

## بررسی جاده ابریشم از بغداد تا چین مطالعه موردی: راه جونغاریه

فاطمه احمدوند<sup>۱</sup>  
حسین قرچانلو<sup>۲</sup>

**چکیده:** در جهان باستان مجموعه‌ای از راه‌های تجاری در سراسر قاره پهناور آسیا، از چین تا مرزهای آسیای امپراتوری روم رونق داشت که بعدها نام جاده ابریشم بر آنها اطلاق شد. پس از ظهور اسلام، بخش‌های مهمی از این راه‌ها در قلمرو خلافت‌های اسلامی قرار گرفت و مسلمانان فعالانه، تجارت از طریق آنها را ادامه دادند. از نظر جغرافیایی می‌توان این راه‌ها را به راه‌های جنوبی، میانی و شمالی تقسیم کرد. بخش مهمی از راه شمالی از سرزمین جونغاریه می‌گذشت. همسایگی این سرزمین با مناطق مسلمان‌نشین آسیای میانه، حضور اقلیتی مسلمان در آن و کمتر شناخته بودن آن نسبت به سایر مناطق آسیای میانه برای محافل دانشگاهی و پژوهشی ایرانی و عربی، در کنار اهمیت جاده شمالی به عنوان جزئی بسیار مهم از جاده ابریشم در تجارت آسیا و جهان اسلام، عمده‌ترین انگیزه‌های انجام این پژوهش است. این مقاله با تکیه بر داده‌های منابع تاریخی موجود و مطالعه پژوهش‌های صورت گرفته در حوزه جغرافیای تاریخی جهان اسلام و آسیای مرکزی، به شناخت جغرافیای تاریخی جونغاریه و ارتباط این سرزمین و راه تجاری آن با جهان اسلام می‌پردازد.

**واژه‌های کلیدی:** جونغاریه، جاده ابریشم، تجارت، خراسان، خانات جونغار

۱ عضو گروه جغرافیای بنیاد دایرة المعارف اسلامی و دانشجوی دکتری تاریخ و تمدن ملل اسلامی دانشگاه تهران  
fahmadvand@yahoo.com

۲ استادگروه تاریخ و تمدن ملل اسلامی دانشگاه تهران  
تاریخ دریافت: ۸۸/۹/۱۴ تاریخ تأیید: ۸۸/۱۲/۱۴

## مقدمه

جاده ابریشم به مسیری تجاری اطلاق می‌شود که در گذشته، دو قاره آسیا و اروپا (اوراسیا)، از چین تا مدیترانه، را به هم متصل می‌کرد. برخی از محققان، اقدامات ووتی<sup>۱</sup>، امپراتور سلسله "هان"<sup>۲</sup> (۸۷-۱۴۰ ق.م)، در اتخاذ تدابیر جدی برای هم پیمانی با مردم آسیای میانه را به منظور مهار دشمنان مشترکشان در شمال این سرزمین<sup>۳</sup>، نخستین بارقه‌های تشکیل جاده ابریشم دانسته‌اند (پاکدامن، ۱۳۷۵، ۹؛ نیز نک: فرانک و براونستون، ۱۲)<sup>۴</sup>. در پی این اقدامات، سلسله‌هان تلاش خود را به تقویت و تثبیت راهی به آسیای مرکزی و ماوراء آن و وارد شدن به تعاملات سیاسی و سپس تجارت در امتداد آن مسیر متمرکز ساخت. در نتیجه، این مسیر تدریجاً به جاده فعالی تبدیل شد که بیش از ۳۰۰ سال رونق داشت. برخی دیگر از محققان سال ۱۰۵ یا ۱۱۵ میلادی را زمان گشایش این جاده دانسته‌اند (مظاهری، ۱۳۷۳، ۱ و ۹-۱۰) که ادعایی ساده بیش نیست. البته باید به این نکته اذعان داشت که شناخت دقیق زمان پیدایش راه‌های باستانی امری اگر نه غیر ممکن، دست کم بسیار دشوار است و از همین روست که ابهام در این زمینه امری طبیعی می‌نماید.

با فرض یکپارچگی بخش‌های مختلف این راه، گفته شده که حوالی ۲۰۰ میلادی، طول آن حدود ۱۳ هزار کیلومتر بود و با امتداد از سواحل اقیانوس اطلس در اروپا تا شانگهای چین، طولانی‌ترین جاده جهان آن روز محسوب می‌شد (پاکدامن، ۱۳۷۵، ۱۰؛ فرانک و براونستون، ۱۲، ۱۳۷۶). جاده ابریشم علاوه بر اهداف تجاری، راه تردد سفیران حکومتی نیز بود و کاروان‌های تجاری، گاه فرستادگان و سفیرانی را نیز همراه داشتند<sup>۵</sup>. این جاده همچنین از مهم‌ترین راه‌های مبادله افکار بود و برخی از بنیادی‌ترین اندیشه‌ها و فنون تمدنی بشر همچون نوشتن، استفاده از چرخ بافندگی، کشاورزی و سوارکاری، از طریق

1 Woti

2 Han

۳ به گفته محققان، "دیوار چین" پیش از سال ۲۰۰ ق.م برای مقابله با مهاجمان شمالی که حدود ۳۰۰ سال مرزهای شمالی چین را غارت می‌کردند، ساخته شد (پاکدامن، ۹).

۴ نماینده امپراتور ووتی پس از ۱۳ سال با اطلاعات جدید و مهیجی درباره محصولات عجیب، اسبان سریع و جزئیاتی درباره پادشاهان ثروتمند فرغانه، سمرقند و بخارا که تا آن زمان در چین ناشناس بودند و نیز اطلاعاتی درباره ایران و "لی چی یی" که به احتمال زیاد اشاره به روم است، به نزد امپراتور بازگشت (پاکدامن، ۱۰-۹).

۵ چنان که در سالنامه‌های چینی سال ۱۶۶م، گزارشی درباره سفیران روم از سوی امپراتور مارکوس اورالیوس (حک: ۱۶۱-۱۸۰م) دیده می‌شود (شوارد نادره، ۲۰).

این شاهراه، به نقاط مختلف آسیا راه یافت. علاوه بر این، گسترش و رونق باورها و اندیشه‌های دینی نیز از طریق این مسیر تحقق می‌یافت، چنان که بسیاری از باورهای زرتشتی، مانوی، یهودی، مسیحی، مزدایی، بودایی، اسلامی و آیین‌های کنفوسیوس و تائو، از این راه در آسیا پراکنده شدند (فرانک و براونستون، ۲۰۰۷، ۲۳؛ ۳؛ Lui, 2007).

علاوه بر مسیر خشکی و راههای فرعی آن که از هند و جنوب ایران به این جاده می‌پیوستند، راهی دریایی موسوم به "جاده ادویه" یا "جاده هندوستان" نیز که شرق و غرب جهان مسکون را به هم متصل می‌کرد، بخش دیگری از این مسیر محسوب می‌شد و بر رونق راه خشکی می‌افزود (حورانی، ۱۳۳۸، ۳۸-۴۲؛ در مورد راه دریایی همچنین نک: استرابو، ۱۳۸۲، ۲۶۰-۲۶۳).

