردید و حکومتی که وی در ایران تشکیل داد، به نام سلوکیان شناخته شد. این حکومت مروج فرهنگ هلنسیم در ایران و شرق گردید.

آنان بر نیمه غربی جاده ابریشم مسلط شدند و توانستند نظارت بر تجارت ابریشم در شرق را به دست گیرند. سلوکیان با بطلموسیای در رقابت تجاری بودند. سعی سلوکیان بر این بود تا از وابستگی تجاری ابریشم به شهرهای فنیقی که تحت نظارت بطلموسیای مصر قرار داشت، رها

شوند. آنان شهر انطاکیه را در سوریه بنا کردند که بتوانند به صورت مستقیم بر سوریه که نقطه مرکزی غرب جاده ابریشم محسوب می شد، تسلط پیدا نمایند.

با روی کار آمدن اشکانیان، دست سلوکیان از تجارت ابریشم کوتاه شد. زیرا پارتیان نقش واسطه گری تجاری را در جاده ابریشم به عهده گرفتند. اقتصاد پارتیان گذشته از تجارت، بر کشاورزی استوار بود. زیرا در این دوره صنعت اهمیت چندانی نداشت «چون نقدینگی در میان مردم کم بود و در نتیجه انگیزه ای برای سرمایه گذاری در کارهای تولیدی- صنعتی ایجاد نمی شد و به همین جهت صنایع پیشرفته در ایران وجود نداشت یا کم بود».^{۲۱} اشکانیان کالاهای مورد نیاز خود را از طریق تجارت فراهم می کردند و کالاهایی مورد توجه آنان بود که دارای سود دهی بیشتری باشد. جغرافیای ایران همانند پلی بود که بین شرق و غرب قرار داشت و اشکانیان نیز از این امتیاز نهایت استفاده را می بردند.

رابطه تجاری اشکانیان، علی رغم اختلافات سیاسی با سلوکیان و رومیان ادامه داشت. آنان با چینی ها، روابط تجاری برقرار کردند و سفرای دو کشور در دربارهای ایران و چین حضور پیدا کردند، تا روابط تجاری و سیاسی خود را مستحکم نمایند و تسهیلات ویژه ای برای بازرگانان یکدیگر در نظر بگیرند. هدایای گرانبهائی بین دربار دو کشور مبادله شد «و هیئت های دوستی و حسن روابط و پیشکش ها چنان که در منابع چینی آمده است، میان دو طرف در سده اول و دوم میلادی در رفت و آمد بودند».^{۲۲} و در سایه این تلاش ها راه ابریشم بین شرق و حوزه مدیترانه دایر شد.^{۲۳} سیاست اشکانیان در حوزه تجارت خارجی بر این قرار بود که از تماس مستقیم رومیان با چینی ها جلوگیری نمایند و علت این کار به خاطر این بود که این دو کشور از بهای واقعی کالای یکدیگر باخبر نباشند^{۲۴} تا اشکانیان بتوانند به عنوان یک واسطه گر با کشیدن درصدی بر روی کالاهای رومی و چینی، سود سرشاری ببرند.

ناآرامی های ترکستان، سقوط سلسله چو که باعث بر سر کار آمدن دولت های کوچک محلی شد و جنگ های اشکانیان و رومیان، تأثیر عمیقی بر تجارت این جاده نداشت.

در جنگ های میان دو قدرت بزرگ دنیای باستان، یعنی اشکانیان و رومیان، شهرهای غرب ایران بین این دو دولت دست به دست می شد، و هر کدام سعی داشتند تا با سلطه نظامی بر



شهرها، بتوانند توان اقتصادی منطقه ارمنستان، بین‌النهرین و سوریه را به‌دست گیرند و از سودی که نصیب این شهرها می‌گشت، استفاده نمایند و یا از دادن گمرگ و تعرفه‌های سنگین بر کالای خود در شهرهایی که به‌دست دولت بیگانه بود، رها شوند.

چنان‌که اشکانیان چون بر اهمیت تجارت و به‌خصوص تجارت ابریشم واقف بودند با استفاده از موقعیت جغرافیایی ایران، در شهرهایی که به‌عنوان پایانه کالاهای جاده ابریشم و یا راه ادویه شمرده می‌شد، با بستن گمرک‌های سنگین به این کالاها، علاوه بر بردن سود سرشار از نظر اقتصادی، دولت رقیب را تحت فشار می‌گذاشتند. رومیان برای رهایی از این وضع خواهان به‌دست گرفتن شهرهای تجاری در منطقه غرب ایران بودند و مدام بر سر این شهرها و مسیرها، بین ایران و روم کشمکش برقرار بود.

سیاست اقتصادی چین در دوره اشکانیان، باعث شد تا برای کم کردن فاصله جاده ابریشم، راه نوینی را در شمال گشودند که باعث کاهش فاصله میان دروازه یشم و کانون‌های کاروانی منطقه تورفان در شمال شد. اما اجرای این سیاست، مقارن با سرنگونی سلسله هان بود. با سرنگونی این سلسله، ناامنی راه‌های مشرق، جاده را فرا گرفت و نفوذ چین بر حوضه تاریم تا چندین دهه بعد از بین رفت.

با پیدایش دولت‌های کوچک محلی که در پی از بین رفتن سلسله هان به‌وجود آمد، بازرگانان مجبور بودند به این دولت‌های نوظهور، مالیات و عوارض سنگینی بپردازند که باعث کاهش صادرات ابریشم از شرق به غرب و افزایش تقاضای ابریشم در غرب گردید. «ایران اشکانی از امتیاز بازار خرید خود بیشترین سود را به‌دست می‌آورد».^{۲۵}

راه خشکی جاده ابریشم، به علت ناامنی، دچار رکود گردید، رومیان از طریق راه دریایی ادویه، به تجارت خود با شرق ادامه دادند و «آگوستوس، اسکندریه را به‌صورت بندر اصلی تحویل‌گیرنده کالاهای تجملی شرق که از راه دریا به مقصد روم حمل می‌شدند، درآورد».^{۲۶} کالاهای شرقی مورد احتیاج ایران نیز از بنادر هند بارگیری و از راه بلخ به ایران فرستاده می‌شد.

در کنار این دولت‌های بزرگ، دولت‌های کوچک محلی واقع در مسیر جاده ابریشم، در سایه تجارت توانستند، به قدرت و ثروت دست یابند. یکی از این دولت‌های کوچک که از قبایل بیابان‌گرد سربلند کرد و بعدها تبدیل به حکومتی در ناحیه شرق ایران گردید، دولت کوشانی بود. آنها از طریق بلخ و بخارا با چین روابط تجاری برقرار کردند. آنان به‌عنوان یوئه-شیه بزرگ از طرف چینی‌ها شناخته می‌شدند. کوشان‌ها که خراج‌گذار چین بودند بر قسمتی از جاده ابریشم مسلط گشتند. راه تحت نظارت آنان همیشه باز بود. این دولت تازه، در سده دوم میلادی، تحت رهبری کانیشکا، حوزه تاریخ را به زیر نفوذ خود درآورد.

با یورش تبتی‌ها به دالان کانسو، ارتباط چین با غرب جاده ابریشم قطع شد، اما حضور کوشان‌ها در این ناحیه، باعث برقراری امنیت این جاده گردید و چینی‌ها نیز حضور آنان را به این دلیل قبول کردند.

پس از سقوط اشکانیان، ساسانیان وارث قلمرو آنان شدند. این دولت مقتدر با دولت مرکزی و دین واحد، توانست سیاست یکسانی در تمام قلمرو خود اجرا نماید. آنان بر جاده بزرگ هند مسلط شدند و از نیشابور تا بلخ و تاشکند تحت اختیار ساسانیان قرار گرفت.

ایرانیان همچنین از ضعف دولت روم استفاده کردند و بین‌النهرین و ارمنستان را که راه‌های اصلی ابریشم غرب از آن نقاط عبور می‌کرد و به اروپا می‌رفت، تصرف کردند. آنان موفق شدند، راه ادویه را نیز تحت کنترل خود درآوردند. ایرانیان موفق شدند به‌وسیله کشتی از طریق هند و مالایا خود را به چین برسانند و در بندر کانتون ابریشم و دیگر اقلام مورد نیاز خود را به‌صورت مستقیم از چینی‌ها تهیه کنند.

در سده‌های چهارم تا هفتم میلادی، تجارت ابریشم رونق بیشتری گرفت. زیرا نه تنها استفاده تجملی از ابریشم در دربار روم شرقی بالا گرفت، بلکه در میان کشیشان و حاکمان نیمه بربر اروپا، که پس از سقوط عظمت روم غربی بر اروپا مسلط شده بودند، نیز رایج گردید. روم شرقی عرضه‌کننده این کالا برای اروپا بود.

روم و ایران برای برقراری انحصارشان بر تجارت ابریشم، توافقنامه‌های تجاری که عرضه ابریشم را محدود می‌کرد و یا توافقنامه‌هایی مانند توافق‌نامه‌ای که طی آن شهر نصیبین در شمال

بین‌النهرین به یک مرکز بازرگانی رسمی برای ابریشم در آسیای غرب انتخاب شد با یکدیگر امضاء کردند.

رومیان و ایرانیان در پی سیاست تجاری خود که نمی‌خواستند دیگران را در منافع این جاده و تجارت ابریشم و دیگر کالاها سهیم کنند، مسیر این جاده را از سوریه به طرف ارمنستان در آسیای صغیر تغییر دادند و بر اثر این سیاست، شهرهای سوری و فنیقی از اهمیت افتادند. در داخل امپراتوری روم شرقی نیز کارگاه‌های سلطنتی برای بافت ابریشم و رنگرزی آن به نام چیناسینا که فقط زنان در آن کار می‌کردند، ایجاد شد. مأموران دولتی بیشترین ابریشم بازار را برای این‌گونه کارگاه‌ها تهیه می‌کردند، و برای بخش خصوصی دیگر ابریشمی باقی نمی‌ماند. چنانچه در زمان صفویه نیز تجارت و بافت ابریشم در انحصار دولت و شخصی شاه قرار داشت و وقتی دولت صفویه دچار ضعف گردید، بر تجارت ابریشم ضربه وارد شد و تولید و صدور این کالا کاهش پیدا کرد.

