جاده وخان در مبادلات تجاری میان ایران و چین
(از قرن اول تا قرن هشتم ه.ق)

سید علی مزینانی، دانشجوی دکتری تاریخ ایران اسلامی دانشگاه تربیت مدرس (نویسنده مسئول)
دکتر حسن قرچانلو، استاد گروه تاریخ و تمدن ملل اسلامی دانشگاه تهران

چکیده

شاخهٔ اصلی راه ابریشم، که یک سر در قسطنطنیه و یک سر در چانگ‌آن داشت، دارای شاخه‌های فرعی موازی و متقاطع بسیاری بود که به بیشتر آنها تا امروز توجه کافی نشده است. راه بزرگ خراسان (راه اصلی ابریشم) در آستانهٔ ورود به ماوراءالنهر، در شهر آمل به دو شاخه تقسیم می‌شد: جادهٔ جونغاریه و جادهٔ وخان. جادهٔ جونغاریه از راه سغد– فرغانه وارد سرزمین چین می‌شد؛ اما جادهٔ وخان به موازات رود جیحون تمام مسیر رود را تا سرچشمهٔ اصلی آن، در درهٔ وخان، طی می‌کرد و ازطریق همین دره وارد سرزمین چین می‌شد. هدف از این بررسی نیز مطالعهٔ این جاده ازلحاظ جغرافیا و تجارت جاری در آن است. با اتکا به رهیافتی توصیفی این بررسی قصد دارد تا با کنکاش در کتب تاریخ و جغرافیای اسلامیِ حد فاصل قرون سوم تا هشتم هجری، سفرنامه‌های جهانگردانی چون مارکوپولو و هیون تسانگ، و برخی یافته‌های معاصر باستان‌شناسی به ارائهٔ تصویری جامع از این جاده و مبادلات آن نائل آید. جادهٔ وخان ضمن پوشش تجارت در ربع مرو، ربع بلخ، حوزهٔ چغانیان و قبادیان، حوزهٔ ختّلان، حوزهٔ بدخشان و حوزهٔ وخان شبکهٔ داد و ستد گسترده‌ای را در تمام طول راه خود از آمل تا ختن ایجاد کرده بود.

واژگان کلیدی: جادهٔ وخان، تجارت، رباط، بلخ، چغانیان، ختن.

تاریخ دریافت: ۱۳۹۳/۵/۱۶ تاریخ پذیرش: ۱۳۹۶/۸/۳

E-mail: a.mazinani@modares.ac.ir

مقدمه

راه بزرگ خراسان در کرانهٔ رود جیحون، در شهر آمل (بعدها، چارجوی)، به دو مسیر متمایز تقسیم می‌گردید، مسیر اصلی از میان سرزمین سغد و سرزمین فرغانه به چین منتهی می‌شد؛ به این جاده جونغاریه هم می گفتند. جادهٔ دیگر به موازات جیحون به‌سمت علیای این رود پیش می‌رفت و ازطریق درهٔ وخان وارد سرزمین چین می‌شد. برای استفاده از جادهٔ وخان، می‌بایست از آمل به‌سمت جنوب و به‌سوی زم حرکت ادامه می‌یافت، بعد به بلخ، ترمذ، رباط حسن‌بن‌ماه، زامل (در چغانیان)، حصار شومان (در قبادیان)، وخش، هلاورد، هلبک، فرخار (فارغر یا پرگار)، اندیجاراغ، وخان، و در نهایت ختن می‌رفت.[۱]

برههٔ زمانی که در این تحقیق مبنا قرار گرفته، از ورود اسلام به ماورا النهر تا تسلط مغولان خواهد بود، تا جای ممکن سعی در پایبندی به این چهارچوب زمانی خواهد شد؛ اما بی‌شک گاهی به خروج از آن، پس‌از دورهٔ فتوحات اعراب یا پیش‌از دورهٔ تسلط مغول، نیاز خواهد بود. سخن از خود جادهٔ وخان را بر مبنای ولایات و شهرهای مهم این جاده به‌میان می‌آوریم؛ یعنی گذر جاده از ربع مرو، ربع بلخ، حوزهٔ چغانیان و قبادیان، حوزهٔ ختّلان، حوزهٔ بدخشان و درنهایت ولایت ختن[۲]. ضمن معرفی مختصات جغرافیایی جاده در هرکدام از این ولایات، توجه خواهیم کرد که هرکدام از این مناطق چه متاع‌هایی از این مسیر دریافت می‌کردند و چه متاع‌هایی بر آن می‌افزودند.

