

## تحلیل و بررسی نام گذاری جاده ابریشم با تکیه بر جغرافیای اقتصادی

امیرحسین حاتمی<sup>۱</sup>

### چکیده

راهی که امروزه به ابریشم مشهور گشته، طولانی ترین و یکی از پرکاربردترین راه های تجاری در طول تاریخ مشرق زمین بوده است. بخش وسیعی از این راه که غربی ترین نواحی چین را به شرقی ترین سواحل مدیترانه پیوند می داد، از خراسان بزرگ (از قومنس تا آن سوی جیحون) می گذشت. در قرن نوزدهم در پژوهش های اروپاییان، نام جاده ابریشم برای این راه متداول شد و به زودی نیز شیوع عام یافت. امروزه نیز همه، از شرقی و غربی، این راه تاریخی را به همین نام می شناسند و می نامند. این نام گذاری، از آن رو بوده که به گمان این پژوهشگران، عمده ترین و مهم ترین کالایی که در طول مسیر راه مبادله می شده، ابریشم بوده است. در پژوهش پیش رو، مسئله درستی یا نادرستی این نام گذاری مورد بررسی قرار گرفته است. بر اساس یافته های پژوهش، این نام گذاری به دو دلیل اساسی نمی توانسته مبنای تاریخی و منطبق بر واقعیت های عینی آن داشته باشد. نخست اینکه تا پیش از قرن نوزدهم، در هیچ یک از منابع جغرافیایی اسلامی و ایرانی اشاره ای به نام ابریشم نشده و دست کم بخش اعظمی از آن به نام «راه خراسان» نامیده شده و دوم اینکه بررسی جغرافیای اقتصادی و کالاهای مبادله شده در طول راه

---

۱. عضو هیئت علمی گروه تاریخ دانشگاه بین المللی امام خمینی: hatami1361@gmail.com

تاریخ پذیرش: ۱۳۹۶/۶/۱۶

تاریخ دریافت: ۱۳۹۶/۳/۴

مورد نظر، نمایشگر آن است که ابریشم، تنها یکی از صدها کالای مورد مبادله بوده و هیچ برتری خاصی نسبت به دیگر کالاها نداشته است.

### واژگان کلیدی

جاده ابریشم، راه خراسان، جغرافیای اقتصادی، منابع جغرافیایی، کالاهای مبادله‌ای.

### مقدمه و بیان مسئله تحقیق

ابریشم، عنوان مرسوم و متداول یکی از تاریخی‌ترین و مهم‌ترین راه‌های تجارتي و بازرگانی تاریخ بشر است. این راه، مسیری کاروان‌رو است که از دوران باستان تا حدود قرن هشتم/چهاردهم، از چین تا بین‌النهرین امتداد داشت و در ادامه، دو قاره آسیا و اروپا را به هم مرتبط می‌نموده است. این جاده همواره مورد بهره‌برداری تجارتي، زیارتي و سیاحتی بوده و قسمت وسیعی از آن، از ایران تاریخی می‌گذشت. این راه از شرق به غرب، از شهرستان توان هوانگ (Touang Huang) در چین آغاز و از طریق «تورفان» و بیابان تکلمکان (The Taklamakan Desert) به کاشغر می‌رسید و از آنجا به اوزکند و فرغانه می‌رفت. در فرغانه، کالاها را می‌فروختند یا با کاروان دیگری از راه سمرقند به بخارا و مرو و از طریق: توس، نیشابور، دامغان، سمنان، ری، ساوه، همدان، کرمانشاه و حلوان به بغداد می‌رسید. این راه، جاده اصلی به شمار می‌رفت؛ اما در طول مسیر انشعابات زیادی داشت. (ابن خردادبه، ۱۳۷۰: صفحات متعدد؛ ابن رُسته، ۱۳۸۰: ۱۹۲-۲۰۳؛ لسترنج، ۱۳۷۳: ۹)

امروزه، تصور عمومی بر آن است که این راه مهم و تاریخی، تا پیش از قرن نوزدهم نامی نداشته و یکی از جهانگردان و جغرافی‌دانان آلمانی در سده نوزدهم میلادی با توجه به اهمیت - و به زعم او بسیار مهم - «ابریشم» به عنوان یک کالای اساسی مورد مبادله در دو سوی این جاده، برای نخستین بار آن را به نام جاده ابریشم به همه شناساند. از آن زمان، همه این راه بزرگ تاریخی را به نام جاده ابریشم شناختند. (فرانک و براونستون، ۱۳۷۶: ۱۲) نام ابریشم، همچنین، بیشتر ماهیتی چینی برای این راه رقم زد؛ چراکه غربی‌ها عمدتاً خاستگاه ابریشم را سرزمین چین می‌دانستند.

در حقیقت، این نام‌گذاری نه چندان دقیق، به دو دلیل برخلاف واقعیت بود؛ نخست آنکه همان گونه که مشاهده می‌شود، بخش‌های وسیعی از این راه بزرگ و طولانی، از جهان اسلام و

ایران تاریخی، به‌ویژه منطقه وسیع خراسان می‌گذشت و همه از اهمیتی که این مسیر طولانی از آن برخوردار بوده، آگاه بودند؛ اما در هیچ‌یک از ده‌ها منبع جغرافیایی ایرانی و اسلامی، نامی از جاده ابریشم برده نشده؛ بلکه در بسیاری منابع، کل این راه طولانی و یا دست‌کم بخش اعظمی از آن به نام «راه خراسان» نامیده شده است. دوم و مهم‌تر اینکه بررسی جغرافیای اقتصادی این راه و کالاهای مورد مبادله در مسیر طولانی آن، نشان از آن دارد که ابریشم، تنها یکی از صدها کالای مبادلاتی بوده است. بنابراین، نامیدن این جاده به ابریشم، نمی‌توانسته مبنایی تاریخی و منطبق بر واقعیت‌های عینی این جاده بزرگ داشته باشد.

با این وصف، پرسش اصلی تحقیق آن است که چرا نام‌گذاری این جاده بزرگ و تاریخی به «ابریشم»، دقیق و صحیح نیست؟ و اینکه آیا می‌توان با جست‌وجو در منابع تاریخی - جغرافیایی ایرانی و اسلامی، نامی برای آن یافت؟ برای یافتن پاسخ، از دو طریق می‌توان عمل کرد؛ نخست، جست‌وجو در مهم‌ترین منابع جغرافیایی اسلامی برای یافتن نام تاریخی این جاده؛ دوم، بررسی جغرافیای اقتصادی و انواع کالاهای مورد مبادله در مسیر این راه برای نشان دادن تنوع بی‌نظیر این کالاها. بر این اساس، فرضیه اصلی تحقیق نیز بر این استوار است که ابریشم، تنها یکی از صدها کالای مورد مبادله در این مسیر بود و برتری خاصی نسبت به دیگر کالاها نداشته است. بنابراین، اطلاق نام ابریشم، نمی‌توانسته دلیل موجهی داشته باشد. همچنین، جست‌وجو در مهم‌ترین منابع جغرافیایی - تاریخی به‌روشنی این مسئله را اثبات می‌کند که نام ابریشم به هیچ‌روی مسبوق به سابقه تاریخی نبوده و دست‌کم بخش بزرگی از این راه، به نام دیگری، یعنی «راه خراسان» خوانده می‌شده است. بنابراین، می‌توان با تعمیم این نام، کل مسیر راه را به نام «خراسان» بنامیم.

البته ضروری است به این نکته اشاره شود که گرچه برای اثبات فرضیه اصلی تحقیق و یافتن پاسخ‌های مستدل و مستند برای پرسش اصلی تحقیق، می‌توان به هر دو طریق فوق عمل نمود؛ اما از آنجا که پرداختن به هر دو روش در قالب یک مقاله تحقیقی نمی‌گنجد، در این پژوهش، ضمن بررسی مختصر طریق نخست، تکیه اصلی بر بررسی جغرافیای اقتصادی این راه خواهد بود.

## زمینه تاریخی

## تجارت میان شرق و غرب

به نظر می‌رسد که لشکرکشی‌ها و فتوحات هخامنشیان و نیز ایجاد و احداث راه‌های متعدد تجاری و چپاری توسط آنان، اولین گام‌ها در گشودن بخشی از راه بزرگ تجاری، زیارتی و سیاحتی موسوم به «ابریشم» بوده است. داریوش هخامنشی (۵۲۱-۴۸۶ ق.م) در بند سئ کتیبه‌های خود در نقش رستم و شوش، علاوه بر پارس، از کشورهای که آنها را فتح و مردمانی که بر آنها حکمرانی کرده، نام می‌برد (شارپ، ۱۳۴۶: ۸۵ و ۹۳) که بخش اعظمی از این کشورها در مسیر این راه قرار داشتند. بنابراین، شکل‌گیری امپراتوری هخامنشی در یک پهنه جغرافیایی وسیع (از ماوراء النهر تا کرانه‌های دریای مدیترانه) و نیز رواج پول واحد «دریک» در زمان داریوش اول، به رونق روابط اقتصادی و سیاسی شرق و غرب و شهرهای مسیر این راه کمک بسیار کرد. همچنین، پس از لشکرکشی‌های اسکندر مقدونی، بازرگانان و پیشه‌وران یونانی که در پی سود به دنبال لشکر اسکندر به راه افتاده بودند، در شهرهای جدیدی که به دست او و به نام اسکندریه در کنار شهرهای قدیمی ساخته می‌شد، ساکن می‌گردیدند و رشته‌های جدیدی از کارهای بازرگانی و صنعتی را در آنها به راه می‌انداختند.

