

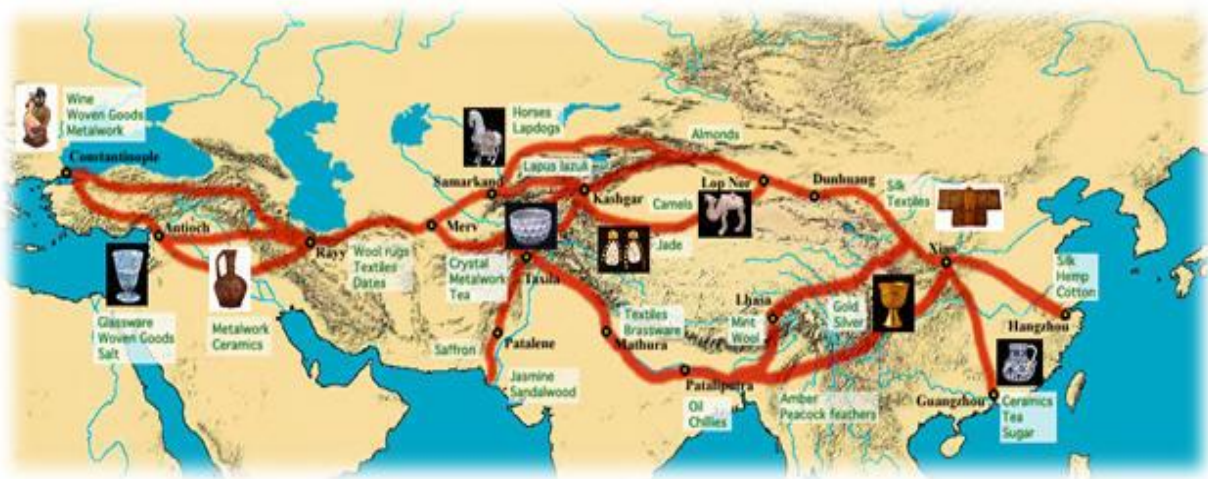
به استقبال احیای مجدد راه ابریشم :

راه ابریشم در امتداد تاریخ

قسمت نخست (استاد صباح)

طرح توسعه زیربناها راه ابریشم، شامل ساخت شصت هزار کیلومتر سرک، چهار هزار کیلومتر شاهراه و استفاده بهتر از جاده های موجود در این مسیر می باشد. چین قصد دارد تا راه باستانی ابریشم را که زمانی مسیر اصلی تجارت میان چین، آسیای میانه و اروپا و آفریقا بود را باری دیگری زنده کند. جاده ابریشم راه تجارت زمینی چین با آسیای جنوبی، غربی و اروپا و آفریقا از راه آسیای مرکزی در روزگار قدیم بود.

به سبب آنکه بسیاری ابریشم و پارچه های ابریشمی چین از این جاده به غرب توزیع می شد، جاده ابریشم نام گرفت. نتایج مطالعات نشان می دهد که این جاده اساساً در سلسله "هان" چین در قرن یکم قبل از میلاد شکل گرفت. در آن زمان جاده ابریشم به افغانستان، ازبکستان و ایران و شهر اسکندریه مصر در غرب امتداد می یافت. راه دیگر این جاده نیز از پاکستان و کابل در افغانستان به خلیج فارس و از کابل به طرف جنوب یعنی شهر کراچی پاکستان امتداد می یافت و اگر به راه دریایی تغییر می کرد آسیای مرکزی و رم را شامل می گردید. افغانستان یکی از کشورهای است که در احیای جاده ابریشم نقش اساسی دارد.



باگسترش روزافزون نشریه های انترنیتی متاسفانه معلومات اندکی در مورد راه ابریشم وجود دارد، کشورهای همسایه درین مورد تحقیقات ویژه های را انجام داده اند که شوربختانه نمیشود به آن اعتماد و اکتفاء کرد، درین تحقیقات زمانی خراسان را میراثی نیاکان، هرات جزای قلمرو جدانایذیر، بلخ را سرزمین قبایله بی خویش... نوشته اند.

این همه مطالب و ادارم ساخت که تابه نوشته ها، اثرهای تاریخی و منابع معتبر مراجع و بعد از مرور مقایسوی، ویرایش و بیرایش های لازم در متن پژوهشها، در محلات تاریخی، نامهای شهرهای بزرگ، اصطلاحات آشنا به زبان دری و غلطی های تایپی - مطالبی راتهی و بدست نشر بسیارم. ویکی پدیا و دانشنامه رشد نیز منابع باصلاحیتی نسبت دست اندازی و تفکر کج اندیشانه، پنداشته نمیشوند و مطالعه نبشته های نشر شده آن باید با احتیاط صورت گیرد. درین مورد تاجای پژوهش کریمی در دانشنامه جهان اسلام میتواند قابل تاهید باشد ولی با آنهم دقت و توجه بیشتر می طلبد.



جاده ابریشم مسیر مهم گسترش تمدن باستانی چین به غرب و یل مهم تبادلات اقتصادی و فرهنگی شرق و غرب بوده است. جاده ابریشم توسط جانگ چیان که در سلسله هان غربی زندگی می کرد، افتتاح شد و از شهر قدیمی جانگ آن چین در شرق به شهر روم در غرب امتداد می یابد. این جاده که در خشکی قرار دارد، دو شاخه دارد. شاخه جنوبی از دون هوانگ آغاز می شود و از طریق قلعه یانگ گوان، کوه کون لون، تومن لینگ، دا یویه شی (سینگ کیانگ و شمال شرق افغانستان کنونی)، اشکانیان (ایران فعلی)، تیانو شی (شبه جزیره عرب امروزی) تا روم امتداد می یابد. شاخه شمالی از دون هوانگ آغاز می شود و از طریق دواوازه یو من، تسون لینگ، دا وان، کانگ جیو (واقع در آسیای میانه) به سوی جنوب غربی امتداد می یابد و به شاخه جنوبی متصل می شود. این دو شاخه جاده ابریشم خشکی نام دارد.

