

مطالعه تجارت و شیوه تأمین امنیت در قسمت‌های غربی شاهراه خراسان بزرگ، در زمان ساسانیان

صبا غلامی (نویسنده مسئول)

دکتری باستان‌شناسی دانشگاه مازندران، بابلسر، ایران

saba_gholami69@yahoo.com

رضا مهرآفرین

استاد گروه باستان‌شناسی دانشگاه مازندران، ایران

reza.mehrafarin@gmail.com

سید رسول موسوی حاجی

استاد گروه باستان‌شناسی دانشگاه مازندران، ایران

seyyed_rasool@yahoo.com

فصلنامه علمی پژوهشی تاریخ (شاپا) ۲۰۰۸-۲۷۱ دوره ۱۹ شماره ۷۵ زمستان ۱۴۰۳ صفحه ۷۷-۵۳

تاریخ دریافت: ۱۴۰۲/۸/۱ تاریخ پذیرش: ۱۴۰۴/۰۱/۲۷

چکیده

غرب ایران با نقش‌آفرینی بسیار، سابقه تاریخی درخشان و جایگاه کلان فرهنگی هنوز در زمینه تحولات عصر باستان و بالاخص دوره ساسانی نیاز به بررسی همه‌جانبه دارد. این منطقه به علت گذر جاده تجاری خراسان از این همواره اهمیت بالایی در طی دوران‌ها داشته است. از این‌رو در مورد وجه‌تسمیه، حوزه جغرافیایی و تاریخ این پهنه در محافل علمی، نقد و تحلیل‌های متعددی صورت پذیرفته است. گذر جاده تجاری خراسان از کرمانشاه مبحث تجارت را وارد مطالعات باستان‌شناسی منطقه می‌کند. وجود جاده تجاری که امتداد این از تیسفون و کرمانشاه امروزی بوده باعث رونق تجارت از دیرباز تا امروز در این منطقه شده است. در نوشته‌های مورخین و جغرافی نویسان، غرب ایران بانام جبال ناحیه وسیعی را شامل می‌شود. این منطقه در طول تاریخ همواره دربرگیرنده قلمرو وسیعی از خاک ایران‌زمین محسوب می‌گردید. این منطقه یکی از مراکز عمده سکونت و فعالیت تجاری بوده است که رد پای این در سراسر تاریخ ایران در دوره باستان و اسلام دیده می‌شود و دلیل این جاده تجاری‌ای است که بخشی از شاهراه خراسان بزرگ است. در امتداد تمام جاده‌ها عوارض و تعرفه از کاروان‌ها وصول می‌شد. با توجه به تردد کاروانیان و گمرک سنگین بر روی این جاده تجاری، حفظ امنیت و آسایش تاجران و شهرهای قرارگرفته بر سر این مسیر تجاری در اولویت دولت‌ها قرار می‌گرفته است. با توجه به اهمیت این جاده در دوران ساسانی چگونگی تأمین امنیت این، در این مقاله تلاش شده است ضمن معرفی شاهراه خراسان در قسمت‌های غربی پادشاهی ساسانی، مسئله چگونگی تأمین امنیت این را نیز بررسی کند.

واژگان کلیدی: تجارت، شاهراه خراسان بزرگ، تأمین امنیت، راه‌های تجاری، دوران ساسانی.

مقدمه

شاهراه خراسان بخشی از مسیر جاده ابریشم است. شکل‌گیری جاده ابریشم یکی از برجسته‌ترین تحولات اقتصادی و ارتباطی در دنیای قدیم بود. در خصوص تحولات اقتصادی در دوران ساسانی چند عامل مهم قابل‌بررسی است. یکی از این عوامل ادامه راه‌سازی و تأکید بر تجارت جهانی و ادامه شیوه اشکانیان است. از این‌رو در این دوره طبقه بازرگان اهمیت ویژه‌ای پیدا می‌کند. در خصوص اهمیت طبقه بازرگان باید گفت که اهمیت عمده یک طبقه کاذب که دارای امتیازات مثبت است در دوجه تمایز این نهفته است از یک‌سو بحث انحصار در تجارت کلای خاصی را مطرح می‌کند که این انحصار معمولاً به نفع اعضای طبقه خاصی از اجتماع است و از طرف دیگر مسئله تأمین امنیت و ایجاد موقعیت اقتصادی مثبت بر اساس ایجاد امنیت، از طریق اعمال نفوذ بر سیاست اقتصادی نهادهای سیاسی مطرح می‌شود (وبر، ۱۳۹۹: ۹۹). افراد به‌منظور تأمین زندگی مادی و معنوی خود همه فعالیت‌های اقتصادی در اقتصاد بازار را انجام می‌دهند، فعالیت‌های اقتصادی در اینجا منظور تجارت و عوامل زیرمجموعه‌ای این مانند تأمین امنیت راه‌های تجاری است. این امر هنگامی که فعالیت اقتصادی در جهت یک تشکیلات منظم دولتی، باشد بسیار پررنگ‌تر خواهد بود.

دولت‌های باستانی از هخامنشی تا اشکانی ساختاری بسیار نظام‌مندی برای ساختن راه و مسیرهای تجاری داشتند. بر اساس مدارک تاریخی توسعه شهری یکی از عمده‌ترین مسائل وابسته به راه‌سازی در دولت‌ها است. قدیمی‌ترین مدارک از راه و جاده‌سازی در ایران مربوط به دوران هخامنشیان است که مربوط به جاده‌ای موسوم به راه شاهی است. این جاده گذرگاه شهرهای مهم ایران در غرب و نقطه اتصال به مرکز بوده است (باستانی پاریزی، ۱۳۸۴: ۳۰۶). غرب ایران در طول تاریخ از زمان آشوریان تا دوران معاصر، به‌واسطه موقعیت استراتژیک و همسایگی با عراق و فاصله کم با تیسفون همواره مورد اهمیت و توجه بوده است جاده قصر شیرین-کرمانشاه دارای ارزش تاریخی و تجاری است، این جاده به‌عنوان بخشی از شاه‌راه تجاری خراسان آسیای غربی را به آسیای شرقی وصل می‌کند. کرمانشاه دومین استانی است که بیشترین آثار از دوره ساسانی را دارا است، مسیر تجاری راه خراسان با گذر از قصر شیرین و کرمانشاه از ایران می‌گذرد امروزه بخشی از آن که منطبق

با جاده‌ای است که از عراق به سمت کرمانشاه می‌رود. با نام محور ساسانی قصر شیرین - کرمانشاه شناخته می‌شود، حدفاصل شهر قصر شیرین تا کرمانشاه شهرهای سرپل ذهاب، کرند، اسلام‌آباد غرب و ماهیدشت قرار دارد، شهرها و روستاهای اطراف این مسیر تاریخی، متعلق به دوران‌های اشکانی، ساسانی و پس از ساسانی است. این مسیر باستانی هنوز مورد استفاده و اهمیت است. در دوران اشکانی و ساسانی با توجه به نقش واسطه‌گری تجاری از این مسیر استفاده شده است، در دوران اسلامی این منطقه بخشی از ایالت جبال بود. اهمیت تجارت در این مسیر باعث ایجاد شهرهای مهم و پویا شده است. (غلامی و مهرآفرین و موسوی حاجی، ۱۴۰۰: ۱). جاده تجاری خراسان در کرمانشاه و کردستان عراق نه تنها راهی برای تردد کاروان‌ها بود بلکه به مسیر ورودی به ایران و راهی برای تهاجمات و لشکرکشی به ایران تبدیل شده بود.

کالاهایی از قبیل کالاهای کشاورزی، صنعتی و معدنی از جمله کالاهایی بود که جاده ابریشم جا به جا می‌شد. انتقال این کالاها علاوه بر جنبه اقتصادی یک جنبه تبادل فرهنگ‌ها را نیز همراه داشت. مسئله دیگری که اهمیت پیدا می‌کرد ساخت‌وساز در مسیر جاده تجاری بود. تأسیسات بسیاری در جهت امنیت برای رفاه کاروانیان در این مسیر ساخته شده بود (افخمی و دیگران، ۱۳۹۷: ۲). این نوشتار در پی این است تا با مطالعه اهمیت این بخش از جاده ابریشم که با نام شاهراه خراسان بزرگ شناخته می‌شود به بررسی جنبه‌های گوناگون وجود یک جاده تجاری مهم در منطقه کرمانشاه بپردازد. لذا این مقاله تأکید بر قسمت غربی جاده خراسان (محور ساسانی قصر شیرین - کرمانشاه) دارد و به کرات از این نام می‌برد؛ همین تأکیدی است بر اهمیت آن در لندسکیپ منطقه. با توجه به اهمیت این جاده در دوران ساسانی و چگونگی تأمین امنیت این، این مقاله تلاش می‌کند تا با معرفی شاهراه خراسان در قسمت‌های غربی پادشاهی ساسانی (کرمانشاه)، با استفاده از تحلیل و تفسیر مسیر، چگونگی تأمین امنیت این را بررسی کند. در این راستا به دو پرسش پاسخ می‌دهد. نخست: نقش این جاده تجاری در اقتصاد دوران ساسانی چه بوده و چه اهمیتی داشته است؟ دوم به این می‌پردازد که امنیت و رفاه در مسیر این جاده در قسمت کرمانشاه چگونه تأمین می‌شده است؟

از دوران پیش از هخامنشیان، مهم‌ترین راه ارتباطی از بین‌النهرین به قسمت‌های مرکزی کوه‌های زاگرس و از آنجا به سمت فلات مرکزی ایران راهی است که با نام «جاده خراسان بزرگ» شناخته می‌شود. ابن رسته شرح کاملی از این راه توصیف کرده است و این را منزل به منزل به تفصیل شرح داده است (ابن رسته، ۱۳۶۳: ۲۰۳). چهار شرح قدیمی دیگر هم از این جاده بزرگ در دست است که آخرین آن‌ها شرحی است که مقدسی نوشته و مسافت‌ها را برحسب تعداد منزل‌های هر راه ذکر کرده است.

