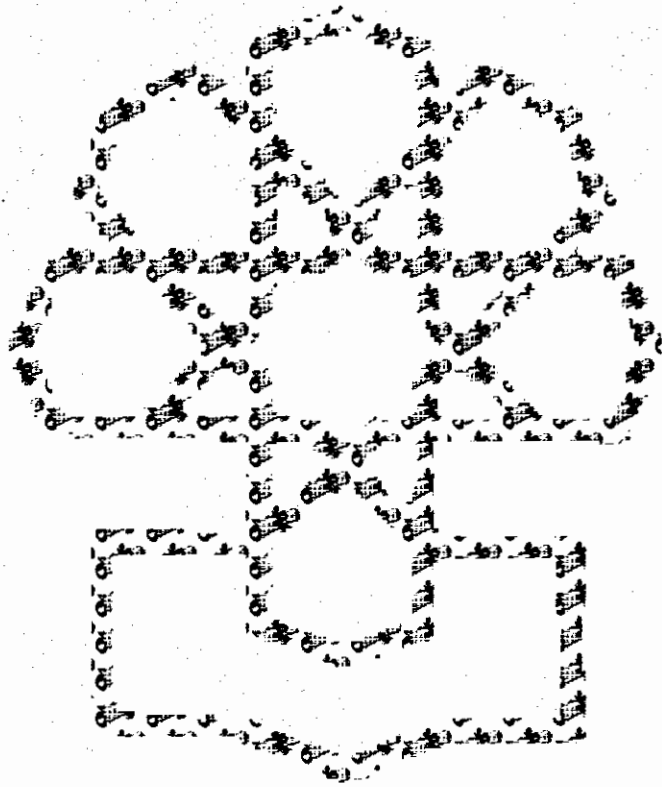


فصلی دربارهٔ جاده ابریشم



معاونت پژوهشی

اسفند ۱۳۷۵

کار: دفتر خدمات (۱) پژوهشی

کد گزارش: ۴۱۰۲۱۹۸

مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی

کتابخانه و واحد اسناد و اطلاع‌رسانی سازمان

شماره: ۵۵۳۵

تاریخ: ۷۲ / ۳ / ۱۱

فصلی درباره جاده ابریشم

کد گزارش: ۴۱۰۲۱۹۸

شرح مختصری از نویسنده:

محمد مهدی خزائی، متولد ۱۳۲۴ در شهرستان سرخس، کارشناس شیمی و کارشناس ارشد علوم سیاسی. قبل از نمایندگی مجلس شورای اسلامی در دبیرستان‌ها و مراکز تربیت معلم به تدریس و مدیریت مشغول بوده است.

نماینده دوره چهارم و پنجم از حوزه انتخابیه فریمان، سرخس، احمدآباد و رضویه. پژوهشی با همکاری مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی تحت عنوان «سرخس پل رابط ایران در پویش تاریخی» انجام داده است.

آدرس: مجلس شورای اسلامی

تلکس: ۳۱۲۶۶۹۷

تلفن همراه: ۲۱۱۴۹۲۰

مقدمه

قدح مگیر چو حافظ، مگر به ناله چنگ

که بسته‌اند بر ابریشم طرب دل شاد

ابریشم طبیعی از مواد مترشحه‌ای از کرم ابریشم به دست می‌آید و در روزگاران کهن از اهمیتی ویژه برخوردار بوده است. ابریشم برای رسیدن به مقصد خود راه درازی را می‌پیمود، راهی که به نام «جاده ابریشم» معروف گشت. این جاده در روزگاران پیشین، غرب آسیا و سرزمین باستانی چین را از طریق شهرهای خراسان بزرگ به آسیای صغیر و بخش‌های شرقی اروپا پیوند می‌داد.

این جاده را چینیان در حدود ۱۴۰ ق.م. به منظور دستیابی به «کشورهای مغرب» گشودند و به کار گرفتند. مسیر این راه از دروازه غربی شهری که اکنون به «ناهنسیان» در استان «شانکسی» قرار دارد آغاز می‌شد. از جنوب بیابان «گبی» به ترکستان غربی متصل می‌گردید و بعد از «سین کیانگ» و «کاشغر» می‌گذشت و به «جیحون» می‌رسید و با گذشتن از شهرهای عمده‌ای مانند سمرقند، مرو، بلخ به مرزهای ایران رسیده و از شهرهای طوس، نیشابور، دامغان، گرگان و ری می‌گذشت. این راه در قزوین به شعباتی تقسیم می‌شد. شاخه‌ای به آذربایجان و «آران» یا «طرابوزان» متصل می‌شد و شاخه دیگری از طریق همدان به بغداد یا «موصل» و «انطاکیه» و یا به «کاپادوکیه» و «سارد» (حدود «ازمیر» امروزی) و به «اسلامبول» می‌رسید و بقیه راه تا روم از میان دریای مدیترانه می‌گذشت. این جاده با انشعابات فرعی، هندوستان را از طریق پیشاور، خیبر، کابل، قندهار و هرات به طوس متصل می‌ساخت. (نقشه شماره ۱)

ارتباط شهرهای آباد و پر رونقی که در طول این راه قرار داشتند و مبادلات اقتصادی بین شرق و غرب به

کمک کاردان‌های مجهز به ویژه کاردان‌های «سغدی» و «ابغوری» برقرار می‌شد.

در بعضی از شهرها و مناطق این راه دراز و طولانی مانند «ختن»، بخارا، سمرقند و ارمنستان، انبارهای بزرگی وجود داشت. در انبارهای «ختن» مواد عطری انبار می‌شد، مواد پشمی در «سیبری»، «سمور»، «سکه» و غیره که در ایران و روم شرقی خریدار داشت. در سمرقند، پوست بره‌های «هشترخان» (حاج طرخان یا استراخان فعلی) در بخارا، کالاهای ممالک اسلامی در «سیلیسی» و ارمنستان جمع‌آوری می‌گردید. بازرگانان این جاده بزرگ اقتصادی با زبان‌های چینی، فارسی، ترکی و عربی آشنایی داشتند و در معاملات خود به مقتضای موقعیت شهرها با این زبان‌ها سخن می‌گفتند.

آرام آرام، اهمیت فراوانی که جاده ابریشم از نظر اقتصادی به دست آورد، مورد توجه سایر کشورها هم قرار گرفت. کشورهایی که در مسیر این راه بزرگ نبودند، آرزو داشتند تا از این راه در انجام مبادلات کالای خود استفاده کنند. هندوستان یکی از این کشورها بود که توانست با استفاده از این راه، مواد پنبه‌ای، گیاهان دارویی، سنگ‌های شیشه‌ای و سنگ‌های گرانبها، جواهر، آهن، فولاد، مصنوعات فولادی را به بازارهای مختلف مسیر این راه صادر کند.

