

نقش فرهنگ و زربفت ایرانی در نام‌گذاری جاده ابریشم*

حسن باستانی‌راد^۱

چکیده

اصطلاح «جاده ابریشم» را برای نخستین بار در سال ۱۸۷۶م (۱۲۹۲ق/۱۲۵۴ش)، جغرافی‌دان و سیاحی آلمانی و در طی سفری به چین به کار برد. ریشتهوفن شبکه‌ی گسترده‌ای از جاده‌های پیونددهنده‌ی آسیا و اروپا، از دریای چین تا آسیای مرکزی و غربی و به‌ویژه فلات ایران، و آناتولی تا سواحل مدیترانه را به این نام نامید. این نام‌گذاری از شرایط و عواملی چند در آن زمان متأثر بود و این مقاله ضمن بررسی پیشینه‌ی این نام‌گذاری، این پرسش را براساس تبیین داده‌های تاریخی و ادبی، مورد کاوش قرار داده است: فرهنگ و هنر ایرانی، از جمله زربفت تولیدشده در آسیای مرکزی و ایران، در نهادن نام «جاده ابریشم» بر شبکه‌ی جاده‌های کهن تجاری و فرهنگی، چه نقشی داشته است؟ درباره‌ی نقش ایران و فرهنگ و تمدن آن در جاده‌ها، تعاملات فرهنگی، میراث مشترک جوامع کناره‌ی جاده‌ها پژوهش‌های بسیاری انجام شده است، اما نقش فرهنگ، تاریخ، هنر و میراث ایرانی در نام‌گذاری «جاده ابریشم» تاکنون مورد توجه و پژوهش قرار نگرفته است. پژوهشگران بدون توجه به زمانه‌ی این نام‌گذاری و علل مؤثر در به‌کاربردن نام جاده ابریشم در سده‌ی ۱۹ میلادی، آن را به فرهنگ و تاریخ و نقش ابریشم چینی، و تجارت ابریشم چین منتسب می‌کنند؛ اما در مقاله‌ی حاضر نقش ایران و فرهنگ ایرانی در این نام‌گذاری بررسی شده است.

واژه‌های کلیدی: جاده ابریشم، زربفت، فرهنگ ایرانی، جاده‌های تجاری، میراث مشترک، ایران، آسیای مرکزی

۱. استادیار دانشکده‌ی ادبیات و علوم انسانی و پژوهشگر مرکز پژوهشی جاده ابریشم دانشگاه شهید بهشتی، نماینده‌ی ایران در شبکه‌ی کشورهای جاده ابریشم سازمان یونسکو (h-bastanirad@sbu.ac.ir). تاریخ دریافت: ۱۳۹۸/۰۱/۰۶، تاریخ تأیید: ۱۳۹۸/۱۱/۳۰.
- * این مقاله برگرفته از طرح پژوهشی «جاده ابریشم و میراث مشترک ایرانی در آسیای مرکزی» است که با حمایت صندوق حمایت از پژوهشگران و فناوران کشور و دانشگاه شهید بهشتی انجام شده است.

مقدمه

اصطلاح جاده ابریشم از نیمه‌ی دوم سده‌ی نوزدهم میلادی به کار رفته و فراگیر شده است. در حالی که جز ابریشم، کالاهای دیگری نیز به تدریج در نام‌گذاری جاده‌ها به کار رفتند؛ مانند پوست، ادویه (لفل)، سرامیک، چای، مُشک، یَشم و... با آنکه نام هیچ کالایی اختصاصاً بر هیچ جاده‌ای و یا به صورت کل بر همه‌ی جاده‌ها، در هیچ متن و یا شواهد تاریخی تا سده‌ی نوزدهم به کار نرفته است، اما این نام‌گذاری‌ها و از آن میان نام «جاده ابریشم» را بسیاری از پژوهشگران حوزه‌های اقتصادی و فرهنگی در مبادلات عرصه‌ی جهانی پذیرفتند و این نام به تدریج به حوزه‌های کلان اقتصادی - بازرگانی و سیاسی راه یافت.

عوامل گوناگونی در نام‌گذاری «جاده ابریشم»، پذیرش این نام، جهانی شدن و بردوام‌ماندن آن تأثیر داشته است. تحولات سیاسی، اقتصادی، فرهنگی و اجتماعی جهان (به‌ویژه اروپا) در نیمه‌ی دوم قرن نوزدهم، همزمان با توجه اروپاییان (به‌ویژه آلمانی‌ها) به بخش‌های مرکزی آسیا بوده است. این تحولات تأثیری فراوان در توجه آنان به جاده‌های تجاری و فرهنگی کهن داشته است. این رویداد اگر نگوئیم مهم‌ترین، یکی از عوامل مهم و مؤثر در گزینش و کاربرد نام «جاده ابریشم» بر شاهراه‌های آسیایی بوده است. اما این مقاله بر آن نیست تا تحولات اروپا را در پیوند با توجه اروپاییان به این جاده‌ها و نام‌گزینی آن بررسی کند، بلکه بر آن است که از میان پرسش‌های گوناگون دست‌کم برای دو پرسش در پیوند با گزینش این نام، پاسخ‌هایی بیابد: الف) چرا از میان همه‌ی گزینه‌ها برای نام‌گذاری جاده‌های تجاری و فرهنگی کهن، نام «جاده ابریشم» مورد توجه اروپاییان و به‌ویژه آلمانی‌ها قرار گرفت؟ ب) نقش فرهنگ و زربفت ایرانی در این نام‌گذاری چه بوده است؟ با این فرض که نام‌گذاری جاده ابریشم تابع اوضاع و شرایط سیاسی و اقتصادی جهان و به‌ویژه آسیای مرکزی - با فرهنگ ایرانی - در نیمه‌ی سده‌ی نوزدهم بوده است، نگارنده بر این موضوع تأکید می‌کند که بعضی از دستاوردهای فرهنگ ایرانی مانند ادبیات فارسی، فرهنگ ایرانی، و زربفت ایرانی به‌عنوان کالایی گران‌بها، که میراث مشترک ایران و آسیای مرکزی به شمار می‌روند، در این نام‌گذاری نقش داشته‌اند. برای تبیین این

دو موضوع، بر اساس روش تبیین در تاریخ، داده‌های تاریخ سیاسی و اقتصادی و فرهنگی مربوط به «ابریشم» و «جاده ابریشم» تحلیل خواهد شد.

نام‌گذاری جاده ابریشم

فردیناند فرای هر فن ریشتهوفن،^۱ سیاح و جغرافی‌دان و دانشمند آلمانی، در دهه‌ی ۱۸۶۰م در جنوب آسیا سفری دریایی کرد و از سیلان (سری‌لانکا) به تایوان، مجمع‌الجزایر اندونزی، صیام (تایلند)، برمه و فیلیپین رفت و سرانجام به چین رسید. او در پنجم سپتامبر ۱۸۶۸م (۱۷ جمادی‌الثانی ۱۲۷۵) وارد شانگهای شد^۲ و از شرق تا غرب چین را پیمود؛ سپس در مسیری که شاهراه‌های تجاری کهن بین چین و آسیای مرکزی و ایران قرار داشتند، سفرهای اکتشافی خود را پی گرفت و در نهایت دستاوردهای سفر خود را در کتابی پنج جلدی با عنوان چین: دستاوردهای سفرهای من و مطالعاتم پیرو آنها^۳ در سال ۱۸۷۷م (۱۲۹۲ق/۱۲۵۴ش)، در برلین منتشر کرد و اصطلاح «جاده ابریشم» (در زبان آلمانی: die Seidenstraße)^۴ برای نخستین بار در این کتاب و توسط او به مجموعه‌ی جاده‌های تجاری و فرهنگی از شرق آسیا تا اروپا اطلاق شد. او به هر مناسبتی در کتاب خود از «ابریشم» سخن گفته است، اما نام «جاده ابریشم» را درست در بخشی از کتاب خود به کار برده که درباره‌ی آسیای مرکزی و ایران آگاهی‌هایی ارائه می‌دهد و نقشه‌ی این منطقه را که یک سال پیش از انتشار کتاب (۱۸۷۶م) کشیده، درج کرده است.^۵ این مطالب را در سخنرانی خود در دانشگاه بن با عنوان «درباره جاده‌های ابریشم [واقع در] آسیای

1. Ferdinand Freiherr von Richthofen (1833-1905).

نام خانوادگی او را در ترجمه‌های فارسی (از انگلیسی)، معمولاً به اشتباه به صورت «ریختهوفن» نوشته‌اند. اما در زبان آلمانی فردیناند فرای هر فن ریشتهوفن خوانده می‌شود. نگارنده نوشتار درست نام‌ها و ترجمه اصطلاحات از آلمانی به فارسی را مدیون راهنمایی دکتر نرجس خدایی عضو هیأت علمی گروه زبان و ادبیات آلمانی دانشگاه شهید بهشتی است.

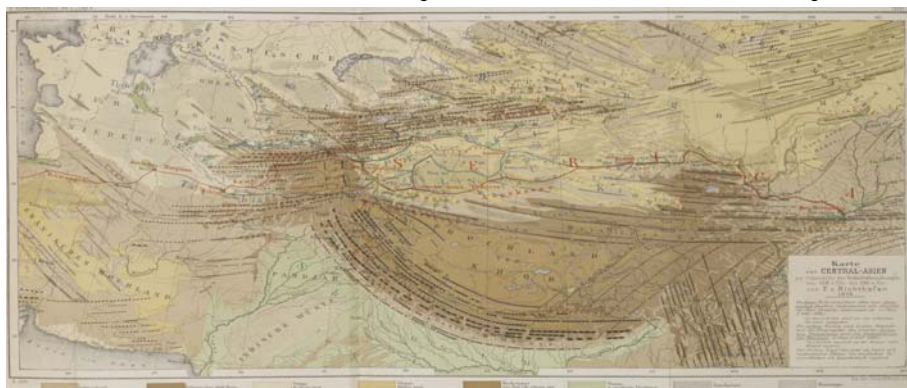
2. Shellen Xiao Wu, (2015), *Empires of Coal: Fueling China's Entry into the Modern World Order, 1860-1920*, Stanford University Press, pp. 1-2.

3. *China: Ergebnisse eigener Reisen un darauf gegründeter Studien / China: Results of own trips and studies based on them*

4. Silk Road(s) / Silk Route

5. Ferdinand Freiherr von Richthofen, (1877), *China: Ergebnisse eigener Reisen un darauf gegründeter Studien*, Berlin: Verlage von Dietrich Reimer, vol. 1, pp. 499-500.

