

## پارتیان و تجارت ابریشم

اثر: احمد حاجی بابایی

عضو هیئت علمی دانشکده ادبیات و علوم انسانی دانشگاه تهران

(از ص ۲۴۵ تا ۲۶۱)

### چکیده:

ایران در دوران باستان، بر محدوده وسیعی از سرزمینهای شرق و غرب استیلا داشت و به دلیل برخورداری از این موقعیت جغرافیایی نه تنها موجب ارتباط بین ملت‌های شرق و غرب گشت، بلکه بسیاری از فرهنگها و علوم آن زمان را عمیقاً تحت تأثیر قرار داد.

کشور ایران از زمان هخامنشیان بویژه در دوران اشکانیان، دین خود را در امر تجارت، بین اقصی نقاط جهان از جمله روم شرقی (بیزانس) و چین و هندوستان ادا کرده است.

علاقه مفرط ایرانیان به امور بازرگانی، موجب فراهم آوردن تسهیلات، تأسیسات و امنیت برای راهها گردید. مسیر این جاده‌ها از دجله، فرات، حرّان و نصیبین گذشته تا به ساردس (سارد) واقس می‌رسید. طول این راه تجاری به اندازه دو هزار و ششصد و هشتاد و سه کیلومتر بوده است. فاصله‌ای تقریباً یکصد و یازده ایستگاه یا منزل که کاروان‌های بازرگانی آن را طی، نمود روز می‌پیمودند. در هر منزل مرکب‌های تازه نفس برای پیک‌های شاهی نیز آماده بودند.

واژه‌های کلیدی: ابریشم، تجارت، بازرگانی، ارتباطات، جاده‌ها.

مقدمه :

سرزمین ایران که در دوره باستان بر محدوده وسیعی اطلاق می شده، جایگاهی بود، برای ارتباط بین ملت های شرق و غرب، و به همین علت سهم به سزایی در ارتباطات فرهنگی و اقتصادی جهان قدیم بر عهده داشته است. این کشور در زمان اشکانیان چون گذشته، دین خود را در قالب رفت و آمدهای تجاری نیز از چین و هندوستان به ایران و کشورهای غربی (روم و بیزانس) و اقصی نقاط جهان ادا کرده است.

ورود ایرانیان در امور بازرگانی در سراسر آسیای میانه و آسیای شرقی و چین و ایجاد روابط تجاری بین شرق و غرب، ناشی از علاقه مفرط آنان به امور بازرگانی، به منظور بسط سیاست توسعه طلبی و برتری نیروی اقتصادی بوده است؛ که فراهم آوردن تسهیلات از نظر احداث راهها و حفظ امنیت بین شهرها در امور تجارت از دوران هخامنشی به بعد سابقه داشته است.

کوروش به منظور ایجاد رابطه تجاری بین شرق و غرب کوشید تا حدود ایران را تا بحر روم (مدیترانه) توسعه دهد. یکی از انگیزه های مهم او از طرف آسیای صغیر در مجاورت سرزمین ثروتمند و تجاری لیدیه و پایگاه دریایی یونانیان که یکی از مهمترین مراکز مبادله کالا بین شرق و غرب به شمار می رفت، همین بود و هخامنشیان به منظور تأمین امنیت برای کشورهای بزرگ و حفظ راههای تجاری و با سرکوب اقوام مهاجم که امنیت مرزها و راههای ایران را به خطر می انداختند، بیشترین کوشش را مبذول داشته، و حتی کوروش جان خویش را برای رسیدن به این هدف از دست داد. او با تصرف سرزمین های مهم تجاری مانند لیدیه، کاپادوکیه، حران تا ایالت مجاور بحراسود، که به نام "سکته دریا" خوانده می شد، توانست راهی را که بعدها به نام جاده ابریشم خوانده شد، (۱۱-گیرشمن، ایران از آغاز تا اسلام، ص ۱۴۰) به بنادر مهم بازرگانی غرب، وصل نماید و واسطه ارتباط با دنیای شرق

و غرب محسوب گردد. معمور بودن شهرهای مهم تجارتي غرب می توانست عنصری قوی در تجارت شاهنشاهی ایران باشد، و غرب به وسیله جاده شاهی، مال التجاره خود را از غرب به شرق و از شرق به غرب و آسیای غربی حمل و نقل کند؛ همانگونه که طلای ایران نیز گروههایی از جامعه غربی را به خود جلب کرده بود و آنان منافع خود را در جلب نظر ایرانیان می دیدند. (۱۱-گیرشمن، ص ۱۳۹)

برای حفظ ارتباط بین مراکز مختلف، به ایستگاههای عرض راه وسعت و اهمیت زیادی داده می شد، و از جاده ها و امور اداری آنها مراقبت و بازرسی زیادی به عمل می آمد، تا کاروانهای تجارتي یا آرامش و امنیت رفت و آمد کرده به حمل کالا بپردازند.

بدین ترتیب ایران از دوران حکومت هخامنشیان از حیث تجارت و اقتصاد همواره دارای اهمیت بسیار بوده و با کشورهای همسایه و دوردست رابطه بازرگانی داشته است.

