



شاهنامه
جاریه

آیرین فرانک
دیوید براونستون
ترجمهٔ محسن ثلاثی



سرشناسه	:	فرانک، ایرین
عنوان و نام پدیدآور	:	Franck, Irene M
مشخصات نشر	:	جاده‌ی ابریشم/ ایرین فرانک و دیوید براونستون ؛ ترجمه‌ی محسن ثلاثی، تهران: نشر علمی، ۱۴۰۰.
مشخصات ظاهری	:	۳۵۴ ص: مصور، نقشه.
شابک	:	۹۷۸-۹۶۴-۴۰۴-۵۰۳-۵
وضعیت فهرست نویسی	:	فیبا
یادداشت	:	عنوان اصلی: , The silk road : a history ۱۹۸۶.
یادداشت	:	کتابنامه: ص. ۳۴۳.
موضوع	:	جاده ابریشم Silk Road
شناسه افزوده	:	براونستون، دیوید
شناسه افزوده	:	ثلاثی، محسن، ۱۳۲۴ - مترجم
رده بندی کنگره	:	۷۸۶DS
رده بندی دیویی	:	۵/۹۵۱
شماره کتابشناسی ملی	:	۸۵۶۰۹۷۷
اطلاعات رکورد کتابشناسی	:	فیبا

اسکن شد

جاده‌ی ابریشم

آیرین فرانک - دیوید براونستون
ترجمه: محسن ثلاثی





خیابان انقلاب - خیابان ۱۲ فروردین - خیابان شهدای زاندارمری
پلاک ۱۰۳ - تلفن: ۶۶۴۳۰۷۲

جاده‌ی ابریشم

آیرین فراتک - دیوید براونستون

ترجمه: محسن ثلاثی

چاپ اول ۱۴۰۰

تیراژ: ۵۰۰ نسخه

چاپخانه: رامین

لیتوگرافی: باختر

شابک ۹۷۸-۹۶۴-۴۰۴-۵۰۳-۵

مرکز پخش: خیابان انقلاب - خیابان ۱۲ فروردین - خیابان شهدای زاندارمری
پلاک ۱۰۳ - تلفن: ۶۶۴۳۰۷۲ و ۶۶۴۶۰۵۱۲

www.elmipublications.com

فهرست مطالب

۷	پیشگفتار مترجم
۹	پیشگفتار نویسنده
۱۲	فصل يك، رشته ابریشمین
۱۸	فصل دو، درمسیر جاده
۵۱	فصل سه، روزگاریشم و مفرغ
۸۲	فصل چهار، جاده سلطنتی
۱۲۰	فصل پنج، اسبهای آسمانی فرغانه
۱۴۳	فصل شش، زنجیره بزرگ
۱۸۱	فصل هفت، زایران و مبلغان
۲۳۰	فصل هشت، دومین شکوفایی
۲۶۷	فصل نه، عصر خانهای بزرگ
۲۹۰	فصل ده، صلح مغولی
۳۲۱	فصل یازده، شهرهایی درشن
۳۴۳	کتابنامه

سخنی کوتاه از مترجم

کتابی که در پیش روی دارید، از تاریخ و جغرافیای «جاده ابریشم» سخن می گوید، جاده ای که به درازای ۸۰۰۰ کیلومتر هزاران سال بود که تقریباً سراسر جهان و مردمانش را به هم پیوند می داد. تاریخ جاده ابریشم است، از آن روی که سرگذشت این جاده را در دوره های پی در پی تاریخی پیگیری می کند و حوادثی را که در سراسر این تاریخ چند هزار ساله بر این جاده گذشته مرحله به مرحله بازگو می کند و خواننده را در مسیرهای گوناگون جاده ابریشم به گشت و گذار در مهمترین دوره های تاریخی بشر فرا می خواند. جغرافیا است، از آن روی که راهها، رودخانه ها، کوهستانها، صحراها، مسیرهای دریایی و کشورهای را که در مسیر جاده ابریشم جای داشتند، جزء به جزء ترسیم می کند و نقش ارتباطی و فرهنگی و اقتصادی هر یک از این مناطق جغرافیایی را در جاده ابریشم روشن می سازد. این کتاب گرچه یک تاریخ و جغرافیای موقوت درباره جاده ابریشم است، اما به گونه ای نگارش یافته که تنها تاریخدانان و محققان تاریخی را خرسند نساخته، بلکه برای خوانندگان عام و غیرمتخصص نیز جذاب و دلپسند باشد. فصلبندی کتاب از ظرافت و ذوق و سلیقه ای برخوردار است که این اثر تحقیقی تاریخی را بسان یک داستان دلکش تاریخی درآورده است. تاریخ جاده ابریشم، خود نوعی تاریخ تمدن است و در واقع بیشتر تمدن بشری در مسیرهای همین جاده ساخته و پرداخته شده است. خواننده با خواندن این کتاب شیرین و دلنشن به بیشتر رمز و راز شکلگیری تمدن بشری پی می برد. نثر کتاب ساده و موجز است و فشرده ترین و ژرفترین شواهد و مدارک مربوط به جاده ابریشم را در جملاتی کوتاه و پربار چکیده کرده است. خواننده با خواندن این کتاب درمی یابد که تمدن بشری بعدی جهانی دارد که اقوام گوناگون هر یک در آن سهم داشته و در این ارکستر سمفونی هماهنگ نواختن یکی از سازهای تمدن بشری را بر عهده داشته است. داستان جاده ابریشم ماجرای هماهنگی و همسازي اقوام بشری برای پیشبرد قافله تمدن بشری است، قافله ای که هیچ قوم و ملتی نمی تواند داعیه قافله سالاری آن را در سر بپروراند. اقوامی که در فراگرد ارتباطات جهانی یا سر راههای جاده ابریشم جای داشتند، بسیاری از عناصر فرهنگی را که امروزه عناصر بومی این اقوام می نمایند، در واقع از اقوام دیگری گرفتند که با آنها ارتباط تجاری و فرهنگی داشتند. در سراسر تاریخ، ملتها و اقوام گوناگون کالاهای مادی و بر ساخته های فرهنگی شان را در این طولانی ترین راه ارتباطی با یکدیگر مبادله می کردند و در نتیجه، بزرگترین و گسترده ترین فراگردهای اشاعه فرهنگی را پدید آورده بودند.

محسن ثلاثی

جاده ابریشم

داستان شرق و غرب، گهگاه بسان نوعی موسیقی به ذهن متبادر می‌شود. یک ارکستر سمفونی همراه با تکنوازیهای غالباً غمگین و جسته و گریخته که اوج می‌گیرد و سپس هم‌نوایش را از دست می‌دهد؛ اما در لحظاتی که ارکستر آرام‌تر می‌شود، صدای بم پای کاروانها در پس‌زمینه موسیقی به گوش می‌رسد که با هماهنگی تکراری طبیعی در حرکتند.

- فریا استارک. رُم بر کرانه فرات

پیشگفتار

غالباً بهترین کتاب، همان است که انسان از دیر باز در جستجوی آن بوده، ولی هرگز آن را نیافته است. کتاب حاضر، چنین کتابی است. ما بیست سال است که از فقدان کتابی فراگیر درباره تاریخ جاده ابریشم شکوه کرده ایم — کتابی که بکوشد رشته‌هایی از تاریخ آسیای را گرد هم آورد که مدیترانه را به چین پیوند می‌دهد — و در تمامی این مدت بر آن بوده ایم که کتابی در این زمینه بنویسیم. دیری طول کشید تا سرانجام عزم ما جامه عمل پوشید و به ثمر نشست. شاید همین دوره طولانی جنینی، کتاب بهتری را به بار آورده باشد.

در سراسر کتاب *جاده ابریشم* از نقل قولها و چکیده‌های بسیاری سود جستیم؛ اکثر آنها را از منابع چینی و از ترجمه‌های ماقبل پنین^۱ آورده ایم. از آنجا که این کتاب بیشتر برای خوانندگان عام نوشته شده است، در اشاره به نامهای چینی، سبک قدیمی تر را برگزیده ایم و این نامها را با همان تلفظی ضبط کرده ایم که برای خوانندگان عام آشناتر است، زیرا نمی‌خواستیم خواننده را در مواجهه با دو نام مختلف، که یکی در هلالین باشد، سرگردان سازیم. از این گذشته، در مورد آدمها و مکانهای موجود در سراسر اروپاسیا، از نامهایی استفاده کرده ایم که برای خوانندگان عام انگلیسی زبان از همه آشناتر باشند.

از ناشران زیر سپاسگزاریم که به ما اجازه دادند از کتابها و نشریاتشان نقل قول کنیم:
رُم بر کرانه فرات^۲، فریاستارک^۳، انتشارات جان موری^۴، لندن.
«راههای کاروانرو در داخل آسیا^۵»، اوئن لاتیمر^۶، چاپ شده از سوی انجمن سلطنتی جغرافیا، در نشریه جغرافیا، جلد ۷۲، دسامبر ۱۹۲۸.

-
1. pre-Pinyin
 2. *Rome on the Euphrates*
 3. Freya Stark
 4. John Murray (Publishers) Ltd.
 5. *Caravan Routes of Inner Asia*
 6. Owen Lattimore

ظهور و رشکوه امپراتوری چین^۷، رُنه گروسه^۸، ترجمه از فرانسوی به توسط آنتونی واتسون - گادی^۹ و ترنس گوردون^{۱۰}، انتشارات دانشگاه کالیفرنیا.

«سفرهای امپراتور مو»^{۱۱}، چنگ تِه - کیون^{۱۲}، چاپ شده در نشریه انجمن سلطنتی آسیایی، شعبه چین شمالی، سالهای ۱۹۳۳ و ۱۹۳۴.

مأموریت مغول^{۱۳}، ویراسته کریستوفر داوسون^{۱۴}، انتشارات شید آند وارد^{۱۵}، ۱۹۵۵، نیوجرسی.

در جای پای بودا^{۱۶}، رُنه گروسه، ترجمه از فرانسوی به توسط ژ. آ. آندروود^{۱۷}، با اجازه کتابخانه پلون^{۱۸}، پاریس.

خاطرات و ماجراها^{۱۹}، آرتور کونان دوویل^{۲۰}، انتشارات لیتل، براون^{۲۱}، ۱۹۲۴.

سرزمین مرکزی^{۲۲}، استوارت لگ^{۲۳}، انتشارات فارار، اشتراوس و ژیرو^{۲۴} در ایالات متحده، و انتشارات سیکر و واربورگ^{۲۵} در بریتانیا.

تجارت سنتی آسیا^{۲۶}، سی. جی. اف. سیمکین^{۲۷}، انتشارات دانشگاه آکسفورد، ۱۹۶۸.

تجارت خارجی در دوره کهن بابلی^{۲۸}، دلبیو. اف. لیمانز^{۲۹}، انتشارات ئی. جی. بریل آو لیدن^{۳۰}، ۱۹۶۰.

«اسبهای آسمانی فرغانه: یک دیدگاه نو»^{۳۱}، آرتور ویلی^{۳۲}، چاپ شده در کتاب تاریخ امروز^{۳۳}، مه ۱۹۵۵.

هلوهای زرین سمرقند^{۳۴}، ادوارد اچ. شافر^{۳۵}، انتشارات دانشگاه کالیفرنیا، ۱۹۶۳.

تجارت قرون وسطایی در جهان مدیترانه‌ای^{۳۶}، ترجمه و ویراسته رابرت اس. لوپز^{۳۷} و

- | | |
|--|--|
| 7. <i>The rise and Splendour of the Chinese Empire</i> | 8. René Grousset |
| 9. Anthony Watson-Gaudy | 10. Terence Gordon |
| 11. <i>Travels of the Emperor Mu</i> | 12. Chêng Tê-K'un |
| 13. <i>The Mongol Mission</i> | |
| 14. Christopher Dawson | 15. Sheed and Ward |
| 16. <i>In the Footsteps of Buddha</i> | |
| 17. J.A. Underwood | 18. Librairie Plon |
| 19. <i>Memories and Adventures</i> | |
| 20. Arthur Conan Doyle | 21. Little, Brown |
| 22. <i>The Heartland</i> | |
| 23. Stuart Legg | 24. Farrar, Straus & Giroux |
| 25. Secker and Warburg | |
| 26. <i>The Traditional Trade of Asia</i> | 27. C.G.F. Simkin |
| 28. <i>Foreign Trade in the Old Babylonian Period</i> | 29. W.F. Leemans |
| 30. E.J. Brill of Leiden | 31. <i>The Heavenly Horses of Ferghana: A New View</i> |
| 32. Arthur Waley | 33. <i>History Today</i> |
| 34. <i>The Golden Peaches of Samarkand</i> | |
| 35. Edward H. Schafer | 36. <i>Medieval Trade in the Mediteranianworld</i> |
| 37. Robert S. Lopez | |

ایروینگ دبلیو. ریموند^{۳۸}، انتشارات دبلیو. دبلیو نورتون^{۳۹} به عنوان بخشی از مجموعه اسناد تمدن^{۴۰}.

