

توطئه یا واقفیت؟

یونسکو و یک تن از کارشناسان مشهور آن سازمان به ایران و گفت‌وگو با مقامات رسمی و فرهنگی کشور، از جمله رییس موسسه‌ی مطالعات و تحقیقات فرهنگی و مذاکرات بعدی ایشان با مقامات رسمی یونسکو و سازمان‌های رسمی فرهنگی کشور، گام‌های نخستین تحقیق این امر در درون موسسه برداشته شد.

از تاریخ ۶۶/۷/۵ که آقای دکتر ناصر تکمیل همایون به سمت سرپرستی گروه تعیین شد، تا پایان سال ۱۳۶۸، کارهای گروه منحصر به تعیین اعضای اولیه، دعوت از سی نفر استادان دانشگاه و محققان کشور، تهیه و تنظیم «طرح مقلماتی پژوهش درباره‌ی جاده‌ی ابریشم» با همکاری یونسکو، ترجمه‌ی کتاب‌های: مظاهری، لوس بول نوا، ف. لاتون درباره‌ی ابریشم و جاده‌ی ابریشم و تشکیل جلسات سپری شد.

مجله‌ی تحقیقات تاریخی (نشریه‌ی موسسه‌ی مطالعات و تحقیقات فرهنگی) در شماره‌ی ۴-۵ (بهار و تابستان ۱۳۶۹) پیش از این که مقاله‌ی آقای تکمیل همایون را با عنوان: «کاروانسرا در فرهنگ ایران»، به درج و نشر آورد، گزارش زیر را پیشگفتار مقاله قرار داده است: «به دنبال پیشنهاد ریاست محترم «موسسه‌ی مطالعات و تحقیقات فرهنگی» و پیگیری «گروه پژوهش درباره‌ی جاده‌ی ابریشم» مستقر در موسسه، پس از گفت‌وگوهای روشنفکرانه در پاریس با نمایندگان یونسکو و متصدیان «طرح پژوهش درباره‌ی جاده‌ی ابریشم» و در تهران به هنگام برگزاری سمینار بین‌المللی و تشکیل اجلاس‌ی کمیته‌ی اجرایی طرح پژوهش درباره‌ی جاده‌ی ابریشم در ۳۱ شهریور - ۵ مهر ماه ۱۳۶۹ (۲۲-۲۷ سپتامبر ۱۹۹۰) سرانجام «کاروانسرا» به عنوان چشم‌گیرترین هنر فرهنگی - معماری ایرانیان و پدیده‌ی تمدنی راه‌های ابریشم بیش از همه، مطمح نظر قرار گرفت، و به عنوان «موضوع تاریخی مهم قابل پژوهش مجدد» در بسیاری از نشست‌های فرهنگی یونسکو از آن سخن به میان آمد. و به همین دلیل در سفر علمی کاروان بین‌المللی پژوهش درباره‌ی جاده‌ی ابریشم از عشق‌آباد «مرکز ترکمنستان» تا آلماتا (مرکز قزاقستان) در مسیری بیش از پانزده هزار کیلومتر به مدت دو ماه، فزون بر میزگردهای متعدد، برگزاری دو سمینار پیش‌بینی شد که نخستین آن در شهر خیوه (۲-۳ ماه - ۱۹۹۰ - ۱۳ اردیبهشت ۱۳۶۹) این عنوان را داشت: «اهمیت کاروانسرا و شهرهای تاریخی در مسیر راه ابریشم». دومین سمینار: «رابطه‌های فرهنگی و اجتماعی میان شهرنشینان و کوچ‌نشینان در مسیر راه ابریشم»، آلماتا (۲۵-۲۶ خرداد

□ در یکی از روزهای بهار سال ۱۳۶۶، برای دیدن آقای دکتر محمدابراهیم باستانی پاریزی به دفتر گروه تاریخ دانشگاه تهران رفته بودم. در یکی از اتاق‌های آن دفتر چند نفر از استادان تاریخ حضور داشتند. آقای دکتر احسان اشراقی چون مرا در آن محل دیدند، فرمودند: آقای ویلیام فلور حضور دارند و درباره‌ی مسائل تاریخی به گفت‌وگو نشسته‌اند، اگر مایل باشید شرکت نمایید. آقای و. فلور به فارسی صحبت می‌کرد، من ضمن استفسار از چند اصطلاح کتاب‌های دوران صفویه، در جریان دیگر گفت‌وگوها دریافتم که ایشان کارمند بانک جهانی هستند و از طرف یونسکو برای تحقیق درباره‌ی جاده‌های ابریشم به ایران آمده‌اند.

