مطالعات تاریخ اسلام
سال اول/ شماره ۳/ زمستان ۱۳۸۸

بررسی جاده ابریشم از بغداد تا چین

مطالعهٔ موردی: راه جونغاریه

فاطمه احمدوند[۱]
حسین قرچانلو[۲]

چکیده: در جهان باستان مجموعه‌ای از راه‌های تجاری در سراسر قاره پهناور آسیا، از چین تا مرزهای آسیایی امپراتوری روم رونق داشت که بعدها نام جاده ابریشم بر آنها اطلاق شد. پس از ظهور اسلام، بخشهای مهمی از این راه‌ها در قلمرو خلافتهای اسلامی قرار گرفت و مسلمانان فعالانه، تجارت از طریق آنها را ادامه دادند. از نظر جغرافیایی می‌توان این راه‌ها را به راه‌های جنوبی، میانی و شمالی تقسیم کرد. بخش مهمی از راه شمالی از سرزمین جونغاریه می‌گذشت. همسایگی این سرزمین با مناطق مسلمان‌نشین آسیای میانه، حضور اقلیتی مسلمان در آن و کمتر شناخته بودن آن نسبت به سایر مناطق آسیای میانه برای محافل دانشگاهی و پژوهشی ایرانی و عربی، در کنار اهمیت جاده شمالی به عنوان جزئی بسیار مهم از جاده ابریشم در تجارت آسیا و جهان اسلام، عمده‌ترین انگیزه‌های انجام این پژوهش است. این مقاله با تکیه بر داده‌های منابع تاریخی موجود و مطالعه پژوهشهای صورت گرفته در حوزه‌ی جغرافیای تاریخی جهان اسلام و آسیای مرکزی، به شناخت جغرافیای تاریخی جونغاریه و ارتباط این سرزمین و راه تجاری آن با جهان اسلام می‌پردازد.

واژه‌های کلیدی: جونغاریه، جاده ابریشم، تجارت، خراسان، خانات جونغار

---

۱ عضو گروه جغرافیای بنیاد دایرة المعارف اسلامی و دانشجوی دکتری تاریخ و تمدن ملل اسلامی دانشگاه تهران
fahmadvand@yahoo.com

۲ استادگروه تاریخ و تمدن ملل اسلامی دانشگاه تهران
تاریخ دریافت: ۸۸/۹/۱۴ تاریخ تأیید: ۸۸/۱۲/۱۴

مقدمه

جادهٔ ابریشم به مسیری تجاری اطلاق می‌شود که در گذشته، دو قاره آسیا و اروپا (اوراسیا)، از چین تا مدیترانه، را به هم متصل می‌کرد. برخی از محققان، اقدامات ووتی[1]، امپراتور سلسله "هان"[2] (۸۷ –۱۴۰ق.م)، در اتخاذ تدابیر جدی برای هم پیمانی با مردم آسیای میانه را به منظورمهار دشمنان مشترکشان درشمال این سرزمین[3]،نخستین بارقه‌های تشکیل جاده ابریشم دانسته‌اند(پاکدامن، ۱۳۷۵، ۹ ؛ نیز نک: فرانک و براونستون، ۱۲)[4]. در پی این اقدامات، سلسله‌هان تلاش خود را به تقویت و تثبیت راهی به آسیای مرکزی و ماوراء آن و وارد شدن به تعاملات سیاسی و سپس تجارت در امتداد آن مسیر متمرکز ساخت. در نتیجه، این مسیر تدریجاً به جاده فعالی تبدیل شد که بیش از ۳۰۰ سال رونق داشت. برخی دیگر از محققان سال ۱۰۵ یا ۱۱۵ میلادی را زمان گشایش این جاده دانسته‌اند(مظاهری، ۱۳۷۳، ۱ و ۹–۱۰) که ادعایی ساده بیش نیست. البته باید به این نکته اذعان داشت که شناخت دقیق زمان پیدایش راه‌های باستانی امری اگر نه غیر ممکن، دست کم بسیار دشوار است و از همین روست که ابهام در این زمینه امری طبیعی می‌نماید.

با فرض یکپارچگی بخشهای مختلف این راه، گفته شده که حوالی ۲۰۰ میلادی، طول آن حدود ۱۳ هزار کیلومتر بود و با امتداد از سواحل اقیانوس اطلس در اروپا تا شانگهای چین، طولانی‌ترین جاده جهان آن روز محسوب می‌شد(پاکدامن، ۱۳۷۵، ۱۰؛ فرانک و براونستون، ۱۳۷۶، ۱۲). جاده ابریشم علاوه بر اهداف تجاری، راه تردد سفیران حکومتی نیز بود و کاروان‌های تجاری، گاه فرستادگان و سفیرانی را نیز همراه داشتند[5]. این جاده همچنین از مهم‌ترین راه‌های مبادله افکار بود و برخی از بنیادی‌ترین اندیشه‌ها و فنون تمدنی بشر همچون نوشتن، استفاده از چرخ بافندگی، کشاورزی و سوارکاری، از طریق

---

1 Woti

2 Han

۳ به گفته محققان، "دیوار چین " پیش از سال ۲۰۰ق.م برای مقابله با مهاجمان شمالی که حدود ۳۰۰ سال مرزهای شمالی چین را غارت می‌کردند، ساخته شد(پاکدامن، ۹).

۴ نماینده امپراتور ووتی پس از ۱۳ سال با اطلاعات جدید و مهیجی درباره محصولات عجیب، اسبان سریع و جزئیاتی درباره پادشاهان ثروتمند فرغانه، سمرقند و بخارا که تا آن زمان در چین ناشناس بودند و نیز اطلاعاتی درباره ایران و "لی چی ین" که به احتمال زیاد اشاره به روم است، به نزد امپراتور بازگشت (پاکدامن، ۱۰-۹).

۵ چنان که در سالنامه های چینی سال ۱۶۶م، گزارشی درباره سفیران روم از سوی امپراتور مارکوس اورالیوس (حک:۱۶۱-۱۸۰م) دیده می شود(شوارد نادزه، ۲۰).

این شاهراه، به نقاط مختلف آسیا راه یافت. علاوه بر این، گسترش و رونق باورها و اندیشه‌های دینی نیز از طریق این مسیر تحقق می‌یافت، چنان که بسیاری از باورهای زرتشتی، مانوی، یهودی، مسیحی، مزدایی، بودایی، اسلامی و آیین‌های کنفوسیوس و تائو، از این راه در آسیا پراکنده شدند(فرانک و براونستون، ۳؛ Lui ,2007, 23).

علاوه بر مسیر خشکی و راههای فرعی آن که از هند و جنوب ایران به این جاده می‌پیوستند، راهی دریایی موسوم به "جاده ادویه" یا "جاده هندوستان" نیز که شرق و غرب جهان مسکون را به هم متصل می‌کرد، بخش دیگری از این مسیر محسوب می‌شد و بر رونق راه خشکی می‌افزود(حورانی، ۱۳۳۸، ۳۸-۴۲؛ در مورد راه دریایی همچنین نک: استرابو، ۱۳۸۲، ۲۶۰-۲۶۳).

