



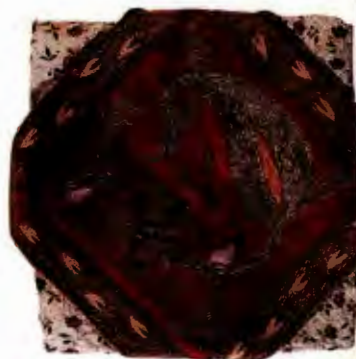
جاده ابریشم

ناصر تکمیل همایون



ناصر تکمیل همایون در سال ۱۳۱۵ در قزوین متولد شد. در دو رشته تاریخ و جامعه‌شناسی (به ترتیب در سال‌های ۱۳۵۱ و ۱۳۵۶) از دانشگاه پاریس (سوربن) درجه دکتری گرفت. تکمیل همایون در زمینه جامعه‌شناسی تاریخی ایران پژوهش‌ها و تألیفات متعدد دارد که از آن میان می‌توان به این آثار اشاره کرد: تاریخ اجتماعی و فرهنگی تهران (سه جلد)؛ یازده کتب در مجموعه «از ایران چه می‌دانم؟»؛ نظم و نهادی آموزشی در ایران باستان، و بیش از یکصد مقاله که در نشریه‌های علمی و فرهنگی کشور انتشار یافته است.

Nasser Takmil Homayoun was born in 1936 in Qazvin, Iran. He received his Ph.D in History (1972) and in Sociology (1977) from the Sorbonne. His extensive researches and studies embrace the sociological history of Iran. His published work includes: *The Social and Cultural History of Tehran*, (3vols); eleven subjects in the "What do I know about Iran?" book series; *The Educational System and Institutions in Ancient Iran*; and more than one hundred articles for Iranian scientific and cultural magazines.



بسم الله الرحمن الرحيم

از ایران چه می‌دانم؟ / ۹۰

جادهٔ ابریشم



از ایران چه می‌دانم؟ / ۹۰

جاده ابریشم



دکتر ناصر تکمیل‌همایون



دفتر پژوهشهای فرهنگی

دفتر پژوهشهای فرهنگی



دفتر مرکزی: تهران، خیابان کریم خان زند، خیابان ایرانشهر شمالی، نبش کوچه یگانه، شماره ۲۲۹
 کد پستی: ۱۵۸۴۷۳۶۹۱۳ صندوق پستی: ۱۵۸۷۵-۴۶۹۱
 تلفن: ۸۸۳۱۵۲۳۷، ۸۸۳۰۲۴۸۲، ۸۸۸۲۱۳۶۴
 دورنگار: ۸۸۳۰۲۴۸۵ پست الکترونیک: crb@iranculturestudies.com
 • تلفن واحد بازاریابی: ۸۸۳۱۵۲۴۰ فروش الکترونیک: www.iranculturestudies.com
 www.lahzeh-ketab.com

تلفن های پخش مرکزی: ۸۸۸۴۹۶۴۱-۲، ۰۹۱۲-۲۱۷۷۶۴۷ مراکز اصلی پخش و فروش:
 • فروشگاه مرکزی: دفتر مرکزی: تهران، خیابان کریم خان زند، خیابان ایرانشهر شمالی، نبش کوچه یگانه، شماره ۲۲۹؛ تلفن: ۸۸۸۴۹۶۴۱
 • پخش مرکزی: تهران، میدان انقلاب، خیابان ۱۲ فروردین، نبش خیابان شهید وحید نظری، شماره ۲۵۵؛ تلفن: ۶۶۴۱۷۵۳۲؛ دورنگار: ۶۶۹۵۰۱۴۶
 • سرچاه گفتگو، خانه هنرمندان ایران: تهران، خیابان ایرانشهر شمالی، باغ هنر؛ تلفن: ۸۸۸۳۱۳۳۶۹؛ دورنگار: ۸۸۳۱۳۰۸۹

* جاده ابریشم - از ایران چه می دانم؟ / ۹۰ *

* مؤلف: دکتر ناصر تکمیل همایون
 * سروراستار: دکتر حسن باستانی راد؛ ویراستار صوری: دل آرا مردوخ
 * طراح قالب جلد: ایراندخت قاضی نژاد؛ اجرا: شهره خوری
 * حروفنگار: نجمه تمیمی * صفحه آرا: سمیه تمیمی
 * لیتوگرافی: داناگراف * چاپ: شریف * شمارگان: ۳۰۰۰ نسخه * چاپ اول ۱۳۸۹
 * قیمت: ۲۵۰۰ تومان
 همه حقوق محفوظ است. هرگونه تقلید و استفاده از این اثر به هر شکل بدون اجازه کتبی دفتر پژوهشهای فرهنگی ممنوع است.

ISBN: 978-964-379-192-6

شابک: ۹۷۸-۹۶۴-۳۷۹-۱۹۲-۶

تکمیل همایون، ناصر، ۱۳۱۵-

جاده ابریشم / ناصر تکمیل همایون. - تهران: دفتر پژوهشهای فرهنگی، ۱۳۸۹.

۱۲۰ ص.: مصور. - (از ایران چه می دانم؟؛ ۹۰)

ISBN: 978-964-379-192-6

فهرست نویسی براساس اطلاعات فیبا.

Nasser Takmil Homayoun. The Silk Road.

صفحه عنوان به انگلیسی:

کتابنامه: ص. [۱۱۵] - ۱۱۸.

۱. جاده ابریشم - تاریخ. الف. دفتر پژوهشهای فرهنگی. ب. عنوان.

۹۵۵/۰۰۴۲

DSR ۲۵ / ج ۸ ت ۲ ۱۳۸۹

۱۹۴۷۶۹۸

کتابخانه ملی ایران

یادداشت



با توجه به تحولات نوین فرهنگی در جامعه امروز، نیاز همه ایرانیان، به ویژه جوانان تیزبین و پرسشگر، به بررسی‌های جدید علمی و مستمر درباره تاریخ پرفرازونشیب ایران زمین و دیانت و فرهنگ و تمدن آن، بیش از گذشته نمودار شده است. از این رو، دفتر پژوهشهای فرهنگی با شناخت این امر و در جهت گسترش دیدگاه‌های همه‌جانبه و عمیق فرهنگی، تلاش مستمری را آغاز کرده و بر آن است تا با انتشار مجموعه *از ایران چه می‌دانم؟* آگاهی‌های مهم، دقیق و سودمندی را در حوزه‌های گوناگون ایران پژوهی در دسترس همه دوستداران ایران و جوانان علاقه‌مند کشورمان قرار دهد.

امید است که این دفتر بتواند با ارائه این نوع پژوهش‌ها، ضمن ایجاد پیوندی ناگسستنی میان فرهنگ امروز و دیروز و دوری از هرگونه ذهنیت و جانبداری‌های یک‌سویه و غیرعلمی، زمینه تبادل نظر و اندیشه را میان همه دانش‌پژوهان و علاقه‌مندان این عرصه فراهم سازد و در شکوفایی حرکت‌های نوین فرهنگی و اندیشه‌پرور و ایجاد آینده‌ای بهتر برای این سرزمین، نقشی شایسته و مفید ایفا کند.

دفتر پژوهشهای فرهنگی

فهرست مطالب

۹	پیش‌سخن
۱۱	فصل یکم. زمینه‌های پژوهش درباره جاده ابریشم
۱۲	۱. ادوار تاریخی بررسی‌ها
۱۴	۲. یونسکو و بررسی فرهنگ‌ها و تمدن‌ها
۱۶	۳. ایران و برنامه‌های پژوهشی یونسکو
۱۹	فصل دوم. پدید آمدن راه‌ها و نام و نشان جاده ابریشم
۲۱	۱. ایران و راه‌شناسی تاریخی
۲۳	۲. بزرگراه ایرانی شرقی - غربی
۲۶	۳. نام و نشان «جاده ابریشم»
۲۹	فصل سوم. خاستگاه ابریشم و نوغان‌کاری
۲۹	۱. واژه ابریشم
۳۱	۲. تهیه ابریشم
۳۴	۳. خاستگاه تاریخی ابریشم
۳۷	۴. صدور ابریشم به غرب آسیا
۴۱	فصل چهارم. جاده‌های زمینی ابریشم
۴۲	۱. بخش‌های جاده ابریشم
۴۷	۲. مبادله کالا در جاده ابریشم
۴۸	۳. اسب‌های آسمانی و شترهای دوکوهانه
۵۵	فصل پنجم. راه‌های دریایی ابریشم
۵۶	۱. ایران، گذرگاه میان دریایی
۶۰	۲. راه‌های دریایی در خلیج فارس و اقیانوس هند

- ۶۱ ۳. هفت دریا
۶۲ ۴. شناخت دریا و توسعه دریانوردی

۶۵ فصل ششم. راهداری و کاروانسراها

- ۶۶ ۱. حفاظت از راه‌ها و کاروان‌ها
۶۸ ۲. کاروان و کاروانسرا
۷۸ ۳. تسهیلات مسافرتی
۸۱ ۴. نقش ایران در نگهداری و نگهداری جاده ابریشم

۸۳ فصل هفتم. تکوین فرهنگ و تمدن در جاده ابریشم

- ۸۴ ۱. انواع تمدن‌ها در جاده ابریشم
۸۵ ۲. راه‌های گفت‌وگو
۸۷ ۳. مدنیت چین و هند در درون مجموعه آسیایی
۸۹ ۴. جایگاه مدنیت ایران در جاده ابریشم
۹۱ ۵. نقش ادیان و مذاهب در مسیر جاده ابریشم

۹۹ فصل هشتم. جاده ابریشم در تاریخ ایران دوره اسلامی

- ۱۰۰ ۱. پدیده ابریشم‌کاری در پهنه ایران‌زمین
۱۰۱ ۲. مغولان و جاده ابریشم
۱۰۴ ۳. نوغان‌کاری و جاده ابریشم در دوره صفویه
۱۰۷ ۴. آخرین نام و نشان نوغان‌کاری ایرانیان

۱۰۹ سخن پایانی

- ۱۱۳ پی‌نوشت
۱۱۵ مآخذ

پیش سخن

از قدیمی‌ترین ایام در ایران راه‌های کوتاه و دراز با کاربردهای گوناگون پدید آمده که با راه‌های بزرگ قاره‌ای پیوند داشته‌اند. یکی از راه‌های بزرگ «جاده ابریشم» است که از شرق چین (سیان) تا میانه اروپا (به ویژه شهرهای مهم تجاری مانند ونیز) امتداد داشته است. سیاحان، بازرگانان، مبلغان مذاهب گوناگون و مبشران فرهیخته در آن جاده رفت‌وآمدها داشته و ساکنان منطقه‌های مختلف جهان را با فرهنگ و اندیشه‌های متنوع آشنا کرده‌اند. در این کتاب نقش تجاری و فرهنگی این جاده و شاخه‌های آن، مسیر دریایی که هم‌زمان با راه‌های زمینی پدید آمده بود، چگونگی رفت‌وآمدها و نقل و انتقال کالاها به ویژه «ابریشم»، و پایگاه‌های راهداری و شهرهای قرارگرفته بر جاده‌ها مورد توجه قرار گرفته است. مؤلف اثر حاضر که در دهه ۱۳۷۰ (۱۹۹۰) هماهنگ با «یونسکو» این جاده را پیموده، بیش‌تر به جنبه‌های فرهنگی و مدنی جاده ابریشم توجه کرده است.

اسناد و مدارکی که در این باره اطلاعاتی دارند، دو نوع هستند: یکم، مقالات و کتاب‌هایی است که خارجیان به زبان‌های اروپایی نوشته‌اند و از دو دهه پیش با کمک یونسکو، یا با نظارت و تشویق آن سازمان پژوهش‌های متعددی فراهم آمده و بیش از گذشته، احیا و تداوم نقش «جاده ابریشم» مورد توجه علاقه‌مندان کشورهای مختلف قرار گرفته است؛ دوم، مقالات و کتاب‌هایی است که به زبان عربی و فارسی (مانند منابع تاریخی و جغرافیانگاری) نوشته شده است. تحقیقات پژوهشگران ایرانی و غیرایرانی آگاهی‌های دقیق‌تری به نگارنده

ارزانی داشته است. مقاله‌ها، جزوه‌ها و رهنمودهای یونسکو، خطابه‌ها و نوشتارهای ارائه‌شده در همایش‌های ملی و بین‌المللی مربوط به جاده ابریشم، و دستاورد مسافرت‌های نگارنده در مسیر این جاده به‌عنوان پژوهش‌های میدانی، دسته دیگری از پژوهش‌های اخیر بودند که به اتفاق گروه‌های پژوهشی یونسکو به طور عینی نگارنده را با موضوع آشنا ساخت و جا دارد از استادان بزرگوار، به ویژه دکتر محمود بروجردی رئیس وقت مؤسسه مطالعات و تحقیقات فرهنگی (پژوهشگاه)، که شرایط سفر و تحقیقات نگارنده را فراهم آوردند، صمیمانه سپاسگزاری شود. هم‌چنین پژوهش ارزنده استاد باستانی‌پاریزی که به نام *اژدهای هفت سر* انتشار یافته، از مراجع اصلی نگارنده بوده است. از این رو کتاب حاضر به پاس زحمات این استاد فرهیخته و پیشگام در عرصه پژوهش پیرامون جاده ابریشم، به ایشان تقدیم می‌شود.



۱. نمونه‌ای از پل‌های کهن برای عبور کاروانیان

فصل یکم

زمینه‌های پژوهش درباره جاده ابریشم

بررسی راه‌ها (مسالک) و شناخت شهرها و مساکن و روستاها (بلدان و ممالک) از کهن‌ترین ایام مورد توجه بوده و شاید بتوان گفت از آغاز ایجاد راه‌ها، کالبدشناسی و شیوه‌های بهره‌وری و آشنا ساختن رهروان (جهانگردان و بازرگانان) از انواع راه‌ها و طول و عرض آنها نیز در معرض بررسی و مطالعه قرار گرفته است.

جاده‌های ایران‌زمین در پهنه کوهستان‌ها، دشت‌ها، کویرها و ریگزارها مانند شاهراه ورارود (ماوراءالنهر) تا میان‌رودان (بین‌النهرین) و جاده شاهی، راه ادویه (فلفل) و... همواره در محک شناخت قرار داشته و به لحاظ امنیت و رفاه و تسهیلات گوناگون توجه ویژه به آنها معطوف شده است.

جاده‌ها و راه‌های پدیدآمده در سرزمین‌های گوناگون، طی قرون و اعصار به هم پیوسته و بزرگراه‌های جهانی را ایجاد کرده‌اند. این راه‌ها بر پایه مسیر و موقعیت نام و نشان یافته و راه‌شناسان و راهنما‌نگاران، نام‌های مناسب چون راه چین، راه بخارا، راه هندوستان، راه قسطنطنیه، راه روم و جز اینها بر آنها نهاده‌اند که در کتاب‌های جغرافیای تاریخی مسلمانان به تفصیل از این راه‌ها سخن به میان آمده است. بزرگ‌ترین جاده شرق و غرب جهان نیز در رهگذر تاریخ نام و نشان‌هایی پیدا کرده که به چگونگی آن پرداخته شده است.

۱. ادوار تاریخی بررسی‌ها مسیر راه‌های شرق و غرب جهان در گستره

دریایی و زمینی از شهر سیان در چین (چانگان)^۱ تا شهر ونیز در روم و سواحل دریای مدیترانه و راه‌های فرعی و مناطق برخورد آنها با یکدیگر، از دیدگاه‌های گوناگون مورد بررسی جغرافی‌دانان و مورخان جهان قرار گرفته است.

وادیم اِلیسِف^۲، از برنامه‌ریزان پژوهش راه‌های ابریشم در یونسکو و از استادان دانشگاه لیون فرانسه، در مقدمه‌ای بر کتاب ارزشمند جاده ابریشم زمان‌بندی به نسبت سنجیده‌ای درباره دوره‌های تأمل و مطالعه پیرامون این جاده عرضه کرده است که به بیان کوتاه‌شده آن مبادرت می‌شود:

دوره نخست بررسی‌های سیاحان و جغرافی‌دانان گذشته یونانی و بیزانسی درباره شهرها و بخش‌هایی از راه‌های شرق و غرب آسیا را شامل می‌شود که مشهورترین آنها، هرودوت^۳، گزنفون^۴ و استرابون^۵ هستند و پاره‌ای از این گروه، بر پایه سخنان دیگران، نگارش بخش‌هایی از کتاب خود را انجام داده‌اند. گاه در نوشته‌های آنان مطالبی خرافاتی، غیرقابل‌باور و تخیلی وارد شده و کتاب را از مرتبه علمی بیرون آورده است.

دوره دوم مسافرت‌هایی است که مبلّغان و مبشّران بودایی (هندی و چینی) در بخش شرقی جاده مزبور انجام داده‌اند، چون جانگ چی یِن^۶ در سده دوم پیش از میلاد و فاشیان^۷ راهب چینی و مبلّغان مسیحی فرقه نسطوری^۸ که از بخش غربی به شرق جاده یادشده سفر کرده‌اند. استاد مظاهری نوشته است:

«نخستین مسیحیان مستقر در چین، اینان مسیحیان ایرانی (نسطوری) می‌بودند که به دنبال ساسانیان به آن‌جا کوچیدند. این موضوع به وفور توسط نویسندگان

1. Xian (Changan)

2. Vadime Elisseph

3. Herodotus

4. Xenophon

5. Strabon

6. Tchang - Ch - Yan

7. Faxian

8. Nestorian

مختلف مورد بحث قرار گرفته است و در چین آثار کتیبه‌دار به فراوانی وجود دارد که از نسطوریان باقی مانده است» (۱۳۷۲، ص ۳۲۵).

دوره سوم دریانوردان و سیاحان مسلمان هستند که به دلیل استفاده از زبان نوشتاری عربی در برخی پژوهش‌ها به نام دریانوردان عرب معرفی شده‌اند. این گروه هم سفرهای دریایی داشته‌اند و هم سفرهای زمینی. ابودولف، ناصر خسرو قبادیانی، ابن بطوطه و ابن فضلان از مشهورترین سفرنامه‌نویسانند و افزون بر این، برخی کتاب‌های جغرافیانگاری هم در قالب سفرنامه تدوین شده است و از آن میان است *صورة الارض* (ابن حوقل)، *مسالك و ممالك* (اصطخری)، *احسن التقاسیم فی معرفة الاقالیم* (مقدسی) و... برخی سفرنامه‌نویسان هم راه چین را معرفی کرده‌اند، مانند *سفرنامه غیاث‌الدین* (۸۲۲-۸۲۶ ق)، سید علی اکبر ختایی در *سفرنامه ختایی‌نامه*، سرهنگ علی مکرم و ...

دوره چهارم از دوره مغول بدین سو، مبلغان جدید مسیحی برای تبشیر و رواج اعتقادات مسیحی در مسیر جاده ابریشم در حال رفت و آمد بوده‌اند، و سفرنامه‌هایی را نوشته‌اند. استاد مظاهری آورده است «پادریان فرنگی از قرن سیزدهم به چین آمدند. ولی آنها نفوذشان در چین تنها از اواسط قرن شانزدهم است. نسطوریان تقریباً در همان زمان، یعنی بعد از مغولان ناپدید شدند» (۱۳۷۲، ص ۳۲۵).

دوره پنجم مسافرت‌های نمایندگان سیاسی کشورهای اروپایی به مناطق متنوع آسیایی است. در پژوهش‌های این گروه غالباً جنبه‌های استعماری یا شناخت سرزمین‌ها به قصد تسلط بر آنها، منظور بوده است

دوره ششم عصری است که بر پایه مطالعات پیشینیان و بررسی‌های میدانی توسط زمین‌شناسان و جغرافی‌دانان، باستان‌شناسان و مورخان، تحقق یافته است و زمانی که یونسکو طرح «پژوهش درباره جاده ابریشم» را به عنوان گفت‌وگو میان فرهنگ‌ها و تمدن‌ها مطرح کرد و کاروان‌های پژوهشی به منطقه‌های گوناگون

گسیل شدند، این نوع مطالعات که می‌تواند علمی‌تر و غنی‌تر از گذشته‌ها باشد تحوّل عظیمی در مطالعات راه‌های شرق و غرب جهان (جاده ابریشم) پدید آورد.

۲. یونسکو و بررسی فرهنگ‌ها و تمدن‌ها نهاد تربیتی و فرهنگی و

علمی سازمان ملل متحد (یونسکو) که برخاسته از اوضاع سیاسی مغرب‌زمین و فرهنگ و تمدن آن بود، در پی نهضت‌های استقلال‌طلبانه در قاره‌های آسیا و آفریقا و هم‌چنین در برخورد با رواج انحطاط اخلاقی و معنوی نظام سرمایه‌داری غربی به وجود آمد و در مسیر شناخت آسیا و آفریقا قرار گرفت. در کنفرانس جهانی یونسکو در مکزیکوسیتی در سال ۱۹۸۲ میلادی (۱۳۶۱ ش) طرح «دهه فرهنگی» پیشنهاد شد و در هشتم دسامبر ۱۹۸۶ میلادی (آذر ماه ۱۳۶۵ ش) در مجمع عمومی سازمان ملل متحد به تصویب رسید. طبق این تصویب‌نامه، طرح «دهه فرهنگ» سال‌های ۱۹۸۸ تا ۱۹۹۷ م را به خود اختصاص داد و کشورهای جهان سوم از آن استقبال کردند و با انتخاب آقای احمد مختار امبو^۱، مسلمان سنگالی، به مدیر کلی یونسکو و پس از او آقای فدریکو مایور^۲ اسپانیایی، یکی از طرح‌های پژوهشی «دهه فرهنگ» به نام طرح مطالعه جامع راه ابریشم یا «راه گفت‌وشنود فرهنگ‌ها» مورد توجه خاص قرار گرفت. مدیر کل یونسکو هدف این برنامه فرهنگی را چنین بیان کرد: «هدف طرح مطالعه جامع راه ابریشم، برانگیختن وجدان مردم امروز نسبت به لزوم یک گفت‌وشنود تازه در پرتو امکانات تاریخی و ایجاد تفاهم و ارتباط و پرثمرساختن متقابل تمدن‌ها در مسیر این راه‌هاست» (تکمیل همایون، ۱۳۷۶، ص ۱۱). یونسکو، بررسی جامع راه‌های ابریشم را بر این اساس بیان کرده است:

1. Amadou Mahtar M'Bow

2. Federico Mayor

«راه‌های ابریشم زمینی، دریایی یا جلگه‌ای، راه‌هایی بوده‌اند برای برخورد تمدن‌ها؛ با وجودی که پیدایش و آغاز این جاده‌ها در تاریکی زمان گم می‌شود لیکن آثاری از خود در دوران قبل از میلاد به جای گذاشته‌اند. این راه‌ها با پیدایش خود کمک شایانی به پیشرفت تمدن انسانی کرده‌اند.

«راه‌های ابریشم، در دوره رونق خود، جنبه‌های مقدس و تجارتی داشته‌اند و به نظر می‌رسید که دروازه غربی شهر سیان مستقیماً به سوی کشورهای دوردست غرب، به ویژه ایران، باز می‌شد. نه تنها فرآورده‌های بی‌شماری از ایران به آن‌جا می‌رسید، بلکه تفکرات جدیدی را نیز به همراه داشت. این کشورهای غربی، از طریق این تبادلات، از دانش‌های بسیاری بهره‌مند شدند. انتهای این راه‌ها به خاورمیانه و چین ختم نمی‌شد، بلکه از سوی غرب به ونیز و رم و از سوی شرق به نارا^۱ [در ژاپن] می‌رسید.

«هرچند که درباره این شاهراه‌های تبادل فرهنگ، تحقیقات متعدد، به صورت انفرادی یا ملی صورت گرفته، لیکن تا به حال از طرف این گروه بین‌المللی هیچ‌گونه تحقیقی جامعی که جنبه تخصصی داشته باشد، انجام نگرفته است. لذا، تنها سازمانی مانند یونسکو، به مناسبت سازماندهی و هدفی که دارد شایسته است که چنین پروژه‌ای را اجرا کند. از نقطه نظر بین‌المللی، سازمان یونسکو همراه با کلیه کشورهای مربوطه و مجامع علمی می‌باید نقش کاتالیزور را در تحقیقات علمی ایفا نماید.

«هدف این برنامه، بیدار کردن وجدان مردمان امروزی است، برای فراهم آوردن وسیله و ایجاد گفت‌وگو به منظور بازیابی مفاهیم و ارتباطات انسانی که در مسیر این جاده‌ها موجب غنای دوجانبه تمدن‌های گوناگون شده‌اند» (تکمیل همایون، ۱۳۷۶، ص ۱۲).

یونسکو یک سلسله کوشش‌های مفید برای «مردمی» ساختن و «فرهنگی» کردن جاده ابریشم انجام داد و یک سلسله کوشش‌های جدیدتر را وعده داد،

چون تألیف *دایرةالمعارف راه ابریشم*، برگزاری نمایشگاه بزرگ بین‌المللی در پاریس، چاپ کتاب‌ها و پژوهش‌های انجام‌شده، چون «مطالعه کاروانسرا»، در اختیار قرار دادن فیلم‌ها، اسلایدها و نوارهای موسیقی و جز اینها که به علت نداشتن بودجه‌های لازم تاکنون انجام نشده است.

۳. ایران و برنامه‌های پژوهشی یونسکو بر پایه قانون اساسی و به مناسبت بزرگداشت چهلمین سال بنیان‌گذاری یونسکو، جمهوری اسلامی ایران که آمادگی خود را برای هرگونه همکاری با یونسکو اعلام کرده بود در برنامه همکاری با پژوهش‌های راه ابریشم آماده شد. مؤسسه مطالعات و تحقیقات فرهنگی (پژوهشگاه) در مهرماه ۱۳۶۶ خورشیدی به ریاست دکتر محمود بروجرودی پس از گفت‌وگو و مشاوره با نماینده یونسکو، دکتر احسان نراقی، مسئولیت این امر فرهنگی را برعهده گرفت. نگارنده نیز عهده‌دار دبیری گروه پژوهش جاده ابریشم شد و جزوهای در چگونگی انجام این پژوهش فراهم آورد. این جزوه برای دانشمندان و صاحب‌نظران عرصه‌های گوناگون علمی و برخی از مراکز فرهنگی و پژوهشی ارسال شد و هم‌چنین در اختیار نمایندگی ثابت جمهوری اسلامی ایران در یونسکو و رایزن فرهنگی یونسکو و دبیر اجرایی پژوهش درباره جاده ابریشم (آقای ایجی هاتوری)^۱ قرار گرفت.

«ترجمه طرح از سوی نمایندگی ثابت به مسئولان یونسکو ارائه شد و مورد تأیید قرار گرفت و در نشست دیگری نیز در لندن به تاریخ ۲۲ و ۲۳ فوریه سال ۱۹۸۷ (۳ و ۴ اسفند ماه ۱۳۶۶) توسط پژوهشگران کشورهای مختلف از طرح مزبور و کوشش‌های مؤسسه مطالعات و تحقیقات فرهنگی تمجید و قدردانی به عمل آمد.

«آقای پروفیسور الیسف استاد دانشگاه لیون که در جلسه کمیته مشورتی یونسکو (۹-۱۱ ماه مه ۱۹۸۸ / ۱۹-۲۱ اردیبهشت ماه ۱۳۶۷) در مقام ریاست جلسه قرار داشت، ضمن تقدیر از دولت جمهوری اسلامی ایران و سپاس‌گزاری از فراهم‌آوردندگان طرح ارائه شده، ابراز داشت:

«این اثر اولین تحقیق مدونی است که در این خصوص انتشار یافته و قدم بزرگی در راه تحقیقات آینده به شمار می‌رود.» نامبرده در بخش دیگری از سخنان خود اضافه کرد: «ایران از میان کشورهای شرکت‌کننده، اولین کشوری است که چنین جزوه‌ای در این خصوص ارائه کرده است.» (تکمیل همایون، ۱۳۷۶، ص ۴۰-۴۱).

در مؤسسه مطالعات و تحقیقات فرهنگی کتاب‌های مرحوم علی مظاهری، خانم بولنوا^۱ و رایینو^۲، لافون به فارسی ترجمه شد و در اکثر همایش‌ها محققان ایرانی جاده ابریشم شرکت فعال داشتند. کار به‌دستان یونسکو برای تبادل نظر به ایران دعوت شدند و سمینارهایی در تهران، مشهد و اصفهان با همکاری نهادها و وزارتخانه‌های ایران برگزار شد. کوشش‌های جهانی یونسکو با کمک دولت‌های عضو سازمان نشان داد:

«فرهنگ‌ها و پاره‌فرهنگ‌ها که همه‌گاه در تاریخ ملت‌ها و قوم‌های جهان نقش سازنده و حقیقت‌یافته‌ای داشت، در دوران جدید، شناخت و توجه به آن، با همه تحولات و تطورات تاریخی و اجتماعی، هم‌چنان نقش خود را آشکار ساخته است و به رغم اندیشه‌های برخاسته از نظام 'سرمایه‌داری' یا 'ضدسرمایه‌داری' که در هر دوی آنها 'سرمایه' و در پی آن 'تولید' و 'مناسبات تولیدی' و 'اقتصاد' نقش محوری دارد، به تحقیق 'فرهنگ' جایگاه ساخت‌گونه خود را در تمامی زمینه‌ها نگاه داشته و به لحاظ علمی، همه نهاد‌های جامعه، هر اندازه متقابل، در یک نظام هماهنگ، موجب حرکت شده‌اند و با آن‌که گاه، یک نهاد کارکرد اجتماعی بیش‌تری

داشته است، این برداشت جدید در سازمان جهانی یونسکو اثرهای بسیاری برجا نهاده، چنان که گروهی از کشورها، به ویژه آنها که دارای فرهنگ و تمدن قدیم و قویم هستند، در مسیر بازشناسی خود بیش از کشورهای نوپا تلاش و کوشش نشان داده‌اند» (تکمیل همایون، ۱۳۷۶، ص ۱۹).

با در نظر گرفتن موقعیت جغرافیایی و تاریخی ایران در این منطقه از جهان، استمرار فعالیت‌های پژوهشی در زمینه‌های گوناگون، در پیوند با راه‌های ابریشم، می‌تواند گامی در «بازشناسی فرهنگی» ایرانیان و برقراری ارتباط‌های فرهنگی خلاق و ابتکارآمیز قوم‌ها و ملت‌هایی باشد که بیش از دو هزار سال تبادل فرهنگی و تمدنی داشته و با باز بودن دروازه‌های اندیشه و ذوقیات و حتی باورهای خود، شکوفایی جهان باستانی و عصر درخشان اسلامی را پی‌ریزی کردند.



۲. کاروانسرای آهوان در نزدیکی سمنان

فصل دوم

پدید آمدن راه‌ها و نام و نشان جادهٔ ابریشم

با پیدایش نخستین جماعت‌های بشری در عصر پیش از تاریخ و برقراری رابطه‌های اجتماعی و اقتصادی میان آنها در یک منظر و ظهور و بروز اختلاف‌های گوناگون و در پی آن برخوردها و منازعات نظامی، پدیدهٔ طبیعی - تاریخی «راه و راهداری» مورد توجه قرار گرفت. هم‌زمان و هماهنگ با تماس‌ها و برخوردهای یادشده، مراودات فرهنگی نیز در میان جماعت‌های اولیهٔ بشری پدیدار شد و در همین روند، فزون بر نیازهای انسانی - اجتماعی، در پیوند با ماهیت فرهنگ در جماعت‌ها و جامعه‌ها و با برقراری ارتباط و تعامل سالم فرهنگی، استمرار و پویایی تحقق پیدا کرد. بدین سان در راه‌ها، چه کوتاه و چه طولانی، کالاهای متنوع میان قبیله‌ها و ساکنان منطقه‌های گوناگون مبادله شدند. اما هم‌زمان، اندیشه‌ها و عناصر فرهنگی و پاره‌فرهنگی، آرمانی و ایمانی، نیز طی سفر^(۱) از قومی به قوم دیگر انتقال می‌یافتند.