با توجه به وضعیت توپوگرافی غرب ایران، میدانیم که راه‌های امروزی اغلب بر راه‌ها و مسیرهای قدیمی منطبق هستند وضعیت زمین، ناهمواری‌ها، رودخانه و ... اجازه بروز تغییرات محسوسی را در مسیر راه‌ها نمی‌داده است. نکته قبل توجه این است که باوجود تأسیسات رفاهی اعم از کاروانسراها و پل‌ها و همچنین تشکیل استقرارهای انسانی در این مسیر ارتباطی و تداوم آن از گذشته تا امروز، راه‌های قدیمی با تغییرات کمی از گذشته تا امروز در حال استفاده مردمان هستند. بدین صورت می‌توان گفت ارتباط برون‌مرزی و درون‌مرزی نسبت به قسمت‌های میانی زاگرس از طریق جاده تجاری خراسان در قسمت کرمانشاه انجام می‌شده است.

جاده خراسان بزرگ یا به تعبیری شاهراه خراسان، برای هزاره‌ها مهم‌ترین راه اتصال بین‌النهرین و مناطق کوهستانی غرب ایران (کرمانشاه) بوده است، قدمت این راه ه هزاره چهارم پیش از میلاد می‌رسد که در پی این ارتباطات فرهنگی و اقتصادی را فراهم آورده است. (Madjidzadeh, ۱۹۸۲) بر اساس مدارک و مستندات باستان‌شناسی از گذرگاه سرپل ذهاب یا تنگه پاتاق و تنگه ناودار و همچنین دره کردند موجب برقراری ارتباطات فرهنگی و مناسبات اقتصادی میان قسمت‌های بین‌النهرین و قسمت‌های غربی زاگرس بوده است (رضایی و علی بیگی، ۱۳۹۹: ۵۹). کرمانشاه دومین استانی است که بیشترین آثار از دوره ساسانی را دارا است، مسیر تجاری راه خراسان با گذر از قصر شیرین و کرمانشاه از ایران می‌گذرد امروزه بخشی از آن که منطبق با جاده‌ای است که از عراق به سمت کرمانشاه می‌رود، بانام محور ساسانی قصر شیرین - کرمانشاه شناخته می‌شود، در امتداد جاده حدفاصل شهر تیسفون تا کرمانشاه آثار تاریخی متعلق به دوران‌های تاریخی، اشکانی، ساسانی و پس از ساسانی را دارا است.

راه موردبحث در مجاورت بغداد به سمت قسمت‌های میان زاگرس کشیده شده است و پس از عبور از میان دره‌هایی چون پاتاق و دشت‌هایی چون قصر شیرین، سرپل ذهاب، کردند، مسیر خود را به صورت خطی طی می‌کند. سپس به اسلام‌آباد غرب، ماهیدشت، کرمانشاه و بیستون می‌رسد و در نهایت در همدان از زاگرس خارج می‌شود. بر اساس مدارک تاریخی و شواهد این جاده تا

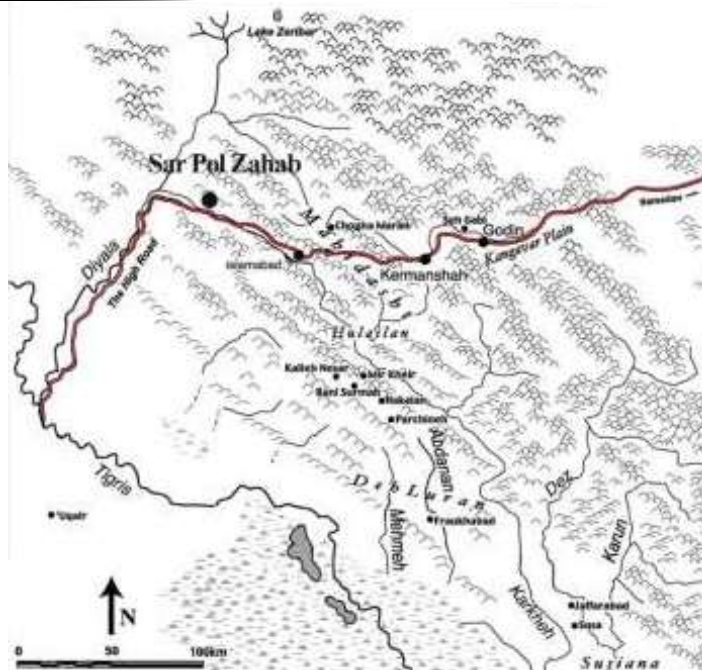
مسیرهای شمالی ایران و شمال شرق ایران امتداد می‌یابد (Henrickson, ۱۹۸۵). مسیر تجاری راه خراسان با گذر از قصر شیرین و کرمانشاه از ایران می‌گذرد امروزه بخشی از آن که منطبق با جاده‌ای است که از عراق به سمت کرمانشاه می‌رود. بانام محور ساسانی قصر شیرین - کرمانشاه شناخته می‌شود.

مسیر شهرهای قرارگرفته بر سر جاده از تیسفون تا کرمانشاه از این قرار است: تیسفون، قصرشیرین در کرمانشاه و شهرهای سرپل ذهاب، کرد، اسلام‌آباد غرب و ماهیدشت. این شهرها و روستاهای اطراف این هرکدام آثار تاریخی متعلق به دوران‌های، اشکانی، ساسانی و پس از ساسانی را دارا است (غلامی، مهرآفرین و موسوی، ۱۴۰۱: ۲۰۲).

بر اساس اطلاعات تاریخی و باستانشناسی موجود در ارتباط با استان های غربی، کرمانشاه و کردستان عراق مشخص می‌شود که سیاحان و جغرافیا نویسان بسیاری در سده‌های نخست و میانی اسلام از شهرهای بزرگ خراسان از کرمانشاه عبور کرده‌اند و شرح و توصیف منزلگاه های آن پرداخته اند. برخی پژوهشگران در خصوص قلاع و ساختارهای ساخته‌شده در امتداد جاده خراسان پیشنهادات خود را چنین بیان کرده‌اند: بررسی و مکان‌یابی جای نام‌های حلوان (رضایی، ۱۳۹۷) کارینا (۳۴۵: ۲۰۱۷ potts) کمباده (گلزاری و جلیلی، بی تا: ۶۷)، بغستانه، (Alibaigi et al, ۲۰۱۲) کنگوبار (کامبخش فرد، ۱۳۸۶: ۱۰۲) (۱۳: ۱۹۹۶ calmeyer) و بازیگرایان (مهریار و کبیری، ۱۳۸۴: ۲۶۲) اشاره کرد.

از قرن نوزدهم جهانگردان و باستان‌شناسان فراوانی از جاده خراسان بزرگ در کوه‌های زاگرس گذشته‌اند و مشاهدات خود را به ثبت رسانده‌اند. از اواخر دهه ۱۹۹۰ نسل دیگری از باستان‌شناسان با پرسش‌های پژوهشی جدید به مناطق اطراف جاده خراسان بزرگ در کوه‌های زاگرس روی آوردند که از این جمله می‌توان به دموورگان ۱۹۱۹م، اشتاین ۱۹۳۹ م، شیلا بلرم ۱۹۹۱، راولینسون و ... اشاره نمود.

هنوز مسیرهای اصلی موسوم به جاده ابریشم موردبررسی، شناسایی و مطالعه واقع نشده‌اند شناسایی این مسیرها علاوه بر شناخت راه‌های تجاری، نظامی و ... می‌تواند نقش مهمی در شناسایی موقعیت شهرهایی قدیمی، حوزه‌های فرهنگی و هویت بخشی به بسیاری از آثار تاریخی مانند قلاع نظامی، تأسیسات بین‌راهی و ... داشته باشند. (تصویر ۱).



تصویر ۱: مسیر شاهراه خراسان از بغداد به سمت کرمانشاه

یکی از اقدامات شگرف اقتصادی در دنیای باستان احداث جاده تجاری ابریشم بود. نقطه آغازین این جاده از شمال غربی چین آغاز می‌شد و تا دریای مدیترانه و سیاه امتداد داشت. سپس این جاده از دروازه خورشید عبور می‌کرد و در جنوب کوه‌های تیانشان به یکدیگر می‌پیوستند. این مسیر از سمرقند و مرو می‌گذشت و به ایران می‌رسید. مسیری که در ایران طی می‌کرد پس از کوه‌های زاگرس به تیسفون ختم می‌شد (زنجان، ۱۳۸۰: ۵۳۸). بر اساس گفته‌های ابن رسته و همچنین مدارک باستان‌شناسی قدیمی‌ترین جاده ایران با نام جاده شاهی شناخته می‌شد. این راه از بابل شروع و با گذر از تیسفون، قصر شیرین، سرپل ذهاب، سپس گردنه پاتاق در زاگرس به کرمانشاه و همدان می‌رسید پس از آن به ری و به بلخ رفت. بر این اساس مشخص می‌شود که این راه یک راه تازه تأسیس نبوده است بلکه مسیری قدیمی است و به علت تردد کاروان‌های حامل ابریشم و ارزش بالای این کالا نام جاده ابریشم را بر آن نهاده‌اند (چکنگی، ۱۳۷۵: ۱۳). در مطالعات باستان‌شناسی ایران یکی از مهم‌ترین راه‌های پیونددهنده میان شرق و غرب فلات ایران، شاهراه خراسان بزرگ است. بخش بسیار با اهمیت و کلیدی در مسیر شاهراه خراسان گردنه پاتاق کنونی است که فاصله