می دانیم که انسان موجود اجتماعی منحصر به فرد نیست، پاره ای جاندارهای دیگر نیز بیش و کم زندگی اجتماعی و موجودیت اجتماعی دارند، زندگی شان با تعاون و همکاری و تقسیم وظایف و مسؤولیتها تحت یک سلسله قواعد و قوانین منظم صورت می گیرد. همه می دانیم که زنبور عسل اینچنین جاندار است. اما یک تفاوت اساسی میان موجودیت اجتماعی انسان و موجودیت اجتماعی آن جانداران وجود دارد و آن این است که زندگی اجتماعی آن جانداران ثابت و یکنواخت است، تحول در نظام زندگی آنها، و به تعبیر موریس مترلینگ، در تمدن آنها - اگر این تعبیر صحیح باشد - رخ نمی دهد، برخلاف زندگی اجتماعی انسان که متحول و متطور است، بلکه دارای شتاب است، یعنی تدریجا بر سرعت آن افزوده می شود، لهذا تاریخ زندگی اجتماعی انسان دوره ها دارد که از نظر گاههای مختلف این دوره ها با یکدیگر متفاوت اند.

مثلا از نظر معیشت: دوره صید و شکار، دوره زراعت، دوره صنعتی .

از نظر نظام اقتصادی: دوره اشتراکی، دوره برده داری، دوره فئودالیسم، دوره سرمایه داری، دوره سوسیالیزم .

از نظر نظام سیاسی: دوره ملوک الطوائفی، دوره استبدادی، دوره آریستوکراسی، دوره دموکراسی .

از نظر جنسی: دوره زن سالاری، دوره مردسالاری. و همچنین از جنبه های دیگر .

چرا این تصور در زندگی سایر جانداران اجتماعی دیده نمی شود؟ راز این تصور و عامل اساسی که موجب می شود انسان از یک دوره اجتماعی به دوره اجتماعی دیگر منتقل شود، چیست؟ به عبارت دیگر، آنچه در انسان هست که زندگی را به پیش می برد و در حیوان نیست، چیست و این انتقال و این پیش بردن چگونه و تحت چه قوانینی و به اصطلاح با چه مکانیسمی صورت می گیرد؟

البته اینجا معمولا یک پرسش از طرف فیلسوفان تاریخ مطرح می شود و آن این است که آیا پیشرفت و تکامل واقعیت

دارد؟ یعنی واقعا تغییراتی که در طول تاریخ در زندگی اجتماعی بشر رخ داده در جهت پیشرفت و تکامل بوده است؟ ملاک و معیار تکامل چیست؟

برخی در اینکه این تغییرات پیشرفت و تکامل شمرده می شود، تردید دارند و در کتب مربوطه مطرح است و بعضی حرکت تاریخ را دوری می دانند، مدعی شده اند که تاریخ از یک نقطه حرکت می کند و پس از طی مراحل بار دیگر به نقطه اول می رسد و شعار تاریخ این است: از سر. مثلا یک نظام قبایلی خشن وسیله مردمی بیابانگرد که شجاعت و اراده دارند تأسیس می شود. این حکومت به طبیعت خود منجر به اشرافیت و اریستوکراسی می گردد. انحصارطلبی در حکومت اشرافیت به انقلاب عامه و حکومت دموکراسی منتهی می شود. هرج و مرج و بی سرپرستی و افراط در آزادی در نظام دموکراسی بار دیگر سبب روی کار آمدن استبداد خشن وسیله یک روحیه قبایلی می گردد.

به هرصورت، تا پیش از این زمان آدمیان هرگز بر حیات اجتماعی، سیاسی، اقتصادی و فرهنگی یکدیگر چنین تأثیرات فراگیری نگذاشته بودند. آن ها هرگز پیش از این برای تغییر محیط زیست چنین دانش و قدرتی را در اختیار نداشتند. اما با وجود امکانات عظیمی که این مناسبات متقابل فزاینده ایجاد کرده، و با وجود مهارت های جدیدی که نوع آدمی کسب کرده، بحران های بی سابقه ای در بسیاری از عرصه ها ظهور کرده است. تأثیرات کنش های فردی و جمعی انسانی بر محیط زیست های اجتماعی و طبیعی به علت وابستگی متقابل فزاینده میان افراد، جوامع و انسان ها و طبیعت، در کوتاه مدت و درازمدت، برجسته می شود. با وجود این، نهادهای اجتماعی مستقر و موظف به مصاف با این چالش های جدید سده بیست و یکم بیش از پیش ناکارآمد می شوند.

قدرت مسلط بازارهای بین المللی در حال تضعیف نقش سنتی دولت هاست. احتمال اندکی وجود دارد که نهادهای علمی با علائق تخصصی خود با آن موضوعات جهانی که انسانیت را به چالش می طلبد به مقابله برخیزند. نهادهای اقتصادی بین المللی در برگرداندن موج خیزنده نابرابری شکست خورده اند. دنیای تجارت و معاملات هدف های سودآور خود را اغلب به زیان دغدغه های اجتماعی و زیست محیطی دنبال می کند و نهادهای مذهبی نقش خود را در پاسخ به چالش های جدیدی که جوامع ما با آن ها روبه روست، به نحو مناسبی ایفا نکرده اند. هرکدام از ما در این بستر باید مسئولیت های خود را در دو سطح فردی و جمعی بر عهده بگیریم.

در چالش های جدیدی که بشریت با آن روبه روست، بیش از پیش امکانات جدیدی برای ایفای نقش به وجود می آید. هر انسانی می تواند در بازتعریف مسئولیت نقش داشته باشد و مسئولیت نیز دارد که این نقش ها را بپذیرد. انسان ها می توانند با ایجاد پیوند با دیگران برای برپایی قدرتی جمعی، احساس ناتوانی خود را کاهش دهند یا حتی بر آن چیره شوند. اگرچه همه مردم استحقاق یکسانی برای دستیابی به حقوق بشر دارند، اما مسئولیت هایشان به تناسب امکاناتی است که در اختیار دارند. آزادی، دسترسی به اطلاعات، دانش، ثروت و قدرت هرکدام به نحوی توانایی برای اجرای مسئولیت ها و وظیفه برای بررسی کنش های انسان ها را افزایش می دهد. مسئولیت ها نه فقط کنش های ما در حال و آینده بلکه کنش های گذشته ای ما را نیز در بر می گیرد. بار ضایعات ناشی از یک عمل جمعی باید از لحاظ اخلاقی توسط آن جمع به رسمیت شناخته شود و حقوق ترمیمی و جبران کننده را تا حد امکان به صورت عملی درآورد. چون ما پی آمدهای کنش های خود در زمان حال و آینده را فقط به طور ناقص می توانیم درک کنیم، مسئولیت ما ایجاب می کند که با فروتنی عمل کنیم و محتاط باشیم. بعد از مختصرگفتنی ها میایم سراصل موضوع یعنی راه ابریشم.