شاهراه سراسری اوراسیا را بارون فردیناند فون ریشتوفن<sup>۱</sup> (۱۸۳۳-۱۹۰۵)، جغرافی دان آلمانی قرن نوزدهم، جاده ابریشم<sup>۲</sup> نامید (فرانک و براونستون، ۱۳۷۶، ۱۲-۱۳؛ درژ و بوهرر، ۱۳۷۸، ۶). برخی نیز ریت هوفپن<sup>۳</sup> آلمانی را نخستین کسی دانسته‌اند که نام جاده ابریشم را بر این راه نهاد (Chakanagi, 1996, 14). ظاهراً تجارت ابریشم از طریق این مسیر به عنوان شاخص‌ترین، سبک‌ترین و گرانبهارترین کالایی که از چین به غرب فرستاده می‌شد، سبب این نامگذاری بوده است (باستانی پاریزی، ۱۹۹-۲۰۰). بعید نیست که مهارت دست کم دو هزار ساله چینی‌ها در تولید و آگاهی از راز کشت انبوه ابریشم، مدت‌ها پیش تر از جغرافی دانانی مانند ریشتوفن، تخیل ناظرانی چون مارکوپولو (۱۲۵۴-۱۳۲۴م) (سفرنامه، ۳۹-۴۰ و ۴۸ و ۲۰۲ و ۲۸۰-۲۸۱) را به خود جلب کرده و موجب نامگذاری جاده مذکور به این نام توسط ایشان نیز شده باشد (Chakanagi, Ibid).

پس از فتوحات اولیه مغولان و ایجاد دوره‌ای از صلح و امنیت که در پی تسلط آنان بر سرزمین‌های شرقی حکمفرما شده بود (اواخر سده ۱۳ / اوایل سده ۱۴ میلادی)، جاده ابریشم نیز طی چند دهه، رونق بسیار گرفت و سفرهای شرقی - غربی بازرگانان رواج فراوان یافت (فرانک و براونستون، ۱۳۷۶، ۱۵). یادداشت‌های جهانگردانی چون مارکوپولو (نک: ۱۴۰-۱۴۱)، سالنامه‌های چینی درباره تماس با سرزمین‌های بیگانه،

1 Baron Ferdinand Von Richthofen

2 Die Seiden Strasse

3 Rit Hopfen

گزارش‌های بازرگانان، زائران و پناهندگان مذهبی، از این رونق و رواج، اطلاع به دست می‌دهند (فرانک و براونستون، ۱۹). با سقوط امپراتوری مغول، شکوفایی جاده ابریشم که شاید از انگیزه‌های مهم فاتحان مغول نیز بود، به سر رسید و با فتح قسطنطنیه توسط عثمانیان در میانه سده پانزدهم میلادی، فعالیت جاده ابریشم به طور کامل قطع شد (فرانک و براونستون، ۱۳۷۶، ۱۶؛ اشراقی، ۱۳۷۶، ۱۹۱).

در اواخر دهه ۱۹۸۰ میلادی، به منظور تقویت صنعت جهانگردی، برخی از محوطه‌های باستانی چین، بخشی از دیوار چین و معابد پشت غارهای هزار بودا از سوی دولت چین بازسازی شد (Wood, 2002, 224). پس از فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی در ۱۹۹۱ میلادی و استقلال پنج جمهوری آسیای مرکزی و گشایش مرزهای تجارت بین المللی، به منظور تحقق منافع اقتصادی این کشورها، بخش مرکزی جاده ابریشم توسط ادوارد شوارد نادزه، رئیس جمهور گرجستان (۱۹۹۵-۲۰۰۳م)، در شهر ولادی وستوک گشوده (Wood, 2002, 225؛ شوارد نادزه، ۱۳۸۰، ۳-۴ و ۱۲) و مورد توجه کشورهای مختلف و سازمان‌های منطقه ای و بین المللی واقع شد (نک: شوارد نادزه، ۱۳۸۰، ۹-۱۰؛ عبدلی، ۱۳۷۶، ۱۰؛ پاکدامن، ۱۳۷۵، ۱۴).

### موضوع و مسأله پژوهش:

شواهد و گزارش‌های مختلف تاریخی و نتایج مطالعات و پژوهش‌های مختلف باستان شناسانه و جغرافیای پژوهانه، همگی این امر را روشن می‌سازند که جاده ابریشم در مرکز آسیا در سه مسیر اصلی جریان داشت: مسیرهای شمالی (راه جونغاریه<sup>۱</sup>)، میانی (راه ختن) و جنوبی (راه کشمیر) بود. راه شمالی یا راه جونغاریه، در منابع جغرافیای متقدم و متأخر کمتر مورد توجه و بررسی قرار گرفته، هرچند امروزه کاوش‌های باستان شناسی مسیر آن را به روشنی معلوم ساخته است (مظاهری، ۱۳۷۳، ۱ و ۱۸۶؛ معتکف، ۱۳۷۶، ۳۲۱). در پژوهش حاضر، بخش اصلی مسیر شمالی جاده ابریشم در مرکز آسیا و بخشهایی از جهان

1 Jungaria / Zungar / dzungar

(در زبان فارسی این منطقه را می‌توان جونغارستان نیز نامید، مانند تاجیکستان و ازبکستان)

اسلام یعنی راه میان چین تا خراسان<sup>۱</sup> که از "چانگ آن"<sup>۲</sup> شروع و به جونغاریه رسیده و سپس تا خراسان ادامه می‌یافت، بررسی خواهد شد. همچنین جغرافیای تاریخی، تاریخ سیاسی و بافت جمعیتی جونغاریه به عنوان منطقه‌ای مهم از آسیای مرکزی و همسایه‌ای برای جهان اسلام، مورد بررسی قرار خواهد گرفت.

### راه شمالی جاده ابریشم: از چانگ آن تا آنشی<sup>۳</sup>

نخستین شهر در ابتدای مسیر شمالی از شرق به غرب، چانگ آن / چانگان (سرا)<sup>۴</sup>، پایتخت قدیم چین واقع در نزدیکی شهر کنونی شیان<sup>۵</sup> بود (فرانک و براونستون، ۱۳۷۶، ۲۱؛ نیز نک: Polo Marco, 280). معبد بودا در صومعه غاز وحشی متعلق به ۶۵۲ میلادی، گور امپراتور شی هوانگ تی<sup>۶</sup> (حک: ۲۲۱-۲۱۰ ق.م)، گنجینه معروف مجسمه‌های گلی سربازان ارتش هفت هزار نفری محافظان این گور که در ۱۹۷۴ میلادی کشف شد، در همین منطقه قرار دارند (درژ و بوهرر، ۱۳۷۸، ۴۰-۴۱؛ فرانک و براونستون، ۱۳۷۶، ۲۱-۲۲). چانگ آن کانون صنعت و بازرگانی و مرکز خرید و فروش کالاهایی چون پارچه‌های ابریشمی، پارچه‌های موصلی، سنگ‌های گرانبها، شیشه‌های رنگین، ظروف فلزی، عطریات، ادویه و چای بود (فرانک و براونستون، ۱۳۷۶، ۲۲-۲۳).

پس از چانگ آن، راه ما، در دره رود وی<sup>۷</sup> امتداد می‌یافت. این قسمت از مسیر اکثراً سنگ فرش بود و "شاهراه سلطنتی" نامیده می‌شد و مأموران چینی با دریافت عوارض از مسافرین، امنیت و رفاه کاروانیان را فراهم می‌کردند (همانجا). در اینجا، علاوه بر کاروانسراها، آذوقه مورد نیاز کاروانیان نیز در فواصل معینی از راه برای فروش عرضه می‌شد و آنان را از حمل آذوقه بی‌نیاز می‌کرد (همانجا).

