



دانشگاه آزاد اسلامی
واحد تهران مرکزی
دانشکده هنر و معماری
گروه مرمت بنا
پایان نامه

برای دریافت درجه کارشناسی ارشد (M.A)
گرایش مرمت و احیاء بناها و بافت های تاریخی

عنوان

**بررسی و مطالعه نقش ساختار فرهنگی - تاریخی شاهراه خراسان با تکیه بر باززنده سازی
کاروانسرای آجری آهوان**

استاد راهنما

دکتر محمد حسن طالبیان

استاد مشاور

دکتر اسکندر مختاری طالقانی

پژوهشگر

سروش هاشمی

زمستان 1390

تشکر و قدردانی:

از استاد راهنمای ارجمند، جناب آقای دکتر محمدحسن طالبیان
و استاد محترم مشاور، جناب آقای دکتر اسکندر مختاری نهایت قدردانی
و تشکر را دارم.

همچنین از سرکار خانم شیلا ن رسولی که در تمامی مراحل کار مرا
یاری نمودند بسیار سپاسگذارم.

فهرست مطالب

صفحه

عنوان

پیشگفتار

۱- فصل اول: کلیات

- 1-1 بیان مسأله تحقیق 1
- 2-1 اهمیت موضوع تحقیق و دلایل انتخاب آن 1
- 3-1 سوالات تحقیق (فرضیه ها) 1
- ۴-۱ اهداف تحقیق ۲

۲- فصل دوم: راه‌ها و تجارت در جهان با توجه به نقش شاهراه خراسان

- 1-2 تجارت در اسطوره های ایرانی 3
- 2-2 راه های تجاری در ادوار مختلف (از هخامنشیان تا دوره معاصر) 5
- 3-2 تاریخچه نظام راهداری در ایران 37
- 4-2 تعیین موقعیت مسیر جاده های تجاری در ایران 42
- 5-2 ارتباط تاریخی جاده تجارتي (ابريشم) و انتقال فرهنگ‌ها 44
- 6-2 راه‌های ارتباطی شاهراه خراسان در قومس 45
- 7-2 نتیجه گیری ۴۷

۳- فصل سوم: شناخت محدوده

- 1-3 محدوده مطالعاتی استان سمنان 48
- 2-3 شناخت ویژگی های قومی، فرهنگی اقوام مسیر شاهراه خراسان در استان سمنان 48
- 3-3 وضعیت مورفولوژی و توپوگرافی مسیر شاهراه خراسان در استان سمنان 50
- 1-3-3 پهنه بندی مسیر شاهراه خراسان از نظر شدت زلزله 51
- 3-3-4 وضعیت اقلیمی مسیر شاهراه خراسان در محدوده استان سمنان 52
- 3-3-4-1 کوه‌های شاهراه خراسان در محدوده استان سمنان 53

- 55-3 نواحی ییلاقی مسیر شاهراه خراسان در محدوده استان سمنان.....
- 56-3 وضعیت پوشش گیاهی مسیر شاهراه خراسان در محدوده استان سمنان.....
- 56-3 شناخت محیط زیست جانوری
- 57-3-1 مناطق حفاظت شده مسیر شاهراه خراسان در محدوده استان سمنان
- 58-3 مکان های دیدنی استان سمنان
- 58-3 پیشینه تاریخی استان سمنان (کومش)
- 59-3-1 وجه تسمیه کومش
- 60-3-2 کومش در عصر اسلامی به نوشته مورخین
- 61-3-3 وجه تسمیه سمنان
- 62-3-4 راههای کومش یا قومس
- 64-3-10 موقعیت جغرافیایی و وجه تسمیه آهوان
- 66-3-10-1 اقلیم آهوان
- ۴- فصل چهارم: شناخت بنا
- 67-4-1 کاروانسرای آجری آهوان
- 69-4-2 موقعیت کاروانسرای آجری آهوان
- 69-4-3 ویژگی های معماری بنا
- 81-4-4 معرفی فضاها
- 87-4-5 شاخصه های معماری بنا
- 87-4-6 ویژگی های فنی
- 89-4-7 وضع موجود بنا
- 89-4-8 فن شناسی مصالح (بررسی کاربرد مصالح در بنا)
- 93-4-9 فن شناسی کالبدی
- 105-4-10 مطالعات تطبیقی
- ۵- فصل پنجم: آسیب ها
- 113-5-1 آسیب نگاری کالبدی
- 118-5-2 فرسایش مصالح و خرابی