ایرانیان در شمال نیز با هون‌های هفتالی که قسمت ترکستان را در تصرف داشتند، مشکلاتی داشتند و به همین خاطر با ترکان هم‌پیمان گشتند. اما ایرانیان از قدرت‌گیری ترکان در هراس بودند و چون متوجه جاسوسی سغدی‌ان برای ترکان گردیدند، جاده ابریشم را بستند و سغدی‌ان که پایه اقتصاد آنها متکی بر تجارت بود، تحت فشار قرار گرفتند.

ساسانیان در اواخر حکومتشان، با اغتشاشات داخلی و جنگ‌های پی‌درپی با بیزانس روبه‌رو بودند. رم شرقی به کمک خزران توانست، ایرانیان را شکست دهد و صلیب مقدس را به اورشلیم برگرداند. رومیان توانستند سرزمین‌های آسیای بین‌النهرین را به‌دست آورند و در قسمت ساحلی دریای خزر نیز نفوذ کنند و از طریق خزران و به واسطه شبکه‌ای از بازرگانان آسیای میانه، به‌ویژه بازرگانان آلمالیغ و بشبالیغ که تحت نظارت چین بودند، با شمال دریای سیاه به داد و ستد پردازند. زیرا راه ایران، به واسطه آشوب دستخوش ناامنی بود.

در زمان سلطنت یزدگرد سوم، با تضعیف قدرت دولت ساسانی، اختلافات داخلی، وجود نارضایتی مردم از دولت و روحانیت و جنگ‌های پی‌درپی با بیزانس، منجر به رکود اقتصادی و تضعیف همدلی و اتحادی که لازمه همبستگی ملی است، گردیده بود. قدرت‌گیری اعراب در



نتیجه اتحادی که بین قبایل عرب تحت رهبریت دین جدید اسلام برگزار شده بود، آنان را قادر ساخت که با استفاده از ضعف دولت ساسانی به ایران حمله نمایند. با سقوط مدائن، و با وقوع جنگ نهاوند که سرنوشت نهایی ایران را رقم زد، ایران و متصرفاتش به تدریج به تصرف اعراب مسلمان درآمد. بالطبع راه‌های تجاری شرق و غرب نیز تحت نظارت اعراب قرار گرفت. به‌خصوص در قسمت غرب، در منطقه بین‌النهرین، مسیرهای باستانی تجاری، به‌دست اعراب افتاد. در ضمن شهرهای جدیدی چون فسطاط، کوفه و ... ایجاد شدند و با رونق‌گیری این شهرها به‌عنوان شهرهای سیاسی، مذهبی و نظامی، راه‌های تجاری نیز تغییر مسیر دادند. بعضی از شهرهای باستانی مانند تیسفون و مدائن در اثر حمله اعراب از بین رفت و دیگر تجدید حیات نیافتند ولی بعضی دیگر همچنان به‌عنوان پایانه تجاری به حیات خود ادامه دادند.

با انقراض سلسله چهارصد ساله ساسانیان، گروهی از ایرانیان که تمایلی برای ماندن در ایران تحت حکومت اعراب نداشتند، به طرف هند یا چین کوچ کردند. جاده ابریشم در این دوران تبدیل به شاهراهی برای پناهندگان شده بود.

این کوچ باعث گردید تا صنعتگران و بازرگانان به نواحی دورتر منتقل شوند و شهرهای جدیدی را بنیان گذارند و فرهنگ و تجربیات و مهارت خود را به نواحی شرقی‌تر منتقل کنند، چنان‌که «سغدیان، شیوه حفر قنات را به شرق آسیا» بردند.^{۲۷}

چینی‌ها نیز در سال ۷۵۱م شکست سنگینی از مسلمانان خوردند و سربازان و صنعتگران چینی به اسارت مسلمانان درآمدند. همین افراد هنر و مهارت چین را در حرفه‌هایی نظیر کاغذسازی، در غرب رواج دادند.

با شکست چینی‌ها، تبتی‌ها حوزه رود تاریم را به تصرف خود درآوردند و امنیت حاصل از نظارتی که بر چینی‌ها در این منطقه داشتند از بین رفت و در نتیجه تجارت در این ناحیه رو به کاهش گذاشت و در مقابل راه ادویه مورد توجه واقع شد. کاهش بازرگانی تأثیرات منفی بر اقتصاد چین و شهرهای واقع در بخش شرقی جاده ابریشم بر جای گذاشت.

به غیر از تبتی‌ها و مسلمانان که به ناحیه ترکستان و ماوراءالنهر حمله کردند، خزران نیز در میانه سده هفتم میلادی، قدرت خود را بسط دادند و پایتخت خود را در کنار رود ولگا بنا نهادند.



مهم‌ترین رکن اقتصادی آنان بازرگانی بود و رونق اقتصادی آنان از زمانی شروع شد که راه شمالی دریای خزر به سمت غرب و از راه کریمه و توسط کشتی به کنستانتین پل می‌رسید.

خزران موفق شدند تا دربند قفقاز را تسخیر کنند و تا سرزمین اوکراین مسلط شوند. آنان توانستند بر جریان‌ات سیاسی روم تأثیر بگذارند. چنان‌که خزران به سقوط ژوستین، امپراتور روم، در سال ۷۱۱م کمک کردند. آنان تا موصل پیش آمدند، اما در سال ۷۳۰م از اعراب مسلمان شکست خوردند و حتی خاقان آنان به دین اسلام درآمد.

با رکود اقتصادی در شمال چین، مناطق جنوبی فعالیت و رونق بیشتری گرفتند، زیرا راه دریایی ادویه فعال‌تر شد، به‌خصوص بندر کانتون در سایه تجارت و حضور بازرگانان مختلف در آنجا به ثروت و رفاه رسید.

غرب جاده ابریشم نیز با حضور اعراب، فعالیت گذشته را از سر گرفت و راه‌های بازرگانی دوباره شاهد رفت و آمد بازرگانان و مسافران گردید. در دوران خلفای عباسی شهر بغداد در کنار تیسفون، به‌عنوان مرکز خلافت تأسیس شد. این شهر در کنار جاده ابریشم قرار داشت و کالاهای شرقی و غربی وارد بازارش می‌گردید. جاده ابریشم که شرق و غرب را به هم وصل می‌کرد، در دوران اسلامی، جاده مذهبی و زیارتی حاجیانی بود که برای مناسک حج به مکه می‌رفتند. بازرگانان هم برای انتقال کالاهای خود از این مسیر سود می‌بردند.

به واسطه ناامنی در سمت شرق جاده ابریشم، شهرهای ترکستان کالاهای خود را از طریق ایران و بین‌النهرین و بخشی از دریا به هند می‌فرستادند و در عوض کالاهای ارزشمندی از طریق راه ادویه، از هند و چین دریافت می‌داشتند.^{۲۸}

با روی کار آمدن سلسله‌های ایرانی در قسمت مشرق ایران، امنیت بر راه‌های این قسمت مستولی شد. در زمان طاهریان و سامانیان، با وجود جنگ‌های ناحیه‌ای که در بین سلسله‌ها و قدرت‌های محلی انجام می‌گرفت فعالیت بازرگانی ادامه داشت. به‌خصوص در دوره سامانیان، حجم مبادلات بین ترکستان و ایران افزایش یافت و این حکومت، بازرگانی منطقه را تحت نظارت خویش داشت. دولت سامانی علاوه بر دارالخلافه با اروپای شرقی نیز دارای روابط



تجاری و سیاسی بود و سفرای اروپایی و فرستادگان خلفای عباسی در دربار سامانیان در رفت و آمد بودند.

همچنین دربار خلیفه نیز با امپراتوران اروپا روابط تجاری-سیاسی برقرار کرده بود. فرستادن هدایایی چون ساعت توسط شارل مارتل برای هارون الرشید، و یا اینکه ابن فضلان، سیاح معروف از طرف خلیفه عباسی در دربار شاهان بلغار به سفارت فرستاده شد^{۲۹}، همگی حاکی از علاقه به ایجاد رابطه بین مسلمانان و مسیحیان است.

در دوران خوارزمشاهیان نیز تماس این دولت با ترکان در قرن ده میلادی، باعث توسعه و هم سقوط آنان گردید.^{۳۰} این دولت با اروپا نیز روابط حسنه ایجاد کرد. خوارزمشاهیان با خزران و بلغارهای کرانه ولگا دارای روابط سیاسی-تجاری بودند و همین توسعه تجاری، باعث قدرت و ثروت خوارزمشاهیان شد. چنانکه آوازه قدرت آنان به گوش چنگیزخان رسید و وی علاقه‌مند گردید تا با ایرانیان روابط سیاسی-تجاری داشته باشد و بر این پایه یک هیئت تجاری از بازرگانان به همراه کالاهای نفیس برای تجارت روانه ایران شدند. اما کشته شدن بازرگان که گویند از طمع حاکم اترار [که از شهرهای بازرگانی بود] در اموال بازرگانان بود، باعث خشم چنگیز و حمله به ایران گردید.

چنگیزخان زائیده صحرای مغولستان و دارای هوش و ذکاوت بود و در سایه مشاوران چینی و ایرانی خود به اهمیت بازرگانی و راههای بازرگانی پی برد. به واسطه صلح مغولی، امنیت بر تمام راههای مناطق تحت سلطه مغولان مسلط گردید و در سایه این امنیت و حمایت شخصی چنگیز از تجار، رونق اقتصادی دوباره در نیمه شرقی جاده ابریشم ایجاد شد.