جاده شمالی در علیای رود وی، با تغییر مسیر به سمت شمال غرب، پس از طی مسافتی

۱ منطقه‌ای که در گذشته خراسان نامیده می‌شد، بسیار وسیع تر از خراسان امروزی بود که می‌توان نام خراسان بزرگ را بر آن اطلاق کرد. این منطقه علاوه بر خراسان امروزی، مناطق وسیع دیگر چون ماوراءالنهر و ایالت‌های سیحون و جیحون را فرامی‌گرفت. در این پژوهش، منظور از خراسان، همان خراسان بزرگ است.

2 Chang-an

3 Anshi

4 Changan(sera)

5 Sian

6 Shi/Shih Huang Ti

7 wei

طولانی از دامنه‌های کوهستان نان شان<sup>۱</sup> (Polo Marco, 280)، به پادگان مرزی تونهوانگ<sup>۲</sup> می‌رسید(فرانک و براونستون، ۱۳۷۶، ۲۳) که در نزدیکی محلی به نام غارهای هزار بودا<sup>۳</sup>، متعلق به ۳۵۳ یا ۳۶۶ ق.م. بود(فرانک و براونستون، ۱۳۷۶، ۱۶؛ درژ و بوهرر، ۱۳۷۸، ۶۲). ادامه مسیر پس از پادگان مرزی تونهوانگ، به شهر تونهوانگ واقع در شرق حوزه تاریم<sup>۴</sup> - یکی از خشک‌ترین مناطق جهان - می‌رفت که از مراکز مهم فرهنگ بودایی محسوب می‌شد(فرانک و براونستون، ۱۳۷۶، ۲۴ و ۲۳۷-۲۳۸). از آن پس مسیر شمالی جاده ابریشم، به شهر آنشی/آنسی می‌رسید و از آنجا با امتداد به سمت شمال غرب و عبور از مناطق شمالی حوزه تاریم به تورفان می‌رسید(فرانک و براونستون، ۱۷؛ معتکف، ۳۲۰).

### راه شمالی جاده ابریشم: از آنشی تا جونناربه

جاده شمالی پس از آنشی، با عبور از شهر هامی<sup>۵</sup> (Tucker, 2003, 141-140)، به منطقه پر آب تورفان که نزدیک به صد متر پایین‌تر از سطح دریا قرار داشت، می‌رسید (فرانک و براونستون، ۱۳۷۶، ۱۶ و ۳۱-۳۲ و ۳۶؛ نیز نک: Tucker, Ibid). امروزه در غرب تورفان بقایای شهر باستانی کیائو متعلق به دوره امپراتوری هان(۲۰۶ ق.م - ۲۲۰ م) و در شرق آن (تورفان) بقایای شهر مخروبه گوچن<sup>۶</sup>/گائوچانگ قرار دارد<sup>۷</sup>.

مسیر شمالی پس از تورفان به کوهستان تیان شان<sup>۸</sup> و سرزمین هفت رود می‌رسید(فرانک و براونستون، ۱۳۷۶، ۳۹؛ پیرنیا و افسر ۸۵). در این سرزمین، عبادتگاهی بودایی به نام غارهای هزار بودای بزقلیق/بزکلیک<sup>۹</sup> وجود دارد<sup>۱۰</sup> که دیواره‌های صخره‌های آن واقع در شرق تورفان، نقاشی‌ها و حجاریهایی با مضمون آداب و مناسک

1 NanSahn

2 Tunhuang

۳ غارهای هزار بودا دارای تورفتگی‌هایی آراسته به پیکره‌های کنده کاری و نقاشی شده است که در ۱۹۰۶ و ۱۹۱۴ میلادی، گنجینه‌ای از طومارهای نقاشی شده و نسخه‌های خطی یا چاپی قالبی بودایی مشتمل بر هزاران اثر هنری و تاریخی در آن کشف شد(فرانک و براونستون، ۱۳۷۶، ۲۴، ۲۳۷-۲۳۸).

4 Tarim

5 Hami

6 Gutchen

۷ این شهر از قرن سوم هجری/نهم میلادی پایتخت اویغورها بوده است.

8 Tianshan

9 Bezeklik

۱۰ بزقلیق در زبان ترکی به معنای تزیین شده است.

دینی بودایی و مانوی دارد (در ژو بوهر، ۱۱۱). پیش از میلاد مسیح، هفت رود مسکن قوم صحرا نشین و شمن پرست اوسون بود. آخرین متون تاریخی درباره اوسون‌ها متعلق به قرن پنجم میلادی، آنها را بقایای تیره قرقزی / کازاخی / اوسون و ساکن جونغاریه و مشهورترین آنها را شاخه ای به نام ساری اوسون می‌داند (Barthold, 1945, 173). مسیر شمالی با عبور از هفت رود به جونغاریه می‌رفت که دارای مراتع غنی کاج و آب و هوایی سرد و بارانی بود (بارتولد، گزیده مقالات تاریخی، ۱۸۹). سلسله جبال تیان شان، ترکستان چین را از این منطقه جدا کرده است. در جنوب تیان شان، کاشغر و در شمال آن جونغاریه قرار دارد که هم مرز هفت رود (سمیرچ) و مغولستان است و شهرهای کولجا<sup>۲</sup> در کنار رود ایللی<sup>۳</sup> و ارومچی<sup>۴</sup> مراکز عمده آن را تشکیل می‌دهد (اشپولر و دیگران، ۱۳۷۶، ۱۴۷)؛ از این رو، جونغاریه را می‌توان از بسیاری جهات، ضمیمه غربی مغولستان دانست (اشپولر و دیگران، همانجا؛ نیز نک: ادامه همین مقاله).

### جاده شمالی: از جونغاریه تا خراسان

جاده شمالی پس از جونغاریه و گذر از دامنه‌های تیان شان، دروازه یشم (یومن گوان)، شهر لولان و صحرای شنی، به شهر کرلا می‌رسید و سپس با امتداد در مسیر شمال و عبور از کوهستان پامیر، وارد کاشغر در غربی‌ترین نقطه حوزه تاریخی می‌شد (فرانک و براونستون، ۱۳۷۶، ۱۷). برخی کاروانها نیز که خود را از جنوب تاریخ به کاشغر رسانده بودند، در محلی به نام برج سنگی در حوالی کاشغر و واقع در ساحل شمالی رود یارکند، به این راه می‌پیوستند (پیرنیا و افسر، ۱۳۸۰، ۸۶، بولنوا، ۱۳۸۳، ۸۴). از کاشغر یک راه به بلخ (بولنوا، ۳۷) و راه کوهستانی دیگری به فرغانه می‌رفت که با عبور از شهرهای سمرقند و بخارا به مرو و خراسان می‌رسید (فرانک و براونستون، ۱۳۷۶، ۳۷-۳۸). اساساً جاده خراسان، معروف ترین شاهراه تجاری دوره عباسیان (۱۳۲-۶۵۶ ق) بود که بغداد را به شهرهای ماوراء النهر تا حدود چین متصل می‌کرد (نک: راه و راهسازی از

1 Semireche

2 Kuldja

3 Ili

4 Urumchi

دوره هخامنشی، ۱۹). این شاهراه از دروازه خراسان واقع در شرق بغداد شروع و با عبور از دجله و حلوان، وارد ایالت جبال می‌شد و پس از عبور از کرمانشاه و همدان به ری می‌رسید. سپس با امتداد به سوی شرق و عبور از قومس، در نزدیکی بسطام به ایالت خراسان وارد می‌شد و پس از گذر از نیشابور و طوس به سرخس و مرو می‌رفت (لسترنج، ۱۳۷۳، ۹؛ نیز نک: پیرنیا و افسر، ۱۳۸۰، ۸۴؛ فرانک و براونستون، ۱۳۷۶، ۴۱-۴۲).

