

نقش راه ابریشم در تبادل فرهنگی و تجاری ایران و چین در دورهٔ ساسانی

حکمت‌الله ریاحی، گروه تاریخ، دانشکده علوم انسانی، واحد نجف آباد، دانشگاه آزاد اسلامی، نجف-آباد، اصفهان، ایران*

محمدکریم یوسف جمالی، گروه تاریخ، دانشکده علوم انسانی، واحد نجف‌آباد، دانشگاه آزاد اسلامی، نجف-آباد، اصفهان، ایران

فیض‌اله بوشاسب گوشه، گروه تاریخ، دانشکده علوم انسانی، واحد نجف‌آباد، دانشگاه آزاد اسلامی، نجف‌آباد، اصفهان، ایران

چکیده

در تاریخچه‌ی راه ابریشم نقش‌های مهمی در مبادلات سیاسی، اقتصادی و فرهنگی بین کشورهای مختلف نگاشته شده است. کاروان‌های این کهن‌راه تجاری که ناگزیر بودند از سرزمین ایران عبور می‌کرد و یا قسمتی از راه را از طریق دریا پشت سر بگذارند، امکانی بود که سه قاره‌ی آسیا، اروپا و آفریقا را به همدیگر پیوند می‌خوردند. این کهن‌راه که حوزهٔ فعالیت آن از قلمرو اقتصادی و تجاری فراتر رفته بود، به مسیر مبادلات همه جانبهٔ اقتصادی، سیاسی، فکری، مذهبی و فرهنگی در جهان باستان تبدیل شده بود. یافته‌های تحقیق چنین تصویری را ترسیم می‌نماید که در مسیر جاده ابریشم آیین‌های بزرگ متولد شدند، ابداعات بزرگ به وجود آمد و اندیشه‌ها و باورهای بسیار از طریق این جاده در مناطق مختلف به ویژه بین ایران و چین منتشر گردید. یکی از ادوار درخشان رونق راه ابریشم، در دوره‌ی ساسانی رقم خورده و بیش‌تر تأثیرات تجاری و فرهنگی بین دو کشور ایران و چین در این دوره رخ داده است. این پژوهش با پیروی از روش تحقیق تاریخی (توصیفی - تحلیلی) و با استناد به یافته‌ها و منابع تاریخی، به نقش راه ابریشم در تبادل فرهنگی و تجاری ایران و چین در دوره ساسانیان می‌پردازد.

کلید واژه: ایران، چین، جاده ابریشم، ساسانیان، پازریک.

تاریخ پذیرش: ۹۸/۰۳/۳۰

تاریخ دریافت: ۹۶/۰۲/۰۱

*E-mail: h_r1376@yahoo.com

مقدمه

شکل‌گیری جاده ابریشم یکی از برجسته‌ترین تحولات اقتصادی و ارتباطی در دنیای قدیم بود. از نظر مورخان، عنوان «راه ابریشم» به مسیری طولانی اطلاق می‌شد که از «چانگ آن» شهری در شمال غربی چین، آغاز می‌شد و تا کناره‌های دریای مدیترانه و سیاه (یعنی از دیوار تا دریا) امتداد می‌یافت. این راه دارای بالاترین ویژگی‌های ارتباطی در دنیای قدیم، به خصوص در زمینه تجاری و فرهنگی بین شرق و غرب بود. راه ابریشم از این جهت بدین نام شهرت یافته که معروف‌ترین کالایی که از آن می‌گذشت، در طی ده‌ها قرن، ابریشم بود. ابریشم و راه بازرگانی آن تاریخچه‌ای بس شنیدنی دارد. این تارِ نازک و لطیف که امروزه فراوان در دسترس همه است، در روزگار قدیم کالایی کمیاب و هم‌ردیف زر و سیم بود. در طی چندین قرن، ابریشم فقط در چین به عمل می‌آمد و دیگران از راز تولید آن آگاهی نداشتند. از سوی دیگر دادوستد این کالا در قلمرو امپراتوری‌های ایران و روم سخت مرغوب و مطلوب بود و برای این کشورها به خصوص ایران دوره ساسانی سود فراوانی داشت. انحصاری بودن این کالای گران‌قیمت و منحصربودن راه عبور آن، ضریب اهمیت تسلط بر راه کاروان‌رو ابریشم را برای دولت‌ها و جوامع و قبایل حول و حوش آن در طی قرن‌ها بالا می‌برد. (باستانی پاریزی، ۱۳۷۱: ۲۰۹). راه ابریشم، منشأ اکثر حوادث تاریخ دنیای متمدن آن زمان بود. کالاهای سه قاره معموره عالم به طریقی در این خط می‌افتاد. همه مردم و قبایلی که در مسیر راه بوده‌اند، امکانات خود را برای توسعه آن، برای آبادانی آن و برای کنترل و بهره‌برداری هر چه بیش‌تر از درآمد آن آماده می‌کرده‌اند (همان: ۲۰۹). ایران، چه هنگامی که کشوری ابریشم‌خیز گردید و چه پیش از آن، پیوسته مرکز عمده تجارت این کالا و مدت‌ها نیز در دوره ساسانیان فرمانروای مطلق راه‌های بازرگانی و حاکم بر تجارت آن بود.

بدین طریق راه ابریشم به گهواره و راه تاریخی مهمی در جهت پدیداری و رشد تمدن‌های شرق و غرب تبدیل شده بود. ایران در طول تاریخ و خصوصاً در دوره ساسانیان نقش ویژه و محوری در این راه داشت، به طوری که سرزمین ایران گلوگاه، محل تلاقی، تعامل و تقابل فرهنگ‌ها، زبان‌ها، دین‌ها، دادوستد، نوآوری‌ها و دست‌آوردهای ملل محسوب می‌شد. با آغاز فعالیت راه ابریشم روابط ایران و چین نیز گسترده‌تر شد. به همین دلیل راه ابریشم در تاریخ سیاسی، اقتصادی و فرهنگی ایران و چین در دوره ساسانی نقش مهمی داشته است. در این مقاله کوشش می‌شود با بررسی جوانب مختلف، به نقش راه ابریشم در تبادل فرهنگی و تجاری ایران و چین در دوره ساسانیان بپردازیم و اینکه راه تاریخی و بازرگانی ابریشم چه تاثیری در سرنوشت این دو کشور داشته است. در خصوص پیشینه موضوع مورد

نظر این پژوهش، مورخان باستان‌شناسان به‌طور پراکنده به آن پرداخته‌اند که می‌توان به برخی از آن‌ها اشاره کرد: در مورد منابع غیر نوشتاری باید به یافته‌ها و پژوهش‌های باستان‌شناسی از جمله سفالینه‌ها، سکه‌ها، ظروف و جام‌ها، منسوجات ابریشمی و انواع دست‌ساخته‌های دوره ساسانی اشاره کرد. منابع نوشتاری شامل: سالنامه‌های چینی، دست‌نوشته‌های سیاحان، زائران و ماموران سیاسی چینی که به‌صورت گذرا به آن پرداخته‌اند. همچنین ابن‌اثیر و حمزه اصفهانی در خلال موضوعات و مباحث تاریخی به رقابت و ائتلاف‌های شکل گرفته به‌وسیله قدرت‌های بزرگ آن زمان بر سر تجارت ابریشم پرداخته‌اند. باستانی پاریزی در کتاب «ژدهای هفت‌سر» به پیشینه ابریشم و تجارت آن بین ایران و چین اشاراتی کرده است. از پژوهشگران دیگر «چکنگی» در کتاب راه ابریشم، «رید» (Reed) در آثار خود راه‌های ابریشم و «فرانک» (Frank) در کتاب جاده ابریشم به کلیه راه‌های اصلی و فرعی ابریشم در کشورهای مختلف پرداخته‌اند. کریستن سن و ویل دورانت به انواع کالاهایی که بین ایران و چین داد و ستد می‌شد و نیز تورج دریائی در آثار خود به نقش ویژه اقتصادی فارس و سیراف در تجارت دریائی با شرق پرداخته است. هلنور فلدام (Heleanor Feltham) در مقاله‌ای تحت عنوان: "Lions, skil and Silver: The In Fluence of sasanian Persia" درباره سبک و طرح‌های به‌کار رفته بر روی پارچه‌های ابریشمی و ظروف و جام‌های ایرانی دوره ساسانی اطلاعات با ارزشی ارائه می‌دهد و اینکه سبک‌های هنری ایران در هنر نواحی شرقی و به‌ویژه چین نفوذ زیادی پیدا کرده بود.