اهمیت تجاری ایران از یک جهت و از جهتی دیگر موقعیت جغرافیایی این کشور است که به عنوان شاهراه میان آسیا و دریای مدیترانه قرار گرفته و از گذشته های دور با ارمنستان که بر سر این شاهراه قرار دارد، رابطه تنگاتنگ داشته و اغلب رفت و آمدهای تجاری ملل مغرب زمین به آسیای مرکزی و خاور دور از راه ایران، انجام می گرفته است. بدین ترتیب ایران در زمینه تجاری بویژه تجارت ابریشم همواره نقش ممتازی داشته است، و یکی از مهمترین دلایل کشورگشایی پادشاهان هخامنشی و اشکانی در بنادر مهم یونان و روم موضوع تجارت و بخصوص از طریق شهرهای مهم تجاری حران و اودیا (لیدی یا لود یا بندری در سواحل دریای سیاه، یکی از پرب ثروت ترین شهرهای یونانی بوده است) و نصیبین بوده است. (جاده ابریشم) کالاهای تجاری از شرق به غرب، توسط جاده شاهی روزگار باستان حمل و نقل می شده است. کالاهای ممتاز ایران طبقه ای از جامعه

غربی را به خود جلب کرده، و آنها نفع خود را در جلب نظر ایرانیان می دیدند. آنها بازرگانانی بودند که، فعالیتشان در قلمرو شاهنشاهی بزرگ ایران نوید منافع سرشاری را بدانان می داد. (۱۱-گیرشمن، همان کتاب، ص ۱۵۸) مسیر جاده های بازرگانی از کناره دجله و فرات بوده و از شهرهای حرّان و نصیبین گذشته به ساردس و سپس تا افسوس (افس) می رسید. (۸-معین، محمد، فرهنگ فارسی، ص ۱۶۱) شهر افسوس (Ephesos) در قدیم بنام فریگیا در مرکز آسیای صغیر، در برابر دولت هیتی مقاومت کرده است.

مسافت این راه که از شوش شروع می شد، و از دجله و زیرابلی گذشته به حرّان و سارد تا افسوس امتداد داشت. و کاروانهای تجاری در آن رفت و آمد داشتند، به دو هزار و ششصد و هشتاد سه کیلومتر (۲۶۸۳) می رسید، که شامل یکصد و یازده ایستگاه یا منزل و هر منزل با اسب های تازه نفس یدکی برای پیک های شاهی مجهز بود و کاروانهای بازرگانی در مدّت نود روز این جاده را از ابتدا تا انتها می پیمودند. (۱۱-گیرشمن، همان کتاب، ص ۱۵۷)

جاده دیگری که در امر تجارت بسیار با اهمیت بود، شهر بابل را از راه کرخه میش (Karkemidh) با مصر پیوند داده و با جاده دیگری که بابل را به حلوان و بیستون و همدان متصل می کرده و تا دره کابل علیا و سپس تا دره سند به جاده های هند و چین ادامه می یافت، ارتباط می داد.

با تشکیل دولت اشکانی، گسستگی دوران بعد از اسکندر مقدونی از بین رفت و در این دوران جاده های بازرگانی که از رونق افتاده بود به سرعت رونق گذشته خود را باز یافت. مهمترین شاهراههای بازرگانی در این دوره از سرحدات چین آغاز شده از فلات ایران عبور کرده و بین النهرین و دریای مدیترانه و دریای سیاه را بهم وصل می کرد.

ایران در این زمان همچنان نقش خود را به عنوان دارا بودن راه ترانزیتی بین شرق

و غرب در اقتصاد دنیای قدیم حفظ نمود. به طور کلی تجارت در ایران در زمان اشکانیان از اهمیت خاصی برخوردار شد. به طوری که رابطه تجاری با چین که تولید کننده ابریشم، و روم که بزرگترین مصرف کننده منسوجات ابریشمی بود، ایران را در حکم کشور ترانزیت ابریشم خام و ابریشم کار شده قرار داد، و مهمترین کالایی که به صورت ترانزیت از ایران می‌گذشت، ابریشم بود. (در منطقه میانین جاده ابریشم که نه چینیان و نه رومیان هرگز سلطه خود را بر آن اعمال نکرده بودند، بلکه بدنبال اقتدار کوشان شاهان و اشکانیان تا استقرار اسلام، یعنی تا دیر زمانی اصالت خود را حفظ نمودند). (۱۲). مظاهری، علی، جاده ابریشم، ترجمه ناصر نوبان، نشر مؤسسه مطالعات و تحقیقات فرهنگی، ج ۲، ص ۶۴۷، ۱۳۷۳

خرید و حمل و نقل ابریشم که بیشتر از آسیای میانه و سپس ارمنستان صورت می‌گرفت، در بازرگانی و اقتصاد ایران اهمیت بسزایی داشت. ارمنستان از ابتدای ورود به تاریخ از جهت موقعیت خاص جغرافیایی و قرار داشتن بر سر راههای عمده شرق و غرب، در تجارت بین‌المللی و منطقه‌ای نقشی اساسی برعهده داشت و از همان ابتدا راههای مهم بازرگانی به این ایالت می‌رسید و از آن می‌گذشت. بدین ترتیب روابط تجاری اش از همان ابتدای تشکیل حکومت با دولت ماد شروع شد. یعنی از زمان پادشاهی تیکران (خواهر تیکران بنام تیکرا توهی همسر آزدهاک پادشاه دولت ماد بود و آرنیس (Aryenis) دختر پادشاه لیدیه هم به عقد آزدهاک درآمد). (۲). ایرانشهر، نشریه شماره ۲۲ کمیسیون ملی یونسکو در ایران، چ دانشگاه تهران، ج ۱، ص ۲۹۱ و آزدهاک و بخصوص به علت خویشاوندی دو پادشاه با هم، تحت تابعیت حکومت ماد. بهمین جهت از زمان سلوکیان به بعد نیز ارمنستان که بر سر راههای عمده قرار داشت، نمی‌توانست از بازرگانی این دوران دور بماند، در حالی که ایالتی از ایالات ایران عهد اشکانی به شمار می‌رفت، در تماس نزدیک با شماری از سرزمین‌های یونانی‌نشین بود و بدین ترتیب درهای آن بر روی تأثیرات اقتصادی و