شاهراه سراسری اوراسیا را بارون فردیناند فون ریشتوفن[1] (۱۸۳۳-۱۹۰۵)، جغرافی دان آلمانی قرن نوزدهم، جاده ابریشم[2] نامید (فرانک و براونستون، ۱۳۷۶، ۱۲-۱۳؛ درژ و بوهرر، ۱۳۷۸، ۶). برخی نیز ریت هوپفن[3] آلمانی را نخستین کسی دانسته‌اند که نام جاده ابریشم را بر این راه نهاد(Chakanagi ,1996 ,14). ظاهراً تجارت ابریشم از طریق این مسیر به عنوان شاخص‌ترین، سبک‌ترین و گرانبهاترین کالایی که از چین به غرب فرستاده می‌شد، سبب این نامگذاری بوده‌است(باستانی پاریزی، ۱۹۹-۲۰۰). بعید نیست که مهارت دست کم دو هزار ساله چینی‌ها در تولید و آگاهی از راز کشت انبوه ابریشم، مدت‌ها پیش تر از جغرافی دانانی مانند ریشتوفن، تخیّل ناظرانی چون مارکوپولو(۱۲۵۴-۱۳۲۴م)(*سفرنامه*، ۳۹-۴۰ و ۴۸ و ۲۰۲ و ۲۸۰-۲۸۱) را به خود جلب کرده و موجب نامگذاری جاده مذکور به این نام توسط ایشان نیز شده باشد (Chakanagi ,Ibid).

پس از فتوحات اولیه مغولان و ایجاد دوره‌ای از صلح و امنیت که در پی تسلط آنان بر سرزمین‌های شرقی حکمفرما شده بود(اواخر سده ۱۳ / اوایل سده ۱۴ میلادی)، جاده ابریشم نیز طی چند دهه، رونق بسیار گرفت و سفرهای شرقی – غربی بازرگانان رواج فراوان یافت(فرانک و براونستون، ۱۳۷۶، ۱۵). یادداشت‌های جهانگردانی چون مارکوپولو(نک: ۱۴۰-۱۴۱)، سالنامه‌های چینی درباره تماس با سرزمین‌های بیگانه،

---

1 Baron Ferdinand Von Richthofen
2 Die Seiden Strasse
3 Rit Hopfen

گزارش‌های بازرگانان، زائران و پناهندگان مذهبی، از این رونق و رواج، اطلاع به دست می‌دهند(فرانک و براونستون، ۱۹). با سقوط امپراتوری مغول، شکوفایی جاده ابریشم که شاید از انگیزه‌های مهم فاتحان مغول نیز بود، به سررسید و با فتح قسطنطنیه توسط عثمانیان در میانه سده پانزدهم میلادی، فعالیت جاده ابریشم به طور کامل قطع شد(فرانک و براونستون، ۱۳۷۶، ۱۶؛ اشراقی، ۱۳۷۶، ۱۹۱).

در اواخر دهه ۱۹۸۰ میلادی، به منظور تقویت صنعت جهانگردی، برخی از محوطه‌های باستانی چین، بخشی از دیوار چین و معابد پشت غارهای هزار بودا از سوی دولت چین بازسازی شد(Wood ,2002 ,224). پس از فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی در ۱۹۹۱ میلادی و استقلال پنج جمهوری آسیای مرکزی و گشایش مرزهای تجارت بین المللی، به منظور تحقق منافع اقتصادی این کشورها، بخش مرکزی جاده ابریشم توسط ادوارد شوارد نادزه، رئیس جمهور گرجستان(۱۹۹۵-۲۰۰۳م)، در شهر ولادی وستوک گشوده (Wood ,2002 ,225؛ شوارد نادزه، ۱۳۸۰، ۳-۴ و ۱۲) و مورد توجه کشورهای مختلف و سازمان‌های منطقه ای و بین المللی واقع شد(نک: شوارد نادزه، ۱۳۸۰، ۹-۱۰؛ عبدلی، ۱۳۷۶،۱۰؛ پاکدامن، ۱۳۷۵، ۱۴).

موضوع و مسأله پژوهش:

شواهد و گزارشهای مختلف تاریخی و نتایج مطالعات و پژوهشهای مختلف باستان شناسانه و جغرافیاپژوهانه، همگی این امر را روشن می‌سازند که جاده ابریشم در مرکز آسیا در سه مسیر اصلی جریان داشت: مسیرهای شمالی(راه جونغاریه[1])، میانی(راه ختن) و جنوبی(راه کشمیر) بود. راه شمالی یا راه جونغاریه، در منابع جغرافیای متقدم و متأخر کمتر مورد توجه و بررسی قرار گرفته، هرچند امروزه کاوش‌های باستان شناسی مسیر آن را به روشنی معلوم ساخته‌است(مظاهری، ۱۳۷۳، ۱ و ۱۸۶؛ معتکف، ۱۳۷۶، ۳۲۱). در پژوهش حاضر، بخش اصلی مسیر شمالی جاده ابریشم در مرکز آسیا و بخشهایی از جهان

1 Jungaria / Zungar / dzungar

(در زبان فارسی این منطقه را می‌توان جونغارستان نیز نامید، مانند تاجیکستان و ازبکستان)

اسلام یعنی راه میان چین تا خراسان[۱] که از "چانگ آن[۲] " شروع و به جونغاریه رسیده و سپس تا خراسان ادامه می‌یافت، بررسی خواهد شد. همچنین جغرافیای تاریخی، تاریخ سیاسی و بافت جمعیتی جونغاریه به عنوان منطقه‌ای مهم از آسیای مرکزی و همسایه‌ای برای جهان اسلام، مورد بررسی قرار خواهد گرفت.

راه شمالی جاده ابریشم: از چانگ آن تا آنشی[۳]

نخستین شهر در ابتدای مسیر شمالی از شرق به غرب، چانگ آن / چانگان(سرا)[۴]، پایتخت قدیم چین واقع در نزدیکی شهر کنونی شیان[۵] بود(فرانک و براونستون، ۱۳۷۶، ۲۱ ؛ نیز نک: Polo Marco ,280). معبد بودا در صومعه غاز وحشی متعلق به ۶۵۲ میلادی، گور امپراتور شی هوانگ تی[۶](حک: ۲۲۱-۲۱۰ق.م)، گنجینه معروف مجسمه‌های گلی سربازان ارتش هفت هزار نفری محافظان این گور که در ۱۹۷۴میلادی کشف شد، در همین منطقه قرار دارند(درژ و بوهرر، ۱۳۷۸، ۴۰-۴۱؛ فرانک و براونستون، ۱۳۷۶، ۲۱-۲۲). چانگ آن کانون صنعت و بازرگانی و مرکز خرید و فروش کالاهایی چون پارچه‌های ابریشمی، پارچه‌های موصلی، سنگ‌های گرانبها، شیشه‌های رنگین، ظروف فلزی، عطریات، ادویه و چای بود(فرانک و براونستون، ۱۳۷۶، ۲۲-۲۳).

پس از چانگ آن، راه ما، در دره رود وی[۷] امتداد می‌یافت. این قسمت از مسیر اکثراً سنگ فرش بود و "شاهراه سلطنتی" نامیده می‌شد و مأموران چینی با دریافت عوارض از مسافرین، امنیت و رفاه کاروانیان را فراهم می‌کردند(همانجا). در اینجا، علاوه‌بر کاروانسراها، آذوقه مورد نیاز کاروانیان نیز در فواصل معینی از راه برای فروش عرضه می‌شد و آنان را از حمل آذوقه بی نیاز می‌کرد(همانجا).