پژوهش حاضر تلاش کرده با بهره‌گیری از منابع و مستندات تاریخی، به نقش محوری راه ابریشم در روابط بین ایران و چین بپردازد. این تحقیق بر این سؤال اصلی استوار است که نقش راه ابریشم در تبادل فرهنگی و تجاری ایران و چین در دوره ساسانی چگونه بوده است؟ در پاسخ به این سؤال فرض تحقیق بر این است که راه ابریشم نقش مهمی در مبادلات سیاسی، اقتصادی و فرهنگی بین کشورهای مختلف به خصوص دو تمدن بزرگ ایران و چین داشته است.

الف - پیشینه تاریخی و اهمیت راه ابریشم

۱- تاریخچه استفاده از ابریشم در چین

هنگامی که به تاریخ چین و گذشته این کشور باستانی بنگریم، ابریشم به صورت رازی جلوه‌گر می‌شود که در لفافه‌ای از خرافات و افسانه‌ها نهان شده است. در داستان‌ها آمده است که روزی « شی

لینگ شی «هنگام گردش در باغ، به‌طور اتفاقی، پیله سفید رنگ کرم ابریشمی را از برگ توتی که از زیر آن می‌گذشت، برداشت. چند روز بعد، از حسن اتفاق، پیله از دست او در ظرف چای داغ افتاد و هنگامی که آن را بیرون آورد، خود را با تارهای سفید و بلندی روبه‌رو یافت. «شی لینگ شی» همسر «هوانگ دی» امپراتور نیمه‌اسطوره‌ای بود که نزدیک به پنج هزار سال پیش بر چین فرمان می‌راند. بنابر آن داستان‌ها، او به این شیوه راز آنچه را که بعدها یکی از گران‌بهارترین و معروف‌ترین تولیدات چین شد، کشف کرد (رید، ۱۳۷۵: ۵). قدیمی‌ترین پارچه ابریشمی یافت شده، مربوط به قبایل صحراگرد سکائی است که در آرامگاه آن‌ها در پازریک (Pazyryk در آلتائی (Altai) کشف شده و مربوط به سال‌های ۵۰۰ تا ۳۰۰ ق.م. است. حتی در آرامگاه سلتیک (Celtic) با فرهنگ غربی در اسکاتلند و در آلمان لباس‌های گلدوزی شده زنانه از این نوع ابریشم‌ها استفاده می‌شده و در توجیه وجود ابریشم در این مناطق غربی ظن غالب آن است که ابریشم خام به‌وسیله قبایل صحراگرد آسیای مرکزی (سکایی‌ها) به اوکراین و اطراف دریاچه سیاه برده شده و از آن طریق به نواحی غربی‌تر اروپا منتقل شده است. (Feltham, 1986: 8-9) پس از مدت‌ها که استعمال ابریشم و پارچه‌های ابریشمی از اختصاصات امپراتوران چین بود، به‌تدریج دامنه استعمال آن توسعه یافت. در ابتدا مورد توجه اشراف و رؤسای قبایل قرار گرفت و جزو کالاهای لوکس و تجملی محسوب می‌شد، اما نهایتاً استفاده از آن به مردم عادی هم سرایت کرد، ولی همواره متاعی گرانبه‌تر بود به‌طوری که در معاملات به جای پول رد و بدل می‌شد. بنابر مدارک مکتوب، از اوایل سده سوم پیش از میلاد، ابریشم، کالای تجاری چینیان با همسایگان غربی این سرزمین بود. ولی پژوهش‌های باستان‌شناسی نشان می‌دهد که تجارت ابریشم میان چین و همسایگان در آسیای مرکزی، پیش از آن و در دوره جنگ‌های ایالتی وجود داشت. در این خصوص باستان‌شناسان به تکه‌هایی از پارچه‌های ابریشمی استناد می‌کنند که در واحه تورفان کشف شده است. (لیشچاک، ۱۳۷۷: ۲۵۳).

ژانگ جیان (Zhang Qian) در سال ۱۱۹ پ.م. اولین گزارش خود را از آسیای مرکزی به دربار چین ارائه داد و بعد از سیزده سال، دادو ستد ابریشم بین ایران و چین رونق گرفت. در قرن اول میلادی، چهار تمدن بزرگ روم، پارت، کوشان و چین تجارت ابریشم را بین خودشان رونق دادند. ساکنان نواحی آسیای مرکزی، سغدی‌ها و تخاریان و بلخیان نقش مهمی در این تجارت داشتند (Feltham, 1986: 9&11). نباید تصور کرد که ابریشم تنها کالایی بوده که در این راه تجارت می‌شده، بلکه کالاهای دیگر نیز مورد داد و ستد قرار می‌گرفت، اما باید گفت ابریشم، سبک‌وزن‌ترین و در عین حال

سنگین‌قیمت‌ترین کالایی بود که از این راه می‌گذشت. افسانه‌ها به ما می‌گویند که قرن‌ها بعد از میلاد مسیح هنوز کشورهای دیگر از عهده پرورش ابریشم بر نمی‌آمدند. در افسانه‌ها آمده است که مردم چین، رمز پیدایش و استفاده از ابریشم را به کسی نمی‌گفتند و مردم دنیا گمان داشتند که این محصول ظریف متعلق به درختان خاصی است که در چین می‌روید، اما در مورد انتقال آن به سایر کشورها روایت‌هایی ذکر کرده‌اند (باستانی پاریزی، ۱۳۷۱: ۲۰۳). از جمله گفته‌اند که در قرن پنجم میلادی یک شاهزاده خانم چینی نامزد پادشاه ختن (کشور معروف آسیای مرکزی) شد. شوهر جوان قبل از بردن عروس به سرزمین ختن، به همسرش گفت: تنها در صورتی به او اجازه خواهد داد لباس‌های ابریشمی بپوشد که تولید این محصول در کشور خودش، یعنی ختن امکان پذیر شد، وگرنه نخواهد گذاشت این کالا از چین به کشورش وارد شود. دختر که به شوهر خود بسیار علاقه داشت و از طرفی می‌خواست که حتماً لباس ابریشمی هم بپوشد، چند دانه تخم کرم ابریشم را در لای گیسوان خود پنهان کرد و با شوهرش به ختن رفت. سپس در آن کشور به پرورش کرم پرداخت و در نتیجه ابریشم از مرزهای چین خارج شد و در کشورهای آسیای مرکزی تولید شد و از آنجا به ایران و آسیای غربی و سپس به اروپا رفت (همان: ۲۰۵)

۲- پیشینه ابریشم و تجارت آن در ایران

در خاورمیانه افسانه پیدایش ابریشم و در واقع توانایی تولید آن در خارج از چین، به چندین قرن قبل از میلاد بازمی‌گردد. البته در ایران نیز روایاتی داریم که قدمت ابریشم را به سال‌های پیش از تاریخ می‌رسانند. در اساطیر ایرانی آمده است که «جمشید ... روز نوروز بر تخت پادشاهی نشست ... و گرمابه و کشتی او ساخت، و ابریشم و انگور و شراب و ... در زمان او پیدا شد». (فصیح خوافی، ۱۳۳۹، ج ۱: ۱۶). در زبان فارسی باستان کلمه ابریشم دیده نشده، اما وقتی صحبت از شلوارهای گلدوزی رنگارنگ و زربافت زمان ماد و هخامنشیان می‌شود، می‌توان تصور کرد که پارچه ابریشم در میان آن‌ها بوده است. گویا دولت هخامنشی نخستین حکومتی بود که به اهمیت راه ابریشم و لزوم گسترش آن پی‌برد و در راه گسترش آن کوشید. عواملی چون لزوم سرعت بخشیدن به بسیج نیروهای نظامی و بهره‌های اقتصادی این راه، مورد نظر امپراتوری هخامنشی بود. قدیمی‌ترین راه ایران، جاده شاهی بود که از بابل شروع می‌شد و با گذر از تنگنای زاگرس به کرمانشاه و اکباتان (همدان) می‌رسید و از آنجا