در اسفند ماه ۱۳۶۶، با انتشار نخستین شماره‌ی مجله‌ی ساهتمان مقاله‌ی آقای ن. محقق قزوینی (= ناصر تکمیل همایون) با عنوان: «جاده‌ی ابریشم و نقش پژوهشگران ایرانی» طرح و بررسی جاده‌ی مورد نظر چنین به نظر و مخبر می‌رسد:

«کشورهای عضو سازمان تربیتی، علمی و فرهنگی ملل متحد (یونسکو) در کنفرانس جهانی خود درباره‌ی «سیاست‌های فرهنگی» که در سال ۱۹۸۲ میلادی در مکزیکو برگزار شد، طرح «دهه‌ی فرهنگ» را به منظور گسترش فرهنگ بشری، پیشنهاد کردند که در دسامبر سال ۱۹۸۶ میلادی مجمع عمومی سازمان ملل متحد آن را تصویب نمود و سال‌های ۱۹۸۸ تا ۱۹۹۷ میلادی متعلق به این امر حیاتی گردید».

مقاله‌نگار از متن Task force intersectorielle تهیه شده در یونسکو (پاریس، ژوئیه ۱۹۸۷) هدف و مدعای یونسکو را چنین به ترجمه‌ی آزاد و نقل درآورده‌اند:

«به دنبال جهت‌گیری غیرعلمی روس‌ها در طرح مطالعاتی یونسکو درباره‌ی آسیای مرکزی با این که کشورهای غربی نیز به سرکردگی امریکا، آسیب‌های فراوانی بر یونسکو وارد کردند، اما با تلاش پاره‌یی از فرهنگ‌دوستان و نمایندگان کشورهای جهان در چارچوب «دهه‌ی فرهنگ» طرح پژوهش درباره‌ی جاده‌ی ابریشم به تصویب رسید که هدف اساسی آن عبارت است از: بیدارکردن وجدان مردم امروز. برای فراهم‌آوردن وسیله‌ی گفت‌وگو به منظور بازیابی مفاهیم و ارتباطات انسانی که در مسیر این جاده‌ها موجب غنای دو جانبه‌ی تمدن‌های گوناگون شرق و غرب جهان شده است.^۱

گزارش «گروه پژوهش درباره‌ی جاده‌ی ابریشم با همکاری یونسکو» اشعار می‌دارد: «سرانجام به دنبال مسافرت رایزن فرهنگی

و انجام کارهای ده ساله‌ی گروه پژوهش را به شرح زیر در بیان آورده و فاتحه‌اش را خوانده‌اند.

«... در سال ۱۳۶۶ شمسی مقدمات تشکیل گروه پژوهش درباره‌ی جاده‌ی ابریشم فراهم آمد و دبیرخانه‌ی آن تأسیس گردید. به‌طور خلاصه کارهایی که پژوهشگاه بعد از تشکیل گروه مذکور انجام داد به قرار زیر است: دعوت از سی تن استادان برجسته‌ی ایرانی برای همکاری با گروه، تهیه‌ی طرح مقدماتی پژوهش درباره‌ی جاده‌ی ابریشم، تهیه‌ی گزارش پژوهش، ترجمه‌ی دو کتاب درباره‌ی جاده‌ی ابریشم به زبان فارسی، ترجمه‌ی یک کتاب درباره‌ی نوغان‌کاری و کشت ابریشم به زبان فارسی، فراهم کردن زمینه‌ی تهیه‌ی اطلس راه‌های سرخس به ری از قدیم‌ترین ایام تاکنون، تحقیق درباره‌ی ابریشم‌کاری در ایران قدیم و کنونی، چاپ یکی از متون راه‌شناسی عصر قاجاریه - اجرای طرح ابریشم، ابریشم‌کاری و راه ابریشم در ادبیات فارسی - بررسی همه جانبه‌ی تاریخ و تمدن و فرهنگ ملل آسیای مرکزی.

ما در این جای پیشنهادهایی را از طرف پژوهشگاه به دولت جمهوری اسلامی ایران و یونسکو عرضه می‌کنیم.

پیشنهاد ما به دولت متبوع به قرار زیر است:

۱- اتمام کارهای پژوهش در این زمینه که ناتمام مانده است از جمله سیاحت علمی شرق ایران. چاپ کامل سخنرانی‌ها و مقاله‌های سمینارهای جاده‌ی ابریشم که در ایران برگزار شده است.

