

جاده دریایی ابریشم از خلیج فارس تا دریای چین (از گشایش تا آغاز استیلای مغولان)

محمد عبدلی^۱

فاطمه امینی زاده^۲

چکیده

جاده دریایی ابریشم، بمدت ۱۷۰۰ سال (۱۰۰۰ ق.م. - ۱۶۰۰ م.)، بزرگترین شبکه بازرگانی دنیا بود. با توجه به مشکلات متعددی که در مسیر بری (خشکی) این جاده رخ میداد؛ مسیر دریایی، دلیل مهمی برای توجه بازرگانان به دادوستد کالاهایشان بشمار میرفت. هر چند این مسیر ناشناخته و طولانی بود و امکان وقوع خطرات متعددی را بهمراه داشت؛ اما در موارد عمده‌یی مسیر دریایی بر مسیر خشکی، برتری قابل توجهی مییافت. مهمترین کسانی که در بسط و رونق این مسیر نقش داشتند، بازرگانان و دولتهای ایران و چین بودند. بررسی منابع تاریخی نشان میدهد، کشتیهای ایران، بین هند و چین در حال تردد بودند و بنادر مهمی، مانند «کانتون» و «چانگژو» در چین و سیراف؛ اُبُلّه؛ بصره (قرون دوم و سوم هجری)؛ هرمز و کیش (قرن هشتم هجری) در ایران که در زمان خود از مهمترین بنادر بشمار می آمدند، یادگاری از جاده ابریشم هستند. این مسیر دریایی، رونق خود را تقریباً تا اواخر دوره صفوی حفظ کرد؛ ولی بتدریج با تغییر اوضاع سیاسی و اقتصادی جهان، این راهها نیز رونق اولیه خود را از دست داده و به فراموشی سپرده شدند. در پژوهش حاضر بیشترین تأکید، بر روابط دریایی از خلیج فارس تا دریای چین است که این روابط تا آغاز دوره مغول بررسی میشود. روش تهیه نوشتار بشیوه تحلیلی- توصیفی و با تکیه بر منابع تاریخی بوده است.

کلید واژگان

جاده دریایی ابریشم؛ ایران؛ چین؛ خلیج فارس؛ دریای چین

مقدمه

جاده ابریشم، شبکه راههای بهم پیوسته‌یی با هدف بازرگانی در آسیا بود که خاور و باختر و نیز جنوب آسیا را به یکدیگر و به شمال آفریقا و خاور اروپا پیوند میداد. این جاده، بدلیل عبور معروفترین کالای تجاری؛ یعنی ابریشم، بمدت چندین قرن، به این نام شهرت یافته بود.

این کالا که قسمت عمده آن در چین یا مناطق نزدیک آن تولید میشد از گرانبهاترین کالاهای تجاری آن روزگار بود و افزون بر، برآوردن نیازهای اقتصادی، موجب ارتباط فکری و فرهنگی اقوام مختلف هم میشد.

درگیریهای گسترده محلی و منطقه‌یی باعث بسته شدن شعباتی از «جاده بری ابریشم» میشد و این موضوع کار تجارت را برای بازرگانان دشوار میساخت؛ اما در مقابل، مزیت راههای دریایی این بود که دامنه کشتیرانی را با کشورهای دور دست مناطق شرقی گسترش داده و موجب تقویت جاده‌های ابریشم در خشکی نیز میشد.

در این نوشتار ما مسیری را بررسی میکنیم که از اواخر سده دوم قبل از میلاد، بضرورت، مورد بهره‌برداری قرار می گرفت؛ اما پیشینه استفاده از این مسیر به زمانهای بسیار دورتر باز

۱. کارشناس ارشد ایران شناسی (تاریخ)، بنیاد ایران شناسی - دانشگاه شهید بهشتی.

۲. کارشناس ارشد ایران شناسی (تاریخ)، بنیاد ایران شناسی - دانشگاه شهید بهشتی.

بدنبال آن در این مسیر کالاهای گرانبیامت و نفیسی، مانند سنگهای قیمتی، انواع ادویه و . . . دادوستد میشد. مهمترین کالا که در این مسیر نقش تعیین کننده‌ی داشت، ابریشم بود و دلیل نام‌گذاری این مسیر، بعنوان جاده ابریشم از سوی فردیناند فن ریشتوفن^۶ نیز همین موضوع بود (عبدلی، ۱۳۹۱: ۳۴).

در میانه سده نخست قبل از میلاد، همچنان ابریشم در غرب نایاب بود. اگرچه چینیان برای گشایش نیمه شرقی جاده ابریشم، تا نیمه راه آسیا را رفته بودند؛ اما راهی که طول آن ۸۰۰۰ کیلومتر بود، راهی دراز و پردردسر محسوب میشد (همان: ۵۲).

در زمانی که چینیان، سرگرم ایجاد امنیت نسبی در نیمه شرقی جاده ابریشم بودند، نیمه غربی این جاده، در حال نبرد با رومیان بود. رومیان و اشکانیان، بقایای قلمرو سست امپراتوری «سلوکی» را در میان خود، تقسیم کرده بودند و در حدود سال ۷۴ ق.م. سلوکیان تنها بر چند شهر کوچک، نزدیک انتهای غربی جاده ابریشم حکومت میکردند که بعد از مدتی آن را نیز از دست دادند (بولنوا، ۱۳۸۳: ۸۱). سرانجام در نیمه سده دوم میلادی، تجارت ابریشم از این راه بشدت دچار پریشانی شد و «جاده دریایی ابریشم» مورد استفاده قرار گرفت. این مسائل موجب شد که راه دریا، با آنکه طولانیتر از راه خشکی بود، تا مدتها بر راه خشکی ترجیح یابد (فرانک و براونستون، ۱۳۸۳: ۱۸۱). بعدها با رفع موانع از راه خشکی، باز هم راه دریایی پا به پای راه خشکی از اهمیت ویژه‌ی برخوردار بود. سوداگران چینی از آبهای شبه جزیره «ماله» یا راههای «کاروان رو 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 بودند. علوفه؛ شیشه؛ بادام زمینی و تنباکو هم از جمله واردات اصلی چین بشمار می‌آمدند (دورانت، ۱۳۵۳: ۸۴۴).

میگردد که ما در ابتدای مقاله نگاهی گذرا به آن داریم. «جاده دریایی ابریشم» علاوه بر تجاری بودن، تحول و انتقال فرهنگ و تمدن بین اقوام ساکن در مسیر این جاده را نیز موجب میشد.

جاده ابریشم

نویسندگان، منشأ کرم ابریشم را سرزمین چین دانسته‌اند. چینیان، قدمت تهیه ابریشم را بحدود چند هزار سال قبل از میلاد، میرسانند؛ اما گسترش تجارت این محصول اقتصادی با جهان، در عصر سلاطین هان^۳ صورت‌گرفت (لوکاس، ۱۳۶۶: ۱۵۳). گیرشمن معتقد است که در دوره اشکانیان ابریشم از چین، وارد ایران شده و پرورش آن نیز از این دوره، در ایران رواج یافته است. در کتاب *ظرائف و طرائف آمده* که تربیت این کرم از قرن ششم میلادی، در ایران شرقی و در حوالی مرو آغاز (بهرامی، ۱۳۷۷: ۹۹) و در بسیاری از نوشته‌ها نیز، خواستگاه ابریشم سرزمین ایران دانسته شده است (دادگی، ۱۳۶۹: ۹۸). همچنین ایرانیان پرورش کرم ابریشم را به هوشنگ، تهمورث و جمشید نسبت داده‌اند (خیام، ۱۳۵۷: ۱۶).

در سال ۱۴۱ ق.م. در چین امپراتور ووتی / ون‌دی^۴، بر تخت نشست و یکی از محبوبترین، فرمانروایان چین شد. اقدامات او، سلسله هان را به بالاترین قدرت و عظمت خود رساند. همچنین او را از بانیان جاده ابریشم دانسته‌اند (هال، ۱۳۹۲: ۵۳). خاقان ووتی، فردی بنام ژانگ کیانگ / چانگ کین^۵ را برای اکتشاف سفری پرخطر، بسوی غرب فرستاد. او با زیرکی و دقت بسیار، خصوصیات زندگی اجتماعی، بویژه وضع اقتصادی و امکانات تجاری را با کشورهای غرب چین بررسی کرد و سپس از راه «فرغانه» به چین بازگشت. این سفر، مبنای احداث یکی از جاده‌های اصلی بازرگانی عهد باستان و حلقه ارتباطی میان چین و امپراتوری پارت، هند و روم شد. این جاده بعدها به نام «جاده ابریشم» شناخته میشد (دیاکوف، ۱۳۵۳: ۲۹۲).

۳. امپراتوری چین (معاصر اشکانیان).

۴. Wu ti/ Wu di.

۵. Chang Kien/ Zhang Kiang.

۶. F.V. Richthofen.

خلیج فارس و جاده ابریشم

از اواخر هزاره چهارم قبل از میلاد، خلیج فارس با تمدنهایی، نظیر ایلام؛ سومر؛ اکد؛ بابل؛ آشور و فینیقیان و بطور کلی با اقوام سامی معاصر بود. حفریات باستان‌شناسی، مبین آن است که مهمترین مراکز دریانوردی ایلامیان؛ یعنی بندر «لیان»، بعنوان واسطه راه دریانوردی هند به شوش و جزیره خارک، بشمار می‌آمد (اقتداری، ۱۳۴۴: ۱۵).

خلیج فارس، بعنوان شعبه‌یی بزرگ از اقیانوس هند (که بر سر راه همه خطوط دریایی در شرق خلیج عدن واقع شده و نیز بعنوان 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 رفت تجاری و محل انتقال فرهنگ و تمدن شرق و غرب و مهمترین ورودی و خروجی جاده دریایی ابریشم هم بشمار می‌آمد.