دولت «پارت» نیز از جاده‌ای که از فرات آغاز می‌شد و پس از گذشتن از خاک «ماد» و «پارت» به سوی شرق و ترکستان شرقی چین می‌رفت به راه ابریشم مربوط شد.

طبق عقیده «دیاگونند» (محقق شوروی سابق) چون حکومت پارت واسطه بازرگانی شرق و غرب بود و از حقوق گمرکی، سود کلانی دریافت می‌کرد، از گسترش روابط بازرگانی شرق و غرب حمایت می‌نمود و به همین سبب از این راه با دقت مراقبت می‌کرد.

دنباله چند راه دریایی نیز از «هرمز»، «سیراف»، «بصره» و کناره دریای سرخ، با عبور از شهرهای مختلف ایران به آن می‌پیوست. کاروان‌هایی که این مسیر را می‌پیمودند تمام طول مسیر را طی نمی‌کردند، بار قافله‌ها در هر واحه و دژی، از تاجری به تاجر دیگر منتقل می‌شد و با هر تغییر، قیمت‌ها افزایش می‌یافت با آن که هیچ یک از دو تمدن شرق و غرب، از تمدن‌هایی که دور از حاشیه این جاده قرار داشتند چندان با خبر نبودند، باز هم طرح‌ها و نقوش تزئینی پارچه‌های ابریشمی از تمام فرهنگ‌های متفاوت مناطق طول مسیر، تأثیر می‌پذیرفت.

در متنی که از سوی سازمان یونسکو در تیر ماه ۱۳۶۶ درباره جاده ابریشم منتشر شد، آمده است:

«جاده ابریشم مجموعه‌ای از راه‌های زمینی، دریایی بوده است که تمدن‌های مختلف را به هم مرتبط می‌ساختند. با وجودی که پیدایش و آغاز این جاده در تاریکی زمان گم می‌شود، لیکن آثار آنها از دوران قبل از میلاد هنوز به جا مانده است. این جاده‌ها با پیدایش خود کمک شایانی به پیشرفت تمدن انسانی کرده‌اند. اگر چه این راه که در قرون وسطی ارزش اقتصادی فراوانی داشت، در قرن هجدهم پس از استقرار جاده سیبری، اهمیت و موقعیت گذشته خود را از دست داد و امروزه از آن و شهرهایی که در کنارش جای داشتند، از کاروان‌ها و آهنگ جرس‌ها، آن مردم و رسوم و عاداتشان که به تاریخ و افسانه پیوسته‌اند، تنها در درون کتاب‌ها و یا پرده سینما می‌توان سراغ گرفت، اما باز هم می‌بینیم که صنعت ابریشم همچون گذشته و شاید شکوفاتر از پیش، چون خورشید فروزانی بر تارک صنایع بافتنی جهان می‌درخشد.

جاده باستانی و کهن ابریشم در زمینه‌های گوناگونی دارای ارزش و اهمیت بوده و امروزه نیز احیای آن می‌تواند اهمیت دیرین آن را زنده سازد. اختصاراً به برخی از جنبه‌های مهم جاده ابریشم می‌پردازیم:

الف - آثار اقتصادی جابه جایی کالا در جاده ابریشم

همانگونه که ذکر شد، در طول جاده ابریشم، اولین چیزی که به حرکت در می آمد، «کالا» بود. در روزگار اشکانیان و ساسانیان این جاده کالاهای چین و به ویژه ابریشم را، به سرزمین های ایران و روم انتقال می داد و آن گاه کالاهای سر راه را گردآوری کرده و به چین می رساند. در دوران اسلامی نیز بازرگانان مسلمان کاروان های بزرگی راه می انداختند، و خود را از خاور به باختر و از باختر به خاور می رساندند. این جابه جایی کالا علاوه بر اثرات اقتصادی که نصیب تجار و کشورهای مسیر جاده می ساخت، منجر به تبادل فرهنگ، هنر و ویژگی های ملی و بومی کشور سازنده کالا بر سایر کشورها نیز می گردید. دست ساخت های صنعتی، محصولات کشاورزی، عطریات و حتی فنون و روش های ساخت کالاها مردم کشور مقصد را با مردم کشور مبدأ آشنا می کرد.

از اواخر قرن شانزدهم آرام آرام به دلایل گوناگون از اهمیت این جاده کاسته شد. در ایران تا قبل از حمله مغول، درآمد ارزی و رونق اقتصادی بیشتر از راه همین داد و ستدها بود و می توان گفت یکی از علت های تنگدستی و در جازدن، در دوران پس از مغول ها و به ویژه از دوره زندیان، محروم شدن از این درآمد ارزی و زمین گیر شدن کالاهای مربوط به تجار ایرانی دانست. از جمله عوامل دیگری که منجر به کاهش و یا عدم جابه جایی کالا در طول مسیر جاده گردید که نهایتاً منجر به نابودی آن شد، می توان پیدایش و تکامل صنایع نوین را ذکر کرد. صنایع نوین موجب استفاده از کالاهای جدید به جای کالاهای سنتی شد. بدین سان به جای مشک آهو که یکی از باستانی ترین فراورده هایی بود که ایرانیان سابقاً به جستجوی آن تا چین می رفتند و تجارتش هم دو قرن به طول انجامید، مشک مصنوعی که از محصولات دست دوم نفت است قرار گرفت و به جای آینه های فولادی ختایی، دیگ ها و ماهی تابه های چدنی و سوزن یا قیچی و سوهان های فلزی و آتش زنه های مرغوب برای برافروختن آتش و تقریباً تمامی اقلام چلنگری که به وسیله بازرگانان ایرانی، عثمانی، تاتار و روس از چین آورده می شد، کالاهای ساخته شده فرنگستان قرار گرفت. آینه های قدیمی فولادین که به رغم آب و هوای خشک آسیای میانه گهگاه لازم بود صیقل داده شوند، از آغاز قرن هجدهم به بعد ناگهان کنار گذاشته شدند و جای آنها را آینه های «ونیزی» با شیشه قلع زده به گونه موفقیت آمیزی گرفت و مردم به ساختن تالارهای شگرف شیشه ای و جام های رنگین مرصع با آینه های کوچک پرداختند. آتش زنه های گرانبهای چینی، آن چنان پر ارج که ایرانیان و دیگر اقدام اروپایی طی هجده قرن آنها را به کار می بردند، در اندک سالی حدود پایان قرن نوزدهم جای خود را به کیریت های سوئدی داد. بدین ترتیب، این تحول عمده هم منجر به کاهش اهمیت جاده ابریشم شد و هم آثار اقتصادی اجتماعی جدیدی را از خود بر جای نهاد که ثمره آن فقر و تنگدستی برخی از تجار، مردم و حتی کشورهای مسیر جاده ابریشم بود. از دوره صفویه به بعد هم که بکه تازان دریا و دریانوردان و دزدان دریایی پرتغالی، اسپانیایی، هلندی و انگلیسی راه ابریشم دریایی را بسا نهادند به جای بازرگان مسلمان، اروپایی های استعمارگر اختیار «کالا»، «تنوع کالا» تغییر ذائقه ها و سلیقه های اقتصادی مسیر جاده را در دست گرفتند و فرهنگ و مذهب و آداب و رسوم خود را به جای آنچه که بود، رسوخ دادند.