تهیه‌ی اطلس جاده‌های ابریشم در ایران.

ثبت جهانی آثار فرهنگی و طبیعی واقع در مسیر جاده‌ی ابریشم.

پیشنهادهای ما به یونسکو به قرار زیر است:

۱- حفظ آثار باستانی کشورها (جلوگیری از ویران کردن معابد و آثار تاریخی دیگر)

۲- ممانعت از دگرگونی چهره‌ی فرهنگی شهرهای تاریخی

(نظیر بیت المقدس و...)

۳- حمایت از مطالعات جاده‌های باستانی در ایران.

۴- در اختیار عموم قراردادن فیلم‌ها و کتاب‌ها و فرصت‌نگارها

(کاتالوگ)های تهیه شده در جاده‌ی ابریشم به قیمت معقول.

در خاتمه امید است این سمینار که در انتهای «دهه‌ی فرهنگ»

برگزار می‌شود، وسیله‌ی ادامه‌ی اهداف مهم دهه‌ی فرهنگ از جمله

طرح جامع جاده‌ی ابریشم (جاده‌های گفت و شنود) فراهم سازد.^۳

نکته‌ی جالب و اندیشه‌انگیز این است که از نخستین مقاله‌ی

منتشره تا آخرین اجلاس اختتامیه‌ی گروه پژوهش این نظریه معلوم و

مسلم بیان و عیان می‌گشت که: «در ایران و منابع متعدد جغرافیایی

آن، جاده‌یی به نام ابریشم وجود و سابقه نداشت است».

نخستین مقاله‌ی آقای «ن. محقق قزوینی» تکمیل همایون در

مجله‌ی ساختمان اخبار و اعلام می‌کند: «مساله‌ی حائز یادآوری این

است که در متون جغرافیایی و تاریخی ایران، نامی از «جاده‌ی ابریشم»

نیامده است. با آن که مورخان و جغرافی دانان مسلمان، جهان روزگار

خود را به خوبی شناخته‌اند و از بسیاری راه‌ها و سکونت‌گاه‌ها (مسالک

و ممالک) سخن به میان آورده‌اند.

آقای دکتر تکمیل همایون در سخنرانی سمینار بین‌المللی

در این سفر علمی آقای دکتر ناصر تکمیل همایون عضو هیات علمی موسسه و سرپرست «گروه پژوهش درباره‌ی جاده‌ی ابریشم» از طرف جمهوری اسلامی ایران شرکت کرده بودند، متن سخنرانی ایشان با تجدید نظر و بازنویسی انتشار می‌یابد.

عنوان‌های دیگر سخنرانی‌ها که توسط دانشمندان شوروی، فرانسه، انگلستان، آلمان، چین، پاکستان و ترکیه... ایراد شده و امید است پس از انتشار به زبان‌های انگلیسی و روسی به زبان فارسی نیز در دسترس علاقه‌مندان قرار بگیرد، از این قرار است:

از ۲۴ فقره سخنرانی‌های دو سمینار برپا شده در خارج از مرزهای

ایران که متن آن‌ها تا امروز مکتوم مانده است، عناوین زیر در خور

توجه و تحقیق می‌باشد: کاروانسراه‌های راه بزرگ ابریشم - خوارزم در

مسیر راه ابریشم - شهرهای مهم در مسیر راه ابریشم - مشخصات

کاروانسراه‌های بخارا، نقش اقتصادی یهودیان در شهرهای واقع در

مسیر راه ابریشم، دریاچه آرال (خوارزم) و مسائل اقلیمی مربوط به آن.

کاروانسراه‌های پاکستان در مسیر راه ابریشم. امکان تجارتی و نقش

آمودریا (جیحون) در مسیر راه ابریشم - کاروانسراه‌های دره تالاس

(طرز) - اشاراتی به راه ابریشم و نقش کاروانسراه‌ها در افغانستان -

قرقیزستان در راه و مسیر بزرگ ابریشم.

مقاله‌ی «کاروانسرا در فرهنگ ایران» به قلم آقای دکتر

تکمیل همایون از واژه‌شناسی، معماری و سایر آثار تاریخی و فرهنگی

کاروانسرا در بعضی شهرهای ایران سخن رانده و از جاده‌ی موهوم و

موسوم به ابریشم یاد نکرده است. متن و مندرجات مقالات سایر

پژوهشگران که عمدتاً از دشت و دره و دریا به ترکستان منتهی

می‌شود، تاکنون در پرده‌ی ابهام پنهان مانده است.

