

مسیر تجاری بخارا و خیوه و اهمیت آن در تاریخ تمدن جهانی

دکتر عبدالرسول خیراندیش

عضو هیئت علمی دانشگاه شیراز

شهر پرآوازه بخارا و خیوه (که در منابع قرون وسطی به طور عام خوارزم خوانده می شود) دو کانون بزرگ تمدنی و اقتصادی آسیای مرکزی به شمار می آیند که یکی در شمال و دیگری در جنوب این منطقه مهم تمدنی و ارتباطی جهان واقع شده اند. هر چند به دلیل بعد مسافت و گستردگی بیابانهایی که میان بخارا و خوارزم قرار دارد، آن‌ها به آسانی به یکدیگر دسترسی نداشته اند با این حال در بخش اعظم تاریخ آسیای مرکزی روابط تجاری و پیوند اقتصادی مستحکمی میان آن‌ها برقرار بوده است.

شاید هیچیک از مراکز تمدنی ماوراءالنهر به اندازه بخارا و خوارزم از تنوع و تعدد راه‌ها و پیوستگی کامل مناسبات اقتصادی برخوردار نبوده اند. این امر به دلیل نقش خاص آن‌ها در اقتصاد منطقه و نیز اقتصاد جهانی از طریق جاده معروف ابریشم بوده است.

میان بخارا و خوارزم سه راه ارتباطی وجود داشته است: دو تا از طریق خشکی و یکی از طریق آبی یعنی رودخانه جیحون. نخستین راه خشکی از طریق ساحل راست جیحون، بخارا را به خوارزم متصل می کرد. این راه از یکی از دروازه‌های بخارا شروع می شود. این دروازه که به سمت خوارزم قرار داشته و مخصوص ارتباط با آنجا بوده اهمیت روابط تجاری میان آن دو نشان را می دهد. این راه که راه مستقیم بخارا به خوارزم محسوب می شد و کوتاه ترین راه نیز بود پس از طی یک منزل از بخارا به فرخسه می رسید و سپس با طی هشت منزل و گذر از بیابان به شهر کاث قصبه قدیم خوارزم می پیوست که در ساحل راست جیحون قرار داشت.

ابن حوقل جغرافی دان قرن یازدهم میلادی در باره این راه می نویسد:

«راه بخارا به خوارزم از طریق بیابان چنین است. از بخارا به فرخسه یک منزل و سراسر آباد است و از آنجا

هشت منزل سراسر بیابان و فاقد منزل و رباط و سکنه است و تنها به سبب وجود چراگاهها و کوتاهی مسافت از

این راه می روند و به همین جهت منزل های آن شناخته نیست و کسی که خواهد از جیحون به آمل

می گذرد» (ابن حوقل، ص ۲۴۳) ۲

چنان که از سخن ابن حوقل پیداست به رغم مزایای این راه، راه آن سوی جیحون - یعنی طرف چپ آن که دارای دوازده منزل مسافت بوده - ترجیح داشته است. این امر بدان دلیل بود که مسیر مستقیم بخارا به خوارزم خالی از مشکلات و مخاطرات نبوده است. از مشکلات این مسیر آن بود که شهرهای منطقه خوارزم به دلیل وضعیت جغرافیایی آن منطقه که بخش سفلی جیحون را شامل می شد مدام در معرض طغیان رود قرار داشتند و محل خود را تغییر داده یا مقام و موقعیت خود را به دیگری واگذار می کردند. چنانکه کاث - که مهمترین شهر خوارزم در سمت راست رود بود - علیرغم آبادانی و اعتبار، سرانجام پس از آن که در نتیجه سیلاب متحمل خسارات بسیار شد تا اواخر قرن پنجم مقام و موقعیت خود را از دست داد و شهرهای سمت چپ جیحون در خوارزم مانند جرجانیه، هزار اسپ، گرگانج و خبویه هر کدام در دوره ای صاحب اهمیت و مرکزیت شدند (لسترنج، ص ۴۷۴) لذا راه بخارا به کاث نمی توانست همیشه به عنوان راهی مطلوب برای ارتباط بخارا به خوارزم باشد در حالی که شهرهای عمده و اکثر آبادی های آن در سمت چپ جیحون سفلی واقع شده بودند. محمد بن نجیب بکران مؤلف جهان نامه (اثری از قرن دوازده میلادی) نیز این مسیر را سراسر ریگ و بیابان توصیف می کند. (محمد بن نجیب بکران، ص ۱۶ و ۶۵) با این حال باید توجه داشت که مشکل اصلی این مسیر حفظ امنیت بود. زیرا سراسر نواحی شرق و شمال آن منتهی به بیابان وسیعی می شد که صحراگردان در آن سلطه کامل داشتند. آنان که از نواحی آن سوی سیحون می آمدند نه تنها به این مسیر دست اندازی می کردند بلکه مناطق شهری و روستایی واحه های بخارا و خوارزم را نیز مکرر مورد حمله قرار می دادند. به همین جهت احداث دیوارهای عظیم بخارا و رباط ها و جمع کثیر محافظان آبادی ها و شهرها و جاده ها از ضروریات زندگی، تمدن

و فعالیت‌های اقتصادی محسوب می‌شد.^۳ برای احتراز از صحراگردان، مسیر بخارا به کاث به نحوی غیر معمول با تمایل به سمت غرب خود را به سواحل جیحون نزدیک‌تر می‌ساخت. به علاوه از آن‌جا که حملات صحراگردان بیشتر در فصل زمستان صورت می‌گرفت (نرشخی، ص ۲۵) باید بیشتر در فصل گرما از این مسیر استفاده شده باشد. در این صورت برای عبور از نهرهای جردور و گاوخواره (که در منطقه، بر سر راه بخارا به کاث قرار داشتند) یا جیحون امکان استفاده از شرایط یخبندان زمستان دست نمی‌داده است. به همین جهت روتق این مسیر بستگی به ادوار امن و آرامش ماوراءالنهر و وحدت کامل سیاسی و اقتصادی آن - نظیر دوران سامانیان و تیموریان - داشته است.