نخستین بار در یکی از «کتیبه‌های آشوری» از خلیج فارس نام برده شده که در آن خلیج فارس، به زبان آشوری «نارم‌تو» یا رود تلخ، نامیده شده است (مشکور، ۱۳۵۹: ۳۸). در کتیبه داریوش کبیر نیز که از زمان حفر کانال سوئز بجای مانده، عبارت «داریه تیه هچا پارسائی تی» دیده میشود؛ یعنی «دریایی که از پارس میرود یا سر میگردد» (پوسینر^۷، ۱۹۳۶: ۵۴).

داریوش بزرگ در آغاز شاهنشاهی خود، با شورشهای وسیعی؛ از جمله شورش مصریها، بابلیها و «ایونیها» مواجه شد. 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 درنگ نکردند؛ 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 (اشمیت^۸، ۱۹۵۳: ۲۶). بنابراین آنها با در پیش گرفتن سیاست دوستی و مدارا با ملل دریانورد زیر سلطه خود، توانستند با کمک آنان بزرگترین

نیروی دریایی مشرق‌زمین را بوجود آورند؛ چنانکه گزنفون^۹ ترتیب و آرایش کشتیهای فینیقی زیر فرمان پارسها را نسبت به کشتیهای کشور خودش، برتر و عالیتر شمرده است (رائین، ۲۵۳۷: ۱۳۳). شاید بتوان گفت که دریانوردان فینیقی، احتمالاً برای حفظ منافع تجاری خود در سراسر قلمرو هخامنشی، وفادارترین دریانوردان، به پارسها بودند. با وجود این، آنان نیز حاضر نشدند که در حمله کمبوجیه به هم‌نژادان خود در «کارتاژ» (تونس کنونی) با وی همکاری کنند (پیگولاسکایا و دیگران، ۱۳۵۴: ۲۲).

بعدها داریوش کبیر با توجه به اهمیت راههای دریایی، دستور کندن کانال سوئز را صادر کرد. در هر حال سه کتیبه از داریوش در کنار کانال سوئز یافت شده که گویا این کتیبه‌ها، توسط اوجارهورسنه^{۱۰}، کاهن معبد «سائیس» و مشاور هخامنشیان در امور مصر، نگاشته شده‌اند. هر یک از این سه کتیبه به چهار زبان پارسی باستان؛ عیلامی؛ اکدی و هیروگلیف است (توپلین^{۱۱}، ۱۹۹۴: ۲۳۴). این اکتشافات دریایی را برخی، برای تصرف هند یا نظارت بیشتر بر مصر دانسته و بعضی دیگر، آنرا برای احیا و گشایش راه تجاری هند به مصر و نیز تقویت مسیر تجارت دریایی خلیج فارس، برای حمل کالاهای فراوان بازرگانان مصر و کشورهای دیگر تابعه هخامنشی قلمداد کرده‌اند (رائین، ۲۵۳۷: ۱۳۹).

با پیوستن هندیان به قلمرو هخامنشی، آنها تقریباً در سراسر جهان باستان (از سواحل اقیانوس هند و سیلان گرفته تا مصر و سواحل و جزایر خلیج فارس)، حضور داشتند. در نتیجه جریان دائمی تجارت و کشتیرانی بین دهانه رود سند و خلیج فارس آسانتر شد (گیرشمن، ۱۳۶۸: ۲۰۸).

اخیراً گروهی بر این اعتقادند که در زمان سلطنت پادشاهان هخامنشی در ایران، به کشتیرانی خلیج فارس ضربه سنگینی وارد شد. دلیل آنها برای این نظر این است که سوداگران شهر «صور» از زمان **بُخت‌النصر** بازار بابل را ترک کرده و متوجه دریای

9. Xenophon.

10. Udjahorresnet.

11. Tuplin.

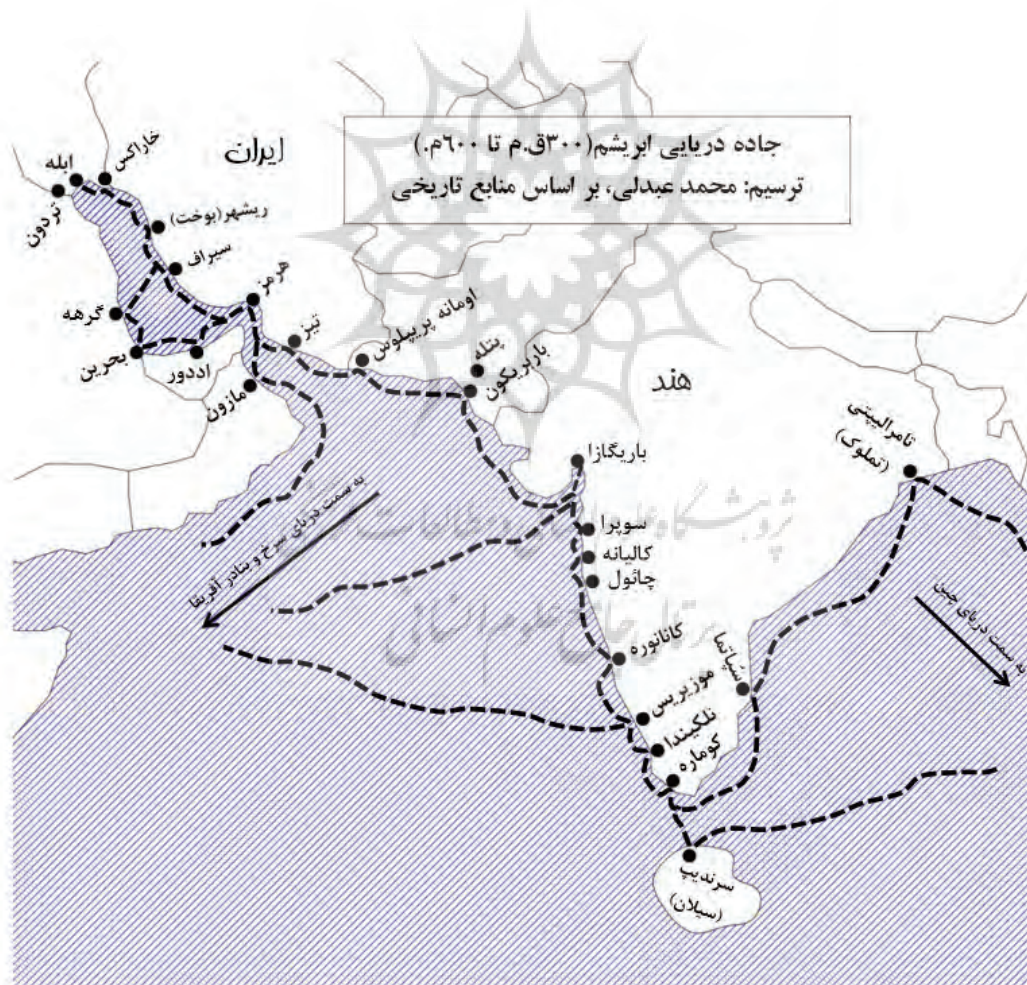
7. Posener.

8. Schmidt.

یادآور شده است، به همین 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 بخوبی میدانست، تصمیم گرفت که پس از بازگشت از هندوستان، سدها را بشکند؛ اما مرگ به او مهلت نداد و پیش از اجرای این منظور، درگذشت (سعیدی، ۱۳۶۹: ۲۰۶).

پیامد حملات اسکندر به امپراتوری هخامنشی، در سالهای ۳۳۰-۳۳۴ ق. م. سیل مهاجرت یونانیان به شرق را بدنبال داشت. آمدن یونانیان به ایران، گرچه فرهنگ «هلنی» و سنن دریانوردی آنان را با خود به همراه آورد؛ اما یونانیان نیز تحت تأثیر فرهنگ و سنتهای دریانوردی

سرخ شده بودند. از سوی دیگر، ایرانیان میترسیدند، ایالات سرحدی آنها مورد حمله و تهاجم کشتیهای اقوام خارجی قرار گیرد و این بیم و اندیشه بجا 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؛ زیرا دزدان دریایی که همیشه در خلیج فارس فراوان بودند، با کشتیهای خود میتوانستند، شهرهای مهم ایران را مورد حمله و غارت قرار دهند (هوگمن^{۱۲}، ۱۹۹۲: ۲۲۳). بنابراین، برای جلوگیری از انجام اینگونه حمله‌ها، ایرانیان به‌بستن سدی در ورودی رود کارون مصمم شدند تا بدین وسیله بتوانند، راه عبور کشتیها را مسدود سازند. چنانکه استرابون^{۱۳}



جاده ابریشم دریایی از ۳۰۰ ق. م. تا ۶۰۰ م. خلیج فارس و بندر هند، ترسیم: محمد عبدلی، بر اساس منابع تاریخی.

12. Hogeman.
13. Strabo.

هند و چین میرفت، معطوف شد. آنان این جاده‌ها را گسترش دادند و اوضاع آنها را بهتر از قبل ساختند؛ بعنوان مثال، جاده‌ها از دریای سرخ تا هند، توسط ایستگاههای نظامی محافظت میشد. آب‌انبار و کاروانسراهایی در بیابانها و بین راه ساخته شد (گیرشمن، ۱۳۶۸: ۲۷۸). با این حال بدلیل موقعیت ویژه پایتخت سلوکیان که بر کنار رود دجله واقع بود، کشتیهای دریارو میتوانستند تا سلوکیه که انتهای راه آمد و رفت خلیج فارس بود، به پیش برانند (حورانی، ۱۳۳۸: ۷۱).