اجتماعی ایران گشوده شد. این امر سبب شد که اقتصاد محدود زمان هخامنشی که هنوز کاربرد پول را به سختی می‌شناختند، نیز ناگهان دگرگون شود. راه خشکی مهمی که گذرگاه کالاهای بازرگانی بود و چین و هند و آسیای میانه را به مدیترانه پیوند می‌داد، از ارمنستان می‌گذشت، و راه دیگری در شمال که به موازات آن کشیده شده بود، از اکیانای قفقاز، (آذربایجان) ایبری و کولخیس (لخید) (گرجستان غربی) گذشته، به کرانه دریای سیاه می‌رسید. شهرهای بزرگی بر سر راه این جاده‌ها قرار گرفتند که منزلگاه بیگانه و مراکز انتشار فرهنگ یونانی شدند. (۴- بویل، اچی، تاریخ ایران از سلوکیان تا فروپاشی ساسانیان، ص ۶۲۱) در زمان پادشاهی آرتاشیس فرزند تیگران (Arathes) (۱۹۵۱-۱۵۹ ق.م) (۱۳- هراند، پاسدرماجیان، تاریخ ارمنستان، ص ۴۱) برای اینکه تجارت و صنعت پیشرفت بهتری داشته باشد، وی دستور داد تا در رود ارس (رود یراسیج) شهری بنا کردند و آن را با طرحهای زرانود مزین کرده و شهر جدید را آرتاشات (آرتاکساتا) نامید و سپس بخاطر جلب توجه تجار شرقی و غربی، پایتخت ارمنستان را بدانجا منتقل کرد و یهودیانی را که در شهرهای دیگر زندگی مرفهی داشتند، به شهر نوساز کوچ داد و آنها به تجارت و مبادله کالاهای شرقی و غربی در این محل پرداختند، و نقش بسیار ارزنده‌ای در مبادلات کالاهای شرق و غرب ایفا نمودند. (۱۳- هراند، پاسدرماجیان، همان کتاب، ص ۳۶)

در زمان حکومت اشکانیان بود که اولین هیات‌های سیاسی از چین به ایران آمدند و محصولاتی چون بذر یونجه، مو، خیار، پیاز، زعفران و گل یاس را از ایران به کشور خود (چین) برده و در مقابل زردآلو، هلو و بعدها کرم ابریشم را به ایران آوردند. (۱۱- گیرشمن، همان کتاب، ص ۳۳۸) از جمله کسانی که به ایران آمدند "چزان تسییان" جهانگرد چینی بود، که حدود سال ۲۲۸ پیش از میلاد، بذر انگور و یونجه و انار را به میهن خود بُرد، انار را در چین میوه‌ای پارتی می‌دانستند. در سرزمین پارتها، گذشته از ابریشم چین، فولاد چینی که از طریق مرو، وارد و بدین سبب

"پولاد مروی" خوانده می‌شد، طالبان فراوان داشت. (۵. چهارتن از مورخان شوروی، تاریخ ایران، ص ۶۴ و ۶۵) گشایش جاده ابریشم، گرانیگاه جهان، ایرانی را که از کرانه‌های دجله به سوی بدخشان و تخارستان و آمودریا (جیحون و خشو) جا به جا می‌کند، نظر دولت اشکانی را از کرانه‌های فرات برمی‌گرداند، و از آن پس این حکومت سوی فرغانه و سیر دریا (سیحون) می‌نگرد، به نظر ایرانیان، چین اهمیتی را حائز شد که یونان هرگز نداشت، و روم که از آن پس وادار به حرمت‌گذاری می‌شود، اهمیتی باز هم کمتر دارد. از جمله ژول سزار و آگوست (۳۰ ق.م، ۱۴ م) عاقلانه در برابر ایران اشکانی تمکین کردند. (۱۲. مظاهری، ج ۱، ص ۲۸۷)

