

راه آبی ابریشم

چکیده:

تجارت ابریشم و کالاهای دیگر سالیان دراز بین ایران، چین و روم جریان داشت و راه معروف ابریشم را به وجود آورده بود، اما بروز برخی مشکلات در مسیر خشکی راه ابریشم، برخی از بازرگانان را واداشت راه آبی را برای ادامهٔ تجارت خویش برگزینند. اگرچه این مسیر طولانی‌تر بود و خطرات ناشناخته‌ای به همراه داشت، اما در برخی مواقع بر مسیر خشکی برتری داشت. افزایش قدرت دریایی امپراتوریهای چین و ایران، توسعهٔ هرچه بیشتر مسیر آبی ابریشم را موجب شد و این توسعه در دورهٔ اسلامی نیز متوقف نشد. ایرانیان سهم بسیاری در تجارت ابریشم و کالاهای دیگر در این مسیر داشتند و ناوگان ایرانیان بین بنادر ایران و چین رفت و آمد می‌کردند. بنادری چون ابله، سیراف، هرمز و کیش هر یک در دوره‌ای از پررونق‌ترین و پرفرت و آمدن‌ترین بنادر جهان به شمار می‌آمدند. مسیر آبی ابریشم تا اواسط دورهٔ صفوی اهمیت و تحرک ویژه‌ای داشت، اما از این پس بر اثر تغییراتی که در شرایط جهانی دادوستد پیش آمد، وضع راههای تجاری تغییر کرد و مسیر آبی ابریشم نیز از رونق افتاد.

کلید واژه‌ها: راه آبی ابریشم - ایران - چین - بنادر خلیج فارس - تجارت دریایی.

مقدمه

راه ابریشم به این دلیل بدین نام شهرت یافته که معروف‌ترین کالایی که در مدت چندین سده از آن می‌گذشت، ابریشم بود. این ابریشم که در چین یا مناطق نزدیک آن تولید می‌شد، از گران‌قیمت‌ترین کالاهای آن روزگار بود و افزون بر برآوردن نیازهای اقتصادی، موجب ارتباط فکری و فرهنگی اقوام مختلف می‌شد.

انقلابهای محلی و آشفتگیهای اوضاع هر ناحیه کم و بیش در تغییر مسیر شعبه‌های این راه و یا تعطیل شدن قسمتی از آن تأثیر داشت، اما هنگامی که یک شاخه راه بسته می‌شد، شاخه دیگری جای آن را می‌گرفت. راههای دریایی دامنه کشتیرانی را با کشورهای دوردست شرقی گسترش داده و موجب تقویت جاده‌های ابریشم در خشکی می‌شدند.

این پژوهش، نگاهی گذرا به مسیر آبی جاده ابریشم است؛ مسیری که بنا به ضرورت از سده دوم میلادی مورد بهره‌برداری قرار گرفت. مسیری افسانه‌ای و پرحادثه که نه تنها ابریشم و اقلام دیگر را به چین، ایران، هند و کشورهای دیگر منتقل می‌کرد، بلکه تحول و انتقال فرهنگ و تمدن بین اقوام ساکن در مسیر این جاده را نیز موجب می‌شد.

پیشگفتار

پرورش کرم ابریشم از حدود سالهای ۵۰۰ پیش از میلاد، اندکی پس از آغاز عصر آهن، صنعتی بسیار مهم به شمار می‌رفت و به‌ویژه از یک پیشینه دیرینه نزد چینها برخوردار بود. اگرچه چینها اعتقاد دارند که پرورش کرم ابریشم در چین به حدود چند هزار سال پیش از میلاد بازمی‌گردد، اما گسترش تجارت این محصول اقتصادی با جهان در عصر سلاطین هان صورت گرفته است. (۱)

سی ماتسین (See- Matsien)، تاریخ‌نویس چینی که مورخان غربی او را هردوت چین نام داده‌اند (متوفی به سال ۸۳ پیش از میلاد)، از خود یک دوره کتاب تاریخ به جا گذاشته است. وی در فصلی از این کتاب راجع به راه ابریشم چنین نوشته است: ووتی (Wou-ti) خاقان چین، خواجه حرمسرایش، چانک کین، را برای اکتشاف به سفری پرخطر به سوی غرب فرستاد. او با

غلامش به راه افتاد و پس از گذشتن از استان کانسو به سرزمین هونها رسید و حدود ده سال نزد خان هونها ماند و با زیرکی و دقت بسیار، چند و چون زندگی اجتماعی، به‌ویژه وضع اقتصادی و امکانات تجاری با کشورهای غرب چین را بررسی نمود و سپس از راه فرغانه به چین گریخت. نتیجه گزارشش به دربار خاقان این شد که در سال ۱۲۳ پیش از میلاد، وی به سرکردگی قشونی به سمت غرب رهسپار شد و پس از بسط قدرت چین در سرزمینهای غربی، راه تجارت چین را با غرب باز کرد.^(۲) این اردوکشی مبنای احداث یکی از جاده‌های اصلی بازرگانی عهد باستان شد که بعدها جاده ابریشم خوانده شد و حلقه ارتباطی میان چین و امپراتوری پارت، هند و روم گردید.

از این پس، این جاده مسیری شد برای حمل و نقل کالاهای نفیس مشرق‌زمین از جمله سنگهای قیمتی، ادویه و ابریشم... که به مغرب‌زمین صادر می‌شد و چون بیشترین کالای مورد تقاضا و حمل شده در این جاده، ابریشم بود، این جاده به نام جاده ابریشم اشتها یافت. اما این شاهراه ارتباطی به‌علت بروز جنگهای بسیار و سکونت اقوام جنگجو در سر راه آن و فشارهای سیاسی ممالک همجوار، همیشه دایر نمی‌ماند؛ چنانکه اشکانیان که با رومیان رقابت سیاسی داشتند، به تجار رومی به آسانی اجازه گذر نمی‌دادند و سرانجام در نیمه سده دوم میلادی تجارت ابریشم از این راه به‌شدت دچار پریشانی شد و راه دریایی ابریشم مورد استفاده قرار گرفت. آیرین فرانک در این مورد نوشته است: «حدود سال ۲۰۰ میلادی سراسر فضای جاده ابریشم یک‌باره دگرگون شد؛ گویی با فشار دگم‌های، این جاده چشم‌اندازی دیگر یافته بود. قدرتهایی که زمانی با شکوه فرمانروایی می‌کردند: رومی، اشکانی، کوشانی و چینی، هر یک به شیوه ویژه خود و به دلایل گوناگون در سرایشی سقوط افتادند. خشکی فزاینده استپها و صحراهای آسیا به شوراندن و تحریک جماعت‌های بزرگ چادرنشین که همیشه زندگی مخاطره‌آمیزی داشتند، کمک کرد و این‌بار به سرنگونی تمدنهای بزرگ پهنه آسیا انجامید.»^(۳) این مسائل موجب شد که راه دریا، با آنکه طولانی‌تر از راه خشکی بود، تا مدت‌ها بر راه خشکی ترجیح یابد. بعدها با رفع موانع از راه خشکی، باز هم راه دریایی پا به پای راه خشکی از اهمیت ویژه‌ای برخوردار بود. سوداگران چین از آبهای شبه‌جزیره ماله یا راههای کاروان‌رو ترکستان

می‌گذشتند و کالاهای خویش را به هند، ایران، بین‌النهرین و رم می‌بردند. ابریشم، چای ظروف چینی، کاغذ، درختهای هلو و زردآلو، باروت و ورق بازی، صادرات مهم چین و علوفه، شیشه، بادام زمینی و تنباکو واردات اصلی چین بود. (۴)

خلیج فارس: مهم‌ترین بارانداز این سوی راه ابریشم

خلیج فارس به عنوان شعبه‌ای بزرگ از اقیانوس هند که بر سر راه همه خطوط دریایی در شرق عدن واقع شده است و به عنوان محل و معبر مبادله کالا و تجارت میان شرق و غرب، نه تنها از زمانهای دور صحنه رقابت و کشمکش ملل و قدرتهای دور و نزدیک بود، بلکه از دیرباز گذرگاه آمد و شد تجاری و محل انتقال فرهنگ و تمدن شرق و غرب و مهم‌ترین ورودی و خروجی راه آبی ابریشم محسوب می‌شد.

خلیج فارس در بخش خاوری آسیا و جنوب ایران قرار گرفته و مالکیت آن نیز از قدیم‌ترین زمانها متعلق به ایران بوده است و از همین نظر نیز خلیج فارس نامیده شده و چندین هزار سال است که با همین نام و نشان در عالم شناخته می‌شود.

نخستین باری که از خلیج فارس نامی به میان آمده، در یکی از کتیبه‌های آشوری است که در آن خلیج فارس به نام رود تلخ، به زبان آشوری نارمرتو (Narmarratu)، نامیده شده است. در کتیبه داریوش کبیر نیز که از هنگام حفر کانال سوئز به جای مانده، عبارت داریه تیه هچا پارسا ائی تی دیده می‌شود، یعنی دریایی که از پارس می‌رود یا سر می‌گیرد. (۵)

از دیرباز اقوام ساکن در سواحل خلیج فارس، از جمله فینیقیها و بابلیها، نیز نقش مهمی در تجارت و دریانوردی این ناحیه داشته‌اند و تاریخ گواه درستی این مدعاست.

در دوره هخامنشی، چون پادشاهان پارس با رسیدن به ساحل آسیای صغیر خود را با نیروی دریایی یونان و مصر روبرو می‌دیدند، در ایجاد قدرت دریایی، بیش از این جای درنگ ندیدند، زیرا در غیر این صورت ناگزیر بودند که از نقشه ایجاد امپراتوری بزرگ جهانی و حتی از سرزمینهایی که در آن زمان تصرف کرده بودند، دست بکشند. پس آنها با در پیش گرفتن سیاست دوستی و مدارا با ملل دریانورد زیر سلطه خود، توانستند با کمک آنان بزرگ‌ترین نیروی دریایی

مشرق زمین را به وجود آورند؛ چنانکه گزنفون ترتیب و آرایش کشتیهای فینیقی زیر فرمان پارسها را نسبت به کشتیهای کشور خودش، برتر و عالی تر شمرده است.^(۶) بعدها داریوش کبیر با توجه به اهمیت راههای دریایی، دستور کندن کانال سوئز را صادر کرد. کندن این کانال و احداث این راه دریایی کوتاه و آسان، از دو سو نظر شهریار سیاستمدار و کاردان ایران را جلب می نمود: یکی از نظر لشکرکشی تا نیروی دریایی ایران بتواند به آسانی از کرانه‌های خلیج فارس، عمان و اقیانوس هند به کرانه‌های دریای مدیترانه، دریای سیاه، آسیای صغیر و دریای الجزایر برسد. دیگر از نظر اقتصادی، برای حمل کالاهای فراوان بازرگانان مصر و کشورهای دیگر تابعه هخامنشی.^(۷)

از زمانی که هند نیز به حیطة قلمرو بزرگ هخامنشی پیوست، جریان دائمی تجارت و کشتیرانی بین دهانه رود سند و خلیج فارس آسان تر شد. کشتی‌سازان کشتیهایی به سبکهای نوین ساختند که می توانستند از ۶۰ تا ۸۰ میل دریایی در روز حرکت کنند و بیش از ۲۰۰ تا ۳۰۰ تن ظرفیت باربری داشتند. همچنین علایم دریایی نیز مورد مطالعه قرار گرفت و اسناد و مدارکی برای کشتیرانی مرتب شد.^(۸)

با این حال گروهی معتقدند که در زمان سلطنت پادشاهان هخامنشی در ایران به کشتیرانی خلیج فارس ضربه سنگینی وارد آمد و علت اصلی آن این بود که سوداگران صور از زمان بخت‌النصر بازار بابل را ترک کرده و متوجه دریای سرخ شده بودند. از سوی دیگر، ایرانیان می ترسیدند ایالات سرحدی آنها مورد حمله و تهاجم کشتیهای اقوام خارجی قرار گیرند و این بیم و اندیشه نیز به جا بود، زیرا بابل و شوش هر دو بر ساحل دو رودخانه بزرگ و قابل کشتیرانی یعنی فرات و دز، از شاخه‌های کارون، قرار گرفته و ممکن بود دشمنان به آسانی به قلب کشور راه یابند. برای انجام چنین کاری، نیروی دریایی منظم هم لازم نبود، چه دزدان دریایی که همیشه در خلیج فارس فراوان بودند، با کشتیهای خود می توانستند شهرهای مهم ایران را مورد حمله و غارت قرار دهند. پس برای جلوگیری از این‌گونه حمله‌ها، ایرانیان مصمم شد سدی در ورودی کارون ببندند و راه عبور کشتیها را مسدود سازند و چنانکه استرابون یادآور شده است، به‌همین دلیل در نقاط مختلف رودخانه سدهای سنگی بسته و آبشارهایی ایجاد کرده بودند. این سدها تا زمان اسکندر باقی بود. وی چون اهمیت تجارت دریا و ارتباطات دریایی را به‌خوبی می دانست،