ایران و چین در جاده ابریشم

با روی کار آمدن اشکانیان در ایران و سقوط سلوکیان، تحولی بزرگ در روابط تجاری ایران و چین و اهمیت جاده ابریشم بوجود آمد. **مهرداد دوم**، طی مراسم باشکوهی برای اولین بار ووتی- سفیر امپراتوری چین- را بحضور پذیرفت. سفیر چین در نظر داشت روابط کشورش را با ایران استوارتر کند تا بدون مانع در ایران بتجارت بپردازد؛ بنابراین نخستین قرارداد تجاری میان دولتهای چین و پارت در دوره حکومت هان در چین و دوره حکومت مهرداد دوم منعقد شد (معتکف، ۱۳۷۳: ۳۲۰-۳۱۹).

با مراجعه به نوشته‌های دوران باستان، اطلاعاتی در مورد روابط بازرگانی دریایی، بین دریای پارس، سواحل اقیانوس هند و چین در دوره اشکانی بدست می‌آید. نوشته‌های آریان نیکومدی، سفرنامه دریایی اریتره از هیپالوس، تاریخ طبیعی اثر پلینی و غیره، منابع خوبی در این زمینه هستند (رائین، ۲۵۳۷: ۲۴۰-۲۳۶). در سالنامه‌های دوره نخست هان (۶۰۲ ق.م - ۵۲ م.) نیز اشارات متعددی به سفر، در این مسیر شده است (حورانی، ۱۳۳۸: ۸۱).

با همه مهارت ایرانیان در دریانوردی و آگاهی ایشان از جریان بادهای موسمی، آنچه از شواهد و قراین برمی‌آید، این است که در دوره پیش از ساسانیان، سفرهای دریایی به چین بطور منظم صورت نمی‌گرفت و بیشتر از مسیر خشکی برای تأمین ابریشم از تنها مرکز تولید ابریشم؛ یعنی چین انجام میشد (رائین، ۲۵۳۷: ۲۴۰).

ایرانیان و ملل تابعه آنان قرار گرفتند؛ چنانکه **نئارخوس**^{۱۴} که توسط اسکندر به سمت «دریا سالار» برای سفر اکتشافی و شناسایی سواحل دریای عمان و خلیج فارس، تا مصب رود کارون اعزام شده بود از بومیان منطقه کمک بسیار گرفت. اسکندر به هنگام بازگشت از فتح هند، به یک‌دسته از سربازان خود به سرکردگی نئارخوس 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 میتوانند، به پیش برانند (قراگوزلو، ۱۳۸۰: ۷).

موفقیت نئارخوس در اکتشافات، موجب شد که اسکندر طرحهایی را برای پیشرفت هر چه بیشتر دریانوردی در بین‌النهرین و سواحل خلیج فارس، بویژه در مجاورت بابل (پایتخت اسکندر)، در پیش گیرد تا از این راه، علاوه بر رونق تجارت، نظارت بر قلمرو وسیع خود را نیز تضمین کند (اقتداری، ۱۳۶۴: ۱۱۱).

اسکندر پس از آمدن نئارخوس از سند به بین‌النهرین، به اقدامات دیگری هم دست زد؛ بعنوان مثال، لایروبی ترعه‌های متروک بابل تا خلیج فارس؛ بنا نهادن شهرهایی بنام «اسکندریه» که عمدتاً در سواحل هندوستان، خلیج فارس و عربستان قرار داشتند (اسکندریه‌یی در مصب دجله و نیز اسکندریه‌یی در خارک) لنگرگاهی در بابل؛ پایگاه دریایی «ایکاروس» در جزیره فیلیکه کنونی؛ استخدام فنیقیان در نیروی دریایی تازه‌تأسیس اسکندر و کوچاندن برخی از آنان به‌مراه ناوهایشان، به بین‌النهرین و صدور فرمان آغاز فعالیتهای کشتی‌سازی از اهم اقدامات اسکندر است. اقدام اخیر او موجب ورود بازرگانان یونانی و مقدونی به ایران و تأسیس کلنیهای یونانی‌نشین در آنجا شده بود (حورانی، ۱۳۳۸: ۶۱).

پس از مرگ اسکندر، نقشه‌های او ادامه نیافت؛ اگرچه سلوکیان، کشتیها و تأسیسات بسیاری در خلیج فارس ساختند که این اقدام آنها، موجب گسترش ارتباط با هند در مشرق و دریای سرخ در مغرب شد؛ اما بیشتر فعالیت آنها به توسعه و آبادانی راههای زمینی که از ایران گذشته و بسمت

14. Nearchus.

ادامه برتری ساسانیان بر خلیج فارس و مسیرهای دریایی این دریا با نقاط تجاری مشرق به آنجا کشید که برخی مورخان گمان میکردند که ایرانیان در زمان انوشیروان «سرتیب» (سیلان) را بتصرف درآوردند (اصفهانی، ۱۳۴۶: ۵۶)؛ در حالی که ایرانیان هیچ‌گاه به آنجا لشکرکشی نکرده بودند؛ بلکه این قدرت اقتصادی ایرانیان بود که در آن نواحی قدرت‌نمایی میکرد. این اقتدار تا بدان حد بود که حتی ایرانیان در تجارت ابریشم و کالاهایی که از هند به حبشه نیز می‌آوردند، دخالت میکردند. روایت مستقیم پروکوپیوس، مورخ بیزانسی در قرن ششم میلادی، حاکی از تسلط بازرگانان ایرانی بر تجارت حبشه است (پروکوپیوس، ۱۳۶۵: ۹۹).

ساسانیان برای تجارت دریایی اهمیت ویژه‌ی قائل بودند؛ چنانکه پس از آن که بر «مسن» و «خاراسن» دست یافتند، در آبادی بنادر قدیم و ایجاد بندرگاههای جدید، کوشش بسیار کردند. رینودیوس^{۱۵} نوشته است:

«ایرانیان و اعرابی که دولت از روی تدبیر در میان ایرانیان جای میداد، رفته‌رفته نیروی دریایی بزرگی تشکیل دادند. کشتیهای ایران بطور متوالی در همه دریاهای مشرق سیر میکردند. در آغاز کار آنها تنها رقابت با کشتیهای رومی و حبشی بود؛ ولی بمرور، صاحب اختیار دریاها شدند و نفوذی که ایرانیان در دریا پیدا کردند، یکی از عللی بود که قدرت و شهرت روم را در دریاهای مشرق، متزلزل و بطور کلی آن را نابود کرد. یازده شهر از هجده شهری که در روزگار شاهنشاهی اردشیر بابکان ساخته شد، بنداری بودند که یا در کنار دریا، یا در کنار رودهایی با قابلیت کشتیرانی بنا شده بودند» (اصفهانی، ۱۳۴۶: ۴۴).

توجه ساسانیان به امنیت سواحل خلیج فارس از اقدام شاپور دوم ساسانی (۳۷۹-۳۰۹ م.)، در سرکوبی اعراب یاغی به منطقه خلیج فارس، کاملاً مشهود است.

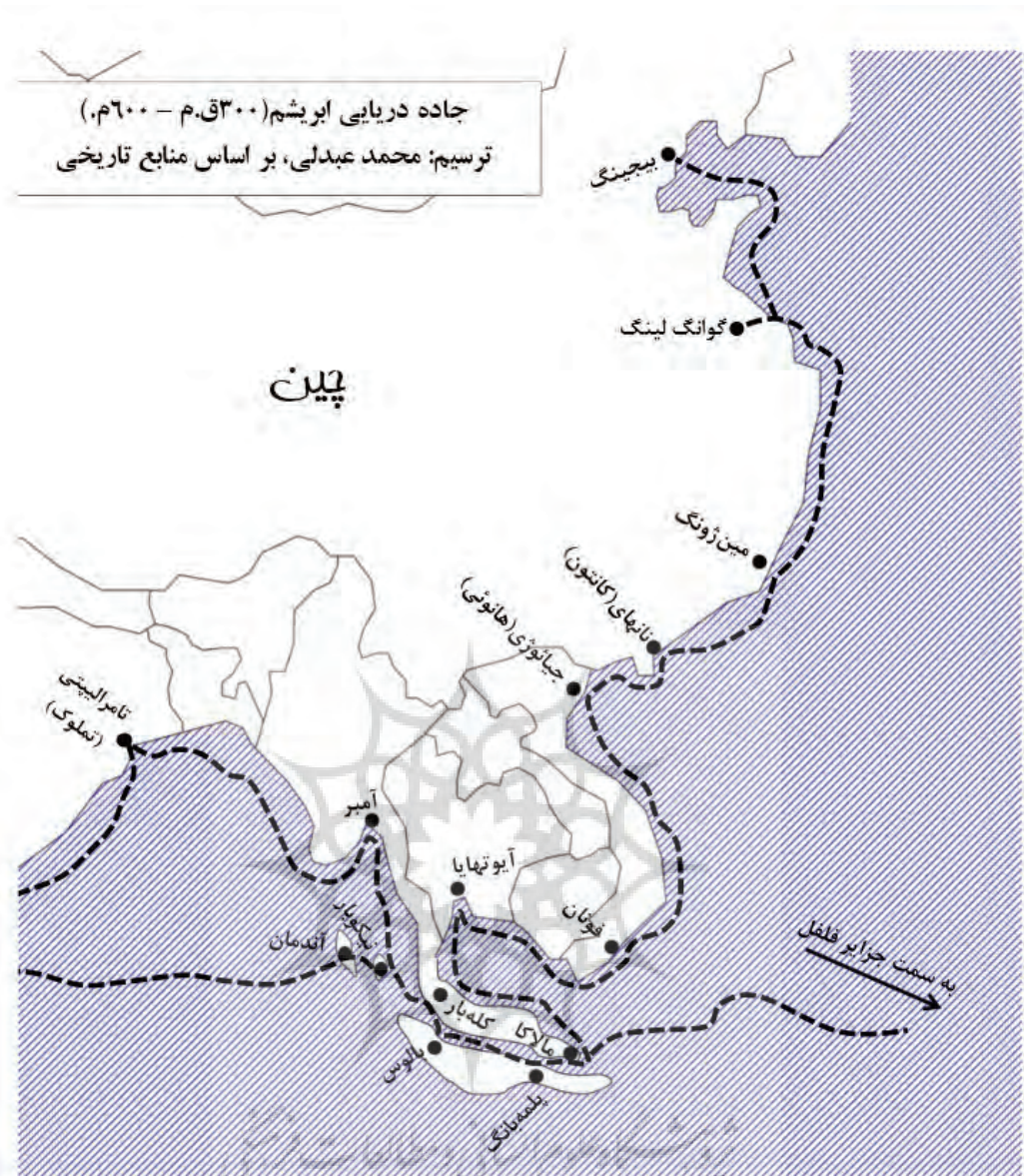
توسعه دریانوردی ایرانیان در عصر خسرو انوشیروان (۵۷۹-۵۳۱ م.) نشان میدهد که تمامی سواحل خلیج فارس و بحر عمان تا خلیج عدن و کشور یمن تحت نفوذ و اداره دولت ساسانی قرار