با تحول جامعه و گذر از مرحله‌های پیش تاریخی، راه‌ها نیز از حالت‌های ابتدایی درآمدند و هماهنگ با پیشرفت و کارایی دیگر نهادهای اجتماعی، پیشرفت و تکامل یافتند. یکی از راه‌شناسان ایرانی نوشته است:

«گروهی از محققان، سده‌های اخیر را مبدأ راه‌سازی در نظر گرفته‌اند درحالی‌که راه‌سازی با تمدن آغاز شده و حتی پیش از آن وجود داشته است. چنان‌که می‌توان

گفت پیدایش راه، هم‌زمان با پیدایش انسان بوده است. برای این‌که انسان راه می‌رود و برای رفتن از جایی به جای دیگر احتیاج به راه دارد» (احتشامی، ۱۳۸۱، ص ۱۰).

راه‌های کوتاه و سهل‌الوصول گذشته، به مرور به راه‌های ناحیه‌ای و راه‌های ناحیه‌ای به راه‌های منطقه‌ای تبدیل شدند و همین راه‌ها در مرحله‌های تاریخی به راه‌های فرامنطقه‌ای و قاره‌ای رسیده‌اند. در میان این راه‌ها یک راه بزرگ (با شعبه‌ها و میان‌برها) به طول یک چهارم محیط کره زمین بخش عمده‌ای از قاره آسیا (شرق) را به بخش عمده‌ای از قاره اروپا (غرب) پیوند داده است. این راه از آغاز سده بیستم میلادی به عنوان «جاده ابریشم»، «راه بزرگ ابریشم» و «راه‌های ابریشم»، از سوی دانشمندان اروپایی شهرت جهانی پیدا کرد و محققان دیگر کشورهای جهان نیز اندک اندک این نام و نشان را پذیرفتند. پل استراترن در این باره نوشته است:

«دلیل پدید آمدن این جاده عجیب چه بود؟ ساده‌ترین پاسخ این است که نیاز به دادوستد یعنی خرید و فروش کالاها جاده ابریشم را به وجود آورد. مردم از قدیم به مبادله کالا با همسایگان خود می‌پرداختند. بعضی از کالاها مرغوب و مورد تقاضای عموم از قبیله‌ای به قبیله دیگر حمل و نقل می‌شد و مقدمات ظهور راه‌های بازرگانی مختلف را فراهم می‌آورد. این راه‌ها به تدریج به یکدیگر می‌پیوست و تا دوردست‌ها امتداد می‌یافت و هر قوم و قبیله‌ای چون حلقه‌ای در یک زنجیره طولانی بود و از بازرگانی در این جاده‌ها برای کسب ثروت و شهرت بهره‌مند می‌شد. در حدود یک سده پیش از میلاد شاخه‌های مختلف این راه‌های دور و دراز بازرگانی به یکدیگر پیوست و آنچه، امروز آن را جاده ابریشم می‌نامیم، پدید آمد» (۱۳۷۶، ص ۱۱).

مؤلفان کتاب دیگری با نام *جاده ابریشم* نوشته‌اند:

«تاریخ سستی گشایش این جاده سال ۱۰۵ یا ۱۱۵ پیش از میلاد است، زمانی که چینی‌ها تا نیمه راه آسیا پیش رفتند و به مسیر مشابهی که از مدیترانه به آسیای مرکزی کشیده شده

بود، برخورد کردند. اما جاده ابریشم در واقع بسی کهن‌تر از این است و شاید دو هزار سال و حتی بیش از این قدمت داشته باشد. این جاده دست کم برای چهار هزار سال، راه ارتباطی اصلی میان مدیترانه و چین بود» (فرانک و براونستون، ۱۳۷۶، ص ۱۲).

۱. ایران و راه‌شناسی تاریخی از همان گذشته‌های دور، طبیعت و

اقلیم، جغرافیای محلی و شرایط مادی محیط (سهولت آمد و شد، وجود آب و آبادانی و چمن و علوفه) و آسایشگاه‌های طبیعی، انسانی و اجتماعی (وجود کاروانسرا و روستاها و اتراق‌های جمعی و امنیت و نگهبانی) به گونه‌ای عاملی کارساز، از مهم‌ترین زمینه‌های دگرگونی در شکل‌گیری جامعه‌ها و فضاهای زیست و انواع سکونتگاه‌ها (از ابتدایی‌ترین روستاها تا شهرهای بزرگ باستانی) به شمار آمده و توانسته است حتی در آرمان‌ها و اندیشه‌های ملل و اقوام نفوذ کرده و تأثیر بگذارد. در روزگار کنونی که صنعت و فناوری بر طبیعت (زمین، دریا و آسمان) استیلا یافته، راه‌شناسی تاریخی منطقه‌های مختلف جهان و مسائل ترابری و حمل و نقل و آیین‌ها و رسم‌های مربوط به آن، از برجسته‌ترین مباحث پژوهش در احوال جامعه‌های انسانی به شمار آمده، محققان با جست‌وجو در منابع گوناگون تاریخی و جغرافیایی و ادبیات اجتماعی هر قوم و ملتی نشان‌های فراوانی گردآوری کرده‌اند، که بخش عمده‌ای از تحلیل‌های جامعه‌شناختی و نگارش‌های علمی و فرهنگی می‌تواند بر آن مبتنی باشد.

در سرزمین‌های وسیع ایرانی‌نشین (ایران‌زمین) هم از دیرگاه برپایه نیازهای ارتباطی جماعت‌ها و جامعه‌ها و حمل‌ونقل محصولات و دستاوردهای تولیدی (مادی و غیرمادی) از دوران پیش از تاریخ، هم‌زمان و هماهنگ با دگرگونی‌های اجتماعی و اقتصادی و فرهنگی، راه‌های اصلی و فرعی پدید آمدند و در مسیر پیشرفت و تکامل آنها، عامل‌های سیاسی و حکومتی و لشکرکشی‌های جنگی و

گاه انگیزه‌های دینی و عقیدتی و ارزشی، در پیوند با تقدس‌یابی سرزمین‌ها و اماکن خاص و نیاز معنوی مردم (زیارت) دخالت داشته‌اند.

ایران‌زمین به مفهوم درست جغرافیایی و فرهنگی، به گونه‌ای یکی از پایگاه‌های نخستین مدنیت جهان و کانون شکفتگی‌های دین و اندیشه و دستاوردهای حیاتی و مادی و زیستگاه اقوام و تیره‌های گوناگون و نیز سرزمین مهاجرت‌ها و کوچ‌های تاریخی و آوردگاه نبردها و منازعه‌ها و یورش‌های محلی و قاره‌ای، شرایط پیدایش شبکه‌های راه‌های کم‌نظیری را فراهم آورده است و به علت قرار داشتن در مرکز جغرافیایی تمدن‌ها و فرهنگ‌های جهان کهن (چین و هندوستان در شرق، بین‌النهرین و مصر و مدیترانه یونانی و رومی در غرب) راه‌های پدیدآمده در ایران‌زمین، فزون بر اهمیت منطقه‌ای (و قومی) به لحاظ جهانی (و بین‌المللی) نیز نقش فراوان داشته‌اند و در آن دوره‌های خاص تاریخی، چه پیش از اسلام و چه در اعصار اسلامی، به علت کارایی و توانمندی‌های ارتباطی (وجود نظام راهداری در راه‌ها و اماکن گوناگون) و مواصلاتی (برپایی بریدخانه‌ها و بریدکده‌ها و چاپارخانه‌ها) و تشریفاتی (رواج نسبی آیین‌های سیاحت و زیارت) از اهمیت کم‌نظیری برخوردار بوده است.

گسترده‌گی ایران‌زمین و جای داشتن آن در موقعیت ممتاز ارتباط با کانون‌های بزرگ تمدن‌های جهان، در هر گوشه آن شبکه‌ای از راه‌های اصلی و فرعی پدید آورده بود. به گونه‌ای که ایرانیان همه‌گاه با قوم‌های همجوار و فرهنگ و معارف آنها در ارتباط بودند و ساکنان پیرامون ایران نیز با برخورداری از شبکه‌های راه‌های پدیدآمده، با ایرانیان و فرهنگ و تمدن آنان آشنایی داشتند.

مهم‌ترین راه‌های ایران که در تاریخ شهرت و اهمیت یافته، «جاده شاهی» یا «راه شاهی» است به طول تقریبی ۲۵۰۰ کیلومتر. هرودوت (۴۸۶-۴۲۰ ق.م)، تاریخ‌دان نامدار یونانی، درباره این راه توضیح می‌دهد که ساخته‌شده عصر

هخامنشی است و از لیدی (آناتولی غربی) شروع شده و پس از عبور از فریگیه^۱، رود هالیس^۲، کاپادوکیه^۳، کیلیکیه^۴، اربل، رود زاب و پل دختر به شوش می‌رسید. از آن‌جا هم به اکباتان (همدان) راه داشته و پس از گذر از رامهرمز و ارگان (ارّجان) به پاسارگاد رفته است. در این مسیر طولانی، در هر پنج فرسنگ یک کاروانسرا وجود داشت که کاروانیان (یا لشگریان) بار و بنه خود را در آن می‌نهادند و شب‌ها برای استراحت در آن اماکن، سکونت اختیار می‌کردند (۱۳۵۸، ص ۳۱۱-۳۱۲).

این راه از پاسارگاد و تخت جمشید (پرسپولیس) تا شوش و از آن‌جا تا سارد مرکز لیدی (آسیای صغیر) و شهر افسوس^۵ در کناره دریای اژه ادامه داشته است. پل استراترن در ارتباط با «جاده ابریشم» درباره جاده شاهی چنین آورده است: «جاده ابریشم قسمتی از یک راه کهن را نیز شامل می‌شد و آن جاده شاهی ایران بود. این جاده که به فرمان داریوش امپراتور ایران در اوایل قرن پنجم پیش از میلاد ساخته شده بود، بیش از ۲۰۰۰ کیلومتر فاصله بین شوش پایتخت داریوش در فارس و فلات آناتولی را می‌پیمود و قدرت داریوش نگهدار امنیت و رونق بازرگانی آن بود... در سال ۳۳۱ پیش از میلاد جاده شاهی ایران مورد استفاده دیگری قرار گرفت. اسکندر جهانگشای یونانی و ارتش او بخش‌هایی از آن را برای فتح آسیا درنوردیدند» (۱۳۷۶، ص ۱۷).

۲. بزرگراه ایرانی شرقی - غربی فزون بر راه شاهی که جنوب غربی ایران را به شمال غربی متصل می‌کرد، راه‌هایی در منطقه‌های دیگری هم وجود داشته است و پیش از آن که ارتباط زمینی مشخصی بین ایران و چین پدید آید و کالاهای دو کشور مبادله شوند، از خراسان و ماوراءالنهر، جاده‌های متعددی

1. Phrygia

2. Halys

3. Cappadocia

4. Cilicia

5. Ephesus

شرق ایران را به مرکز و غرب آن متصل کرده که دارای ویژگی نظامی هم بوده‌اند. اما راه‌شناسان از جاده دیگری به نام «جاده ابریشم» یاد کرده‌اند که در شبکه راه‌های یادشده قرار ندارد. هم‌چنین در شرق و غرب ایران چند جاده دیگر به جاده مشهور به ابریشم وصل می‌شد.

«عنوان کلی 'جاده ابریشم' شامل راه‌های مهم دیگری در اطراف آن از جمله جاده دشت‌های آسیا - اروپایی^۱ هم می‌شد. این راه پس از عبور از دشت‌های وسیع شمال کوه‌های «تی‌نین شن» (نین‌شان)^۲ در حاشیه شمالی فلات تاریم^۳، آسیای مرکزی را درمی‌نوردید. در شرق سیردریا (سیحون) اندکی با جاده ابریشم اصلی همراه می‌شد و آن‌گاه در جنوب شوروی سابق بار دیگر به سوی شمال غربی می‌پیچید و از شمال دریاچه آرال [خوارزم] و دریای خزر به شمال شرقی دریای سیاه می‌رسید» (استراتون، ۱۳۷۶، ص ۱۶).

جاده ادویه (فلفل) که از هند می‌آمد در شرق ایران (پیرامون سند یا سیستان و مکران)، **جاده عود** در دمشق و جاده امتدادیافته دریایی، از دریای سرخ (خلیج‌العربی) از جاده‌های مهم دیگر به‌شمار رفته‌اند. یکی دیگر از پژوهشگران جاده ابریشم به نام ژان پیر درژ^۴ آورده است:

«نام جاده ابریشم، اصطلاح متداولی است که واقعیت پیچیده‌ای را در بر می‌گیرد. امروزه این عنوان را هم در غرب و هم در شرق به یکسانی پذیرفته‌اند» (۱۳۷۹، ص ۶).

پل استراتون نیز چنین آورده است:

«اگرچه جاده ابریشم بیش از ۱۶۰۰ سال به‌طور منظم مورد استفاده قرار داشت، هیچ‌گاه در آن دوران به‌عنوان جاده ابریشم شناخته نمی‌شد و درحقیقت نامی نداشت. درحدود یکصد سال پیش کاشف آلمانی بارون فردیناند وُن ریشتوفن^۵ این جاده را die Seiden Strasse نامید که در زبان آلمانی به معنی 'جاده ابریشم' است. این نام به‌تدریج مورد قبول همگان قرار گرفت و عمومیت یافت» (۱۳۷۶، ص ۱۰).

1. Eurasian Steppe Route
4. Jean Pierre Drege

2. Tian Shan
5. Ferdinand Richthofen

3. Tarim

استاد باستانی پاریزی چنین بیان کرده است:

«این راه بر اساس یک غلط مشهور به 'جاده ابریشم' معروف شده، ولی البته تجارت آن تنها ابریشم نبوده است. همه کالاهایی که از شرق و جنوب آسیا برمی‌خاست می‌بایست از این راه بگذرد حتی کالای هند که از 'راه ادویه' عبور می‌کرد و به همین راه می‌رسید» (۱۳۶۳، ص ۳۱۶).

همو در جای دیگر آورده است:

«راه ابریشم از این جهت بدین‌نام شهرت یافته که معروف‌ترین کالایی که از آن می‌گذشت در طی ده‌ها قرن ابریشم بود، برخی گمان دارند که این ابریشم خاص چین بوده که از این راه عبور می‌کرده، اما حقیقت آنست که غیر از چین سرزمین‌هایی که بر سر راه یا نزدیک به آن بودند، نیز ابریشم فراوان تولید می‌کردند و از این راه به سرزمین‌های غربی می‌رساندند» (۱۳۶۳، ص ۲۰۳).

ریشتهوفن جغرافی‌دانی آلمانی بود که چندین بار به آسیای شرقی و هند سفر کرد و به پژوهش پرداخت. وی از سال ۱۸۶۸ تا ۱۸۷۲ میلادی در چین به بررسی‌های «شکل‌شناسی زمین یا صورة الارض» (ژئومورفولوژی)، کالبدشناسی و ریخت‌شناسی زمین) و تدریس در دانشگاه اشتغال داشته است. او نسبت به کل منطقه توجه زیادی نشان داده و در بازگشت به آلمان (استاد در بن از ۱۸۷۵ میلادی و پس از مدتی استاد در برلین) و تدوین جغرافیای جدید منطقه‌های آسیایی، به ویژه آسیای شرقی، واژه جاده یا راه ابریشم را به زبان آلمانی به کار برد. پس از وی به تدریج در اروپا، آمریکا و آسیا و از جمله در ایران با ترجمه «راه ابریشم» یا «جاده ابریشم» رواج یافت.

(Enzyklopaedie Brockhaus, 1972, Vol 15. "Richthofen").

در تحقیقات علمی و فرهنگی یونسکو که در دو دهه اخیر شروع شد، همواره این راه بزرگ شرقی - غربی، «جاده ابریشم» نامیده شده و نام‌گذاری آن را به ریشتهوفن منسوب داشته‌اند («فردیناند فون ریشتهوفن ...»، ۱۳۶۸، ص ۱۲ و ۱۳)، اگرچه برخی معتقدند مارکوپولو نیز این راه را به این نام خطاب کرده بود (چکنگی و دیگران، ۱۳۷۵، ص ۱۵).

ناگفته نماند که به قول استاد باستانی پاریزی «نباید تصور کرد که بتوان از راه ابریشم یک راه 'چهار اسبه' شرقی و غربی در نقشه رسم نمود. در واقع یک حد جغرافیایی بین ۳۲ تا ۳۸ درجه عرض شمالی مسیر این راه را تشکیل می‌دهد» (۱۳۶۳، ص ۲۱۳).

«جاده ابریشم» منطقه‌های شرقی ایران (ماوراءالنهر و خراسان) را به منطقه‌های غربی (آسیای صغیر و بین‌النهرین) پیوند داده است و بی‌تردید بازرگانان و مبشران زرتشتی و بودایی و نظامیان از آن یا بخشی از آن عبور کرده‌اند. در چین، هند، ایران، سرزمین‌های ساحلی دریاهای پارس، سیاه و مدیترانه و اروپا به‌ویژه در شرق آن، جاده‌ها و راه‌های مواصلاتی متعدد به وجود آمد.

۳. نام و نشان «جاده ابریشم» جاده را «شاهراه» یا «راه بزرگ» و راه را هم‌معنی با آن و به‌گونه‌ای «جاده‌ای که مردم و جانوران از آن عبور کنند» معنی کرده‌اند (معین، ۱۳۶۴، ذیل «جاده» و «راه»). هم‌چنین می‌توان با در نظر داشتن مترادف‌های واژه‌هایی چون «راه»، بزرگراه، شاهراه و «جاده» و تطبیق آنها با واژه‌هایی چون الطريق (به زبان عربی)، Road (به زبان انگلیسی) و Route (به زبان فرانسه)، واژه جاده را شامل راه یا راه‌های بزرگ و طولانی دانست که منطقه‌های وسیعی از سرزمین‌ها را به یکدیگر وصل کرده است.^(۲)

در آثار بازمانده از عصر باستان نام و عنوانی که بر راه یا راه‌ها یا جاده ابریشم

دلالت داشته باشد، موجود نیست. در عصر اسلامی، که جغرافی دانان مسلمان (صاحبان مسالک و ممالک، البلدان‌نویسان، سفرنامه‌پردازان، راهنما‌نگاران و جز آنها) به زبان‌های عربی، فارسی و ترکی، متونی ارزشمند و آثاری گرانبها از خود به یادگار نهاده‌اند، هیچ اشاره‌ای به نام‌هایی چون «طریق الحریر»، «راه ابریشم» و «ایپک ییل» نکرده‌اند. در زبان چینی نیز واژه معادل راه ابریشم «سی ژوزیلو» است که پس از شناخت و نام‌گذاری عالمان و دانشمندان مغرب‌زمین، رایج شده است، «در سال‌های ۱۹۸۰، این اصطلاح نه چندان صحیح ولی با مقبولیتی عام، ناگهان با رواجی تازه روبه‌رو شده است... آن دانشمند ژرمنی که گویا اندکی پیش از سال ۱۹۰۰ اصطلاح 'جاده ابریشم' را ابداع کرد، نمی‌توانست حدس بزند که آژانس‌های مسافرتی جهانگردی چه استفاده‌هایی از آن خواهند کرد» (بولنوا، ۱۳۸۳، ص ۳۳۰).

مترجم کتاب، منظور از این «دانشمند ژرمنی» را سون هدین^۱ (۱۸۶۵-۱۹۵۲) دانشمند سوئدی دانسته است که وی «طی سفرهایش در ترکستان چین (سین کیانگ = ختن)، گویا اصطلاح 'جاده ابریشم' را برای نخستین بار به کار برد. وی در دو جنگ جهانی گذشته طرفدار آلمان و 'پان‌ژرمنیسم' بود» (بولنوا، ۱۳۸۳، ص ۳۳۰، پاورقی).

پاره‌ای از مورخان بی‌آن‌که سندی ارائه کنند، نام‌گذاری جاده ابریشم را به مارکوپولو^۲ نسبت داده‌اند و عده‌ای نیز با گمانه‌زنی‌های سطحی و وجود ابریشم در چین، ناآگاهانه جاده مزبور را به ابریشم پیوند داده‌اند.

آیرین فرانک^۳ و دیوید براونستون^۴ که کتاب با ارزشی درباره «جاده ابریشم» نوشته‌اند، در این باره یادآور شده‌اند: «کاشف آلمانی قرن نوزدهم، بارون

1. Sven Hedin

2. Marco Polo

3. Irene M. Franck

4. David M. Brownstone

فردیناند فون ریشتوفن، این شاهراه سراسری آسیا را *die Seiden Strasse*، جاده ابریشم نامید» (فرانک و براونستون، ۱۳۷۶، ص ۱۲ و ۱۳).
ژان پیر درژ نوشته است:

«جاده ابریشم مفهومی نسبتاً جدید است. تنها در اواخر قرن نوزدهم بود که فردیناند فون ریشتوفن در توصیف جاده‌های تجاری میان چین، آسیای مرکزی و غرب، اصطلاح جاده ابریشم را بی‌هیچ توضیح دیگری به کار برد. از آن هنگام به بعد میان چین و غرب مورد استفاده قرار گرفت» (۱۳۷۹، ص ۶).



۳. پل چوبی بر رودخانه‌ای خروشان در کوه‌های هندوکش

فصل سوم

خاستگاه ابریشم و نوغان کاری

در مسیر جاده‌های ابریشم، بدان‌سان که اشاره خواهد شد، تنها ابریشم و کالاهای وابسته به آن (مانند حریرها و دیباهای اعلاء) نقل و انتقال پیدا نمی‌کرد. کالاهای گوناگون در مسیر شرقی و غربی این جاده یا برعکس، جابه‌جا می‌شدند اما از آن‌جاکه نام «ابریشم» را بر این طولانی‌ترین راه‌های جهانی نهاده‌اند، در این فصل از این ماده گریه‌ها و خاستگاه‌ها و چگونگی پدید آمدن و تجارت آن با تکیه بر موقعیت تولیدی و بازرگانی ایران، سخن به میان آمده است.

۱. واژه ابریشم در زبان فارسی اَبَرِشَم، بَرِشَم، ابرِشَم، برِشَم (مَعْرَب)، اَبَرِشَم و افریشم نامی است که به تارهای شیری و یا مایل به قهوه‌ای رنگ تنیده شده توسط کرم ابریشم (نوغان) می‌گویند. هم‌چنین این نام را بر پارچه‌های پرنیان، پرند، دیبا، حریر، قز و قرین نهاده‌اند. ماده اولیه آن لعابی است که از دهان «کرم ابریشم» تراوش می‌کند و ابریشم‌کشان، آن را از پیله (محفظه ابریشم) به‌در آورده و ابریشم‌تابان، تارهای پیله را به‌هم کشند و رشته سازند (برای آگاهی بیش‌تر ← دهخدا، ۱۳۷۲، ذیل «ابریشم» و «بریشم»).
واژه‌های ابریشم و پیله در ادبیات فارسی جایگاهی ویژه یافته، چنان‌که ناصر خسرو در پندی اخلاقی آورده است:

همچنان باشم ترا من که تو باشی مرا گر همی دیبای باید جز که ابریشم متن
واژه ابریشم نیز به معنی تار ساز است که بر آن زخمه زنند. تار رباب و تار چنگ
و مطلق سازهای زهدار را نیز ابریشم گویند. حکیم فردوسی گفته است:

سمن عارضان پیش خسرو به پای به آواز ابریشم و بانگ نای
حافظ شیرازی نیز چنین سروده است:

قدح بگیر چو حافظ مگر به ناله چنگ که بسته‌اند بر ابریشم طرب دل شاد
واژه «پيله» نیز همانند «ابریشم» در ادبیات فارسی به کار رفته است. سنایی
آورده است:

خرمن خود را به دست خویشتن سوزیم ما
کرم پيله هم به دست خویشتن دوزد کفن

و سعدی آورده است:

چو پروانه آتش به خود در زنند نه چون کرم پيله به خود برتنند
واژه فارسی ابریشم تقریباً با همین تلفظ در دیگر زبان‌ها، مانند ایندو، سریانی،
مندائی، عربی و... نیز وارد شده است. هم‌چنین واژگانی چون رشتن، ریش، ریس،
ریسمان، رَسَن و... از آن مشتق شده‌اند (Eilers, 1985, VI, p. 229). هم‌چنین در
فارسی واژه کَز و معرب آن، قَز، برای ابریشم به کار رفته و از آن است واژه‌های
قزدار، قصدار، کِز، کیش و کیش، که نام برخی مکان‌ها از آنها گرفته شده است
(باستانی پاریزی، ۱۳۶۳، ص ۲۴۳-۲۴۷).

واژه فرانسوی ابریشم Soie از واژه یونانی مأخوذ از لاتین Seta است که
از طریق یکی از زبان‌های ایرانی از واژه Ser چینی که اکنون Sseu تلفظ
می‌شود پیداشده است. خانم بولنوا نظر داده است که فرهنگ *LePetitLarousse*
و فرهنگ *Le Robert* ریشه Le Soie را مشتق از Seta به معنای پشم و
یال و دم اسب گرفته‌اند و این مسئله اشتباه است. درحالی‌که فرهنگ
امریکایی *Webster* در معنای واژه انگلیسی Silk «ابریشم» بیان کرده و آن

را مشتق از واژه لاتین Sericum دانسته است (بولنوا، ۱۳۸۳، ص ۳۵-۳۶).
واژه Soie به معنای ابریشم در قاموس لاتینی فرانسه هم دیده شده است
(Le Robert, 1988, 'Soie').



۴. کرم و پيله ابريشم

۲. تهیه ابریشم کرم ابریشم (نوغان)، از حشراتی است که دگرذیسی کامل دارند و چهار مرحله تخم، نوزاد، شفیره و دوره بلوغ (پروانه) را طی می‌کند. این کرم دو نوع ابریشم وحشی (با تغذیه برگ درختان جنگلی مانند بلوط) و پرورشی (با تغذیه برگ درخت توت) تولید می‌کند. نوع پرورشی از کرم‌های پروانه‌ای به نام بومبیکس موری (*Bombyx mori*) به دست می‌آید

(فرهنگنامه کودکان و نوجوانان، ۱۳۷۳، ذیل «ابریشم»). محمدحسن ابریشمی که در این باره تحقیق کرده و با تولید ابریشم آشنایی دارد چنین بیان می‌کند: «کرم پيله مانند سایر حشرات که آفت برگ درختان محسوب می‌شوند، از برگ درختان جنگلی تغذیه می‌کند و پس از رشد کامل با آب یا لعاب دهان خود (با این خاصیت که در مجاورت هوا سفت می‌شود) تار یا رشته‌ای به طول یک کیلومتر کلاهوه یا کلافه‌ای بسیار دقیق به شکل پيله به دور پیکر خویش می‌تند. پس از آن کرم در درون پيله به صورت شفیره (پروانه در حال تکوین) درمی‌آید. پس از چند روز شکل پروانه کامل یافته، با سوراخ کردن پيله از آن خارج می‌شود و پرواز می‌کند. پروانه‌های ماده پس از جفت‌گیری تخم‌ریزی می‌کنند و سپس در اوایل بهار تفریح (خروج کرم از تخم) صورت می‌گیرد. نسل جدید کرم‌های ابریشم زندگی خود را شروع می‌کنند و با تغذیه از برگ‌ها (تا حدود یک ماه) رشد کامل پیدا کرده و پيله تنیدن را آغاز می‌کنند... با فراهم شدن خوراک کرم پيله (که همان برگ درختان توت و برخی از درختان و رستنی‌های دیگر است) این کرم پس از رشد کامل به تنیدن رشته ابریشم به دور پیکر خویش می‌پردازد. بنابراین کرم پيله رام‌نشدنی است و اهلی‌شده یا در واقع کرم پرورش‌یافته توسط انسان با کرم وحشی یا اهلی‌نشده آزاد در نواحی جنگلی تفاوتی ندارد» (۱۳۶۹، ص ۱۴۰-۱۴۱).

کرم ابریشم در طی چهار تا پنج هفته، برگ توت می‌خورد و چهار مرتبه پوست می‌اندازد. طول بدنش گاه به ۱۰ سانتی‌متر و ضخامت آن به ۲/۵ سانتی‌متر می‌رسد. پس از آن با ترشح کردن مایعی، با استفاده از شاخک‌های خود، تارهای دورشته‌ای را به دور خود می‌تند. آیرین فرانک و دیوید براونستون ناتوانی اروپاییان در تولید ابریشم را این چنین جلوه داده و آورده‌اند:

«فنون پرورش کرم ابریشم بس ساده‌اند. اما با این همه جهان غرب طی سده‌های بی‌درپی از راز آن بی‌خبر نگه داشته شده بود. رشته ابریشم الیافی است که به وسیله برخی از انواع کرم‌هایی که برای حفاظت از خودشان پيله می‌سازند، تولید می‌شود. این

کرم‌ها در درون این الیاف به پروانه تبدیل می‌شوند. چند روز بعد کرم ابریشم نوعی الیاف دولایه ایجاد می‌کند که هشت بار به دور آن پیچ می‌خورد.^۱ پس از ۵ تا ۱۰ روز دیگر اگر این فرایند دچار اشکال نشود کرم ابریشم [شفیره] به صورت پروانه الیاف دور خویش را می‌ترکاند و از آن بیرون می‌زند. این الیاف شکسته در بسیاری از فرهنگ‌ها برای ساختن رشته خام ابریشم به کار می‌رود. اما چینیان راهی پیدا کردند تا الیاف سالم [و مرغوب] به دست آیند. آنان با ریختن پیله‌ها در آب جوش و هم‌زدن آن با یک سیخ دو شاخه پروتئین چسبناک موسوم به سیرسین^۲ را که الیاف را به هم می‌چسباند، نرم می‌کردند. با این روش آنها می‌توانستند لایه‌های الیاف را به رشته‌های درازتر تبدیل کنند که طول آن می‌توانست تا ۸۰۰ متر باشد» (۱۳۷۶، ص ۶۶).

بلندی تار ابریشم، گاه تا ۱۲۰۰ متر و حتی بیش‌تر از آن می‌رسد. پژوهشگران در فراهم آوردن نخ ابریشم چنین نوشته‌اند:

«الیاف شلی که از این طریق به دست می‌آید، نازک‌تر و ظریف‌تر از آن بود که بتوان به تنهایی به کارش برد. برای همین، لایه‌های متعدد پیله را بدون باز کردن به هم می‌پیوستند و رشته واحدی از آنها فراهم می‌آوردند. این فرایند که قرقوه کردن نامیده می‌شد، بسیار ظریف و وقت‌گیر بود، زیرا رشته‌ها همیشه در دو سر خودشان نازک‌تر و ضعیف‌تر بودند و می‌بایست با دقت به هم تابیده می‌شدند. بیش‌تر رشته‌های ابریشم چنان شکننده بودند که در فرایند دیگری به نام **تاییدن** درهم تنیده می‌شدند. روش و مقدار تابیدن در این فرایند به نوع نخ دلخواه بستگی داشت. ابریشم تابیده‌ای که از این راه به دست می‌آید به کلاف‌هایی تبدیل می‌شد» (فرانک و براونستون، ۱۳۷۶، ص ۶۶-۶۷).