جاده شمالی در علیای رود وی، با تغییر مسیر به سمت شمال غرب، پس از طی مسافتی

---

۱ منطقه‌ای که در گذشته خراسان نامیده می‌شد، بسیار وسیع تر از خراسان امروزی بود که می‌توان نام خراسان بزرگ را بر آن اطلاق کرد. این منطقه علاوه بر خراسان امروزی، مناطق وسیع دیگر چون ماوراءالنهر و ایالتهای سیحون و جیحون را فرامی گرفت. در این پژوهش، منظور از خراسان، همان خراسان بزرگ است.

2 Chang-an
3 Anshi
4 Changan(sera)
5 Sian
6 Shi/Shih Huang Ti
7 wei

طولانی از دامنه‌های کوهستان نان شان[1] (Polo Marco ,280)، به پادگان مـرزی تونهوانـگ[2] می‌رسید(فرانک و براونستون، ۱۳۷۶، ۲۳) که در نزدیکی محلی به نام غارهای هزار بودا[3]، متعلق به ۳۵۳ یا ۳۶۶ ق.م. بـود(فرانـک و براونـستون، ۱۳۷۶، ۱۶؛ درژ و بـوهرر، ۱۳۷۸، ۶۲). ادامه مسیر پس از پادگان مرزی تونهوانگ، به شهر تونهوانگ واقع در شـرق حـوزه تاریم[4] – یکی از خشک‌ترین مناطق جهان– می‌رفت که از مراکـز مهـم فرهنـگ بـودایی محسوب می‌شد(فرانک و براونـستون،۱۳۷۶، ۲۴ و ۲۳۷–۲۳۸). از آن پـس مـسیر شـمالی جاده ابریشم، به شهر آنشی/آنسی می‌رسید و از آنجا با امتداد به سمت شمال غرب و عبـور از مناطق شمالی حوزه تاریم به تورفان می‌رسید(فرانک و براونستون، ۱۷؛ معتکف، ۳۲۰).

راه شمالی جاده ابریشم: از آنشی تا جونغاریه

جاده شمالی پس از آنشی، با عبور از شهر هامی[5] (Tucker ,2003 ,141-140)، به منطقهٔ پر آب تورفان که نزدیک به صد متر پایین‌تر از سطح دریا قرار داشت، می‌رسید (فرانـک و براونستون،۱۳۷۶، ۱۶ و ۳۱–۳۲ و ۳۶؛ نیز نک: Tucker ,Ibid). امروزه در غـرب تورفـان بقایای شهر باستانی کیائو متعلق به دوره امپراتوری هـان(۲۰۶ق.م –۲۲۰م) و در شـرق آن (تورفان) بقایای شهر مخروبه گوچن[6]/گائوچانگ قرار دارد[7].

مـسیر شـمالی پـس از تورفـان بـه کوهـستان تیـان شـان[8] و سـرزمین هفـت رود می‌رسید(فرانک و براونستون،۱۳۷۶، ۳۹؛ پیرنیا و افسر ۸۵). در این سرزمین، عبادتگـاهی بودایی به نام غارهـای هـزار بـودای بزقلیـق/ بزکلیـک[9] وجـود دارد[10] کـه دیـوارههـای صخره‌های آن واقع در شرق تورفان، نقاشی‌ها و حجاریهایی بـا مـضمون آداب و مناسـک

---

1 NanSahn

2 Tunhuang

۳ غارهای هزار بودا دارای تورفتگی هایی آراسته به پیکره های کنده کاری و نقاشی شده است که در ۱۹۰۶ و ۱۹۱۴ میلادی، گنجینه ای ازطومارهای نقاشی شده و نسخه های خطی یا چاپی قالبی بودایی مشتمل بر هزاران اثر هنری و تاریخی در آن کشف شد(فرانک و براونستون، ۱۳۷۶،۲۴، ۲۳۷-۲۳۸).

4 Tarim

5 Hami

6 Gutchen

۷ این شهر از قرن سوم هجری/نهم میلادی پایتخت اویغورها بوده است.

8 Tianshan

9 Bezeklik

۱۰ بزقلیق درزبان ترکی به معنای تزئین شده است.

دینی بودایی و مانوی دارد(درژو بوهرر، ۱۱۱). پیش از میلاد مسیح، هفت رود مسکن قوم صحرا نشین و شمن پرست اوسون بود. آخرین متون تاریخی درباره اسون‌ها متعلق به قرن پنجم میلادی، آنها را بقایای تیره قرقزی /کازاخی/اوسون و ساکن جونغاریه و مشهورترین آنها را شاخه ای به نام ساری اوسون می‌داند(Barthold ,1945 ،173).

مسیر شمالی با عبور از هفت رود به جونغاریه می‌رفت که دارای مراتع غنی کاج و آب و هوایی سرد و بارانی بود(بارتولد،*گزیده مقالات تاریخی*، ۱۸۹). سلسله جبال تیان شان، ترکستان چین را از این منطقه جدا کرده‌است. در جنوب تیان شان، کاشغر و در شمال آن جونغاریه قرار دارد که هم مرز هفت رود (سمیرچ)[1] و مغولستان است و شهرهای کولجا[2] در کنار رود ایلی [3]و ارومچی[4] مراکز عمده آن را تشکیل می‌دهد(اشپولر و دیگران، ۱۳۷۶، ۱۴۷)؛ از این رو، جونغاریه را می‌توان از بسیاری جهات، ضمیمه غربی مغولستان دانست(اشپولر و دیگران، همانجا؛ نیز نک: ادامه همین مقاله).

جاده شمالی: از جونغاریه تا خراسان

جاده شمالی پس از جونغاریه و گذر از دامنه‌های تیان شان، دروازه یشم(یومن گوان)، شهر لولان و صحرایی شنی، به شهر کرلا می‌رسید و سپس با امتداد در مسیر شمال و عبور از کوهستان پامیر، وارد کاشغر در غربی‌ترین نقطه حوزه تاریم می‌شد(فرانک و براونستون، ۱۳۷۶، ۱۷). برخی کاروانها نیز که خود را از جنوب تاریم به کاشغر رسانده بودند، در محلی به نام برج سنگی در حوالی کاشغر و واقع در ساحل شمالی رود یارکند، به این راه می‌پیوستند(پیرنیا و افسر، ۱۳۸۰، ۸۶، بولنوا، ۱۳۸۳، ۸۴). از کاشغر یک راه به بلخ (بولنوا، ۳۷) و راه کوهستانی دیگری به فرغانه می‌رفت که با عبور از شهرهای سمرقند و بخارا به مرو و خراسان می‌رسید(فرانک و براونستون، ۱۳۷۶، ۳۷– ۳۸).

اساساً جاده خراسان، معروف ترین شاهراه تجاری دوره عباسیان (۱۳۲–۶۵۶ق) بود که بغداد را به شهرهای ماوراء النهر تا حدود چین متصل می‌کرد(نک: *راه و راهسازی از*

1 Semireche
2 Kuldja
3 Ili
4 Urumchi

دوره هخامنشی، ۱۹). این شاهراه از دروازه خراسان واقع در شرق بغداد شروع و با عبور از دجله و حلوان، وارد ایالت جبال می‌شد و پس از عبور از کرمانشاه و همدان به ری می‌رسید. سپس با امتداد به سوی شرق و عبور از قومس، در نزدیکی بسطام به ایالت خراسان وارد می‌شد و پس از گذر از نیشابور و طوس به سرخس و مرو می‌رفت(لسترنج، ۱۳۷۳، ۹؛ نیز نک: پیرنیا و افسر، ۱۳۸۰، ۸۴؛ فرانک و براونستون، ۱۳۷۶، ۴۱-۴۲).