مرکزی تا قرن دوم میلادی»^۱ آورده و در همان سال، در مجله‌ی جغرافیایی، ۴ صفحه با عنوان «جاده‌ی تجاری ابریشم در دوره‌ی باستان از میان آسیای مرکزی» منتشر کرد.^۲ نقشه‌ی ریشتهوفن به نام «Karte von Central-Asien»^۳ (نقشه‌ی آسیای مرکزی) سه سرزمین اصلی را نشان می‌دهد: چین از مرکز تا غرب؛ آسیای مرکزی؛ بخش شرقی ایران. در این نقشه جاده ابریشم از شی‌آن^۴ - پایتخت کهن چین و در مرکز کشور - آغاز شده و به سوی غرب، از جنوب بیابان تاکلامکان^۵ وارد ختن (سین جیانگ)^۶ شده است. ریشتهوفن کاشغر را در تقاطعی از جاده‌های فرعی با راه اصلی نشان داده است که راه اصلی را در جنوب غربی به سوی بلخ (بکتیریا) و از آنجا به سوی مرو، مشهد و دامغان، و راه دیگر را از کاشغر به فرغانه و سمرقند کشیده است. او در این نقشه شهرها را از شی‌آن تا دامغان با خطی به هم وصل کرده و روی آن نوشته است: Serica؛ نامی باستانی که یونانیان به سرزمینی در آسیا، شمال هیمالیا و جنوب صحرای تاکلامکان می‌دادند. او منطقه‌ی غربی نقشه را نیز «Eranisches Hochland» (فلات ایران) نامیده است.



جاده ابریشم از مرکز چین در شی‌آن تا آسیای مرکزی و ایران در کتاب ریشتهوفن.
ترسیم در سال ۱۸۷۶م و چاپ در سال ۱۸۷۷م^۷

1. "Über die Central-asia-tischen Seidenstrassen / On the Silk Roads of Central Asia".
2. Vadime Elisseeff, (2000), "Approaches Old and New to the Silk Roads", in *Silk Roads, Highways of Culture and Commerce*, Paris: Unesco and New York: Bergaban Books, p. 2.
3. آسیای مرکزی را می‌توانست به صورت Zentralasien بنویسد، اما در نوشتن جای‌نام‌ها رویه‌ی خاصی رعایت نکرده است؛ گاه نام‌ها را به لاتین (مانند دامغان Hekatompylos - لاتینی اما با نوشتار آلمانی)، گاه با نوشتاری به سیاق انگلیسی، و گاه با تلفظ محلی (مانند Meshed) نوشته است.
4. Xi'an
5. Taklamakan Desert
6. Xinjiang
7. *China: Ergebnisse eigener Reisen un darauf gegründeter Studien*, P. 565

زمانه و عوامل مؤثر سیاسی - اقتصادی در نام‌گذاری «جاده ابریشم»
سفر ریشتهوفن به چین و به‌کاربردن نام جاده ابریشم در کتاب او، همزمان با چند رویداد مهم جهانی است که نگارنده باور دارد این رویدادها در نام‌گذاری «جاده ابریشم» تأثیر داشته‌اند:

۱) ریشتهوفن زمانی وارد چین شد (۱۸۶۸م) که اروپا در آستانه‌ی تحولات سیاسی نوینی در قلمرو سیاست‌های استعماری - امپریالیستی بود و او در چین بود که بیسمارک^۱ در آلمان (پروس) به مقام صدارت رسید و به یکی از چهره‌های سیاسی مهم در اروپا تبدیل شد. ریشتهوفن در سال ۱۸۷۶م کتاب خود را نوشت و انتشار آن در برلین (۱۸۷۷م) نیز با رسیدن بیسمارک به مقام صدراعظمی در آلمان (۱۸۷۱-۱۸۹۰م) همزمان شد. در این زمان دو جریان عمده در دیپلماسی آلمان وجود داشت: بعضی خواهان حضور آلمان در رقابت‌های جهانی و بعضی دیگر مخالف حضور در آوردگاه رقابت‌های جهانی بودند. بیسمارک در موازنه‌ی موافقان و مخالفان به دسته‌ی دوم پیوست و گویا در میان دلایل گوناگون، این امر نیز یکی از دلایلی بود که در زمان ویلهلم دوم^۲ باعث برکناری او از صدارت عظمی شد.^۳ همه‌ی این تحولات همچنین همزمان است با جنگ‌های روسیه و عثمانی (۱۸۷۷-۱۸۷۸م)، پیشروی‌های روسیه به سمت اروپا و کنفرانس برلین.

۲) سفر ریشتهوفن به چین همزمان است با آغاز نخستین دهه پس از جنگ دوم تریاک (۱۸۵۶-۱۸۶۰م)، و قرارگرفتن چین و پادشاهی سلسله چینگ^۴ طی واپسین سال‌های حکومت، در معرض «معاهده‌ی نابرابر»^۵ بر سر تقسیم این سرزمین بین بریتانیا و روسیه و آلمان و ژاپن. در این اوضاع و شرایط آلمان چشم به «تجارت آزاد» با آن دوخته بود و ناگزیر «جاده‌های تجاری کهن» نقشی مهم برای آن ایفا می‌کردند. از دیگر سو سفر او همزمان بود با قیام‌های خونین مسلمانان (هسوئی^۶) و از جمله قیام دونگان^۷

1. Otto von Bismarck

2. Friedrich Wilhelm Viktor Albrecht von Preußen (1859-1941)

۳. سیدحسن شجاعی دیوکلائی، سهراب یزدانی، (۱۳۸۹)، «نقش تحولات ساختاری نظام سرمایه‌داری آلمان در بروز جنگ جهانی اول»، پژوهش‌های تاریخی ایران و اسلام، بهار و تابستان، ش ۶، صص ۱۸۱-۲۰۲.

4. Qing (1644-1912)

5. Unequal treaty

6. Hui

7. Dungan

(۱۸۶۲-۱۸۷۷م). این قیام‌ها در استان‌های مرکزی و شمال‌غربی - در کناره‌ی شاهراه مرکزی چین - مانند قیام‌های سین جیانگ (ختن) در مرز سنتی با قلمرو مسلمانان و فرهنگ ایرانی رخ داد.^۱

۳) حضور دانشمند و سیاح آلمانی در چین، همزمان است با جنگ‌های حکومت مرکزی ایران برای سرکوب شورش‌های خوانین ترکمن و ازبک در آسیای مرکزی، حضور سلطه‌گرانه‌ی روس‌ها در جنگ‌های شرق خراسان از سرخس تا بخارا، سمرقند و خیوه (خوارزم) از یک سو، و از دیگر سو شورش‌های خوانین و حضور سلطه‌گرانه‌ی انگلیس در پیرامون هرات و کابل که سرانجام به معاهده‌ی پاریس و جدایی این بخش‌ها - به‌ویژه هرات - از ایران و شکل‌گیری کشور افغانستان انجامید.^۲

۴) این تاریخ برابر است با جنگ‌های مکرر در شرق ایران، محدوده‌ی سرخس تا خیوه و سمرقند، که در نهایت به امضای معاهده‌ی آخال در ۲۶ محرم ۱۲۹۹ق (۱۸ دسامبر ۱۸۸۱م) و جدایی آسیای مرکزی از ایران و انضمام آن به روسیه، انجامید. از آن زمان تا فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی (۱۹۹۱م)، در طی ۱۱۰ سال، سیاست و فرهنگ روسی در آسیای مرکزی تسلط یافت و بین دو سرزمین و فرهنگ ایران و چین حائل ایجاد کرد و حتی در مقام ازبین‌بردن فرهنگ، تاریخ و میراث مشترک ایرانی در منطقه برآمد.

۵) در زمانه‌ای که تجارت با چین و سیاست «تجارت آزاد» اهمیت یافته بود، و همچنین در طی دهه‌های ۱۸۵۰ تا ۱۸۸۰م، تولید ابریشم در چین و ایران و اروپا به اوج رسید، اما در همان زمان با بیماری انگلی پیرین،^۳ ابتدا ابریشم چین و سپس ایران و بعد اروپا از بین رفت^۴ و ابریشم ایران از ۳۴۰۰۰۰ من در سال ۱۲۶۷ق (۱۸۵۰م) به ۳۳۸۰۰ من در سال ۱۲۹۴ق (۱۸۷۷م) - دقیقاً همزمان با انتشار کتاب ریشتهوفن - کاهش یافت.^۵

1. Hodong Kim, (2004), *Holy War in China: The Muslim Rebellion and State in Chinese Central Asia*, Stanford University Press, pp. 98-138.

۲. عبدالرضا هوشنگ‌مهدوی، (۱۳۵۵)، *تاریخ روابط خارجی ایران: از ابتدای دوره‌ی صفویه تا پایان جنگ جهانی دوم*، تهران: امیرکبیر، صص ۲۶۰-۲۶۵ و ۲۷۰-۲۷۴.

3. Pebrine

۴. لوس بولنوا، (۱۳۸۳)، *راه ابریشم*، ترجمه‌ی ملک‌ناصر نوبان، تهران: پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی، صص ۲۹۷-۲۹۸.

۵. محمدعلی جمالزاده، (۱۳۳۵ق)، *گنج شایگان*، برلین: کاوه، ص ۲۵.

گویا ریشتهوفن با طرح نام «جاده ابریشم» توجه‌دادن جامعه‌ی جهانی و به‌ویژه آلمان، به این بحران را هم در نظر داشته است!

توجه او به آسیای مرکزی و ایران و نام‌گذاری جاده ابریشم نمی‌تواند بی‌تأثیر از سیاست‌های آلمان در عرصه‌ی جهانی و به‌ویژه در آسیا، و همچنین وضعیت تولید و تجارت ابریشم به‌عنوان کالای گران‌بها و قابل معامله در عرصه‌ی جهانی در آن روزگار باشد. ریشتهوفن قصد مسافرت به آسیای مرکزی را داشت، اما «وضعیت سخت سیاسی در آسیای مرکزی و جنگ‌های روسیه و پرشیا/ ایران باعث تغییر مسیر او [از غرب چین] به کشمیر شد»^۱ و او در پیمودن بخش میانی و غربی جاده‌ای که خود به نام «جاده ابریشم» نام‌گذاری کرده بود، ناکام ماند.

فراگیرشدن نام «جاده ابریشم»

پس از انتشار کتاب ریشتهوفن، به تدریج نام «جاده ابریشم» در ادبیات فرهنگی، اجتماعی، سیاسی و بازرگانی کاربرد یافت و در سده‌ی بیستم و اوایل سده‌ی بیست‌ویکم این نام به تدریج در دو بُعد اصلی فراگیر شد: الف) فرهنگی که تا سال ۲۰۱۳م بر دیگر ابعاد برتری داشت؛ ب) بُعد اقتصادی که در طی سال‌های اخیر با ایده‌های نوین اقتصادی دولت چین بر بُعد فرهنگی استیلا یافت.