در این باره پل استراترن به کوتاهی توضیح می‌دهد:

۱. گویا مترجم یا نویسنده اشتباه کرده‌اند، حرکت کرم برای تئیدن پیله به شکل دورانی و درست مانند عدد ۸ است، وگرنه با هشت‌بار پیچ خوردن، ۱۰ تا ۲۰ سانتی‌متر تار به دست می‌آید درحالی‌که تارهای پیله بین ۷۰۰ تا ۱۲۰۰ متر و حتی ۱۵۰۰ متر درازا دارند.

«کرم ابریشم مرحله تکامل نیافته پروانه‌ای بزرگ است و معمولاً نوغان خوانده می‌شود. کرم در اطراف خود پيله‌ای برای محافظت می‌تند. داخل پيله از تار ظریف و بلندی ساخته می‌شود که تا ۹۰۰ متر طول دارد. پرورش‌دهندگان کرم ابریشم این تار را باز می‌کنند و با ۱۴ تار دیگر به هم می‌تابند تا نخ ابریشم به دست آید و با آن پارچه می‌بافند» (۱۳۷۶، ص ۲۳).

۳. خاستگاه تاریخی ابریشم درباره خاستگاه و منشأ پیدایش ابریشم نظرهای گوناگونی وجود دارد. کارادوو در سال ۱۳۰۰ خورشیدی (۱۹۲۱ م) نوشته است که:

«در چین کرم ابریشم را 'چنگ سیانک' می‌نامند که به معنی 'کرم فیل' است. این نام‌گذاری عجیب که در زبان چینی مصداقی برای آن نیست، با زبان فارسی توجیه‌پذیر است. در این زبان 'فیل' یا 'پیل' هم به معنی 'پيله' است و هم به معنی فیل، بنابراین معنی اصلی این کلمه 'کرم پيله' و بنابراین خاستگاه ابریشم را باید ایران بدانیم» (۱۳۶۳، ج ۱ و ۲، ص ۲۸۵).

اقبال آشتیانی، مورخ نامی ایران آورده است:

«همه می‌دانیم و مکرر گفته‌اند و نوشته‌اند، ابریشم پیدا کرده چینی‌هاست... اما جمعی از علمای جدید بر این عقیده‌اند که چینی‌ها هم تربیت کرم ابریشم و این صنعت را از ایرانیان قدیم آموخته‌اند و دلیل ایشان که بسیار هم به ذهن می‌چسبد این‌که در زبان چینی به کرم ابریشم 'کرم فیل' می‌گویند و این تسمیه هیچ نوع وجه مناسبت و شأن نزولی ندارد، جز این‌که بگوییم این کرم بعد از آموختن طرز تربیت پيله از ایرانی‌ها 'پيله' را که همان لغت پیل (فیل) فارسی است به جای معنی خود در این مورد به معنی دیگر آن که حیوان معروف باشد گرفته و آن را 'کرم فیل' ترجمه کرده‌اند. به علاوه در داستان کرم هفتواد، در شاهنامه که حکایت ظهور صنعت ابریشم می‌کند صریح است که ایرانی‌ها کرم ابریشم را به فیل تشبیه کرده‌اند» (۱۳۵۰، ص ۵۸۵).

در بعضی از منابع کهن فارسی آمده است که کرم ابریشم و استحصال ابریشم از ابداعات جمشید پادشاه اسطوره‌ای ایران است که برخی از همان منابع ابریشم را ارمغان دیوان به جمشید شناخته‌اند. صنعت بافندگی ابریشم نیز به جمشید نسبت داده شده، چنانکه در *نوروزنامه* خیام، پس از برشمردن صفات جمشید آمده است: «دیوان را مطیع خویش گردانید و بفرمود تا گرمابه ساختند و دیبا بیاوردند، دیبا را پیش از ما دیوبافت خواندی» (۱۳۵۷، ص ۱۷).

در *شاهنامه* و در اسطوره جمشید درباره تولید ابریشم در زمان وی، چنین آمده است:

ز کتان و ابریشم و موی بز قصب کرد پرمایه دیبا و خز
بیا موختشان رشتن و تافتن به تار اندرون پود را بافتن

هم‌چنین در *کارنامه اردشیر بابکان* و *شاهنامه حکیم توس*، در توصیف داستان اژدهای هفتان‌بختان (کرم هفتواد)، نقش آن موجود افسانه‌ای به عنوان بافنده مطرح شده است. برخی بر این عقیده‌اند که منظور از این داستان اقتدار روزافزون هفتواد واپسین حکمران کرمان (مکان کرم) در دوره اشکانیان بر اثر تولید ابریشم در ارگ بم، که هنوز جایی دارد به نام کُدرم (= کت کرم = مکان کرم)، بوده است (برای آگاهی بیشتر ← *کارنامه اردشیر بابکان*، ۱۳۵۴، ص ۵۵-۶۷؛ باستانی پاریزی، ۱۳۵۵، ص ۱۰-۲۵). چنان که پیداست در دوره ساسانیان و قرون نخستین اسلامی، شهر بم از مهم‌ترین تولیدکنندگان پارچه‌های ابریشمی (حریر و طیلسان‌ها و طرازهای سلطانی) بوده که تأییدی است بر نقش ابریشم در اقتصاد این دیار.

گروه دیگری از دانشمندان، پیدایش ابریشم را به چینی‌ها منسوب کرده‌اند و در افسانه‌های چینی ریشه‌های این امر تاریخی را یافته‌اند. آنان، گاه ریشه پیدایش ابریشم را به امپراتور فوسی^۱ و گاه به امپراتور دیگری با نام شنون^۲ منسوب

1. Fuxi

2. Shannon

کرده‌اند. هم‌چنین آمده است شی‌لینگ^۱ همسر هوانگ‌دی^۲ (امپراتور زرد) در هزاره سوم قبل از میلاد استفاده کردن از ابریشم را به دیگران آموخته است. یکی از باستان‌شناسان، تکه ابریشمی در سبیری یافته و از طریق آزمایش با کربن ۱۴ ثابت کرده است که متعلق به ۲۷۵۰ سال پیش از میلاد است و باستان‌شناس دیگری از چین پيله‌ای یافته که متعلق به ۳۲۰۰ تا ۱۲۰۰ پیش از میلاد شناخته شده است و با پیدا شدن نگاره‌های روی استخوان و مفرغ و تصاویر کرم ابریشم و درخت توت، بیش و کم ریشه شناخت ابریشم آشکارتر شده و از سوی چینی‌ها، انتساب آن به چین حتمی است.

در افسانه‌های چینی آمده است هوانگ تی^۳ سوگلی امپراتور لی تزو^۴ که بعدها به نام «بانوی کرم ابریشم»^۵ شهرت یافت «برحسب سنت رایج زیر درخت توت در باغش قدم می‌زد که ناگهان پيله سفیدی را روی برگ‌های درخت دید و آن را برداشت. این بانو با این پيله داشت بی‌خیال بازی می‌کرد که به‌طور تصادفی آن را در فنجان چایش انداخت و ناگهان دریافت که می‌تواند یک تار بلند سفید از آن پيله بیرون کشد». نویسندگان افزوده‌اند: «به راستی که ما نمی‌دانیم پرورش ابریشم چگونه و از چه زمانی آغاز شد، اما در نیمه هزاره دوم پیش از میلاد که چین تازه آغاز به ظهور در تاریخ مکتوب کرده پرورش ابریشم به خوبی جا افتاده بود» (فرانک و براونستون، ۱۳۷۶، ص ۶۶).

یکی از چین‌شناسان معروف قرن نوزدهم، ژولین^۶ معروف به استانیسلاس در سال ۱۸۳۷ نوشته است:

«عقیده نوغان‌داران و دانشمندان که این اثر را خواهند خواند، هرچه باشد، من گمان دارم که همواره به عنوان گواهی از برتری چینیان در همه جزئیات علمی که

1. Xiling

2. Huangdi

3. Howang - Ti

4. Lei - Tzu

5. Lady of the Silkworm

6. Noel Julien / Stanislas

حیات کرم ابریشم را دربرمی‌گیرد و نتایج حیرت‌آوری که آنان بدان نائل شده‌اند به جای خواهد ماند... من برای آن‌که در کلماتی کوتاه اندیشه‌ای از برتری بی‌چون و چرای روش‌های چینیان نسبت به اروپاییان را به دست داده باشم، مطلب آخر را هم خواهم افزود. واقعیت این است، این که آنان از صد کرم به‌ندرت یکی را هم از دست می‌دهند، حال آن‌که که مرگ کرم‌های ابریشم از نزد ما بسیار بیش‌تر از پنجاه درصد است» (بولنوا، ۱۳۸۳، ص ۱۸۲).

۴. صدور ابریشم به غرب آسیا افسانه‌های دلپذیر از سوی افسانه‌سرایان چینی درباره‌ی صدور ابریشم نوشته شده و نشان می‌دهد که تهیه‌ی این کالای گرانبها همواره در نهان‌کاری شکل گرفته است و چینی‌ها سعی کرده‌اند که تهیه و تجارت و دادوستد آن فقط در دست خودشان باشد. درژ به نقل از یک زائر بودایی، افسانه ورود ابریشم به ختن (ترکستان شرقی، سین‌کیانگ) را چنین بیان کرده است:

«زمانی بود که مردم این سرزمین [ختن] چیزی از درخت توت و کرم ابریشم نمی‌دانستند. در این‌باره از مردم شرق [= چین و ماچین] که درخت توت و کرم ابریشم در اختیار داشتند پرس‌وجو می‌کردند و به فرستادگان خود فرمان می‌دادند که آنها را به این سرزمین بیاورند. در آن هنگام شاهزاده قلمرو شرقی به شدت تلاش می‌کرد که راز آن را پوشیده نگاه دارد و نگذارد که این راز آشکار شود. به مرزبانان دستور سفت و سخت داده بود که اجازه ندهند بذر درخت توت یا کرم ابریشم از آن‌جا خارج شود. شاه یوستنه (ختن) از روی ادب و تواضع و با رعایت آداب و مناسک احترام‌آمیز، خواهش کرد که زنی را در سرزمین‌های شرق به عقد او در بیاورند. شاهزاده سرزمین‌های شرقی که نسبت به اقوام دوردست نظری مساعد داشت، با خواهش او موافقت کرد. پادشاه ختن فرستاده‌ای را مأمور کرد که برایش زنی پیدا کند و او را چنین اندرز داد: به شاهزاده خانم سرزمین شرقی بگو که هیچ وقت صاحب ابریشم یا لحاف نبوده و نیز درخت

توت یا کرم ابریشم در عمر خود ندیده است. اگر ایشان برای شخص خود لباس بخواهند به اینها در این جا نیاز داریم. شاهزاده خانم جوان با شنیدن این حرفها پنهانی دستور داد که بذر درخت توت و هم چنین کرم ابریشم تهیه کنند و او آنها را در آستر روسری اش پنهان کرد. وقتی به مرز رسید فرمانده مرزبانان همه جای او را واری کرد، اما جرئت نکرد روسری اش را هم بگردد.

«به این ترتیب او وارد سرزمین ختن شد. وقتی بهار از راه رسید، بذرهای درخت توت را کاشتند و چون ماه کرم ابریشم نزدیک تر شد، با دقت تمام کوشیدند برای آنها غذایی فراهم آورند. ابتدا آنها را با برگ های مختلف تغذیه کردند، اما دیر نگذشت که درخت های توت پر از برگ شدند. در این هنگام ملکه فرمانی صادر کرد که روی سنگ کنده شد کشتن کرم های ابریشم ممنوع است و پیله ها را نباید پیش از پرواز کرم های ابریشم باز کرد» (۱۳۷۹، ص ۳۱).

همین پژوهشگر در مورد کرم ها و تغذیه آنها نوشته است:

«کرم های ابریشم در طول عمر خود بیست برابر وزنشان برگ درخت توت می خورند و به این ترتیب برای به دست آوردن سه کیلو ابریشم سالم سی درخت توت مورد نیاز است» (درژ، ۱۳۷۹، ص ۲۳).

گویا تکه ای از تصویری که نزدیک ختن کشف شده است، به نظر یکی از چین شناسان به نام اورل استاین^۱، نقاشی شاهزاده خانمی است که به عقد ازدواج شاه ختن درآمده و هموست که در میان روسری خود تخم درخت توت و کرم ابریشم را پنهان کرده بود.

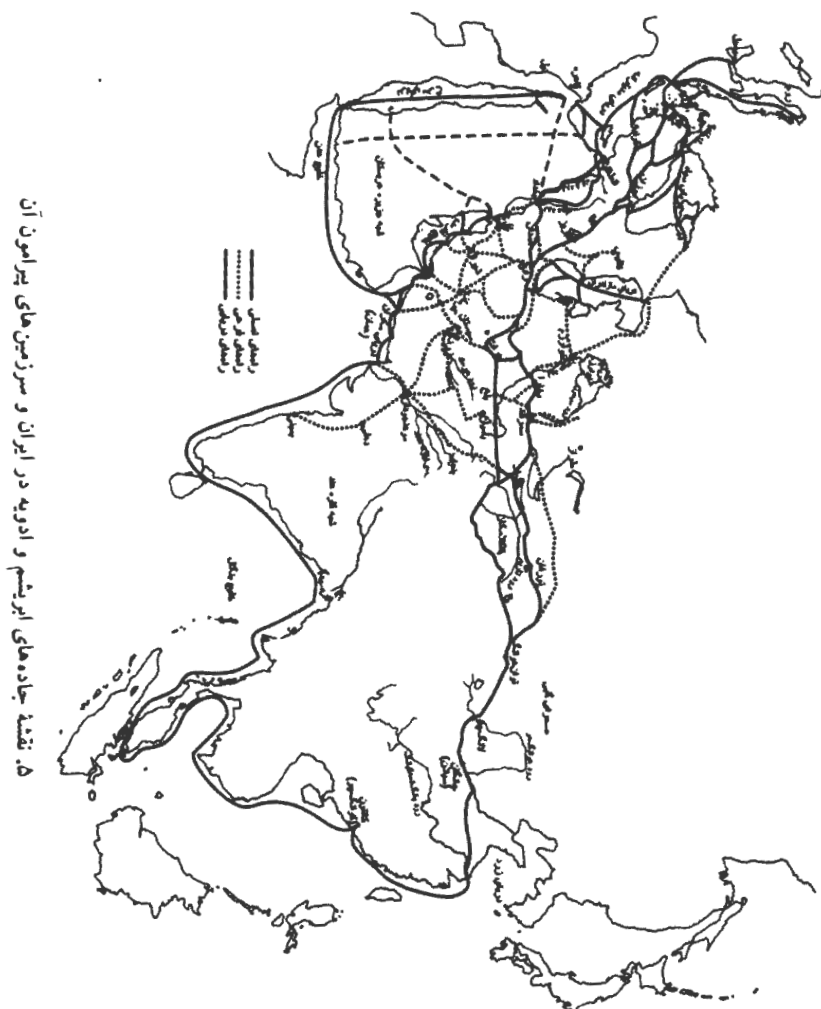
بر پایه افسانه ازدواج شهریار ختن با شاهزاده خانم چینی، سرانجام نوجان کاری ابتدایی در منطقه آغاز شد و اندک اندک دیگر منطقه های ایران زمین هم با این هنر و صنعت نوظهور آشنایی یافتند. خانم بولنوا معتقد است که «روندهای فنی

نوغان‌داری در حوالی سده پنجم میلادی کم کم در بیرون از کشور چین هم شناخته می‌شوند. وی افزوده است «با آشنایی مردم آسیای مرکزی به بافندگی، این بافندگی جدید نیز در آن دیار رواج یافت که به تحقیق به پای ابریشم چین نمی‌رسید». اورل استاین که در سال ۱۹۰۷ میلادی (۱۲۸۶ ش)، یعنی یکصد سال پیش «غارهای هزار بودا» را کشف کرد و پارچه‌های ابریشمی، «قبطی»، «بیزانسی» و «ساسانی» در آن‌جا یافت که متعلق به سده‌های پنجم و ششم میلادی بودند (بولنوا، ۱۳۸۳، ص ۱۸۲).

خسرو انوشیروان که در سال ۵۷۹ میلادی درگذشت، «ردایی ابریشمین» از پادشاه چین دریافت کرد. این سنت، یعنی دادن عبا و قبای ابریشمی به عنوان هدیه و احترام سابقه‌ای تاریخی داشته است. حتی در ادبیات فارسی رسوخ یافته، چنانکه سعدی آورده است:

امیر ختن جامه‌ای از حریر به پیری فرستاد روشن ضمیر

پاره‌ای از مورخان نقل و انتقال ابریشم از چین به سرزمین‌های ایرانی، در سده ششم میلادی توسط مسیحیان ایرانی شناخته‌اند. به نظر می‌رسد اعضای فرقه بدعت‌گذار نسطوری کرم ابریشم را در جوف چوبدستی‌های خود (همانند عصا) پنهان می‌کردند و پس از آوردن آن کرم‌ها به ایران، اندک‌اندک خود را به دربار امپراتور بیزانس رسانده و به یوسینیانوس اول (۴۸۳-۵۶۵ م) تحویل می‌دادند. به هر حال، کشت کرم ابریشم و نوغان‌کاری و بافت ابریشم در عصر طلوع اسلام مختصر به چندین منطقه بزرگ جهان (سرزمین‌های چین و ایران و روم) بوده و نه تنها جهان متمدن و پیشرفته از این جنس «شریف» برخوردار بوده، بلکه، مردم مناطق دیگری از آسیا و شمال افریقا که در مسیر راه ابریشم قرار نداشتند و آگاهی لازم از ابریشم در اختیارشان نبود، از پارچه‌های ابریشمی و حریر استفاده می‌کردند و در تزیینات اتاق‌ها و سرسراها از نمونه‌های رنگارنگ آن سود می‌بردند.



۵. نقشه جاده‌های ابریشم و ادویه در ایران و سرزمین‌های پیرامون آن

فصل چهارم

جاده‌های زمینی ابریشم

درباره جاده یا جاده‌های زمینی ابریشم، جغرافی‌دانان و مورخان اظهارنظرهای گوناگون داشته‌اند. این جاده‌ها و راه‌ها به دلایل **جغرافیایی** (همواری‌ها و ناهمواری‌ها)، **اقلیمی** (سرما و گرما)، **امنیتی** (هجوم اقوام شمالی آسیای مرکزی و غارت کاروان‌ها)، **تسهیلاتی** (آذوقه مسافران و علوفه حیوانات) و **تدارکاتی** (بنای کاروانسرا و استراحت‌گاه و تعمیر و تجهیز وسایل سفر) در هر بخش و منطقه دارای چندین شاخه بودند. از آن‌جا که کاروانیان از یک راه مشخص عبور نمی‌کردند و این راه‌ها به سان «اژدهای هفت‌سر» بودند، بایسته است که از آنها به «جاده‌های ابریشم»^۱ تعبیر شود. این جاده بزرگ پس از پیوستن چندین جاده فرعی در چین از شهر باستانی سیان آغاز شده و پس از گذر ۸۰۰۰ کیلومتر از جاده‌های صعب‌العبور و ناهموار، پستی و بلندی‌های کوهستان‌ها و صخره‌ها و سنگ‌ها و دیوارهای سنگی ۳۰۰۰ متری قراقورم، در فصل‌های بارانی و برفی و تندبادهای هراس‌آور و گاه راه‌های فرح‌بخش و خوش‌آب‌وهوا یا کویرهای خشک و بی‌آب و علف، سرانجام به قسطنطنیه^۲ و نیز^۳ و جنوا^۴ می‌رسید.

1. The Silk Roads

2. Constantinople

3. Venice

4. Genoa

۱. بخش‌های جاده ابریشم

بخش یکم آغاز راه از شهر سیان پایتخت باستانی چین تا گانسو^۱ پیش می‌رود و از آن‌جا به شهر دون‌هوانگ^۲ در انتهای غربی دیوار مشهور چین ادامه می‌یابد. این نقطه را چینی‌ها «پایان جهان متمدن» می‌خواندند و از آن‌جا جهان «غیر متمدن‌ها» آغاز می‌شود. معابد و غارهای متعدد با نقاشی‌هایی دلپذیر و تندیس‌های بودا و قدیسان، وجه ممتاز این منطقه است.

بخش دوم این بخش از راه با گذر از دون‌هوانگ و عبور از فلات تاریم که ناهموارترین سرزمین‌های جهان (۱۵۰۰ کیلومتر طول و ۷۵۰ کیلومتر عرض) است، آغاز می‌شود. در شرق این فلات صحرای گبی^۳ است که به زبان چینی «سامو» نام دارد. این صحرای شن‌زار در جنوب مغولستان قرار گرفته و ارتفاع آن از سطح دریا ۸۰۰ تا ۱۲۰۰ متر، با طول ۱۵۰۰ و عرض ۹۰۰ کیلومتر است. این بیابان لم‌یزرع در تابستان به شدت گرم و سوزان و در زمستان با سرمای ۲۵ درجه زیر صفر غیرقابل عبور و مرور است. در غرب گبی و در میانه فلات تاریم، بیابان مشهور و خوف‌انگیز تاکلاماکان^۴، به معنای «زنده برنگشتن»، قرار دارد که بعد از الربع‌الخالی در عربستان، بزرگ‌ترین کویر جهان است. کوه‌هایی به بلندی ۶۰۰۰ متر، جنوب و غرب فلات تاریم را فرا گرفته و طوفان‌های شنی، شهرها و آبادانی‌های زیادی را در خود دفن کرده است. در این منطقه دمای هوا از ۲۰ درجه زیر صفر تا ۴۰ درجه بالای صفر در تغییر است.

جاده در این مقطع در دو مسیر امتداد یافته است. در مسیر شمالی، شهرهای تاریخی هامی^۵، تورفان (مرکز یافته‌های مربوط به آیین مانوی)، کوچه، و مسیر جنوبی شهر ختن (چراگاه آهوان خوش‌رنگ‌وبو) را گذرانده و هر دو مسیر در

1. Gansu

2. Dunhuang

3. Gobi

4. Taklamakan

5. Hami

شهر تاریخی کاشغر که در حال حاضر پایگاه سیاسی و دینی مسلمانان است به هم می‌پیوندند. در این بخش ختن (ترکستان شرقی، سین کیانگ^۱) با شهرهای نامداری چون کاشغر، و در شمال آن ایغورستان که از تورفان تا محدوده شرقی سیحون را دربر می‌گیرد، محل اصلی ارتباط راه‌های چین با ایران زمین بوده‌اند.

بخش سوم از کاشغر جاده جدا شده، مشهور به قراقورم است که از یارکند به سوی کوهستان پامیر (پای مهر، مطلع الشمس) می‌رود. این راه بسیار صعب‌العبور با دره‌های عمیق و کوه‌های بلند است. جاده در زمستان با کولاک‌های برف کوهستانی، و مسیر بسیار باریک و سقوط سنگ‌های بزرگ و ریزش بهمن‌ها، کاروانیان را همواره در معرض هلاکت قرار داده است. در مورد این منطقه فاشیان^۲ زائر بودایی چین که در سده پنجم میلادی برای به دست آوردن متون اصلی بودایی به سفری دور و دراز به هند پرداخت، در نوشته‌های خود درباره این سفر هراس‌انگیز آورده است:

«زمستان و تابستان برف و باران می‌بارد و تندبادها ماسه‌ها را در هوا می‌چرخانند. راه دشوار و ناهموار و پوشیده از سنگ‌های تیز و صخره‌ها و پستی‌ها و بلندی‌ها است. در یک سوی آن دره‌های عمیق و در سوی دیگر کوه‌هایی است که چون دیواری سنگی به بلندی ۳۰۰۰ متر سر برافراشته است» (استراترن، ۱۳۷۶، ص ۱۰).

از کاشغر دو جاده اصلی یکی در جانب شمال و شمال غربی و دیگری در جانب جنوبی جدا می‌شوند. راه جنوبی با گذر از کوهستان‌های بلند از بدخشان، قبادیان، تخارستان و شهرهای بلخ، بامیان و پیشاور (تاکسیلا) به پهنه شمالی پنجاب، کشمیر، سند و شمال هند می‌رسد. این راه در بخش جنوبی سند با راه ادویه (فلفل) بین هند و ایران (در محدوده مکران - سیستان) ارتباط برقرار می‌کرده، و در نهایت به راه دریایی هند - ایران در محدوده دریای مکران (عمان)

می‌رسیده است. راه اخیر (کاشغر - سند - هند) امروزه چندان مورد توجه قرار نمی‌گیرد. جاده شمالی جدا شده از کاشغر در دو شاخه ادامه می‌یابد، یکی به سوی سغد (سمرقند) می‌رود و راه‌های متعددی نیز به آن می‌پیوندند و شاخه دیگر نیز از کناره سیحون (سیر دریا) به سوی خوارزم راه می‌پیماید.

راه سغد، از فرغانه و سمرقند به سوی بخارا می‌آید و در نهایت به آمل (چهارجوی) در پهنه شرقی مرو و هرات می‌رسد. از آمل راه شمالی در کناره جیحون به خوارزم (خیوه) رفته و به سوی نوی سرا و هسترخان (آستراخان) در شمالی‌ترین نقطه دریای مازندران و از آنجا به روسیه و قسطنطنیه ادامه می‌یابد. جاده پیش‌گفته بلخ نیز از کناره رود مرو به دو شهر مروالرود و مرو می‌رسد و پس از شهرهای هرات و سرخس به توس و نیشابور و نواحی داخلی ایران ادامه مسیر می‌دهد که درواقع شاهراه ابریشم در نواحی داخلی ایران به شمار می‌رود.

بخش چهارم شاهراه شمالی ایران، از توس و نیشابور به قومس (کومش، دامغان) و تا شهر باستانی ری (رگا) امتداد دارد. این راه پس از دو شعبه شدن در محدوده بیهقی و جوبین، پیوند مجدد در بسطام (شاهرود)، افزوده شدن راه گرگان به آن و مجدداً دو شعبه شدن در قومس (با راه فرعی به سوی مازندران)، سرانجام تا دشت‌های ری - قزوین ادامه پیدا می‌کند.

بخش پنجم مُلک ری به معنای تاریخی و دشت قزوین و منطقه‌های کوچکی در نواحی همجوار، چون ساوه، همواره محل تردد و استراحت کاروان‌های گوناگون از چهارسوی کشور و جهان بوده است. در مسیر راه‌های ابریشم در این منطقه، علوفه چهارپایان، غذا و وسایل آسایش و آرامش کاروانیان (کاروانسراهای متعدد)، و شرایط تعویض اسب‌ها و ستوران و باراندازی فراهم بوده است و به همین دلیل کاروانیان به محض رسیدن به این ناحیه گسترده در منطقه‌ای حرکت را متوقف می‌کردند و چند روزی به استراحت می‌پرداختند.

ری محل تلاقی راه‌های چندی بود که بخش‌های گوناگون ایران را به هم پیوند می‌داد. دست کم راهی که از خراسان می‌آمد در این جا به سه شاخه دیگر متصل می‌شد: راه قزوین - همدان - کرمانشاه - بغداد؛ راه اصفهان - شیراز - کرمان - سواحل دریای پارس (مکران و خلیج فارس)؛ راه قزوین - سلطانیه - تبریز - آناتولی - قسطنطنیه. شاخه‌های فرعی دیگر نیز از میان کوه‌های البرز به کناره‌های جنوبی دریای مازندران می‌پیوست.

بخش ششم جاده‌های این بخش را راه‌های غربی ابریشم می‌نامند. به طوری که در بخش پنجم اشاره شد، یک راه از طریق سلطانیه، زنجان، تبریز و ارزروم به دریای سیاه می‌رسید و از طریق دریای سیاه به قسطنطنیه (استانبول) می‌رفت.

بخش هفتم شاهراه غربی ایران از همدان تا پایتخت‌های باستانی بین‌النهرین (بابل - تیسفون - بغداد) به محدوده راه‌هایی که به کناره مدیترانه (بنادر صور و صیدا) می‌رفتند و در میان راه به جاده شاهی که هرودوت از آن یاد کرده، می‌پیوست. یکی از شعبه‌های راه‌های دریایی که از هند و دریای پارس می‌آمد از خاراگس (آبادان) و بندر آپولوگوس (بصره) در خلیج فارس، از طریق خشکی تا مدائن ادامه یافته و از آن جا یک رشته از راه‌ها از طریق حران، هاترا (الحضر)، پالمیرا و دمشق به انطاکیه و راه‌های دیگر نیز از غزه و یافا و صور و صیدا، در جمع به دریای مدیترانه (میان‌زمینی) و از آن جا به ونیز و جنوا و رم می‌رسیدند. و از مدائن، جاده زمینی دیگری از طریق نصیبین به آناتولی می‌رسید و از آن جا با اتصال به جاده‌های فرعی آذربایجان سرانجام از طریق آنکارا (آنقره) یا از راه دریا به قسطنطنیه اتصال می‌یافت.

بخش هشتم راه‌هایی که از ایران به شرق اروپا می‌رفتند، یکی راه قزوین - تبریز - آناتولی و دیگر راه خوارزم - هسترخان - طرابوزان بود که در نهایت به قسطنطنیه می‌رسیدند. راه‌های شمال غربی ایران از دو مسیر آناتولی را می‌پیمودند: یکی از محدوده غربی تبریز به ملازگرد، ارزروم و طرابوزان



ع. هاترا (کاخ الحضر) از بناهای پارتیان (اشکانیان) در گذرگاه غربی جاده ابریشم

(ترابوزان) در ساحل جنوبی دریای سیاه می‌رفت؛ راه دوم از ارزروم به سوی سیواس می‌رفت که در دو شاخه یکی از مسیر آنکارا و دیگری از مسیر قونیه ادامه راه می‌داد. راه قونیه به آنتالیا (تروا) می‌رسید که ساحل شمالی دریای مدیترانه در محدوده شرقی دریای اژه بود. راه دیگر از آنکارا به بندر افسوس و قسطنطنیه، در بخش غربی تنگه بسفر (جنوب غربی دریای سیاه)، می‌رسید. این راه‌ها از تنگه بسفر از مسیر بالکان به اروپای شرقی راه می‌یافتند، یا این که از راه دریایی مرمره - تنگه داردانل - دریای اژه از طریق دریای مدیترانه به ونیز و جنوا می‌رسیدند و یا از طریق خشکی به موازات رود دانوب تا هرزگوین و بوسنی ادامه پیدا کرده و به شهر سرايوو^۱ (پایتخت کنونی بوسنی و هرزگوین) ختم می‌شدند. این شهر، آخرین محل توقف و نقل و انتقال کالاهای تجاری کاروانیان بوده است و بازرگانان مسلمان به دلیل مسائل مذهبی (مانند گام

1. Sarajero

نهادن بر اراضی‌ای که تحت فرمان مسلمانان نبودند و ... پیش‌تر نمی‌رفتند و بازرگانان اروپایی کاروان‌های خود را تا ونیز و جنوا ادامه می‌دادند. راه دیگر از ساحل غربی مدیترانه (از بندرهای صور و صیدا) در درون دریای مدیترانه و در سواحل جنوبی اروپا (از رم و سیسیل) تا اندلس (اسپانیا) ادامه می‌یافت و یا در شاخه جنوبی دریای مدیترانه در سواحل شمالی آفریقا (از دهانه نیل تا غرب مراکش) راه می‌پیمود که به نام جاده ابریشم شهرت نیافتند.