جادهٔ وخان، ربع مرو[۳]

راه بزرگ خراسان، که کاروانیان با طی کردن آن از بغداد به مرو رسیده بودند با ترک شهر مرو از جانب شمال شرق و پشتِ‌سر گذاشتن حدود ۱۲۰ مایل به آمل شط بر کرانهٔ جیحون می‌رسید[۴] (لسترنج، ۱۳۶۷: ۴۲۹). شهری با حدود دو هزار سال قدمت (۷۰۰ ق.م) که اوج شکوفایی و ترقی خود را در دورهٔ کوشانیان از سر گذرانده بود (Buryakov etal, 1999: 26). دیدن آمل شط با آن «آب‌های روان و بستان‌ها و زراعت و عمارات» که «فراخی و نعمت های فراوان و ارزان» را خصیصهٔ شهر ساخته بود (جیهانی، ۱۳۶۸: ۱۷۲)، بدون‌شک روح کاروانیان را به وجد می‌آورده. آمل با جیحون حدود یک فرسخ فاصله داشت (Buryakov etal, 1999: 20)، و در سراسر قرون‌وسطا و حتی دوران استیلای ازبکان، شهر به‌عنوان بزرگ‌ترین معبر خراسان به ماوراءالنهر شناخته می‌شد (ابن‌حوقل، ۱۳۴۵: ۱۸۵). آنجا همیشه

قایق‌های به همین منظور فراهم بودند و حتی لشکرهای عظیم هم برای عبور از جیحون از این نقطه استفاده می‌کردند. البته با به‌هم‌پیوستن قایق‌های بسیار که پل‌های موقتی را شکل می‌داد[۵] (Bennigsen, 1986: 459) شهر به خودی خود متاع تجاری مهمی نداشت. در آمل بازرگانی که قصد ادامهٔ سفر تا چین داشتند، باید تصمیم می‌گرفتند که آیا می‌خواهند از مسیر جادهٔ وخان استفاده کنند و به موازات جیحون راه خود را ادامه دهند یا اهداف تجاری‌شان اقتضا می‌کند که از مسیر سغد و درهٔ فرغانه وارد سرزمین چین شوند.

آن گروه از بازرگانان که جادهٔ وخان را برمی‌گزیدند، باید آمل را از سمت جنوب شرقی ترک می‌کردند و در حاشیهٔ رود جیحون ۱۰۰ مایل به جانب علیای رود پایین می‌آمدند تا به زَم می‌رسیدند (لسترنج، ۱۳۶۷: ۴۲۹) زم (یا به قول برخی منابع، کِرکوه (مفتاح، ۱۳۷۶: ۳۸۰)) دومین گذرگاه کلیدی خراسان به ماوراءالنهر و بالعکس بود. چنان‌که ابن‌حوقل گزارش کرده است شهر در آبادی فرودست آمل جای می‌گرفته (ابن‌حوقل، ۱۳۴۵: ۱۸۵). بنابه گفتهٔ اصطخری هم زم اهمیت اقتصادی و تجاری خاصی نداشته، الا آنکه مردم آن اکثراً ستوردار بودند (اصطخری، ۱۳۶۸: ۲۳۴)، حرفه‌ای که با موقع گذرگاهی شهر آنان در تطابق کامل بوده است.

برای تجارت در مسیر زم تا ترمذ احتمالاً تنها می‌شد به حضور گوزگانی‌ها امیدوار بود. مردمانی که می‌توانستند از سرزمینی غنی، آن چنان‌که در ادامه خواهیم دید، تحفه‌هایی درخور برای تبادل داشته باشند.

جادهٔ وخان، ربع بلخ

گوزگانان ناحیه‌ای آباد بود که از مشرق با مرزهای بلخ، از جنوب با غور و بست، از غرب به غرچستان و مرو، و از شمال به جیحون محدود می‌شد. هر گوشه از گوزگانان ویژگی‌هایی انحصاری را شامل می‌شد که ارزش طمع بستن داشت. در جنوب غرب آن ریوشاران یا ربوشاران با معدن‌های زر قرار داشت (حدودالعالم، ۱۳۷۲: ۳۰۴)؛ از مانِشان (توابع گوزگانان) زر، سیم، آهن، سرب، سنگ سرمه و زاج می‌آوردند، همچنین مردمش خداوندان چهارپای بودند (حدودالعالم، ۱۳۷۲: ۳۰۷)؛ کُندرم و نبیذهای عالی داشت اَنبیر (انبار) منبع پوست‌های عالی گوزگانی شناخته می‌شد، آن‌قدر عالی «کی به همهٔ جهان ببرند» (حدودالعالم، ۱۳۷۲: ۳۰۹) ؛ طالقان[۶] نمدها و نبیذهایش مایهٔ شهرت برای شهر بود (حدودالعالم،۱۳۷۲: ۳۰۷) فاریاب،[۷] میوه فراوان و ارزان (مستوفی قزوینی،۱۳۶۲: ۵۶) و شبورقان[۸] خربزه‌های مشهوری داشت؛ چنان‌که مارکوپولو نوشته:

«اهالی خربزه را قاش کرده در آفتاب خشک و حفظ می‌کنند». شهرت خربزه‌های اینجا نه‌تنها به هرات بلکه به هند و چین هم رسیده بود (مفتاح، ۱۳۷۶: ۳۶۰)؛ در سراسر گوزگانان نیزنوعی بود که از شاخه‌هایش برای بافت زیلو و پلاس استفاده می‌کردند (حدودالعالم، ۱۳۷۲: ۳۰۳). بی‌شک این همه نمی توانست در خود گوزگانان باقی بماند. آنچه ارتباط گوزگان با جادهٔ وخان را قطعیت بیشتر می‌بخشید وجود شهری یهودی‌نشین به نام یهودیه (میمنه) در جانب شمالی این ولایت بود. بیشتر جمعیت این شهر یهودی بودند. نویسندهٔ گمنام حدودالعالم آن را شهری آبادان و با نعمت توصیف کرده که حتی مَلِک گوزگانان اغلب در نیم‌فرسنگی آن جایگاه داشته (حدودالعالم، ۱۳۷۲: ۳۰۸) سوای آنکه خود شهر به قالی‌ها و پارچه‌های پشمی و اسب‌هایش شهرت داشته (مفتاح، ۱۳۷۶: ۳۹۳)، حضور یهود به‌ویژه نشانه‌ای قوی از تجارت و سوداگری بوده است. به‌خوبی می‌دانیم شبکهٔ جهانی تجارت یهود در عصر عباسی حوزه‌ای از مارسی تا کاشغر را پوشش می‌داده است، ابن‌خردادبه از آنان به‌عنوان «یهود رازانی» یاد می‌کند (ابن‌خردادبه، ۱۳۷۱: ۱۴۵) و ریچارد فولتس شبکهٔ گسترده و پیوستهٔ آنان را «نظام رازانی» نام نهاده؛ نظامی که ریشه در قرون پیش‌از اسلام دارد (فولتس، ۱۳۸۵: ۱۲۸–۱۲۹).

با پایان دادوستد با گوزگانیان، کاروانیان برای ادامهٔ مسیر خود ازجهت جنوب‌شرقی زم را ترک می‌کردند و در امتداد جیحون پیش می‌گرفتند تا به کالف که ایستگاه بعدی بوده برسند. کالف نیز با توجه به آب‌وهوای خوب و میوهٔ فراوان بیشتر ارزش اقامتگاهی داشته و شهر بزرگی نبوده است. احتمالاً برای عبور از جیحون هم محل مناسبی به‌حساب نمی‌آمده ؛ زیرا پهنای رودخانه در این محل به سه هزار گام می‌رسیده است.(مستوفی قزوینی، ۱۳۶۲: ۱۵۶)[۹].خروج از کالف به‌سمت بلخ برای بازرگانان می‌بایست بسیار هیجان‌انگیز بوده باشد؛ چراکه بلخ با تجارت غول‌آسای خود و تخارستان[۱۰] با نعمات بی‌شمارش انتظار آنان را می‌کشیده است.

یاقوت ولایت تخارستان را به دو بخش علیا و سفلی تقسیم می‌کند. قسمت سفلی که شهر بلخ در آن قرار دارد نواری را در سواحل جنوبی رود جیحون تشکیل می‌دهد نواری که منتهی‌الیه غربی آن شهر بلخ و منتهی‌الیه شرقی آن حدود جَرم است. تخارستان علیا درواقع امتداد شرقی تخارستان سفلی است که شامل بدخشان و وخان می شده (مفتاح، ۱۳۷۶: ۳۱۸) (گر چه در این بررسی دو منطقهٔ اخیر را جداگانه مطرح کرده‌ایم). تخارستان در کلیت خود (سفلی و علیا) ۷۴ منبر داشته آن هم در شهرهایی که در بزرگی حتی نزدیک بلخ هم نبوده‌اند (یعقوبی، ۲۵۳۶: ۶۴)

وجود ۷۴ منبر را با تسامح می‌توان وجود ۷۴ فرصت تجاری دانست؛ زیرا منبرداری مخصوص نقاطی با تراکم مالی و جمعیتی قابلِ‌اعتنا بوده است.

بلخ[۱۱] در دشتی هموار واقع بود و با حومه‌اش یک فرسخ در یک فرسخ گستردگی داشت (جیهانی، ۱۳۶۸: ۱۷۱). بر باروهای شهر، که حتی ربض را هم دربر می‌گرفتند، شش دروازه به نام‌های در نوبهار، در رُحبه، در هندوان، در جهودان، در شصت بند و در یحیی[۱۲] برافراشته بود (اصطخری،۱۳۶۸: ۲۱۷). مسجد آدینه در قلب شهر قرار داشت و بازارها گرداگردش بود. آب شهر نیز از رود ده آس (گردانندهٔ ده آسیاب) یا شاید همان بلخ‌آب امروزی تأمین می‌شد (ابن‌حوقل، ۱۳۴۵: ۱۸۱و۱۸۲) در عهدی که واعظ بلخی «فضایل بلخ» را می‌نگاشته، شهر به یازده کوی مجزا تقسیم می‌شده است (واعظ بلخی،۱۳۵۰: ۴۳).