ابداع نام جاده ابریشم از سویی سرآغاز تحولی نوین در روابط بازرگانی، فرهنگی، اجتماعی، سیاسی، و پژوهش‌های علوم مختلف در پیوند با آن بود و از دیگر سو، کاربرد این نام در مبادلات بازرگانی، محافل جغرافیایی، اقتصادی، تاریخی، فرهنگی، اجتماعی و سیاسی با دو گروه از موافقان و مخالفان همراه بوده است. در حالی که بیشتر پژوهشگران و البته بازرگانان و سیاستمداران، اصطلاح «جاده ابریشم» را متأثر از نقش ابریشم چینی به‌عنوان کالایی گران‌بها در مبادلات چندین هزارساله‌ی این جاده‌ها می‌دانند، بعضی دیگر و به‌ویژه شماری از پژوهشگران ایرانی با کاربرد آن کاملاً مخالف‌اند و معتقدند هیچ‌گاه و در هیچ منبع تاریخی یا جغرافیایی نام «جاده ابریشم» و یا معادل‌های آن تا زمان ریشتهوفن

1. *Empires of Coal*, p. 43.

به کار نرفته است؛ از این رو معتقدند نامیدن مجموعه‌ی جاده‌های تجاری و فرهنگی کهن به این نام اشتباه است.^۱ پرآوازه‌ترین نوشته‌ها در این باره در ایران، به قلم شادروان منوچهر ستوده است. او این نام‌گذاری را متأثر از سیاست اروپاییان می‌داند: «یک دفعه اروپاییان معلوم نیست چگونه و چرا این نام را ابداع کرده‌ند... کجای دنیا نام جاده را از کالایی گرفته‌اند که از آن عبور کرده... زیر این کاسه نیم‌کاسه‌ای است و به نظر من اثبات خودمحموری اروپا را تضمین می‌کند.»^۲

در تاریخ‌نوشته‌های جغرافیایی و دیگر متونی که به جاده‌های بین چین، آسیای مرکزی، ایران، آناتولی و اروپا اشاره کرده‌اند، هیچ‌گاه اصطلاح «جاده ابریشم» و معادل‌های آن مانند «طریق الحریر» و... به کار نرفته است.^۳ در گذشته هر راهی را به نام شهر یا سرزمین مقصد می‌خواندند، نه به نام کالا و یا رویدادها.

۱. تعاریف ارائه‌شده از جاده ابریشم در مقاله‌ی زیر به صورت جدی نقد و بررسی شده و در نتیجه با کاربرد این نام مخالفت شده است:

Khodadad Rezakhani, (2011), "The Road That Never Was: the Silk Road and Trans-Eurasian Exchange", *Comparative Studies of South Asia, Africa and the Middle East*, Vol. 30, No. 3, pp. 420-433.

۲. منوچهر ستوده، (۱۳۸۹)، «جاده ابریشم، جاده‌ای رویایی»، جشن‌نامه‌ی دکتر محمدحسین پاپلی‌یزدی به افتخار بازنشستگی، به کوشش فاطمه وثوقی، مشهد: پاپلی، صص ۶۶-۶۹؛ این ایده را شادروان ستوده ۲۰ سال پیش از این مقاله هم در اوج اجرای برنامه‌ی «جاده ابریشم - جاده گفت‌وگو» یونسکو طرح کرده بود و حتی نام «جاده‌ی چینی» را درست‌تر می‌دانست؛ منوچهر ستوده، (آبان ۱۳۶۷)، «جاده‌ای به نام ابریشم هرگز وجود نداشته»، *مجله‌ی ساختمان*، ش ۶، صص ۱۲۰-۱۲۱. آرای مربوط به نام‌گذاری «جاده ابریشم» و نقش اقتصاد در آن در مقاله ذیل نیز طرح شده است: امیرحسین حاتمی، (پاییز و زمستان ۱۳۹۶)، «تحلیل و بررسی نام‌گذاری جاده ابریشم با تکیه بر جغرافیای اقتصادی»، *مطالعات تاریخی جهان اسلام*، س ۵، ش ۱۰، صص ۷-۳۲.

۳. برای نمونه خطایی - هم‌عصر با شاه‌اسماعیل صفوی - که به چین سفری کرده بوده و سفرنامه‌ای در سال ۹۲۲ قمری (۱۵۱۶م) تدوین و آن را به سلطان سلیم دوم عثمانی پیشکش کرده بوده، نام «جاده ابریشم» را به کار نبرده و از اصطلاح «راه‌های خطای/ختای» استفاده کرده است؛ علی‌اکبر خطائی، (۱۳۵۷)، *خطای‌نامه*، شرح مشاهدات سیدعلی اکبر خطائی، به کوشش ایرج افشار، تهران: مرکز اسناد فرهنگی آسیا، صص ۳۹-۴۱.

نامی که ریشتهوفن به کار برد، بر گستره‌ی جاده‌ها در شرق آسیا - اقیانوس آرام تا غرب اروپا و سواحل اقیانوس اطلس، در ادبیات فرهنگی، اجتماعی، سیاسی و بازرگانی نوین به کار رفت.^۱ نام‌گذاری او را می‌توان یک «ابداع»^۲ دانست که در آغاز به تدریج، و در چند دهه‌ی اخیر به سرعت پذیرش عام یافت و در همه‌ی زبان‌ها ترجمه شد و به کار رفت؛ دست‌کم یکی از دلایل مهم در پذیرش بی‌چون‌وچرای این اصطلاح را می‌توان عدم تعلق و مالکیت آن به سرزمین، ملت، فرهنگ، قوم، کشور، گروه، جریان و هدفی خاص دانست؛ گویی همگان می‌توانستند از این اصطلاح بهره ببرند؛ حتی اروپاییان! نام جاده ابریشم بعدها نه فقط راه‌های خشکی^۳ بلکه راه‌های آبی^۴ را نیز در بر گرفت. امروزه نام‌هایی گوناگون علاوه بر نام ابریشم برای شاخه‌هایی از جاده‌ها پیشنهاد می‌شود. این نام‌ها گاه با کالایی^۵ تولید یا مبادله شده در منطقه‌ای در پیوند است و گاه برگرفته از

1. Daniel C. Waugh, (2007), "Richthofen's Silk Roads: Toward the Archaeology of a Concept". *The Silk Road*. Volume 5, Number 1, Summer, pp. 1-12.

2. Tamara Chin, (2013), "The Invention of the Silk Road, 1877", *Critical Inquiry*, Vol. 40, No. 1, Autumn, pp. 194-219.

3. Land Road

4. Maritime, Mari Roads

۵. نگارنده کالاها را این‌گونه دسته‌بندی کرده است: «مواد اولیه‌ای که در صنعت نساجی مورد استفاده بوده‌اند، مانند ابریشم (دیبا، حریر، قز)، پنبه، و خز؛ منسوجات و دست‌بافته‌ها، مانند طراز، کرباس، طلیسان، پارچه‌های ابریشمی، زربفت (زردوزی، زری‌بافی) فرش و گلیم، پرده، خیمه و سیاه‌چادر؛ تجارت حیوانات، مانند شتر، اسب، شیر، پرندگان زیبا مانند طاووس و طوطی؛ تولیدات حیوانی، مانند عاج، پوست، کُرک و پشم؛ محصولات کشاورزی، خوراکی و پزشکی، مانند ادویه، فلفل، دارچین، زنجبیل، بخور، جوزا، زیتون، گندم، روغن، نباتات، چای، قهوه، نمک، زعفران، پسته، کافور، پادزهر، تریاک، و انواع داروها؛ خوشبوکننده‌ها، مانند عود، مشک، عبیر، صندل، گلاب و عطر؛ کالاهای دریایی، مانند عنبر و دُر (مروارید)؛ سنگ‌های قیمتی، مانند الماس، یشم، یاقوت، فیروزه، عقیق و لعل؛ فلزات، مانند زر، سیم، مس و برنز و مواد معدنی به‌ویژه گوگرد؛ انسان، مانند برده، سقلاب (صقلاب/اسلاو) و رزم‌آوران؛ پول و سرمایه، مانند سکه و مالیات؛ صنایع و هنرهای تزئینی، مانند میناکاری، قلم‌زنی، سفال‌گری، ظروف لعاب‌دار.» بر اساس این کالاها، جاده‌ها را نیز چنین دسته‌بندی کرده‌اند: جاده‌های ابریشم، دارچین، عنبر، چای، پوست، فلفل و ادویه، یشم، سرامیک (سفال)، مُشک، برده، عطر و گلاب، عاج، طلا، نقره، قهوه، لاجورد و...؛ حسن باستانی‌راد، (۱۳۹۶)، *ایران یل میان‌فرهنگی در تعاملات بین‌المللی جاده ابریشم*، تهران: وزارت امور خارجه و مؤسسه‌ی بین‌المللی مطالعات آسیای مرکزی (ایکاس)، صص ۵۸-۵۶.

مؤلفه‌هایی فرهنگی و هنری و اجتماعی و یا از نام و نشان‌های قراردادی جدید متأثر است و هر لحظه ممکن است توسط جامعه و یا کشوری جاده‌ای جدید مورد توجه و تبلیغ و بهره‌برداری اقتصادی، فرهنگی، سیاسی و حتی اجتماعی قرار گیرد. از نگاهی دیگر، بر پایه‌ی اوضاع و شرایط اقلیمی، ناهمواری‌ها و عوارض جغرافیایی، رویدادهای اجتماعی و فرهنگی نیز، نام‌هایی چون جاده‌ی استپ،^۱ راه‌های خشکی، و دریایی، جاده‌های مهاجرت،^۲ جاده‌های عشایری، جاده‌های زیارت،^۳ و... نام‌گذاری و تبلیغ می‌شوند.^۴

از جاده‌ی تاریخی و فرهنگی ابریشم تا کمر بند اقتصادی چین در اواخر سده‌ی بیستم و در پی تعاملات نوین جهانی، فرهنگ نقشی مهم‌تر نسبت به اقتصاد و سیاست در نام‌گذاری جاده‌های کهن ایفا کرد؛ اگرچه درست دو دهه بعد (در ده سال گذشته)، اقتصاد بیش از فرهنگ مورد توجه کشورها قرار گرفت. سازمان یونسکو در دو دهه‌ی پایانی سده‌ی بیستم با رویکرد فرهنگی - تاریخی به جاده‌ها، کشورهای بسیاری را خطاب قرار داد. پروژه‌ی «جاده ابریشم، جاده‌ی گفت‌وگو: ۱۹۹۷-۱۹۸۸م» توسط یونسکو با تأکید بر تعاملات فرهنگی و بر محور گفت‌وگو اجرا شد. یونسکو بر اینکه منظور «یک جاده» نیست و «جاده‌ها» هدف‌اند، همواره عبارت «جاده‌های ابریشم» را به کار برده است.^۵ این سازمان، ایده‌ی خود را ذیل این تعریف پیاده کرد: «اصطلاح جاده‌های ابریشم شبکه‌ی وسیعی از تجارت و روابط دریایی است که شرق دور، آسیای مرکزی، شبه‌قاره هند، فلات‌های ایران و آناتولی، قفقاز، شبه‌جزیره عربستان، منطقه‌ی مدیترانه و اروپا را شامل می‌شود. جابه‌جایی همواره‌ی مردم و کالاها در طول این مسیر منجر به انتقال و تبادل دانش، ایده‌ها، باورها، آداب و رسوم و سنت‌ها در طی سه هزاره شده

1. Steppe Road / Route
2. Immigration Road
3. Pilgrimage Road

۴. ایران پل میان فرهنگی در تعاملات بین‌المللی جاده ابریشم، صص ۵۳-۵۹.