۲. مبادله کالا در جاده ابریشم در مسیر جاده ابریشم فقط «ابریشم چینی» مبادله نمی‌شد بلکه به مرور زمان ابریشم‌های آسیای مرکزی و ایران و در زمان‌هایی انواع ابریشم‌های جهان از این سو بدان سوی جهان ره می‌سپرد و آنان که نام این جاده جهانی را «راه ابریشم» نهادند و در رواج این نام کوشش کردند، دلیل محکمی بر نام‌گذاری خود داشتند اما در مسیر یادشده کالاهای بسیاری از شرق به غرب و از غرب به شرق برده می‌شد. بسیاری از محققان پاره‌ای از میوه‌ها و درختان گوناگون و گل‌ها را نام می‌برند که مسقط‌الرأس آنان در منطقه‌هایی از همین راه دور و دراز بوده و امروز به گونه میوه یا گل، صبغه جهانی یافته‌اند. هم‌چنین فنون در نزد اقوام گوناگون، مانند نوشتن، کار با چرخ بافندگی، کشاورزی، سوارکاری و جز اینها در همین شاهراه سراسر آسیا را درنور دیده‌اند و انواع هنرها و ظریف‌کاری‌های هنری را در معرض اقتباس اقوام گوناگون قرار داده‌اند. برخی معتقدند: «بسیاری از گل‌ها و گیاهانی که آنها را منسوب به غرب می‌دانیم، مانند رز، آزالیا، گل داودی، شقایق و کاملیا، مرکبات، هلو و گلابی ریشه در چین و آسیای مرکزی داشتند و از راه جاده ابریشم به اروپا می‌رسیدند». بسیاری از محققان افزوده‌اند که از همین راه، چین به همان اندازه که می‌داد، باز می‌ستاند. انگور و شراب انگور، یونجه، خیار، انجیر و انار در کنار کنجد، پیازچه و گشنیز و

ارزن و گاورس، کافور، دارچین ختایی، زردچوبه چینی، زنجبیل چینی، ریوند چینی و مشک ختنی، هم‌چنین چینی‌آلات و ادویه و چای و کاغذ از یکسو و شیشه و بلور از سوی دیگر از این نوعند. چین از طریق این جاده برخی از بزرگ‌ترین دستاوردهای بشری را به غرب ارمغان داد؛ کاغذ و فن چاپ (همان که مایکل ادواردز^۱ «چوب‌بست جهان نوین» خوانده است)، تفکر نوین و تحولات عملی در پزشکی، اخترشناسی و مهندسی و تسلیحاتی چون کمان پولادین، قلعه‌کوب، باروت، زره و ارابه‌های جنگی از این جمله بودند (فرانک و براونستون، ۱۳۷۶، ص ۱۳).

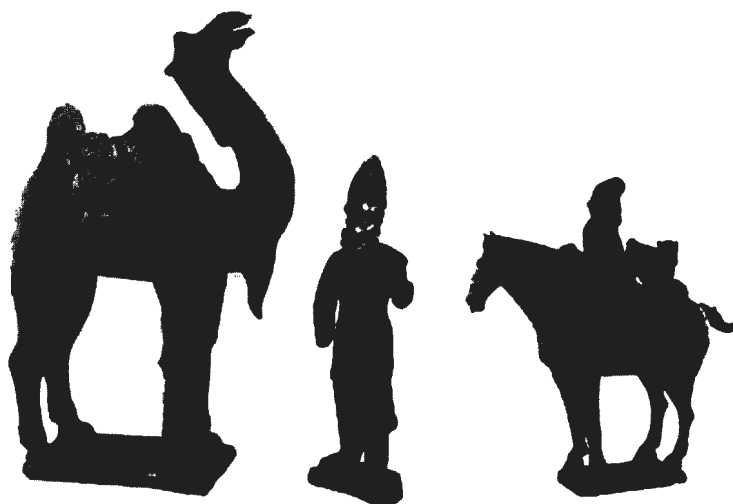
از سده دوم پیش از میلاد که روابط شرق با غرب توسعه بیش‌تر یافت، فزون بر ابریشم، عاج و عطریات هندی و سنگ‌های یشم و دیگر سنگ‌های گرانبها در مسیر جاده ابریشم با مرکزیت بازرگانی ایران مبادله می‌شد. در دوره اسلامی با آمدوشدهایی که روی این جاده انجام شد، هنرهایی مانند قلم‌زنی، منبت‌کاری، تذهیب و... و نیز قالی‌بافی، شال‌بافی، ترمه‌بافی و مخمل‌بافی، زری‌دوزی، سوزن‌دوزی و بافت انواع پارچه‌ها، هم‌چنین فنون معماری و قنات‌سازی، فلزکاری و ساخت اثاثه منزل و تزیینات، البسه و حتی خوراک‌ها و نوشیدنی‌ها به سرزمین‌های گوناگون انتقال یافتند.

۳. اسب‌های آسمانی و شترهای دوکوهانه

مورخان و جغرافی‌دانان چین و آسیای مرکزی از اسب‌هایی سخن به میان آورده‌اند که قادر بودند دو منطقه یادشده را به هم متصل کنند و به جدایی‌ها پایان دهند. نام و نشان اسطوره‌ای این اسب‌ها، که به اسب‌های آسمانی شهرت یافتند، چنان بود که به جای عرق از بدنشان «خون» می‌جوشید، اما آنچنان

1. Michael Edwards

قدرت داشتند که می‌توانستند صحراهای سوزان تاکلاماکان را بیمایند و سواران خود را از این سو به آن سوی بیابان‌های لم‌یزرع برسانند.



۷. تندیس اسب آسمانی فرغانه و شتر دوکوهانه بلخ

آشنایی با اسب‌های مزبور که موجب ارتباط چین با جهان آسیایی شد، مورد توجه خاص قرار گرفته است. پل استراتون نیز به این امر توجه کرده و چنین آورده است:

«تنها نژاد اسب موجود در چین در آن روزگار از نسلی کوچک و قاطرمانند بود. چینیان به تدریج اخباری درباره یک نژاد دیگر به دست آوردند که بزرگ و قوی و قادر به حمل سربازان زره‌پوش در میدان جنگ بود. به موجب گزارش‌ها، این نژاد که چینیان آن را 'اسبان آسمانی' نامیدند پرورش یافته قومی بود که در دره فرغانه می‌زیستند. این دره شمال غربی چین در آن سوی کوه‌های تی‌ین‌شن قرار داشت.

وو - دی امپراتور دودمان هن^۱ مصمم شد یک گروه اکتشافی را برای یافتن اسبان به فرغانه بفرستد» (استراترن، ۱۳۷۶، ص ۱۸).

چانگ کی یین^۲ در حدود سال ۱۳۸ پیش از میلاد برای رسیدن به اسب‌های آسمانی فرغانه، تاکلاماکان را دور زد، از خطرهای بسیار گذشت و به همراه گروه یکصد نفری همراهان خود (جوانمردان)، در راه خوقند در دره فرغانه (واپسین شهر ماوراءالنهر)، با اسب‌هایی آشنا شد که گفته می‌شد «عرق خونین» داشتند و از تخمه اسبان آسمانی بودند. بولنوا درباره این اسب‌ها چنین گفته است:

«در کشور خوقند، کوهستان‌های بلند است. در آنجا اسبانی هستند که نمی‌توان آنها را رام کرد. بدین سبب است که مادیان‌های پوست ببری را می‌گیرند و در کوهستان‌ها را می‌کنند تا با اسبان جفت شوند. این مادیان‌ها کره‌هایی می‌زایند که 'عرقی خونین' دارند و بدین سبب آنان را کره‌هایی از نژاد اسبان آسمانی می‌نامند» (۱۳۸۳، ص ۱۶).

خانم لوس بولنوا افزوده است:

«احتمالاً چانگ کی یین درباره این اسبان چیزهایی شنیده و شاید هم آنان را در نزد هون‌ها دیده بود، زیرا هون‌ها این اسبان را از طریق همسایگان‌شان، یوئه‌چه‌ها، شناخته بودند. این اسبان نژاد بزرگی از اسبان جنگی بودند که هون‌ها هنگامی که برای تکمیل سواره‌نظام سبک اسلحه بسیار سریع‌شان فن سواره‌نظام سنگین اسلحه زرهی را کماکان از یوئه‌چه‌ها فراگرفته بودند، به ویژه از آنها بهره می‌بردند. «این اسبان بزرگ فرغانه برای حمل سواران سنگین اسلحه مناسب‌تر بودند تا اسبان کوچک از نژادهای مغولی و چینی.

«اسبان خوقند توجه چانگ کی یین را بسیار جلب کردند. در سرزمین چین هان‌ها،

که در واقع به خاطر جوانی سلسله و به حسب ضرورت همه جنگجو بودند، در پیکارها، از اسب بسیار استفاده می‌شد، و در کشمکش‌ها در برابر هون، این دشمن جاویدانشان، اسب رکنی بنیادین بود. اما، در این دوران، آنان نعل کردن اسب را بلد نبودند، به گونه‌ای که سم‌های اسبان خیلی زود در نبرد می‌فرسود و دیگر کارایی نداشتند. 'اسبان آسمانی'، این نژاد کوهستانی، سم‌هایی سخت‌تر داشتند که کم‌تر می‌فرسود. افسری مانند چانگ‌کی‌ین خیلی زود ارزش نظامی این اسبان را دریافت. مگر آنان را 'اسبانی که روزی هزار لی می‌پیمایند' نمی‌نامند؟

«و اما 'عرق خونین' که نشان مشخص این اسبان است، مدت‌ها، به مثابه رازی برای غریبان بود. در همین اواخر علت آن کشف شد: بسیار ساده، مسئله یک بیماری و یک انگل بود که زیر پوست و مرحجاً بر شانه و بر پشت جای می‌گزیند و به فاصله دو ساعت دمل‌های کوچکی پدید می‌آورد که به صورت خونریزی‌های خیلی کوچک سر باز می‌کنند و احساس خونین‌عرق بودن این اسبان از آن ناشی می‌شود. جهانگردان، در سده‌های نوزده و بیست، اسبانی مبتلا به 'عرق خونین' را در دره رود ایلی^۱، در ترکستان چین، مشاهده کرده‌اند: این بیماری همه نژادهای اسبان این منطقه را آلوده کرده است» (۱۳۸۳، ص ۱۶-۱۷).

اما چگونگی کوشش‌های فرستاده امپراتور چین:

«جنگ در تمام این مدت با خطر حملات شیونو روبه‌رو بود و دوبار به اسارت آنان درآمد. یکی از این دوره‌های اسارت بیش از ده سال به طول انجامید. او بالاخره پس از سیزده سال سفرهای دور و دراز و پرماجرا توانست خود را به چانگ‌آن برساند. در حالی که تنها یکی از همراهان یکصد نفری او جان به در برده بود. امپراتور که جانگ و همراهانش را مرده می‌پنداشت، از اخبار آن سوی صحراها و اسب‌های فرغانه آگاهی کامل یافت. وی بار دیگر گروهی را به فرغانه فرستاد

تا تعدادی از اسب‌های آسمانی را برای دفاع از چین در برابر هونها خریداری کند. لیکن مردم فرغانه اسبان خود را مقدس می‌شمردند و از فروش آنها به چینیان خودداری می‌کردند. امپراتور چاره‌ای جز این نیافت که سپاهی شامل ۶۰۰۰۰ نفر را به ۲۴۰۰ کیلومتری آن سوی کوه‌های تین‌شن اعزام دارد تا اسب‌های آسمانی را به دست آورند. او حتی تعدادی از دختران زیباروی چینی را با خود آورد تا به عقد حکمرانان شهرهای فرغانه درآورد. امپراتور توانست تعداد قابل توجهی اسب آسمانی به دست آورد. هم‌چنین توانست طی نبردهای پیروزمندانه‌ای هونها را به شمال غربی چین براند و سراسر فلات تاریم را تحت فرمان خود درآورد. از آن پس کاروان‌ها می‌توانستند در امنیت و سلامت از این سرزمین بگذرند و سوداگران به زودی به استفاده از این مسیر جدید برای صدور ابریشم چین و مبادله آن با سنگ گرانهای جید در کوه‌های فلات تاریم پرداختند» (استراترن، ۱۳۷۶، ص ۱۹-۲۰).

این اسب‌ها مشکل بزرگ عبور از صحرای تاکلاماکان را آسان کردند و از آن زمان که نژاد این اسبان در چین پرورده شد، گویی بهترین مرکب عبور از صحراهای سوزان فراهم آمد. هم‌چنین، چینیان در مقابل «هونها» قدرت دفاعی بیش‌تری را به دست آوردند و کوشیدند تا با شناخت بیش‌تر اسب‌های مهاجر و قدرت و توانایی بی‌نظیر آنها از این «عالی‌ترین وسیله حمل و نقل و مسافرت»، استفاده بیش‌تر ببرند. مظاهری نوشته است:

«طی تمام مدتی که جاده ابریشم در کار بود، یعنی تقریباً مدت دوهزار سال، اسبان ایرانی [دره فرغانه] بی‌وقفه مورد تقاضای فغفوران [حکمرانان چین]، بودند و منظمأ هم از سوی امیران و بازرگانان یا حاملان کالا گسیل گردیده‌اند. این جانداران دیگر هرگز دیار نخستین خود را باز نمی‌دیدند. آنچه دانستنش جالب است، سرنوشت این جانداران از زمان ورود به آن‌جاست، زیرا طبعاً باید در آن‌جا تولید مثل کرده باشند. باری اگر آنها در آن‌جا درست مانند ایران تولیدمثل می‌کردند این امر لابد چینیان را از تقاضای سالانه و بی‌وقفه اسبان تازه مصون می‌داشت» (۱۳۷۲، ج ۱، ص ۲۶).

شتران دوکوهانه بلخی در نگاره‌های تخت جمشید، ساتراپ‌نشینان بلخ در پیشگاه شاهان هخامنشی شتران بلخی را هدیه می‌دهند. این شتران سده‌های طولانی مهم‌ترین عامل گذر کاروانیان از صحراهای سوزان آسیا بودند. در چین نیز، هم‌زمان با استفاده از اسبان آسمانی، شتران ماوراءالنهری وسیلهٔ اساسی مسافرت‌ها و حمل بارهای ابریشم و... بودند. باید گفت که این حیوان طاقت زیاد دارد و می‌تواند مسافت‌های طولانی را با اندکی آب و علوفه طی کند. علاوه بر این توانایی، شتران عصای دست مسافران جادهٔ ابریشم بودند. در آسیای مرکزی این شتران دوکوهانهٔ بلخی (و نه شترهای یک کوهانهٔ عربی) بودند که می‌توانستند نه تنها در برابر گرمای روز صحرا، بلکه در مقابل سرمای گزندهٔ شب صحرا و زمستان‌های منجمدکننده، ایستادگی کنند. حیوانات بارکش غالباً رد آب را از فواصل دور بو می‌کشیدند و می‌توانستند دربارهٔ طوفان‌های شن غافلگیرکننده که ممکن بود مسافر بی‌احتیاط را خفه یا دفن کنند، هشدار دهند. وقایع‌نگار چینی وضع ناهمواری مسیر کاروان‌ها را در برابر طوفان‌ها چنین آورده است:

«هرگاه چنین بادی در حال نزدیک شدن بود، تنها شتران پیر، پیشاپیش از آن آگاهی داشتند و بی‌درنگ همه با هم خرناس می‌کشیدند و پوزهایشان را در شن فرومی‌بردند. آدم‌ها این علامت را هشدار می‌دانستند و فوراً بینی و دهانشان را با نم‌می‌پوشاندند. این باد بسیار سریع است و در یک لحظه می‌ورزد و ناپدید می‌شود. اما اگر مسافران در برابر آن از خود محافظت نمی‌کردند با خطر مرگ ناگهانی روبه‌رو می‌شدند» (فرانک و براونستون، ۱۳۷۶، ص ۲۴).

شتران «دوکوهانه» بلخ نیز به گونهٔ مرکب راهوار و صبور هماهنگ با «اسبان آسمانی» زمین‌های خشک و شن‌زار و سوزان صحرای تاکلاماکان را درمی‌نوردیدند و کالاهای تجارتنی چینیان را به غرب و امتعهٔ غریبان را به چین حمل می‌کردند.

از چین تا اروپا و در بخش‌های میانی آسیا، شاخه‌های متعددی از راه‌ها، شاهراهی تجاری - فرهنگی را به وجود آورده‌اند که گونه‌ای گذرگاه کاروانی به شمار می‌رود. راه‌های زمینی ابریشم، دارای مسیرهای چندگانه بودند که گاه دو سه راه، از آن منشعب می‌شد و گاه محل چندین راه می‌شدند. منطقه دون هوانگ در چین شبکه کوچکی است، اما کاشغر چنین نیست. سمرقند و بلخ شبکه بزرگی است لکن مرو و توس کوچک‌تر به نظر می‌رسند. منطقه ری و قزوین دارای شبکه با اهمیتی است که جاده‌های متعدد اصلی و فرعی را به هم پیوند می‌دهد. در مسیر غربی جاده ابریشم، تیسفون و قسطنطنیه، شبکه‌های بزرگی هستند، حال آن‌که جغرافیای راه‌های تبریز با همه اهمیت تجارتی، همسان مدائن، نبوده است.

در این جاده‌ها و راه‌ها، به دلایل جغرافیایی و اقلیمی و فصل‌های مسافرت شبکه‌های کوچک‌تر نیز پدید آمده است. در سفرنامه‌ها گاه اختلاف‌های مسیر سیاحت یا تجارت به چشم می‌خورد و گاه راه‌ها به دلیل تغییر پایتخت‌ها دگرگونی یافته‌اند، اما تمام این راه‌ها و نیز راه‌های نظامی و قشون‌کشی و جز اینها آشکار ساخته‌اند که جاده ابریشم یک راه مشخص و بدون تغییر نبوده و مجموعه‌ای از جاده‌ها و راه‌های اصلی و فرعی چندگانه (راه‌های ادویه، عود و...) را شامل می‌شود که شرق و غرب جهان را بیش از دو هزار سال در ارتباط قرار داده است. حمل و نقل در این جاده‌ها با استفاده از اسب‌های تیزرو و شترهای مقاوم در برابر مصایب گوناگون طبیعی (تندباد و طوفان، شن‌زارها، سرما و گرما و...)، امکان‌پذیر بود و انواع کالا در بازارهای شهرها جابه‌جا می‌شد.

فصل پنجم

راه‌های دریایی ابریشم

جماعت‌های اولیه از همان گذشته‌های دور در برقراری رابطه‌های اجتماعی و فرهنگی و اقتصادی، علاوه بر زمین از طریق دریاها نیز با یکدیگر ارتباط برقرار کرده‌اند. آنها به نسبت کیفیت جامعه‌ها و مراحل تاریخی نه تنها راه‌های زمینی را سامان دادند و بهسازی کردند، بلکه راه‌های دریایی را کشف و کشتی‌سازی و دریانوردی را در این عرصه رونق دادند. زمین و جاده‌های آن و دریا و راه‌های دریایی مهم‌ترین زمینه‌های دگرگونی در شکل‌گیری جامعه و فضاهای زیست و تولید و ارتباطات تاریخی بوده است و این ارتباطات فقط جنبه مالی و اقتصادی نداشته، در زمینه‌های فرهنگی (آرمان‌ها و اندیشه‌ها و فرهنگ‌ها) و دینی و اجتماعی (جابه‌جایی اقوام) نیز تأثیرات گوناگونی را پدید آورده‌اند.

پل استراترن، مبادله کالاها را مقدمه ارتباطات و پدید آمدن راه‌ها دانسته است و راه‌های کوتاه را در تحول و پیوند با یکدیگر عامل پدید آمدن راه‌های طولانی (جاده‌ها) به شمار آورده و راه‌های مزبور را هم زمینی و هم دریایی نوشته است (۱۳۷۶، ص ۱۱).

لوس بولنوا نیز نوشته است:

«جاده دریایی هم‌چنان تردیدآمیز، طولانی و پر دام و تله برای کشتی‌های بادبانی کوچک

غربیان که به طوفان‌های شدید و دیگر سرنوشت‌های ناسازگار تن داده بودند، باقی بود تا سرانجام، بازرگانی جاده زمینی را پیش گرفت» (۱۳۸۳، ص ۶۳). اما برخی از محققان به دلایل زیر به گونه دیگری درباره اهمیت راه‌های دریایی اندیشه‌اند:

- خستگی کاروانیان و چارپایان در بیابان‌ها و مسیرهای سخت‌گذر، از آن میان صحرای وسیع و سوزان و پرمخاطره تاکلاماکان.
- یورش‌های قبایل و راهزنان، چون هون‌ها^۱ و هپتالیت^۲ (هفتالیت، هیاطله).
- لزوم پرداخت مالیات و راهداری به کارگزاران حاکمان ایرانی و رومی.
- بسته شدن موقتی راه‌ها و گردنه‌ها به دلایل نظامی و سیاسی چون جنگ‌های هپتالیان و ایرانیان و رومیان و جز آنها.

کاروانیان راه‌های کوتاه و دراز، از آن میان راه‌پیمایان جاده ابریشم، گاه ترجیح می‌دادند که از طریق دریا کالاهای خود را از این سوی جهان بدان سوی انتقال دهند. ناگفته نماند که: «از روزگاران نخستین، راه‌های زمینی و دریایی با یکدیگر همزیستی داشته‌اند. این دو نوع راه با کاروان‌ها و کشتی‌هایی که متوالیاً برای حمل‌ونقل کالاها در حال سفرند همواره مکمل یکدیگرند» (درژ، ۱۳۷۹، ص ۶).

۱. ایران، گذرگاه میان دریایی ایران در دو سوی شمال و جنوب خود دارای دریاست. در شمال دریای مازندران (کاسپین، خزر) با آن‌که موقعیت مناسب و کم‌خطری داشته، اما در مسیر راه‌های ابریشم چندان که باید جلوه‌ای پیدا نکرده است و کاروانیان یا از شمال دریا با گذر از سرای و هشرخان و عبور از ولگا خود را به دریای سیاه می‌رساندند یا آن‌که از جنوب از طریق جاده‌های زمینی ابریشم، تردد داشتند. از جنوب تا شمال دریای مازندران

1. Huns

2. Hephtalits

راه‌هایی گرگان و بندرانزلی را به شهرهای پیرامون دریا مانند باکو، هشترخان، کراسنوسک (ترکمن‌باشی) در جنوب خلیج قره‌بغاز و دربند باب‌الابواب پیوند می‌دادند. دریانوردان ایرانی، دارای راهنماها (رهنامج‌ها) بودند و اشخاص متخصص و کاردانی در کشتی‌های مسافری همکاری داشتند که مسیر دریاها، بندرها، فضاها دور از گرداب‌ها و انواع باده‌ها را می‌شناختند. در جنوب ایران دریای پارس (خلیج فارس و دریای مکران = دریای عمان)، هندوستان را از طریق بندرگاه‌های میان دریایی خود به دیگر بخش‌های ایران، بین‌النهرین، و خشکی‌های آسیای غربی پیوند داده است. تیز و تیس (طیس = چابهار)، هرموز (میناب)، هرمز، قشم (کشم)، جرون و گمبرون (بندرعباس)، کیش (قیس)، سیراف، بوشهر (ریشهر، لیان) و بصره، جزیره‌ها و بندرگاه‌های مهم در پهنه جنوبی ایران به شمار می‌رفته‌اند. به همان سان که مؤلف ناشناخته هفت کشور یا صور الاقالیم در سال ۷۴۸ قمری نوشته است:

«بعد از آن چون از آب سند بگذرند، خلیج دریای فارس است و موغان و جیرفت و هرموز و گرمسیری‌های کرمان و فارس تا به خُنج و سیراف و ساحل دریای بصره و در سواحل این دریا بنادر بسیار است و هیچ بندری چون بندر هرموز و جرون نباشد که وسط عالم است» (۱۳۵۳، ص ۴۴).

دریای پارس به گونه یکی از بلندآوازه‌ترین دریاهاى جهان، از روزگاران کهن، محل عبور و مرور بازرگانان عیلامی، سومری، اکدی، کلدای، بابلی، آشوری و دیگر اقوام منطقه بوده است. در آن زمان‌ها که بخش غربی این دریا (خلیج فارس) با نام نار مرتو^۱ (رود تلخ) شناخته شده بود با داشتن مرکزیت فرهنگی و اقتصادی نقش برجسته‌ای در منطقه‌ای گسترده از موهنجو دارو^۲، در سواحل رود سند (مهران = ایندوس) تا شوش در خوزستان، داشته است.

با ورود آریایی‌ها و پدید آمدن کشور ایران و سکونت قوم پارس در جنوب غربی ایران زمین نام داریا پرسا^۱ یا دریای پارس (دریاتی هجپارس ای تی = دریایی که از پارس آید)، نام همه دریاهایی شد که از مدیترانه بدین سو در آسیا دامن کشیده و تا اقیانوس هند ادامه داشته است و در ادب کهن یونانی و رومی و دیگر اقوام اروپایی، با نام سینوس پرسیکوس^۲ و مر پرسیکوم^۳ و جز اینها شهرت یافته است (برای آگاهی بیشتر ← تکمیل همایون، ۱۳۸۳).

بندرگاه میان دریایی سیراف یکی از منطقه‌های پدیدآمده در پهنه خلیج فارس به گونه میان راه‌های دریایی جهان، بندر باستانی سیراف (بندر طاهری کنونی) در شرق بوشهر است که نقش تاریخی و نام و نشان آن در کتاب‌های جغرافیایی مؤلفان مسلمان و غیرمسلمان آمده و در زمان کنونی، آثار باستانی و باز یافته چگونگی آن بندرگاه باستانی و اوضاع و احوال اجتماعی و فرهنگی و آیین آن را آشکار کرده است (برای آگاهی بیشتر ← تکمیل همایون، ۱۳۸۴).

در آب‌های خلیج فارس بقایای کشتی تجاری ایران از دوره پارتیان گواه از قلمرو دریایی آنان در راه‌های تجاری تا هند و چین دارد. هم‌چنین در بندر سیراف آثار باستانی دوره اردشیر بابکان، دژ شاپور دوم (۴۱۰-۴۷۹ م) آتشکده‌های مخروطی، سنگ‌نبشته‌ها و تصاویرهای حجاری شده، مقابر صخره‌ای زرتشتی و استودان‌ها و نیز بازمانده راه‌های میان این شهر دریایی و کازرون (بیشاپور)، فیروزآباد (گور) و شیراز (استخر) در عصر ساسانیان و نشان‌های دیگری مربوط به دوران اسلامی که توسط باستان‌شناسان آشکار گردیده، نشان‌دهنده اهمیت بندرگاه میان دریایی سیراف در برقراری ارتباط راه‌های زمینی فارس و خلیج فارس در این منطقه است (برای آگاهی بیشتر ← مجموعه مقالات کنگره بین‌المللی سیراف، ۱۳۸۴). درباره دریانوردی ایرانیان در دوره اسلامی برخی معتقدند که:

«کار کشتی‌سازی و دریانوردی سواحل فنیقیه که روزگاری خود مرکز کشتی‌رانی مسافری و دریانوردی جهان بود، در آغاز اسلام به دست ایرانیان اداره می‌شد و سرانجام باید گفت که ایرانیان بودند که با اندیشه و بازوی توانای خود کمک بسیار به پیشرفت اسلامی و رهبری اعراب کردند تا بتوانند با تشکیل نیروی دریایی بر روم غلبه کنند» (سمسار، ۱۳۵۷، ص ۱۹۸).

بندر سیراف از مهم‌ترین بندرهای کرانه خلیج فارس بود که تا سده چهارم قمری مهم‌ترین نقش را در تجارت دریایی برعهده داشت. بی‌تردید در عهد باستان این بندر طبیعی محل دادوستد کالاهای جهانی آن روزگار بود و بازرگانان در تردد کامل قرار داشته‌اند و این امر در چند مسیر تظاهر داشته است:

- درون خلیج فارس (کیش و هرمز، میناب...)
- غرب خلیج فارس (بصره...)
- شرق خلیج فارس، پس از گذر از تنگه هرمز به دو سوی جهان
- از غرب اقیانوس هند با گذر از کرانه‌های عربستان و باب‌المندب و دریای سرخ (خلیج عربی) تا شامات و مصر و دریای مدیترانه
- از جنوب با افریقا (زنگبار و...)
- و از شرق با هند و چین. و این راه خود دارای دو مسیر **کرانه‌ای** (ابتدایی) و **درون اقیانوسی** (پیشرفته) بوده است.

در دوران اسلامی در تمام مسیرهای یادشده، بازرگانان مسلمان، یهودی و مسیحی و بودایی در اقیانوس هند از یک سو و بندرهای مدیترانه شرقی از سوی دیگر در تردد بودند و بندر سیراف پایگاه انبارهای مال‌التجاره بازرگانان بود. در نتیجه این شهر نه تنها سکونت‌گاه سیرافیان بود، بلکه اقامتگاه بازرگانان شرقی و غربی عالم و مرکز معاملات و مبادلات جهانی، با بازارها و کاروانسراها و باراندازهای معتبر بوده است و در آن شهر کوره‌های سفالگری و کارگاه‌های شیشه‌بری وجود داشته و به لحاظ مذهبی و فرهنگی در دوره اسلامی دارای

مسجد جامع بزرگ و مساجد کوچک و آرامگاه‌های شخصیت‌های برجسته به‌شمار رفته است.

مقدسی در حدود ۳۷۵ قمری نوشته است:

«سیراف قصبهٔ اردشیرخَره، مردمش به هنگام آباد کردن آن را از 'بصره' برتر می‌نهادند. زیرا ساختمان‌هایش استوار، جامعش زیبا، بازارهایش درست، مردمش دارا، نامش بلندآوازه است. درگاه چین اینجاست نه عمان ... باری من شگفت‌انگیزتر و زیباتر از خانه‌هایش ندیده‌ام که بلند و با چوب ساج و آجر ساخته شده. یک خانه تا بیش از یکصد هزار درم خریداری می‌شود» (۱۳۶۱، ص ۶۳۶).

۲. راه‌های دریایی در خلیج فارس و اقیانوس هند

راه‌های تاریخی دریای پارس (خلیج فارس و دریای عمان = مکران) از روزگار کهن، اروپا و آفریقا و آسیا را به هم متصل کرده و محور اقتصاد و تجارت و نقل و انتقال فرهنگ‌ها و تمدن‌های بشری به‌شمار رفته است. این راه از دو سده پیش مورد مطالعه و پژوهش جغرافی‌دانان و کاشفان اروپایی قرار گرفته و به باور آنان، این راه‌ها که راه‌های دریایی ابریشم نامیده شده‌اند، با عبور از دریا‌های چندگانه، چین و مشرق‌زمین را با غرب و اروپا پیوند داده‌اند. مجموعهٔ این راه‌ها گاه با نام **راه ادویه (فلفل)** نیز شناخته شده است.

آن فا هین^۱ که از بوداییان ساکن ایران بود، در سال ۴۱۰ میلادی در جست‌وجوی کتاب‌های بودایی به شمال هند مسافرت کرد و از آن‌جا با کشتی‌های چینی ادامهٔ سفر داد (فرانک و براونستون، ۱۳۷۶؛ مظاهری، ۱۳۷۲، ج ۱) چند دهه بعد از ورود اسلام به ایران، ای‌تسینگ^۲ فاصلهٔ کانتون تا سوماترا را در مدت بیست روز با یک کشتی ایرانی طی کرده و چنین نوشته است:

1. An - Fa - Hien

2. Eitessing

«در آغاز پاییز ۶۷۱ میلادی به شهر کوانتونگ آمدم و از آن‌جا با یک کشتی پرسه (پارسی) برای سفر به سوی جنوب تعیین کردم و سرانجام از کرانه کوانک جو به کشتی درآمدم و از آن‌جا به سوماترا رفتم» (سمسار، ۱۳۵۷، ص ۱۸۸).