«اکتشافات در صحرای گبی»^{۴۱}، روی چاپمن آندروز^{۴۲}، چاپ شده در مجله جغرافیای ملی^{۴۳}، جلد ۶۳، ژوئن ۱۹۳۳.

از کارکنان کتابخانه چاپاکوا^{۴۴} و نظام کتابخانه وست چستر صمیمانه سپاسگزاریم که در سراسر دوره تهیه این کتاب، بسیار به ما یاری کردند. از یاریهای بیدریغ مدیر این کتابخانه، آقای مارك هاسکارل^{۴۵} و سلفش، دوریس لاونفلس^{۴۶}؛ و نیز کارکنان ورزیده بخش کتابهای مرجع، ماری پلات، پائولا پیرو، هلن بارولینی، تری کولین و همچنین لیندا گولدستاین و کارن بیکر، چین مک کین، ماریسا وان فلیت و کارکنان او در بخش چرخش منابع کتابخانه که از تمامی کتابخانه‌های شمال شرق آمریکا کتاب در اختیارمان گذاشتند، متشکریم. همچنین سپاس ما نثار آدمهای گوناگونی باد که نامشان را به یاد نداریم و در بخش امانت بین کتابخانه‌ای کار می‌کنند؛ بدون یاری این افراد، پژوهشگران مستقلی چون ما جرأت نگارش چنین تاریخی را نداشتیم. همچنین از کار جالب ماری رایت سپاسگزاریم که با بررسیهای کتابشناختی و ماشین نویسی بخشهای اولیه کتاب به ما یاری داد و از ماری بانچ که بقیه کتاب را حرفچینی کامپیوتری کرد، از ناشر کتاب، ادوارد ناپمن، ویراستارمان کیت کلی و دستیارش، کلر جانستون که در سراسر دوره نگارش این کتاب کمکهای شایانی به ما کردند؛ از طراح کتاب، اد اسمیت، طراح پشت جلد، دووین استپ، تهیه‌کننده نقشه‌های کتاب، دیل آدامز، به خاطر سهم منحصر به فردی که در ارائه نفیس این کتاب داشتند و سرانجام، از جین هاوز، ژاک سارتیسکی و روث سیگل که از ما بیدریغ پشتیبانی کردند و به داستانهای ما درباره جاده ابریشم در هنگام نگارش کتاب گوش فرادادند، سپاسگزاریم. کمتر نویسندگانی پیدا می‌شوند که همچون ما از داشتن دوستان و همکاران حرفه‌ای در حین کار، بختیار بوده باشند.

ایرن. ام. فرانک

دیوید. ام. براونستون

چاپاکوا، نیویورک

38. Irving W. Raymond

39. W.W. Norton

40. Records of Civilization

41. Explorations in the Gobi Desert

42. Roy Chapman Andrews

43. *National Geographic Magazine*

فصل اول رشته ابریشمین

ای شهریاران بزرگ، امپراتوران و شاهان، دوکها و مارکیها، کنتها، شوالیه‌ها و بزرگان شهرها! و ای مردمان از همه درجات که در پی شناخت نژادهای مختلف نوع بشر و تفاوت‌های مناطق متنوع جهان هستید، این کتاب را برگزید و برانگیزانید که آن را برای شما باز خوانند. زیرا در این کتاب همه‌گونه چیزهای شگفت‌انگیز و تاریخهای گوناگون ارمنستان بزرگ، ایران، سرزمین تاتارها، هند و بسیاری از کشورهای دیگر را خواهید یافت.

کتاب مارکوپولو، ۱۲۹۸ میلادی

بدین سان، مارکوپولو جهانیان را به شنیدن داستان شگفتیهایی که در شرق جاده ابریشم افسانه‌ای دیده بود، فراخواند. او که داستانش را در آخرین سالهای سده سیزدهم نوشت کمتر توانست توجه کسی را به آن جلب کند و از آن هم بدتر، داستانهایش را کمتر کسی باور کرد؛ اروپاییان خام، نافرهیخته و تنگ نظر اواخر قرون وسطی داستانهای مارکو را درباره شهرهای باستانی واقع در سنزار، سلاطین چادرنشینِ ملبس به جامه‌های ابریشمین و نشسته بر تختهای زراندود و نیز شهرهای شرقی بسیار بزرگ‌تر از آراسته‌ترین و باشکوه‌ترین شهرهای اروپا، باور نمی‌کردند.

اما آنچه را که مارکوپولو و معاصرانش به تمامی درک نکردند این بود که اودیر به این شاهراه سراسری آسیا^۱ رسید و تنها بخت آن را یافت که نظر اجمالی ارزشمندی به جاده ابریشم در فرجامین دوره شکوفایش ببیند. زیرا این جاده، بزرگ‌ترین راه جهان باستان و راه اسکندر، داریوش، چانگ چین^۲ و چنگیزخان بود.

بازرگانان، زایران، جویندگان همسران ثروتمند، سر بازان، ماجراجویان، مهاجران، بازیگران دوره‌گرد و پناهندگان، هزاران سال پیش از مارکوپولو در مسیر جاده ابریشم مسافرت کرده بودند. تاریخ سنتی گشایش این جاده، سال ۱۰۵ یا ۱۱۵ پیش از میلاد است؛ زمانی که چینها تا نیمه راه آسیا به پیش رفتند و به مسیر مشابهی که از مدیترانه به آسیای مرکزی کشیده شده بود، برخورد کردند. اما جاده ابریشم در واقع بسی کهن تر 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.

کاشف آلمانی قرن نوزدهم، بارون فردیناند فون ریشتوفن^۳، این شاهراه سراسری آسیا را

1. trans-Asian

2. Ch'ang Ch'ien

3. Baron Ferdinand von Richthofen

die Seidenstrasse، جاده ابریشم، نامید؛ گرچه مردمان امپراتوری بیزانس نیز نام مشابهی بر این جاده نهاده بودند. از اینها گذشته، خود ابریشم، تخیل این ناظران را به خود جلب کرده بود، زیرا دست کم دو هزار سال بود که چینیان راز کشت انبوه ابریشم را تا سده ششم میلادی پنهان داشته بودند و در این سالهای دراز، تنها فراهم آورنده بافته‌های لطیف تجملی برای غرب به شمار می‌آمدند. خود چینیان نیز خواستار دیگر فرآورده‌های کمیاب غرب - مانند یشم مقدس سبز و سفید، سنگ لاجورد به رنگ آبی تیره، شیشه‌های رنگی خوشرنگ و اسبهای نیرومند آسیای مرکزی - بودند و در جست‌وجوی این کالاها مرزهایشان را تا نیمه‌راه سواحل مدیترانه به پیش کشاندند. اما بیشتر از همه، این ابریشم بود که مردم غرب را به خود جذب می‌کرد و باعث می‌شد که امپراتوریها یکی در پس دیگری از راه جاده ابریشم به سوی شرق کشانده شوند.

گرچه جاده ابریشم یکی از بزرگ‌ترین راههای بازرگانی جهان به شمار می‌آمد اما شاید از این مهم‌تر، يك راه مبادله افکار بود. برخی از بنیادی‌ترین اندیشه‌ها و فنون جهان، مانند نوشتن، چرخ، بافندگی، کشاورزی و سوارکاری، از این شاهراه، سراسر آسیا را درنوردیدند. 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 هویت این جاده داشتند. اما بودند دینهای گوناگون دیگری، از جمله مسیحیت، زرتشتی‌گری، مانی‌گری، یهودیت، مزدپرستی و آیینهای کنفوسیوس و تائو، که آسیا را از این شاهراه درنوردیدند.

جاده ابریشم زمینه مبادلات از نوع دیگری را نیز فراهم آورد. بسیاری از گلها و گیاهانی که آنها را منسوب به غرب می‌دانیم، مانند انواع رز، آزالیا، گل داودی، شقایق و کاملیا، مرکبات، هلو و گلابی، ریشه در چین یا آسیای مرکزی داشتند و از راه جاده ابریشم به اروپا می‌رسیدند. از همین راه، چین به همان اندازه که می‌داد، بازمی‌ستاند: انگور و شراب انگور، یونجه، خیار، انجیر، انار در کنار کنجد، پیازچه، گشنیز و قرطم. اسبان و شتران دو کوهانه، ابزارهای عمده تمدن و تجارت در آسیا، نخستین بار در آسیای مرکزی اهلی شدند و در طول جاده ابریشم و وابسته شمالیش، راه جلگه‌ای اروپاسیا^۵، به شرق و غرب آسیا آمدند.

در عصر قرون وسطی که اروپا هنوز در افسردگی به سر می‌برد، چین بالنده، البته بی‌آنکه خود خواسته باشد، برخی از بزرگ‌ترین دستاوردهای بشری را به غرب، ارمغان داد: کاغذ و فن چاپ (همان که مایکل ادواردز^۵ «چوب بست جهان نوین» اش خوانده است)، تفکر نوین و تحولات عملی در پزشکی، اخترشناسی و مهندسی و تسلیحاتی چون کمان پولادین، قلعه کوب، باروت، زره و ارابه‌های جنگی از این جمله بودند.

جای شگفتی نیست که این راه حیاتی آسیا، یعنی جاده ابریشم، توجه برخی از بزرگ‌ترین چهره‌های جهان را به خود جلب کرده باشد. از دیرباز، این شاهراه، چندان ارزشمند بود که

پیوسته در کانون توجه بلندپروازترین فاتحان جهان جای داشت.

با همه اهمیت که جاده ابریشم داشت، يك راه طبیعی نبود. از دید يك جغرافیانگار، راه جاده ابریشم در جایی کشیده شده که به نظر، ادامه صحرای بزرگ تا قلب آسیا می نماید. از مدیترانه تا سرزمین اصلی چین، همه جا صحراست؛ درست است که برخی از نقاط این منطقه از نقاط دیگر خشکتر است، اما در مجموع، سراسر این سرزمین، بایر است. در طول این مسیر، پوسته زمین، جای جای، چین خوردگیهایی به صورت فلات و کوهستان به خود می گیرد. گرچه این نقاط کوهستانی نیز تقریباً خشکند، اما باز در مقایسه با نقاط دیگر این جاده، فرجی به شمار می آیند، زیرا رطوبت در آنها جمع می شود و بر بلندیهایی بارد و سپس، نهرها، جویبارها و رودخانههایی را می سازد که به حوضچههایی صحرایی می ریزند و سرانجام، در واحه‌های میان شنزار آرام می گیرند. جاده ابریشم بستری دارد که به راستی یکی از نامهربان ترین مسیرهای جهان است؛ مسیری که از سرزمینی خشک و سوخته می گذرد تا از واحه‌ای به واحه‌ای 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.

با این حال، بودند کسانی که از این ابزار تماس سراسری آسیا خشنود نبودند. گلایه‌هایی با این مضمون که تجملات شرقی، غریبان را به فساد می کشاند و آنان را از راههای پاکتر منحرف می سازد، سده‌ها بود که در گوشه‌ها طنین می افکند. کریستیان کوسماس ایندیکوپلوسیتس، سیاح مسیحی سده ششم میلادی در دوره بیزانس، نمونه‌ای از این گلایه‌ها را بدین گونه بیان کرده بود: «مردانی که تنها به طمع پول و به دست آوردن ابریشم، حتی از رفتن به آن سرزمین نیز نمی توان بازشان داشت». با این همه، آنها همچنان پای در این راه می گذاشتند. ایرانیان، یونانیان، رومیان، اعراب و صلیبیان، هر کدام به نوبه خود، فریفته پارچه‌های ارغوانی فنیقی، ابریشمبافته‌های چینی، عطرهاى عربی، ادویه‌های هندی و سنگهای گرانبهای آسیای مرکزی می شدند و از شیوه‌های ساده‌تر و بی‌تجمل‌تر اسپارتنی زندگی دور می افتادند. نه تنها غریبان، بلکه افواج بیابانگردان خشن و مغرور و گاه درنده‌خوی آسیای مرکزی نیز بر اثر آشنایی با ابریشمبافته‌ها و فراورده‌های لطیف دیگر، تا اندازه‌ای رام گشته بودند.