ابن خردادبه فاصله شهرهای این مسیر از غرب به شرق تا بلخ را به مقیاس فرسخ و بقیه فواصل را تا چین و مغولستان به مقیاس روز ذکر کرده‌است (جاهای متعدد؛ نیز نک: اصطخری، ۱۳۶۸، ۱۷۹؛ ابن حوقل، ۱۹۳۸، ۱۷۹). مسلمانان در دهه‌های نخستین قرن اول هجری، بر بخش‌هایی از جاده خراسان تسلط داشتند (بلاذری، ۱۳۶۷، ۴۲۸، ۴۶۸) و بررسی آثار جغرافی دانان مسلمان در آن دوره‌ها، حتی نمایانگر اطلاعات جالبی از ترکیب و شکل بازارها و ساختمان‌های آنها خواهد بود (نک: بارتولد، ۱۳۰۸، ۹۶؛ نیز نک: سعیدی، ۱۳۵۴، ۱۱-۱۲). جاده خراسان در دوره اسلامی، جزء قلمرو طاهریان، صفاریان، سامانیان، غزنویان، سلجوقیان، غزها و مغولان بود (باستانی پاریزی، ۱۳۸۰، ۲۳۳-۲۳۴). در قرون اولیه اسلامی، تجارت جاده ابریشم عمدتاً در دست بازرگانان ایرانی بود. این امر می‌تواند نشانه‌دهنده آن باشد که ایرانیان پیش از اسلام نیز تسلط کاملی بر این راه تجاری باستانی داشته‌اند. بر همین اساس است که برخی تصادمهای میان دو امپراتوری ساسانی و روم شرقی، مانند جنگ‌های امپراتور یوستی نیانوس (حک: ۵۲۷-۵۶۵ میلادی) با ایرانی‌ها، بر سر این جاده مهم تجاری دانسته شده‌اند (درژ و بوهرر، ۱۳۷۸، ۳۲).

جاده جونگاریه و خراسان نیز همچون سایر مناطق واقع در مسیر جاده ابریشم، مرکز مبادله ظروف چینی و سفالی چین (88، 1957، Addystyist، 59، 231، 1957، Carswell، 40-60، 1940، Gray)، ارزن، گاورس، کافور، دارچین، زردچوبه، زنجبیل، فلفل، مشک، ریوند چینی (مظاهری، ۱۳۷۳، ۷۷۲ به بعد)، قالی، سنگ‌های قیمتی، مرجان و مروارید دریای سرخ، منسوجات شام و مصر، آئینه‌های فولادی ختایی، سوهان‌های فلزی، آتش زنه‌های مرغوب، انواع پارچه و حریرهای گلدار، فرآورده‌های بومی هندوستان (معتکف، ۱۳۷۶، ۱۶۲-۱۶۳؛ بولنوا، ۱۳۸۳، ۲۷۹-۲۸۱، ۲۰۶)، اسب، قاطر، الاغ، شتر، انواع خضاب و داروهای گیاهی، پوست حیوانات و کالاهای تجملی خاور نزدیک بود (فرانک و براونستون، ۱۳۷۶، ۴۱).



عمده‌ترین شهرهای مسیر شمالی از غرب به شرق عبارت بودند از: مرو، سمرقند، بخارا، بلخ، تاشکند، کاشغر، یارکند، ختن، کوچا، قره شهر، لولان، تورفان، تونهوآنگ<sup>۱</sup>، غارهای هزار بودا و پایتخت‌های باستانی چانگ آن و لویانگ (فرانک و براونستون، ۱۶). امروزه موقعیت این شهرها نیز همچون سایر مسیرهای شمالی جاده ابریشم، در اثر عوامل مختلف طبیعی و تمدنی تغییر کرده‌است. اغلب شهرهای کنار جاده شمالی گاه نزدیک به ۱۵ تا ۳۰ کیلومتر از جایگاه پیشین خود فاصله گرفته‌اند. شهرهای واحه‌ای حاشیه جنوبی حوزه تاریخ، منطقه جونغاریه و خراسان نیز که زمانی از شاخصه‌های جاده ابریشم بودند، به وسیله توده‌های شنی به ضخامت ده‌ها متر مدفون گشته‌اند (فرانک و براونستون، ۱۳۷۶، ۱۸-۱۹).

فقدان امنیت و بی ثباتی سیاسی، تکامل صنایع جدید و در رأس آن انقلاب صنعتی و متعاقباً افزایش تولیدات در اروپا، اکتشافات و گسترش حمل و نقل دریایی، گسترش راه آهن سراسری سیبری توسط روس‌ها و امتداد آن تا مرزهای مغولستان و چین که موجب تقویت هر چه بیشتر جاده چای می‌شد، از عمده‌ترین عوامل زوال جاده شمالی ابریشم به شمار می‌روند (رحیم‌پور، ۱۳۷۶، ۲۲۴-۲۲۵).

### جغرافیای تاریخی جونغاریه

جونغاریه که در زبان انگلیسی جونگاریا<sup>۲</sup> خوانده می‌شود، بر گرفته از واژه مغولی زونگار<sup>۳</sup> / جونگار<sup>۴</sup> به معنی "دست چپ" است که در برابر منطقه بارونگار<sup>۵</sup> به معنی "دست راست"، از سوی مغولان به کار گرفته می‌شد. همچنین برخی "جونگار" را واژه‌ای اویغوری، متشکل از دو پاره Zun / zuun به معنی "چپ یا شرق" و gar به معنی "دست یا بال" دانسته‌اند (Soucek, 2000, 169 & 145). برخی نیز آن را بر گرفته از واژه مغولی جیوژن یا جگون به معنی سمت چپ و یا غرب دانسته‌اند (نک: فضل‌الله همدانی، ۳، ۲۳۵۰).

- 1 Tun Huang
- 2 jungaria
- 3 Zungar/dzungar
- 4 Jungar
- 5 Barungar

۶ در زبان مغولی چپ معادل شرق و راست معادل غرب، روبرو معادل جنوب و پشت معادل شمال است.

امروزه جونگاریه در جهت غربی مغولستان واقع شده و جزئی از سین کیانگ<sup>۱</sup> محسوب می‌شود که خود سرزمینی وسیع، با تقسیمات اداری مختلف است (همو، ۱۷). بررسی واژه‌های قدیمی نانلو<sup>۲</sup> و پی لو<sup>۳</sup> که نمایانگر تقابل بخش‌های جنوبی و شمالی سین کیانگ است، جونگاریه را جزء سین کیانگ شمالی نشان می‌دهد. مثلث فرضی میان تیان شان<sup>۴</sup> در جنوب، کوه‌های آلتای<sup>۵</sup> در شمال شرقی و تارباگاتای<sup>۶</sup> در شمال غربی، منطقه‌ای است که امروزه به عنوان جونگاریه شناخته می‌شود و سرزمینی پهناور با دشت‌هایی فراخ و زنجیره‌ای از رشته کوه‌ها است (Soucek, 2000, 18-17).