بسیار اندکی با سرپل ذهاب دارد. نکته قابل توجه در وضعیت جاده خراسان این است که، خراسان بزرگ از یک سو میان‌رودان از سوی دیگر مبدأ و مقصد بسیاری از رهگذران و کاروانیان این راه و گردنه بوده‌اند (دهپلوان، ملک‌زاده و چهارراهی، ۱۳۹۷: ۱۲۷). منابع تاریخی و شواهد باستان‌شناسی مبتنی بر اهمیت بالای مسیر در طول تاریخ است، چراکه این جاده منجر به ایجاد و توسعه بسیاری از شهرها و بندرهای بازرگان نشین شد که به خرید و فروش می‌پرداختند. این شهرها عموماً شهرهای ثروتمندی بودند و همین امر باعث شد به مراکز بازرگانی تبدیل شوند. موقعیت و قرارگیری یک شهر بر سر جاده ابریشم می‌توانست مزایای زیادی از جمله مالیات بالا داشته باشد. این مالیات برای کالاهای وارداتی می‌توانست حکومت این شهر را ثروتمند سازد (رید، ۱۳۷۵: ۱۸). از جمله شهرهای مهم ساخته‌شده بر سر راه تجاری خراسان شهر گوری در کردستان عراق (Casana & Glatz, ۲۰۱۷) و قصر شیرین (هژبری، ۱۳۸۴) حلوان یا سرپل ذهاب (غلامی، ۱۴۰۲) در کرمانشاه است.

جاده خراسان در زمان اشکانیان و ساسانیان

غرب ایران شمار زیادی جاده تجاری مهم داشت، کاروان‌هایی که از این مسیر ترد می‌کردند عموماً حامل جواهرات، روغن و... بود. پیش‌تر گفته شد که این جاده عامل ارتباط شرق و غرب بوده است، این حلقه واسطه ارتباطی و همچنین گمرک و عوارض سنگینی که دولت‌های اشکانی و ساسانی برای حمل و نقل و عبور و مرور کاروانیان می‌گرفت، عامل مهمی بود که این منطقه به دلیل یا هدفی برای لشکرکشی‌های همسایگان غربی بدل شود کما اینکه یک نمونه آن را حمله تراژان در ۱۱۶م می‌توان نام برد (جانسون، ۱۳۸۶: ۵۸۴). حکومت ساسانیان یکی از مقتدرترین امپراتوری‌های جهان باستان می‌باشد که دارای قدرت سیاسی اقتصادی بالایی در مناسبات سیاسی و تجاری با همسایگان و همچنین دشمنان خود داشت. در این دوره اقتصاد مهمترین مساله حکومتی بود. با توجه به اهمیت جاده ابریشم و نقش مهم آن به عنوان پل ارتباطی از مناطقی تحت حکومت ساسانی‌ها گذر میکرد. لذا این وضعیت برای امپراتوری ساسانی از جهت کسب عوارض و مالیات موقعیتی استثنایی به وجود می‌آورد. در سال ۲۹۷ میلادی بین دیوکلتیانوس امپراتور بیزانس و نرسی پادشاه ساسانی

موافقت‌نامه‌ای به امضا رسید که در پی آن شهر نصیبین در کنار اروندرود محل مبادله خرید و فروش کالا و ابریشم میان بازرگانان ایرانی و رومی می‌شد زیرا بازرگانان ایرانی اجازه انتقال ابریشم و مبادله آن از درون مرزهای ایران را به بیگانگان نمی‌دادند (ریاحی و دیگران، ۱۳۹۸: ۹۸). با توجه به مسئله تجارت وجود جاده‌های تجاری در ایران خصوصاً جاده خراسان، روابط سیاسی با امپراتوری‌ها و ملل همسایه و دیگر شرکای تجاری ایران در موقعیت تجاری برخی از مناطق ایران تکیه داشت. کالاهای زیادی از سمت شرق به غرب و برعکس از طریق چندین مسیر جابه‌جا می‌شد. در صورت به خطر افتادن امنیت یکی از راه‌ها مسیر دیگری وظیفه تردد را بر عهده می‌گرفت، همین مسئله باعث نوسان حجم تجارت در راه‌ها می‌شد (دریایی، ۱۳۸۵: ۱۱۵). رقیب ساسانیان در تجارت ابریشم رومی‌ها بودند. گستره جغرافیایی این رقابت تا سریلانکا کشیده شده بود (دریایی و رضاخانی، ۱۴۰۰: ۸۰). مستعمره‌ای ساسانی در مالزی وجود داشت که محل سکونت بازرگانان بود. از جمله کالاهای تجاری اسب‌های پارسی بود که به سیلان فرستاده می‌شد. همچنین مستعمره‌ای ایرانی در این جزیره تأسیس شده بود که کشتی‌ها از ایران به بندر این می‌آمدند (دریایی و رضاخانی، ۱۴۰۰: ۸۱). به نظر می‌رسد پارسیان تا هنگام قرن ششم تنها به کنترل خلیج فارس و دریای عمان اکتفا نکرده بودند و دنبال تسلط بر شرق دور بودند و همین مسئله باعث بروز کشمکش میان روم و ایران شد. ظاهراً ابریشم اهمیت زیادی داشته است. این امر باعث می‌شده است بازرگانان بیزانسی دست به دامن مسیحیان آتیوپی که با حمایت ساسانیان و توسط یمنی‌ها از خاک رانده‌شده بودند بشوند. (همان). حکومت ساسانی و بیزانس در تمام طول حیات خود در تلاش برای استیلا، رقابت و دستیابی به گذرگاه‌های خاکی تجاری بودند. این رقابت چه در مواقع صلح و دوستی و چه در مواقع جنگ و دشمنی ادامه داشت. اما در نتیجه این رقابت ساسانیان به عنوان پیروز و سردمدار در راه‌های تجاری آبی و خاکی نقش ایفا می‌کردند. خصوصاً در جاده خراسان بزرگ و ارتباط با قسمت‌های غربی و بیزانس (مرسل پور و فدوی، ۱۳۹۶: ۱۷۳). پس از حمله اعراب مسلمان، مسلمانان در دهه‌های نخستین قرن اول هجری بر بخشی از این جاده مسلط شدند. آن‌ها بلافاصله پس از سقوط مداین در سال شانزدهم هجرت (بلاذری، ۱۳۶۴: ۳۶۸) بر کرانه دجله و سپس با سقوط نهاوند در سال نوزدهم یا بیستم هجرت (همان، ۴۲۸) کنترل جاده تجاری خراسان در از تیسفون تا همدان را

در دست گرفتند. در مورد تجارت داخلی، اطلاعات به مهرها و خاتم‌های سربی محدود می‌شود که معرف دستگاه‌های اداری ساسانیان است (گیسلن، ۲۰۰۷). تجارت توسط گروه‌ها انجمن‌هایی که دارایی‌های خود را سرمایه‌گذاری کرده بودند و عموماً فعالین مذهبی بودند انجام می‌شد. در متون فارسی میانه این نوع شراکت بر پایه مذهب و دارایی را همبایی می‌نامند که به معنی شخص بوده است که دارای سهام مشترک است. این نوع از شراکت قدرت خرید و سود را تقویت می‌کند (چوکسی، ۱۹۸۸).

اهمیت تجارت برای امپراتوری ساسانی و تلاش آن‌ها برای حفظ این

تبادل کالا پایه و پله اول تشکیل اجتماعات است. این زیست اجتماعی بر پایه تبادل به کمک خدمات و جابه‌جایی کالا شکل می‌گیرد. مبادلات از سطح خرد و روستا و میان اقوام گسترش یافت. تجارت و دادوستد رفاه اقتصادی را فراهم آورد. ساسانیان با بهره‌گیری از تجربه تجاری اشکانی‌ها در جاده ابریشم و تلفیق آن با سیستم‌های اقتصادی خود توانستند تجارت در دوران باستان را متحول کنند. باوجوداینکه درآمد اصلی ساسانیان از مالیات‌های کشاورزی بود، جابجایی کالاهای باارزش به خاندان ساسانی منبع درآمدی مستقل می‌داد که در نتیجه آن درجات بالایی از خودمختاری اقتصادی سیاسی را بر سرزمین‌های مالکیتی وسیع خود در داخل امپراتوری حفظ کردند. تجارت در دوران ساسانی تغییرات بنیادینی با دوره‌های قبل‌تر داشت. ساسانیان با مناطق دوردست، از جمله آفریقا ارتباط تجاری داشتند. سکه‌های یافت شده در آنجا این مسئله را تصدیق می‌کند ساسانیان در زمینه فروش کالا از مهرهای گلین استفاده می‌کردند. کاوش‌هایی که در دورترین مناطق نسبت به امپراتوری ساسانی انجام شده گویای این مطلب است (فرای، ۱۳۸۴: ۵۶). بازرگانی در این دوره به دلیل تسلط ایران بر خلیج فارس و بندرهای چون بوشهر و سیراف که مراکز مهم بازرگانی بودند و همین‌طور جاده ابریشم پیشرفت بسیار داشت لذا همین مسئله موجب جنگ و رقابتی بین امپراتوری ساسانی با امپراتوری روم شرقی (بیزانس) شد (نادری و موسوی و دلیر، ۱۳۸۸: ۱۲۰). منابعی که علاوه بر مدارک باستان‌شناسی، از تجارت ساسانیان اطلاعات به ما می‌دهند منابع نوشتاری هستند. بر اساس این منابع تیسفون که بزرگ‌ترین مرکز تجاری بین‌النهرین بود، به دلیل قرارگیری بر سر جاده تجاری