به ری و در امتداد جنوب البرز به باکتريا (بلخ) می‌رفت. بدین ترتیب راه ابریشم، راه نونبید نبود، بلکه همان مسیر قدیم بود که در گذر روزگاران از آسیای مرکزی به چین می‌رفت و به سبب وفور کاروان‌های ابریشم، این نام را بر آن گذاشته بودند (چکنگی، ۱۳۷۵: ۱۳). در دوره سلوکیان، نیمه غربی راه ابریشم به دست «سلوکوس نیکاتور» افتاد. افزون بر آن افغانستان، بلخ، ایران، بین‌النهرین، سوریه و بخش‌هایی از آسیای صغیر، حوزه حکومتی وی را تشکیل می‌دادند. یکپارچگی حکومت سلوکیان و برقراری امنیت در این دوره، باعث رونق تجارت گردید. شهر جدید سلوکیه در بیست و چهار کیلومتری جنوب بغداد به تدریج به صورت یک شهر چهارراهی در بین‌النهرین برای تجارت راه ابریشم ساخته شد. در سده نخست میلادی دو تحول مهم، افزایش شبکه‌های سنتی تجاری را موجب گردید، یکی وجود راه ابریشم که با عبور از آسیای صغیر و انطاکیه، با چین مرتبط می‌شد و دیگری مسیر مستقیم دریا که بازرگانان از آن راه به هند می‌رفتند (همان: ۱۰۹-۱۰۸). همچنانکه ذکر شد، شروع رسمی ارتباط تجاری بین ایران و چین که منجر به راه اندازی راه ابریشم گردید، از زمان سلطنت مهرداد دوم اشکانی (۷۶-۱۲۴ پ.م) آغاز شد که معاصر با سلطنت خاقان ووتی (۸۷-۱۴۱ پ.م) در چین بود. امپراتوری نیرومند «هان» سعی وافری در اعتلای فرهنگی و سیاسی چین، چه در خصوص فتح سرزمین‌های جدید و توسعه اراضی امپراتوری و چه در مورد اعتلای تجارت داشت (محمودآبادی، ۱۳۷۸: ۱۹۷). امپراتور چین که در صدد گسترش بیش‌تر قلمرو خود در نواحی غربی بود، به اعزام هیأت‌های سیاسی و تجاری به این صفحات اقدام نمود. در منابع چینی نام نخستین سفیر چینی را که مأمور سرزمین‌های غربی چین و اشکانی شد «ژانگ جیان» ذکر کرده‌اند. وی ریاست هیأت صد نفری نمایندگی کشور خود را داشت و معاون خود را برای کسب اطلاع از اوضاع کشور پارت به ایران اعزام کرد و این سفیر در اواخر سده دوم پیش از میلاد به ایران آمده بود. نتیجه مسافرت فرستاده امپراتور، این شد که دولت اشکانی تسهیلات کافی برای تجارت جهانی چین فراهم آورد. از طرف دولت ایران نیز هیأتی همراه با هدایا به دربار امپراتور چین فرستاده شد و نتیجه این رفت و آمد منجر به آغاز فعالیت رسمی ارتباط تجاری و نهایتاً توسعه راه ابریشم بین ایران و چین گردید (علی بابایی، ۱۳۷۵: ۱۹۴-۱۹۳).

ب- اقدامات ساسانیان و قدرت‌های بزرگ در جاده ابریشم

با تأسیس دولت نیرومند ساسانی در ایران و تصرف بخش‌های شمالی و شرقی ایران و انضمام قلمرو دولت کوشانی توسط ساسانیان، ایران بر راه‌های ابریشم فرمانروایی مطلق یافت. در مطالعه دوره‌های مختلف تاریخ ایران، نقاط اتکاء و قابل اعتنا در سال‌ها و ایامی است که دولتی یا دولت‌هایی توانسته باشند امنیت عبور کاروان‌ها را در طول جاده ابریشم تأمین کرده‌اند. دولت‌های دیگر نیز که در این راه منافی داشتند، به نحوی در امنیت آن مشارکت می‌کردند. علاوه بر ساسانیان، کشورهای چین، هند، کوشان، روم، حجاز، مصر و حتی روس‌ها عهده‌دار حفظ منافع این راه بودند. در عین حال زد و خوردهای بسیار و رقابت نامحدود نیز در این مورد داشتند (یاستانی پاریزی ۱۳۷۱: ۲۱۱). در عهد ساسانی راه بازرگانی از شرق به غرب ایران، دارای چند شاخه بود که یکی از آن‌ها تا سواحل غربی شبه قاره هند امتداد می‌یافت. بازرگانان ایرانی از مدت‌ها پیش در بازرگانی سیلان مقام اول را داشتند. راه‌های بازرگانی که به سرزمین بیزانس می‌رسید، هم از خشکی و هم از دریا می‌گذشت و در حیطة اقتدار و نظارت دولت ایران بود (رضا، ۱۳۷۶: ۲۰۲).

تجارت در امتداد جاده‌های ابریشم و ادویه موجب رشد بسیاری از شهرها و بندرهای شد که بازرگانان در آن‌ها به خرید و فروش می‌پرداختند و یا برای خود آذوقه تهیه می‌کردند. این شهرها مراکز بازرگانی بودند؛ در این بانک‌ها، اعتبار و یا پول قابل توجهی در دسترس بود. موقعیت خوب یک شهر در راه‌های ابریشم و ادویه می‌توانست مزایای زیادی در برداشته باشد. مالیاتی که برای کالاهای وارداتی در نظر گرفته می‌شد، می‌توانست حکومت آن شهر را ثروتمند سازد. درآمد بسیاری از ساکنان این شهرها به تجارت وابسته بودند، برخی از اینان بازرگان بودند و برخی دیگر به امور مالی یا حمل و نقل سامان می‌دادند (رید ۱۳۷۵: ۱۸). تجارت همچنین به تولیدکنندگان کمک می‌کرد تا کالاهای خود را به فروش برسانند. کوزه‌گران، بافندگان، رنگرزان، شیشه‌گران و فلزکاران می‌توانستند در شهری در کناره جاده‌های ابریشم و ادویه، به حرفه خویش بپردازند و خاطر جمع باشند که بالاخره بازاری برای فروش محصولاتشان پیدا خواهد شد. در بسیاری موارد هریک از شهرها به صورت مرکز صنعت یا حرفه‌ای خاص درمی‌آمد. بخش عمده‌ای از جاده‌های ابریشم و ادویه از بیابان‌ها و دشت‌های وسیع عبور می‌کرد و مسافران به استراحتگاه نیاز مبرم داشتند. این امر منجر به احداث کاروانسراها شد که اماکنی امن برای گذراندن شب و تأمین آب و غذای مسافران بودند و حکومت‌ها اهتمام خاصی نسبت به آن‌ها داشتند (همان: ۱۹).

۱- جاده ابریشم، ساسانیان و قدرت‌های بزرگ

از اواسط عهد ساسانی تا سقوط این دولت، تجارت ابریشم در خاورمیانه از اهمیت فراوان برخوردار بود و به یکی از انگیزه‌های سیاست خارجی دولت امپراتوری بیزانس تبدیل شده بود. ایران در ارسال ابریشم و صدور آن، مقام بسیار مهمی داشت. بعدها سغدیان، خاقان‌ها، ترک‌ها و عرب‌ها نیز به این کار روی آوردند و دولت حبشه نیز چندان بی‌نصیب نماند. امپراتوری بیزانس با همه وجود می‌کوشید تا راه‌های بازرگانی در مناطق میان‌رودان (بین‌النهرین) و قفقاز از جمله ارمنستان با ایران هم‌مرز شود. بی‌گمان رقابت شدید ایران و بیزانس بر سر ارمنستان، علاوه بر نقش دین مسیحیت، به موضوع حفظ راه‌های بازرگانی نیز مرتبط بود. امپراتوری بیزانس به منظور اجتناب از دخالت ایران در صدور ابریشم، می‌کوشید تا راه دیگری را مورد استفاده قرار دهد. این راه از شمال دریای خزر می‌گذشت (رضا، ۱۳۷۶: ۲۰۲). کاروانیان به منظور اجتناب از ورود به ایران ناگزیر بودند دریای خزر را دور بزنند و از شمال آن ضمن عبور از کوه‌های قفقاز خود را به قسطنطنیه برسانند. عبور از این راه، بسیار خطرناک و دشوار بود. کاروانیان ناگزیر بودند از مناطق خشک، گرم و بدون آب بگذرند که امنیت کافی نداشت. لذا ترجیح می‌دادند به ناحیه‌هایی روی آورند که کنار رودهای پرآب قرار داشت تا خطری کاروانیان را تهدید نکند. این راه تنها از سرزمین ایران می‌گذشت. در نتیجه امپراتوری بیزانس در امر تجارت ابریشم سخت محتاج و وابسته به ایران می‌شد (پیگولوسکایا، ۱۳۷۲: ۲۱۶).