ب- توانایی‌ها و جاذبه‌های گردش‌گری در مسیر جاده

بررسی وضعیت گردش‌گری و خصلت ویژه سفرها و مسافران جاده ابریشم حاوی نکات جالبی است. در دوره خاندان «مینگ» در «دروازه چین» نظارت بسیار مؤثری وجود داشت. به علاوه ایشان، چه هنگام ورود چه هنگام خروج از چین، گویی شبکه‌هایی از گمرکات را در اختیار داشتند و هیچ‌گاه مثل یک کاروانسرا وارد چین نمی‌شدند. سازمان اداری چین رواید ورود و خروج را با شدت مطالبه می‌کرد. برخی داد و ستدها اکیداً ممنوع بود. مثلاً صدور اسکناس‌های بانکی ممنوع بود (که ثابت می‌کند اسکناس‌های امپراتوری میانه، در آسیای میانه، در ایران و شاید در ترکیه، میان صرافان محلی مشتری داشت).

ترک چین بی‌اجازه امپراتور ممنوع بود و کاروان‌های چینی که کم و بیش به طور منظم از پکن به سمرقند و هرات یا به تبریز می‌رفتند. همه دارای نشان رسمی «سفارت» بودند. هیچ بیگانه جز به عنوان سفیر یا دست کم به عنوان خادم سفیر، نمی‌توانست به چین راه یابد. هیچ‌کس نمی‌توانست به صورت بازرگان ساده از «دروازه» وارد شود و برایش لازم بود که خود را به صورت خادم سفیری بیاراید. البته چینیان می‌پذیرفتند که در «غرب» سلطان نشینی چند وجود دارد و هرگز پذیرفتن سفیری از سوی هر یک از شاهزادگان یا شاهزاده‌خانم‌های هر شاهزاده‌نشین غربی را قانوناً رد نمی‌کرد. از نظر ایشان هر شاهزاده‌نشین غربی با برخی از «محصولات منطقه‌ای» طبیعی یا مصنوعی - که جاذبه اصلی این جهانگردی به‌شمار می‌رفت - مربوط می‌شد که سفیرانش هر سال، به عنوان هدایا برای «فغفور» یا «پسر آسمان» همراه می‌آوردند. این پیشکش‌ها همراه با ادعیه مکتوب از سوی خداوندانشان، معمولاً به مناسبت سال نو چینی، در بازگشت با انعامات شاهانه‌ای جبران می‌شد که نشانه‌ای از عیدی بود. اصولاً هر سلطان غربی حقی جز یک «سفارت» در سال نداشت. سفارتی که می‌بایست مدتی قبل از شب سال نو چینی به پکن برسد.

«سفارت‌ها» بیش از هر چیز به یک سیرک سیار شبیه بودند. سفارت‌هایی که به همراهشان اغلب «جانوران عجیب و غریب و نایاب» در چین را همراه داشتند. شترمرغان، یوزپلنگان تربیت شده برای شکار و اغلب اوقات شیران این جانوران نایاب در چین - به عنوان جاذبه‌های مهم طبیعی گردش‌گری به‌همراه طبیعت سراسر، متفاوت و متجانس - تحت‌الحفظ می‌بردند و با حظی وافر بود که «قآن» «مینگ» به تقلید از طبقه «قآن‌ها» و «هان»‌های شرقی، این پیشکش‌های دست و پاگیر را می‌پذیرفتند و آنها را در بازگشت با فرآورده‌های طبیعی مثل ابریشم باز می‌گرداندند. هیچ‌کس ابتدا به ساکن و صرفاً به منظور آن چیزی که امروزه به آن «توریست» اطلاق می‌شود، راهی جاده ابریشم نمی‌شد (لااقل تعداد بسیار کمی جهانگرد را می‌شناسیم که صرفاً مقصود جهانگردی داشته‌اند) و برای ورود و استفاده از جاده تخصصی مبتنی بر شناخت‌های ویژه‌ای بر اساس زبان‌دانی، قوم‌شناسی و علم اقتصاد لازم بود که هر کس - تجار هم - می‌بایست در خانه خود و در مکتب پدری می‌آموختند.

هر سال مقارن پاییز، چندین کاروان اسلامی - هر یک مرکب از چند صد تاجر از طریق «دربند دروازه ابریشم» به چین می‌رسید و به تجارت و مبادله کالا می‌پرداخت و ضمن مبادله کالا به جاذبه‌های طبیعی و سایر جاذبه‌هایی که برای مردم مغرب جالب و بعضاً شگفت‌آور بود می‌پرداختند. امروزه نیز در طول مسیر جاده ابریشم آثار تاریخی، طبیعی، انسانی و اقتصادی کشورهای مسیر جاده، جاذبه‌های مهم توریستی را در این مسیر پر پیچ و خم فراهم آورده است که به ویژه برای توریست‌های اروپایی و غربی می‌تواند مورد توجه

قرار گیرد.