حمله چنگیزخان به ایران، باعث انهدام و ویرانی شهرهای تجاری ترکستان و ماوراءالنهر و خراسان و قسمت اعظم شمال و شمال غرب ایران گردید و تمام نواحی تحت حکومت خوارزمشاهیان تا بغداد، تحت سلطه مغولان درآمد. تنها یک معجزه، اروپا را از دست مغولان نجات داد. تاکتیک زمین سوخته مغولان، باعث کشته شدن مردم، کوچاندن دانشمندان و صنعتگران به چین و مغولستان که مقر اصلی مغولان به‌شمار می‌رفت شد. خرابی شهرها و قحطی و گرسنگی در مناطق مورد حمله چنگیز، باعث گردید تا راههای تجاری دوباره خلوت و



فعالیت‌های بازرگانی متوقف شود. تنها چند دهه بعد با روی کار آمدن ایلخانان در ایران، فعالیت‌های سیاسی-تجاری با دیگر کشورها از سر گرفته شد و دوباره شهرها رو به آبادانی گذاشت. اما در ناحیه ماوراءالنهر و قسمت‌های شرقی ایران، رونق اقتصادی گذشته بازنگشت و حتی شهرهایی مانند بخارا و سمرقند که از میان خاکسترهای جنگ برخاستند، به شکوه و وسعت پیشین خود نرسیدند.

تجارت و اقلام تجاری

تجارت مهم‌ترین بنیاد اقتصادی هر ملتی را تشکیل می‌دهد و رونق و شکوفایی هر تمدنی در سایه روابط تجاری با دیگر ملل حاصل می‌شود. این عامل باعث ترویج فرهنگ، مذهب و زبان در طول راه تجاری گشته است. به مفهوم دیگر، نیازهای اقتصادی و رفع آن از طریق تبادل کالا، باعث نزدیکی ملت‌ها به یکدیگر شده است. وجود راه‌ها به مانند شریان‌هایی هستند که این مبادلات به وسیله آن انجام می‌شود و جاده ابریشم هم از مهم‌ترین راه‌های تجاری در دنیا بوده و به مثابه پلی اقتصادی-فرهنگی در طول هزاران کیلومتر و در طی هزاران سال، شرق و غرب را به هم پیوسته بود.

اطلاق نام ابریشم به این جاده ۸۰۰۰ کیلومتری، نشانگر تجارت عمده‌ترین کالای تجاری، یعنی ابریشم در این مسیر است. این کالا از چین به نقاط دیگر صادر می‌شد. زیرا آنان طرز تهیه ابریشم را به صورت رازی سالیان دراز حفظ کردند. زیبایی پارچه‌های بافته شده از این نخ لطیف، باعث جلب دربارهای سلاطین و امرا و گرانی این کالا گشته بود.

در طول این جاده، قبایل مختلف چادرنشین و کوچ‌رو از منطقه‌ای به منطقه دیگر می‌رفتند و کالاهای خود را با کالاهای دیگر که در این جاده، در تردد بود، معاوضه می‌کردند.

این اقوام چادرنشین، مس، قلع و فیروزه را از ایران، طلا را از کوهستان آلتایی در مغولستان و یاقوت را از افغانستان و پوست و خز را از سیبری، عطریات را از عربستان و پشم را از هند وارد کرده و در طول جاده ابریشم به نقاط مختلف انتقال می‌دادند.

این کوچ‌نشینان، پشم و چرم و چهارپایان خود را در شهرهای مسیر این جاده عرضه می‌کردند و کالاهای مورد نیاز خود نظیر پارچه را از این شهرها تهیه می‌کردند. این داد و ستد برای مردم شهرنشین سودآور بوده است زیرا محصولات دامی را با بهای ارزان به‌دست می‌آوردند و این رابطه تجاری باعث آشنایی اقوام چادرنشین، با شیوه‌های زندگی شهری و نفوذ فرهنگی و مذهبی در میان آنان گردید.

حضور کوچ‌نشینان در مسیر جاده‌های تجاری، باعث باز ماندن این راه‌ها در آسیا بوده است. این معاوضه‌ها، گاه به‌صورت ابتدایی انجام می‌گرفت که به این تجارت ابتدایی، تجارت خاموش می‌گفتند. تجارت خاموش بدین صورت بود که طرف معامله، کالای قابل مبادله را در محل می‌گذاشت و از آن منطقه دور می‌شد. پس از رفتن او، طرف دیگر می‌آمد و کالای مورد معاوضه خود را می‌گذاشت و آنچه را که به‌نظر می‌آمد، با کالای وی هم‌ارزش است، برمی‌داشت و این کار آنقدر ادامه پیدا می‌کرد که دو طرف از مبادله خود احساس رضایت می‌کردند. این نوع تجارت بر پایه اعتماد طرفین انجام می‌گرفت. در تاریخچه چاجو-کوا که متعلق به سده اول میلادی است، درباره تجارت خاموش توضیح داده شده و گفته شده است که این بازار را بازار شیطان یا بازار ارواح می‌نامیدند.^{۳۱}

چینی‌ها، رومی‌ها و ایرانیان در جاده ابریشم از این واسطه‌ها، در تجارت خاموش استفاده می‌کردند. با ظهور کوشان‌ها و اهمیتی که آنان به تجارت می‌دادند باعث شد که به‌عنوان یک طرف بازرگانی مطمئن، برای چینی‌ها، رومی‌ها و ایرانیان مبدل گردند.

از طریق این جاده، کالای ساخت غرب به شرق و بالعکس حمل می‌شد فلزاتی چون مس و قلع و مفرغ از نواحی بین‌النهرین به شرق می‌رفت. در سال ۳۰۰ ق.م جواهر و سنگ‌های قیمتی و مواد معدنی چون مرمر سفید، عقیق، شیشه از ایران به دیگر کشورها صادر می‌شد. الوار ایران در ساختمان‌سازی بین‌النهرین مورد استفاده قرار می‌گرفت و مرمر و سنگ‌های فلات ایران زینت‌بخش پرستشگاه‌های بابل و سومر بود.

تجارت مستمر بین غرب جاده ابریشم، بین تمدن‌های بین‌النهرین، روم و ایران و شرق جاده یعنی حوزه رود تاریم تا چین ادامه داشته است. پیدا شدن سکه‌ها و مدارک و مجسمه‌ها در

شهرهای مختلف باستانی که به عنوان مراکز تجاری ابریشم و سایر اقلام شمرده می شدند، نشان از گستردگی روابط بازرگانی دنیای غرب و شرق، علی رغم وجود منازعات سیاسی دارد. زیرا طرفهای درگیر جنگ به سودی که از این جاده عاید آنها می شد، اشراف داشتند و به همین جهت روند تجارت هیچ گاه در این جاده قطع نمی شد.

تجارت در دوران باستان به مانند امروز دارای نظم و اصول خاصی بود. هر شهر قوانین و تعرفه های خاص تجاری داشت. هر بازرگانی که به شهری وارد می شد، باید با توجه به اقلام وارداتی عوارض نقدی پرداخت می کرد. این نرخ ها مشخص بود و در میادین شهرها برای رؤیت مردم قرار داده می شد.

حاکمان در تمام شهرها وظیفه داشتند تا راحتی و امنیت جاده های تحت نظارت خود را ایجاد کنند. «... [حاکم] در سراسر این راه غالباً از طریق استقرار مهاجرنشین های کشاورز، سرباز در محل، مسافران را در حیطة نظارت خود می گرفت و حیوانات تازه نفس و آذوقه فراوان به نرخ معقول در اختیار آنان می گذاشت».^{۳۲}

در مورد رابطه تجاری چین با خاورمیانه تا پیش از قرن دوم میلادی، آگاهی اندکی وجود دارد. ریچارد فرای اشاره می کند که منابع چینی از وجود ایرانیان در غرب چین خبر می دهند و همین طور آثار اولین سکاهای که از ترکستان چین پیدا شده، این مطلب را تأیید می کند.^{۳۳} اما مسلم است که در قسمت غرب جاده ابریشم، به خصوص از زمان برپایی امپراتوری هخامنشی، حضور مؤثر ایرانیان در تجارت جاده ابریشم مشهود بوده است و ایرانیان تولیدات خود را از طریق این جاده به اقصی نقاط دنیا می فرستادند. قالی بافی و پارچه بافی در دوران هخامنشی رونق و پیشرفت داشت و قطعاتی از فرش هخامنشی معروف به فرش پازریک که در ترکستان پیدا شده است، نشان از تجارت قالی در دوران باستان، در این ناحیه دارد.

حضور تولیدات ایرانی در بازارهای یونانی، باعث تأثیرگذاری صنعت و فرهنگ ایرانی بر صنعت یونان و همین طور سبب حضور قالی بافی و پارچه های ایرانی در غرب بوده است.^{۳۴} چون امپراتوری گسترده هخامنشی بیشترین سرزمین هایی که جاده ابریشم از آن عبور می کرد را تحت اختیار خود داشت، می توان گفت که بر تجارت غرب و شرق کنترل داشتند و از آن سود فراوانی

می‌بردند. به‌خصوص که در این عهد، امنیت در تمام ساتراپ‌ها به‌وجود آمده و جاده‌های جدیدی تأسیس شده و یا مرمت گردیده بودند که منجر به رونق بازرگانی و افزایش ثروت امپراتوری ایران گشت.

در دوره سلوکیان نیز یونانیان در فلات ایران حضور پیدا کردند و از منافع سرشار این جاده بهره‌مند شدند. آنان ابریشم را می‌شناختند و به آن مدیکون (Medikon) می‌گفتند. اما در زمان پروکوپوس آن را سریک (Seric) می‌خواندند که وی در کتاب جنگ‌های ایران به آن اشاره می‌کند. این نشانگر استفاده فراوان یونانیان از این پارچه گران‌قیمت بوده است.