راه ابریشم ، مسیری کاروان رو که از دوران باستان تا حدود قرن هشتم / چهاردهم ، در دو قاره آسیا و اروپا، از چین تا مدیترانه ، مورد بهره برداری تجارتي ، زیارتي و سیاحتی بوده است . نام جاده ابریشم را اولین بار فردیناند فون ریشتنه و فن (1833-1905)، جغرافیدان آلمانی ، در میانه قرن نوزدهم به کار برد . ظاهراً سبب این نامگذاری ، تجارت ابریشم به عنوان معروف ترین ، سبک ترین و گرانبهاترین کالایی بوده که طی دهها قرن از طریق این جاده از چین به غرب می رفته است. مسیر اصلی این راه بین سی و چهل عرض شمالی و ده تا صدوده طول شرقی امتداد داشته است . ، نامهای دیگری ، مثل «راه ادویه» ، به آنها داده شده است . این راهها نیز تا بیست عرض شمالی امتداد می یافتند. طول تقریبی این راه را هشت هزار کیلومتر نوشته اند. به نوشته بطلمیوس (نود تا صدوشصت هشت میلادی) فاصله بین شهر منبج (هیراپولیس) در شمال سوریه تا برج سنگی دوصدوهشتاد، بیست شش استادیا و از آنجا تا چانگ - آن / چانگان (سرای) ، پایتخت قدیم چین ، دوصد ، سی شش استادیا و جمعاً در حدود یازده هزار کیلومتر بوده است. این شاهراه از کشور چین شروع می شد، از خراسان می گذشت و پس از گذر از بین النهرین و شامات ، به انطاکیه در کنار دریای مغرب (مدیترانه) می پیوست. نخستین شهر در ابتدای این جاده در مشرق ، شهر چانگ - آن ، نزد یک به شهر کنونی شیان ، بود. معبد بودا در صومعه غاز وحشی متعلق به سال 652 و همچنین گور امپراتور معروف چین ، شی هوانگ تی ، در این شهر است . گنجینه معروف زیرخاکی مجسمه های گلی سربازان اردوی هفت هزار تنی محافظ این گور، که در 1353 ش / 1974 میلادی کشف شد، در همین جا و نزدیک به شهر شیان است. پس از آن جاده در دره رود وی امتداد می یافت . چینیهایی از این راه را که بیشتر نقاط آن سنگفرش بود، «شاهراه سلطنتی» می نامیدند و موظفین چینی با گرفتن مالییه ازمسافران این راه ، امنیت و رفاه کاروانیان را فراهم می آوردند.

جاده ابریشم در علیای رود وی ، به سمت شمال غربی تغییرمسیر می داد و پس از طی مسافتی طولانی از دامنه های نان شان (کوهستان جنوبی ، که دنباله کوههای کونلون است)، به منطقه مرزی تونهوآنگ ، یکی از کانونهای فرهنگ بودایی ، می رسید. در نزدیکی تونهوآنگ محلی است به نام غارهای هزاربودا که در آن کمابیش پنجمصد غار کنده و نقاشی شده و نیز تورفتگیهای آراسته به پیکره های کندنکاری شده وجود دارد و نخستین غار آن در حدود(353 یا 366 ق م) کنده و برپا شده است. در همین غارهای هزاربودا، مارک اورل استاین ، باستان شناس ، در 1906 و 1914 به گنجینه ای از طومارهای نقاشی و نسخه های خطی یا چاپ قالبی بودایی (پنجصد اثر هنری از جمله نقاشیهای ابریشمین ، سه هزار طومار کامل از مواد چاپ شده ، ششصد طومار دستنوشته و ششصد تکه سایر مستندات) دست یافت که یکی از آنها، سوترای الماس متعلق به 868 بود که تا آن زمان کهن ترین کتاب چاپی جهان محسوب می شد. پس از آن ، شهر تونهوآنگ است که در سمت مغرب آن ، بیابانهای حوزه تاریخ ، یکی از خشک ترین سرزمینهای جهان ، گسترده است . اطراف این بیابانها را از شمال کوهستان تین شان ، از مغرب کوههای پامیر، از جنوب رشته کوههای کونلون و از مشرق کویر لوپ (نمک) محدود کرده است .

در شهر آنشی / آنسی راه دو بخش می شد: یک راه به سوی شمال غربی می رفت و از شمال حوزه تاریخ می گذشت ، راه دیگر به سوی جنوب غربی امتداد می یافت و از جنوب این حوزه عبور می کرد. راه جنوبی از گذرگاه میان رشته کوههای کونلون ، که در اسطوره های چینی جایگاه ایزدان است ، و از صحرای تاکلاماکان می گذشت . امتداد این راه پس از گذشتن از پامیر شرقی ، در آخرین بخش کوهستان پامیر که دو رود جیحون (آمودریا) و سیحون (سیردریا) از آن

سرچشمه می گیرند، به منطقه ای می رسید که امروز عموماً ترکستان غربی نامیده می شود. در راه جنوبی حوزه تاریخ ، نخستین منزلگاه ، قلعه میران در کنار دریای لوپ نور بود. اورل استاین در آغاز قرن بیستم کتیبه ها و نقاشیهای این قلعه را چاپ و منتشر کرد که در آنها تأثیرات فراوانی را از آثار یونانی ، رومی ، بین النهرینی یا هندی می توان دید. این جاده از شهرهای چرچن / شان - شان ، خُتن (با یشم فراوان سبز و سفید که در بستر کوهستانی رود ختن پیدا می شد) و یارغند/ یارکند می گذشت و پس از عبور از کاشغر به کوهستان پامیر می رسید .