اشکانیان نیز از زمان مهرداد اول (ح ۱۳۷-۱۷۱ ق.م) که سرزمین تحت حکومت او از سویی با هند و از سوی دیگر با بین‌النهرین و آسیای صغیر همسایه شده بود، این بخش از این راه بزرگ را در اختیار داشتند. (محمود آبادی، ۱۳۸۳: ۵) اما از دیدگاه تاریخی، نخستین ارتباط چین با غرب را در زمان سلطنت مهرداد دوم اشکانی (۱۲۴-۷۶ ق.م) درمی‌یابیم. این پادشاه اشکانی، معاصر با سلطنت خاقان وو-تی (۱۴۱-۸۷ ق.م) در چین و از سلسله هان بود. در این زمان، چینی‌ها از قرن دوم پیش از میلاد مترصد گشودن راهی به غرب بودند. در ۱۳۸ ق.م به دستور سلسله هان، سرداری به نام «چانگ کی یین» مأمور شد به ایالت 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 سردار، پس از سفری طولانی به فرغانه (تووان / تووا)، کانگ کیو (ناحیه‌ای در سمرقند) و بلخ، در ۱۲۶ ق.م به چین بازگشت و بر اساس مشاهدات خود، پیشنهاد کرد راه مستقیمی به غرب چین و تا بلخ (باکتریا) بکشایند تا از کالاهای متنوع آنجا بهره‌مند شوند.<sup>۱</sup> به

۱. یکی از منابع تحقیقاتی مهم و راهگشا در راه بزرگ خراسان در دوره باستان و روابط ایران و چین در این دوره، منبع

دنبال این پیشنهاد، از ۱۱۵ ق.م پادشاه چین، دادوستد با کشورهای مغرب چین را شخصاً سازمان می‌داد. (مظاهری، ۱۳۷۲-۱۳۷۳: ۱۳۷۳/۲: ۵۹۸) در حدود ۱۰۵ یا ۱۱۵ ق.م، چینی‌ها راه تجاری و کاروانی غرب را در جست‌وجوی فرآورده‌های کمیاب مغرب چین گشودند و تا نیمه آسیا به پیش رفتند. (فرانک و براونستون، ۱۳۷۶: ۱۳-۱۲) بر اساس گزارش مورخی چینی به نام «پان یونگ»، چینی‌ها تا حدود ۱۰۵ میلادی سعی داشتند نهادهایی را برای اداره و امنیت راه‌ها به وجود آورند. (مظاهری، ۱۳۷۲-۱۳۷۳: ۱۳۷۳/۲: ۶۰۲-۶۰۱)

تا قرن ششم میلادی، روند تکامل راه موسوم به ابریشم ادامه داشت؛ تا اینکه مسلمانان در دهه‌های نخستین قرن اول هجری بر بخشی از این جاده مسلط شدند. آنها بلافاصله پس از سقوط مداین در سال شانزدهم، بر کرانه دجله، و سپس با سقوط نهاوند در سال نوزدهم یا بیستم هجرت، بر بخش دیگری از این راه استیلا پیدا کردند. احنف بن قیس، در زمان عثمان (۲۳-۳۵)، 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. این شاهراه بزرگ، بعدها در دوره عباسیان (۱۳۲-۶۵۶)، دوره‌ای که حوزه فرمانروایی مسلمانان به بیشترین وسعت و یکپارچگی خود رسید، به‌ویژه در حوزه تجارت و بازرگانی، رونقی تازه گرفت و به عنوان یک مسیر ترانزیتی بزرگ و معتبر، تثبیت شد.

### نام‌گذاری جاده ابریشم

اما راه بزرگی که در بالا توصیف شد، از چه زمان به ابریشم نامیده شد؟ ظاهراً به دلیل آنکه مهم‌ترین کالای ترانزیتی این راه، ابریشم چین بود، این راه بزرگ برای نخستین بار در اواسط قرن نوزدهم توسط فردیناند فون ریشتهوفن (۱۸۳۳-۱۹۰۵ م) جغرافی‌دان آلمانی، به نام جاده ابریشم نامیده شد و شهرت یافت. (فرانک و براونستون، ۱۳۷۶: ۱۲) این نام‌گذاری، به‌زودی رواج عام یافت و به مثابه نامی قطعی و مسلم تلقی شد و تا به امروز نیز این طرز تلقی استمرار داشته است.

اما واقعیت تاریخی چیز دیگر بود؛ این راه در حقیقت به عمد یا به سهو، به اشتباه «ابریشم»

زیر است:

Laufer, Berthold, Sino-Iranica; Chinese contributions to the history of civilization in ancient Iran, Publication Field Museum of Natural History, Chicago, 1919.

نامیده و مشهور شد. البته این اشتها، مانع از آن نشد که برخی پژوهشگران به جنبه‌هایی از این نام‌گذاری غیرتاریخی و غیرواقعی اشاره کنند؛ به‌ویژه آنجا که تأکید کرده‌اند نام ابریشم، مبنایی تاریخی ندارد؛ برای نمونه، استراترن می‌نویسد: «اگرچه جاده ابریشم بیش از ۱۶۰۰ سال به طور منظم مورد استفاده قرار داشت، هیچ‌گاه در آن دوران به عنوان جاده ابریشم شناخته نمی‌شد و در حقیقت، نامی نداشت. در حدود یکصد سال پیش، کاشف آلمانی، بارون فردیناند وُن ریشتوفن، این جاده را die SeidenStrasse نامید که در زبان آلمانی به معنای جاده ابریشم است. این نام، به‌تدریج مورد قبول همگان قرار گرفت.» (استراترن، ۱۳۷۶: ۱۰) همچنین، باستانی‌پاریزی باور دارد: «این راه بر اساس یک غلط مشهور، به جاده ابریشم معروف شده؛ ولی البته تجارت آن، تنها ابریشم نبوده است. همه کالاهایی که از شرق و جنوب آسیا برمی‌خاست، می‌بایست از این راه بگذرد؛ حتی کالای هند که از راه ادویه عبور می‌کرد و به همین راه می‌رسید.» (باستانی‌پاریزی، ۱۳۶۳: ۳۱۶)

اما در ایران، یکی از نخستین پژوهشگرانی که تلاش کرد تا توجهات را به این نام‌گذاری اشتباه جلب کند، منوچهر ستوده بود. ستوده به شکلی جدی باور داشت: «اگر جاده ابریشمی بوده، ما متجاوز از سیصد متن جغرافیایی داریم که یکی از یکی بهتر. جغرافی‌دانانی داریم، چون مقدسی. وی زمانی که به نیشابور رسیده، می‌گوید که مردم این شهر، عمایه‌های خود را به جای اینکه از راست ببندند، از چپ می‌بندند. چنین مردی با این دقت، جغرافیای مملکت ما را نوشته؛ اما از جاده ابریشم ذکری نکرده است. دیگر جغرافی‌دانان و سفرنامه‌نویسان مسلمان هم تا قرن دهم هجری، از این مسئله سخنی به میان نیاورده‌اند، یک دفعه اروپاییان معلوم نیست چگونه و چرا این نام را ابداع کرده‌اند.»

یا اینکه در جای دیگر می‌نویسد: «ما جاده‌ای داشته‌ایم که از شرق شروع می‌شد و به غرب می‌رفت. می‌توان به اصطلاح امروزی گفت جاده ترانزیتی. حفاظت این جاده‌ها و کف‌تراشی این جاده‌ها، همه بر عهده ایرانیان بوده است. اسنادی داریم که نشان‌دهنده ورود کاروان‌ها به ایران و خروج آنها از ایران است. در هیچ‌یک از این اسناد، نامی از جاده ابریشم برده نمی‌شود. به عقیده من، یک نقشه از دوره هخامنشی، یک نقشه از دوره اشکانی، یک نقشه از دوره ساسانی و چهار/پنج نقشه از دوران اسلامی که تهیه شود و جاده‌ها مشخص گردند، معلوم خواهد شد ما راه‌هایی داشته‌ایم که بر اثر تغییر حکومت‌ها، اندک دگرگونی در آنها حاصل گردیده است. در این جاده‌ها از شرق به سوی غرب و برعکس عبور و مرور می‌شده و انواع ادویه و کالاهای دیگر نقل

و انتقال می‌یافته که یکی هم ابریشم بوده است و همه این جاده‌ها هم زیر نظر ایران بوده است. چه معنا دارد که نام یک کالا را بر تمام این جاده‌ها در طی تاریخ بدهیم... این نام در هیچ‌یک از کتاب‌های جغرافیای [دوران] اسلامی دیده نشده و سابقه ندارد که جاده‌ای در جهان به نام یکی از کالاهایی که از آن می‌گذرد، خوانده شود... اروپا باید اندیشه خودمحوری را از دماغ بیرون کند و اجازه دهد که جهان چنان که بود، بماند و هر روز نام کشور و رود و کوه و منطقه‌ای را عوض نکند.» (ستوده، ۱۳۸۳: ۹۸-۹۵؛ ستوده، ۱۳۸۴: ۲-۱)

اما این تلاش‌ها و اشارات عمدتاً غیرمنسجم و پراکنده، هرگز نتواسته بر اشتها فراگیر و مسلم‌نگاشته‌شده نام جاده ابریشم، خللی وارد کند؛ ولی در هر صورت، حاکی از این امر است که پژوهشگران دقیقی چون: ستوده، باستانی پاریزی و استراترن هم این اشتباه تاریخی را متذکر شده‌اند. با این زمینه تاریخی، ابتدا به صورت مختصر به سراغ جست‌وجو در منابع جغرافیایی برای یافتن نام تاریخی و واقعی این جاده می‌رویم و سپس، بحث اصلی در جغرافیای اقتصادی این راه را پی می‌گیریم.

