

هرات؛ شهری در مسیر راه ابریشم

چکیده:

این مقاله با هدف بررسی راه ابریشم از مسیر هرات، به‌نگارش درآمده است. بدین‌منظور با روش کتابخانه‌ای از چند دسته منبع شامل منابع اختصاصی و مقاله‌هایی پیرامون راه ابریشم، تواریخ عمومی، اختصاصی و دودمانی، سفرنامه‌ها و پژوهشهای تازه استفاده شده است. در این مقاله پس از مقدمه‌ای کوتاه درباره اهمیت راه ابریشم، در دو بخش به وضعیت این راه در دوران ایران باستان، دوران اسلامی تا معاصر، مسیرهای مختلف راه ابریشم (راه‌های اصلی و فرعی) پرداخته شده است. بخش سوم به بررسی راه ابریشم از مسیر هرات و افغانستان اختصاص یافته است.

در مجموع می‌توان گفت که هرات در یکی از مسیرهای مهم راه ابریشم واقع شده و نه تنها یک راه تجارتي، بلکه یک راه زیارتي، به‌ویژه در راستای گسترش آیین بودا بود.

کلید واژه: تاریخچه راه ابریشم - هرات - افغانستان - ایران.

شواهد و مدارک موجود نشان می‌دهد چین سرزمین اصلی پرورش کرم ابریشم و تولید محصول ابریشم بوده است. ایران نیز از جمله کشورهای است که در مسیر راه ابریشم قرار داشته و در دوران باستان و سپس دوران اسلامی، نقش بسیار مهمی را در روابط بین شرق و غرب ایفاء نموده است. البته با سقوط دولت روم شرقی به دست ترکان عثمانی، راه ابریشم دچار بحران شد و اهمیت خویش را از دست داد.[#]

هدف از نگارش این مقاله، بررسی راه ابریشم از مسیر هرات بوده است. هرات در این مسیر قرار داشت و کاروانهای تجاری از این شهر می‌گذشتند. این مقاله با روش کتابخانه‌ای و با استفاده از چند دسته منبع شامل منابع اختصاصی و مقاله‌های مربوطه، تواریخ عمومی و اختصاصی، منابع دودمانی، سفرنامه‌ها و پژوهشهای نوین، تهیه شده است. نویسنده مقاله پس از ارائه شرح کوتاهی درباره راه ابریشم و اهمیت تاریخی آن، نخست به وضعیت این راه در دوران ایران باستان، دوران اسلامی تا معاصر و مسیرهای مختلف راه ابریشم (مسیرهای اصلی و فرعی) پرداخته و سپس راه ابریشم را از مسیر هرات و افغانستان مورد بررسی قرار داده است.

بخش اول: راه ابریشم و اهمیت آن

براساس نوشته‌های رنه گروتیه، نخستین بار کلود بتولیه، جغرافیدان مشهور، در حدود سالهای ۱۷۰-۱۵۰ م. این راه را براساس اطلاعاتی که از مارن، نویسنده یونانی-رومی، که او نیز به نوبه خود از آگاهیهای یک تاجر یونانی-شامی به نام مائی تیتیانوس بهره‌مند شده بود، معرفی نموده است.^(۱)

#. در سالهای ۸۸ - ۱۹۷۷ پژوهنی درباره راه ابریشم زیر نظر سازمان یونسکو از سر گرفته شد. پس از دهه ۱۹۹۰ با به استقلال رسیدن کشورهای آسیای مرکزی و ارائه شدن طرحهای گوناگون توسعه جهانگردی و تشکیل همایشهایی در سان ۱۳۷۳ در سمرقند و ایران، زمینه‌های مناسب و فراوانی ایجاد شد تا فرهنگ و هنر ایرانی-اسلامی و تأثیر آن بر راه ابریشم معرفی شده و شناساندن این راه پر رمز و راز به جهانیان امکان‌پذیر گردد.

این راه و برخی داستانها و افسانه‌های مربوط بدان در سفرنامه مارکوپولو شرح داده شده است. مارکوپولو در سفرنامه خود از شهرهای باستانی، شتزارها، سلاطین چادرنشین با لباسهای ابریشمین و شهرهای شرقی به صورت مفصل بحث کرده است. این راه در واقع بزرگ‌ترین راه جهان باستان، راه داریوش، اسکندر، چانگ‌چین و چنگیزخان بوده است.

تاریخ سنتی گشایش این راه، سال ۱۰۵ یا ۱۱۵ پیش از میلاد است؛ زمانی که چینها تا نیمه راه آسیا پیش آمدند و به مسیر مشابهی که از مدیترانه به آسیای مرکزی کشیده شده بود، برخورد کردند، اما راه ابریشم در واقع بسی کهن‌تر از این است و شاید دوهزار سال و حتی بیش از این، قدمت داشته باشد. این راه دست کم برای چهار هزار سال، راه ارتباطی اصلی بین مدیترانه و چین بوده است. (۲)

راه ابریشم نه تنها راه مبادله کالاهای بازرگانی و ابریشم بود، بلکه راه تبادل افکار و گسترش ادیانی چون اسلام، مسیحیت، یهودیت و آیینهای زرتشت، مانئی، بودا، مزدا، کنفوسیوس ... و نیز راهی برای رسیدن برخی گیاهان، گلها و مرکبات از چین به غرب بوده است. از مدیترانه تا چین، راه ابریشم سراسر در یک سرزمین بایر و صحرایی قرار داشت. تنها عده انگشت‌شماری توانسته‌اند سفر کاملی در سراسر این راه داشته باشند. طول این شاهراه، هشت هزار کیلومتر بود. از آنجا که راه ابریشم در فلات ایران از باریکه‌ای می‌گذشت که قابل بستن بود، هرگاه فرمانروایان محلی ایران می‌خواستند، می‌توانستند از تماس غرب و شرق جلوگیری کنند. تنها در زمان مغولها که بیشتر آسیا به تصرف آنان درآمد، این راه چنان امن گردید که مسافرت شرقی - غربی در آن به تقریب رایج شد. با از میان رفتن مغولان و گسیخته شدن ملل آسیایی، باز هم راه ابریشم افسانه‌ای شد و خط ارتباطی شرق و غرب گسیخته گردید. (۳)

فصل اول: راه ابریشم در دوران ایران باستان

۱-۱-۱: راه ابریشم در عصر هخامنشیان

گویا دولت هخامنشی نخستین حکومتی بود که به اهمیت راه ابریشم و لزوم گسترش آن پی برد و در راه گسترش آن کوشید. عواملی چون لزوم سرعت بخشیدن به بسیج نیروهای نظامی

و بهره‌های اقتصادی این راه، مورد نظر امپراتوری هخامنشی بود.

«قدیم‌ترین راه بزرگ ایران، جاده شاه‌ی بود که از بابل شروع می‌شد و با گذر از تنگنای زاگرس به کرمانشاهان و اکباتان (همدان) می‌رسید؛ از آنجا به ری می‌رفت و در امتداد جنوب البرز به باکتريا (بلخ) می‌انجامید. این راه از روزگاران کهن، اصل‌ترین راه پیوند شرق و غرب بود. بدین ترتیب، راه ابریشم، راهی نو بنیاد نیست، بلکه همان مسیر قدیم است که در گذر روزگاران از آسیای مرکزی به چین پیوسته و سرازیر شدن کاروانهای ابریشم، این نام را بر آن نهاده است.»^(۴)

۲-۱-۱: راه ابریشم در عصر سلوکیان:

در دوره سلوکیان، نیمه غربی راه ابریشم به دست سلوکوس نیکاتور افتاد. افزون بر آن، افغانستان، بلخ، ایران، بین‌النهرین، ارمنستان، سوریه و بخشهایی از آسیای صغیر، حوزه حکومتی وی را تشکیل می‌دادند. در برابر، رقیب وی، بطلمیوس که نواحی مصر و انتهای غربی راه ادویه را که از هند آغاز می‌شد و شهرهای فنیقی را که دارای کارگاههای رنگرزی ارغوانی بودند، در اختیار داشت و سلوکیان هرچه کوشیدند وابستگی ابریشم به شهرهای فنیقی را از بین ببرند، موفق نشدند. سلوکیان از آن رو که می‌خواستند جانشینان اسکندر را در انتهای غربی آسیای صغیر و سواحل اژه، ترکیه و یونان در امر تجارت ابریشم سهیم کنند، به تدریج سوریه را به نقطه مرکزی غرب راه ابریشم تبدیل کردند. انطاکیه و دیگر شهرهای تجاری سلوکی در این راستا ایجاد شدند. از سوی دیگر راه قدیمی عطریات که از زمانهای قدیم از جنوب عربستان به حلب می‌رفت، از انطاکیه می‌گذشت. شهر جدید سلوکیه در بیست و چهار کیلومتری جنوب بغداد به تدریج به صورت یک شهر چهارراهی بین‌النهرینی برای تجارت راه ابریشم ساخته شد. دست کم هشت شهر به نام سلوکیه و شانزده شهر به نام انطاکیه در این زمان ساخته شدند. همچنین شهرهای اوروپوس و هکاتومپیلوس (صدرروازه)، پالمیرا و پترا نیز رونق یافتند. به تدریج مهاجران یونانی و مستعمره‌نشینان نظامی یونانی در نقاط دور افتاده و خطرناک امپراتوری اسکندر، از جمله بخشهای ایرانی و بلخی راه ابریشم اسکان داده شدند و آنان با مردم تراکیه آسیای صغیر، سوریه و بین‌النهرین که همگی از مسیر راه ابریشم رهسپار بلخ و فراسوی آن

بودند، درآمیختند. (۵)

در سده نخست میلادی دو تحول مهم، افزایش شبکه‌های سنتی تجاری را موجب گردید. یکی وجود راه ابریشم که با عبور از آسیای صغیر و انطاکیه، با چین مرتبط می‌شد و دیگری مسیر مستقیم دریا که بازرگانان اسکندرانی از راه آن به هند دسترسی می‌یافتند.

۳-۱-۱: راه ابریشم در عصر اشکانیان

هرچند منابع موجود از امور تجاری میان ایران و چین آگاهی کافی به دست نمی‌دهند، اما شواهد نشان می‌دهند که در عصر شاهانی چون مهرداد دوم (۱۲۰ تا ۸۸ پیش از میلاد) سفیری از چین به ایران آمد و بار دوم کان ینینگ از سوی یان چائو، برای ایجاد روابط تجاری ایران و روم فرستاده شد، اما به‌قول پیرتیا: پارتیان می‌خواستند انحصار این راه را خود داشته باشند. (۶)

هم‌زمان با دوره اشکانیان، راه ابریشم با گذر از آسیای مرکزی، ایران و چین را به هم پیوند داد، اما علت این امر چه بود؟ «اشکانیان که با رومیان رقابت سیاسی داشتند، تجار رومی را به آسانی اجازه عبور نمی‌دادند. در اواسط قرن دوم میلادی تجارت ابریشم از این راه به کلی موقوف شد و کشتیهای چینی از راه دریا ابریشم را به مالاکا، سیلان و ساحل شرقی هندوستان می‌آوردند و تجار یونانی و رومی آن را در آن نقاط از آنان می‌خریدند.» (۷)

در حدود سال ۱۴۰ پیش از میلاد، اوو، امپراتور نامدار دودمان هان (HAN)، قدرت را در چین به دست گرفت. وی پس از شکست دادن اشراف طایفه مجار (Hunnish Race) که مهم‌ترین مانع راهیابی چینیان به سرزمینهای باختری بودند، رو به غرب آورد تا هم به دره فرغانه، مرکز تولید و پرورش اسب، دست یابد و هم امپراتوری خویش را تا مرزهای امپراتوری پارت بگستراند. از این رو، در سال ۱۳۹ پیش از میلاد نماینده‌ای را به نام جانگ چیان راهی سرزمینهای غربی کرد تا وی ضمن آشنایی با اوضاع سیاسی، نظامی، جغرافیایی، اقتصادی و فرهنگی آن منطقه، زمینه را برای گشودن راهی به سوی غرب فراهم آورد. در سال ۱۱۶ پیش از میلاد جانگ چیان برای دومین بار در رأس هیئتی سیصدنفره، در حالی که مقدار زیادی طلا، نقره