119	3-5	دسته بندی و شناخت آسیب های وارده بر کاروانسرا
121	4-5	کلیات آسیب های ناشی از زلزله
123	5-5	آسیب های ناشی از نشست
124	6-5	آسیب های ناشی از دخل و تصرفات و عوامل انسانی
124	7-5	آسیب های منظری
126	8-5	شناخت آسیب ها و عوامل آسیب رسان در هر فضا
149	9-5	گزارش مطالعات آزمایشگاهی مواد و مصالح
215	10-5	بررسی نتایج
۶- فصل هشتم: مبانی نظری مرمت		
153	1-6	منشورها و قوانین مرمتی
153	1-1-6	سند نارا
154	2-1-6	منشور ایکوموس (زیمباوه)
155	2-6	جدول نظریه پردازان
156	3-6	نتیجه گیری
7- فصل هفتم: طرح مرمت و احیاء کاروانسرای آجری آهوان		
157	1-7	طرح مرمت
158	2-7	مرحله اول مداخله (حفاظت پیشگیرانه)
164	3-7	مرحله دوم مداخله (مرمت)
165	4-7	مرحله سوم مداخله (استحکام بخشی)
167	5-7	مرحله چهارم مداخلات (بازسازی)
169	6-7	مصالح پیشنهادی مرمت و حفاظت کاروانسرا
7-7 طرح احیاء کاروانسرا آجری آهوان		
171	1-7-7	بررسی ارزش های اصالت بنا
173	2-7-7	جدول بررسی مناطق مشخص شده در پیرامون کالبد بنا با استفاده از تکنیک swot
175	3-7-7	تحلیل موارد مهم در رابطه با طرح احیاء
176	4-7-7	طرح پیشنهادی احیاء

- 176 5-7-7 اصول و مبانی رفتار در محوطه های پیرامونی (محدوده طرح)
- 177 6-7-7 جدول برنامه فیزیکی کاروانسرا
- 183..... 7-7-7 انواع فضاهای خدماتی گردشگران
- 183..... 8-7-7 نحوه مداخله در حیطة حذف الحاقات یا افزودن عناصر معماری و بکار بردن مصالح
- 184..... 9-7-7 تحلیل سایت پلان محوطه
- نقشه ها
- 187 - منابع و مأخذ

فهرست تصاویر

..... فصل چهارم

..... فصل پنجم

..... ج

فهرست جداول

..... فصل سوم

..... فصل چهارم

..... فصل پنجم

..... فصل ششم

فهرست نقشه ها

..... فصل سوم

..... فصل چهارم

..... فصل پنجم

پیشگفتار

در رساله پیش رو سعی بر آن بوده تا به اهمیت جاده تاریخی ابریشم از طریق شناخت یکی از کاروانسراهای زیبای قرار گرفته در این مسیر متعلق به دوره صفوی به نام کاروانسرای آجری آهوان پرداخته شود. روش گردآوری اطلاعات اولیه به صورت کتابخانه ای انجام شده و در بخش تحلیل معماری و سازه ای و جمع آوری داده های ثانویه نیز جهت شناسایی ابعاد و جنبه های مختلف بنا، عملیات میدانی صورت گرفته و در تعاقب آن بر روی نقشه های اصلاحی خصوصیات سازه ای بنا توضیح داده شده است. مبانی نظری تحقیق به مباحث زیرمی پردازد:

شناسایی مناطق و مراکزی که در طول مسیر جاده تجاری - بازرگانی قرار گرفته اند.

موقعیت جغرافیایی شامل (شناخت استان، شهر، منطقه، تقسیمات سیاسی، جغرافیای طبیعی، تاریخچه، وجه تسمیه، مستندات تاریخی، بررسی راهها و...)

شناخت بنا و بررسی معماری آن شامل (تاریخ ساخت، تحولات، موقعیت، مشخصات معماری کاروانسرا و معماری بنای مذکور، بررسی پلان، بررسی سازه بنا، مواد و مصالح، مقایسه با کاروانسراهای پیرامون، معرفی تک فضاها، تزیینات و...)

آسیب شناسی بنا شامل (بررسی آسیب ها، نمایش آسیب های موجود در بنا، آسیب های سازه ای و...)

طرح مرمت بنا که شامل (راهکارهای پیشنهادی، ارائه طرح و...)