جاده شمالی پس از رسیدن به حوزه پهناور و پرآب شهر تورفان که قریب به صد متر پایین تر از سطح دریا قرار دارد و عبور از آن ، به کوه تین شان یا سرزمین هفت جویبار می رسید. در اینجا نیز عبادتگاهی بودایی به نام غارهای هزار بودای بزکلیک / بزقلیق (بزقلیق در لغت به معنای تزئین شده است ؛ پنجاه هفت غار موجود) وجود دارد که دیوارهای کنده شده در صخره های شرق تورفان ، پوشیده از نقاشیهایی از آداب و مناسک دینی بودایی و مانوی است. بازمانده های شهر باستانی (کیائو - هو/ کیو - شه ، بارکوتو/ یار - فوتو)، متعلق به دوره های (252 ق م - 225 میلادی) ، در مغرب شهر کنونی تورفان ، و آثار بازمانده از شهر چهارگوشه مخروبه کنونی گوچن / گائوچانگ ، به وسعت 15 کیلومترمربع ، ساخته شده در 640 میلادی (که از قرن سوم / نهم پایتخت اویغورها بوده است) در نزدیکی شرق تورفان ، بیان کننده قدامت ناحیه و جاده است . این جاده پس از گذر از دامنه های تین شان و پشت سر گذاشتن دروازه یشم (بومن گوان) و شهر لولان (معروف به شهر مردگان ، که اسون هدین در فاصله سالهای 1894 تا 1898 میلادی ، آن را از زیر شنهای صحرا کشف کرد) و یک صحرای شنی ، به شهر پر آب کُرا می رسید (که در قرن سوم میلادی به دلیل بند آمدن آب ، خالی از سکنه شد). از آن پس جاده در شمال امتداد می یافت و پس از گذشتن از کوهستان پامیر به کاشغر می رسید که غربی ترین نقطه حوزه تاریخ بود. از کاشغر راه شمالی و جنوبی به هم می پیوستند.

پس از کاشغر مکانی به نام برج سنگی قرار داشت که محل تلاقی کاروانهای تجاری چین با کاروانهایی بود که از طرف مغرب می آمدند. مکان آن را خُلم (تاشقرغان) کنونی در ساحل علیای رود یارکند می دانند. شاخه ای از جاده ، از کاشغر و از راه کوهستانی پامیر ، به بلخ می رفت . بلخ تقریباً در میانه جاده ابریشم قرار داشت و پایانه جاده بزرگ هند بود. راه دیگری نیز از طریق کوهستان ، از کاشغر به فرغانه می رفت و از فرغانه به موازات خطی که از غرب کشیده می شد، از شهرهای سمرقند و بخارا می گذشت و از آنجا به مرو می رسید.

بخش دیگری از راه به سوی شمال می پیچید و به کرانه شرقی دریای خزر متصل می شد. سپس با قطع عرض دریای خزر ، به باکو می رفت و در امتداد دره رود ارس ادامه می یافت و با گذشتن از جنوب شرقی دریای سیاه به قسطنطنیه (استانبول) می رسید. راه دیگری نیز به سوی شمال غربی می رفت و از شمال دریای خزر می گذشت تا به کرانه شمالی دریای سیاه برسد. امتداد جاده از بلخ به طرف مرو و ناحیه جنوبی دریای خزر می آمد، شهرهای طوس و صد دروازه (هکاتومپیلوس ، پایتخت اشکانیان) را پشت سر می گذاشت ، سپس به ری می رسید و به سوی اکباتان امتداد می یافت و با قطع رشته کوه زاگرس به طرف بین النهرین و انطاکیه می رفت.

شاخه ای از جاده ابریشم در مغرب ایران به سمت جنوب و سرزمینهای پست بین النهرین (جایی که دجله و فرات کاملاً به هم نزدیک می شدند و شهرهای بزرگی چون بابل ، سلوکیه ، تیسفون و بغداد به ترتیب در آنجا شکل گرفته بودند) امتداد می یافت. راه شاهی داریوش بزرگ در قرن پنجم پیش از میلاد، که شوش را به ساردیس / سارد در آسیای صغیر متصل

می کرد، بخشی از راه ابریشم بود که از شوش به سمت شمال، کوهستان زاگرس را قطع می کرد و به اکباتان می رسید. شاخه دیگر جاده ابریشم از اکباتان شروع می شد و به نینوا (موصل امروزی) که هاترا/الحضر (دژ پارتیان در قرن اول و دوم میلادی) در جنوب آن بود، می رسید و با گذر از حاشیه فلات آسیای صغیر (آناتولی)، به حلب و انطاکیه ختم می شد. در بین النهرین جاده به چند بخش تقسیم می شد: یک بخش آن راه بیابانی شمال غرب به سمت شهرهای حلب و انطاکیه در منطقه شامات بود؛ یک شاخه آن از شهر دورا - انورویوس در کرانه فرات آغاز می شد و به پالمیرا (شهر نخلها، در هزاره دوم پیش از میلاد معروف به تَدْمُر) می رسید.

شاخه دیگری از بابل شروع می شد و از بیابان می گذشت و به شهر پُترا می رسید که علاوه بر قرار گرفتن در مسیر یک راه بیابانی، از طریق دهانه خلیج عقبه با دریای احمر نیز ارتباط داشت و با راه بزرگ ادویه که به شرق می رفت، پیوند می خورد. جاده از پترا به سوی ساحل مدیترانه، به غزه، مصر (به ویژه به اسکندریه) و به شهرهای صور، صیدا، جُبیل و بیروت می رفت. پترا کنار جاده عطریات نیز قرار داشت که از عربستان جنوبی به شمال و از راه دمشق و قوس غربی داخلی هلال خصیب به حلب و انطاکیه کشیده می شد. شهرهای حلب و انطاکیه نه تنها پایانه جاده ابریشم بلکه پایانه جاده عطریات نیز بودند. بخش دیگر آن از بابل شروع می شد و قوس درونی رود دجله را می پیمود و از بسیاری شهرها مثل آشور و نینوا می گذشت. راهی نیز از شهرهای بالای دجله و فرات به سمت پایین این رودخانه ها و بندرهای خلیج، به راه دریایی ادویه می پیوست.

شهرهایی که در مسیر اولیه جاده ابریشم قرار داشتند و باشکوفایی آن شکوفان و با سقوط آن تنزل کردند یا نابود شدند، از مغرب به مشرق عبارت بودند از: در غرب آسیا: بابل، انطاکیه، تیسفون، پترا، پالمیرا، صور و صیدا؛ در فلات خراسان: اکباتان و ری؛ در دشت خشک ترکستان: مرو، سمرقند، بخارا، بلخ و تاشکند؛ دربرآمدگیهای کوهستانی پامیر: کاشغر و یارکند؛ در بیابان حوزه تاریم: ختن، شان - شان، کوچا، قره شهر، لولان و تورفان؛ در چین: تونهوآنگ، غارهای هزاربودا و پایتختهای باستانی چانگ - آن و لویانگ.