تجارت سلوکیان بدون استفاده از ایرانیان ممکن نبود. ریچارد فرای می‌نویسد: «گسترش هلنیسم به‌سوی مشرق و مغرب بازارهای نویی را به روی بازرگانی جهان گشود و این امر از تجارت کالاهای آرایشی و مشاطه‌گری و رنگ و عطر و شراب آشکار می‌گردد. در همه این کارها بایستی ایرانیان شرکت داشته باشند».^{۳۵}

با روی کار آمدن اشکانیان، تجارت این راه در دست آنان قرار گرفت زیرا تولیدات صنعتی در این دوره کم بود و اهمیت چندانی به صنعت داده نمی‌شد و آنها ترجیح می‌دادند از طریق واسطه‌گری، از تجارت جاده سود ببرند.

آنان با اقوام گوناگون به تجارت مشغول شدند و محدوده تجاری خود را تا روسیه و تا دریای مدیترانه گسترش دادند. «سکه‌های پارسی در روسیه جنوبی به‌ویژه در البیا و آثار هنری پیدا شده، نشان حضور تجاری اشکانیان می‌باشد».^{۳۶}

در سده اول میلادی، راه شمال ابریشم چین مورد بهره‌برداری قرار گرفت. اما رونق بازار ابریشم در حوزه مدیترانه، مربوط به سده‌های سوم و چهارم میلادی است. هر چند که بلینوس اشاره می‌کند که استفاده از ابریشم در امپراتوری روم در سده‌های نخست میلادی گسترش داشته است.^{۳۷} بنابراین در سده‌های بعد اشکانیان، منفعت زیادی از تجارت ابریشم به‌دست آوردند و با بسط قدرت خود به نواحی غربی، در حوزه تجاری مؤثر و بازرگانان این نواحی نیز در سایه تجارت در رفاه بوده‌اند. مالکوم کالج اشاره می‌کند که «بسیاری وجود مجسمه‌ها در مغرب پارت

خود شاهد ثروت بازرگانان و امیران این شهرهاست که در آنها شکم‌های پر و اندام فربه ایشان نمودار دارایی و توانگری آنان است».^{۳۸}

اشکانیان به اهمیت تجارت واقف بودند و از موقعیت جغرافیایی ایران، برای به‌دست آوردن نفع بیشتر استفاده می‌بردند و آن را از طریق بستن تعرفه‌های سنگین بر کالاها، اعمال می‌کردند. عوارض سنگینی که اشکانیان بر کالاهای رومی بسته بودند، باعث گردید تا اگوست امپراتور روم برای به‌دست آوردن ابریشم متوجه راه دریایی ادویه گردید و ابریشم و ادویه از کانتون از طریق کشتی‌های هندی و مالایی به غرب می‌رفتند و قسمتی از این کالاها، از بنادر هند بارگیری شده و از طریق بلخ به ایران می‌رسید و باقی در بنادر دریای سرخ تخلیه می‌شد.

تجمل‌پرستی رومیان باعث شد که بازارهای رومی مملو از کالاهای شرق باشد و رومیان بزرگ‌ترین مصرف‌کننده کالاهای مشرق، به‌خصوص ابریشم و ادویه گردند. هر چند راه دریایی باعث دست‌یابی روم به ابریشم چین بود اما علاقه رومی‌ها به راه‌های تجاری خشکی نیز پابرجا بود. به همین دلیل، رومی‌ها به همراه ایرانیان سعی در تأمین و باز ماندن این جاده داشتند.

همچنان که غرب، خواهان کالاهای چین بود، چینی‌ها نیز خواهان کالاهای غربی بودند. سنگ‌های گرانبها، طلا، نقره، شیشه، قالیچه و پارچه‌های لطیف ابریشمی که به رنگ‌های زیبا رنگ‌آمیزی شده بود، مورد علاقه چینی‌ها بود. به خاطر اهمیت بازرگانی در عصر اشکانیان، بازرگانان نیز مورد احترام بودند.

در کتیبه‌ای که از پالمیرا به‌دست آمده است از بازرگانی به‌نام تیمارسو که کاروان‌سالار بوده و علاوه بر بازرگانی به اشخاص وام می‌داده^{۳۹} تجلیل شده است؛ زیرا آنان با دادن وام و امن کردن مسیر کاروان‌ها، باعث رونق بازرگانی بودند. در عهد باستان، در هر منطقه مأمورانی مسئول بازماندن راه تحت حفاظت خود و برقراری امنیت برای کاروان‌ها بوده‌اند.

با نگاهی به فهرست کتیبه‌های تجاری دوره اشکانی که در شهرهای تجاری یافت شده است، می‌توانیم نوع اقلام صادراتی و حتی تعرفه‌هایی که بر کالاهای مختلف در شهرهای گوناگون بسته شده بود و رونق یا عدم رونق اقتصادی و تجارت را در آن اعصار دریابیم.

کتیبه مشهور به تعرفه پالمیر که متعلق به سال ۱۳۷م است، نرخ مالیات شهرداری بر کالاهای وارداتی را شرح می‌دهد. واحد عمده مقیاس، بار شتر است. هر گاری مشتمل بر چهار بار شتر و بار خر نصف بار شتر محسوب می‌شد. از جمله اقلام تجارتی نام برده شده در این کتیبه می‌توان به برده زرخرید، خشکبار، رنگ ارغوان برای رنگ کردن ابریشم، عطریات، روغن زیتون، دنبه حیوانات، پوست، نمک، میوه کاج و مجسمه‌های مفرغی که نشان از تنوع کالاهای مصرفی و تجاری دارد یاد کرد که هر کدام از مناطق مختلف به پالمیرا حمل و سپس در شرق یا غرب توزیع می‌شد.

در نوشته‌های چینی نیز از زر و سیم و سنگ‌های گرانبها و فرش و عطریات و پارچه‌های قیمتی و لباس‌هایی از ابریشم چین سخن گفته شده است که جزو اقلام وارداتی به حساب می‌آمدند. پارتیان نیز آهن، زردآلو و هلو به چین می‌فرستادند و شراب و انار و شترمرغ وارد می‌کردند.

ابریشم چین راه درازی را پیموده و توسط بازرگانان ایرانی به بین‌النهرین می‌رفت تا به دست رومیان مجلل برسد. آنها ابریشم‌هایی را که رنگ ارغوانی داشتند بر روی ردای خود می‌دوختند، که نشان نجیب‌زادگی بود و قیمت این‌گونه ابریشم‌های ارغوانی، چند برابر بیشتر از ابریشم معمولی بود. بدین‌جهت بازرگانان ایرانی آن را از چین و ترکستان خریداری کرده به روم می‌بردند. بازرگانان ایرانی کالاهای تولید شده در غرب و نواحی بین‌النهرین و آسیای صغیر را خریداری کرده به شرق می‌بردند و کالاهای شرق را به غرب می‌فرستادند.^{۴۰}

تمایل اشکانیان به تجارت باعث گردید تا آنها با فرستادن سفرا و هدایایی باب روابط تجاری را با چین بگشایند که با توجه به منابع چینی، این علاقه دوطرفه بوده است. در سده اول و دوم میلادی رفت و آمدهای مستمر بین دو کشور جریان داشته، که البته علاقه چینی‌ها به داشتن روابط سیاسی-تجاری منحصر به ایران نبوده است؛ «امپراتوران چینی هم به جهت تحصیل تجارت با ممالک غربی آسیا، غالباً هیئت‌هایی از نمایندگان رسمی به ممالک آسیایی مرکزی می‌فرستادند».^{۴۱}



اما ایران در کنار روابط صلح‌آمیزی که با نواحی شرقی داشت، در نواحی غربی به واسطه حضور رومیان با این قدرت در جنگ بود. به هنگام جنگ شهرهای تجاری واقع در غرب ایران دست‌به‌دست می‌گشت. در دوره‌های صلح که عمری کوتاه داشت، روابط ایران و روم برقرار می‌شد و کالاهای رومی و ایرانی در بازارهای یکدیگر عرضه می‌شد.

پارتیان همچنین به اشیاء تجملی و لوکس چون پیکره‌های یونانی، اشیاء نقره‌ای، شیشه‌ای و گچی علاقه نشان می‌دادند. نخ ابریشم و پارچه‌های هندی که مورد استفاده اغنیای این دوره است، نشان از ثروت و رونق اقتصادی اشکانیان دارد. البته رفاه و تجمل منحصر به طبقه بالای جامعه بود و سودی که از تجارت، عاید اشکانیان می‌شد، در امور صنعتی - تولیدی به کار گرفته نمی‌شد و صرف دربار و زندگی پرتجمل خاندان‌های متنفذ ایرانی می‌شد.

همچنین علاقه به اشیاء تجملی شرق و غرب، در دربار قدرت‌های بزرگ آن روزگار، باعث افزایش تجارت اشیاء لوکس در جاده ابریشم بین شرق و غرب بوده است.

اشیاء و مجسمه‌های یونانی پیدا شده در شهرهای پالمیرا، نسا و بگرام در افغانستان، مؤید این مطلب است.^{۴۲} مالکوم کالج درباره اقتصاد پارتیان با توجه به اقلام وارداتی و صادراتی آنان نتیجه می‌گیرد که مصرف اشیاء وارداتی در دست عده‌ای از نجبا متمرکز و مقدار مصرف کم بود. انگیزه‌ای برای تولید وجود نداشت. کارهای ساده را بردگان انجام می‌دادند، بنابراین مهارت فنی در سطح نازلی قرار داشت. وجود کارگاه‌های سفال‌سازی و سفال‌های پیدا شده، نشانگر ابتدایی بودن شیوه تهیه آنان است.^{۴۳}

بازرگانان در دوره اشکانیان، نقشه‌ای از راه‌های بازرگانی ترسیم کرده بودند که نشان‌دهنده راه‌های عمده تجاری و کاروانسراهای مسیر بود. از جمله این نقشه‌ها می‌توان به نقشه ایزودورا خاراکیسی اشاره کرد.