تأسیسات و تجهیزات اقامتی در مسیر جاده: از لابه‌لای گزارش‌ها و سفرنامه‌های قدیمی، اطلاعاتی از کاروانسراها، مسافرخانه‌ها و تأسیسات و تجهیزات اقامتی در مسیر جاده ابریشم به دست می‌آید. «خواجه غیاث‌الدین» نقاش، در شرح سفر هیئتی به سرپرستی «شادی خوجه» می‌نویسد: «یک اردوگاه چینی همواره مربع شکل است، چنانکه گویی با گونیا و خط کش، پرگازی ساخته شده است و خیمه‌ها با طناب‌های متقاطع با یکدیگر مماس می‌شوند، به گونه‌ای که هیچ مزاحمی نتواند در آن مخفیانه راه یابد، تنها از یکی از چهار بابی که به سوی چهار جهت اصلی ترتیب داده‌اند می‌توان بدان نفوذ کرد. در میدان بزرگ وسط اردو، خرگاهی تقریباً به وسعت یک هزار و پانصد متر مربع برپا داشته بودند که جهت جنوبی آن خیمه‌ای چینی با دو دیرک افراشته بود که دو وجه آن به صورت کرکره بالا می‌رفت با یک تالار تخته‌ای گرداگرد آن، که سرتاسر چادرهایی از کرباس ضخیم گسترده بود، به گونه‌ای که تمام خرگاه از آفتاب مصون باشد. میان خرگاه مختص پذیرایی‌ها و چهار در اردو، دو ردیف نگهبان زره پوشیده مسلح به نیزه بلند، بی‌حرکت ایستاده بودند. جای مهمانان به دقت تعیین می‌شد، در «سوشو»، «داجی‌ها» و دیپلمات‌ها به مسافرخانه بزرگ چاپاری، در دروازه‌های شهر، هدایت شدند. «مقررات این است»، تا به ایشان بفهماند، «از این پس، هر چه برایتان لازم باشد، مسافرخانه‌های چاپاری برای شما فراهم خواهند ساخت، مرکب‌ها و بار و بنه‌شان تا بازگشت‌شان، در آنجا به امانت سپرده شدند و چینیان خود مراقبت از آن را عهده‌دار گردیدند و در واقع از اینجا به بعد، مسافرخانه‌های چاپاری بودند که، در تمام طول جاده، منزل به منزل، خوراک، توشه راه و وسایل حمل و نقل ایشان را تحویل می‌دادند. در مسافرخانه، هرکس برای خوابیدن یک دست کامل رختخواب اطلس و خدمتگزاری برای اوامرش در اختیار داشت». وی در جای دیگر می‌نویسد: «در این مسافرخانه‌ها، هرکس یک دست رختخواب کامل در اختیار داشت که دارای تشک اطلس و بالش‌های مخمل، دم‌پایی‌هایی ظریف که از مخمل درست شده بود (بی‌آنکه کفش‌های حصیری را برای گردش در شهر فراموش کنیم). یک سرپرده، چندین کرسی، یک مجمر و یک اجاق با دو دست رختخواب چیده دیگر، و این بوریاهای ظریف نشکن که می‌شد آنها را بی‌تفاوت، هم از طول و هم از عرض بیچاند، پوشانده شده بود. در باب لوازم پخت و پز - هرکدام یک مجموعه کامل از لوازم آن را از قبیل دیگ‌ها و تابه‌ها، یک دست ظروف بدن چینی از قبیل کاسه، بشقاب، ساغر و قاشق، در اختیار داشت بی‌آنکه از خوان بلندی که برای صرف طعام بر آن بود، غافل شویم.

در باب تدارک لوازم خوراک، هر ده نفری روزانه یک غاز و دو جوجه می‌گرفتند. در عین حال برای ایشان سرانه دو پیمانه آرد، یک قدح بزرگ بزنج، دو نان شیرینی بزرگ و مملو از خمیر و بادام (حلوا) یک فنجان عسل، سیر و پیاز سرکه پرورده نمک و سبزی خوردن‌های حاضر چینی می‌دیدند. بهرحال از این گزارش می‌توان تصویری از تأسیسات و تجهیزات اقامتی در عهد باستان در جاده ابریشم به دست آورد اما بدیهی است که در طول مسیر باز هم متناسب با فرهنگ هر کشور امکانات و تأسیسات وجود داشته است. امروزه نیز تأسیسات و تجهیزات اقامت‌ها، هتل‌ها، مسافرخانه‌ها در طول مسیر جاده از کشوری به کشوری دیگر متفاوت است که این وضعیت، ارتباط مستقیمی با وضعیت اقتصادی، فرهنگی و اجتماعی کشورهای مسیر دارد.

نقل و انتقالات فرهنگی و زبانی در مسیر جاده

جاده مهم و پراعتبار ابریشم، بستر مناسبی برای نقل و انتقالات فرهنگ و زبانی نیز به شمار می‌رفت و این ارتباط آن قدر جدی بود که به قول «ابن بطوطه» جهانگرد بزرگ مسلمان (قرن هشتم)، ملوانان چینی شعرهای سعدی را ترنم می‌کرده‌اند و شاید معنی آن را هم نمی‌دانسته‌اند!

مذهب، زبان، لباس، آداب و رسوم، خط و سایر عناصر تشکیل دهنده فرهنگ هر کشور در این مسیر اسطوره‌ای جابه‌جا گشته و با دیگر کشورها تبادل پیدا می‌کرده است. اسلام به عنوان کامل‌ترین دین از شبه جزیره عربستان به ایران و از ایران به آسیای مرکزی و تا ایالت «سین کیانگ» چین راه یافت.

در قرن پانزدهم بر کاشی‌های لاجوردی حروف فارسی تعلیق با خطوط برجسته نسخی قرآنی به سبک عهد تیموری نقش بست که هنوز هم در کلکسیون‌های «ظروف متبرک» اماکن مقدسه شیعیان و یاد در موزه‌های انباشته از اشیای عتیقه ایران، یا موزه‌های استانبول، مسکو و لندن باز یافته می‌شوند. هنوز هم در برخی از نقاط ایران، در آیین تشیع جنازه افراد شهرنشین ثروتمند در ظروف سبز روشن که از چین دوره «مانجو» فراهم شده است، مردم اطعام می‌شوند.

زبان‌های چینی، فارسی، عربی و بعدها هندی و انگلیسی از جمله زبان‌های اصلی بودند که در ارتباط و تبادل قرار گرفتند.