ابن خرداذبه فاصله شهرهای این مسیر از غرب به شرق تا بلخ را به مقیاس فرسخ و بقیه فواصل را تا چین و مغولستان به مقیاس روز ذکر کرده‌است(جاهای متعدد؛ نیز نک: اصطخری، ۱۳۶۸، ۱۷۹؛ ابن حوقل، ۱۹۳۸، ۱۷۹). مسلمانان در دهه‌های نخستین قرن اول هجری، بر بخش‌هایی از جاده خراسان تسلط داشتند(بلاذری، ۱۳۶۷، ۴۲۸،۳۶۸) و بررسی آثار جغرافی دانان مسلمان در آن دوره‌ها، حتی نمایانگر اطلاعات جالبی از ترکیب و شکل بازارها و ساختمان‌های آنها خواهد بود(نک: بارتولد، ۱۳۰۸، ۹۶؛ نیز نک: سعیدی، ۱۳۵۴، ۱۱-۱۲). جاده خراسان در دوره اسلامی، جزء قلمرو طاهریان، صفاریان، سامانیان، غزنویان، سلجوقیان، غزها و مغولان بود(باستانی پاریزی، ۱۳۸۰، ۲۳۳-۲۳۴). در قرون اولیه اسلامی، تجارت جاده ابریشم عمدتاً در دست بازرگانان ایرانی بود. این امر می‌تواند نشاندهندهٔ آن باشد که ایرانیان پیش از اسلام نیز تسلط کاملی بر این راه تجاری باستانی داشته‌اند. بر همین اساس است که برخی تصادمهای میان دو امپراتوری ساسانی و روم شرقی، مانند جنگ‌های امپراتور یوستی نیانوس(حک:۵۲۷-۵۶۵ میلادی) با ایرانی‌ها، بر سر این جاده مهم تجاری دانسته شده‌اند(درژ و بوهرر، ۱۳۷۸، ۳۲).

جاده جونغاریه و خراسان نیز همچون سایر مناطق واقع در مسیر جاده ابریشم، مرکز مبادله ظروف چینی و سفالی چین(Addistyist ؛ 1957, 88, 1957, 59,231, Carswell ؛ 60-40, 1940 , Gray)، ارزن، گاورس، کافور، دارچین، زردچوبه، زنجبیل، فلفل، مشک، ریوند چینی (مظاهری، ۱۳۷۳، ۷۷۲ به بعد)، قالی، سنگ‌های قیمتی، مرجان و مروارید دریای سرخ، منسوجات شام و مصر، آیینه‌های فولادی ختایی، سوهان‌های فلزی، آتش زنه‌های مرغوب، انواع پارچه و حریرهای گلدار، فرآورده‌های بومی هندوستان(معتکف، ۱۳۷۶، ۱۶۲-۱۶۳؛ بولنوا، ۱۳۸۳، ۲۷۹-۲۰۴،۲۸۱-۲۰۶)، اسب، قاطر، الاغ، شتر، انواع خضاب و داروهای گیاهی، پوست حیوانات و کالاهای تجملی خاور نزدیک بود(فرانک و براونستون، ۱۳۷۶، ۴۱).

عمده‌ترین شهرهای مسیر شمالی از غرب به شرق عبارت بودند از: مرو، سمرقند، بخارا، بلخ، تاشکند، کاشغر، یارکند، ختن، کوچا، قره شهر، لولان، تورفان، تونهوآنگ[1]، غارهای هزار بودا و پایتخت‌های باستانی چانگ آن و لویانگ(فرانک و براونستون، ۱۶). امروزه موقعیت این شهرها نیز همچون سایر مسیرهای شمالی جاده ابریشم، در اثر عوامل مختلف طبیعی و تمدنی تغییر کرده‌است. اغلب شهرهای کنار جاده شمالی گاه نزدیک به ۱۵ تا ۳۰ کیلومتر از جایگاه پیشین خود فاصله گرفته‌اند. شهرهای واحه‌ای حاشیه جنوبی حوزه تاریم، منطقه جونغاریه و خراسان نیز که زمانی از شاخصه‌های جاده ابریشم بودند، به وسیله توده‌های شنی به ضخامت ده‌ها متر مدفون گشته‌اند(فرانک و براونستون، ۱۳۷۶، ۱۸-۱۹).

فقدان امنیت و بی ثباتی سیاسی، تکامل صنایع جدید و در رأس آن انقلاب صنعتی و متعاقباً افزایش تولیدات در اروپا، اکتشافات و گسترش حمل و نقل دریایی، گسترش راه آهن سراسری سیبری توسط روس‌ها و امتداد آن تا مرزهای مغولستان و چین که موجب تقویت هر چه بیشتر جاده چای می‌شد، از عمده‌ترین عوامل زوال جاده شمالی ابریشم به شمار می‌روند(رحیم‌پور، ۱۳۷۶، ۲۲۴-۲۲۵).

جغرافیای تاریخی جونغاریه

جونغاریه که در زبان انگلیسی جونغاریا[2] خوانده می‌شود، بر گرفته از واژه مغولی زونغار[3] / جونغار[4] به معنی "دست چپ" است که در برابر منطقه بارونگار[5] به معنی "دست راست"، از سوی مغولان به کار گرفته می‌شد. همچنین برخی "جونغار" را واژه‌ای اویغوری، متشکل از دو پارهٔ Zun / zuun به معنی "چپ یا شرق"[6] و gar به معنی"دست یا بال" دانسته‌اند(Soucek,2000 ,169 & 145). برخی نیز آن را بر گرفته از واژه مغولی جیؤن یا جگون به معنی سمت چپ و یا غرب دانسته‌اند(نک: فضل الله همدانی، ۳، ۲۳۵۰).

---

1 Tun Huang
2 jungaria
3 Zungar/dzungar
4 Jungar
5 Barungar
۶ در زبان مغولی چپ معادل شرق و راست معادل غرب، روبرو معادل جنوب و پشت معادل شمال است.

امروزه جونغاریه در جهت غربی مغولستان واقع شده و جزئی از سین کیانگ[1] محسوب می‌شود که خود سرزمینی وسیع، با تقسیمات اداری مختلف است(همو، ۱۷). بررسی واژه‌های قدیمی نانلو[2] و پی لو[3] که نمایانگر تقابل بخش‌های جنوبی و شمالی سین کیانگ است، جونغاریه را جزء سین کیانگ شمالی نشان می‌دهد. مثلث فرضی میان تیان شان[4] در جنوب، کوههای آلتای[5] در شمال شرقی و تارباگاتای[6] در شمال غربی، منطقه‌ای است که امروزه به عنوان جونغاریه شناخته می‌شود و سرزمینی پهناور با دشت‌هایی فراخ و زنجیره‌ای از رشته کوهها است(Soucek ,2000 ,18-17).