مرز میان قزاقستان و سین کیانگ امروزی که ضلع غربی مثلث فرضی مورد نظر محسوب می‌شود، در واقع همان مرز کهنی است که از دیر باز شرق و غرب آسیا را از یکدیگر جدا می‌ساخت. مهاجرت‌های اقوام آسیایی باستان به این سرزمین، از میان دره‌های رودخانه‌ها و یا گذرگاه‌های طبیعی رشته کوه‌های آن، به اشکال مختلف از شرق به غرب صورت می‌گرفت. مهم‌ترین گذرگاه‌های باستانی این منطقه: دره رود ایرتیش<sup>۷</sup> که رشته کوه آلتای را از تارباگاتای جدا می‌سازد، دره امیل<sup>۸</sup> (که از تارباگاتای برخاسته و در کنار دریاچه آلاکل<sup>۹</sup> در قزاقستان فرو می‌نشیند) و دره رود ایلی<sup>۱۰</sup> است (که مسیری برای لشگرکشی‌ها و چراگاه اقوام شرقی، خاصه مغولان بود). دیگر گذرگاه مشهور این منطقه، دروازه جونگاریه است که گسستی طبیعی در رشته کوه آلتای و محل تردد اقوام و سپاهیان به مناطق میان جونگاریه و قزاقستان بوده است.<sup>۱۱</sup>

جاده‌هایی که امروزه در این نواحی کشیده شده‌اند، با توجه به راه‌های طبیعی و باستانی و در امتداد آنها قرار گرفته‌اند و مهم‌ترین آنها، راه آهنی است که از دروازه

- 1 sinkiang
- 2 nanlu
- 3 peilu
- 4 tianshan
- 5 altai
- 6 tarbagatai
- 7 Irtysh
- 8 Emil
- 9 alakol
- 10 ili

۱۱ دروازه سینگیر یا جونگار که امروزه به زبان محلی جونگاری و به روسی دزونگارسکیه و وراتا یا دروازه دزونگار نامیده می‌شود، علاوه بر محل ورود تجار و بازرگانان به این منطقه، راه اصلی حمله مغولان به دشت قبیچاق نیز بود (دب، ذیل آق اردو).

جونغاریه می‌گذرد و از طریق ایستگاه آکتوگای<sup>۱</sup> در مسیر راه آهن ترکستان- سبیری<sup>۲</sup>، ارومچی<sup>۳</sup> را به آلماتی<sup>۴</sup>، پایتخت قزاقستان مرتبط می‌سازد (نک: Soucek, 2000, 22).

رود ایلی از پرآب ترین رودهای جونغاریه است که آب برخی رودهای دیگر نیز در نهایت به آن می‌ریزد؛ این رودها همگی از رشته کوههای تی یان شان و آلاتاو<sup>۵</sup> سرچشمه می‌گیرند. ظاهراً سبب نامگذاری منطقه میان کوههای جونغاریه و دریاچه بالخاش<sup>۶</sup> به نام ترکی جتی سو<sup>۷</sup> یعنی هفت رود که در روسی سمیرچ<sup>۸</sup> خوانده می‌شود، به خاطر وجود همین رودها بوده است (Soucek, 2000, 22؛ Bawden, 1968, 245). به رغم آنکه سمیرچ از دیر باز ناحیه‌ای یکجانشین بوده، اما آمیزش قبایل صحراگرد با ساکنان آن در طول تاریخ، نمایانگر قابلیت این سرزمین - همچون دیگر نقاط اوراسیا - برای هر دو نوع زندگی یکجانشینی و کوچ‌نشینی است (Soucek, Ibid؛ Bawden, 1968, 246).

هنگام فتح ماوراء النهر توسط مسلمانان، حاشیه‌های جنوبی سمیرچ از کشاورزی شکوفا و جمعیت فراوان شهرنشینی برخوردار بود که از نظر دینی، زرتشتی، بودایی و یا مسیحی<sup>۹</sup> بودند. تعاملات سازنده و نزدیک این جمعیت شهرنشین با قبایل کوچ‌نشین ترک، شهرنشینان را از امتیاز و گذاری اراضیشان به کوچ‌نشینان به منظور پرورش و نگهداری دامهایشان بهره مند ساخت. این شیوه که در عهد اسلامی نیز تداوم یافت، با گسترش اسلام در سده دهم میلادی، یعنی آغاز تصرف مناطق غربی سمیرچ، منجر به گروش بسیاری از قبایل ترک به اسلام گردید (Soucek, Ibid).

در سده یازدهم میلادی، سمیرچ بخشی از قلمرو قراخانیان و از مراکز پیدایش فرهنگ ترکی - اسلامی گردید (Soucek, Ibid). روند پیشرفت‌های اقتصادی - اجتماعی و فرهنگی ساکنان سمیرچ، پس از حمله مغول و در پی استقرار آنان در سمیرچ، قطع شد و عمده‌ترین

1 aktogai

2 Turkestan-siberia ( turksib )

3 urumchi

4 almaty

5 alatau

6 balkhash

7 jetisu

8 semireche

۹ در میانه سده سیزدهم میلادی، برخی مسیحیان اروپایی که به جونغاریه سفر کرده بودند، از وجود کلیسایی در نزدیکی آن منطقه گزارش داده‌اند ( نک: The Mongol Mission , edited by Christopher Dawson , London & New York 1955).

دلایل آن را باید چنین بر شمرد: استفاده از چراگاه‌های سمیرچ توسط مغولان برای دام‌های خویش، برگزاری گردهمایی‌های مغولان (قوریل‌تای) در آنجا و انجام برخی جنگ‌ها بر ضد دشمنان داخلی شان در این منطقه. کشاورزی و تمدن شهری نیز سرانجام در مقابل شیوه زندگی کوچ نشینی مغولان تسلیم شد و رو به نابودی نهاد و تنها پس از تسلط روس‌ها بر این منطقه در ۱۸۶۰ میلادی بود که دوباره رونق گرفت. پس از تسلط روس‌ها، تنها مرکز کوچک و کم اهمیت یکجانشینی در این منطقه که در زبان اهالی آن محل "آلما آتا" یا آلماتی<sup>۱</sup> خوانده می‌شد، اندک اندک قوت گرفت و تبدیل به مرکز اداری سمیرچ تحت عنوان "ورنی" به معنی شهر وفادار<sup>۲</sup> شد- قبل از آنکه مجدداً به نام اصیل ترکی خود یعنی همان آلما آتا یا آلماتی که برگرفته از نام درختان سیب در زبان بومی منطقه است، خوانده شود (Soucek, 2000, 22; Bawden, 1968, 247). بیشکک<sup>۳</sup> نیز که بعدها مرکز قرقیزستان شد، در آن زمان تنها پادگانی کوچک بود (Soucek, 2000, 22).

### بافت جمعیتی جونغاریه

در تاریخ آسیا، مهاجرت قبایل مغول از شرق به غرب و از طریق سرزمین جونغاریه، از دیرباز رواج داشته است. در پی این مهاجرت‌ها و اقامت برخی از قبایل مهاجر در خود جونغاریه به جای عبور از آن، همواره بافت جمعیتی جونغاریه دستخوش تغییر بوده است. مهم ترین و اخیر ترین این دسته از قبایل که پس از سده پانزدهم میلادی به جونغاریه آمدند و در آنجا باقی ماندند، اویراتها<sup>۴</sup> یا مغولان غربی بودند. گروه ایشان به آیین بودایی خود موجب افزایش جمعیت بوداییان در این منطقه شد<sup>۵</sup> (نک: 1968, 196-21, Soucek). این قوم به عنوان مهم ترین قوم سرزمین جونغاریه، از سده هفدهم تا نیمه سده هجدهم میلادی، آخرین حکومت مقتدر محلی و قبیله‌ای را تحت عنوان حکومت جونغارها در آنجا تشکیل دادند و موجب شکل گیری ملیتی خاص به نام جونغارها

