

احیاء و توسعه جاذبه‌های سیاحتی جاده ابریشم از نظر جامعه‌شناسی تاریخی

دکتر مجید کارشناس
دانشگاه اصفهان

خلاصه:

بیش از دو هزار سال گذشته، سرزمینی که اینک پنج جمهوری آسیای مرکزی (قزاقستان، قرقیزستان، تاجیکستان، ترکمنستان و ازبکستان) را تشکیل می‌دهد، زیر نفوذ روابط بازرگانی شرق و غرب (چین و روم) از طریق جاده‌های ارتباطی ایران زمین قرار داشت که از حدود سال ۱۰۰ ق.م با افتتاح جاده ابریشم آغاز گردیده بود.

امپراطور سلسله چینی «هان»^(۱) برای مهار دشمنان صحرانشین که زمانی طولانی مرزهای شمالی چین را غارت می‌کردند - تصمیم گرفت با مردم کمتر شناخته شده آسیای مرکزی، اتحادی تشکیل دهد تا دشمنان صحرانشین را تحت فشار گذارد. پس از این مأموریت اکتشافی، سلسله «هان» تلاشهای خود را به تقویت و تثبیت مسیری به آسیای مرکزی و ماورای آن و تجارت در امتداد آن مسیر اختصاص داد که بتدریج به جاده ابریشم کاملاً فعالی تبدیل گردید. این جاده و اتصالاتش به دوردست‌ترین نقاط امپراطوری، حدود سیزده هزار کیلومتر بود که از «کادیس» واقع در سواحل اسپانیا در اقیانوس اطلس تا شانگهای در چین امتداد داشت و طولانی‌ترین جاده جهان بود.

در این مقاله سعی می‌شود تا اثرات اجتماعی فرهنگی جاده ابریشم مورد

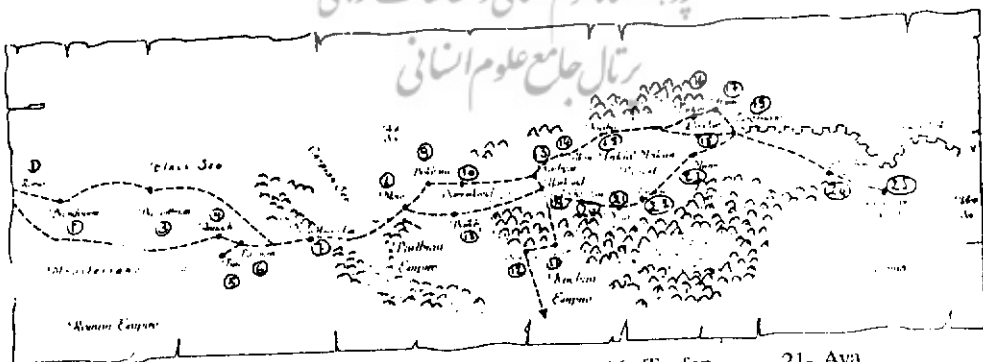
تحلیل قرار گیرد، دربخش اول و دوم این نوشته به نشانه‌های جاده ابریشم و پیدایش آن توجه شده، در بخش سوم و چهارم تغییرات اجتماعی و تأثیرات آن در جاده ابریشم بررسی شده است و نتیجه گرفته می‌شود که تولیدات مصنوعی با از بین رفتن جاده ابریشم رابطه مستقیم داشته است.

مقدمه

قرنها، کاروانهای بازرگانان از دروازه غربی شهر «سیان»^(۲)، پایتخت چین در زمان دودمان تانگ^(۳) گذرمی‌کرد. بار شترهایشان کالاهایی تجملی بود که چندین هزار کیلومتر آنسوتر در بازارهای اروپا خریداران تقدیمی یافتند. مشهورترین این کالاها که بازرگانان در سفر پر خطر خود از میان صحراها، جلگه‌ها و گذرگاههای کوهستانی آسیای مرکزی حمل می‌کردند، ابریشم بود. پارچه‌ای گرانبها که چین راز ساختن آن را هزاران سال سر به مهر نگاه داشته بود. همین کالا بود که جغرافیدان و زمین شناس آلمانی سده نوزدهم «فردیناند فون دیشتهولن»^(۴) را واداشت تا برای مسیر این کاروانها که بدین گونه شرق و غرب رابه هم می‌پیوست، اصطلاح تازه‌ای بسازد به نام «جاده ابریشم».^(۵)

نقشه شماره یک جاده قدیم ابریشم

مسیرهای اصلی در اوج امپراطوری روم حدود ۲۰۰ میلادی^(۶)



- | | | | | |
|---------------|---------------|-------------------|--------------|-------------|
| 1- Rome | 6- Palmyro | 11- Let iol Balkh | 16- Turfan | 21- Aya |
| 2- Brandisium | 7- Hamadan | 12- Srinimar | 17- Hanni | 22- Endere |
| 3- Byzantium | 8- Mero | 13- Kashgar | 18- Lonlan | 23- Pliran |
| 4- Antic h | 9- Bokhara | 14- Aksu | 19- Tanguang | 24- Lanchov |
| 5- Tyre | 10- Samarkand | 15- Kusha | 20- Kholan | 25- Chansan |
| | | | | 26- Yarkand |