#### راه موسوم به «ابریشم» در منابع جغرافیایی اسلامی

راهی که امروزه به ابریشم موسوم شده، بر اساس گزارش منابع دست‌اول جغرافیایی اسلامی از دروازه خراسان در مشرق بغداد شروع می‌شد و پس از طی مسافتی، به حلوان می‌رسید. در حلوان وارد ایالت جبال می‌شد و آن را به صورت مورب طی می‌کرد و به سوی مشرق می‌رفت و پس از عبور از کرمانشاه و همدان، به ری می‌رسید. آنگاه به طرف مشرق ادامه می‌یافت و از قومس می‌گذشت. این شاهراه که کوه‌های طبرستان در سمت چپ آن، و کویر نمک در سمت راست آن قرار داشت، نزدیک بسطام به ایالت خراسان وارد می‌شد، از نیشابور و طوس می‌گذشت و به مرو می‌رسید و از آنجا وارد کویر می‌شد و در حدود آمل یا چارجوی به ساحل رود جیحون می‌رسید و از آنجا بخارا و سمرقند را پشت سر می‌گذاشت و به زامین در مشرق سمرقند می‌رسید. در این محل، راه دو شعبه می‌شد: راه سمت چپ، به چاچ (تاشکند) می‌رفت و از آنجا به اترار در ساحل سیحون سفلا منتهی می‌شد و راه دیگر، از زامین به سمت راست منحرف می‌گردید و به ایالت فرغانه و سیحون علیا می‌رفت و پس از عبور از کرسی آن ناحیه، به اوزکند در مرز صحرای چین منتهی می‌گردید. (ابن خردادبه، ۱۳۷۰: صفحات متعدد؛ ابن رسته، ۱۳۸۰: ۱۹۲-۲۰۳؛ لسترنج، ۱۳۷۳: ۹)

واقعیت آن است که در منابع جغرافیایی اسلامی با وجود توصیف جزئی‌ترین مسائل این راه طولانی و وسیع، از بغداد تا تون هوانگ در غرب چین، هیچ اشاره‌ای به نام «ابریشم» نشده است. پس با این وصف، آیا این جاده طولانی نامی داشته است؟ احتمالاً بله. همان گونه که لسترنج به درستی حدس زده (لسترنج، ۱۳۷۳: ۹۲)، در منابع جغرافیایی اسلامی به تلویح یا تصریح، دست کم بخش اعظمی از این جاده را به نام «راه خراسان» نامیده‌اند؛ واقعیتی که در پس اشتهار نام جاده ابریشم، پنهان مانده است.

مهم‌ترین قرینه‌ای نیز که مؤید این مسئله است، وجود «دروازه خراسان» و یا دروازه راه خراسان در بیشتر شهرهای مهم سرزمین‌های شرق خلافت اسلامی است. مشهورترین این دروازه‌ها، دروازه خراسان در دو شهر بغداد و اصفهان است. به گزارش ابن رسته، بغداد چهار دروازه داشت که یکی از آنها، «دروازه خراسان» در قسمت شرقی شهر بود. (ابن رسته، ۱۳۸۰: ۱۲۵) همچنین، اصفهان دارای چهار دروازه بود که دروازه شرقی آن، خور یا خراسان نام داشت. (همان: ۱۸۹) چندان دشوار نخواهد بود که حدس بزیم دروازه‌های خراسان در شهرهای بزرگ عراق عرب و عجم، نقطه آغاز راه خراسان بوده است. پس، می‌توان از این به بعد، راه ابریشم را «راه خراسان» نامید.

### جغرافیای اقتصادی راه خراسان؛ از بغداد تا تون هوانگ

#### عراق و جبال

همان گونه که گفته شد، راه خراسان از غرب به شرق، از بغداد و دروازه خراسان این شهر آغاز می‌شد. بغداد، یکی از کانون‌های بازرگانی، اقتصاد و تولید محصول بود. بازارهای بغداد به وجود کالاهای کمیابی که از سایر بلاد در آنجا جمع‌آوری می‌شد، مشهور بود. در حدود العالم از محصولات صادراتی بغداد نام برده و گفته شده از این شهر، جامه‌های پنبه، ابریشم، آبگینه مخروطی شکل و روغن و شراب و معجون به دست می‌آید و به همه جهان صادر می‌شود. (حدود العالم، ۱۳۶۲: ۱۵۱) مقدسی هم به فرآورده‌های زیبا و انواع پوشاک ابریشمی و دو گونه حصیر عبادانی و سامانی اشاره کرده است. (مقدسی، ۱۳۶۱، ۱۷۸/۱-۱۷۹)

راه خراسان از بغداد، به عنوان یک کانون اقتصادی مهم، آغاز شده، به سوی شرق ادامه می‌یافت. بر اساس گزارش جغرافی‌نویسان مسلمان، مسیر حرکت از بغداد تا حلوان به این گونه بود: پل نهروان، دسکره الملك، طرارستان، جلولا، خانقین، قصر شیرین، حلوان. بدین سان، راه



خراسان در نزدیکی حلوان از منطقه سواد خارج و به جبال وارد می‌شود. یاقوت حموی می‌نویسد: حلوان، در پایان مرزهای سواد نزدیک جبال است و میان آن و بغداد، پنج منزل است. (یاقوت حموی، ۱۳۴۷: ۶۷) مقدسی، حلوان را قصبه‌ای کوچک در کوه و دشت و نزدیک کوه توصیف کرده که دور آن را باغ‌ها فراگرفته و انگور و انجیر دارد. او به بازار کوچک، نهر کوچک و دژ کهن آن اشاره کرده است. (مقدسی، ۱۳۶۱، ۱/۱۷۱) در *حدود العالم* در وصف حلوان آمده است: «شهری است بسیار نعمت و رودی اندر میان وی همی‌گذرد و از وی انجیر خیزد کی خشک کنند و به همه جا ببرند.» (حدود العالم، ۱۳۶۲: ۱۵۳)

پس از حلوان، مهم‌ترین شهر، کرمانشاه است. کرمانشاه، یکی از نواحی چهارگانه ایالت جبال است که در جغرافیای تاریخی این منطقه از آن به «قرماسین» نیز یاد می‌کنند. ابن حوقل در *صورة الارض* قرمیسین را شهر زیبایی دانسته که در آن، آب‌ها جاری است و درختان و میوه فراوان دارد و کالاها در آن ارزان‌اند و «علف فراوان و ستور و شتران چرنده بسیار دارد.» او می‌نویسد تجارت در این شهر، رونق فراوانی دارد. (ابن حوقل، ۱۳۶۶: ۱۰۳) در مسیر کرمانشاه به همدان، دینور (ماه الکوفه) قرار دارد که محصولات عمده‌اش، غله و میوه است. (اصطخری، ۱۳۴۷: ۱۶۴؛ مستوفی، ۱۳۳۶: ۱۲۸)

راه خراسان، پس از دینور به همدان می‌رسد. به گفته اصطخری، رودراور از نواحی همدان، «جایی آبادان و پُر نعمت و زعفران آنجا بیش از دیگر جای‌ها خیزد و بهتر باشد و هر جایی از آنجا برند.» (اصطخری، ۱۳۴۷: ۱۶۵) اما در مورد خود همدان، ابن حوقل آن را شهری بزرگ و زیبا توصیف کرده که دارای جوی‌ها، درختان و غلات بوده و در آنجا قیمت‌ها ارزان است و لبنیات و پنیر و انواع کالاها بازرگانی از قبیل زعفران، فراوان است. همدان، «شهر بزرگی است... و به دست مسلمانان ساخته شده است و حصار و ربض و چهار درب آهنی دارد... آب‌ها و باغ‌های فراوان و کشت‌های آبی و دیمی دارد. فراخ‌نعمت و پُر برکت است و تجارتی رایج و خواروبار دارد.» (ابن حوقل، ۱۳۴۵: ۱۰۲ و ۱۰۵)

همچنین به گفته ابن حوقل، زعفران رودراور، به همدان می‌آمده است. رودراور، از نواحی همدان و «روستایی است بزرگ و پهناور و زراعت و زعفران آن، مشهور است... فراخ‌نعمت است و آب‌ها و میوه‌های گوناگون و کشت‌ها دارد. زعفران آنجا، فراوان و خوب و در سراسر شهرهای جبال، بی‌نظیر است و به همین سبب، آن را به نواحی دیگر می‌فرستند.» (همان: ۱۱۲)

آخرین شهر بزرگ شاهراه خراسان قبل از ری، ساوه است. این شهر، در نیمه راه همدان و

ری قرار دارد و در نزدیکی آن، شهر دیگری به نام «آوه» بوده است. (یاقوت حموی، ۱۳۹۹ق: ۱۷۹/۳) مقدسی، درباره محصولات ساوه، از غله و انگور نیکوی آن یاد کرده و از حمام‌های خوب ساوه و مسجد جامع و بازار آن نام برده. قزوینی، انار آن را ممتاز خوانده؛ به طوری که در تمام ایران، مثل آن نیست و ابن حوقل به معروفیت شتر و شتریان آن اشاره کرده که مورد نیاز مسافران و زائران مکه است. (ابن حوقل، ۱۳۴۵: ۱۰۳؛ مقدسی، ۱۳۶۱: ۲/ ۵۴۵؛ قزوینی، ۱۳۷۳: ۴۵۹) قزوینی همچنین می‌گوید در وسط مسجد، خزانه کتب قرار داشت که در آن هر گونه کتابی بود. به علاوه، اسطربال‌ها و کره‌ها برای مطالعه علم نجوم داشت و همچنین بیمارستان و مدرسه‌ها و رباط‌هایی در آن شهر وجود داشت. (قزوینی، ۱۳۷۳: ۴۵۹)

این مسیر تجاری بزرگ، پس از ساوه به ری می‌رسد. بدون تردید، از مهم‌ترین شهرهای کنار جاده خراسان، ری بوده است. این شهر، در قرن چهارم هجری بزرگ‌ترین مراکز چهارگانه ایالت جبال بوده است. ابن رسته که جامع‌ترین توصیف را از راه بغداد تا ری ارائه کرده، در باره ری نوشته است برای ری پنج دروازه به نام‌های: «باطان»، «بلیسان»، «کوهک»، «هشام» و «دروازه سین» نام برده‌اند که از اولی به بغداد، از دومی به قزوین، از سومی به طبرستان، از چهارمی به قومس و از پنجمی به قم می‌روند. (ابن رسته، ۱۳۸۰: ۱۹۸)