چنانکه گفته شد دومین راه زمینی بخارا به خوارزم در سمت چپ جیحون قرار داشت. برای دسترسی بدین راه لازم بود کاروان‌ها و مسافران ابتدا از بخارا به سمت غرب طی طریق نموده و با گذر از جیحون خود را به ساحل غربی آن برسانند. سپس در امتداد ساحل چپ جیحون و به طرف شمال یعنی به سوی خوارزم ادامه مسیر دهند. ابن حوقل - که توصیف دقیقی از این مسیر دارد - در باره آن می‌نویسد:

... و کسی که خواهد از جیحون به آمل می‌گذرد و از آنجا به خوارزم می‌رود این چنین: از بخارا تا

بربر دو منزل می‌پیماید و یک منزل و از آنجا تا مردوس یک منزل و از آنجا تا اساس یک منزل و از آنجا تا

سیفا به یک منزل و از آنجا تا طاهره به یک منزل و از آنجا تا هزار اسپ یک منزل می‌پیماید و سراسر این راه

آباد است و راهی است که به شهر جرجانیه واقع در خوارزم منتهی می‌شود و بدین ترتیب از بخارا تا خوارزم

دوازده منزل است. (ابن حوقل، ص ۴۴۲)

از گزارش ابن حوقل پیداست که این راه به رغم آن‌که چهار منزل از راه پیشین طولانی‌تر بوده اما بیشتر مورد استفاده قرار می‌گرفته است. دلیل این امر نیز امنیت بیشتر این مسیر باید تلقی شود، زیرا کاروان‌های تجاری پس از خروج از بخارا بعد از طی یک منزل به شهر بیکند می‌رسیدند. این شهر که بر بلندی واقع شده بود (نرشخی، ص ۲۷) دارای روستا و حومه‌ای نبود اما بوسیله تعداد زیادی رباط که عدد آن‌ها را تا هزار نیز نوشته‌اند محافظت می‌شد.^۵ این محافظت که شامل جاده‌های پرودی و خروجی شهر نیز می‌شد برای کاروانهای تجاری بسیار

معتنم بود. فاصله نزدیک بخارا به بیکنند و حتی فربر امکان حمایت کامل از کاروان‌ها را بیشتر می‌کرد. و چنان که گفته شد همواره در بخارا کسانی بسیار برای این منظور مهیا بوده‌اند. بدین ترتیب قسمت اول این مسیر که از بخارا تا کرانه جیحون بود و سمت راست آن به بیابان‌های تحت سلطه صحراگردان می‌پیوست دچار مشکلی اساسی برای حفظ امنیت کاروان‌های تجاری نمی‌شد. اما موقعیت نظامی و ارتباطی ممتاز بیکنند امکان رقابت با بخارا را برایش فراهم ساخت. کم‌کم اهالی بیکنند خود را از بخارا متمایز شناختند،^۶ آنان خواهان استقلال قضایی^۷ شدند و با دسترسی که به جیحون داشتند به تجارت با چین و دیگر نواحی پرداختند.^۸ با این حال به دلیل قدمت و وسعت بخارا و نیز موقعیت خاص آن در امر مسکوکات، جایگاه خاص اقتصادی و چهارخللی اساسی نگردید.

پس از بیکنند راه با طی یک منزل به فربر می‌رسید و اینجا معبر جیحون بود. اهالی بخارا خود دارای معبر ویژه‌ای برای عبور از رود بوده‌اند (مقدسی، ص ۴ - ۴۲۳) با همه اهمیتی که این نکته دارد در منابع جغرافیایی قدیم اطلاعاتی در مورد چگونگی حفظ این گونه معابر که دیگر شهرها نیز داشته‌اند در دست نیست. با عبور از جیحون راه به آمل می‌رسید. از بخارا تا آمل مسیر تجارت هم برای خوارزم بود و هم برای خراسان؛ یعنی راهی که به مرو می‌رفت. از آمل تا خوارزم راه که در مسیر چپ جیحون قرار داشت امن بود و مشکلی نداشت. اما در خوارزم راه به شبکه‌ای از نهرهای جیحون سفلی می‌رسید که شهرهای متعدد خوارزم در کرانه چپ جیحون در مجاورت آنها واقع شده بودند. اما وجود کشتیرانی پر رونق در این نهرها و نیز بهره‌گیری از یخبندان زمستانی در آن‌ها به کار تجارت رونقی خاص می‌بخشید با توجه به نا امنی سیر بخارا به کاث در فصل زمستان مسیر بخارا - آمل - خوارزم در این فصل باید بسیار پر رونق و عبور از نهرهای یخ زده مورد استفاده فراوان بوده باشد که نکته اخیر را باید در بحث راه آبی بخارا به خوارزم بیشتر مورد توجه قرار داد.