در یک گزارش دیگر مربوط به سال ۷۲۷ میلادی آمده است که ایرانیان از سیلان به مالایا «در کشتی‌های بزرگ به کشور هان (چین) کشتی می‌رانند، یک‌راست به کانتوان برای خواسته‌های ابریشمی و جنس‌هایی مانند آن تردد داشتند» (سمسار، ۱۳۵۷، ص ۱۹۱).

۳. هفت دریا یعقوبی که از مورخان متعلق به اعصار طلایی دریانوردی ایرانیان است در چگونگی دریا‌های منطقه که با خلیج فارس در پیوند هستند، آورده است: «کشور چین کشور پهناوری است و هرکس بخواهد از راه دریا به چین رود باید از **هفت دریا** بگذرد که هر یک را رنگی و بویی و ماهی و بادی است جز آنچه در دریای بعدی است». آن‌گاه افزوده است:

«اول دریای فارس است که باید از سیراف در کشتی نشست... دریای دوم از رأس جُمَحْمَه شروع می‌شود... که دریای بزرگی است... این دریا را ماهی‌های بزرگ و عجایب بسیار و چیزهای دیگری است که به وصف درنیايد. سپس دریای سوم است که هرکند گفته می‌شود و جزیره سرانديب در آن است. در این دریا گوهر و یاقوت و جز آن یافت می‌شود... دریای چهارم که به آن کلاه‌بار گفته می‌شود دریایی است کم‌آب که مارهای بزرگ دارد... دریای پنجم که آن را سلاط می‌گویند دریای بزرگ پر از شگفتی‌هاست. دریای ششم به نام کردنج باران‌های بسیار دارد. دریای هفتم که آن را دریای صنجی و گاهی کنجلی می‌گویند دریای چین است ... و از آن‌جا به شهر خانقو در آیند» (یعقوبی، ۱۳۶۶، ص ۲۲۴-۲۲۵).

۴. شناخت دریا و توسعه دریانوردی با پیشرفت اسلام و حاکمیت عباسیان

و ایجاد شهر بغداد در کنار تیسفون (مدائن) تاریخی، توسعه اقتصادی سرزمین‌های اسلامی، از آن میان ایران، دریانوردی ایرانیان و اعراب در اقیانوس هند به سوی چین و از همان اقیانوس (هند) در جنوب و کناره‌های شرقی آفریقا (زنگبار) و در پهنه دریای سرخ (= خلیج العربی) به سوی مصر و شام و روم در دریای مدیترانه رواج یافت و سیراف و بصره نقش تاریخی و مبادلاتی خاص پیدا کردند.

دریانوردان مسلمان به مرور به فنون دریانوردی و شناخت بادهای موسمی و مسیرهای کرانه‌ای و میان‌دریایی آشنایی بیش‌تر یافتند و شجاعانه اقیانوس و دریاهای سهمگین را درنوردیدند و با بسیاری از بندرهای شبه‌قاره هند و چین مرتبط شدند. در سال ۳۷۵ قمری (۹۸۵ م) مقدسی بندر سیراف را «معبر چین و انبار فارس و خراسان» نامیده است (۱۳۶۱، ص ۶۳۶) و این گواهی نشان‌دهنده این واقعیت است که بندر سیراف نه تنها معبر دریایی و انبار کالاهای منطقه بوده بلکه بازرگانان بسیاری کالاهای خود را نخست از راه دریا تا سیراف حمل کرده و از آن‌جا، آنها را به خراسان انتقال می‌دادند و از این طریق، از یورش‌ها و سختی‌ها و معضلات راه‌های زمینی در امان بوده‌اند.

تجارت میان چین و خلیج فارس در دوره فرمانروایی سلسله سونگ^۱ (۹۶۰-۱۲۷۹ م) رونق بسیار یافت. مسلمانانی که در جنوب شرقی چین سکونت داشتند، بیش‌ترشان ایرانی بوده‌اند و در میان آنان به احتمال بازرگانان سیرافی و تجار خلیج فارس نقش ممتازتری داشته‌اند. این امر تاریخی - اقتصادی در دوره چوین^۲ به اوج اعتلا رسید و بر آن بسیاری از مورخان جاده ابریشم گواهی داده‌اند.

اگر سیراف، در روزگاران مورد بحث، مهم‌ترین بندر تجارتی ایران در

1. Song

2. Chion Joo

خلیج فارس به شمار آید و کانتون^۱ (کوانگ‌چو، خانقو) بندر تاریخی کشور چین شناخته شود، راه‌های دریایی در دوره توانمندی ایرانیان چنین نشان داده می‌شوند: کانتون بندر جنوبی کشور پهناور چین؛ سیام و ویتنام (سواحل)؛ تنگه مالایا^۲؛ دهکه لین^۳ (سواحل اقیانوس هند)؛ شمال سوماترا؛ سیلان (سريلانکا)؛ مالابار^۴؛ جزیره تی جو^۵ (ساحل غربی هند)؛ خلیج فارس (مسقط، سیراف، بصره) و از طریق خشکی تا بغداد و انطاکیه. چنان که بررسی شد راه‌ها چه زمینی و چه دریایی در پیوند با طبیعت و جغرافیای زیستی و نیازهای معیشتی و اجتماعی انسان به مرور پیشرفت حاصل کردند و فزون بر تبادل کالاها، در اندیشه‌ها و آرمان‌ها و حیات اجتماعی و تولید مادی و معنوی انسان نیز اثرات متقابل و چندگانه ایجاد کردند.

سیراف در اوج پیشرفت و قدرت دریایی با زلزله‌هایی روبه‌رو شد (۳۶۶، ۳۶۷، ۳۸۹ ق) که هفت روز منطقه را لرزاند و مردم خانه و زندگی خود را رها کرده و به سوی دریا و خشکی فرار کردند. مسائل حکومتی و اجتماعی دوره دیلمیان نیز به بی‌رونق شدن بندر سیراف کمک کرد.

پس از سیراف، جزیره کیش رونق یافت و تا سده هشتم قمری مهم‌ترین بندرگاه تجاری بود. از آن پس ملوک هرمز به مرکزیت شهر هرمز (هرموز = میناب کنونی) بر کرانه‌های دریای مکران تسلط داشتند و ملوک شبانکاره به مرکزیت ایگ (ایج) و داراب سواحل خلیج فارس را در محدوده تنگه هرمز تا بندر لنگه زیر نظر گرفته بودند.

در عصر صفویه، موقعیت دریای جنوب ایران دگرگون شد و شاه عباس یکم خود در راه ابریشم دخالت‌های اقتصادی داشت. هم‌زمان استعمارگران اروپایی در خلیج فارس و دریای مکران صاحب نفوذ و اقتدار شدند. با توسعه بندر گمبرون

1. Canton

2. Malaya

3. Daki Leen

4. Malabar

5. Tea Joo

(بندرعباس) فزون بر راه‌های داخلی سیراف - شیراز - اصفهان، راه هرمز - یزد - اصفهان هم رونق یافت و این راه‌ها از اصفهان تا منطقه ری ادامه داشت و از آن‌جا به شبکه جهانی جاده ابریشم می‌پیوست. این روند از دوره صفویه تا دوره کنونی ادامه داشته و بندرعباس هم‌چنان اهمیت خود را در پهنه راه‌های دریایی خلیج فارس در دهانه تنگه هرمز حفظ کرده است. از دیگر سو در دوره زندیه و در سده دوازدهم قمری مدتی بوشهر و بصره اهمیت دوباره خود را بازیافتند و این امر به‌ویژه برای بوشهر در سده چهاردهم قمری (۱۹ م) دوباره تکرار شد و هم‌اکنون نیز بوشهر در پهنه غربی یا خلیج فارس، و چابهار (طیس) در پهنه شرقی یا دریای مکران (عمان) نقش مهمی ایفا می‌کنند. از آن گذشته، بندر امام خمینی، خرمشهر، بندرلنگه، کیش، قشم و میناب نیز هر کدام به گونه‌ای در سواحل دریایی جنوب ایران نقش تجاری دارند.



۸. بقایای آسیای بادی در سیستان (انبار غله در شرق ایران)

فصل ششم

راهداری و کاروانسراها

جاده ابریشم در مسیر طولانی خود، به لحاظ راهداری و تسهیلات مسافرتی نهادهایی را به وجود آورده که مسافران اعم از سیاحان، مبلغان دینی، بازرگانان و گه گاه سفیران و کاربدستان حکومتی می توانستند به راحتی از آن عبور کنند.

کاروان های سفر، نخست به جاده های کم و بیش هموار نیاز داشتند تا آنان را به بیراهه و سنگلاخ ها نکشانند و از لابه لای کوه های بلند و راه های بسیار باریک و خطرناک بتوانند بگذرند و در دشت های گرم و سوزان یا سرزمین های برف گرفته، سلاسه سلاسه خود را به جایی رسانند که بتوانند استراحت کنند و شب ها نیمه آسوده بخوابند، غذا بخورند و آداب مذهبی خود را انجام دهند. حیوانات آنها اعم از اسب و شتر و قاطر، علوفه لازم را بخورند، استراحت کنند و تیمار بگیرند و احتمالاً اگر لازم باشد به نعل زنی و مداوای آنها پرداخته شود. این مسائل و توجهات دیگر چون درمان بیماران احتمالی و مصون داشتن مسافران از راهزنان و یورش غارتگران و حمله های جانوران خطرناک و جز اینها وظایفی بود که در حد قدرت و امکان، راهداران و کاروانسالاران و کاروانسراداران به آن توجه داشتند. نویسندگان کتاب *جاده ابریشم* چنین بیان کرده اند:

«جاده ابریشم بستری دارد که به راستی یکی از نامهربان ترین مسیرهای جهان است، مسیری که از سرزمین خشک و سوخته می گذرد تا از واحه ای به واحه دیگر برسد.

فقط اهمیت این راه ارتباطی، هم برای شرق و هم برای غرب، بود که هزاران سال این شاهراه عمده را گشوده نگاه داشت» (فرانک و براونستون، ۱۳۷۶، ص ۱۴).

کاروانسرا، برای کاروانیان از نعمت‌های بزرگ بود و در فصول مختلف سال می‌توانست رفاه و آسودگی مسافران و حیوانات را فراهم آورد. این پایگاه میان‌جاده‌ای، نهاد تسهیلاتی و فرهنگی برجسته‌ای بود که در منازل مختلف اهمیت خود را از هر جهت آشکار می‌کرد. استاد باستانی پاریزی یادآور شده است:

«مسئولیت تأمین کاروان‌های این راه، از جیحون به این طرف طی قرن‌ها و سال‌ها برعهده قبایل و حکام ایرانی بوده است و به همین دلیل در طول راه‌های اصلی تقریباً هر شش تا چهار فرسنگ راه (بیست و پنج تا سی کیلومتر) یک کاروانسرا می‌بینیم که این کاروانسراها اغلب سابقه قدمت دارند یا بر آثار کاروانسرای پیشین بنا شده‌اند» (۱۳۶۳، ص ۲۱۰).

۱. حفاظت از راه‌ها و کاروان‌ها در دوره باستان و هم‌روزگار پارتیان (اشکانیان، از سده سوم پیش از میلاد تا سده سوم میلادی)، چهار حکومت بزرگ حفاظت راه‌ها و کاروان‌ها را بر عهده داشتند. حکومت «هان» در چین، حکومت «کوشان» در بخش‌های شرقی ایران شامل سغد، بلخ، تخارستان، سند و پنجاب، حکومت «پارت» در ایران‌زمین از ماوراءالنهر تا بین‌النهرین و حکومت روم شرقی (بیزانس) در آناتولی (آسیای صغیر)، سوریه و سواحل دریای مدیترانه. چینی‌ها آگاهی‌های اندکی از قدرت‌های غربی خود (ایران و هند) داشتند. چنان‌که جانگ کی‌ین ضمن دادن اطلاعات درباره «اسبان آسمانی» از امپراتوری‌های پارس و هند هم، سخن به میان آورده بود.

جاده ابریشم به طور دقیق از سال ۱۴۰ قبل از میلاد، یعنی زمان دستیابی چینیان به «کشورهای غرب» گشوده شد و حداقل ۱۲ قرن با توافق و همکاری‌های چندجانبه در پاسداری آن کوشش به عمل آمد. بی‌تردید فتوح کوروش و داریوش در عصر هخامنشی و لشکرکشی‌های اسکندر مقدونی در آسیا در ایجاد مقدمات

پدید آمدن راه‌های بزرگ شرق و غرب مؤثر بوده است، اما در دوره مهرداد دوم اشکانی (۱۲۴-۷۶ ق م) و دوره سلطنت وودی از دودمان هان چینی (۱۴۰-۸۷ ق م)، بیش و کم رابطه رسمی میان ایران و چین برقرار شد. در دوره اشکانیان حفاظت و قدرت‌نمایی ایرانیان در مسیر جاده ابریشم ممتاز بود و در دوره ساسانیان راه‌ها رونق بیش‌تری یافته و با حفاظت از آنها و دور ساختن آسیب اقوام شمال آسیا، نه تنها امنیت راه‌ها فراهم آمد، بلکه با پاگرفتن مالیات و حقوق گمرک بر ثروتمندتر شدن کشور نیز افزوده شد.

در این دوره تا عصر فتوح اسلامی، ایران به معنای تاریخی و فرهنگی در قلب این راه‌های عظیم، نه تنها بخش‌های مختلف آسیا را به یکدیگر پیوند می‌داد بلکه محل برخورد سه قاره کهن آسیا، اروپا و آفریقا به‌شمار آمده و بدین اعتبار نقش استراتژیک فرهنگی آن بیش از دیگر مناطق جهان بود. به همین دلیل، وظایفی از نوع راهداری و راه‌سازی، پل‌سازی، ساختن کاروانسرا، آب‌انبار، راهدارخانه‌ها، چاپارخانه‌ها، علامت‌های شناخت راه‌ها و مسافت‌ها را برعهده داشت و در زمان‌های توسعه بازرگانی (عصر اشکانیان) حفظ و مرمت راه‌ها بیش‌تر مورد توجه قرار می‌گرفت و اقدامات اساسی‌تر انجام می‌شد. در مسیر راه‌ها نیز حفر چاه‌های متعدد برای رفع نیاز کاروانیان و بنای کاروانسراها، برج‌های راهداری و دیگر تأسیسات مورد نیاز، چشمگیرتر بود. نویسندگان کتاب *جاده ابریشم* بیان کرده‌اند:

«در سراسر تاریخ حیات جاده ابریشم، فقط معدود کسانی توانستند سفری کامل در سراسر این جاده داشته باشند. این شاهراه که طولش هشت هزار کیلومتر بود از میان ملت‌های زیادی می‌گذشت که هر یک از قلمرو خود سخت پاسداری می‌کردند و خواستار سهمی از منافع بازرگانی این راه بودند هیچ یک از این ملت‌ها به اندازه ایرانیان در این زمینه حساس و غیرتمند نبودند. از آن‌جا که جاده ابریشم در فلات ایران از باریکه‌ای می‌گذشت که به آسانی قابل بستن بود، فرمانروایان محلی ایران سده‌ها بود

که هرگاه می‌خواستند، می‌توانستند از تماس شرقیان با غربیان جلوگیری کنند» (فرانک و براونستون، ۱۳۷۶، ص ۱۴).

۲. کاروان و کاروانسرا واژه فارسی کاروانسرا واژه‌ای مرکب است از

«کاروان» و «سرا». واژه کاروان (kārvān) یا کاربان (کار + بان، وان) واژه پهلوی است و با آن‌که در اصل بار لشکری و جنگی داشته است (کارزار، جنگ‌گاه) اما به معنای «گروهی مسافر و زائر و سوداگر که به دلایل امنیتی با هم مسافرت می‌کنند و دارای زاد و توشه و ستوران هستند» آمده است.

واژه سرا (sarā) یا سرای نیز واژه فارسی باستان به معنای خانه و منزلگاه است و کاروانسرا، واژه فارسی و به معنای «خانه کاروان که همسفران به طور موقت در آن منزل کنند» (معین، ۱۳۶۴، ذیل «کاروان» و «سرا»). این واژه در زبان فارسی به صورت کاروانخانه، کاروانگاه، کاروانگه و جز اینها هم آمده و گاه مترادف‌های آن به صورت رباط، قلعه، خان، خان‌التجار (کاروانسرای بزرگ با دکان‌های متعدد)، خان‌خرک (کاروانسرای کوچک، با اجناس مشابه)، فندق (که امروز در زبان عربی به جای هتل به کار می‌رود)، تیم و تیمچه (به معنای کاروانسرای بزرگ و کوچک شهری) به کار رفته‌اند.

کاروانسرا، تقریباً به همین صورت caravansérail در زبان فرانسه و caravansarai در زبان انگلیسی به کار رفته و در مجالس علمی جهانی، پژوهشگران با واژه فارسی «کاروانسرا» و تاریخ و وظایف آن آشنایی یافته‌اند. بی‌تردید سازندگان این نهاد تجارتي، امنیتی و رفاهی، ایرانیان بوده‌اند که نام فارسی آن را هم انتخاب کرده و به لحاظ معماری همسانی بناها را مورد نظر قرار داده‌اند.

تاریخچه کاروانسرا و نقش مردم نیکوکار موقعیت جغرافیایی و قرار

گرفتن ایران تاریخی در شبکه راه‌های جهانی به ویژه در مسیر جاده ابریشم، دور بودن آبادی‌ها و شهرها از یکدیگر، شرایط امنیت و حفاظت، نیازهای

مذهبی، سودمندی‌های اقتصادی، حمایت‌های سیاسی و نیز ابتکارهای فرهنگی، روی هم پدیده کاروانسرا، کاروانسراسازی و کاروانسراداری را از عصر هخامنشیان بدین سو (به‌ویژه با عنایت کامل به جاده‌های شاهی) در مسیر راه‌های ابریشم مطرح ساخته است. از عصر اشکانیان، از بخش‌های شرقی مانند سُغد تا بین‌النهرین، آثاری از کاروانسراهای مستطیل‌شکل از خشت و آجر با داشتن حیاط و ایوان و اتاق‌هایی دورادور آنها بر جای مانده است. هنر کاروانسراسازی در مسیر جاده ابریشم، ممتاز بوده و بقایای آن چگونگی این امر را روشن کرده است. در ایران کنونی نیز **رباط انوشیروانی** که بین ری و دامغان قرار دارد یا **کاروانسرای آهوان** و آثاری از این دست از دوره ساسانیان، شوکت گذشته خود را هنوز هم نگاه داشته‌اند.

در دوران آغازین اسلام بی‌تردید علاوه بر استفاده از کاروانسراهای پیش از اسلام، اندک اندک بر پایه اندیشه‌های جدید و نیازهای اسلامی جامعه، کاروانسراسازی تحول پیدا کرد. در دوره عباسیان راه و راهداری مورد توجه قرار گرفت و تجارت با شرق و غرب، بغداد را نیازمند راه‌ها و چاپارخانه‌ها و استراحتگاه‌های بیش‌تر ساخت که با ترمیم راه‌های قدیمی و مرمت کاروانسراها و گاه با تعبیه راه‌ها و رباط‌های جدید، بدان پاسخ داده شده است.

جیهانی در کتاب *اشکال العالم* نوشته است:

«چنین شنودم که به ماوراءالنهر زیاده از ده هزار رباط باشد و بیش‌تر چنین است که هر که فرود آید، آنچه احتیاج دارد از طعام و علوفه چهارپایان به او بدهند و بر شهر سمرقند هیچ کویی و محله و بازاری و کاروانسرای نیست که در تابستان از یخ آب سبیل خالی باشد».

جیهانی افزوده است که:

«شخصی مرا حکایت کرد که در سمرقند که هزار جای شمردم که سقاها سقایت کرده بودند و بعضی خُم‌ها نهاده و یخ انداخته» (۱۳۶۸، ص ۱۷۹).

استاد باستانی پاریزی نیز یادآور شده است:

«وقتی به آبادانی شهرهای سمرقند و بخارا نگاه می‌کنیم در کتب جغرافیایی قبل از هر چیز به کثرت رباط‌ها اشاره می‌شود و معمولاً تجّار هر ناحیه که در شهری سکونت داشته‌اند، رباط به نام خود می‌ساختند مثلاً در اسپبجاب به رباط نخشیان، رباط بخارایان، رباط سمرقندیان و امثال آن برمی‌خوریم و گفته شده است که در اسپبجاب بیش از یک هزار و هفتصد رباط در قرون اول اسلامی وجود داشته است» (۱۳۶۳، ص ۳۹۵-۳۹۶).

البته باید توجه داشت که نام رباط در قرون نخستین اسلامی صرفاً در معنای محل آمدودشد کاروانیان نبود. بلکه در مرزهای شرقی، محل سکونت رباط‌نشینان یا داوطلبان جنگی بوده است.

ناصر خسرو زمانی که به اصفهان رسید درباره این شهر نوشت:

«هر بازاری را دربندی و دروازه‌ای، و همه محلت‌ها و کوچه‌ها را هم‌چنین دربندها و دروازه‌های محکم و کاروانسراهای پاکیزه بوده. و کوچه‌ای بود که آن را کوطراز می‌گفتند؛ و در آن کوچه پنجاه کاروانسرای نیکو و در هر یک بیاعان (فروشدگان) و حجره‌داران بسیار نشسته. و این کاروان که ما با ایشان همراه بودیم یک هزار و سیصد خروار بار داشتند که در آن شهر رفتیم، هیچ بازدید نیامد که چگونه فروآمدند، که هیچ جا تنگی موضع نبود و نه تعذر مقام و علوفه» (۱۳۵۰، ص ۱۲۹).

همو درباره راه‌های میان نائین و طبس (یعنی از دشت‌های سوزان کویر)، چنین می‌گوید:

«در راه ریگ روان دیدیم عظیم که هر که از نشان بگردد، از میان آن ریگ بیرون نتواند آمدن و هلاک شود. و از آن بگذشتیم زمینی شور پدید آمد برجوشیده، که شش فرسنگ چنین بود که اگر کسی یکسو شدی فرو رفتی، و از آن‌جا به راه رباط زبیده، که آن را رباط مرامی گویند، برفتیم؛ و آن رباط را پنج چاه آب است که اگر رباط و آب نبود، کس از آن میان گذر نکردی» (۱۳۵۰، ص ۱۳۰).

در دوره‌های سامانیان و آل بویه و غزنویان (سده‌های چهارم و پنجم قمری) هم‌زمان با احداث بناهای عام‌المنفعه، کاروانسراسازی رونق بیش‌تر یافت. «رباط چاه» یا «رباط ماهی»، که آن را یادبودی از بزرگواری و بلندنظری دخت حکیم ابوالقاسم فردوسی نوشته‌اند، یکی از آن کاروانسراهاست. در زمان سلجوقیان، خاصه در روزگار صدارت خواجه نظام‌الملک، یعنی در عهد آلپ ارسلان و ملک‌شاه، ساختمان کاروانسرا در مسیرهای گوناگون ادامه پیدا کرد؛ و این خدمت در عهد سنجر اندک اندک رنگ مذهبی گرفت به طوری که کاروانسرا همانند مسجد چهارایوانه شد که خود از بعضی جهات یادآور بناهای چهارایوانی عصر اشکانیان چون «کوه خواجه» و چهارطاقی‌های دوره ساسانی دانسته شده است. در این نوع کاروانسراها نمازخانه‌هایی با گچکاری و کتیبه‌های زیبای مذهبی افزوده شد. نمونه بارز این کاروانسراها، که شاید در جهان بی‌نظیر باشد، «رباط شرف» است که با گذشت هزار سال از عمر آن، هنوز هم در بیابانی کمابیش خشک، عظمت فرهنگ ایران عصر اسلامی را نشان می‌دهد.^(۳)

با حمله مغولان البته در تمام شئون فرهنگی و بناسازی‌های ایران وقفه حاصل شد، اما با حکومت ایلخانان (۶۵۴-۷۳۶ ق) مجدداً توجه به راه و ساختمان‌های عام‌المنفعه، از جمله کاروانسرا، رواج یافت؛ و در عهد غازان‌خان و خواجه رشیدالدین فضل‌الله به اوج خود رسید، به طوری که فقط در وقف‌نامه «ربع رشیدی» در تبریز از بیست و چهار کاروانسرا سخن به میان آمده است (ویلبر، ۱۳۴۶، ص ۲۳).

در دوره یورش‌های تیمور (اواخر سده هشتم قمری) نیز فترتی دیگر حاصل شد؛ اما نه به سان دوره مغول؛ زیرا تیمور به خراسان و خوارزم و ماوراءالنهر علاقه‌مند بود. پس از وی، در دوره جانشینانش چون شاهرخ و الغبیک و بایسنقر، آبادانی آغاز شد و کاروانسراها رونق یافتند. سمرقند، در کناره رود سغد، را «بندر ماوراءالنهر» نام داده بودند. «اترار»، که خرابه‌های آن هنوز هم پس از حملات مغولان باقی مانده و در فاراب آن، چهره درخشان ابونصر فارابی، معلم ثانی،

یادآور اندیشه‌های کهن است، نام «پیش‌بندر خشکی چین» را داشت. ابن‌حوقل (در سده چهارم قمری) در احوال مردم ماوراءالنهر می‌نویسد:

«اما غالب توانگران ماوراءالنهر، جز عده کمی از بیکارگان و اهل بطلالت، ثروت خود را در ساختن رباط‌ها و راه‌ها و جهاد در راه خدا و موارد خیر و ساختن پل‌ها خرج می‌کنند. و هیچ شهر یا راهی که آبشخور دارد یا دهی که جای سکونت است خالی از رباط‌های متعدد نیست؛ بلکه بیش از حدود احتیاج مسافران است. و شنیده‌ام که در ماوراءالنهر افزون بر ده هزار رباط است و در بسیاری از آنها علوفه چارپای مسافر و طعام خود او آماده است» (۱۳۴۵، ص ۱۹۶).

همو زمانی که از خراسان سخن می‌گوید از «رباط میله»، متعلق به ابوالحسن محمد بن حسن ماه، یاد می‌کند و ضمن توضیح نقش رباط‌ها به عنوان پایگاه نظامی، چنین می‌آورد:

«این مرد از نیکوکارترین مردم و پیشقدمان در خیرات بود؛ و این رباط به وی متعلق است که رباطی بسیار خوب و سودمند است، زیرا در جایی قرار دارد که مردم بدان سخت نیازمندند و پناهگاه ایشان به هنگام ترس و وحشت و روآوردن دشمن و باریدن برف و احتمال خطر جانی است. و بس بلند و استوار و دارای خانه‌های وسیع است تا آن‌جا که برای اقامت بیش از یک لشکر کفایت کند و پادشاهی با سپاه خود تواند در آن فرود آید.

«این مرد را در ماوراءالنهر و خراسان رباط‌هایی بهتر از این است؛ از جمله رباط که در قواذیان (قبادیان) ساخته است، و نیز از بهترین آنها رباط‌های ترمذ است که در آن وظیفه و مقرری برای مسافران و نفقه مستمری برای ساکنان آنها، از فقیهان و طالبان دانش، تعیین کرده است» (ابن‌حوقل، ۱۳۴۵، ص ۱۸۷).

سازندگان این رباط‌ها، که سابقه تاریخی دارند و گاه بر آثار کاروانسراهای پیشین بنا شده‌اند، ایرانیان بودند؛ و به قول باستانی پاریزی که پیش‌تر اشاره شد، «مسئولیت تأمین کاروان‌های این راه [راه ابریشم] از جیحون به این

طرف طی قرن‌ها و سال‌ها بر عهده قبایل و حکام ایرانی بوده است» (۱۳۶۳، ص ۲۱).

نوع و عدد کاروانسراها به گونه‌ای خاص بوده است. در این باره باستانی پاریزی در جای دیگر نوشته است:

«گاهی بعضی از آنها به صفت‌های عجیب و در عین حال خوش‌آهنگ شناخته می‌شدند مثل کاروانسرای 'دالان دراز'، در کرمان و همدان، و کاروانسرای 'چهل قپان' در میهنه که یکی از نقطه‌های بارانداز راه ابریشم بود» (۱۳۶۳، ص ۳۲۶).

از اتفاق محمد بن منور در این باره اشاره‌ای بدین مضمون دارد:

«چون [سلطان] مسعود به میهنه رسید و بر در حصار نشست و شیخ [ابوسعید ابوالخیر] و مردمان به حصار شدند و در میهنه خلق بسیار بودند؛ چنانکه در کاروانسرای بیاع چهل قپان آویخته بودست و در حصار چهل و یک مرد حکم‌انداز بودند که هر جا نشان کردند همه تیر بر آن موضع زدندی که هیچ خطا نکردندی» (۱۳۳۳، ص ۱۷۱).

ذکر این نکته هم ضروری است که پایه و مایه این امر همه‌گاه اقتصادی نبوده است. مردم خود از مسافران با رغبت تمام و به طور رایگان پذیرایی می‌کردند. مسئله‌ای که امروز درک آن برای اقتصادگرایان دنیادوست در زمره محالات است. ابن‌حوقل در این باب نوشته است:

«در سغد آثار خانه‌ای دیدم که معروف بود به این که اقامتگاه و مهمانسرا شده بود، و در آن زیاده بر صد سال گشاده مانده و از ورود هیچ مهمانی ممانعت نمی‌شده است؛ و بسا اوقات شبانه به ناگهان بی‌آمدگی قبلی بیش از صد یا دویست تن با ستوران و حشم خود بدان‌جا می‌آمدند، و تمام نیازمندی‌هایشان از علف ستوران و خوراک و جز آن فراهم می‌شد، بی‌آن که به چیزی از بار و بنه خود نیازمند باشند یا صاحب خانه در رنج افتد اگرچه روزها در آن‌جا اقامت کنند. برای هرکاری شخصی را گمارده‌اند و مایحتاج او را مرتباً بی‌درنگ تهیه می‌کنند، چنانکه هنگام

ورود مهمانان هیچ گونه تکلفی نیست و صاحب‌خانه از پذیرایی مهمانان و مساوات درباره آنان بسیار شادمان است» (۱۳۴۵، ص ۱۹۵-۱۹۶).

از دوران مغولان بدین سو اندک اندک اروپاییان با منطقه بزرگ مشرق‌زمین و آسیا آشنایی بیش‌تر یافتند و از دیدارهای خود یادداشت‌هایی فراهم آوردند که گاه صورت «سفرنامه» داشته و از منابع مهم پژوهشی به شمار می‌رود. همه آنان از کاروانسراها به صورت‌های گوناگون سخن گفته‌اند. مارکوپولو در سفرنامه خود، زمانی که راه میان یزد و کرمان را شرح می‌دهد، از این پدیده یاد کرده است (۱۳۶۲، ص ۴۵). در زمان تیمور، کلاویخو سفیر دولت اسپانیا از کاروانسراهای سمرقند و نیشابور و تبریز و سهولت مسافرت در این مناطق سخن به میان آورده است (۱۳۴۴، فصل‌های پانزدهم و شانزدهم).