بعد از اجلاس سمینار ۳۱ شهریور ماه ۱۳۶۹ در تهران، ۶۹ نفر

پژوهشگران جاده‌ی ابریشم که ۱۷ نفر آنان خارجی بودند، به ریاست

پروفسور دو دین Dedien مسلمان سنگالی مسوول اجرای طرح

پروژه‌ی جاده‌ی ابریشم در یونسکو بامداد روز دوشنبه ۱۳۶۹/۷/۲ با

هواپیمای اختصاصی به مشهد وارد و در هتل همای آن شهر مستقر

شدند. روزهای دوم و سوم و چهارم مهر ماه، هیات از کاروانسراها و

ریباط‌های جاده‌ی مشهد - سرخس، مشهد - نیشابور بازدید به عمل

آوردند، بامداد روز پنجشنبه ۱۳۶۹/۷/۵ به تهران بازگشتند.^۲

واپسین اقدام «گروه پژوهش درباره‌ی جاده‌ی ابریشم» اعزام

آقایان دکتر ناصر تکمیل همایون و محمدحسن ابریشمی به افغانستان

در ۶۹/۸/۲۸ و اقامت آنان به مدت یک هفته در هتل کانتینانتال کابل

بوده است. سمینار بین‌المللی «کوشانیان و راه ابریشم» در هتل مذکور

برگزار شده بود.

از زمستان ۱۳۶۹ تا بهار ۱۳۷۶ تلاش و تکاپوی گروه پژوهش

درباره‌ی جاده‌ی ابریشم با همکاری اهداف یونسکو (بیدار کردن وجدان

مردمان امروزی) به حالت تعلیق و تعطیل درآمد.

در پایان «دهه‌ی فرهنگ» یونسکو، دومین سمینار بین‌المللی

«پژوهش درباره‌ی جاده‌ی ابریشم» در تهران برگزار شد. آقای دکتر

مهدی گلشنی به عنوان سخنران و رابط ملی ایران، روز ۱۳۷۶/۲/۴ در

«پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی» با ایراد سخنرانی، آغاز

«کوشانیان و راه ابریشم» در کابل هم بر این نکته تکیه و تأکید بیش تر کرده‌اند: «... در تمام کتاب‌های خطی فارسی اگر بگردید، یک کلمه جاده‌ی ابریشم پیدا نمی‌کنید. ما در سمینار چین نیز مطرح کردیم که در تمام کتاب‌های خطی چینی نیز یک کلمه‌ی جاده‌ی ابریشم پیدا نمی‌شود. ما در ایران هم پیدا نکردیم. دانشمندان کشورهای غربی نیز «طریق الحریر» پیدا نکرده‌اند. این کلمه کلمه‌ی جدیدی است که از طرف اروپاییان پیدا شده...»

آقای دکتر منوچهر ستوده نیز در سال ۱۳۷۴ مقاله‌ی تحت عنوان: «جاده‌ی بی‌نام جاده‌ی ابریشم نداریم»، نگاشته‌اند که در شماره‌ی ۵ (آبان ۱۳۷۴) مجله‌ی «زمان» انتشار یافته است.

سخنرانی آقای دکتر مهدی گلشنی در نشست مورخ ۱۳۷۶/۲/۴ با این جملات آغاز می‌شود: «نام جاده یا جاده‌های ابریشم در هیچ یک از سیصد کتاب تاریخی و جغرافیایی قدیم ما به فارسی و عربی نیامده است. بلکه این نامی است که غربیان در اواخر قرن نوزدهم به این جاده داده‌اند و استدلال آن‌ها این است که ابریشم چین از این مسیرها به اروپا می‌رسیده است».^۴

با این همه اذعان و تصریح به نبود وجود جاده‌ی ابریشم یونسکو و گروه پژوهش کنام جاده را می‌خواستند طی و تحقیق کنند؟ از جاده‌ی ناموجود چه گونه فیلم و فهرست‌نگار تهیه می‌کردند و قصد اطلس‌شناسی داشتند؟ معلوم می‌شود که هرچه تا کنون خشت زده‌ایم، همگی با گل یونسکو و قالب غربی بوده است.

شگفت‌تر از جاده‌ی موهوم و مفقود ابریشم، تصور باطل و ادعای واهی نویسندگان اروپایی و... است. مبنی بر این‌که: ابریشم چین از این مسیر تا به اروپا می‌رسیده است.