بعد از اشکانیان، نوبت به ساسانیان رسید که از این خوان نعمت بهره‌مند شوند. آنان با ایجاد حکومت مرکزی قوی و رسمی کردن دین زردشت به عنوان مذهبی واحد، پایه‌های قدرت سیاسی و مذهبی را در ایران مستحکم کردند و در سایه این قدرت و امنیتی که در کشور ایجاد شد، راه‌های بازرگانی همچنان فعال باقی ماند.

در این دوره مهم‌ترین محصول تولید شده، پارچه بود. وجود پارچه‌های پشمی و نخی، با توجه به پارچه‌های بافته شده در این دوره و استحکام آنها، نشان از رشد و تکامل دستگاه‌های بافندگی پارچه در ایران دارد. علاوه بر آن، پارچه‌های پشمی نیز جزو اقلام صادراتی بود. پارچه‌های ابریشمی، مورد استفاده بزرگان ایرانی و امراء در سایر بلاد بود و قیمتی گزاف داشت. تکامل ابزار تولید پارچه منحصر به ایران ساسانی نبود، بلکه در کارگاه‌های نساجی حوزه مدیترانه نیز این پیشرفت صورت گرفته بود. پلینوس اشاره می‌کند که عرض پارچه‌های ابریشمی بافته شده در حوزه مدیترانه ۸۵ سانتی‌متر و عرض پارچه‌های بافت چین ۵۰ سانتی‌متر بود.^{۴۴}

قرائن و شواهد موجود نشان می‌دهد که تولید ابریشم در سده سوم میلادی منحصر به چین نبوده است و شهرهای غرب نیز قادر به تولید آن بوده‌اند. برای نمونه حفريات پالمیرا، نشان از تولید پارچه ابریشم در غرب ایران دارد.^{۴۵} می‌توان گفت که در این دوره صنایع مرتبط با ابریشم در حوزه ایران، بین‌النهرین و مدیترانه، تکامل بیشتری نسبت به چین داشت. تکامل دستگاه‌های پارچه‌بافی باعث بالا رفتن سرعت کار و میزان تولید پارچه گردید. پیگولوسکایا با استناد به آثار نساجی به دست آمده می‌نویسد: در ایران نیز از دستگاه‌های پیشرفته در امر منسوجات که مهم‌ترین فرآورده دوره ساسانی بود، استفاده کردند. پیگولوسکایا درباره صنایع نساجی ایران نیز می‌نویسد: «ایران با استفاده از موقعیت ممتاز خویش در جاده ابریشم که با آغاز سده سوم میلادی ارتباط دارد قادر بود برای نساجان سوزیانا (شوش) شرایطی فراهم آورد و از دستگاه‌های مکمل صنعتی بهره‌مند گردد».^{۴۶}

بازار همیشه برای صدور ابریشم وجود داشت و به‌ویژه تقاضای بازارهای روم همیشه این کالای ظریف و زیبا بود. همین امر باعث گردید تا بازارهای روم در قرن ۴ م از ابریشم اشباع شود. در قرن ۶ م نیز که امپراتوری روم شرقی شکل گرفته بود، تهیه ابریشم در بیزانس آغاز شد.^{۴۷} فرش از اقلام دیگری است که ایران تولیدکننده آن بود و در جهان خواهان زیادی داشت. این جنس از دوره هخامنشیان به سایر نقاط صادر می‌شد. در زمان ساسانیان، قالی بابل در چین مورد توجه قرار داشت. لوازم آرایشی ایران هم از جمله کالاهای صادراتی بود که به چین فرستاده می‌شد و در مقابل از آن کشور، ابریشم و کاغذ وارد می‌کردند. ایران به غیر از چین، با هند نیز در

زمینه ابریشم و ادویه و سنگ‌های گران‌بها به تجارت مشغول بود. البته از نظر سیاسی به علت بعد مسافت بین ایران و چین ارتباط‌های مستمری وجود نداشت. چنان‌که در دوره اشکانیان به مدت دو‌یست سال بین آن دو ارتباط سیاسی نزدیک برقرار نبود اما ارتباطات بازرگانی در جاده ابریشم بین چین و غرب در جریان بوده است.

نوشته‌های چینی نیز به محصولات صادراتی ایران در روزگار ساسانی اشاره می‌کنند: طلا، نقره، برنج، فیروزه، مروارید، مرجان، الماس و شیشه‌های شفاف و تار، بلور، پولاد، مس، جیوه، خرما، مازو، نمک، چیزهای خوشبو، عنبر، میوه‌های زیرزمینی، چوب سبز، هلیله، فلفل، شکر، ارزن، برنج، قاطر، اسب، خر، شترمرغ و فیل نر^{۴۸} که بعضی از کالاهای نام برده شده از سرزمین‌های دیگر وارد ایران و توسط بازرگانان ایرانی به چین فرستاده می‌شد. شترمرغ نیز از حیواناتی بود که در بیابان‌های مرکزی ایران پرورش داده می‌شد، و برای مصارف داخلی و صدور به مناطق مورد استفاده بود.

ساسانیان در دوره هان، در سده چهارم تا هفتم میلادی، از طریق دریا به صورت مستقیم کالاهای مورد نیاز خود را تهیه می‌کردند اما در کنار آن، کالاهای ترانزیت شده از جاده ابریشم هم مورد توجه بود. در دوران ساسانی، امپراتوری روم به دو بخش غربی و شرقی تقسیم و پایتخت روم شرقی شهر کنستانتین پل (قسطنطنیه) در آسیای صغیر انتخاب و تبدیل به رقیبی نزدیک و قدرتمند برای ایران گردید. با گسترش این شهر، تجارت از روم غربی به آسیای صغیر منتقل شد و کنستانتین پل مرکز تجاری و سیاسی غرب گردید.

با انتقال امپراتوری روم به شرق، فرهنگ و نوع معیشت و نحوه زندگی رومیان، تغییری پیدا نکرد و گرایش به اشیاء لوکس و زندگی پر از رفاه، در بین آنان ادامه یافت و علاقه به ابریشم و کالاهای شرقی، باعث تجارت این اقلام بین قسطنطنیه و شرق بود. پوشیدن لباس‌های ابریشمی، تفاخری صنعتی داشت که به تجارت و کالاهای مربوط به ابریشم می‌پرداختند.^{۴۹}

قیمت ابریشم با توجه به روابط سیاسی بین ایران و روم متغیر بود، چنان‌که در دوره ژوستین ایرانیان بهای ابریشم خود را بالا بردند حال آنکه رومی‌ها سعی می‌کردند، آن را ثابت نگه دارند. این امر باعث پیدایی بازار سیاه در روم گردید. پرکوپوس توضیح می‌دهد که تجار، ابریشم را



به طور پنهانی به ثروتمندانی که مشتاق پوشیدن لباس های ابریشمی بودند، می فروختند و آنان نیز این کالا را به قیمت های بالایی می خریدند. بنابراین دولت تصمیم گرفت تا تجارت را در انحصار خود گیرد. این امر باعث ورشکستگی تاجران ابریشم گردید. در پی آن صنایع مرتبط با ابریشم از رونق افتادند و بسیاری از پیشه‌وران و بازرگانان به ایران مهاجرت کردند که این امر باعث شکوفایی بافندگی در ایران گردید.^{۵۰}

در زمان دیوکلئیسین در سال ۳۰۱ م برای جلوگیری از بالا رفتن قیمت های ابریشم، قیمت ثابتی برای ابریشم خام تعیین شد. در دوران باستان ابریشم شرق به اروپا و حتی اقیانوس آرام تا اقیانوس اطلس فرستاده می شد.^{۵۱} رومی ها نیز در مقابل، طلا و نقره و سایر فرآورده های آسیای غربی را به شرق صادر می کردند. شایان ذکر است که در دوره ساسانی برای سهولت در امر پرداخت پول در داد و ستدها، از نظام بانکی استفاده می شد. این کار به وسیله یهودیان و مسیحیان انجام می گرفت. در داد و ستد از برات استفاده می شد و چند برات به عنوان وسیله پرداخت غیر نقدی، در جاده ابریشم مورد استفاده بود که در دوره ساسانیان رواج بیشتری پیدا کرد. «بازرگانان سوری، آن را در اروپا متداول کردند و سده های بعد همین بازرگانان پایه های ساختار بانکی را که بر اثر رنسانس ایتالیا بسیار حیاتی بود استوار ساختند».^{۵۲}

در مسیر جاده ابریشم، به ویژه در نواحی شرقی این جاده که به چین منتهی می شد، همیشه امنیت لازم برقرار نبود، به خصوص در دوره تانگ، و عدم امنیت بر روند تجاری و قیمت کالاها و عرضه و تقاضا اثر منفی می گذاشت. نبود امنیت باعث می شد اجناس تجاری به دست راهزنان بیفتد و بالا بودن هزینه حمل و نقل، باعث افزایش ریسک تجارت در این قسمت از جاده و منجر به تقلیل حجم تجارت ابریشم شد. بازرگانان علاوه بر عوامل یاد شده، باید به هر حکومتی که از ضعف خاندان تانگ استفاده کرده و در منطقه قدرتی به هم زده بودند، مالیات و عوارض سنگینی می پرداختند. از این رو امر تمایل بازرگانان به تجارت در این منطقه، کاهش یافته بود. این امر در قیمت سایر کالاهاى شرق که در غرب عرضه می شد، نیز اثر می گذاشت و باعث بالا رفتن قیمت ها و از طرف دیگر باعث افزایش تقاضا در بازارهای غرب می شد. این تقاضای همیشگی برای اقلام شرقی، به خصوص ابریشم، باعث تداوم تجارت در جاده ابریشم بوده است.