قبل از کشف راههای بزرگ دریایی، که متعلق به هیچ ملتی نبودند، ادامه جاده ابریشم از طرابزون، از طریق دریای سیاه و دریای مدیترانه به قسطنطنیه و روم می رفت. جنگهای بین پارتیان - که واسطه تجارت شرق با غرب بودند - و روم، موجب شد تا تجارت دریایی، به ویژه از قرن دوم میلادی، جای تجارت از طریق خشکی را بگیرد. اروپاییان پس از تسلط بر دریانوردی کوشیدند از طریق دریا به شرق دسترسی یابند، دریانوردان پرتگالی کمتر از یک قرن پس از مرگ تیمور (807) به هند رسیدند و در 1514/920، در ساحل چین پیاده شدند. در عصر اکتشافات بزرگ نیز اروپاییان نه تنها در صدد گشودن راههای دریایی جدیدی به شرق بودند، بلکه قصد داشتند با دور زدن افریقا و آسیا، از راه دریا به چین دست یابند. پیشینه. به نظر می رسد لشکرکشیها و فتوحات هخامنشیان، اولین گامها در گشوده شدن بخشی از راهی تجارتي، زیارتي و سیاحتي بود که امروز آن را جاده ابریشم می نامند. داریوش هخامنشی (521 - 485 ق م) در بند سه کتیبه های خود در نقش رستم و شوش، علاوه بر پارس از کشورهای که آنها را فتح و مردمانی که بر آنها حکمرانی کرده است نام می برد، بدین قرار - از خراسان به طرف شرق: ماد، پارت، هرات، بلخ، سغد، خوارزم، زَرَنگ (زرنج)، رُحج، گَنَداره (قندهار)، هند، سکاهاى هئومورکه (هوم نوش)، سکاهاى تیگرخونده (تیزخود)؛ به طرف غرب: خوزستان، بابل، آشور، عربستان، مصر، ارمنستان، کاپادوکیا، سارد، یونان، سکاهاى ماورای دریا، سیکودر/

اسکدار، اشقودره (درمقدونیه)، یونانیهای سپر روی سر، لیبیا، حبشیه، اهالی مک / مچی یا، کاریان (در جنوب آسیای صغیر). بخش اعظمی از این کشورها در مسیر جاده ابریشم قرار داشتند.

لشکرکشیهای اسکندر مقدونی (323-336 ق م) و رواج پول واحد، یعنی یرهم نقره اسکندری در مشرق زمین، به رونق روابط اقتصادی و سیاسی شرق و غرب بسیار کمک کرد و معاملات تجاری را آسان تر ساخت. اسکندر برای استحکام فرمانروایی خود و نیروی اقتصادی آن توجه خاصی به برقراری خطوط ارتباطی داشت، به همین منظور در سرزمینهای مفتوح به ایجاد مراکز مسکونی بسیار، از اسکندریه مصر تا اسکندریه اوبیان (بر کرانه شرقی سند)، پرداخت که تأثیر بسیاری در تجارت بین شرق و غرب داشت.

در خراسان و خاورمیانه از بنای چند اسکندریه از جمله در (سوزیان)، در ملتقای رود دجله و کرخه، کرمان، آراخوسیا (قندهار کنونی)، هرات (هره یه)، مرو (مَرُغیان) و اسکندریه اقصی یاد شده است که همه بر سر راههای مهم سوق الجیشی و تجاری ساخته می شدند و به منزله حلقه هایی بودند که ساتراپ نشینها را به یکدیگر متصل می کردند. تجاران و پیشه وران یونانی که در پی سود به دنبال لشکر اسکندر به راه افتاده بودند، در این شهرهای جدید که به دست او و به نام اسکندریه در کنار شهرهای قدیمی ساخته می شد، ساکن می شدند و رشته های جدیدی از کارهای بازرگانی و صنعتی در آنها به راه می انداختند و به دلیل داشتن مناسبات دیرینه با مراکز تجاری یونان، تسهیلات فراوانی در امر تجارت به وجود می آوردند. سلوکیان نیز که از (312 تا 64 ق م) از سند تا مصر فرمانروایی داشتند، بر بخشهایی از این راه اوراسیایی، حکمرانی می کردند. اشکانیان (250 ق م تا 226 میلادی) نیز از زمان مهرداد اول (171 تا 138 ق م)، که سرزمین تحت حکومت او از سوئی با هند و از سوی دیگر با بین النهرین و آسیای صغیر همسایه شده بود، این بخش از جاده ابریشم را در اختیار داشتند.

در مشرق، چینیه از قرن دوم پیش از میلاد مترصد گشودن راهی به غرب بودند. در (138 ق م) به دستور هان، فرمانداری به نام چانگ کی ین مأمور شد به ایالت بلخ (دیار تاهیاها، مقدونیان ساکن بلخ) برود تا راهی برای از بین بردن قوم هیونگ نو، اجداد هونها، پیدا کند تا چین بتواند کاروانهای تجاری خود را از سرزمین آنان عبور دهد. این فرمانده پس از ده سال اسارت در دست هیونگ نوها، گریخت و خود را به فرغانه (تووان / تووا) رساند و از آنجا به کانگ کیو (ناحیه ای در سمرقند) و سپس به بلخ رفت. در (126 ق م) به چین بازگشت و بر اساس مشاهدات خود پیشنهاد کرد راه مستقیمی به غرب چین و تا بلخ (باکتریا) بگشایند تا از کالاهای متنوع آنجا بهره مند شوند.

بر اساس گزارش وی این راه باید از سرزمینهای زیر می گذشت:

– سرزمین فرغانه با هفتاد شهر کوچک و بزرگ متحد، اهالی آن شهرنشین، زراعت پیشه با محصول گندم و برنج و انگور و اسبهای عالی و شهرها و خانه های محصور، با صد هزار جمعیت و سربازان کماندار، در جنوب غربی هیونگ نوها، در مغرب هان ها.

– سرزمین ووسون های کوچ نشین با ده هزار کماندار آماده جنگ در شمال شرقی فرغانه.

– سرزمین سغدیان کوچ نشین (کانگ کیو) با نود هزار کماندار در شمال فرغانه.

– سرزمین بخارا (بوئه - چی / ویجی / ویج)، با یکصد تا دوصد هزار کماندار در مغرب فرغانه در شمال رود وی.