راه آبی بخارا به خوارزم چنانکه گفته شد همان مسیر جیحون بود. تجار بخارا برای بهره‌گیری از این مسیر آبی باید حد فاصل بخارا تا جیحون بود. تجار بخارا را در مسیر بیکنند و فربری می‌کردند لذا در قدم اول متکی به این راه زمینی بودند که وصف آن پیش از این گذشت. به علاوه باید توجه داشت که اگر چه از کشتیرانی در جیحون در منابع تاریخی فراوان سخن گفته شده، اما به ویژه درباره بهره‌گیری از آن برای ارتباط میان بخارا و خوارزم سخن

چندانی گفته نشده است. بهر حال از آمل که بر کرانه جیحون واقع بود امکان استفاده از رودخانه برای حمل و نقل کالا و مسافر به سوی جیحون علیا تا ترمذ و جیحون سفلی تا خوارزم وجود داشته است. لسترنج حدفاصل آمل تا طاهره (نخستین شهر خوارزم) را یکصد و چهل مایل دانسته (لسترنج، ص ۴۷۲) می‌افزاید که کشتی رانی در جیحون با مخاطراتی چون تنگه‌ها و تنداب‌ها روبرو بود (لسترنج، ۴۷۹). اما در منطقه خوارزم وجود انشعاب‌های فراوان جیحون سفلی و نهرهای متعدد - که تا کناره و حتی درون بازار شهرها امتداد می‌یافتند - و کشتی‌های فراوانی که در محل ساخته می‌شدند امکانات خوبی برای حمل و نقل کالا و مسافر فراهم می‌ساخت^۹. اما ظاهراً در زمستان شدت برودت هوا مشکلی اساسی برای مسافرت در جیحون به شمار می‌آمده است. یخبندان جیحون سفلی که در منابع از آن فراوان سخن گفته شده بدون شک کشتی رانی را غیر ممکن می‌ساخته^{۱۰} و دریاچه آرال نیز به دلیل عمق کم امکان ارتباط کشتی رانی میان جیحون و سیحون را فراهم نمی‌ساخت (لسترنج، ص ۴۷۲). با این حال ضخامت قابل توجه یخ در جیحون و نهرهای منشعب از آن، این امکان را فراهم می‌ساخته که کاروانها از روی آنها عبور کنند (ابن فضلان، ص ۶۵ و ابن حوقل، ص ۲۹) اما با توجه به این گزارش مؤلف آثار البلاد و اخبار العباد که عبور کاروانها تنها گام ممکن بوده (قزوینی، ص ۶۰۵) می‌توان دریافت راهنمایی افراد محلی و بکارگیری از امکانات آنها اجتناب ناپذیر بوده است. بهر حال اگر چه اخبار پراکنده فراوانی در مورد کشتی رانی بر روی جیحون در دست است اما به دلیل نواقص فراوان اطلاعات، امکان ارائه تصویری دقیق از آن مشکل به نظر می‌رسد. مفیدتر آن است که در بحث از روابط تجاری بخارا و خوارزم بیشتر به مبادلات میان آنها و به خصوص به نقش پول در این رابطه پرداخت.

از آنجا که پول - و به تعبیر دقیق‌تر برای قرون وسطی: مسکوکات - نقش بسیار تعیین کننده‌ای در مبادلات تجاری ایفا می‌کند، در تجارت میان بخارا و خوارزم، بخارا از موقعیت بهتر و برتری برخوردار بوده است زیرا بخارا از معدود شهرهایی بود که در ماوراءالنهر حق ضرب سکه داشت و به اصطلاح دارالضرب محسوب می‌شد. با توجه به این امتیاز و نیز اهمیت مسکوکات بخارا، منابع جغرافیایی و تاریخی قرون وسطی توضیحات فراوانی در مورد اوضاع پولی این شهر عرضه کرده‌اند.