توانست از رهایی مثل بابل و سلوکیه پیشی بگیرد. پیوستگی و تداوم استفاده برخی راه‌های تجاری بامطالعه نقشه‌ها و سفرنامه‌ها آشکار می‌شود. جاده خراسان یکی از این مسیرهاست که هنوز در قسمت‌های بیشتر آن تجارت و تردد رخ می‌دهد. سابقه استفاده از این راه به اشکانیان و قبل‌تر می‌رسد. (فرای، ۱۳۸۴: ۵۷). شرط تردد و تجارت در این مسیر پرداخت مالیات‌ها و عوارض سنگین و گوناگونی بود که دولت ایران از محموله‌هایی که از شرق به غرب در حرکت بودند می‌گرفت این مالیات، سود فراوانی برای خزانه سلطنتی داشت (نادری و موسوی و دلیر، ۱۳۸۸: ۹۸). دولت ایران نیز در برابر اخذ عوارض راهداری از تجار و کاروان‌ها به تأمین امنیت و نگهداری از جاده و ساخت ایستگاه‌ها و کاروانسرا و آب‌انبارها می‌پرداخت (گریشمن، ۱۳۷۲: ۴۰۹). بنا بر کتاب‌های حقوقی دوران ساسانی تجارت در اختیار اتحادیه‌ها و یا شرکت‌های تحت مدیریت خانواده‌ها بوده است. بر اساس قوانین ارث و تقسیم‌داری که در کتاب‌های قانون ذکر شده چنین بوده که نوعی مالکیت عمومی در قبال کالا، زمین و خانه‌ها رایج‌تر از مالکیت خصوصی بوده است (فرای، ۱۳۸۴: ۵۸). با توجه به این‌که تجارت یکی از ارکان اصلی تعیین‌کننده سیاست دولت ساسانی در قبال کشورهای دیگر محسوب می‌شد روابط تجاری با دولت‌های چین (نفیسی، ۱۳۳۱: ۱۵) روم (پروکوپوس، ۱۳۹۱: ۹۹) ارمنستان (زرینگوب، ۱۳۷۱: ۴۵۵)، هند و عربستان (مورونی، ۱۳۸۵: ۹۰) که از گذشته نیز وجود داشت در این دوره دچار تغییراتی شد به گونه‌ای که بعضی مراکز تجاری از صحنه رقابت کنار گذاشته شد (شکریان، ۱۴۰۰: ۱۶۴). در زمان ساسانیان بود که ایرانیان بر تجارت جهانی تسلط یافته و حضور خود را از اقیانوس هند، آسیای میانه، جنوب روسیه تا جنوب عربستان گسترش دادند (همان). به دست آمدن انبوهی از مهرهای گلین برای ثبت کالاها در بین‌النهرین و ایران و نیز الواحی با خط میخی راجع به دادوستد، حاکی از وجود قوانین و قواعد منظم در تجارت داخلی و بین‌المللی در دوره‌ی ساسانی است. در دوره‌ی ساسانی بین چین و ایران نیز رابطه تجاری برقرار بود. به نظر فرای، ارتباط تجاری بین این دو کشور به صورت منظم و مستقیم نبوده و به واسطه‌ی بازرگانان سغدی و از طریق سمرقند انجام می‌گرفته است. با وجود رونق تجارت در این دوره بازرگانان در زمره طبقات بالای اجتماع قرار نداشتند. این طبقه اجتماعی در آسیای مرکزی از احترام بیشتری برخوردار بودند. مالیات‌ها و بهره بالای وام‌ها باعث محدودیت بازرگانان در ایران

عصر ساسانی می‌شد. در دوران ساسانی طبقه اشراف زمین‌دار در رأس هرم جامعه بودند؛ اما در مناطقی همچون بخارا و سمرقند بازرگانان بزرگ نیز مهم‌ترین نفوذ را در همه امور حکومتی داشتند (فرای، ۱۳۹۳: ۱). در این دوره سازمان‌های خصوصی در کنار دولت بازرگانی درون‌مرزی را اداره می‌کردند. بر اساس شواهد و مدارک چنان‌که برمی‌آید نظارت بر تجارت انحصاری کالاهای تجملی در زمان خسرو اول (۵۳۱-۵۷۹ میلادی) به بعد اهمیت فراوان یافت (فرای، ۱۹۸۴: ۳۲۹) با کشف برخی سکه‌های ساسانی در امتداد جاده ابریشم در آرت اولوغ چون: مناطقی در چین شرقی شمال (Ulughart)، سرباشی (Subashi)، بولداجین ((Bogdachin، آستانه (Astana)، قوجو (godjo) یا رخوت (Yarkhato) می‌توان دریافت ساسانیان با شرق آسیا تجارت پروتقی داشتند (جدیدی و زارع، ۱۳۹۲: ۷۱). در اواخر دوره ساسانی رابطه‌ی سیاسی و تجاری با چین گسترش یافت و بازرگانان و امرای سپاهی ثروتمند ایرانی در این سامان به فعالیت پرداختند (همان) افزون بر این، برخی آگاهی‌های ارزشمند درباره‌ی تجارت و پیشه‌ها در دوره ساسانی در منابع مکتوب پهلوی، از جمله کتاب هشتم دینکرد و کتیبه‌ی شاپور در کعبه‌ی زردشت، برجای مانده است.

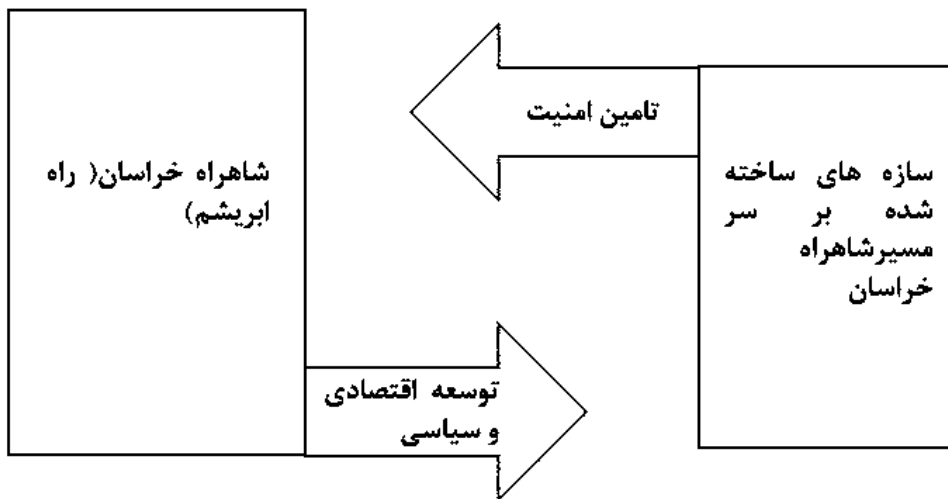
اهمیت و لازمه دفاع از جاده خراسان

واژه امنیت در لغت به معنی در معرض خطر نبودن یا از خطر محافظت شدن است. این واژه همچنین به معنی عدم تردید، آسایش، اعتماد و اطمینان است. امنیت چه در صورت فردی و چه در صورت بین‌المللی در زمره مسائلی است که انسان به‌کرات در طول زندگی خویش با آن مواجه است. به‌صورت عمومی این مفهوم شامل صلح و آزادی است. درواقع اعتماد گروهی از مردم بدون احساس ترس و نگرانی و خطر یا تهدیدات ناشی از داخل یا خارج را بیان می‌کند (میرعرب، ۱۳۷۹: ۱۳۳). رکن جدایی‌ناپذیر توسعه راه‌ها امنیت است و تبعات مثبت وجود امنیت توسعه تجارت و رونق اقتصادی شهرها بود. ایجاد امنیت در مسیر جاده خراسان بزرگ سبب آرامش و اطمینان خاطر بازرگانان و کاروان‌های تجاری می‌شد (لباف‌خانیکی، ۱۳۹۳: ۹۲). نگاهی به چند هزار سال آمد و شد در این جاده نشان می‌دهد که راه شریان حیاتی اقتصاد کشورهای پیرامون این در طول دوران‌های تاریخی بوده و عبور کاروان‌های بزرگ کالا در آمد سرشاری در مبادی گمرکی عاید کشورها می‌کرده است. به تعبیری راه جاده خراسان نوعی از توسعه خطی در قسمت‌های اطراف خود ایجاد کرده

بود که رشد و توسعه آن وابسته به حمل و نقل و رونق تجاری بود. پیش تر بیان شد که وجود امنیت مالی و جانی، عامل مهمی در ایجاد، شکل گیری و جریان تجارت و دادوستد در طول جاده های تجاری بود، لذا سردمداران حکومتی و متصدیان تجارت به شیوه های گوناگونی به تأمین این مسئله مهم می پرداخته اند. مسئله امنیت به قدری مهم بود که بسیاری از امپراتوری های سرزمین های پست، ارتش هایی را برای تضمین امنیت راه ها و حفظ و تداوم عرضه کالاهای حیاتی به سرزمین های مختلف گسیل می دادند (نیکنامی، ده پهلوان، ۱۳۹۲: ۲۳۴). از طرفی میدانیم که شاهان سلسله ساسانی سیاست خود را برای تسلط بر کشور، بر تأسیس شهرها و ارتباط میان آنها گذاشتند. به همین منظور، نظارت بر مسیرهای ارتباطی شهرها از دو جنبه تدارکات و پشتیبانی نظامی و جنبه دوم یعنی تجارت و درآمدهای این برای دولت، اهمیت بسیاری پیدا کرد. این نظارت در مناطق مرزی اهمیت بیشتری داشت، به گونه ای که حتی شهرها و ساختارهایی جهت پشتیبانی دیگر شهرها در ارتباط با این مفهوم شکل گرفتند.