زبان فارسی از جمله زبان‌های کارآمد در این مسیر بود. زبان رسمی تیموریان هند و زبان متون مذهبی صوفیان، روحانی‌ها و مولوی‌هایی که اسلام را در چین تبلیغ می‌نمودند، زبان فارسی دری بود. فارسی دری زبان علمی بسیاری از منجمان گردید. می‌توان گفت که در مجموع، زبان ویژه جاده ابریشم از پکن تا جمهوری و نیز فارسی دری بود. نخستین رهبانان لاتینی نظیر پادری (پدر روحانی) «اودوریک» که از راه خشکی خود را تا حدود چین به مخاطره انداختند، مجبور شدند، فارسی دری بیاموزند. در آغاز قرن نوزدهم حتی خود انگلیس‌ها نیز نمی‌توانستند در هندوستان به استقبال خطر بروند، مگر پس از آن‌که کم و بیش اندکی فارسی دری آموخته باشند. بعدها زبان انگلیسی به زبان زبان فارسی رواج یافت. درست همان‌طور که زبان روسی اندک اندک به جای زبان ترکی رایج گردید. بدین ترتیب در سده‌های میانه، بلکه تا آغاز قرن نوزدهم، این زبان فارسی دری است که در امپراتوری عثمانی و در بقیه آسیا همان نقشی را ایفا می‌کرد که در دنیای کنونی زبان انگلیسی بر عهده دارد.

راه‌های اصلی و فرعی جاده ابریشم

«در ختای نامه» یا رساله چین که توسط مؤلف به سلطان «سلیمان قانونی» اهدا گردید، آمده است که برای رفتن از ممالک اسلامی به چین از راه زمین یکی از این سه جاده را می‌توان برگزید:

جاده کشمیر (از راه قراقوم) جاده ختن و جاده جونغار به مغولستان

در جاده تحت جاده‌های کشمیر و ختن، از درون ولایات مسکون و دارای آب و گیاه می‌باشد مگر پانزده منزل آخرین در آن سر، پیش از رسیدن به مرز چین که آب و گیاه در آنها نایاب است. با این همه اگر زمین را به بالای یک مرد و گهگاه تنها نیم متر حفر کنیم، در آنجا به آب می‌رسیم. اما جاده جونغارستان «مغولستان» از درون «مملکت جغتای» از همه بهتر است. از آنجا بود که امیر تیمور

تصمیم گرفته بود که بر چین استیلا یابد. از سواحل آمو دریا (ترمذ) تا سرحد چین (دروازه یشم) - (از درون جونغار یه) - باید سه ماه سفر، از قرار روزی یک منزل به حساب آورد، که هر منزل آن دو کوچ نظامی عثمانی است و سوم جاده ختن. (نقشه شماره ۲)

به هر حال این مسیر ارتباطی که در اوایل قرن بیستم باستان شناسان انگلیسی و آلمانی آن را جاده ابریشم نام گذاری کردند و سپس این نام مقبولیت یافت، شامل راه های اصلی و فرعی بوده است.

جاده اصلی ابریشم یا جاده ابریشم

آغاز این جاده از دو شهر «لویانگ»^۱ و «سیان»^۲ که از پایتخت های چین در کنار رودخانه زرد بودند شروع و در جهت غرب به «لانچو»^۳ می رسید و در محل «دون هوانگ» به دو شاخه اصلی تقسیم می شد.

شاخه شمالی، «دون هوانگ» را از طریق «هامی»، «تورخان»، «آقاسو» به «کاشغر» متصل می کرد و شاخه جنوبی «دون هوانگ» را از طریق «میدان - ختن - یارکند» به «کاشغر» متصل می کرد. راه «کاشغر» از «سمرقند - بخارا» به «مرو» می رسید. همچنین یک راه نیز از محل «یارکند» در شاخه جنوبی به «بلخ» و سپس به «مرو» می رسید. این راه از «مرو» در جهت غرب از نیشابور - سمنان - دامغان به شهر ری و از شهر ری به ساوه و همدان و از همدان به کنگاور، کرمانشاه، قصر شیرین و «تیسفون» (در کنار سلوکیه) می رسید. از تیسفون راه به دو شاخه تقسیم می شد: شاخه ای از طریق «دورا اورپوس» (در مرز سوریه) به «پالمیر» و از «پالمیر» به بندر «انتاکیه» در کنار دریای مدیترانه می رسید و شاخه دیگر از طریق «هترا» (الحضر) به «نصیبین» و از «نصیبین» به «حران» و از «حران» به کنار دریای مدیترانه می رسید و از آنجا تا یونان و روم ادامه می یافت. این راه در شرق نیز به طرف ژاپن ادامه می یافت و از طریق «لویانگ» و در جهت شمال شرقی به دریای زرد که در کنار ژاپن بود می رسید.

راه های فرعی و دریایی

الف - راه های شرقی جنوبی - جنوبی شمال غربی

مبدأ این راه ها از نواحی شمال افغانستان و خراسان شرقی شروع می شد. راهی از بلخ به هرات و از هرات به «زرنج» و از «زرنج» به «نرماشیر» و بم و از بم به شهر هرمز در ساحل خلیج فارس می رسید و از آنجا از طریق دریا به بندر «خاراسن» (در محدوده خرمشهر فعلی) می رسید و از آنجا در امتداد دو رود دجله و فرات به «تیسفون» می رسید و در «تیسفون» به جاده اصلی ابریشم می پیوست. راهی نیز بود که از طریق بنادر فارس و خوزستان و از طریق خشکی و از راه شوش به «تیسفون» می پیوست. راه دیگری از «بدخشان» یا «بلخ» به سمت «پروان» و از «پروان» به کابل و از کابل به قندهار می رفت.

در قندهار راه دو شاخه می شد. یکی از قندهار به سمت «زرنج» و بم و دیگری از قندهار به دهانه رود سند می رفت و یا از طریق «بمپور» به بندر «تیز» (حدود چاه بهار) به دریای عمان و خلیج فارس می رسید و از آنجا به خوزستان و بین النهرین می رفت.

راه های دیگری نیز از راه اصلی جاده ابریشم از «مرو»، هرات و یا نیشابور به سمت جنوب ادامه می یافت و به قائن و طبس می رسید و از این دو شهر به زرد و کرمان، شیراز و از شیراز به بندر «سیراف»، «گناوه» یا

1. Loyang
2. Sian
3. Lanchow

«سورو» (نزدیک بندر عباس) می‌رسید و از آنجا از طریق خلیج فارس تا ایالت فارس، خوزستان و بین‌النهرین ادامه می‌یافت.

ب- راه‌های شمالی

راه تاشکند به اروپای غربی و قفقاز

این راه از شمال تاشکند از جاده اصلی ابریشم جدا می‌شد و در جهت شمال غربی به بندر آستاراخان در شمال دریای مازندران می‌رسید و از شمال دریای مازندران به مسکو و «کیف» می‌رفت و از آنجا به قفقاز، اروپای شرقی و غربی ادامه می‌یافت.