در سال ۲۹۷ م، موافقت نامه‌ای میان دیوکلتیانوس امپراتور بیزانس و نرسی پادشاه ساسانی به امضاء رسید که طبق آن شهر نصیبین در کنار اروندرود محل مبادله، خرید و فروش کالا و ابریشم میان بازرگانان ایران و رومی شد، زیرا بازرگانان ایران اجازه انتقال ابریشم از درون مرزهای ایران را به بیگانگان نمی‌دادند. در سال ۴۰۹-۴۰۸ م. غیر از نصیبین، دو مرکز دیگر برای صدور ابریشم مقرر گردید که یکی کالینیکوس (Callinicus) در کرانه چپ رود فرات و دیگر شهر آرتاشات (Artashat) در ساحل رود ارس بود. جز این سه نقطه، مبادله و خرید و فروش کالا در سایر نواحی ممنوع بود. در سال ۵۶۲ م، پیمان صلح پنجاه ساله‌ای میان دو دولت (ایران و بیزانس) به امضاء رسید که طبق آن بازرگانان ایرانی و رومی حق داشتند تنها در مناطق دارای مراکز گمرکی به مبادله بپردازند. نصیبین و شهر دارا عمده‌ترین این مراکز به شمار می‌رفتند. حمل کالا بدون کسب اجازه از سوی دولت‌های ایران و بیزانس مستوجب مجازات شدید حاملان کالا بود. عرب‌ها و دیگر اقوام بادیه‌نشین تابع ایران و بیزانس، نیز شامل این ممنوعیت می‌شدند (رضا، ۱۳۷۶: ۲۰۶).

ساسانیان برای رونق داد و ستد، علاوه بر عقد قرارداد تجاری با بیزانس، در شرق با امپراتوران چین و دیگر دولت‌ها نیز همکاری‌های تجاری داشتند. از جمله در زمان فیروز، پادشاه ساسانی، سفرایی بین چین و ایران فرستاده شد. در سال ۵۱۸ م. سفرای چین به دربار قباد آمدند. به گفته آمین مارسلینوس، در شمال فرات هر ساله بازاریایی در ماه سپتامبر بر پا می‌شد که گروهی بسیار از بازرگانان برای خرید کالاهایی که از هندو چین می‌رسید، جمع می‌شدند. از ایران نیز کالاهایی به چین می‌رفت. در میان بسیاری از این کالاها، نام «وسمه» جلب نظر می‌کند، چنانکه گفته‌اند: همه ساله مقداری وسمه از ایران به چین می‌رفت و ملکه چین هر ساله برای مصرف شخصی مقداری از آن می‌خرید (باستانی پاریزی ۱۳۷۱: ۲۳۰). در دوره ساسانی، خصوصاً زمان انوشیروان اقدامات وسیعی جهت امنیت راه و آسایش مسافران از حوالی جیحون تا انطاکیه صورت گرفته است. ابن‌اثیر در این زمینه می‌گوید: «انوشیروان در راه‌ها، رباط‌ها و کاروان‌سراها و قلعه‌ها بنا کرد و عمال شایسته برگزید و مملکت را تا حدود سند و بُست و رُحج و زابلستان و طغارستان رساند» (ابن‌اثیر، ۱۳۷۴، ج ۲: ۸۹).

در اواخر سده ششم میلادی، به مانیاخ (Maniakh) سفیر سغد، اجازه داده شد کالاهای خود را به پایتخت (تیسفون) بیاورد و مقادیر قابل مقایسه‌ای پارچه ابریشمین را به فروش برساند و در سال ۵۶۲ میلادی قراردادی بین طرفین امضاء شد. این قرارداد، مدتی بعد از سوی ژوستن دوم، امپراتور بیزانس نقض شد. در ضمن دولت بیزانس کوشید مجدداً راه دیگری خارج از مرزهای ایران جستجو کند و بتواند از طریق ترکان و سغدیان که رقیب ایران بودند، به صورتی مستقیم، کالا از جمله ابریشم به دست آورد. سغدیان نیز خواستار رابطه بازرگانی مستقیم با رومیان بودند. از خاقان‌های 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 انوشیروان فرستاد. سفیر مزبور به انوشیروان پیشنهاد کرد در صورت عدم موافقت با صدور ابریشم سغد به بیزانس، خود ابریشم سغد را خریداری و سپس با رومیان معامله کند. انوشیروان که از مکاتبه روسای ترک با رومیان اطلاع داشت و می‌دانست که از شرق و غرب یک اتحاد گازانبری در شرف تکوین است، سفرای حاکم ترک را با سردی پذیرفت و پارچه‌های ابریشمی را که به صورت هدیه از طرف حکام سغد فرستاده شده بود، در برابر چشمان سفرا در میدان شهر آتش زد (باستانی پاریزی ۱۳۷۱: ۲۳۲-۲۳۱). پس از این ماجرا، ترکان کوشیدند تا به ایران حمله برند، ولی مواضع و استحکاماتی که ایرانیان در سده پنجم میلادی برابر هیاطله پدید آورده بودند، در نظر ترکان نفوذناپذیر می‌نمود. از این رو حمله متوقف ماند و ترکان به سغد بازگشتند. از سوی دیگر در سال ۵۷۲ میلادی رومیان که در اجرای برنامه سیاسی و اقتصادی خویش

توفیقی نیافتند به مرزهای ایران حمله بردند، ولی رومی‌ها هم در این جنگ به اهداف خود نرسیدند (رضا، ۱۳۷۶: ۲۰۹).

۲- رقابت ساسانیان و بیزانس در دریا

همزمان با آغاز حکومت ساسانیان که با نیرومندشدن ناوگان ایرانیان همراه بود، تجارت ابریشم به‌طور کامل به‌دست ایرانیان افتاد. آن قسمت از تجارت که از راه خشکی انجام می‌گرفت پیش‌تر در انحصار اشکانیان درآمد بود، اما بخش دیگری که از راه دریا انجام می‌گرفت و یا از بلخ به بنادر هند می‌رفت، تنها در اثر رقابت‌های تجاری و توسعه قوای دریائی ایرانیان به‌دست آمد (هادی، ۱۳۵۵: ۸۵). ساسانیان برای تجارت دریائی اهمیت ویژه‌ای قائل بودند؛ چنانکه ارشیر اول پس از آنکه بر مسن و خاراسن دست یافت، در آبادی بنادر قدیم و ایجاد بندرگاه‌های جدید بسیار کوشید. حمزه اصفهانی در این زمینه نوشته است: «ایرانیان و اعرابی که دولت ساسانی از روی تدبیر آن‌ها را به کار گرفته بود، رفته رفته نیروی دریائی قابل‌توجهی تشکیل دادند. سفاین ایران متوالیاً در همه دریاهای مشرق سیر کرده، در آغاز، کار آن‌ها تنها رقابت با کشتی‌های رومی و حبشی بود، لکن بعد صاحب اختیار دریاها شدند و نفوذی که ایرانیان در دریا حاصل کردند، یکی از عللی بود که قدرت و شهرت روم را در دریاهای مشرق، متزلزل و به کلی خاموش کرد. از هجده شهری که به روزگار شاهنشاهی اردشیر بابکان بنیان نهاده شد، یازده شهر، بندری بودند که یا در کنار دریا و یا در کنار رودهای قابل کشتیرانی بنا گردیدند.» (حمزه اصفهانی، ۱۳۴۶: ۴۴). از طرف دیگر، تدابیر امنیتی در ایجاد آرامش و پاکسازی بنادر و راه‌ها از وجود اشرار و غارتگران، از عوامل دیگر رشد و رونق تجارت در این دوره بود. چنانکه در دوره پادشاهی شاپور دوم (۳۷۹-۳۱۸ م) تازیان غارتگری که به کناره‌های خلیج فارس دست‌اندازی کرده بودند، به شدت سرکوب شدند و ناوگان ایرانی هر دو سوی خلیج فارس را از وجود آشوبگران پاک ساخت. پس از آن به روزگار خسرو انوشیروان، ناوگان دریائی ایران موفق به اخراج حبشی‌ها از یمن گردید و بدین ترتیب ناوگان ایرانی اقیانوس هند را درمی‌نوردید. دریانوردان ایرانی از این طریق به چین می‌رفتند و بازرگانی دریایی چین که به‌وسیله ملت‌های گوناگون انجام می‌گرفت، به‌دست ایرانیان افتاد (رائین، ۱۳۵۰: ۲۵۳). در دوران ساسانی کشتیرانی مستقیم بین خلیج فارس و چین وجود داشته است. یکی از اتباع چین به‌نام «ای چنگ» که به سال ۶۷۱ م. با یک کشتی پارسی در این دریاها سفر کرد، نوشته است: «در آغاز پائیز (۶۷۱ م.) ... به شهر کوانتوک آمدم و آن‌جا روز ملاقات خود را با دارنده یک