با این همه، 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 می گذشت که هر يك از قلمرو خود سخت پاسداری می کردند و خواستار سهمی از منافع بازرگانی این راه بودند. هیچ يك از این ملتها به اندازه ایرانیان در این زمینه حساس و غیرتمند نبودند. از آنجا که جاده ابریشم در فلات ایران از باریکه‌ای می گذشت که به آسانی قابل بستن بود، فرمانروایان محلی ایران سده‌ها بود که هر گاه می خواستند، می توانستند از تماس شرقیان با غربیان جلوگیری کنند. حتی در شکوفاترین روزهای جاده ابریشم - در دوران فرمانروایی دودمان هان^۶ در چین و زمانه چیرگی رومیان، که چینیان از به دست آوردن ظروف شیشه‌ای رنگین و زیبایی

غرب شادمان و رومیان سراپا ملبس به جامه‌های ابریشمین بودند — کمتر کسی را می‌شناسیم که سراسر این جاده را پیموده و سپس از آن بازگشته باشد. در قرون وسطی نیز که مسلمانان بر غرب این جاده فرمان می‌راندند و دودمان تانگ^۷ در شرق می‌درخشید، اندک کسانی توانستند سراسر این جاده را بی‌دغدغه بپیمایند. تقریباً همیشه بخشی از این جاده پر پیچ و خم، دستخوش جنگها یا انقلابها بود.

تنها در اواخر سده سیزدهم و اوایل سده چهاردهم، تحت فرمانروایی مغولان، که اروپاییان عموماً به آنان به مثابه تلف‌کنندگان ویرانگر می‌نگریستند، بیشتر آسیا تحت قدرت واحد یکپارچه‌ای قرار گرفت و چندان امن و امان گشت که دیگر مسافرت شرقی - غربی، تقریباً سفر رایجی شد. در این دوره کوتاه صلح مغولی، بازرگانان اروپایی چندان رهسپار چین می‌شدند که حتی برخی کتاب راهنماهایی نوشتند که در آنها به بازرگانان توصیه می‌شد چه کالاهایی از چین بیاورند و برای یافتن بهترین بازارها در سراسر راه چین، در کجاها توقف کنند. این، مارکو پولو بود که به همراه پدر و عمویش راه را برای این بازرگانان دورپیمان گشود. طی چندین دهه، جاده ابریشم چندان پرفت و آمد بود که برای چند صباحی در تاریخ حیاتش، برخی مسافران، تنها برای لذت بردن، شرق و غرب این جاده را زیر پا می‌گذاشتند.

نخستین زندگینامه‌نویس مارکو پولو، جان بابتیست راموزیو^۸، در میانه سده نوزدهم، درباره شیوه نگرش ایتالیاییها به کوششهای پیشگامانه خانواده پولو (در مقایسه با نخستین سفر کریستوفر کلمب^۹ به دنیای نو)، اشاره‌ای به دست داد:

... اگر حمل بر تعصب میهن پرستانه نشود، فکر می‌کنم دلایل محکمی دال بر این امر وجود دارد که این سفر زمینی از آن مسافرت دریایی (کلمب) برتر است. تنها کافی است تصور کنید که برای به انجام رساندن چنین کار دشواری، آن هم روی راهی بس دراز و دشوار که برای پیمودن آن، گاه باید برای نه تنها روزها بلکه ماههای پی‌درپی، آذوقه و علوفه با خود حمل کرد، چه شهادتی لازم بود. از سوی دیگر، کلمب که در دریا سفر می‌کرد، همه تدارکات ضروری را یکجا بار کشتیش کرد و پس از ۳۰ یا ۴۰ روز با مساعدت باد موافق به مقصد رسید، در حالی که مسافران و ونیزی‌ها برای پشت سر گذاشتن آن صحراهای بزرگ و رودخانه‌های پر خروش، یک سال تمام وقت صرف کردند.

با از بین رفتن امپراتوری مغول، آخرین روزهای شکوفایی جاده ابریشم نیز سپری شد. ملت‌های آسیا یک بار دیگر از هم گسیختند و شرق و غرب، از یکدیگر، برداشتهایی باز هم تخیلی، افسانه‌پردازانه و گاه به کلی بیگانه‌وار پیدا کردند. با سقوط قسطنطنیه^{۱۰} در میانه سده پانزدهم،

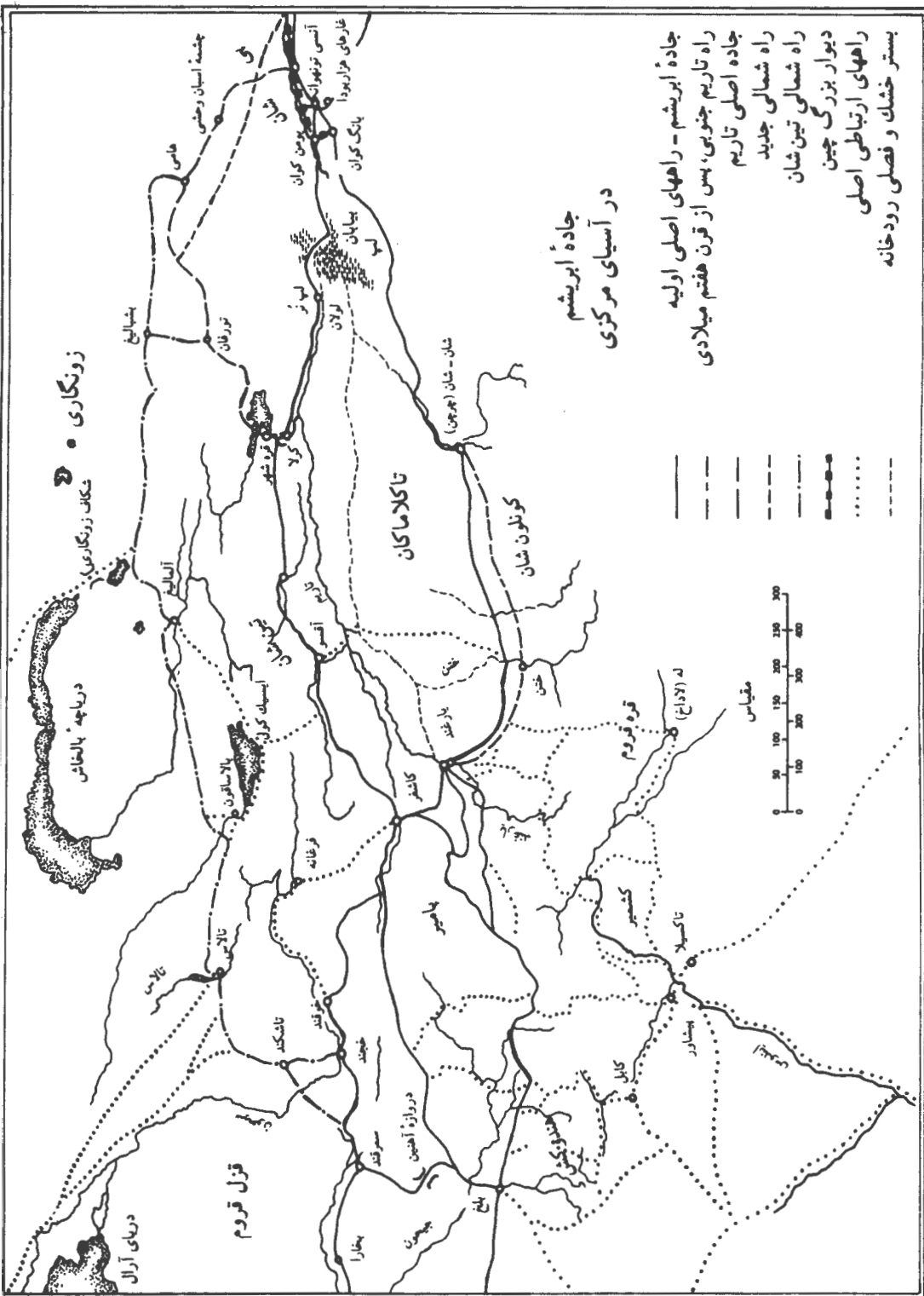
7. T'ang 8. John Baptist Ramusio 9. Christopher Columbus 10. Constantinople

جاده ابریشم برای مدتی به طور کامل قطع شد. گرچه بازرگانی و مسافرت سراسری آسیا می‌توانست ادامه پیدا کند، اما جاده ابریشم هرگز رونق گذشته را باز نمی‌یافت. زیرا در آن عصر اکتشافات بزرگ، اروپاییان غربی نه تنها در صدد گشودن راه‌های دریایی جدیدی به سرزمین‌ها بودند، بلکه همچنین عزم آن داشتند تا با دور زدن آفریقا و آسیا، از راه دریا به چین دسترسی یابند. اکنون اهمیت نداشت اگر این سفر دریایی بیش از یک سال طول می‌کشید، به ویژه قبل از آنکه دریانوردان به روش 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 شود. از همین روی، راه دریایی با همه دشواری‌هایش، این شاهراه زمینی را که هزاران سال بر آسیا سلطه داشت، سرانجام تحت الشعاع قرار داد. رشته ابریشمین، پاره شد.

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 زایران بدانها معنویت بخشیدند، پژمردند و غالباً به شنای صحرا وا گذاشته شدند. سپس، فرایند طولانی و کند بازیابی آغاز شد. 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 پرماجرایی شرق را منعکس می‌کنند: در 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 ملال آور حوضه تاریم؛ ختن، شان - شان، کوچا، قره شهر، 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 ستون بندی شده و ویران پالمیرا که در آنجا يك ملكه تاجر از جام کلتوپاترا نوشید، تا برج و باروهای رها شده بلخ که در آن، انبوه مجسمه‌های دفن شده در يك گور سلطنتی نشانگر شکوه تمدن دیرین چین است، در سراسر این جاده می‌توان یافت.

داستان جاده ابریشم، در واقع، 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.



**جاده ابریشم
در آسیای مرکزی**

- جاده ابریشم - راههای اصلی اولیه
- راه تاریم جنوبی، پس از قرن هفتم میلادی
- جاده اصلی تاریم
- راه شمالی جدید
- راه شمالی تین شان
- دوبار بزرگ چین
- راههای ارتباطی اصلی
- بستر خشک و فصلی رودخانه

-
- - - - -
-
- - - - -
-
-
- - - - -



• زوننگاری

شکاف زوننگاری

دریاچه بالخاش

دریای آرال

قزل قروم

قوه قروم

له (الاداج)

تاكلاماكان

كوتلون شان

شان - شان (هوجون)

غزلهای هزاربوتا

بانگ كوران

آنسی تونونان

هوجون كوران

بيهان

لوران

لپز

كوتلون

كوتلون

كوتلون

كوتلون

كوتلون

كوتلون

كوتلون

كوتلون

كوتلون

كوتلون

كوتلون

كوتلون

كوتلون

فصل دوم در مسیر جاده

این جریان دیربای کاروانها را که نیمی از تاریخ بشر را از مرحله‌ای به مرحله‌ای دیگر و از سرزمین بایری به سرزمین بایر دیگر و از آب و هوایی به آب و هوایی دیگر و برگرده ضعیف انسانها حمل می‌کرد، نمی‌توان باجریان رودخانه مقایسه کرد.

فربا استارك^۱

جاده ابریشم اکنون دیگر به تاریخ پیوسته است. البته يك مسافر بی باك و پردل، امروزه می‌تواند این جاده را از چین آغاز کند و با گذشتن از اتحاد شوروی، ایران، عراق و سوریه و شاید از طریق افغانستان، ترکیه، پاکستان، هند، لبنان، اسرائیل، اردن و مصر، سراسر آن را درنوردد. اما اگر حتی کسی بتواند مرزهای بسته و مهمان‌گریزرا پشت سر بگذارد و از مناطق جنگی مرگبار به سلامت بگذرد، بازهم چنین مسافری به کمتر چیزی از جاده ابریشم در روزهای شکوفایش برخواهد خورد. امروزه، راههای آهن، شاهراههای اتومبیل‌رو، البته بیشتر ناهموار و خطرناک، سراسر آسیا را پوشانده‌اند؛ حال آنکه در روزگار گذشته، فقط راههای باریک کاروان‌رو وجود داشت. رشته کاروانسراهایی که زمانی در سراسر قاره آسیا برپای بودند و سرپناها و استراحتگاههایی برای مسافران و چهارپایانشان فراهم می‌آوردند نیز اکنون از بین رفته‌اند. فقط ویرانه‌هایشان برجایند تا نشانگر خط جاده کهن ابریشم باشند.