این شهر «مجتمع الخلایق و منجع القوافل» که هیچ شهری با رونق و شلوغی و رنگارنگی‌اش برابری نمی‌کرد، مگر مکه در فصل حج، و صیت و شهرتش از هند تا اقصی‌البلاد کشیده بود (واعظ بلخی، ۱۳۵۰: ۴۳)، برای تجار چنان بهشت شرق می‌مانست. از خاک بلخ ریاحین و ترنج و نیلوفر و نیشکری حاصل می‌آمد که در همهٔ خراسان و ماوراءالنهر نظیر نداشت (ابن‌حوقل، ۱۳۴۵: ۱۸۴). کوه‌ها و رودهای آن منبع زر و سیم ناب بود، کبریت و سرب و نمک هم که دیگر پایانی نداشت (واعظ بلخی، ۱۳۵۰: ۴۸). شهر بلخ دارای استعداد نساجی فراوانی بود[۱۳]، چنان‌که بیشتر شهرهای بزرگ حوالی جیحون، از نیشکر فراوان بلخ نوعی شیرینی به‌نامِ پانیذ[۱۴] تولید می‌کردند که مطمئناً برای مسیرهای نه‌چندان دور قابلِ‌ارسال بوده است. بر این همه استعداد، واسطه‌گری و استعداد تجاری شهر را نیز باید افزود. بلخ به‌عنوان «بارکدهٔ هندوستان» (حدودالعالم،۱۳۷۲: ۳۱۱)، محل تلاقی جاده‌های وخان و هندوکش بود. در آن عطریاتی مانند عود و کافور هندی، حلویاتی ازقبیلِ شکر و پانیذ، کنیزکان و غلامان، بافته‌هایی چون سوم‌های طفغاجی و ابریشم فرغانی، و به‌سبب مجاورت با کوهستان، سنگ‌های قیمتی و جواهرات بی‌شمار دادوستد می‌شد[۱۵] (واعظ بلخی، ۱۳۵۰: ۴۷). معامله در بلخ جریانی سریع و روان داشت. دلالان یهودی دارای اقامتگاه اختصاصی خود بودند و هر نوع دریافت و پرداختی را می‌شد در کوی چک‌نویسان[۱۶] به سهولت و فوریت انجام داد. ازبابتِ حجم خریدها نیز هیچ نگرانی ضرورت نداشت؛ زیرا بلخ خاستگاه مأمن شتران بُختی بود که در دنیا تنها بختی‌های سمرقند از آنها نیرومندتر بودند (ابن‌حوقل، ۱۳۴۵: ۱۸۴). امکان خرید یا اجارهٔ هر تعداد از بختی‌ها وجود داشت. اشتغال گروهی از مردم بلخ به تجارت و وجود طبقه‌ای از بازرگانان نیز بدیهی است چنان‌که

جوزجانی در طبقات ناصری به ملاقات خود با یکی از اینان اشاره کرده است[۱۷] (جوزجانی، ۱۳۶۲،ج۲: ۱۷۷). {احتمالاً جوزجانی ۱۳۶۳ درست است}

بلخ که در زمان هارون‌الرشید بهای هر گَز زمین آن به هزار درهم رسیده بود و در آن ۱۶۴۸ مسجد، ۴۰۰ مدرسه، ۱۲۰۰ مفتی، ۹۰۰ مکتب، ۵۲۰ ادیب ماهر، ۵۰۰ حمام، ۴۰۰ گنبد یخبندان، ۳۰۰ حوض سبیلی و ۱۲۰۰ سردابه را شمرده بودند (واعظ بلخی، ۱۳۵۰: ۲۱)، حتی پیش‌از پایان عصر عباسی درپی هجوم ۵۵۰ ق. غزان به رکود افتاد و درنهایت وقتی کارش به انتها رسید که در دورهٔ سلطان حسین بایقرا در ۸۸۶ ق. شایع شد مدفن حضرت علی(ع) در حومهٔ آنجا قرار دارد. حرمی در بیست کیلومتری بلخ (در ده خواجه خیران) پدید آمد و جمعیت کم‌کم به حوالی آن حرم منتقل شد و شهری را که امروزه به‌عنوان مزار شریف می‌شناسیم آباد نمودند. (Frye, 1986, Vol 1: 1001).

در داخل تخارستان علیا کم نبود شهرهای با اهمیت تجاری کوچک و متوسط که بازارهای بلخ را تأمین می‌کرده‌اند و یا از آن تأمین می‌شده‌اند. از بلخ به‌سمت شرق به فاصلهٔ دو روز شهر خُلم واقع بود[۱۸] (اصطخری، ۱۳۶۸: ۲۲۴). همهٔ منابع به کشاورزی پر حاصل آن اجماع دارند، اما درکنارِ آن، خلم در سر راه تجارتی بلخ به هند واقع بوده (مفتاح،۱۳۷۶: ۳۴۱) و این امکان برای شهریان وجود داشت تا با جادهٔ وخان بده بستان داشته باشند. از خلم به‌سمت شمال حدود یک منزل تا چهارمین گذرگاه خراسان به ماوراءالنهر روی رود جیحون فاصله بود[۱۹]. در این فاصله (خلم تا جیحون) رباط میله واقع بود. این رباط از یادگارهای حسن‌بن‌ماه بود که توجه خاصی به رباط‌سازی در مسیرهای تجاری موازی با رود جیحون داشت (مفتاح،۱۳۷۶: ۳۴۲). خلم، علی‌رغم هجوم مغو[۲۰]، اهمیت تجاری خود را ازلحاظ قرارگیری بر سر راه‌های تجاری هند–کابل–بخارا یا بلخ–بدخشان–سین‌کیانگ حتی تا دههٔ ۷۰ قرن بیستم حفظ کرده بود و بازاری با ۴۵۰ تا ۵۰۰ غرفه به‌نامِ «تیم» داسته شات (عظیمی، ۱۳۹۰: ۵۲و۵۳).