و در نهایت ارائه طرح احیاء بنا

فصل اول:

کلیات

1- کلیات

1-1 بیان مسأله تحقیق (طرح مسئله) :

راه بازرگانی - تجاری شرق به غرب به ترتیب از استان های خراسان ، سمنان، تهران، قزوین، زنجان، آذربایجان شرقی و غربی می گذشته و باعث تاثیرگذاری و تبادلات فرهنگی مناطق مذکور بوده است. از سوی دیگر به جهت پاسخگویی به نیازهای گوناگون از سوی مردم بناهای مختلفی شکل گرفته اند، این محیطها - چه به صورت عرصه های عمومی، نیمه عمومی و خصوصی - فعالیت های انسانی را در گذشته شامل می شده است که انعکاس دهنده ی سنتها و عقاید و دانش های نهفته در جوامع می باشند که شناخت صحیح و مناسب آنها می تواند ما را به اهمیت، عمق و کیفیت مکان هایی که مردم در آنها زندگی می کردند برساند. شناسایی ما باید هر دوره تاریخی را متناسب با روش های زندگی و بهره برداری مکانی و فنی آن دوره شامل گردد، و متناسب با این مسأله مداخلات ما نیز باید صحیح، اصولی و همخوان در برخورد با اثر تاریخی داشته باشد.

2-1 اهمیت موضوع تحقیق و دلایل انتخاب آن :

از همان آغاز شکل گیری و پی ریزی شالوده شاهراه ارتباطی خراسان که قسمتی از مسیر بازرگانی - ارتباطی شرق به غرب (جاده ابریشم) بوده باعث تبادل تجارت ، افکار، سنن، عادات، و زبان و در یک کلام انتقال تمدن و فرهنگ در سراسر اوراسیا بوده است، و به همین دلیل این جاده که شرق و غرب جهان کهن را به هم می دوخته و شبکه ای از جاده های فرعی را در طول مسیر هزاران کیلومتری خود در بر می گرفته نسبت به تمامی مسیرهایی که بشریت آنها را پی ریخته، به جرات می توان گفت نقش تعیین کننده تری در ارتباطات بشری ایفا کرده است. در این نوشتار ، سعی بر این بوده تا تصویری جامع از ارتباطات بازرگانی - تجاری - مذهبی در شاهراه خراسان و همچنین معماری یکی از کاروانسراهای قدیمی ایران یعنی کاروانسرای آجری آهوان که در منطقه کوهستانی آهوان قرار گرفته ارایه داده شود. ضمن اینکه نحوه شکل گیری و اهمیت این کاروانسرا بر جاده های ارتباطی مهم و وضعیت امروزی آن به تفصیل تحلیل خواهد شد.

3-1 سوالات یا فرضیه های تحقیق :

- تاسیسات وابسته به مسیر جاده بازرگانی - تجاری چگونه شکل گرفته است؟
- ارزش ها و اهمیت های اثر کدامند؟ وضعیت اصالت و یکپارچگی آن چگونه است؟
- فنون ساخت و فرآیندهای اثر چگونه بوده است؟
- عوامل ایجاد فرسایش در بنا چیست؟ به چه صورت می توان این آسیبها را کاهش داد؟
- چه نوع مرمتی و یا حتی تعمیراتی در بنا صورت گرفته است؟
- چه طرح مرمتی برای آن می توان پیشنهاد داد؟
- رویکردهای پیشین مداخلات چگونه بوده است؟
- چه رویکردی را با توجه به مبانی نظری مرمت آثار مشابه می شود در نظر گرفت؟

4-1 هدفهای تحقیق :

هدف های این تحقیق عبارت است از:

- 1 - مطالعه و بررسی ساختار مسیر بازرگانی - تاریخی شرق به غرب (جاده ابریشم)
- 2 - چگونگی تبدلات فرهنگی و تاریخی بین مناطق مختلف
- 3 - معرفی و شناخت منطقه (سمنان) و معرفی و شناخت کاروانسرای آجری آهوان
- 4 - بیان ارزش ها و اهمیت اثر و تشریح و تحلیل فن ساخت اثر
- 5 - شناسایی آسیبها و عوامل آسیب دیدگی ساختاری بنا (عوامل منجر به فرسایش)
- 6 - اقدامات حفاظت اضطراری در کاروانسرای آجری آهوان
- 7 - امکان سنجی احیا و مرمت بنا با توجه به قابلیتها و امکانات موجود در منطقه آهوان
- 8 - طرح مرمت، احیاء و ساماندهی با حرمت گذاری به اصالت و حفظ ارزش های آن.