راه بخارا به «آخور» در کناره شرقی دریای مازندران

این راه پس از جدایی از جاده اصلی ابریشم به سمت «کاث» و «اورگنج» (در خوارزم) می‌رفت و از آنجا به «آخور» در کنار دریای مازندران می‌رسید و از طریق این محل به کناره غربی دریای مازندران (باکو) و از آنجا به نواحی ماورای قفقاز می‌رفت.

راه آمل و ساری به باکو و ماورای قفقاز

در مقاطعی از تاریخ خصوصاً سده‌های نخستین دوران اسلامی (سده سوم و چهارم) بخشی از کالاهای ابریشمی از طریق شهرهای آمل و ساری به بندر باکو، از آنجا به «بیزانس» و سرزمین‌های ماورای قفقاز می‌رسید.

راه ری به آسیای صغیر

این راه نیز در مقاطعی از تاریخ مورد استفاده کاروان‌های تجارتهی قرار می‌گرفت. این راه از شهر ری به قزوین و از قزوین به میانه و از میانه به تبریز و از تبریز یا به ماورای قفقاز و یا از طریق «ماکو» به «ارزوم» و از «ارزوم» به سواحل جنوبی دریای سیاه و «قسطنطنیه» می‌رفت.

پ- راه‌های جنوبی

راه ری به جنوب و جنوب غربی

این راه از طریق ری به قم، کاشان، اصفهان، فارس، خوزستان و یا از کاشان به یزد، کرمان و بندرعباس می‌رسید.

راه‌های جنوبی

این راه‌ها از بنادر هند، پاکستان و سواحل جنوب شرقی ایران شروع می‌شد و از طریق سواحل عربستان و دریای احمر تا صحرای سینا و سواحل فلسطین، دریای مدیترانه، «بیزانس» و مصر ادامه می‌یافت. اینک در اواخر قرن بیستم، تصویری از راه ابریشم بازسازی شده که چین را از طریق جمهوری‌های آسیای مرکزی، سپس از طریق جمهوری اسلامی ایران و ترکیه به وسیله راه آهن و حداقل بخشی از آن به صورت بزرگراه - که هر یک از این دو، به دست آوردن توانمندی‌های بالایی حمل و نقل تجاری مدرن را هدف دارند - به اروپا پیوند می‌دهد، در شرف پیوستن به واقعیت است. (نقشه شماره ۳)

به گفته کارشناسان مسافتی نسبتاً طولانی از مسیر خط آهن مشهد - سرخس - تاجن که به همت کشورهای جمهوری اسلامی ایران و ترکمنستان و بر اساس بررسی‌ها و معادلات زیاد و با بهره‌گیری از

عکس‌های هوایی و آخرین تکنولوژی، طراحی و مسیر یابی شده، با مسیر جاده ابریشم که بیش از هزار سال پیش نیاکان ما آنرا احداث نموده‌اند، منطبق شده است. (نقشه شماره ۳)

نقش جاده ابریشم در تحولات سیاسی - اجتماعی

جاده ابریشم در طول تاریخ خود شاهد بزرگترین حوادث، جنگ‌ها، تهاجمات و کوچ‌های انسانی بوده است. سرداران بزرگی چون «کوروش» و «کراسوس رومی» برای سلطه بر آن جان باخته‌اند. «اسکندر مقدونی» نیز جان خود را به خاطر سرمستی از پیروزی بر این جاده از کف داد. برای چندین سده بین ایران و یونان، ایران و روم و اقوام آسیای مرکزی برای تصرف نقاط سوق الجیشی این جاده، چون خراسان، ارمنستان، بین‌النهرین و سوریه نبردهای سنگینی در گرفت. زمانی شهرهایی چون ترمذ، بلخ، مرو، نیشابور، ری، بابل، سلوکیه، تیسفون، دورا و پوس، الحضر، پالمیر و انتاکیه که در مسیر این جاده قرار داشتند به دلیل تجارت چنان شکوهی یافته بودند که یاد آنها هنوز در خاطره‌ها باقی است.

در دوره‌هایی نیز همین شهرها به خاطر ثروتی که از تجارت این راه‌های ارتباطی به دست آورده بودند، دچار مصیبت‌ها و ویرانی‌های عظیم شدند و اکنون از آنها چیزی جز ویرانه باقی نمانده است.

سلسله خاقان‌های چین، در پایان قرن پانزدهم، همچون یک امپراتوری رو به انحطاط به نظر می‌رسد که در آن خواجه سرایان، صاحب اختیار مطلق حکومت‌اند. دولتی که تنها جز با انضباط اجتماعی ملت چین برقرار نمانده، به گونه‌ای زندانی مجموعه آیین و رسوم، یا بهتر «شعاعیری» بود که هر چند حداکثر یک قرن پیش، از آیین نو «کنفوسیوسی» الهام گرفته بود، دیگر فرسوده شده بود.

در زندگی عملی مسلمانان در زمان ختایی، عرف مغولی، یا حقوق نظامی نامدون به همان اندازه در آسیای میانه جانشین حقوق اسلامی مدون زمان خلفای عباسی شده بود که در خاور میانه، یعنی حقوق «عربی» [اسلام] به ویژه در خصوص حقوقی جزایی دیگر تنها طرف توجه متبحران مدرسی مدارس مذهبی بود. «اقطاعی مطلق» که حوالی سال ۷۳۰ ه. ق (۱۳۰۰ م) توسط ایلخان غازان تأسیس و در طول قرن چهاردهم میلادی تحکیم یافت، حقوق اسلامی را با چنان ضربه‌ای محکوم می‌ساخت که دیگر جز یک حقوق خصوصی ساده، درست مانند حقوق امت‌های تحت حمایت (ذمی)، یهودی، زرتشتی و «بوزنطی» چیزی از آن نمی‌ماند. عرف مغولی نامدون (یاسا) آن زمان بر حیات اجتماعی تسلط داشت. توزوک «قانون اساسی» غازان (حوالی ۱۳۰۰ م) که توسط «توزوک» امیر تیمور (حوالی ۱۴۰۰ م) باز گرفته و تکمیل شده بود، کاری جز تقویت بیشتر این حقوق اقطاعی صورت نداده بود. «برغو»، یا آیین دادرسی نظامی مغولی را که از پیش از یک قرن پیش علیه علما (دانشمندان) معطوف شده بود رها سازد. اینها نمونه‌هایی از مسائل اجتماعی جاده ابریشم به شمار می‌رود. نمونه دیگر تحولات سیاسی - اجتماعی مسیر جاده را ختایی چنین توضیح می‌دهد: «تبریز، این تنها سواد اعظم وارث بغداد عباسیان که تا اندازه‌ای تاب مقایسه با پکن را داشت، از اواسط قرن سیزدهم به بعد بی‌گفتگو مصر، جامع کشورهای اسلامی بود. یک صد سال قبل از ختایی، امیر تیمور به خاطر استیلا به تبریز خود را در جهان مشهور ساخته بود، لیکن ایرانیان وی را از آنجا رانده و «مادر شهر» خود را در طول قرن پانزدهم باز هم زیباتر ساخته بودند».