- 1 Alma ata
- 2 almaty
- 3 The loyal
- 4 bishkek
- 5 oirat

۶ این در حالی است که برخی تحقیقات نشانگر رواج مذهب نسطوری نیز در جونغاریه است (نک: بارتولد، گزیده مقالات تحقیقی، ۱۸۸)

گشتند؛ از این رو، امروزه برخی جونغارها را صرفاً همان اویراتها می‌دانند (Ibid). دومین دسته از قبایل مهاجر و مهاجم مغول که در جونغاریه باقی ماندند، کالمیک‌ها<sup>۱</sup> بودند. اینان به جز پاره‌ای اختلافات زبانی، هم نژاد مغولان چنگیزی بودند (Howorth, 1876, 132) و همچون مغولان، همواره به مهاجرت به سرزمین‌های غربی خود تمایل داشتند و دائماً به نواحی خوارزم و قلمرو نواده گان مسلمان شده چنگیز و تیمور در آسیای میانه یورش می‌آوردند- به ویژه حملات ایشان در سده پانزدهم میلادی- اگرچه تحرکات کالمیک‌ها هرگز اهمیت و وسعت تهاجم مغولان چنگیزی را نداشت و با آن قابل مقایسه نیست، اما در منابع اسلامی از کالمیک‌ها در قیاس با دیگر قبایل ساکن جونغاریه، سخن بیشتری به میان آمده و نام "قالماق" برای اطلاق بر ایشان در این منابع به کار رفته است. کالمیک‌ها نیز همچون مغولان چنگیزی در ابتدا آیین شمنی داشتند، ولی سپس به آیین بودایی در آمدند (نک: Soucek 169 & 146-145, 2000, Howorth, Ibid).

### خانات جونغار و تاریخ سیاسی جونغاریه

از دیرباز، عدم وجود مراکز مهم شهری در جونغاریه، موجب عدم شکل‌گیری حکومتی پرنفوذ و قدرتمند در این منطقه بود. علاوه بر این، چنان‌که اشاره شد، جونغاریه بیشتر محل عبور قبایل شرقی تأثیرگذار در نظام سیاسی جهان کهن بود تا خاستگاه آنان و یا هدف مهاجرت و محل استقرارشان. این ویژگیها باعث شد تا جونغاریه نتواند در تاریخ سیاسی آسیا و آسیای میانه، جایگاه مهمی را به خود اختصاص دهد و همواره در طول تاریخ خود تحت تأثیر مناطق و دولت‌های مهم اطراف خود باشد؛ چنانکه در دوره حکمرانی سلسله‌های هان و تانگ در چین (به ترتیب: ۲۰۶ ق.م-۲۲۰ م. و ۶۸۱-۹۰۷ م)، چینی‌ها توانستند نفوذ خود را تا جونغاریه و حتی کاشغر گسترش دهند.

همجواری جونغاریه با کاشغر، به ما یاری می‌کند تا با تطبیق شرایط حاکم بر هر یک از این دو، شناخت بهتری از شرایط سیاسی دیگری فراهم آوریم. در قرن هفدهم میلادی و در آستانه قدرت گرفتن منچوها<sup>۲</sup> در آسیای مرکزی، غلبه انسانی و بالطبع

1 Kalmyks or kalmucks

2 Manchu

قدرت بیشتر در جونغاریه با مغولان اویرات بود، حال آنکه بخش اصلی جمعیت کاشغر را اقوام ترک (اویغور) تشکیل می‌دادند (لمب، ۱۳۷۶، ۱۴۷-۱۴۸). شاید همین بافت نژادی باعث شده بود تا بر خلاف حکومت محلی کاشغر که در تلاش برای نزدیکی بیشتر با خانان اسلامی آسیای میانه در غرب خود مانند خانان خیوه، بخارا و خوقند بود، حکومت محلی جونغاریه، بیشتر خواهان نزدیکی با حاکمان غیر مسلمان مغولستان در شرق خود باشد (لمب، ۱۳۷۶، ۱۴۸).

علاوه بر جایگاه سیاسی جونغاریه در آسیای مرکزی، باید به تحولات سیاسی در درون آن نیز توجه نمود. در نیمه سده پانزدهم میلادی و پس از مرگ اسن تایشی<sup>۱</sup>، خان مغول، قدرت مرکزی در مغولستان رو به تضعیف نهاد و از یک سو، زمینه‌های سلطه قبایل بدوی مختلف مانند اولت<sup>۲</sup>، چوروس<sup>۳</sup>، دربِت<sup>۴</sup>، تورقت<sup>۵</sup> و خشوت<sup>۶</sup> فراهم شد و از سوی دیگر، نفوذ مغولستان بر مناطق اطراف خویش کم کم از میان رفت و بالطبع شرایط شکل‌گیری حکومت‌های محلی در آسیای میانه بیشتر شد. بدین ترتیب، در اوایل قرن هفده میلادی، در شرق ترکستان، مجموعه‌ای از چندین قبیله اویرات، توانستند حکومتی محلی پدید آورند. در حدود ۱۶۰۰ میلادی، فردی به نام خراخلا<sup>۷</sup> به ریاست قبیله چوروس رسید و توانست قبایل اولت، دربِت و خویت<sup>۸</sup> را بر ضد حکومت اباسی‌خان<sup>۹</sup> در شرق مغولستان که به مراتب اویرات‌ها دست اندازی می‌کرد، متحد سازد. این اتحاد را می‌توان از زمینه‌های مهم شکل‌گیری حکومت محلی جونغاریه برشمرد. در ۱۶۳۴ میلادی، اردنی باتور<sup>۱۰</sup>، پسر و جانشین خراخلا، رسماً حکومت مقتدر "خانان جونغار"<sup>۱۱</sup> را تأسیس کرد. این حکومت محلی، ضمن سرکوب قوم کازاخ<sup>۱۲</sup> در همسایگی غربی خود، برای روابط بازرگانی با روسیه وارد مذاکره شد و در این راستا

- 1 Esen Tayishi
- 2 Olot
- 3 Choros
- 4 Dorbet
- 5 Torghut
- 6 Khoshut
- 7 Khara Khula
- 8 Khoit
- 9 Ubasi Khun
- 10 Erdeni Batur
- 11 Dzungar Khanate
- 12 Kazakhs

روابط بازرگانی با روسیه وارد مذاکره شد و در این راستا حمایت دالای لامای<sup>۱</sup> تبت را نیز به دست آورد. خانات جونغار همچنین مذهب بودایی را مذهب رسمی حکومت خویش اعلام کردند (نک: لمب، ۱۳۷۶، ۱۴۷-۱۴۸؛ ۱۳۲، ۱۸۷۰، Howorth). قدرت جونغارها در ۱۶۳۶ میلادی، پس از سرکوب گوشه‌خانی<sup>۲</sup> در تبت، به نحو چشمگیری افزایش یافت (لمب، ۱۴۹).

پس از اردنی باتور که در حوالی نیمه سده هفدهم درگذشت، سن گی<sup>۳</sup> و گلدان، دو تن از پسران وی، به ترتیب به فروانروی جونغارها رسیدند. از مهم ترین اقدامات این دو می‌توان به تداوم روابط محکم با دالای لامای تبت، تصرف ارینچین لوبسانگ تای جی<sup>۴</sup> در ۱۶۵۳ میلادی، ایجاد و گسترش نفوذ خویش در میان قبایل غیر جونغار در همسایگی خود مانند خوشوتها، حمله به کاشغر و هفت رود، تصرف واحه‌های هامی، تورفان و قمول و تسلط بر منطقه ای که بعدها به سین کیانگ معروف شد، اشاره کرد (لمب، ۱۳۷۶، ۱۴۹ و ۲۴؛ ۲۴۹-۲۴۸، ۱۹۶۸، Bawden؛ چارلز، ۲۴۹؛ اشپولر، ۱۳۷۶، ۲۴).