خلم می‌توانست واسطهٔ ارتباطی شهرهای جنوبی و شرقی خود با جادهٔ وخان باشد. سَمنگان در فاصلهٔ یک‌روزه در جنوب خلم قرار داشت (اصطخری،۱۳۶۸: ۲۲۴). از سمنگان میوه‌هایی چون انگور، انجیر، شفتالو و فستق (پسته) می‌آمد (مستوفی قزوینی،۱۳۶۲: ۱۵۵) که غیر از شفتالو بقیه را می‌توانستند به‌صورت خشک‌شده تا دوردست‌ترین نقاط صادر کنند. گذشته از میوه، سمنگان صاحب نوعی مرمر سفید بسیار باکیفیت بود، آن‌چنان فراوان که «آخور ستوران بدان می‌ساختند» (حدودالعالم،۱۳۷۲: ۳۱۲). لسترنج احتمال می‌دهد که شهر هیبک امروزی در جنوب خلم از

بقایای سمنگان بوده باشد (لسترنج،۱۳۶۷: ۴۵۳). به فاصلهٔ پنج روز در جنوب سمنگان، اَندَراب قرار داشت که شهری کامل بود[۲۱] (اصطخری، ۱۳۶۸: ۲۲۴). در اندراب نقره‌ای که از معادن بسیار غنی پنجهیر به‌دست می‌آمد جمع می‌شد و در آنجا تحت نظارت امیر محلی که لقب سلیر (سَلِر) داشت، درم ضرب می‌کردند (حدودالعالم،۱۳۷۲: ۳۱۴). احتمالاً اندراب هم موازنهٔ تجاری با مردم پنجهیر را، که به بی‌بندوباری مشهور بودند، با تاک‌های خود جبران می‌کرده است (ابن‌حوقل، ۱۳۴۵: ۱۸۲). نقرهٔ پنجهیر و جادهٔ وخان مطمئناً خیلی زود باهم درمی‌آمیخت.

از خلم به‌سمت شرق پس‌از دو روز به وروالیج (وروالیز) می‌رسید. گاهی وروالیز را پایتخت تخارستان در دوران هپتالی‌ها دانسته‌اند (مفتاح، ۱۳۷۶: ۳۹۹). کشاورزی اساس اقتصاد وروالیج بوده است (حدودالعالم، ۱۳۷۲: ۳۱۴). مسیری از وروالیج به معبر اَرهِن ادامه می‌یافت که موجب می‌شده مردم شهرهای اطراف بتوانند از دو سو به جادهٔ وخان دسترسی داشته باشند. یکی با عبور از تقاطع رودهای پنج و وخش(بدون بهره‌مندی از بازار بزرگ بلخ) و دیگری با حرکت ازسمت خلم به بلخ. ویژگی آمیزندگی با مردم که صاحب حدودالعالم برای مردم وروالیج برشمرده بی‌ارتباط با اهمیت تجاری شهر[۲۲] و قرارگرفتن آن در مسیر معبر ارهن نیست[۲۳].

شاید با تسامح محض بتوانیم شهر طایقان را هم در حوزهٔ تجاری بلخ بگنجانیم. این طایقان از توابع تخارستان است و باید مراقب باشیم که آن را با طالقان از توابع گوزگانان اشتباه نگیریم. طایقان به فاصلهٔ دو روز از شرق وروالیج قرار دارد (لسترنج، ۱۳۶۷: ۴۵۵). اگر بلخ را جزء خراسان بگیریم، که ابن‌حوقل چنین کرده، آن وقت طایقان، که در بزرگی یک‌چهارم بلخ بوده است، جایگاه شهر بزرگ تخارستان را از آن خود خواهد کرد (ابن‌حوقل، ۱۳۴۵: ۱۸۳). مارکوپولو تای‌کان (طایقان) را دژی که مرکز خرید و فروش مایحتاج مسافران است معرفی می‌کند و می‌افزاید که آنجا نمک به وفور و با کیفیت بی‌نظیری یافت می‌شود، طوری‌که مردم از سی منزلی برای خرید آن به تای‌کان می‌آیند (مارکوپولو، ۱۳۴۹: ۵۶).

کاروان‌های تجاری که مدتی در بلخ منتظر مانده بودند تا کار معرفی حوزهٔ تجاری تخارستان به پایان برسد، این بار باید بلخ را از جانب شمال به‌سمت کرانهٔ رود جیحون ترک می‌کردند و آمادهٔ عبور از آن می‌شدند. قافله پس‌از یک منزل خود را در سیاهگِرد می‌یافت و پس‌از منزلی دیگر به کرانهٔ دیگر جیحون می‌رسید؛ درحالی‌که ترمذ، مقصد بعدی‌اش، دقیقاً در ساحل مقابل قرار داشت.