کشتی پوسه، برای سفر به سوی جنوب تعیین کردم ... سرانجام از کرانه کوانگ چو (کوانتون) به کشتی در آمدم» (همان: ۲۵۳). از سوی دیگر ورود تعداد زیادی واژه‌ها و اصطلاحات دریانوردی و نام‌های محلی فارسی در زبان‌های دیگر از جمله چینی، دلیلی بر گسترش دریانوردی ساسانیان در بنادر مختلف شرق شمرده می‌شود (ابن بطوطه، ۱۳۷۰، ج ۲: ۲۸۶).

امپراتور بیزانس پیش از آنکه به ترکان توسل جوید، کوشید تا از راه دریا به هند مرتبط شود و مستقلاً به ابریشم چین و کالاهای هندی دست یابد. بدین منظور، با دولت حبشه رابطه برقرار کرد تا از طریق دریانوردان حبشی، بازرگانان رومی را به بنادر هند مرتبط سازد، ولی دریانوردان ایرانی در بنادر هند از نفوذ فراوان برخوردار بودند. لذا حبشیان در رقابت با بازرگانان و دریانوردان ایرانی توفیقی نیافتند. دولت امپراتوری بیزانس کوشید در شبه جزیره عربستان راه بزرگ دیگری پدید آورد و از آن طریق به یمن و اقیانوس هند دست یابد. این جاده که استراتا (Esterata) نام داشت، جاده مهمی بود که از جنوب پالمیرا (تدمر) می‌گذشت و یک رشته نواحی عمده را به یکدیگر پیوند می‌داد، ولی سیاست دولت ایران سبب بروز درگیری میان قبایل عرب، بویژه غسانیان و لخمیان شد و سیاست امپراتوری بیزانس در این زمینه بی‌نتیجه ماند (پیگولوسکایا، ۱۳۷۲: ۲۱۷-۲۱۵) و بدین طریق ایران از سده چهارم میلادی با زیگر اصلی راه کاروان‌روی بازرگانان به هند و چین بود.

ج- راه‌ها و انشعابات جاده ابریشم

بی‌تردید می‌توان گفت این جاده بزرگ‌ترین جاده بازرگانی و خط ارتباطی بین ملت‌ها و اقوام متمدن در سده‌های سوم پیش از میلاد تا شانزدهم میلادی بوده است که با داشتن شاخه‌های فرعی اکثر نقاط جهان پهناور آن زمان را پیوند می‌داد و نه تنها سبب ارتباط انسانی و کالایی بود، بلکه از نظر بسط تمدن و فرهنگ ملت‌ها نیز تأثیر بسزایی داشته است (زنجانی، ۱۳۸۰: ۵۳۷).

با ورود ابریشم به بازارهای جهانی و تجارت با آن، ایجاد راه‌های ارتباطی و وجود امنیت در این راه‌ها یکی از مهم‌ترین مسائل روز شد که در این مورد به جهت اینکه ایران در مسیر راه‌های تجاری قرار داشت از اهمیت فوق العاده‌ای برخوردار بود. از این رو برای تجارت ابریشم جاده‌ای به طول بیش از ده هزار کیلومتر ساخته شده که دیوار چین را به روم شرقی متصل می‌کرد (لافون، ۱۳۷۲: ۱۲-۸).

۱- مسیرهای اصلی راه ابریشم

با توجه به تجارت و جاده‌های تجاری در ایران و بخصوص در ایالت فارس، روابط سیاسی با امپراتوری‌ها و ملل همسایه و دیگر شرکای تجاری ایران، بر موقعیت تجاری برخی از مناطق ایران تکیه داشت. حجم زیادی از کالا در تجارت شرق- غرب از طریق چندین جاده مبادله می‌شد و اگر امنیت یک راه به مخاطره می‌افتاد، راه دیگری این وظیفه را برعهده می‌گرفت. این امر سبب می‌شد حجم تجارت در یک راه کاهش یابد و در دیگر راه‌ها افزایش یابد. (دریایی، ۱۳۸۵: ۱۱۵). هزاران سال بود که راه‌های ابریشم و ادویه، در مناطق وسیعی از قاره آسیا گسترده شده بود. این جاده‌ها شرق آسیا را به مناطق غربی آن و همچنین به اروپا متصل می‌کردند. این کار توسط جاده ابریشم در خشکی و مسیر ادویه در دریا، که مسیرهای بازرگانی بودند، انجام می‌گرفت. در مسیر این جاده‌ها کاروان‌ها و کشتی‌ها کالاهای گران‌بها را حمل می‌کردند. ادویه، عود، ابریشم و چینی، کالاهای لوکس شرقی بود که با اجناس غربی مانند نقره، طلا، لباس پشمی و نخی مبادله می‌شد و در این رهگذر سود زیادی نصیب بازرگانان می‌شد (رید، ۱۳۷۵: ۱۰). این جاده در دو شاخه، از سرزمین چین شروع شده و تمام کشورهای آسیای میانه را به هم می‌پیوست و از ایران عبور می‌کرد و به امپراتوری روم و جنوب اروپا می‌رسید. طول این جاده بر حسب موقعیت‌های مختلف از ۶۴۰۰ تا ۱۰۰۰۰ کیلومتر بوده است و از کشور چین به دو شاخه شمالی و جنوبی تقسیم می‌شد. شاخه شمالی از تون هوانگ شروع می‌شد و از محل دروازه اسب خسته (یومن کوان) از دیوار چین عبور می‌کرد و از نزدیک قره‌شهر و تورفان می‌گذشت و پس از عبور از دامنه کوه‌های تیان شان به سوی غرب رفته، بالاخره به مرو می‌رسید. شاخه جنوبی هم در چین از دروازه خورشید (یانگ کوان) آغاز می‌گشت و در امتداد جنوب کوه‌های تیان شان پس از عبور از امیرنشین‌های فیما، ختن و یارکندار کاشغر به یکدیگر می‌پیوستند و پس از چندی باز از هم جدا می‌شدند و یک شاخه از سرزمین فرغانه و سمرقند و مرو گذشته به ایران می‌رسید و شاخه دیگر پس از عبور از کوه‌های سربه فلک کشیده پامیر به سوی بلخ رفته، از آن طریق به دامغان کنونی در ایران می‌رسید. آنگاه پس از عبور از کوه‌های زاگرس به تیسفون پایتخت ساسانیان می‌رسید و از آن‌جا به سوریه در غرب و سپس به کرانه‌های دریای مدیترانه ختم می‌شد (زنجان، ۱۳۸۰: ۵۳۸).