چنانکه گفتیم تجارت بین‌المللی در ایران به علت وضع جغرافیایی این کشور که بین چین و هندوستان از طرفی و سرزمینهای غربی از طرف دیگر قرار داشت و در واقع رابطی بین شرق و غرب بود، رونق ویژه‌ای گرفت. در سال نهم پادشاهی یونگ - یوآن (Yong - Youan) در سال ۹۷ م هیأتی به سرپرستی سرهنگ کان یی تک مأموریت یافت و به کشور ایران عزیمت نمود، او تصمیم گرفت که از بندر چدر توج (نزدیک بندر دیلم عهد آل بویه در خلیج فارس) در کنار دریای بزرگ (خلیج فارس) بگذرد، ولی ملوانان سرحد غربی مملکت نگان - سی (پروثوها)، یعنی اشکانیان به آنها گفتند که مدت رفت و برگشت اگر بادی مساعد بوزد از سرماه تا دو سال طول می‌کشد. (۱۲. مظاهری، ج ۲، ص ۶۲۰) در این دوره که همزمان با سلطنت مهرداد دوم اشکانی است، رابطه بازرگانی با چین برقرار شد، و ابریشم چینی از راه موسوم به جاده ابریشم که از شمال ایران عبور می‌کرد، روانه امپراطوری روم گردید. از این زمان واسطه‌گری تجاری یکی از فعالیتهای مهم اقتصادی ایران شد و چون دولت از بازرگانان حمایت می‌کرد و راهها عموماً خوب و امن بود، عده زیادی در کار تجارت ترانزیت مشغول شده و در این امر تخصص پیدا کردند.

در این دوره تجارت ابریشم و دیگر کالا بدین صورت انجام می‌شد، که بازرگانان

در بلخ که در واقع انبار امتعه شرق و غرب و چهار سوی دنیا محسوب می‌شد، گردآمده و با کاروانهایی که راهرو مخصوص این طریق بودند، قرار داد بسته و همراه می‌شدند، سپس در ساحل رود سیحون توقف کرده و پس از پرداخت حق العبور به طوایف بیابانگرد آن سوی رود، و اطمینان به حصول امنیت، به آن سمت رفته و پس از کسب اجازه از مرزداران از دروازه مشهور شمال غرب عبور کرده و در نزدیک‌ترین شهر ایالت سرحدی موسوم به سینگافو (Sengafu) معاملات با چینی‌ها را خاتمه داده و باز می‌گشتند. با توجه به اینکه در کشورهای خاور نزدیک بازرگانی با مقیاسی وسیع انجام می‌گرفت، به طوری که کالاها از مغرب و از طریق بین‌النهرین شمالی و یا جنوب غربی ارمنستان به ایران و آسیای میانه حمل می‌شد و از آنجا به چین و شمال هندوستان نفوذ می‌کرد، بسیاری از شهرها و استانها در محدوده مبادلات بازرگانی قرار داشتند. روم شرقی و ایران در زمینه تجارت و در دست گرفتن راههای بازرگانی، به ویژه راه ابریشم که از چین تا آسیای مرکزی کشیده شده بود، رقابت می‌کردند، کسی که می‌خواست از راه خشکی به چین رود در امتداد نهر بلخ (جیحون) از اراضی سُغد فرغانه، چاچ و تبت می‌گذشت تا به چین رسد، چین را از خشکی سه مرز و از دریا یک مرز است.

مرز اول: ترک و تغزاغز (تغزغز) که بین ایران و چین، پیوسته بر سر دستیابی به آن جنگهایی صورت می‌گرفت؛ تا اینکه سرانجام سازش کرده و با یکدیگر زن دادند و زن گرفتند.

مرز دوم: تبت بود که بین تبت و چین کوهی است که چینی‌ها بر آن کوه مرزبانانی می‌گذاشتند، زیرا این منطقه مرز بین چین و ایران بوده است.

مرز سوم: وابسته به قوم "مانساس" بود که دولت مستقل و شهرهای وسیع داشت. اینان نزدیک به اهل چین (سرزمین چین) بودند.

مرز چهارم: وابسته به دریا بود که بعدها مسلمین از این راه وارد چین شدند



(دریای فارس) (۱۴- یعقوبی، تاریخ یعقوبی، ص ۲۲۵ و ۲۲۶)

بازرگانی ترانزیتی از طریق راه ابریشم که منافع هنگفتی برای ایران همراه داشت، از دیدگاه سیاست خارجی مورد توجه خاص این کشور بود. (۵- چهارتن از مورخان شوروی، همان کتاب، ص ۷۶ و ۷۷) و از مشرق ابریشم و چرم و آهن و عاج و مصنوعات پارچه‌ای و اشیاء تجملی و روغن‌های معطر و سنگهای قیمتی حمل می‌شد، و در برابر این صادرات کالاهای مصنوع از قبیل آبگینه و مفرغ و پارچه و پاپروس از غرب وارد می‌گردید. (۱۱- گیرشمن، همان کتاب، ص ۳۳۸) خرید ابریشم از بازرگانان ایران، مستلزم پذیرفتن شرائط معینی از جانب دولت روم شرقی بود. از این راه کاروان رو، محصولات کشاورزی ایران به چین صادر می‌شد. این محصولات عبارت بودند از: شراب، میوه، گردو، رنگ و گیاهان مخصوص رنگرزی از قبیل حنا و غیره و در کشور چین پارچه‌ها و محصولات فلزی ایران بازار وسیعی داشت. راه دریایی به هند و جزایر سرانندیب (سیلان) که از دریای سرخ و حبشه می‌گذشت، عامل دیگری در بازرگانی پرجنب و جوش بین کشورهای خاور میانه و نزدیک بود. راه کاروان رو قدیمی که از سواحل سوریه تا جنوب عربستان و حضرموت امتداد داشت و به روایت دیگر از مراکز عربستان می‌گذشت و به راه بُخور و عطریات یا ادویه معروف بود. از حضرموت آغاز و از مآرب نیز گذشته و به نجران می‌رسید، در نجران شعبه‌ای از این راه به یمامه و حیره و نواحی فرات می‌پیوست و شعبه دیگر به سمت شمال ادامه پیدا می‌کرد و از مکه و یثرب و واحدهای وادی القری گذشته تا به پترا (یکی از شهرهای مهم تجارتنی که آثارش در کشور اردن هاشمی است) می‌رسید و در پترا نیز راهی به سوی غزه و راهی دیگر به سوی شهر یُصْرُی به دمشق می‌رفت. در آغاز، این راه مهمترین راه تجارتنی بود و تقریباً همه مناطق نصرانیان را در بر می‌گرفت. تجارت یمن صدور انواع عطریات بود. تجار در مقابل محصولاتی که از خارج وارد می‌شد، آنها را تبدیل به احسن می‌کردند و سپس صادر می‌نمودند.