در عصر صفویان یکباره کاروانسراسازی همراه با نوآوری‌ها و تزئینات داخلی و کتیبه‌ها، که گاه اثر خطاطان بزرگ چون علیرضا عباسی است، رشد فراوان پیدا کرد. البته در این امر، فزون بر نقش اقتصادی، ایجاد تسهیلات در امر زیارت شیعیان از اماکن مقدس مذهبی هم نقش عمده داشته است. شهرت دارد که شاه عباس یکم ۹۹۹ کاروانسرا ساخت. این امر ممکن است جنبه اغراق داشته باشد، اما نشان‌دهنده نقش فرهنگی ساخت و وقف کاروانسرا در دوره صفویه است، به طوری که امروز در هر منطقه‌ای از ایران کاروانسرای شاه‌عباسی به چشم می‌خورد، که بیش‌ترشان در مسیر مزار امام رضا (ع) به سوی مشهد یا در مسیر عتبات عالیات به سوی کربلا و نجف قرار دارند.

تاورنیه^۱ در چند جای سفرنامه خود از کاروانسراهای ایران سخن می‌گوید؛ چنانکه در فصل دهم زیر عنوان «کاروانسراها و پلیس کاروان‌ها» به تفصیل این موضوع را شرح داده است (۱۳۶۶، ص ۱۲۲-۱۳۲).

شاردن^۱ ضمن شرح کاروانسراهای ایران در داخل شهرها و بیابان‌ها عدد کاروانسراهای شهر اصفهان را ۱۰۸۲ باب نوشته است و در چگونگی آن چنین می‌آورد:

«در تمام جهان کشوری مانند ایران برای سیاحت و جهانگردی وجود ندارد؛ خواه از لحاظ قَلت خطرات و از لحاظ امنیت طرق که مواظبت دقیقی در این مورد به عمل می‌آید؛ و خواه از جهت کمی مخارج که معلول کثرت تعداد عمارات عمومی مخصوص مسافران در سراسر امپراتوری در بلاد و بیابان است که در این عمارات به رایگان سکونت اختیار می‌کنند» (۱۳۵۰، ص ۱۷۱).

پس از صفویه نیز، در روزگار افشاریه و زندیه و قاجاریه، سنت کاروانسراسازی ادامه یافت و در بسیاری از سفرنامه‌های خارجیان و ایرانیان و پاره‌ای از کتاب‌های جغرافیایی عصرهای یادشده به چگونگی آنها از لحاظ معماری و زیست مسافران پرداخته شده است.^(۴)

در پی تماس‌های رو به افزایش مدنی و سیاسی غربیان انواع «مهمان‌خانه»، «مسافرخانه» و سرانجام «هتل»، به دور از معنویت تاریخی و فرهنگی گذشته، جایگزین کاروانسراها شدند، و کاروانسراها یکی پس از دیگری به صورت ویرانه درآمدند به طوری که گاه به دور از فضای حیات ملی - فرهنگی به صورت یک «ساختمان مرده» در معرض دید نسل کنونی جامعه درآمده است.

معماری کاروانسراها و انواع آن با این که شباهت‌های بسیار میان کاروانسراهای ایران وجود دارد، اما بر پایه بررسی‌های زیاد هنوز هم دو کاروانسرای یکسان دیده نشده است؛ و در جای جای این سرزمین وسیع موقعیت فرهنگی و جغرافیایی، مواد و مصالح ساختمانی، و ذوق و ابتکار سازندگان (معماران و بنایان) کاروانسراهای خاصی را پدید آورده است. تنوع کاروانسراهای ایران در دوره اسلامی بر روی هم

شاهکار معماری‌های منطقه به شمار رفته است و بر این امر بسیاری از معماران و هنرشناسان جهان، از جمله پرفسور آرتور پوپ، گواهی داده‌اند.

روشن‌ترین که بنای کاروانسراهای ایران نیز، به سان دیگر بناها، از یک سو تابع محیط طبیعی و جغرافیایی و مواد و مصالح ساختمانی بوده؛ و از سوی دیگر، سنت معماری ایران را پیروی کرده است، این امر در پیوند با تاریخ و شرایط سیاسی و دفاعی و زمان‌های خاص فرهنگی بوده است.

کاروانسرا به سان حصاری با دیوارهای بلند و برج و بارو و ورودی یک‌طبقه و گاه دو طبقه، محل سکونت کاروانیان بوده که در اتاق‌های اطراف حیاط بزرگ کاروانسرا مستقر می‌شدند. در پشت اتاق‌ها، اصطبل‌ها قرار داشته است و درهای اصطبل در چهار گوشه کاروانسرا و گاه در ایوان ورودی بوده است.

کاروانسراهای بیابانی غالباً یک طبقه و کاروانسراهای شهری دو طبقه داشته‌اند. اتاق‌های دو سوی دروازه کاروانسرا متعلق به نگهبانان بوده است. هر کاروانسرا برای نیاز کاروانیان دارای چاه آب یا آب‌انبار بوده که گاه در بیرون کاروانسرا ساخته شده است (مانند کاروانسراهای سواحل خلیج فارس)؛ حال آن‌که در کاروانسراهای مرکزی آب‌انبار در درون احداث شده است. پاره‌ای از کاروانسراهای بزرگ دارای دکان‌هایی چون نانوايي و قصابی و دیگر کالاهای کاروانی بوده است (مانند کاروانسرای مهیار بین اصفهان و شیراز). برخی از کاروانسراهای اطراف کویر، به سان بسیاری دیگر از بناها، دارای «بادگیر» هستند تا هوای داخل کاروانسرا را مطبوع و خنک نگاه دارند (مانند کاروانسرای زین‌الدین بین یزد و کرمان). کاروانسراهایی که در کوهستان یا اماکن سردسیر قرار دارند، خاصه از دوره صفویه بدین سوی، دارای بخاری هم هستند تا کاروانیان را از سرما محفوظ نگه دارند. مستراح‌های هر کاروانسرا از لحاظ بهداشتی دور از مکان‌های اقامت و غالباً در زیر برج‌ها ساخته شده است، که برج‌ها خود محل نگهبانی کاروانسرا بوده است. مصالح عمده ساختمانی سنگ و آجر و خشت است که با دقت و گاه

تراش مناسب به کار رفته است. سقف‌های کاروانسرا از درون هنرمندانه و مزین هستند و از بیرون (بام) شیب‌دار با ناودان‌های متعدد ساخته شده‌اند که باران را به مخازن یا بیرون کاروانسرا ببرد. درها و تورفتگی‌های ساختمانی بیش‌تر هلالی هستند؛ و این امر، که از زمان صفویه توسعه یافته، بنا را به گونه‌ی مساجد درآورده است؛ خاصه این‌که کاشیکاری‌ها و گچ‌بری‌های مذهبی بر زیبایی بنا افزوده است (کاروانسراهای شرف، چاهه، و مهیار).

با استفاده از پژوهش‌های انجام‌یافته درباره‌ی کاروانسراها، می‌توان آنها را از نظر اقلیمی در پهنه‌ی مناطق زیر برشمرد:

۱. کوهستانی: کاملاً پوشیده، گنبددار، اجاق‌دار، و بیش‌تر متعلق به دوره‌ی صفویه (مانند کاروانسرای امامزاده هاشم در آملی).

۲. خلیج فارس: فاقد حیاط، چهارگوشه، دارای یک اتاق مرکزی (مانند کاروانسرای قلعه پهلوی در بندرعباس و چهارطاقی جنوب بهبهان).

۳. مناطق مرکزی: حیاط‌دار و دارای اقسام گوناگون بدین شرح:

الف. مدور (مانند رباط زین‌الدین بین یزد و کرمان).

ب. چند ضلعی، غالباً هشت‌گوشه (مانند کاروانسرای دهید بین اصفهان و شیراز). دو نوع الف و ب دارای چهار ایوان هستند.

ج. دو ایوانی، به صورت مربع و مستطیل (مانند کاروانسراهای چاه خوشاب).

د. با تالار ستوندار، تالار برای ستوران استفاده می‌شده است (مانند کاروانسرای خاتون‌آباد بین تهران و گرمسار).

هـ. چهار ایوانی، به صورت مربع و مستطیل که از دوره‌ی سلجوقیان رونق یافته است (مانند اکثر کاروانسراهای ایران که عدد آنها بسیار است).

و. پلان‌های متفرقه (مانند کاروانسرای سبزوار و چند کاروانسرای دیگر).

اغلب این کاروانسراها دارای نمازخانه و چند اتاق خوش‌منظر برای میهمانان نامدار و سرشناس و دیوانی بوده‌اند.

در این کاروانسراها، گاه تلاش‌های فرهنگی و آموزشی هم به ظهور رسیده است و دانشمندان و ادیبانی که از مکانی به مکان دیگر رحل اقامت می‌افکندند، در آن‌جا بساط تدریس، شعرخوانی و داستان‌سرایی برپا کرده و موسیقی‌دانان به گونه‌هایی هنرنمایی می‌کردند. این امر ارتباطات فرهنگی میان مسافران متعلق به قومیت‌های گوناگون را به وجود می‌آورد که مورد توجه بسیاری از پژوهشگران جاده ابریشم قرار گرفته است.^(۵)

۳. تسهیلات مسافرتی جاده ابریشم که طول آن به هشت هزار کیلومتر می‌رسید، کم‌تر اجازه می‌داد که سیاح یا بازرگانی بتواند از آغاز تا پایان آن را درنوردد. آنان زمین‌ها و دشت‌ها، رودخانه‌ها (گاه طغیانی و بدون پل) و کوهپایه‌ها و کوه‌های سر به فلک کشیده، صحرای بی‌آب و علف و مرگبار را پشت سر می‌گذاشتند و در همان جاده‌های بیمناک بزرگ‌ترین میراث‌های انسانی را به یادگار نهاده‌اند. گاه شن‌های بیابان، شهرها و کاروان‌ها را می‌پوشاند و در فاصله‌ای ۲۴۰۰ کیلومتری مسافران به توده‌های بزرگ و سیار شن برمی‌خوردند. جاده‌ها در پیچ‌وخم کوه‌های خشک و صدهای وحشتناک به قول مارکوپولو، مسافران را گمراه می‌کرد و بسیاری از سیاحان شرقی و غربی را بر آن می‌داشت که افسانه‌های ناباورانه‌ای از آن را بیان کنند. نویسندگان کتاب *جاده ابریشم* نوشته‌اند:

«در طول این مسیر پوسته زمین، جای جای چین‌خوردگی‌هایی به صورت فلات و کوهستان به خود می‌گیرد. گرچه این نقاط کوهستانی نیز تقریباً خشکند، اما باز در مقایسه با نقاط دیگر این جاده، فرجی به شمار می‌آیند. زیرا رطوبت در آنها جمع می‌شود و بر بلندی می‌بارد و سپس نهرها و جویبارها و رودخانه‌هایی را می‌سازد که به حوضچه‌های صحرایی می‌ریزند و سرانجام در واحه‌های میان شن‌زار آرام می‌گیرند» (فرانک و براونستون، ۱۳۷۶، ص ۲۱ و ۲۲).



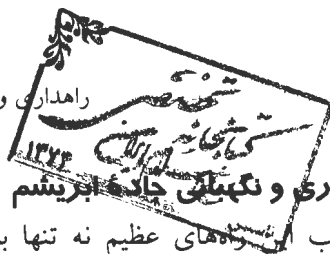
۹. میل قاوردی (میل نادری) در کویر لوت بین سیستان و بم

برای عبور از این نوع جاده‌ها، تسهیلات زیاد به وجود می‌آمد و کارهایی چون ساختن آب‌انبار و ذخیره آب برای کاروانیان و ستوران آنان، حفاظت از برکه‌های آب، حفر چاه‌ها، پدید آوردن سایه‌بان‌ها در برابر آفتاب سوزان یا برف و باران‌های شدید، ساختن پل بر رودخانه‌ها و آسان کردن گذر از یک سو به سوی دیگر، تعریض راه‌های خطرناک کوهستانی و جز این‌ها اهمیت بسیار داشته است. از مهم‌ترین اقدامات ایرانیان در این گونه موارد، ساخت

میل بلدها برای راهنمایی کاروانیان در راه‌های بیابانی بوده است که نمونه‌های چندی از آن در کویر لوت پابرجا مانده است.

در مسیر راه‌های ابریشم حکومت‌های کشورهای چین، هند، ایران و روم به لحاظ امنیتی حفاظت این راه‌ها را بر عهده داشتند. گاه عده‌ای مأموریت داشتند که همراه کاروان‌ها باشند و در زمان‌های سخت در برابر یورش غارتگران از کاروانیان دفاع کنند و هماهنگ با کاروانسالاران، اختلاف‌ها و احتمالاً تصادم‌های درون‌کاروانی را رفع کنند.

کاروانسراسازی و کاروانسراداری و پدید آمدن تسهیلات دیگر، به عنوان امرهای تاریخی، زاده فرهنگ اجتماعی - اقتصادی ایران بوده و در همین فرهنگ رشد و توسعه یافته‌اند. در این امرهای انسانی، اوضاع طبیعی و جغرافیایی، مواد و مصالح و خلاقیت‌های فردی، و سائقه زیبایی‌دوستی و کمال‌طلبی و پاره‌ای تسهیلات سیاسی نیز دخالت داشته‌اند. از این رو، بر پایه شرایط یادشده کاروانسراهای گوناگون، که در هر حال همسانی‌های فرهنگی و وجه وظیفه‌ای^۱ دارند، پدید آمده است، به زبان دیگر «مجموعه متنوع آنها» (کاروانسراهای جهان) دارای «وحدت نظام‌یافته‌ای» است که در تقابل فرهنگ (ابتکار فردی و درایت ملی و اجتماعی) با طبیعت و جغرافیا و نیازهای اقتصادی ظهور کرده است. در بررسی پیرامون شناخت کاروانسراها، چندان که باید نقش کاروانسراها در ارتباطات فرهنگی مورد توجه نبوده، بلکه بیش‌تر به مسائل معماری و گاه تاریخی عنایت شده است؛ تا آن‌جا که تحقیق در نقش فرهنگی کاروانسراها، خاصه در کلیت تاریخی و مردم‌شناختی در ارتباط با جاده ابریشم که بتواند به‌طور سیستماتیک (نظام‌یافته) نقش این پدیده را روشن سازد، از نظر دور مانده است.



۴. نقش ایران در نگهداری و نگهداری جاده ابریشم ایران به معنای

تاریخی و فرهنگی در قلب راه‌های عظیم نه تنها بخش‌های مختلف آسیا را به یکدیگر پیوند می‌دهد بلکه محل برخورد سه قاره آسیا، اروپا و آفریقا به‌شمار آمده و بدین اعتبار نقش استراتژیک فرهنگی آن بیش از دیگر مناطق جهان بوده است. به همین دلیل وظایفی از نوع راهداری، راهسازی، پل‌سازی، ساختن کاروانسراها، آب‌انبارها، رودخانه‌ها، چاپارخانه‌ها، میل‌بلدها و علامت‌های شناخت راه‌ها و مسافت‌ها را بر عهده داشته است.

از آغاز شناخت راه‌های شرقی و زمامداری هخامنشیان، حفاظت و نگهداری بخش عمده‌ای از راه‌های جاده ابریشم، بر عهده امیران و حکام ایرانی بوده است و دیگر قدرت‌های جهانی نیز در این امر وظایفی بر عهده داشته‌اند.

چنان‌که بیان شد، در دوره فرمانروایی پارتیان چهار قدرت بر جاده ابریشم حاکمیت داشتند (هان، کوشان، پارت، روم)؛ اما نقش ایرانیان مهم‌تر از دیگران بود. چهار قدرت یادشده دست‌اندرکار رقابت با یکدیگر بودند و همواره توفیق نهایی از آن ایرانیان بود.

از سده سوم میلادی، ساسانیان به مدت چهارصدسال بر راه‌های تجاری شرقی - غربی آسیا تسلط یافتند و در رویارویی با هیتالیان در شرق و رومیان در غرب از چین تا مرزهای روم، امنیت کاروان‌ها و رونق تجارت را در این مسیر فراهم آوردند. باستانی پاریزی نوشته است:

«قدرت ساسانی برای چند قرن طولانی فاصله‌ای از حوالی تبت تا نصیبین را از این

راه مهم تحت نظر داشت و رقابت میان امپراتوری ساسانی و رومی بیش‌تر برای

تسلط بر شهرهایی مثل حران و انطاکیه بود که مراکز عمده تجارت بودند» (۱۳۶۳،

ص ۲۲۹).

انوشیروان در ساختن راه‌ها، رباط‌ها و کاروانسراها اقدامات شایسته‌ای به عمل آورد. در همین روزگار بازرگانان ایرانی به ویژه سغدی‌ان تا دون هوانگ

پیش رفتند و شهرهای جدید تجارتي را بنیان نهادند که باستان‌شناسان از زیر شن رفتن آنها آگاهی داده‌اند. در این دوران ایرانیان به خوبی با چگونگی تولید ابریشم و نوغان‌کاری آشنا شده بودند. از یک سو خود بدین امر تولیدی توجه داشتند و از دیگر سو، در مسیر تجارت و حفاظت راه‌های گوناگون اصلی و فرعی عهده‌دار وظایف مهمی بودند.



۱۰. معبد هندوها در بندرعباس

فصل هفتم

تکوین فرهنگ و تمدن در جاده ابریشم

در برخورد های لاقل دو هزار ساله اقوام و ملل آسیایی و افریقایی و تأثیر و تأثرات خاص اجتماعی، «یافته» هایی در فرهنگ ها و «یادمان» هایی در تمدن جهان پدید آمده که دارای ویژگی های تاریخی هستند و جاده ابریشم از جمله آنهاست. در منابع و مآخذ نوشتاری درباره جاده ابریشم از دیرباز، مطالب روشن، ارزنده و قابل پذیرشی بیان شده است، اما آنچه پژوهشگران کنونی بیان می کنند، نتیجه کاوش ها و بررسی های علمی مبتنی بر باستان شناسی و تاریخ است. اگر کاوش های علمی، دقیق و رسا، و تحلیل از دستاوردهای باستان شناسی، عینی و دور از گمان زنی ها باشد، آنچه برای جستجوگران امروز حاصل می شود، شناخت پاره ای از عناصر فرهنگ ها و تمدن های پدید آمده در مسیر جاده ابریشم است و نه همه آن عناصر. از ورای این کاوش ها و آگاهی های به جامانده است که پیوندهای فرهنگی و تمدنی میان اقوام گوناگون در مسیر چند هزار کیلومتری جاده های ابریشم نمایان می شوند.

از سوی دیگر با تتبع و موشکافی علمی می توان در همین مسیر، تمدن ها و فرهنگ ها و حتی پاره فرهنگ هایی را مشاهده کرد که دارای نوعی ویژگی و تعلق بوده و با دیگر تمدن ها و فرهنگ ها متفاوت هستند. این مشخصات و ممیزات، صبغه و هویتی دارند که «ویژگی تمدنی» نامیده می شوند.

در بررسی اجمالی یافته‌ها و یادمان‌های باستان‌شناختی مرتبط با فرهنگ و تمدن ایرانی در امتداد راه‌های متنوع ابریشم، سه نوع «ویژگی» در پیوندهای فرهنگی و تمدنی دیده می‌شود:

۱. تمدن‌های باستانی اعم از بناها و یادمان‌ها یا یافته‌های به اصطلاح «زیرخاکی» اعم از حیاتی، تولیدی، زینتی و دفاعی که با تمدن ایرانی و اجزا و عناصر مادی آن ارتباط ندارند و برخاسته و پدیدآمده در منطقه دیگری و در ارتباط با قوم و سرزمینی جدای از ایران بوده‌اند اما در اثر ارتباط راه‌ها، عناصری از آنها به ایران‌زمین وارد شده است.

۲. تمدن‌های باستانی با همان انواع و اجزا و عناصر یادشده که به سرزمین ایران فرهنگی تعلق داشته و ایرانیان با ویژگی‌های حیات خود در مرحله‌های گوناگون تاریخی آن را پدید آورده‌اند و عناصری از آنها به دیگر اقوام و سرزمین‌های پیرامون ایران‌زمین انتقال یافته‌اند.

۳. تمدن‌های باستانی که به نوعی ترکیبی بوده و در آنها اجزا و عناصر فرهنگی چند قوم و ملت باز یافته شده است که در روند سیر و سیاحت، بازرگانی، جنگ و منازعه، اقتباس‌ها و تأثیر و تأثرات فرهنگی و مدنی پدید آمده و باستان‌شناسان با بررسی‌های ژرف خود، نه تنها این مشارکت و چندگانگی را باز یابی کرده‌اند بلکه سهم هر یک از قوم‌ها و ملت‌ها را نیز مشخص ساخته‌اند.

۱. انواع تمدن‌ها در جاده ابریشم در مسیر طولانی جاده‌های ابریشم

از سیان چین تا بوسنی و هرزگوین در اروپا و در پهنه راه‌های دریایی و زمینی آن تمدن‌های چندی به این قرار، واقع شده‌اند:

تمدن چین، تمدن هند، تمدن ایران، تمدن یونان، تمدن روم، تمدن‌های پراکنده اقوام آسیای شمالی، حوزه‌های فرهنگی و تمدنی بودایی، گنوسی، برهمایی، کنفوسیوس، زرتشتی، یهودی، مسیحی، اسلامی و... .

در تمدن‌های چینی و هندی، عناصری مطلقاً چینی و هندی (که در تمدن ایرانی نشان‌هایی از آن دیده نمی‌شود) وجود دارند اما نشان‌هایی هم از تمدن ایرانی (هند در عصر باستانی، چین در دوره ساسانی و عصر اسلامی) در آنها مشهود است. در تمدن‌های یونانی و رومی نیز عناصر ویژه فرهنگی متعلق به آن دو قوم وجود دارند که ایران از آنها بیگانه بوده است، اما نشان‌های اثربخشی‌های مدنی نیز در هر دو تمدن مشهود است.

هجوم اقوام صحرائورد آسیایی از قدیمی‌ترین روزگار بر ضد تمدن‌های برشمرده و تمدن تاریخی ایران همه‌گاه باعث برخورد میان فرهنگ‌های تهاجمی و تمدن‌های مذکور شده است. یورش‌ها و غارتگری‌های اقوام هون و هپتال‌ها^۱ (هیاطله) از آغاز تاریخ ایران و اقوام ترک، ترکمن، اغز و مغول از روزگار ساسانیان تا دوره‌های اسلامی، ناامنی‌ها و ویرانگری‌های بسیار پدید آورده بود. در اروپا نیز یورش‌های اقوام هون غربی و دیگر مهاجمان شمال اروپا تمدن‌های اروپایی را در ناامنی قرار می‌داد. تمدن درخشان اسلامی که در پدید آوردن آن اقوام گوناگون در مسیر راه‌های ابریشم سهیم بوده‌اند، به علت شرایط جغرافیایی ایران و شکوهمندی موقعیت تمدنی آن به عنوان محور، در سراسر راه‌های یادشده از خود نشان‌های روشنی در اعتلای این فرهنگ و تمدن باقی گذاشته است.

۲. راه‌های گفت‌وگو راه‌های ابریشم از سرزمین‌های گوناگونی که ساکنانش دارای فرهنگ‌ها و پاره‌فرهنگ‌های متفاوت بودند، نزدیک به دو هزار سال، و به تحقیق پیش از آشنایی تجار تی اروپاییان، سرزمین‌ها را به هم پیوند داده بود.



۱۱. تندیس بزرگ بودا در بامیان که توسط گروه طالبان نابود شد.

راه‌های متعددی در حیطه سرزمین‌های قرارگرفته در مسیر راه ابریشم وجود داشته و با آن‌که تحولات سیاسی و دریایی و راه‌یابی‌های سده‌های اخیر و اکتشافات جدید، راه‌های مشهور به ابریشم را تحت‌تأثیر قرار داد، اما

هیچ‌گاه این راه‌یابی‌های جدید نتوانست در تمام مناطق آن را از میان بردارد. این راه‌ها شرقی‌ترین بخش‌های آسیا را از سواحل دریای زرد و از میانه آسیا به آسیای مرکزی، غربی، جنوبی و بخش‌های شرقی اروپا و شمالی آفریقا پیوند می‌دهند.

در میان این همه سرزمین‌ها، ایران و حوزه نفوذ فرهنگی آن از سیحون (سیردریا) تا بین‌النهرین و از سند تا آناتولی، نقش میان‌جاده‌ای خود را در راستای تعامل فرهنگ‌ها به خوبی ایفا کرده است. در طول تاریخ ایران این امر مشاهده می‌شود، چنان که بیش‌تر شهرهای ایران در این راه تلاقی‌دهنده فرهنگ‌ها بوده‌اند.

ایرانیان همه‌گاه با قوم‌های همجوار (مثلاً در دوره باستان؛ سومر، آشور و بابل از یک سو، هند و چین از سوی دیگر) و فرهنگ و زبان و معارف و مذاهب آنها در ارتباط قرار داشتند و ساکنان پیرامون ایران نیز با برخورداری از شبکه‌های چندگانه راه‌های پدیدآمده، با ایرانیان و فرهنگ و تمدن آنان آشنایی یافته‌اند. راه‌های مزبور از نظر اقتصادی و سیاسی نیز اهمیت داشته‌اند اما راه پیونددهنده شرق ایران (چین) به غرب ایران (بیزانس و کشورهای ساحل مدیترانه)، از اهمیت بیش‌تری برخوردار بوده است.

۳. مدنیت چین و هند در درون مجموعه آسیایی بر پایه دانش

جغرافیای قدیم آسیا، سرزمین چین کشور بزرگی بوده که در عصر کنونی نیز همان نام را نگاه داشته است. اما ماچین یا مه‌چین، سرزمینی با اقوام و فرهنگ‌های گوناگون بوده که به احتمال تبت، منچوری و کره و چه بسا ژاپن و فیلیپین را نیز دربرمی‌گرفته و چین کنونی جزئی از آن به شمار می‌رفته است.

هندوستان تاریخی نیز علاوه بر سرزمین هند کنونی، کشورهای پاکستان، بنگال، برمه و نپال را هم دربرمی‌گرفت. سرزمین‌های میان این دو کشور

بزرگ با نام هندوچین فزون بر ویتنام و کامبوج تا مالزی، سنگاپور و اندونزی گسترش داشته‌اند.

سرزمین‌های یادشده با قید احتیاط (چین، هند و هندوچین) که در عصر حاضر گاه با عنوان آسیای شرقی و آسیای جنوب شرقی از آنها یاد می‌شود، برای جغرافی‌دانان مسلمان و ایرانی آن‌سان که باید شناخته نشده بود. اما از طریق دریای پارس (خلیج فارس و دریای عمان)، جلگه‌های سند، تنگه‌های سخت‌گذر کوهستانی پامیر و هندوکش و تنگه‌های دریایی، از آن میان تنگه هرمز که راه دریایی و خشکی ادویه را گذر می‌دادند و نیز از طریق خراسان و ماوراءالنهر و صحرای وسیع تاکلاماکان، که راه ابریشم از آن عبور می‌کرد، شرق و غرب آسیا در پیوند فرهنگی و اقتصادی قرار می‌گرفت و همان راه‌ها با عبور از آسیای صغیر و دریای مدیترانه، امپراتوری روم یعنی اروپای آن روزگار را با آسیای کهن در ارتباط قرار می‌داد.

فرهنگ و تمدن‌های کهن‌بنیاد آسیا با داشتن مراوده‌های بردوام، حیات تاریخی خود را تا عصر حاضر ادامه داده‌اند و در سه مجموعه چینی از دوره هان‌های غربی (۲۲۱ ق م - ۲۹۰ م)، هندی از دوره فروریختگی امپراتوری موریای (۱۸۳ ق م، با برخورداری از فرهنگ‌های کهن هندی) و ایرانی از دوره پارت‌ها و کوشان‌ها (با برخورداری از تمدن‌های بین‌النهرین و آسیایی و مدیترانه‌ای) می‌تواند مورد بررسی تطبیقی - تاریخی قرار گیرد.

فرهنگ‌ها و پاره‌تمدن‌های دیگر آسیایی نیز (چون تمدن تبتی یا منجوری) در این سه مجموعه ادغام یافته‌اند. به زبان دیگر هر یک از آنها با خصیصه ترکیبی خود، و ابتکارهای کم‌نظیر، دستاوردهای بسیاری پدید آورده‌اند و در مسیر زمان با قوم‌هایی چون هون‌ها، هپتال‌ها (هیاطله)، ترک‌ها، مغول‌ها و جز آنها که شیوه زیست متفاوت با شهرنشینان داشته‌اند، در برخورد و کشمکش به سر برده‌اند که نشانه‌های آن در حرکت‌های تمدنی آنها در مسیر تاریخ بازتاب یافته است.

هم‌چنین باید یادآور شد که از بطن فرهنگ‌ها و تمدن‌های یادشده — ترکیبی و غیرترکیبی — دیانت‌هایی با صبغه‌های گوناگون برخاسته‌اند که با عبور از بزرگ‌راه‌های ابریشم نه تنها در حول و حوش آن مسیر تاریخی نفوذ و اثربخشی داشته‌اند، بلکه با گذر از راه‌های فرعی برپایه باورمندی‌ها و پای‌بندی‌ها، جنبه جهانی و جهان‌شمول پیدا کرده‌اند. آیین‌های بودایی، برهمایی، توتمی، کنفوسیوس، زرتشتی، دیانت‌های یهود و نصاری (به ویژه فرقه نستوری)، مذاهب التقاطی مهرگرایی، مانویت، بوگومیلیسم و سرانجام دین اسلام با فرقه‌ها و مذهب‌ها و طریقت‌های گوناگون و مسلک‌های عارفانه و صوفیانه، حیات معنوی و استمرار عقیدتی خود را در مسیر همین راه‌های فرهنگی جسته‌اند که چون رگ‌های کالبد انسان، جهان روزگاران خود را در پیوندی کارساز و بردوام قرار داده‌اند.

۴. جایگاه مدنیّت ایران در جاده ابریشم

در جاده ابریشم در مرکز این «مجموعه تمدنی» یا «مجموعه تمدن‌ها» که به شمار جامعه‌ها و جماعت‌های پیوسته و ناپیوسته «فرهنگ»‌ها و «پاره‌فرهنگ»‌های گوناگون وجود دارد، در بسیاری از آنها نشان‌های تمدن ایران باستان و ایران اسلامی و اقوام همجوار دیده می‌شود که بارزترین این منطقه‌ها شامل فرغانه و بدخشان و ماوراءالنهر، خوارزم، سمرقند، بخارا، ترمذ، بلخ، خجند، مرو، هرات و ده‌ها شهر دیگر است که هر ساله پژوهشگران و گردشگران زیادی را به خود جلب می‌کنند. «ایران‌زمین» همگام با تغییرات چند هزار ساله طبیعت و جغرافیای خود، تحول و دگرگونی پیدا کرده و این امر از دو نظرگاه بررسی‌های جدید را پیش آورده است:

۱. به لحاظ درونی: این سرزمین با واحدهای متنوع کوچک و بزرگ و پراکنده و بیش‌وکم متکی به خود، ناتوان از دفاع همه‌جانبه است و به همین دلیل نیازمند به همجوشی و ادغام با واحدهای سراسری است.

۲. به لحاظ برونی: مناطق مزبور در مسیر برخوردهای اجتماعی و سیاسی و فرهنگی و تمدنی جهان قرار گرفته‌اند و از این رو فزون بر نگهداشت دستاوردهای تاریخی و مدنی خود، همواره در معرض تأثیر و تأثر از مبادله فرهنگی و تمدنی قرار داشته است.

این موقعیت کم‌نظیر جغرافیایی و عامل‌های دیگر تاریخی و برون‌مرزی به هر سختی واحدهای پراکنده را در خط یگانگی قرار داده و تحقق نیازهای انسانی انطباق طبیعی و ضرورت سیاسی دفاع سراسری، وحدت تاریخی جماعت‌های ایرانی را در مسیر رشد و تکامل و آمیختگی فرهنگی (= ملی) و استقلال مادی و معنوی فراهم آورده است و نام و آوازه «ایران» و «ایرانیان» را از آغاز زندگی مبتنی بر «تمدن» برای جامعه‌های «متمدن» و یا «در حال رسیدن به تمدن»، به‌ویژه از مسیر همین راه، آشنا ساخته است.