پس از سقوط ساسانیان، تمام متصرفات این سلسله به دست اعراب افتاد. آنان توانستند قلمرو حکومت خود را در غرب تا اروپا و در شرق نیز تا نزدیکی چین و قسمتی از هند گسترش دهند. در نتیجه فعالیت بازرگانان مسلمان و تجارت مسلمین با شرق، اسلام تا شرق دور نفوذ کرد.

تجارت و سلسله‌های ایرانی بعد از اسلام

با ظهور اسلام و شکل‌گیری حکومت اسلامی، ایرانیان توانستند در دربار خلفا نفوذ پیدا کنند، که این امر منجر به شکل‌گیری سلسله‌های مستقل در شرق ایران گردید. زیرا خراسان به عنوان ولایت وسیعی از ایران که از مرکز خلافت به دور بود، محل مناسبی برای قدرت‌گیری ایرانیان بود و آنان توانستند بر راه‌های تجاری این ناحیه نظارت مستقیم داشته باشند.

حضور امیران ایرانی، امنیت لازم را در مسیر غربی جاده ابریشم ایجاد کرد. همچنین وجود خلفایی قدرتمند، این امنیت را در سراسر جاده ابریشم که از سرزمین‌های اسلامی می‌گذشت، حفظ کرد. از این‌رو بازرگانان مسلمان با شرق دور و اروپا رابطه تجاری مستمری را برقرار کردند. شایان ذکر است که در هنگام حمله اعراب به ایران، بسیاری از بازرگانان ایرانی و هندی از بیم آنان به نقاط دورتر ترکستان گریختند و یا در چین ساکن شدند. در این مهاجرت صنعتگران و پیشه‌وران نیز، تجارب و مهارت‌های فنی خود را به این مناطق انتقال دادند و در آنجا با ایجاد کوی‌ها و شهرهایی، به کار بازرگانانی ادامه دادند.

سلسله سامانیان به عنوان سلسله مستقل ایرانی در شرق ایران، مروج فرهنگ و زبان ایرانی بود و بخارا پایتخت آنان، یکی از شهرهای تجاری جاده ابریشم شمرده می‌شد. تجارت در این منطقه رونق به سزا داشت و اقلام مختلف از ماوراءالنهر به نقاط دیگر فرستاده می‌شد.

مراجعه به سفرنامه‌هایی که در این دوران نوشته شده است، وضعیت اقتصادی این نواحی را تا حدودی مشخص می‌سازد. ابن‌حوقل در سفرنامه خود در قرن چهارم هجری درباره ناحیه ماوراءالنهر می‌نویسد که دارای اقتصاد شکوفا بود و پشم و ابریشم و کرباس‌های عالی و پارچه‌های کتانی بیش از حد نیاز در آنجا وجود داشت.^{۵۳} وی در ادامه از کثرت معادن آهن، طلا،



نقره و جیوه سخن می‌گوید که قسمت عظیمی از آنها صادر می‌شد و از مشک و کاغذ ماوراءالنهر تعریف می‌کند.

وی از سرزمین خوارزم یاد می‌کند که دارای خواربار و حبوبات و میوه‌های متنوع (به جز گردو) است. و همچنین از جامه‌های پنبه‌ای و پشمی ارزان قیمت که آنها به هند می‌فرستند، در سفرنامه خود یاد می‌کند. نوشته‌های ابن حوقل نشان‌دهنده وضعیت مناسب کشاورزی و صنعت نساجی در قرن چهارم است.

از اقلام تجاری دیگری که سامانیان از تجارت آن سود فراوانی می‌بردند، و از عوامل سقوط این سلسله نیز شمرده می‌شود، تجارت برده‌های ترک است. این برده‌ها در دربار خلفای بغداد و دیگر امیران، به عنوان خدمتکار یا سرباز و کنیز مورد استفاده قرار می‌گرفتند و به تدریج دارای نفوذ گشتند تا جایی که حتی خلفای بعد از معتصم عباسی با صلاح‌دید امرای ترک عوض می‌شدند.

روابط سامانیان، تنها محدود به دنیای اسلام نبود، بلکه آنان با اروپای شرقی نیز تجارت گسترده‌ای داشتند. بسیاری از اقلام صادراتی به اروپا، تجملی بودند و مصرف‌کننده این گونه کالاهای نیز ثروتمندان اروپایی بودند. کالاهای فرستاده شده از ماوراءالنهر به اروپا شامل ابریشم، کالاهای پنبه‌ای، کاسه و بشقاب‌های مسی و نقره‌ای و ... بود. در مقابل انواع خز، عسل، پوست گوسفند و دیگر مواد خام از اروپا وارد می‌گردید. این اقلام از طریق جاده‌های متعدد ابریشم حمل می‌شد.

سامانیان با چینی‌ها هم از طریق این جاده در ارتباط بازرگانی بودند. ریچارد فرای در مورد کالاهای مورد مبادله چین و ایران می‌نویسد که سفالینه، ادویه، مواد خام از چین وارد ایران می‌شد و سامانیان نیز اسب و شمشیر سمرقند به چین صادر می‌کردند. وی همچنین پیدا شدن سکه‌های نقره‌ای سامانیان در روسیه و لهستان را دال بر مبادله بازرگانی آنان با اروپا و روسیه بیان می‌کند.^{۵۴} فرای اضافه می‌کند که در چین و ترکستان شرقی، سکه‌های سامانی پیدا نشده، زیرا چینی‌ها سکه‌های نقره‌ای را نمی‌پذیرفتند، بلکه کالاهای خود را با کالا معاوضه می‌کردند.^{۵۵}

طبق نوشته ابن حوقل، سامانیان با ترکان نیز رابطه تجاری داشتند و چهارپایان را برای فروش به ترکان، تربیت می‌کردند و در مقابل از آنان برده خریداری کرده و به دربار خلفا و امرا می‌فرستادند. سامانیان به غیر از اقلام نام برده، سمور، روباه، گربه صحرایی و پوستین‌های مختلف



را نیز می‌فروختند. ابن حوقل می‌گوید که بازرگانان سامانی راهی سفرهای دور و دراز به سرزمین یاجوج و ماجوج می‌شدند تا بتوانند پوستین و خزهای گران‌بها را برای تجارت به‌دست آورند.^{۵۶} ابن حوقل در سفرنامه خود از شهرهای مختلفی یاد می‌کند که بعضی از آنها، شهرهای بازرگانی مهمی بر سر جاده ابریشم بودند، و همچنین به محصولات، تجارت و جمعیت شهرها اشاره می‌کند. از جمله از شتران بلخ و پرورش آن و ترنج خوب و شکر و محصولات بلاد گرمسیر این ناحیه می‌نویسد و اشاره می‌کند که خرما در اینجا به‌عمل نمی‌آید و گوسفند را از بلاد دیگر می‌آوردند.^{۵۷}

منابعی مانند سفرنامه ابن حوقل، روشن می‌سازد که در نواحی مختلف مردم چه نوع کالاهایی را مصرف می‌کردند. چه اقلامی را وارد و چه محصولات را تولید می‌کردند که علاوه بر مصرف داخلی، جنبه‌های صادراتی نیز داشته است.

بعد از دوران درخشان سامانیان، سلجوقیان و بعد خوارزمشاهیان در صحنه سیاسی ایران پدیدار شدند که ترک‌نژاد بودند. آنان نیز از تجارت این جاده بهره‌مند شدند. آخرین سلسله قدرتمندی که در این ناحیه حکومت کردند، خوارزمشاهیان بودند که با حمله مغول‌ها به ایران طومار حکومت آنها برچیده شد.

خوارزم در نقطه تلاقی راه‌های ارتباطی چین، ایران و هند و روسیه و مسیر اروپا قرار داشت. چنین موقعیت ممتازی، زمینه فعالیت مستمر و گسترده بازرگانان زیرک مسلمان را در این ناحیه فراهم کرده بود. آنان با حوزه دریاچه آرال، روسیه، چین، غرب ایران و اروپا در تجارت بودند.

در بازارهای خوارزم انواع پوست‌های حیوانات، عسل، موم و پوشاک از بلغارهای اطراف ولگا و انواع اره و شمشیر از اسکاندیناوی و گله‌های گاو و گوسفند و اسب از کوچ‌نشینان استپ‌های سیبری دیده می‌شد.^{۵۸} بازرگانان خوارزمی به خرید و فروش گوسفند می‌پرداختند و موقعیت آب و هوایی این سرزمین، اجازه پرورش گوسفند را به آنان می‌داد. به همین جهت پشم و محصولات پشمی از جمله کالاهای صادراتی به حساب می‌آمد.^{۵۹}

بعضی از شهرهای خوارزمیان، تبدیل به محل مبادله با بعضی از اقوام شده بود. چنان‌که قصبات گیت - کر در باراتکین مرکز داد و ستد با اوغوزها بود.^{۶۰}

با ظهور چنگیزخان در مغولستان و تصرف چین به دست او و اشتباهات سیاسی خوارزمیان در از بین بردن نمودریان که مرز حایلی بین قلمرو چنگیز با محمد خوارزمشاه بود و اختلافات وی با ناصرالدین بالله خلیفه زیرک عباسی، از عوامل حمله و استیلای مغولان بر ایران و نابودی خلافت عباسیان شمرده می‌شود. در پی این حمله، نقشه سیاسی و تجاری دنیا نیز دگرگون شد. همچنان‌که پیش از این اشاره گردید چنگیزخان در سایه مشاوران چینی و ایرانی خود به اهمیت تجارت و بازرگانی پی برده بود و به همین جهت با ایجاد امنیت در آن قسمت از جاده ابریشم تحت نفوذ خود و ایجاد تسهیلات و حمایت از بازرگانان، نظر مساعد آنان را به تجارت در قلمرو مغولان جلب کرد و بر همین اساس نیز برای محکم کردن پیمان مودت با خوارزمیان که آنها را دولتی قدرتمند قلمداد می‌کرد، کاروانی تجاری را روانه ایران کرد، اما در شهر بازرگانی اترار این هیئت صلح و دوستی به قتل رسیدند و اموال آنان توسط حاکم اترار ضبط شد و همین حادثه، مقدمه‌ای برای حمله چنگیز به ایران گردید. در پی این حمله اقتصاد، فرهنگ، غرور ملی ایرانیان دستخوش تحول اساسی گردید و ایران دچار زیان عظیم جانی و مالی شد و لطمات شدیدی به اقتصاد ایران وارد شد که باعث عقب‌ماندگی اقتصادی نه تنها ایران بلکه نیمی از سرزمین‌های دولت اسلامی گشت.