۲- مسیر آبی ابریشم

یکی دیگر از راه‌های مهم که مورد استفاده قرار می‌گرفت و قدمت زیادی داشت، موسوم به راه عطریات بود که از بنادر جنوب چین و اقیانوس هند از سیلان (سريلانكا) شروع می‌شد و به جنوب ایران

در خلیج فارس و دریای عمان می‌رفت و در ادامه یک راه آن از طریق خاک ایران به جنوب روسیه می‌رفت و راه دیگر از طریق جنوب عربستان به دریای سرخ و نهایتاً به اروپا منتهی می‌شد (آذری، ۱۳۶۷: ۲۳؛ زنجانی، ۱۳۸۰: ۳۸۳). خلیج فارس به عنوان شعبه‌ای بزرگ از اقیانوس هند که بر سر راه همه خطوط دریائی در شرق عدن واقع شده است و به عنوان محل و معبر مبادله کالا و تجارت میان شرق و غرب، نه تنها از زمان‌های دور صحنه رقابت و کشمکش ملل و قدرت‌های دور و نزدیک بود، بلکه از دیرباز گذرگاه آمد و شد تجاری و محل انتقال فرهنگ و تمدن شرق و غرب و مهم‌ترین ورودی و خروجی راه آبی ابریشم محسوب می‌شد (مشکور، ۱۳۶۹: ۳۸). شاهراه ارتباطی (راه خشکی ابریشم) به علت بروز جنگ‌های بسیار و سکونت اقوام جنگجو در سر راه آن و فشارهای سیاسی ممالک همجوار، همیشه دایر نمی‌ماند، چنانکه اشکانیان و بعد ساسانیان که با رومیان رقابت سیاسی داشتند، به تجار رومی به آسانی اجازه گذر نمی‌دادند و سرانجام در نیمه سده دوم میلادی تجارت ابریشم از این راه به شدت دچار پریشانی شد و راه دریایی ابریشم فعالیت خود را آغاز کرد. «آیرین فرانک» (Frank Ayrin) در این مورد نوشته است: «حدود سال ۲۰۰ میلادی سراسر فضای جاده ابریشم یک‌باره دگرگون شد؛ گویی با فشار دگمه‌ای این جاده چشم‌اندازی دیگر یافته بود. قدرت‌های رومی، اشکانی، کوشانی و چینی که زمانی با شکوه و قدرت فرمانروایی می‌کردند، هر یک به شیوه ویژه خود و به دلایل گوناگون در سرایشی سقوط افتادند. خشکی فزاینده استپ‌ها و صحراهای آسیا به شوراندن و تحریک جماعت‌های بزرگ چادر نشین که همیشه زندگی مخاطره‌آمیزی داشتند کمک کرد» (فرانک، ۱۳۷۶: ۱۸۱) این مسائل موجب شد که راه دریا، با آنکه طولانی‌تر از راه خشکی بود، تا مدت‌ها بر راه خشکی ترجیح یابد. بعدها با رفع موانع از راه خشکی، باز هم راه دریایی پا به پای راه خشکی از اهمیت ویژه‌ای برخوردار بود. سوداگران چین از آب‌های شبه جزیره ماله یا راه‌های کاروان‌رو ترکستان می‌گذشتند و کالاهای خویش را به هند، ایران، بین‌النهرین و روم می‌بردند. ابریشم، چای، ظروف چینی، کاغذ، درخت‌های هلو و زردآلو، باروت و ورق بازی از صادرات مهم چین؛ و علوفه، شیشه، بادام زمینی و تنباکو واردات اصلی این کشور بود (ویل دورانت، ۱۳۶۵، ج ۱، ۸۴۴). از مهم‌ترین بنادر مسیر آبی ابریشم می‌توان به ابله، سیراف، کیش، سیلان (سريلانكا)، مالابار (مجاور کشور چین)، کله بار، صنف و کانتون که از بنادر جنوب کشور چین بودند، اشاره کرد.

۳- مسیرهای فرعی راه ابریشم

شاخه‌های فرعی راه ابریشم نیز به موازات راه‌های اصلی قرار داشتند که به دلایل سیاسی، اقتصادی و طبیعی مورد استفاده قرار می‌گرفتند. این دلایل عبارت بودند از:

- انگیزه‌های سیاسی:

الف- آرزوی دیرینه غرب بر حذف نقش واسطه ایران در تجارت با مشرق زمین با راه‌های زیر:

- ۱- مسیر آبی دریای مدیترانه از راه نیل، کانال سوئز، دریای سرخ و اقیانوس هند تا پیشاور و ادامه آن از راه خشکی به تنگه خان و ترکستان شرقی و کاشغر.
- ۲- مسیر دریای سیاه به دریای آزف، هشرخان، در شمال دریای خزر تا خوارزم و بخارا.
- ۳- مسیر دریای سیاه به قفقاز و باکو و ادامه آن از راه دریا تا سواحل شرق دریای خزر و ورود به رود جیحون، نواحی آسیای مرکزی و ماوراءالنهر.

ب - وجود حکومت‌های خودمختار و قبایل صحراگرد بزرگ و کوچک که کاروان‌ها را غارت می‌کردند.

- انگیزه‌های طبیعی، که انتخاب راه‌های ویژه در تابستان و زمستان توسط کاروان‌ها را سبب می‌شد.

- انگیزه‌های اقتصادی، که بازرگانان را برای دسترسی سریع‌تر به کانون‌های اصلی ابریشم و بهره‌وری بیش‌تر، تشویق می‌کرد (چکنگی، ۱۳۷۵: ۲۵-۲۴؛ فرانک، ۱۳۷۶: ۳۹).

دیگر راه‌های فرعی آبی و جاده‌ای ابریشم که بیش‌ترین مسیر این راه‌ها در ایران بود عبارتند از:

- ۱- راه هندوستان، پیشاور، خیبر، کابل، قندهار، هرات، توس.
- ۲- دنباله راه دریائی که از هرمز شروع و بالاخره به جیرفت، کرمان، کوهینان، یزد، اصفهان و ری ختم می‌شد.

۳- دنباله راه دریائی که از طبس شروع و بالاخره به قصدار و سیستان و هرات و طوس ختم می‌شد.

۴- دنباله راه دریائی که از سیراف به شیراز و اصفهان می‌رسید.

۵- دنباله راه دریائی که از ابله و بصره شروع و به بابل، تیسفون، اربل، طرابوزان، به انطاکیه ختم می‌شد.

۶- و بالاخره راه کناره بحر احمر که سواحل آفریقا را از راه عدن، مکه و مدینه به شام و انطاکیه متصل می‌کرد و مکه و مدینه باراندازهای عمده آن بودند. (مقدسی، ۱۳۶۱: ۳۴).

۴- کالاهای صادراتی و وارداتی ایران و چین از طریق راه ابریشم

بازرگانان چینی از آب‌های جنوب و یا از طریق راه‌های زمینی می‌گذشتند و امتعه خویش را به هند، ایران، بین‌النهرین و سرانجام به روم می‌بردند. ابریشم، چای، ظرف‌های چینی، کاغذ، درختان هلو، زردآلو، باروت، ورق بازی، فنون ذوب آهن، پوست، پشم و غیره جزو صادرات عمده چین به ایران و دیگر کشورهای محسوب می‌شد و علوفه، شیشه، هویج و بادام زمینی، تنباکو و تریاک واردات اصلی چین بود (ویل دورانت، ۱۳۶۵: ۸۴۴). اما کالاهایی که در زمان ساسانیان از ایران به چین حمل می‌شد: مرجان، عنبر، عقیق، مروارید، شیشه (از انواع شفاف و مات)، بلور، الماس، فولاد، جیوه، کندر، زردچوبه، بافته زری، فلفل سیاه، فلفل سبز، حریر، خرما، قالی، انار، یونجه و غیره بود و در این زمان تجارت ابریشم چین منحصر به ایرانیان بود. افزون بر این، ایرانیان دستگاه‌های بافتن پارچه‌های ابریشمی برای مصرف داخلی و صدور به خارج دایر کرده بودند (هادی، ۱۳۵۵: ۱۰۹؛ کریستن سن، ۱۳۶۷: ۱۵۰).

د- نقش جاده ابریشم در تبادل فرهنگی بین ایران و چین

نام سرزمین چین، همیشه با جاده ابریشم همراه است. این جاده طولانی که مسیر آن از فلات عریض و طویل ایران می‌گذشت، یکی از عوامل تأثیرگذار بر تحولات تاریخ ایران به‌شمار می‌رفت، این راه طولانی، فرهنگ شرق و غرب و شمال و جنوب را به هم پیوند می‌داد. وقتی تصاویر گردآفرید زن جنگجوی ایرانی و رستم و سهراب را بر دیوار کاخ ثروتمندان سغدی مشاهده می‌کنیم، عین همین تصاویر را با فاصله بسیار زیاد در کاخ‌های شیوخ بندر سیراف و طاهری نیز می‌بینیم بیش‌تر به اعجاز پیوندهای فرهنگی این راه طولانی ابریشم پی می‌بریم (باستانی پاریزی، ۱۳۷۱: ۲۱۷). جاده‌های ابریشم و ادویه (راه آبی) فقط راه‌هایی برای حمل و نقل کالا بین شرق و غرب نبودند، بلکه مسیرهایی برای جابجایی فرهنگ نیز بودند که در گرماگرم تلاش برای تولید ثروت، به رشد تمدن‌ها منجر می‌شدند. در این مسیرها، سلسله‌ای از بندرها و شهرها مانند حلقه‌های یک زنجیر به وجود آمد. در بازارهای این شهرها ملیت‌های مختلف با یکدیگر برای تجارت دیدار می‌کردند و در کنار آن افکار و عقاید نشأت گرفته از فرهنگ‌های متنوع را با یکدیگر رد و بدل می‌کردند. این فرهنگ‌ها در طراحی، شکل و رنگ و