ابودلف در سفرنامه خود، از دروازه‌های آهنی، باروی عظیم، مسجد جامع، دژی که «رافع بن هرثمه» آن را بنا نهاد، کوهی در نزدیکی آن به نام «طبرک» است و نیز از تابوت‌های سنگی و معدن‌های طلا و نقره ری یاد کرده است. او از پارچه‌های معروف به «رازی» که مخصوص ری است و در هیچ جای دیگر بافته نمی‌شود، نام برده است. (سفرنامه ابودلف و ایران، ۱۳۵۴: ۷۲ - ۷۵) این پارچه، یکی از مهم‌ترین محصولات بازرگانی در مسیر راه خراسان بوده است. طلیسان‌های پشمین و کرباس را نیز در ری نیکو می‌بافتند؛ ولی محصول عمده آن، پنبه و روغن و شراب (نیبذ) بوده است. (جمال‌زاده، ۱۳۴۳: ۵۱۳)

راه بزرگ خراسان از شرق به غرب، از دروازه باطان به سوی جبال و عراق می‌رفت و به همدان می‌رسید. شعبه‌ای از راه دروازه سین به سوی اصفهان و شیراز می‌رفت. همه کاروان‌هایی که مال التجاره از یونان و روم و آسیای صغیر و بین‌النهرین و شامات از یک طرف، و چین و هند و آسیای وسطی از طرف دیگر حمل می‌کردند، گذارشان بر ری بود. در این میان، از شرق ابریشم، خام، کاغذ، کافور، دارچین، مامیران، ادویه و سنگ‌های قیمتی به اینجا آورده می‌شد و از این مسیر هم از غرب، مروارید، منسوجات، قالی، مرجان‌های بحر احمر، خز و دیبای رومی به

شرق صادر می‌شد. (کریمیان، ۱۳۵۴: ۵۵۲/۱)

در کنار این دروازه‌های متعدد، ری بازارهای بزرگ و متنوعی نیز داشته که نمایشگر اهمیت تجاری این شهر در مسیر راه خراسان است. مهم‌ترین این بازارها، عبارت‌اند از بازار: باب الجبل، باب سین، باب هشام، بلیسان، چهارسوق یا چهار بازار ری، دهک نو و بازار روده که این بازار، از همه بازارها معمورتر و آبادتر بوده است و همچنین بازار ساربانان و بازار نرمه یا رسته نرمق که منسوب به دیه نارمک است و بازار نصرآباد. (همان: ۲۱۴) معتبرترین این بازارها، بازار ساربانان و بازار روده بوده که قسمت اعظم دادوستد و معاملات و تجارت در آنجا صورت می‌گرفته است. به نوشته اصطخری، بازار روده «از همه آبادان‌تر است و کاروانسراها بازارها و بازرگانی‌های بسیار آنجا باشد... و معاملات به زر و درم کنند.» (اصطخری، ۱۳۴۷: ۱۷۰) بازار روده را می‌توان کهنه‌ترین و قدیمی‌ترین بازارهای ری دانست. (کریمیان، ۱۳۵۴: ۲۲۰/۱)

اصطخری درباره اهمیت محصولات تجاری ری نیز می‌نویسد: «و از متاع‌ها کرباس‌های نرم خیزد کی به آفاق از آنجا برند... و از ری پنبه به بغداد آرند و به آذربایگان برند و جامه نرم منیره خیزد.» (اصطخری، ۱۳۴۷: ۱۷۱) علاوه بر منسوجات، قزوینی از محصولات دیگر ری نیز یاد کرده است. بنا بر گزارش قزوینی، در ری شانه و قدح را از چوب محکم و خوش‌تراشی که از طبرستان می‌آوردند، درست می‌کردند. از میوه‌جات، خربزه و هلوی ری هم شهرت داشته و صادر می‌شده است. (قزوینی، ۱۳۷۳: ۴۶۵) علاوه بر این، از محصولات و تولیداتی که اهمیت تجاری ری را در مسیر راه خراسان نشان می‌دهد، می‌توان از معادن طلا و نقره، سرب، خاک‌نسوز و سنگ سیمان نام برد. همچنین، هنرهایی همچون: سفال‌سازی، کاشی‌سازی، مصنوعات فلزی و شیشه‌ای، پارچه‌بافی، ساختن ظروف و افزارهای چوبی نام برد. غلات، پنبه، میوه‌جات، نوشابه مخصوص ری، زعفران و لبنیات را نیز می‌توان مورد اشاره قرار داد. (کریمیان، ۱۳۵۴: ۵۵۲/۱ به بعد)

کاروان‌های بزرگ تجاری، پس از ری در ادامه مسیر خود، وارد قومس می‌شدند. ایالت قومس، در دامنه جبال البرز واقع است و ارتفاعات البرز، حدّ شمالی آن است. شاهراه خراسان که از ری در اقلیم جبال می‌آمد و به سوی نیشابور در خراسان می‌رفت، از سراسر ایالت قومس می‌گذشت و همه شهرهای مهم قومس، سر این راه واقع بود. این شاهراه پس از خروج از ری و طی سه منزل، به خوار می‌رسید. پس از خوار، منزلگاه اول قصر یا قریه الملح بود که آن را به فارسی «ده نمک» می‌گفتند. پس از آن، به منزلگاه رأس الکلب و پس از آن، به سمنان و سپس، به دامغان، کرسی ایالت قومس می‌رسید. (لسترنج، ۱۳۷۳: ۳۹۳-۳۹۲)

اما مهم‌ترین شهر این بخش از جاده خراسان، دامغان بود. یعقوبی و اصطخری دامغان را شهر و قصبه ایالت قومس به شمار آورده‌اند. (یعقوبی، ۱۳۵۶: ۵۲؛ اصطخری، ۱۳۷۳: ۲۱۹) مقدسی هم دامغان را قصبه قومس، و سمنان، بسطام، زغنه، بیار و مغون را از شهرهای آن به حساب آورده است. (مقدسی، ۱۳۶۱: ۵۱۹/۲-۵۱۸) یعقوبی، قومسی‌ها را در ساختن پوشاک‌های پشمی قومسی گران‌قیمت، ماهرترین مردمان توصیف کرده و در *حدود العالم* به صدور پارچه از قومس به گرگان و طبرستان تصریح کرده است. (یعقوبی، ۱۳۵۶: ۵۲؛ *حدود العالم*، ۱۳۶۲: ۱۴۶)

ابودلف و به تبع او یاقوت، از سببی که در قومس به دست می‌آید و از آنجا و از طریق راه خراسان به عراق صادر می‌شود، یاد کرده‌اند. (*سفرنامه ابودلف*، ۱۳۵۴: ۸۲؛ یاقوت حموی، ۱۳۹۹ق: ۴۳۳/۲) گزارش ابن حوقل از دامغان، نمایانگر اهمیت تجاری این شهر است: «از میوه آن به مقدار فراوان به عراق برند. از کومش، جامه معروفی به دست می‌آید که به کشورهای دیگر برند و در همه جا مشهور است.» (ابن حوقل، ۱۳۶۶: ۱۲۲) از دیگر محصولات دامغان، می‌توان به میوه‌های کمیاب، دستار، پنبه، کیسه، طلیسان، پارچه‌های نازک پشمین و مندیلهای سفید اشاره کرد. (*حدود العالم*، ۱۳۶۲: ۱۴۶؛ مقدسی، ۱۳۶۱: ۵۴۳/۲)

دومین شهر ایالت قومس از حیث وسعت، شهر بسطام است. در توصیف این شهر، جغرافی‌نویسان آن را شهری کوچک با هوای معتدل و جمعیتی اندک و باغ‌های بسیار و میوه‌های نیکو و غله فراوان وصف کرده‌اند. مقدسی، جامع بسطام را زیبا همچون دژی در میان بازارها نامیده و در زمینه صادرات، از گلابی آن نام برده که به عراق صادر می‌شود. (مقدسی، ۱۳۶۱: ۵۲۱/۲) یاقوت نیز از سیب بسطام نامبرده و از کیفیت آن تمجید نموده است. یاقوت، از بازارهای تجاری و بازرگانی بسطام نیز یاد کرده است. (یاقوت حموی، ۱۳۹۹ق: ۴۳۵/۲)

## خراسان بزرگ

پیش از شروع بحث جغرافیای اقتصادی خراسان، توضیح حدود جغرافیایی این منطقه بزرگ، گویای وسعت و پهناوری آن در قیاس با دیگر نواحی جغرافیای در طول این مسیر خواهد بود. در واقع این ناحیه پهناور، از قدیم الایام و حتی از زمان ساسانیان، به چهار منطقه که در دوران اسلامی به چهار ربع مشهور گشت، تقسیم می‌شد؛ شهرهای: مرو، نیشابور، هرات و بلخ، مرکز این ربع‌های چهارگانه خراسان بودند. (التون، ۱۳۶۷: ۱۲) پراکندگی این چهار شهر، خود نمایانگر گستردگی و وسعت قابل توجه خراسان است.