و پارچه ابریشمین همراه خود داشت، به سرزمینهای غربی راهی شد. در همین سفر، دستیار وی نیز تا سرزمین اشکانی راه پیمود و بدین سان بین حکومت‌های غربی و اشکانیان روابط رسمی برقرار شد. با این تمهیدات، امپراتور چین کوشید ابریشم چین را به کشورهای باختری صادر کند. برای این منظور، نیروی انسانی فراوانی را به کار گمارد و سرمایه بسیاری گذارد تا از این راه نوگشوده، بهترین بهره را ببرد. او توانست در کرانه‌های شمالی و جنوبی کویر تا کلاماکان (Taklamakan) راهی بزرگ و پر از کاروانسرا پدید آورد که تا آن سوی پامیر (Pamir) امتداد یابد و از آنجا به راههای مرکز، غرب و جنوب آسیا پیوندد. با گشوده شدن این راه، نخست مأموران سیاسی چین و سرزمینهای آسیای مرکزی کالاهای گوناگون را از این سو به آن سو می‌بردند، اما دیری نپایید که بازرگانان سغد، کوشان و پارت رشته کار داد و ستد را در دست گرفتند؛ کسانی که در سئالنامه‌های چینی از آن با نام بازرگانان چو (Chou)، یعنی بیگانگان یا افراد غیر هان، یاد شده است. این بازرگانان که به گویشهای گوناگون ایرانی سخن می‌گفتند، کاروانهای بزرگی از شتر روانه می‌کردند که بارشان عطر، جواهر و بلور بود.^(۸)

مهم‌ترین حرکت سیاسی برای حذف ایران از راه اصلی ابریشم، جنبش کوشانیان و چیرگی آنان بر مسیرهای شرقی بین ایران و چین (آسیای مرکزی و ماوراءالنهر) بود. رومیان می‌کوشیدند با فتح بین‌النهرین یا ارمنستان و قفقاز، راهی دیگر به سوی چین بگشایند که بیشتر این کوششها با پایداری ایرانیان ناکام ماند. در این دوره رشته بازرگانی در آسیای مرکزی و ماوراءالنهر در دست بازرگانان سغدی و خوارزمی بود. خوارزمیان رو به غرب داشتند و سغدیان با چینیان در داد و ستد بودند. تا زمان پیدایش اسلام، کانون پیوند اقتصادی شرق و غرب در آسیای مرکزی قرار داشت.^(۹)

کوشش سغدیان و خوارزمیان سبب شد بازرگانان عرب، قبایل و خاندانهای با سابقه در امر تجارت ابریشم را در مناطق مسکونی راه اصلی ابریشم اسکان دهند و این پاسداری از این راه تا عصر صفویان ادامه یافت. در واقع جنگهای صفویان با همسایگانشان، به ویژه ازبکان و عثمانیان، ریشه در این امر داشت.^(۱۰)

سغدیان پیرو کوشانیان بودند و در منطقه سمرقند زندگی می‌کردند. آنها در تجارت

حوزه‌های تاریخ و پامیر تخصص داشتند، به‌صورتی که زبان سغدی در نیمه شرقی راه ابریشم زبان همگانی شده بود. سربازان و مسافران بازرگان بیشترین مشتریان راه ابریشم بودند. به تدریج آیین بودا توسط بازرگانان سغدی و کوشانی و تا حدودی به‌وسیله مبلغان رسمی به چین رسید. در نواحی پامیر، کاروانسالاران بیشتر کالاهایشان را به‌دست حاملان دیگر می‌سپردند. سغدیان تجارت شمال چین را از راه ترکستان غربی به استپ اوراسیا، بلخ‌ها یا کوشانیان تجارت سمت جنوب و راه اصلی به هند، و هندیان تجارت راه‌های فرعی قره‌قوروم و گذرگاه‌های کشمیر را در دست داشتند. (۱۱).

بلخ همچنان اهمیت پیشین خود را داشت و گرچه کوشانیان پایتخت خود را از بلخ به پیشاور هند منتقل کرده بودند، بلخ نه‌تنها از رونق بیفتاد، بلکه نام هندی بالهیکا (Balhika) بدان گذارده و به تدریج به بلخ مشهور شد. کالاها از هند به ایران و از آنجا به غرب برده می‌شدند. کاروانها در پناه قبایل محلی و نظامیان شترسوار حکومتی به تدریج منزلگاه‌ها را گذرانده و به بین‌النهرین سرازیر می‌گشتند. شهر جدید دیگری که در سی و دو کیلومتری جنوب شرقی بغداد ساخته شد و در مسیر راه ابریشم قرار گرفت، تیسفون بود.

هسوان - تسانگ، مبلّغ بودایی که برای گسترش این آیین از مسیر راه ابریشم گذشت، در ادامه سفرش به سوی سمرقند، کوشید بسیاری از زرتشتیان را به آیین بودا دعوت کند. سپس از راه غربی‌ترین قسمت کوهستان پامیر راهی بلخ شد و از آنجا از راه کوهستان برفی و هراس‌انگیز هندوکش به سوی هند رفت. او با پیشروی در اعماق دره‌های هندوکش، راهی شهر بامیان شد که دارای مجسمه‌های بلندی از بودا با زیورهای گرانبها بود. وی از راه کاروانی زیارتی هندوکش به دره رودخانه کابل و سرزمین افغانها رسید. سپس به قندهار، کانون هنر بودایی هندی - یونانی رفت و سپس وارد پیشاور و سرزمین هند شد. او پس از سالها مسافرت و تبلیغ آیین بودا، از یک‌راه زمینی دیگر و از راه کوه‌های آن سوی رودخانه دره کابل و سپس از راه شاخه جنوبی راه ابریشم به چین بازگشت. او در راه بازگشت از سوی پادشاهان بودایی همچون حارشا، واپسین شهریار بزرگ بودایی هند، شاه کاپیسا و کشمیر مورد پذیرایی قرار گرفت. وی سپس از راه دشواری که از بالای هندوکش به کاشغر می‌رسید و از راه سرزمین یشم وارد کاشغر شد و سپس

از راه جنوب غربی به یارغند و سرانجام از راه دامنه‌های پامیر و از راه یک سرزمین بیابانی به ختن رسید. (۱۲)

۴-۱-۱: راه ابریشم در عصر ساسانیان:

در دوران ساسانی ارتباط بین ایران و روم نه تنها در عرصه مناسبات بازرگانی، بلکه تجارت ابریشم و مناسبات اجتماعی دو منطقه گسترده تر شد. (۱۳) شاهان ساسانی، مانند اردشیر اول، شاپور اول و حتی خسرو پرویز، برای حفظ حوزه حاکمیت خود در مناطق شرقی فلات ایران، آسیای مرکزی و بخشهایی از شبه قاره هند، یعنی سرزمینی که ایرانشهر نامیده می شد، کوشش بسیار کردند؛ چنانکه شاپور در کتیبه کعبه زرتشت از مرزهای ایرانشهر چنین یاد کرده است:

«من، خدایگان ایرانشهر، این شهرها را زیر فرمان دارم: پارس، پارت، خوزستان، میشان، اسورستان، آدیابنه، عربستان، اتورپاتگان [آذربایگان]، ارمستان، گرجستان، ماجلونیا، البانیا، بلاسکان، و الخ تا کوه کاب [قفقاز - همان کوه قاف] و دربند آلبانیا و همه کوههای یارشهور [البرز]، ماد، هیرکان [گرگان]، مرو، هرات، و سراسر ابرشهر، کرمان، سکستان، تورستان، مکران، پاراون، هند، کوشانشهر، [یونانی و کشور کوشان] تا پاشکیبورا [یونانی: پاسکیبورا] و سپس تا کش [کاشغر؟]، سغد و کوه شاش [چاچ] و از دگر سو دریای عمان و همه این شهرها و فرمانروایانشان [شهرداران] و استانداران، پیرو و باجگذار ما شدند.» (۱۴)

هرچند در زمان ساسانیان تخمهای نوغان به وسیله راهبان یوستی نیاوس وارد آسیای میانه شد، اما رابینو محل و زمان تهیه ابریشم را سدهای نخست میلادی در ایران می داند و معتقد است که این ابریشم از چین نیامده و محل نشو و نمای آن را بخارا دانسته و به نقل از مدارک دیگر گفته است که ایران و ترکستان در اصل مولد کرمهایی که پیله زرد دارند، بوده و چین

موطن کرمهای پيله سفید است. (۱۵)

در زمان ساسانیان نه تنها امپراتوری رم شرقی، بلکه بیابانگردان شرقی بر اثر تماس با چین و نیز مهاجمان اروپایی که به تدریج شیفتهٔ تجملات شرقی شدند، میل سیری ناپذیری نسبت به ابریشم ایران یافتند. همچنان که ایران ساسانی به اهمیت راه بازرگانی ادویه و تجارت ابریشم از راه زمینی فلات ایران می افزود، روم شرقی هم به تدریج توانست عرضه کنندهٔ انحصاری ابریشم به اروپا باشد، پس توافقهایی برای تجارت ابریشم بین دو دولت صورت گرفت. (۱۶)

رقبتهای شدید امپراتوریهای ایران و بیزانس بر سر ارمنستان، بی تردید با عوامل اقتصادی و حفظ راههای بازرگانی ارتباط داشته است. بیزانسیها برای جلوگیری از دخالت امپراتوری ایران در صدور ابریشم، می کوشیدند راه دیگری را مورد استفاده قرار دهند و آن راه از شمال دریای خزر و از کوههای قفقاز می گذشت و به قسطنطنیه می رسید، اما چون این راه سخت و دشوار بود و افزون بر آن در دست ایران بود، رومیان مجبور بودند ابریشم مورد نیازشان را از بازرگانان ایرانی خریداری نمایند.

در سال ۲۹۷ م. بر اساس توافقی بین دیوکلتیانوس، امپراتور بیزانس، و نرسی، پادشاه ساسانی، شهر نصیبین، در کنار رود دجله، محل مبادلهٔ کالا و خرید و فروش ابریشم بین بازرگانان ایرانی و رومی شد. در ۴۰۹-۴۰۸ م. افزون بر نصیبین، دو مرکز دیگر، یعنی رقه در کرانهٔ چپ رود فرات و آرتاشات، تختگاه اشکانیان ارمنستان در ساحل رود ارس، برای صدور ابریشم مقرر شد. همدان مرکز تقاطع راهها بود که از سمت شمال و شمال شرقی به مرو و سمرقند متصل می شد. کالاها از همدان به آرتاشات و دوین برده می شد، اما راه اصلی از تیسفون به نصیبین می رسید. (۱۷)

در سال ۵۶۲ م. پیمان صلح پنجاه ساله ای بین بیزانس و روم به امضاء رسید که بر اساس آن، بازرگانان دو دولت حق مبادلهٔ کالا در مراکز گمرکی را داشتند و شهرهای نصیبین و دارا مهم ترین مراکز آن بودند. تنها سفرا و نمایندگان سیاسی از پرداخت عوارض گمرکی معاف بودند. این قرارداد پس از مدتی از سوی امپراتور بیزانس، ژوستین دوم، نقض شد. در این هنگام بود که

بیزانسیها کوشیدند راه دیگری را خارج از مرزهای ایران بیابند و بتوانند با استفاده از رقبای ایران، یعنی ترکان و سغدیان، ابریشم را به صورت مستقیم به دست آورند. (۱۸)

در اواخر سده ششم میلادی به سفیر سغد اجازه فروش پارچه‌های ابریشمین در تیسفون داده شده بود. ترکان با تصرف سغد، صاحب بزرگ‌ترین راه کاروان‌رو شرق تا مرزهای ایران شدند که از کاشغر و ناحیه شاپورگان تا نواحی جنوب آسیای مرکزی ادامه داشت. سغدیان که خواهان داشتن رابطه بازرگانی مستقیم با رومیان بودند، خاقان ترک، ایستمی‌خان را وادار کردند با دولت ایران و خسرو انوشیروان برای صدور مستقل ابریشم ارتباط برقرار کند، اما چون انوشیروان نپذیرفت، ترکان درصدد حمله به ایران برآمدند، اما کاری از پیش نبردند. در سال ۵۷۴م. که مرزهای ایران و شهر نصیبین به محاصره رومیان افتاد، سرانجام رومیان از ایرانیان شکست خوردند. (۱۹)

امپراتوری بیزانس پیش از توسل به ترکان، کوشید تا از راه دریا با هند ارتباط برقرار کرده و به طور مستقل به کالاهای هندی و ابریشم چین دست یابد؛ پس با دولت حبشه ارتباط برقرار نمود تا بازرگانان رومی با کمک دریانوردان حبشی بتوانند با بنادر هند مرتبط شوند، اما قدرت دریانوردان ایرانی در هند آن‌چنان فزونی داشت که حبشیان کاری از پیش نبردند. کوشش دوباره رومیان برای یافتن راهی از عربستان و یمن به اقیانوس هند، در پی سیاست دولت ایران و بروز درگیری بین قبایل عرب، به ویژه غسانیان و لخمیان، بی نتیجه ماند. (۲۰) بدین ترتیب ایران از سده چهار میلادی مالک بی‌رقیب راه کاروان‌رو بازرگانی به هند بود که از استانهای جنوبی می‌گذشت و به سند و سواحل مالابار می‌رسید.