فصل دوم:

راهها و تجارت در جهان با توجه

به نقش شاهراه خراسان

2- راهها و تجارت در جهان با توجه به نقش شاهراه خراسان

1-2 تجارت در اسطوره‌های ایرانی

می‌دانیم که ابریشم برای نخستین بار در چین کشف شده است. لذا می‌بایست ایرانیان از همان روزگار کهن با چین و مردمان این سرزمین آشنا بوده و مراوداتی داشته باشند، خوشبختانه در این باب نیز اسناد بسیاری در اسطوره‌های ملی ایران باقی مانده است، از جمله می‌خواند در «روضه الصفا» آورده است که: «می‌گویند فریدون (شاه کیانی) در زمان سلطنت خود پس از آنکه از کار ضحاک پرداخت قارن پسر کاوه را به چین فرستاد تا گوش پیل دندان را گرفت و دربند کرد و به نزد فریدون فرستاد...» (شاه بلخی، 1375، 114).

اشارات زیادی نیز از رواج بازرگانی در تاریخ اسطوره‌ای ایران دیده می‌شود بطور مثال در جریان حملات اسفندیار و جنگهای او با ارجاسف شاه کیانی آمده است: «اسفندیار با ارجاسف جنگ کرد، ارجاسف از او بگریخت، اسفندیار در عقب او به راه هفت خوان به ترکستان رفت و بر شکل بازرگانان در روین دژ رفت و ارجاسف را بکشت» (مستوفی، 1362، 93) این سند بیانگر این نکته است که حتی در زمان جنگ، رفت و آمد تجار بین ایران و توارن بلامانع بوده است.

عمده کالاهایی که در این مسیر حمل شده و آثاری از آنها کشف گشته است، شامل سنگ لاجورد، سفال و مهرها بوده است. پراکندگی سنگ لاجورد در نقاط مختلف جهان باستان، سند مهمی برای درک ابعاد تحرکی بازرگانان دنیای کهن فراهم آورده است، زیرا کوه‌های بدخشان در شرقی‌ترین نقطه فلات ایران (شرق افغانستان کنونی) تنها سرچشمه کاوش سنگ لاجورد در جهان باستان بوده است، و از همین سنگ در گورهای مصر و بین‌النهرین که متعلق به هزاره دوم و سوم پیش از میلادند نیز پیدا شده است. لذا حتماً می‌بایست روابط تجاری از مصر تا مرزهای ترکستان در این دوره وجود داشته و لاجورد به مصر و بین‌النهرین حمل شده باشد (فرای، 1373، 76).

سنگ لاجورد یکی از کالاهای مهم تجارتي بود که از خراسان قدیم و شرق افغانستان به غرب می‌رسید و کوهستانهای بلخ و کابل منبع اصلی آن بوده است. اهمیت این کالا به درجه‌ای بود

که مدت‌ها قسمت مهمی از راه ابریشم راه لاجورد نامیده می‌شده است. در آن دوران شهرهای بزرگی در ایران مثل همدان و ری و نینوا پایتخت آشور و بعضی شهرهای اورارتو (ارمنستان) در حکم انبار سنگ لاجورد بودند. (باستانی پاریزی، 1369، 199).

در زمان سارگن امپراتور اکد (2350 ق.م) کالاهای متنوعی از دره سند و احتمالاً از طریق شهر سوخته و بحرین و خلیج فارس به شهرهای بین‌النهرین می‌رسیده است. این کالاها عبارت بودند از: سفالینه‌ها، مهرها، مهره‌های تسبیح و اشیا کوچک دیگر. (گلین، 1363، 112)

چین نیز در هزاره سوم ق.م روابط تجاری پراکنده‌ای با غرب و بخصوص ایران داشته است، در واقع شواهد بسیار نشان می‌دهد که مهمترین شاهراه تجاری جهان که به جاده ابریشم معروف گشته در هزاره سوم ق.م احداث گردیده است (همان، 90). چانگ (دانشمند چینی) ریشه بومی کشاورزی اولیه در بخشهای شمالی چین و گسترش تدریجی آن به داخل این سرزمین را معلول ارتباط دو مرکز عمده کشاورزی در «ایران - عراق - ترکیه» در خاور نزدیک و هوانگهو در چین می‌داند. دلیل معتبر دیگر در ارتباط بین چین و خاور نزدیک در هزاره سوم ق.م، معمای فن برنکاری است که به هیچ وجه ریشه اولیه‌ای در چین نداشته و به ناگهان در سطح کاملاً عالی در چین ظهور کرده است. وجود اولین نمونه‌های برنز در شمال چین و در انتهای شرقی راه ابریشم ثابت می‌کند که این صنعت از طریق راه ابریشم و از ایران به چین راه یافته است. شایان ذکر است که این فن بسیار سریع در چین شکل و ماهیت چینی به خود گرفت و بعدها مسیر مستقلی را از صنعت برنز در خاورزمین طی کرد. (همان، 154)