در حدود یک قرن قبل از اسلام تجارت یمنی‌ها بواسطه رقابت ایران و روم از سواحل بحر احمر افول کرد. تجار حجاز بخصوص قریشیان مگه قدرت یافتند و اداره راههای تجارتی را به عهده گرفتند و محصولات هند و ایران و حبشه و عربستان را رد و بدل می‌کردند. (۱- آذرنوش، آذرتاش، راههای نفوذ فارسی... ص ۱۵۸) البته این راهها همواره مورد اختلاف و کشمکش دو دولت ایران و روم به شمار می‌رفته است.

افتتاح جاده‌هایی که از قاره‌های اروپا و آسیا می‌گذشت و امپراطوری روم و پادشاهی اشکانیان را از طرفی و امپراطوری "هان" در چین را از طرف دیگر مرتبط می‌ساخت، باعث شد که تجارت بین سلطنت نشین‌های کوچک هند و اروپایی که در مسیر راه بودند، از اهمیت سرشاری برخوردار شود. (۱۰-گروسه، رنه هانری، امپراطوری صحرانوردان، ص ۹۴) مهرداد دوم طی مراسم باشکوهی برای اولین بار سفیر امپراطوری چین را به حضور پذیرفت و، و- یو- تی (Wu - ti) (۷۸-۱۴۱ ق.م) امپراطور چین که از سلاله خان‌های هان (Han) بود، در نظر داشت روابط خویش را با پادشاه ایران استوارتر کند، تا بلامانع به تجارت بپردازد. لذا نخستین قرار داد تجارتی میان دولت‌های چین و پارت در دوره حکومت "هان‌های" در چین و دوره حکومت مهرداد دوم منعقد گردید. از سال ۱۱۵ ق.م "این" (In) امپراطور چین داد و ستد با کشورهای مغرب را شخصاً سازمان‌دهی می‌کرد. در پایان قرن اول ق - م این سیاست به سردار "پان چائو" سپرده شد. او در سال ۹۴ ق - م فرمانروای پنجاه کشور مملکت غربی شد و سپاهیان چینی تا دریاچه آرال و بحر خزر پیش رفتند. نظر چین فتح سرزمینهای غربی و بازساختن مملکت چین و جلب مشتری حریرجات چینی بود. ولی دولت اشکانی که از دو قرن قبل تا آن زمان، رابطه عظیم‌ترین بازرگانی جهان باستان بین شرق و غرب بود، به گونه‌ای عمل کرد که راه هرومه (روم باستان) را به کان بنیگ (چین) نشان ندهند، و وی را به خلیج فارس (سواحل و جزایر خلیج

فارس) رهنمون کند و آن را به عنوان "دریای مغرب" به او معرفی کردند، در این دوران، خوراک (خارا کس) و تائوکه (توچ) هر دو در کنار خلیج فارس دو بندر مهمی بودند که با هند و آفریقا داد و ستد بازرگانی داشتند. (۱۲-مظاهری، همان کتاب، ج ۲، ص ۵۹۸)

"چانک کی ین" رئیس هیأت صد نفری در سال ۹۳ ق.م نماینده چین بود و گزارش سفر خود را تنظیم کرد؛ این اتحاد برای مقابله با "یوئه چی ها" بسته شد. بعد از مأموریت موفقیت آمیز این هیأت بود که مهرداد در سال ۹۲ قبل از میلاد با "سولادیکتاتور روم" نیز پیمان اتحاد بست و در نتیجه راه تجارت سراسری شرق و غرب، چند صباحی در اختیار آن دولت قرار گرفت. (۵- چهارتن از مورخان شوروی، همان کتاب، ص ۵۳) در این زمان چین در صدد براندازی قبایل چپاولگر "یوئه چی" در میانه راه ابریشم بود.

در سال ۹۴ میلادی "پان چائو" سردار معروف چینی، با سپاهی بسیار که از کشورهای تحت الحمایه بسیج کرده بود، به جنگ "یوئه چی ها" رفت. پادشاه یوئه چی ها شکست خورده به قتل رسید و کشور او به خاک چین منظم گردید.