شهرهای بزرگ کاروان‌پذیر نیز، البته تنها نه بر اثر سده‌ها گمنامی و رخنه ناساز تکنولوژی نوین، دگرگون گشته‌اند. حتی چهره زمین جاده ابریشم نیز تغییر کرده است. شهرهای کنار جاده ابریشم در برخی موارد قریب به ۱۵ تا ۳۰ کیلومتر از جایگاه پیشین خود فاصله گرفته‌اند. این شهرها برای گریز از شنهای تجاوزگر و در تعقیب منابع روبه کاهش آب، یعنی همان نهرهای کم‌آبی که از یخچالها سرازیر می‌شدند و به سرعت در زمین تفتیده فرو می‌رفتند، نقل مکان کردند. بسیاری از شهرهای واحه‌ای، به ویژه در حاشیه جنوبی حوضه خشک تاریم^۲، که زمانی از

1. Freya Stark

۲. Tarim Basin: حوضه تاریم به مساحت ۹۰۵۰۰۰ کیلومتر مربع واقع بین کوههای تین‌شان و پامیر و کوههای کونلون است. این حوضه مشتمل بر دریاچه لُپ نُر و اراضی پست تورفان است. (دایرة‌المعارف فارسی، مصاحب). - م.

شاخصه‌های جادهٔ ابریشم بودند، اکنون به وسیلهٔ توده‌های شنی، که پیوسته این سرزمین را تهدید می‌کردند، به ضخامت دهها یا حتی صدها متر، مدفون گشته‌اند. شهر بلخ در شمال افغانستان، که اسکندر بزرگ در آنجا با شاهزاده رکسانا پیوند زناشویی بست، زمانی بهشت شرق نامیده می‌شد، زیرا سرزمین بارورش در کرانهٔ رودخانه‌ای جای داشت که از ارتفاعات یخچالی همان اطراف، پر آب می‌شد. امروز آن رودخانه، خشک و آن جایگاه رها شده است. در آسیای غربی، حوضه‌های سفلی رودخانه‌های دجله و فرات، که جادهٔ ابریشم از شرق به سمت آنها کشیده می‌شد، بسترهای خود را با گذشت سده‌های پی‌درپی، بارها دگرگون ساخته‌اند. جایگاه دقیق برخی از شهرهای کهن، اکنون دیگر شناخته نیستند؛ شاید برخی از آنها زیر مردابهای امروزی مدفونند. شیوه زندگی نیز دگرگون شده است. بخشهایی که گذر کردن از آنها زمانی روزها، هفته‌ها یا ماهها طول می‌کشید، اکنون با خودرو، راه آهن و یا هواپیما ظرف چند ساعت پشت سر گذارده می‌شوند. مردمانی که در سده‌های اخیر به علت دورافتادگی یا هراس از مخاطرات سفرهای قاره‌ای دوران گذشته، از دیگر نقاط جهان بریده بودند، یک بار دیگر با جهان پیوند یافته‌اند؛ چندان که اکنون تلویزیون حتی به میان مردم دورافتاده‌ترین نقاط جلگه‌ای آسیا نیز رخنه کرده است. امروزه تنها یک راه برای سفر کردن در جادهٔ ابریشم به جای مانده است — راه تخیل. گرچه زمان حال نقابی بر چهرهٔ گذشته می‌زند، لیکن ما می‌توانیم حیات جادهٔ ابریشم را در ذهنهایمان بازآفرینی کنیم و آن را همان گونه که صدها هزار مسافر آزموده و طی سده‌های پی‌درپی به سان یکی از بزرگ‌ترین راههای مسافرتی جهانش درآورده بودند — چندان بزرگ که حتی امروزه نیز فریبنده‌ترین و شناخته‌ترین شاهراه بشری به شمار می‌آید — در تخیلمان بازسازی کنیم. گفته‌های بسیاری از مسافران خارق‌العاده‌ای که پایشان به این جاده کشیده شده و دربارهٔ آن نوشته‌هایی از خود به یادگار گذاشته‌اند، در بازآفرینی احساس، مناظر، صداها و بوهای جادهٔ ابریشم در طول تاریخ، به ما بسیار کمک می‌کنند.

جهانگردانی چون مارکو پولو، دربارهٔ زندگی در طول این جاده در دورهٔ شگفت‌انگیز و بی‌همتای عصر آرامشی که تحت حکومت مغولان، صلح مغولی^۳، فراهم آمده بود یادداشتها و اسناد بی نظیری برای ما به جای گذاشتند. سالنامه‌های چینی دربارهٔ تماس با سرزمینهای بیگانه طی قرن‌ها، جزئیاتی را به ثبت می‌رسانند که البته همانند رویدادنگاریهای غربی، واقعیت را با پندارد در می‌آمیختند. سفرانی که از سراسر اروپا و آسیا [نامی که به اروپا و آسیا به عنوان یک قاره داده شده است. — م.] پا به این جاده می‌نهادند، دربارهٔ تلاشهایشان در جهت جلب همپیمانانی در سرزمینهای گستردهٔ بیابانی، کوهستانی و جلگه‌ای نوشته‌هایی به یادگار می‌گذاشتند. زایران و پناهندگان مذهبی — از جمله بوداییان، مسیحیان، زرتشتیان، کلیمیان و مسلمانان — از سفرهای پرفراز و نشیبشان که در جست‌وجوی معنویت می‌کردند، گزارشهایی می‌نوشتند. بازرگانان، طی

هزاران سال، ضمن آنکه می‌کوشیدند راههای بازرگانی را با وجود مشکلات عظیم، در سراسر آسیا پابرجای نگه دارند، کتابهای راهنمای مفیدی بر پایه تجارشان می‌نگاشتند. پس از يك وقفه چندصد ساله، کاشفانی چون مارك اورل اشتاین^۴ اسون هدين^۵، بارون فردیناندفون ریشتون، و اوئن لاتیمور^۶ این راه شرقی - غربی تاریخی را دوباره کشف کردند و یافته‌هایشان را در مجموعه‌هایی از آثار چشمگیر در اواخر سده نوزدهم و اوایل سده بیستم منتشر ساختند.

تجربه‌های این کاشفان، فراتر از ارزش سنجیهای متعارف است، زیرا بیشتر آنچه را که ما از مسافران قدیمی درباره الگوی زندگی در جاده ابریشم آموخته‌ایم، تأیید می‌کنند. در سال ۱۹۲۸، پیش از آنکه دگرگونیهای سده بیستم هنوز به قلب آسیا رخنه کرده باشند، اوئن لاتیمور می‌توانست چنین بنویسد:

اگر کاری که من قادر به انجامش بودم ارزشی داشته باشد، اساساً بدان علت است که آنچه یاد گرفتم، در خلال مسافرت از راههای باستانی در قلب آسیا به همراه کاروانها به دست آمد؛ درست همان گونه که صدها سال و یا در واقع هزاران سال پیش، مسافران پیشین، این راه را پیمودند. شرایط همان بودند. مخاطرات تشنگی، سرما، توفان شن، بوران و یورش راهزنان، همچنان به قوت خودشان پابرجا بودند. همراهان کاروان و بازرگانان از هیچ جنبه مهمی با کاروانیان دیرین تفاوت نداشتند. هر چیزی که من دیدم، احساس کردم و شنیدم، با استثناهای جزئی، می‌تواند به وسیله مسافر غربیه‌ای که دوستانه یا دوهزار سال پیش در این جاده ره می‌سپرده است دیده، احساس و شنیده شده باشد. من حتی هر گونه نقشه‌ای را که نشان‌دهنده مسیر راه روزانه ام بوده باشد، در اختیار نداشتم. [او به گونه‌ای معترضه یادآوری می‌کند: «هر گونه نقشه‌کشی، می‌توانست بدترین بدگمانی را به بار آورد؛ و هر دو قطبنمای من از کار افتادند.»] مشکلات مربوط به جهت‌یابی و تعیین مسافت که هر روزه مایه سرگردانی من می‌شدند، همان مسائلی بودند که مارکو پولو و یا ویلیام روبروک^۷ را نیز رنج داده بودند. من تنها يك امتیاز بر آنها داشتم - زبان مردمی را که در میانشان زندگی می‌کردم، می‌دانستم.

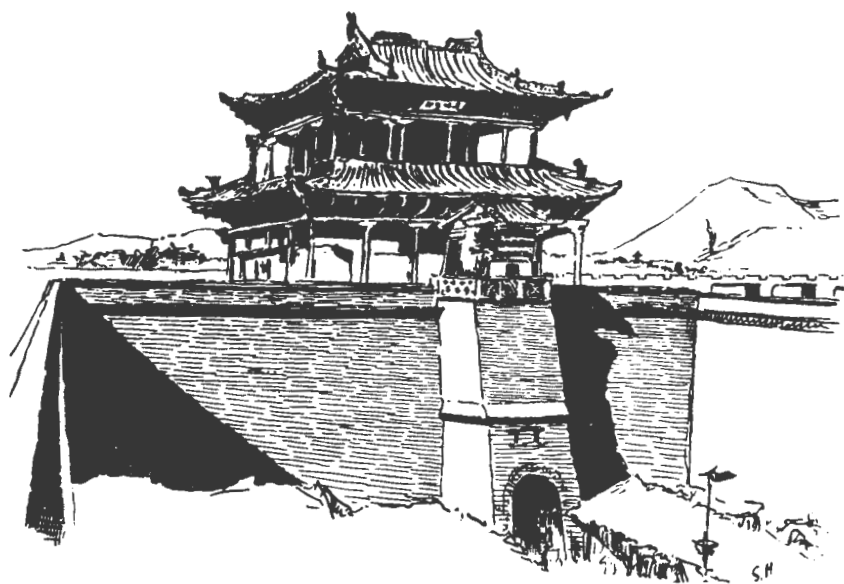
خوشبختانه ما نیز گرفتاری زبان نداریم، زیرا همه این آثار به وسیله پژوهشگران بی‌همتای آسیایی این قرن و سده گذشته، به زبان انگلیسی به دستمان رسیده‌اند. با کمک اینها، می‌توانیم در تصوراتمان حیات جاده ابریشم را بازسازی کنیم. شاید در خلال این زمان دراز، سیاست و حتی جغرافیا دگرگون شده باشد، اما در بخش عمده تاریخ جاده ابریشم، تجارب مسافرانی که از آن گذشته‌اند، بس همسانند. شاید بهتر باشد جای پاهای آن مسافرانی را دنبال کنیم که در خلال

4. Marc Aurel Stein

5. Sven Hedin

6. Owen Lattimore

7. William of Rubruke



از راه چنین دروازه‌هایی بود که مسافران در اواخر سده نوزدهم از اندرون باروبندی شده شهر بیرون می‌زدند و به جاده سرباز خارج شهر پای می‌گذاشتند (نقل از اسون هِدین، از کتابش با عنوان *از راه آسیا*، ۱۸۹۹).

اعصار، همراه با جریان پیوسته‌ای از کاروانها، شرق و غرب را به هم پیوند می‌زدند.

* * *

از چین، مسافران جاده ابریشم می‌بایست از شهر بزرگ و دیواربندی شده چانگ - آن^۸، که قرن‌ها شهر نخست یا دوم و غالباً پایتخت بود، سفرشان را آغاز می‌کردند. امروزه مردم غرب، این شهر را بیشتر از همه به خاطر مجسمه‌های گلی تمام‌قدی می‌شناسند که در سال ۱۹۷۴ در معبد شین شیه هوانگ تی^۹، نخستین متحدکننده چین، کشف شدند. حتی در سال ۲۱۰ پیش از میلاد، چانگ - آن یک پایتخت بزرگ بود که در سده هفتم میلادی جمعیتی حدود دو میلیون تن داشت که با جمعیت شهر نوین شیآن^{۱۰} که امروزه در نزدیک آن قرار دارد، برابر بود. حتی در آن دوره‌هایی که پایتخت به سوی شرق و به شهر لویانگ^{۱۱} یا جای دیگر انتقال یافته بود، چانگ - آن همچنان به صورت شهر تجاری عمده برای بازرگانی غرب، سرپل جاده ابریشم و یک شهر به راستی جهانی، پابرجا ماند که در آنجا غربیان و شرقیان برای خرید و فروش پارچه‌های ابریشمین، چیت موصلی، سنگهای گرانبها، شیشه‌های رنگین، ظروف فلزی، عطریات، ادویه، چای و کالاهای

8. Ch'ang-an

9. Ch'in Shih Huang Ti

10. Xi'an

11. Loyang

خواستنی دیگری که در این شهر انبار شده بود، گردهم می آمدند. چانگ - آن از دیر باز نقطه ورود افکار، ادیان و مردمان جدید غربی به چین به شمار می آمد.