یا به عبارت کلی‌تر در نحوه زندگی آن‌ها، لباس‌هایی که پوشیده بودند، غذاهایی که می‌خوردند و آیینی که به آن اعتقاد داشتند، به خوبی تجسم یافته بود. از طرف دیگر این ارتباطات تجاری باعث می‌شد صنعتگران مهاجر از سرزمین‌های همسایه به کار گرفته شوند و این خود باعث انتقال فن و حرفه و روش کار و هنر و معماری منجر می‌شد (رید، ۱۳۷۵: ۱۱). بنابراین سفیران، دانشمندان، هنرمندان، بازیگران، راهبان، زائران، و جنگاوران در هرجایی دانشی آموخته و یا آموزه‌های خود را از طریق شریان‌های کهن ابریشم منتشر می‌کردند. ایران در دوره ساسانیان، علاوه بر اینکه به عنوان کانون جاده ابریشم و دادوستد انواع کالاها بین غرب و شرق قرار داشت، نیز مانند دوره اشکانی، واسطه اتصال دو تمدن مهم چین و هند با ایران و غرب بود و کالاهای بازرگانی و عناصر فرهنگی دو تمدن شرق از طریق راه‌های ابریشم با غرب پیوند می‌خورد (ثلاثی، ۱۳۷۹: ۴۹). بدین وسیله، نحوه زندگی جوامع مختلف در مسیر جاده‌های ابریشم و ادویه، یا به عبارتی دیگر، فرهنگ‌های آن‌ها، به مرور زمان بایکدیگر آمیخته شده و توسعه یافت (رید، ۱۳۷۵: ۱۱).

۱- نشر ادیان از طریق جاده ابریشم

جاده ابریشم راه زیارتی نیز به شمار می‌رفت. جابجائی عقاید مختلف مذهبی و یا روزمره در طول جاده‌های ابریشم و ادویه، موجب پوییش و احیاء آن‌ها شد. عقاید دائماً در حال شکل‌گیری بود و آب و رنگ فرهنگ‌هایی که از آن‌ها عبور می‌کرد به خود می‌گرفت. به علاوه حفظ اعتقادات و عقایدی که ممکن بود به آسانی از بین بروند، نیز مطرح بود. به طور مثال، تا قرن پنجم میلادی، دین بودایی کاملاً از صحنه شمال هندوستان (زادگاه بودا) محو شد؛ اما گسترش آن در سایر مناطق همچون چین و جنوب شرق آسیا بقای آن را تا به امروز تضمین کرد (رید، ۱۳۷۵: ۳۸).

سرزمین چین هیچگاه از جهان فرای مرزهایش جدا نبود. فرهنگ چین، شماری عناصر برگرفته از دیگر فرهنگ‌های واقع در شمال، غرب و جنوب را در خود دارد و این جاده ابریشم بود که پیش از هر چیز نقش چشمگیری در روابط میان چین و جهان خارج بازی کرد. همه دین‌های غیر چینی از جمله بودائی، زرتشتی، مانوی، نستوری و حتی یهود و اسلام در اوایل قرون وسطی، از طریق جاده ابریشم به چین راه یافتند. در فرهنگ چین، آیین بودا، مهم‌ترین این نفوذها بود (لیشچاک، ۱۳۷۷: ۲۵۱). رخنه آیین بودا به درون فرهنگ چین، پیامد بی‌واسطه گسترش روابط بازرگانی در جاده ابریشم بود. از این رو بررسی اجمالی پیامدهای تاریخی گسترش این راه بازرگانی که معمولاً به جاده ابریشم مشهور است،

سودمند خواهد بود. بدین طریق جاده ابریشم در زمینه نشر و گسترش ادیان بزرگ نقش مهمی داشت به طوری که بسیاری از بودائیان هند و نیز مبلغان بودائی ایرانی نژاد از این راه به چین رفته و به گسترش آیین بودا و دیگر ادیان ایرانی و غربی پرداختند و نیز نفوذ دین بودا در برخی از مناطق شرقی ایران باز از طریق راه‌های کهن ابریشم صورت گرفته است (محمودآبادی، ۱۳۷۸: ۲۰۴؛ ثلاثی، ۱۳۷۹: ۵۰).

۲- تبادل آثار هنری و فرهنگی از طریق جاده ابریشم:

جاده ابریشم وسیله پیوند و ارسال فرهنگ سرزمین، ملت‌ها و اقوام گوناگون بوده و تمام شهرها و آبادی‌های دور و نزدیک از آن سود می‌بردند. جاده ابریشم از طریق ارتباطات فرهنگی و توسط کاروانیان زبان، نقاشی، طراحی، موسیقی و دیگر آثاری هنری را در این مسیر طولانی می‌پراکند. فرایند تحول هنر مجسمه‌سازی و معماری و فرهنگ‌های حاشیه جاده‌ی ابریشم و ادویه در دیگر رشته‌های هنری مانند نقاشی و کاشی‌کاری نیز قابل مشاهده است. معابد بودایی در منطقه تاریک تنها حاوی مجسمه نبوده، بلکه نقاشی‌های دیواری با رنگ‌های شفاف نیز در آن یافت می‌شود که بیانگر سبک‌های چینی، یونانی و هندی است. به همین نحو طرح‌های هندسی و گل‌های کاشی‌های مساجد نیز ملهم از هنر روم - بیزانس و ایران دوره ساسانیان است. این تأثیرات تنها به رشته هنر مذهبی محدود نمی‌شد و الزاماً نیز منشأ مذهبی نداشت. هنرهای غیرمذهبی نیز در حاشیه جاده‌های ابریشم و ادویه تحول پیدا کرد (رید، ۱۳۷۵: ۲۴). در میان ماجراجویان، بازرگانان، مبلغان مذهبی، پناهندگان و سربازانی که در جاده‌های ابریشم رفت و آمد می‌کردند، گروهی از هنرمندان نیز در حال آمد و شد بودند. گروه‌های متشکل از بندبازان، شعبده‌بازان و هنرپیشگان برای جلب طرفداران بیشتر و همچنین کسب درآمد سفر می‌کردند. با این حال این چینی‌ها بودند که بیش‌تر از جوانب نمایشی تجارت استقبال کردند. هنرمندان نیز مانند دیگر کالاهایی که از جاده‌های ابریشم و ادویه به آن کشور وارد می‌شدند، اقلام تجاری محسوب می‌شدند. شرح وقایع موجود از اتفاقات دربار هان حاکی است که امپراتوران از هنرنمایی بندبازان و نوازندگان غربی لذت بسیار می‌بردند. گفته می‌شود که برخی از این نوازندگان از نواحی دوردست همچون آفریقا به چین می‌رفتند. این علاقه بار دیگر در دوران سلسله تانگ تشدید شد و یکی از علل این امر نیز ورود بسیاری از پناهندگان ساسانی و سغدی بود. برخی از آلات موسیقی ایران از جمله ساز پیپا که گیتاری با چهار سیم بود از طریق ایران وارد چین شد و نهایتاً به ژاپن رفت این ساز

نخستین بار در دربار ساسانیان نواخته می‌شد (همان: ۳۵-۳۴). زبان بازرگانان آرامی در آسیای مرکزی بر تکامل زبان‌های دیگری چون سغدی، خوارزمی و ... تأثیر نهاد و اخبار گوناگون بین چین تا قلمرو امپراتوری بیزانس به وسیله راه ابریشم اطلاع‌رسانی می‌شد به طوری که در سفرنامه ابن بطوطه جهانگرد مراکشی آمده، در زمانی که به سیاحت در طول رودخانه یانگ تسه کیانگ مشغول بوده، خواننده‌ای چینی شعری از سعدی شاعر بزرگ ایرانی را پس از مرگش می‌خوانده و این می‌رساند که این راه ارتباطی از نقش مهمی در انتشار تمدن و فرهنگ و هنر برخوردار بوده است (ابن بطوطه، ۱۳۷۰، ج ۲: ۳۰۶)