در بررسیهای باستان‌شناسی آشکار شده است که در منطقه سمرقند، فرغانه، بخارا و حوزه رود طارم، پارچه‌های ابریشمی تولید می‌شد. نمونه‌های ابریشم هندی حتی به دون - هوآن در نزدیکی دیوار بزرگ چین، نیز صادر می‌شد. مورخان تولید پارچه‌های ابریشمی در ایران را به عهد شاپور دوم، پادشاه ساسانی نسبت داده‌اند. گمان می‌رود پیش از آن تاریخ نیز بافندگان ایرانی به تولید پارچه‌های ابریشمی اشتغال داشته‌اند. یکی از پارچه‌های یافته شده دارای نقشی با تصویر ایزدمهر است. (۲۱)

با سقوط امپراتوری ساسانی، برای مدتی امتیت راهها و حرکت کاروانهای بازرگانی دچار وقفه شد و امپراتوری چین چون از این بابت زیان اقتصادی فراوانی می‌دید، درصدد تجارت با روم و سرزمینهای غربی آن برآمد. عواملی چون رشد صنعت کشتی‌سازی و دریانوردی و استقبال رومیان از این صنعت، موجب شد تجارت ابریشم از راه دریایی ادامه یابد. بازرگانان چینی یا نواحی شمال آفریقا، خلیج فارس، دریای سرخ و شبه جزیره عربستان و نواحی باختری داد و ستد کردند. سرانجام با باز شدن پای اعراب به چین، بار دیگر راه اصلی تجارت ابریشم اهمیت یافت. (۲۲)

فصل دوم: راه ابریشم از دوران ایران اسلامی تا عصر حاضر

۱-۲-۱- راه ابریشم از آغاز دوران اسلامی تا عصر مغول

در دوران پس از اسلام، گسترش این دین به نواحی غربی چین و مناطق آسیای میانه و نفوذ زبان، ادب و فرهنگ فارسی و ایرانی به این مناطق، یک‌رشته تحولات و دگرگونی اجتماعی را ایجاد کرد. پس از سده سوم هجری به تدریج ترکان به سرزمین ایران روی آورده و با تأسیس دولتهایی مانند غزنویان، سلاجقه، خوارزمشاهیان، ایلخانان، تیموریان، صفویان، افشاریان و... کوشیدند خود را با ساختار دیوانی و دولتی ایران پیش از اسلام هماهنگ کنند. با نزدیکی حکومت‌های سلاجقه، ایلخانان، تیموریان و افشاریان به مرزهای چین و هند، روابط تجاری و فرهنگی بین این دولتها با حکومت ایران دوباره برقرار گردید. البته با تصرف نواحی شام، مصر، ماوراءالنهر و ایران به دست اعراب مسلمان، صناعی چون ابریشم‌بافی، مورد توجه قرار گرفته بود.

بنابر نوشته‌های ابن حوقل: «افزون بر ده‌هزار رباط در گذرگاه ابریشم در ماوراءالنهر وجود داشته است که مسافران با درنگ در این استراحتگاهها لختی می‌آسودند و رنج سفر برمی‌گرفتند و خود را برای ادامه راه درازی که در پیش داشتند، آماده می‌کردند.» (۲۳)

۲-۲-۱- راه ابریشم در عصر مغول:

پس از فرو نشستن عطش کشورگشایی مغولان، تجارت ایران با چین و کشورهای اروپایی، به ویژه در زمینه ابریشم، رونق یافت. بازرگانان و مسافرانی که خواهان تجارت پر سود با هند بودند، بیشتر از راه کوهستانی پامیر، یارغند و یاکاشغر راهی بلخ می شدند. بلخ راهی بازرگانی، نظامی و نیز یک راه مسافرتی بود. این شهر سرپل جاده مهمی بود که به هند کشیده می شد و در واقع نقطه پایان راه بزرگ هند بود. بلخ، گردنبند شهرهای اسلامی و همچنین کانون عمده بودایی گری شرق آسیا بود که سرانجام چنگیزخان به بزرگی آن پایان داد. این شهر در افغانستان شمالی قرار دارد و مسافران راه ابریشم بایستی از بلخ به سمت مرو می رفتند. برخی دیگر از راه کوهستانی کاشغر به فرغانه و پس از گذشتن از کرانه های بالای رودخانه جیحون، وارد بلخ می شدند. فرغانه محل پرورش اسبهای مورد علاقه چینها بود. مسافران بایستی از فرغانه راهی سمرقند و بخارا می شدند. (۲۴)

خراسان، کرمان، یزد، فارس و گیلان را می توان مهم ترین مراکز ابریشم بافی در آن دوره دانست. اصلاحات غازان خان برای بهبود راه ابریشم از کارهای مثبت حکومت ایلخانان در ایران بود.

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
مجله باغ علوم انسانی

۳-۲-۱- راه ابریشم در عصر تیموریان

در سال ۷۹۶ ق/ ۱۳۹۲ م. تیمور هدایایی مانند: پارچه، اسلحه و به ویژه اسب به چین فرستاد و در سال ۷۹۸ ق/ ۱۳۹۴ م. سفیر تیمور، دویست اسب را با نامه ای دوستانه خطاب به هونگ وو، به چین برد. سال بعد، امپراتور مینگ با نامه ای دوستانه به همراه چپی تائو صاحب دیوان، (در رأس یک هزار و پانصد سرباز) به نامه تیمور پاسخ داد. این هیئت توسط فرماندار سمرقند پذیرفته شد و نتوانست دورتر از آن به سوی غرب برود. در سال ۸۰۰ ق / ۱۳۹۷ م. خاقان چین همچنان به آمدن یک ایلچی از سوی تیمور امید داشت. (۲۵)

در سالهای ۸۰۹-۸۰۶ ق. با مرگ هونگ وو، بزرگ خاندان مینگ، روابط ایران و چین بد شد و چون امیر تیمور به فکر تسخیر چین افتاد تا مانند چنگیزخان جاودانه تاریخ شود، حدود

دویست هزار مرد آمادهٔ یورش به چین را بسیج کرد، اما مرگ تیمور، روابط ایران و چین را به حالت عادی بازگرداند. با روی کار آمدن شاهرخ و استقرار پایتخت در هرات، خاقان یونگ لواز سلسلهٔ مینگ، پایتخت خود را به پکن انتقال داد.

با مرگ تیمور لنگ، نظم راه ابریشم از بین رفت. هر چند تجارت هنوز ادامه داشت، اما این گردش تجارت در دستان بازرگانان محلی بود که کالاها را دست به دست می‌گرداندند، در حالی که پیش از آن، این شاهراه بین‌المللی بود.

الغ بیگ، فرزند شاهرخ، که حکمران سمرقند بود، از آنجا که شیفتهٔ کالاهای زیبای چینی بود، همه‌ساله کاروان سفارتی خود را به چین می‌فرستاد. از هرات نیز پس از پذیرش نخستین سفارت یونگ لو، سفارتی از سوی شاهرخ به چین راهی شد. در سال ۸۱۶ ق. سفارتی از سوی شاهرخ از هرات و سفارت دیگری از سوی الغ بیگ از سمرقند به چین و پکن فرستاده شد. (۲۶) در سال ۸۲۴ ق. خواجه غیاث‌الدین نقاش به چین فرستاده شد. افزون‌بر او از تبریز، شیراز، اصفهان، ایالات خوارزم، بدخشان و ... که زیر نفوذ شاهرخ بودند، نیز ایلچیان به پیروی از حکومت مرکزی، راهی چین شدند و روابط شهرهای هرات و تبریز در این زمان گسترش یافت. متابعی چون زبده‌التواریخ و مطلع‌السعدین و ... تبادل نامه‌هایی را بین تای مینگ‌خان، حاکم چین، و شاهرخ نشان می‌دهند. تای مینگ‌خان در سال ۸۱۵ ق. / ۱۴۱۲ م. ضمن فرستادن هدایایی مانند پارچه‌های کمخا و اطلس سرخ، در نخستین نامهٔ خود به شاهرخ نوشت: «از این پس مرتباً به سویت سفارتهایی خواهیم فرستاد تا در جاده (مغرب) آمد و شد کنند، برای آنکه این جاده از کار باز نایستد و بازرگانان بتوانند روزی‌شان را چنانکه دلخواهشان است، به دست آوردند.» (۲۷)

وی برای دومین بار، ضمن فرستادن مرغان دست‌آموز و هدایای دیگر برای شاهرخ، به‌وی نوشت: «نیز آرزو مندیم که ایلچیان و بازرگانان در این جاده، بی‌وقفه در آمد و شد باشند تا خلاق بتوانند (از داد و ستد) در صلح و سعادت بهره‌مند گردند...» (۲۸)

سفرنامهٔ خواجه غیاث‌الدین نقاش، سفیر شاهرخ نزد دربار یونگ لوقا، خاقان سلسلهٔ مینگ، و همچنین ختائی‌نامه، نوشتهٔ سید علی‌اکبر ختائی، از مهم‌ترین منابع مربوط به بازرگانی

ابریشم و روابط تجاری بین ایران عصر تیموری با چین هستند. از این سفرنامه‌ها می‌توان بدین نکته پی برد که بیشترین کاربرد ابریشم، تولید اشیای ویژه و کالاهای زینتی بوده است. سفرایی که از ممالک اسلامی راهی چین بودند، به مناسبت سال نو چینی، هدایایی برای امپراتور چین می‌بردند که بیشتر شامل حیوانات و پرندگان چون: شتر مرغ، یوزپلنگ، شیر و ... بود. سفرای ایران و ممالک اسلامی به‌هنگام بازگشت، پرندگان چینی نایاب، کالاهای چینی و نیز ابریشم را به کشور خود به ارمغان می‌بردند. هدایای ارسالی پادشاهان دو کشور نه تنها دوستی و روابط تجاری را مستحکم‌تر می‌نمود، بلکه موقعیت اجتماعی و سیاسی فرمانروایان و پادشاهان را آشکار می‌ساخت.

ختائی‌نامه و سفرنامه خواجه غیاث‌الدین هم به‌دلیل وحدت موضوع، یعنی راه ابریشم، و هم به‌دلیل همزمانی، مکمل یکدیگرند. براساس سفرنامه خواجه غیاث‌الدین که قسمتهای زیادی از آن در کتابهایی چون زبدة التواریخ حافظ ایرو، مطلع السعدین عبدالرزاق سمرقندی و حبیب‌السیر خواندمیر آمده است، می‌توان پی برد که از زمان شاهرخ که پایتخت به هرات منتقل شد، وی فرستادگان ویژه خود را برای حفظ و ایجاد ارتباط، به کشورهایمانند چین می‌فرستاد. نکته قابل توجه آنکه با ورود هیئتهای ایرانی به مرز چین، کارگزاران دولت چین برای پذیرایی از آنان و برای برآورد و ارزیابی میزان مال‌التجاره و هدایای هیئت، به استقبال آنان می‌رفتند.

در سفرنامه خواجه غیاث‌الدین آمده است: «ایلچیان روز ششم ذی‌قعدة ۸۲۳ / ۲۴ نوامبر ۱۴۱۹ از باب همایون هرات عزیمت نموده بودند، روز چهارشنبه اول محرم ۸۲۳ / ۲۷ دسامبر ۱۴۱۹ به حصار رسیدند. از آنجا پس از آنکه از فراز آمودریا به کیف گذشته بودند، روز چهارشنبه ۲۲ محرم ۸۲۳ / ۷ فوریه ۱۴۲۰ به سمرقند رسیدند. حال دیگر دو راه بود که شاهزاده اعظم الغ‌بیگ - خلدالله ملکه - ایلچیان خاص خود، سلطان شاه و محمد بخشی، را در معیت یک گروه چینی اعزام داشته بود. بنابراین در وعدهگاه سمرقند، ایلچیان به انتظار ورود ارقداق، ایلچی امیر سعید سویور غتمیش، اردوان، ایلچی شاه ملک، و تاج‌الدین، ایلچی شاه بدخشان، ماندند. پس از گردآمدن همه کاروان، ایشان روز یکشنبه، دهم ذی‌قعدة ۸۲۳ / ۲۵ فوریه ۱۴۲۰ به‌همراه

چینیان از سمرقند روان شدند.» (۲۹)

«این کاروان از سمرقند به ترتیب به مناطق فوق رفته است. پس از عبور از تاشکند و سیرم و آسفره به سرحد مغولستان و بل غرطورفتند و پس از رسیدن داچیها (چینیها) و چاپارهای شاه بدخشان، از فراز رود گنکز و سپس مرتع یولدوز، سرزمین شاهزاده شیر بهرام، و سرانجام به طرفان که اهالی آن بودایی بودند، رسیدند و بعد از آن به قره خوجو که کارگزاران چینی برای ثبت نام ایلچیها و خدمه آمدند. بعد از آن به قریه صوفی آتا و سپس حامی که غالباً مردمانش نیز بودایی بودند و بعد از آن به سوشو، نخستین شهر بزرگ سرحدی چین، رسیدند. البته برای ورود به شهر سوشو در قرائول، از صحرایی از شن بایستی می گذشتند. پس از سوشو به کان چو که دارای بتخانه‌ها و بتهای بزرگ و کوچک بودا بود و سپس از شهر سنگ تینگ که آن هم دارای بتخانه و بتهای متنوع بود و نهایتاً به پکن رسیدند.» (۳۰)

سفرنامه دیگر، ختائی‌نامه، اثر سید علی اکبر ختائی است که نسخه‌هایی از آن در کتابخانه سلیمانیه استانبول و نیز کتابخانه ملی پاریس نگهداری می‌شوند. این سفرنامه در اواخر دوران حکومت شاه سلطان حسین بایقرا (۹۱۱-۸۷۵ ق) نگارش یافت. وی سفرش را از سمرقند که محل برخورد هیئتهای اعزامی ایران به چین بود، آغاز نموده است.