- سرزمین تاهایها در جنوب رود جیحون در جنوب غربی فرغانه ، با خانه ها و شهرهای محصور ، با یک میلیون نفوس و تجارت پیشه که در بازار پایتخت آن هر نوع کالایی پیدا می شد. سرزمین هند (شین - تو) در جنوب شرقی آن بوده است

- سرزمین پارتها (آن - سی / اشکانیان / پرتوه ها) در مشرق بر ساحل دیگر رود جیحون ، در غرب کوشانیان (یوئه -

چی) با حدود یکصد شهر متحد کوچک و بزرگ محصور با بازارهای بزرگ و سوداگران فراوان و مسکوکات نقره ای مزین به تصویر شاهان . قومی شهرنشین و کشت کار که کشت ایشان برنج و انگور بود .

- سرزمین یوئه - چی (تاجیکها، در ترکستان)، در مغرب فرغانه ، در شمال رود سیحون ، گرم و مرطوب و پرنفوس در مغرب سرزمین پارتها. کشت کار و برنج کار .

فرمانده کی بین نمایندگانش را به فرغانه ، سمرقند، بلخ ، سرزمین پارتها، هند/سند، بخارا و همه سرزمینهای مجاور روانه کرد . این نمایندگان در سالهای بعد با فرآورده های این سرزمینها بازگشتند. از (115 - ق - م) پادشاه چین ، داد و ستد با

کشورهای مغرب چین را شخصاً سازمان می داد. در حدود (105 یا 115 ق م) ، چینها راه تجاری و کاروانی غرب را در جستجوی فرآورده های کمیاب مغرب چین (مانند سنگ یشم سبز و سفید، سنگ لاجورد، شیشه های رنگی و اسبهای

نیرومند) گشودند و تا نیمه آسیا به پیش رفتند. از آن سو نیز غرب برای دستیابی به کالاهای شرق ، به خصوص ابریشم ، راهی به سوی شرق گشوده بود. این راه از انطاکیه در آسیای صغیر شروع می شد و با عبور از منطقه شامات و حوضه

فرات و شهر سلوکیه دجله به شهر صدرروازه می رسید و از آنجا به مرو و بلخ می رفت و در اطراف تاشقرغان بین اورخون (پامیر کوچک) و سرچشمه یارکند/ یارقند

{ در محل برج سنگی } میان کاروانهای غربی و چینها مبادلات تجاری صورت می گرفت. بیشترین تعداد کاروانها در هر سال بیش از ده قطار و کمترین آن شش یا پنج قطار بود. طی کردن بلندترین مسیرها نه سال طول می کشید.

در (101 ق م) چینها فرغانه را مطیع ساختند و جنوب دریای خزر و تیسفون را کشف کردند. در حوالی (100 ق م) اشکانیان سفیری با هدایا از این راه جدید به دربار فغفور فرستادند. از (48 تا 23 ق م) کوچ نشینان ، جاده ابریشم را

نامن کردند. بر اساس گزارشی چینی در سال (81 میلادی) ،

اقلامی که به چین وارد می شد عبارت بود از قاطر، گاو ، شتر، اسبهای کهر و تیزتک و اقلامی که به خزانه امپراتور می رسید شامل پوستهای سمور، موش خرما، روباه و گورکن ، و قالبینچه های رنگین و فرشهای خوش نقش که در ازای

آنها در درجه اول ابریشم ، بعد یشم ، سنگهای درخشان ، ظروف مرجانی و بلوری از چین خارج می شد. در (94

میلادی) چینها داد و ستد با کشورهای مغرب را به فرمانده پان چائو، فرمانروای حدود پامیر، سپردند که سپاهیاناش تا

دریاچه آرال و بحر خزر پیش رفتند. وی کان بینگ ، افسر چینی ، را مأمور بازشناسی امپراتوری روم (یا چنانکه چینها می نامیدند: مملکت تا - تسین / تا - چین) کرد که مشتری ممتاز انواع حریر چینی بود. او از طریق مرو، ابیورد، جرجان

، ری و همدان به تیسفون رفت . اشکانیان که از دو قرن قبل ، در این عظیم ترین قسمت تجاری جهان باستان نقش

واسطه داشتند، راه روم را به کان بینگ نشان ندادند و خلیج فارس را به عنوان دریای مغرب / دریای مدیترانه به

اومعرفی کردند و او را به خوارک (خاراکس ، در جزیره آبادان) ، خوارگان (مرکز مملکت تیائو - شیها) در محل القورنه و تائوکه راهنمایی کردند که از یک سو با یمن و زنگبار در آفریقا و از سوی دیگر با بمبئی داد و ستد داشتند.

کشتیهای اشکانیان حتی تا سیلان و اندونزیا هم می رفتند. در قرن دوم میلادی ، کوشانیان (128 ق م تا 450 میلادی)، که بر بلخ و کاشغر و یارکند و ختن و هندوستان حکومت می کردند، در زمان پادشاه خود، کانیشکا (123-153 میلادی) نیز بر بخشی از جاده ابریشم تسلط داشتند و نمایندگانی را به آسیای مرکزی و چین فرستادند .

بر اساس گزارش مورخی چینی به نام پان یونگ ، چینها تاحدود (105 میلادی) سعی داشتند نهادهایی را برای اداره و امنیت راهها به وجود آورند. همو در گزارش خود از دو راه ، یکی شمالی از طریق تورفان و دیگری جنوبی از طریق ختن و یارکند صحبت می کند که از شمال و جنوب یارکند دریا (تاریم) می گذرند .

در قرن ششم میلادی تجارت ابریشم عمدتاً در دست تاجران خراسانی بود که کالای خود را هم از راه خشکی و هم از راه دریا حمل می کردند. جنگهای امپراتور روم یوستی نیانوس (ح 527 - 565 میلادی) با خراسانیان بی ارتباط با تلاش برای دستیابی به ابریشم نبود .

مسلمانان در دهه های نخستین قرن اول هجری بر بخشی از این جاده مسلط شدند. آنها بلافاصله پس از سقوط مداین در سال شانزدهم هجرت ، بر کرانه دجله ، و سپس با سقوط نهاوند در سال نوزدهم یا بیستم هجرت ، بر بخش دیگری از این راه استیلا پیدا کردند. اَحْنَف بن قیس ، در زمان عثمان «رض» (23-35)، و در زمان ولایت عبدالله بن عامر در خراسان ، تا بلخ پیش رفت و آن را گشود و راهی طولانی را از ری و بیهق و طوس و مرو و سمرقند کاملاً در اختیار گرفت.