سردار نامدار چین، "پان چائو" که اختیارات وسیعی از امپراتور گرفته بود، مصمم شد که نمایندگان برای مذاکره در مسایل اقتصادی به روم یا "تسین" بزرگ اعزام دارد. در سال ۹۷ میلادی فرستادگان او ناگزیر بودند از سرزمین ایران بگذرند و از آنجا به روم بروند. دولت اشکانی که از تجارت ابریشم سود سرشاری می برد، بهیچ وجه مایل به تماس مستقیم چینی ها و رومیان نبود، زیرا بخشی از درآمد این کشور از حق ترانزیت هنگفتی بود، که از ابریشم دریافت می داشت. اگر رومیان و چینیان بدون دخالت ایرانیها موفق به عقد قرارداد بازرگانی می شدند، ضرر و زیان عظیمی به دولت اشکانی می رسید. از این رو دولت اشکانی در راه خروج سفرای چینی از ایران به قصد روم به کارشکنی پرداخت، به طوری که نمایندگی دولت چین که سرپرستی آنها با "کیو - کان - اتیگ" بود، بدون اخذ نتیجه به کشور خویش

بازگشتند. (۱-گروسه، رنه هانری، همان کتاب، ص ۱۲۰) به هر تقدیر پارسی ها در صدد بودند که راههای وصول را از نظر نمایندگان چینی پنهان دارند و به این طریق مانع از ارتباط و تماس مستقیم آنها با روم شوند. این سیاست چند قرن اجراء و دنبال گردید. ایرانیها از فروش پارچه های چینی به ویژه ابریشم خام به روم، عواید سرشاری به دست می آوردند. بنابراین با تهدید و ارعاب، فرستادگان فغفور چین را از تماس مستقیم با رومیان باز می داشتند.

بدین ترتیب در عهد اشکانیان، ایران همچنان در بازرگانی بین المللی نقش میانجی را ایفاء می کرد، و کاروانها، راههای بازرگانی آن را مورد استفاده قرار می دادند.

در این دوره سه راه عمده بازرگانی وجود داشت: جاده استخر، کرمانیا (کرمان)، سیستان، که ایران را به هندوستان مرتبط می ساخت. یکی دیگر از راههای مهم این دوره که از عهد سلوکیان اهمیت بسیار یافت، جاده ای بود که از خلیج فارس آغاز می گشت و در مسیر دجله به سلوکیه می رسید. و از آنجا به دورا، اورپوس و سپس به مراکز بازرگانی سوریه منتهی می گشت. این راه به بازرگانی کرانه های فنیقیه که با واسطه با یونان وارد داد و ستد می شد، یاری می رساند. در قرن اول و دوم پیش از میلاد در سمت ساحل شرقی فرات بازار بزرگی در شهر بتنه (Batne) مفتوح گردید، که اجناس تجارتنی چین، رسند و دیگر کشورها در آنجا مبادله می شد، و نیز راه بازرگانی با چین اهمیت یافت. در این راه کالا از طریق ترکستان چین به مرو و سپس به شهر صد دروازه و اکباتان و سلوکیه حمل می شد. (۹- کریستین، سن، آرتور، ایران در زمان ساسانیان، ص ۱۹۰)

چنانکه اشاره شد، اشکانیان از گسترش بازرگانی حمایت می کردند، زیرا که حقوق گمرکی از منابع مهم عواید خزانه سلطنتی بود. از همین رو بود که پادشاهان اشکانی و بعدها دولت ساسانی برای بهبود و نگهداری راهها، مالیاتهایی از کالاهای

بازرگانی می‌گرفتند که از منابع مهم درآمد دولت بوده است. راههایی را که از بیابانها و کنار کویرها می‌گذشت، با ایستگاههای شاهی (کاروانسراهای عالی) و چاههای آب و رباطها مجهز کرده بودند. به طوری که از لیدی (آناطولی غربی امروز) و فریگی (Phrygi) (قسمت داخلی آسیای صغیر) در طول نود و چهار فرسنگ و نیم، بیست کاروانسرا وجود داشت، یعنی در هر پنج فرسنگ (یک منزل) یک کاروانسرا موجود بوده است. (۲- ابرانشهر، ج ۲، ص ۱۴۵۴)

بر سر راه مهمی که از بیابانهای بین‌النهرین و شرق سوریه می‌گذشت نیز شهرهای مجهزی احداث نموده بودند. مهمترین این شهرها پالمیرا (تدمر) و دورا و پترا بود. در این شهرها، سراهایی وجود داشت که بازرگانان در آنها گرد می‌آمدند و به مبادله کالاهای خود می‌پرداختند.

از اسنادی که در شهر دورا کشف شده، معلوم می‌شود در عهد اشکانیان برای حفاظت کاروانها، ایستگاه پلیس سواره وجود داشته، که آنها انتظامات راهها را بعهد داشته‌اند، در ایستگاهها و منازل راه مانند عهد هخامنشی اسبان یدکی مجهز برای نقل و انتقال سریع وجود داشت، و برای دایر نگاه داشتن آنها مراقبت کامل می‌شده است. بدین طریق ایران در بازرگانی جهان متمدن آن روز به وظیفه میانجیگری خود ادامه می‌داد، کاروانهای بسیاری در جاده‌های آن پیوسته در حرکت بودند، و مراکزی برای متخصصان تجارت ترانزیت و دلالان امور حمل و نقل و رهبری کاروان و تشکیلات دریانوردی و حمل و نقل دریایی به وجود آمده بود. چنانکه دیدیم در زمان اشکانیان سفرا و نمایندگان ایران و چین به آمد و رفت پرداختند، که این امر موجب تقویت روابط مستقیم تجاری میان این دو کشور بزرگ گردید.