5. Integral Study of the Silk Roads: Roads of Dialogue

۶. ناصر تکمیل‌همایون، (۱۳۷۶)، نقش علمی و فرهنگی یونسکو در پژوهش راه‌های ابریشم، تهران: وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی، صص ۱۱-۲۶.

است.^۱ در این تعریف چند موضوع کاملاً نمایان است: گستره‌ی جغرافیایی جاده‌ها، جامعه، تجارت و علم و فرهنگ. از سال ۲۰۱۵م دوباره این موضوع مورد توجه یونسکو قرار گرفت^۲ و طرح این سازمان با شعار «گفت‌وگو»، «تنوع» و «توسعه» در جهت احیای نقش فرهنگی جاده ابریشم، در حالی اجرایی شده است که دولت‌ها بیشتر به نقش سیاسی و اقتصادی آن چشم دوخته‌اند.

باستانی‌پاریزی، یکی از پیشگامان ایرانی پژوهش درباره‌ی جاده‌های ابریشم، حدود ۲۰ سال پیش از آنکه یونسکو ایده‌ی «جاده‌های ابریشم، جاده‌های گفت‌وگو» را مطرح کند، در سال ۱۳۴۹ش (۱۹۷۰م) از نقش فرهنگ و تاریخ و میراث مشترک در جاده ابریشم با عنوان «طناب ابریشمین ارتباط فرهنگی» یاد کرد.^۳ اما نگاه فرهنگی و تاریخی به نام و کارکرد جاده ابریشم در سده‌ی ۲۱ تحت تأثیر کارکرد اقتصادی آن قرار گرفت و چین آغازکننده‌ی این جریان شد.

اصطلاح «یک نسل، یک جاده»^۴ را نخستین بار در سپتامبر و اکتبر ۲۰۱۳م، شی جین‌پینگ،^۵ رئیس‌جمهور چین، طی سفرهایی به قزاقستان (در جاده‌ی زمینی) و اندونزی (در راه دریایی) به کار برد^۶ که ناظر بر رسالت یک نسل در احیای جاده، اما در راستای توسعه‌طلبی اقتصادی چین بود. این اصطلاح به سرعت و به «اشتباه» (به‌عمد یا به‌سهو)

1. Alfred J. Anderea, (2014), "The Silk Road in World History: A Review Essay", *Asian Review of World Histories* 2:1, January, p. 118.

۲. برای آگاهی بیشتر، بنگرید به: <https://en.unesco.org/silkroad/>

۳. محمدابراهیم باستانی‌پاریزی، (۱۳۸۰)، *ازدهای هفت‌سر یا راه ابریشم*، تهران: نامک، ص ۲۰۶؛ این کتاب تکمیل‌شده‌ی مقاله‌ای است که شادروان باستانی‌پاریزی در سال ۱۳۴۹ منتشر کرد: «راه ابریشم یا ازدهای هفت‌سر»، *مجله‌ی تحقیقات اقتصادی*، ش ۲۳ و ۲۴، پاییز و زمستان، صص ۱۱-۳۶. این مقاله یک سال بعد در شماری از نشریه‌های اروپایی مانند *STVIDA et Acta Orientalia*, Bucharest 1971، و بعدها در کتاب *ازدهای هفت‌سر* منتشر شد.

۴. در زبان چینی 一带一路 Yīdài yīlù به صورت آوانگاری می‌شود.

5. Xi Jinping

6. Helen Chin, Lau, Fong; He, Winnie; and Cheung, Timothy, *Silk Road Economic Belt and the 21st-century Maritime Silk Road*, Hong Kong: Fung Business Intelligence Centre, 2015, p. 2.

به صورت «کمر بند و جاده»^۱، «یک کمر بند، یک جاده»^۲ ترجمه و فراگیر شد؛ به نحوی که بر بهره‌مندی کشورهای گوناگون از این کمر بند (اتحاد اقتصادی و بُرد - بُرد) دلالت داشته باشد. این اصطلاح به صورت «کمر بند اقتصادی جاده ابریشم و راه دریایی ابریشم قرن بیست و یکم»^۳ نیز شهرت یافت. این ایده‌ی اقتصادی به سرعت در گستره‌ی جهانی به اجرا درآمده و در سال‌های اخیر مهم‌ترین برنامه و بودجه و عملیات اجرایی چین را در این کشور و در دنیا به خود اختصاص داده است. از آن پس نام‌گذاری‌هایی با کارکردهای نوین نیز ارائه شده است که جدیدترین آن جاده ابریشم هوایی^۴ برای توسعه‌ی حمل و نقل هوایی بین‌قاره‌ای است و نام‌های جاده‌ی انرژی ابریشم و جاده‌ی ریلی ابریشم نیز در ادبیات بازرگانی و سیاسی کاربرد فراوان یافته است.

پیشینه‌ی نام و کارکرد ابریشم در تاریخ و فرهنگ ایران

روایت‌های بسیاری درباره‌ی پرورش کرم ابریشم و تولید آن در چین و نیز چگونگی خارج شدن رمز و رازها و اسرار آن از چین به دیگر سرزمین‌ها طرح شده است. بر پایه‌ی روایتی اسطوره‌ای شاهزاده‌ای چینی برای ازدواج با حکمران «گوتان»^۵ یا ختن (سین‌کیانگ امروزی) - که فرهنگ ایرانی همواره در آنجا رواج داشته است - تخم نوغان را در میانه‌ی سده‌ی پنجم میلادی از چین خارج کرد.^۶ افزون بر این گونه روایت‌ها، بعضی کاوش‌های باستان‌شناختی^۷ چین را سرزمین مادری ابریشم دانسته‌اند. پژوهشگران تاریخ

-
1. Belt and Road Initiative (BRI)
 2. One Belt One Road (OBOR) / One Belt and One Road initiative (OBORI)
 3. Silk Road Economic Belt and the 21st-century Maritime Silk Road
 4. Air Silk Road
 5. Gutan
 6. Frances Wood, (2005), *The Silk Road: two thousand years in the heart of Asia*, Berkeley: University of California Press, pp. 151-152.
 ۷. از آن میان است: کاوش‌های استان هنان (Henan) در شرق شی‌آن (X'ian) - پایتخت کهن چین با آثاری از ابریشم مربوط به سال ۳۶۰۰ پیش از میلاد؛ سایت باستان‌شناسی در لیانگ‌ژو (Liangzhu) در نزدیکی شهر کیان‌شان‌یانگ (Qianshanyang) در غرب شانگهای که تولید ابریشم در چین را در هزاره‌ی سوم پیش از میلاد ثابت می‌کند؛ یکی از اسناد کهن مربوط به تولید ابریشم در سلسله‌ی شانگ (Shang) در سده‌های ۱۷ تا ۱۱ پیش از میلاد، که در آن‌یانگ (Anyang) در شمال‌غربی شانگهای و شرق شی‌آن کشف شده است. همه‌ی این آثار در محدوده‌ی شرقی چین کشف شده‌اند.

نساجی و ابریشم بی هیچ تردیدی (!) «ابریشم را یکی از پیشکش‌های مهم چین به تمدن جهان دانسته‌اند که اسرار کشت آن برای نسل‌ها به‌شدت محافظت می‌شده است...»^۱ این ایده در نزد پژوهشگران ایرانی که در پژوهش درباره‌ی جاده ابریشم پیشگام بوده‌اند اهمیت بسیار دارد؛ باستانی‌پاریزی که در سال ۱۳۴۹ش یکی از نخستین پژوهش‌های ایرانی را درباره‌ی جاده ابریشم انجام داد، در سطرهای آغازین پژوهش خود نوشت: «نام سرزمین چین، همیشه با جاده ابریشم همراه است.»^۲ این جمله را هم امروز می‌توان درباره‌ی چین به کار برد و چنان است که گویی افق‌های سیاسی، اقتصادی، فرهنگی و اجتماعی چین را در قاب راه ابریشم ترسیم می‌کنند.

با آنکه ایران نیز از سرزمین‌های اصلی در تولید و تجارت ابریشم و بافته‌های ابریشمین بوده و در این هنر و صنعت پیشینه‌ای کهن دارد، اما سایه‌ی ابریشم چینی را چنان بر تاروپود ابریشمین ایران سنگین نشان می‌دهند که نقش ایران در تولید ابریشم و بافته‌ها و پارچه‌های ابریشمین نادیده گرفته می‌شود. اما نه فقط در دوره‌ی باستان بلکه در سده‌های اخیر و به‌ویژه از عصر صفویه تا اوایل سده‌ی بیستم، ابریشم ایرانی شهرتی بیش از رقیب چینی خود در جهان به دست آورد. ریشه‌یابی که به‌عنوان مبدع نام «جاده ابریشم» در این مقاله مورد توجه قرار گرفته، با آنکه نتوانست به ایران سفر کند، در کتاب خود چند جمله‌ی کلیدی درباره‌ی نقش ایران در جاده ابریشم به‌ویژه درباره‌ی دوره‌ی ساسانیان و تسلط آنان بر راه‌های تجاری در برابر هیتالیان در شرق و امپراتوری بیزانس در غرب دارد:

«تجارت ابریشم اغلب در دست ایرانیان است و حتی در زمان تسلط ترکان بر آسیای مرکزی (هیتالیان) ایرانیان با چین همکاری تجاری دارند» و «در ایران همواره مقدار زیادی ابریشم پیدا می‌شود» و «در مدت‌زمان طولانی ایرانیان واسطه‌ی تجارت بین‌قاره‌ای ابریشم بوده‌اند.»^۳

S. J. Vainker, (2004), *Chinese Silk: A Cultural History*, British Museum Press, pp. 22 – 57.

1. Ibid, p. 5.

۲. *ازدهای هفت‌سر یا راه ابریشم*، ص ۱۹۹.

3. *China: Ergebnisse eigener Reisen un darauf gegründeter Studien*, vol. 1, pp. 524-528.