علی اکبر ختائی، بازرگانی فاضل و آگاه به مسائل روز بود و سفرنامه‌اش از مهم‌ترین منابع درباره روابط دوستانه بین ایران و چین در عصر تیموریان است. وی در سفرنامه‌اش افزون بر شرح دقیق راه کاروان‌رو و منزلگاهها و شهرهای بین راه تا چین، از مزارع، باغها، پوشش گیاهی و درختان نیز یاد کرده است.

ختائی آنچه را که دیده و شنیده، وصف کرده است. او آگاهی کاملی درباره شهرها، ادیان، انبارها، مهرهای سلطنتی و کشوری، زندانها، سازمان اداری، مهمانیها و انواع غذاها، سپاهیان، عشرتکده‌ها و روسپیان، قانونگذاری، انواع حیوانات و جانوران، هدایا، محصولات کشاورزی، سکه‌های رایج، نظم و قانون، معابد و بتکده‌های چین، در بیست باب ارائه داده است.^{۳۱}

۳۱ دکتر ایرج افشار متن فارسی و ترجمه ترکی این کتاب را با اصل قرار دادن نسخه موجود در قاهره به همت مرکز اسناد فرهنگی آسیا در خرداد ۱۳۵۷ به چاپ رسانده است. (۳۱)

۴-۲-۱- راه ابریشم در عصر صفویان

در دوره صفویان، همزمان با حکومت خاندان مینگ (۱۶۲۸-۱۳۶۸م) در چین و ایجاد یک دوره آرامش دویست و پنجاه ساله، روابط تجاری ایران و چین از سرگرفته شد. بازرگانان عصر صفوی راههای دریایی را در اختیار داشته و به تجارت کالاهایی چون ابریشم و ادویه می پرداختند.

شاه عباس اول به خوبی دریافته بود که تجارت هیچ کالایی به اندازه ابریشم برای ایران سودآور نیست، پس بخش زیادی از توان اقتصادی خود را صرف حمایت از تولید و تهیه پارچه‌های ابریشمی نمود و بدین سبب تجارت ابریشم، موضوع اصلی تجارت خارجی ایران شد و ایران برای مدت کوتاهی جانشین چین در تجارت ابریشم شد؛ به‌ویژه اینکه این کالا در اروپا خریداران فراوانی داشت. سیاست اقتصادی این دوره، کاهش واردات و افزایش صادرات بود.

در زمان صفویه نواحی شمالی ایران از مناطق مهم تولید ابریشم بود. ایالات گرجستان، شیروان و گیلان، آب و هوا و خاک مناسبی برای کاشت درختان توت دارند. شاه عباس نسبت به بازرگانان و نیزی که در کار تجارت ابریشم کوشش بسیار نموده بودند، توجه ویژه‌ای داشت.

به قول تاورنیه، جهانگرد فرانسوی، «شاه عباس چون دید مملکت ایران از حیث تجارت عقیم و به این جهت، پول در مملکت بسیار کم است، مصمم شد اشخاصی را با ابریشم خام ایران به اروپا بفرستد که میزان تجارت و رواج آن را به دست آورده و بدین وسیله شاید از خارج، پولی داخل مملکت نماید و خواست اختیار ابریشم را خود به دست گیرد؛ یعنی به قیمت مناسبی که خود او معین کرده و از عدالت هم خارج نبود، از رعیت خریده و به خارج فرستاده، تجارت نماید...»^(۳۲) تاورنیه همچنین نوشته است: «ارامنه بهترین بازرگانان ابریشم محسوب می شدند. در عین حال، گرجیهای ساکن مازندران، بهترین پرورش دهندگان کرم ابریشم بودند...»^(۳۳)

کوچاندن اجباری گرجیان و ارمنیان که به روش تربیت کرم ابریشم آشنایی داشتند، نه تنها جنبه سیاسی، بلکه جنبه اقتصادی داشت. آنان بیشتر به مناطق شمالی و اصفهان کوچانده شدند. مهم ترین خریداران ابریشم ایران، در درجه نخست، هلند و نیز و پس از آنها انگلیس،

روسیه، اسپانیا، فرانسه، مجارستان و لهستان بودند. در این زمان صدور ابریشم از راه آسیای صغیر، به دلیل کشمکشهای ایران و عثمانی دچار مشکل شده بود. به دنبال اخراج پرتغالیان از خلیج فارس و جایگزینی هلندیان و استقرار شعبه‌های کمپانی هند شرقی هلند، شاه عباس در سال ۱۶۲۵ با فرستادن سفیر خود، معاهده‌ای با این دولت برای خرید و فروش ابریشم به امضاء رساند و موسی بیگ با صد عدل ابریشم به هزینه شاه عباس با هلندیان ارتباط برقرار نمود. هلندیان تا پایان حکومت صفوی موقعیت خود را در منطقه حفظ کردند. تا زمان شاه صفی روابط بازرگانی ایران و هلند ادامه یافت و سرانجام محدودیتهای تجارت ابریشم و داد و ستد با عثمانی لغو شد. (۳۴)

در زمان شاه عباس دوم نیز مسئله کنترل تجارت ابریشم از سوی شاه مطرح شد. در این عصر شاردن به ایران آمد. وی در سفرنامه‌اش به تجارت ابریشم و نیز میزان محصول ابریشم نواحی مختلف ایران اشاره کرده است. (۳۵)

در زمان شاه سلیمان هلندیان با بستن قراردادی با شاه ایران، پذیرفتند هر سال حدود سیصد بار ابریشم از ایران بخرند و برای هر بار، افزون بر قیمت بازار، «هزار لیور» بپردازند؛ به شرط آنکه مال‌التجاره‌هایی که به ایران وارد می‌کنند، از پرداخت حقوق گمرکی معاف باشند. این قرارداد افزون بر دربرداشتن معافیت گمرکی، با وارد کردن مقدار قابل توجهی ابریشم به بازارهای اروپا، سود سرشاری نصیب هلندیان می‌کرد.

۵-۲-۱- راه ابریشم در عصر افشاریان

براساس مطالبی که محمدکاظم مروی و میرزا مهدی خان استرآبادی در کتابهای خویش آورده‌اند، نادر پس از تسخیر ماوراءالنهر و خوارزم، برای فتح مناطق دیگر، فرستادگانی نزد حاکمان چین و کاشغر فرستاد تا هم از احوال آن نواحی و هم از راههای نزدیک برای رسیدن به آن مناطق آگاهی یابد. در این هنگام که چین در دست سلسله منچو قرار داشت، «نمایندگان زردها»، یعنی چینیه‌ها، برای ایجاد روابط دوستانه با نادر به ایران آمدند.

چنانکه در کتاب *عالم‌آزای نادری* آمده است، تا زمانی که نادر فرستادگان خود را به

کاشغر و چین نفرستاده بود، سفرای چین بارها نزد نادر آمده بودند، اما نادر به آنها، آن چنان که باید و شاید توجه نکرده بود، اما با رفتن سفرای نادر به کاشغر و چین، سفرای این سرزمینها نیز با هدایای بسیار به دربار نادر آمدند و «در این وقت، درآمدن ایلچیان بسیار خوش آمده، به قدر دو سه هزار کس را و دو نفر ایلچی فهیم سخن دان با تحف و هدایای ممالک ختا و ختن از قبیل خز و مشک و عنبر و کافور و مامیران چینی و ریوند چینی و بُرد ختائی... ارسال درگاه جهان گشا نموده بودند.»^(۳۶)

۶-۲-۱- راه ابریشم در دوران معاصر

با سقوط کنستانتینوپل به دست ترکان عثمانی در ۱۴۵۳ م. راه ابریشم بسته شد. مرزهای غربی چین زیر فرمان دودمان مینگ هم پس از مغولها به دلیل آنکه خود را پشت دیوار «اژدهای سنگی بزرگ و یا دیوار چین» محصور نموده بود، بسته شدند و تماسهای اصلی آن با جهان خارج از راه دریا صورت می گرفت و بدین ترتیب راه ابریشم که راه اصلی ارتباط چین و ایران و شرق و غرب بود، از رونق افتاد...^(۳۷) و شهرهای بزرگ کاروان رو شرق مدیترانه و شهرهای واحه‌ای، رها شده و اهمیت خود را از دست دادند.

با آغاز رقابتهای امپریالیستی اروپاییها، راه ابریشم دوباره رونق گرفت. حرکت روسها به سوی شرق و دریای آرام، بیرون رفتن انگلیسیها از هند به قصد تصرف آسیای میانه، علاقه کاشفان، باستان شناسان و تاریخ نگاران برای دسترسی به گنجینه‌های آسیای میانه، قدرت گیری سلسله منچو در چین، جمع آوری پانصدو بیست و سه قطعه عتیقه توسط اسون هدین از راه ابریشم، کوششهای سر اورل اشتاین، تاریخ نگار انگلیسی، و جمع آوری مطالبی راجع به صحراها و کوههای آسیای میانه و خاور نزدیک، اکتشافهای سه گانه سر اورل اشتاین در رسیدن به تاکلامان و غارهای هزار بودا، نزدیک شهر تونھوانگ، گسترش کوششهای مربوط به کشف آثار عتیقه و باستانی در سراسر راه ابریشم از چین تا مدیترانه، گسترش تجهیزات صنعتی، اتومبیل و... از مهم ترین عوامل رویکرد دوباره به راه ابریشم در سطح جهان هستند.^(۳۸)

بخش دوم: مسیرهای مختلف راه ابریشم

فصل اول: مسیر اصلی راه ابریشم

منابع مختلف، مسیرهای گوناگونی را برای راه ابریشم برشمرده‌اند. برخی منابع شهر توان هوانگ (دونگ خوان) را در منتهی‌الیه غربی دیوار چین، دروازه راه ابریشم می‌دانند، اما براساس مطالب منابع دیگر، راه ابریشم پیش از این شهر، یعنی از شهر لویانگ (Loyang) در جنوب رود هوانگ هو (Hwang Ho) آغاز می‌شده است. بدین صورت که کاروانها پس از حرکت از این شهر، به ترتیب از منازل چانگان (changan - جانگان) که همان میان (sian) امروز است، لانگ چئو (Long Chou)، وووی (Wawei)، چانگ‌یه (Changyeh) در استان کانسو (Kanso) و یومن کوان (Yumen Kowan) می‌گذشتند و به توان هوانگ می‌رسیدند. از اینجا راه به دو شاخه شمالی و جنوبی حوزه تاریم (Tarim) تقسیم می‌شد و سپس در کاشغر، این دو شاخه به هم می‌پیوست. (۳۹)

در روابط تجاری چین با کشورهای غربی، نه تنها نگرش سیاسی، بلکه موقعیت جغرافیایی این سرزمینها موثر بوده است. برای رسیدن به سرزمینهای سغد و باکتريا، پارت یا هند، بازرگانان ناگزیر بودند از بیابانها و کوهها بگذرند. واحه‌ها به‌عنوان نقاط گذر نقش اساسی داشتند.