جادهٔ وخان، حوزهٔ چغانیان و قبادیان

منابع تاریخی و تحقیقات باستان‌شناسی نشان می‌دهد که شهر تَرمِذ برای اولین بار در زمان حملهٔ اسکندر، تحت نام الکساندریای جیحون (Oxian Alexandria)، بنیان گذاشته شد و محل اولیهٔ آن در ساحل جیحون بود. در دورهٔ سلوکی، آنتیکوس حیات جدیدی به این شهر بخشید و نام آنتیوکا تارمیتا (Antiochia Tarmita) بدان داد. (Buryakov etal, 1999: 55). در دورهٔ اسلامی شهر ترمذ در تقاطع چغان‌رود و جیحون واقع بود و بیشتر به‌سمت شمال و امتداد چغان‌رود توسعه یافته بود (Buryakov etal, 1999: 56). کاروان تجاری هنگام رسیدن به ساحل جنوبی جیحون در موازات شهر ترمذ به احتمال فراوان با استفاده از تسهیلات قایق‌داران ترمذی، که شهرشان بندرگاه ختّلان و چغانیان بر ساحل رود جیحون به حساب می آمد، (ابن‌حوقل، ۱۳۴۵: ۲۰۵؛ Beckwith, 1987: 66) از آن گذر می‌کردند. با ورود به ترمذ فرصت جدیدی برای تجارت گشوده می‌شد. آنجا شهری آباد بود که حتی ربض آن هم بارو داشت (اصطخری،۱۳۶۸: ۲۳۴)، همچنین بیمارستانی باشکوه داشت که ساختهٔ حسن‌بن‌ماه بود و خود او نیز برای آن موقوفاتی قرار داده بود (ابن‌حوقل، ۱۳۴۵: ۱۸۷). بازار در شهرستان قرار داشت و با آجر فرش شده بود (اصطخری، ۱۳۶۸: ۲۳۴). از خود ترمذ تنها صابون خوب، بوریای سبز و بادبزن ارزش تجاری داشت (حدودالعالم، ۱۳۷۲: ۳۳۳)؛ اما چنان‌که گفته شد، بارکدهٔ تمام چغانیان و ختّلان و قبادیان بازار ترمذ بود. وجود ضرابخانهٔ اختصاصی را نیز برای شهر برشمرده‌اند؛ ضرابخانه‌ای که قدمت به دوران باستان می‌رساند (Litvinsky etal, 1996, Vol3: 382-383). هاشمجرد، یکی از توابع ترمذ، گوسپند و انواع چهارپا فراوان در اختیار داشت و بازرگانان می‌توانستند به‌راحتی آذوقه خود را تأمین کنند و ازلحاظ حجم خریدهای میان راه هم آسوده باشند (حدودالعالم، ۱۳۷۲: ۳۳۳). اینها درمجموع باعث می‌شد که رونق و آبادانی ترمذ از وسعت و استعدادش بسی جلوتر باشد[۲۴].

نعمت دیگر بر تجارت ناحیهٔ ترمذ، مجموعهٔ کاروانسراهای حسن‌بن‌ماه بود. همهٔ این کاروانسراها دارای موقوفات بودند و وی اولین آنها را در خود شهر ترمذ بنا کرده بود. وقتی کاراون تجاری از ترمذ به‌سمت شمال خارج می‌شد پس‌از طی شش فرسخ (ابن‌خردادبه، ۱۳۷۱: ۳۰) به صَرمَنجی می‌رسید که آن هم کاروانسرایی از حسن‌بن‌ماه داشت از صرمنجی هم مسیر همچنان به‌سمت شمال ادامه می‌یافت تا پس‌از شش فرسخ دیگر به دارزَنجی منتهی می‌شد. در اینجا نیز حسن‌بن‌ماه رباط دیگری برپا داشته بود (ابن‌حوقل، ۱۳۴۵: ۲۴۳). در این شهرک،

کاروانیان فرصتی برای معامله می‌یافتند؛ زیرا این نقطه به‌واسطهٔ پای‌تابه (جوراب)، گلیمینه‌ها و بساط (سفره) پشمین خود مشهور بود (حدودالعالم، ۱۳۷۲: ۳۳۴). کاروان در جهت شمال به حرکت خود ادامه می‌داد و پس‌از دوازده فرسخ به چغانیان وارد می‌شد (ابن‌خردادبه، ۱۳۷۱: ۳۰).

جا دارد قبل از ورود به ناحیهٔ چغانیان اشاره‌ای به قبادیان داشته باشیم. منطقه‌ای که استعداد تجاری خوبی داشت و می‌توانست بین چغانیان و ترمذ یکی را به‌عنوان بازار محصولات خود برگزیند (فاصلهٔ قبادیان تا ترمذ دو منزل و تا چغانیان سه منزل بود) (ابن‌حوقل، ۱۳۴۵: ۲۴۴و۲۴۳). به‌واسطهٔ وجود شهر فَز (اَوَژ؟) بر ساحل رود جیحون که دقیقاً درمقابلِ رباط میله در ساحل جنوبی رود قرار گرفته بود، رابطهٔ تجاری قبادیان با تخارستان تأمین می‌شد. این مسئله به تجار قبادیان اجازه می‌داد که روناس‌های معروف منطقهٔ خود را، که به‌ویژه به کار رنگ‌کاری می‌آمد، به کرانهٔ جنوبی رود جیحون انتقال دهند. در آنجا هندی‌ها، مشتریان ثابت قدم، منتظر این رنگ دانه‌ها بودند. تجارت روناس آن‌قدر حجم و سود داشت که حکام قبادیان آن را تحت نظارت مستقیم خود درآورده بودند (ابن‌حوقل، ۱۳۴۵: ۲۰۵). با وجود تجارت روناس و با این‌که قبادیان صاحب رباطی از رباط‌های حسن‌بن‌ماه بود (مفتاح، ۱۳۷۶: ۳۷۵)، باید گفت این منطقه در تجارت جادهٔ وخان نقشی حاشیه‌ای داشت.