نگارنده بر آن نیست که نقش چین را در تولید ابریشم انکار کند، اما نادیده گرفتن نقش ایران به عنوان یکی از کهن ترین سرزمین ها در تولید ابریشم، و حتی خاستگاه نخستین ابریشم در چین را منصفانه و علمی نمی داند.^۱ به ویژه آنکه نقش سرزمین هایی چون ایران و بین النهرین و مصر در ایجاد راه های تجاری - فرهنگی در دوران پیش تاریخی و دادوستد میان تمدن های نخستین نیز نباید فراموش شود. از دیگر سو چنانچه قرار باشد اسطوره ها ملاک تاریخ گذاری باشند، کدام اسطوره می تواند بهتر از داستان پادشاهی جمشید، شاه پیشدادی، از ابداع و آموزش بافندگی کتان و ابریشم و موی بز سخن بگوید؟ زیرا بر بنیاد خدای نامک ها و نیز در شاهنامه ی حکیم توس، هنر جمشید در تاروپود دوختن و بافتن، به زیبایی تبیین شده است^۲ و در تواریخ ایرانی دوره ی اسلامی نیز بازتاب گسترده دارد.^۳

دستاوردهای کاوش های باستان شناسی نشان می دهد که دست کم در هزاره ی سوم پیش از میلاد، ساکنان بعضی از نخستین مراکز تمدنی در فلات ایران، مانند شهر سوخته در سیستان، در هنر بافندگی مهارت بسیار داشته اند.^۴ این هنرها در میان تمدن های فلات ایران و از آن میان در عیلام به صورت کاملاً حرفه ای رواج داشته است. با آنکه نمی توان بر اساس

۱. برای نمونه در دانشنامه ی ایرانیکا در کنار ده ها اثر پژوهشی دیگر ذیل مدخل «ABRĪŠAM»، برای توضیح درباره ی پیشینه ی تاریخی «ابریشم»، نخستین جمله چنین است: «Silk, originally from China». W. Eilers, M. Bazin and C. Bromberger, D. Thompson, (1983), "Abrīšam", *Encyclopedia Iranica*, Vol. I, Fasc. 3, pp. 229-247. <http://www.iranicaonline.org/articles/abrisam-silk-index>, Accessed, 20 July 2018.

۲. دگر پنجه اندیشه ی جامه کرد / که پوشند هنگام ننگ و نبرد

ز کتان و ابریشم و موی قز / قصب کرد پرمايه دييا و خز

بياموختشان رشتن و تافتن / به تار اندرون پود را بافتن

ابوالقاسم فردوسی، (۱۳۹۳)، شاهنامه، به کوشش جلال خالقی مطلق، تهران: مرکز دایره المعارف بزرگ اسلامی، ص ۴۲.

۳. برای نمونه: ابوعلی بلعمی، (۱۳۷۳)، تاریخنامه ی طبری، تصحیح محمد روشن، تهران: سروش، ج ۱، ص ۹۰.

۴. سیدمنصور سیدسجادی، هاله هلالی اصفهانی، لورنزو کستانتینی، (۱۳۸۸)، پارچه های شهر سوخته و فرهنگ پوششی آن، زاهدان: سازمان میراث فرهنگی، صص ۱۷-۲۵.

حجاری‌ها و تندیس‌های باقی‌مانده از دوره‌ی هخامنشیان با اطمینان گفت که آن لباس‌های چین‌دار و زیبا، از جنس زربفت و ابریشم بوده‌اند، اما تردیدی نیست که ایرانیان در دوره‌ی هخامنشیان «ابریشم را می‌شناخته‌اند و از آن برای لباس‌های گران‌بها استفاده می‌کرده‌اند»^۱ در بعضی از متون مانند عهد عتیق، آنجا که بارگاه خشایارشا در «سفر استر» توصیف می‌شود، از پرده‌های ابریشمین یاد شده است.^۲ بعضی از پژوهشگران نیز معتقدند در تصویرهای حجاری‌شده در آثاری مانند تخت جمشید از لباس شاهانی چون داریوش می‌توان به هنر استفاده‌ی هخامنشیان از ابریشم پی برد.^۳ همچنین کشف گلیم پازیریک، که اگرچه ابریشم نیست اما در کنارش پارچه‌های ابریشمین نیز به دست آمده است، آن هم در سیبری و با نشانه‌هایی از فرهنگ ایرانی،^۴ دلیلی دیگر بر پیشینه‌ی استفاده‌ی ایرانیان از ابریشم است. روایت دیودور سیسیلی درباره‌ی لباس‌های زربفت و ارغوانی که اسکندر در پارسه، پایتخت هخامنشیان، به دست آورده بود،^۵ تأیید می‌کند که زربفت و استفاده از ابریشم در دوره‌ی هخامنشیان رواج داشته است. این داده‌ها، نکته‌ای را به‌خوبی اثبات می‌کند و آن اینکه تجارت و دادوستد ابریشم، در فلات ایران صدها سال پیش از دوره‌ی پارتیان (۲۴۷ ق.م-۲۲۴م) برقرار بوده است؛ در حالی که بسیاری از پژوهشگران به‌اشتباه، مبدأ زمانی در تجارت جهانی ابریشم در جاده‌های کهن بین ایران و چین و اروپا را دوره‌ی

۱. هاید ماری کخ، (۱۳۷۹)، *از زبان داریوش*. ترجمه‌ی پرویز رجبی. تهران: کارنگ، صص ۲۴۳-۲۴۵.

۲. کتاب مقدس عهد عتیق و عهد جدید، (۱۳۸۰)، ترجمه‌ی فاضل‌خان همدانی، ویلیام گلن و هنری مرتن، تهران: اساطیر، ص ۹۳۲ (کتاب دوازدهم، سفر استر، فصل اول، آیه‌ی ۶).

۳. “Abrīšam”, Ibid.

۴. دره‌ی پازیریک (Pazyryk) در فلات اوکوک (Ukok) در کوه‌های آلتایی (Altai) در جنوب‌غربی سیبری و جنوب شهر جدید نووسیبیرسک (Novosibirsk) در روسیه محل کشف این گلیم بوده که تصویرهای روی آن عیناً در پلکان شرقی تخت جمشید نیز تکرار شده است. درباره‌ی این فرش و یافته‌های ابریشمینی که در نزدیکی گلیم به دست آمده، بنگرید به:

C. Parham, (1993), “How Altaic/Nomadic is the Pazyryck Carpet?” *Oriental Rug Review*, Vol. XIII No. 5, June – July, pp. 34-39.

۵. Diodorus Siculus (1989), *Diodorus of Sicily in Twelve Volumes*, English Translation by C. H. Oldfather. London: Cambridge, Mass and Harvard University Press, William Heinemann, Diod. 17.70.3.

پارتیان می‌دانند و این نظر مورد نقد جدی قرار دارد.^۱ از دیگر سو، بیشتر پژوهشگران نقشه‌ی جاده ابریشم را در قلمرو زمانی پارتیان می‌کشند؛ در حالی که جاده‌های تجاری و فرهنگی کهن متعلق به دوره‌ای خاص نیستند.^۲

درباره‌ی تجارت ابریشم در دوره‌ی ساسانیان بین چین و ایران، و ایران و اروپا و با تأکید بر نقش سغدیان در تجارت در آسیای مرکزی،^۳ و استفاده از زربفت در دوره‌ی ساسانیان داده‌های معتبر بسیاری موجود است.^۴ در سده‌های نخست اسلامی نیز استفاده از ابریشم و زربفت تابع شرایطی در شریعت اسلامی بود و حتی در صورت زری‌دوزی (زربفت) و یا استفاده از آن در هنگام نماز، گاه ممنوعیت و پیگرد در بر داشت.^۵ با این‌همه بعضی از شهرهای ایرانی مانند شوشتر (تستر) چنان شهرتی در بافت پارچه‌های گران‌بهای زربفت داشتند که به افتخار بافتن و دوختن پوشش روی کعبه در مکه نائل می‌شدند و حتی نشان افتخار بعضی از حکمرانان این بود که پارچه‌های دیبا را برای پوشانیدن کعبه به مکه بفرستند.^۶

واژه‌ی فارسی «ابریشم» (فارسی میانه/پهلوی ساسانی) نیز به زبان‌های دیگر در غرب

۱. بولنوا از جمله طراحان این ایده است. او کتاب خود را که نخستین بار در سال ۱۹۶۲م منتشر شده، با جنگ کراسوس، فرمانروای رومی سوریه در سال ۵۳ پیش از میلاد با اُرد پارتی آغاز می‌کند؛ راه ابریشم، ص ۳۷. مظاهری نیز سده‌ی دوم پیش از میلاد را آغاز گشایش جاده ابریشم می‌داند؛ علی مظاهری، (۱۳۷۲)، جاده ابریشم، ترجمه‌ی ملک‌ناصر نوبان، تهران: مؤسسه‌ی مطالعات و تحقیقات فرهنگی (پژوهشگاه)، ص ۴۵.

۲. همان، ص ۷۳.

3. Touraj Daryaei, (2009), *Sasanian Persia: The Rise and Fall of an Empire*. Published by I.B.Tauris & Co. Ltd in association with the Iran Heritage Foundation, p. 139

4. Matteo Compareti, (2015), "Ancient Iranian Decorative Textiles: New Evidence from Archaeological Investigations and Private Collections", *The Silk Road*, No. 13, p. 41; Heleanor Feltham, (2010), "Lions, Silks and Silver: The Influence of Sasanian Persia", *Sino-Platonic Papers*, No. 206, August, pp. 4-14.

۵. ابن‌اخوه، (۱۳۸۶)، *معالم القریة فی احکام الحسبة (آیین شهرداری)*، ترجمه‌ی جعفر شعار، تهران: شهرداری تهران، ص ۵۸-۵۹.

۶. منہاج سراج جوزجانی، (۱۳۶۴)، *طبقات ناصری*، به کوشش عبدالحی حبیبی، تهران: دنیای کتاب، ج ۱، ص ۱۷۹.

چین، پامیر، آسیای مرکزی و قفقاز هم راه یافت^۱ و واژه‌ی «دبیا/دبیاگ» نیز از زبان فارسی باستان به فارسی جدید منتقل شد که ریشه‌شناسی هر دو واژه و کاربرد شماری از واژگان با ریشه‌ی فارسی به معنی ابریشم، در ادبیات و متون کهن فارسی، نشان‌دهنده‌ی پیشینه‌ی غنی این کالا در فرهنگ ایرانی است.^۲ در ایران نام بعضی از شهرها و مکان‌ها نیز ریشه در واژه‌هایی دارند که به معنای ابریشم‌اند.^۳ این نکات از این‌رو اهمیت دارد که زبان فارسی، زبان مسلط تجارت و علم و ادب در مهم‌ترین بخش از جاده‌های تجاری و فرهنگی بوده است. در واقع اگر قرار بود ریشتهوفن، استنادهایی برای ایده‌ی خود در نامیدن جاده‌ها به نام «ابریشم» ارائه دهد، پیش و بیش از منابع چینی و یا دیگر زبان‌ها باید از منابع فارسی و از آن میان توصیف ابریشم در ادب فارسی استفاده می‌کرد. زمانه‌ی ریشتهوفن (سده‌ی نوزدهم) هم‌زمان با آشنایی کامل اروپاییان با گنجینه‌ی ادب پارسی است که از دو سده پیش‌تر از آن و از زمان صفویان، نظم و نثر فارسی را با خود به اروپا برده و ترجمه کرده و از آن بهره‌مند شده بودند.^۴

1. "Abrīšam", Ibid.

2. Hassan Bastani Rad, (2016), "The Description of *Dibay-e Chini*, (*Chinese Silk*) in Persian Literature", Conference of World of Silk, Hangzhou, China, National Silk Museum, pp. 117-119.

۳. مانند قصدار، کیش، کیش، کیز، تیز و...؛ *ازدهای هفت‌سر*، ص ۲۳۶.