آنچه را که در پیش رو داریم، نوشتاری است مختصر که سعی دارد در مورد یکی از قدیمی‌ترین و بحث‌انگیزترین راه‌های تمدن بشری و شاهراه حیات در جهان قدیم به بحث بپردازد. راهی که با وجود گذشت قرون طولانی و اختراعات حیرت‌انگیزی که ارتباط را نه فقط نزدیک بلکه بسیار ساده نموده است و با وجود راه‌های جدیدی که برای وصول به امور مختلف در جهان پدیدار شده، همچنان ذهن بشر را به خود معطوف داشته است و در حال حاضر نیز کشورهایی در صدد احیای مجدد این جاده قدیمی هستند. (۷)

گرچه جاده دیگر ارزش اقتصادی کهن را دارا نیست ولی نباید فراموش نمود که بخشی از داستان تمدن بزرگ بشری به طور عمده در این مسیر رخ داده است و امروز آنچه بیش از احیای اقتصادی آن ارزش دارد، شناخت و توجه به مفاهیم مدنی، فرهنگی، اجتماعی و رخدادهای ناشناخته مانده آثار عظیم تمدن انسانی در پهنه طولانی این جاده می‌باشد.

جاده ابریشم نشانه‌ای در تمدن کهن

نباید جاده ابریشم را فقط یک راه تجاری بدانیم، چرا که این جاده پیوسته تمثیلی از پیوندهای فرهنگی ایران و چین به شمار می‌رفته؛ گاه فرهنگ و اعتقادی از اندیشمندان بزرگ ایران به چین رفته و گاه ارزشهای انسانی و اخلاقی از آنسو به خاک ایران آمده است.

این جاده از قدیمی‌ترین راه‌های جهان می‌باشد که تجارت ابریشم چین با کشورهای غربی از این راه انجام می‌گرفته است. در کتاب «کشفیات جدید باستان‌شناسی در چین» آمده است که جاده ابریشم راه کاروان روی بود که از قاره آسیا عبور می‌کرد و پارچه‌های ابریشمی را به نقاط دیگر می‌رساند.

این جاده علاوه بر آن که طولانی‌ترین راه زمینی دوران باستان به شمار می‌رفت، از طرف دیگر از لحاظ اعتقادی نیز قبل از ظهور دین مبین اسلام معبر نفوذ آیین‌های زرتشت، مانی و مسیحیت در قسمت‌های عمده‌ای از ایران و چین بود و حتی قبل از ظهور

اسلام در شرق ایران تعالیم آیین بودا نیز نفوذ کرده بود و بعد از اسلام از طریق مهاجران مسلمان ایرانی، دین مبین اسلام به چین راه یافت، و از همین طریق زبان فارسی نیز در قسمت‌هایی از چین رواج پیدا کرد.

در زمان اشکانیان و ساسانیان مناسبات دوستانه ایران و چین گسترش و در عصر مغول روابط بازرگانی با چین افزایش یافت. در زمان صفویان ارتباط فرهنگی و هنری وسیعی با چین برقرار بود. در نتیجه جاده ابریشم بستری برای تبادلات مذهبی و هنری نیز به شمار رفته است.^(۸)

پیدایش راه ابریشم به مفهوم واقعی

اولین آثار ظهور این جاده بین‌المللی از دیدگاه تاریخ، در زمان سلطنت مهرداد دوم اشکانی «۱۲۴-۷۶ قبل از میلاد) می‌باشند. البته اشکانیان در حدود شرقی خیلی دورتر از مرکز شاهنشاهی می‌زیستند. بنابراین پس از رسیدن به رتبه شهریاری، بسیار به آداب و آیین جهاننداری، توجه داشتند. ولی بعدها وضع تغییر کرد و از دوره مهرداد اول (۱۷۶-۱۳۸ ق.م) رسوم جهاننداری را به جهانگیری پیوند دادند و به شهادت محققین غربی دولت اشکانی با روم در سطحی بسیار وسیع روابط تجاری داشته و سیاست تشویق‌آمیز و حمایت زیاد این دولت از تجارت و بازرگانی در تاریخ به ثبت رسیده است.^(۹)

مهرداد دوم پادشاه نیرومند پارتی به سلطنت خاقان (۱۴۰-۸۷ ق.م)^(۱۰) در چین معاصر بود. در همین زمان سنای دوم کنسول معروف خود به نام «سولا Sula» را در واپسین نفس‌های دولت سلوکی به آسیای صغیر می‌فرستد تا راه را برای نابودی آخرین میراث خواران اسکندر در آسیا باز نموده و سلطه استعماری روم را بر این خطه استوار سازد که با ضعف دولت سلوکی و پیروزیهای سنای دوم در جنگ‌های پونیک^(۱۱) و تسلط بر مدیترانه شرقی، راه رسیدن رومیان به سرزمینهای آسیا و آفریقا باز گردید. این مقدمه‌ای بود بر بیش از سیصد سال جنگ بین دولت روم و پارت.