این شهر در دره رودخانه وی^{۱۲}، در سرزمین اصلی چین کهن جای دارد. چانگ - آن که تا شیب آرام جنوبی این دره گسترش داشت، به توصیف یکی از ناظران امروزی، «دیوارها و کاخهایش را، در یک نظر، مانند ورودی يك آمفی تئاتر» به نمایش می گذاشت. این شهر به برکت کاخها، تماشاخانه‌ها و پارکها و نیز شبکه‌ای از دریاچه‌ها و آبگذرها، يك شهر چشم نواز و پررونق بود که در ضمن، کانون بازرگانی و صنعت نیز به شمار می آمد. در اینجا کالاها از سراسر کشور گردآوری و پیش از سپرده شدن به کاروانهای راهی غرب، غالباً آراسته و پیراسته می شد. و در همین شهر بود که کالاهای خارجی از آسیای مرکزی و غربی وارد و سپس از شاهراههای سلطنتی به سراسر ولایات سرزمین چین توزیع می گشت.

مسافران جاده ابریشم همین که شهر چانگ - آن را از طریق دروازه غربی پشت سر می گذاشتند، با دره پهناور و بارور رودخانه وی روبه‌رو می شدند. در اینجا رنگهای زرد و سبز بر همه چیز غلبه داشت. سبز، به خاطر مزارع و باغهای پر بار منطقه؛ آن گونه که مارکوپولو از «دشتهای پوشیده از درخت توت» یاد کرده بود، همان درختهایی که کرم ابریشمهای باارزش از برگ آنها تغذیه می کردند. زرد، به خاطر خاکبادهای نرمی که هزاران سال است از سوی جلگه‌های شمالی به سرزمین چین وزیده‌اند و لایه‌ای از خاک به عمق چند متر برجای می گذارند. این همان غباری است که توده‌های شن طلایی سرخ‌رنگ را در بیابانهای برهوت مسیر جاده ابریشم می‌سازد، ولی در این نقطه، آب فراوان موجب می‌شود که از همین لایه‌های غبار، حاصلخیزترین مزارع جهان پدید آیند. رنگ زرد در اینجا چندان بر زمین و هوا چیره است که نخستین امپراتوران چین خودشان را هوانگ تی، یعنی «خدایگان زمین» یا «خدایگان لایه‌های غبار زرد» نامیده بودند. این غبار را مسافران، چندان خوش نداشتند، زیرا پی در چشم و بینی و دهانشان فرو می‌رفت و تن و جامه‌شان را می‌پوشاند.

مسافران برای رفتن به قلب آسیا می‌بایست ۴۰۰ تا ۴۸۰ کیلومتر راه را از چانگ - آن در امتداد رودخانه وی به سوی غرب می‌پیمودند. در اینجا، قریب به ۳۰۰ سال پیش از میلاد، چینیه‌ها يك بدل خاکی از دیوار بزرگ ساختند که بعدها به مرز قلمرو آنان تبدیل شد. چینیان این بخش روبرو به سوی غرب جاده ابریشم را که شاهراه سلطنتی می‌خواندندش به خوبی برای مسافران نگهداری می‌کردند. این راه در بیشتر نقاط چندان خوب و محکم سنگفرش شده بود که وسایل نقلیه چرخدار به آسانی از آن می‌گذشتند و مأموران چینی در طول راه، برای حفاظت از مسافران و گردآوری عوارض برای امپراتور، به خوبی از آن پاسداری می‌کردند. کاروانیان در اینجا نیاز به آن نداشتند که همه آذوقه خود را به همراه داشته باشند، زیرا آذوقه مورد نیاز آنان از مزارع اطراف

جاده گردآوری و در فواصل معینی از راه برای فروش به مسافران عرضه می شد. سرپناههایی نیز در سراسر جاده فراهم شده بود و از این رو، مسافران، ناچار به خوابیدن در فضای باز یا درون چادر نبودند.

از دره بالای رودخانه وی، مسافران با گذر از ناحیه ای جنگلی و تپه ماهوری، اندکی به شمال غربی می پیچیدند و درست قبل از آنکه رودخانه، حلقه بزرگ خود را به شکل کلاه سیلندری و روبه شمال آغاز کند، به بخش بالایی رودخانه هوانگ (زرد)^{۱۳} می رسیدند. در شمال قرنهای بود که مسافران در نقاط گوناگون و بیشتر در محلهایی نزدیک شانگهای امروزی، از این رودخانه گذر می کردند.

خود رودخانه هوانگ از رشته کوههای کونلون^{۱۴}، حاشیه شمالی برآمدگیهای بزرگ فلات تبت سرچشمه می گیرد که در جنوب آن هیمالیای سر به فلک کشیده قرار دارد، جاده ابریشم از آن پس با پیچ خوردن به سمت شمال غرب و قلب آسیا، در مسافتی بیش از ۳۲۰ کیلومتر از دنباله های کونلون می گذرد که نان شان^{۱۵} (کوهستان جنوبی) نامیده می شود. در این گذرگاه، بادهای مرطوب وزیده از اقیانوس آرام، مسافران را همراهی می کرد. از این نقطه به طرف غرب، تنها آبهایی که پیدا می شدند، نهرها و چاههایی بودند که از آب یخچالها و برفابه های بلندبهای صعب العبور آسیای مرکزی تغذیه می شدند.

راهی که در طول دامنه های نان شان ادامه می یافت از واحه گسترش یافته ای عبور می کرد که با رودخانه کوچکی با نام سولو^{۱۶} مشروب می شد. در آن سوی این رودخانه، پیشرفتگی بزرگی از صحرا قرار دارد که با صحرای بدنام گبی^{۱۷} هم مرز است. این نقطه از زمین، با چمنزارها و مزارع پر بار، همان باریکه ای است که دالان کانسو^{۱۸} می نامندش و نوعی شاهراه طبیعی سر راه غرب به شمار می آمد. این ناحیه، چنان اهمیت حیاتی داشت که حدود یک سده پیش از میلاد مسیح، یعنی از آن زمان که راه ارتباط مستقیم با غرب باز شد، چینیه دیوار بزرگ را چندان گسترش دادند تا این منطقه را نیز در بر گیرد. از بالای پیچ شمالی رودخانه هوانگ، دیوار بزرگ به سمت و در طول دالان کانسو پایین می آمد. برجهای دیده بانی و مراقبت در سراسر این راه دایر شده بود و سر بازان در مواقع گرفتاری معمولاً سر می رسیدند.

در انتهای دالان کانسو، یعنی مرز میان تمدن و توحش، پادگان مرزی تونهوآنگ^{۱۹} قرار داشت. تونهوآنگ که دیری یکی از کانونهای فرهنگ بودایی به شمار می آمد، غالباً شهر شنها نامیده می شد، زیرا در اینجا مسافران با توده های بزرگ و سیار شن برمی خوردند که تقریباً یک چشم انداز ۲۴۰۰ کیلومتری رامی پوشاندند. در نزدیکیهای همین جا، غارهای مشهور هزار بودا جای داشتند. این غارها در واقع از یک دیواره گلی مشبك تشکیل می شد که سوراخهای آن،

13. Huang (Yellow) River

14. K'unlun

15. Nan Shan

16. Sulo

17. Gobi

18. Kansu Corridor

19. Tunhuang

سلولهای راهبان بودایی بود. در همین جا بود که مارک اورل اشتاین گنجخانه‌ای پر از دستنوشته‌های بودایی یافت که سوترای الماس^۲، کهن‌ترین کتاب چاپی جهان (در واقع، يك تومار) از جمله آنهاست و قدمت آن به سال ۸۶۸ میلادی می‌رسد (تکه‌های چاپی دیگری متعلق به سده پیشتر در جای دیگر پیدا شده‌اند).

در آخرین منزلگاه مرز حفاظت شده چین، یعنی تونهوآنگ، مسافران برای يك نوع سفر بسیار متفاوت آماده می‌شدند. آنها اکنون در حاشیه صحرا، یا به نام چینی آن، شنهای روان قرار داشتند. کشاورزان واحه‌نشین در میان این سرزمینهای سوخته، باور نمی‌کردند که کسی بتواند بدون آبیاری، کشاورزی کند و برای آب دادن محصولانش تنها به آب باران متکی باشد. مسافران، همین که از تونهوآنگ بیرون می‌زدند، می‌بایست همه آذوقه‌شان را با خود برمی‌داشتند و به سر هر چاهی که می‌رسیدند به اندازه کافی آب برمی‌گرفتند تا در فاصله رسیدن به چاهی دیگر که گاه روزها به درازا می‌کشید، آب در اختیار داشته باشند.

حیوانات نیز می‌بایست به آب و علوفه مجهز می‌شدند، زیرا در سرزمینهای خشکی که در پیش روی داشتند، کمتر چیزی برای چریدن وجود داشت. در اینجا، شتر ارزش خود را اثبات می‌کرد: شتر چنان طاقتی دارد که می‌تواند مسافت‌های طولانی را با اندکی آب و علوفه طی کند. اسبان و الاغان نیز در جاده ابریشم به کار می‌آمدند؛ تا اندازه‌ای برای آنکه می‌توانستند بارهای سنگین تر را بر پشت خود حمل کنند.

اما شتران، عصای دست مسافران جاده ابریشم بودند. در آسیای مرکزی، این شتران دوکوهانه بلخی (و نه شترهای يك کوهانه عربی) بودند که می‌توانستند نه تنها در برابر گرمای روز صحرا، بلکه در مقابل سرمای گزنده شب صحرا و زمستانهای منجمدکننده، ایستادگی کنند. حیوانات بارکش غالباً رد آب را از فواصل دور بو می‌کشیدند و می‌توانستند در باره توفانهای شن غافلگیرکننده‌ای که ممکن بود مسافر بی‌احتیاط را خفه یا دفن کنند، هشدار دهند. وقایع ناگوار چینی، بی‌شیه، چنین توصیف کرده است:

هرگاه چنین بادی در حال نزدیک شدن بود، تنها شتران پیر، پیشاپیش از آن آگهی داشتند، و بی‌درنگ همه با هم خرناس می‌کشیدند و پوزه‌هایشان را در شن فرو می‌بردند. آدمها این علامت را هشدار می‌دانستند و فوراً بینی و دهانشان را با نم می‌پوشاندند. این باد، بسیار سریع است و در يك لحظه می‌وزد و ناپدید می‌شود، اما اگر مسافران در برابر آن از خود محافظت نمی‌کردند، با خطر مرگ ناگهانی روبه‌رو می‌شدند.

مشکلات مربوط به آب و آذوقه و توفانهای شن، تنها مسائلی نبودند که سر راه مسافران جاده

۲۰. Diamond Sutra: سوترای الماس مجموعه مواعظ و گفتگوهای مکتوب بوداسف.



در توفانهای شن ناحیهٔ تاکلاماکان^{۲۱}، مسافران برای جلوگیری از خفه‌شدنشان، غالباً مجبور بودند صورت‌هایشان را بپوشانند. (از کتاب *از راه آسیا*، نوشتهٔ اسون هِدین، ۱۸۹۹)

ابریشم سبز می‌شدند. آنها همین که دیوار بزرگ را پشت سر می‌گذاشتند، خطر برخورد با راهزنان غارتگر تهدیدشان می‌کرد. هرچند که این سرزمین، بایتر از آن بود که زندگی جمعیت انبوهی از چادرنشینان یا راهزنان را تأمین کند، اما دسته‌های کوچک غارتگران به خوبی می‌توانستند در آن زندگی کنند، به گونه‌ای که آب را از حفره‌های دورافتاده تهیه می‌کردند و ضروریات و تجملات زندگی را از کاروانهای رهگذر به دست می‌آوردند. در نتیجه، فقط مسافران نادری که عمدتاً زایر یا پیکهای سلطنتی بودند و برای کاری ضروری به سرعت سفر می‌کردند، این خطر را به جان می‌پذیرفتند که تنها به سرزمینهای درون آسیا پا گذارند. بیشتر مسافران در کاروانهای بزرگی که غالباً مجهز به صدها شتر و نگهبان مسلح بودند، با همدیگر سفر می‌کردند. گرچه تعداد هر چه بیشتر مسافران به خودی خود امنیتی را پدید می‌آورد، اما حجم و بار بیش از اندازهٔ کاروانها آنها را آسیب‌پذیر می‌ساخت، زیرا کاروان را از سرعت می‌انداخت. کاروانها همین که به شنهای روان می‌رسیدند، وسایل نقلیهٔ چرخدار را بر جای می‌گذاشتند و هرکسی تقریباً درست مانند حیوانات بارکش، پای پیاده سفر می‌کرد.