اولاً ابریشم صادره به اروپا منحصر به ایران بوده است که از قرن هشتم هجری از طریق بندر هرمز به اسکندریه و حلب و سایر بنادر می‌رفت. نفیس‌ترین نوع آن ابریشم گیلان و استرآباد بوده است.

ثانیاً ابریشم چینی محصول یا پوشاکی نبوده که به اروپا صادر کنند بلکه منسوجی بوده مانند مشمع‌های رنگی قدیم و نایلون امروزی که در چین فقرا آن را می‌پوشیدند و در ایران و سایر کشورها، پادشاهان و فرماثروایان از آن کیسه‌ها برای مسکوکات می‌دوختند. به جای کاغذ تحریر، نامه بر آن می‌نگاشتند. کفن بزرگان و کف تابوت آنان را با ابریشم چینی می‌آراستند. در کار بست خیمه و خرگاه، پای‌انداز، تخت‌پوش، درفش، سراپرده، طناب، تن‌پوش اسبان و... از آن استفاده می‌کردند.

به‌دلایل زیر که مشتی از خروارنده توجه فرمایند: «هرمز آن صنایع را بخواست و بگشود. در آن پارچه‌ی حریری از چین یافتند که به خط انوشیروان بر آن سخنان منجمان کار آزموده نوشته شده بود».

(تاریخ تعالی، ص ۴۱۲)

بفرمود تا پیش او شد دبیر

قلم خواست رومی و چینی حریر
فردوسی

حریرنامه بود ابریشم چین

چو مشک از تبت و عنبر ز نسرین
ویس و رامین

حافظ در کتاب تاج از روش پادشاهان ساسانی و هدایای نوروز و مهرگان و سایر آیین‌های ایرانیان سخن می‌راند: «... و اگر از غلامان و متصدیان باشد و مالیات یا خراج مانده‌ی بر او باشد باید مالیات گردآورد و در کیسه‌های ابریشم بافته‌ی چین گذارد و با نوارهای سمین نخ‌های ابریشمین ببندد و با عنبر آن‌ها را مهر کند سپس به درگاه شاه فرستد». (تاج، ص ۲۰۲)

همین رسم و آیین را معتمد برادر مامون ولایتدار مصر و شام در سال ۲۱۸ ه.ق. به کار بست. «... مامون به یحیی بن اکثم گفت: برویم به این مال بنگریم... شتران آن زینت شده بود. روکش‌های مزین جل‌های رنگین بر آن پوشیده بودند و مهار از پشم رنگین داشت. کیسه‌ها از ابریشم چینی قرمز و سبز و زرد که سر آن را نمایان کرده بودند». (تاریخ طبری، ج ۱۳، ص ۵۷۷۸)

یکی نغز تابوت کرد آهنین

بگسترد فرشی ز دیبای چین

ز دیبای زربفت گردش کفن

خروشان بر او نامدار انجمن

چل استر بیاورد رستم گزین

ز بالا فروهشته دیبای چین

نهادش به صندوق در نرم نرم

به چینی پرندش بپوشید گرم

یکی دخمه سازید و مشک و گلاب

نشانید بر وی همی هم چو آب

بپوشید رویش به دیبای چین

که مرگ بزرگان بود این چنین

کشتن گیو تژاو را:

بیاورد از جایگاه نبرد

به کردار ایرانیان دخمه کرد

بیاکند مغزش به مشک و عنبر

بپوشید بر تنش چینی حریر

فردوسی

نامه‌ی اسکندر به نزدیک مادر:

نخست آن که تابوت زرین کنید

کفن بر سرم عنبرآیین کنید

نخست آکنید اندرو انگبین

زبر انگبین زیر دیبای چین

فردوسی

به زنجیر هفتاد شیر و پلنگ

به دیبای چین اندرون بسته تنگ

درفشی زرافشان ز دیبای چین

که پیدا نبودی ز دیبا زمین

جهان پر سراپرده و خیمه بود

رده زرد و سرخ و بنفش و کبود

ز دیبای چینی و از پرنیان

درفشی بهر پرده اندر میان

فردوسی

یکی تخت زیر ز یاقوت زر
بدش رسم هر روز فرشی دگر
به زیر از طریقت نهفته زمین
در ایوان ها گاه زرین نهاد
ز گفتار اوشاد شد شهریار
دوباره یکی طوق با استری

فردوسی
«چهار طاق ها در شهر نصب کرد... در و دیوار بازار به قصب های
روم و دیبای چین مزین ساختند». (روضات الجنات اسفرای، ج ۱، ص
۳۵)