مصمم گردید که پس از بازگشت از هندوستان، سدها را بشکند، اما مرگ مهلتش نداد و پیش از اجرای این منظور، درگذشت.^(۹)

لشکرکشی اسکندر باعث شکست کامل هخامنشیان و آغاز فصلی نو در تاریخ دریانوردی خلیج فارس شد. دامنه فتوحات اسکندر هر روز گسترده تر شده و تا هندوستان نیز رسید. اسکندر به هنگام بازگشت از فتح هند، به یک دسته از سربازان خود به سرکردگی نثارخوس مأموریت داد که در مصب رود سند به کشتی بنشینند و به کمک دریانوردان قبرسی، فینیقی و مصری همراه خویش، در ساحل عمان و خلیج فارس تا آنجا که می توانند پیش برانند. نثارخوس که دوست زمان کودکی اسکندر بود، در حدود سالهای ۳۲۵ پیش از میلاد سفر اکتشافی خود را آغاز کرد و طول خلیج فارس، از سند تا فرات، را پیمود. این دریانوردی اکتشافی بسیار مهم یکصد و چهل و شش روز ادامه داشته و نثارخوس در ۲۴ فوریه ۳۲۵ پیش از میلاد در حاشیه رودخانه اهواز (کارون) لنگر انداخته و به سپاه اسکندر پیوست. به عقیده استرابون که به تفصیل درباره حرکت نثارخوس سخن گفته است، مهم ترین دستاورد این سفر نظامی - اکتشافی، اتصال اروپا به مناطق دوردست شرق و به ویژه هندوستان و چین بود.^(۱۰)

اسکندر در سال آخر عمرش سرگرم اجیرکردن فینیقیها بود تا در خلیج فارس به ناورانی بپردازد و در کرانه های آن، ماندگار شود. ساختن کشتی از درخت سرو در نزدیکی بابل، بهتر کردن ناورانی در فرات، افزودن به گنجایش بندر درونی بابل و فرستادن سه کشتی برای بررسی خلیج فارس، از این رو بود. یکی از این کشتیها به بحرین رسید و مرواریدگیری در آنجا را از نزدیک دید.^(۱۱)

پس از مرگ اسکندر، نقشه های او رها شد. سلوکیان اگرچه کشتیها و تأسیسات بسیاری در خلیج فارس برپا کردند که موجب گسترش ارتباط با هند در مشرق و دریای سرخ و مغرب شد، اما بیشتر فعالیت آنها به توسعه و آبادانی راههای زمینی که از ایران گذشته و به سمت هند و چین می رفت، معطوف شد. آنان این جاده ها را گستراندند و وضع آنها را نیکوتر ساختند. جاده ها از دریای سرخ تا هند توسط ایستگاههای نظامی محافظت می شدند. آب انبارهایی در بیابانها ساخته شدند و کاروانسراهایی بنا گردیدند.^(۱۲) با این حال به دلیل موقعیت ویژه پایتخت

سلوکیان که برکنار رود دجله واقع بود، کشتیهای دریارو می توانستند تا سلوکیه که انتهای راه آمد و رفت خلیج فارس بود، پیش روند. (۱۳)

گشایش راه ابریشم و آغاز ارتباط ایران با چین

با روی کار آمدن اشکانیان در ایران و ساقط شدن سلوکیان، تحولی بزرگ در روابط تجاری ایران و چین و اهمیت جاده ابریشم به وجود آمد. در حدود ۱۱۵ ق.م مهرداد دوم هیئتی را که از سوی امپراتور چین فرستاده شده بودند، به حضور پذیرفت. دولت پارت با امپراتوری مزبور معاهده‌ای منعقد کرد مبنی بر تأمین تسهیلات بسیار در امور تجارت بین‌المللی که در آن باره، ایران به عنوان کشور ترانزیت، حلقه ارتباطی پراهمیتی را تشکیل می داد. (۱۴)

به دنبال نخستین سفارتهایی که چین به ایران فرستاد، خیار، پیاز، زعفران و یاسمن به شاهنشاهی آسمانی چین وارد شد و در آن کشور شروع به کاشت آنها کردند و در عوض ایران از چین زردآلو، هلو و سپس کرم ابریشم وارد کرد. (۱۵)

همزمان سلاطین هان در چین با مهار اقوام سرکش و ایجاد وحدت و یکپارچگی، افزایش تولید، گسترش تجارت ابریشم و ایجاد روابط با کشورهای دیگر، به ویژه ایران را موجب شدند که گزارشهای بی‌گرافه رهسپاران چینی به سرزمین پارت، گواه آن است.

در سالنامه‌های دوره نخست هان (۲۰۶ پیش از میلاد تا ۲۵ میلادی) آمده است که از تیائوچیه (کلده) اگر بیش از صد روز به سوی غرب در دریا پیش رویم، به زمین خورنشین می‌رسیم. تیائوچیه کشوری در قلمرو شاهنشاهی پارت است. زمان تهیه این گزارش باید سال ۱۴۰ پیش از میلاد باشد. سردار بان‌چائو فرستاده خود، کان‌بینگ، را (از آسیای مرکزی) به تاتسین (سوریه) فرستاد و او به تیائوچیه، کرانه دریای بزرگ رسید و چون وی می‌خواست از دریا گذر کند، دریانوردان مرز غرب پارت به کان‌بینگ گفتند: دریا پهناور و بزرگ است؛ با باد همراه می‌توان از آن در سه‌ماه گذر کرد، ولی اگر باد آرام باشد، شاید دو سال طول بکشد؛ از این رو آنها که به دریا می‌روند، توشه سه‌سال خود را به کشتی می‌برند. در دریا چیزی است که مردم را به یاد میهن و خانه خود می‌برد و بدین‌سان چندین تن جان خود را از دست داده‌اند. چون

کان‌بینگ این سخن را شنید، باز ایستاد. (۱۶)

با همه مهارت ایرانیان در دریانوردی و آگاهی ایشان از جریان بادهای موسمی، آنچه از شواهد و قراین برمی‌آید، در دوره پیش از ساسانیان این چنین سفرهای دریایی به چین به‌طور منظم صورت نمی‌گرفته و چون چین تا آن زمان تنها مرکز ابریشم به‌شمار می‌رفت، پس بیشتر تجارت ابریشم از راه خشکی انجام می‌شده است. (۱۷)

افزایش سفرهای دریایی از خلیج فارس به چین

همزمان با آغاز حکومت ساسانیان که با نیرومندشدن ناوگان ایرانیان همراه بود، تجارت ابریشم به‌طور کامل به‌دست ایرانیان افتاد. آن‌قسمت از تجارت که از راه خشکی انجام می‌گرفت، پیش‌تر به انحصار اشکانیان درآمده بود، اما بخش دیگری که از راه دریا انجام می‌گرفت و یا از بلخ به بنادر هند می‌رفت، تنها در اثر رقابتهای تجاری و توسعه قوای دریایی ایرانیان به‌دست آمد. (۱۸)

ساسانیان نیز به امر تجارت دریایی اهمیت ویژه‌ای قایل بودند؛ چنان‌که اردشیر اول پس از آنکه بر مسن و خوارسن دست یافت، در آبادی بنادر قدیم و ایجاد بندرگاههای جدید کوشش بسیار کرد. رینو (Reinaw) نوشته است: «ایرانیان و اعرابی که دولت از روی تدبیر در میان ایرانیان جای می‌داد، رفته رفته نیروی دریایی متناهی تشکیل دادند. سفاین ایران متوالیاً در همه دریاهای مشرق سیر کرده، در آغاز، کار آنها تنها رقابت با کشتیهای رومی وحشی بود، لکن بعد صاحب‌اختیار دریاها شدند و نفوذی که ایرانیان در دریا حاصل کردند، یکی از عللی بود که قدرت و شهرت روم را در دریاهای مشرق، متزلزل و به‌کلی خاموش کرد. از هجده شهری که به روزگار شاهنشاهی اردشیر بابکان بنیان نهاده شد، یازده شهر، بنادری بودند که یا در کنار دریا و یا در کنار رودهای قابل کشتیرانی بناگردیدند.» (۱۹)

از طرف دیگر، تدابیر امنیتی، ایجاد آرامش و پاکسازی بنادر و راهها از وجود اشرار و غارتگران از عوامل دیگر رشد و رونق تجارت در این دوره بود، چنان‌که در دوره پادشاهی شاپور دوم ذوالاکتاف (۳۷۹-۳۱۸م) تازیان غارتگری که با بهره‌جویی از کودکی شاپور به کناره‌های خلیج فارس دست‌اندازی کرده بودند، به‌شدت سرکوب شدند و ناوگان ایرانی هر دو سوی

خلیج فارس را از وجود آشوبگران پاک ساخت.

پس از آن به روزگار خسرو اول انوشیروان (۵۷۹-۵۳۱م)، سردار نامور ایرانی، هرمز دیلمی با بیرون راندن حبشیان از یمن، برگ زرین دیگری بر تاریخ دریانوردی ایرانیان افزود. بدین ترتیب ناوگان ایران اقیانوس هند را درمی نوردید؛ دریانوردان ایرانی به چین می رفتند و بازرگانی دریایی با چین که به وسیله ملتهای گوناگون انجام می گرفت، به دست ایرانیان افتاد.

تردیدی نیست که در دوران ساسانی کشتیرانی مستقیم بین خلیج فارس و چین وجود داشته است. یکی از اتباع چین به نام ای چنگ که به سال پنجاه پس از هجرت (۶۷۱م) با یک کشتی پارسی به نام پوسه در این دریاها سفر کرد، نوشته است: در آغاز پاییز (۶۷۱م) ... به شهر کوانتوک آمدم و آنجا روز برخورد خود را با دارنده یک کشتی پوسه، برای سفر به سوی جنوب تعیین کردم... سرانجام از کرانه کوانگ چو (کانتون) به کشتی درآمدم.^(۲۰)

در دوره ساسانیان مهم ترین کالایی که به صورت ترانزیت از ایران می گذشت، ابریشم بود، اما چون ایرانیان مقدار بسیاری از ابریشم خام وارداتی از چین را خود می خریدند، می توانستند محصولات خویش را به هر قیمتی بخواهند به ممالک مغرب زمین بفروشند. پس از سده ششم اهالی بیزانس درخت توت کاشتند و کرم ابریشم پرورش دادند و تا اندازه ای از وارد کردن ابریشم خارجی بی نیاز شدند و این امر رومیان را از ابریشم ایرانیان نیز بی نیاز ساخت؛ در صورتی که فرآورده های گرانبهای دیگر که وجود آنها برای امپراتوری پرتجمل روم اجتناب ناپذیر بود، هنوز می بایست از شرق (که در دست ایرانیان بود) وارد می شد، زیرا اینک بنادر هند تصرف شده بود و یمن نیز در شمار مستملکات ایران قرار داشت. ترکان به تحریک برخی از اتباع خود کوششها کردند تا از خسرو اول اجازه بگیرند ابریشم خود را از خاک ایران عبور دهند، اما سودی نبخشید. از جمله چیزهایی که چین از ایران می خرید، وسمه معروف و گرانبهای بود و ملکه چین هر ساله مقداری برای مصرف شخصی خود می خرید. قالیه های بابلی نیز خواهان بسیار داشت.