در این زمان، روم اولین قدم‌های خویش را در بزرگراه استعمار برمی‌داشت و دولت

پارت با مدیریتی عالی به رهبری مهرداد دوم برای حضور در فعالیتهای اقتصاد جهانی که به طور طبیعی مبارزات نظامی را نیز در پی داشت، دست به فعالیتهای همه جانبه‌ای در مرزهای غرب و شرق امپراطوری خویش می‌زد.

دولتهای روم و ایران در عرصه رقابتهای بین‌المللی، هم در بُعد نظامی و هم در بُعد اقتصادی قوی و تازه نفس بودند و این دو کشور در همه جهان شناخته شده قدیم - چه در قسمتهای تحت تسلط سلوکیان در حال نابودی چه در ارمنستان و حتی در چین - حضوری بسیار فعال داشتند. هر دو دولت در حال رسانیدن مرزهای خود به هم، نابودی و تصرف دول کوچک، متحد سازی و قبضه کردن کلیه قطب های اجتماعی دنیای قدیم، و در بیان ساده‌تر بر سر تقسیم جهان بودند.

البته پیش از این تاریخ در زمان اسکندر مقدونی^(۱۲) (۳۳۴-۳۲۳ ق.م) سعی زیادی در اتحاد ملتها و ارتباط بیشتر بین نقاط استراتژیک جهان قدیم شده بود، که این امر با مرگ این سردار ماجراجو تحقق نیافت. اما اینک اوضاع به نحو محسوسی تحول یافته بود. فتوحات اسکندر اگر چه نتوانسته بود فرهنگ آرمانی او یعنی (هلنیسم Hellenism) را پدیدار سازد؛ اما سبب نزدیکی ارکان جهان قدیم شده و عناصر تمدن را به نحو روشنی در سرزمینهای فتح شده به هم نزدیک ساخته بود.

امپراتور نیرومند هان^(۱۳) سعی وافری در اعتلای فرهنگی و سیاسی چین، چه در خصوص فتح سرزمینهای جدید و توسعه امپراتوری و چه در مورد اعتلای تجارت داشت. از حدود سالهای (۵۰۰ ق.م) پرورش کرم ابریشم، صنعتی بسیار مهم در جهان به شمار می‌رفت و چینی‌ها این راز را تا قرن‌ها پنهان نگاه داشته، راههای تولید و توسعه و تجارت آنرا بطور انحصاری در اختیار خویش قرار داده بودند.^(۱۴)

با آن که تجارت و تولید این محصول مهم اقتصادی در عصر سلاطین هان در جهان گسترش یافت؛ اما چینی‌ها اعتقاد داشتند که پرورش کرم ابریشم به حدود چند هزار سال قبل از میلاد باز می‌گردد.^(۱۵)

اینک در آستانه ورود به قرن اول پیش از میلاد مسیح، جهان بین سه قدرت، که با مرزهای مشترک و بدون واسطه با یکدیگر در ارتباط بودند؛ تقسیم شده بود. این سه

قدرت عبارت بودند از: چین که توسط توسعه نظامی سلاطین هان^(۱۶) توسعه یافته بود.^(۱۷) ایران پارتی که در ارمنستان حضور نظامی و سیاسی داشت و با روم در این نقطه دچار اصطکاک بود و بالاخره روم که پس از متصرفات جدید راهی آسیای صغیر شده، در بالکان و یونان نیز متصرفاتی داشت. از آغاز تاریخ تا این زمان، جهان به این شکل بین سه قدرت بلا منازع و هم مرز تقسیم نشده بود. لذا لزوم ایجاد جاده ای که بتواند به این حضور سیاسی سه جهانی، فعالیتهای اقتصادی را نیز بیفزاید، الزامی به نظر می‌رسید. نقش این جاده می‌بایست پیوندهای مدنیت و ارتباطات فرهنگی مردم بلاد ناشناخته و دور دست را هماهنگ ساخته، دریچه‌ای تازه به روی جهانیان بگشاید.

از زمانهای قدیم و قبل از پارتها، آثاری از روابط تجاری در این جاده، بویژه در زمان داریوش اول هخامنشی می‌یابیم، و حتی در زمان سلوکیان (۳۱۲-۶۴ ق.م) جاده بزرگ تجارت شرق و غرب در دست آنان بود؛ جاده‌ای از طریق ایران به سمت چین و هند می‌رفت.