با وجود این، موقعیت جغرافیایی خراسان در طول تاریخ به گونه‌ای بوده که نمی‌توان محدوده مشخصی برای آن تعریف کرد؛ اما در مجموع و به طور کلی، می‌توان خراسان را سرزمینی طولانی دانست؛ گسترده از نزدیک کرانه‌های جنوب شرقی دریای خزر تا بلندی‌های حصار مانند پامیر و هندوکش که در نظریه‌ای دیگر و در مقطعی از تاریخ، مرزهای آن از حلوان تا شرق (آنجا که خور برآید) گسترده بوده است. در واقع خراسان، گاهی شامل سرزمین پُرنعمت جنوب دریای آرال (خوارزم) و نواحی آن سوی جیحون (ماوراءالنهر) و بسیاری از فلات ایران می‌شده است که حدود شرقی آن تا چین می‌رسید؛ ولی عملاً این مرز از بلخ و بخش معروف به طخارستان (باختر باستانی)، آن سوتر نمی‌رفت و در مغرب به همین گونه حدود خراسان کمتر به مرزهای زاگرس می‌رسید؛ اما گاهی شامل: قومس، جرجان، ری و بخش‌هایی از طبرستان می‌گشت و با آنکه ماوراءالنهر غالباً با خراسان یکی گرفته می‌شد؛ ولی عملاً آمودریا همان مرز شمالی خراسان شناخته می‌شد و گاهی در واقع تا این حدود هم نمی‌رسید. (همان: ۱۱-۸)

اما نخستین شهر بزرگ خراسان که شاهراه خراسان از آن می‌گذشت، شهر نیشابور، مرکز ربع نیشابور، یکی از چهار ربع خراسان بود. نیشابور را «ام البلاد خراسان»، «آبرشهر» و «دمشق کوچک» نیز نامیده‌اند. (اصطخری، ۱۳۴۷: ۲۷۰؛ مستوفی، ۱۳۳۶: ۱۸۱؛ ابن بطوطه، ۱۳۳۷: ۳۹۶) در باره محصولات و معادن نیشابور، جغرافی‌نویسان مطالب فراوانی نوشته‌اند. اصطخری کوه‌های نیشابور را معدن فیروزه دانسته است. (اصطخری، ۱۳۴۷: ۲۷۲) مقدسی در بحث بازرگانی این منطقه نوشته است: «از نیشابور پارچه‌های سپید، حفیة، بیباف، عمامه‌های شهجانی حفیة، راختج، تاختج، مقنعه، زیر پیراهنی، ملحم ابریشمی، مصمت، عتابی، سعیدی، ظرائفی، مشطی، زینت، پارچه‌های موئین و نخ ریسیده خوب و آهن و جز آنها صادر می‌شود.» (مقدسی، ۱۳۶۱: ۴۷۵/۲-۴۷۴)

ابن بطوطه از پارچه‌های حریر که در نیشابور بافته می‌شوند، یاد کرده و نوشته است آنها را برای فروش به هندوستان می‌فرستند. (ابن بطوطه، ۱۳۳۷: ۳۹۷) ابن حوقل با اشاره به جایگاه تجاری و بازرگانی نیشابور می‌نویسد در سراسر خراسان، شهری در تجارت و کثرت مسافر و قافله به «پای نیشابور نمی‌رسد و از آنجا انواع جامه‌های پنبه‌ای و ابریشمی به دست می‌آید که به سایر سرزمین‌های اسلامی و برخی از سرزمین‌های کفر می‌برند و پادشاهان و بزرگان از همین جامه‌ها بر می‌گزینند؛ چه از هیچ شهر یا ناحیه‌ای، جامه‌ای بدین مرغوبی به دست نمی‌آید.» (ابن حوقل، ۱۳۶۶: ۱۶۸)

در بازارهای نیشابور همچنین، گاهی مانند سمرقند و هرات برده نیز می‌فروختند. از کارگران ساده گرفته تا صنعتکار چیره‌دست و غلامان جنگی و موسیقی‌دانان، مطربان، رقاصه‌ها و آوازخوانان را در معرض فروش قرار می‌دادند. البتکین و سبکتکین غزنوی، در بازار برده‌فروشان نیشابور خریداری شده‌اند. (گرایلی، ۱۳۷۴: ۲۲۷)

ابن فقیه همدانی آنجا که از زیبایی‌های بلاد سخن گفته، می‌نویسد زیباترین جاها از نظر استخراج معادن [فیروزه]، نیشابور است. او همچنین در باب اهمیت تجاری نیشابور می‌نویسد که نساجان و بافندگان این شهر، معروف‌اند. جامه‌های ملحم، نوعی پارچه ابریشمی سفید و طاهری پاکیزه تاخته و تافته و رافته (نوعی پارچه نازک) در این شهر پدید می‌آید که از این جامه‌ها به دیگر ولایات می‌برند. (ابن فقیه همدانی، به نقل از همان: ۲۲۸)

منزلگاه بعدی کاروان‌های تجاری در مسیر راه خراسان، طوس است. ابودلف، طوس را عبارت از چهار شهر دانسته که دو تای آن، بزرگ و دو شهر آن، کوچک است. به گزارش او، میان طوس و نیشابور، کاخ بسیار باشکوهی برپاست. (سفرنامه ابودلف، ۱۳۵۴: ۸۵-۸۴) مقدسی نیز طوس را خزانه بزرگ و باستانی شمرده که در شمار روستاهای نیشابور است و در آن املاک، کشت‌زارها، میوه‌جات و معادن وجود دارد. (مقدسی، ۱۳۶۱: ۴۶۸/۲-۴۶۷) به گزارش مستوفی، از میوه‌های آنجا انگور و انجیر بسیار شیرین می‌باشد. (مستوفی، ۱۳۳۶: ۱۸۶-۱۸۵) جغرافی‌نویسانی همچون نویسنده مجهول *حدود العالم*، قزوینی و اصطخری به وجود معادن: فیروزه، مس، سرب، سمره، نقره، مرمر سبز و غیر اینها در کوه‌های طوس اشاره کرده‌اند. (حدود العالم، ۱۳۶۲: ۹۰؛ قزوینی، ۱۳۷۳: ۴۸۰؛ اصطخری، ۱۳۴۷: ۲۰۵) علاوه بر این، به گزارش ابن حوقل در «کوه نوقان، معدن قدور البرام (سنگ برای ساختن دیگ سنگین) است که به سایر بلاد خراسان می‌برند و جز آن، معادن دیگر از قبیل مس و آهن و فیروزه و خماین و دهنج (زاج سبز) وجود دارد و از کسانی شنیده‌ام که معادن طلا نیز دارد.» (ابن حوقل، ۱۳۶۶: ۱۶۹)

جاده خراسان پس از طوس، با گذشتن از سرخس و دندانقان به مرو می‌رسد. سرخس نیز در میان راه طوس به مرو، از اهمیتی تجاری برخوردار بود. به گزارش اصطخری، در سرخس «چراخورها فراوان بود در نواحی و کار ایشان (مردم سرخس)، بازرگانی شتر باشد.» (اصطخری، ۱۳۴۷: ۲۱۵) به گزارش مستوفی، سرخس انگور و خربزه نیکویی داشته است. مقدسی نیز می‌نویسد سرخس مسجد و بازاری پرجمیت دارد و مردم آن در ساختن دستارها و مقنعه‌های زری دوزی شده مهارت خاصی دارند و مصنوعات آن به جاهای دیگر صادر می‌شود (مقدسی، ۱۳۶۱: ۱۳۶۱)

(۴۶۹/۲؛ مستوفی، ۱۳۳۶: ۱۸۷)

مرو دومین ربع خراسان بود. مرو را «مروشاهجان» نیز می‌گفتند که مراد مرو بزرگ بود تا با مرو کوچک اشتباه نشود. یاقوت حموی از دو شهر به نام‌های «مرو رود» و «مرو شاهجان» اسم برده که اولی را مرو کوچک و دومی را مرو بزرگ نامیده است (یاقوت حموی، ۱۳۹۹ق: ۵/۱۱۲) نویسنده صوره الارض می‌نویسد «اما بازارهای آن، در روزگار گذشته بر دروازه شهر جنب مسجد جامع بود و ابومسلم آن را به ماجان انتقال داد و بازاری است بسیار نظیف و دارای همه چیزهاست که در شبانه روز بدان نیازمند می‌شوند» (ابن حوقل، ۱۳۶۶: ۱۷۰)

نویسنده حدود العالم نیز می‌نویسد در خراسان، شهری که بازاری به نیکویی مرو داشته باشد، نیست. او سپس، به محصولات مرو همچون: پنبه خوب، اشترغاز، فلاته، سرکه، آبکامه و غیر اینها اشاره کرده است. (حدود العالم، ۱۳۶۲: ۹۴) در مورد محصولات مرو نیز گزارش شده که «میوه‌های آن، سالم و خوب است؛ چنان که خربزه آنجا را پاره کرده و می‌خشکانند و به نواحی بسیار حمل می‌کنند... در بیابان مرو، اشترغاز است که به جاهای بسیار می‌برند و نیز ابریشم و پيله ابریشم فراوان به دست می‌آید و نیز پنبه خوب و بسیار نرم و جامه‌ها به دست می‌آید و از این جامه‌ها به سرزمین‌های دیگر نیز می‌برند.» (ابن حوقل، ۱۳۶۶: ۱۷۱)

اصطخری در توصیف مبسوط خود از اهمیت تجاری محصولات مرو می‌نویسد: «خوش‌ترین شهرهای خراسان است و میوه‌های مرو به از میوه‌های دیگر شهرهای خراسان بود؛ تا آن حد که خربزه آنجا را خشک کنند کشته خربزه (میوه خشک کرده) به آفاق ببرند و هیچ جای دیگر نشنوده‌ام کی خربزه کشته توان کرد کی تباه نشود. و نان مرو، معروف است. و اندام و ترتیب بناها و بازارها و پاکیزگی مردم و ترتیب بازارهای پیشه‌وران چنان کی هر حرفتی بازاری جداگانه دارند... و اشترغاز به همه جهان از بیابان مرو برند. و ابریشم و قز بسیار کی در مرو گیرند، جای دیگر نگیرند. و شنوده‌ام کی اصل ابریشم در روزگار از مرو به طبرستان افتاد و هنوز تخم از مرو به طبرستان برند و پنبه مروی و کرباس‌های نیکو از مرو خیزد.» (اصطخری، ۱۳۴۷: ۲۰۸)

### ماوراء النهر

راه بزرگ خراسان پس از مرو که از مهم‌ترین منزلگاه‌های آن است، با گذشتن از آمل به ساحل رود جیحون می‌رسد. با عبور از رودخانه جیحون، شاهراه خراسان وارد ماوراء النهر می‌شود؛ سرزمینی که از نظر تجاری اهمیت بسیاری برای رونق بخشیدن به این شاهراه داشت؛ چراکه

«در ماوراء النهر، جامه نیز فراوان است؛ زیرا پشم و ابریشم و کرباس‌های عالی و پارچه‌کتنانی بیش از حد نیاز دارند. در این سرزمین، معادن آهن نیز بسیار و زیاده بر تجارتشان است و نیز معدن‌های طلا و نقره و جیوه آن، فراوان است و هیچ‌یک از بلاد اسلام از حیث فراوانی به پایه آن نمی‌رسد و معادن پنجه‌پیر هم که به بسیاری این معادن معروف است، متعلق به ماوراء النهر و از مضافات آن می‌باشد.» (ابن حوقل، ۱۳۶۶: ۱۹۴) ابن حوقل همچنین از: نوشادر، کاغذ، بردگان ترک، مشک، زعفران، پوست سمور و سنجاب و روباه، خدنگ، ختور، بازهای قرطاسی و کالاهای صادراتی دیگر موجود در این منطقه نام می‌برد. (همان: ۱۹۵)