آن چنان که از کتاب صور الارض نوشته ابن حوقل بر می‌آید بخارا دارای مقام خاصی از

نظر ضرب مسکوکات در دوره قرون وسطی بوده است. بر اساس گزارش او در تمامی ماوراءالنهر فقط در سه جا سکه ضرب می شد که یکی از آنها بخارا بود (ابن حوقل، ص ۱۳۵). اگر چه از این نظر بخارا به پایه سمرقند نمی رسید اما چون تجارت با خوارزم و اروپای شرقی با مسکوکات معتبر بخارا انجام می شده، لذا می توان به آسانی به اهمیت دارالضرب بخارا پی برد. مردم بخارا ضرب نخستین سکه در دیار خویش را به شخصیتی افسانه‌ای به نام «کانا» نسبت می دادند (نرشخی، ص ۴۹) نرشخی که این خبر را گزارش کرده در جایی دیگر می نویسد که معاصر با روزگار ابوبکر (خلیفه اول) در بخارا مسکوک نقره موسوم به درهم ضرب شده است (نرشخی، ص ۱۰). اما در پی فتوحات مسلمانان و نیز دادوستد با نواحی اطراف مقدار نقره موجود در بخارا کاهش فراوان یافت لذا در اواخر قرن دوم هجری - برابر با اواخر قرن هشتم میلادی - مردم بخارا با کمک حاکم خویش، غطریف بن عطا، در هم جدیدی ضرب کردند که ترکیب خاصی داشت. و برای جلوگیری از خروج آن نیز تمهیدات کافی در نظر گرفته بودند^۱. تنوع و تعدد مسکوکات بخارا و اعتبار آن‌ها را ابن فضلان و ابن حوقل نیز متذکر شده‌اند. (ابن فضلان، ص ۲۱۷ و ابن حوقل، ص ۶۳) تجارت پر رونق بخارا و نیز دسترسی مردم آن سامان به معادن نقره (مستوفی، ص ۲۰۳ و ۲۰۶) به آن‌ها توانایی پولی خاصی می بخشید. اما خوارزم شریک بزرگ تجاری بخارا از چنین موقعیتی محروم بود؛ زیرا در خوارزم معدن طلا و نقره وجود نداشت. (ابن حوقل، ص ۲۱۰) به گزارش ابن فضلان - که مربوط به نیمه اول قرن چهارم هجری است - سکه‌های رایج در آن جا ناخالص و تقلبی بوده‌اند. (ابن فضلان، ص ۶۵) ضرورت دستیابی به پول معتبر اهل خوارزم را به توسعه تجارت و نیز انجام اقداماتی برای جلوگیری از خروج درهم واداشت. مقدسی، مؤلف احسن التقاسیم، شرح می دهد: «که ارزش گذاری درهم در خوارزم چنان صورت گرفته بود که خارج ساختن آن مقرون به صرفه نبود اما وارد کردن آری» (مقدسی، ص ۶۱۵). با وجود چنین اقداماتی که هم از سوی تجار بخارا و هم خوارزم برای جلوگیری از خروج نقره صورت می گرفت در نواحی اطراف ولگا که بلغارها و خزرها و دیگر اقوام سکونت داشتند و سرانجام در قلمرو روسها تا اسکاندیناوی سکه‌های ضرب بخارا از نوع درهم رایج بوده است. ابن فضلان در سفرنامه خود نقل می کند: که بلغارها و روسها بواسطه تجارت صاحب درهم فراوان بوده‌اند و از آن استفاده می کرده‌اند. محقق ترک، فؤاد کوپرلو، در یکی از مقالات تحقیقی خود در

باره یکی از قبایل ترک ساکن در سرزمین های آن سوی شمال ماوراءالنهر - موسوم به اورانیان - از کشف بیست و چهار هزار عدد سکه درهم در سوئد و جزیره گوتلند یاد می کند (کوپرلو، ص ۱۶۸-۱۶۷) محقق پرآوازه، ریچارد فرای، می نویسد: که سکه های ضرب بخارا در اروپای شرقی اسکاندیناوی یافت شده اند که نشانه تجارت میان بخارا و خوارزم و سپس اروپای شرقی است. (فرای، ص ۱۰۴-۱۰۴) تجارتنی که از یک سو با چین و از سوی دیگر با اروپا جریان داشت و به وسیله مسکوکات ضرب بخارا کالاهای گوناگونی میان شرق و غرب جهان مبادله می گردید. کالاهایی که در این مسیر بزرگ جهانی مبادله می شد بسیار متنوع بوده است. علاوه بر تولیداتی که بخارا و خوارزم هر کدام داشته اند - و در جای خود ذکر خواهد شد - هر یک از این دو پایگاه بزرگ تمدنی و اقتصادی با دیگر نواحی دور و نزدیک رابطه تجاری داشتند و کالاهای گوناگونی میان آنها دست به دست می گشت. بخارا از طریق شاهراههای تجاری به ناحیه ثروتمند سمرقند و سواحل سیحون و حتی ماوراء سیحون دسترسی داشت. به علاوه با خراسان و سرانجام چین و هند نیز تجارت می کرد. لذا کالاها و محصولات چین و هند مانند ظروف و عطرها ادویه به بخارا می رسید و از آنجا به نواحی واقع در آن سوی غرب ماوراءالنهر ارسال می شد. خوارزم نیز به نواحی مسکونی شمال دریاچه آرال و حوضه رود ولگا تا شرق اروپا دسترسی داشت و کالاهایی مانند پوست انواع حیوانات و نیز انواع دام و تولیدات دامی را برای عرضه به بازارهای ماوراءالنهر فراهم می ساخت. بدین ترتیب بخارا و خوارزم مانند دو دروازه در دو سوی یک جاده بودند که یکی به سوی شرق باز می شد و دیگری به سوی غرب^{۱۲}. علاوه بر ابعاد جهانی تجارت میان بخارا و خوارزم، نیازهای متقابل منطقه ای نیز موجب تعامل اقتصادی میان آنها می شد. خوارزم دارای مازاد قابل توجهی از تولید خواروبار و غلات و میوه و ابریشم و پشم و چهارپایان بود و مقدار معتناهی عنبر و چوب و سریشم و موم و پوست و شمشیر و زره و کمان فراهم می آورد (لسترنج، ص ۴۸۷). این در حالی بود که بخارا به رغم وسعت فراوان اراضی کشاورزی به علت کثرت جمعیت و تردد فراوان کاروان های تجاری مقداری از نیازهای خود را وارد می کرد (ابن حوقل، ص ۲۱۵). در مقابل بخارا به معادن فلز دسترسی داشت (مستوفی، ص ۲۰۴-۲۰۳ و اصطخری، ص ۲۲۷) که هم

خود از آن کالا تولید می‌کرد و هم مواد اولیه تولیدات فلزی خوارزم را مهیا می‌ساخت. اما مهم‌تر از همه تولید پارچه در بخارا و ناحیه‌های اطراف آن بود. منابع تاریخی و جغرافیایی قرون وسطی در بردارنده اطلاعات بسیار زیادی در مورد تعدد مراکز پارچه باقی در بخارا و روستاهای اطراف آن و نیز تنوع تولیدات آن‌هاست. چنان‌که از نظر کمیت و کیفیت در تولید بعضی از منوجات رقیبی نداشته است.^{۱۳} پارچه‌های پنبه‌ای و ابریشمی بخارا به نواحی دور و نزدیک صادر می‌شد و خوارزم علاوه بر جذب بخشی از آن‌ها مقدار فراوانی را نیز به بازارهای منطقه ولگا و آن سوی ولگا عرضه می‌کرد. اقوام بلغار و اسلاو و خزر که امکان تولید چنین کالاهایی را نداشتند (اصطخری، ص ۱۸۰) بدین ترتیب به این گونه مصنوعات دست می‌یافتند.