معروف ترین شاهراه دوره عباسیان (132-656)، دوره ای که حوزه فرمانروایی مسلمانان به بیشترین وسعت خود رسید، جاده بزرگ خراسان بود که به شرق می رفت و بغداد را به شهرهای ماوراءالنهر در حدود چین متصل می ساخت . مسیر این جاده تا حد زیادی منطبق با راهی است که جاده ابریشم نامیده می شود. این شاهراه از دروازه خراسان در مشرق بغداد شروع می شد و از دجله و صحراها می گذشت تا به حلوان می رسید، در حلوان وارد ایالت جبال می شد و آن را به صورت مورب طی می کرد و به سمت مشرق می رفت و پس از عبور از کرمانشاه و همدان به ری می رسید. آنگاه به سمت مشرق ادامه می یافت و از قومس می گذشت . این شاهراه که کوههای طبرستان در سمت چپ آن و کویر نمک در سمت راست آن قرار داشت ، نزدیک بسطام به حدود جغرافیة خراسان وارد می شد، از نیشابور و طوس می گذشت و به مرو می رسید. از آنجا وارد کویر می شد و در حدود آمل به ساحل رود جیحون می آمد. از آنجا بخارا و سمرقند را پشت سر می گذاشت و به زامین در مشرق سمرقند می رسید.

در این محل راه دو قسمت می شد: راه سمت چپ به چاچ (تا شکند) می رفت و از آنجا به اترار در ساحل سیحون سفلا منتهی می شد. راه دیگر از زامین به سمت راست منحرف می گردید، به ایالت فرغانه و سیحون علیا می رفت و پس از عبور از کرسی آن ناحیه ، به اوزکند در مرز صحرای چین منتهی می گردید. اسلام به تدریج از طریق مبلغان و فقیهان از طریق همین راه به سوی شرق پیش رفت . در دوره اسلامی ، شهر بلخ تقریباً نقطه پایانی جاده بزرگ چین به سمت غرب و همچنین آخرین نقطه تسلط اسلام بر این بخش از جهان بود. ابن خردادبه ، جغرافیدان مسلمان قرن سوم ، طول فواصل شهرها را در جاده های غرب به شرق ، تا بلخ ، به فرسخ به دقت تعیین کرده و بقیه فواصل را تا شهرهای چین و مغولستان و غیره به مقیاس روز ذکر کرده است.

ناصرخسرو قبادیانی بلخی نیز در سفر هفت ساله خود(437 تا 444) قسمتی از جاده ابریشم را از مرو تا حلب و طرابزون و حتی تا صور و صیدا پیمود و در بازگشت ، از مرو تا بلخ را نیز طی کرد و در (444) به بلخ رسید. در

دوره اسلامی، حکومت‌های محلی می‌کوشیدند بر بخشهایی از جاده اصلی ابریشم که در قلمرو آنها بود تسلط یابند. طاهریان در 207 بر جاده های خراسان، صفاریان در 260 بر جاده های نیشابور و ری، سامانیان در حدود 290 بر جاده های ری و زنجان، آل بویه (دیلمیان) در 357 بر ری، غزنویان در نیمه دوم قرن سوم بر کابل و در 420 بر ری، سلجوقیان در 429 بر نیشابور و سپس بر ری و همدان، و غزها در 584 بر آذربایجان و راههای آن استیلا داشتند. جاده ابریشم، پس از استقرار مغول در 603، به دلیل گستردگی قلمرو و وحدت اداری و نظامی آنها، که امنیت و آزادی تجارت بین شرق و غرب را تضمین می‌کرد، دایر بود. ایلخانان مغول در 616 بر خراسان و سپس بر آذربایجان مسلط شدند و نظارت بر این بخش از جاده را در اختیار گرفتند.

مارکوپولو در سفر تجارتهای خود به چین، که از (670 تا 695/1271-1295) به طول انجامید، از ونیز و از راه دریای مدیترانه به اورشلیم و سپس از راه خشکی به طرابزون رفت و با عبور از شهرهای بلخ و کاشغر و پارکند و ختن و شاجو و سوچو و کانسو را پشت سر گذاشت و به خانبالق / خانبالغ پایتخت قویلیای قآن، امپراتور مغول، رسید و از راه دریا به ونیز بازگشت (رجوع کنید به مارکوپولو، جاهای متعدد؛ بولنوا، ص 206، نقشه). در زمان مارکوپولو، که مسیرهای کم ارتفاع جاده ابریشم دستخوش جنگ و درگیری شده بود، راههای عمده جاده ابریشم از سرزمینهای بلند عبور می‌کرد و از شهر اکباتان، که جنبه چهار راهی داشت، به سمت شمال غربی می‌رفت و از تبریز می‌گذشت. سپس از بلندیهای ارمنستان، نزدیک دریاچه وان و کوه آارات، از طرابزون رد می‌شد و از طریق دریای سیاه و مدیترانه به اروپا می‌رسید.

گاه این راه را «جاده طلایی سمرقند» می‌نامیدند. سربداران نیز در حدود (737) بر قسمتی از جاده، بین حوالی سبزوار و قسمتی از مازندران، تسلط داشتند. با از بین رفتن سلطه سراسری قویلیای قآن و با شکست طغاتی‌مور، آخرین امپراتور مغول، به دست چینیه‌ها و مرگ او در 754، یکپارچگی جاده ابریشم به تدریج از میان رفت و هر کدام از حکومت‌های محلی در دوره های مختلف تاریخی بر بخشی از آن استیلا داشتند. تیموریان در 792 بر جاده ری و سپس از (796 تا 807) بر جاده های تبریز و موصل و شام و حلب مسلط بودند.

کلاویخو در آغاز قرن نهم (1403/805) از قادس در اسپانیا به راه افتاد و پس از گذشتن از شهرهای رم و رودس از راه دریایی، به خشکی رسید و قسطنطنیه و تبریز و سلطانیه (پنج ماه توقف) و ری و جاجرم و بلخ را پشت سر گذاشت و پس از پانزده ماه وارد سمرقند پایتخت هولاکو شد. او در بازار تبریز بیش از هر کالای دیگری پارچه های ابریشمی و تافته و ابریشم خام دید و در سلطانیه انواع ابریشم، از جمله ابریشم شماخی شیروان و تافته، نظرش را جلب کرد که از گیلان و شیروان و ایالات اطراف به این شهر حمل می‌شد. تاجران و جنووا و ونیز به آنجا می‌آمدند و کالاهای ابریشمی از آنجا به دمشق و دیگر قسمتهای سوریه و ترکیه و کفّه (در کریمه) صادر می‌شد. او همچنین از کارخانه ابریشم سمرقند، که پرند زیتونی و زربفت و کرپ و تافته و غیره تولید می‌کرد و نیز از بازار سمرقند که مملو از پرنیان بسیار مرغوب و عالی و مخصوصاً حریر چینی بوده سخن گفته است.