مرز میان قزاقستان و سین کیانگ امروزی که ضلع غربی مثلث فرضی مورد نظر محسوب می‌شود، در واقع همان مرز کهنی است که از دیر باز شرق و غرب آسیا را از یکدیگر جدا می‌ساخت. مهاجرت‌های اقوام آسیایی باستان به این سرزمین، از میان درّه‌های رودخانه‌ها و یا گذرگاه‌های طبیعی رشته کوههای آن، به اشکال مختلف از شرق به غرب صورت می‌گرفت. مهم ترین گذرگاه‌های باستانی این منطقه: درّه رود ایرتیش[7] (که رشته کوه آلتای را از تارباگاتای جدا می‌سازد)، درّه امیل[8] (که از تارباگاتای برخاسته و در کنار دریاچه آلاکُل[9] در قزاقستان فرو می‌نشیند) و درّه رود ایلی[10] است (که مسیری برای لشگرکشی‌ها و چراگاه اقوام شرقی، خاصه مغولان بود). دیگر گذرگاه مشهور این منطقه، دروازهٔ جونغاریه است که گسستی طبیعی در رشته کوه آلتای و محل تردد اقوام و سپاهیان به مناطق میان جونغاریه و قزاقستان بوده‌است[11].

جاده‌هایی که امروزه در این نواحی کشیده شده‌اند، با توجه به راه‌های طبیعی و باستانی و در امتداد آنها قرارگرفته‌اند و مهم‌ترین آنها، راه آهنی است که از دروازه

---

1 sinkiang
2 nanlu
3 peilu
4 tianshan
5 altai
6 tarbagatai
7 Irtysh
8 Emil
9 alakol
10 ili

۱۱ دروازه سینگیر یا جونغار که امروزه به زبان محلی جونگاری و به روسی دزونگارسکیه و وراتا یا دروازه دزونگار نامیده می شود، علاوه بر محل ورود تجار و بازرگانان به این منطقه، راه اصلی حمله مغولان به دشت قبچاق نیز بود(دبا، ذیل آق اردو).

جونغاریه می‌گذرد و از طریق ایستگاه آکتوگای[1] در مسیر راه آهـن ترکـستان- سـیبری[2]، ارومچی[3] را به آلماتی[4]، پایتخت قزاقستان مرتبط می‌سازد(نک: Soucek ,2000 ,22).

رود ایلی از پرآب ترین رودهای جونغاریه است که آب برخی رودهای دیگر نیـز در نهایت به آن می‌ریزد؛ این رودها همگی از رشته کوههای تی یان شان و آلاتااو[5] سرچشمه می‌گیرند. ظاهراً سبب نامگذاری منطقه میان کوههای جونغاریه و دریاچه بالخاش[6] به‌نام ترکی جتی سو[7] یعنی هفت رود که در روسی سمیرچ [8] خوانده می‌شود، به خـاطر وجـود همین رودها بوده‌است (Bawden ,1968 ,245 ؛ Soucek ,2000 ,22). به رغم آنکه سـمیرچ از دیر باز ناحیه‌ای یکجانشین بوده، اما آمیزش قبایل صحراگرد با ساکنان آن در طول تاریخ، نمایانگر قابلیت این سرزمین - همچون دیگر نقاط اوراسیا - بـرای هـر دو نـوع زنـدگی یکجانشینی و کوچ‌نشینی است(Bawden ,1968 ,246 ؛ Soucek ,Ibid).

هنگام فتح ماوراء النهر توسط مسلمانان، حاشـیه‌هـای جنـوبی سـمیرچ از کـشاورزی شکوفا و جمعیت فراوان شهرنشینی برخوردار بود که از نظر دینی، زرتشتی، بـودایی و یـا مسیحی[9] بودند. تعاملات سازنده و نزدیک این جمعیت شهرنشین بـا قبایـل کـوچ نـشین ترک، شهرنشینان را از امتیاز واگذاری اراضیشان به کوچ نـشینان بـه منظـور پـرورش و نگهداری دامهایشان بهره مند ساخت. این شیوه که درعهد اسـلامی نیـز تـداوم یافـت، بـا گسترش اسلام در سده دهم میلادی، یعنی آغاز تصرف منـاطق غربـی سـمیرچ، منجـر بـه گروش بسیاری از قبایل ترک به اسلام گردید(Soucek ,Ibid).

در سده یازدهم میلادی، سمیرچ بخشی از قلمرو قراخانیان و از مراکز پیدایش فرهنگ ترکی —اسلامی گردید(Soucek ,Ibid). روند پیشرفت‌های اقتصادی —اجتمـاعی و فرهنگـی ساکنان سمیرچ، پس از حمله مغول و در پی استقرار آنان در سمیرچ، قطع شد و عمده‌تـرین

---

1 aktogai
2 Turkestan-siberia (turksib)
3 urumchi
4 almaty
5 alatau
6 balkhash
7 jetisu
8 semireche
۹ در میانهٔ سدهٔ سیزدهم میلادی، برخی مسیحیان اروپایی که به جونغاریه سفر کرده بودند، از وجود کلیسایی در نزدیکی آن منطقه گزارش داده‌اند (نک: ***The Mongol Mission*** , edited by Christopher Dawson , London & New York 1955).

دلایل آن را باید چنین بر شمرد: استفاده از چراگاه‌های سمیرچ توسط مغولان برای دامهای خویش، برگزاری گردهمایی‌های مغولان(قوریلتای) در آنجا و انجام برخی جنگ‌ها بر ضدّ دشمنان داخلی شان در این منطقه. کشاورزی و تمدن شهری نیز سرانجام در مقابل شیوه زندگی کوچ نشینی مغولان تسلیم شد و رو به نابودی نهاد و تنها پس از تسلط روس‌ها بر این منطقه در ۱۸۶۰ میلادی بود که دوباره رونق گرفت. پس از تسلط روس‌ها، تنها مرکز کوچک و کم اهمیت یکجانشینی در این منطقه که در زبان اهالی آن محل "آلما آتا[1] یا آلماتی[2]" خوانده می‌شد، اندک اندک قوت گرفت و تبدیل به مرکز اداری سمیرچ تحت عنوان "ورنی" به معنی شهر وفادار[3] شد- قبل از آنکه مجدداً به نام اصیل ترکی خود یعنی همان آلما آتا یا آلماتی که برگرفته از نام درختان سیب در زبان بومی منطقه است، خوانده شود(Bawden ,1968 ,247 ؛ Soucek ,2000 ,22). بیشکک[4] نیز که بعدها مرکز قرقیزستان شد، در آن زمان تنها پادگانی کوچک بود(Soucek ,2000 ,22).

بافت جمعیتی جونغاریه

در تاریخ آسیا، مهاجرت قبایل مغول از شرق به غرب و از طریق سرزمین جونغاریه، از دیرباز رواج داشته‌است. در پی این مهاجرتها و اقامت برخی از قبایل مهاجر در خود جونغاریه به جای عبور از آن، همواره بافت جمعیتی جونغاریه دستخوش تغییر بوده‌است. مهم ترین و اخیر ترین این دسته از قبایل که پس از سدهٔ پانزدهم میلادی به جونغاریه آمدند و در آنجا باقی ماندند، اویراتها[5] یا مغولان غربی بودند. گروش ایشان به آیین بودایی خود موجب افزایش جمعیت بودائیان در این منطقه شد[6] (نک:Soucek ,1968,196-21). این قوم به عنوان مهم ترین قوم سرزمین جونغاریه، از سدهٔ هفدهم تا نیمه سده هجدهم میلادی، آخرین حکومت مقتدر محلی و قبیله‌ای را تحت عنوان حکومت جونغارها در آنجا تشکیل دادند و موجب شکل گیری ملیتی خاص به نام جونغارها

---

1 Alma ata
2 almaty
3 The loyal
4 bishkek
5 oirat
۶ این در حالی است که برخی تحقیقات نشانگر رواج مذهب نسطوری نیز در جونغاریه است (نک:بارتولد، گزیده مقالات تحقیقی، ۱۸۸)

گشتند؛ از این رو، امروزه برخی جونغارها را صرفاً همان اویراتها می‌دانند(Ibid).