سنگهای قیمتی طبیعی و مصنوعی شام و کشورهای آسیایی دیگر، مرجان و مروارید

دریای سرخ، منسوجات شام و مصر و مواد مخدر از ایران به چین فرستاده می شد.^(۲۱)

عامل مهم و مؤثر دیگر در توسعه دریانوردی و تجارت دریایی ایرانیان در زمان خسرو اول به نقاط دیگر جهان و به‌ویژه چین و زنگبار، در کرانه‌های افریقای شرقی، فتح سرانندیب در جنوب شرقی هندوستان بود. سرانندیب یا سرانندیو نام فارسی جزیره سیلان است. مورخان عرب و ایران نوشته‌اند که انوشیروان ناوگانی به سیلان اعزام کرد، چون گویا در آنجا نسبت به تجار ایرانی ستم روا می‌داشتند. (۲۲)

در کتاب دریانوردی اعراب دربارهٔ وضع بازرگانی در این دوره چنین آمده است: «سیلان انبارگاه داد و ستد دریایی میان چین و شرق نزدیک بود. کشتیهای چینی و مردمان دیگر شرق دور، تا سیلان می‌آمدند و از اینجا به سوی غرب، داد و ستد در دست پارسیان و اکسومی‌ها [جشیان] بود. کشتیهای بازرگانی تا ادولیس یا گاهی کمی آن سوی باب‌المنذب می‌آمدند.» در این زمان از دریانوردی عرب خبری نیست. فعالیت دریایی پارسیان در سدهٔ ششم قابل ملاحظه است. کوسماس نشان داده است که کشتیهای پارسی به بندرهای سیلان در می‌آمدند و یک جنبش تبلیغی نستوری، اسقفهای پارسی را به این جزیره می‌فرستاد. پارسیان میانجی داد و ستد میان چین و غرب بودند: هم از راه آسیای مرکزی از سرس و هم از راه دریا از سینی. آنچه را از دریا می‌آمد، از بازارهای سیلان می‌خریدند و به بندرهای خود در پارس می‌بردند. حتی نام چیه آن‌چنان که کوسماس می‌شناخت، صورت پارسی تسینستان داشت. حورانی نوشته است که آن سوی تسینستان هیچ‌کس کشتی نمی‌راند و منزل ندارد. همچنین گویا کشتیهای پارسی پیش از اسلام از ابله (اپولوگوس) به چین می‌رفتند. حورانی در ادامه نوشته است: «پارسیان کلیساهایی در بندرهای ماله در مالابار و کالیانه نزدیک بمبئی برپا کردند.» (۲۳) طبری نام پیش از اسلام ابله را فرج‌الهند یا مرزهای هند می‌داند. تا این اندازه رابطهٔ دریایی این‌بندر و هند نزدیک بود. طبری افزوده است که فرماندار پارسی این‌بندر ناچار بود که با هندیها در دریا بجنگد و بدین‌سان اشاره‌ای به دریازنی هندیها در خلیج فارس و عمان می‌کند. (۲۴)

بندر ابله در این زمان مهم‌ترین بندر خلیج فارس در قسمت شمال غربی آن بود. اهمیت این بندر از آن رو بود که از یک‌سو به خلیج فارس راه داشت و کشتیهای بزرگ دریانوردی را که از دریاها دور دست شرق و غرب به قلمرو ایران می‌آمدند، در لنگرگاههای خود می‌پذیرفت و از

سویی در پیوندگاه دو رودخانهٔ بزرگ دجله و فرات قرار داشت و این بندر به وسیلهٔ آنها به تیسفون، پایتخت ایران، و شهرها و روستاهای آباد و پرجمعیت دیگر این منطقه راه می‌یافت و هم پایانه‌ای بود برای راههای کاروان‌رو زمینی که سرزمینهای واقع در غرب رود فرات را از یمامه، نجد، حجاز و یمن گرفته تا پالمیر، سوریه و سرزمینهایی در قلمرو روم، به خلیج فارس پیوند می‌داد. در واقع ابله در آن زمان لنگرگاه آن‌دسته از کشتیهای دریانوردی بود که از عمان، بحرین، فارس، هند و چین به آنجا می‌آمدند. (۲۵) این شهر، مرز شاهنشاهی پارسی در سرحد عربستان و نیز دارای مردمی آمیخته از پارس و عرب بود. (۲۶)

ابن‌خردادبه نیز در بیان راههای بازرگانی شرق و غرب، ابله را همچون پایانه‌ای برای آبراههای دجله و فرات و آغازی برای سفر در دریاها، باز، دانسته است. وی یکی از این راهها را از غرب تا شرق چنین توصیف کرده است: «...اگر بخواهند، کالای خود را از فرنگ از راه دریای غربی (مدیترانه) حمل می‌کنند و در انطاکیه آن را به خشکی منتقل می‌نمایند و پس از پیمودن سه منزل در خشکی در جابیه (شهری در سوریه در کنار فرات) به فرات می‌رسند و از آنجا از راه آبی فرات به بغداد و از راه آبی دجله به ابله می‌روند و از ابله راهی عمان، سند، هند و سرزمین چین می‌شوند که تمامی به هم پیوسته‌اند.» (۲۷)

بنابراین در سدهٔ ششم میلادی راههای بازرگانی هم در دریا و هم در خشکی که دنیای شرق و غرب را به یکدیگر متصل و مربوط می‌کرد، از میان قلمرو بزرگ شاهنشاهی ایران می‌گذشت و زیر نظارت ایران بود. همچنین اشاراتی که نویسندگانی از جمله طبری به وجود کشتیهای چینی «سفن صینی» در موقع گشودن ابله به دست مسلمانان در این بندر دارد، شاهد دیگری در وجود این ارتباط دریایی است. (۲۸)

تا اینجا مطلب براساس شواهد مکتوب تاریخی بود، اما شواهد مکتوب تنها منابع تاریخی به‌شمار نمی‌روند و مآخذ واژه‌شناسی نیز نشان می‌دهد که دریانوردی ساسانیان به فراسوی سیلان و حدود قلمرو حمیری تا سوماترا و بنادر چین توسعه یافته بود. دقت نظر میسو گابریل فراند این برگ را کامل، دقیق و قاطع ساخته است. وی نوشته است: «دربارۀ نقشی که اعراب در تثبیت و توسعهٔ روابط دریایی بین بنادر خلیج فارس و خاور دور بازی کردند، به‌نظر

من، زیاد غلو شده است. حقیقت امر این است که آنها فقط مسیری را طی می‌کردند که ایرانیها گشوده بودند و لغت ناخدا را از آنها گرفته‌اند که با همان معنا و مفهوم به زبان عربی راه یافته است. واژه بغبور به گفته ابن خردادبه یا فغفور به گفته مسعودی و ابوالفداء که به امپراتوری چین اطلاق می‌گردد، گونه عربی واژه بغبور فارسی به معنای فرزند خدا می‌باشد که ترجمه لفظ چینی تین تسیو، (فرزند آسمان) است. واژه‌های ذیل در متون عربی به کار می‌رود: دیبجات، خشنامی، اسم کوهی در مجمع‌الجزایر آندامان، صندر فولات به پولوکندر. همه این واژه‌ها از نامهای محلی فارسی مشتق شده است... در تواریخ وابسته به سلسله شاهان چینی مربوط به اواخر سده چهارم تا آغاز سده هفتم، تمامی محصولات چین و هند، سیلان، هندوستان، عربستان و ساحل شرقی افریقا را امتعه پوسی یعنی ایران که مرکز اصلی غالب واردات مزبور به چین می‌باشد، می‌نامند.» (۲۹)

کالاهایی که در این زمان به وسیله ایرانیان به چین معرفی یا حمل می‌شد، عبارت بودند از: مرجان، عنبر، عقیق، مروارید، شیشه (از نوع شفاف و مات)، بلور، الماس (کین- کائنگ)، فولاد، سنگرف، جیوه، کندر، زردچوبه، بافته زری، فلفل سیاه، حریر، فلفل سبز، خرما، تاج‌الملوک، مازر و ریشه جوزه. (۳۰)

در این زمان تجارت ابریشم چین و هند منحصر به ایرانیان بود. افزون بر این، ایرانیان دستگاههای بافتن پارچه‌های ابریشمی برای مصرف داخلی و صدور به خارج دایر کرده بودند که از روی آن به تدرج در همه کشورهای آسیای غربی مانند سوریه، دایر شد. راههای شوسه بزرگی مراکز مهم و شهرهای شاهنشاهی ساسانیان را به یکدیگر متصل ساخته بود. شاهراه بزرگ از تیسفون شروع می‌شد و از حلوان به همدان می‌رسید. در همدان راه به چند شعبه تقسیم می‌شد: یک راه از خوزستان و فارس به خلیج فارس، یک راه از خراسان و دره کابل به هندوستان، یک راه نیز از ری، گیلان و دریای خزر به نقاط شمالی و شرقی و چند راه هم از ترکستان به چین می‌رفت. (۳۱) در اهمیت ارتباط ایران با چین همین بس که مؤلف فارس‌نامه نوشته است: «از جمله آیین بارگاه انوشیروان آن بود که از دست راست تخت او کرسی زر نهاده بود و از دست چپ و پس همچنین کرسیهای زر نهاده بودند و از این سه کرسی، یکی جای ملک چین بودی و

دیگری جای ملک روم بودی و سه‌دیگر جای ملک خزر بودی. کسی چون به‌بارگاه او آمدندی، برین کرسیها نشستندی و همه‌ساله این‌سه کرسی نهاده بودی، برنداشتندی و جز این سه، کس دیگر بر آن نیارستن نشستند.»^(۳۲)

تجارت ابریشم در آغاز دوره اسلامی

با وجود حوادث بزرگی که با سقوط ساسانیان در ایران به‌وقوع پیوست، مناسبات بازرگانی ایران با چین همچنان ادامه یافت و اگرچه راه خشکی ابریشم برای مدتی آماده عبور کاروانهای بزرگ تجارتي بین شرق و غرب نبود، در عوض راه دریایی با وجود خطرهای فراوانی که داشت، در آغاز دوره اسلامی تحرک بی‌مانندی پیدا کرد؛ چنان‌که در سال ۶۷۱ م. یعنی بیست‌سال پس از مرگ یزدگرد سوم، شخصی به‌نام ای‌چینگ در کانتون بر یک کشتی پوسه سوار شده و به‌سوی جنوب به بهوگه (پالمبانگ) در سوماترای جنوب شرقی رفت و در سال ۷۱۷ م. یک هندی سوار بر یکی از کشتیهای یک کاروان کشتی سی و پنج فروندی از سیلان به پالمبانگ رفت که البته بیشتر کشتیهای این کاروان در راه شکسته شدند. سرانجام این هندی در سال ۷۲۰ م. به کانتون رسید، ولی روشن نیست که با کشتی پوسه یا به‌وسیله دیگری این سفر را انجام داده است. یک‌داستان چینی درباره سفر با کشتیهای پوسه در سال ۷۲۷ م. پس از وصف سفرهای آنها به سیلان و مالابار نوشته است: «... آنها در کشتیهای بزرگ به کشور هان (چین) کشتی می‌رانند؛ یکر است به کانتون برای خواسته‌های ابریشمی و جنسهای مانند آن.»^(۳۳)

همچنین برگه چنگ یوان سین تنگ جی کیائومولو نیز که در آغاز سده نهم میلادی،

حدود سال ۷۱۷ به‌وسیله یوان چائو نوشته شده است، به همین اندازه قابل توجه است:

«اجرا بودهی وارد جزیره سیلان شد... سی و پنج فروند کشتی ایرانی در آنجا بود و اینان سنگهای گرانبها عرضه می‌کردند. به‌محض آنکه بازرگانان ایرانی اجرا بودهی را دیدند، همگی با هم به‌دنبالش حرکت کردند. اجرا بودهی پس از یک‌ماه اقامت در سیلان، از شاه اجازه گرفته که حرکت کند و همراه تجار وفادار ایرانی به دریا رفت و سرانجام اجرا بودهی در سال ۷۲۰ م. وارد کانتون شد.»^(۳۴)

مطالب برخی از کتابها حاکی است که در سال ۹۸ هجری یک

کاروان از کشتیهای تجاری ایران، مرکب از سی و پنج کشتی به جزیره هانیان چین رسید و مالالتجاره خود را تخلیه کرد. این امر نشان دهنده آن است که تجارت پرسود با چین هنوز شکوفا بوده است. (۳۵)

اما واقعه‌ای این تجارت پرسود را دچار پریشانی کرد؛ چنان‌که از نوشته‌های تانگشو برمی‌آید: «پوسی‌ها و تاشی‌ها (تازیان) در سال ۷۵۸ م. شهر بزرگ کوانگ چویا (کانتون) را به آتش کشیدند. پس از این واقعه تا چندین سال، بندر بزرگ کانتون به روی بیگانگان بسته شد و کشتیهای خارجی که از خاورمیانه و آسیای جنوبی می‌آمدند، در بندر تونگ‌کینگ لنگر می‌انداختند. تا اینکه به استناد منابع چینی، بندر کانتون در سال ۷۹۲ م. به روی کشتیهای بیگانه گشوده شد.» بازرگانان ایرانی از بنادر ابله و ریوارشیر و هرمز و سیراف به سوی چین می‌رفتند و در بین راه در مالابار، واقع در کرانه غربی و جنوب غربی هندوستان و سیلان (سرانديب) و جزایر اندونزی (سوماترا، جاوگا، جاوه) توقف کرده، آن‌گاه پس از طی چندین شبانه‌روز راه دریایی پرمخاطره، وارد آبهای چین می‌شدند و به داد و ستد با مردم این کشور می‌پرداختند. (۳۶)