در زمان سلسله هان، دو راه برای اهداف تجاری مورد استفاده قرار می‌گرفت. هر دو راه از یومن‌گوان، (yumen guan) و یانگ‌گوان (yang guan) آغاز می‌شد. راه نخست در جنوب از شان شان (shan shan) (لولان) می‌گذشت و به طرف غرب پیش می‌رفت؛ از کنار کوهها، تا کونگ‌لینگ (cong ling) (کوههای پیاز، یا کوههای پامیر) ادامه می‌یافت و سپس به یوئه‌چی و سرزمین پارتها می‌رسید. کتاب تاریخ هان نشان می‌دهد که پس از شان شان، راه از مناطق چیه‌مو (chiyemo) (جیرچس)، جنینگ جوئه (jingiuc)، نی یا (Niya)، جو میومی (یاوومی)، پیشا (Pisha)، یوتین (ختن)، و شی‌یه (xiye) (یارکند) می‌گذشت. در این کتاب آمده است که از پششان، با سفر به جنوب غربی، به قلمرو جیبین (Jibin) (کشمیر) می‌رسیم؛ سپس از آنجا به چوئی‌شان‌لی (quyi shan li)، به عبارتی اسکندریه و تیائوچی (tiaozhi) (شاید تائوکه (taoke)،

نزدیک بوشهر کنونی در خلیج فارس) پا می‌گذاریم. (۴۰)

«جاده دوم در شمال از (جوشی) (jushi) (تورفان) می‌گذرد و از گردنه‌های کوههای شمالی به شوله (کاشغر) می‌رسد. با ادامه راه به سمت غرب، از کوههای کانگ لینگ (پامیر) عبور می‌کنیم و به دیوان (فرغانه)، کانگ جو (سمرقند) و یانکای (yancai) (احتمالاً مطابق با همان محلی که قوم اورسوی می‌زیستند) می‌رسیم؛ مردمی که به گفته استرابون، نیاکان آلمانیها بودند. معلوم شده است که در پایان سلسله هان قدیم در سال دوم میلادی، جاده شمالی در ناحیه جوشی (تورفان) برای احتراز از تپه‌های اژدهای سفید (بی لونگ دئی)، میان هامی و تورفان، تقسیم می‌شد. این تپه‌های سفید شنی، شبیه اژدهای بی سر بودند...» (۴۱)

به عبارت دیگر، «راه شمالی از میان کوههای تیان شان (Tianshan) می‌گذشت... منازل راه شمالی عبارت بودند از: هامی (Hami)، تورفان (Turfan)، قراشهر (kararshahr)، کوچا (kucha)، آق سو (Akosu) و کاشغر که همه در ایالت سین کیانگ (Sin Kiang) است.» (۴۲)

راه جنوبی که دارای گذرگاههای سخت و دره‌هایی عمیق بود، «کوههای تیان شان، آلتی تاغ و کونلن (Kunlun) را درمی‌نوردید... منازل راه جنوبی میران (Miran)، نیا (Nia)، کریا (keria)، ختن (khotan)، فی شان، یارقند (yarkhand) و کاشغر بود که اینها هم در همان ایالات بوده‌اند... شاخه جنوبی این راه در زمان سلطنت ووتی، از دودمان هان، احداث شده و با آنکه نیروی انسانی و مالی فراوانی صرف بنای آن گردیده، به دلیل حملات هونها و ناامن شدن راه شمالی، ضرورت داشته است. از ویژگیهای راه جنوبی، یکی آن بود که شاخه‌های فرعی راه ابریشم به سوی هندوستان و افغانستان از آن جدا می‌شد و دیگر آنکه به دلیل خشکی سخت این راه، چپاولگران یارای سکونت در آن مناطق و در نتیجه، حمله به کاروانها را نداشتند.» (۴۳)

«کاشغر در دامنه ارتفاعات پامیر قرار دارد و در نزدیکی آن، محلی به نام برج سنگی است که محل مبادله کالاهای کاروانیان، به ویژه ابریشم، بوده است، اما آلبر هرمان معتقد است که نقطه داد و ستد کالا را باید در دره‌ای به نام قزل سو (ghezal so) جست و جو کرد که در طول جغرافیایی بین سلسله جبال آلابی (Alai) و ماورای آن (ترانس آلابی) جای دارد و از آنجاست که با گذر از حوزه جیحون علیا به کاشغر می‌روند. با گذشتن از مرزهای چین، نخستین منزل، اوزکند

(ouzkand) و سپس اوش (osh) بوده که از کانونهای مهم تولید ابریشم به‌شمار می‌رفته است. این شهر که در کشور قرقیزستان قرار دارد، امروزه نیز بزرگ‌ترین کارخانه ابریشم‌کشی و ابریشم‌بافی را در خود جای داده است. پس از آن، قبا (kuba)، اوشتیقان، اخسیکت (فرغانه)، کوکند (kokand) و خجند (khojend) منزلهای بعدی بوده است که همه در سرزمین فرغانه قرار دارد. منازل بعدی عبارت بودند از کرکت (kurkath)، ساباط و زامین (zamin) که با گذشتن از برنغد (فورنغد)، کشفغن (kashfaghan) که همان سرپل کنونی است، و بارکت (barkath) (برکت) به سمرقند می‌رسید.» (۴۴)

پس از آنکه راه ابریشم به بغداد می‌رسید، از دروازه شمال غربی بغداد به سرزمین شام منتهی می‌شد و از این مسیر شهرهای انبار تا حدیثه در کرانه رود فرات و سپس رقه، دیرالروز و حلب، در ساحل دریای مدیترانه، و سرانجام انطاکیه که واپسین منزلگاه راه زمینی بود، قرار داشتند. هنگامی که نواحی بین‌النهرین درگیر جنگ بودند، کاروانیان از همدان به تبریز، مرند، خوی، بارگیر، آرجیش، ملازگرد و خنوس (Konus) و ارزروم می‌آمدند و سپس عده‌ای از بندر ترابوزان با گذشتن از کرانه‌های دریا‌های سیاه، مرمره و اژه، به روم و عده‌ای دیگر از ارزروم به سیواس می‌رفتند. از اینجا راه ابریشم دو شاخه می‌شد، یکی با عبور از قیصریه، قونیه، و آفیون (Afyon) به بندر افسوس (Ephesus - ایاسلوق) در دریای اژه می‌رسیدند و عده‌ای از آنکارا و آفیون می‌گذشتند. راه دیگری هم از آنکارا تا استانبول وجود داشت. بدین ترتیب پایانه راه زمینی ابریشم، بنادر ترابوزان، قسطنطنیه، افسوس و انطاکیه بود. (۴۵)

فصل دوم: مسیرهای فرعی راه ابریشم

مسیر اصلی راه ابریشم از لویانگ در چین آغاز شده و با گذر از کاشغر، سمرقند، بخارا، سرخس، نیشابور، ری، همدان، بغداد و انطاکیه، به کرانه دریای مدیترانه و سپس به روم می‌رسید، اما شاخه‌های فرعی هم در این مسیر وجود داشتند که به دلایل سیاسی، اقتصادی و طبیعی مورد استفاده قرار می‌گرفتند. این دلایل عبارت بودند از:

- انگیزه‌های سیاسی:

الف: آروزی دیرینه غرب بر حذف نقش واسطه ایران در تجارت با مشرق زمین با راههای زیر:
(۱) مسیر آبی دریای مدیترانه از راه رود نیل، کانال سوئز، دریای سرخ و اقیانوس هند تا پیشاور و ادامه آن از راه خشکی به تنگه خان و ترکستان شرقی و کاشغر.

(۲) مسیر دریای سیاه به دریای آزف، هشرخان، در شمال دریای خزر تا خوارزم و بخارا.

(۳) مسیر دریای سیاه به قفقاز و باکو و ادامه آن از راه دریا تا ساحل شرق دریای خزر و ورود به رود جیحون، نواحی آسیای مرکزی و ماوراءالنهر.

ب: وجود حکومت‌های خودمختار و قبایل بیابانگرد بزرگ و کوچک که کاروانها را چپاول می‌کردند.

- انگیزه‌های طبیعی که انتخاب راههای ویژه در تابستان و زمستان توسط کاروانها را سبب می‌شد.

- انگیزه‌های اقتصادی که بازرگانان را برای دسترسی سریع‌تر به کانونهای اصلی ابریشم و بهره‌وری بیشتر، تشویق می‌کرد. (۴۶)

مهم‌ترین راههای فرعی ابریشم عبارت بودند از: مطالعات فرهنگی

(۱) راه تین شان پی لو (Tien shan Peilu) (شمال کوههای آسمانی). کاروانهایی که از توانگ‌هو به سمت غرب می‌آمدند، با انتخاب راه شمالی حوزه تاریخ و گذر از شهر هامی، با گذر از شمال کوههای تین‌شان در ناحیه‌ای به نام هفت جویبار که نهرهای فراوانی داشت، بدون گذشتن از کوهستانهای تین‌شان و گذر از شکاف زونگاری، به راهشان ادامه می‌دادند. بش بالیغ، آلمالیغ و ایسیک کول در این راه قرار داشتند که سرانجام به شهرهای سمرقند و بخارا در آسیای مرکزی می‌رسید. (۴۷)

گویا تنها در زمان حکومت سلسله تانگ و مغولها این راه مورد استفاده قرار می‌گرفت. این مسیر به دلیل آنکه بلندیهای خطرناک و بیابان هولناکی چون تاکلاماکان نداشت و مسافران می‌توانستند از درشکه و گاری استفاده کنند، راه مناسبی بوده است.

۲) راه هند: که از جنوب حوزهٔ تاریخ و از فی‌شان و تنگهٔ و خان و سپس از راه کی پین (کوفن) یا کابل کنونی به هیان تو (هندوستان) می‌رسید، از مهم‌ترین انشعابات راه ابریشم بود.

۳) راه زامین: از منازل مهمی که در شهر زامین قرار داشت، راه ابریشم دو شاخه می‌شد. در قسمت شمال و شمال شرقی که پس از گذر از سیحون و تاشکند (چاچ) به هم پیوسته و به سمت شمال ادامه می‌یافتند و سپس به اسبیجاب و اترار می‌رسیدند.

۴) راه سمرقند: از سمرقند به سمت جنوب می‌رفت و پس از گذر از مایمغ و روستای ساودار (سودار) به شهر کش (سبز)، زادگاه تیمور لنگ، می‌رسید. (۴۸)

۵) راه شهر سبز: از شهر کش به سمت غرب، افزون بر یک راه اصلی، راه فرعی هم وجود داشت که از سمت جنوب به کندک، دروازهٔ آهنین و ترمذ می‌رفت که بارانداز کاروانهای ممالک شمالی به خراسان بود. بعد از ترمذ، راه به سه شاخه تقسیم می‌شد: ۱. سمت شمال شرقی که از قبادیان و چغانیان می‌گذشت. ۲. راهی که با گذر از صرمنجی و درزنجی در ساحل رود چغانیان (زامل) (شاید سرآسیای کنونی) به شاخهٔ نخست می‌پیوست و از آنجا از سمت شمال شرقی به شوفان (حصار فعلی)، و اشجرد، پل سنگی، رود و خش (و خشاب)، تملیات و هلیک می‌رفت. ۳. از ترمذ به سمت جنوب غربی و سرانجام به بلخ (باکتريا) می‌رسید. (۴۹)

۶) راه جیحون: این راه تا زمان استقرار کوشانیان گشوده بود. رومیان کوشیدند با کوشانیان معاهده‌ای ببندند تا کاروانهای راهی شده از چین، از مسیر رود جیحون به دریای خزر و رود کور بروند و سپس از تفلیس تا بنادر دریای سیاه ادامهٔ راه دهند، اما با فروپاشی کوشانیان در سال ۲۲۰م. به دست ساسانیان، این راه از رونق افتاد. (۵۰)

۷) راه شمال دریای خزر: با بسته شدن راه جیحون، رومیان کوشیدند که از راه بخارا به سمت شمال غرب و دریای خزر راهی بکشند که با گذر از خیه و آستراخان به شمال دریای خزر و از آنجا تا ساحل شمالی آن ادامه یابد، اما این راه به دلیل طولانی بودن مسیر، احساس خطر حملهٔ خزرها، ناپایداری دولتهای حاکم در خوارزم در برابر هجوم ایرانیان و خطرناک و پرهزینه بودن، چندان مورد بهره‌برداری قرار نگرفت. (۵۱)

۸) راههای هرات: از هرات، چهار راه فرعی وجود داشت: یکی در امتداد هریرود که با گذر از

سرخس به مرو می‌رسید. راه دوم که از سمت شمال شرقی به کרוخ و غرجستان و مرغاب، سرانجام به مرو می‌رسید. راه دیگر از جنوب هرات به آسفزار و فراه می‌رفت و از آنجا یک راه در جهت جنوب غربی به سیستان و راه دیگر از سمت جنوب شرقی به بُست می‌رفت. بُست را شاخه‌ای به پنجاب و شاخه دیگر از راه قندهار به مولتان در هندوستان پیوند می‌داد. چهارمین راه فرعی از هرات به فوشنج می‌رسید و از آنجا یک راه به نام زام (جام) به فرهادگرد و نیشابور و دیگری به خواف و زوزن می‌رسید. زوزن را یک راه به قاین و راه دیگر به گناباد مرتبط می‌ساخت. همه این راهها زیر نفوذ ایرانیان بود. (۵۲)