در آمل و بعد از رود جیحون، جاده خراسان با عبور از رباط علی (فربر) و بیکنند، به بخارا می‌رسد. این شهر، از آبادترین و مهم‌ترین شهرهای ماوراءالنهر شمرده می‌شد. بنا بر روایت ابن حوقل، «در اندرون و بیرون باروی شهر، بازارهای به‌هم‌پیوسته است که در مواقع معینی دایر می‌شود و در آنها به دادوستد چارپا و لباس و برده و کالاهای دیگر از قبیل روی و مس و ظروف و لوازم ذخیره‌ای می‌پردازند. جامه‌های پنبه‌ای، معروف به بخاری که سنگین و محکم بافته شده و مورد توجه عرب است و نیز فرش (گلیم یا جاجیم) و جامه پشمی برای رختخواب که به غایت زیباست و زیلو و سجاده محراب، در بخارا و نواحی آن تهیه می‌شود و به عراق و سایر جاها صادر می‌گردد.» (همان: ۲۱۷)

بخارا، توابع و روستاهای فراوانی داشت که طواویس، از دیگر نواحی مهم‌تر می‌نمود. (مقدسی، ۱۳۶۱: ۳۸۶/۲) به گزارش ابن حوقل، «طواویس، شهری است بزرگ و بازار و مجمعی بزرگ دارد که مردم از اقطار خراسان در وقت معین از سال بدان می‌شتابند. از این شهر، جامه‌های پنبه‌ای فراوان به دست می‌آید و به عراق صادر می‌شود.» (ابن حوقل، ۱۳۶۶: ۲۱۶) طواویس بر پایه منابع تاریخی، بازار معروفی داشته که هر سال نزدیک به ده روز برقرار بوده است و مردم بسیاری از سراسر ماوراءالنهر برای دادوستد کالا و تجارت به آنجا می‌رفته‌اند. (نرشخی، ۱۳۶۳: ۱۸؛ جیهانی، ۱۳۶۸: ۱۸۵)

علاوه بر این بازار، در درون حصار بخارا و در شرغ نیز بازاری وجود داشته که نرشخی درباره آن می‌نویسد: «ایشان را در قدیم بازاری بوده است که در میان زمستان هر سال، ده روز از ولایت‌های دور آمدندی و بازارگانی و سودا کردند. و آنچه از آنجا خاستی، بیشتر حلوا می‌مغزین بودی و دوشاب کرده و قنطاری بودی و چوب‌ها و ماهی شور و ماهی تازه و پوستین گوسفند. و از بره و بسیار بازرگانی شدی و اما امروز به روزگار ما هر آینه بازار باشد که از شهر و نواحی



بازرگانان آنجا روند. و آنچه از آن دیه خیزد که امروز بازرگانان به ولایت‌ها برند، روی باشد و کرباس.» (همان: ۲۱-۲۲)

زندنه در عصر سامانیان به بافتن نوعی پارچه به نام «زندنیجی» معروف بود و کارگاه‌های منطقه در بافتن این پارچه، ذوق و سلیقه‌ای ویژه‌ای به کار می‌بردند. این محصول به خارج از ایران، حتی هندوستان نیز برده می‌شد و بهای آن با دیبا برابر بود و پادشاهان آن را بسیار می‌خواستند. (همان: ۲۱) جامه‌های پنبه‌ای طواویس، به عراق هم صادر می‌شد. (ابن حوقل، ۱۳۶۶: ۲۱۶)

دستاوردهای نفیس بخارا را تا شام و مصر و حتی روم می‌بردند. بخارا در همه دوره‌های تاریخی، شهری مهم برای عرضه کالاهای چین و آسیای غربی بود و کاروان‌هایی که از ماوراءالنهر می‌گذشتند، در این شهر اتراق می‌کردند. روابط بازرگانی مردمان ماوراءالنهر با چینیان، در دوره امپراتوری کوشانیان بیشتر گسترش یافت و آیین بودا بر اثر این پیوندها به سرزمین چین راه یافت. قدرت‌یابی بازرگانان سغدی و چینی در پایانه قرن پنجم میلادی، موهبتی بزرگ بود؛ زیرا هنگامی که آنان بر بخشی گسترده‌ای از ماوراءالنهر حاکم شدند، امنیت راه‌های کاروان‌رو (گذرگاه کالاهای تجاری مناطق دوردست) و اهمیت تجاری بخارا افزون‌تر شد. (فرای، ۱۳۴۸: ص ۲۵)

بخارا، بازارهای فراوانی داشت که مهم‌ترین آنها را بازار معروف «ماخ» می‌توان برشمرد. این بازار را سالانه دو بار برپا می‌کردند و در آن، بُت خریدوفروش می‌شد. نرسخی در تاریخ بخارا می‌نویسد: «به بخارا [بازاری بوده است که آن را بازار ماخ روز خوانده‌اند، سالی دو بار؛ هر باری یک روز] بازار کردند و هر باری که بازار بود [در وی] بتان فروختندی و به هریک روز زیادت از پنجاه‌هزار درم بازرگانی شدی.» (نرسخی، ۱۳۶۳: ۲۹) از مهم‌ترین بازارهای کوچک چندروزه، بازاری ده‌روزه در شرغ (یکی از روستاهای بخارا) بود که در میانه زمستان باز می‌شد و بیشترین کالای آن، پوست گوسفند و چوب بود. (همان: ۵۲) کارهای صنعتی، به‌ویژه بافندگی نیز در بخارا پُررونق بود. پارچه‌های ابریشمی، کتانی و پشمی که در این شهر و توابعش تولید می‌شد، از مهم‌ترین کالاهای بازرگانی به شمار می‌رفت. شادروان نیز که خواهان فراوانی داشت، از مهم‌ترین آثار صنعتی بخارا بود و بازرگانان بسیاری به دادوستد آن می‌پرداختند. این منسوجات، به عراق و سایر جاها صادر می‌گردد. (ابن حوقل، ۱۳۶۶: ۲۱۶)

پس از بخارا، جاده خراسان با گذشت از دبوسیه و کشانیه، به سمرقند می‌رسید. اُستِیخُن، کُشانیه (کشانی) و وذار، در شمال سمرقند قرار داشتند. کشانیه یا کیسانیه که قلب بلاد سغد

خوانده می‌شد، از اهمیت ویژه‌ای برخوردار و شهری آباد بود. همچنین، شهرهای مهم کرمینیه، دَبُوسیه و رابنجان، میان سمرقند و بخارا و کش و نخشب در نواحی جنوبی سمرقند بودند. گمان می‌رود که آب‌وهوای مناسب و حاصل‌خیزی منطقه و گذشتن رود سغد از کنار سمرقند، مهم‌ترین عوامل سرسبزی و آبادانی آن بوده باشند. آب‌وهوای متنوع و مساعد این سرزمین، رونق کشاورزی و پس از آن، کشت محصولات گوناگون را به دنبال می‌آورد؛ چنان‌که همه مردمان ماوراءالنهر از محصولات کشاورزی سمرقند بهره می‌بردند. فندق و بادام، از صادرات روستاهای سمرقند بود و گونه‌های غله و میوه در این ناحیه تولید می‌شد؛ اما سمرقند را با کاغذ مرغوبش می‌شناختند. کاغذ از محصولات گران‌بهای موجود در مسیر راه بزرگ خراسان و پیامد هنر مردم این دیار بود که سال‌ها تا دورترین نواحی دنیا می‌رفت و همه را به تحسین برمی‌انگیخت. قزوینی در آثار البلاد در این باره می‌نویسد: «و از سمرقند، اشیای غریبه به ولایات برند؛ از آن جمله، کاغذی است که او را سمرقندی گویند و در هیچ‌جا به آن خوبی نباشد؛ مگر در چین.» (قزوینی، ۱۳۷۳: ۶۱۷) نویسنده حدود العالم در وصف کاغذ سمرقند می‌نویسد: «و از وی کاغذ خیزد کی به همه جهان می‌برند.» (حدود العالم، ۱۳۶۲: ۱۰۸)

بر پایه روایت‌های تاریخی، منطقه سمرقند از منابع طبیعی و معدنی سرشار بود و در آن ذغال‌سنگ فراوانی وجود داشت و افزون بر آن، گچ سفید، زاج، نوشادر و سنگ ساختمانی هم یافت می‌شد. طلاشویی نیز در مجرای رود زرافشان رایج بود. با وجود این، سمرقند را بیش از هر چیز، جایگاه راهبردی (استراتژیک) - جغرافیایی آن مهم می‌نمود؛ یعنی این شهر بر سر راه قافله‌های بازرگانی هند، خراسان، چین و سرزمین ترکان قرار داشت و کالاهای گوناگون نقاط مختلف جهان در بازارهای این شهر یافت می‌شد. از این‌رو، سمرقند را بندر بزرگ تجاری ماوراءالنهر می‌نامیدند. (ابن حوقل، ۱۳۶۶: ۲۲۱) نزدیکی و مجاورت ماوراءالنهر به قلمرو چینیان، از مهم‌ترین عوامل رونق یافتن تجارت و بازرگانی این سرزمین، به‌ویژه سمرقند به شمار می‌آمد؛ زیرا بازرگانان سمرقند، بیشتر با چینیان دادوستد می‌کردند.