با این همه جاده ابریشم، که در همین مسیر با اندکی تغییرات جغرافیایی به کار تجارت رونقی فراوان داد، به خاطر حمل و نقل نظامی و کالا و بارگرانقیمت ابریشم اشتها جهانی یافت و جنگهای خونینی بین شرق و غرب را موجب شد. گرچه اعتلای جاده ابریشم از زمان مهرداد دوم می‌باشد ولی به برکت امنیت و آرامشی که حاصل شده بود، در این عصر بازار معاملات نقدی و پایاپای رواج یافت. کاروانهای تجار و سوداگران جان تازه‌ای گرفتند و از هر شهر یکی از ایام هفته برای فروش و عرضه کالاهای محلی تعیین شد و دوشنبه بازارها، آدینه بازارها و ... یادگار این دوران است.^(۱۸) در این زمان شرایط بهتری بر جاده حاکم شده بود.

نعل یا کفشک اسب که در قرن دوم قبل از میلاد اختراع شد، به حرکت اسبان تیزتر که در جاده‌های سنگفرش شده یادگار عصر هخامنشی به پیش می‌تاختند، سرعت عجیبی می‌بخشید. صدای زنگ شترها که بارهای گرانقیمت را شبانه‌روز به حرکت در می‌آوردند، در گوش کاروانیان جاده ابریشم طنینی خوش و دلنشین داشت. تحول صنعتی، وسیعتر شدن جاده، ارائه کار بانکهای تجاری یادگار عهد بابلیان، آب انبارها،

کاروانسراهای دایما" محافظت شده، تجارت جهانی را در این جاده طولانی از دورترین نقاط آسیا تا غرب اروپا گسترش می داد.

از زمانی که پارتها گرفتار روم شدند، مسیر مبارزه خود را گم کردند. زیرا ممکن نبود هم با روم بجنگند و هم با ارمنستان. بناچار پس از انتقال مراکز قدرت از ماوراءالنهر به بین‌النهرین و پایتخت جدید یعنی تیسفون، مردم غیرنظامی شرق و شمال را واداشتند تا دیوار عظیمی در کنار دریای خزر بسازند که شبیه دیوار چین باشد. این دیوار از دریای خزر تا حوالی گنبد قابوس و عشق آباد را فرا می گرفت. (۱۹)

در این میان، ابریشم، گرانبهاترین کالای جهان بود و این کالا که صرفاً در چین تهیه می شد، در نظر جهانیان تهیه و تولید آن یک راز چینی بود که هنرمندان آن به هیچ وجه مایل نبودند، این راز گرانبها را بر ملا سازند. (۲۰) در طول قرن‌ها، ابریشم بطور انبوه در چین تولید شده، پس از صدور، قیمت آن افزایش می یافت. به طوری که این کالای ظریف در خارج از چین و بویژه در اروپا، قیمتی باور نکردنی پیدا می کرد. هنگامی که ایرانیان دروازه شرق را بر روی بازرگانان روم می بستند؛ در سرزمین روم ارزش یک کیلوگرم ابریشم درست معادل یک کیلوگرم طلا می شد.

بازرگانان چینی از راههای ترکستان می گذشتند و اجناس خویش را به هند و ایران و سرانجام به روم می بردند. از جمله: ابریشم، چای، ظرفهای چینی، کاغذ و ... که صادرات چین را تشکیل می داد و شیشه، بادام زمینی، ترپاک، تنباکو و ... واردات اصلی این کشور بود. اکثر این مبادلات در جاده تضمین شده ابریشم انجام می شد. ایران در جاده ابریشم نقش میانجی و ترانزیت را بازی می کرد. درآمد گمرکی جزء عواید دولت ایران بود. (۲۱)

کاروانهای مملو از کالاهای تجاری در مسیر جاده ابریشم تردد می نمود. تسلط دولت پارت بر ورود و خروج این کالا و تعیین انحصاری قیمت خرید و فروش آن در هر دو سوی مرزهای بسیار دور، اهمیت دولت پارت را به مثابه یک دولت جهانی حفظ می کرد. البته چین و روم مجبور بودند ایران را به عنوان قهرمان تجاری و ترانزیتی به رسمیت بشناسند؛ چون علاوه بر توان نظامی و استراتژیکی دولت پارت، ایرانیان نمی خواستند

چینی‌ها و رومی‌ها از روش تجارت و مسیر راهها و قیمت‌ها مطلع شوند که به علت تسلط ایران بر ارمنستان، تنها راه امن و مهمی که بین شرق و غرب قرار داشت، راههای ایران بود.

حفظ امنیت و دقت و توجه به این راهها چنان بود که به هیچ بیگانه ای اجازه تفحص و جستجو داده نمی شد، و به همین دلیل در سال ۹۷ میلادی نزدیک به سه قرن پس از تجارت ابریشم در این جاده ایرانی‌ها سفیر چین را که برای شناسایی راههای ابریشم از این جاده عبور می‌کرد، بازگرداندند. (۲۲) اما به رغم همه چالشهای سیاسی بین سه ابرقدرت، جاده ابریشم روز به روز توسعه بیشتری می‌یافت. مردمان قبایل و شهرنشین های دو سوی جاده پیوسته شاهد عبور کاروانهایی بودند که کالاهای گرانبهای شرق و غرب را در مسیر طولانی جاده بزرگ حمل می نمودند.