تاجران اشکانی بخشی از سودی که از مسئله تأمین امنیت کاروان ها می گرفتند را در مسیرهای امپراتوری از مرو تا خاراکس به دست می آوردند (بروسیوس، ۱۳۸۵: ۱۶۵). قطع به یقین این وضعیت در دوران ساسانی نیز وجود داشته است و حتی گسترده تر شده است. از دوران اشکانیان شبکه های ارتباطی و راه های تجارتی عامل مهمی در رونق دادوستدها بوده است. گستردگی و تنوع راه های تجاری به پارتیان این امکان را می داد که کاروان های تجاری در هر شرایطی امنیت کامل بتوانند کالاهای خود را به مقصد برسانند (پورپیزار، ۱۳۸۱: ۱۶۲). برای شکل گیری یک راه ارتباطی بین المللی باید بسترهای طبیعی و امکانات لازم برای تأمین امنیت زیست محیطی، جانی و مالی و تجاری (مبادلات) فراهم می شده است (نیکنامی و ده پهلوان، ۱۳۹۲: ۲۳۰). بخش بزرگی از ارتفاعات کشور در قیمت غربی شامل زاگرس است. در قیمت کرمانشاه و کردستان عراق که اصطلاحاً زاگرس میانی را شامل می شود به دلیل شرایط جغرافیایی مطلوب موجب پدید آمدن دره هایی شده است که در پی آن راه ها را در آن ایجاد کرده اند. همچنین وجود رشته کوه هایی که در منطقه وجود دارد باعث شده است که جاده خراسان از گذشته تا امروز تغییر مسیر محسوسی نداده باشد (پیرنیا و افسر، ۱۳۷۰: ۱۱۵) به عبارت دیگر، این راه ها در تمام دوران ها اهمیت خود را حفظ کرده اند. در یک جمع بندی کلی می توان ارتباط متقابل محدوده مطالعه شده از جنبه ساخت و ساز و کاربری آثار ساسانی ساخته شده در طول مسیر جاده و خود جاده خراسان (ابریشم) چنین عنوان نمود (غلامی،

۱۴۰۲: ۱۱۰) (تصویر ۲). بنابراین می‌توان چیدمان و پراکندگی رشته‌کوه‌های موجود در منطقه را عاملی دانست برای دفاع و مقابله در مقابل تهاجم، چراکه کوه‌های منطقه به‌مانند دیوار دفاعی برای جاده تجاری عمل می‌کنند (رزم‌آرا، ۱۳۲۰: ۱۸۲). همین موضوع سبب ایجاد قلعه‌های متعدد در این منطقه شد.



تصویر ۲: ارتباط متقابل استقرارهای شاهراه خراسان، از جنبه ساخت‌وساز و کاربری آثار ساسانی (غلامی،

۱۴۰۲: ۱۱۰)

از ساختارهای تأثیرگذار در تحولات دوران باستان قلعه‌ها است. این ساختارها در تحولات سیاسی، اقتصادی و اجتماعی ایران دوره ساسانی نقش تعیین‌کننده‌ای داشته‌اند. در دوران قبل‌تر، شاهان اشکانی برای حفاظت بیشتر از راه‌ها، دژهایی برای محافظت از کاروان‌ها ساختند (میرسعیدی، ۱۳۸۷: ۱۰۲). امنیت جاده خراسان و امنیت کاروان‌ها یک مسئله اساسی بود، به همین علت در این مسیر دژها و استحکامات دفاعی بسیاری ساخته شده است. دژهای بازمانده از دوران ساسانی از لحاظ کارکرد به دودسته تقسیم می‌شوند، دژهای باهدف محافظت از تأسیسات اداری و یا دژهای نظامی که معمولاً دارای پلان‌هایی با نقشه منظم به شیوه رومی بوده‌اند (محمدی فر، ۱۳۹۴: ۱۰۶). هر سه مورد از دژهایی که در منطقه موردبررسی قرارگرفته است از دژهای نوع دوم است.

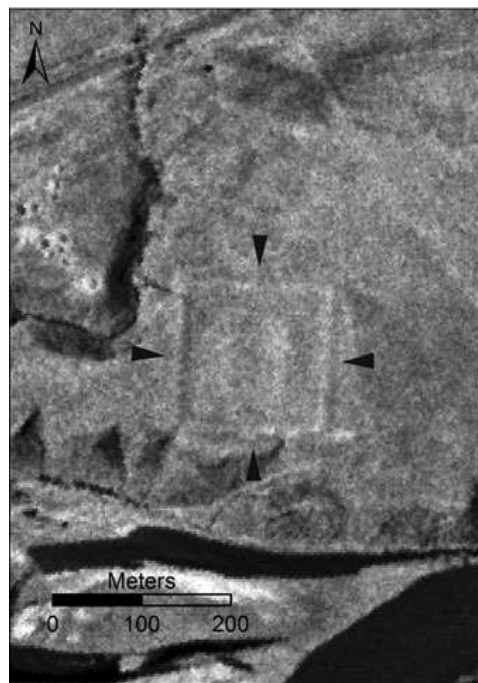
زاگرس مرکزی با در برگرفتن قسمت‌های عمده در غرب و شرایط طبیعی مناسب برای ایجاد ارتباط پویایی خود را در طی دوران‌ها حفظ کرده است (پیرنیا و افسر، ۱۳۷۰: ۱۱۵) به تعبیری راه‌هایی که در قسمت میانی زاگرس وجود دارد از آغاز دوره‌های تاریخی کماکان اهمیت خود حفظ کردند. بر این اساس منطقه از لحاظ چینش طبیعی بهترین گزینه برای عملیات نظامی بوده است، چراکه رشته‌کوه‌های متعددی مانند دیوار و سدهای غیرقابل عبور در کنار معابر عبوری که خود جاده است در سطح منطقه وجود دارد (رزماآرا، ۱۳۲۰: ۱۸۲). همین موضوع در کنار مسئله امنیت سبب ایجاد قلعه‌های متعدد در این منطقه شد.

قلعه‌ها در تحولات سیاسی، اقتصادی و اجتماعی ایران دوره ساسانی نقش تعیین‌کننده‌ای داشته‌اند. شاهان برای حفاظت بیشتر از راه‌ها، دژهایی برای محافظت از کاروان‌ها ساختند. امنیت جاده خراسان و امنیت کاروان‌ها یک مسئله اساسی بود، به همین علت در این مسیر دژها و استحکامات دفاعی بسیاری ساخته شده است. از دوران ساسانی دو گروه دژ و قلعه شناسایی شده است. دژهایی که هدف آن‌ها محافظت از تأسیسات اداری و گروه دوم دژهای نظامی که معمولاً دارای پلان‌هایی با نقشه منظم به شیوه رومی بوده‌اند (محمدی فر، ۱۳۹۴: ۱۰۶). دژهایی که در منطقه مطالعه شده موردبررسی قرار گرفته است عموماً از نوع دژهای دوم است.

در مسیر این شاهراه تجاری مجموعه بناهای بسیاری از دوران اشکانی و ساسانی شکل گرفته است که بسیاری از آن‌ها مشخصاً کاربری محافظتی داشته است. بسیاری از بناهای قرار گرفته در مسیر شاهراه در قسمت کرمانشاه به دلیل عدم مطالعات باستان‌شناسی هنوز مشخص نیست که دقیقاً چه کاربری‌ای داشته‌اند، اما نکته حائز اهمیت در شکل‌گیری این مجموعه بناها که در ادامه معرفی می‌شوند، این است که جاده تجاری در شکل‌گیری آن‌ها تأثیر بسزایی داشته است.

کلار

در مرز جلگه خانی ماسی^۱ (khani masi) شهرک‌های متعددی از دوره اشکانی و ساسانی احداث شده است از جمله سایت Gaer Tepe با مجموعه بزرگ معماری کاملاً مشابه با بنای عمارت خسرو در قصر شیرین حفظ شده است (GLATZ و CASANA, 2017:60). در محوطه گورتپه بر اساس تصاویر ماهواره‌ای کرونا در شمال شرقی ساحل رودخانه دیاله قلعه‌هایی نظامی در نزدیکی بنای هوش کوری یافت شده است (غلامی، مهرآفرین، موسوی حاجی، ۱۴۰۱: ۱۸۶). با وجود کمبود مواد و متریا ل فرهنگی در سطح، پلان بنا، با سبک معمول استحکامات در دوران ساسانی مطابقت دارد (sauer et al, ۲۰۱۵). هر چند که بنای مذکور ثبت نشده است و فقط در تصاویر کرونا سال ۱۹۶۲ قابل مشاهده است (غلامی، مهرآفرین، موسوی حاجی، ۱۴۰۱: ۱۸۶) (تصویر ۳).

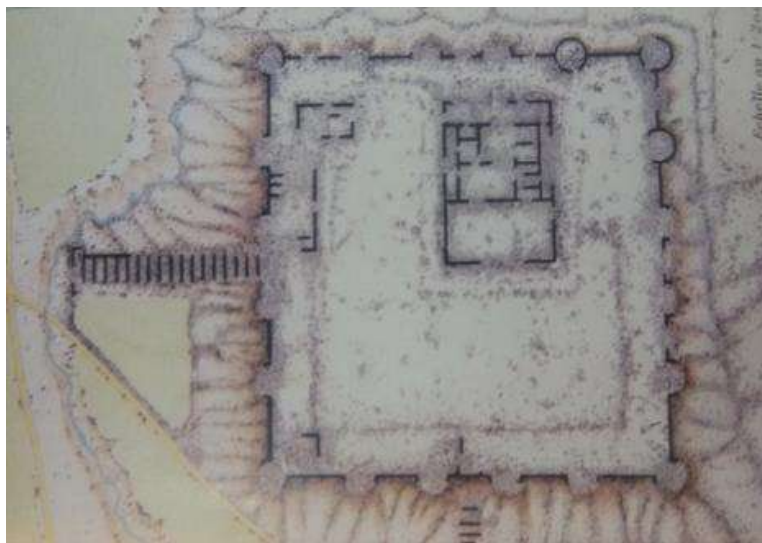


تصویر ۳: قلعه نظامی، ماهواره کرونا ۱۹۶۸ (Panahpur, 2019)

^۱ جلگه خانی ماسی یا کانی ماسی به زبان کردی به معنی چشمه ماهی، در کردستان عراق در کلار در شهرستان خانقین امروزی در استان دیاله قرار دارد.