۴. گذشته از توصیف‌های کم‌نظیر متونی مانند *شاهنامه* درباره‌ی ابریشم، از میان صدها بیت شعر فارسی که در آنها واژه‌های ابریشم و مترادف‌های فارسی آن آمده، می‌توان به بخشی از معروف‌ترین ابیات «پاره‌ی حریری» در قصیده‌ای زیبا سروده‌ی فرخی سیستانی اشاره کرد که به تعبیر شادروان زرین‌کوب، «در کارگاه دل و جان شاعر بافته می‌شده است و زبان ساده‌ی او بر آن نقش و طراز حُله‌ی سیستانی می‌بسته است». عبدالحسین زرین‌کوب، (۱۳۴۳)، *با کاروان حله*، تهران: سازمان چاپ و انتشارات جاویدان، ص ۲۸-۲۹؛ با کاروان حله برفتم ز سیستان / با حله‌ی تنیده ز دل بافته ز جان / با حله‌ای ابریشم ترکیب او سخن / با حله‌ای نگارگر نقش او زبان؛ فرخی سیستانی، (۱۳۴۹)، *دیوان حکیم فرخی سیستانی*، به‌کوشش محمد دبیرسیاقی، تهران: زوار، ص ۳۲۹؛ بعضی با خوانشی متفاوت کاروانی را که در آن حُله است «کاروان حله» تعبیر می‌کنند و بدین معنا که کاروان عازم شهر حله در عراق بوده است، اما اشاره‌ی فرخی برای رفتن به دربار فخرالدوله ابوالمظفر احمد بن محمد از دودمان «آل محتاج» و والی چغانیان در ورارود است.

نقش زربفت ایرانی در نام‌گذاری «جاده ابریشم»

در روزگار ریشتهوفن تاجران، سیاحان، سفیران و مسافران اروپایی مشغول گردآوری نمونه‌ی گران‌بهای ابریشمین ایرانی به نام Persian Silk Brocade و به‌ویژه در ایران و سرزمین‌های ایرانی تحت سلطه‌ی روسیه در آسیای مرکزی بودند و آنها را می‌خریدند و به اروپا می‌بردند. نمونه‌های بسیاری از این بافته‌های ابریشمین که از دوره‌های گوناگون به‌ویژه ساسانیان، صفویه، قاجاریه بافته شده‌اند، در موزه‌های بزرگ دنیا مانند موزه‌ی هنرهای زیبای بوستون،^۱ موزه‌ی لیون^۲ در فرانسه، موزه‌ی ملی ابریشم چین، موزه‌ی بریتانیا،^۳ موزه‌ی ویکتوریا و آلبرت،^۴ موزه‌ی ملی ایران (بخش اسلامی) و... نگهداری می‌شود که نشان‌دهنده‌ی کیفیت این نوع بافته نسبت به بافته‌های چینی است.^۵ تردیدی نیست که شهرهای ایرانی در شرق خراسان، و از آن میان مرو، در دوران باستان و اسلامی از تولیدکنندگان مهم ابریشم بوده‌اند. بعضی از بافته‌های ابریشمین در کاوش‌های باستان‌شناسی به دست آمده که گویای اوج هنری این صنعت در عصر ساسانیان است.^۶

1. Museum of Fine Arts Boston

۲. برای دیدن نمونه‌هایی در موزه هنرهای تزئینی لیون، بنگرید به:

<https://en.lyon-france.com/Discover-Lyon/culture-and-museums/Museums/textile-and-decorative-arts-museum>

لیون از حدود سال ۱۵۳۷م به مهم‌ترین شهر تولیدکننده‌ی ابریشم در اروپا تبدیل شد و بعدها در موزه‌ی آن، بهترین نمونه‌های ابریشم را گرد آوردند؛ چنان‌که به آن لقب «آخرین پایتخت ابریشم» داده‌اند. راه ابریشم، ص ۲۸۵.

3. The British Museum

۴. در موزه‌ی Victoria and Albert Museum, London پارچه‌های ابریشمین از دوره‌ی ساسانی نگهداری می‌شود.

۵. برای آگاهی از بعضی نمونه‌های مهم زربفت ایرانی، بنگرید به: فیلیس آکرم، ریچارد اتینگهاوزن، امیل گراتزل، آرتور آویهام پوپ، (۱۳۸۷)، *سیری در هنر ایران: از دوران پیش از تاریخ تا امروز*، ج ۵، ترجمه‌ی گروه مترجمان زیر نظر سیروس پرهام، تهران: علمی و فرهنگی. علاوه بر این، نمونه‌هایی از این آثار در درگاه اینترنتی موزه‌ها قابل دسترسی است. همچنین، بنگرید به:

Heinrich Schmidt, (1935), "Persian Silks of the Early Middle Ages", *The Burlington Magazine for Connoisseurs*, Vol. 57, No. 333, December, pp. 284-294.

6. Dorothy G. Shepherd, (1951), "A Persian Textile of the Sasanian Period", *The Bulletin of the Cleveland Museum of Art*, Vol. 38, No. 6, Part I, June, pp. 145-147.

تنوع بافته‌های ابریشمین در ایران و توصیف آنها در گنجینه‌ی متون و ادبیات فارسی و از دیگر سو بازتاب آن در فرهنگ، هنر و ادبیات اروپاییان، یکی از فرضیاتی است که می‌تواند به‌عنوان دلیلی بر نام‌گذاری جاده‌های فرهنگی و تجاری کهن به نام «ابریشم» طرح شود. از میان انواع بافته‌های ایرانی، فرش ایرانی هنوز هم در شمار گران‌بهارترین فرش‌ها در دنیاست و در میان انواع فرش‌های ایرانی، زربفت، با تارو پودهایی از نخ‌های طلا و ابریشم از شاهکارهای بافندگی در ایران است که بخشی مهم از موزه‌ها، کاخ‌های مجلل و اماکن مقدّس در کشورهای گوناگون به آن آراسته شده‌اند. درست است که ایرانیان همواره ابریشم چینی (چینی حریر) و از آن میان زربفت چینی (دیپای چینی) را مانند دیگر هنرهای چینی در ادبیات خود ستوده‌اند،^۱ اما واقعیت آن است که «دیپای زربفت» مشهورترین و گران‌بهارترین بافته از میان بافته‌های ایرانی است که در نام‌گذاری «جاده ابریشم» بی‌تأثیر نبوده است؛ پارچه یا فرش گران‌بها با تارو پودی از ابریشم و زر که در تاریخ هنر و صنعت بافندگی ایران به نام‌های گوناگونی خوانده می‌شود: زراندرزر، زرافشان، زرتافت، ابریشم سرخ آتشین، زری دوز و از همه رایج‌تر به نام زربافت یا زربفت.^۲ باید توجه کرد که کاربرد واژه‌ی «چین/چینی» در کنار دیپا و زربفت (دیپای چینی، زربفت چینی) در ادبیات و فرهنگ ایران، الزاماً به این معنا نبوده است که آن کالا

در موزه‌ی ملی ابریشم چین (China National Silk Museum)، پارچه‌های ابریشمین بافته‌شده توسط سفدیان مربوط به عصر ساسانیان وجود دارد که در چین کشف شده‌اند. در میان بافته‌های ابریشمین ایران، پارچه‌هایی با نقش شاهان ساسانی در این موزه در شهر هانگ‌جو وجود دارد که بسیار دورتر از مرزهای ساسانیان، و در چین کشف شده‌اند:

Zhou Feng, (2012), *Evolution of Textiles along the Silk Road*, Hangzhou: China National Silk Museum, 2012, pp. 58-70.

1. "The Description of *Dibay-e Chini*, (*Chinese Silk*) in Persian Literature", pp. 115-124.

۲. نمونه‌هایی از کاربرد واژه‌های زراندرزر، زربفت، زرافشان، ابریشم سرخ آتشین و... را در منابع سده‌های میانه بدین شرح می‌توان مشاهده کرد: برای نمونه، علاءالدین عظاملک جوینی، (۱۳۸۰)، *تاریخ جهانگشای جوینی*، تصحیح محمد قزوینی، تهران: دنیا، کتاب، ج ۱، ص ۲۶۴؛ ابوسلیمان داود بن ابی‌الفضل محمد بناکتی، (۱۳۴۸)، *تاریخ بناکتی (روضه‌اولی الالباب فی معرفة التواریخ و الانساب)*، تصحیح جعفر شعاع، تهران: انجمن آثار ملی، ص ۴۱۵.

ساخت و یا آورده شده از چین بوده باشد؛ بلکه نام چین در ادبیات فارسی و فرهنگ ایرانی بیشتر به عنوان «صفت» و حتی «صفت عالی و تفضیلی» به کار می‌رفته است،^۱ همان‌گونه که Persian چنین جایگاهی را در ادبیات اروپاییان دارد.

تبریز، کرمان، یزد، شهرهای خراسان بزرگ، کاشان، و بعضی دیگر از شهرهای ایرانی در شمار مهم‌ترین تولیدکنندگان زربفت بوده‌اند. در سده‌های ششم تا نهم قمری شهرهای خراسان شهرت بسیاری در تولید زربفت داشتند،^۲ در دوره‌ی میانه و همزمان با جهانگشایی‌های مغولان، مارکوپولو کارگاه‌های تولید پارچه‌های ابریشمی زربفت (دیبا) زربفت را در بغداد، موصل، تبریز، یزد و کرمان توصیف کرده و از بی‌همتای بودن بعضی از آنها مانند زربفت تبریزی و یزدی یاد می‌کند.^۳

تولید ابریشم در عصر صفویه و به‌ویژه در عصر شاه‌عباس، چنان انبوه بود که ایران نه به‌عنوان واسطه‌ی تجاری بین چین و اروپا در دادوستد ابریشم، بلکه خود به‌عنوان تولیدکننده، بخشی عمده از نیاز بازار اروپا را تأمین می‌کرد. فروش ابریشم ایرانی به اروپا درست در زمانی اتفاق می‌افتاد که سیاحان بسیاری از اروپا به ایران می‌آمدند و در سفرنامه‌های خود ابریشم ایرانی را توصیف می‌کردند؛ از آن میان شاردن این توصیف کم‌نظیر را به کار برده است:

«مهم‌ترین کالاهای صادراتی ایران ابریشم است... مقدار محصول سالیانه ابریشم ایران بیست و دو هزار عدل (دو میلیون و دویست و چهل هزار کیلوگرم) است... ایران مهم‌ترین کشورهای صادرکننده ابریشم است، و محصولاتش در سراسر جهان به‌خوبی شهره است... اروپاییانی که در امپراتوری عثمانی به تجارت اشتغال دارند، گران‌بهاترین و سودبخش‌ترین کالایی که از ارامنه می‌خرند و به اروپا می‌فرستند، ابریشم ایران است...»^۴

ابریشم و بافته‌های زربفت، افزون بر ارزش اقتصادی، چندان برای صفویان ارزش

1. "The Description of *Dibay-e Chini*, (*Chinese Silk*) in Persian Literature", p. 116.