۹) راههای نیشابور: از نیشابور راهی بود که به سوی جنوب می‌رفت و با گذر از ترشیز به گناباد می‌رسید و پس از آنجا دو راه وجود داشت. راهی نیز از تون (فردوس) و گلشن (طیس) به یزد می‌رفت و راه دیگر با گذر از قاین و بیرجند به دوشاخه کرمان و سیستان پایان می‌یافت. (۵۳)

۱۰) راههای ری: یکی راهی بود که ری را از دروازه چین به اصفهان و شیراز پیوند می‌داد و شاخه‌ای هم از دروازه کوهکین، دولا ب و بلیان به سمت شمال و شمال غرب می‌رفت. مهم‌ترین راه، ری را از زنجان، میانه، اردبیل، باجروان، بردعه و شمکور به تفلیس می‌رساند. (۵۴)

اما راههای مهم بین چین و هند و بنادر آروف و سیاه، سه راه بودند:

۱) راه چین (یا راه اصلی ابریشم) از ولایت توان هونگ در چین به ولایت کان می‌رسید و از آنجا داخل ترکستان شرقی شده و از راه بش بالیغ و المالیغ و اترا به سمرقند و بخارا می‌رسید. از بخارا قسمت اصلی آن به مرو و گرگان و ری و از آنجا به قزوین و زنجان و تبریز و ایروان می‌رسید. از آنجا شاخه‌ای به ترابوزان و شاخه‌ای دیگر به یکی از بنادر مهم شام منتهی می‌شد. قسمت غربی این راه از سمرقند به خوارزم و هشرخان و کنار رود دُن و بندر آروف پایان می‌یافت.

۲) راه هند و سند از راه پیشاور، کابل، بلخ و خوارزم به هشرخان و بنادر تجاری ژنی و ونیزها.

۳) راه دریایی هند به بندر هرمز که از راه خشکی هرمز به کرمان و خوارزم، به راه نخستین می‌پیوست. (۵۵)

راه دریایی گاهی بی خطرتر و اقتصادی تر بود، بنابراین تجارت دریایی میان شرق و غرب به سرعت توسعه یافت و در دوران سلسله‌های تانگ (۹۰۶-۶۱۸م) و یوآن (۱۲۶۰ تا ۱۳۶۸م) به اندازه بی سابقه‌ای رونق یافت. (۵۶)

بخش سوم: راه ابریشم از مسیر هرات و افغانستان:

در دوران اشکانیان روابط تجاری و بازرگانی بین چین و ایران گسترش یافت. چین‌ها که با سکه‌های اشکانی آشنا بودند، روابط دوستانه‌ای با ایران برقرار کردند. در حدود سال ۱۴۰ پیش از میلاد، خاقان چین برای دستیابی به مناطق غربی، جاده‌ای را از دروازه یشم به سوی غرب تا شهرهای کانسو، تورقان و کاشغر ساخت که در سمرقند به راه شرقی ایران می‌پیوست. این راه تا دوره ساسانی، راه لشکرکشی ایران به نواحی غربی هندوستان و دره سند بود. در مسیر این راه به غرب آسیا، شهرهای مرو، بلخ، هرات، نیشابور، دامغان، سمنان، ری، قزوین، هرزویل، سراب، مرند، تبریز، خوی و ... قرار داشتند.

«کشفیات لغرام مؤید آن است که در سده سوم میلادی، یکی از راههای بازرگانی از ایران و افغانستان می‌گذشت. محققان به وجود راههایی از مرو به هرات و راهی که ترمذ را به بلخ و کابل می‌پیوست، یاد کرده‌اند.» (۵۷)

راه ابریشم در دوره اشکانیان از انطاکیه، شام و ایران به چین منتهی می‌شد. بدین ترتیب که پس از عبور از سوریه و سواحل قرات، به همدان، ری و دامغان و از آنجا به مرو، بلخ و اطراف پامیر در پای کوههای کومه می‌رفت و در این منطقه یک برج سنگی به نام لیتنوس پیرگوس قرار داشت که در آنجا بین کاروانهای شرقی و چینی مبادلات تجاری صورت می‌گرفت. به عقیده جغرافیدانان، این برج سنگی در اطراف تاش گورگان بین اوخان یا پامیر کوچک و یارکند یا یارقند قرار داشت. در کاشغر این راه دو قسمت می‌شد: یکی راه شمالی که به طرف کوچایا ایدون ستیکای و قره شهر و راه جنوبی از کاشغر آغاز و از راه یارقند و نیا به فیران واقع در لوینور یا لثولان می‌رفت. این دو راه سرانجام در تویی هوانگ، نخستین شهر سرحدی چین، به هم می‌پیوستند. این راه پس از گذر از واحه‌های کانسو به شهر چانگ نکان یا سینگان‌فو در چین

می‌رسید و از آنجا به لویانگ هونان فو منتهی می‌شد. در سدهٔ نخست میلادی، کاروانهای چینی از همین راه، ابریشم را تا پای برج سنگی آورده و با کالاهای ایرانی و رومی که از تیسفون یا انطاکیه می‌آمدند، داد و ستد می‌کردند. این راه که از افغانستان می‌گذشت، راه زیارتگاهها و عبادتگاههای بودایی نیز بود، زیرا مبلغان چینی و بودایی پس از پیمودن نواحی ترکستان شرقی و افغانستان، وارد معابد بودایی قندهار تا مگادا می‌شدند. از همین راه بود که بوداییها کیش بودا را در چین و اطراف آن گسترش دادند. این مبلغان از سکنهٔ سند و افغانستان بودند. مبلغان مسیحی نستوری هم به‌وسیلهٔ راه ابریشم از چین به ایران آمدند. در حدود سال ۶۳۵ م. کاروانهایی با گذر از شهر بابل و مارژیان در مرو و بلخ، نخستین کلیسای نستوری را در شهر سینگانفو، پایتخت سلسلهٔ تانگ چین، برپا داشتند. (۵۸)

«در غرب آسیا: انطاکیه، حلب، پترا، پالمیرا، صور، صیدا، بابل، بغداد و تیسفون؛ در فلات ایران: اکباتان و ری؛ در جلگهٔ خشک ترکستان: مرو، سمرقند، بخارا، بلخ و تاشکند؛ در برآمدگیهای کوهستانی پامیر: کاشغر و یارقند؛ در بیابان ملال‌آور حوزهٔ تاریم: ختن، شان شان، قره‌شهر، لولان، تورفان، هامی و سرانجام در خود چین: تون‌هوانگ، غارهای هزار بودا و پایتختهای باستانی، چانک آن و لویانگ؛ ستارهٔ بخت این شهرها و شهرهای دیگر با راه ابریشم بلند شد و سپس فرو افتاد.» (۵۹)

امروزه همه یا بخشی از جمهوریهای ترکمنستان، ازبکستان، قزاقستان، روسیه و نوار شمالی افغانستان جزء نواحی مهم راه ابریشم هستند.

«از هرات می‌توان به جنوب دریای خزر سفر کرد. این راه به نظر سریع‌ترین راه می‌آید، اما اکنون در ایران و عراق مناطق دیگری هست که مسافران آنها را زیر پا می‌گذارند: کرمان، اصفهان، تبریز، بغداد یا موصل.» (۶۰)

و اما راههای هرات در مسیر راه ابریشم، چهار راه فرعی به شرح زیر بودند:

۱. یکی در امتداد هریرود که از سرخس به مرو می‌رسید.
۲. راهی که از سمت شمال شرقی به کُرخ و غرجستان و مرغاب و مرو می‌رفت.
۳. راه جنوب هرات به اسقزار و فراه که از آنجا شاخه‌ای در سمت جنوب غربی به سیستان و راه

دیگری از سمت جنوب شرقی به بست می‌رفت و از بُست و قندهار به مولتان در هندوستان می‌رسید.

۴. راه هرات به فوشنج، جام، فرهادگرد، نیشابور، خواف، زوزن، قاین، گناباد و ...

پس از پشت سر گذاشتن پامیر کوچک به سمت غرب، مسیر راه به مصب آمودریا وصل می‌شد. با ورود به بخش شمالی افغانستان، از راه فیض‌آباد و قندوز، می‌شد به بلخ رسید؛ جایی که شوان زانگ زائر، همچون مارکوپولو، مدتی در آنجا اقامت گزید. مارکوپولو به افسانه‌ای اشاره کرده است که در بلخ بر سر زبانها بود. بر پایه این افسانه، گفته می‌شد که اسکندر، دختر داریوش، شاه ایران، را در همین محل، یعنی در باکتريا (بلخ) به زنی گرفت. از بلخ، مسیر را می‌توان به طرف مرو یا به سوی مشهد و ناحیه جنوبی دریای خزر ادامه داد. در بخش جنوبی‌تر، شهر بامیان در غرب کابل قرار دارد که می‌توان از سمت پیشاور نیز به آنجا رفت. مجسمه‌های مشهور و بزرگ بودا که تا زمانی نه‌چندان دور همچنان برپا بود، از دید و نظر شوان زانگ برکنار نماند، چنان‌که او نوشته است: «در شمال شرقی شهر سلطنتی، در قسمت حاشیه کوهستانی، مجسمه سنگی بودا در حال ایستاده به چشم می‌خورد. ارتفاع آن به صد و چهل تا صد و پنجاه پا می‌رسد. رنگ طلایی آن چشم را خیره می‌کند...» (۶۱)

از ناحیه بامیان یا از بلخ، مسیر راه به غرب و به سمت هرات ادامه می‌یافت. غیاث‌الدین نقاش در مأموریتش به چین در سال ۱۴۲۱-۱۴۲۰ م. (۸۲۳ ق) درست از همین مسیر برای رفت و برگشت از هرات به بلخ استفاده کرد. در آن زمان هرات پایتخت شاهرخ تیموری بود. در این دوره چین زیر حکومت مینگ با این محل تماس و ارتباط نزدیک داشت. در سال ۱۴۳۲ م. امپراتور سلسله مینگ، شوان زونگ، دوره شوانده خواجه‌باشی را همراه نامه‌ای برای تشویق مبادلات تجاری، روانه آنجا کرد: «اجازه بدهید که تجار کشورهای ما هرطور که مایلند به چین و سرزمین شما سفر کنند و با هم به داد و ستد بپردازند.» (۶۲)

راههای تجاری مانند باختر و کاشغر و نقاطی چون کنگا به وسیله افغانستان با هم مرتبط می‌شدند. سرزمین بلخ هم راههای ارتباط با چین، هند و ... را در خود داشت. در آن روزگار دو راه، یکی از بدخشان و درّه و تخان به سوی یارکند و دیگری از سوی فرغانه به سمت کاشغر برای

رسیدن به چین وجود داشت.

در غرب افغانستان راهی از هریرود به سوی همدان می‌رفت. این راه به بیتوکیا می‌پیوست. راهی که به هند می‌رفت، به کوتله‌های معروف هندوکش در حوزه کاپسیا پایان می‌یافت. این راه دو سلسله داشت: یکی از تجراب و تگاب و لغمان می‌گذشت و به درّه کنرها، اسمار، چترال، سوات و پوراشاپور (پیشاور) می‌رفت و از آنجا با ناکزیلا ارتباط می‌یافت. راه دیگر از کابل و خورد کابل تا هده و پس از آن به سواحل اندوس (سند) می‌رسید. آنها که در امر تجارت اشتغال داشتند و کالاها را از هند با قافله‌ها به سوی افغانستان می‌آوردند، وارد حوزه کاپسیا و درّه هندوکش می‌شدند و از آنجا با کشتیها و با استفاده از امواج دریا، کالاهای خود را به کرانه خزر انتقال می‌دادند و سپس به سوی آسیای صغیر و سواحل شرقی و شمالی مدیترانه می‌رفتند. بدین ترتیب از زمان حمل کالا تا فروش آن، مدت‌ها می‌گذشت. این مسافران درّه‌ها و دشته‌ها، این مردم ماجراجو و دلیر، از پامیر تا هریرود و از هند تا بامیان و بلخ، فرسخها راه می‌پیمودند... و با سلامت و نشاط از دره‌ها، دشته‌ها و کوه‌ها و دریاها می‌گذشتند و هنگام پایان سفر، نذر و اعانه می‌دادند. از پول این اعانه‌ها، روحانیون و راهبان معبد می‌ساختند... (۶۳)

آرامش و امنیت در توسعه بازرگانی این راه اهمیت به‌سزایی داشته است. به تدریج با گسترش آیین، مذهب، فرهنگ، تجارت و... کاروانسراها برای تسهیل امر تجارت و امنیت راه ابریشم ایجاد شدند. کاروانسراها و رباطهای زیادی در افغانستان وجود داشت:

«در آن زمان از کابل تا قندهار بیست و دو رباط وجود داشت. قافله‌ها و کاروانها گاه یک رباط و گاه دو رباط را در یک روز طی می‌کردند... مهم‌ترین رباطهایی که در فواصل معین در راههای افغانستان وجود داشت، عبارتند از:

۱. از کابل تا میمنه: رباطهای قلعه قاضی، کوته اشرو، سرچشمه، گردن دیوال، بامیان، سیغان، کهمرد، خرم و سرباغ، ایبک، حضرت سلطان، تاشقرغان، نایب آباد، گوریمار، مزارشریف، بلخ، آقچه چغچی و شبرغان. از شبرغان به بعد دو راه به سوی میمنه می‌رفت: از راه اندخوی و رباط اندخوی، جلوگیر، دولت آباد میمنه، رباط سرپل، میرزا اولینگ، چشمه شفا، کهنه قلعه و میمنه.
۲. از کابل تا مزارشریف: رباطهای سرای خواجه، برج گل جان، سیاه گرد، زیرشبر، بامیان ...