«باغ زاغان را چون دم طلاوس به الوان دیبای چین و زربفت روم
بپاراست». (همان، ص ۲۷۲)

مهین مسجد قیروان را کنون
نهفته به زربفت چینی طراز
نماندست گویی از آن دو ستون
گشایندشان روز آدینه باز
گرشاسب نامه

«بعد از آن پیش هر کسی از ایلچیان
دوشیره (خوانچه پایه دار) نهادند. در یکی
نعمت الوان و میوه های خشک ختایی، در
یکی نان های خوب و نخلی
(نخل بندی) از کاغذ ابریشم
(زبده التوریخ، حافظ ابرو، ص ۸۲۴، ۸۴۵)
سفرنامه ای ابن بطوطه
گزارش های کافی و شافی ارائه
می نماید:

«ابریشم در این کشور بسیار زیاد
است، زیرا کرم ابریشم خود را به
میوه های درختان می بندد و از آن ها
می خورد و مواظبت و زحمت زیادی
لازم ندارد. جامه های فقرا و
مساکین از ابریشم است. اگر
بازرگانان ابریشم چین را به
ممالک دیگر نمی بردند در آن
کشور اصلاً قیمتی نداشت. یک
لباس نخی در چین معادل چندین لباس ابریشمین قیمت
دارد.» ۵

در نیمه دوم قرن نهم هجری، محمود نظام قاری در دیوان
البنسه ابریشم چینی یا هر نوع قماش چینی را پست و نامرغوب
توصیف کرده است:

اطلس یزدی و کاشی و ختائی دیدم

مثل شاه و امیرست سپاهی دربار

ص ۱۴

کمخای ختائی گو هر کو به خطا بیند

نقشش نخرم ار خود صورتگر چین باشد

ص ۵۷

تا نهادند بر صوف قماشات ختا

صدشکن از طرف کفر در اسلام افتاد

ص ۶۲

تا جنس ختایی بود، ای اطلس کاشی

دربار منه لاف توپاری چه قماشی

ص ۱۱۲

عجب جنس ها آمدند از ختا

به ایشان شنن روبه رو دان خطا

ص ۱۸۲

با این همه تفصیلات، پس آن همه تشست و برخاست ها،
سفرهای دور و دراز، خرج میلیون ها دلار یونسکو برای جاده ی نامعلوم
و ابریشم خیالی، تلاش های بیپوده بوده؟ یا بیدار کردن وجدان مردمان
لاف و لالایی؟ نه! هرگز چنین نبوده است.

ما برون را ننگریم و قال را
ما برون را ننگریم و حال را
یونسکو در طرح و برنامه ی خود کاملاً موفق و منصور بوده و پیش
از موعد مقرر به مقصد و مأمول رسیده، نه تنها به جاده ی ابریشم بلکه
به ماده ی ابریشم و بالاتر از آن نیز دست یافته، وجدان بیش از هفتاد
میلیون نفر را برانگیخته و بیدار کرده و در نهایت
آنان را هم دست خود و مقرون به
اهداف ارباب ساخته است.
احتمالاً عده یی را هم بنا به
مصلحت در مسیر خود خواب کرده
باشد.

روزی که از متن
Task force intersectorielle تهیه شده

در یونسکو - پاریس، ژوئیه ۱۹۸۷
ترجمه ی قسمت هایی بدین مضمون
«به دنبال جهت گیری غیرعلمی
روس ها در طرح مطالعاتی یونسکو
درباره ی «آسیای مرکزی» با این که
کشورهای غربی نیز به سرکردگی امریکا،
آسیب های فراوانی بر یونسکو وارد
کردند... به بحث و فحص آمد دم خروس از
زیر قبای مدعی نمایان بود. یعنی هدف
یونسکو برطرف کردن جهت گیری غیر علمی
روس ها در طرح مطالعاتی آسیای مرکزی بود با
نام مستعار جاده ی ابریشم. هم چنین جبران آسیب های رسیده به
یونسکو از جانب غرب و امریکا.

هنگامی که سفر علمی کاروان بین المللی پژوهش درباره ی
جاده ی ابریشم خواه از ایران، خواه از پاکستان و افغانستان راه خود را
پیش می گرفتند، ما می دیدیم که همه ی راه ها به ترکستان ختم
می شود. کاروان مجهز به همه ی وسایل علمی و فنی و کارشناسان
زبده به جای این که رو به شرق نمایند و از طریق قرقیزستان
نزدیک ترین راه به سوی مرزهای چین را برگزینند و به سیر و سفر



پردازند، ۶ هزار کیلومتر به جانب شمال شرقی پیش روی کرده در آلمانا (مرکز قزاقستان) تنها جمهوری بزرگ خوره دریای خزر مستقر شدند که بیشترین خاک مرزی را با جنوب روسیه دارد.