۲. تاریخ جهانگشای جونی، ج ۱، ص ۱۶۴.

3. Marcopolo, (1914), *The Travels of Marcopolo the Venetian*, Edited by Ernest Rhys, London: Jmdent, p 42-48, 54-57.

۴. ژان شاردن، (۱۳۷۲)، *سفرنامه*، ترجمه‌ی اقبال یغمایی، تهران: توس، ج ۲، صص ۹۰۳-۹۰۶.

سیاسی داشتند که شاهان صفوی همراه با فرستادگان و یا نامه‌های سیاسی، زربفت را به همتایان عثمانی و اروپایی می‌فرستادند.^۱ در آن زمان زربفت به‌ویژه از شهرهایی چون یزد و شوشتر به دربار مغولان کبیر در هند صادر می‌شد و نوع «یزدی» آن در مقایسه با «فرنگی/اروپایی» مقبولیت بسیار داشت و آن را بافته‌ی «زربفت» ایرانی می‌نامیدند.^۲

نکته‌ی مهم این است که شهرها و روستاهای خراسان بزرگ و ورارود در طی سده‌های نهم تا نوزدهم میلادی، از مهم‌ترین کانون‌های پرورش کرم و پيله و نخ ابریشم بودند. تاریخ‌نوشته‌های جغرافیایی سده‌های نهم تا یازدهم میلادی مانند *مسالک و ممالک، البلدان، احسن‌التقاسیم*، و... بی‌استثنا شهرهایی چون سمرقند، بخارا، نیشابور و به‌ویژه مرو را در شمار مهم‌ترین تولیدکنندگان ابریشم قرار داده‌اند.^۳ این امر تا چند سده بعد و تا زمان ریشتهوفن در سده‌ی نوزدهم نیز بردوام ماند؛ چنان‌که هانری رنه‌دالمانی^۴ (۱۸۶۳-۱۹۵۰م)، کتابدار، مورخ و محقق هنرهای تزئینی فرانسوی و دارنده‌ی یکی از گران‌بهارترین مجموعه‌های دنیا، چند سال پس از ریشتهوفن پا به ایران و آسیای مرکزی گذاشت و به

۱. برای نمونه شاه‌صفی همراه با نامه‌ای به سلطان ابراهیم (۱۶۴۰-۱۶۴۸م) تعداد قابل‌توجهی پارچه و فرش زربفت ارسال کرد؛ عبدالحسین نوایی، (۱۳۶۰)، *اسناد و مکاتبات سیاسی ایران: از سال ۱۰۳۸ تا ۱۱۰۵ ق.* همراه با یادداشت‌های تفصیلی، تهران: بنیاد فرهنگ ایران، ص ۴۷.

2. Irfan Habib, *History of Science, Philosophy and Culture in Indian Civilization: Vol. 8, Economic History of Medieval India, 1200-1500, Center for Studies in Civilizations, 2011*, p. 92.

۳. بیشتر نویسندگان تاریخ‌نوشته‌های جغرافیایی سده‌ی چهارم قمری (دهم میلادی) درباره‌ی تولید ابریشم در شهرهای خراسان سخن گفته‌اند که جامع‌ترین آنها نوشته‌ی مقدسی است (برای نمونه: ابو‌عبدالله محمد بن احمد مقدسی، (۱۳۸۵)، *احسن‌التقاسیم فی معرفة‌ الاقالیم*، ترجمه‌ی علی‌نقی منزوی، تهران: کومش، صص ۴۷۴-۴۸۷). با این‌همه توصیف اصطخری درباره‌ی تولید ابریشم مرو، به‌ویژه تخم ابریشم، در متن عربی *مسالک و ممالک* (تألیف ۳۴۰ قمری) و هر دو ترجمه‌ی فارسی آن (تستری ۶۹۶ قمری و ابن‌ساوجی ۷۲۶ قمری)، کم‌نظیر و مهم‌ترین سند در تولید ابریشم خام در مرو و دیگر شهرهای خراسان است: «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.» ابواسحق ابراهیم اصطخری، (۱۳۴۰)، *مسالک و ممالک*، [ترجمه‌ی محمد النخجوانی معروف به ابن‌ساوجی] به کوشش ایرج افشار، تهران: بنگاه ترجمه و نشر کتاب، ص ۲۰۸.

4. Henry -Rene D'Allemagne

دنبال «ابریشم زربفت» در جاده‌هایی سیاحت کرد که به دلیل فراوانی کارگاه‌های تولید زربفت در امتداد آنها، مهم‌ترین مقصد سفر او برای تکمیل مجموعه‌اش بوده و البته مهم‌ترین توصیف‌ها را درباره‌ی زربفت ارائه کرده است.^۱

جرج کرزن، دولتمرد و نویسنده و سیاح انگلیسی، نیز که در سال‌های ۱۸۸۸ تا ۱۸۹۳ م سفرهایی به آسیای مرکزی و ایران داشت، بیان می‌کند که منسوجات گران‌بها، و از آن میان ابریشم و مخمل و زربفت، پیش از آنکه در اروپا شناخته (رایج) شوند، در ایران تولید می‌شدند.^۲ او یک دهه پس از ریشتهوفن در کتاب *روسیه در آسیای مرکزی*، می‌نویسد که «زربفت (Brocade)» تولیدشده در بخارا، بهترین نوع در آسیا است^۳ و از میان همه‌ی صنایع ایرانی، زربفت را شایسته‌ی توصیف بسیار می‌داند. دیگر اروپاییان نیز مانند این دو نویسنده، ناگزیر بودند که توصیف‌هایی شاهانه از زربفت ایرانی ارائه دهند که نشان‌دهنده‌ی شهرت جهانگیر آن در زمانه‌ی نام‌گذاری «جاده ابریشم» است.

نتیجه‌گیری

ریشتهوفن، سیاح و جغرافی‌دان و دانشمند آلمانی در سال ۱۸۷۷ م نام «جاده ابریشم» را برای نخستین بار در جایی از کتاب سفرهای اکتشافی خود به کار برد که درباره‌ی آسیای مرکزی قلم می‌زد. او تا نزدیکی قلمرو جغرافیایی - فرهنگی ایران زمین در آسیای مرکزی و در زمانه‌ای سفر کرد که اوضاع سیاسی و اقتصادی جهان، کوشش آلمان برای دسترسی به

۱. هانزی، رنه‌دالمانی، (۱۳۳۵)، *سفرنامه از خراسان تا بختیاری*، ترجمه‌ی علی محمد فره‌وشی، تهران: امیرکبیر، صص ۴۳۷-۴۷۰.

۲. جورج ناتانیل کرزن، (۱۳۸۰)، *ایران و قضیه‌ی ایران*، ترجمه‌ی غلام‌علی وحیدمازندرانی، تهران: علمی و فرهنگی، ج ۲، ص ۶۲۶؛ توصیف کم‌نظیر کرزن درباره‌ی زربفت ایرانی در ترجمه‌ی فارسی به‌روشنی بیان شده، اما متن انگلیسی او با به‌کاربردن صفات تفضیلی اهمیت زربفت ایرانی را در نزد اروپاییان نیمه‌ی دوم سده‌ی نوزدهم و هم‌زمان با نامگذاری «جاده ابریشم» بهتر نشان می‌دهد:

“The richer tissues, such as silk, velvet, and brocade, which were made in Persia almost before they were known in Europe, have shrunk to narrow dimensions, although a few beautiful fabrics still emerge from the native looms”. Hon. George N. M.P. Curzon, (1892), *Persia and the Persian Question*, London: Longmans Green, Vol. 2, p. 525.

3. Hon. George N. M.P. Curzon, (1889), *Russia in Central Asia in 1889 and the Anglo-Russian Question*. London: Longmans, Green, and Co. p. 162.

منابع ثروت در شرق، و تسلط اروپاییان بر چین، همزمان شده بود با واپسین سال‌های حاکمیت دولت و حکومت ایران بر آسیای مرکزی. در این زمان نوعی از پارچه و بافته‌ی ابریشمین ایرانی به‌ویژه «زربفت» در اروپا بیش از هر بافته‌ی ابریشمین دیگری شهرت داشت، و البته نقش ایرانیان هم بر اروپاییان در تولید و تجارت ابریشم پوشیده نبود. ابریشم صرفاً محدود به چین نبوده و ایرانیان واسطه‌ی چینیان و اروپاییان در تجارت آن نقش داشته‌اند، و همچنین در آن زمان که نام جاده ابریشم فراگیر شد، مهم‌ترین نوع پارچه‌ی ابریشمی تولید ایران و شهرت‌یافته به نام ایران بود؛ بنا بر این دلایل و به‌رغم آنکه بعضی کاربرد نام جاده ابریشم را درست نمی‌دانند، کاربرد این نام می‌تواند نشان‌دهنده‌ی نقش فرهنگی ایران به‌عنوان حلقه‌ی واسط شرق و غرب در یکی از موضوعات مهم و مسائل امروز دنیا باشد.

یکم؛ باید توجه داشت که تولید ابریشم خام و نخ ابریشم منحصر به چین نبوده است. دوم؛ گمان می‌رود در نام‌گذاری «جاده ابریشم» فرهنگ و هنر ایرانی نقشی مهم در انتخاب این نام داشته است که از جمله‌ی مستندات آن عبارت‌اند از: گنجینه‌ی ادب فارسی که بیشترین توصیف‌ها را درباره‌ی ابریشم دارد و در سده‌ی ۱۹م از جمله‌ی پرخواننده‌ترین و اثرگذارترین متون در غرب بودند؛ شهرت جهانی ابریشم ایرانی و به‌ویژه زربفت ایرانی (Persian Silk Brocade) که در سده‌ی نوزدهم و همزمان با نام‌گذاری جاده ابریشم، برای اروپاییان شناخته شده بود و ایران و آسیای مرکزی مهم‌ترین تولیدکنندگان آن بودند.

سوم؛ بررسی وضعیت سیاسی و اقتصادی چین، آسیای مرکزی و ایران، همچنین سیاست‌های جهانی آلمان در زمانه‌ی کاربرد این اصطلاح توسط ریشتهوفن نشان می‌دهد که او موجه‌ترین نام را در آن زمانه برای جاده‌های تجاری و فرهنگی کهن به کار برده است که در این امر جنگ‌های روسیه برای جدایی آسیای مرکزی از ایران، کاهش تولید ابریشم پس از شیوع انگل پیرین ابریشم، سیاست تجارت آزاد آلمان و نقش جهانی بیسمارک و دلایل دیگری را که به تفصیل بررسی شدند، نباید فراموش کرد.