فعالیت‌های تجار میان بخارا و خوارزم در فراسوی قلمرو خودشان - یعنی از یک سو تا چین و هند و از سوی دیگر تا شرق اروپا - در منابع ادبی و تاریخی و جغرافیایی و سفرنامه‌ها شواهد بسیار دارد. نورسخی از تجارت مردم بیکنگ با چین (نورسخی، ص ۶۲) اصطخری از تجارت مردم خوارزم با بلغار و خزر (اصطخری، ص ۱۷۹-۱۸۲-۲۳۵) و ابن فضلان با روسیه و روسیه سفید - که او دومی را ویسو می‌نامد - گزارش داده‌اند. (ابن فضلان، ص ۱۰۱ و بعد) ابن خرداد به از حضور بازرگانان روس در ماوراءالنهر خبر داده و نیز از یهودیانی موسوم به راذانیه سخن می‌گوید که برای تجارت خویش از زبان‌های فارسی و اسلاوی و رومی و فرنگی استفاده می‌کرده‌اند (ابن خرداد به، ص ۱۴۵).

از خلال گزارش‌های رسمی و منابع تاریخی می‌توان از اوضاع تجاری مسیر بخارا به خوارزم و تحولات آن کسب اطلاع کرد. در روزگار باستان حضور یونانیان در ماوراءالنهر - که در پی فتوحات اسکندر صورت گرفت - خالی از این هدف که همانا دسترسی بیشتری به سرچشمه‌های تجارت جاده ابریشم بود نمی‌توانست باشد. پس از آن رقابت رومیان با پارتها و ساسانیان برای جاده ابریشم و نیز حضور امپراتوری‌های چینی هان و تانگ در مرزهای آسیای مرکزی، تحولات سیاسی و تجاری آن منطقه را شتابی خاص بخشید. در دوره قرون وسطی منابع از مسافرت سلام، ترجمان فرستاده دولت عباسیان، به نواحی شمالی دریای خزر و بازگشت او از طریق خوارزم به بخارا و سپس خراسان خبر داده‌اند (ابن خرداد به، ص ۱۵۶) که این خود گویای رونق تجاری و ارتباطی این مسیر است.

مسافرت سلام ترجمان در قرن سوم هجری - برابر با قرن نهم میلادی - صورت گرفت و پس از او گزارش سفر ابن فضلان در دست است که در اوایل قرن چهارم هجری - برابر با قرن دهم میلادی - انجام شده است. او به عنوان مأمور دولت عباسیان از بخارا به خوارزم و از آن جا به کناره های ولگا رفته است. ابن فضلان از طریق جیحون خود را به خوارزم رسانده و از چگونگی مسافرت در این مسیر و نیز اوضاع اقتصادی بخارا و خوارزم و وضع مسکوکات آن جا، همچنین از اقدامات تجاری در سرزمین بلغارها، خزرها، روس ها و دیگر اقوام مجاور آن ها گزارش می کند. او از رونق درهم در آن نواحی، ارزش مصنوعات فلزی خوارزم در میان صحراگردان و نیز مطلوب بودن پارچه های ماوراءالنهر نزد خزرها، بلغارها و اسلاوها خبر می دهد (ابن فضلان، ص ۶۲ و بعد).

یاقوت حموی، جغرافی دان بزرگ قرون وسطی، نیز مسیر جیحون را برای رفتن از مرو به خوارزم طی کرده است. او که در سال ۶۱۶ هـ / ۱۲۱۹ م. این مسیر را پیموده در اثر بزرگ معجم البلدان، اطلاعات گرانبهایی از اوضاع اقتصادی شهر به دست می دهد. از آنجا که سفر یاقوت در آستانه هجوم مغول صورت گرفته و پس از آن ویرانی بر قسمت اعظم ماوراءالنهر سایه افکند، گزارش او اهمیت بسیار دارد.^{۱۴} چنانکه گزارش جهانگرد بعدی، پلان کارپن، گویای از رونق افتادن مسیر تجاری بخارا به خوارزم است. او از جانب پاپ اینوسان چهارم به مغولستان اعزام شده بود. پلان کارپن در سال ۱۲۴۵ م. مسافرت خود را از فرانسه آغاز کرد، با عبور از شمال دریاچه آرال در سال ۱۲۴۶ م. به مغولستان رسید و سپس از همان طریق در سال ۱۲۴۷ م. به فرانسه بازگشت.^{۱۵} شیر بعدی اروپایی به نام گیوم روبروک^{۱۶} که در سال های ۱۲۵۳ تا ۱۲۵۵ م. به مغولستان سفر کرده نیز همین مسیر را پیموده است. او در سواحل دریای سیاه از کشتی پیاده شد و با عبور از شمال دریاچه آرال به مغولستان رفت. علاوه بر ویرانی های ناشی از حملات مغولان، تقسیمات درونی امپراتوری مغول - که خوارزم را از ماوراءالنهر جدا کرده بود - نیز در انحطاط مسیر تجاری بخارا به خوارزم و خودداری مسافران کاروانها برای عبور از آن نقش مهمی داشت. در حالی که پیش از این، این مسیر هر مسافر و مأمور و تاجری را به امید کسب ثروت و بسر بردن در امنیت به سوی خود می کشاند. سفرنامه مارکو پولو که پس از پلان کارپن و گیوم روبروک فراهم آمده، تصویر گویاتری از این انحطاط را نشان می دهد. برادران پولو (مافتو و نیکولو) در سال ۱۲۶۵ م. برای تجارت، از