قصر شیرین

قصر شیرین از نظر استراتژیک یکی از مهم‌ترین دروازه‌های ورود به ایران محسوب می‌شود، شامل مجموعه دشت‌ها آبرفت رودخانه‌ای می‌شود. مجموعه قصر شیرین شامل بناهای معروفی چون عمارت خسرو یا حاج قلعه سی، بنای معروف به آتشکده چهار قاپی، بنای بان قلعه (قلعه خسرو) و سیستم آبرسانی است. بنای معروف به بان قلعه یا قلعه خسرو در داخل شهر قصر شیرین در فاصله تقریبی ۵۰۰ متری از رود الوند قرار دارد مساحت تقریبی بنا ۱۸۰ در ۱۷۶ متر است. (هژبری، ۱۳۸۴: ۱۲۴). این بنا امروزه به صورت تپه نسبتاً بزرگی دیده می‌شود که تنها بخشی از ساخت‌وسازهای ضلع غربی این قابل رؤیت است. بر اساس نقشه ترسیمی دموگران این بنا به صورت سکوی مربع شکلی به ابعاد ۱۴۵*۱۴۵ متر است که در بالای این مجموعه‌ای از واحدهای ساختمانی احداث شده است. راه دسترسی به این واحدها از طریق پلکانی است که در ضلع شمالی بنا قرار دارد... (مرادی، ۱۳۸۴: ۱۳) این بنا از نظر موقعیت نظامی کاملاً بر محیط مشرف است (هژبری، ۱۳۸۴: ۱۲۸) (تصویر ۴).



تصویر ۴: پلان بان قلعه، ترسیمی دموگران (مرادی، ۱۳۸۴: ۱۴)

مجموعه بناهای مسیر سرپل ذهاب تا کرد

در مسیر این شاهراه تجاری مجموعه بناهای بسیاری از دوران اشکانی و ساسانی شکل گرفته است که بسیاری از آن‌ها مشخصاً کاربری محافظتی داشته است. بسیاری از بناهای قرارگرفته در مسیر شاهراه در قسمت کرمانشاه به دلیل عدم مطالعات باستان‌شناسی هنوز مشخص نیست که دقیقاً چه کاربری‌ای داشته‌اند، اما نکته حائز اهمیت در شکل‌گیری این مجموعه بناها که در ادامه معرفی می‌شوند، این است که جاده تجاری در شکل‌گیری آن‌ها تأثیر بسزایی داشته است. ازجمله این بناها که در بخش شاهراه خراسان در کرمانشاه قرار دارند قلعه گبری در داخل شهر سرپل ذهاب، محوطه قلعه مریم، بقایای قلعه زیج منیژه انزل، طاق گرا (کامبخش فرد، ۱۳۸۶: ۲۵۴)، زیج منیژه پاتاق (غلامی، ۱۳۹۸)، قلعه منیژه-قلعه گبری (حومه روستای پاتاق)، مجموعه قلعه یزدگرد (Keall, ۱۹۶۷: ۹۹) در ریجاب در دالاهو بنای سرخه دیزه (غلامی، موسوی حاجی، ۱۳۹۸: ۷۸) (رضایی و علی بیگی، ۱۳۹۹: ۸۲) در کردند است. از میان این مجموعه تنها قلعه یزدگرد توسط ادوارد کیل به صورت سیستماتیک کاوش شده است. طاق گرا نیز توسط کامبخش فرد به تفصیل مورد مطالعه قرارگرفته است. دیگر بناهای مذکور تنها در حد معرفی در مجامع علمی و ثبت در آثار ملی نامی از آن‌ها به میان آمده است. لذا هیچ مدرک باستان‌شناسی و مستند علمی از مطالعات محوطه‌های، قلعه مریم، قلعه گبری، بقایای قلعه زیج منیژه انزل، قلعه منیژه-قلعه گبری (حومه روستای پاتاق) تاکنون منتشرنشده است. به‌راحتی می‌توان گفت: مسیرهای تجاری و راه‌های مواصلاتی دو دوران ساسانی دلیل اصلی تبدیل شدن تجارت به یک تأمین‌کننده اقتصاد شده بود. دلیل گستردگی راه‌ها و گسترش اقتصادی تجارت به دلیل امنیت مسیر برای کاروان‌ها بود. مدارک باستان‌شناسی نمایانگر این واقعیت است که از دیرباز حکومت‌ها در پی تصرف شاهراه خراسان بوده‌اند. حتی آشوریان در پی تصرف جاده خراسان و توسعه قدرت خویش در فلات ایران بودند توسعه قدرت آشوریان در فلات ایران آن‌ها را از اسب و فلزات بی‌نیاز می‌کرد. آشوری‌ها با کنترل شهرها، حمله به مادی‌ها در تلاش برای کنترل جاده خراسان بوده‌اند، اهمیت مسیرهای تجاری در دوران‌های بعد از یکپارچگی ایران و بین‌النهرین و فتح این توسط هخامنشیان بیشتر می‌شود، چراکه با بستن مالیات سنگین بر روی مسیرهای تجاری خزانه دولتی تأمین می‌شده است. به همین دلیل پارها شاهد حملات رومی‌ها در طی دوران اشکانی و ساسانی به منطقه بین‌النهرین برای دستیابی به جاده‌های

تجاری و پرداخت عوارض کمتر هستیم، حتی تیسفون چندین بار تصرف می‌شود اما خللی در روند امپراتوری ایجاد نمی‌کند.

نتیجه‌گیری

در دوران ساسانی شهرنشینی توسعه یافت، یکی از تبعات گسترش شهرسازی در این دوران افزایش جمعیت در این دوران بود. شهرهای ساخته‌شده عموماً به جاده‌های تجاری نزدیک بودند. لذا توان و امکان تجاری برای شهرها یکی از عوامل استقرار در شهرها بود. احتمالاً یکی از انگیزه‌های مؤثر بر این پدیده امکان‌پذیر شدن تجارت در این محل‌های جدید و نزدیکی آن‌ها به جاده‌هایی که فعالیت اقتصادی فراگیری داشته‌اند زاگرس باوجود دره‌ها، دشت‌ها و ارتفاعات، پژوهشگران و باستان‌شناسان بسیاری را جذب پیچیدگی‌ها، سیستم‌های اجتماعی و اقتصادی شکل‌گرفته در جوامع باستانی این منطقه کرده است. در این بین، بخش میانی زاگرس، کرمانشاه بخش وسیعی از غرب ایران را در برمی‌گیرد، کوه‌ها و جغرافیای منطقه در کرمانشاه و کردستان عراق خصوصاً قسمت دره پاتاق موجب شکل‌گیری راه ارتباطی خاصی شده است. در مورد تجارت زمینی در دوران ساسانی، همیشه صحبت از جاده ابریشم به میان می‌آید. شاهراه خراسان که بخشی از این جاده در قسمت‌های زاگرس بوده است، مشرق زمین را به غرب پیوست می‌داد. ایران منطقه حائل یا میانی این جاده بین‌المللی محسوب می‌شد. میدانیم که دولت ایران گمرک بالایی بر روی جاده بسته بود و عوارض مختلفی از کاروان‌های حامل بار از شرق به سمت غرب می‌گرفت. دریافت این گمرک خزانه سلطنتی ایران را سرشار از سود می‌کرد. ایران در کنار این وضعیت وظیفه داشت تا امنیت جاده‌ها اعم از جاده خراسان را تأمین کند. لذا با دریافت مالیات و عوارض از کاروان‌ها به پاسداری نظامی و تأمین امنیت جاده می‌پرداخت. مدارک باستان‌شناسی نمایانگر این واقعیت است که از دیرباز حکومت‌ها در پی تصرف بخشی از شاهراه خراسان بوده‌اند که بین‌النهرین را به ایران متصل می‌کرد. شاهراه بزرگ خراسان به‌جز نقش تجاری و نقطه اتصال چین و بیزانس، در مواقعی به محلی برای منازعات و جنگ تبدیل می‌شد. بر اساس شواهد لشکرکشی‌هایی به این جاده شده است، چراکه این جاده در قسمت کرمانشاه و کردستان عراق، مسیر ورودی به فلات ایران جاده خراسان است و محلی برای منازعات و آغاز حملات به ایران در طی دوران‌ها بوده است.

اگرچه عمده درآمد مالیاتی ساسانیان همچنان از راه تولید کشاورزی بود. هجوم کالاهای بارزش به خاندان امپراتوری نوپای ساسانیان منبع درآمدی مستقل از خانه‌های اشرافی مختلف داد که درجات بالایی از خودمختاری اقتصادی سیاسی را بر سرزمین‌های مالکیتی وسیع خود در داخل امپراتوری حفظ کردند. اما باگذشت زمان، بازرگانی همچنان نقشی نسبتاً حاشیه‌ای در اقتصاد سیاسی ایران داشت. امنیت رکن جدایی‌ناپذیر توسعه راه‌ها و به تبع این توسعه تجارت و رونق اقتصادی شهرها بود. به گونه‌ای که می‌توان گفت از مهم‌ترین عوامل شکل‌گیری جریان تجارت و دادوستد در طول جاده‌ها برقراری امنیت مالی و جانی بوده است. جاده تجاری خراسان بزرگ که بخشی از این بانام محور ساسانی قصر شیرین- کرمانشاه در کرمانشاه قرار دارد که خود باعث پویایی اقتصادی و زیستی در منطقه شده است. همچنین لزوم تأمین امنیت این جاده و رفاه کاروانیان برای عبور از این جاده تجاری باستانی توجیهی برای آثار معماری متعدد در امتداد مسیر این است.