جاده مهمی نیز در امتداد خط کنونی راه ابریشم در منطقه جنوبی البرز بوده است، آشوریان این ناحیه را "سرزمین رودکها" می‌نامیدند، در عهد باستان ری یا رغه که یکی از شهرهای مهم ماد شمرده می‌شد در مرکز این ناحیه قرار داشت. در مشرق ری نزدیک قله دماوند گردنه‌ای وجود دارد بر سر راه مازندران (سرزمین باستانی کاسپیان) که اصطلاحاً "دروازه کاسپین" نامیده می‌شد، در ادامه راه ری در ناحیه شمالی دشت کویر که در دامنه‌های جنوبی البرز قرار دارد، و از سمت جنوب به

بیابان شوره‌زار محدود است ناحیه باستانی خوار واقع بود، راه کاروان‌رو به آسیای میانه از این ناحیه (شهرهای سمنان و دامغان کنونی) می‌گذشته است. (دیاکونوف، 1357، 89)

در انتها بجاست که اشاره‌ای نیز به روش جاده‌سازی در دوره باستان داشته باشیم. از آثاری که از هزاره دوم قم در جزیره کرت پیدا شده معلوم است که برای ساختن این راه‌ها قطعه سنگها را در بستری از ملاط گل می‌گذاشتند و لایه‌ای از گل روی آن می‌کشیدند وسط این راه با سنگهای سیاه بازالتی و یا با ماسه‌سنگ فرش می‌شد و حاشیه آن با سنگ آهک. (موریس دوما، 1378، 260).

2-2 راههای تجاری در ادوار مختلف

2-2-1 راه شاهی ، دوره هخامنشیان:

کوروش کبیر در سال 540 قم امپراتوری پارس (هخامنشیان) را بنیانگذاری کرد، اگرچه قبل از کوروش سلسله‌های پادشاهان بسیاری در ایران و یا کشورهای همسایه ایران وجود داشتند، اما کوروش اولین پادشاهی بود که با تصرف سرزمین تمامی ملت‌های متمدنی که در روزگار او وجود داشتند یک امپراتوری فراگیر جهانی بوجود آورد. در بدو امر ایجاد شاهراه‌ها و برقراری ارتباطات بین مراکز مهم شاهنشاهی به منظور نقل و انتقال سریع سپاه بسیار ضروری به نظر می‌رسید، و در مرحله بعدی حمل و نقل مسافران و کالاها و اجناس از نقاط مختلف امپراتوری مورد توجه این پادشاه قرار داشت. تردیدی نیست راههای زمان این پادشاه همان راههای دوره مادها است. اقدامات مهم درباره اصلاحات و تنظیم راهها و کشف و احداث راههای جدید و تأسیست دیگر مربوط به آن در زمان پادشاهی داریوش بزرگ صورت گرفته است. علاوه بر راههای مهم از قبیل راه شاهی که «هرودوت» وصف می‌نماید که از شهر «افس» یونانی تا شوش امتداد داشته است و همچنین راههای دریایی، در خود ایران هم ایالات به وسیله راههایی با هم اتصال می‌یافتند. این راهها چنان که «دمرگان» گوید چنین بودند:

1- از تخت جمشید پنج راه، به «شوش»، «پری‌تکان» (فریدون - ولایت اصفهان)، «کرمان» و

نیز «بندر دیلمان» و «هرمز» در کنار خلیج پارس می‌رفت.