از نوشته‌های ابن‌خردادبه و دیگران که کمی پس از او نوشته‌اند، می‌توان از راه چین در نیمه سده نهم شرحی گردآورد: «پایان غربی خط کشتیرانی به چین، در بصره، ابله و سیراف بود. هر چند بصره یک مرکز بزرگ بود، به نظر می‌رسد کشتیهای بزرگ دریایما نمی‌توانستند به آنجا برسند و در ابله لنگر می‌انداختند. بصره شهر نوینی بود که عربها بنیاد گذاشته بودند، درحالی‌که ابله، اپولوکوس کهن بود که خسرو اردشیر آن را دوباره بنیاد گذاشته و تا زمان مسلمانان بازمانده بود.» (۳۷) ابله در قسمت بالای خلیج فارس واقع بود و مقصد نهایی در مسیر دریایی مشرق و تقارن راه کاروان‌رو به عمان، مصر و شام بود؛ پس در آن زمان از اهمیت بسزایی برخوردار بود. بلاذری نوشته است که ابله در زمان کشورگشایی مسلمانان، بندری برای سفر به چین و هند و بحرین به‌شمار می‌رفت و آن کشتیها را سفن صینییه می‌خواندند. (۳۸)

در ناحیه ابله به دلیل وجود پایابهای فریبنده، چراغهای راهنمایی برای کشتیها نصب شده بود، چون در محل ریختن آب کارون، دجله و اروندرود، گل و لای فراوانی بود و آب‌نماها... یا پایابها، ناخدایان را فریب می‌دادند و کشتیها به گل می‌نشستند. دریانوردان برای جلوگیری از

برخورد کشتیها با این محلها، سه چوب‌بست که بعدها آن را خشبات می‌گفتند، در دریاها برپا کرده بودند که از آن برای راهنمایی کشتیها و برجهای دیدبانی استفاده می‌کردند. شبها آنها را روشن می‌کردند. آنها کار مناره‌های دریایی را انجام دهند و برجها نیز همچون ایستگاهی برای نشان‌دادن به کار می‌رفتند و از آنها دیدبانی می‌کردند که دریازنان عرب خلیج فارس و گاهی هندیها نزدیک آن نشوند. (۳۹)

دشواریهای ناورانی در این آبها موجب رشد سیراف در کرانه ایران در جنوب شیراز شده و سیراف به تدریج جایگزین ابله شد. کشتیها برای سفر به چین در نیمه تابستان از سیراف بادبان می‌کشیدند و این کار پیش از آغاز اعتدال پاییزی بود که دریای فارس دچار آشفته‌گی می‌شد. (۴۰)

ناخدایان و رهبانان سیرافی با پشتوانه تجربه بسیار و برتری در کار دریانوردی به چین می‌رفتند. آنان افزون‌بر تجربیات گذشتگان از راه‌نامه‌های دریایی، فنون ستاره‌شناسی و کبوترهای کرانه‌بین استفاده نموده و خود نیز ابتکاراتی در کار دریانوردی داشتند؛ از جمله چرخ و ریسمانی که با حرکت کشتی کار می‌کرد و مسافت طی شده را معین می‌ساخت. (۴۱)

از سفر دریانوردان و ناخدایان سیرافی داستانهای بسیاری نقل شده است که از جمله می‌توان به داستانهای کتاب عجائب هند، نوشته ناخدا بزرگ شهریار رامهرمزی که در آنها به چگونگی این سفرهای دریایی و خاطرات ناخدایانی که عده‌ای از آنها از سیراف بودند، پرداخته است، اشاره کرد. از جمله این ناخدایان که از سیراف به مقصد چین کالا حمل می‌کردند، می‌توان به ابوزهر برختی، از بزرگان سیراف، اشاره کرد. (۴۲)

کشتیهای چینی در سیراف بارگیری می‌کردند و همچنین کالایی را که از بصره، عمان و نقاط دیگر آمده بود، حمل می‌کردند، زیرا دریای ایران بیشتر وقتها طوفانی می‌شد و در بیشتر نقاط نیز کم‌عمق بود. مسافت بین بصره و سیراف یکصد و بیست فرسخ است و هنگامی که کشتیها در سیراف بارگیری می‌کردند و آب شیرین می‌گرفتند، به محلی که مسقط نامیده می‌شد و در منتهی‌الیه عمان است و دویست فرسخ از سیراف فاصله دارد، می‌رفتند. (۴۳)

در این زمان کشتیها از دو راه می‌توانستند به هند بروند. آنها می‌توانستند به صحار و مسقط، دو بندر پرکار در کرانه عمان سر بزنند. آنگاه پس از گرفتن ذخیره کافی از آب، یگراست از

میان دریای هند به قصد کولم ملی (کویلون) در مالابار جنوبی برانند. این راهی است که در اخبار وصف شده و راهی است که کشتیهای عازم چین باید پیش می‌گرفتند؛ یا می‌توانستند سفر کرانه‌نوردی پیش بگیرند. (۴۴)

«... این کشتیها پس از خروج از دریا‌های فارس به سرزمینهای هندوستان رفته، نخست در کولم ملی لنگر انداخته، اگر باد از پشت بوزد، سفر به آنجا یک‌ماه به طول می‌انجامد. کشتیها پس از آگیری در ملی، به‌جانب دریای هارقند (خلیج بنگال) رفته، در طول راه به‌محلی به‌نام لنگ بالوس (از جزایر نیکوبار) وارد می‌شوند. در اینجا مردم نه تن‌پوشی دارند و نه اینکه زبان عربی یا زبانی را که بازرگانان به آن آشنا باشند، می‌فهمند. کشتیها از لنج بالوس به‌محلی به‌نام کله‌بار... و از کله‌بار به‌سوی تیموه (در شبه‌جزیره مالایا) می‌روند و پس از ده‌روز به آنجا می‌رسند؛ آنگاه عازم کندرنج می‌شوند و این سفر هم ده روز می‌انجامد. کشتیها از کندرنج در مصب مکونک به صنف (کامبوج) می‌روند و باز پس از ده روز به آنجا می‌رسند، آگیری می‌کنند و به‌طرف صندر فولات (پولدکوندر) می‌روند که جزیره‌ای است در دریا و بعد از ده روز به آن می‌رسند. کشتیها سپس در دریای سنخی (دریای چین) پیش رفته و به دروازه‌های چین می‌رسند که کوههایی در دریا می‌باشند و بین آنها تنگه‌ای وجود دارد که به‌زحمت کشتیها می‌تواند از آن عبور کنند و پس از عبور از دروازه‌ها به خلیج آب شیرین وارد شده، در بندر عمده چین که خان‌فو (کانتون) نامیده می‌شود، لنگر می‌اندازند.» (۴۵)

مسافت صندر فولات تا چین یک‌ماه بود که هفت روز آن صرف گذر از دروازه‌ها می‌شد. یک کشتی ایرانی در سده هفتم یا هشتم برای حرکت از سیلان به کانتون، پنجاه روز وقت صرف می‌کرد. (۴۶)

خانفو بزرگ‌ترین داد و ستدگاه بود و کوچ‌نشین بزرگی از بازرگانان غربی، مسلمان و دیگران در آنجا زندگی می‌کردند. مسلمانان از شاهنشاه امتیازی دریافت کرده بودند که اختلاف حقوقی میان خود را نزد یک قاضی مسلمان از جامعه خودشان ببردند. (۴۷)

مسعودی نوشته است: «گذشته از مسلمانان، نصاری، یهود، مجوس و جزء آنان، از مردم چین در آنجا خلق بسیار هست.» (۴۸) کالاهای بازرگانی برای مدتی در گمرک نگهداری می‌شد و

این شاید به آن سبب بود که به همه فرصت داده شود تا بتوانند کالاهای خود را عادلانه به فروش برسانند و شاید هم برای پایین آوردن قیمتها بوده است تا با پرکردن بازار از جنس و دادن وقت کم برای فروش به بازرگانانی که میخواستند با بادهای موسمی مختلف به سوی غرب برگردند، آنها ناچار شوند کالای خود را به قیمت ارزان بفروشند. نظارتهای دیگری هم هنگام بازگشت انجام می شد. یک بازرس چینی برای داد و ستد دریایی مستقر بود و ناخدایان بیگانه بایستی در دفتر او نام خود را ثبت می کردند و او بارنامه ها را بازرسی می کرد، گمرک جنسها و خرج کرایه را جمع می کرد و از بیرون فرستادن چیزها بهادار و کمیاب، براساس جدولهای مربوطه، جلوگیری می نمود. سفر بازگشت از همان راه آمده انجام می گرفت، تا کولم ملی. از آنجا ناخدایان نخست به سوی رسیوت یا بندر دیگری در کرانه شحر یا مهره می رفتند و سپس به سوی شرق در کنار کرانه می راندند تا به خلیج عمان می پیچیدند و سرانجام در سیراف یا ابله لنگر می انداختند. (۴۹)

بنا به گفته مسعودی، جریان رفت و برگشت یک سال و نیم طول می کشید. (۵۰)

این داد و ستد در سال ۸۷۸ م. که نیروهای هوآنگ چائو شورشگر، کانتون را محاصره و تاراج کردند و شمار بسیاری از داد و ستدگران بیگانه را با بسیاری از مردم چین کشتند، ناگهان به پایان رسید. مسعودی یادآور شده است که در شورش او دویست هزار مسلمان، مسیحی، یهودی و زردتشی کشته شدند. (۵۱)

افزون بر این آسیب، امپراتوریهای عرب و چین در آن زمان در یک وضع عمومی فرو افتاده بودند که برای آمد و شد مساعد نبود. خاندان تانگ در شرق هرگز از گزند و شورش هوآنگ چائو سر برنیامورد. پس از آنکه فرمانروایی این خاندان در سال ۹۰۷ م. به پایان رسید، دوره ای آغاز شد که تا زمان به پادشاهی رسیدن خاندان سونگ در سال ۹۶۰ م. به طول انجامید. امپراتوری عباسی نیز از ۸۵۰ م. به بعد قطعه قطعه از هم جدا شد و در سالهای پس از ۸۷۰ م. شورش خونینی به دست بندگان زنگی در بین النهرین پایین انجام شد. زنگیان، ابله و بصره را تاراج کردند و بغداد را از خلیج فارس بریدند. در سال ۸۷۱ م. سند به دست فرمانروایان عرب، از خلافت مستقل شد، در حالی که پس از سال ۸۹۹ م. قرمطیان خاری در چشم عراق بودند. سیراف در سال ۹۸۷ م. (۳۶۶ ق) از زمین لرزه آسیب بسیار دید (۵۲) و بدین ترتیب امکان سفر دریایی

یکراست به کانتون از بین رفت و کشتیها تا ناحیه کله بر کرانه غربی شبه جزیره مالاکا که در آن زمان بخشی از امپراتوری اندونزی بود، بیشتر نمی رفتند.

استیلای مغول و راه آبی ابریشم

در آغاز سده هفتم هجری قمری مغولها بر ایران و چین استیلا یافتند. همزمان با به قدرت رسیدن یکی از نوادگان چنگیز، قوبیلای خان، در چین، نوادگان دیگر چنگیز با نام ایلخانان در ایران به سلطنت و حکومت دست یافتند که با خویشاوندان خود در چین مناسبات بسیار صمیمانه ای داشتند. به وجود آمدن دولتی از واپسین نقطه شرق آسیا تا بخشهایی از شرق اروپا موجب رفع موانع و مشکلات داد و ستد، بازرگانی، جهانگردی و تماس دیپلماتیک شرق و غرب شد و بدین ترتیب بار دیگر راه ابریشم حیات و رونق تازه ای برخوردار شد. راه دریایی که بنادر ایران را با بنادر خاور دور در ارتباط مستقیم قرار می داد، رونق و شکوفایی بسیار یافت.

در این زمان برخی از کالاهای چین، به ویژه ابریشم، از چین به ایران وارد می شد.^(۵۳) ظروف سفالی، پارچه های حریر نقش دار، ابریشم خام، کاغذ و غیره نیز از چین به ایران فرستاده می شد. در این دوره مهم ترین بندر ایران، بندر هرمز بود. از نخستین گزارشهایی که به این دوره مربوط است، گزارش سفر ژان مونته کو رونیو به چین است.