۳. راه خان آباد، قطغن و بدخشان: از راه چاریکار و گلپهار، رباطهای رخه، پنجشیر، دوآب پنجشیر، سفیدشیر، خاواک، سمنگان، قریه ده سلاح، اندراب، کوتل مرغ، نهرین، فلول، شورآب و خان آباد... (۶۴)

۴. از کابل تا جلال آباد: رباطهای بت خاک، سمجهای ملاعمر، قفسان، تیزین، خاک جبار، جلگه لک نمله کالی، سرخورد، جلال آباد... (۶۵)

به هر ترتیب راههای هرات به خراسان بزرگ و ماوراءالنهر و سرانجام به چین می‌رسید. از زامین تا سمرقند دو راه فرعی دیگر هم وجود داشت که از شمال می‌گذشت. از سمرقند به بخارا نیز دو راه داشت: یکی با گذر از منازل زرمان، رینجن، دبوسییه، خدیمنکن، طواویس، کرمینیه و نومجکت و دیگری با گذر از مایمرغ، روستای ساودار (سودار)، شهرکش (شهرسبز)، ناوكد، تخشب و بزده (بزده).... (۶۶)

شهرهای سمرقند و بخارا هم از جلگه‌های شمالی و هم از مناطق کوهستانی در معرض تاخت و تاز بودند، زیرا مانند بلخ مهم بودند و برج و باروهای فراوانی داشتند. این شهرها از مزارع، دهات، باغها و قصرهای خصوصی، پلهای معلق، معابد، شبکه‌های آبرسانی، سدها، بندها، بازارها، کاروانسراها، رباطها و جمعیت انبوهی برخوردار بودند... جاده سمرقند به بخارا که در حاشیه جلگه خشک قره‌قروم (شنهای سیاه) کشیده شده و پیرامون آن راکوهها و فلاتها گرفته‌اند، جاده سلطنتی یا جاده طلایی نامیده می‌شد. منطقه ماورای جیحون، این سرزمین پربرکتی که در شرق رودخانه جیحون قرار دارد، جایگاه شایسته‌ای برای برخورد فرهنگها بود. (۶۷)

راه ابریشم از بخارا به خجده (خجاده) در جنوب غربی می‌رفت و سپس به بیکنند می‌رسید که منزل مهمی بود و هزار کاروانسرا داشت. از آنجا به فربر (فوب) می‌رفت و پس از گذر از جیحون به آمل (آمویی یا چهارجوی) می‌پیوست. رود جیحون، دو تا پنج ماه از سال، چنان یخ می‌بست که کاروانها با بارهای سنگین خود از روی آن می‌گذشتند، اما در گرمای تابستان قابل کشتیرانی بود. منازل بعدی را گشماهن، مرو، سنج، دندانقان و سرخس تشکیل می‌داد. از سرخس تا نیشابور، منازل رباط شرف، رباط ماهی، رباط چاهک، توس، نوغان، طرق،

شریف‌آباد، الحمراء، و دیزباد قرار داشتند.^(۶۸) این راه از کاشغر تا نیشابور، بیشتر در تابستان مورد استفاده قرار می‌گرفت.

برخی از کاروانها در زمستان از یارقند یا کاشغر به سوی تاش‌کورگان روانه می‌شدند و از راه پامیر به خاوغ، قندوز، حُلم و بلخ می‌رفتند و بدین ترتیب از تجارت پرسود با هند نیز بهره می‌بردند، زیرا بلخ در آغاز راه بزرگی بود که مرز شمال غربی را به دشتهای پنجاب پیوند می‌داد. این مسافران یا از سمت غرب به میمنه و مرو می‌رفتند، یا در جنوب غربی راه می‌پیمودند و با گذر از هرات، فوشنج، زام (جام) فرهادگرد و دیزباد، به نیشابور می‌رسیدند.

منازل نیشابور تا ری عبارت بودند از: دشت جوین، پل ابریشم، بسطام (شاهرود)، دامغان و خوار. راه ابریشم سپس با گذشتن از ساوه، مزدقان، همدان، گردنه اسدآباد، کنگاور، بیستون، قرمیس (کرمانشاه)، مازورستان، حلوان، قصرشیرین، جلولاء، دسکرة الملک (دستگرد ساسانی) و نهروان، به بغداد می‌رسید.^(۶۹)

نتیجه

در این مقاله با بررسی تحولات راه ابریشم در دورانهای مختلف تاریخ ایران، به صورت کوتاه و مختصر، چنین به دست می‌آید که در دوران هخامنشیان جاده شاهی قدیم در مسیر راه ابریشم قرار گرفت و نقش مهمی در مناسبات و داد و ستد داخلی و خارجی ایران بازی کرد. در دوران اسکندرانی و سلوکیان در راستای تحول فرهنگ و رشد تجارت، هنر و صنعت در راه ابریشم تکامل یافت. هر چند مهم‌ترین تحول و تکامل صنعت ابریشم و راه آن در ایران به دوران اشکانی می‌رسد، تجارت با امپراتوری روم و رقابت با آن، مهم‌ترین انگیزه دولت اشکانی در برقراری روابط تجارتي با چین بود. راه ابریشم در واقع واسطه بین تمدنهای یونانی - لاتینی با تمدنهای آسیای شرقی، چین و هند بود. به جز مسئله تجارت، این راه یک راه زیارتی بود و در گسترش معابد و آیین بودا نقش بارزی را بر عهده داشت؛ چنان که در تُختن، تبت و افغانستان، معابد بودایی بسیاری از جمله غارهای هزار بودا قرار دارند. این راه با گذشت چندین سده هنوز هم اهمیت ویژه‌ای دارد و هنوز همان نقش پل ارتباطی بین شرق و غرب را به عهده دارد.

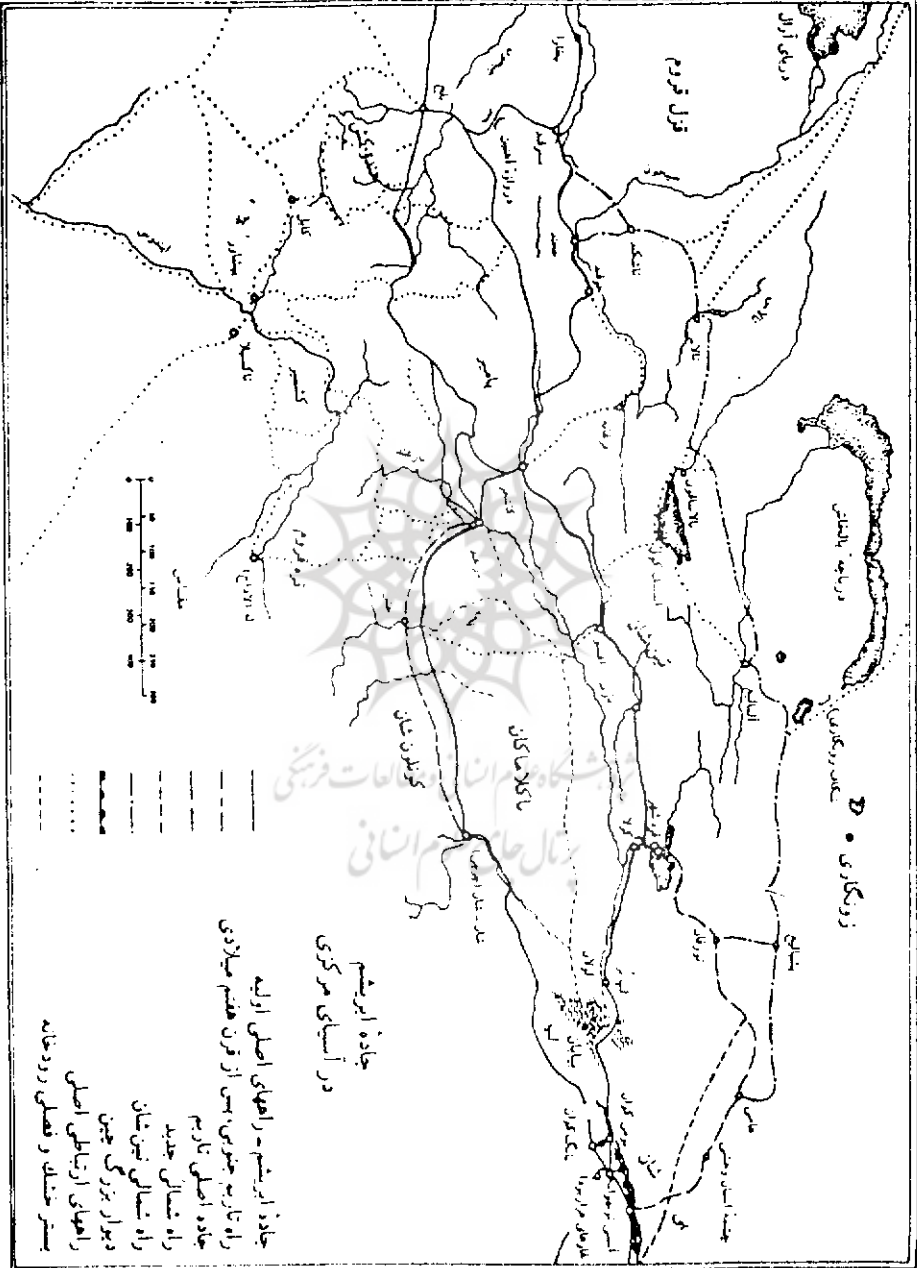
مقاله ● هرات؛ شهری در مسیر راه ابریشم / ۳۱