اهمیت روز افزون پادشاهی اشکانی بخصوص در زمان سلطنت مهرداد دوم بیشتر مرهون ثروتی است، که به واسطه رونق و رواج تجارت با کشورهای دیگر در

خزانه او جمع گردیده بود.

به طور مسلم قبل از حمله پارت‌ها به بین‌النهرین این رشته بازرگانی شروع شده بود که بعدها (در زمان پادشاهی پارتها) در نتیجه ایجاد یک قوه مرکزی سیاسی، این امر در سرتاسر خطوط شاهراههای تجاری از سرحدات روم تا نواحی چین انجام می‌گرفت.

در سال ۱۲۸ قبل از میلاد سیاح معروف چینی بنام "چانگ کین" (Chang Kien) به مدت یکسال در نواحی شرقی رود جیحون در کشور باکتريا (بلخ) که در آن موقع تحت سلطه ساکاها بود به سر برده و سپس به دربار ایران راه پیدا نمود. وی پس از آنکه مأموریت خود را که مورد رضایت و خشنودی شاه ایران قرار گرفت به اتمام رسانید، با هیأتی که از طرف پادشاه ایران معین شده بود و هدایایی از آن جمله تخم شتر مرغ فراوان همراه عده‌ای شعبده‌باز به چین روانه گردید. (۶- دیواز، نیلسون، همان کتاب، ص ۳۲)

در قرون اول میلادی کالاهای تجارتي پس از عبور از سرزمین ایران وارد کشور کوشان می‌شد. قسمتی از این کالاها از مناطق ترکستان چین به سرحدات آن کشور حمل می‌گردید و قسمت دیگر، از طریق معابر هندوکش و طول دره کابل به سوی هند فرستاده می‌شد.

کوشان‌ها به خاطر تسلط بر جلگه شمال هند به این ناحیه حمله کردند، و مراکزی را در پیشاور و متورا (موتوره) بنیاد کردند، و در صدد برآمدند تا تماس خود را با مناطق مرزی چین آغاز کنند. چارپایان بارکش بسیاری، نیز داشتند. بدین ترتیب این امکان برای آنان بوجود آمده بود که از نظر بازرگانی به مثابه پلی میان تمدنهای ژاپن و هند باشند. کوشانیان که قدرتی گرفته بودند، عبور کاروانهای خود را در قلمرو پارتیان منع کرده بودند.

این کاروانها در جهت جنوب راهنمایی و وارد مصب سند شده و از آنجا با

کشتی‌هایی که در اختیار بود به مقصد امپراطوری روم (از راه آبی خلیج فارس و سپس دجله و فرات) تجارت ابریشم را ادامه می‌دادند. و در عوض رومی‌ها ظروف فلزی و آبگینه‌های بسیار زیبا و عالی اسکندریه را به چین وارد می‌کردند. (۴- بویل، آچی، همان کتاب، ص ۲۹۳ و ۲۹۴) البته این روش زیاد پایدار نبود، زیرا پادشاهان قدرتمند اشکانی، با حملات خود کوشانیان را مجبور کردند که از تجارت مستقیم با روم صرف‌نظر کرده و تجار چینی و هندی بهمان مسیر اصلی خود که راه ابریشم بود، باز گردند.

رومیان علاقمند به خرید ابریشم و مصنوعات ابریشمی و سایر کالاهای ارزشمند خاور دور به ویژه چینی بودند، اما به علت بُعد مسافت و عدم دسترسی به جاده‌هایی که از شرق اقصی به سوی غرب می‌آمد ناچار بودند، این کالاها را به بهای گزافی از دولت اشکانی بهای مال التجاره شرق را تابیست برابر افزایش می‌داد، به طوری که نه چین که تولید کننده بود و نه روم که بزرگترین مصرف کننده بود هیچ کدام، از حق ترانزیت گزافی که ایرانی‌ها می‌گرفتند رضایت نداشتند. شواهد متعددی درباره سود سرشاری که بازرگانان ایران در معامله ابریشم می‌بردند وجود داشت، رومیان با ایجاد جنگلهای طولانی با اشکانیان و تصرف بخشی از سرزمین آنها باز هم موفق به دستیابی و کنترل راههای تجارتی شرقی نشدند. این راه از چین آغاز می‌شد و از ترکستان چین "سین کیانگ" و کاشغر و اترار گذشته به جیحون آمل الشط (چهارجوی) می‌پیوست، و از شهرهای بزرگ سمرقند و بخارا و مرو و طوس و دامغان و گرگان و ری که نقاط اصلی جاده بودند عبور کرده، در قزوین به شعبی تقسیم می‌گردید که برخی آذربایجان و آران و یا طرابوزان و بعضی به همدان و سپس به بغداد یا موصل و انطاکیه و سارد (نزدیک ازمیر امروزی) منتهی می‌گشت. این راه، راه اصلی بود که طی طریق آن برای کاروانها چند ماه به طول می‌انجامید و جاده‌های فرعی مانند رودخانه‌های پرآب و پربرکت به آن

می پیوست. (۳- باستانی، پاریزی، همان کتاب، ص ۲۱۴ و ۲۱۵)

از نظر ارتباطات و مراودات نیز رومیان کوشیدند، پارتی‌ها را تحت الشعاع قرار دهند. به نقل از سالنامه‌های چینی از مدت‌ها پیش پادشاهان تسین بزرگ (سلاطین رومی) آرزو داشتند که با چینیان روابطی برقرار سازند. اما "آن - سی‌ها" (پارتی‌ها) که پارچه‌های چینی و بیش از همه ابریشم به ساکنین تسین بزرگ می‌فروختند، کوشا بودند که راه‌ها را مخفی نگاهدارند و از بیم آنکه مبادا به عواید تجارتنی آنها لطمه‌ای وارد آید از پدید آمدن روابط مستقیم بین دو دولت جلوگیری کنند.