او به ریاست یک هیئت فرانیستی حامل نامه های درود و سپاس به پادشاهان و پیشوایان دینی شرق بود. این گروه از ونیز به کشتی سوار شدند و از سوی اسکندرون و سپس راه زمینی انطاکیه به تبریز رفتند و در ادامه سفر خود در سال ۶۹۰ هجری به دلیل جنگ قوبیلای و پسر عموی شورشی اش، قیدو، سفر دریایی به چین را به سفر از راه خشکی ترجیح داده و از بندر هرمز به کشتی نشستند و پس از یک ماه در قیلون در کرانه هند پیاده شدند و از قیلون به کروماندل راندند. گزارش ژان از جنوب هند، نخستین توصیفی است که به دست یک اروپایی نوشته شده است، زیرا او هفت سال پیش از مارکوپولو بدان سرزمین راه یافته بود. او در سال ۱۲۹۲ یا ۱۲۹۳ میلادی هند را ترک کرد و پس از رسیدن به کرانه های مالابار، راهی چین شد. درباره شرح سفر ژان از هند و چین از راه تنگه مالاکا هیچ اطلاعی در دست نیست؛ گویا او و همراهانش در زیتون

(چوانچو) پیاده شده و از آنجا به پایتخت امپراتوری مغول، خانبالغ رفته‌اند و در ۱۳۱۴م/ ۶۹۳ق. اندکی پس از مرگ قوبیلای خان به آنجا رسیده‌اند. (۵۴)

در سال ۱۳۲۰م/ ۷۲۰ق. نیز کشیش دیگری به نام ادریک به همراه هیثی از راه قسطنطنیه - طرابوزان - ارزروم - تبریز به سلطانیه رفته و سپس از راه هرمز، راهی هند شد و از راه سوماترا، جاوه و چمیا (در جنوب ویتنام)، در حدود ۱۳۲۲ یا ۱۳۲۳ میلادی به کانتون رسید. (۵۵)

افزون بر گزارش مسافرت کشیشانی که به منظور ترویج مسیحیت از راه مشرق به چین سفر کرده‌اند، سفرنامه‌های مارکوپولو و ابن بطوطه نیز در این زمان دانستنیهای ارزنده‌ای از راه آبی ابریشم در اختیار ما قرار می‌دهند. از گزارشهای این دو جهانگرد چنین برمی‌آید که هرمز بزرگ‌ترین بندر تجاری این دوره در خلیج فارس و مرکز بزرگ تجاری و بازرگانی با خاور دور، مالایا، سیلان، هند و جاوه بوده است. مارکوپولو در این مورد نوشته است که این شهر محل رفت و آمد و داد و ستد بازرگانان هندی است که با خود ادویه، دارو، سنگهای قیمتی، مروارید، منسوجات زربفت، دندان فیل (عاج) و کالاهای دیگر می‌آورند. در اینجا اجناس خود را به تجاری واگذار می‌کنند که وسیله توزیع آنها را در تمام دنیا دارند. هرمز مرکز تجاری بزرگی است و در اطراف آن آبادیها و قلاع تابع آن ساخته شده... «هرگاه اتفاق افتد تاجر بیگانه‌ای در قلمرو حکومت او بمیرد، تمام کالاها و دارایی او را ضبط می‌کند و به خزانه خود می‌ریزد.» (۵۶)

ابن بطوطه نیز نظر مارکوپولو را تأیید کرده است و هرمز را بندرگاه هند و سند نامیده است. (۵۷) اگر چند ادعا شده است که مغولان به کرمان و سپس هرمز حمله کرده و آنها را به‌طور کامل ویران کرده‌اند و این حوادث سبب مهاجرت اهالی آنها به هرمز نو شده است، اما به‌نظر نمی‌رسد مغولها به کرانه‌های جنوبی ایران رسیده باشند. (۵۸) لسترنج علت انتقال حکومت هرمز به هرمز نو را این چنین نوشته است: «در آغاز قرن هشتم، مطابق یکی از مراجع ما، در سال ۷۱۵ سلطان هرموز شهری را که در کنار دریا بود، برای آنکه دزدان آن را پیوسته مورد تاخت و تاز قرار می‌دادند، ترک کرد و هرموز نو را در جزیره‌ای که از آن اسم بردیم و به جزیره جرون یا (زرورن) معروف است و تاکنار دریا یک فرسخ مسافت دارد، بنا نمود.» (۵۹)

در این دوره در واقع اهمیت تجاری و بازرگانی سیراف به بندر هرمز منتقل شده بود.^(۶۰) در اواخر این سده (سده هفتم هجری) کیفیت ابریشم ایران چنان بهبود یافته بود که بازرگانان جنوبی برای خرید آن به ایران می‌آمدند. در منابع ایتالیایی سده‌های سیزدهم و چهاردهم میلادی، دفاتر تجاری پگولوتی و اوتسانوی فلورانس، اساسنامه‌های پیزا و غیره، اسامی انواع گوناگون ابریشم خامی که از ایران می‌رسید و در شهرهای ایتالیا به عمل می‌آمد، ضبط شده است.^(۶۱)

در این دوره افزون بر هرمز، بنادر دیگری همچون بنگال، سیلان، مالاکا، مالابار و سوماترا همچنان بارانداز کشتیهای مسیر این‌راه بودند؛ چنانکه خط سیر احتمالی پولوها در بازگشت از چین، چنین مدعایی را به اثبات می‌رساند. آنها پس از بازگشت از دربار قویلی، از خلیج تنگن عبور کردند تا به جامپا در جنوب شرقی کامبوج رسیدند و گویا پس از خروج از جامپا، اندک زمانی در برنثو ماندند، اما با به احتمال قوی‌تر به‌طور مستقیم به جزیره هین تانک در ورودی مالاکا و سپس به سوماترا رسیدند. در ساحل شمال شرقی این جزیره به علت وزش بادهای موسمی مخالف، مجبور به یک توقف پنج‌ماهه شدند، اما همین که باد موافق وزیدن گرفت، از راه نیکوبار و جزایر آندامان به طرف جزیره سیلان رهسپار شدند.^(۶۲)

مارکوپولو پس از ایالت عدن و توجه به اهمیت این بندر تجاری در تجارت با اسکندریه، با رفتن به بندر هرمز، از راه خشکی به روسیه و قسطنطنیه و سرانجام و نیز، زادگاه خود، بازگشت و به سفر خود پایان داد.^(۶۳)

تیموریان، صفویان و راه ابریشم

با وجود تیرگی روابط ایران و چین در زمان تیمور و قصد تیمور در لشکرکشی به چین،^(۶۴) روابط بازرگانی بین دو کشور رونق بسیار داشت.^(۶۵) در نامه‌ای که شاه‌رخ به دای مینگ، خاقان چین، نوشته، تمایل خود را به استقرار روابط تجاری و تنظیم امور داد و ستد با چین اظهار داشته است. در قسمتی از آن نامه آمده است: «مقرر است که بعد از این راه‌ها گشوده باشند تا بازرگانان به سلامت آیند و روند که این معنی سبب آبادانی ممالک و نیکونامی دنیا و

آخرت است.» در جواب نامه شاهرخ، پادشاه خطای یا خاقان چین نیز علاقه و تمایل خود را آشکار نموده و در قسمتی از نامه‌اش نوشته است: «بعد از این، کسان فرستاده‌ایم تا آی و روی کنند تا راه منقطع نشود و تجارت و کسب به مراد خویش کنند.»^(۶۶)

قبل از شاهرخ، یعنی در دوره تیمور نیز باب تجارت همچنان بین ایران و چین گشوده بود، چنان‌که کلاویخوکه از سوی پادشاه اسپانیا به سفارت نزد تیمور آمده بود، نوشت: «از چین، پرنیان بسیار مرغوب و عالی که در جهان همانند ندارد، و مخصوصاً حریر چینی غیر زربفت می‌آورند و نیز از چین مشک که فقط در آن کشور یافت می‌شود، و دیگر کالاهایی که به داشتن آنها مشهور است، به مقدار زیاد در آن مملکت وجود دارد.»^(۶۷)

در این دوره نیز بندر هرمز هنوز به‌عنوان بارانداز کالاهای صادر شده یا وارد شده از چین، رونق دیرینه خود را کم و بیش حفظ کرده بود. گزارشهای ناظران این دوره شاهد این مدعا است. عبدالرزاق سمرقندی در سال ۸۴۴ هجری از جانب شاهرخ به سفارت هندوستان فرستاده شد. در این سفر وی از راه قهستان و کرمان به بندر هرمز رسید. وی ضمن شرح این مسافرت، فعالیت‌های اقتصادی این شهر را توصیف کرده و نوشته است: «تجار اقالیم سبعة از مصر و شام و روم و آذربایجان و عراق عجم و عرب و ممالک خراسان و ماوراءالنهر ترکستان و ممالک دشت قبچاق و تمام بلاد شرق و خان بالیغ روی توجه به این بندر دارند.»^(۶۸)

همچنین درباره رونق و پیشرفت بندر هرمز در این دوره در گزارش دریانوردی مانند دوراته باربوسا آمده است: «(در این جزیره) انواع کالا را داد و ستد می‌کنند. امتعه زیادی از نقاط مختلف وارد می‌نمایند و از آنجا به هندوستان حمل می‌کنند. انواع ادویه و دارو، چوب (چوب زرد، چوب صندل، چوب سفید) بلسان، تمر هندی، زعفران هندی، موم، آهن، شکر، برنج، نارگیل، یاقوت، زرقول، یاقوت ارغوانی، زمرد، زبرجد، ظروف چینی و... به اینجا آورده می‌شود. مبالغ هنگفتی بابت این امتعه پرداخت می‌گردد و کالاهای زیادی هم از سرزمین دیبل و بنگال می‌آورند که به آن سین باسوس می‌گویند. اینها پارچه‌های نخی اعلائی هستند که با آنها کلاه و پیراهن درست می‌کنند و مردم ایران و اعراب و اهالی قاهره و عدن و اسکندریه از آنها استفاده می‌نمایند. ضمناً جیوه شنجرف، گلاب، پارچه‌های زری و ابریشمی، پارچه‌های پشمی

و شال و ابریشم نیز از هرمز آورده می‌شود. از راه خشکی چین و ختن کلافهای ابریشم، مشک کمیاب، ریواس هم می‌آورند و از بابل فیروزه اعلا و زمرد و از آگار هم سنگ لاجورد وارد می‌کنند. از بهارم و جلقا مرواریدهای ریز و درشت و از عربستان و ایران اسبهای بسیار می‌آورند و هر ساله تعداد پانصد ششصد رأس به هندوستان حمل می‌کنند و گاهی این تعداد به یک هزار نیز می‌رسد و کشتیهایی که این اسبها را حمل می‌نمایند، نمک، خرما، کشمش و نیز آب و دیگر امته که مورد توجه هندیها می‌باشد، با خود می‌برند.^(۶۹) با این حال گزارشهایی نیز از فشارهای دولت تیموری بر حاکم هرمز وجود دارد که این امر بر تجارت منطقه تأثیر بدی وارد می‌کرد؛ چنان‌که در کتاب **اژدهای هفت سر آمده** است که نماینده تیمور در سال ۷۹۸ ق. از محمدشاه، حاکم هرمز، مبلغ «هزار بار هزار و دویست دینار» یا به روایت دیگر، «هر سال سیصد هزار دینار» مالیات می‌خواست.^(۷۰) در ایران هم‌زمان با روی کار آمدن دولت صفوی، آلبوکرک، دریانورد پرتغالی، جزیره پرکار هرمز را به تصرف خود درآورد و این خود از دلایل رکود این بندر بود، اما با روی کار آمدن شاه عباس، جزیره هرمز باز پس گرفته شد. از همین زمان بندر گمبرون که رو به روی جزیره هرمز بود، به نام بندر عباس شهرت یافت و جزیره هرمز را که نزدیک بندر عباس بود، بسیار آبادان ساخت؛ چنان‌که بیش از سیصد کشتی از کشورهای مختلف در گذرگاه هرمز جمع می‌شدند و همیشه چهارصد تاجر در آن بند اقامت داشتند. داستان رقابت تجار پرتغالی، انگلیسی، هلندی و تجار کشورهای اروپایی دیگر در همه روزگار صفوی (۹۰۷ تا ۱۱۳۵ ق) براساس همین سیاست تجاری به میان آمد و جنگهای طولانی دولتهای عثمانی و صفوی بیشتر برای تسلط بر شعبه‌هایی از این راه پردرآمد بود و حساسیت صفویان، به ویژه شاه عباس بزرگ در مورد گرجستان و قفقاز و جنگهای طولانی آن سامان، تنها برای پیدا کردن یک راه سوم به سوی غرب، پس از تسلط ترکان بر اروپای شرقی بود. در جنوب هم بندر عباس سالی ده‌هزار عدل ابریشم به دولت انگلیس تحویل می‌داد. از طرف دیگر پایه جنگهای صفویه و ازبکان و همچنین صفویه و عثمانی را افزون بر مسائل مربوط به مذهب و مشرب، باید به مسائل اقتصادی، به ویژه تجارت شرق و غرب نیز وابسته دانست و عامل مادی این وقایع را هرگز نباید از یاد برد.^(۷۱)

گفتنی است که در این روزگار، ایران خود جایگاه مهم پرورش کرم ابریشم بود. محصول ابریشم گیلان و نواحی دیگر ایران نظر اروپاییان را جلب نموده بود. شاردن و جهانگردان دیگر در این مورد در سفرنامه‌های خود مطالبی آورده‌اند. به دلیل باد شده، ابریشم چین تا حدودی جذابیت خود را از دست داده بود. کشورهای دیگر خاورمیانه و همچنین یونان و ایتالیا هم که برخی شهرهای آن مانند ژن و ونیز فعالیت بازرگانی درخشانی می‌کردند، دیرزمانی بود که به پرورش کرم ابریشم و تهیه پارچه‌های ابریشمی اشتغال داشتند. (۷۲)