21. Taklamakan

در سراسر تاریخ، بیشتر مسافران، از جمله مسافران معاصرین مانند اشتاین و با تیمور، جادهٔ ابریشم را پای پیاده می‌پیمودند. حیوانات بارکش از شتر و الاغ گرفته تا گاو نر یا اسب، به اقتضای آب و هوا و موقعیت زمین — بسیار ارزشمندتر از آن بودند که برای آسایش مسافران به کار روند. آنها می‌بایست تدارکات اساسی مانند آب و آذوقه و نیز کالاهای بازرگانی یا پیشکشیها را بر پشت خود حمل می‌کردند. از آنها، بجز در موارد اضطراری، سواری نمی‌گرفتند، زیرا سلامت و بقای کاروان بستگی به تندرستی آنها داشت. حتی در دوران کنونی که کاشفان برای نخستین بار گهگاه پای وسیلهٔ نقلیه موتوری را به آسیای مرکزی باز کردند، از این وسیله غالباً نه برای حمل مسافر، بلکه برای حمل و نقل تجهیزات ضروری استفاده می‌کردند؛ ضمن آنکه برای حمل ذخیرهٔ مهم سوخت برای اتومبیلها در این سرزمین بایر، از وجود شتر نیز سود می‌جستند. بدین سان، همهٔ همراهان کاروان، پیاده حرکت می‌کردند. سرعت کاروان بس کند بود و حیواناتی که بارهای سنگین بر پشت حمل می‌کردند، نه به یورتمهٔ سریع، بلکه آرام و به حالتی شبیه به خزیدن راه می‌رفتند — فقط کمی متفاوت با سرعت دسته‌های مهاجم بیابان نشین سواره و سبکبار.



در آن سوی تونهوآنگ، مسافران عازم غرب^{۲۲} با بیابانهای حوضهٔ تاریم روبه‌رو می‌شدند. حوضهٔ تاریم که بیشتر نقاط آن را رشته کوهستانهای خشک و یخ بسته در بر می‌گیرند — رشتهٔ کوههای کونلون در جنوب، کوههای پامیر در غرب، کوهستان تین شان^{۲۳} (کوهستان آسمانی) در شمال، کوهستان پست پی شان^{۲۴} (کوهستان شمال) در شمال غرب — از بارانهای زندگی بخش اقیانوسها و دریاها پیرامون آسیا محروم مانده است. این حوضه یکی از خشک‌ترین و بینواترین سرزمینهای جهان است. بیابانهای این حوضه، صحراهای «رام» گونهٔ آسیای غربی نیستند که در آنها اقوام توراتی کوچ می‌کردند و تمامی قبایل بدوی و گله‌هایشان می‌توانستند با کوچ مداوم گذران کنند. بیابانهایی که در قلب حوضهٔ تاریم جای دارند، جای زندگی هیچ انسانی نیستند و تنها معدود گیاهان و جانوران کمیابی می‌توانند در آنها زندگی کنند.

بزرگ‌ترین بیابان این حوضه، صحرای هراس انگیز تا کلاماکان است که منطقه‌ای به وسعت ۹۶۰ کیلومتر از شرق به غرب در ۴۰۰ کیلومتر از شمال به جنوب است و از توده‌های شنِ روان به رنگ قرمز — طلایی که گاه ارتفاعشان از ۱۰۰ متر تجاوز می‌کند، تشکیل شده است و هرگونه حیاتی را در خود می‌پژمرد و می‌میراند. گیاهان کم‌رشد و گهگاهی این بیابان — گزها، تبریزیهای وحشی، یا نیها — در حواشی مسیرهای قدیمی آب می‌رویند. اما ریشه‌ها و بوته‌های مرده، ویژگی عمومی تری از چشم‌انداز تاریم را تشکیل می‌دهند که غالباً همراه با شنهای روان در گوشه و کنار

۲۲. منظور از غرب در سراسر این کتاب، نه اروپای غربی و آمریکا، بلکه مناطقی است که در غرب چین جای می‌گیرند؛ از جمله آسیای مرکزی و غرب آسیا. — م.

بیابان به شکل کپه‌هایی درمی‌آیند که به آنها مخروط‌های درخت‌گرمی گویند؛ بلندی برخی از این کپه‌ها حدود ۱۷ متر است. در بخش شرقی حوضهٔ تاریم، زمین بایر کوچک‌تری ولی خطرناک‌تری به نام لُپ (نمک) قرار دارد که از دشتهای نمک‌اندود و خاک‌رُس سفت تشکیل شده است. این بیابان از بقایای دریای نمکی است که زمانی دریای درون سرزمین بزرگی به شمار می‌آمد.

اندک رطوبتی که در حوضهٔ تاریم یافت می‌شود، از نهرهای بر فابی سرچشمه می‌گیرد که از دل یخچالها و گلوگاههای کوهستانی به پایین یورش می‌برند و در بیابان پایین ناپدید می‌شوند. در طول حاشیهٔ جنوبی تاریم، این نهرهای کوهستانی به یک رشته واحه‌های دور از هم فرو می‌ریزند. آبهایی که از کوههای غربی و شمالی می‌ریزند، با هم جمع می‌شوند و در قوس شمالی این حوضهٔ بیضی‌شکل، رودخانهٔ نسبتاً مهم‌تری به نام تاریم را می‌سازند. بستر خشک فصلی این رودخانه، که گهگاه بر اثر سرریز شدن رودخانهٔ ختن^{۲۵} طغیان می‌کند، تا شمال تاکلاماکان ادامه می‌یابد.

همین رودخانهٔ تاریم بود که زمانی دریای باستانی موسوم به لُپ نُر^{۲۶} (دریای نمک) را پر می‌ساخت که در دوران باستان عمدتاً یک باتلاق نمکی بود، بقایای لُپ نُر امروزه چنان ناچیز و چروکیده شده‌اند که هرگونه تغییر فصلی، گهگاه مسیرهای نهرهایی را که آن را مشروب می‌ساختند و در نتیجه، محل قرار گرفتن آن را نیز دگرگون می‌سازد. به همین دلیل است که باستان‌شناسان امروزی لُپ نُر را «دریاچهٔ سرگردان» نامیده‌اند.

دشواریهای گذشتن از این منطقهٔ بیابانی را مارکوپولو به خوبی توصیف کرده است.

[این بیابان] سراسر از تپه‌ها و دره‌های شنی ساخته شده و هیچ چیز خوردنی در آن پیدا نمی‌شود. اما پس از یک شبانه‌روز سواری، به آب تازه دست می‌یابید که تنها برای رفع تشنگی ۵۰ یا ۱۰۰ تن و حیواناتشان کافی است و نه بیشتر. و در سراسر این بیابان، آب به همین نحو پیدا می‌شود، یعنی بر روی هم، ۲۸ نقطه است که در آنجا آب گوارا یافت می‌شود، اما نه به مقدار فراوان؛ و در چهار محل، آب شور مزه نیز دیده می‌شود. در این راه هیچ جانوری پیدا نمی‌شود، زیرا در اینجا چیزی برای تغذیه پیدا نمی‌کنند. اما این بیابان، یک ویژگی عجیب دارد و آن این است که هرگاه از مسافرانی که در شب نیز به حرکت ادامه می‌دهند کسی عقب بماند و یا به خواب رود یا به‌دلیل دیگر از کاروان جدا بیفتد به هنگام تلاش در ملحق شدن دوباره به کاروان، صدای ارواحی را می‌شنود که تصویری کند صدای همراهانش است. گاه، این ارواح او را به نام، صدا می‌زنند و بدین سان، مسافر جامانده گمراه می‌شود؛ بدان سان که هرگز دسته‌اش را پیدا نخواهد کرد. به همین گونه، بسیاری از مسافران در این بیابان نابود شده‌اند. گهگاه مسافر سرگردان شبانه‌گاه صدای پا و همه‌همهٔ سوارانی را دور از خط واقعی جاده می‌شنود و آن را با صدای همراهانش اشتباه می‌گیرد و به دنبال آن صدا می‌رود. اما زمانی که روز فرا می‌رسد، تازه درمی‌یابد که فریب خورده و

دچار مصیبت شده است. حتی در هنگام روز نیز صدای این گونه ارواح شنیده می شود. در زمان دیگر، صدای انواع سازهای موسیقی، به ویژه صدای طبلها به گوش می رسد. از همین روی، در چنین مسافرتی، رسم بر این است که مسافران، نزدیک همدیگر سفر کنند. همه حیوانات، زنگوله بر گردن دارند تا گم نشوند. و وقت خواب، علامتی نصب می شود که جهت راه را در عزیمت بعدی مشخص می کند.

و بدین سان، از این بیابان گذشتیم.

مسافران بیابان در سراسر جهان، صداها و سرابهایی را توصیف کرده اند که می توانند مسافران بی احتیاط را فریب دهند و در دام مرگ اندازند. بسیاری از صحرائشینان، این اوهام را کار ارواح خبیث می دانند، اما دانشمندان امروزی تصور می کنند این صداها صداهای صحرائی در اثر تغییرات دما در فضای تقریباً بی ابر بیابان که موجب فرو ریزش بهمنهایی از تپه های شنی می شود، پدید می آیند. این صداها و سراپها، هر علتی که داشته باشند، نمایانگر تصویر و واقعیت خطری بودند که مسافران آسیای مرکزی را تهدید می کرد.

حقیقتاً چنین منطقه ای با این درجه از ستیز با زندگی و گسستگی از جهان خارج نباید به هیچ روی توجه جهانیان را به خود جلب کرده باشد. اما با این همه، حوضه تاریم به دلیل آنکه سر راه جاده سراسری عمده آسیا قرار دارد، یکی از بخشهای کلیدی جاده ابریشم به شمار می آمد. طی سده های پی در پی، مسافران، راهی به باریکی و شکنندگی رشته ابریشم در این بیابان باز کرده بودند که در مسیر نامهربان و ستیزه جوی شرق به غرب، وجب به وجب از واحه ای به واحه ای دیگر کشیده می شد.

مسافران، بی توجه به اینکه می بایست در تونلها و تونلها تصمیم بگیرند راه جنوبی حاشیه تاریم را در پیش گیرند یا راه شمالی آن را، عازم سفر می شدند. راه جنوبی از راه شمالی بسیار دشوارتر بود، زیرا فاصله واحه های آن از همدیگر بسیار زیاد بود، اما با این همه، همین راه دشوار غالباً ترجیح داده می شد، زیرا پرت افتادگی بیش از اندازه آن، دسته های راهزن را از حمله به کاروانها و سکونت در آن منطقه باز می داشت. از راه کونلون نیز مسافران آن قدرها در معرض خطر راهزنان نبودند، زیرا راههای طبیعی معدودی در این کوهستان وجود داشت و بیشتر نهرهای کوهستانی آن چندان توفنده بودند که امکان عبور از آنها نبود. مسافران با پشت سر گذاشتن ایستگاه حراست دیوار بزرگ از راه دروازه یانگ کوان، می بایست به سمت جنوب غربی می پیچیدند و قوس بیضی شکل حوضه تاریم را دنبال کنند. این راه را چینیهان نان شان پی لو^{۲۷} (جاده شمالی کوهستان جنوب) می نامیدند.