منابع و مآخذ

- آکرمن، فیلیس؛ اتینگهاوزن، ریچارد؛ گراتزل، امیل؛ پوپ، آروتر آویهام، (۱۳۸۷)، سیری در هنر ایران: از دوران پیش از تاریخ تا امروز، ج ۵، ترجمه‌ی گروه مترجمان زیر نظر سیروس پرهام، تهران: علمی و فرهنگی.
- ابن‌اخوه، (۱۳۸۶)، معالم القریة فی احکام الحسبة (آیین شهرداری)، ترجمه‌ی جعفر شعار، تهران: شهرداری تهران.
- باستانی‌پاریزی، محمدابراهیم، (۱۳۸۰)، ازدهای هفت‌سر یا راه ابریشم، تهران: نامک.
- باستانی‌راد، حسن، (۱۳۹۶)، ایران پل میان فرهنگی در تعاملات بین‌المللی جاده ابریشم، تهران: وزارت امور خارجه و مؤسسه‌ی بین‌المللی مطالعات آسیای مرکزی (ایکاس).
- بلعمی، ابوعلی، (۱۳۷۳)، تاریخ‌نامه‌ی طبری، تصحیح محمد روشن، تهران: سروش.
- بناکتی، ابوسلیمان داود بن ابی‌الفضل محمد، (۱۳۴۸)، تاریخ بناکتی (روضه‌ اولی الالباب فی معرفة التواریخ و الانساب)، تصحیح جعفر شعار، تهران: انجمن آثار ملی.
- بولنوا، لوس، (۱۳۸۳)، راه ابریشم، ترجمه‌ی ملک‌ناصر نوبان، تهران: پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی.
- تکمیل‌همایون، ناصر، (۱۳۷۶)، نقش علمی و فرهنگی یونسکو در پژوهش راه‌های ابریشم، تهران: وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی.
- جمالزاده، محمدعلی، (۱۳۳۵ق)، گنج شایگان، برلین: کاوه.
- جوزجانی، منہاج سراج، (۱۳۶۴)، طبقات ناصری، به کوشش عبدالحی حبیبی، تهران: دنیای کتاب.
- جوینی، علاء‌الدین عظاملک، (۱۳۸۰)، تاریخ جهانگشای جوینی، تصحیح محمد قزوینی، تهران: دنیای کتاب.
- حاتمی، امیرحسین، (پاییز و زمستان ۱۳۹۶)، «تحلیل و بررسی نام‌گذاری جاده ابریشم با تکیه بر جغرافیای اقتصادی»، مطالعات تاریخی جهان اسلام، س ۵، ش ۱۰، صص ۷-۳۲.
- حدود العالم من المشرق الی المغرب، (۱۳۶۲)، به کوشش منوچهر ستوده، تهران: طهوری.
- خطائی، علی‌اکبر، (۱۳۵۷)، خطای‌نامه، شرح مشاهدات سیدعلی اکبر خطائی، به کوشش ایرج افشار، تهران: مرکز اسناد فرهنگی آسیا.
- رنه‌دالمانی، هانری، (۱۳۳۵)، سفرنامه از خراسان تا بختیاری، ترجمه‌ی علی‌محمد فره‌وشی،

تهران: امیرکبیر.

- زرین کوب، عبدالحسین، (۱۳۴۳)، *با کاروان حله*، تهران: سازمان چاپ و انتشارات جاویدان.
- ستوده، منوچهر، (آبان ۱۳۶۷)، «جاده‌ای به نام ابریشم هرگز وجود نداشته»، *مجله‌ی ساختمان*، ش ۶، صص ۱۲۰-۱۲۱.
- _____، (۱۳۸۹)، «جاده ابریشم، جاده‌ای رویایی»، *جشن‌نامه‌ی دکتر محمدحسین پاپلی‌یزدی به افتخار بازنشستگی*، به کوشش فاطمه وثوقی، مشهد: پاپلی، صص ۶۶-۶۹.
- سیدسجادی، سیدمنصور؛ هلالی‌اصفهانی، هاله؛ کستانتینی، لورنزو، (۱۳۸۸)، *پارچه‌های شهرسوخته و فرهنگ پوششی آن*، زاهدان: سازمان میراث فرهنگی.
- شاردن، ژان، (۱۳۷۲)، *سفرنامه*، ترجمه‌ی اقبال یغمایی، تهران: توس.
- شجاعی‌دیوکلائی، سیدحسن؛ یزدانی، سهراب، (۱۳۸۹)، «نقش تحولات ساختاری نظام سرمایه‌داری آلمان در بروز جنگ جهانی اول»، *پژوهش‌های تاریخی ایران و اسلام*، بهار و تابستان، ش ۶، صص ۱۸۱-۲۰۲.
- طبری، محمد بن جریر، (۱۳۸۷ق)، *تاریخ الامم و الملوک*، *تاریخ الطبری*، تصحیح محمد ابوالفضل ابراهیم، بیروت: روائع التراث العربی.
- فرخی سیستانی، (۱۳۴۹)، *دیوان حکیم فرخی سیستانی*، به‌کوشش محمد دبیرسیاقی، تهران: زوار.
- فردوسی، ابوالقاسم، (۱۳۹۳)، *شاهنامه*، به کوشش جلال خالقی‌مطلق، تهران: مرکز دایره‌المعارف بزرگ اسلامی.
- کتاب مقدس عهد عتیق و عهد جدید، (۱۳۸۰)، ترجمه‌ی فاضل‌خان همدانی، ویلیام گلن و هنری مرتن، تهران: اساطیر.
- کخ، هایدماری، (۱۳۷۹)، *از زبان داریوش*. ترجمه‌ی پرویز رجبی. تهران: کارنگ.
- کرزن، جورج ناتانیل، (۱۳۸۰)، *ایران و قضیه‌ی ایران*، ترجمه‌ی غلام‌علی وحیدمازندرانی، تهران: علمی و فرهنگی.
- مظاهری، علی، (۱۳۷۲)، *جاده ابریشم*، ترجمه‌ی ملک‌ناصر نوبان، تهران: مؤسسه‌ی مطالعات و تحقیقات فرهنگی (پژوهشگاه).
- مقدسی، ابو عبدالله محمد بن احمد، (۱۳۸۵)، *احسن التقاسیم فی معرفة الاقالیم*، ترجمه‌ی علی‌نقی منزوی، تهران: کومش.

- نوایی، عبدالحسین، (۱۳۶۰)، اسناد و مکاتبات سیاسی ایران: از سال ۱۰۳۸ تا ۱۱۰۵ ق. همراه با یادداشت‌های تفصیلی، تهران: بنیاد فرهنگ ایران.

- هوشنگ مهدوی، عبدالرضا، (۱۳۵۵)، تاریخ روابط خارجی ایران: از ابتدای دوره صفویه تا پایان جنگ جهانی دوم، تهران: امیرکبیر.

- Anderea, Alfred J. (2014), "The Silk Road in World History: A Review Essay", *Asian Review of World Histories* 2:1, January, p. 118.
- Bahrani Pour, Ali, (2013), "The Trade in Horses between Khorasan and India in the 13th -17th Centuries", *The Silk Road*, Vol. 13, p. 123-138.
- Bastani Rad, Hassan, (2016), "The Description of *Dibay-e Chini*, (Chinese Silk) in Persian Literature" *International Symposium World of Silk*, Hangzhou, China, National Silk Museum, p. 115-124.
- Chin, Helen; Lau, Fong; He, Winnie; and Cheung, Timothy, *Silk Road Economic Belt and the 21st-century Maritime Silk Road*, Hong Kong: Fung Business Intelligence Centre, 2015.
- Chin, Tamara, (2013), "The Invention of the Silk Road, 1877, " *Critical Inquiry*, Vol. 40, No. 1, Autumn, pp. 194-219.
- Compareti, Matteo, (2015), "Ancient Iranian Decorative Textiles: New Evidence from Archaeological Investigations and Private Collections", *The Silk Road*, No. 13, pp. 36-44.
- Curzon, Hon. George N. M.P. (1889), *Russia in Central Asia in 1889 and the Anglo-Russian Question*. London: Longmans, Green, and Co.
- Curzon, Hon. George N. M.P. (1892), *Persia and the Persian Question*, London: Longmans Green.
- Daryaei, Touraj, (2009), *Sasanian Persia: The Rise and Fall of an Empire*. Published by I.B.Tauris & Co. Ltd in association with the Iran Heritage Foundation.
- Diodorus Siculus, (1989), *Diodorus of Sicily in Twelve Volumes*, English Translation by C. H. Oldfather. London: Cambridge, Mass and Harvard University Press, William Heinemann.
- Eilers, W. Bazin, M. and Bromberger, C. Thompson, D. (1983), "Abrīšām." *Encyclopedia Iranica*, Vol. I, Fasc. 3, pp. 229-247.
- <http://www.iranicaonline.org/articles/abrisam-silk-index>. Accessed, 20 July 2018.
- Elisseeff, Vadime, (2000), "Approaches Old and New to the Silk Roads", in *Silk Roads, Highways of Culture and Commerce, Paris: Unesco and New York: Bergaban Books*, pp. 1-26.
- Feltham, Heleanor, (2010), "Lions, Silks and Silver: The Influence of Sasanian Persia", *Sino-Platonic Papers*, No. 206, August, pp. 1-51.
- Feng, Zhau, *Evolution of Textiles along the Silk Road*, Hangzhou: China National Silk Museum, 2012.
- Habib, Irfan, *History of Science, Philosophy and Culture in Indian Civilization: Vol. 8, Economic History of Medieval India, 1200-1500*, Center for Studies in Civilizations, 2011.
- Kim, Hodong, (2004), *Holy War in China: The Muslim Rebellion and State in Chinese Central Asia*, Stanford University Press.

- Marcopolo, (1914), *The Travels of Marcopolo the Venetian*, Edited by Ernest Rhys, London: Jmdent.
- Parham, C. (1993), "How Altaic/Nomadic is the Pazyryck Carpet?" *Oriental Rug Review*, Vol. XIII No. 5, June-July, PP. 34-39.
- Rezakhani, Khodadad, (2011), "The Road That Never Was: the Silk Road and Trans-Eurasian Exchange", *Comparative Studies of South Asia, Africa and the Middle East*, Vol. 30, No. 3, p. 420-433.
- Richthofen, Ferdinand Freiherr von, (1877), *China: Ergebnisse eigener Reisen un daraufgegründeter Studien*, Berlin: Verlage von Dietrich Reimer.
- Schmidt, Heinrich, (1930), "Persian Silks of the Early Middle Ages", *The Burlington Magazine for Connoisseurs*, Vol. 57, No. 333, December, pp. 284-294.
- Shepherd, Dorothy G. (1951), "A Persian Textile of the Sasanian Period", *The Bulletin of the Cleveland Museum of Art*, Vol. 38, No. 6, Part I, June, pp. 145-147.
- Vainker, S. J. (2004), *Chinese Silk: A Cultural History*, British Museum Press.
- Waugh, Daniel C. (2007), "Richthofen's Silk Roads: Toward the Archaeology of a Concept." *The Silk Road*. Volume 5, Number1, Summer, pp. 1-12.
- Wood, Frances, (2005), *The Silk Road: two thousand years in the heart of Asia*, Berkeley: University of California Press.
- Xiao Wu, Shellen, (2015), *Empires of Coal: Fueling China's Entry into the Modern World Order, 1860-1920*, Stanford University Press.