آری؛ اگر «یونسکو» ساریان استه می داند شتر را کجا بخواباند. کاردان یونسکو، در مسیر راه دور و دراز خود، ضمن کاوش های باستان شناسی و زمین شناسی، بررسی مراکز سوق الجیشی و پایگاه های نظامی، پژوهش در امور اجتماعی و سیاسی شرق دریای خزر، ماموریت داشت که «نقش اقتصادی یهودیان در شهرهای واقع در مسیر راه ابریشم» را در سخنرانی ها و جلسات میزگرد مطرح سازند و بدین وسیله نام و نشانی و جای پای از سرمایه داران یهودی را در این مسیر و مرز و بوم جای دهند و برایشان حق آب و گل و سوابق شناسند و تعیین وارث نمایند.

کاروان جاده ی ابریشم فاصله ی خیره تا آلمانا را ۴۵ روز پیموده است (۲ مه - ۱۶ ژوئن). کاروان هرگاه در آن جمهوری پنهانور و پُرجمعیت و مرز گسترده با شوروی پس از یک روز سمینار توقف نکرده و مراجعت نماید، بعد از ۴۵ روز دیگر در خیره حضور می یابد. رفت و برگشت آنان لاقل سه ماه طول می کشد.

کاروان یونسکو در خلال این سه ماه ۱۹۹۰ م چنان با بوق و کرنا و جلدان مردم آسیای مرکزی را بیدار کرد و در میزگردهای برپا شده، چندان سرود یاد مستان داد که در ظرف همین سه ماه پنج جمهوری: قزاقستان، ازبکستان، تاجیکستان، قرقیزستان و ترکمنستان اعلام حاکمیت کردند و کم تر از یک سال استقلال یافتند و امپراتوری روسیه را که «با طرح مطالعاتی یونسکو درباره ی آسیای مرکزی جهت گیری غیرعلمی داشت» را به زانو درآورده و از هم پاشیدند.

جیکوب لاندو، در کتاب **پان ترکیسم یک قرن در تکاپوی الحاق گری** چنین می نگارد: «... در ژوئن ۱۹۹۰ در یک گردهمایی تمامی پنج جمهوری مسلمان آسیای میانه در آلمانا یک توافق همکاری به امضا رسید». ۱۳

ج. لاندو، در صفحات ۳۱۳، ۳۱۴ و ۳۱۶ کتابش تصریح می نماید که: در فاصله ی ژوئن و اکتبر ۱۹۹۰ همه ی این شش جمهوری نخست حاکمیت خود را اعلام و در اوت و دسامبر ۱۹۹۱ استقلال یافتند.

یونسکو بدون تانک، توپ و طیاره با نیروهای کشورگشای جاده ی ابریشم، شش جمهوری را از پیکر روسیه جدا کرد و یهودیان را در آن کشورها نشاند. انواع تأسیسات و پایگاه ها، جاده ها و فرودگاه ها، ملرن ترین پروژه های صنعتی و پالایشگاه ها در آن سرزمین ها برقرار کرد. امروزه ماهواره های امریکا از سایت Caspianet همه روزه آن ها را نمایش می دهند و تبلیغ می نمایند.

یونسکو، بعد از این تاریخ و توفیق سال ۱۹۹۰، چون کوزه را پر آب و خواجه را در خواب دید، دیگر به سمینار بازی و جاده پیمایی در ایران نیاز پیدا نکرد، بلکه رأساً خود جاده های ابریشم دیگری را پیمود تا به جنوب شرقی روسیه، شمال چین و هندوستان، غرب ژاپن و کره و شرق دور کاروان پژوهش رهسپار و کارساز نماید. یکی از آن برنامه ها «تاجیکستان و جاده ی ابریشم» است به روایت روزنامه ی **اکنونومیست**.