همزمان با آغاز حکومت ساسانیان که با نیرومندشدن ناوگان ایرانیان همراه بود، تجارت ابریشم بطور کامل بدست ایرانیان افتاد. آن قسمت از تجارت که از راه خشکی انجام میگرفت، پیشتر از این به انحصار اشکانیان درآمده بود؛ اما بخش دیگر تجارت که از راه دریا انجام میشد یا از بلخ به بنادر هند میرفت، تنها در اثر رقابتهای تجاری و توسعه قوای دریایی ایرانیان بدست آمده بود (حسن، ۲۵۳۵: ۵۶).

با ظهور قدرت بزرگ ساسانی در سال ۲۲۶ م.، وضعیت دریانوردی ایرانیان و حضور و تسلط آنان بر خلیج فارس شکل دیگری بخود گرفت. اردشیر اول در ابتدا، با تلاشهای خود سواحل خلیج فارس را بتصرف خود درآورد و یازده شهر در آنها بنا کرد (اصفهانی، ۱۳۴۶: ۴۴-۴۶). ساخت این شهرها و رونق و اعتبار بنادر بزرگ در سواحل خلیج فارس، بیشتر به این دلیل بود که فعالیت دریایی ساسانیان را به فراسوی سواحل ایران گسترش دهد. مسیر دیگری که مورد توجه دریانوردان عصر ساسانی قرار داشت، سواحل شرقی آفریقا بود. کشتیرانی میان خلیج فارس و شرق آفریقا از زمان ساسانیان همواره رو به رشد و میان پادشاهان ساسانی و سلطان زنگبار، روابط تجاری برقرار بود (فهمی، ۱۳۵۷: ۱۰). آنها از آفریقا، انواع چوبهای گرانبها و عاج به ایران می‌آوردند (اکبری، ۱۳۸۲: ۲۲۶). بنادر ایرانی در تمام دوره ساسانی از رونق قابل توجهی برخوردار بودند و همچنان اهمیت خود را در عصر اسلامی نیز حفظ کردند.

اردشیر ساسانی بعد از سرکوب مخالفین احساس کرد که بدون وجود نیروی نظامی در سواحل شمالی و جنوبی خلیج فارس، نمیتواند کنترل نیرومندی بر این دریا داشته باشد (نلدکه، ۱۳۶۰: ۴۸). بدین ترتیب تمامی خلیج فارس، بدست دولت ساسانی افتاد و تجارت پرسود این منطقه کاملاً در اختیار اردشیر بابکان و جانشینانش قرار گرفت. اردشیر با ایجاد پاسگاههای دریایی در طول سواحل دریا، امنیت این منطقه را تأمین کرد. این اقدام وی باعث شد که ساسانیان از این پاسگاهها، مواضع بازرگانی اقیانوس هند را زیر نظر خود بگیرند و جای پای در نواحی حاصلخیز «حصرموت» و «یمن» که به عربستان معروف بود، بدست آوردند (یارشاطر، ۱۳۷۳: ۷۱۷-۷۱۶).

15. Rayno Disu.



جاده ابریشم دریایی از ۳۰۰ ق.م. تا ۶۰۰ م. جنوب شرق آسیا و دریای چین جنوبی، ترسیم: محمد عبدلی، بر اساس منابع تاریخی.

پس از آن به روزگار خسرو اول انوشیروان، هرمز دیلمی سردار نامور ایرانی، با بیرون راندن حبشیان از یمن، برگ زرین دیگری بر تاریخ دریانوردی ایرانیان افزود. بدین ترتیب ناوگان ایران، اقیانوس هند را طی میکرد؛ دریانوردان ایرانی به چین میرفتند و بازرگانی دریایی با چین که بوسیله ملتهای گوناگون انجام میگرفت، بدست ایرانیان افتاد (گیلبرگ^{۱۷}، ۲۰۱۰: ۲۳۲).

داشت (شوشتری، ۱۳۵۲: ۲۰۳). چنانکه مورخ انگلیسی سرجمز تننت^{۱۶} در کتاب خود موسوم به سیلان آورده است: «ایرانیان در اوایل قرن ششم، تحت لوای خسرو انوشیروان، موقعیت ممتازی در شرق بوجود آوردند» (حسن، ۲۵۳۵: ۹۰). کشتیهایشان در بنادر هندوستان در رفت و آمد بودند و ناوگانشان در لشکرکشی بسوی سیلان، به پیروزی نائل آمد. این لشکرکشی بدان خاطر انجام گرفت که سوء رفتار آنها را که نسبت به هموطنانشان صورت گرفته بود، تلافی کنند (رائین، ۲۵۳۷: ۲۵۵).

17. Gelberg.

16. James Tenant.

اشاره‌ی به دریازنی هندیها در خلیج فارس و عمان میکند (طبری، ۱۳۵۲: ۲۳۸۴).

نکته قابل توجه در اهمیت خلیج فارس در عهد ساسانی این بود که هیچکدام از دریانوردان چینی در این زمان بسوی خلیج فارس نیامدند و بالعکس بیشتر ایرانیان و اهالی حبشه در آبهای چین و سیلان به تجارت مشغول بودند. گسترش روابط تجاری ایرانیان با چین سبب شد تا نام «پوسیو» یا «پوسه» به کشتیهایی که به دریای چین وارد میشدند، اطلاق شود (اقتداری، ۱۳۶۴: ۶۳).

ایرانیان ابریشم خام را از چین وارد میکردند و بافت و رنگ آمیزی آن را به سلیقه خود انجام میدادند (گدار، ۱۳۴۵: ۲۰۳). طرح ایجاد شده توسط ایرانیان بسیار حرفه‌بی‌تر از هم‌تایان چینی و هندی آنها بود (ویلسون، ۱۳۵۹: ۱۱۵). همچنین کالاهایی، مانند طلا؛ نقره؛ عاج؛ سرب؛ چوب صندل و منسوجات مختلف، توسط ایرانیان از هند و با مقدار کمتری نیز از سرزمینهای عربستان، به سرزمین چین فرستاده میشد که در تاریخ دودمان چینی به کالاهای «پوسی» معروف شده بودند (حسن، ۲۵۳۵: ۱۳۳).

در این زمان بنادر ارتباطی، دارای نقش تعیین‌کننده‌ی بودند. بندر ابله، مهمترین بندر خلیج فارس در قسمت شمال غربی آن بود. اهمیت این بندر از آنرو بود که از یک سو به خلیج فارس راه داشت و کشتیهای بزرگ دریانوردی را که از دریاهای دوردست شرق و غرب به قلمرو ایران می‌آمدند، در لنگرگاههای خود میپذیرفت و از سویی در پیوندگاه دو رودخانه بزرگ دجله و فرات قرار داشت. علاوه برین، بندر مزبور بوسیله آنها به «تیسفون»، پایتخت ایران و نیز به شهرها و روستاهای آباد و پرجمعیت دیگر این منطقه راه مییافت. همچنین این بندر، بمانند پایانه‌ی برای راههای کاروان‌رو زمینی بود که سرزمینهای واقع در غرب رود فرات را از «یمامه»؛ «نجد»؛ «حجاز» و «یمن» گرفته تا «پالمیرا»؛ «سوریه» و سرزمینهای 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 (دینوری،

تردید نیست که در دوران ساسانی، کشتیرانی مستقیم بین خلیج فارس و چین وجود داشته است. یکی از اتباع چین به نام ای‌چنگ که به سال ۱۷۶م. با یک کشتی پارسی به نام «پوسه» در این دریاها سفر کرده بود، نوشته است: «در آغاز پاییز... به شهر کوانتوک آمدم و آنجا روز برخورد خود را با دارنده یک کشتی پوسه، برای سفر بسوی جنوب تعیین کردم... سرانجام از کرانه کوانگ‌چو (کانتون) به کشتی درآمدم» (رائین، ۲۵۳۷: ۳۵۲).

جرج حورانی مینویسد:

«سیلان انبارگاه دادوستد دریایی میان چین و شرق نزدیک بود. کشتیهای چینی و مردمان دیگر شرق دور، تا سیلان می‌آمدند و از اینجا بسوی غرب، دادوستد در دست پارسیان و اکسومیها [حبشیها] بود. کشتیهای بازرگانی تا ادولیس یا گاهی کمی آن سوی باب‌المنند می‌آمدند. در این زمان از دریانوردی عرب خبری نیست. فعالیت دریایی پارسیان در سده ششم قابل ملاحظه است. کوسماس ایندیکوپلستوس^{۱۸} نشان داده است که کشتیهای پارسی به بندرهای سیلان درمی‌آمدند و یک جنبش تبلیغی نستوری، اسقفهای پارسی را به این جزیره میفرستاد. پارسیان میانجی دادوستد میان چین و غرب بودند: هم از راه آسیای مرکزی از «سرخس» و هم از راه دریا از سینی [صینی]. آنچه را از دریا می‌آمد، از بازارهای سیلان میخریدند و به بندرهای خود در پارس میبردند؛ حتی نام چین آن‌چنان که کوسماس میشناخت، صورت پارسی تسینیستان داشت... آن سوی تسینیستان هیچ کس کشتی نمی‌راند و منزل ندارد. همچنین گویا کشتیهای پارسی پیش از اسلام از ابله اپولوگوس به چین میرفتند... پارسیان کلیساهایی در بندرهای ماله در مالابار و کالیانه نزدیک بمبئی برپا کردند» (حورانی، ۱۳۳۸: ۵۳-۵۲).