اروپا وارد دشت قبچاق شدند و در هنگامه کشمکش میان خانان مغول - یعنی اردوی زرین، ایلخانان و جغتایی‌ها - به بخارا رسیدند. آنها نامی از خوارزم به میان نمی‌آورند و سراسر مسیر را از میان مساکن صحراگردان چادر نشین طی کرده بودند. سپس در سال ۱۲۷۱ م. به منظور انجام مأموریتی که در چین داشتند، به دلیل خرابی‌ها و جنگ‌ها مجبور شدند راهی جنوبی‌تر - یعنی مسیر بلخ و کاشغر - را به سوی چین در پیش گیرند. ناآرامی‌های ناشی از تعارضات مغولان سرانجام آن چنان آسیای مرکزی را ناامن و ویرانه ساخته بود که مارکوپولو برای بازگشت از چین به اروپا، از راه اقیانوس هند و خلیج فارس استفاده کرد (میلیونه، ص ۲۲-۲۱-۶۲-۵۵). سفیر بعدی اروپاییان به چین به نام ژان مونتگورینو نیز از همین مسیر استفاده کرده است (Yule, P.5-12، ویلتس، ص ۱۵۷ و بعد).

اما آسیای میانه در قرن هشتم هجری - برابر با قرن چهاردهم میلادی - شاهد تحولی نو در مسیر تجاری بخارا به خوارزم بود زیرا، امپراتوری مغول طریق ضعف پیمود، کم‌کم اوضاع اقتصادی ماوراءالنهر و خوارزم بهبود یافت. در اواسط این قرن ابن بطوطه جهانگرد پراوازه از سواحل دریای سیاه مسافرت خود را به سوی دشت قبچاق آغاز کرد و به خوارزم رسید. او از آن جا به بخارا آمده و در سراسر مسیر خود از کاروان‌های تجاری و تجارت اسب و محصولات کشاورزی خبر می‌دهد. اما او بخارا را همچنان ویرانه گزارش می‌کند. ابن بطوطه از بخارا به سمرقند و سپس از آن جا به هندوستان رفته است و باز هم شرح بسیار روشنی از تجارت در مسیر هند، سمرقند، بخارا و خوارزم تا دریای سیاه ارائه می‌کند (ابن بطوطه، ص ۱۵۷ و بعد). در نیمه دوم قرن هشتم هجری برابر با نیمه دوم قرن چهاردهم میلادی با پیدایش امپراتوری تیمور و اعاده وحدت ارضی و سیاسی ماوراءالنهر و نیز برقراری نظم و امنیت در مسیرهای تجاری، بخارا، سمرقند، کات و دیگر نواحی خوارزم به سرعت رونق اقتصادی و زندگی شهری خود را باز یافتند. کلاویخو سفیر معروف اروپایی در این زمان بخارا و سمرقند را دیده و از رونق اقتصادی آن‌ها سخن گفته است. او می‌نویسد بازرگانان در اینجا بسیار ثروتمند هستند و از بخارا تا جیحون همه جا آباد و پرجمعیت است. (سفرنامه کلاویخو، ص ۲۹۸-۲۹۹).

مسیر تجاری بخارا به خوارزم تا دهها سال بعد نیز رونق خود را حفظ کرد و در انتقال دستاوردهای مادی و معنوی تمدن‌های شرق و غرب از چین و هند و ایران تا اروپا نقش فعالی

ایفا کرد^{۱۷}. ارزش و اهمیت این مسیر تجاری در توسعه و گسترش تمدن بشری همان ارزش و اهمیت مسیر تاریخی و معروف جاده ابریشم است که سرانجام در پایان قرن پانزدهم میلادی جای خود را به مسیر دریایی اقیانوس هند - اقیانوس اطلس داد.

توضیحات:

۱- اصطخری نام این دروازه را حد شرون ذکر می‌کند. ر.ک. اصطخری، ابواسحاق ابراهیم، مسالک و ممالک، به اهتمام ایرج افشار، شرکت انتشارات علمی و فرهنگی، تهران، چاپ سوم، ۱۳۶۸، ص ۲۴۰. نام این دروازه در بعضی از منابع جغرافیایی قرون وسطی ذکر نشده اما بارتولد محقق روسی آنرا بر اساس گزارش اصطخری پذیرفته و مطابق با دروازه کنونی تلباج می‌داند. ر.ک. بارتولد، ۲۴۶.

۲- جیهانی در توصیف راه بخارا به خوارزم همین گزارش را دارد اما نام فرخشه را به صورت برخشیه می‌نویسد. ر.ک. جیهانی، ص ۱۹۷.