بعد از خاتمه لشکرکشی‌های مغولان به ایران، شاخه‌ای از حکومت مغولی در این کشور تأسیس شد و به تدریج تحت راهنمایی وزرای ایرانی این ایلخانان، راه تجارتی ابریشم دوباره رونق گرفت. راه ابریشم دوره ایلخانان، تقریباً همان راه قدیمی بود.

بعد از انتخاب تبریز به عنوان پایتخت، راه جاده ابریشم به آسیای صغیر از این شهر عبور می‌کرد و همین امر منجر به آبادانی بیشتر و شکوفایی اقتصادی تبریز شد. طبق نوشته سیاحان، اکثر مردم این شهر به بازرگانی و تجارت مشغول بودند «و در کارخانه‌های پارچه‌بافی این شهر، انواع پارچه‌های ابریشم - و زری‌های صنعتی بافته می‌شد و بازرگانان از هندوستان و بغداد و موصل و هرمز به اینجا می‌آیند ... بازرگانی که با خارجه داد و ستد می‌نماید، زود متحول می‌گردد ...».^{۶۱}

مارکوپولو می‌نویسد که با وجود تجارت گسترده شهر و حضور بازرگانان ملل مختلف و رونق اقتصادی، مردم تبریز فقیر هستند. بنابراین، توزیع ثروت در این دوره عادلانه نبوده است و سرمایه‌های وارد شده در جهت تولید کالاهای مختلفی که اشتغال‌زا و مولد ثروت عمومی باشد به کار گرفته نمی‌شد.

در زمان ایلخانان، روابط تجاری ایران با چین برقرار گردید و از ایران قالی و زین و برگ و آلات و ابزار سواری و اسلحه و اشیاء مفرغی و میناکاری را به چین صادر می‌نمودند.^{۶۲} اگر به اقلام صادراتی و وارداتی که در طول تاریخ بین شرق و غرب مبادله می‌شد نظری بیاندازیم، متوجه می‌شویم اقلام تجملی و یا محصولات که بیشتر مورد استفاده طبقه ثروتمند جامعه قرار داشت، مورد داد و ستد بود و بیشترین بها به این اشیاء و محصولات داده می‌شد. اگر اختراع و ابتکاری در عرصه تولید به وقوع می‌پیوست، همچون رازی نگاه داشته می‌شد تا بتوان از آن به عنوان امتیاز تجاری استفاده کرد.

این مسیر تا سال ۱۴۵۳م که سال سقوط قسطنطنیه به دست سلطان محمد فاتح است، دارای فعالیت و اعتبار بود. اما به تدریج با تحولات سیاسی و پیدایش راه‌های جدید دریایی و ارتباط مستقیم اروپاییان به هند و چین و تغییر در شیوه تولید و پیشرفت تکنولوژی در غرب که مقدمه آن از رنسانس آغاز گردیده بود، جاده ابریشم آرام آرام از رونق افتاد و شهر استانبول (قسطنطنیه) نیز دیگر مرکز مهم توزیع کالاهای شرق به اروپا شمرده نمی‌شد.

دودمان مینگ که پس از مغولان در چین به حکومت رسیدند، مرزهای غربی خویش را بستند و تنها از طریق بنادر خود با جهان خارج ارتباط داشتند.

با کاهش روند تجاری در جاده ابریشم، اقتصاد شهرهای مسیر نیز دچار رکود گردید. بعضی از این شهرها متروک و زیر شن‌های صحرا مدفون شدند و یا به صورت شهرهای کوچک به حیات خود ادامه دادند و تنها شکوه گذشته آنان، در صفحات سفرنامه‌های سیاحان بی‌باک و مسافران جاده ابریشم برای آیندگان به یادگار ماند.

در جهان کنونی نیز، می‌توان فعالیت در جاده ابریشم را به صورت جدیدتری مشاهده کرد. با ایجاد روابط تجاری بین سرزمین‌هایی که جاده ابریشم از آنان عبور می‌کرد و اکنون تبدیل به



جمهوری‌های مستقلی گشته‌اند، می‌توان گفت که جاده ابریشم دوباره در تکاپو است، هرچند که مسیرهای آن تغییر یافته باشد.

پل اقتصادی - فرهنگی

جاده ابریشم تنها یک راه بازرگانی نبود، بلکه پلی فرهنگی نیز به‌شمار می‌رفت، زیرا زائران و بازرگانان، عقاید و مذهب و فرهنگ خود را از طریق این جاده منتقل می‌کردند. با وجود ناآرامی‌هایی که در طول تاریخ در مسیر این جاده وجود داشت، عبور مسافران و زائران در کمال امنیت صورت می‌گرفت. زیرا اشتراک دینی در شرق و غرب جاده ابریشم، اجازه می‌داد مبلغین مذهبی در کمال راحتی از این جاده عبور کنند. اسلام، مسیحیت و بودا مذاهبی هستند که از طریق این جاده در شرق و غرب گسترش یافتند.

سغدی‌ان فرهنگ ایرانی را به شرق بردند و خوارزمیان آن را در شرق اشاعه دادند. شاهراهی که ختن را به چین وصل می‌کرد، پذیرای بودائیانی بود که مذهب بودیسم را از هند به آسیای مرکزی رساندند.

شهرهای بزرگ، مرکز مبادلات فرهنگی گشت. زیرا بازرگانان که نماینده افکار و رسوم و باورهای ملت‌ها بودند را در یک جا گرد هم می‌آورد و در کنار مبادلات اقتصادی، مبادلات فرهنگی نیز انجام می‌گرفت.

شهر چانگ-آن، که پایانه جاده ابریشم شمرده می‌شد، پذیرای سغدی‌ان، ترکان، اعراب و ایرانیان بود. این آمیختگی و حضور ملل مختلف باعث تأثیرگذاری فرهنگی در این نوع شهرهای تجاری می‌گشت.

این بازرگانان با کوله‌باری از دیده‌ها و شنیده‌ها و افکار جدید به وطن خود مراجعت و آنها را برای هموطنان خود بازگو می‌کردند و یا خاطرات خود را به رشته تحریر درآورده و برای آیندگان به یادگار می‌سپردند.

این آشنایی منجر به تغییر در هنر، ادبیات، پوشاک و حتی خوراک گردید. چینی‌های دوره تانگ پس از آشنایی با بازرگانان غربی، به سبک‌های غربی گرایش پیدا کردند. در غرب فلسفه



چینی و دستاوردهای علمی مشرق زمین مورد استفاده قرار گرفت. اختراع قطب‌نما و آشنایی غریبان با آن، راه دست‌یابی به دریاهای دوردست و راه‌های جدید دریایی و کشف قاره آمریکا را هموار کرد.

در دوره تانگ که روابط بازرگانی وسیعی با ملل دیگر وجود داشت، چین تحت تأثیر فرهنگ آسیای میانه قرار گرفت؛ «هنر و ادیان از غرب به چین آورده می‌شدند و پس از دمیدن روح چینی در آنها به شرق دور فرستاده می‌شدند، زیرا در زمان تانگ جاده ابریشم به کره گسترش یافته بود».^{۶۳}

آئین مانوی از طریق این جاده از ایران به ترکستان و چین گسترش یافت و توسط بازرگانان مسلمان، اسلام در شرق دور معرفی گردید.

این جاده افسانه‌ای، بزرگ‌ترین خدمت را به دنیای شرق و غرب از لحاظ فرهنگی و اقتصادی ایفا کرده است. زیرا از طریق این راه، تمدن‌های شرق و غرب به یکدیگر مرتبط شده و بر هم تأثیر گذاشتند و زمینه شکوفایی و غنای یکدیگر را فراهم کردند.

جاده ابریشم در دنیای امروز

امروزه دیگر جاده ابریشم به آن شکل افسانه‌ای وجود ندارد و به‌جای آن راه‌های باریک و خاکی که از دل کوه‌های سر به فلک کشیده و سرد چین و مغولستان تا عمق دره‌ها و جلگه‌های روح‌نواز ماوراءالنهر و از خراسان وسیع تا بین‌النهرین عبور می‌کرد، جاده‌های آسفالتی و اتوبان‌های پهن به همراه امکانات و تکنولوژی امروز، مسافرت و تجارت را آسان کرده است.

مسیر این جاده، از کشورهای مختلفی که زمانی تحت فرمان امپراتوری ایران و روم و چین قرار داشت می‌گذرد، اما اهمیت ترانزیتی این راه، هرچند کم‌رنگ‌تر، ولی همچنان حفظ شده است. زیرا جمهوری‌هایی که اکنون این مسیر تاریخی از آنها عبور می‌کند، تصمیم دارند تا با ایجاد یک جاده وسیع که از چین شروع شده و از همان مسیر ابریشم قدیم تا به ترکیه کشیده می‌شود، نقل و انتقالات تجاری و سیاحتی را آسان نمایند. سودی که از این جاده عاید دولت‌هایی که در مسیر جاده ابریشم قرار دارند خواهد شد، همانند سودی خواهد بود که پیشینیان از این جاده



می‌بردند. این دولت‌ها می‌توانند از طریق گرفتن مالیات بر وسایل نقلیه و جذب توریست‌های خارجی به‌خصوص غربی‌ها برای انجام یک مسافرت رویایی در جاده ابریشم بر عایدات ملی خود بیفزایند، ضمن آنکه حمل و نقل کالاهای متبادل بین کشورهای واقع در منطقه خاورمیانه و حوزه خزر، آسان‌تر و کم‌هزینه‌تر، انجام خواهد گرفت.