با وجود ارتباطات فرهنگی، زبان مردم شهرهای اطراف جاده ابریشم به جاهای دیگر انتقال می‌یافت و زبان بازرگانان آسیای میانه و ... به آرامی بر زبانهای دیگر تأثیر می‌گذاشت. (۲۳) از نظر انسان شناسی، زبان تنها در پرگیرنده و منعکس کننده افکار نیست بلکه در واقع ادراک و اندیشه را نیز شکل می‌دهد. این تصور که شخص بدون کاربرد زبان، می‌تواند خودش را با واقعیت تطبیق دهد، توهم محض است. (۲۴)

جاده ابریشم محل گذر علوم و تکنولوژی زمان خودش نیز بود. بسیاری از علوم چون ریاضیات، طب، فلسفه و ادبیات علی‌رغم رویارویی بسیار و فشارهای سیاسی و تضادهای فرهنگی در طول جاده از شرق به غرب و بالعکس - بدون توجه به اینگونه موانع - به راه خویش ادامه می‌دادند. (۲۵)

جاده ابریشم سبب انتقالات اعتقادی نیز می‌گردید. آیین هند توسط بازرگانان تامیل به چین وارد می‌شد و تأثیرات متقابل آیین زرتشتی بر چینی‌ها و بوداییان را می‌توان ناشی از تواناییهای شگرف جاده در جهت هدایت اینگونه جریانها دانست.

تغییرات اجتماعی و تأثیرات آن بر جاده ابریشم

عوامل متعددی باعث از بین رفتن این جاده گردیده همانطور که صنعتی شدن (۲۶)

باعث تغییرات اجتماعی وسیعی شده است. عامل تکنیک در حقیقت متغیری است بسیار پر اهمیت که تأثیر آن در تحولات جوامع، بسیار محسوس است. اگر در اینجا عامل صنعت، به عنوان یک متغیر با اهمیت در از بین رفتن جاده ابریشم مورد توجه قرار می‌گیرد، بدان علت است که این عامل هم در فرهنگ جامعه معاصر و هم در زندگی روزانه تمام افراد جامعه مکان والایی را اشغال کرده است.

تکنولوژی عنصری از فرهنگ بوده، پیشرفت تکنولوژی کاملاً وابسته به پیشرفت علم است. می‌توان گفت که تأثیر تاریخی پیشرفت تکنولوژی بر این جاده چند هزار کیلومتری پدیده ساده‌ای نیست. عامل تکنیک، متغیری است قوی که اهمیت و قدرت آن خصوصاً در جهان معاصر قابل مشاهده است. (۲۷)

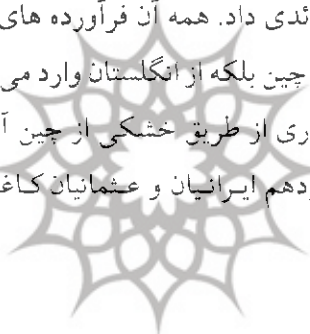
پیشرفتهای بزرگ در علم کشتیرانی از سوی اروپاییان و مخصوصاً پرتغالیان کمک بزرگی بود تا تغییر جدیدی بر تجارت میان خاور دور با فرنگستان حاصل شود. به این ترتیب که دو جاده جداگانه برای سفر به چین، یکی از راه خشکی برای ایرانیان و عثمانیان و دیگری از راه دریا جهت پرتغالیان، فراهم آمد. با توسعه راه دریایی توسط پرتغالیان، اگر چه راه ابریشم محو نشد ولی تا زمانی هر دو جاده در یک فاصله زمانی یکدیگر را تکمیل می‌کردند که تا قرن هجدهم هم ادامه داشت. اما از زمانی که کمپانی انگلیسی زیر بادات (۲۸) ۷۵٪ تجارت بین چین و اروپا را در انحصار خود گرفت و ۲۵٪ باقیمانده هم به دست روسها افتاد، (۲۹) وضع به کلی متفاوت گردید و شروع تحولات و تغییرات عمده آغاز شد.

تولیدات مصنوعی گامی مهم در نابودی جاده ابریشم

لازم است به پیدایش و تکامل تولیدات مصنوعی و نقش آن در از بین رفتن جاده ابریشم توجه کنیم که از طریق تولید مواد مشابه که جایگزین کالاهای سنتی وارده از چین می‌شدند، اثری بس عمیق داشت. بدینسان جای مشک آهو را - که یکی از باستانی‌ترین فرآورده‌هایی بود که ایرانیان، به مدت هجده قرن، در چین به جستجوی آن می‌رفتند - مشک مصنوعی گرفت که مبنایش از محصولات دست دوم نفت است. همینطور آینه -

های فولادی، دیگها و ماهی تابه‌های چدنی یا سوزن، قیچی و سوهانهای فلزی و نیز آتشزنه های مرغوب برای افروختن آتش و تقریباً تمام اقلامی که به وسیله بازرگانان ایرانی، عثمانی و روسی از چین آورده می‌شد، جای خود را به این کالاهای ساخت اروپاییان داد. آینه های قدیمی فولادی که به رغم آب و هوای خشک آسیای میانه گهگاه لازم بود صیقل داده شوند، از اول قرن هجدهم به بعد دیگر خریداری نداشت و جای این آینه ها به آینه های ونیزی با شیشه های قلع زده داده شد.