در (1453/857) جاده ابریشم از رونق افتاد زیرا ترکان عثمانی قسطنطنیه را تسخیر کردند و بر سواحل شرقی و جنوب شرقی مدیترانه و نیز بر راههای زمینی و دریایی قدیمی بین آسیا و اروپا مسلط شدند. به این ترتیب، راههای دریایی جدید بدون خطر جانشین جاده ابریشم شد.

پس از تشکیل دولت صفوی (906) و بسته شدن راه ماوراءالنهر به دست ازبکان و راه آسیای صغیر به دست عثمانیان ، موانع بزرگی بر سر این راههای تجارتي پدید آمد و جاده ابریشم دیگر به صورت سابق وجود نداشت . با این همه ، تولید و صدور ابریشم متوقف نشد زیرا دولت صفوی ، با تولید ابریشم و بافته های ابریشمی ، رقیب چینیان شده بود . پس از آن بر اثر تغییر شرایط جهانی در امور داد و ستد و حمل و نقل ، وضع راهها نیز به کلی تغییر کرد . مسئولیت تأمین امنیت و رفاه کاروانها در جاده ابریشم ، از جیحون به سوی غرب خراسان ، از زمان اشکانیان به عهده حکام محلی بود. ایزیدور خاراکسی ، اندکی پیش از میلاد و اوایل قرن اول میلادی ضمن ارائه فاصله های منزلگاهها (شهرها و روستاها و کاروانسراها)ی سرزمینهای تحت فرمانروایی اشکانیان ، از انطاکیه تا مرز هند، که جمعاً 858 شونی معادل تقریبی 145 ، دو میل (432 ، 3 کیلومتر) می شود، 136 منزلگاه خدماتی (کاروانسرا) برای کاروانیان را شمرده است . امروز در منطقه در طول راههای اصلی جاده ابریشم ، به فاصله یک منزل ، آثار کاروانسراهایی دیده می شود که اغلب یا قدیمی اند یا بر بقایای کاروانسراهای پیشین بنا شده اند ، مانند کاروانسراهای موجود از سرخس تا کرمانشاه که بنای آنها عمدتاً متعلق به دوران صفویه در خراسان و بعضی نیز متعلق به دوران قبل از اسلام است که احتمالاً بر بقایای کاروانسراها یا چاپارخانه های بین راه قبلی ساخته شده اند.

برخی از این کاروانسراها از مشرق به مغرب عبارت اند از: رباطهای شرف ، ماهی (رباط جاهه) ، سنگ بست ، قدمگاه ، مهر، مزینان ، صدرآباد، عباس آباد، ألهاک ، میاندشت ، سپنج ، میامی ، بدشت ، قوشه ، آهوان ، اندیشه وانی ، سمنان ، لاسچرد، ده نمک ، ایوانکی ، دیرگچین ، عین الرشید، قلعه سنگی ، عباس آباد(سیاه کوه)، ملایر، بیستون (شیخ علیخان)، سرپل ذهاب ، اسلام آباد غرب ، و ماهیدشت.

در اواخر دهه (1360 ش / 1980) چین صنعت جهانگردی را در جاده ابریشم توسعه داد. محوطه های باستانی و تاریخی و نیز بخشی از دیوار چین و معبدهای پشت غارهای هزار بودا، ترمیم یا بازسازی شدند . پس از فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی در (1370 ش / 1991) و استقلال پنج جمهوری آسیای مرکزی (قزاقستان ، قرقیزستان ، تاجیکستان ، ترکمنستان و ازبکستان) و نیز گشایش مرزهای این جمهوریها به روی تجارت بین المللی ، بخش مرکزی جاده ابریشم گشوده شد. هنگامی که چین و همچنین کشورهای تازه استقلال یافته آسیای مرکزی با ترمیم کردن ساختمانهای قدیمی و پیوند دادن کاشغر به شبکه راههای چین و پرورش شتر برای سفرهای بیابانی ، آماده بهره برداری از درآمد صنعت جهانگردی در ماورای پامیر می شدند، افغانستان هنوز درگیر اختلافات داخلی با انهدام آثار فرهنگی هزاران ساله ، ویران کردن مجسمه های بزرگ بودا در بامیان و تاراج موزیم کابل و ولایات، بخشی از جاذبه های جهانگردی جاده ابریشم را از بین برد . در دهه آخر قرن چهاردهم / بیستم به دلیل دگرگونیها و رخدادهای دوران ساز در جهان ، ضرورت احیای جاده ابریشم در دستور کار سازمانهای جهانی قرار گرفت. از (1356 تا 1367 ش / 1977-1988) سازمان تربیتی ، علمی و فرهنگی ملل متحد (یونسکو)، اجرای طرح «مطالعه جامع جاده ابریشم » را آغاز کرد. سازمان جهانی جهانگردی طرحی برای ارتقای جایگاه جاده ابریشم در بازارهای اصلی جهانی بنیان گذاشت . نخستین اجلاس جاده ابریشم با حضور نوزده کشور در (اکتبر 1994) در تاشکند پایتخت ازبکستان برگزار و بیانیه جاده ابریشم صادر شد. این سازمان در (1375 ش / 1996 و 1376 ش / 1997) بازار جاده ابریشم را در بازارهای جهانگردی بین المللی در

برلین برپا کرد. در (1996) به دعوت دولت چین ، گردهمایی جاده ابریشم با شرکت بیست پنج کشور در شهر شیان برگزار و خواستار صدور «ویزه جاده ابریشم» شد.

در (1997) اجلاسی در باره جاده ابریشم با شرکت مقامات عالی رتبه نوزده کشور در شهر نارای جاپان برگزار شد. دومین اجلاس بین المللی جاده ابریشم نیز در (تابستان 1376 ش) در تهران برگزار شد.