۳- نرشی در تاریخ بخارا چگونگی احداث دیوارهای بخارا را ذکر کرده و می‌نویسد که مردم بخارا به دیوار بسیار طولانی که گرد شهر و حومه آن را در می‌گرفته کنپک می‌گفته‌اند. ر.ک. نرشی، ابوبکر محمد بن جعفر، تاریخ بخارا، ترجمه ابونصر احمد بن نصر القباوی، تلخیص محمد بن زفرین عمر، تصحیح و تحشیه مدرس رضوی، انتشارات توس، تهران، ۱۳۶۳، ص ۴۷-۴۶. در تأیید این معنی اصطخری بخارا را سرحد (مرز) دانسته، ر.ک. مقدسی، ص ۴۰۶.

۴- توصیف جیهانی از این راه متفاوت و بدین قرار است: "چون خواهند از جیحون به آمل الشط گذرند و بخوارزم روند از بخارا تا قرب دو منزل و از قرب جیحون عبور کنند و آمل الشط و از آن جا تا دیره یک منزل و از آن جا تا فردوس یک منزل و از آن جا شاش یک منزل و از آن جا تا طاهره یک منزل و از آن جا تا ورغان یک منزل و از آن جا تا صدور یک منزل و از آن جا تا هزار اسف یک منزل و از آن جا تا شهر خوارزم. پس از بخارا تا خوارزم یعنی کات بر عمارت دوازده منزل باشد." جیهانی، ص ۱۹۷.

۵- در مورد استحکامات بیکند و تعداد فراوان رباطهای آن ر.ک. اصطخری، پیشین، ص ۲۴۵ و جیهانی، پیشین، ص ۱۸۵ و ابن حوقل، پیشین، ص ۲۱۷ و مقدسی، پیشین، ص ۴۰۸. نرشی در این خصوص می‌نویسد: "این بیکند جای معظم نیک است اهل هر دیهه آن جا رباطی بنا کرده‌اند و جماعتی را نشانده و نفقه ایشان را از دیه می‌فرستادند و زمستان که وقت غلبه کافران می‌شد از هر دیهه آن جا مردم بسیار جمع آمده و غزوه می‌کرده‌اند و هر قومی به رباط خویش فرود می‌آمده است" نرشی، ص ۲۶-۲۵.

۶- نرشی در این باره می‌نویسد: "بیکند را از جمله شهرها گفته‌اند و اهل بیکند بدان رضا نداده‌اند که کسی بیکند را دیه

- خواند و اگر کسی از اهل بیکنند بغداد رفته است و او را پرسیده‌اند که از کجایی گفته است که از بیکنند و نگفته است از بخارا». نرشخی، ص ۲۵.
- ۷- مقدسی در این باره می‌نویسد: "چقدر مردم بیکنند رنج بردند تا موفق شدند حق منبر (قضاوت) داشتن بدست آورند". مقدسی، ص ۹۰۴.
- ۸- نرشخی در این باره می‌نویسد: "اهل بیکنند جمله بازرگانان بوده‌اند و بازرگانی چین و دریا کردند و بغایت توانگر بوده‌اند". نرشخی، ص ۲۶ و ابن خرداد به، ص ۲۶.
- ۹- ابن حوقل شعبات جیحون در منطقه خوارزم را به دقت بر می‌شمارد و عمق و پهنای آن‌ها را ذکر می‌کند و در مورد چگونگی کشتی رانی در آن‌ها سخن می‌گوید. ر.ک. مقدسی، ص ۴۲۵-۴۲۴. همچنین نزه‌القلوب نوشته حمدالله مستوی نیز مسیرهای آبی خوارزم را بر می‌شمارد. ر.ک. مقدسی، ص ۴۲۵-۴۲۴. همچنین نزه‌القلوب نوشته حمدالله مستوی نیز نهرهایی چون گاو خواره، هزار اسپ، کردران خاش و مانند آنها را ذکر می‌کند. ر.ک. مستوفی قزوینی، ص ۲۱۳.
- ۱۰- مسئله یخبندان را منابع جغرافیایی و تحقیقی هم قرون وسطی و هم جدید جالب توجه دانسته‌اند. نرشخی در ذکر وقایع سال ۲۷۲ هـ می‌نویسد که در این سال چون هرثمه بن اعین برای کمک به امیر اسماعیل سامانی عازم ماوراءالنهر شد از جیحون که یخ بسته بود عبور کرد. نرشخی، ص ۱۱۴. حمدالله مستوی نیز در باره یخ بستن جیحون اشاراتی دارد. حمدالله مستوفی، ص ۲۱۴. ابن فضلان که قطر یخ جیحون را بنحو اغراق آمیزی هفده و جب ذکر می‌کند، می‌نویسد که در فصل زمستان هنگام کشتی رانی بر این رود نزدیک بوده است یخ بزند. ابن فضلان ص ۶۵-۶۴. از محققین معاصر لسترنج یخبندان جیحون را مورد بررسی قرار داده‌اند. ر.ک. لسترنج، ص ۴۷۳.
- ۱۱- نرشخی شرح ماجرا را چنین آورده است: "...سیم بخارا از دست مردمان بیرون شده بود چون غطریف بن عطا به خراسان آمد اشراف و اعیان بخارا به نزدیک او رفتند و از وی درخواستند که ما را سیم نمانده است در شهر. امیر خراسان فرماید تا ما را سیم بخارا در قدیم بوده است و سیمی می‌باید که هیچ کسی از دست ما بیرون نکند و از شهر ما بیرون نبرد تا ما با سیم میان خویش معاملت بکنیم و بدان تاریخ نقره عزیز بود. پس اهل شهر را جمع کردند و از ایشان رای خواستند در این معنی، بر آن اتفاق کردند که سیم زنند از شش چیز، زر و نقره و مشک و ارزیز و آهن و مس. همچنان کردند و به آن سکه پیشین به نام غطریف زدند یعنی سیم غطریفی و عامه مردمان غطریفی خواندندی. نرشخی، ص ۵۱-۵۰.
- ۱۲- فرای درباره تجارت جهانی از طریق سغد و خوارزم می‌نویسد: "خوارزمیان در تجارت با اروپای شرقی نقش اول را داشتند و مقام اول در تجارت با چین از آن سفدیان بود". فرای، ص ۱۰۴.
- ۱۳- در مورد اهمیت پارچه بافی در واحه بخارا. ر.ک. نرشخی صفحات ۱۸-۲۱ و ۱۸۸ و ابن حوقل، ص ۲۱۷-۲۱۶ و

اصطخری، ص ۲۴۵-۲۴۴.