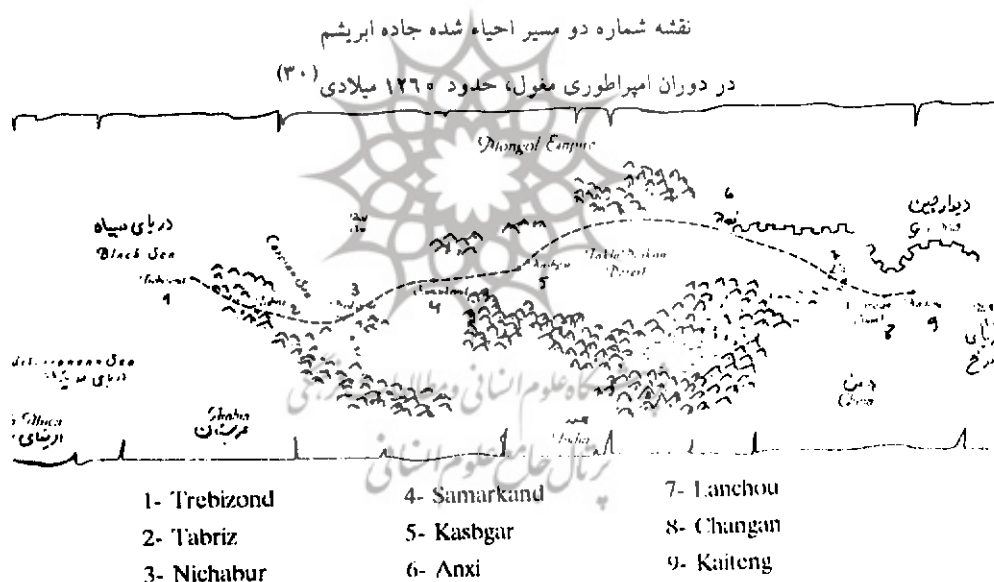
اما آن آتشزنه های گرانهای چینی نیز - که آنچنان پر ارج بود که ایرانیان و دیگر اقوام اروپایی طی ده جده قرن آنها را به کار می‌بردند - در اندک سالی در پایان قرن نوزدهم جای خود را به کبریت سوئدی داد. همه آن فرآورده های قدیمی نیز که ایرانیان از چین وارد می‌کردند، دیگر نه از چین بلکه از انگلستان وارد می‌شد. در باب کاغذ هم که سابق بر آن تقریباً به طور انحصاری از طریق خشکی از چین آورده می‌شد، وضع به همین منوال است؛ در قرن نوزدهم ایرانیان و عثمانیان کاغذهای ارزانتری از اروپا وارد می‌کردند!...



احیاء جاده ابریشم

این جاده که در مسیر چند هزار کیلومتری خود از چین تا ایران و روم ملتهای گوناگونی را در مسیر مبادلات فرهنگی و اقتصادی قرار داده بود، امروزه متأسفانه اثری از کارکردهای اجتماعی، فرهنگی و اقتصادی آن نیست. احیای جاده ابریشم نظر به گذشته های دور نیست بلکه تلاشی است برای زدودن غبار فراموشی از چهره آن و پیوند دادن مجدد کشورهایی که در این مسیر تاریخی قرار می‌گیرند. احیای مجدد جهانگردی در امتداد جاده ابریشم گام مهمی است که می‌تواند به توسعه اقتصادی - اجتماعی کمک کند. همین جاده ابریشم بود که قرن‌ها به رونق تجارت و تبادل فرهنگ و مذهب، میان شرق و غرب کمک کرده بود. با زنده کردن جاده ابریشم می‌توان سطح آگاهی و دانش عمومی را در مورد جاذبه های طبیعی و فرهنگی تمدنهای این مسیر طولانی افزایش داد.