- 2- از «همدان» یا «هگمتان» پنج راه، به «شوش»، «بابل»، «ری»، «گنزک» و «آذربایجان کنونی».
- 3- از «شوش» سه راه به «بابل» و «همدان» و «تخت جمشید»، شعبه‌هایی هم از بعضی از این راهها تا «اصفهان» و «بندر دیلمان» در ساحل «خلیج پارس»، امتداد داشت.
- 4- از «ری» (رگ)، پنج راه به «آذربایجان»، «همدان»، «شهر صدروازه» (در جنوب غربی دامغان)، «مازندران» و «پری تکان».
- 5- از ولایت «کومس» (سمنان و دامغان) سه راه به: «استرآباد»، «ری» و «خراسان».
- 6- از «باختر» سه راه به: «کومش»، «سند» و «سغد».
- 7- از «کرمان» پنج راه به: «تخت جمشید»، «پاسارگاد»، «هرمز»، «پتاله» (برود سند) و «باختر».
- دولت هخامنشی علاوه بر اینکه اهمیت زیاد به راهها می‌داد، برای اولین دفعه چاپارخانه‌هایی تأسیس کرد. «هرودوت» گوید که واحد مقیاس راهها «پر سنگ» است و به مسافت هر «چهار پر سنگ»، منزلی تهیه شده موسوم به ایستگاه. در این منازل مهمانخانه‌های خوب، بنا و دایر گردیده است. (عبدالرفیع حقیقت، 1368، 220-230). در مورد تأسیسات میان راهی باید گفت که از زمان هخامنشیان تا به حال آثاری که مربوط به راه باشد مانند کاروانسرا و پل کشف نگردیده و مشهود نمی‌باشد ولی شک نیست که راههای مختلف و مجهز آن شاهنشاهی بزرگ، خالی از این‌گونه تأسیسات نبوده، «هرودوت» از خوبی راه و آسایشی که برای مسافران در طی طریق فراهم بوده، ستایش کرده و آسایشگاه و مهمانخانه‌های میان راه را «استات مس» نامیده است. از جمله اقداماتی که در زمان هخامنشیان مربوط به راه انجام گرفته تأسیس چاپارخانه و ایجاد دژهای نگهبانی در معبرهای مهم است. به منظور ایجاد امنیت بیشتر در هر یک از نقاط مهم از قبیل مرزهای هر یک از دهیاوه‌ها، پل رودخانه‌ها و دره‌های عمیق، سربازخانه‌هایی تأسیس شده بود که آمدورفت مسافران و عابران را زیر نظر می‌گرفت. در دوره هخامنشی تجارت بسیار رواج داشت و دولت از کالاهایی که در مملکت جابجا می‌شد عوارضی به عنوان مالیات گمرکی دریافت می‌کرد. امپراتوری هخامنشی در دوره پادشاهی داریوش سوم بر اثر حمله اسکندر مقدونی از هم پاشیده شد.

2-2-2 راه های تجاری در دوره سلوکیان

اسکندر مقدونی در سال 331 ق.م دولت جهانی هخامنشی را منقرض کرد. با مرگ زودهنگام اسکندر امپراتوری وسیع او بین سردارانش تقسیم شد و قسمت اعظم متصرفاتش در فلات ایران به سلوکوس رسید. تاریخ رسمی تشکیل سلطنت سلوکی در بابل و ایران 312 ق.م است (پیرنیا، 1345، 2055). وظیفه مهم سلوکیان این بود که به خاورمیانه و فلات ایران نظم و امنیت اقتصادی را که پیش از آن دولت هخامنشی بوجود آورده بود و در اثر جنگهای اسکندر به مخاطره افتاده بود، بازگرداند.

در دوره سلوکی راه تجاری که از چین می آمد از ترکستان و بخارا و یا از کوههای آرال و دریای سیاه می گذشت. راههایی که از هند می آمدند از خراسان و ایران به سلوکیه و یا از عربستان به پترا و اورشلیم و دمشق و یا از اقیانوس هند به عدن سپس از دریای سرخ به سوئز و بالاخره به اسکندریه در مصر می رفت. به خاطر تسلط بر این دو راه آخری بود که سلوکی ها با خاندان بطالسه که در مصر حکومت می کردند بارها جنگیدند و همین جنگها آخرالامر موجب ضعف هر دو دولت و سقوط آنها بوسیله ایرانیان و رومی ها گشت. (مشکور و رجب نیا ، 1367 ، 90- 91). از آنجائیکه منبع اصلی ثروت دولتهای سلوکی در ایران قرار داشت و راههای اصلی تجارتي نیز از این سرزمین می گذشت، دولت های سلوکی راههای اصلی بازرگانی را در ایران زیر نظر داشتند.

یک راه بازرگانی دشت کویر را از سوی شمال دور می زد، این جاده از دشت های پست بین النهرین از آنجا که رودهای دجله و فرات به یکدیگر نزدیک می شدند، یعنی نزدیک تیسفون باستانی یا بغداد کنونی آغاز می شد و از کرمانشاه و همدان و تهران کنونی می گذشت و آنگاه از گوشه شمالی کویر عبور کرده و به هرات می رسید. راههای دیگر از ری یا همدان از راه اصلی ابریشم منشعب شده و از سمت شمال به آذربایجان و ارمنستان و دریای سیاه و یا دریای خزر می رسید و یا از سمت جنوب به اصفهان و فارس (سپاهان و پارس باستانی). اما راه عمده تاریخی راه مشرق به مغرب بود که در بالا به آن اشاره شد و آن را در قسمتهای مختلف به نام راه بزرگ خراسان یا راه ابریشم به چین و یا به نامهای دیگر می خواندند (فرای، 1373، 12).