طبری نام پیش از اسلام «ابله» را «فرج‌الهند» یا مرزهای هند میداند. از این مطلب روابط بسیار نزدیک دریایی این بندر و هند نتیجه میشود. طبری افزوده است که فرماندار پارسی این بندر، ناچار بود که با هندیها در دریا بجنگد و بدینسان

18. Cosmas Indicopleustes.

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 «بغپور» فارسی، بمعنای فرزند خدا میباشد که ترجمه لفظ چینی «تین تسیو» (فرزند آسمان) است. واژه‌های ذیل در متون عربی بکار میروند: 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 آفریقا را امتعه پوسی؛ یعنی ایران که مرکز اصلی غالب واردات مزبور به چین میباشد، مینامند» (حسن، ۲۵۳۵: ۱۰۳).

از جمله کالاهایی که در این زمان بوسیله ایرانیان، به چین معرفی یا حمل میشد، میتوان به این کالاها اشاره کرد: مرجان؛ عنبر؛ عقیق؛ مروارید؛ شیشه (از نوع شفاف و مات)؛ بلور؛ الماس (کین-کانگ)؛ فولاد؛ شنگرف؛ جیوه؛ کندر؛ زردچوبه؛ بافته زری؛ فلفل سیاه؛ حریر؛ فلفل سبز؛ خرما؛ تاج‌الملوک؛ مازر و ریشه جوز (همان: ۱۰۹).

از منابع برمی‌آید که در این زمان، تجارت ابریشم چین و هند منحصر به ایرانیان بود. علاوه برین، ایرانیان دستگاههای بافت پارچه‌های ابریشمی را، برای مصرف داخلی و صدور بخارج ساخته بودند که از روی آنها بتدریج در همه کشورهای آسیای غربی، مانند سوریه نیز این دستگاهها ساخته شد. راههای شوسه بزرگی نیز، مراکز مهم و شهرهای شاهنشاهی ساسانیان را به یکدیگر متصل ساخته بود. شاهراه بزرگ از «تیسفون» شروع میشد و از «حُلوان» 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 (رائین، ۲۵۳۷: ۲۸۷).

۱۳۷۱: ۱۴۹). این شهر، مرز شاهنشاهی پارسی در سرحد عربستان و نیز دارای مردمی آمیخته از پارس و عرب بود (حورانی، ۱۳۳۸: ۱۶).

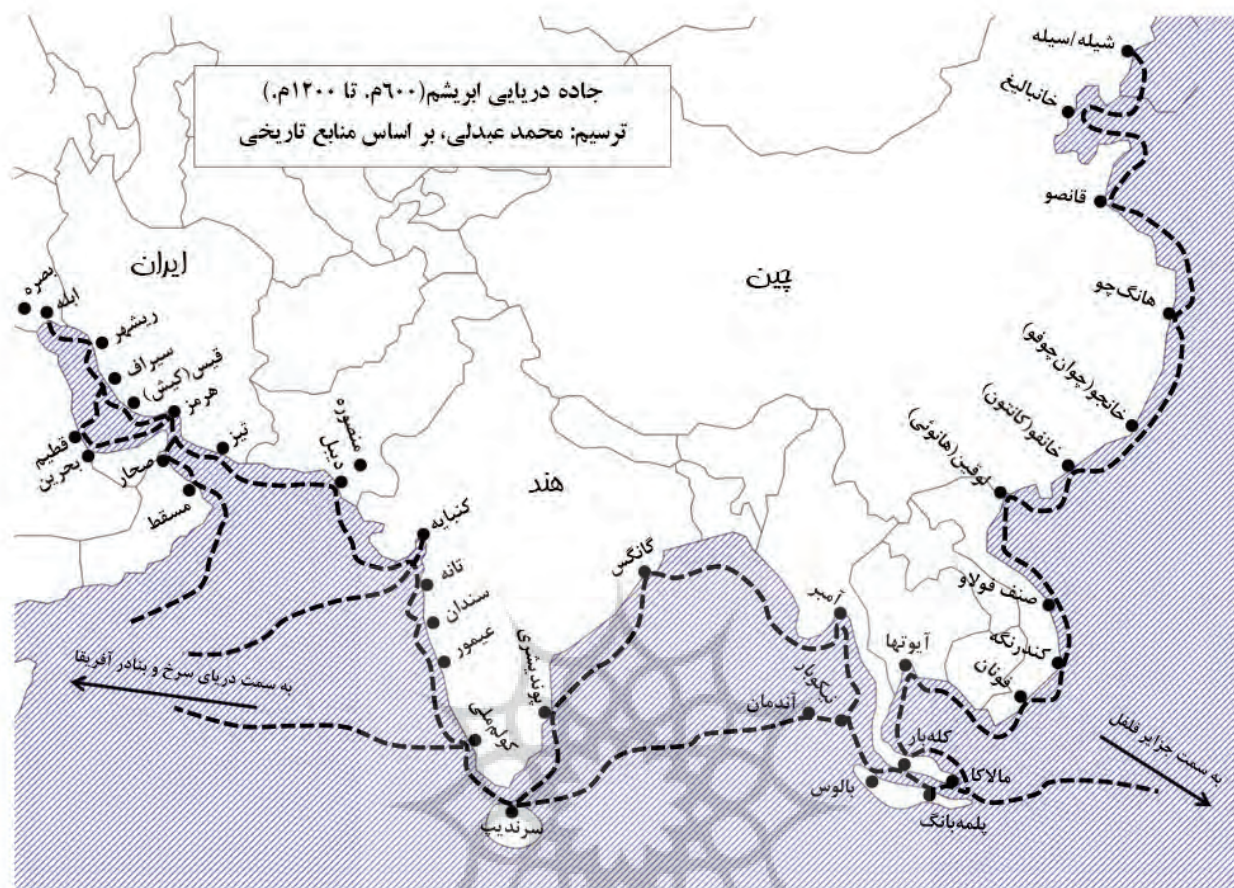
از جغرافی دانان قرون اولیه اسلامی ابن خردادبه نیز در بیان راههای بازرگانی شرق و غرب، ابله را همچون پایانه‌ی برای آبراههای دجله و فرات و آغازی برای سفر در دریاهای باز، دانسته است. وی یکی از این راهها را از غرب تا شرق چنین توصیف کرده است:

«... 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 «جاییه» (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» (ابن خردادبه، ۱۳۷۰: ۱۵۴).

با بررسی منابع، قابل تشخیص است که در سده 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 بوجود کشتیهای چینی «سفن صینییه» در موقع گشودن ابله، بدست مسلمانان در این بندر دارد، شاهد دیگری در وجود این ارتباط دریایی است (طبری، ۱۳۵۲: ۲۳۸۳).

مطالبی که ذکر آن از میان رفت بر شواهد مکتوب تاریخی استوار بود؛ اما شواهد مکتوب تنها منابع تاریخی بشمار نمیروند و مآخذ واژه‌شناسی نیز نشان میدهد که دریانوردی ساسانیان به فراسوی سیلان و حدود قلمرو «حمیری» تا «سوماترا» و بنادر چین نیز توسعه یافته بود. دقت نظر مسیوگابریل فراند^{۱۹} این برگ را کامل، دقیق و قاطع ساخته است. وی نوشته است: «در باره نقشی که اعراب در تثبیت و توسعه روابط دریایی بین بنادر خلیج فارس و خاور دور بازی کردند، به نظر من، زیاد غلو شده است. حقیقت امر این است که آنها فقط مسیری

19. Gabriel Frand.



جاده ابریشم دریایی از سال ۶۰۰ تا ۱۲۰۰ م. از خلیج فارس تا دریای چین جنوبی، ترسیم: محمد عبدلی بر اساس منابع تاریخی.

کمک ناخدایان ایرانی و استفاده از تجارب آنها بسوی سوماترا و چین حرکت کردند. اشاره منابع چین به «تاشی» (اعراب) و «پوسی» (ایرانیها) در سال ۷۲۰ م. در شهر «کانتون» نشان میدهد که چگونه نیم قرن پس از سقوط دولت ساسانی، اعراب با بهره گرفتن از قدرت دریایی ایرانیان و سابقه کهن آنها در تجارت دریایی، خود را به کانتون رساندند (حسن، ۲۵۳۵: ۱۶۰). بسیاری از مورخان، دریانوردی مسلمانان در خلیج فارس و اقیانوس هند و سرزمینهای همجوار آن را تداوم منطقی دریانوردی ایرانیان از دوره ساسانی میدانند (تکمیل همایون، ۱۳۶۷: ۱۸۳). توجه مسلمانان به امر دریانوردی و تجارت، باعث رونق و گسترش بنادر سواحل جنوبی ایران شد. چنانکه بنادری چون ابله؛ سیراف؛ کیش و هرمز برای مدت چند قرن، پیاپی بعنوان بنادر بین المللی و مرکز ثروتمندترین بازرگانان و انبار کالاهای بسیاری از سرزمینهای چین، هند و

در اهمیت ارتباط ایران با چین 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 سده دیگر جای ملک خزر بودی. کسی چون به بارگاه او آمدندی، برین کرسیها نشستندی [ننشستندی] و همه ساله این سه کرسی نهاده بودی، برنداشتندی و جز این سه، کس دیگر بر آن نیارستن نشستن» (کریستین سن، ۱۳۶۷: ۴۳۴).