در پی این گسترش قلمرو، شماری از مسلمانان آسیای میانه، خاصه مسلمانان مناطقی چون تورفان، کاشغر، یارکند و ختن، تحت حمایت جونغارها قرار گرفتند که در میان آنان خانواده‌های مهمی از درویش نقشبندی نیز حضور داشتند. هرچند گسترش اسلام در این مناطق در ادوار متأخر (از اواخر سده ۱۴ تا اوایل سده ۱۶ میلادی) صورت گرفته بود و تمدن اسلامی در این مناطق (شرق ترکستان) درخشانی و شکوفایی تمدن اسلامی در غرب ترکستان را تجربه نکرده بود، اهمیت این مناطق در تاریخ جهان اسلام، به عنوان همسایگان شرقی جهان اسلام در آسیای میانه بسیار است. حاکمیت جونغارها بر این مناطق مسلمان نشین، همراه با تعامل سازنده میان طرفین و حفظ احترام متقابل بود (Art. "Khotan" & Art. "Turfan" in *EI2*).

اقتدار روز افزون جونغارها، خاصه در عهد فرمانروایی گلدان، موجب هوشیاری منچوها نسبت به این رقیب جدید گشت و میل جونغارها نسبت به گسترش قلمرو خود در شرق، احتمال رویارویی این دو را بیشتر ساخت. گلدان در ۱۶۸۸ میلادی برای الحاق قلمرو دیگر طوایف مغول به حیطة حاکمیت خود، با نیروی بزرگی به مغولستان بازگشت، اما ظاهراً علاوه بر این، وی بر آن بود تا به سوی پکن پیشروی و منچوها را

1 Dalai Lama

2 Gushi Khan

3 Sengee

4 Erinchin Lobsang Tayiji

سرنگون سازد. به رغم توان نظامی مناسبی که گلدان برای این مقاصد فراهم آورده بود، نهایتاً ارتش ۸۰۰۰۰ نفری کانگ شی، امپراتور چین، توانست قوای او را در ۱۶۹۶ میلادی در حوالی اورگا<sup>۱</sup> شکست دهد (لمب، ۱۳۷۶، ۱۵۰-۱۵۱؛ اشپولر، ۱۳۷۶، ۲۴).

گلدان چندی پس از این شکست، در گذشت (۱۶۹۷ میلادی). کشمکشی که برای جانشینی گلدان میان پسران وی آغاز شده بود، در نهایت به فرمانروایی تسوان رابتان<sup>۲</sup> (۱۶۹۷-۱۷۲۷)، یکی از برادرزادگان گلدان انجامید (همانها؛ Bawden, 1968, 251). مهم‌ترین اقدامات تسوان رابتان و سپس فرزند و جانشینش، گلدانگ تسرنگ<sup>۳</sup> (۱۷۲۷-۱۷۴۵)، تصرف حوزه تاریخ و تقسیم آن به چهار حکومت مستقل کاشغر، آق سو، یارکند و ختن و پیشروی به سمت غرب و غلبه بر قزاق‌ها بود (اشپولر، ۱۳۷۶، ۲۴-۲۵). دوره فرمانروایی تسرن-دورجی<sup>۴</sup>، فرزند و جانشین گلدانگ تسرنگ، با حملات امپراتوری کینگ در چین برای براندازی حکومت جونغارها که ظاهراً از سلاح‌های آتشین ناآشنا برای جونغارها، مثل توپ، استفاده می‌کردند، همراه شد. این حملات خانات جونغار را در هم کوبید و به حکومت محلی ایشان پایان داد (لمب، ۱۳۷۶، ۱۵۲). در حملات چینی‌ها به این منطقه (۱۷۵۵-۱۷۵۹)، تقریباً ۸۰ درصد جونغارها یعنی جمعیتی بین ۵۰۰۰۰۰ تا ۸۰۰۰۰۰ نفر از بین رفتند و جونغاریه ضمیمه "مرزهای نو" (سین کیانگ) و جزئی از امپراتوری منچو گردید (Soucek, 2000, 23; Bergholz, 1993, 1, 107, 109).

منچوها طی دوران سلطه خود بر جونغاریه، در عین احترام به اعتقادات مذهبی بومی‌ها، به منظور تضعیف زندگی عشایری، اقدام به ترویج زراعت کردند. اقلیت مسلمانان ساکن در مناطق تحت حاکمیت جونغارها نیز که از این پس تحت حاکمیت منچوها قرار گرفته بود، توانستند مانند گذشته (عهد جونغارها)، مسئولیت‌های مهمی چون گردآوری مالیات را به نیابت از حاکمان، در دست خود نگه دارند و ظاهراً در پذیرش این مسئولیتها، خانواده‌های دراویش نقشبندی، اقبال بیشتری داشتند (لمب، ۱۳۷۶، ۱۵۴؛ Art. "Turfan" in *EI2*). جونغاریه حدود یک قرن بعد، در دهه ۶۰ سده نوزدهم میلادی، تحت سلطه روس‌ها قرار گرفت (نک: Soucek, 2000, 23; Bergholz, 1993, 1, 107, 109).

1 Urga

2 Teswan Rabtan

3 galdang Tsereng

4 Teseren-Dorji



پس از سقوط امپراتوری جونغارها، قرقیزها و قزاق‌ها که تا آن زمان تحت نفوذ جونغارها بودند، با تسلط بر هفت رود و بخش‌های شمالی سلسله جبال تیان شان، دوباره در تجارت راه ابریشم فعال شدند و به منظور استمرار مبادله اسب‌ها و احشام با ابریشم چین، تا اواسط قرن نوزدهم میلادی خراج‌گذار چینی‌ها بودند. روابط تجاری قزاق‌ها و چینی‌ها که به مدت چند دهه با رغبت طرفین ادامه یافت، موجب احداث چندین پایگاه تجاری چین در مناطق قزاق نشین شد و به تردد کاروان‌های تجاری قزاق در خارج مغولستان و در حوزه تاریخ رونق بخشید؛ اما با آغاز گسترش نفوذ روس‌ها و تصرف مناطق شمالی دره ایلی از سوی آنان در ۱۲۷۹ق/۱۸۶۲م، جریان بازرگانی این سرزمین با چین برای همیشه قطع شد (اشپولر، ۱۳۷۶، ۲۵؛ ۱۰۹؛ ۱، ۱۹۹۳، Bergholz).