نمونه دیگر: «بدبختانه میراث ممالک محروسه ایران و نفایس تبریز و خزاین چینی و ایرانی کاخ «هشت بهشت» مورد چشم داشت خصمی خطرناک یعنی سلطان روم، یا «ووز سلیم» (۹۲۵-۹۱۷ ه. ق) قرار داشت.

«سلیم» که تا آن زمان به ایفای نقش یک «هراکلیوس» ساده اکتفا داشت، مدعی تأسیس مجدد امپراتوری «قسطنطین» [کنستانتین] اول بود. باری هنوز، آناتولی شرقی که تحت تبلیغات پنهانی صفویان قرار داشت، به شاه ایران که در عین حال متفق شاهیان و مصریان بود، آزادات می‌ورزید.

این وضع نامطلوب برای «سلیم»، در روز ۲۹ شعبان ۹۲۰ ه.ق در «چالدران» ترمیم نشد، جایی که «ینی چری‌ها» در میدانی سنگر بندی شده که با اسبانی مجهز به میله‌های درشت سیخک‌دار آهنی و یک واحد توپخانه زیر فرمان فرنگان «جنویزی» حمایت می‌شد، در برابر حملات خشمگینانه مکرر در مکرر سواره نظام ایران مقاومت می‌ورزید، در نبردهایی دیوانه‌وار که شب هنگام در نور مشعل‌ها صورت گرفت، ایرانیان به آرامی عقب نشستند، ولی چون گردنه‌های ارمنستان که در این فصل رها از برف بودند، سواره نظام ترک توانست آنان را تا تبریز تعقیب کند، شهری که شاه ایران قبلاً از آنجا به قزوین، اندکی به سمت شرق عقب نشسته بود...

عثمانیان با ورود به مرکز سیاسی ایران و اطمینان از این که نمی‌توانند قبل از بازگشت تعرض آمیز ایرانیان جز چند روزی در آن باقی بمانند، دست یغما به خزائنی این گشودند که همواره بدان چشم طمع دوخته بودند. این غارت از ۱۴ تا ۲۲ ماه رمضان آن سال اتفاق افتاد. در این ایام آنان وقت را از کف نهادند و از کاخ هشت بهشت شمار بسیار بزرگی از دست نوشت‌های بسیار گرانبهای فارسی و از مجموعه‌های عظیم اشیای تجملی ایرانی و چینی را به غارت بردند که مقداری از بدل چینی‌های «مینگ»، با اشیایی که امروز هم می‌توان در استانبول به تحسین آنها پرداخت، جزو آنان بود. «یاووز» «سلطان سلیم» بیشتر از این هم کرد، وی به تقلید از انگویی که امیر تیمور بر جای نهاده بود، علی‌الاطلاق کلیه رجال ارزنده، دانشمندان، فضلا، هنرمندان، چینی‌کاران، مفرغ‌کاران، چدن‌ریزان، آهن‌کاران، نقاشان، پزشکان، داروسازان، کیمیاگران و دیگران را به عنوان «اسیر» و سرانجام، تمام زبده‌های مدنیت را که موفق شد در تبریز غافلگیر کند، به دنبال خود بیرون کشید. نمونه‌های فوق‌مارا با تحولات سیاسی - اجتماعی بخشی از جاده ابریشم آشنا ساخت از این نمونه‌ها (تحولات مثبت و منفی) در طول جاده و در عمق تاریخ تأثیر آن فراوان است. امروزه نیز احیای جاده ابریشم منجر به تحولات سیاسی - اجتماعی فراوانی خواهد شد.

شرکت یازده رئیس جمهور در افتتاح خط آهن مشهد - سرخس - تاجیکستان از یک تحول جدی سیاسی - اجتماعی در این بخش از جهان می‌داد. رئیس جمهور تاجیکستان در خصوص اهمیت استراتژیکی این خط آهن گفت: «به عنوان یک خدمت بزرگ به بشریت در تاریخ جاودان خواهد ماند». حیدر علی اف رئیس جمهور آذربایجان نیز در خصوص اهمیت این جاده گفت: «تأثیر این طرح در تحکیم دوستی و صلح و تفاهم بین کشورهای منطقه و جهان برکسی پوشیده نیست».

برهان الدین ربانی رئیس جمهوری افغانستان نیز گفت: «این طرح از لحاظ اقتصادی، سیاسی و امنیتی برای کل منطقه منشأ خیر و برکت است».

بدیهی است همان‌گونه که جاده ابریشم در گذشته منشأ تحولات سیاسی - اجتماعی در کشورهای مسیر می‌شد. احیای آن نیز می‌تواند موجب تحولات سیاسی - اجتماعی جدیدی در منطقه گردد.

شهرها و آبادی‌های واقع در مسیر جاده ابریشم

از شهرهای مهم واقع در بخش راه‌های اصلی و فرعی جاده ابریشم نام برده شد، در این جا نیز شهرهای مهم

واقع در مسیر جاده ابریشم از شرق دریای مدیترانه تا «لانسو» ذکر می‌گردند: اولین شهر مهم شهر «افسوس» در ساحل مدیترانه است. شهرهای استانبول و آنکارا و «پالمیرا» در جنوب آنکارا و شهرهای خوی، مرند، تبریز، سرآب، قزوین، ری، سمنان، دامغان، نیشابور، مرو، بخارا، سمرقند، هرات، بلخ، کاشغر، ختن، تورفان، هامی، سوسو، کانسو، لانسو از شهرهای مهم در مسیر جاده ابریشم به شمار می‌رفته‌اند.

در طرح احیای جاده نیز، شهرهای استانبول، آنکارا، تبریز، تهران، مشهد، سرخس، تاجن، عشق آباد، بخارا، دوشنبه، تاشکند، بیشکک، آلماتا و اورمچی، لانجو، شانگهای و پکن از شهرهای مهم مسیر به شمار می‌روند. علاوه بر آن هزاران شهر کوچک، دهکده، و آبادی در مسیر نوین جاده ابریشم وجود دارند که یا در مسیر اصلی و یا در مسیرهای فرعی جاده وجود دارند.