تجارت ابریشم در دوره اسلامی

ظاهراً با پیروزی اعراب مسلمان بر ساسانیان، آنها در توسعه فتوحات خود از نیروی دریایی ایران بهره فراوان گرفتند و با

هق. یک کاروان از کشتیهای تجاری ایران، مرکب از سی و پنج کشتی به جزیره «هانیان» چین رسید و مالالتجاره خود را در آنجا تخلیه کرد. این امر نشان‌دهنده آن است که تجارت پرسود با چین هنوز شکوفا بوده است (آذری، ۱۳۶۷: ۵۶). اما واقعه‌یی این تجارت پرسود را دچار پریشانی کرد؛ تانگشو در نوشته‌های خود میگوید:

«پوسیها و تاشیها (تازیان) در سال ۸۵۷ م. شهر بزرگ «کوانگ چو» (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 «تونگ کینگ» لنگر می‌انداختند؛ تا این که به استناد منابع چینی، بندر کانتون در سال ۲۹۷ م. به روی کشتیهای بیگانه گشوده شد. بازرگانان ایرانی از بندر ابله؛ ریو ارشیر؛ هرمز و سیراف بسوی چین می‌رفتند و در بین راه در مالابار، واقع در کرانه غربی و جنوب غربی هندوستان و سیلان (سراندیب) و جزایر اندونزی (سوماترا؛ جاوا؛ جاوه) توقف کرده، آنگاه پس از طی چندین شبانه‌روز راه دریایی پرمخاطره، وارد آبهای چین می‌شدند و به دادوستد با مردم این کشور می‌پرداختند» (همان: ۶۶).

از نوشته‌های ابن خردادبه و دیگران که کمی پس از او نوشته‌اند، میتوان از راه چین در نیمه سده نهم میلادی شرحی گردآورد:

«پایان غربی خط کشتیرانی به چین، در بصره، ابله و سیراف بود. هرچند بصره یک مرکز بزرگ بود، بنظر میرسد کشتیهای بزرگ در یاپیما نمیتوانستند به آنجا برسند و در ابله لنگر می‌انداختند» (حورانی، ۱۳۳۸: ۳۹).

شکوفایی تجاری بصره از قرن دوم هجری قمری آغاز شد. در این زمان بصره و سیراف، بعنوان پایانه غربی خط کشتیرانی چین به خلیج فارس محسوب میشدند (نظامی، ۱۳۸۲: ۱۸-۱۷). موقعیت جغرافیایی بصره از هر جهت ممتاز بود؛ از سویی این شهر بوسیله شطالعرب به خلیج فارس و از آنجا به دریای آزاد دسترسی داشت و از سوی دیگر در شرق نیز، رودکارون و راههای خشکی این شهر را به درون ایران متصل میکردند (همان: ۱۵). بدین ترتیب، بازرگانی میان خلیج فارس و هند

آفریقا بود (ویلسون، ۱۳۵۹: ۶۴). در قرن دوم هجری قمری، با رونق و تحول جامعه اسلامی، بازرگانی تبدیل به مهمترین ارکان زندگی اقتصادی شد و بنادر مهم خلیج فارس، خط کشتیرانی بسوی چین بشمار می‌رفتند. بازرگانان کالاها را عموماً بوسیله کشتیهای کوچک از بنادر متعدد و شهرهای حاشیه‌یی دریا به بنادر بزرگ و لنگرگاههای مهم می‌آوردند و از آنجا این کالاها، بوسیله کشتیهای بزرگ به چین فرستاده میشد (حورانی، ۱۳۳۸: ۸۲).

با مراجعه به منابع، میبینیم که در اواسط نیمه دوم سده سوم میلادی، شخصی به نام ای‌چینگ در کانتون بر یک کشتی پوسه سوار شده و بسوی جنوب به «بهوگه» (پالمبانگ) در سوماترای جنوب شرقی رفت و در نیمه اول سده هشتم میلادی، یک شخص هندی سوار بر یکی از کشتیهای یک کاروان کشتی سی‌وپنج فروندی از سیلان به پالمبانگ رفت. البته بیشتر کشتیهای این کاروان در راه شکسته شدند. سرانجام این فرد هندی در سال ۷۲۰ م. به کانتون رسید؛ ولی روشن نیست که با کشتی پوسه یا بوسیله کشتی دیگری این سفر را انجام داده است. یک داستان 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 می‌راندند؛ یگراست به کانتون برای خواسته‌های ابریشمی و جنسهای مانند آن» (حورانی، ۱۳۳۸: ۳۸). همچنین برگه «چنگ یوان سین تنگ جی کیائومولو» نیز که در آغاز سده هشتم میلادی، حدود سال ۷۱۷ م. بوسیله یوان چائو نوشته شده است، به همین اندازه قابل توجه است:

«واجرا بوده‌ی وارد جزیره سیلان شد... سی و پنج فروند کشتی ایرانی در آنجا بود و اینان سنگهای گرانبها عرضه میکردند. بمحض آنکه بازرگانان ایرانی واجرا بوده‌ی را دیدند، همگی با هم بدنبالش حرکت کردند. واجرا بوده‌ی پس از یک ماه اقامت در سیلان، از شاه اجازه گرفته که حرکت کند و همراه تجار وفادار ایرانی به دریا رفت و سرانجام واجرا بوده‌ی، در سال ۷۲۰ م. وارد کانتون شد» (حسن، ۲۵۳۵: ۱۲۹).

مطالب برخی از کتابها حاکی از آن است که در سال ۸۹

در کار دریانوردی به چین می‌رفتند. آنان افزون بر تجربیات گذشتگان از راهنماهای دریایی، فنون ستاره‌شناسی و کبوترهای تربیت شده که قادر بودند، ساحل را شناسایی کنند، استفاده کرده 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 (کیانی، ۱۳۶۸: ۳۲۲).

از مهمترین شاهراههای تجاری سیراف، یک راه دریایی بود که از اقیانوس هند، سیراف را به چین مربوط میکرد. سلیمان، تاجر سیرافی، مؤلف اخبارالصین والهند (سلسله التواریخ) که در سده سوم هجری قمری به چین سفر کرده بود، مینویسد: «کالاها از بصره، عمان و دیگر نقاط به سیراف فرستاده میشد که با توجه بوضعیت مساعد بندر سیراف از آنجا به چین صادر میشد. کشتیهای سیرافی پس از گذشتن از کوههای کف دریا در سواحل عمان، بویژه تنگه خطرناک میان دو کوه «کسیر» و «عویر»، واقع در غرب جزیره «ابرکاوان» [قشم]، به بندر «مسقط صحر» در عمان میرسیدند و پس از تأمین آب شرب مورد نیاز، بسوی بندر «کولم ملی» در هندوستان لنگر میکشیدند و پس از یک ماه به آنجا میرسیدند. پس از تأمین آب و آذوقه در مسیر خود در دریای «هرکند» از «لیخ بالوس» (لنگبالوس)، «کلاه بار» و «زابج» [واقع در خلیج بنگال فعلی]، میگذشتند و برای رفتن به «کامپا» [هند و چین] از «بتومه» و «کدرنج» میگذشتند و به «انام» و «کوشین شین» در «کامپا» میرسیدند و پس از گذشتن از جزیره «صندر فولات» وارد «دریای صنجی» [دریای چین] میشدند که دارای تنگه‌ها و صخره‌های خطرناکی بود. کشتیها پس از یک ماه حرکت در این دریا به بندر چینی «خانفوا» [کانتون] میرسیدند. در بسیاری از این نقاط مسلمانان، بویژه سیرافیان و دیگر ایرانیان رفت آمد داشتند» (سیرافی، ۱۳۸۱: ۶۰-۵۶).

مراکز هندی مهم در طول این مسیر عبارت بودند از: بندر «دبیل» در سواحل مکران و بلوچستان، «کنبایت» در ساحل غربی هند و بندرهای «صیمور»؛ «سندان»؛ «سواره»؛ «منصوره و کولم ملی»؛ «سراندیب» (سیلان امروز در جنوب هندوستان) و «اندامان» در شرق هند و در همسایگی هند و چین (رامهریزی، ۱۳۴۸: ۱۶۷-۱۵۹).

و چین در زمان عباسیان، تازمانی که بغداد پایتخت شرق نزدیک بود، بسیار رونق گرفت (رائین، ۲۵۳۷: ۲۸۴).

بصره شهر جدیدی بود که عربها بنیاد آن را گذاشته بودند؛ در حالی که ابله، «اپولوکوس»^{۲۰} شهری کهن بود که خسرو اردشیر آن را دوباره بنیاد گذاشته و تا زمان مسلمانان باقی مانده بود (حورانی، ۱۳۳۸: ۳۹). ابله در قسمت بالای خلیج فارس واقع بود و مقصد نهایی در مسیر دریایی مشرق و تقارن راه کاروان رو به عمان، مصر و شام بود؛ پس در آن زمان از اهمیت بسزایی برخوردار بود. بلاذری در فتوح البلدان نوشته است که ابله در زمان کشورگشایی مسلمانان، بندری برای سفر به چین و هند و بحرین بشمار میرفت و آن کشتیها را باعنوان «سفن صینی» میخواندند (بلاذری، ۱۳۵۴: ۳۴۱).

در ناحیه ابله بدلیل وجود پایابهای فریبنده، چراغهای راهنمایی برای کشتیها نصب شده بود؛ زیرا در محل ریختن آب کارون، دجله و اروندرود، گل و لای فراوانی بود و آب‌نماها یا پایابها، ناخدایان را فریب داده 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 میشد. این خشباتها را شبها روشن میکردند. عملکرد آنها از مناره‌های فانوس دریایی بهتر بود و برجها نیز همچون ایستگاهی برای نشان دادن بکار میرفتند و از آنها دیدبانی میکردند که دریازنان عرب خلیج فارس و گاهی هندیها به آنها نزدیک نشوند (ابن خردادبه، ۱۳۷۰: ۶۰).