اشپولر معتقد است چغانیان[۲۵] با این‌که ازلحاظ جغرافیایی در عمق حوزهٔ سغد واقع است، اما ازلحاظ فرهنگی باید آن را بخشی از حوزهٔ تخارستان دانست (Spuler, 1983, Vol2: 1)؛ معرفی مسیرهای تجاری نشان خواهد داد که در عرصهٔ اقتصاد هم باید چنین رویکردی اتخاذ کرد. چغانیان با این‌که از ترمذ بزرگ‌تر بود، اما ازلحاظ اقتصادی رونق و آبادی آن را نداشت (جیهانی، ۱۳۶۸: ۱۸۲). مردم آنجا اغلب کشاورز بودند و تنبلی بر آنها چنان غلبه داشت که فراوانی دراویش شهرشان را در دیگر جاها مثل می‌زدند (حدودالعالم، ۱۳۷۲: ۳۳۳). حسن‌بن‌ماه در چغانیان رباط دیگری برپا ساخته بود و احتمالاً در همین رباط بوده که چغانی‌ها اسب، جامهٔ پشمین و پلاس، زعفران، (حدودالعالم، ۱۳۷۲: ۳۳۳) و پوست سمور و سنجاب و روباه (ابن‌حوقل، ۱۳۴۵: ۱۹۵) را که اقلام بومی منطقه‌شان بودند، به تجار عرضه می‌کردند. به‌خاطر وجود ضرابخانهٔ اختصاصی در چغانیان تأمین پول نقد در شهر به‌راحتی برای تجار میسر بود (Litvinsky etal, 1996, Vol3: 383).

ادامهٔ مسیر از چغانیان به‌سمت شمال‌شرق بود که پس‌از طی دو منزل شومان (حصار) پدیدار می‌شد. شومان، که تابع چغانیان بود، خود مرکز ناحیتی به‌حساب می آمد که شانزده شهرک تابع آن بودند(Buryakov etal, 1999: 77). باروی دورتادور شهر حدود پنج کیلومتر طول داشت (Buryakov etal, 1999: 78). ویژگی منحصربه‌فرد شومان حاصلخیزی شگفت‌انگیز آن بود، طوری‌که در سال پرباری، گندم آن همهٔ مردم ماوراءالنهر را نان می‌داد (Buryakov etal, 1999: 77). زعفران شومان بیش از هر کالای دیگری برای بازرگانان جذابیت داشت (حدودالعالم، ۱۳۷۲: ۳۳۵). زعفرانی که در تمام مسیر مابین چغانیان تا آنجا فراوان بود[۲۶]. با خروج از شومان مسیر همچنان به شمال شرق ادامه می‌یافت تا پس‌از یک روز راه کاروان به اَندیان (اندیجان؟) می‌رسید (ابن‌حوقل، ۱۳۴۵: ۲۴۳)[۲۷]، حرکت باز هم به شمال شرق آغاز می‌شد تا واشجرد از دور پیدا می‌گشت (ابن‌حوقل، ۱۳۴۵: ۲۴۳). منابع برای واشجرد غیر از زعفران به محصول دیگری اشاره نکرده‌اند؛ اما اهمیت آن بیش از زعفران بود. اول آنکه واشجرد تنها چهار فرسخ از سرزمین ترکستان فاصله داشت و ترکان نیمه‌بدوی برای ورود به ختّلان و چغانیان همواره خود را به در واشجرد می‌کوبیدند، به همین سبب این شهر را دارای هفتصد دژ استوار دانسته‌اند (یعقوبی، ۲۵۳۶: ۶۷) (این نشان‌دهندهٔ نظامیان زیادی است که مایحتاج خود را عمدتاً باید از تجار تأمین می‌کردند)؛ دوم آنکه جادهٔ اصلی با این‌که از واشجرد به‌سمت جنوب می‌پیچید و در آستانهٔ خروج از چغانیان و ورود به ولایت ختّلان قرار می‌گرفت، جادهٔ دیگری از جانب شمال به واشجرد می‌پیوست که امکان ارتباط چند شهر دیگر و همچنین کوه‌های بتمان (که از آنها نشادر حاصل می‌آمد (قزوینی، ۱۳۷۳: ۵۸۵)) را به جادهٔ وخان فراهم می‌ساخت.

جادهٔ وخان با پایان‌یافتن مسیر خود در محدودهٔ چغانیان و قبادیان پس‌از سرازیر شدن از واشجرد سمت جنوب در محل پل سنگین از رود وخش می‌گشت و به این ترتیب کاروانیان وارد سرزمین پررونق و پرنعمت دیگری می‌شدند که ختّلان نام داشت.