دومین دسته از قبایل مهاجر و مهاجم مغول که در جونغاریه باقی ماندند، کالمیک‌ها[1] بودند. اینان به جز پاره‌ای اختلافات زبانی، هم نژاد مغولان چنگیزی بودند(Howorth ,1876 ,132) و همچون مغولان، همواره به مهاجرت به سرزمین‌های غربی خود تمایل داشتند و دائماً به نواحی خوارزم و قلمرو نواده گان مسلمان شدهٔ چنگیز و تیمور در آسیای میانه یورش می‌آوردند- به ویژه حملات ایشان در سدهٔ پانزدهم میلادی- اگرچه تحرکات کالمیک‌ها هرگز اهمیت و وسعت تهاجم مغولان چنگیزی را نداشت و با آن قابل مقایسه نیست، اما در منابع اسلامی از کالمیک‌ها در قیاس با دیگر قبایل ساکن جونغاریه، سخن بیشتری به میان آمده و نام "قالماق" برای اطلاق بر ایشان در این منابع به کار رفته‌است. کالمیک‌ها نیز همچون مغولان چنگیزی در ابتدا آیین شمنی داشتند، ولی سپس به آیین بودایی در آمدند(نک: Soucek 169 & 146-145 Howorth ,Ibid ؛ ,2000,).

خانات جونغار و تاریخ سیاسی جونغاریه

از دیرباز، عدم وجود مراکز مهم شهری در جونغاریه، موجب عدم شکل گیری حکومتی پرنفوذ و قدرتمند در این منطقه بود. علاوه بر این، چنان که اشاره شد، جونغاریه بیشتر محل عبور قبایل شرقی تأثیرگذار در نظام سیاسی جهان کهن بود تا خاستگاه آنان و یا هدف مهاجرت و محل استقرارشان. این ویژگیها باعث شد تا جونغاریه نتواند در تاریخ سیاسی آسیا و آسیای میانه، جایگاه مهمی را به خود اختصاص دهد و همواره در طول تاریخ خود تحت تأثیر مناطق و دولتهای مهم اطراف خود باشد؛ چنانکه در دوره حکمرانی سلسله‌های هان و تانگ در چین(به ترتیب: ۲۰۶ق.م-۲۲۰م. و ۶۸۱م-۹۰۷م)، چینی‌ها توانستند نفوذ خود را تا جونغاریه و حتی کاشغر گسترش دهند.

همجواری جونغاریه با کاشغر، به ما یاری می‌کند تا با تطبیق شرایط حاکم بر هر یک از این دو، شناخت بهتری از شرایط سیاسی دیگری فراهم آوریم. در قرن هفدهم میلادی و در آستانه قدرت گرفتن منچوها[2] در آسیای مرکزی، غلبه انسانی و بالطبع

1 Kalmyks or kalmucks
2 Manchu

قدرت بیشتر در جونغاریه با مغولان اویرات بود، حال آنکه بخش اصلی جمعیت کاشغر را اقوام ترک (اویغور) تشکیل می‌دادند(لمب، ۱۳۷۶، ۱۴۷-۱۴۸). شاید همین بافت نژادی باعث شده بود تا بر خلاف حکومت محلی کاشغر که در تلاش برای نزدیکی بیشتر با خانات اسلامی آسیای میانه در غرب خود مانند خانات خیوه، بخارا و خوقند بود، حکومت محلی جونغاریه، بیشتر خواهان نزدیکی با حاکمان غیر مسلمان مغولستان در شرق خود باشد(لمب، ۱۳۷۶، ۱۴۸).

علاوه بر جایگاه سیاسی جونغاریه در آسیای مرکزی، باید به تحولات سیاسی در درون آن نیز توجه نمود. در نیمهٔ سدهٔ پانزدهم میلادی و پس از مرگ اسن تایشی[1]، خان مغول، قدرت مرکزی در مغولستان رو به تضعیف نهاد و از یک سو، زَمینه‌های سلطهٔ قبایل بدوی مختلف مانند اولت [2]، چوروس[3]، دربت[4]، تورقت [5]و خشوت[6] فراهم شد و از سویی دیگر، نفوذ مغولستان بر مناطق اطراف خویش کم کم از میان رفت و بالطبع شرایط شکل گیری حکومتهای محلی در آسیای میانه بیشتر شد. بدین ترتیب، در اوایل قرن هفده میلادی، در شرق ترکستان، مجموعه‌ای از چندین قبیله اویرات، توانستند حکومتی محلی پدید آوردند. در حدود ۱۶۰۰ میلادی، فردی به نام خراخلا[7] به ریاست قبیله چوروس رسید و توانست قبایل اولت، دربت و خویت [8] را بر ضدّ حکومت اوباسی‌خان[9] در شرق مغولستان که به مراتع اویرات‌ها دست اندازی می‌کرد، متحد سازد. این اتحاد را می‌توان از زمینه‌های مهم شکل‌گیری حکومت محلی جونغاریه برشمرد. در ۱۶۳۴ میلادی، اردنی باتور[10]، پسر و جانشین خراخلا، رسماً حکومت مقتدر "خانات جونغار" [11] را تأسیس کرد. این حکومت محلی، ضمن سرکوب قوم کازاخ[12] در همسایگی غربی خود، برای روابط بازرگانی با روسیه وارد مذاکره شد و در این راستا

1 Esen Tayishi
2 Olot
3 Choros
4 Dorbet
5 Torghut
6 Khoshut
7 Khara Khula
8 Khoit
9 Ubasi Khun
10 Erdeni Batur
11 Dzungar Khanate
12 Kazakhs

روابط بازرگانی با روسیه وارد مذاکره شد و در این راستا حمایت دالای لامـای[1] تبـت را نیز به دست آورد. خانات جونغار همچنین مذهب بـودایی را مـذهب رسـمی حکومـت خـویش اعـلام کردنـد(نـک: لمـب، ۱۳۷۶، ۱۴۷– ۱۴۸؛ Howorth ,1870 ,132). قـدرت جونغارها در ۱۶۳۶ میلادی، پس از سرکوب گوشی خان[2] در تبت، به نحـو چـشمگیری افزایش یافت(لمب، ۱۴۹).

پس از اردنی باتور که در حوالی نیمهٔ سدهٔ هفدهم درگذشت، سن گی [3] و گلـدان، دو تـن از پسران وی، به ترتیب به فروانروایی جونغارها رسیدند. از مهم ترین اقدامات این دو می‌تـوان بـه تداوم روابط محکم با دالای لامای تبت، تصرف ارینچین لوبسانگ تای جی[4] در ۱۶۵۳ مـیلادی، ایجاد و گسترش نفوذ خویش در میان قبایل غیر جونغـار در همـسایگی خـود ماننـد خوشـوتها، حمله به کاشغر و هفت رود، تصرف واحه‌های هامی، تورفان و قمول و تسلط بر منطقه ای کـه بعدها به سین کیانگ معـروف شـد، اشـاره کـرد(لمـب، ۱۳۷۶، ۱۴۹ و ۲۴؛ 249 - 248, 1968, Bawden ؛ چارلز، ۲۴۹؛ اشپولر، ۱۳۷۶، ۲۴).