می‌دانیم که در دوران اشکانی و ساسانی برای حفاظت بهتر از راه‌ها دژهایی در راستای حفاظت از کاروان‌ها می‌ساختند که بقایای این تاکنون در مسیر تجاری خراسان بزرگ (محور ساسانی قصر شیرین - کرمانشاه) برجای مانده است. مسیر جاده تجاری راه خراسان که از قصرشیرین وارد فلات ایران می‌شود، از نظر باستان‌شناسی بسیار غنی است همچنین شهر ساسانی حلوان یا سرپل ذهاب کنونی که در دوران مذکور به یکی از مهم‌ترین شهرهای امپراتوری تبدیل می‌گردد. حلوان و شهرهای این در اقلیم چهارم شمرده می‌شدند که ز نظر سیاسی-جغرافیایی بسیار حائز اهمیت است. این جاده مسیر اصلی اتصال تیسفون به مناطق شرقی بوده است. بناها و آثار مهمی از این محوطه در انتهای محور ساسانی قصرشیرین-کرمانشاه قرار گرفته است که با میان‌رودان در دوره ساسانی ارتباط مستقیم دارد.

قرار گرفتن پایتخت مهم دولت اشکانی و بعدازآن دولت ساسانی، شهر تیسفون بر سر این مسیر تجاری بر اهمیت جاده در این دوران‌ها تأکید می‌کند به بیان واضح‌تر می‌توان چنین انگاشت که وجود جاده خراسان و تأسیسات دفاعی - رفاهی برای امنیت کاروانیان، شرایط مطلوبی در قسمت کرمانشاه فراهم نمود که در کنار توسعه کشاورزی می‌توانست عاملی برای انتقال جمعیت و

شکل‌گیری استقرارهای تجاری بزرگ باشد. این مراکز استقرار، نقش پل ارتباطی تجاری و فرهنگی بین داخل فلات ایران و منطقه میانرودان را بر عهده داشتند. به بیان واضح‌تر می‌توان چنین انگاشت که وجود جاده خراسان و تأسیسات دفاعی - رفاهی برای امنیت کاروانیان، شرایط مطلوبی در قسمت کرمانشاه فراهم نمود که می‌توانست عاملی برای انتقال جمعیت و شکل‌گیری استقرارهای تجاری بزرگ باشد و می‌توان چنین برداشت کرد که وجود سازه‌های شکل‌گرفته در مسیر جاده تجاری از تیسفون تا کرمانشاه به دلیل شرایط استراتژیک این برای تأمین امنیت و رفاه بوده است.

منابع

۱. ابن فقیه، احمد بن محمد (۱۴۱۵ ق). «البلدان». بیروت: عالم الکتب.
۲. ابن خردادبه، عیبدالله بن عبدالله (۱۳۷۰)، «المسالك و الممالك»، ترجمه حسین قره چانلو، بی‌جا، بی‌نا.
۳. ابن رسته، احمد بن عمر، (۱۳۶۳)، «اعلاق النفیسه»، حسین قره چانلو، تهران، امیرکبیر.
۴. ابن رسته، احمد بن عمر (۱۸۹۲ م). «اعلاق النفیسه». بیروت: دارصادر.
۵. افخمی بهروز، خسروی زینب، گلابی خاطره، (۱۳۹۷)، «تحلیل ابعاد اجتماعی راه ابریشم در دوره اشکانی بر اساس شواهد باستان‌شناختی و تاریخی»، جستارهای تاریخی، پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی، شماره ۲، ص ۱-۲۲.
۶. باستانی پاریزی، محمد ابراهیم (۱۳۸۴)، «اژدهای هفت سر»، چاپ پنجم، تهران: علم.
۷. بلاذری، احمد بن یحیی، (۱۳۶۴)، «فتوح البلدان بخش مربوط به ایران». ترجمه آذرتاش آذرنوش. تصحیح محمد فروزان. چاپ دوم. تهران، سروش.
۸. بروسیوس، ماریا، (۱۳۸۵)، «ایران باستان»، ترجمه عیسی عبدی، تهران: ماهی.
۹. پورپیرار، ناصر، (۱۳۸۱)، «تأملی در بنیان تاریخ ایران»، کتاب اول، دوازده قرن سکوت بخش دوم اشکانیان، تهران: کارنگ.
۱۰. پروکوپئوس، ۱۳۹۱، جنگ‌های پارسیان ایران و روم، ترجمه محمد سعیدی، چاپ پنجم، تهران: علمی و فرهنگی.

۱۱. پیرنیا محمدکریم، افسر کرامت الله (۱۳۷۰). «راه و رباط»، تهران: انتشارات سازمان میراث فرهنگی.
۱۲. پیگولفسکایا، نینا، (۱۳۹۱)، «ایران و بیزانس در سده های ششم و هفتم میلادی»، ترجمه کامبیز میربها، تهران، نشر ققنوس.
۱۳. جانسون، گرگوری، (۱۳۸۶)، «باستان‌شناسی غرب ایران»، ترجمه زهرا باستی، تهران: انتشارات سمت.
۱۴. جلیلی کرمانشاهی محمد حسین و مسعود گلزاری، (۱۳۴۶) «کرمانشاهان باستان (از آغاز تا سده سیزدهم ه. ق.)»، تهران، وزارت فرهنگ و هنر.
۱۵. جدیدی، ناصر، زارع، ساسان، تجارت ساسانیان از خسرو اول تا پایان سلطنت خسرو پرویز (۵۳۱-۶۲۸ م، پژوهش در تاریخ، سال ۱۳۹۲، شماره ۱۱، ص ۶۷-۸۲)
۱۶. چکنگی، علیرضا و دیگران، (۱۳۷۵)، «راه ابریشم»، مشهد: آستان قدس رضوی.
۱۷. حاکمی، اسماعیل، (۱۳۵۷) «معانی دهقاندر زبان و ادب فارسی»، سخن، سال ۲۶، شماره ۱-۱۲.
۱۸. دریایی، تورج، رضا خانی، خداداد، (۱۴۰۰)، «از جیهون تا فرات ایران‌شهر و دنیای ساسانی»، ترجمه مریم بیچوند، تهران، نشر مروارید.
۱۹. دریایی، تورج، (۱۳۸۵)، «تجارت خلیج فارس در اواخر دوره باستان»، گردآورنده حسین کیان راد، جامعه و اقتصاد عصر ساسانی، تهران، انتشارات سخن.
۲۰. ده‌پهلوان، مصطفی، ملک‌زاده، مهرداد و ذبیح الله چهارراهی، (۱۳۹۷)، «بررسی باستان‌شناختی بخشی از شاهراه خراسان بزرگ: گردنه پاتاق یا «دربند مادی»». پژوهشهای باستان‌شناسی ایران شماره ۱۹، ص ۱۲۷-۱۴۶.
۲۱. دانشیار، مرتضی، (۱۳۹۰)، «رقابتهای محلی در بیهق ریشه‌های سیاسی». سدههای سوم تا هفتم هجری. تاریخ تمدن اسلامی. ش ۴۳. ص ۱۱-۱۳.
۲۲. رضایی ایرج، علی بیگی سجاد، (۱۳۹۹)، «بنای سرخه دیزه ناودار: ایوان عظیم مازروستان در امتداد شاهراه خراسان بزرگ»، پژوهشهای علوم تاریخی، سال ۱۲، شماره ۴، ص ۵۷-۸۲.

۲۳. رزم‌آرا علی (۱۳۲۰)، جغرافیای نظامی ایران (پشت کوه). تهران: انتشارات بی نا.
۲۴. ریاحی، حکمت الله، محمد کریم، یوسف جمالی، فیض الله، بوشاسب گوشه، (۱۳۹۸)، «نقش راه ابریشم در تبادل فرهنگی و تجاری ایران و چین در دوره ساسانی»، پژوهشهای تاریخی ایران و اسلام شماره ۲۴، ص ۹۲-۱۱۲.
۲۵. رید، استرون، (۱۳۷۵)، «راه‌های ابریشم و ادویه»، ترجمه عباس ملکی، تهران: دفتر نشر فرهنگ اسلامی.
۲۶. رزم‌آرا علی (۱۳۲۰)، «جغرافیای نظامی ایران (پشت کوه)»، تهران: انتشارات بی نا.
۲۷. ریاحی، حکمت الله، یوسف جمالی محمدکریم، بوشاسب گوشه فیض الله، (۱۳۹۸)، «نقش راه ابریشم در تبادل فرهنگی و تجاری ایران و چین در دوره ساسانی»، پژوهش های تاریخی ایران و اسلام، شماره ۲۴، ص ۹۱-۱۱۱.
۲۸. زنجانی، محمود، (۱۳۸۰)، «تاریخ تمدن ایران باستان»، ج دوم، تهران، آشیانه کتاب.
۲۹. زرین کوب، عبدالحسین، ۱۳۷۱، تاریخ مردم ایران، جلد اول، چاپ سوم، تهران: امیرکبیر.
۳۰. شکیریان، زهرا، ۱۴۰۰، بررسی تجارت در دوره ساسانی، دو فصلنامه مطالعات ایران کهن، شماره دوم، ص ۱۵۳-۱۸۱.
۳۱. غلامی صبا، مهرآفرین رضا، موسوی حاجی سید رسول، (۱۴۰۱)، «مکان‌یابی شهرهای قرارگرفته بر سر شاهراه خراسان در کرمانشاهان (محور ساسانی قصر شیرین- کرمانشاه)»، شماره ۶۶. ص ۱-۱۸.
۳۲. غلامی صبا، (۱۳۹۸)، «پیشنهادی بر کاربری بنای زیچ منیژه در ایالت خالویتیس»، مجله علمی پژوهش در عمران، معماری و شهرسازی، ص ۲۴-۱۵.
۳۳. غلامی، صبا، مهرآفرین، رضا، موسوی حاجی، سید رسول، (۱۴۰۰)، «پژوهشی بر چگونگی شکل گرفتن شهرک‌های ساسانی، با تکیه بر رهیافت باستان‌شناسی لندسکیپ (مطالعه موردی: کلار، قصر شیرین، گیلانغرب)»، نشریه جستارهای باستان‌شناسی ایران پیش از اسلام، جلد ۶، شماره ۱، ص ۱۸۱-۱۹۸.
۳۴. غلامی صبا، سیدرسول موسوی حاجی، (۱۳۹۸)، «بنای سرخه دیزه، قلعه ای ساسانی بر سر شاهراه خراسان»، فصلنامه مطالعات ایران‌شناسی. سال پنجم، شماره پانزدهم. ص ۷۷-۸۹.