مدت حکومت پادشاهان سلوکی در ایران بسیار کوتاه مدت بود و از 70 سال تجاوز نکرد. به زودی در نیمه دوم قرن سوم ق.م، یکی از اقوام ایرانی که تا این زمان پا به عرصه تاریخ نگذاشته بود از تاریکی قرون بیرون آمد و تومار سلطنت سلوکیان را در ایران درهم پیچید. این قوم به دو نام اشکانی و پارتی در تاریخ معروف است (پیرنیا، 1345، 2172). پارتها از شمال شرقی ایران یعنی تقریباً از همان مدخلی که راه ابریشم فلات ایران را به سمت ترکستان و چین ترک می‌کند، ظهور کردند و از همان ابتدا به اهمیت و موضع استراتژیک خود بر سر راه ابریشم واقف بودند، لذا پایتخت خود شهر صد دروازه را جایی نزدیک به دامغان امروزی قرار دادند و با تسلط دائمی خود بر راه‌های خراسان بزرگ وظیفه حفاظت از این شاهراه جهانی را برعهده گرفتند.

3-2-2 راه های تجارتي در دوره اشکانيان

منازعات بین سرداران اسکندر در مصر و یونان و سوریه و گسترش بسیار زیاد دولت سلوکی باعث شد ارشک اولین پادشاه اشکانی در سال 250 ق.م بر ضد اقتدار دولت سلوکی در ایران قیام و سلسله اشکانی را تاسیس نماید. منشأ اولیه این سلسله استان هیرکانی (گرگان) در شمال شرقی ایران کنونی بود اما به سرعت خراسان و نواحی مرکزی ایران را نیز شامل شد و سپس با پیوستن سایر استانهای امپراتوری هخامنشی به دولت اشکانی، پادشاهی بسیار وسیعی بوجود آمد که نیمی از جهان شناخته شده آن روزگار را در بر می‌گرفت و قسمت بسیار طولانی از راه ابریشم از آن می‌گذشت. تقریباً در تمام مدت پانصد ساله حکومت اشکانی این دولت و روم در زمینه تجارت و در دست گرفتن راه‌های بازرگانی بویژه راه ابریشم رقابت می‌کردند. پارچه‌های ابریشمی در روم خریداران بسیار داشت و تهیه ابریشم از بازرگانان ایرانی مستلزم پذیرفتن شرایط معینی از جانب دولت روم بود که برای این دولت چندان خوش آیند به نظر نمی‌رسید.

نیروی نظامی پارت موجب تأمین امنیت راه‌ها و عبور آزاد و بی‌دغدغه و رونق بازرگانی شهرها بود و این موضوع موجب تحکیم روابط شهروندان با دولت اشکانی می‌گشت. آگاهی‌هایی که

از طریق سکه‌شناسی بدست آمده است مؤید وضع اقتصادی مساعد پارت در سده نخست پیش از میلاد و پیشرفت مناسبات بازرگانی و پولی در این کشور است (همان، 133).

اشکانیان دو پایتخت در شرق و غرب سرزمین ایران داشتند. صد دروازه در شرق و تیسفون در غرب. اهمیت راه های تجارتی در دوره اشکانی به اندازه ای بود که هر دو پایتخت شرقی و غربی این کشور بر سر راه تجاری قرار داشت. به نظر می‌رسد که صد دروازه در روزگار نخستین یا دومین پادشاه اشکانی و پیش از جنگ سرنوشت‌ساز با آنتوخوس سوم سلوکی، به پایتختی برگزیده شده باشد. پایتخت غربی اشکانی تیسفون محل گزران زمستانی شاهان این سلسله بود. این شهر در ساحل چپ دجله روبروی شهر سلوکیه قرار داشت و پارتها به منظور تنزل شهر سلوکیه که در زمان سلوکیان ساخته شده بود، آنرا بنا کرده بودند. (مشکور و رجب نیا، 1367، 150). در نیمه اول قرن دوم میلادی گروههایی از ترکان از ایالت "کان سو" در شمال شرقی چین به سکا‌های ساکن در ترکستان حمله‌ور شدند و قبایل سکائی (یوئه‌چی) را که بیشتر آریائی بودند را از میان برداشتند.