مشکلات هدایت کشتیها در این آبها موجب رشد سیراف در کرانه ایران در جنوب شیراز شده و سیراف بتدریج 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 (مسعودی، ۱۳۴۷: ۱۴۵).

ناخدایان و رهبانان سیرافی با پشتوانه تجربه بسیار و برتری

۲۰. Apologus، شهری باستانی در کنار رود دجله و در شمال شهر بزرگ ابله.

فرمانروایان عرب، خلافت مستقل یافت؛ در حالی که پس از سال ۸۹۹ م. «قرمطیان» خاری در چشم عراق بودند. سیراف در سال ۹۸۷ م. / ۶۶۳ ه.ق. از زمین لرزه آسیب بسیار دید (وثوقی، ۱۳۸۰: ۸۶-۸۲) و بدین ترتیب امکان سفر دریایی مستقیم به کانتون از بین رفت و کشتیها تا ناحیه «کله‌بار»، بر کرانه غربی شبه جزیره «مالاکا» که در آن زمان بخشی از امپراتوری اندونزی بود، بیشتر نمی‌رفتند.

دانشمندان برای زوال سیراف، دلایل گوناگون و بسیاری بیان کرده‌اند. برخی از مهمترین این دلایل عبارتند از: افول نهاد خلافت در جهان اسلام؛ رقابت «عباسیان»، «فاطمیان» و «ونیزیان» بر سر راههای تجاری؛ نابسامانی اوضاع داخلی عمان، بویژه زوال موقت «بندر صحار»؛ شورش زنگیان در جنوب عراق؛ فعالیت قرمطیان در عربستان شرقی و سیاست توسعه طلبانه آل بویه در آنجا و نیز آشوبهای گسترده فارس و سواحل خلیج فارس در اواخر سده چهارم و اوایل سده پنجم هجری قمری که بتدریج سیراف را به انبار باروتی تبدیل و در نهایت، جرقه‌یی چون زلزله مهیب سیراف، آنرا نابود کرد (وثوقی، ۱۳۸۰: ۸۴-۸۳). بنظر میرسد که شدت زلزله سیراف از عوامل مهم مهاجرت سیرافیان و افول ستاره درخشان آن بندر مهم بوده است.

نتیجه‌گیری

در تاریخ امروز معمول شده که آغاز کار و رونق جاده ابریشم به سده دوم قبل از میلاد برمیگردد؛ اما این مسیر، قدمت و تاریخی بیشتر از آن دارد (فرانک و براونستون، ۱۳۸۳: ۱۳). سالهای متمادی تجارت ابریشم و مبادله کالاهای مورد نیاز دیگر از چین و کشورهای دیگر، در این مسیر جریان داشت. بتدریج همراه با شناخت و آگاهی از بادهای موسمی (که کشتیهای اقیانوس پیما را قادر میساخت، در بهار از غرب به شرق اقیانوس هند راه را طی کنند و در زمستان که مسیر وزش باد برعکس میشد، با بار کالاهای شرق بازگردند)؛ برای نخستین بار، اقیانوس هند محل رفت و آمد کشتیهایی شد که بین روم، بنادر هند و سواحل چین سفر میکردند (حسن دانی، ۱۳۷۸: ۴). از سوی دیگر، بدنبال پیدایش ضعف و سستی در دولت «هان» و بروز آشفتگیهای پی‌درپی و تجاوزات اقوام مجاور راه خشکی

کشتیهای چینی در سیراف بارگیری میکردند. همچنین کالاهایی را که از بصره، عمان و نقاط دیگر آمده بود، حمل میکردند؛ زیرا دریای ایران بیشتر اوقات طوفانی میشد و در بیشتر نقاط نیز کم‌عمق بود. مسافت بین بصره و سیراف، یکصد و بیست فرسخ بود. بعد از این که کشتیها در سیراف بارگیری و از آنجا آب شیرین تهیه میکردند، به «مسقط» که در منتهی‌الیه عمان و دویست فرسخی سیراف قرار داشت، میرفتند (حسن، ۲۵۳۵: ۱۵۲).

مسافت «صندر فولات» تا چین یک ماه بود که هفت روز آن صرف گذر از دروازه‌ها میشد. یک کشتی ایرانی در سده هفتم یا هشتم میلادی، برای حرکت از سیلان به کانتون، پنجاه روز وقت صرف میکرد (همان: ۱۵۵). بنا به گفته مسعودی، جریان رفت و برگشت یک سال و نیم طول میکشید (مسعودی، ۱۳۴۷: ۳۲۵). خانفو، بزرگترین محل دادوستد بود و کوچ‌نشینهای بزرگی از بازرگانان غربی، مسلمان و دیگران در آنجا زندگی میکردند (حورانی، ۱۳۳۸: ۹۸).

این دادوستد، ناگهان در سال ۸۷۸ م. (که نیروهای هوانگچائو شورشگر، کانتون را محاصره و تاراج کردند و شمار بسیاری از دادوستدگران بیگانه را با بسیاری از مردم چین کشتند)، به پایان رسید. مسعودی یادآور شده است که در شورش او دویست هزار مسلمان، مسیحی، یهودی و زردتشتی کشته شدند (مسعودی، ۱۳۴۷: ۱۳۶).

افزون بر این آسیب، امپراتوریهای عرب و چین در آن زمان در وضعیتی قرار گرفته بودند که موقعیت برای آمد و رفت، مساعد نبود. خاندان تانگ در شرق، هرگز نتوانست از گزند و شورش هوانگ چائو سر برآورد. پس از آن که فرمانروایی این خاندان در سال ۹۰۶ م. به پایان رسید، دوره‌یی آغاز شد که تا زمان به پادشاهی رسیدن خاندان سونگ، در سال ۹۶۰ م. بطول انجامید. امپراتوری عباسی نیز از سال ۸۵۰ م. به بعد کم‌کم، قطعه قطعه و از هم جدا شد و در سالهای پس از ۸۷۰ م. شورش خونینی بوسیله بردگان زنگی، در بین‌النهرین بوقوع پیوست. زنگیان، ابله و بصره را تاراج کردند و ارتباط بغداد را با خلیج فارس قطع کردند. در سال ۸۷۱ م. «سند» توسط

هرمز؛ جیرفت؛ کرمان؛ کوهبنان و یزد به اصفهان و ری پایان مییافت (باستانی پاریزی، ۱۳۵۲: ۲۱۵).

گفته شد که جاده دریایی ابریشم، مجموعه راههایی است که از گذشته‌های دور، گستره جهان متمدن کهن را در ارتباط با یکدیگر قرار میداد. این مسیر، اگرچه راه تجاری بحساب می‌آمد؛ اما در بسط و توسعه آن، عوامل سیاسی و نظامی فراوانی دخالت داشتند. میتوان گفت، این مسیر در قرون اولیه‌یی که از راه اندازی آن میگذشت، بیشتر نقش سیاسی داشت تا اقتصادی و تجاری؛ هر چند که بازرگانان آن را ایجاد، بسط و رونق دادند. اگرچه در این نوشتار، این مسیر دریایی تا آغاز استیلای مغول مورد بررسی قرار گرفت؛ اما تا اواسط روزگار صفویه از تحرک ویژه‌یی برخوردار بود. پس از دوره صفوی، بر اثر تغییرات بزرگی که در شرایط جهانی داد و ستد پیش آمد، وضع این راهها نیز تغییر بسیاری کرد و مسیر راه ابریشم از رونق افتاد. از آن پس دولتهای گوناگونی برای بدست آوردن مسیر و تسلط بر آن در تلاش بودند و بنقش مهم آن پی برده بودند. هر چند امروز جاده ابریشم آبی اعتبار تاریخی سابق را ندارد؛ اما از جهاتی نقش این راه آبی با توجه به دنیای صنعتی کنونی، نسبت به گذشته پررنگتر شده است. بهترین و مهمترین راه، برای بهره‌برداری بیشتر از این مسیر تمدن‌ساز، احیای دوباره آن است که کشورهای بسیاری در این زمینه در حال تلاش هستند.

منابع فارسی کتاب

- ابن خردادبه، عبیدالله ابن عبدالله؛ المسالك و الممالک، ترجمه حسین قره‌چانلو، تهران: نشر نو، ۱۳۷۰.
- اصفهانی، حمزه؛ تاریخ پیامبران و شاهان، ترجمه جعفر شعار، تهران: بنیاد فرهنگ ایران، ۱۳۴۶.
- اقتداری، احمد؛ از دریای پارس تا دریای چین، تهران: شرکت ایران، ۱۳۶۴.
- _____؛ خلیج فارس، تهران: نشر فرانکلین، ۱۳۴۴.

ابریشم، مسیر آبی مورد توجه قرار گرفت. اگرچه مسیر دریایی طولانی و با حوادث ناشناخته همراه بود؛ اما گاهی مقرون بصرفه و نیز با خطرات کمتری همراه بود. بنابراین استفاده از این مسیر در اولویت قرار میگرفت؛ بدین ترتیب تجارت دریایی میان شرق و غرب، بسرعت توسعه یافت و در دوران سلسله‌های «تانگ» (۹۰۷-۶۱۸ م.) و «یوان» (۱۳۶۸-۱۲۶۰ م.) بشکل بی‌سابقه‌یی رونق یافت. هفت مأموریتی که توسط دریادار معروف، ژنگهای در فاصله سالهای ۱۴۳۳-۱۴۰۵ م. در اقیانوس غربی صورت گرفت، بدون شک تحرک بیشتری به تجارت دریایی چین بخشید (معتکف، ۱۳۷۶: ۳۲۲).