۳۵. غلامی، صبا، مهرآفرین، رضا، موسوی حاجی، سید رسول، ۱۴۰۱، مکان‌یابی شهرهای قرارگرفته برسر شاهراه خراسان در کرمانشاهان (محور ساسانی قصر شیرین- کرمانشاه)، فصلنامه تاریخ، دوره ۱۷، شماره ۶۶، ص ۲۰۰-۲۱۶.
۳۶. غلامی، صبا، ۱۴۰۲، مطالعه‌ی پتانسیل‌های بهره‌وری از زمین و محیط زیست در باستان شناختی کوست خوریران دوره ساسانی، رساله دکتری باستان‌شناسی دوران تاریخی، دانشگاه مازندران.
۳۷. فرای، نلسون ریچارد، (۱۳۹۳)، «میراث باستانی ایران»، ترجمه مسعود رجب نیا، تهران، انتشارات علمی فرهنگی.
۳۸. فرای، نلسون ریچارد، ۱۳۹۳، بازرگانی در دوره ساسانی، دنیای اقتصاد، شماره ۳۱۷۶، شماره خبر: ۷۹۶۱۳۳.
۳۹. فرانک، آیرین و دیوید براونستون، (۱۳۷۶)، «جاده ابریشم»، ترجمه محسن ثلاثی، تهران
۴۰. کمبریج، تاریخ ایران کمبریج ج ۳، (۱۳۹۰)، «ساسانیان»، ترجمه تیمور قادری، تهران، مهتاب.
۴۱. کامبخش فرد، سیف‌الله، (۱۳۸۶)، «کاوش‌ها و پژوهش‌های باستان‌شناسی و احیاء معماری معبد آناهیتای کنگاور و تاق‌گرا»، جلد اول، تهران: پژوهشکده‌ی باستان‌شناسی سازمان میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری.
۴۲. کالینز. پال (۱۳۹۶)، «کوه‌ها و دشت‌ها: ایران باستان و بین‌النهرین» ترجمه عباس مقدم. تهران: پژوهشگاه میراث فرهنگی و گردشگری.
۴۳. کریمی، بهمن، (۱۳۸۹)، «راه‌های باستانی و پایتخت‌های قدیمی غرب ایران»، تهران.
۴۴. گیریشمن، رومن، ۱۳۷۲، ایران از آغاز تا اسلام، ترجمه محمد معین، چاپ نهم، تهران: نشر علمی و فرهنگی.
۴۵. لسترنج‌گای، (۱۳۶۷). «سرزمین تاریخی جغرافیای‌های خلافت شرقی». ترجمه محمد عرفان. چاپ سوم. تهران: علمی و فرهنگی.
۴۶. لبافخانیکی، میثم، تأثیرات متقابل نیشابور و راه ابریشم در دوره ساسانی، مطالعات باستان‌شناسی، سال ۱۳۹۳، دوره ۶، شماره ۸، ص ۸۷-۹۷.

۴۷. مرسل پور، محسن، فدوی، مرضیه، (۱۳۹۶)، «بررسی جایگاه جاده ابریشم در دوره ساسانیان»، تاریخنامه خوارزمی، شماره ۱۸، ص ۱۶۳-۱۷۳.
۴۸. موروئی، مایکل، ۱۳۸۵ تأثیر اقتصاد اواخر دوره ساسانی بر شبه جزیره عربستان، زیر نظر حسین کیان راد جامعه و اقتصاد عصر ساسانی، سخن.
۴۹. میرقادری، محمدامین، کمال الدین نیکنامی، (۱۳۹۹)، «گذرگاه کوهستانی غرب زاگرس مرکزی و شاهراه خراسان بزرگ بر مهرهای دوره اُکد»، مطالعات باستان‌شناسی، دوره ۱۲، شماره ۲، از ص ۲۴۷ تا ص ۲۶۶.
۵۰. مرادی، یوسف، (۱۳۸۴)، «مجموعه ساسانی قصر شیرین»، کرمانشاه: طیف نگار.
۵۱. مهریار، محمد و احمد کبیری، «ادامه کنکاشها در معبد آناهیتا کنگاور»، کارنامه کاوش، پژوهش، ساماندهی و مرمت چهارمین گروه باستان‌شناسی از ۱۳۷۶ تا ۱۳۸۰، تهران، سازمان میراث فرهنگی کشور، ۱۳۸۴.
۵۲. محمدیفر، یعقوب، ۱۳۹۴، کتاب باستان‌شناسی و هنر ساسانی، تهران: نشر شاپیکان.
۵۳. میرعرب، مهرداد، ۱۳۷۹، نیم‌نگاهی به مفهوم امنیت، شماره نهم، ص ۱۳۳-۱۴۲.
۵۴. نیکنامی، کمال‌الدین و مصطفی ده پهلوان، (۱۳۹۲)، «شکلگیری راه ابریشم در پرتو امنیت، مطالعه موردی: آثار و یافته‌های باستان‌شناختی پیرامون جاده از سمنان تا گرمسار»، فصلنامه ژئوپلیتیک، شماره ۲، سال ۹.
۵۵. نفیسی، سعید، ۱۳۳۱، تاریخ تمدن ایران ساسانی، تهران: دانشگاه تهران.
۵۶. نادری‌قره‌بابا، حسین، موسوی، میرصمد، دلیر، اسماعیل، ۱۳۸۸، تجارت ایران در دوره‌ی ساسانیان (با تکیه بر مستندات باستان‌شناسی)، تهران: نشر جهاد دانشگاهی.
۵۷. وبر، ماکس، (۱۳۹۹)، «اقتصاد و جامعه»، ترجمه عباس منوچهری، مهرداد ترابی نژاد، مصطفی عمادزاده، تهران، انتشارات سمت.
۵۸. هژبری، علی، (۱۳۸۴)، «بررسی باستان‌شناسی شهرستان قصرشیرین»، پایگاه میراث فرهنگی محور ساسانی قصر شیرین - کرمانشاه (منتشر نشده).

۵۹. Alibaigi, S, Niknami, K. & Khosravi, S. 2012, "The Location of the Parthian City of Bagistana in Bisotun, Kermanshah: a Proposal", *Iranica Antiqua*, vol. 47, pp. 117-131.

٦٠. Calmeyer, P, Die Landschaft Kambadēnē, in Bisutun: Ausgrabungen und froschnen inden jarden 1963-1967, Teheraner Forschungen VII, W. Kleiss and P. Calmayer (eds.), Gebr. Mann Verlag. Berlin, pp. 13-14, 1996.
٦١. Casana, J. & Glatz, C. 2017, "The Land Behind the Land Behind Baghdad: Archaeological landscapes of the Upper Diyala (Sirwan) River Valley", *IRAQ*, vol. 79, pp. 47-69.
٦٢. Frayne, D. R, 1992, *The Early Dynastic List of Geographical Names*, American Oriental Series (AOS) 74, New Haven, Connecticut: American Oriental Society, xiii + 161 pp.
٦٣. Henricksom, E. F, "The early development of Pastoralism in the central Zagros highlands (Luristan), *Iranica Antiqua* XX: 1-42, 1985.
٦٤. Keall, E. J. 1967, Qal'eh-i Yazdigird: A Sasanian Palace Stronghold in Persian Kurdistan, Published by: British Institute of Persian Studies, Iran, Vol. 5, pp. 99-121.
٦٥. Madjidzadeh, Y, "Lapis Lazuli and the Great Khorasan Road", *Paléorient* 8/1: 59- 69, 1982.
٦٦. Potts, D.T, "Elamite Karintaš and Avestan Kvirinta: Notes on the Early History of Kerend", *Iranian Studies* 50 (3): 345-367, 2017.
٦٧. Sauer, E, H. Omrani Rekavandi, T. Wilkinson and J. Nokandeh. 2015a. "Innovation at Persia's Frontiers: Sasanian Campaign Bases and Defensive Barriers", in L. Vagalinski and N. Sharankov (eds.), *Limes XXII. Proceedings of the 22nd International Congress of Roman Frontier Studies*, Ruse, Bulgaria, September 2012 (Bulletin of the National Archaeological Institute, 42). Sofia: National Archaeological Institute with Museum, Bulgarian Academy of Sciences, pp. 327-31.
٦٨. Tafazzoli, Ahmad: Sasanian Society, I Warriors II Scribes Dehqans, Bibliotheca Press, New York. 2000, P38; Tafazzoli, Ahmad: Dehqans, Encyclopedia Iranica.