## منابع

۱. ابن حوقل، *صورة الارض*، لایدن، بریل: ۱۹۳۸م.
۲. ابن خردادبه، *المسالك و الممالک*، چاپ دخویه، لایدن ۱۸۸۹م.
۳. استرابو، *جغرافیای استرابو: سرزمین‌های زیر فرمان هخامنشیان*، ترجمه همایون صنعتی زاده، تهران: بنیاد موقوفات دکتر محمود افشار، ۱۳۸۲ش.
۴. اشپولر، برتولد و بنیگسن، الکساندر و دیگران، *آسیای میانه (مجموعه مقالات تاریخی)*، ترجمه کاوه بیات، تهران: دفتر پژوهش‌های فرهنگی، ۱۳۷۶ش.
۵. اشراقی، احسان، "اهمیت تجارت ابریشم در زمان صفویه" در *مجموعه مقالات دومین اجلاس بین المللی جاده ابریشم*، به کوشش محمد یاری و آفاق حامد هاشمی، زیر نظر علی اصغر شعردوست، تهران: دومین اجلاس بین المللی جاده ابریشم، ۱۳۷۶ش.
۶. اصطخری، *مسالك و ممالک*، به کوشش ایرج افشار، تهران: انتشارات علمی و فرهنگی، ۱۳۶۸ش.
۷. بارتولد، *گزیده مقالات تحقیقی*، ترجمه کریم کشاورز، تهران: امیر کبیر، ۱۳۵۸ش.
۸. بارتولد، *تذکره جغرافیایی ایران*، ترجمه حمزه سردادور، تهران: توس، ۱۳۰۸ش.
۹. باستانی پاریزی، محمد ابراهیم، *ازدهای هفت سر راه ابریشم*، تهران: نشر نامک، ۱۳۸۰ش.
۱۰. بلاذری، احمد بن یحیی، *فتوح البلدان*، تهران: نشر نقره، ۱۳۶۷ش.
۱۱. بولنوا، لوس، *راه ابریشم*، ترجمه من. نوبان، تهران: پژوهشکده علوم انسانی و مطالعات فرهنگی، ۱۳۸۳ش.
۱۲. پیرنیا، محمد کریم و افسر، کرامت اله، *راه و رباط*، تهران: سازمان میراث فرهنگی، ۱۳۸۰ش.

۱۳. حورانی، جرج، دریانوردی عرب در دریای هند در روزگار باستان و در نخستین سده‌های میانه، ترجمه محمد مقدم، تهران: ابن سینا، ۱۳۳۸ش.
۱۴. درژ، ژان پیر و بوهرر، امیل، جاده ابریشم، ترجمه هرمز الهی، تهران: روزنه کار، ۱۳۷۸ش.
۱۵. رحیم پور، علی، "پیشینه تاریخی جاده ابریشم و اثرات سیاسی-اجتماعی آن بر ایران اسلامی"، در مجموعه مقالات دومین اجلاس بین‌المللی جاده ابریشم، به کوشش محمد یاری و آفاق حامد هاشمی، زیر نظر علی اصغر شعردوست، تهران: دومین اجلاس بین‌المللی جاده ابریشم، ۱۳۷۶ش.
۱۶. زریاب خوبی، عباس، ذیل "آق اردو"، دایرة المعارف بزرگ اسلام.
۱۷. سعیدی، عباس، سرخس دیروز و امروز، پژوهشی در جغرافیای تاریخی و انسانی سرخس، تهران: توس، ۱۳۵۴ش.
۱۸. شوارد نازده، ادوارد، جاده بزرگ ابریشم، ترجمه رقیه بهزادی، تهران: مرکز چاپ و انتشارات وزارت امور خارجه، ۱۳۸۰ش.
۱۹. عبدلی، مهشید، گامی به سوی کتابشناسی جاده ابریشم، زیر نظر علی اصغر شعردوست، تهران: دومین اجلاس بین‌المللی جاده ابریشم، ۱۳۷۶ش.
۲۰. فرانک، آیرین و براونستون، دیوید، جاده ابریشم، ترجمه محسن ثلاثی، تهران: انتشارات سروش، ۱۳۷۶ش.
۲۱. فضل الله همدانی، رشیدالدین، جامع التواریخ، تصحیح محمد روشن - مصطفی موسوی، تهران: البرز، ۱۳۷۳ش.
۲۲. لسترنج، گی، جغرافیای تاریخی سرزمین‌های خلافت شرقی، ترجمه محمود عرفان، انتشارات علمی فرهنگی، ۱۳۷۳ش.
۲۳. لمب، الستر، "سین کیانگ در عصر منچوها و جمهوری چین"، آسیای میانه (مجموعه مقالات تاریخی)، ترجمه کاوه بیات، تهران: دفتر پژوهشهای فرهنگی، ۱۳۷۶ش.
۲۴. مظاهری، علی، جاده ابریشم، مترجم ملک ناصر نوبان، تهران: پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی، ۱۳۷۳.
۲۵. معتکف، فریده، "راه‌های اصلی و فرعی جاده ابریشم" در مجموعه مقالات دومین اجلاس بین‌المللی جاده ابریشم، به کوشش محمد یاری و آفاق حامد هاشمی، زیر نظر علی اصغر شعردوست، تهران: دومین اجلاس بین‌المللی جاده ابریشم، ۱۳۷۶ش.
۲۶. جاده ابریشم و سایر مسیرهای حمل و نقل تجاری آسیای مرکزی با جهان گذشته، حال، آینده، توسعه تجارت از طریق همکاری منطقه‌ای در زمینه حمل و نقل ترانزیت، تحقیقی مشترک از: برنامه توسعه سازمان ملل متحد (UNDP) و کنفرانس تجارت و توسعه سازمان ملل متحد (UNCTAD)، ترجمه رضا پاکدامن، تهیه شده در مدیریت پژوهش‌های اقتصادی و بین‌المللی، تهران ۱۳۷۵ش.
۲۷. راه و راه سازی از دوره هخامنشی تا عصر سلطنت پهلوی، وزارت راه: اداره کل طرح و برنامه‌ها، تهران ۱۳۵۰ش.

28. Addistyst, John, *Chinese porcelain of fourteenth and fifteenth centuries*, British museum , year book II, 1957;
29. Barthold, V, *Histoire Des Turcs D'Asie Ceterali*, Paris: Librairie D'Amerique 1945;
30. Bawden, Charles R., *The Modern History of Mongolia*, The Prager Asia Series Frederick A. Praeger Publishers, New York, 1968;
31. Bergholz, Fered W., *The Struggle of the Russians, Manchus and the Zunghar Mongols for impire? in central Asia,1619-1758:A study in power politics*, American University studies, series IX , History Vo1, peter Lang publishing , New York 1993;
32. Carswell, John, *Export of Chinese porcelain to the India and the Islamic World*, XII, 1957;
33. Chakanagi Alireza and Zanganah Ibrahim and fidaee , Sayyed Ahmad and morvarid, mohamad reza, *The silk Road*, Translated by The Translation Department the Islamic Research Foundation Layout, by Reza Ferdowsi, Mashhad: A. Q. R. Printing 1996;
34. Gray, Bazil, *The Influence of Near Eastern Metal Work on Chinese Ceramic*, Transaction of Oriental Ceramic Society, XVII, 1940;
35. Howorth, Henry H., *History of the Mongols: From the 9th to the 19th century: part 1.The Mongols proper and the Kalmuks*, Longmans Green and Co., London: Burt Franklin 1876;
36. Lui, Xinru, *Silk and religion an exploration of material life and the Thought of people*, Delhi-Oxford University Press 2007;
37. Marco Polo, *The Travels of Marco Polo*, Translated and Edited by William Marsden, F. R.S. re-Edited by Thomas Wright, M.A., F.R.S, London-New York: J. M. Dent[n.d];
38. Soucek , Svat, *A History of Inner Asia* , Cambridge University Press 2000;
39. Tucker, Jonathan, *The Silk Road: Art and History*, Philip Wilson Publisher 2003;
40. Wood, F., *The Silk Road: Two Thousands Year in The Heart of Asia*, Berkeley: University of Clifornia Press 2002;
41. *Encyclopaedia of Islam*, 2<sup>nd</sup> Edition, Leiden: Brill 1973;
42. *The Mongol Mission*, edited by Christopher Dawson , London: Sheed & Ward 1955



پروپوزیشن گاہ علوم انسانی و مطالعات فرہنگی  
پرتال جامع علوم انسانی