با بررسی جوانب، این نتیجه حاصل میشود که با آمدن ساسانیان، تجارت دریایی رو به توسعه نهاد و هرچند در ابتدا کشتیهای ایرانی تا بنادر هند بیشتر نمیرفتند؛ اما بتدریج 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 بطور مستقیم به چین رسید و کشتیها مرتب، برای تجارت ابریشم و اقلام دیگر از نواحی خلیج فارس به چین آمد و رفت میکردند. در دوره اسلامی به دامنه این تجارت سودآور افزوده شده و بنادر اقیانوس هند و خلیج فارس، پذیرای تجار ثروتمند ابریشم و اقلام دیگر بودند. در اینجا لازم است به این نکته توجه شود که دریانوردان ایرانی سهم ارزنده‌یی در این بین داشتند. تعداد کشتیهای ناوگان ایرانی که از دریای پارس به چین میرفتند، گاهی به سی و پنج کشتی میرسید. نامهایی که بر دو سوم بنادر اقیانوس هند، نهاده شده بود (از زنگبار گرفته تا مالابار)، همه پسوند بار پرسی دارند و بوسیله ایرانیان بر آنها نهاده شده است (کیانی، ۱۳۶۸: ۳۲۲). کشتیها از خلیج فارس؛ سیراف؛ کیش یا هرمز، حرکت خود را آغاز میکردند و سپس راهی مسقط شده و پس از عبور از اقیانوس هند و ساحل سیلاناز مالاکا نیز گذشته، وارد دریای چین میشدند و بطور مستقیم به کانتون عزیمت میکردند. سفر رفت و آمد به چین حدود یکسال و نیم طول میکشید (همان: ۳۲۳) و پس از بازگشت کشتیهای دارای محموله ابریشم و غیره به بنادر خلیج فارس، سرانجام این مسیر آبی یا از راه سیراف به شیراز و اصفهان استمرار مییافت یا گاه از تحرک ویژه‌یی از

- اکبری، امیر؛ تاریخ اجتماعی ایران در عصر ساسانیان، مشهد: محقق، ۱۳۸۲.
- حورانی، جرج فدلو؛ دریانوردی عرب در دریای هند در روزگار باستان و...، ترجمه محمد مقدم، تهران: ابن سینا، ۱۳۳۸.
- آذری، علاءالدین؛ تاریخ روابط ایران و چین، تهران: امیرکبیر، ۱۳۶۷.
- خیام نیشابوری، عمر بن ابراهیم؛ نوروزنامه به کوشش علی حصوری، تهران: طهوری، ۱۳۵۷.
- باستانی پاریزی، محمد ابراهیم؛ ازدهای هفت سر، تهران: بنگاه مطبوعاتی صفی علی شاه، ۱۳۵۲.
- دادگی، فرنیغ؛ بندهش، ترجمه مهرداد بهار، تهران: توس، ۱۳۶۹.
- بلاذری، احمد بن یحیی؛ فتوح البلدان، ترجمه محمد توکلی، تهران: نقره، ۱۳۵۴.
- دورانت، ویل؛ مشرق زمین: گاهواره تمدن، ترجمه گروهی از مترجمان، تهران: سازمان انتشارات و آموزش انقلاب اسلامی، ۱۳۶۵.
- بهرامی، تقی؛ تاریخ کشاورزی ایران، تهران: دانشگاه تهران، ۱۳۳۰.
- دیاکوف، ولادیمیر نیکولایویچ و دیگران؛ تاریخ جهان باستان، ترجمه گروهی از مترجمان، تهران: اندیشه، چاپ چهارم، ۱۳۵۳.
- دینوری، احمد بن داوود؛ اخبار الطوال، ترجمه محمود مهدوی دامغانی، تهران: نشر نی، ۱۳۷۱.
- بولنوا، لوئیس؛ راه ابریشم، ترجمه ملک ناصر نوبان، تهران: پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی، ۱۳۸۳.
- رامهرمزی، شهریار؛ عجائب هند، ترجمه محمد ملک زاده، تهران: بنیاد فرهنگ ایران، ۱۳۴۸.
- پروکوپوس؛ جنگهای ایران و روم؛ ترجمه محمد سعیدی، تهران: انتشارات علمی و فرهنگی، ۱۳۶۵.
- رائین، اسماعیل؛ تاریخ دریانوردی ایرانیان، تهران: بهار، ۲۵۳۷.
- پیسگولوسکایا، نینا و دیگران؛ تاریخ ایران از دوران باستان تا پایان سده هجدهم میلادی، ترجمه کریم کشاورز، تهران: پیام، چاپ چهارم، ۱۳۵۴.
- سعیدی، محمد؛ خلیج فارس در روزگار باستان (مجموعه مقالات خلیج فارس)، تهران: دفتر مطالعات سیاسی و بین المللی، ۱۳۶۹.
- تکمیل همایون، ناصر؛ اسلام و تداوم نقش فرهنگی ایران در خلیج فارس (مجموعه مقالات سمینار بررسی مسائل خلیج فارس)، تهران: دفتر وزارت امور خارجه، دفتر مطالعات سیاسی و بین المللی، مرکز مطالعات خلیج فارس، ۱۳۶۷.
- سیرافی، سلیمان؛ سلسله التواریخ، گردآوری و اضافات: ابوزید حسن سیرافی، ترجمه حسین قره چانلو، تهران: اساطیر، ۱۳۸۱.
- شوشتری، عباس؛ ایران نامه یا کارنامه ایرانیان در عصر ساسانیان، تهران: آسیا، ۱۳۵۲.
- حسن دانی، احمد؛ پیوند ابریشمین شرق و غرب، ترجمه امید اقتداری، تهران: مجله پیام یونسکو، ۱۳۷۸.
- طبری، محمد بن جریر؛ الرسل و الملوک، ترجمه ابوالقاسم پاینده، تهران: بنیاد فرهنگ ایران، ۱۳۵۲.
- هادی؛ تاریخ دریانوردی ایرانیان، تهران: نشر کشتیرانی آریا، ۲۵۳۵.

- عبدلی، محمد؛ گرکنی، راضیه؛ تاریخ و جغرافیای تاریخی جاده ابریشم، تهران: جمال هنر، ۱۳۹۱.
- نلدکه، تئودور؛ تاریخ ایرانیان و عربها در زمان ساسانیان، ترجمه عباس زریاب، تهران: انجمن آثار و مفاخر ملی، ۱۳۶۰.
- فهمی، عبدالعزیز؛ ایرانیها و شرق آفریقا، تهران: بنیاد فرهنگ ایران، ۱۳۵۷.
- وثوقی، محمد باقر؛ تاریخ مهاجرت اقوام در خلیج فارس، شیراز: بنیاد فارس شناسی، ۱۳۸۰.
- فرانک، آیرین؛ براونستون، دیوید؛ جاده ابریشم، ترجمه محسن ثلاثی، بی جا: سروش، ۱۳۸۳.
- ویلسون، کریستی؛ تاریخ صنایع ایران، ترجمه عبدالله فریار، تهران: توس، ۱۳۵۹.
- قراگزلو، محمد؛ خلیج فارس، خلیج فارسی است، تهران: مجله اتاق بازرگانی، ۱۳۳۸.
- هال، النور ج؛ چین باستان، ترجمه مهدی حقیقت خواه، تهران: ققنوس، ۱۳۹۲.
- لوکاس، هنری؛ تاریخ تمدن، جلد اول (از کهنترین روزگار تا سده ما)، ترجمه عبدالحسین آذرنگ، تهران: کیهان، ۱۳۶۶.
- کریستن سن، آرتور؛ ایران در دوره ساسانیان، ترجمه رشید یاسمی، تهران: امیرکبیر، ۱۳۶۷.
- یار شاطر، احسان؛ تاریخ ایران کمبریج، ترجمه حسن انوشه، تهران: امیرکبیر، جلد سوم، ۱۳۷۳.
- کیانی، محمد یوسف؛ شهرهای ایران، تهران: چاپخانه فرهنگ و ارشاد اسلامی، ۱۳۶۸.
- گدار، آندره؛ هنر در ایران، ترجمه بهروز حبیبی، تهران: دانشگاه تهران، ۱۳۴۵.
- منابع لاتین**
- Hogemann, Peter, 1992, Das alte Vorderasien und die Achemeniden, Ein Beitrag zur Herodot-Analyse. Beihefte Zum Tubinger Atlas des Vorderen Orients, Reihe (Geisteswissenschaften) Nr. 98. Wiesbaden.
- Posener G. 1936, Premiere Domination Perse en Egypte, Recueil D, Inscriptions Hieroglyphiques, LE GAIRE, IMPRIMERIE DEL: INTITUT FRANCAIS.
- Schmidit Erich, Friedrich, 1953-1970, Persepolis Chicago. III. Univ. of Chicago press, Berucksichtigung seiner Vorgeschichate, Tubingen.
- Tuplin Christopher, 1991, Darius, Suez Canal and Persian Imperialism, Achaemenid History, VI, Asia Minor and Egypt old Cultures in a New Empire, Leide.
- گیرشمن، رومان؛ ایران از آغاز تا اسلام، ترجمه محمد معین، تهران: انتشارات علمی و فرهنگی، ۱۳۶۸.
- مسعودی، علی بن حسین؛ مروج الذهب، ترجمه ابوالقاسم پاینده، تهران: انتشارات علمی فرهنگی، ۱۳۴۷.
- مشکور، محمدجواد؛ خلیج فارس (مجموعه مقالات خلیج فارس)، تهران: دفتر مطالعات سیاسی و بین المللی، ۱۳۶۹.
- معتکف، فریده؛ راههای اصلی و فرعی جاده ابریشم (مجموعه مقالات دومین اجلاس بین المللی جاده ابریشم)، تهران: وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی، ۱۳۷۶.
- نظامی، غلامحسین؛ نقش بصره و بنادر کرانه های شمالی در روابط ایران و عثمانی، بوشهر: انتشارات بوشهر، ۱۳۸۲.