صاحب حدود العالم در باره اوضاع بازرگانی سمرقند می‌نویسد: «سمرقند، شهری بزرگ است و آبادان است با نعمت‌های بسیار و جای بازرگانان همه جهان است.» (حدود العالم، ۱۳۶۲: ۱۰۷) جیهانی سمرقند را بندر تجاری ماوراءالنهر می‌خواند: «سمرقند، فرضه ماوراءالنهر است و مجمع بازرگانان و همه متاع‌ها بدان‌جا آرند و از آنجا به شهرها برند.» (جیهانی، ۱۳۶۸: ۱۸۶) تجارت برده نیز در سمرقند از رونق ویژه‌ای برخوردار بود. به همین دلیل، سمرقند را «جای جمع آمدن

بردگان ماوراءالنهر و پرورش‌دهنده بهترین برده‌ها» دانسته‌اند. (همان: ۱۸۷) البته خریدوفروش غلامان و کنیزان ترک، بیش از دادوستد دیگر بردگان رواج و اهمیت داشت و جامه‌های زربفت، پارچه‌های دلبا، دیگ‌های مسین، زین و لگام اسب و شیشه نیز از تولیدات و صادرات سمرقند بود. همچنین بنا بر منابع چینی، بین سال‌های ۶۴۷-۶۲۷م فقط از سمرقند و اطراف آن، ۲۰ هیئت ایلچی‌گری به چین روانه شده بودند و با کاروان‌های تجارتی به دادوستد پرداخته بودند. (میرعابدینی، ۱۳۸۰: ۱۲۶)

علاوه بر شهر سمرقند، روستاها و نواحی اطراف آن نیز در مسیر راه بزرگ خراسان، قرار داشتند و محصولات تجاری خود را مبادله می‌کردند. ابن حوقل گزارش میسوطی از محصولات تجاری این نواحی به دست داده است: «بنجیکت، روستایی است دارای میوه‌های فراوان و درختان انبوه و به داشتن محصولات خوب، چه خشک و چه تر، ممتاز است. شاوذار، به داشتن هوای سالم و زراعت خوب و میوه‌های نیکو معروف است. روستای درغم، دارای کشت‌های سرسبز و نیز انگوری است که بر انگور روستاهای دیگر تفوق دارد و به نواحی دیگر حمل می‌شود... کش، شهرستانی است که میوه آن زودتر از سایر نواحی ماوراءالنهر می‌رسد و نوبار آن را به بخارا می‌آورند. در کش، نمک استخراج می‌کنند که به نواحی بسیاری از خراسان صادر می‌گردد و در کوه‌های آن، عقاقیر فراوان هست و نیز ترنجبین در این ناحیه به دست می‌آید و همچنین، استرهای خوش‌اندام و خرامان ماوراءالنهر از همین جاست که به نواحی مختلف خراسان فرستاده می‌شود...». (ابن حوقل، ۱۳۶۶: ۲۲۸-۲۲۵)

این رونق چشمگیر تجارت در بخارا و سمرقند (تا پیش از حمله مغول)، از عوامل اصلی اهمیت بازرگانی و تجاری راه بزرگ خراسان بود؛ چرا که بخش بزرگی از مبادلات تجاری در مسیر راه خراسان، در این نواحی انجام می‌شد.

کاروان‌های تجاری در مسیر راه خراسان با خروج از سمرقند وارد ناحیه اشروسنه می‌شدند. بنا بر گزارش اصطخری، آهن، از محصولات تجاری اشروسنه بوده است؛ «و از مرسمنده (یکی از روستاهای اشروسنه) و فرغانه، آهن بسیار در آفاق نقل می‌افتد. و در مرسمنده، بازاری هست و مجمعی بزرگ هست که در هر ماهی یک نوبت خلق از شهرهای دور به معاملات در آن جمع می‌شوند.» (اصطخری، ۱۳۴۷: ۳۵۴) همین گزارش را ابن حوقل نیز تأیید و می‌نویسد: «در ناحیه منبک و مرسمنده، ابزار آهنی سازند که به سراسر خراسان و نیز عراق فرستاده می‌شود... مرسمنده، بازاری مشهور دارد که مردم از جاهای دور بدان جا گرد آیند و این بازار، در آغاز هر ماه

یک بار تشکیل می‌شود.» (ابن حوقل، ۱۳۶۶: ۲۳۳-۲۳۲)

بدین گونه، مسیر راه خراسان در اشروسنه با گذشتن از زامین و ساباط (بلاش آباد)، وارد جلگه بزرگ و سرسبز فرغانه می‌شد. فرغانه نیز همانند اشروسنه «نام اقلیم و شامل اعمال پهناور و شهرهای وسیع و دهکده هاست. کرسی آن، اخسیکت (اخسیکت) است که شهری بر لب رود چاچ (سیحون) و در شمال آن و در زمین هموار است... بازارهای فرغانه، در شهر و ربض قرار دارد و بیشتر آن، در شهر است.» (همان: ۲۳۷)

جلگه فرغانه را از شمال و جنوب، کوه‌های بلند در آغوش گرفته‌اند. در فرغانه مهاجرنشینان سغدی وطن کرده بودند و بازرگانان قوم از راه این جلگه به چین و مغولستان سفر می‌کردند. (فرای، گذری در جغرافیای تاریخی آسیای مرکزی: ۱۶) در فرغانه، معادن زر و سیم هست و از کوه‌های سوخ، جیوه و از ناحیه نسیای بالا، قیر (زفت) و چراغ سنگ و زر و سیم و فیروزه و آهن و روی و سرب به دست می‌آید. (ابن حوقل، ۱۳۶۶: ۲۴۰) اصطخری نیز در این زمینه گزارش می‌دهد: «در حد فرغانه، معدن زر و سیم هست... و ژبوه، از کوه‌های سوخ برخیزد و در ناحیه نسیای زبرین، چشمه‌های زفت خیزد. و در کوه اسبره، چشمه نفت است. و کان پیروزه و مس و سرب و آهن، همه در حدود فرغانه بود.» (اصطخری، ۱۳۴۷: ۲۶۷)

بدین سال در ناحیه فرغانه، مسیر جاده خراسان با عبور از شهرهای اُش، قبا و پس از گذشتن از سیحون، در نهایت به اوزکند می‌رسد. اوزکند، مجاور نواحی کافر نشین واقع شده بود. شاهراه خراسان، پس از اوزکند وارد نواحی کافر نشین شده و با گذشتن از کنار دریاچه اسی غول (تسون کاریا/ جونقاریه)، به کاشغر، یکی از محورهای اصلی راه بزرگ خراسان، و غربی‌ترین نقطه حوضه تاریخی (فرانک و براونستون، ۱۳۷۶: ۱۷) می‌رسید.

در کاشغر، راه به دو شعبه تقسیم می‌شد؛ یکی به سوی ختن و راه اصلی خراسان به سمت کول جای، و پس از گذر از بیابان تکلمکان، به حوضه پهناور و پرآب شهر تورفان که قریب به صد متر پایین‌تر از سطح دریا قرار دارد (فرانک و براونستون، ۱۳۷۶: ۳۲-۳۱ و ۳۶)، می‌رسید. بازمانده‌های شهر باستانی (کیائو - هو/کیو - شه، بارکوتو/یار - فوتو)، متعلق به دوره هان (۲۵۲ق.م - ۲۲۵م)، در مغرب شهر کنونی تورفان و آثار بازمانده از شهر چهارگوشه مخروبه کنونی گوچن/گائوچانگ، به وسعت ۱/۵ کیلومترمربع، ساخته شده در ۶۴۰ میلادی (که از قرن سوم/نهم پایتخت اوغورها بوده است) در نزدیکی شرق تورفان، بیان‌کننده قدمت ناحیه و جاده است. (Dräage and Bèuhrer, 1989: 106-104) در نهایت، جاده بزرگ خراسان پس

## ۲۷ تحلیل و بررسی نام‌گذاری جاده ابریشم با تکیه بر جغرافیای اقتصادی

از طی هزاران کیلومتر مسیر و تبادل صدها کالای بازرگانی، به سرانجام خود به تون هوانگ، یعنی دروازه ورود به چین می‌رسد.

## نتیجه

با توجه به بحث مبسوطی که در جغرافیای اقتصادی شهرهای در مسیر راه موسوم به «ابریشم» آمد و نیز جست‌وجوی مختصر این پژوهش در منابع جغرافیایی اسلامی، حال می‌توان به پرسش اصلی پژوهش پاسخی مستدل و مستند داد. اینکه چرا نام‌گذاری این جاده بزرگ و تاریخی به «ابریشم»، دقیق و صحیح نیست؟ و اینکه آیا می‌توان با جست‌وجو در منابع تاریخی - جغرافیایی ایرانی و اسلامی، نامی برای آن یافت؟

در مورد بخش نخست پرسش، باید تأکید کرد نام‌گذاری جاده ابریشم، عمدتاً به دلیل مسلم انگاشتن برتری و اهمیت کالای ابریشم در جریان مبادلات تجاری میان شرق و غرب در طول مسیر این راه بوده است؛ اما بررسی دقیق جغرافیای اقتصادی شهرهای واقع در طول این راه و کالاهای مورد مبادله در مسیر طولانی آن، نشان‌دهنده آن است که ابریشم، تنها یکی از صدها کالای مبادلاتی بوده است. بنابراین، ما شاهد تنوع بی‌نظیر کالاهای مورد مبادله در طول مسیر این راه هستیم؛ امری که به‌روشنی گویای عدم برتری کالای ابریشم بر دیگر کالاهاست. بنابراین، نامیدن این جاده به ابریشم، نمی‌توانسته مبنایی تاریخی و منطبق بر واقعیت‌های عینی این جاده بزرگ داشته باشد.

در مورد بخش دوم پرسش اصلی تحقیق نیز باید تصریح کرد بخش‌های وسیعی از این راه بزرگ و طولانی، از ایران تاریخی و خراسان بزرگ می‌گذشت و همه از اهمیتی که این مسیر طولانی از آن برخوردار بود، آگاه بودند؛ ولی با این حال، در هیچ‌یک از ده‌ها منبع جغرافیایی اسلامی - ایرانی، اشاره‌ای به نام «ابریشم» نشده و بر مبنای قراین متعدد می‌توان حدس زد که دست‌کم بخش اعظمی از این مسیر طولانی، به نام «راه خراسان» نامیده می‌شده است؛ اما بنا بر این نظر غیردقیق که کالای عمده مورد مبادله در طول مسیر راه خراسان، ابریشم بوده، به‌اشتباه به راه ابریشم مشهور گشته است. پس، از آنجا که اطلاق نام ابریشم به این جاده، هیچ توجیه منطقی، تاریخی و اقتصادی ندارد و نیز با توجه به اینکه بخش‌های طولانی از این راه از منطقه خراسان بزرگ می‌گذشت و به همین دلیل، منابع تاریخی و جغرافیایی ایرانی - اسلامی، این بخش از راه را به نام راه خراسان نامیده‌اند، می‌توانیم این نام را به کل مسیر تعمیم دهیم و آن را «راه بزرگ خراسان» بنامیم.