در پی این گسترش قلمرو، شماری از مسلمانان آسیای میانه، خاصه مـسلمانان منـاطقی چـون تورفان، کاشغر، یارکنـد و خـتن، تحـت حمایـت جونغارهـا قـرار گرفتنـد کـه در میـان آنـان خانواده‌های مهمی از دراویش نقشبندی نیز حضور داشتند. هرچند گسترش اسلام در این منـاطق در ادوار متأخر(از اواخر سدهٔ ۱۴ تا اوایل سدهٔ ۱۶ میلادی) صورت گرفته بود و تمدن اسـلامی در این مناطق(شرق ترکستان) درخشانی و شکوفایی تمدن اسلامی در غرب ترکـستان را تجربـه نکرده بود، اهمیت این مناطق در تاریخ جهان اسلام، به عنوان همسایگان شرقی جهان اسـلام در آسیای میانه بسیار است. حاکمیت جونغارها بر این مناطق مسلمان نشین، همراه با تعامل سازنده میان طرفین و حفظ احترام متقابل بود(Art. “Khotan” & Art. “Turfan” in *EI2*).

اقتدار روز افزون جونغارها، خاصه در عهـد فرمـانروایی گلـدان، موجـب هوشـیاری منچوها نسبت به این رقیب جدید گشت و میل جونغارها نسبت به گسترش قلمرو خـود در شرق، احتمال رویارویی این دو را بیشتر ساخت. گلدان در ۱۶۸۸ میلادی بـرای الحـاق قلمرو دیگر طوایف مغول به حیطـهٔ حاکمیـت خـود، بـا نیـروی بزرگـی بـه مغولـستان بازگشت، اما ظاهراً علاوه بر این، وی بر آن بود تا به سوی پکـن پیـشروی و منچوهـا را

1 Dalai Lama
2 Gushi Khan
3 Sengee
4 Erinchin Lobsang Tayiji

سرنگون سازد. به رغم توان نظامی مناسبی که گلدان برای این مقاصد فراهم آورده بود، نهایتاً ارتش ۸۰۰۰۰ نفری کانگ شی، امپراتور چین، توانست قوای او را در ۱۶۹۶ میلادی در حوالی اورگا[1] شکست دهد(لمب، ۱۳۷۶، ۱۵۰-۱۵۱؛ اشپولر، ۱۳۷۶، ۲۴).

گلدان چندی پس از این شکست، درگذشت (۱۶۹۷ میلادی). کشمکشی که برای جانشینی گلدان میان پسران وی آغاز شده بود، در نهایت به فرمانروایی تسوان رابتان[2](۱۶۹۷-۱۷۲۷)، یکی از برادرزادگان گلدان انجامید(همانها؛ Bawden ,1968 ,251).

مهم‌ترین اقدامات تسوان رابتان و سپس فرزند و جانشینش، گلدانگ تسرنگ[3] (۱۷۲۷-۱۷۴۵)، تصرف حوزه تاریم و تقسیم آن به چهار حکومت مستقل کاشغر، آق سو، یارکند و ختن و پیشروی به سمت غرب و غلبه بر قزاق‌ها بود(اشپولر، ۱۳۷۶، ۲۴-۲۵). دوره فرمانروایی تسرن- دورجی[4]، فرزند و جانشین گالدانگ تسرنگ، با حملات امپراتوری کینگ در چین برای براندازی حکومت جونغارها که ظاهراً از سلاح‌های آتشین ناآشنا برای جونغارها، مثل توپ، استفاده می‌کردند، همراه شد. این حملات خانات جونغار را در هم کوبید و به حکومت محلی ایشان پایان داد(لمب، ۱۳۷۶، ۱۵۲). در حملات چینی‌ها به این منطقه(۱۷۵۵- ۱۷۵۹)، تقریبا ۸۰ درصد جونغارها یعنی جمعیتی بین ۵۰۰۰۰۰ تا ۸۰۰۰۰۰ نفر از بین رفتند و جونغاریه ضمیمه "مرزهای نو "(سین کیانگ) و جزئی از امپراتوری منچو گردید(Bergholz، 1993,1, 107,109 ؛ Soucek ,2000, 23).

منچوها طی دوران سلطه خود بر جونغاریه، در عین احترام به اعتقادات مذهبی بومی‌ها، به منظور تضعیف زندگی عشایری، اقدام به ترویج زراعت کردند. اقلیت مسلمانان ساکن در مناطق تحت حاکمیت جونغارها نیز که از این پس تحت حاکمیت منچوها قرار گرفته بود، توانستند مانند گذشته(عهد جونغارها)، مسئولیتهای مهمی چون گردآوری مالیات را به نیابت از حاکمان، در دست خود نگه دارند و ظاهراً در پذیرش این مسئولیتها، خانواده‌های دراویش نقشبندی، اقبال بیشتری داشتند(لمب، ۱۳۷۶ ۱۵۴؛Art. “Turfan” in *EI2*).
جونغاریه حدود یک قرن بعد، در دههٔ ۶۰ سدهٔ نوزدهم میلادی، تحت سلطه روس‌ها قرار گرفت(نک:Bergholz، 1993,1, 107,109 ؛ Soucek ,2000 ,23).

---

1 Urga
2 Teswan Rabtan
3 galdang Tsereng
4 Teseren-Dorji

پس از سقوط امپراتوری جونغارها، قرقیزها و قزاق‌ها کـه تـا آن زمـان تحـت نفـوذ جونغارها بودند، با تسلط بر هفت رود و بخش‌های شمالی سلسله جبال تیان شان، دوبـاره در تجارت راه ابریشم فعال شدند و به منظور استمرار مبادله اسب‌ها و احشام بـا ابریـشم چین، تا اواسط قرن نوزدهم میلادی خراج گذار چینی‌ها بودند. روابط تجاری قـزاق‌هـا و چینی‌ها که به مدت چند دهه با رغبت طـرفین ادامـه یافـت، موجـب احـداث چنـدین پایگاه تجاری چین در مناطق قزاق نشین شد و به تردد کاروان‌های تجاری قزاق درخـارج مغولستان و در حوزه تاریم رونق بخشید؛ اما بـا آغـاز گـسترش نفـوذ روس‌هـا وتـصرف مناطق شمالی دره ایلی از سوی آنان در ۱۲۷۹ق/۱۸۶۲م، جریان بازرگانی این سـرزمین بـا چین برای همیشه قطع شد(اشپولر، ۱۳۷۶، ۲۵؛109 ,1 ,1993 ،Bergholz).