نگاهی به مهم‌ترین بنادر مسیر آبی راه ابریشم

أبله

یکی از قدیم‌ترین بنادر آبی راه ابریشم، ابله یا اپولوکوس بود. این بندر از زمان اشکانیان وجود داشت و اردشیر بابکان آن را دوباره ساخت. ابله را در محل ریختن دجله به خلیج فارس در دهانه دجله ساخته بودند. این بندر دارای کارگاههای کشتی‌سازی بود و آن را فرج‌الهند، یعنی دهانه هند نیز می‌نامیدند و این نام‌گذاری نشان دهنده بسیاری رفت و آمد بین این بندر و سرزمین هند بوده است. هنگامی که در سال چهارده هجری عتبه بن غزوان - سرداری که عمر وی را مأمور فتح این ناحیه کرده بود - ابله را گشود، او در نامه‌ای به عمر، ابله را چنین توصیف نمود: اینجا لنگرگاه کشتیهای دریانوردی است که از عمان، بحرین، فارس و چین به اینجا می‌آیند. (۷۳)

اما ابله بندر خوبی نبود، زیرا عمق آن کم و دارای گردابهایی بود و خطر به گل نشستن کشتیها وجود داشت. ساختن خشاب یعنی فانوس دریایی در نزدیکی آن و روشن نگاه داشتن چراغ به هنگام شب، کوششی برای جلوگیری از این خطر بوده است. (۷۴)

پس از فرو افتادن ساسانیان و بنای بصره، ابله اهمیت خود را از دست داد و بصره نیز اگرچه پررونق بود، اما کشتیهای بزرگ اقیانوس‌پیما را که به هند و چین سفر می‌کردند، نمی‌توانست در کنار خود بپذیرد. از طرف دیگر، بی‌ثباتی حاصل از کشمکشهای داخلی عباسیان و قیام صاحب‌الزنج که شورش و عصیان بردگان را به همراه داشت، در افول اقتصادی - تجاری بصره تأثیر بسیاری داشت. پس برای ادامه تجارت کالاهای شرقی که ابریشم از مهم‌ترین آنها بود،

وجود بندر بزرگی که بتواند این بازرگانی پرسود را در خود تمرکز دهد، مورد نیاز بود و سیراف شرایط لازم را برای این کار داشت.

سیراف

سیراف، بندری بر کرانه خلیج فارس، با افسانه‌های دل‌انگیز - بندری که امروزه دست روزگار گرد فراموشی به چهره آن پاشیده است - به روزگار آبادانی خود، یکی از مشهورترین و ثروتمندترین بنادر جهان بود. بندر سیراف را هر یک از جغرافیایونیسان سده‌های نخستین هجری به شکلی وصف کرده‌اند. نکته مشترک در همه این گزارشها، ثروت مردم، زیبایی بناها، رونق بازرگانی و گرمای شدید هوای این بندر است؛ چنان‌که گاهی زیبایی بناها و توانگری مردم شهر، رنگ افسانه‌ای به خود گرفته است. نویسندگانی چون سلیمان سیرافی، مسعودی و جغرافیایونیسان و مورخان دیگر در نوشته‌های خود از سیراف نام برده‌اند. برای نمونه، سلیمان سیرافی نوشته است: «سیراف ایستگاه کشتیهای چینی و مرکز تجارت چین با سرزمینهای اسلامی است و صادرات و واردات این سرزمینها در سیراف متمرکز می‌گردد و آنچه که به چین صادر می‌شود نیز از این بندر به کشتیها بار می‌شود.» (۷۵)

مشهورترین کالایی که از چین به سیراف وارد می‌گردید، پارچه‌ها و دست‌بافتهای ابریشمی بود. بازرگانی مستقیم با چین سبب گردیده بود که سکه‌های چینی در سیراف رایج باشد. این سکه‌ها از مس ساخته می‌شد و در وسط آنها سوراخی برای به‌بند کشیدن شمار زیادی از آنها ایجاد می‌گردید. نمونه‌هایی از این سکه‌ها در کاوشهای سیراف به‌دست آمده است. هر هزار سکه چینی برابر یک مثقال طلا ارزش داشت. (۷۶)

برای سفر به چین، کشتیها در نیمه تابستان از سیراف بادبان می‌کشیدند و این پیش از آغاز اعتدال پاییزی بود که دریای فارس دچار آشفته‌گی می‌شد. از سیراف کشتیها به مسقط می‌رفتند و پس از گذشتن از اقیانوس هند و ساحل سیلان، از تنگه مالاکا گذشته، وارد دریای چین شده، به‌طور مستقیم به کانتون می‌رسیدند. سفر رفت و بازگشت از سیراف به چین بیش از یک‌سال و نیم طول می‌کشید. (۷۷)

زمان اوج ترقی و پیشرفت سیراف، روزگار آل بویه و به‌ویژه عضدالدوله دیلمی بود و خاموشی ستارهٔ اقبال آل بویه نیز افول کار سیراف را به‌دنبال داشت. درگیریهای متعدد و متوالی بین حکمرانان محلی فارس که در همسایگی سیراف بودند و وقوع زلزله‌ای سهمناک در این دیار در سال ۳۶۶ ق. از رونق افتادن اقتصاد تجاری بندر سیراف را موجب شد و از آن پس بندر کیش جایگزین بندر سیراف گردید. (۷۸)

کیش

پس از انقراض سلسلهٔ آل بویه، سلاجقه کرمان بر خلیج فارس مسلط شدند و در جزیرهٔ کیش، قلعه و شهر تازه‌ای بنا کردند و آن را بندر تجاری قرار دادند. از همین زمان درآمد سیراف به تدریج کاهش یافت و قسمتی از جمعیت آن به کیش نقل مکان کردند. پس از زلزلهٔ شدید سال ۳۶۶ هجری، سیراف به کلی خراب شد و کیش جانشین آن گشت. (۷۹) کیش در این روزگار از رونق به‌سزایی برخوردار و محلی برای آمد و شد تجار و بازرگانان شد.

داستان ملاقات سعدی و یک تاجر جزیرهٔ کیش، نمونه‌ای از نحوهٔ حمل و نقل و رونق کار و بار این بندر است. سعدی نوشته است: «بازرگانی صد و پنجاه اشتر بار داشت، گران‌مایه، و چهل بنده و خدمتکار؛ شبی در جزیرهٔ کیش مرا به حجرهٔ خویش برد و همه‌شب نیارمید از سخنهای پریشان‌گفتن. کی (که) انبارم به ترکستان است و فلان بضاعت به هندوستان و این قبایله فلان زمین است و فلان چیز را فلان کس ضمین است. گاه‌گفتنی خاطر اسکندریه دارم و هوایی خوش است. باز‌گفتنی نه! که دیار مغرب مشوش است. سعدیا! سفری دیگر در پیش است؛ اگر کرده شود، بقیت عمر به گوشه‌ای بنشینم. گفتم: آن کدامست؟ گفت: گوگرد پارسی خواهم به چین بردن، شنیدم کی (که) قیمتی عظیم دارد، و از آنجا کاسهٔ چینی به روم آورم و دیبای روم به هند و پولاد هندی به حلب و آبگینهٔ حلبی به یمن، و برد یمنی به پارس و از آن پس ترک تجارت کنم و به دکانی بنشینم! چندان از این مال‌بخولیا فرو گرفت، کی (که) بیش طاقت گفتنش نماند. گفت: ای سعدی! تو هم سخن بگویی از آنها که دیده و شنیده‌ای؟ گفتم:

آن شنیدستی که وقتی تاجری
در سیابان بسیفتاد از ستور
گفت: چشم تنگی دنیا دوست را
یا قناعت پر کند یا خاک‌گور (۸۰)

هرمز

چنان‌که گفته شد، به تدریج سیراف جایگزین ابله و پس از آن، کیش جایگزین آن شد و سرانجام هرمز به تدریج گوی سبقت را از کیش ربود و به مهم‌ترین مرکز تجاری خلیج فارس تبدیل شد. در سال ۷۱۵ هجری سلطان هرموز شهری را که در کنار دریا بود، برای اینکه دزدان آن را پیوسته مورد تاخت و تاز قرار می‌دادند، ترک کرد و هرمز نوراً در جزیره‌ای که به جزیره جرون یا زرون معروف بود و تا کنار دریا یک فرسخ مسافت داشت، بنا نمود. (۸۱)

دوراته باربوسا، دریانورد پرتغالی، در مورد وضعیت اجتماعی و تجاری بندر هرمز چنین نوشته است: «بین آنها بازرگانان بسیار ثروتمندی به سر می‌برند و کشتیهای زیادی دارند، زیرا دارای بندر خیلی مناسبی هستند. انواع کالا را داد و ستد می‌کنند و امتعه زیادی از نقاط مختلف وارد می‌نمایند.» (۸۲)

پیش از آن هرمز جزء ایالات کرمان بود، چنانکه مستوفی در این باره نوشته است: «در هرموز نخل و نیشکر بسیار است. حقوق دیوانیش که بر سیبل خراج به ایران می‌دهند و داخل کرمان است، شش تومان می‌باشد.» (۸۳)

مسقط

حورانی در کتاب خود نوشته است: «کشتیها از دو راه می‌توانستند به هند بروند: آنها می‌توانستند به صحار و مسقط، دو بندر پرکار در کرانه عمان، سر بزند و آنگاه پس از گرفتن ذخیره آب کافی، یکراست از میان دریای هند به قصد کولم ملی (کویلون) در مالابار جنوبی برانند. این راهی است که در اخبار وصف شده و راهی است که کشتیهای عازم چین طبعاً پیش‌تر می‌گرفتند. یا می‌توانستند سفر کرانه‌نوردی پیش بگیرند و به جزیره کیش، هرمز کهنه، تیز، مکران، دیبل، منصوره یا بندرهای دیگر سند، سر بزنند.» (۸۴)

مسقط دوست فرسخ از سیراف فاصله داشت. مقدسی عدن و عمان را پایه‌ای دانسته که دو پاشنه دروازه جهان بر آن می‌چرخد و بازرگانی چین در آنجا نمونه شناخته شده است. (۸۵)

او در توصیف شهر صحار قصبه عمان چنین نوشته است: «و امروز بر کرانه دریای چین

(دریای عمان) شهری مهم‌تر از آن نیست، آبادان و پرجمعیت و گردشگاه، پرثروت و یازرگانی، میوه‌خیز و... بازارهای شگفت‌انگیز دارد... درگاه چین و انبار خاورزمین و عراق و پناگاه یمن به‌شمار است.»^(۸۶)

حورانی مدت زمان مسافرت از مسقط تا کانتون را یکصد و بیست روز برآورد کرده

است:

مسقط به کولم ملی: یک‌ماه (۲۹ تا ۳۰ روز)

کولم به کله‌بار: یک‌ماه

کله به صنف فولاد: یک‌ماه

صنف فولاد به کانتون: یک‌ماه^(۸۷)

سیلان

از بنادر مشهور دیگر این راه آبی، جزایر سیلان بود. جزیره سیلان در قدیم سران‌دیب نامیده می‌شد که دگرگونه‌ای است از نامی بومی سینها لادوی پا، یا جزیره شیرها، به مفهوم شیرمردان.^(۸۸) ابن‌خردادبه نیز از کوهی در آنجا که آدم (ص) بر آن فرود آمده، یاد کرده و نوشته است: «آن کوه چنان برافراشته است که کشتیها از فاصله یک‌روز راه در دریا آن را می‌بینند.»^(۸۹) مارکو پولو نیز نوشته است: «در آنجا قبر ابوالبشر، حضرت آدم، که پدر همه ما است، قرار دارد. لااقل اعراب چنین عقیده‌ای دارند.»^(۹۰)

ایرانیان نیز از دیرباز با سیلان روابط تجاری داشته‌اند. وجود تعداد زیادی از ایرانیان در این جزیره، حکایت از روابط نزدیک بین ایران و سیلان دارد؛ چنان‌که کاسماس و همچنین پروکوبیوس، اهل قیصریه، آورده‌اند که: «در جزیره سیلان کلیسایی هم هست متعلق به مسیحیان ایرانی که در آنجا اقامت گزیده‌اند و یک کشیش و یک شماس با تمامی ساز و برگ مراسم دینی از ایران به آنجا فرستاده شده‌اند. کشتیها از سراسر هند، ایران و حبشه به این جزیره که دارای موقعیت مرکزی است، وارد می‌شوند و متقابلاً نیز کشتیهای بسیاری از آنجا لنگر برمی‌دارند و از دورترین سرزمینها، یعنی تزی نیستا و سایر مراکز تجارتی، ابریشم، صبر زرد، میخک، چوب

صندل و سایر ساخته‌ها را به آنجا می‌آورند و از آنجا به بازارهای این طرف، نظیر... صادر می‌کنند.» (۹۱)