سفر در این بخش از جاده ابریشم، شامل زنجیره‌ای از گذرگاههای کوتاه ولی غالباً خطرناک از يك شهر دیواربندی شده به شهر مشابه دیگری بود. در خارج از این شهرها، مسافران ناچار به بیتوته کردن در فضای باز و خوابیدن در کیسه‌های خواب و زیر چادرهای سبک بودند. در فاصله میان شهرها، کاروان غالباً با بیشترین سرعت ممکن پیش می‌رفت، زیرا بقای انسانها و حیوانات کاروان بستگی به رسیدن به موقع به چاه بعدی و یافتن آب کافی داشت. در این راه، آب چنان حیاتی و کمیاب بود که مسافرانی چون کاشفان معاصر، اشتاین و هدین، گهگاه ترجیح می‌دادند که این راه را در زمستان طی کنند، زیرا در این فصل می‌توانستند ذخیره آماده‌ای از آب مورد نیازشان را به صورت تکه یخ حمل کنند. در فصلهای گرمتر، کاروان بیشتر در هوای خنک شبانه و به راهنمایی ستارگان آسمان حرکت می‌کرد. برخی از کاروانسالاران و راهنمایان حتی در مدارس دریانوردی هند تحصیل می‌کردند، زیرا فنون دریانوردی نجومی برای دریانوردان و کاروانیان، یکسان بود. به هنگام روز، کاروانیان می‌توانستند برای حفاظت خود در برابر اشعه مستقیم خورشید به زیر چادرهایشان پناه برند. پشت دیوارهای حفاظ شهر، هرگاه کاروان به يك واحه می‌رسید، گهگاه می‌بایست یکی دو هفته استراحت کند تا خستگی راه از تن مسافران به دررود، وسایل سفرش را تعمیر کند و پس از ترمیم ذخایرش، دوباره راهی سفر شود.

نخستین شهر عمده و ویژه استراحت و تجدید قوای مسافران در راه جنوبی، شهر شان - شان (چرچن)^{۲۸} بود. مارکوپولو یادآور شده بود که «سراسر این قلمرو و همچنین جاده، شنی است... و بیشتر آبی که در اینجا می‌توان یافت، تلخ و ناگوار است»، گرچه او همچنین افزوده بود که برخی از منابع آب، تازه و گوار است. شاخص بی‌آب و علف بودن اطراف شان - شان در این داستان که مارکوپولو نقل کرده، به دست می‌آید:

هرگاه سپاهی از این سرزمین می‌گذرد، مردم منطقه با زنان، کودکان و رومه‌هایشان می‌گریزند و فاصله‌ای برابر با سه روزراه را در عمق شنزار خشک طی می‌کنند؛ و از آنجا که نقاط دارای آب را در بیابان به خوبی می‌شناسند، می‌توانند مدتی با گله‌هایشان در عمق بیابان زنده بمانند، درحالی که پیدا کردن آنها امکان‌ناپذیر است، زیرا باد بی‌درنگ جای پاهایشان را با شن می‌پوشاند.

روشن است که این سرزمین جایی نبود که يك فرد ناآشنا به آسانی در آن گام گذارد. از این روی، مسافران جاده ابریشم همیشه با اشتیاق در جست‌وجوی کاروانسالاران و راهنمایان کارآموده بودند تا در برابر دستمزدی، رهبری کاروان را به آنها سپارند.

پس از این مرحله، مسافران راه جنوبی، به شهر بزرگ ختن می‌رسیدند. شهر ختن فزون بر آنکه يك مرکز تدارکاتی جاده ابریشم بود، يك کانون عمده فرهنگی در آسیای مرکزی نیز به شمار

28. Shan-shan (Cherchen)

می آمد. ختن نه تنها به خاطر جایگاه ممتازش در جاده ابریشم، بلکه برای این نیز اهمیت داشت که نزدیک منتهاالیه يك راه کوهستانی جای گرفته بود که از کوهستان بلند قره قوروم به کشمیر و هند می رسید؛ تقریباً این همان راهی است که شاهراه نوین قره قوروم میان چین و پاکستان در امتداد آن کشیده شده است. این منطقه بلند و سرد — گذرگاه قره قوروم بیش از ۶۰۰۰ متر بلندی دارد — خشک و بی آب و علف نیز هست؛ همچنان که از معنای قره قوروم (ریگزار سیاه) برمی آید. با این همه، این ناحیه طی سده های پی در پی راه مهمی به شمار می آمد و همان گذرگاه عمده ای بود که بوداییگری از راه آن از سرزمین اصلیش هند به قلب آسیای مرکزی رسید. شهر ختن که به خوبی با رودخانه ختن مشروب می شد، پیوسته دلنشین و خجسته بود. مارکو پولو به این نتیجه رسیده بود که «هر چیزی در اینجا به فراوانی یافت می شود.»

آنچه بیشتر از همه توجه چینیان را به خود جلب می کرد، یشم سبز و سفیدرنگی بود که در بستر کوهستانی رود ختن، نزدیک شهر ختن، به فراوانی پیدا می شد. دیری پیش از آنکه ابریشم از راه غرب به مدیترانه فرستاده شود، یشم از راه جنوبی حوضه تاریم به چین وارد می شد. مسافرانی که راهی هند بودند، می توانستند از راه کوه های پشت شهر ختن رهسپار آن سرزمین شوند. در بیشتر موارد، آنان از راه جنوبی تاریم، شهرهای یارغند (یارکند)^{۲۹} و کاشغر را پشت سر می گذاشتند و به کوهستان پامیر می رسیدند که شیب کمتری داشت؛ سپس به سمت جنوب غربی میانبر می زدند و پس از گذشتن از بلندترین نقطه هندوکش، و پشت سر گذاشتن آن دالان طبیعی که اکنون افغانستان و پاکستان نامیده می شود، به دشتهای هند گام می گذاشتند. مهاجمان در خلال اعصار، پیوسته از این راه استفاده می کردند.



مسافرانی که از تونهوآنگ در شمال تا کلاماکان راه می افتادند، از راه دیگری راهی کوهستان پامیر می شدند. آنها با پشت سر گذاشتن دیوار بزرگ در محل یومن کوآن^{۳۰} که به دروازه یشم معروف بود، مدت زمانی مسیری را دنبال می کردند که تقریباً موازی راه جنوبی بود و در بیابان مشابهی کشیده می شد، اما فراتر از آن، صحرای مطلقاً بی آب و علف لپ قرار داشت. مسافرانی که از این مسیر نمکی عبور می کردند، می بایست همه آب و آذوقه مورد نیازشان را با خود می بردند، زیرا هیچ چیزی در این سرزمین مرده پیدا نمی شد. در دوردست این صحرا، مسافران در روزگاران پیشین با مردابهای نمکی روبه رومی شدند که در واقع، دنباله های دریای روبه خشکیدن لپ نر بود، که همین خود اندکی رطوبت و گیاه را به بار می آورد. در کرانه های این مرداب نمکی، شهری واحه ای به نام لولان^{۳۱} (معروف به شهر مردگان) جای دارد که مسافران را در پناه و یاری خود می گرفت. در سالهایی که این مسیر، راه عمده به سوی غرب به شمار می آمد، چین خط برجهای دیده بانی و پاسدارخانه های مرزیش را به آن سوی دیوار بزرگ گسترش داد و از لولان

گذرانند. این اقدامات موجب شد که مسافران این مسیر تحت حفاظت قرار گیرند و از غذایی که از زمینهای کم آبیاری شده این نقاط به دست می آمد، سود جویند.

در آن سوی لولان، مسافران به صحرای شنی تر دیگری پا می گذاشتند تا اینکه سرانجام به کُرلا^{۳۲} می رسیدند؛ جایی که آبهای جاری شده از کوه نزدیک تین شان به آبهای سرازیر شده از کوههای غربی دورتر می پیوستند و یک دره واحه ای پر آب و علف و هموار را به وجود می آوردند. چینیان این راه را تین شان نان لو (جاده جنوب کوهستان آسمانی) یا راه مرکز می نامیدند. بدبختانه، در سومین سده پس از میلاد، آب باریکه ای که به ناحیه لولان زندگی می بخشید، سرانجام بند آمد. در نتیجه، سراسر قلب آسیا خشکتر شد و شهری که دیگر یک واحه به شمار نمی آمد، به ناچار خالی از سکنه گشت.

از آن پس، مسافرانی که می خواستند به شمال تا کلاما کان بروند، ناچار به یافتن راههای دیگری شدند و پیش از بازپیوستن به جاده اصلی و قدیمی در کُرلا، می بایست شمال را از دالان کانسودور می زدند و سپس از سمت غرب، چند واحه را پشت سر بگذارند و یک منطقه وسیع را دور بزنند. این راه، بسیار دشوار بود، زیرا در فراسوی دیوار بزرگ، یکی از بازوهای صحرای پهناور گبی قرار داشت که تا چین شمالی کشیده می شد. تاریخ نگار چینی ماتوآن - لین^{۳۳}، این صحرار را چنین توصیف کرده است:

... شما باید از یک دشت شنی عبور کنید که بیش از صد فرسنگ گسترده است. در همه جا جز آسمان و شن چیز دیگری دیده نمی شود و هیچ نشانی از جاده به چشم نمی خورد. مسافران جز استخوانهای انسانها و جانوران و سرگین شتران، نشانه دیگری برای پیدا کردن راه نمی یابند. مدت گذار از این برهوت، صداهایی شنیده می شوند که گاه آواز و گاه دیگر شیون می نمایند. غالباً پیش آمده است که مسافران برای پی بردن به ماهیت این صداها به این سو و آن سورفته اند و از جاده دور افتاده اند و به کلی گم شده اند؛ زیرا این صداها، آوای اشباح یا اجنه اند.

گرچه این بیابان بسیار خطرناک بود، ولی با این همه، فاصله واحه های آن از یکدیگر، کوتاه تر از همین فاصله در راه خشک لولان بود.

* * *

مسافران در شهر آنشی^{۳۴}، در ۱۴۰ کیلومتری تونهوآنگ، ایستگاه حراست دالان کانسو و دیوار بزرگ را ترک می گفتند؛ این شهر را گهگاه شهر خربزه می نامیدند، زیرا در واحه های این ناحیه غالباً خربزه عمل می آمد. پس از عزیمت به سمت شمال غربی از طریق گبی، آنها واحه های بسیار پر آبی را نزدیک دامنه پایین کوههای پی شان می یافتند. نخستین واحه، یک حوضه حاصلخیز

بود که به نامهای گوناگون هامی، کومول و آی - وو^{۳۵} نامیده می شد، و این راه شمال غربی گاه جاده بلند هامی نیز خوانده می شد. از هامی، جاده به سمت تپه ها در شمال و سپس در جنوب غربی به تورفان^{۳۶} کشیده می شد. تورفان حوضه پهنآوری است که قریب به ۱۰۰ متر زیر سطح دریا قرار دارد. تورفان چندان با آبهای سرازیر شده از کوهستان مشروب می شود که سده های پی در پی یک کانون کشاورزی و برای مسافران خسته غبار آلود پناهگاهی به شمار می آمده است. برداشت مسافران از این ناحیه در نام چینی این راه بازتاب یافته است. جاده ای از میان بیدستان. به همین سان، نخستین واحه حوضه تورفان، اولین بار، چشمه اژدها نام گرفت. مارک اورل اشتاین در این باره چنین گفته است:

نام این واحه عنوان شایسته ای بود که چینیها به این سرچشمه حیاتبخش در میانۀ یک برهوت جانگاہ داده بودند. تخیل چینیان... پیوسته آمادگی آن را داشت که پدیده های طبیعی شگفت انگیز سرزمینشان را با غولهای چینی مرتبط انگارند.

تورفان، یک پایگاه استراتژیک نیز به شمار می آمد، زیرا در نقطه پایانی یکی از گذرگاههای عمده کوهستانی جای داشت که مسافران غالباً از راه آن، جلگه های آن سوی تین شان را پشت سر می گذاشتند و به قلب حوضه تاریم می رسیدند. برای مهاجمان بیابانگرد، تورفان به خودی خود یک شهر جذاب بود، اما همچنین پایگاه بسیار مناسبی برای حمله به کاروانهای تجاری جاده ابریشم و تجاوز به خود چین نیز به شمار می آمد. در روزگار آرامش، کارگران مهاجر در فصل تابستان که بیکاری فصلی در تورفان پدید می آمد و زراعتی انجام نمی گرفت، از طریق گذرگاههای تین شان به نقاط کوهستانی خنک تر می رفتند تا در برداشت محصول به اهالی محل کمک کنند. (تورفان در فصل تابستان چنان داغ است که نجیب زادگان محلی برای پرهیز از گرما به اتاقهای سردابی زیر زمین نقل مکان می کردند - همچنان که همگنان بدوی آنان به همین منظور به بلندبهای کوهستانی می رفتند.)