نگاهی دیگر به راه‌ها و جاده‌های ایران‌زمین در سرزمین وسیع ایران‌زمین از دیرگاه به دلایل یادشده، جامعه و جماعت‌ها، هماهنگ با تحولات اقتصادی و اجتماعی و فرهنگی، با یکدیگر در ارتباط بودند و با گسترش دامنه ارتباطات با دیگر اقوام نیز پیوندهای گوناگون یافته‌اند. اقوام گوناگون در این سرزمین به مفهوم جغرافیایی، به ویژه جغرافیای فرهنگی و تاریخی، با یکدیگر در ارتباط بوده و با گسترش دامنه ارتباطات با دیگر اقوام بیرون از ایران‌زمین نیز پیوندهای گوناگون داشته‌اند.

ایران‌زمین به مفهوم جغرافیایی به ویژه جغرافیای فرهنگی و تاریخی، از پایگاه‌های تمدن‌های نخستین و کانون شکفتگی‌های دین، اندیشه و هنر و دستاوردهای حیاتی و مادی، زیستگاه قوم‌ها و تیره‌های گوناگون و مهاجرت‌ها و کوچ‌های تاریخی آنان، و نیز آوردگاه نبردها و منازعه‌ها و یورش‌های محلی و قاره‌ای به شمار رفته‌است. از این‌رو توانسته است شبکه‌های متعدد راه‌ها

را فراهم آورد که به یاری آن، هر منطقه از مجموعه تمدنی بشر بتواند با منطقه‌های دیگر در پیوند کارساز قرار گیرد.

به دیگر سخن، ایران‌زمین (= دل جهان) به دلیل جای داشتن در مرکز جغرافیایی تمدن‌ها و فرهنگ‌های جهان کهن (چین و هندوستان در شرق، بین‌النهرین، مصر و مدیترانه یونانی و رومی در غرب) راه‌هایی پدید آورده که فزون بر اهمیت منطقه‌ای (و قومی) به لحاظ جهانی نقش فراوانی داشته است و به معنای واقعی شرق و غرب جهان را به یکدیگر پیوند داده است. به زبان دیگر، راه‌های ابریشم که تا یکصد سال پیش‌گویی مختصر به یک منطقه و یک دوره تاریخی به شمار می‌رفت، اکنون روشن شده که از عصر باستان تا دوره‌های اسلامی و از آن زمان شکوهمند تاریخی تا عصر حاضر که «تکنولوژی» بر جهان سلطه یافته، هنوز هم امر تاریخ‌ساخته راه و راهداری و نحوه ارتباطات و مواصلات و حتی تشریفات اجتماعی و باورمندانه آن، از کارایی و اهمیت تاریخی و فرهنگی برخوردار است. در مسیر این راه بزرگ تاریخی و راه‌های اصلی و فرعی آن که برابر با یک چهارم ($\frac{1}{4}$) محیط کره زمین است، بسیاری از قوم‌ها و فرهنگ‌ها و پاره‌فرهنگ‌ها، دین‌ها، مذهب‌ها، آرمان‌ها و باورها و انواع تمدن‌ها در ارتباط با یکدیگر قرار داشتند. گردشگران، جغرافی‌دانان، مورخان، سفرنامه‌نگاران و مبلغان و مبشران ملل و نحل گوناگون طی سده‌ها از آن گذر کرده و تألیفات و نگارش‌های گرانمایی در احوال جغرافیایی و فرهنگی و اقتصادی و اجتماعی و سیاسی مردمان منطقه‌های چندگانه راه‌های ابریشم فراهم آورده‌اند که در تحقیقات جدید از آنها بهره فراوان گرفته شده است.

۵. نقش ادیان و مذاهب در مسیر جاده ابریشم در جهان قدیم، بر

پایه اسناد و منابع موجود، هیچ نهضت فکری و دینی یا تلاش‌های فرهنگی

و هنری پدید نیامده که از مسیر جاده ابریشم به دور باشد. برای نمونه، آیین بودا از هندوستان به چین و ماچین رفت و اندیشه‌های کنفوسیوس از چین به بخش‌های غربی آسیا نفوذ کرد. دیانت یهود از سرزمین کنعان و دیانت مسیح از بیت‌المقدس برخاستند و توسط مسیحیان نسطوری با گذر از آسیای صغیر، بخش‌های غربی ایران و آسیای مرکزی، خود را به دروازه‌های چین رساندند. اسلام نیز در پهنه همین راه تا بخش‌های گوناگون اروپا و آسیای شرقی راه یافت. درباره تأثیر دین به‌عنوان پیونددهنده جوامع مختلف در این جاده فرانک و براونستون چنین بیان کرده‌اند:

«دین نیز در جاده ابریشم نقشی سترگ داشت. شاید بودایی‌گری و اسلام در زمان خودشان و در قیاس با دین‌های دیگر، نقش و اهمیت بیش‌تری در شکل‌گیری این جاده داشتند، اما بودند دین‌های گوناگون دیگری از جمله مسیحیت و زرتشتی‌گری، مانی‌گری، یهودیت، مزدپرستی و آیین‌های کنفوسیوس و تائو که آسیا را در این شاهراه در نور دیدند» (۱۳۷۶، ص ۱۳).

آموزه‌های کیش مزدپرستان ایرانی از یک سو تا قلب چین نفوذ کرد و از سوی دیگر توسط مهرپرستان در مغرب‌زمین پایگاه تبلیغاتی یافت. در مسیر همین تأثیر و تأثرات، اندیشه‌های مزدایی و بودایی و دیانت نصرانی با هم آمیخته شدند که جلوه تمام‌نمای این التقاط از طریق «مذهب مانی» در شرق و غرب جهان آن روز گسترش یافت. به گونه‌ای که در سده‌های بعد، بوگومیلیست‌های بالکان (بوسنی و هرزگوین) آبشخور ایمانی خود را نهضت‌های پیشین مهرپرستی و مانویت و برخورداری از مسیحیت با تفسیر نسطوری بازبایی کرده‌اند. بسیاری از این اندیشه‌ها توسط بازرگانان سغدی که فرهنگ، زبان و ادبیات آنان شاخه‌ای از فرهنگ ایرانی بود به دیگر قلمروها گسترش یافتند، از آن جمله است گسترش آیین بودایی و مانویت در اوغورستان، ترکستان و شرق خراسان، و گسترش آیین‌ها و

مذاهب ایرانی در چین. خانم بولنوا در مورد اثرات مذاهب ایرانی در چین آورده است:

«با این همه، آیین زرتشت وجوه مشترک مهمی با مفاهیم چینیان دربرداشت و، به خلاف 'آیین نور' که لطف و عنایت امپراتوران چین را به خود جلب کرد، شامل این مزایا نشد — شاید به سبب آن که معرفانی چنان والا نداشت. امپراتوران شاید آن را تنها به انگیزه سیاسی روا داشتند، چرا که ایران یک متحد و یک طرف گفت‌وگوی بازرگانی بود. این دیانتی بود که ویژگی‌هایی ناسازگار با اندیشه‌های چینیان نشان می‌داد، به ویژه تضاد آشتی‌ناپذیر نیک و بد — اورمزد و اهریمن — و محرمات مربوط به آتش (منع لمس آب و آتش، منع پلید کردن آتش با افکندن چیزی در آن، یا با استنشاق آن از بالا، و منع اجازه تماس آفتاب با آتش مقدس). زرتشتیان پیکرهای مردگان را بر فراز برج‌ها یا کوهستان‌ها می‌نهادند و ددان و پرندگان شکاری چیزی جز توده‌ای استخوان از آنها بر جای نمی‌گذاشتند. این آداب مذهبی مربوط به مردگان، به ویژه بایستی بر چینیان گران آمده باشد، چرا که احساسی ژرف درباره تمامیت جسمی مردگان در خود داشتند. به نظر می‌رسد که آیین زرتشت هم‌چنان به عنوان پیکری بیگانه در چین تلقی می‌شد، آیینی 'نیمه‌وحشی' که ساکنان بیگانه بدان پایبند بودند و در اذهان چینیان چندان نفوذی نداشت. این آیین در سال ۸۴۵ [میلادی]، مشمول فرمان نسخ کیش‌های بیگانه (که به ویژه به قصد قلع و قمع آیین بودا صادر شده بود) واقع شد و بدین سان از سرزمین چین ناپدید شد» (۱۳۸۳، ص ۲۲۴).

وی در مورد آیین دیگر ایرانی نوشته است:

«شگفت آن‌که، مانویت یا 'آیین دو بنیادی'، آیینی که دست کم به همان اندازه آتش‌پرستی برای چینیان ناپذیرفتنی بود، در چین بیش‌تر گسترش یافت. یا دست کم ما آثار مهم‌تری از آن را در دست داریم، و آن متن‌های پرشماری است که در توتن — هوانگ به زبان سغدی بازیافته شده است و هنوز بسیار مانده است

تا ترجمه آنها به پایان برسد، و نیز دیوارنگاره‌های متعدد مذهبی که در آغاز این سده در آسیای میانه کشف شده است. واقعیت آن است که آیین زرتشت، که به ویژه با روایات شفاهی انتقال می‌یافت، نمی‌توانست ادبیات چندانی از خود به جای نهد، و نیز سغدی‌ان در آن هنگام با دورانی از گسترش عظیم ادبی روبه‌رو بودند. آیین مانویت، پس از طردش از پارس و قتل بنیان‌گذار آن، مانی، در سده سوم میلادی، در ایالت سغد، که بدان جا پناه برده بود، به سختی پای گرفته و در سده‌های بعد تا حدی ترکان را هم دربرگرفته بود؛ و در این منطقه از آسیای میانه است که ترکان اویغوری با مذهب مانی تماس خواهند یافت و آن را رسماً خواهند پذیرفت. این امر، به علاوه، مبین رفتاری است که حکومت چین در قبال مانویان در پیش گرفت: هرگاه اویغوران دوست بودند، چینیان این فرقه را روا می‌داشتند، و آن هنگام که اویغوران دشمن می‌شدند، مانویت مورد آزار و شکنجه قرار می‌گرفت. و این امر در سال ۸۴۳ م، فرا رسید. فرمان نسخ مذهبی سال ۸۴۵ مانویان را بدین سبب در برنگرفت که آنان در سال ۸۴۳ به شیوه‌ای همگانی‌تر از میان برده شده بودند» (۱۳۸۳، ص ۲۲۵).

در دوره طلوع اسلام، انگیزه مسلمانان در تداوم فتوح تا زمانی تحقق یافت که جاده ابریشم از اقتدار اسلامی دور بود، اما پس از تسخیر آن محاربه‌ها و منازعه‌ها بسیار اندک بودند و مبلغان، متشرعان و فقیهان مسلمان و به مرور عارفان و شاعران مسلمان و ایرانی از آن راه‌های پیش‌ساخته تاریخ برخوردار می‌گشتند و عقاید و اندیشه‌های خود را در سراسر جهان شرقی و غربی رواج دادند.

در اعصار اسلامی بازرگانان مسلمان (عرب و ایرانی) عالم را در می‌نوردیدند. در دریا‌های بزرگ و اقیانوس‌ها، دریانوردی پیشرفته‌ای داشتند و کالاهای خود را از این سو بدان سو می‌بردند و به فروش می‌رساندند و کالاهای جدیدی را می‌خریدند و به جایگاه نخستین باز می‌گشتند. در این رفت و بازگشت،



۱۲. مناره سلجوقی در مسجد تاریخانه دامغان

خواسته و ناخواسته، فرهنگ‌ها و عقیده‌ها در تبادل با یکدیگر قرار می‌گرفتند. کوتاه سخن در بخش غربی جهان آن روز، جاده ابریشم علاوه بر تمدن ایران و اسلام مدنیت یونان و روم (شرقی و غربی) با ادیان یهود و نصاری و فرهنگ‌های غربی دیگر نیز در تبادل قرار می‌داد و بدین‌سان می‌توان نتیجه گرفت که تمام تمدن‌های بشری و ادیان الهی در مسیر این جاده تاریخی شکل گرفته‌اند یا دگرگونی و تحول یافته‌اند. شناخت عمومی آنها نه تنها بازشناسی فرهنگی و اجتماعی ادیان را به دنبال خواهد داشت، بلکه در تساهل و هماهنگی‌های فرهنگی و تعلقات و تفاهم‌ها مدد می‌رساند.

مسافرت فزون بر منافع اقتصادی در دیانت اسلام نه تنها رویداد پسندیده‌ای است، بلکه تشویق هم شده است که مسلمانان در «ارض الهی» سیر و سیاحت کنند و جهان‌شناسی خود را توسعه دهند.

این امر اجتماعی با داشتن ریشه در مذهب، از مذهب هم آموخته‌هایی دریافت می‌کند، به گونه‌ای که در کتاب‌های فقه اسلامی فصول و ابوابی در امر مسافرت (کتاب السفر) دیده می‌شود. در این نوع کتاب‌ها «سنن» و «اقوال» رسول اکرم (ص) و امامان (ع) و صحابه و یاران بزرگوار آنان مندرج است.

در امر سفر و شیوه‌ها و ابزار و وسایل و تمهیدات آن در زبان فارسی، واژه‌ها و مفاهیم و مصادیقی وجود دارد که تحلیل مردم‌شناختی آن دستاوردهای جالبی را فراهم می‌کند. مسلمانان با آن‌که قبل از سفر وصیت‌نامه‌های خود را می‌نوشتند، اما در طول جاده ذبح حیوانات حلال گوشت از طریق اسلامی بود. البته به این نکته هم باید اشاره کرد که چینی‌ها به مسلمانان «اسلامیان» می‌گفتند و تمام ساکنان بلاد اسلامی (ارمنی، یهودی، کنعانی و ...) «اسلامیان» خطاب می‌شدند (مظاهری، ۱۳۷۲، ج ۱، ص ۱۰۹). از دیگر سو با آمدن چینیان و ترکان به نواحی داخلی ایران برخی از نهادهای فرهنگی مردم

آسیای شرقی به ایران نفوذ می‌کرد. در راستای تولید ابریشم و کاغذ (توسط چینیان = مردم ختن)، چای (توسط هندیان) و بازرگانی میان این سرزمین‌ها با ایران، عناصر فرهنگی آنان نیز در ایران رسوخ می‌کرد. لسترنج با بررسی دقیق راه‌های ایران در آثار مورخان و جغرافی‌دانان مسلمان (خلافت شرقی) سیر راه‌ها را در سده‌های نخستین اسلامی، به شرح زیر مشخص کرده است:

«معروف‌ترین شاهراه‌ها جاده بزرگ خراسان بود که به شرق می‌رفت و پایتخت را به شهرهای ماوراءالنهر در حدود چین متصل می‌ساخت. شاید این جاده بیش از جاده‌های دیگر از شرح و بسط و وصف جغرافی‌نویسان بهره‌مند شده باشد. این جاده از دروازه خراسان در خاور بغداد شروع می‌شد و از صحرا گذشته از پل‌های مستحکمی که بر روی رودخانه‌ها ساخته بودند عبور می‌کرد تا به 'حلوان' پای گردنه‌ای که از آن‌جا به کوه‌های ایران می‌رسید، منتهی می‌گردید و در این‌جا به ایالت جبال وارد می‌شد و پس از عبور از یک سربالایی تند به کرمانشاه، مرکز کردستان (!) می‌رسید و ایالت جبال را با خطی مورب درنوردیده، به سمت شمال خاوری می‌رفت و از همدان نیز می‌گذشت تا به ری می‌رسید. پس از عبور از ری به سمت خاور متوجه می‌شد و از قومن عبور نموده، کوه‌های طبرستان را در سمت چپ و کویر لوت را در جنوب خود می‌گذاشت تا نزدیک بسطام به ایالت خراسان وارد می‌گردید و از نیشابور عبور نموده از طوس می‌گذشت و به مرو می‌رسید و از آن‌جا وارد کویر گردیده در حدود آمل به ساحل رود جیحون می‌آمد و از آن‌جا بخارا و سمرقند را که در ایالت سفد واقع بودند، درنوردیده به 'زامین' در خاور سمرقند به دوراهی می‌رسید. راه سمت چپ به چاچ (نزدیک تاشکند کنونی) می‌رفت و از آن‌جا جاده 'اترار' در سیحون سفلی به معبر همان رود منتهی می‌شد. راه دیگر از زامین به سمت راست منحرف گردیده و به استان فرغانه و قسمت علیای سیحون می‌رفت و

پس از عبور از اخسیکت کرسی آن ناحیه به 'ارگند' در مرز صحرای چین منتهی می‌گردید» (۱۳۶۴، ص ۱۰ و ۱۱).



۱۳. بشقاب سفالین منقوش نیشابور متعلق به سده چهارم قمری

فصل هشتم

جاده ابریشم در تاریخ ایران دوره اسلامی

با پیدایش دیانت اسلام و فتوح مسلمانان در مشرق زمین و آشنایی‌های مدنی و فرهنگی اقوام گوناگون با یکدیگر، شیوه‌های جدید ارتباطی نیز تحول یافت و بر پایه آن بازرگانی، سیاحت و مراودات تبلیغاتی نقش جدید پیدا کرد. سپاهیان اسلام پس از فتح بین‌النهرین و تیسفون در مسیرهای چندگانه جنوب و مرکز ایران ساسانی و مسیر ویژه خراسان و شرق ایران پیشروی کردند و در همان سده یکم قمری خراسان و ماوراءالنهر به فتح مسلمانان درآمد و در سال ۹۶ قمری، کاشغر به عنوان «دروازه چین» فتح شد. از این رو بخش شرقی جاده ابریشم زیر نظر حکام و والیان مسلمان قرار گرفت و با فتح بخش‌های غربی آسیا در پهنه دریای مدیترانه، قسمت عمده و بنیادی جاده‌های ابریشم تقریباً به طور کامل در پهنه قلمرو مسلمانان قرار گرفت.

در مسیر این جاده‌ها دیانت اسلام و عرفان و ملل و نحل و هنرهای گوناگون ایرانیان با صیغه‌های اسلامی، سایه‌گستر شد و در امر اقتصاد نیز تولید و توزیع و حمل و نقل ابریشم و دیگر کالاهای محلی و منطقه‌ای در دست ایرانیان و دیگر مسلمانان عرب و ترک جای گرفت.

یک نکته قابل ذکر در رابطه ابریشم و کالاهای ابریشمی با اعتقادات دینی مسلمانان وجود دارد و آن این‌که به همان سان که اسقفان مسیحی در آغاز با استعمال ابریشم مخالفت می‌کردند، در اسلام نیز کاربرد ابریشم، خاصه در

البسه مردان مورد نکوهش قرار گرفت و در برخی از آیات شریفه کلام الله مجید در این باره اشاره‌هایی شده است.

اما همان طور که به رغم تحریم مسیحیت چندی بعد از گسترش این دین، مردگان نصاری با لباس ابریشمی دفن می‌شدند و کلیساها نیز با پارچه‌های ابریشمی تزیین می‌یافتند، در میان مسلمانان نیز لباس‌های ابریشمی زنانه رواج یافت و نصب پرده‌ها و زینت‌های ابریشمی معمول شد.

در جهان اسلام، نوغان‌داری و تولید ابریشم رواج داشت. شهرهای فرغانه، مرو و... در شرق جهان اسلام و شهرهای دیگری در پهنه جغرافیایی ایران تا شهرهای اسپانیای اسلامی، اشبیله (سویل)^۱، غرناطه (گرانادا)^۲، المریه (آلمریا)^۳، در تولید پارچه‌های ابریشمین (قزین) از شهرت بسیار برخوردار بودند.

۱. پدیده ابریشم‌کاری در پهنه ایران زمین ابریشم‌بافان ایرانی که در سده هشتم میلادی به اسلام گرویده بودند، روش‌های جدیدی از نوغان‌کاری به کار می‌بردند و حتی به کشورهای دیگر از جمله یونان انتقال دادند. لوس بولنوا نوشته است:

«اگر به قول توفانس^۴ توجه شود، نوغان‌داری را یک ایرانی به یونان وارد کرد؛ شاید در همان دورانی که کشور ختن این راز را از دست‌های بی‌وفای یک شاهزاده خانم کوچک چینی فهمید. با این حال استقرار صنعتگران سوری و چینی در زیر سلطه خلفا و تحصیل سود آنی حکومت اسلامی از تجارت ابریشم که بخش بزرگی از عایدات آن را تشکیل می‌داد، به نوغان‌داری ایرانی پویایی بی‌سابقه‌ای بخشید» (۱۳۸۳، ص ۲۳۸).

در آن روزگار ابریشم ایرانی در بازارهای اروپایی جایگاه رفیع پیدا کرد و

1. Sevilla

2. Granada

3. Almeria

4. Theophanes

بازار ابریشم چین به علت آشفتگی اوضاع سیاسی و اجتماعی آن کشور، رونق زیاد نداشت، اما از طریق آسیای مرکزی و ایران (بزرگراه ابریشم) به بیزانس برده می‌شد. نوغان‌کاری در ولایات ایران چون گیلان و مازندران (طبرستان)، گرگان، خراسان، آذربایجان و دیلم رواج کامل داشت و شهر مرو در تهیه «تخم‌های کرم ابریشم» تخصص پیدا کرده بود. در سرتاسر ایران عصر اسلامی، کشت ابریشم، نوغان‌داری، ابریشم‌کاری و کارگاه‌های حریربافی رواج فراوان یافت. مرو، سمرقند، هرات، نیشابور و بسیاری شهرهای دیگر از مراکز عمده ابریشم‌کاری و تجارت آن بوده است، چنان‌که باستانی پاریزی آورده است: «روایتی داریم که زیاد بن صالح، فاتح ماوراءالنهر، جمع کثیری از ابریشم‌بافان چینی را با خود به کوفه و عراق آورد که به این صنعت در شهرهای عربی اشتغال ورزند» (۱۳۶۳، ص ۲۳۹). با آن‌که در زمان‌های آشوب و یورش‌های اقوام ترک، پاره‌ای از جاده‌ها از امنیت دور می‌شدند، اما پس از پدید آمدن اندک آرامش، دوباره حیات جاده‌ها و راه‌های گوناگون آغاز می‌شد.

۲. مغولان و جاده ابریشم در دوره حمله مغولان ناامنی و ویرانی در سراسر جاده‌های ابریشم، از چین تا روم شرقی مستولی گشت و پس از برپایی حکومت مغولان مجدداً آرامش و امنیت حکمفرما شد و به دلیل حاکمیت مغولان بر چین و مناطق دیگر آسیای مرکزی می‌توان ادعا کرد که در سراسر جاده‌های شرقی ابریشم، امنیت برقرار بود و بازرگانان به راحتی عبور و مرور داشتند. در دوره حاکمیت مغولان گویی آسیا وحدت یافته بود و بازرگانان و کاروانیان جاده ابریشم در سرزمین «داخلی» و «خودی» رفت‌وآمد می‌کردند. فرانک و براونستون نوشته‌اند:

«از آن تاریخ که این جاده از رونق افتاد، چنین می‌نماید که حتی مردمانی که در طول آن زندگی می‌کردند فراموش کردند که نیاکانشان گواه بر چه عظمتی بوده‌اند.

شهرهایی که به دست فاتحان بزرگ ساخته شد، مهاجران و پناهندگان به آنها رونق دادند، بازرگانان آنها را غنی ساختند و روحانیان و زائران بدانها معنویت بخشیدند، پژمردند و غالباً به شن‌های صحرا واگذاشته شدند» (۱۳۷۶، ص ۱۵-۱۶).
مورخان یادشده در جای دیگر آورده‌اند:

«با از بین رفتن امپراتوری مغول، آخرین روزهای شکوفایی جاده ابریشم سپری شد. ملت‌های آسیا یک بار دیگر از هم گسیختند و شرق و غرب با یکدیگر برداشت‌های تخیلی و افسانه‌پردازانه گاه به کلی بیگانه‌وار پیدا کردند».

باستانی پاریزی نیز نوشته است:

«چون مسئله ابریشم بعد از دوران مغول وارد مرحله تازه‌ای می‌شود و درواقع راه ابریشم از این سال‌ها به بعد بیش از آن‌که یک راه عبوری کالای ابریشم شرق باشد، یک وسیله حمل کالاهای حاصل داخلی مملکت ایران است» (۱۳۶۳، ص ۲۶۶).
در یورش‌های متعدد امیر تیمور آن سان که تصور می‌شود، آسیب فراوان به جاده‌های ابریشم وارد نشد. مسافران با آرامش نسبی عبور و مرور می‌کردند و کالاهای گوناگون منطقه‌ها را در معرض تبادل قرار می‌دادند. شهر سمرقند در این دوره شکوهمندی جدیدی پیدا کرد و پایتخت امیرتیمور گورکان و مرکز دادوستد کالاها و اندیشه‌ها و عقیده‌های گوناگون شد. پس از مرگ امیرتیمور در منطقه‌های وسیع تیموریان، مانند سمرقند و بخارا و هرات و طوس، هم‌چنان حیات ابریشم و کالاهای گرانبهای کشورهای جهان پایدار باقی ماند و در همین جاده‌ها اندک‌اندک جهانگردان اروپایی نیز به گشت و گذار و شناسایی اماکن باستانی و تاریخی و برقراری رابطه‌های اقتصادی با حکام و فرمانروایان پرداختند. نخستین آنها پس از مارکوپولو (در زمان ایلخانان)، کلاویخو^۱ فرستاده شاه اسپانیا بود و هر دوی آنها سفرنامه‌هایی فراهم کرده بودند که اکنون مورد استفاده محققان است.

1. Ruy Gonzales de Clavijo

پس از درگذشت تیمور و برپایی نظام ملوک الطوائفی، طایفه‌ای از ترکان (از تبار سلاجقه روم) که در غرب ایران حاکمیت داشتند، اندک اندک به سوی اروپا حرکت کردند و منطقه‌های آسیای صغیر و روم شرقی را یکی پس از دیگری فتح کردند. با تسخیر قسطنطنیه در دوره فرمانروایی سلطان محمد فاتح (۸۵۷ ق/ ۱۴۵۳ م) موقعیت رفت‌وآمد اروپا و آسیا، صورت دیگری پیدا کرد و در میانه سده پانزدهم میلادی، جاده ابریشم به طور کامل قطع شد. ناگفته نماند بازرگانی و مسافرت سراسری آسیا می‌توانست ادامه یابد، اما جاده ابریشم به گونه‌ای که پیش‌تر شناخته شد، دیگر رواج و رونق قدیم خود را به دست نیاورد.

در همین روزگار عصر تاریخی رنسانس در اروپا و در پی آن عصر اکتشافات بزرگ اروپاییان آغاز شد. کاشفان این قاره نه تنها درصدد گشودن راه‌های دریایی جدید به سرزمین نو بودند، بلکه عزم آن داشتند که با دور زدن افریقا و آسیا از راه دریا به چین دسترسی یابند. اکنون اهمیت نداشت اگر این سفر دریایی بیش از یک‌سال طول می‌کشید و به ویژه قبل از آن‌که دریانوردان به پیشگیری از بیماری‌های دریایی پی ببرند جان‌های بسیاری بر سر این کار گذارده شود، زیرا راه دریایی از سرزمین هیچ ملتی نمی‌گذشت و هیچ واسطه‌ای نمی‌توانست در منافع بازرگانی این سفر سهیم باشد.

از همین رو راه دریایی با همه دشواری‌هایش، این شاهراه زمینی را که هزاران سال بر آسیا سلطه داشت، سرانجام تحت‌الشعاع قرار داد. رشته ابریشمین، پاره شد. بعدها کاشفان، ماجراجویان، پژوهشگران، باستان‌شناسان، بازرگانان و مسافران، به تدریج داستان این راه بزرگ را به گوش جهانیان رساندند. نام شهرهایی که اینان یافته بودند، تمامی سرگذشت پرماجرای شرق را منعکس می‌کنند:

«غرب آسیا: انطاکیه، حلب، پترا، پالمیرا، صور، صیدا، بابل، بغداد و تیسفون؛ در فلات بلند ایران: اکباتان و ری؛ در جلگه خشک ترکستان؛ مرو، سمرقند، بخارا، بلخ و تاشکند؛ در برآمدگی‌های کوهستانی پامیر: کاشغر و یارغند؛ در بیابان ملال‌آور حوضه

تاریخ: ختن، شان - شان، کوچا، قره‌شهر، لولان، تورفان، هامی و سرانجام، در خود چین: تونهوآنگ، غارهای هزار بودا و پایتخت‌های باستانی، چانگ - آن و لویانگ. «ستاره بخت این شهرها و شهرهای دیگر، با جاده ابریشم بلند شد و سپس فرو افتاد. گرچه روزهای شکوفایی این شاهراه، دیری است که سپری گشته، اما نشانه‌های عظمت آن را از خیابان‌های ستون‌بندی‌شده و ویران پالمیرا که در آنجا یک ملکه تاجر از جام کلوپاترا نوشید، تا برج و باروهای رهاشده بلخ که در آن، انبوه مجسمه‌های دفن‌شده در یک گور سلطنتی نشانگر شکوه تمدن دیرین چین است، در سراسر این جاده می‌توان یافت. داستان جاده ابریشم، درواقع، نگاهی طولانی و عمیق به تاریخ بشر است. این همان داستان ملت‌های ساکن در صحراها، جلگه‌ها و کوه‌های آسیا و نیز داستان کاروان‌هایی است که این شاهراه بزرگ را در قلب قاره آسیا گشودند و پابرجا نگه داشتند» (فرانک و براونستون، ۱۳۷۶، ص ۱۶).

۳. نوغان‌کاری و جاده ابریشم در دوره صفویه در این دوره اروپاییان از راه دریا، به حمل‌ونقل کالاهای خود پرداختند و برپایی حکومت عثمانیان نیز در مسیر راه‌های زمینی اشکالات زیادی پدید می‌آورد و اگر بازرگانی به قصد اروپا از آن کشور عبور می‌کرد، سختی‌های زیادی را می‌بایست تحمل نماید. با این همه با روی کار آمدن دولت صفویه و پدیداری امنیت و آرامش، پرورش ابریشم و تجارت آن در ایران رونق یافت و در دوره شاه عباس یکم به اعلا درجه رسید. خود شاه از بازرگانان مهم ابریشم شد و درآمدهای هنگفت از طریق زمینی و دریایی نصیب وی گردید.

در این دوره گاه ابریشم خام ایران و ممالک آسیایی به ایتالیا برده می‌شد و در آنجا لباس‌های لطیف و فاخر فراهم می‌آمد و از طریق ونیز مجدداً به شرق آورده می‌شد. رابینو^۱ و لافون^۲ که درباره نوغان‌کاری ایران در عصر اسلامی

1. H. L. Rabino

2. F. Lafont

پژوهش کرده‌اند، چنین اظهار عقیده کرده‌اند:

«از قرن دوم هجری بدین سو، نوغان‌داری در ایران توسعه یافت و در بسیاری از منابع تاریخی، مورخان بزرگی چون زکریای قزوینی، رشیدالدین فضل‌الله، به درختان توت و کاربردهای آن برای پرورش کرم ابریشم، توجه کرده‌اند... در دوره ایلخانان کشت ابریشم رونق بیش‌تری یافته است به ویژه در گیلان به گونه‌ای که سلطان محمد الجایتو، در طمع به ابریشم گیلان به آن منطقه حمله کرد» (۱۳۷۲، ص ۲۰، مقدمه مترجم).