نتیجه‌گیری

جاده ابریشم به طول ۸۰۰۰ کیلومتر، کانال ارتباطی شرق و غرب، به مدت هزاران سال بود و در سایه این جاده تمدن‌های شرق و غرب به تبادل کالا، فرهنگ، مذهب و ... پرداختند، و در نتیجه ملل شرق و غرب جاده ابریشم بر یکدیگر تأثیر گذاشتند.

منافعی که این جاده، برای دولت‌هایی که در مسیر آن قرار گرفته بودند، داشت؛ باعث می‌شد علی‌رغم اختلافات سیاسی، در حفظ و امنیت و باز ماندن این راه بکوشند.

دولت‌ها با ایجاد امنیت در راه‌ها و حفاظت کاروان‌ها و ایجاد تسهیلاتی چون کاروانسراها، سعی در حمایت بازرگانان و روند تجارت در این جاده می‌کردند.

مهم‌ترین و گران‌ترین کالای تجاری که در این جاده مبادله می‌شد، ابریشم بود که از چین به نواحی غربی و روم صادر می‌شد. دولت‌های نیرومند در ایران و روم، با اعمال سیاست‌های اقتصادی در شهرها و مسیرهایی که بر آن مسلط بودند، سعی در کنترل تجارت آن داشتند.

وقوع جنگ‌ها و تغییر سیاست‌های اقتصادی دولت‌ها، باعث رکود و یا شکوفایی تجارت در این مسیر می‌شد، که بر اقتصاد شهرهای تجاری اثرگذار بود.

تغییر مسیر این جاده معروف، باعث پیدایی و یا افول شهرها می‌گردید. این جاده وظیفه انتقال دستاوردهای اقتصادی و فرهنگی خود را تا سال ۱۴۵۳م ایفا کرد و به تدریج با کم شدن رونق رفت و آمد تجاری در این مسیر به تاریخ پیوست. اما امروزه می‌توان گفت، با ارتباط جمهوری‌هایی که جاده ابریشم روزی از سرزمین آنها عبور می‌کرد، و داشتن روابط تجاری، فرهنگی، دوباره این جاده به شکل نوینی، ملل منطقه را به یکدیگر ارتباط داده است. هرچند که دیگر با کاروان و در همان مسیرهای دشوار قدیمی، تجارت و مسافرت به این سرزمین‌ها انجام



نمی‌گیرد، اما گذشته و فرهنگ مشترک و حتی زبان و مذهب واحد، این کشورها را به یکدیگر نزدیک کرده و پیوند داده است.

پی‌نوشت‌ها

۱. مارکوپولو، *سفرنامه مارکوپولو*، ترجمه حبیب‌الله صبیحی، تهران، نشر بنگاه، ترجمه و نشر کتاب، ۱۳۵۰.
۲. آیرین، فرانک و دیوید برانسون، *جاده ابریشم*، ترجمه محسن ثلاثی، تهران، نشر سروش، ۱۳۷۶، ص ۳۰.
۳. فرخی، باجلان، «جاده ابریشم، گفتگوی تمدن ایران و چین»، *روزنامه همشهری*، ۷۸/۱۱/۱۲، ص ۵.
۴. کالج، مالکوم، *اشکانیان*، ترجمه مسعود رجب‌نیا، تهران، نشر هیرمند، ۱۳۸۰، ص ۷۰.
۵. رضایی، عبدالعظیم، *گنجینه تاریخ*، جلد ۳، تهران، نشر اطلسی، ۱۳۷۸، ص ۶۰۶.
۶. گروسه، رنه، *امپراتوری صحرانوردان*، ترجمه عبدالحسین میکده، تهران، نشر علمی و فرهنگی، ۱۳۶۵، ص ۹۲ و ۹۳.
۷. مشکور، محمدجواد و مسعود رجب‌نیا، *تاریخ سیاسی اجتماعی اشکانیان*، تهران، دنیای کتاب، ۱۳۶۷، ص ۷۱.
۸. حتی، فیلیپ، *تاریخ عرب*، ترجمه ابوالقاسم پاینده، جلد ۱، تبریز، نشر کتابفروشی حقیقت، ۱۳۴۴، ص ۹۳.
۹. همان، ص ۹۲.
۱۰. برانسون، *جاده ابریشم*، ص ۲۱۶.
۱۱. کریستین سن، *آرتور، ایران در زمان ساسانیان*، رشید یاسمی، تهران، ناشر ابن‌سینا، ۱۳۵۱، ص ۲۷۸.
۱۲. برانسون، *جاده ابریشم*، ص ۱۰۸.
۱۳. کرویین، هادی، *تاریخ بازار و پیشه‌های همدان*، همدان، نشر اسکاف، ۱۳۷۵، ص ۳.
۱۴. یعقوبی، ابن‌واضع، *البلدان*، ترجمه صمد ابراهیم آیتی، تهران، نشر بنگاه ترجمه و نشر کتاب، ۱۳۴۳، ص ۵۲.
۱۵. لسترنج، گای، *جغرافیای تاریخی، سرزمین خلافت‌های شرقی*، ترجمه محمود عرفان، تهران، نشر علمی فرهنگی، ۱۳۷۹، ص ۳۸۹.
۱۶. همان، ص ۴۹۴.
۱۷. برانسون، *جاده ابریشم*، ص ۱۹۴.
۱۸. گروسه، رنه، *امپراتوری صحرانوردان*، ص ۹۹.
۱۹. همان، ص ۸۷.
۲۰. برانسون، *جاده ابریشم*، ص ۸۵.
۲۱. رضایی، *گنجینه تاریخ*، جلد ۳، ص ۶۱۴.
۲۲. کالج، *اشکانیان*، ص ۶۹.
۲۳. همان، ص ۶۹.
۲۴. رضایی، *گنجینه تاریخ*، جلد ۳، ص ۶۰۶.
۲۵. برانسون، *جاده ابریشم*، ص ۱۵۲.
۲۶. همان.
۲۷. همان، ص ۲۳۶.
۲۸. همان، ص ۲۶۱.

۲۹. فرای، ریچارد، بخارا، دستاورد قرون وسطی، ترجمه محمود محمودی، تهران، نشر علمی و فرهنگی، ۱۳۶۵، ص ۱۰۳.
۳۰. بارتولد، ترکستان‌نامه، ترجمه کریم کشاورز، بنیاد فرهنگ ایران، ۱۳۵۲، ص ۸۶.
۳۱. برانسون، جاده ابریشم، ص ۱۶۸.
۳۲. همان، ص ۳۳.
۳۳. فرای، بخارا، ص ۲۶۷.
۳۴. کالینگ، ا. ویلیام، مادی‌ها و پارسی‌ها، ترجمه گودرز اسد بختیاری، تهران، شورای مرکزی جشن شاهنشاهی، ۱۳۵۰، ص ۱۴۵.
۳۵. همان، ص ۲۴۵.
۳۶. کالج، اشکانیان، ص ۷۰.
۳۷. لرسکایا، پیگو، شهرهای ایران در روزگار پارتیان و ساسانیان، ترجمه عنایت‌الله رضا، تهران، نشر علمی و فرهنگی، ۱۳۶۷، ص ۳۲۰.
۳۸. کالج، اشکانیان، ص ۷۱.
۳۹. همان، ص ۷۴.
۴۰. رضایی، گنجینه تاریخ، جلد ۶، ص ۶۰۴.
۴۱. کریستین سن، ایران در زمان ساسانیان، ص ۱۱.
۴۲. همان، جلد ۶، ص ۶۰۵.
۴۳. کالج، اشکانیان، ص ۷۵.
۴۴. شهرهای ایران در روزگار پارتیان و ...، ص ۲۳۷.
۴۵. همچنین دستگاه‌های پارچه‌بافی در این دوره با پدال کار می‌کرده است، همان، ص ۳۳۷.
۴۶. همان، ص ۳۳۵.
۴۷. همان، ص ۳۲۰.
۴۸. گنجینه تاریخ، جلد ۸، ص ۸۳۶، به نقل از مجله کاوه، سال ۵-۶، شماره ۸.
۴۹. برانسون، جاده ابریشم، ص ۱۹۳.
۵۰. همان، ص ۱۹۶.
۵۱. همان، ص ۱۸۰.
۵۲. همان، ص ۲۰۷.
۵۳. ابن حوقل، سفرنامه ابن حوقل، ترجمه جعفر شعار، تهران، نشر امیرکبیر، ۱۳۶۲، ص ۱۹۴.
۵۴. فرای، بخارا، ص ۱۰۵.
۵۵. همان، ص ۱۰۶.
۵۶. ابن حوقل، سفرنامه ابن حوقل، ص ۲۱۰.
۵۷. همان، ص ۱۸۴.
۵۸. قفس اوغلی، تاریخ دولت خوارزمشاهیان، ترجمه داود اصفهانیان، تهران، نشر گستره، ۱۳۶۷، ص ۳۹.
۵۹. یعقوبی، ابن واضح، اللبائن، ص ۱۰۵.
۶۰. همان، ص ۴۰، به نقل از دائرةالمعارف اسلام (ترکی) ذیل ماده خوارزم.



٦١. مارکوپولو، سفرنامه مارکوپولو، ص ٣٢.
٦٢. گروسه، امپراتوری صحرانوردان، ص ٥١٤.
٦٣. برانسون، جاده ابریشم، ص ٢٤٥.