نتیجه

با در نظر گرفتن نقش عظیم ارتباطات تجاری و توجه به اصل ساری بودن تمدن و فرهنگ در میان جوامع بشری، کهن‌راه ابریشم از مسیرهای کلان تجاری جهان باستان بوده است که با زیرشاخه‌های گاه تنومندتر از خود، ارتباطات تجاری، فرهنگی، سیاسی و گاه نظامی بسیاری را رقم زده است. کم نبوده‌اند حوادث تاریخی بزرگی که برای تسلط و یا کنترل بر این مسیر به وقوع پیوسته‌اند. در این بین ارتباطات تجاری چین و ایران‌زمین یکی از بزرگترین وقایع این مسیر بوده است که با استناد به یافته‌ها و پژوهش‌های باستان‌شناسی صورت گرفته در این خصوص که موضوع این پژوهش بوده است، می‌توان به طور نسبی چنین بیان داشت که راه‌های ابریشم و زیرشاخه‌های متعدد آن (خشکی و دریائی) نقش محوری در ایجاد حلقه ارتباطی بین ایران و چین در دوره ساسانیان داشتند و از جایگاه خاصی برخوردار بودند. جاده ابریشم در پیوند دادن سرنوشت تجاری و فرهنگی دو کشور ایران و چین نقش مهمی داشت. راه‌های ابریشم صرفاً برای داد و ستد ابریشم نبوده، بلکه حوزه فعالیت آن فراتر از آن بود و به مسیر مبادلات اقتصادی، سیاسی، فرهنگی و... تبدیل شده بود. در این مسیر شهرها و بنادر مهم احداث گردید، تعامل و نشر دین‌ها صورت گرفت، ابداعات و فن‌آوری در ملل مختلف انتشار یافت. ائتلاف‌ها و رقابت‌ها بین قدرت‌های بزرگ جهان شکل گرفت، همچنین تبادل فرهنگی و هنری گسترده‌ای از طریق جاده ابریشم انجام گرفت و این تحولات بین ایران و چین در عصر ساسانی بیش‌تر محسوس بود. بنابراین راه ابریشم در این برهه زمانی نقش ویژه‌ای بین دو کشور داشته و علی‌رغم بعد مسافت تأثیرات زیادی در زمینه‌های تجاری، دینی و فرهنگی بر جای گذاشته است. در مسیر این جاده‌ها کاروان‌ها و کشتی‌ها، کالاهای گران‌بها نظیر ادویه، عود، ابریشم و چینی، کالاهای لوکس شرقی

را حمل می‌کردند و با اجناس غربی مانند نقره، طلا، لباس پشمی و نخی مبادله می‌نمودند و در این رهگذر سود زیادی نصیب بازرگانان می‌شد. این جاده در دو شاخه، از سرزمین چین شروع شده و تمام کشورهای آسیای میانه را به هم می‌پیوست و از ایران عبور می‌کرد و به امپراتوری روم و جنوب اروپا می‌رسید. جاده ابریشم علاوه بر ماهیت اقتصادی، در زمینه نشر و گسترش ادیان بزرگ نیز نقش مهمی داشته است. به طوریکه در گسترش آیین بودا، این مبلغان بودائی ایرانی نژاد بودند که از این راه به چین رفته و به گسترش آیین بودا و دیگر ادیان ایرانی و غربی پرداختند. این کهن‌راه تاریخی در سرنوشت ساسانیان بسیار موثر بود به طوریکه عروج ساسانیان با گسترش قلمرو آنان بر این جاده رقم خورد و سقوط آنان نیز با افول تسلط آنان بر این جاده شکل گرفته است.

منابع

- آذری، علی، (۱۳۶۷)، *تاریخ روابط ایران و چین*، تهران: امیرکبیر.
- ابن اثیر، عزالدین، (۱۳۷۴)، *تاریخ کامل*، چاپ دوم، ترجمه محمدحسین روحانی، تهران: اساطیر.
- ابن بطوطه، (۱۳۷۰)، *سفرنامه ابن بطوطه*، جلد دوم، چاپ پنجم، ترجمه محمدعلی موحد، تهران: موسسه انتشارات آگاه.
- باستانی پاریزی، محمدابراهیم، (۱۳۷۱)، *ازدهای هفت سر*، چاپ چهارم، تهران، انتشارات درنا.
- پیگولوسکایا، (۱۳۷۲)، *اعراب؛ حدود مرزهای روم شرقی و ایران در سده‌های چهارم - ششم میلادی*، ترجمه عنایت اله رضا، تهران: موسسه مطالعات و تحقیقات فرهنگی.
- ثلاثی، محسن، (۱۳۸۷)، *جهان ایرانی و ایران جهانی*، چاپ پنجم، تهران: نشر مرکز.
- چکنگی، علیرضا دیگران، (۱۳۷۵)، *راه ابریشم*، مشهد: آستان قدس رضوی.
- حمزه اصفهانی، محمدبن حسن، (۱۳۴۶)، *سنی الملوک الارض و الانبیاء، تاریخ پیامبران و شاهان*، ترجمه جعفر شعار، تهران: انتشارات بنیاد فرهنگ ایران.
- رئین، اسماعیل، (۱۳۵۰)، *دریانوردی ایرانیان*، جلد اول، بی جا: بی نا.
- رضا، عنایت اله، (۱۳۷۶)، «نقش ایران در جاده ابریشم»، *مجله ایران شناخت*، شماره پنجم، صص ۲۱۱-۱۹۸.
- رید، استرون، (۱۳۷۵)، *راه‌های ابریشم و ادویه*، ترجمه عباس ملکی، تهران: دفتر نشر فرهنگ اسلامی.
- زنجانی، محمود، (۱۳۸۰)، *تاریخ تمدن ایران باستان*، جلد دوم، تهران: آشیانه کتاب.
- علی بابائی، غلامرضا، (۱۳۷۵)، *تاریخ سیاست خارجی ایران*، تهران: انتشارات درسا.
- فرانک، آبرون و دیوید براونتسون، (۱۳۷۶)، *جاده ابریشم*، ترجمه محسن ثلاثی، تهران: سروش.
- فصیح خوافی، احمد ابن محمد، (۱۳۳۹)، *تاریخ مجمل فصیحی*، جلد اول، تهران: انتشارات اساطیر.
- کریستن سن، آرتور، (۱۳۷۲)، *ایران در زمان ساسانیان* چاپ هشتم، ترجمه رشید یاسمی، تهران: دنیای کتاب.
- دریایی، تورج، (۱۳۸۵)، «تجارت خلیج فارس در اواخر دوره باستان»، *گردآورنده حسین کیان راد، جامعه و اقتصاد عصر ساسانی*، تهران: انتشارات سخن.
- لافون، ف. ه. ل. رابینو، (۱۳۷۲)، *صنعت نوغان در ایران*، ترجمه جعفر خمایی زاده، تهران: موسسه مطالعات و تحقیقات فرهنگی.
- لیشچاک، ولادیمیر، (۱۳۷۷)، «جاده ابریشم و راه یابی آئین بودا به چین»، ترجمه عسگر بهرامی، *مجله ایران شناخت*، شماره هشتم، صص ۲۷۲-۲۵۰.

محمودآبادی، اصغر، (۱۳۷۸)، *تاریخ فرهنگ و سیاست در ایران باستان*، ویراستار ابراهیم قیصری، اهواز: انتشارات مهریار.

مشکور، محمدجواد، (۱۳۴۶)، «دین بودا در ایران باستان»، مجله بررسیهای تاریخی، شماره دوم، سال دوم، صص ۱۲۷-۹۳.

مقدسی، ابوعبداله محمدبن احمد، (۱۳۶۱)، *احسن التقاسیم فی معرفه الاقالیم*، جلد اول، ترجمه علینقی منزوی، تهران: انتشارات شرکت مولفان و مترجمان.

ویل دورانت، (۱۳۶۷)، *مشرق زمین گاهواره تمدن*، جلد اول، چاپ دوم، ترجمه گروه مترجمین، تهران: سازمان انتشارات و آموزش انقلاب اسلامی.

هادی، حسن، (۱۳۵۵)، *تاریخ دریانوردی ایرانیان*، تهران: نشر کشتیرانی آریا.

Feltham, Heleanor, (1986). *Lions, Silks and Silver: the Influence of Sasanian Persia*. University of Pennsylvania.