این راه طولانی که از دویست سال قبل از میلاد تا قرن هیجدهم آسیا را به اروپا مربوط ساخته بود، در طول این دو هزار سال رونق خاصی برای کشورهای مسیر آن به ارمغان آورده بود. در حقیقت، بازسازی جاده ابریشم بازنگری در هویت و اصالت انسان و شناخت رسته‌های تمدن و فرهنگ و دمیدن روح زندگی در نسل آینده است. اهمیت جاده ابریشم در شکوفایی تمدن بشری برکسی پوشیده نیست و بی اغراق می‌توان ادعا کرد که این جاده مهد و جایگاه تمام رویدادها و اتفاقات بخش اعظم دنیای متمدن روزگار قدیم است. بازسازی این جاده ارج نهادن به تلاش و اندیشه کسانی است که با تحمل رنج



فراوان آن را بنا نهادند تا تمدن و فرهنگ بشر دوستی و معنویت را در بافته‌های ابریشم عشق و زندگی به یکدیگر هدیه کنند و پیام وحدت و یگانگی را برای نسلهای آینده به ودیعه بگذارند. (۳۱)

نتیجه:

جاده ابریشم راه انتقال فرهنگ، علوم، کالا و عقاید در دنیای قدیم بود. هرگاه این

جاده در مسیری بسته می‌شد، در مسیری دیگر راه نفوذی باز می‌کرد. رسالت این جاده مانند ابریشم، ظریف و تنیده شده از جان صدها میلیون انسان است، همانطور که صدها گرم ابریشم، ابریشم را می‌سازند.

این مسیر راه ارتباط ایران و روم، دو دولت قوی و عامل اساسی همه مسایل سیاسی، اقتصادی و بین‌المللی این دو قدرت، بوده است و منشأ منازعات و نبردهای فراوان. دنبال کردن این مسیر از آغاز، نهایتاً ما را به تمدن فعلی بشر می‌رساند. این جاده بیانگر احساسات و فریاد انسانهاست و زحمات همه جهانیان را در بردارد.

این مسیر از همبستگی مردم جهان حکایت می‌کند، بنابراین باید با تبادلات فرهنگی و جلب توجه مردم و وسایل ارتباط جمعی به جاذبه‌های جاده ابریشم، ایجاد ارتباط بین مردم سرزمینهای مسیر این جاده و فراهم آوردن وسایل سیر و سفر در این مسیر در جهت توسعه آن بکوشیم. با کمک گرفتن از مردم شناسان و جامعه شناسان بوم شناس، جاده ابریشم و مسایل مختلف فرهنگی آن را روشن سازیم. می‌توان با احیای این جاده و توانهای بالقوه کشورهای مسیر و غرب و اروپا آنها را دوباره مانند قدیم در ارتباط نزدیکی با یکدیگر قرار داد.

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی

پرتال جامع علوم انسانی

یادداشتها

۱- Han

2- Sian

3-Tang (618-907)

4- Ferdinand von dicit Havlen

۵- مجله پیام یونسکو، شماره ۲۲۶. اسفندماه ۱۳۶۸. ص ۱۲-۱۳.

۶- پاکدامن، رضا. جاده ابریشم. ص ۷.

۷- هفته نامه اتاق بازرگانی، شماره ۲. اردیبهشت ۱۳۷۱. ص ۴۰.

۸- نشریه گردش، شماره ۷ و ۸. پاییز و زمستان ۱۳۷۱، ص ۵۸ - ۵۹.

۹- بهشتی پور، مهدی. تاریخچه صنعت نساجی در ایران. ص ۸۳.

10- Enpereur Wu - ti, dynastie des Han (140-87).

11-Guerres puniques

12- Alexandre le Grand (Alexandre III) (356-323 av JC) Roi à page de vingt ans il se fit nommer chef de la confédération hellénique- Il fut célèbre pour ses immenses conquêtes Robert p. 35.

13- Han Nom de plusieurs dynasties chinoises de 206 av JC à 220 après JC Robert p. 807.

۱۴- به نقل از کتاب مذهبی مینوی خرد، احتمالاً زادگاه پبله ابریشم و خاستگاه این صنعت بسیار مهم جهان قدیم ایران بوده است. ر. ک. مجله تحقیقات تاریخ، شماره ۴-۵، ۱۳۶۹. ص ۱۲۷.

۱۵- هنری لوکاس. تاریخ تمدن از کهنترین روزگار تا سده ما. ص ۱۵۳.

16-Han

۱۷- لیتون، رالف. سیر تمدن. ص ۵۱۶.

۱۸- راوندی، مرتضی. تاریخ تحولات اجتماعی. ص ۱۷۲.

۱۹- باستانی پاریزی، ابراهیم. ازدهای هفت سر. ص ۲۰۴.

۲۰- عنبرانی، محمود. درخت طلا و ابریشم. ص ۳۱.

۲۱- ویل دورانت. مشرق زمین گهواره تمدن، جلد ۱. ص ۸۴۴.

۲۲- فیتز جوالد. تاریخ فرهنگ چین. ص ۲۲۰.

۲۳- ردانی، محسن. پیوند ابریشمین شرق و غرب. پیام یونسکو، شماره ۲۲۶. صص ۲-۴.

۲۴- ثلاثی، محسن. درآمدی به انسان شناسی. ص ۱۲۶-۱۲۵.

۲۵- بیتراوری. ایران چهار راه تمدن جهان. مجله پیام. آبانماه ۱۳۵۰.