در سال ۱۶۶ میلادی هیأتی از جانب شاه "آن - تون" (امپراتور مارکوس اورلیوس آنتونینوس) که از راه دریایی "تونک کینک" سفر می‌کردند به دربار "هوان - تی" پادشاه چین رسیدند، ولی برای ایجاد روابط مستقیم موفق نبودند. (۷- راین، اسماعیل، دریانوردی ایرانیان، ج ۱، ص ۲۴۰)

### نتیجه:

همانطور که ذکر شد، پارتی‌ها و هندی‌ها نیز تجارت پُر رونقی با یکدیگر داشته‌اند. در نیمه دوم قرن سوم میلادی هنگامی که ایرانیان دروازه شرق را به روی بازرگانان رومی بستند، در کشور روم ارزش یک کیلو ابریشم معادل یک کیلو طلا گردید، و قبل از این تاریخ بود که رومیان در سده سوم میلادی کالاهای نفیس چینی را از هندیان، باختریان و سُغدیان و پارت‌های آسیای مرکزی خریداری می‌کردند. بنابراین راه ابریشم تنها راه ارتباط چین با روم نبود، بلکه راه آبی یا دریایی هم وجود داشت، ولی راه دریایی چین به هیچ وجه مربوط به رومیان نمی‌شد. زیرا کشتی‌های چینی در قرن دوم پیش از میلاد و احتمالاً حتی قبل از آن تاریخ به مالابار (در کتاب سفرنامه ارتیره، تجارت یونان و پکن "چین" را فقط در دومین قرن بعد از میلاد می‌نویسد) می‌رفتند، به هر حال در زمان اشکانیان این رفت و آمدها مرتب



نمود، در حالی که چین تنها منبع ابریشم به شمار می‌رفت. از این رو قسمت عمده تجارت ابریشم ناچار از راه خشکی انجام می‌گرفت، و دولت اشکانی سعی داشت، چینی‌ها با این راهها آشنایی پیدا نکنند، تا از تماس مستقیم آنها با رومیان جلوگیری کند.

### منابع:

- ۱- آذرتوش، آذرتاش، راههای نفوذ فارسی در فرهنگ و زبان تازی پیش از اسلام، چ دانشگاه تهران، ۱۳۵۴.
- ۲- ایرانشهر، نشریه شماره ۲۲ کمیسیون ملی یونسکو در ایران، چ دانشگاه تهران، ج ۲.
- ۳- باستانی پاریزی، محمد ابراهیم، ازدهای هفت سر، انتشارات بنگاه مطبوعاتی صفی‌علیشاه، چ ۱، ۱۳۵۲.
- ۴- بویل، ا، جی، تاریخ ایران از سلوکیان تا فروپاشی ساسانیان، ترجمه حسن انوشه، انتشارات سپهر، چ ۳، ۱۳۶۸.
- ۵- چهارتن از مورخان شوروی، تاریخ ایران از دوران باستان تا سده هیجده میلادی، ترجمه کریم کشاورزی، نشر پیام، ج اول، ۱۳۵۴.
- ۶- دیواز، نیلسون، تاریخ سیاسی پارت، ترجمه علی اصغر حکمت، نشر ابن سینا، ۱۳۴۲.
- ۷- راین، اسماعیل، دریانوردی ایرانیان، ج ۱، انتشارات زیبا، چ ۲، ۲۵۳۶.
- ۸- معین، محمد، فرهنگ فارسی، نشر مؤسسه انتشارات امیرکبیر، ۱۳۵۸.
- ۹- کریستن سن، آرتور، ایران در زمان ساسانیان، ترجمه رشیدیاسمی، نشر دنیای کتاب، ۱۳۶۸.
- ۱۰- گروسه، رنه هانری، امپراطوری صحرانوردان، ترجمه عبدالحسین مکیده، چ، بنگاه ترجمه و نشر کتاب، ۱۳۵۳.
- ۱۱- رُمان، گیرشمن، ایران از آغاز تا اسلام، ترجمه محمد معین، نشر بنگاه ترجمه و نشر کتاب، ۱۳۴۹.
- ۱۲- مظاهری، علی، جاده ابریشم، ترجمه ناصر نوین، انتشارات مؤسسه مطالعات و تحقیقات فرهنگی، چ ۲، ۱۳۷۳.
- ۱۳- هراندر، یاسدرماجیان، تاریخ ارمنستان، ترجمه محمد ماضی، انتشارات تدین، ۱۳۶۹.
- ۱۴- یعقوبی، تاریخ یعقوبی، ترجمه ابراهیم آیتی، انتشارات بنگاه ترجمه و نشر کتاب، ۱۳۵۶.