فرهنگ عامیانه در قلمرو جاده ابریشم

در جاده ابریشم ملت، اقوام و قبایل متعدد و متنوعی زندگی می‌کردند. هر ملت، قوم و قبیله‌ای مجموعه‌ای از باورداشت‌ها، اعتقادات، آداب و رسوم، برگزاری مراسم عروسی و سوگواری، ضرب‌المثل‌ها و زبانزدها، چیستان‌ها، اعتقاد به سعد و نحس ایام، دفن اموات و بالاخره جشن‌های مخصوص به خود دارند. برخی از این باورداشت‌ها و اعتقادات در دیگر کشورها نیز نفوذ و رسوخ کرده است. یکی از مهم‌ترین عناصر فرهنگی در قلمرو جاده ابریشم برگزاری مراسم عید نوروز است. امروزه در ترکیه، ایران، جمهوری آذربایجان، تاجیکستان، ترکمنستان و چند جمهوری دیگر شمالی ایران و حتی بخش‌هایی از چین عید نوروز را جشن می‌گیرند.

جمع آوری و ازگان تجاری، فرهنگی در جاده قدیم ابریشم می‌تواند روشنگری بیشتری از تبادل فرهنگ عامه به دست دهد.

به‌هرحال در بحبوحه قرون وسطی، یک تاجر ساده ایرانی که اندکی هم چینی می‌دانست، می‌توانست اقوال، امثال، چیستان‌ها و شاید هم آوازها و الحان چینی را از خانبانی «پکن» به استانبول برساند!

احیای جاده ابریشم و انتقال ارزش‌های انقلاب اسلامی

«تاریخ کشورها در جغرافیای آنان مستتر است». این گفته معروف ناپلئون را گویی گذشت زمان ثابت کرده است! احیای جاده ابریشم دقیقاً مؤید این نظر است که هنوز هم عامل جغرافیا و برخورداری از موقعیت استراتژیک جغرافیایی، در برقراری همکاری‌های دو و چند جانبه اقتصادی، اجتماعی، سیاسی و فرهنگی حرف اول را می‌زند. فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی و استقلال جمهوری‌های آسیای مرکزی با ذخایر عظیم معدنی، نفت و گاز، این منطقه مهم را مورد توجه ویژه جهانیان قرار داده است. همسایگی منطقه آسیای مرکزی با جمهوری اسلامی ایران و وجود مشترکات فراوان فرهنگی و دینی ایجاب کرد تا جمهوری اسلامی ایران نسبت به خروج این کشورها از بن بست‌هایی که طی هفتاد سال بر آنها تحمیل گردیده است، کمر همت ببندد.

بدیهی است این جاده در روزگاران کهن، جاده‌ای بوده است که بازرگانان، تجار و سیاحان و مورخان و علما و روحانیان از آن گذر کرده و اسلام را در سرزمین‌هایی که جز کفر و بی‌خدایی وجود نداشت تبلیغ نموده و از افرادی صحراگرد و بی‌دین، انسان‌هایی مسلمان که مهم‌ترین بناهای مساجد را در طول جاده

ابریشم بنا نهاده‌اند، ساخته است.

احیای این جاده امروزه احیای همان حرکت تاریخی - فلسفی است که دین مبین اسلام که متناسب با فطرت بشر است در همه جا زمینه انتشار داد. به علاوه انقلاب اسلامی ایران در عصر حاضر کمر قدرت‌های ظاهری دنیا و نیز فلاسفه و تنوریسین‌های غیر الهی را به گونه‌ای شکست که امام را حل در پیامشان به گورباچف فرمودند که:

«از این پس کمونیسم را باید در موزه‌های دنیا پیدا کرد». و جالب است که در اتحاد شوروی سابق که وسیع‌ترین کشور دنیا به‌شمار می‌رفت، این پیام در کوتاه‌ترین زمان ممکن نشر یافت و ای بسا که یکی از دلایل مهم فروپاشی این امپراتوری همین دعوت گورباچف به اسلام از سوی حضرت امام (ره) بود. جوامع از بند رسته کشورهایی که در گذشته جاده ابریشم با اسلام بیشتر آشنایی داشته تا امروز از یک سو، تشنه معنویت و رجعت به ارزش‌های اسلامی - انسانی است و از سوی دیگر نگران به دام افتادن از چاه به چاله‌ای دیگر یعنی افتادن در دام فرهنگ امریکایی.

در چنین موقعیتی نظام اسلامی ایران که هم هیبت پوشالی امریکارا در انظار و افکار عمومی جهان شکست و هم هیبت و هیئت شرق ملی را؛ همچون نقطه امید برای کشورهای حوزه جاده ابریشم به‌شمار می‌رود. به‌جاست که با برنامه‌ریزی‌های دقیق و حساب شده از فرصت فراهم آمده حداکثر استفاده را در جهت اشاعه اسلام و فرهنگ اسلامی و آرمان‌های انقلاب اسلامی در کشورهایی که تشنه اسلامند و البته بر اثر جبر زمان تا حدود زیادی از آن دور افتاده‌اند - تا جایی که نام دخترانشان را محمد علی می‌گذارند! - ببریم.

منابع مأخذ

- ۱- ه. ل. رابینو، صنعت نوغان در ایران، ترجمه و تدوین جعفر خمami زاده، مؤسسه مطالعات و تحقیقات فرهنگی و پژوهشگاه، تهران، ۱۳۷۲.
- ۲- دانشمند، سال ۳۴، شماره پیاپی ۳۹۴، ش ۴، ماهنامه تیر ۱۳۷۵.
- ۳- مظاهری، علی، جاده ابریشم، جلد‌های اول و دوم، مترجم ملک ناصر نوبان، مؤسسه مطالعات و تحقیقات فرهنگی و پژوهشگاه، تهران، ۱۳۷۲.
- ۴- باستان‌شناسی و تاریخ، سال نهم، ش ۲، بهار و تابستان ۱۳۷۴.
- ۵- جاده ابریشم، مؤسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی، تهران، ۱۳۷۵.
- ۶- روزنامه جمهوری اسلامی، ش ۴۹۰۱ - سال هفدهم، شنبه ۲۲ اردیبهشت ۱۳۷۵.
- ۷- مناطق آزاد، ماهنامه، ش ۶۰.
- ۸- روزنامه کیهان، ش ۱۵۶۵۹، سه‌شنبه ۲۲ خرداد ۱۳۷۵.
- ۹- ایرانشهر (جلد دوم)، نشریه ش ۲۲ کمیسیون ملی یونسکو در ایران، تهران ۱۳۴۳ ه. ش.