تاجیکستان و جاده ی ابریشم

«... قسمت کوچک ولی بسیار با اهمیت «جاده ی ابریشم» که روزگاری «شریان طلایی» شرق و غرب بود، در حال نوسازی ست. در تاجیکستان ۲۵۰ کارگر شیفتی بر جاده یی ۲۲ کیلومتری از «مرغاب» واقع در کوه های «پامیر» به سوی برهوت شرقی که به سوی چین گسترده است شبانه روز مشغول اند. تاجیکستان حتا قبل از فروپاشی شوروی و جنگ داخلی ۱۹۹۲، از فقیرترین مناطق آن کشور بود. جاده ی مزبور که سنگریزه یی ست، وقتی تمام شود، ۱۰ میلیون دلار صرف آن شده است... جاده ی یاد شده، تاجیکستان و کشورهای مجاور از جمله ازبکستان را به بزرگراه «قرآقوروم» وصل می کند. در جنوب آن پاکستان، اقیانوس هند یا خلیج فارس قرار دارد. در مورد «گورنو - بدخشان» هم باید گفت منطقه یی ست که نیمی از کشور را فراگرفته به تنها راه آن به خارج جاده ی خطرناک کوهستانی به طرف «اوش» در قرقیزستان است که در طول زمستان قابل عبور نیست... دولت در اندیشه است که برای اتمام جاده ی مزبور پولی که دارد (۱۰ میلیون دلار امریکا، شاید بیش تر) کفاف می کند. کارگران در مورد نبودن غذا، لباس و دستمزد گله دارند. در این میان، برنامه ی جهانی غذای سازمان ملل متحد، وعده ی سالانه ۵۰ تن گندم داده تا کارگران مزبور اشتهای لازم را برای کار کردن داشته باشند». (نقل از روزنامه ی توس، شماره ی ۲۷، یکشنبه ۱۵ شهریور ۱۳۷۷، ص ۷)

بدین ملاحظاتی است که می بینیم، سازمان ملل متحد و نوبلگان کج راهه پیمایش، چون: یونسکو، سازمان بهداشت جهانی، سازمان غذای جهانی، سازمان حقوق بشر و سایر نهادهای موجد شر، همگی خواجه تاشان و بنده ی دربار سلطان سلطه گران و جهان خوارانند که به هیچ وجه اعتماد را نمی شایند، زیرا در زیر هر کاسه، نیم کاسه یی پنهان دارند. ■

پی نوشت ها

۱- تکمیل همایون، دکتر ناصر، «جاده ی ابریشم و نقش پژوهشگران ایرانی»، مجله ی ساختمان، شماره ی ۱، سال یکم اسفند ۱۳۶۶، صص ۴۲-۳۹-۲. برای کسب اطلاعات بیشتر به فصلنامه ی **تحقیقات جغرافیایی**، نشریه ی بنیاد پژوهش های اسلامی آستان قدس رضوی، شماره ی ۳، سال پنجم پاییز ۱۳۶۹، صص ۲۱۰-۱۹۴ مراجعه نمایند. ۳- گلشنی، دکتر مهدی، «سمینار بین المللی باستان شناسی در امتداد جاده ی ابریشم»، پژوهشگران (نشریه ی داخلی پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی)، شماره ی ۱۸، مرداد ۱۳۷۶، ۴- گلشنی، مهدی، همان، ص ۱. ۵- این بطوطه، **سفرنامه ی ابن بطوطه**، ترجمه ی دکتر محمدعلی موحد، نگاه ترجمه و نشر کتاب، تهران ۱۳۴۸، ج ۲، ص ۲۹۱. برای کسب اطلاعات بیشتر دربارهِ کاربردی غیرپوشاکی ابریشم چین به صفحات ۷۴-۷۸-۸۰-۸۷-۹۸-۱۳۳-۱۴۷-۱۵۷-۲۸۳-۳۰۵-۳۶۵-۳۸۳-۳۹۱-۴۲۰ جلد دوم **سفرنامه ی ابن بطوطه** مراجعه فرمایند. ۶- لاندو، جیکوب، **پان ترکیسم یک قرن در تکاپوی الحاق گری**، ترجمه ی دکتر حمید احمدی، نشر نی، تهران، ۱۳۸۲، ص ۳۵۱.

حافظ: مقاله ی آقای فیروز منصوری را که نه با مضامین و نه نتیجه گیری ضد حقوق بشری آن هم عقیده ایم، چاپ کردیم تا احترام به نقطه نظرهای گوناگون را در عمل نشان دهیم. در این جا فقط برای اطلاع خوانندگان عرض می کنیم که همکار دیگر ما پروفیسور رحیم قبادیانی در کتاب **تاجیکان در تاریخ** نوشته است: «واقعیت شاهراه ابریشم، انکارناپذیر است». (انتشارات نسیم بخارا، ۱۳۸۳، ص ۲۵)