برخی از مسافران که از چین به قصد تورفان سفر می کردند، راه دیگری را برمی گزیدند، بدین سان که در نقطه ای شرقی تر، دیوار بزرگ را در یومن، ترک می گفتند و راه مستقیم تری را در پهنه صحرا در پیش می گرفتند و واحه هامی را دور می زدند. این راه نوین شمالی، به ویژه زمانی سودمند می افتاد که واحه های هامی یا تورفان درگیر جدال یا زیر حمله مستقیم بودند. اما معمولاً راه هامی به تورفان را بیشتر می پسندیدند، به ویژه کاروانهای بزرگی که می بایست مطمئن می شدند که آب به فراوانی در اختیار خواهند داشت.

مسافران از هر راهی که به تورفان می رسیدند، پس از ترک آن می بایست به سمت جنوب غربی

می‌پسیدند، سپس دامنه‌های تین‌شان را زیر پا بگذارند و به واحهٔ دلنشین قره‌شهر^{۳۷} برسند، بعد در شهر گذرگاهی کُرا به راه لولان ببینند و پس از آن، از سمت غرب به کانونهای واحه‌ای پهناور کوچا^{۳۸} و آقسو^{۳۹} گام بگذارند. از آنجا که هیچ قدرت مرکزی قلب آسیا را تحت نظارت خود نداشت، این مراکز واحه‌ای — مانند تورفان و هامی — غالباً دولتهای کوچک مستقلی به شمار می‌آمدند که هر یک، شهر دیواربندی شده و ویژه خود را داشت. در آن دوران، مسافران به دشواری و با هزینه گزاف از این راه سفر می‌کردند، زیرا به هر شهری که پا می‌گذاشتند، می‌بایست برای همه کالاهای بازرگانی، معمولاً برای هر بسته به یک نرخ خاص، عوارض نقدی یا جنسی می‌پرداختند. مسافران، ناچار به پرداخت این عوارض بودند، زیرا به سر پناه و تدارکاتی که این شهرها در میانه یک سرزمین برهوت عرضه می‌داشتند، نیازمند بودند. مسافران کاملاً مجهز برای پرهیز از پرداخت این گونه باج و خراج، اگر می‌توانستند، با مهارت، مراکز واحه‌ای چون هامی را دور می‌زدند. اما زمانی که قلب آسیا بخشی از یک امپراتوری بزرگ‌تر بود، حکومت مرکزی معمولاً برای عوارض بازرگانی نرخ معقولی تعیین می‌کرد و در سراسر این راه، غالباً از طریق استقرار مهاجرنشینهای کشاورز — سر باز در محل، مسافران را در حیطه نظارت خود می‌گرفت و حیوانات تازه نفس و آذوقه فراوان به نرخ معقول در اختیار آنان می‌گذاشت.

صرف نظر از اینکه قدرت در دست چه کسی بود، کوچا و آقسو مهم‌ترین کانونهای راه شمالی حوضهٔ تاریم بودند. کوچا در دوران فرمانروایی چینبها، ترکها و قدرتهای دیگر، غالباً کانون مدیریت منطقه به شمار می‌آمد. گذرگاههای گوناگونی در کوهستان تین‌شان به ناحیه کوچا ختم می‌شدند. اورل اشتاین یادآور شده بود که «همهٔ این گذرگاهها بجز در برخی روزهای زمستان و اوایل بهار که برف و یخ آنها را مسدود می‌کرد، در بیشتر روزهای سال برای عبور و مرور حیوانات سنگین بار باز بودند.» از راه همین گذرگاهها بود که بازرگانان چادرنشین از جلگه‌های شمالی سرازیر می‌شدند تا سهمی از تجارت جادهٔ ابریشم را به خود اختصاص دهند و طلاها، خزها و چرمها و اسبهایشان را با ساخته‌های ظریف مردم یکجانشین مبادله کنند.

این گذرگاهها که هم مرتفع و هم باریک بودند در قیاس با گذرگاههای شمال تورفان و هامی قابلیت دفاع بیشتری داشتند و از همین روی، کوچا در برابر حمله‌های ناگهانی مصون‌تر بود. ناحیه کوچا به خودی خود نوعی دژ نفوذناپذیر به شمار می‌آمد، البته نه در برابر یورش چادرنشینان شمالی، بلکه در برابر گسترش صحرای جنوبی. اورل اشتاین دربارهٔ کوچا که در یک دشت پهناور و برکرانهٔ یک رود کم‌عرض جای دارد، چنین گفته است:

... کوچا در برابر پیشرفت‌شهای روانی که در نزدیکیهای ناحیهٔ بزرگ و پوشیده‌ازش

ناکلاماکان، مناطق کشاورزی اطراف را تهدید می‌کنند، به سان نوعی خندق و حفاظ طبیعی عمل

می‌کند... هرگاه که آبیاری این نواحی به علت‌های طبیعی یا انسانی کاهش می‌یابد.

مسافران در کوچا، مناطق مناسبی نیز برای استراحت و تعمیر وسایل سفرشان می‌یافتند. صرف نظر از اینکه آنها سفرشان را از لولان یا از تورفان آغاز کنند، کوچا تقریباً در نیمه راه حوضه تاریم به سمت کوهستان پامیر قرار داشت. حتی در این روزگار که این منطقه از نخستین روزهای حیات جاده ابریشم خشکتر گشته است، مسافران از مزارع و باغهای دلپذیر کوچا و بازارهای سرزنده حومه آن با لذت یاد می‌کنند.

منطقه آقسو که کانون عمده بعدی در قسمت غربی این راه به شمار می‌آمد، نیز یک چهارراه بود. آقسو نیز مانند کوچا بر کرانه یکی از شاخه‌های رودخانه تاریم جای داشت؛ گرچه این نقطه اکنون بسیار خشکتر و غیر قابل آبیاری تر از گذشته شده است. برخی از گذرگاههای کوه نزدیک تین شان چنان پست و هموارند که با ارابه نیز به آسانی می‌توانستند از آنها عبور کنند. گذشته از این، رودخانه ختن که در فصل تابستان خشک است، یعنی همان کمر بند آبی عمده‌ای که دور تا کلاماکان مرکزی کشیده شده است، ختن را یگراست به آقسو پیوند می‌زند، و بدین سان، راههای شمالی و جنوبی را در عرض صحرا به هم می‌پیوندد.

مسافران از چین، هر راهی را که برمی‌گزیدند، چه از راه تاریم جنوبی و چه از آن راهی که اشتاین آن را «جاده بزرگ و بلند آسیای مرکزی» نامیده بود، می‌بایست از کوهستان پامیر، ستون فقرات آسیا، گذر می‌کردند تا به غرب برسند. آن دو گذرگاهی که در حوالی تاریم از هم جدا می‌شدند، در دامنه‌های پامیر، گاه در یارغند و بیشتر در کاشغر، به هم می‌پیوستند. قوس شمالی کوه تین شان و کمانه جنوبی کوه کونلون به اضافه کوهستان پامیر، رشته پیوسته‌ای از ارتفاعات را می‌سازند که کاشغر را در غربی‌ترین نقطه حوضه تاریم در برمی‌گیرند. اشتاین یادآور شده بود که «چشم‌انداز باشکوهی از رشته کوهستانهای درخشان برفی»، از سه سوی کاشغر به چشم می‌خورند.

در اینجا مسافران جاده ابریشم با باروی شرقی مهیب و نامطبوع پامیر روبه‌رو می‌شدند. کاروانیان از چانگ - آن آهسته و پیوسته به سوی این بلندترین نقطه آسیا بالا می‌رفتند و زمانی که به کاشغر می‌رسیدند، تقریباً ۱۷۰۰ متر بالاتر از سطح دریا بودند. اما برخی از قله‌های پامیر تا بیش از ۸۰۰۰ متر بلندی دارند و آن قدر مرتفع و صعب العبور هستند که برخی از ماجراجوترین کوهنوردان جهان را به سوی خود جلب می‌کنند. همین امر موجب شده بود که ایرانیان آن را «بام جهان» بنامند. چینیان، پامیر را تسونگ - لینگ^{۴۰} «کوهستان پیازی» می‌خواندند، زیرا هوای رقیق در بلندیهای پامیر به تندی و تیزی پیاز می‌ماند. از بخت خوش مسافرانی که به دنبال هیجان کاذب صعود به قله‌های یخی نیستند، بدنه شرقی و خشک این رشته کوهستان، گذرگاههای یهن و

قابل دسترس برای عبور دارد. در واقع، «پامیر» به همین دره‌های بلند و پهناوری اطلاق می‌شود که «در پای قتل کوهستان» کشیده شده‌اند. کاروانهای جاده ابریشم از بیشتر این دره‌ها برای عبور استفاده می‌کردند، بی‌آنکه هیچ دره‌ای را بر دره‌های دیگر برتری داده باشند.

نخستین بخش صعود از غرب کاشغر یا یارغند، از همه دشوارتر و شیب‌دارتر بود. جاده گهگاه چنان شیبی به خود می‌گرفت که عبور برای حیوانات سنگین بار دشوار می‌شد. در این جاها و در دامنه‌های کوهستانی دشوار دیگر، بارها را از دوش چهارپایان برمی‌داشتند و آنها را سبکبار از گذرگاههای تنگ عبور می‌دادند و کالاها را انسانهای باربر چند صباحی بر دوش می‌کشیدند. در برخی جاها راه باریک را با دست تعریض می‌کردند تا شتران و حیوانات بارکش بتوانند به آسانی از آن بگذرند. اورل اشتاین در نخستین عبور از پامیر از سمت شرق، گفته بود:

زمانی که ما به جاهای سهل‌العبورتر و روی فلات رسیده بودیم و از ته دره نوك یخچال وسیع رادر بالا نظاره می‌کردیم، من سخت تحت تأثیر این واقعیت قرار گرفته بودم که گویی سد کوهستانی بزرگ ایمائوس^{۴۱} باستان را که اسکوتیای^{۴۲} مورد نظر بطلمیوس را به دو بخش «درونی» و «بیرونی» تقسیم می‌کرد، پشت سر گذاشته‌ام.

مسافران جاده ابریشم هنگامی که آبریزهای آسیا را پشت سر می‌گذاشتند، در مسیر فلاتها با شیبهای کمتر و دشتهای وسیع اطراف رودخانه، راه آسان‌تری برای پیمودن داشتند. از برخی از این راههای طبیعی که گاه ۱۰ تا ۱۶ کیلومتر وسعت می‌یافت حتی با وسیله چرخدار نیز می‌شد عبور کرد. اما در نقاط مرتفع غالباً سرمای گزنده‌ای وجود داشت. در همین راه پامیر بود که اشتاین در اواخر ماه ژوئیه [مرداد] با کولاک برف روبه‌رو شد و دریافت که دما در هنگام شب به زیر صفر رسید. با این حال، آن طور که او گفته، مسیر وردپای کاروان، در بیشتر طول سال، قابل استفاده بود. این دره‌های مسیر رودخانه، آب و علف فراوان برای کاروانهای رهگذر فراهم می‌کردند. سکونتگاههای دائمی شبانان و کشاورزان، در دره‌های پهناور بالای سه هزار متر ارتفاع دیده می‌شدند و شبانان در ماههای گرم‌تر حتی در نقاط بلندتر نیز زندگی می‌کردند.

از این روی، مسافران می‌توانستند، در طول سفرشان، ۸ یا ۹ ماه از سال، آذوقه و پناهگاهشان را در مسیر راه به دست آورند؛ حتی در زمستان نیز تنها حدود ۱۱۰ کیلومتر، یعنی سه روز راهپیمایی آسان، تا نخستین آبادی در دورترین نقطه فاصله داشتند. اشتاین گفته بود که از برخی راههایی که اکنون در ماههای زمستان بسته‌اند، مانند همه گذرگاهها در جاهای دیگر، می‌توان عبور کرد، تنها اگر «رفت و آمد چندان باشد که راه عبوری در میان برف باز شود و دیگر با برف تازه بسته نشده باشد»، به همان سان که در دوران شکوفایی جاده ابریشم بود.