مالابار

کشتیهای چین در سپتامبر یا اکتبر، پیش از آنکه وضع دریا برهم بخورد، از خلیج فارس به راه می‌افتادند؛ از مسقط به مالابار با باد موسمی شمال شرقی می‌گذشتند. بسیاری اوقات بازرگانان برای مواجه‌نشدن با گردبادهای خلیج بنگال، مدتی را در شهر کولم ملی که از مهم‌ترین شهرهای مالابار بود، می‌گذراندند. ابن بطوطه در مورد این محل نوشته است: «این شهر از آخرین نقاط ممالک ملی بار و مجاور کشور چین می‌باشد که از آنجا به چین ارتباط و رفت و آمد برقرار است. مسلمانان در این شهر مورد احترام و بزرگداشت می‌باشند.» (۹۲)

کله‌بار، صنف

همان‌گونه که پیش از این گفته شد، مسافرت بین کولم و کله‌بار^{۹۳} یک‌ماه به طول می‌انجامید. ابوالفداء در مورد این جزیره چنین نوشته است: جزیره کله، فرضه‌ای است میان عمان و چین. از آنجا سرب آرند. مهلبی در العزیزی نوشته است: «جزیره کله در دریای هند است و در آن شهری است آبادان و مردمش مسلمان و هندو و از فرس باشند. در آنجا معدن سرب یافته شود و نیز خیزران و کافور روید و میان آن و جزیره مهراج بیست مجری است.» (۹۳)

از کله‌بار تا صنف مسافرت دریایی کشتیها یک‌ماه به طول می‌انجامید. ابن سعید نوشته است: «از جزایر چین، جزیره مشهور صنف است که از آن نیکوترین انواع عود آرند. درازای آن از غرب به شرق در حدود دویست میل و پهنای آن کمتر از آن است.» (۹۴) کشتی پس از خروج از صنف به صندر فولات رفته که جزیره‌ای است در دریا و بعد از دهر روز به آن می‌رسند. کشتیها سپس در دریای سنخی (چین) پیش رفته به دروازه‌های چین می‌رسند که کوههایی در دریا می‌باشند و بین آنها تنگه‌ای وجود دارد که به زحمت کشتی می‌تواند عبور کند و پس از عبور از

۹۳. کله‌بار از توابع زابیح بوده و زابیح نیز در شرق هندوستان واقع شده بود.

این دروازه‌ها به خلیج آب شیرین وارد شده، در بندر عمده چین که خان‌فو نامیده می‌شود، لنگر می‌اندازند.»

کانتون

این بندر به لحاظ تجاری قدمت دیرینه‌ای دارد و همان‌گونه که پیش از این گفته شد، حوادث بسیاری را به خود دیده است؛ حوادثی چون آتش‌سوزی در سال ۷۵۸ م. که پیش‌تر بدان اشاره شد. در کتاب عجایب هند، تألیف ناخدا بزرگ شهریار رامهرمزی که در نیمه نخست سده چهارم هجری قمری نوشته شده است، در مورد این شهر چنین آمده است: «به اتفاق فغفور چین به بوستانی رفتیم که همه نوع گل مانند میخک و نرگس و شقایق و گل سرخ و غیره در آن وجود داشت و همه گل آورده بودند. من در شگفت ماندم که چگونه گل‌هایی که مخصوص فصول مختلف در یک فصل و در یک باغ در آن واحد جمع باشد. فغفور از من پرسید: چگونه می‌بینی؟ گفتم: زیباتر و عجیب‌تر از آنچه می‌بینم، ندیده‌ام. گفت: تمام این درختها و گل‌هایی که در این بوستان می‌بینی، از پارچه‌های حریر بافته و ساخته شده است.» (۹۵)

این بطوطه نیز در مورد کانتون چنین نوشته است: «از بزرگ‌ترین و بهترین شهرهاست و دارای بازارهای زیبا و خوب می‌باشد. یکی از بزرگ‌ترین بازارهای آن، بازار کوزه‌گران است؛ کاسه‌های چینی ساخت آنجا را به سایر نقاط چین و به هندوستان و یمن می‌برند. در یک طرف این شهر، شهر مخصوص مسلمانان واقع شده که در آنجا مسجد جامع و زاویه و بازار هم وجود دارد. مسلمانان برای خودشان قاضی و شیخ دارند. در هر یک از شهرهای چین، شیخ‌الاسلامی هست که امور مسلمانان مربوط به اوست و یک قاضی نیز برای رسیدگی به مراعات مسلمین است. من در این شهر در خانه اوحدالدین سنجاری که یکی از بزرگان شهر و مردی کریم و بسیار ثروتمند بود، منزل کردم و چهارده روز در آنجا ماندم.» (۹۶)

پایان سخن

اگرچه زمان گشایش راه ابریشم را بین سالهای ۱۰۵ تا ۱۱۵ پیش از میلاد تخمین زده‌اند،

اما این راه، تاریخی بسی کهن تر از این دارد.^(۹۷) سالیان دراز جریان صادرات ابریشم و اقلام دیگر از چین و واردات کالای مورد نیاز چین و کشورهای دیگر در مسیر این راه در جریان بود. به تدریج همراه با کشف بادهای موسمی که کشتیهای اقیانوس پیما را قادر می ساخت در بهار از غرب به شرق اقیانوس هند راه پیمایند و در زمستان که مسیر وزش باد برعکس می شد، با بار کالاهای شرق بازگردند؛ برای نخستین بار اقیانوس هند محل رفت و آمد کشتیهایی شد که بین جهان رومی، بندرهای هند و سواحل چین سفر می کردند.^(۹۸)

از سوی دیگر، پیدایش ضعف و سستی در دولت هان و بروز آشفتگیهای پی در پی و تجاوزات اقوام مجاور راه خشکی ابریشم، بذل توجه بیشتر به مسیر آبی را منجر شد. اگر چه مسیر دریایی طولانی و با حوادث ناشناخته همراه بود، اما با این حال گاهی بی خطرتر و اقتصادی تر بود؛ بدین ترتیب تجارت دریایی میان شرق و غرب به سرعت توسعه یافت و در دوران سلسله های تانگ در سالهای ۶۱۸ تا ۹۰۶ میلادی و یوآن (۱۳۶۸-۱۲۶۰) به شکل بی سابقه ای رونق یافت. هفت مأموریتی که توسط دربار معروف، ژنگ-هی در فاصله سالهای ۱۴۰۵ تا ۱۴۳۳ در اقیانوس غربی صورت گرفت، بدون شک تحریک بیشتری به تجارت دریای چین بخشید.^(۹۹)

از سوی دیگر با روی کار آمدن دولت بزرگ ساسانی، تجارت دریایی رو به توسعه نهاد. اگرچه نخست کشتیهای ایرانی تا بنادر هند بیشتر نمی رفتند، اما به تدریج با فتوحات و کشورگشایی ساسانیان در نواحی خلیج فارس و رسیدن دامنه کشورگشایی آنها تا سرانندیب و همراه آن، توسعه، تجهیز و ساخت بندرهای بارگیری همچون سیراف، دامنه تجارت دریایی از خلیج فارس به طور مستقیم به چین رسید و کشتیها به طور مرتب برای تجارت ابریشم و اقلام دیگر از نواحی خلیج فارس به چین آمد و شد می کردند. در دوره اسلامی به دامنه این تجارت سودآور افزوده شده و بنادر اقیانوس هند و خلیج فارس پذیرای تجار ثروتمند ابریشم و اقلام دیگر بود. دریانوردان ایرانی سهم ارزنده ای در این بین داشتند. تعداد کشتیهای ناوگان ایرانی که از دریای پارس به چین می رفت، گاهی به سی و پنج کشتی می رسید. نامهایی که بر دو سوم بنادر اقیانوس هند نهاده شده بود، از زنگبار گرفته تا مالابار، همه پسوند بار پارسی دارند و به وسیله

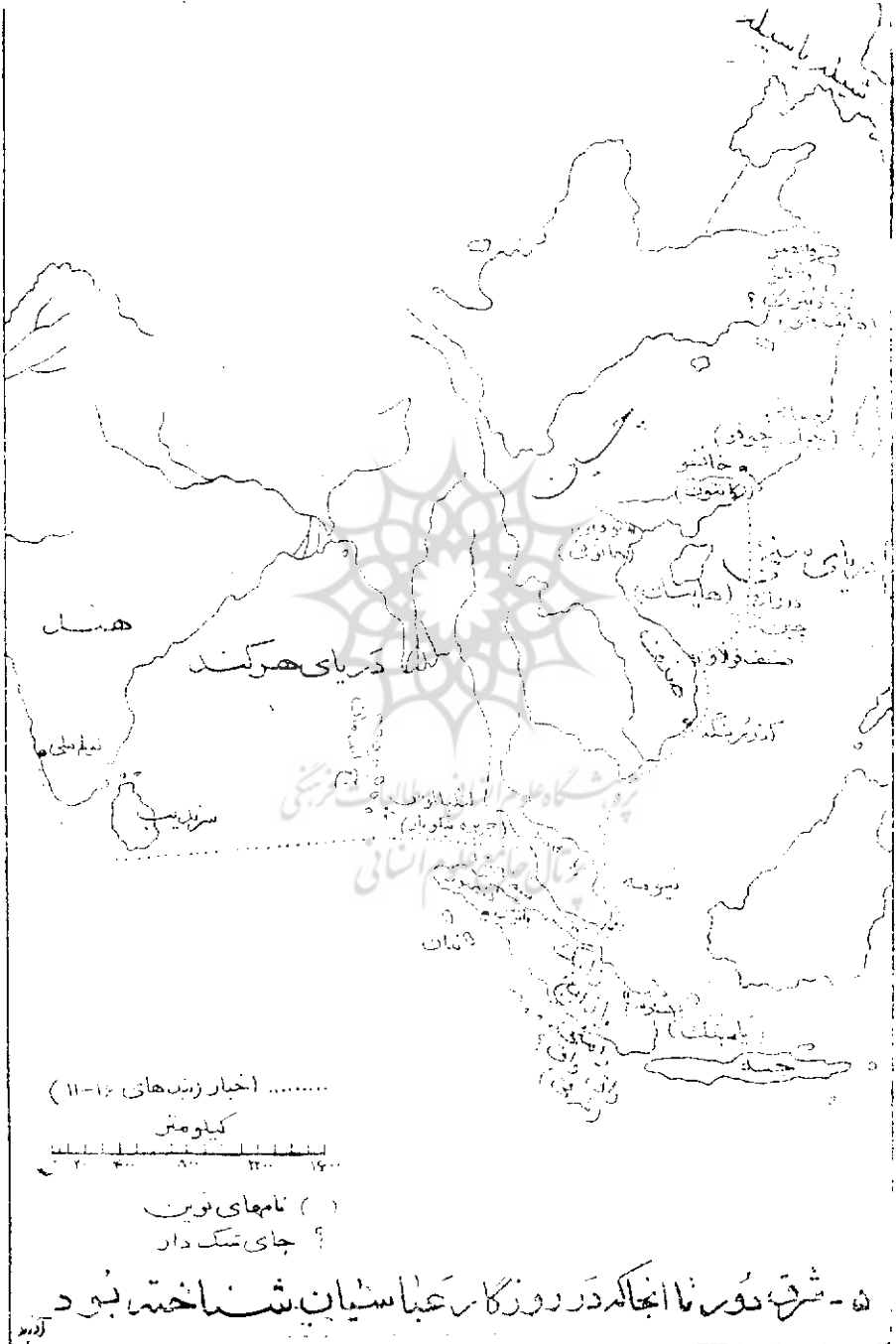
ایرانیان بر آنها نهاده شده‌اند. (۱۰۰)

کشتیها از خلیج فارس، سیراف، کیش یا هرمز، حرکت خود را آغاز و سپس راهی مسقط شده و پس از گذر از اقیانوس هند و ساحل سیلان، از مالاگا نیز گذشته، وارد دریای چین می‌شدند و به‌طور مستقیم به کانتون می‌رفتند. سفر رفت و آمد به چین یکسال و نیم طول می‌کشید (۱۰۱) و پس از بازگشت کشتیهای دارای محمولهٔ ابریشم و غیره به بنادر خلیج فارس، سرانجام این مسیر آبی یا از راه سیراف به شیراز و اصفهان استمرار می‌یافت و یا گاه از تحرک ویژه‌ای از هرمز - جیرفت - کرمان - کوهبنان و یزد به اصفهان و ری پایان می‌یافت. (۱۰۲)

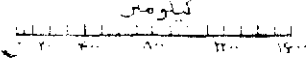
این مسیر آبی تا اواسط روزگار صفوی از تحرک ویژه‌ای برخوردار بود، اما پس از روزگار صفوی بر اثر تغییرات بزرگی که در شرایط جهانی داد و ستد پیش آمد، وضع این راهها تغییر بسیاری کرد و مسیر راه ابریشم به‌طور کلی از رونق افتاد. (۱۰۳)