از رخدادهای مهم سده اول ق.م حمله کراسوس، سردار معروف رومی به ایران است. او از طرف سنای روم به فرمانروایی سوریه و امور شرق مأمور گشته و هدفش این بود که با سفر جنگی به آسیا بر تجارت ابریشم که از چین به روم می‌آمد نظارت کند و مانع از اخذ حق‌العبور هنگفتی که پارتها از این راه به دست می‌آوردند گردد. کراسوس و صد هزار سپاه همراهش بوسیله سردار بزرگ ایرانی سورنا کشته یا اسیر گردیدند و مناسبات سیاسی راه ابریشم به حالت سابق خود بازگشت.

راهی که کالاهای تجاری را از مشرق به مغرب می‌رساند ناگزیر از فلات ایران می‌گذشت بنابراین جاده‌های ایران و راه دریایی خلیج فارس و دریای احمر نظر اقتصادی اهمیت شایانی کسب کرد نظر به اینکه تجارت بین کشورهای مشرق و جنوب آسیا مانند چین و هند و کشورهای اطراف دریای مغرب که همه در زیر لوای امپراطوری روم قرار گرفته بودند از فلات ایران یا آب‌های مجاور آن می‌گذشت، قسمت اعظم جنگ‌ها و درگیری‌های دولت‌های اشکانی با روم ریشه اقتصادی داشت و به خاطر دست یافتن بر شاهراه‌های بزرگ بوده است. راهی که از چین به ایران تا شهر انطاکیه به

کناره دریای مدیترانه می‌رفت، به واسطه تجارت ابریشم به راه «ابریشم» موسوم شده است. چون این راه مهمترین شاهراه بازرگانی ایران در ادوار تاریخی بوده است. (کبیری، ص 37).

در حدود سال های 175 میلادی (دوره پادشاهی ولخس در ایران) جنگی بین ایران و روم در بین‌النهرین به وقوع پیوست که در آن رومیان به پیروزی هایی دست یازیدند. آنها در اثر این پیروزی های موقت به سرعت تصمیم به تحت‌الشعاع قرار دادن اوضاع اقتصادی ایران و تسلط بر راه ابریشم گرفتند، چراکه مدتها پیش بنا به نوشته‌های مورخان چینی پادشاهان تسین بزرگ یعنی روم آرزو داشتند که با چینیان روابط سیاسی و اقتصادی برقرار سازند. اما آن - سی - ها (اشکانیان) که پارچه‌های چینی و بیش از همه ابریشم به ساکنان تسین بزرگ می‌فروختند، می‌کوشیدند که راه‌های روم را پنهان نگاه دارند و از روابط بین روم و چین جلوگیری می‌کردند. اما علی‌رغم تلاش اشکانیان، در سال 166 میلادی هیئتی از جانب شاه آن-تون (مارکوس-آنتونیوس) که از راه دریایی تون کینگ سفر می‌کردند به دربار هو-آن-تی پادشاه چین رسید. لیکن روابط بین روم و چین به علل مشکلات سیاسی در دو کشور هرگز برقرار نشد. بعدها کمی پیش از انقراض سلسله اشکانی در سال 226 میلادی رومیان بار دیگر نمایندگان خود را به چین جنوبی فرستادند. طبق اظهار منابع چینی در این دوره پارتیان و هندیان نیز تجارت پررونقی با یکدیگر داشته‌اند. (همان، 399)

اگر بخواهیم یکبار دیگر یک نگاه کلی به وضعیت اقتصاد و تجارت حاکم بر راه ابریشم در دوره اشکانی داشته باشیم باید اذعان کنیم که پایه اقتصادی دولت اشکانی گذشته از کشاورزی بر بازرگانی استوار بود و عمده ثروت دربار و شهرنشینان ناشی از مبادلات تجاری محسوب می‌شد. دولت اشکانی در سال 226 م در زمان پادشاهی اردوان پنجم منقرض گشت و اردشیر ساسانی در همین هنگام سلسله ساسانیان را که ریشه در دودمان تاریخی هخامنشی داشتند، تأسیس کرد.

2-2-4 جاده تجاری در دوره ساسانیان

ساسانیان در برابر توسعه طلبی‌های روم از یک سو و برای ایجاد شرایط مناسب در امر بازرگانی میان خاور و باختر جهان آن روز که نیاز به امنیت و وحدت سیاسی، نظامی و مرتب بودن