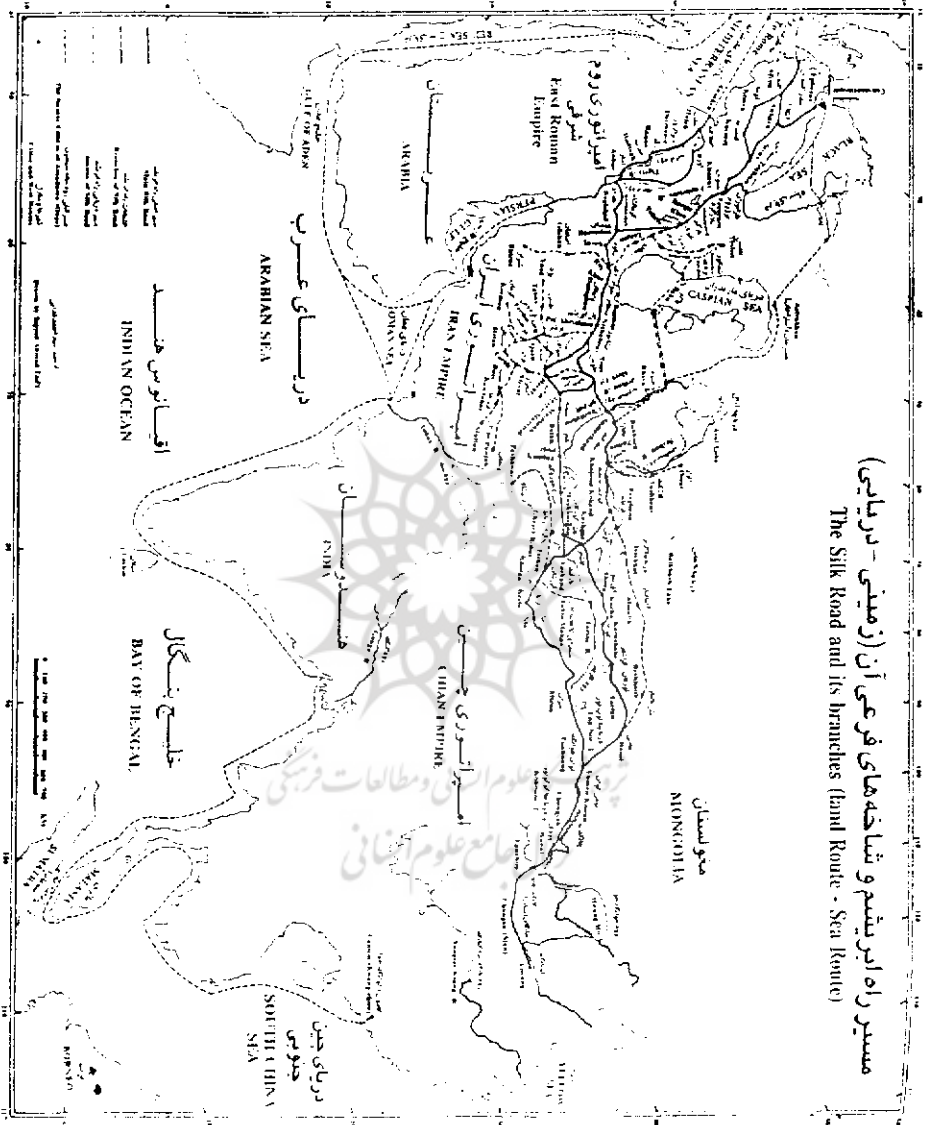
بدین ترتیب راه افغانستان و هرات که از مهم‌ترین قسمت‌های تجاری راه ابریشم بود، با پیوند به راه‌های خراسان بزرگ و ماوراءالنهر، سرانجام به چین می‌رسید.

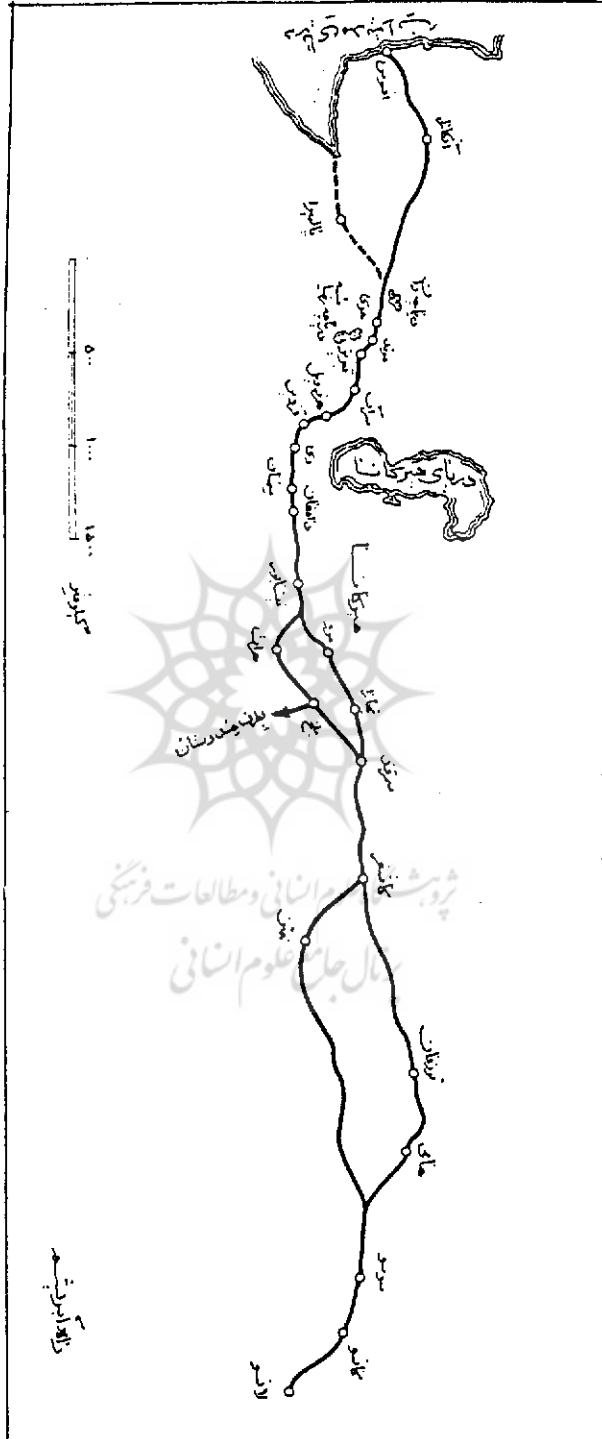


پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی

ضمیمه:







پی‌نوشتها

۱. فریده معتکف، «راههای اصلی و فرعی جاده ابریشم»، مجموعه مقالات دومین اجلاس بین‌المللی جاده ابریشم، تهران: وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی، ۱۳۷۶، ص ۳۱۹.
۲. آیرین فرانک و دیوید براونستون، جاده ابریشم، ترجمه محسن ثلاثی، تهران: سروش، ۱۳۷۶، ص ۱۲.
۳. پیشین، ص ۶-۱۴.
۴. علیرضا چکنگی و دیگران، راه ابریشم؛ یادمان‌گشایش راه آهن مشهد - تجن - سرخس، مشهد: آستان قدس رضوی، ۱۳۷۵، ص ۱۳.
۵. پیشین، ص ۱۰-۱۰۸.
۶. حسین پیرنیا، ایران باستان، کتاب نهم، اشکانیان، تهران: جیبی، ۱۳۴۲، ص ۹-۲۶۹۸.
۷. غلامحسین مصاحب، دایرةالمعارف فارسی، جلد اول، تهران: فرانکلین، ۱۳۴۵، ص ۷۱۷.
۸. چکنگی و دیگران، پیشین، ص ۴-۱۳.
۹. پیشین، ص ۵۱.
۱۰. پیشین، ص ۵۲.
۱۱. آیرین فرانک و براونستون، پیشین، ص ۴-۱۷۰.
۱۲. پیشین، ص ۹-۲۲۲.
۱۳. عنایت‌الله رضا، ایران و ترکان در روزگار ساسانیان، تهران: انتشارات علمی فرهنگی، ۱۳۶۵، ص ۵-۱۶۳.
۱۴. ولادیمیر لوکونین، تمدن ایران ساسانی، ترجمه عنایت‌الله رضا، تهران: علمی و فرهنگی، ۱۳۶۵، ص ۲۰۴.
۱۵. ه. ل. رابینو، صنعت تخم نوغان در ایران، ترجمه سعید نفیسی، بی‌جا، بی‌نا، بی‌تا، ص ۵.
۱۶. آیرین فرانک و...، پیشین، ص ۳-۱۹۲.
۱۷. عنایت‌الله رضا، «نقش ایران در جاده ابریشم تا پایان عهد ساسانی»، مجموعه مقالات دومین اجلاس بین‌المللی جاده ابریشم، پیشین، ص ۹-۲۲۸.
۱۸. پیشین، ص ۲-۲۴۰.
۱۹. پیشین، ص ۲۰۰-۱۹۵.

۲۰. بیکونوسکایا، اعراب حدود مرزهای روم شرقی و ایران در سده‌های چهارم و ششم میلادی، ج ۲، ترجمه عنایت‌الله رضا، تهران: بی‌نا، ۱۳۷۲، ص ۲۱۵-۷.
۲۱. پیشین، ص ۲۴۴.
۲۲. علیرضا چکنگی، پیشین، ص ۵۱-۲.
۲۳. آبرین فرانک، پیشین، ص ۲۱.
۲۴. پیشین، ص ۳۷-۸.
۲۵. علی مظاهری، جاده ابریشم، ترجمه ملک‌ناصر توبان، تهران: مؤسسه مطالعات و تحقیقات فرهنگی، ۱۳۷۲، ج ۱، ص ۴۷.
۲۶. حافظ ابرو، زبدة التواریخ، به تصحیح سیدکمال حاج‌سیدجوادی، تهران: نشر نی، ۱۳۷۲، ج ۱، ص ۲۷۳-۵ و ج ۲، ص ۶۶۶.
۲۷. پیشین، ج ۲، ص ۷۴۲-۳؛ عبدالرزاق سمرقندی، مطلع السعدین و مجمع بحرین، به تصحیح پروفیسور محمد شفیع، لاهور: چاپخانه گیلانی، ۱۳۶۵ ق / ۱۹۶۷، ج ۲، جزء اول، ص ۲۳۵.
۲۸. حافظ ابرو، پیشین، ج ۲، ص ۶۹۷-۹؛ سمرقندی، ج ۲، جزء اول، ص ۲۱۶-۸؛ حافظ ابرو، پیشین، ج ۱، ص ۴۵۸-۶۰.
۲۹. نک: سیدعلی اکبر ختائی، ختائی نامه، «خواجہ غیاث‌الدین نقاش»، گردآورنده: ایرج افشار، تهران، مرکز اسناد فرهنگی آسیا، ۱۳۵۷؛ مظاهری، پیشین، ص ۶۱.
۳۰. پیشین، ص ۶۱-۷۳.
۳۱. نک: ختائی، پیشین.
۳۲. ژان باتیست تاورنیه، سفرنامه، ترجمه ابوتراب نوری، تهران: سنایی، ۱۳۶۳، ص ۴۰۱.
۳۳. پیشین، ص ۴۰۵.
۳۴. ویلم فلور، اولین سفرای ایران و هلند، ترجمه داریوش مجلسی و ابوتربیان، تهران: طهوری، ۱۳۵۷، ص ۴۱-۷.
۳۵. ژان شاردن، سفرنامه، ج ۲، ترجمه اقبال یغمایی، تهران: توس، ۱۳۷۲، ص ۹۰۰-۳.
۳۶. محمدکاظم مروی، عالم‌آرای نادری، با مقدمه میکلوخوماکلای، دفتر سوم، مسکو: فرهنگستان علوم اتحاد

- شوروی، انسیتو خاورشناسی، ۱۳۴۱/۱۹۶۲، ش، ص ۳۲۴.
۳۷. آیرین فرانک، پیشین، ص ۳۲۰.
۳۸. پیشین، ص ۳۲۰-۴۰.
۳۹. چکنگی، پیشین، ص ۱۸؛ معتکف، پیشین، ص ۲۱۹-۲۰.
۴۰. پیشین، ص ۱۳.
۴۱. پیشین.
۴۲. چکنگی، پیشین، ص ۱۸.
۴۳. پیشین، ص ۱۸-۹.
۴۴. پیشین، ص ۱۹؛ فرانک، پیشین، ص ۳۹؛ معتکف، پیشین، ص ۳۲۱.
۴۵. چکنگی، پیشین، ص ۲۰-۱؛ فرانک، پیشین، ص ۴۰-۵.
۴۶. چکنگی، پیشین، ص ۲۴-۵.
۴۷. پیشین، ص ۲۵؛ فرانک، پیشین، ص ۳۹.
۴۸. پیشین، ص ۲۶.
۴۹. پیشین.
۵۰. پیشین، ص ۲۷.
۵۱. پیشین.
۵۲. پیشین، ص ۲۷-۸.
۵۳. پیشین.
۵۴. پیشین.
۵۵. معتکف، پیشین، ص ۳۲۲-۳.
۵۶. پیشین.
۵۷. عنایت‌الله رضا، «نقش ایران در جاده ابریشم تا پایان عهد ساسانی»، پیشین، ص ۲۴۳.
۵۸. پیشین، ص ۳۱۹-۲۰.
۵۹. فرانک، پیشین، ص ۱۶۰.



۶۰. ژان پیر درژ، امیل مارتین بوهرر، جاده ابریشم، ترجمه هرمز عبداللهی، تهران: روزنه کار، ۱۳۷۹، ص ۱۳۲.

۶۱. پیشین.

۶۲. پیشین.

۶۳. «راهها و کاروانها در افغانستان»، دایرةالمعارف آریانا، ج ۵، کابل: انجمن دایرةالمعارف افغانستان،

۴۸-۱۳۲۸ش، ص ۵۲۲.

۶۴. پیشین، ص ۵۲۲.۳.

۶۵. پیشین.

۶۶. چکنگی، پیشین، ص ۱۹-۲۰.

۶۷. فرانک، پیشین، ص ۳۸۹.

۶۸. پیشین، ۳۸-۴۰.

۶۹. پیشین، ص ۲۰؛ معتکف، پیشین، ص ۲۰-۳۱۹.