منابع

۱. ابن حوقل، *صوره الارض*، لایدن، بریل: ۱۹۳۸م.
۲. ابن خرداذبه، *المسالک و الممالک*، چاپ دخویه، لایدن ۱۸۸۹م.
۳. استرابو، *جغرافیای استرابو: سرزمین‌های زیر فرمان هخامنشیان*، ترجمه همـایون صـنعتی زاده، تهـران: بنیاد موقوفات دکتر محمود افشار، ۱۳۸۲ش.
۴. اشپولر، برتولد و بنیگسن، الکساندر و دیگران، *آسیای میانه (مجموعه مقالات تاریخی)*، ترجمه کـاوه بیات، تهران: دفتر پژوهشهای فرهنگی، ۱۳۷۶ش.
۵. اشراقی، احسان، "اهمیت تجارت ابریشم در زمان صفویه" در مجموعه *مقالات دومـین اجـلاس بـین المللی جاده ابریشم*، به کوشش محمد یاری و آفاق حامد هاشمی، زیر نظـر علـی اصـغر شعردوسـت، تهران: دومین اجلاس بین المللی جاده ابریشم، ۱۳۷۶ش.
۶. اصطخری، *مسالک و ممالک*، به کوشش ایرج افشار، تهران: انتشارات علمی و فرهنگی، ۱۳۶۸ش.
۷. بارتولد، *گزیده مقالات تحقیقی*، ترجمه کریم کشاورز، تهران: امیر کبیر، ۱۳۵۸ش.
۸. بارتولد، *تذکره جغرافیایی ایران*، ترجمه حمزه سردادور، تهران: توس، ۱۳۰۸ش.
۹. باستانی پاریزی، محمد ابراهیم، *اژدهای هفت سر(راه ابریشم)*، تهران: نشر نامک، ۱۳۸۰ش.
۱۰. بلاذری، احمدبن یحیی، *فتوح البلدان*، تهران: نشر نقره، ۱۳۶۷ش.
۱۱. بولنوآ، لوس، *راه ابریشم*، ترجمه م.ن. نوبان، تهران: پژوهشکده علوم انسانی و مطالعات فرهنگی، ۱۳۸۳ش.
۱۲. پیرنیا، محمد کریم و افسر، کرامت اله، *راه و رباط*، تهران: سازمان میراث فرهنگی، ۱۳۸۰ش.

۱۳. حورانی، جرج، *دریانوردی عرب در دریای هند در روزگار باستان و در نخستین سده‌های میانه*، ترجمه محمد مقدم، تهران: ابن سینا، ۱۳۳۸ش.
۱۴. درژ، ژان پیر و بوهرر، امیل، *جاده ابریشم*، ترجه هرمز الهی، تهران: روزنه کار، ۱۳۷۸ش.
۱۵. رحیم پور، علی، "پیشینهٔ تاریخی جاده ابریشم و اثرات سیاسی-اجتماعی آن بر ایران اسلامی "، در *مجموعه مقالات دومین اجلاس بین المللی جاده ابریشم*، به کوشش محمد یاری و آفاق حامد هاشمی، زیر نظر علی اضغر شعردوست، تهران: دومین اجلاس بین المللی جاده ابریشم، ۱۳۷۶ش.
۱۶. زریاب خویی، عباس، ذیل "آق اردو"، *دایرة المعارف بزرگ اسلام*.
۱۷. سعیدی، عباس، *سرخس دیروز و امروز، پژوهشی در جغرافیای تاریخی و انسانی سرخس*، تهران: توس، ۱۳۵۴ش.
۱۸. شوارد نادزه، ادوارد، *جاده بزرگ ابریشم*، ترجمه رقیه بهزادی، تهران: مرکز چاپ و انتشارات وزارت امور خارجه، ۱۳۸۰ش.
۱۹. عبدلی، مهشید، *گامی به سوی کتابشناسی جاده ابریشم*، زیر نظر علی اصغر شعردوست، تهران: دومین اجلاس بین المللی جاده ابریشم، ۱۳۷۶ش.
۲۰. فرانک، آیرین و براونستون، دیوید، *جاده ابریشم*، ترجمه محسن ثلاثی، تهران: انتشارات سروش، ۱۳۷۶ش.
۲۱. فضل الله همدانی، رشیدالدین، *جامع التواریخ*، تصحیح محمد روشن – مصطفی موسوی، تهران: البرز، ۱۳۷۳ش.
۲۲. لسترنج، گی، *جغرافیای تاریخی سرزمین‌های خلافت شرق*، ترجمه محمود عرفان، انتشارات علمی فرهنگی، ۱۳۷۳ش.
۲۳. لمب، الستر، " سین کیانگ در عصر منچوها و جمهوری چین"، *آسیای میانه(مجموعه مقالات تاریخی)*، ترجمه کاوه بیات، تهران: دفتر پژوهشهای فرهنگی، ۱۳۷۶ ش.
۲۴. مظاهری، علی، *جاده ابریشم*، مترجم ملک ناصر نوبان، تهران: پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی، ۱۳۷۳.
۲۵. معتکف، فریده، "راه‌های اصلی و فرعی جاده ابریشم" در *مجموعه مقالات دومین اجلاس بین المللی جاده ابریشم*، به کوشش محمد یاری و آفاق حامد هاشمی، زیر نظر علی اصغر شعردوست، تهران: دومین اجلاس بین المللی جاده ابریشم، ۱۳۷۶ش.
۲۶. *جاده ابریشم و سایر مسیرهای حمل و نقل تجاری آسیای مرکزی با جهان(گذشته،حال،آینده)،(توسعه تجارت از طریق همکاری منطقه‌ای در زمینه حمل و نقل ترانزیت)*، تحقیقی مشترک از: برنامه توسعه سازمان ملل متحد (UNDP) و کنفرانس تجارت و توسعه سازمان ملل متحد (UNCTAD)، ترجمهٔ رضا پاکدامن، تهیه شده در مدیریت پژوهش‌های اقتصادی و بین المللی، تهران ۱۳۷۵ش.
۲۷. *راه و راه سازی از دوره هخامنشی تا عصر سلطنت پهلوی*، وزارت راه: اداره کل طرح و برنامه‌ها، تهران ۱۳۵۰ش.

28. Addistyist, John, *Chinese porcelain of fourteenth and fifteenth centuries*, British museum , year book II, 1957;
29. Barthold, V, *Histoire Des Turcs D`Asie Ceterali*, Paris: Librairie D'Amerique 1945;
30. Bawden, Charles R., *The Modern History of Mongolia*, The Prager Asia Series Frederick A. Praeger Publishers, New York, 1968;
31. Bergholz, Fered W., *The Struggle of the Russians, Manchus and the Zunghar Mongols for impire? in central Asia,1619-1758:A study in power politics*, American University studies, series IX , History Vo1, peter Lang publishing , New York 1993;
32. Carswell, John, *Export of Chinese porcelain to the India and the Islamic World*, XII, 1957;
33. Chakanagi Alireza and Zanganah Ibrahim and fidaee , Sayyed Ahmad and morvarid, mohamad reza, *The silk Road*, Translated by The Translation Department the Islamic Research Foundation Layout, by Reza Ferdowsi, Mashhad: A. Q. R. Printing 1996;
34. Gray, Bazil, *The Influence of Near Eastern Metal Work on Chinese Ceramic*, Transaction of Oriental Ceramic Society, XVII, 1940;
35. Howorth, Henry H., *History of the Mongols: From the 9th to the 19th century: part 1.The Mongols proper and the Kalmuks*, Longmans Green and Co., London: Burt Franklin 1876;
36. Lui, Xinru, *Silk and religion an exploration of material life and the Thought of people*, Delhi-Oxford University Press 2007;
37. Marco Polo, *The Travels of Marco Polo*, Translated and Edited by William Marsden, F. R.S. re-Edited by Thomas Wright, M.A., F.R.S, London-New York: J. M. Dent[n.d];
38. Soucek , Svat, *A History of Inner Asia* , Cambridge University Press 2000;
39. Tucker, Jonathan, *The Silk Road: Art and History*, Philip Wilson Publisher 2003;
40. Wood, F., The Silk Road: Two Thousands Year in The Heart of Asia, Berkeley: University of Clifornia Press 2002;
41. *Encyclopaedia of Islam*, 2nd Edition, Leiden: Brill 1973;
42. *The Mongol Mission*, edited by Christopher Dawson , London: Sheed & Ward 1955