ضمیمه:



..... (اخبار زمین های ۱-۱۱)



(۱) نامهای نویین
؟ جای سنگ دار

ش - شرق دور نا انجاکه در روزگار عباسیان شناخته بود



پی‌نوشتها

۱. هنری لوکاس، تاریخ تمدن از کهن‌ترین روزگاریها تا سده ما، ترجمه عبدالحسین آذرنگ، تهران: بی‌نا، ۱۳۶۶، ج ۱، ص ۱۵۳.
۲. ولادیمیر نیکولایچ دیاکوف و دیگران، تاریخ جهان باستان، ترجمه گروهی از مترجمان، تهران: اندیشه، چاپ چهارم، ۱۳۵۳، ص ۲۹۲.
۳. آیرین فرانک و دیوید براونستون، جاده ابریشم، ترجمه محسن ثلاثی، بی‌جا: سروش، بی‌تا، ص ۱۸۱.
۴. ویل دورانت، مشرق‌زمین: گاهواره تمدن، ترجمه گروهی از مترجمان، تهران: سازمان انتشارات و آموزش انقلاب اسلامی، ۱۳۶۵، ص ۸۴۴.
۵. محمدجواد مشکور، «خلیج فارس»، مجموعه مقالات خلیج فارس، تهران: دفتر مطالعات سیاسی و بین‌المللی، ۱۳۶۹، ص ۳۸.
۶. اسماعیل رائین، تاریخ دریانوردی ایرانیان، تهران: بهار، ۲۵۳۷، ج ۱، ص ۱۳۳.
۷. رائین، پیشین، ص ۱۳۹.
۸. رومان گیرشمن، ایران از آغاز تا اسلام، ترجمه محمد معین، تهران: انتشارات علمی و فرهنگی، ۱۳۶۸، ص ۲۰۸-۹.
۹. محمد سعیدی، «خلیج فارس در روزگار باستان»، مجموعه مقالات خلیج فارس، تهران: دفتر مطالعات سیاسی و بین‌المللی، ۱۳۶۹، ص ۲۰۶.
۱۰. محمد قراگزلو، «خلیج فارس، خلیج فارسی است»، مجله اتاق بازرگانی، ۶-۱۵۵، ص ۷.
۱۱. جرج فدلوحورانی، دریانوردی عرب در دریای هند در روزگار باستان و...، ترجمه محمد مقدم، تهران: ابن‌سینا، ۱۳۳۸، ص ۱۶.
۱۲. گیرشمن، پیشین، ص ۲۷۸.
۱۳. حورانی، پیشین، ص ۱۷.
۱۴. گیرشمن، پیشین، ص ۴-۲۹۳.
۱۵. پیشین، ص ۴۱-۳۴۰.

۱۶. حورانی، پیشین، ۹-۱۸.
۱۷. هادی حسن، *تاریخ دریانوردی ایرانیان*، تهران: نشر کشتیرانی آریا، ۲۵۳۵، ص ۶-۷۵.
۱۸. پیشین، ص ۸۵.
۱۹. حمزه اصفهانی، *تاریخ پیامبران و شاهان*، ترجمه جعفر شعار، تهران: بنیاد فرهنگ ایران، ۱۳۴۶، ص ۴۴.
۲۰. رائین، پیشین، ص ۲۵۳.
۲۱. آرتور کریستن سن: *ایران در دوره ساسانیان*، ترجمه رشید یاسمی، تهران: امیرکبیر، ۱۳۶۷، ص ۵۰-۱۴۹.
۲۲. هادی حسن، پیشین، ص ۹۰.
۲۳. حورانی، پیشین، ص ۳-۵۲.
۲۴. محمدبن جریر طبری، *الرسل و الملوک*، ترجمه ابوالقاسم پاینده، تهران: بنیاد فرهنگ ایران، ۱۳۵۲، ج ۱، ص ۲۳۸۴.
۲۵. احمدبن داوود دینوری: *اخبار الطوال*، ترجمه محمود مهدوی دامغانی، تهران: نشر نی، ۱۳۷۱، ص ۱۴۹.
۲۶. حورانی، پیشین، ص ۶۱.
۲۷. عبدالله ابن عبدالله ابن خردادبه، *المسالك و الممالک*، ترجمه حسین فره‌جانیلو، تهران: نشر نو، ۱۳۷۰، ص ۱۵۴.
۲۸. طبری، پیشین، ص ۲۳۸۳.
۲۹. حسن، پیشین، ص ۴-۱۰۳.
۳۰. پیشین، ص ۱۰۹.
۳۱. رائین، پیشین، ص ۲۸۷.
۳۲. کریستن سن، پیشین، ص ۴۳۴ (به نقل از فارس نامه ابن بلخی).
۳۳. حورانی، پیشین، ص ۸۳.
۳۴. هادی حسن، پیشین، ص ۱۲۹.
۳۵. علاءالدین آدری: *تاریخ روابط ایران و چین*، تهران: امیرکبیر، ۱۳۶۷، ص ۶۵.
۳۶. پیشین، ص ۶۶.
۳۷. حورانی، پیشین، ص ۹۳.

۳۸. احمد بن یحیی بلاذری، *فتوح البلدان*، ترجمه محمد توکنی، تهران: نقره، ۱۳۵۴، ص ۳۴۱.
۳۹. ابن خردادبه، پیشین، ص ۹-۶.
۴۰. علی بن حسین مسعودی، *مروج الذهب*، ترجمه ابوالقاسم پاینده، تهران: انتشارات علمی فرهنگی، ۱۳۴۷، ج ۱، ص ۱۴۵.
۴۱. محمد یوسف کیانی، *شهرهای ایران*، تهران: چاپخانه فرهنگ و ارشاد اسلامی، ۱۳۶۸، ص ۳۲۲.
۴۲. ناخدا بزرگ‌بن شهریار رامهرمزی، *عجائب هند*، ترجمه محمد ملک‌زاده، تهران: بنیاد فرهنگ ایران، ۱۳۴۸، ص ۱۵.
۴۳. هادی حسن، پیشین، ص ۱۵۲.
۴۴. حورانی، پیشین، ص ۹۵.
۴۵. هادی حسن، پیشین، ص ۱۵۴.
۴۶. پیشین، ص ۶-۱۵۵.
۴۷. حورانی، پیشین، ص ۹۸.
۴۸. مسعودی، پیشین، ص ۱۳۵.
۴۹. حورانی، پیشین، ص ۹-۹۸.
۵۰. مسعودی، پیشین، ص ۷-۳۲۵.
۵۱. پیشین، ص ۱۳۶.
۵۲. آذری، پیشین، ص ۹.
۵۳. برتولد اشپولر، *تاریخ مغول در ایران*، ترجمه محمود میرآفتاب، تهران: بنگاه ترجمه و نشر کتاب، ۱۳۵۱، ص ۴۳۳.
۵۴. دوراکه ویلتس، *سفیران پاپ به دربار خاتان مغول*، ترجمه مسعود رجب‌نیا، تهران: خوارزمی، ۱۳۵۳، ص ۹-۱۵۶.
۵۵. پیشین، ص ۶-۱۷۵.
۵۶. مارکو پولو، *سفرنامه*، ترجمه حبیب‌الله صحیحی، تهران: بنگاه ترجمه و نشر کتاب، ۱۳۵۰، ص ۵-۴۴.
۵۷. ابن بطوطه، پیشین، الجزء الاول، ص ۱۷۳.

۵۸. رائین: پیشین، ص ۳۳۶.
۵۹. گی، لسترنج: جغرافیای تاریخی سرزمینهای خلافت شرقی، ترجمه محمود عرفان، تهران: انتشارات علمی و فرهنگی، ۱۳۶۷، ص ۳۴۱.
۶۰. جان آندرو بویل، تاریخ ایران کیمبریج: از آمدن سلجوقیان تا فروپاشی دولت ایلخانان، ترجمه حسن انوشه، تهران: امیرکبیر، ۱۳۷۱، ص ۴۸۰.
۶۱. پیشین، ص ۸-۴۷۷.
۶۲. مارکوپولو، پیشین، ص ۱۹.
۶۳. پیشین، ص ۲۹۵، ۳۰۴ و ۳۰۵.
۶۴. حسین میرجعفری، تاریخ تحولات سیاسی، اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی ایران در دوره تیموریان و ترکمانان، اصفهان: دانشگاه اصفهان، ۱۳۵۷، ص ۲۳۰.
۶۵. پیشین، ص ۲۳۳.
۶۶. پیشین، ص ۲۶۱.
۶۷. روی گونسالس دوکلاویخو، سفرنامه، ترجمه مسعود رجب‌نیا، تهران: بنگاه ترجمه و نشر کتاب، ۱۳۳۷، ص ۲۸۶.
۶۸. مولانا کمال‌الدین عبدالرزاق سمرقندی، مطلع سعدین و مجمع بحرین، تصحیح محمد شفیع، لاهور، بی‌نا، ۱۳۶۰، ص ۸۳۷.
۶۹. هادی حسن، پیشین، ص ۶-۱۸۵.
۷۰. محمدابراهیم باستانی یاریزی: ازدهای هفت سر، تهران: بنگاه مطبوعاتی صفی‌علی‌شاه، ۱۳۵۲، ص ۲۴۸.
۷۱. پیشین، ص ۵۱-۲۴۹.
۷۲. آذری، پیشین، ص ۱۳۶.
۷۳. بلاذری، پیشین، ص ۴۷۴.
۷۴. حورانی، پیشین، ص ۹۳.
۷۵. محمدیوسف کیانی، شهرهای ایران، تهران: وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی، ۱۳۶۸، ج ۳، ص ۳۱۵.
۷۶. پیشین، ص ۳۲۳.

۷۷. پیشین.

۷۸. عبدالحسین نهجیری، *جغرافیای تاریخ شهرها*، تهران: مدرسه، ۱۳۷۰، ص ۸۷.

۷۹. غلامحسین مقتدر، *کلید خلیج فارس*، تهران: علمی، ۱۳۳۳، ص ۱۱.

۸۰. مصلح بن عبدالله سعدی، *گلستان*، تصحیح و توضیح غلامحسین یوسفی، تهران: خوارزمی، ۱۳۶۸، ص

۱۱۷.

۸۱. لسترنج، پیشین، ص ۳۴۱.

۸۲. هادی حسن، پیشین، ص ۶-۱۸۵.

۸۳. حمدالله مستوفی، *نزهة القلوب*، به کوشش محمد دبیر سیاقی، تهران: طهوری، ۱۳۳۶، ص ۱۷۲.

۸۴. حورانی، پیشین، ص ۹۵.

۸۵. محمدابن احمد مقدسی، *احسن التقاسیم فی معرفة الاقالیم*، ترجمه علینقی منزوی، تهران: بنگاه مؤلفان و

مترجمان ایران، ۱۳۶۱، ج ۲، ص ۱۳۷.

۸۶. پیشین، ص ۱۳۱.

۸۷. حورانی، پیشین، ص ۹۶.

۸۸. هادی حسن، پیشین، باورقی ص ۱۳۷.

۸۹. ابن خردادبه، پیشین، ص ۵۲ *پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی*

۹۰. مارکوپولو، پیشین، ص ۲۷۵.

رتال جامع علوم انسانی

۹۱. حسن، پیشین، ص ۹۱.

۹۲. ابن بطوطه، *رحلة ابن بطوطه*، مصر: مطبعة مصطفی محمد، بی تا، الجزء الثاني، ص ۱۱۸.

۹۳. اسماعیل بن علی ابوالفداء، *تقویم البلدان*، ترجمه عبدالمحمد آیتی، تهران: بنیاد فرهنگ ایران، ۱۳۴۹، ص

۴۲۹.

۹۴. پیشین، ص ۴۲۹.

۹۵. رامهرمزی، پیشین، ص ۱۰۷.

۹۶. ابن بطوطه، پیشین، الجزء الثاني، ص ۱۶۴.

۹۷. فرانک و براونستون، پیشین، ص ۱۳.

مقاله ● راه آبی ابریشم / ۷۷

۹۸. احمد حسن دانی، «پیوند ابریشمین شرق و غرب»، ترجمه امید اقتداری، مجله پیام یونسکو، ۲۲۶، ص ۴.
۹۹. فریده معتکف، «راههای اصلی و فرعی جاده ابریشم»، مجموعه مقالات دومین اجلاس بین‌المللی جاده ابریشم، تهران: وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی، ۱۳۷۶، ص ۳۲۲.
۱۰۰. کیانی، پیشین، ص ۳۲۲.
۱۰۱. پیشین، ص ۳۲۳.
۱۰۲. باستانی پاریزی، پیشین، ص ۲۱۵.
۱۰۳. پیشین، ص ۲۳۳.



پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی



پروشکاه علوم انسانی و مطالعات فرہنگی
پرتال جامع علوم انسانی