جدای از آنچه گفته شد، می‌توان برای این نام‌گذاری تازه، یک دلیل منطقی دیگر نیز بیان

کرد. در حقیقت، از گذشته‌های بسیار دور و حتی تا به امروز، راه‌های بزرگ و کوچک مواصلاتی، بیشتر در ارتباط با شهرها و مناطق جغرافیایی معنا می‌یافت تا کالاها و اجناس مبادلاتی. راه موسوم به ابریشم، شبکه گسترده و طولانی‌ای بود که غربی‌ترین نواحی چین را به شرقی‌ترین سواحل مدیترانه پیوند می‌داد. داده‌های تجاری و بازرگانی پُرشماری که در متن این پژوهش بدان‌ها اشاره شد، همگی نمایشگر جایگاه و اهمیت شهرهای قرارگرفته در مسیر این راه بزرگ است. در واقع، وجود همین شهرها بود که اصولاً امکان پیدایش راه بزرگ خراسان را فراهم نموده بود. بی‌شک، اگر برای نمونه شهرهای بزرگی همچون: بغداد، قرمیسین، ری، نیشابور، مرو، بخارا، سمرقند، فرغانه و کاشغر در مسیر این راه وجود نداشت، به احتمال قوی، این راه نمی‌توانست تا بدان اهمیت برسد و چنین نقش بی‌بدیلی ایفا نماید. راه موسوم به ابریشم، به لطف وجود این شهرهای بزرگ و تولیدات و محصولات متنوع و متعدد آنها بود که توانست تبدیل به یک راه بزرگ بین‌المللی و مؤثر در عرصه تبادلات تجاری گردد. با این وصف، اگر همه شهرهای بزرگ و کوچک واقع در مسیر این راه را فهرست کنیم، خواهیم دید که بیش از نیمی از آنها در منطقه جغرافیایی خراسان بزرگ قرار دارند. این مسئله به‌روشنی نشان از آن دارد که چرا بیشتر شهرهای شرق و غرب خراسان، دروازه راه خراسان داشته‌اند. پس، نام «راه خراسان» که نه ماهیت کالایی، بلکه ماهیتی جغرافیایی دارد، بی‌شک، به حقیقت تاریخی نزدیک‌تر است.

### ۳۰ مطالعات تاریخی جهان اسلام سال پنجم، شماره ۱۰، پاییز و زمستان ۱۳۹۶

#### منابع

- ابن بطوطه، سفرنامه ابن بطوطه، ترجمه محمدعلی موحد، تهران: بنگاه ترجمه و نشر کتاب، ۱۳۳۷.
- ابن حوقل، صورة الأرض، ترجمه جعفر شعار، انتشارات بنیاد فرهنگ ایران، ۱۳۴۵.
- ، سفرنامه ابن حوقل (ایران در صورة الأرض)، ترجمه و توضیح جعفر شعار، تهران: امیرکبیر، چاپ دوم، ۱۳۶۶.
- ابن خردادبه، مسالک و ممالک، ترجمه سعید خاکرند، تهران: میراث ملل، چاپ اول، ۱۳۷۱.
- ، المسالک و الممالک، ترجمه حسین قره چانلو، تهران: مترجم، ۱۳۷۰.
- ابن رسته، احمدین عمر، الأعلاق النفیسة، ترجمه و تعلیق حسین قره چانلو، تهران: مؤسسه انتشارات امیرکبیر، چاپ اول، ۱۳۸۰.
- ابودلف، سفرنامه ابودلف در ایران، با تعلیقات ولادیمیر مینورسکی، ترجمه سید ابوالفضل طباطبایی، تهران: انتشارات زوار، چاپ دوم، ۱۳۵۴.
- اصطخری، ابو اسحق ابراهیم، مسالک و ممالک، به اهتمام ایرج افشار، تهران: بنیاد موقوفات افشار، ۱۳۷۳.
- التون. ل. نیل، تاریخ سیاسی و اجتماعی خراسان، ترجمه مسعود رجب‌نیا، تهران: شرکت انتشارات علمی و فرهنگی، ۱۳۶۷.
- باستانی پاریزی، محمدابراهیم، اژدهای هفت سر: راه ابریشم، تهران: ۱۳۸۰.
- بولنوا، لوس، راه ابریشم، ترجمه ملک ناصر نوبان، تهران: پژوهشگاه علوم انسانی، ۱۳۸۳.
- جیهانی، ابوالقاسم بن احمد، اشکال العالم، ترجمه عبدالسلام کاتب، تصحیح فیروز منصوری، مشهد: آستان قدس رضوی، ۱۳۶۸.
- حدود العالم عن المشرق الی المغرب، به کوشش منوچهر ستوده، تهران: کتابخانه طهوری، ۱۳۶۲.
- الحموی، یاقوت بن عبدالله، معجم البلدان، بیروت: دار صادر، ۱۳۹۹ق.
- حموی، یاقوت، مشترک یاقوت حموی، ترجمه محمد پروین گنابادی، تهران: کتابخانه ابن سینا، چاپ اول، ۱۳۴۷.
- دیاکونوف، میخائیل میخائیلوویچ، اشکانیان، ترجمه کریم کشاورز، تهران: ۱۳۵۱.



رضا، عنایت‌الله، «نقش ایران در جاده ابریشم تا پایان عهد ساسانی»، مجموعه مقالات دومین اجلاس بین‌المللی جاده ابریشم، به اهتمام محمد باری و آفاق حامد هاشمی، تهران: وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی، ۱۳۷۶.

شارپ، رالف نورمن، فرمان‌های شاهنشاهان هخامنشی، شیراز، ۱۳۴۶.

فرانک، آیرین و براونستون، دیوید، جاده ابریشم، ترجمه محسن ثلاثی، تهران: سروش، ۱۳۷۶. فرای، ریچارد نلسون، بخارا؛ دستاورد قرون وسطا، ترجمه محمود محمودی، تهران: بنگاه ترجمه و نشر کتاب، ۱۳۴۸.

—، «گذری در جغرافیای تاریخی آسیای مرکزی»، ترجمه حبیب برجیان، ایران شناخت. قزوینی، زکریا بن محمد بن محمود، آثار البلاد و اخبار العباد، ترجمه و اضافات جهانگیر میرزا قاجار، تصحیح میرهاشم محدث، تهران: انتشارات امیرکبیر، چاپ اول، ۱۳۷۳.

کریمیان، حسین، ری باستان، جلد اول، انتشارات دانشگاه ملی ایران، ۱۳۵۴.

گرایلی، فریدون، نیشابور شهر فیروزه، انتشارات خاوران، ۱۳۷۴.

گیرشمن، رمان، ایران از آغاز تا اسلام، ترجمه محمد معین، تهران: علمی و فرهنگی، ۱۳۶۳. لسترنج، سرزمین‌های خلافت شرقی، ترجمه محمود عرفان، تهران: شرکت انتشارات علمی و فرهنگی، ۱۳۷۳.

محمود آبادی، اصغر، «جاده ابریشم در ساختار تمدن سه دولت ایران، چین و روم باستان در دوران اشکانیان»، فرهنگ اصفهان، شماره ۲۷ و ۲۸، ۱۳۸۳.

مستوفی قزوینی، حمدالله، نزهة القلوب، به کوشش محمد دبیرسیاقی، تهران: کتابخانه طهوری، ۱۳۳۶.

مظاهری، علی اکبر، جاده ابریشم، ترجمه ملک ناصر نوبان، تهران: ۱۳۷۲-۱۳۷۳.

مقدسی، محمد بن احمد، احسن التقاسیم فی معرفة الاقالیم، ترجمه علی نقی منزوی، تهران: شرکت مؤلفان و مترجمان ایران، چاپ اول، ۱۳۶۱.

میرعابدینی، ابوطالب، جغرافیای تاریخی سمرقند، فصلنامه مطالعات ملی، سال دوم، شماره ۷، بهار ۱۳۸۰.

نرشخی، ابوبکر محمد بن جعفر، تاریخ بخارا، ترجمه ابونصر احمد بن محمد بن نصر القبایوی، تصحیح سید محمد تقی مدرس رضوی، تهران: توس، چاپ دوم، ۱۳۶۳.

هیون تسیانگ، سفرنامه (قسمت مربوط به ایران)، ترجمه جواد چوپانیان، کتاب ماه تاریخ و

## ۳۲ مطالعات تاریخی جهان اسلام

سال پنجم، شماره ۱۰، پاییز و زمستان ۱۳۹۶

جغرافیا، مهر ۱۳۹۲، شماره ۷۲.

یعقوبی، ابن واضح، البلدان، ترجمه محمدابراهیم آیتی، تهران: بنگاه ترجمه و نشر کتاب، چاپ سوم، ۱۳۵۶.

ستوده، منوچهر، آثار تاریخی ورارود و خوارزم، جلد اول: سمرقند و بخارا، بنیاد موقوفات افشار، ۱۳۸۴.

\_\_\_\_، «جاده‌ای به نام جاده ابریشم نداریم»، مجله زمان، شماره ۵، ۱۳۷۴.

\_\_\_\_، «جاده ابریشم-ایلات و عشایر ایران»، فصلنامه اباخر، سال سوم، شماره ۹-۱۰، ۱۳۸۳.

Jean-Pierre Dréage, Emil M. Bèuhrer, The Silk Road sage, New York 1989.

Laufer, Berthold, Sino-Iranica; Chinese contributions to the history of civilization in ancient Iran, Publication Field Museum of Natural History, chicagom, 1919.