به هر حال در دوره صفویه با علاقه‌مندی شاه عباس یکم، کشت و پرورش کرم ابریشم و تجارت جهانی آن رونق بسیار یافت و اغلب سفرنامه‌نویسان اروپایی به این امر اشاره کرده‌اند. شاه عباس همه‌ساله به عنوان پیشکش یا رشوه مقداری ابریشم به دولتمردان عثمانی می‌پرداخت تا در حمل‌ونقل کالای ایرانی به اروپا اشکال‌تراشی نکنند و چه بسا یکی از انگیزه‌های مهم جنگ‌های ایران و عثمانی در پرداختن هدایای ابریشمی (صد و پنجاه تا دویست بار) باشد. باستانی‌پاریزی در چگونگی روابط «ابریشمین» ایران و اروپا آورده است:

«اولین مزد معاملات پر سود ابریشم وقتی زیربازان هلندی‌ها رسید که به سال ۱۶۰۳ میلادی (۱۰۱۲ ق) هلندی‌ها با تصرف یکی از کشتی‌های پرتغالی حامل ابریشم ایران، درآمد هنگفتی از فروش عدل‌های ابریشم آن کشتی نصیب آنان گردید. از آن روز مایل به مرادۀ تجارتی با ایران شدند... انگلیسی‌ها با فرستادن نخستین کشتی خود در سال ۱۶۱۴ میلادی (۱۰۲۳ ق) به خلیج فارس برای بارگیری توانسته بودند بر هلندی‌ها پیشی بگیرند. قبل از آن تجار آمستردام سعی کرده بودند که از راه روسیه با ایران به تجارت ابریشم پردازند ولی کوشش آنها بی‌ثمر مانده بود» (۱۳۶۳، ص ۲۷۴).

پیترو دلاواله در چگونگی تجارت ابریشم با انگلستان آورده است که ادوارد کنوک [= کناک] پس از ورود به اصفهان:

«از طرف پادشاه و انجمن تجار انگلستان که با هند دادوستد دارند پیشنهاد کرد همه‌ساله برای حمل‌ونقل کالا به خصوص حمل میزان معتابهی ابریشم کشتی‌هایشان

در بنادر خلیج فارس پهلوی بگیرند تا بدون آن که ایرانیان زحمت عبور از خاک ترکیه را متحمل شوند، آنها را از راه دریا به انگلستان ببرند... شاه ایران مدت ها است مشتاقانه طالب این طریقه است تا ترک ها، دشمنانش را از منافع سرشاری که هر ساله از تجارت ابریشم به جیب می زنند، محروم سازد» (۱۳۸۱، ص ۵۵۵).

به طوری که یاد شد در دوره شاه عباس رقابت ایران و عثمانی بر سر تسلط بر جاده ابریشم شدت یافت و در نتیجه خرید و فروش دریایی ابریشم ایران رونق یافت و بندر گمبرون که بعدها نام «بندر عباس» گرفت یکی از دروازه های دریایی حمل ابریشم به اروپا شد و به قول سرپرسی سایکس «از بندر عباس سالی ده هزار عدل ابریشم به دولت انگلیس تحویل داده می شد» (۱۳۳۵، ج ۲، ص ۲۸۰).

فروش ابریشم به دیگر کشورهای اروپایی (پرتغال و هلند) نیز انجام می شد و به رقابت های دول اروپایی دامن می زد و گاه به جنگ و منازعه کشیده می شد. باستانی پاریزی نوشته است: «حقیقت آن است که جنگ میان ایران و پرتغال در حکم جنگ میان پرتغال و انگلستان و آن نیز رقابت اقتصادی و در واقع جنگ ابریشم بود و شاه عباس از این رقابت استفاده کرد» (۱۳۶۳، ص ۲۷۵).

ناگفته نماند، همزمان تجارت ابریشم با روسیه ادامه داشت. ابریشم آذربایجان را در سده های میانه و عصر صفوی از تبریز و دشت مغان و شماخی، و ابریشم اصفهان را از قزوین و رشت و آستارا و لنکران به روسیه می بردند و تجارت بسیار مهمی به شمار می رفت. مرکز این تجارت شهر تبریز بود. تاورنیه در این مورد نوشته است:

«تبریز مشهورترین شهر تجارتی آسیا است. بدین جهت نیز کاروان تجاری، هر نوع کالاهایی به آنجا می آورد، از کشورهای شرق مانند تاتارستان، ازبکستان، تبت و چین و هند شرقی نیز ابریشم، یاقوت، الماس، پارچه های کتان مصور به نام شیله، دارچین و ادویه می آورند. در این شهر محصولات بافندگی ابریشم تولید شده به یونان و افریقا صادر می شد» (۱۳۶۶، ص ۶۷).

در شهر تبریز و شهرهای تجاری ابریشم خیز دیگر بازرگانان اروپایی دفتر نمایندگی داشتند.

۴. آخرین نام و نشان نوغان کاری ایرانیان

پرورش کرم ابریشم و نوغان کاری و تجارت محصولات ابریشمی در دوره قاجاریه همانند دوره های پیشین نبود. اگر هنوز هم دستاوردهای ابریشمی در ایران دیده شود به سان بسیاری از رشته های تولیدی سنتی، آخرین تلاش هایی است که انجام می شود و در رویارویی با تولیدات «مدرن» توان استقامت نخواهد داشت.

در دوره های افشار و زند و اوایل قاجار، پرورش کرم ابریشم در شهرهای مازندران و گیلان رونق فراوان داشت و انواع آن برای بازرگانان شناخته شده بود. ابریشم درجه یک را **میلانی** نامیده بودند، نوع **شعربافی** و **لاجی** که در رشت به دست می آمد و نوع **شیروانی** که در قفقاز حاصل می شد و به آن ابریشم **کدخداپسند** می گفتند، بسیار معروف و موردپسند بودند. نوع مازندرانی ابریشم که **لاس** نامیده می شد زیاد مرغوب نبود و مورد پسند واقع نمی شد. میزان و بهای هر نوع از این ابریشم ها در کتاب *اژدهای هفت سر* آمده است (باستانی پاریزی، ۱۳۶۳، ص ۲۹۰-۲۹۲).

بارتولد در مورد ابریشم منطقه های شمالی ایران نوشته است:

«در مورد ابریشم گیلان که کالای بازرگانی آنان (کاروانیان و بازرگانان) بوده باید افزود که ابریشم گیلان بعدها مانند روزگار ما در سده های ۱۷، ۱۸ و ۱۹ میلادی به صورت کالای تجارت جهانی درآمد... پس از آن مدتی بازرگانی ابریشم به سبب بروز بیماری در کرم های ابریشم دستخوش زوال شد. در نتیجه، اول سده سیزدهم (قرن هفتم و هشتم هجری) یاقوت حموی جغرافی نگار مشهور از کیفیت نازل ابریشم گیلان یاد کرد ولی بعدها کیفیت آن به چنان مرغوبیتی رسید که توانست در عرصه جهانی از شهرتی وافر برخوردار گردد و این زمان مصادف با عصر حاکمیت مغولان بود».

در دوران معاصر نوغان‌کاری در گیلان، به‌ویژه در بندر انزلی و رشت، مازندران، استرآباد و بیش‌وکم در خراسان و آذربایجان، کرمان، یزد و کاشان رواج داشته است. اندک اندک رونق تجاری تخم نوغان که قرن‌ها از ایران به خارج برده می‌شد، رو به کاهش نهاد و از خارج تخم نوغان به ایران وارد می‌گردید. در سال ۱۲۸۵ قمری (۱۸۶۸ م) واقعه ناخوشایندی پیش آمد که عباس میرزا ملک‌آرا آن را چنین نوشته است:

«منافع رشت کلیه ابریشم بوده است. ده سال قبل که تخم ابریشم در فرنگستان فاسد شد، فرنگی‌ها آمده مردم احمق ایران را گول زده، تمام تخم ابریشم رشت را خریده و بردند و از تخم‌های معیوب خود به اینها دادند. از آن وقت تا حال به کلی عمل ابریشم فاسد شده، انبارهایی که سالی هزار من ابریشم می‌داد، پنجاه من می‌دهد» (۱۳۵۵، ص ۱۴۸).

امیرکبیر برای تهیه ابریشم ممتاز دو نفر از حریربافان کاشان را به شهر استانبول برای تکمیل آموزش‌های نو و اسلوب جدید گسیل داشت.

در دوره قاجاریه که ناتوانی ایران در برابر سلطه‌های اقتصادی کشورهای اروپایی فزونی یافت، تخم کرم ابریشم گویی در ایران استحصال نمی‌شد و از کشورهای فرانسه و ایتالیا و روسیه و ترکیه وارد می‌کردند.

در عصر نهضت مشروطیت اداره نوغان تأسیس شد اما آشفتگی زمان و بیماری‌های گوناگون کرم‌های ابریشم، شرایط توسعه این امر اقتصادی را چون گذشته‌ها، فراهم نیاورد. در دوره کنونی، با اعمال سیاست‌های جدید اقتصادی ابریشم‌گیری و نوغان‌داری به مرحله دیگری رسید که توسعه علمی و امروزی آن باید مورد توجه مسئولان قرار گیرد و تلاش شود تا این رشته اقتصادی و هنری و سنتی چون اعصار پیشین پابرجا بماند. امروزه در برخی از بخش‌های ایران مانند استان‌های گلستان و مازندران، شرکت سهامی تولید ابریشم زیر نظر وزارت جهاد کشاورزی با توسعه توتستان‌ها و با کمک کشاورزان آن منطقه کار پرورش و تولید ابریشم را دنبال می‌کند.

سخن پایانی

جاده‌ای که به دلیل تجارت یکی از کالاهای مشهور به نام جاده ابریشم شهرت یافته است، بیش از دو هزار سال شرق و غرب گیتی را به یکدیگر پیوند داده است. در این جاده، اندیشه‌ها و عقیده‌ها، ادیان و مذاهب، انواع هنرهای بشری، گویی سوار بر مرکب راهوار «ابریشم» از همه جای جهان شناخته شده به همه جای جهان سیر کرده‌اند. جهانگردان و بازرگانان طی قرن‌های متمادی با علاقه بسیار کوشیده‌اند تا راه‌های بازرگانی را با مشکلات عظیم در سراسر آسیا، پابرجا نگه دارند و کتاب‌های راهنمای باارزشی نیز بر پایه تجاربشان بنگارند. کاشفان جدید اروپایی در سده‌های اخیر، این راه بزرگ شرقی و غربی را گویی دوباره کشف کردند و یافته‌های خود را در مجموعه‌هایی از آثار چشمگیر اواخر سده نوزدهم و اوایل سده بیستم، به یادگار گذاشتند.

جاده ابریشم با اتصال به «جاده شاهی» (مسیر شمالی و جنوبی در محدوده غرب ایران زمین) و «جاده‌های اکباتان و خراسان» (مسیر غربی و شرقی در محدوده مرکزی فلات ایران) موقعیت جغرافیایی و سوق‌الجیشی این سرزمین را ممتاز کرده بود. از آن‌جاکه بخش عمده این جاده‌ها تحت نظر حکمرانان ایران بود، بسیاری از منازعات تاریخی غرب آسیا، میان ایران و کشورهای چون یونان و روم ریشه در موقعیت و اهمیت این جاده‌ها داشته است.

جاده‌های ابریشم، موقعیت فرهنگی و تمدنی بشر را روشن کرده‌اند و در عصر حاضر برای شناخت میراث مادی و غیرمادی گذشتگان، اقوام مسیر جاده ابریشم با روش‌های علمی بین‌المعارفی (میان‌دانشی) و چنددانشی بر پایه

اصل جامعیت علمی می‌کوشند تا همفکری کرده و زمینه‌هایی برای بازشناسی این جاده‌ها پدید آورند. به تحقیق نام‌گذاری این جاده از طرف یونسکو به‌عنوان «راه‌های گفت‌وگوی فرهنگ‌ها و تمدن‌ها» به همین دلیل علمی است. جاده ابریشم حیات اقتصادی و تمدنی خود را به عصر اسلامی رساند، با ادیان گوناگون در پیوند و تعامل قرار گرفت و از سده یکم پیش از میلاد تا سده‌های پانزدهم و شانزدهم میلادی توانمندی خود را نگاه داشت. اما با سلطه‌گری غربیان و سیطره بر اقتصاد و جامعیت آسیا «رشته ابریشمین» تاریخی پاره شد. استیلای کانون‌های سلطه‌گری اروپا و به مرور با ورود استعمار به آسیا، کشف راه‌های جدید دریایی، ایجاد دگرگونی در مسیر راه‌ها و احداث راه‌های جدید بر پایه خواسته‌های استعمارگران، شبکه تاریخی راه‌های گذشته آسیا از هم گسست و حیات طبیعی و اجتماعی ملت‌های آسیایی دگرگون شد. البته آن‌سان که مرحوم دکتر مظاهری نیز یادآور شده است «نباید پنداشت که جاده ابریشم در قرن هفدهم تنها با یک ضربت که واقعه کشف راه دریایی توسط پرتغالیان باشد، محو شد زیرا هر دو جاده (دریایی و زمینی) هنوز در طول درازمدت یکدیگر را تکمیل می‌کردند و هنوز هم در طول قرن هجدهم و باز تا دیرزمان به آن ادامه خواهند داد» (۱۳۷۲، ص ۱۷). با این همه، در چنین شرایطی ایران در عصر صفوی به‌ویژه در دوره شاه‌عباس یکم در پرورش و تجارت ابریشم سرآمد کشورهای جهان بود.

جاده ابریشم به طور طبیعی بهترین و آسان‌ترین و پرفایده‌ترین راهی بود که اقوام مناطق گوناگون می‌توانستند با برخورداری‌های علمی و فنی امروزی آن را بازسازی و رسالت تاریخی آن را زنده کنند.

در پایان تمام آنچه که مربوط به فرهنگ و تمدن ایران به معنای خاص و بیش و کم مطلق است، چه عناصر مادی (کاروانسراها و پل‌ها) و چه غیرمادی (عرفان و اندیشه و زبان) باید مورد پژوهش قرار گیرد و با کاربرد روش‌های

مردم‌شناسی تاریخی، زبان‌شناسی تاریخی، اسطوره‌شناسی و دیگر دانش‌های اجتماعی هماهنگ با باستان‌شناسی دقیق در نظام بین‌المعارفی و هماهنگی متخصصان مسیر راه‌های ابریشم، گذشته‌ها شناخته شود.

خاطره جاده ابریشم همچنان زنده است. جاده‌ای که یکی از کهن‌ترین شاهراه‌های جهان است و مانند رودخانه‌ای بزرگ با شاخه‌های گوناگون از کهن‌ترین تمدن‌ها، طی هزاران سال جریان داشته است. حتی اگر این جاده به دلایل سیاسی تکه پاره شده باشد، در جاده‌ای که ابریشم چینی و طلای رومی و همه گنجینه‌های فکری، مذاهب، ابداع‌ها، فرآورده‌ها و مهارت‌های مردم سراسر آسیا و اروپا را به خود دیده است، همچنان پابرجا خواهد ماند و به راستی که جاده ابریشم به عنوان یکی از بزرگ‌ترین راه‌های بشری، باید در خاطره و تخیل همچنان زنده باقی بماند. جامعه‌های آسیا می‌توانند همکاری‌های جدید خود را با روش‌های ارتباطی و فرهنگی نوین فزونی دهند و در «دهکده زیبای جهانی» بوستان صفابخش خود را به گل‌های رنگارنگ مدنیت انسانی بیارایند و جاده نوین ابریشم را پدید آورند؛ گویی در این راه ایرانیان به سان یکی از پیشگامان در بالندگی فرهنگی و تمدنی این جاده که سرزمینشان محل تلاقی انواع فرهنگ‌ها و تمدن‌ها بوده است، نقش مهمی را برعهده دارند.



۱۴. بازار کرمان

پی‌نوشت

۱. یکی از دانشمندان برجسته شیعی ایرانی که درباره «سفر» اثر برجسته‌ای فراهم آورده، ابوجعفر احمد بن خالد البرقی القمی از فقیهان قرن سوم قمری است. وی احادیث مربوط به سفر را در ۳۹ باب گردآوری کرده است که مهم‌ترین آنها به فارسی عبارتند از: فضیلت سفر، بدرقه مسافر، بدرود گفتن، کراحت تنها به سفر رفتن، انتخاب همسفران، حقوق همسفران، محافظت از خرج سفر، هم‌خرجی در سفره زادوتوشه سفر، سلاح و آلاتی که مسافر باید با خود حمل کند، دفاع از حقوق خود در سفر، خوش‌رفتاری با چهارپا و مراقبت از آن، کمک به مسافر، راهنمای گمشدگان، انتخاب منزل، مکان‌هایی که فرود آمدن در آنها پسندیده نیست، مرگ در غربت، آداب مسافر، خیر مقدم گفتن به ازسفربرگشتگان.

۲. واژه راه که در وهله نخست سیر حرکت بر روی زمین را بیان می‌دارد، گاه در مباحث دینی و فرهنگی، بار معنایی بیش‌تری پیدا کرده است. در شناخت واژه راه به واژه‌های زیر برخورد می‌شود:

راه‌آزمای، راه‌آزماینده، راه‌آگاه، راه‌آموز، راه‌آور، راه‌آوردن، راهبان، راهبر، راهنما، راهبری، راه‌پیما، راه‌جوی، راه‌دان، راهرو، راهدار، راهداری، راهزن، راهزنی، راهنشین، راهنما، راه‌توشه، راه‌بریده (= دزد زده) و همچنین واژه‌های بیراه، بیراهه، گمراه، گمراهی، کژراه و جز اینها.

اصطلاحاتی چون هموار و همواری، ناهموار و ناهمواری، معیارهایی چون منزل، فرسنگ، جواز، باج و خراج، پدیده‌های ساختمانی چون پل، دروازه، کاروانسرا (کاروانگاه، کاروانخانه) و مصادیق بیش و کم مترادف و همسوی با آن چون رباط، خان، خان‌التجار، خان‌خرک، تیم، تیمچه، سرا، مشاغل و تکالیف اجتماعی و حرفه‌ها و صاحبان شغل‌های برخاسته از آن پدیده‌ها چون کاروانی، کاروانکش [سرهنگ کاروانیان]، کاروانسالار، کاروانسالاری، کاروان‌رو، کاروان‌شکن و در حد نازل‌تری چون ساریان، شتریان، چاروادار، مکاری، انواع وسایل سفرهای دور و نزدیک چون شتر و استر و الاغ (تجارتی و مسافرتی) و اسب (مسافرتی و جنگی)، و ابزارها و تسهیلات دیگر چون کجاوه، هودج، پالکی،

عماری (جهت حمل مردگان) و بالاخره طبل و کوس و جز اینها که هر یک جایگاه فرهنگی و معنایی و گاه پاره‌ای از آنها جنبه مابعدالطبیعی یافته‌اند.

۳. برای آگاهی درباره این کاروانسرا ← (گذار، ۱۳۶۶، ص ۱۷۳-۲۴۰؛ کیانی، ۱۳۶۰).

۴. کتاب‌های محمدحسن خان اعتمادالسلطنه خاصه مرآةالبلدان، مطلع الشمس، و کتاب گنج دانش تألیف محمدتقی حکیم، کتاب‌های زین‌العابدین شیروانی: ریاض السیاحه و بستان‌السیاحه، بسیاری از سفرنامه‌های ایرانیان و اروپاییان در این عهد (چاپی و خطی)، مطالب جالب توجهی درباره کاروانسراها و راه‌های مسافرتی ایران دارند.

۵. برای آگاهی بیش‌تر درباره کاروانسراهای ایران به آثار زیر توجه شود:

- کیانی، محمد یوسف؛ کلایس ولفرام. فهرست کاروانسراهای ایران. ج ۱، تهران: سازمان

ملی حفاظت آثار باستانی ایران، ۱۳۶۲؛ ج ۲، تهران: سازمان میراث فرهنگی، ۱۳۶۹؛

- یادگارهای رباط شرف. تهران: سازمان ملی حفاظت آثار باستانی ایران، ۱۳۶۰؛

- «کاروانسراهای صفوی در راه خراسان». مجله فرهنگ معماری، ش ۲ و ۳. تهران: سازمان

ملی حفاظت آثار باستانی ایران، ۱۳۵۴؛

- Kiani, M.Y., *Iranian Caravansarais*. Tokyo: 1978.

- پیرنیا، محمدکریم؛ افسر، کرامت‌الله. راه و رباط. تهران: سازمان ملی حفاظت آثار باستانی

ایران، ۱۳۵۰؛

- Siroux, M. *Caravanserais D' Iran Caire*. L'institute Francais D'archeologie Orientale. 1949;

- سیرو، ماکسیم. کاروانسراهای ایران و ساختمان‌های کوچک میان راه‌ها. ترجمه عیسی

بهنام. تهران: سازمان ملی حفاظت آثار باستانی ایران، ۱۳۵۶؛

- راه‌های باستانی ناحیه اصفهان و بناهای وابسته به آنها. ترجمه مهدی مشایخی. تهران:

سازمان ملی حفاظت آثار باستانی ایران، ۱۳۵۷؛

- ستوده، منوچهر. «کاروانسراهای ایران». مجله ساختمان، ش ۲. ۱۳۷۶.

- Shokeohy, Mehrdad. "The Sasanian Caravansaria Of Dayr-I Gachin In Central Iran". *Art And Archaeology*, Research Papers, No 17. 1980.

- Muller, K. *Die Karvansarai Im Vorderen Orient*. Berlin: 1920.

مآخذ

- ابریشمی، محمدحسن (۱۳۶۹). «شناخت تاریخی ابریشم ایران». مجله تحقیقات تاریخی. مؤسسه مطالعات و تحقیقات فرهنگی، شماره ۴ و ۵، بهار و تابستان.
- ابن حوقل (۱۳۴۵). صورة الارض. ترجمه جعفر شعار. تهران: بنیاد فرهنگ ایران.
- احتشامی، منوچهر (۱۳۸۱). راه و راهسازی در ایران (از ایران چه می‌دانم؟/۲۴). تهران: دفتر پژوهشهای فرهنگی.
- استراتون، پل (۱۳۷۶). راه‌های ابریشم و ادویه، اکتشاف از طریق زمین. ترجمه محمدجواد امیدوارنیا. تهران: دفتر نشر فرهنگ اسلامی.
- استرون، رید (۱۳۷۵). راه‌های ابریشم و ادویه، فرهنگ‌ها و تمدن‌ها. ترجمه عباس ملکی. تهران: دفتر نشر فرهنگ اسلامی.
- اقبال آشتیانی، عباس (۱۳۵۰). مجموعه مقالات. به کوشش محمد دبیرسیاقی. تهران: خیام.
- باستانی پاریزی، محمد ابراهیم (۱۳۶۳). ازدهای هفت‌سر. تهران: دنیای کتاب.
- _____ (۱۳۶۷). سیاست و اقتصاد عصر صفوی. تهران: صفی‌علیشاه.
- _____ (۱۳۵۵). وادی هفتواد. تهران: انجمن آثار ملی و مفاخر فرهنگی.
- بولنوا، لوس (۱۳۸۳). راه ابریشم. ترجمه ملک ناصر نوبان. تهران: پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی.
- پطروشفسکی، ایلیا پاولویچ (۱۳۵۵). کشاورزی و مناسبات ارضی در ایران عصر مغول. ترجمه کریم کشاورز. تهران: نیل.
- پیرنیا، محمدکریم (۱۳۵۰). راه و ریاط. تهران: سازمان ملی حفاظت آثار باستانی.
- تاورنیه، ژان باتیست (۱۳۶۶). سفرنامه. ترجمه ابوتراب نوری (نظم الدوله). با تجدیدنظر حمید شیرانی. اصفهان: تأیید.

- تکمیل همایون، ناصر (۱۳۸۳). *خلیج فارس (از ایران چه می‌دانم؟)* ۱۰/۹. تهران: دفتر پژوهشهای فرهنگی.
- _____ (۱۳۸۴). «سیراف پایگاه میان دریایی جاده ابریشم». مجموعه مقالات کنگره بین‌المللی سیراف. بوشهر: بنیاد ایران‌شناسی و انتشارات بوشهر.
- _____ (۱۳۶۹). «کاروانسرا در فرهنگ ایران». مجله تحقیقات تاریخی. شماره ۴. بهار و تابستان.
- _____ (۱۳۷۶). *نقش علمی و فرهنگی یونسکو در پژوهش راه‌های ابریشم*. تهران: وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی.
- جیهانی، ابوالقاسم بن احمد (۱۳۶۸). *اشکال العالم*. ترجمه علی بن عبدالسلام کاتب. مقدمه و تعلیقات فیروز منصوری. مشهد: آستان قدس رضوی.
- چکنگی، علیرضا و دیگران (۱۳۷۵). *راه ابریشم*. مشهد: بنیاد پژوهش‌های اسلامی آستان قدس رضوی.
- حامی، احمد (۱۳۴۲-۱۳۴۳). «راه‌های ایران». مجموعه *ایران‌شهر*. تهران: کمیسیون ملی یونسکو در ایران.
- خیام نیشابوری، عمر (۱۳۵۷). *نوروزنامه*. به کوشش علی حصوری. تهران: طهوری.
- درژ، ژان پیر (۱۳۷۹). *جاده ابریشم*. ترجمه هرمز عبداللهی تهران. تهران: روزنه کار.
- دلاواله، پیترو (۱۳۸۱). *سفرنامه*. ترجمه شجاع‌الدین شفا. تهران: علمی و فرهنگی.
- دهخدا، علی‌اکبر (۱۳۷۲). *لغت‌نامه*. تهران: دانشگاه تهران.
- رایینو، ه. ل. (۱۳۵۷). *گیلان (ولایات دارالمرز ایران)*. ترجمه جعفر خمami زاده. رشت: کتابفروشی طاعتی.
- سایکس، سر پرسی مولزورث (۱۳۳۵). *تاریخ ایران*. ترجمه محمدتقی فخرداعی گیلانی. تهران: وزارت فرهنگ.
- سمسار، محمدحسن (۱۳۵۷). *جغرافیای تاریخی سیراف*. تهران: انجمن آثار ملی و مفاخر فرهنگی.
- شاردن، ژان (۱۳۵۰). *سیاحت‌نامه*. ترجمه محمد عباسی. تهران: امیرکبیر.
- *صورالاقالیم (هفت کشور)* (۱۳۵۳). تصحیح منوچهر ستوده. تهران: بنیاد فرهنگ ایران.

- فرانک، آیرین؛ براونستون، دیوید (۱۳۷۶). *جاده ابریشم*. ترجمه محسن ثلاثی. تهران: سروش.
- «فردیناند فون ویشتهوفن، جغرافی‌دان و زمین‌شناس آلمانی قرن نوزدهم» (۱۳۶۸). *مجله پیام یونسکو*. شماره ۲۲۲.
- *فرهنگنامه کودکان و نوجوانان* (۱۳۷۳). «ابریشم». جلد ۳. تهران: شرکت تهیه و نشر فرهنگنامه کودکان و نوجوانان.
- کارادوو، بارون (۱۳۶۳). *متفکران اسلام*. ترجمه احمد آرام. تهران.
- *کارنامه اردشیر بابکان* (۱۳۵۴). ترجمه بهرام فره‌وشی. تهران: دانشگاه تهران.
- کریمی، بهمن (۱۳۲۹). *راه‌های باستانی و پایتخت‌های غرب ایران*. تهران: بی‌نا.
- کلاویخو، گنزاله (۱۳۴۴). *سفرنامه*. ترجمه مسعود رجب‌نیا. تهران: بنگاه ترجمه و نشر کتاب.
- کیانی، محمد یوسف (۱۳۶۰). *یادگاری رباط شرف*. تهران: سازمان ملی حفاظت آثار باستانی.
- کیهان، مسعود (۱۳۱۰-۱۳۱۱). *جغرافیایی مفصل ایران*. تهران: بی‌نا.
- گدار، آندره و دیگران (۱۳۶۶). *آثار ایران*. ترجمه ابوالحسن سروقد مقدم. مشهد: بنیاد پژوهش‌های اسلامی آستان قدس رضوی.
- لافون، ف. رابینو، ه. ل. (۱۳۷۲). *صنعت نوغان در ایران*. ترجمه جعفر خمامی‌زاده. تهران: مؤسسه مطالعات و تحقیقات فرهنگی.
- لسترنج، گی (۱۳۶۴). *جغرافیای تاریخی سرزمین خلافت شرقی*. ترجمه محمود عرفان. تهران: انتشارات علمی و فرهنگی.
- مارکوپولو (۱۳۶۲). *سفرنامه مارکوپولو*. تدوین ایل میلیونه. برگردان سید منصور سیدسجادی. تهران: گویش.
- _____ (۱۳۶۳). *سفرنامه*. ترجمه حبیب‌الله صمیمی. تهران: بنگاه ترجمه و نشر کتاب.
- *مجموعه مقالات کنگره بین‌المللی سیراف* (۱۳۸۴). بوشهر: انتشارات ایران‌شناسی شعبه بوشهر.
- محمد بن منور (۱۳۳۳). *اسرار التوحید فی مقامات شیخ ابوسعید*. تصحیح ذبیح‌الله صفا.
- معین، محمد (۱۳۶۴). *فرهنگ فارسی*. تهران: امیرکبیر.
- مظاهری، علی (۱۳۷۲-۱۳۷۳). *جاده ابریشم*. جلد ۲. ترجمه ملک ناصر نوبان. تهران: مؤسسه مطالعات و تحقیقات فرهنگی.
- مقدسی، محمدبن احمد (۱۳۶۱). *احسن التقاسیم فی معرفة الاقالیم*. ترجمه علی‌نقی

- منزوی. تهران: علمی و فرهنگی.
- ملک‌آرا، عباس میرزا (۱۳۵۵). شرح حال عباس‌میرزا ملک‌آرا. به کوشش عبدالحسین نوایی. تهران: بابک.
- مؤسسه گیتاشناسی، واحد پژوهش و تألیف (۱۳۶۹). *اطلس راه‌های ایران*. تهران: سازمان جغرافیایی و کارتوگرافی گیتاشناسی.
- ناصر خسرو (۱۳۵۰). *سفرنامه*. به کوشش نادر وزین پور. تهران: کتاب‌های جیبی.
- وزارت راه (۱۳۵۵). *راه و راه‌سازی از دوره هخامنشی تا عصر سلطنت پهلوی*. تهران: وزارت راه.
- ویلبر، دونالد (۱۳۴۶). *معماری اسلامی ایران در دوره ایلخانیان*. ترجمه عبدالله زیاره. تهران: بنگاه ترجمه و نشر کتاب.
- یعقوبی، احمد بن اسحاق (۱۳۶۶). *تاریخ یعقوبی*. ترجمه محمدابراهیم آیتی. تهران: علمی و فرهنگی.

- Eilers, W. &... (1985). "Abrišam". *Encyclopaedia Iranica*. London & New York: Routledge & Kegan Paul.
- Elissceff, Vadime (1998). "Approaches old and New to the Silk Roads", *the Silk Roads Highway of Cultuer and comerce*. Paris: Unesco
- Takmil Homayoun, Nasser (1990). "Intercultural Relations Between Iran and China". *Land Routes of the Silk Roads and the Cultural Exehanges Between the East and West Before the 10th Century*. U.N.E.S.C.O
- *Le Robert Micro Poche* (1988). Paris: Dictionnares Le Robert.
- *Les Routes De La Soie* (1994). U.N.E.S.C.O. Paris.