۱۴- لسترنج به استناد معجم البلدان نوشته است که «یاقوت» شرح سفر و نتایج مشاهدات او را بر شمرده است، ر.ک. لسترنج،

ص ۴۷۳.

۱۵- کارپن پلان، سفرنامه کارپن، ترجمه ولی الله شادان تهران: انتشارات فرهنگسرای بساوی، ۱۳۶۳.

16-Rubruk, Willitn, the Journey of william of Rubruk to the Eastern Parts of wold, 1253-1255, william woodville Rochuill, London: Hakluyt society, Nodad.

۱۷- از طریق این مسیر تجاری چینی‌ها بسیاری از شهرها و کشورهای دیگر جهان را می‌شناختند چنانکه به سمرقند

smarheken، به بخارا Buhuala به کات Koti به خوارزم Huatlatazmu و... می‌گفتند. ر.ک.

Bretschneider, Vol 2.

منابع و مآخذ:

این بطوطه. سفر نامه ابن بطوطه. جلد ۱. ترجمه محمد علی موحد. تهران: بنگاه ترجمه و نشر کتاب، چاپ دوم ۱۳۵۲.

ابن حوقل. سفرنامه ابن حوقل: ایران در صورۃ الارض. ترجمه و توضیح دکتر جعفر شعار. تهران: انتشارات امیرکبیر، چاپ

دوم ۱۳۶۶.

ابن خرداد به. مسالک و ممالک. ترجمه سعید خاگرد. تهران: انتشارات میراث ملل، ۱۳۷۱.

بار تولد، و. ترکستان نامه یا ترکستان در عهد هجوم مغول، ج ۱. ترجمه کریم کشاورز. تهران: انتشارات

آگاه، چاپ دوم ۱۳۶۶.

جیهانی، ابوالقاسم بن احمد. اشکال العالم. ترجمه علی بن عبدالسلام کاتب و با مقدمه و تعلیقات فیروز

منصوری. تهران: شرکت به نشر، ۱۳۶۸. (مجموعه علوم انسانی ایران) در رفتار با اسرای جنگی قایل

فرای، ریچارد. بخارا: دستاورد قروق وسطی. ترجمه محمود محمودی. تهران: انتشارات علمی و فرهنگی، چاپ دوم

۱۳۶۵.

قرزینی، زکریا بن محمد بن محمود. آثار البلاد و اخبار العباد. ترجمه جهانگیر میرزا قانچار، به تصحیح میرهاشم محدث.

تهران: انتشارات امیرکبیر، ۱۳۶۴.

کارپن، پلان. سفرنامه کارپن. ترجمه ولی الله شادان. تهران: انتشارات فرهنگسرای بساوی، ۱۳۶۳.

کوپرولو، م. فؤاد. «یادداشت‌های تاریخی در باره نژاد شناسی (قبیله اوران)» ترجمه نیلوفر معینی. ایران شناخت. شماره

۱۴ (بهار ۱۳۷۶)، ص ۱۶۸.

لسترینج، گای. جغرافیای تاریخی سوزمین‌های خلافت شرقی. ترجمه محمود عرفان. تهران: انتشارات علمی و فرهنگی، چاپ چهارم ۱۳۷۳.

محمد بن نجیب بکران. جهان‌نامه. با مقدمه دکتر محمد امین ریاحی. تهران: انتشارات ابن سینا، ۱۳۴۲.

مستوفی قزوینی، حمدالله. زهده القلوب. به اهتمام گای لسترینج. تهران: انتشارات دنیای کتاب، ۱۳۶۲.

مقدسی، ابو عبدالله محمد بن احمد. احسن التقاسیم فی معرفة الاقالیم. ترجمه دکتر علینقی منزوی. تهران: شرکت مؤلفان و مترجمان ایران، ۱۳۶۱.

میلیوته، ایل. سفرنامه مارکوپولو. مترجمان منصور سعادی و آنجلا دی جوانسی رومانووا. تهران: انتشارات گویش، ۱۳۶۳.

نرشخی، تاریخ بخارا. با اهتمام گای لسترینج. تهران: انتشارات علمی و فرهنگی،

وینس، دراکه. سیوان پاپ به دربار خانان مغول. ترجمه سعید وحید. تهران: انتشارات خوارزمی، ۱۳۵۳.

Bretschneider, E. *Medieval Researches*. Vol.2. London: Rutledge and Kegan Paul Ltd., 1937.

Rubruk, William. *The Journey of William of Rubruk to the Eastern Parts of world, 1253-1255*. William woodville Rochmill (ed.) London: Hakhyut Society, n.d.

Yule, Henry. *Cathay and the way thither*. Vol. II. Taipei: Cheng wen Pub. Co., 1966.

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی

رتال جامع علوم انسانی