۲۶- روشن است که مقصود از صنعتی شدن، انقلاب صنعتی در قرن هیجدهم نیست؛ بلکه به وجود آمدن کشتیهای تجاری برای حمل و نقل کالاهای تجارتنی، در قرن پانزدهم است.

۲۷- گی روزه. تغییرات اجتماعی، ترجمه منصور وثوقی. ص ۶۳-۶۱.

۲۸- مظاهری، علی. جاده ابریشم. ص ۱۲-۱۰.

۲۹- منظور از تولیدات مصنوعی واردات کالاهایی نظیر کبریت سوئدی، آینه و نیزی و ... است.

۳۰- پاکدامن، رضا. جاده ابریشم، ص ۸.

۳۱- نشریه گردش، شماره ۱۴. ص ۹-۸.

فهرست منابع

- ۱- آذری، علاءالدین. تاریخ روابط ایران و چین. چاپ اول. تهران. ۱۳۶۷
- ۱- بهشتی‌پور، مهدی. تاریخچه صنعت نساجی در ایران. انتشارات تهران. چاپ اول. تهران. ۱۳۴۳.
- ۳- باستانی پاریزی، محمد ابراهیم. اژدهای هفت سر. امیرکبیر. چاپ ۲. تهران. ۱۳۶۳
- ۴- دوبواز، نلسون. تاریخ سیاسی پارت، ترجمه اصغر حکمت. شرکت سهامی افست. تهران. ۱۳۴۲.
- ۵- دیاکونف. اشکانیان، ترجمه کریم کشاورز. انتشارات پیام. تهران. ۱۳۵۱
- ۶- زرین کوب، عبدالحسین. تاریخ مردم ایران قبل از اسلام. انتشارات امیرکبیر. چاپ دوم. تهران. ۱۳۶۸.
- ۷- راوندی، مرتضی. تاریخ تحولات اجتماعی. شرکت کتابهای جیبی. چاپ دوم. تهران. ۱۳۵۸.
- ۸- عنبرانی، محمود. درخت طلا و ابریشم. بنیاد پژوهشهای آستان قدس رضوی. چاپ اول. ۱۳۶۹.
- ۹- کالج، مالکوم. پارتیان، ترجمه رجب نیا. انتشارات سحر. چاپ ۱. تهران. ۱۳۵۵.
- ۱۰- کاژان، نیکولسکی. تاریخ پامستان، گروه مترجمان، جلد ۱. نشر اندیشه. چاپ چهارم. تهران. ۱۳۵۳.
- ۱۱- گوشمید، آلفرد بن. تاریخ ایران و ممالک همجوار، ترجمه جهاننداری. انتشارات مطبوعات علمی. بی تا.
- ۱۲- گی روشه. تغییرات اجتماعی، ترجمه منصور وثوقی. نشر نی. چاپ ۲. تهران. ۱۳۷۰.
- ۱۳- گیر شمن، رمان. ایران از آغاز تا اسلام، ترجمه محمد معین. انتشارات علمی فرهنگی. چاپ پنجم. تهران. ۱۳۶۴.
- ۱۴- گیمبرگ، کارل. تاریخ بزرگ جهان، ترجمه اکبر دهشبری. انتشارات یزدان. تهران. ۱۳۶۹

- ۱۵- لوکاس، هنری. تاریخ تمدن از کهن ترین روزگار تا سدهٔ ما، ترجمهٔ عبدالحسین آذرنگ. جلد اول. تهران. ۱۳۶۶.
- ۱۶- لیتتون، رالف. سیر تمدن، ترجمهٔ پرویز مرزبان. نشر دانش. تهران. ۱۳۵۷.
- ۱۷- مظاهری، علی. جاده ابریشم، ترجمهٔ ملک ناصر نویان. مؤسسه مطالعات و تحقیقات فرهنگ. تهران. ۱۳۷۲.
- ۱۸- نوریخس، مسعود. مسافران تاریخ. چاپ ۱. تهران. ۱۳۶۳.
- ۱۹- ویل دورانت. تاریخ تمدن، ترجمهٔ کاظم ودینی، جلد ۳. انتشارات آموزش انقلاب اسلامی. تهران. ۱۳۶۶.
- ۲۰- ویل دورانت. مشرق زمین گهواره تمدن، ترجمهٔ گروه مترجمین، جلد ۱. سازمان انتشارات آموزش. انقلاب اسلامی. چاپ اول. تهران. ۱۳۶۵.
- ۲۱- مجله آینده. شماره اول. سال ۱۳۰۴ ه.ش.
- ۲۲- مجله پیام یونسکو. شماره های ۲۵۵ و ۲۵۱ و ۲۵۶.
- ۲۳- مجله تحقیقات تاریخی. شماره ۵-۴. سال ۱۳۶۹.
- ۲۴- هفته نامه اتاق بازرگانی و صنایع و معادن، شماره ۲. اردیبهشت ۱۳۷۱.
- ۲۵- نشریه گردش. شماره ۷ و ۸ و ۱۴.

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی

پرتال جامع علوم انسانی