جادهٔ وخان، حوزه ختّلان

ختل یا ختّلان[۲۸] به سرزمینی اطلاق می‌شد که از سمت شمال به مُنک، از شرق به رود پنج و فارغر، از جنوب به رود جیحون و از غرب به رود وخش محدود می‌شده است (لسترنج، ۱۳۶۷: ۴۶۶). جادهٔ وخان، چنان‌که گفته شد، با پیچ بسیار تندی از واشجرد به‌سمت پل سنگی سرازیر و وارد ختّلان می‌شد. احتمالاً حضور گروه‌های نیمه‌بدوی به‌نامِ کمجی‌ها و کنجین‌ها در جانب

شمالی درهٔ شومان در این تغییر مسیر ناگهانی بی‌اثر نبوده، جمعیت‌هایی باقی‌مانده از هپتالیان اولیه (Bosworth, 1986, Vol5: 75)، پرورش‌دهندهٔ رمه بودند و عادتشان بر این بود که تا شعاع سی‌چهل فرسخی اقامتگاه خودشان به دزدی و غارتگری بپردازند (حدودالعالم، ۱۳۷۲: ۳۴۸).

منابع معمولاً متاع‌های ختّلان را نه به تفکیک شهرها، بلکه به‌صورت عمومی معرفی کرده‌اند. محتاطانه می‌توان فرض کرد هر کاروان تجاری که وارد ختّلان می‌شده می‌توانسته به معاملهٔ اسب‌های اصیل ختّلانی، پلنگان سرخ فام، نمک سیاه[۲۹]، زر و سیم[۳۰] و انواع چهارپایان[۳۱]، طمع داشته باشد؛ غله، پنبه و انگور (مستوفی قزوینی، ۱۳۶۲: ۱۵۵) را نیز از خاصه‌های ولایت شمرده‌اند؛ موادی که بیشتر مصرف محلی داشته‌اند؛ اما عمدهٔ ثروت و شهرت ختل، همچنان از پرورش و فروش اسب برمی‌آمد که از محل آن صنایع فرعی مانند تولید زین و یراق آلات هم رونق گرفته بود، حتی اسب‌پروران و دام‌پزشکان ختّلانی نیز از این رهگذر شهرهٔ آفاق بودند (Bosworth, 1986, Vol5: 75).

کاروان تجاری در طول جادهٔ وخان پس‌از عبور از گذرگاه پل سنگین و با پیمودن دو منزل (اصطخری، ۱۳۶۸: ۲۷۰) در لاوکند[۳۲] به‌عنوان اولین شهر ختّلان توقف می‌کرد. صاحب حدودالعالم به وجود گوسفندان وحشی در آنجا اشاره می‌کند که معلوم نیست می‌توان فایده‌ای تجاری را بر آنها مترتب دانست یا نه (حدودالعالم، ۱۳۷۲: ۳۴۸) از لاوکند باز مسیر به‌سمت جنوب امتداد می‌یافت و به هِلاورد می‌رسد. هلاورد باستان در جمهوری تاجیکستان امروزی در محلی به‌نامِ کافرقلعه قرار دارد؛ اما پس‌از ورود فاتحان عرب این شهر ویران شد و به کرانهٔ شرقی رود وَخش انتقال یافت (Buryakov etal, 1999: 81)؛ همان‌جایی که منابع اسلامی می‌شناسند. هلاورد منطقه‌ای با کشت و برز بسیار و مردمانی جنگ‌جو بوده است (حدودالعالم،۱۳۷۲:ص ۳۵۰)؛ البته نباید پنداشت که تجارت در ناحیهٔ وخش (لاوکند و هلاورد و توابع آنها) از جریان بازمی‌ایستاده؛ زیرا در منابع به تجار بزرگ و سرشناس این ناحیه اشاره شده است که خواجه احمد وخشی یکی از آنان است (جوزجانی، ۱۳۶۳، ج۲: ۱۰۵). از هلاورد در غربی‌ترین نقطهٔ ختّلان جاده به‌سمت هُلبُک در شرق ختّلان می‌پیچید. هلبک را در منابع اسلامی، برخلاف منابع چینی، مرکز و امیرنشین ختّلان دانسته‌اند (ابن‌حوقل، ۱۳۴۵: ۱۸۲؛ حدودالعالم، ۱۳۷۲: ۳۴۸؛ اصطخری، ۱۳۶۸: ۲۱۸). مکان امروزی آن را لسترنج حدود کولاب (یا غولاب[۳۳]، درحال‌حاضر در جمهوری تاجیکستان) دانسته‌اند (لسترنج، ۱۳۶۷: ۴۶۶). تاریخ‌نگاران

دورهٔ فتوحات اسکندر از هلبک نام برده‌اند، امری که مؤید اهمیت سیاسی شهر از همان دوران آغازین است. کشفیات باستان‌شناسی نشان داده هلبک اوایل قرون‌وسطا حدود ۲۸۰ هکتار وسعت داشته و در کهن دژ آن بنای کاخی از زیر خاک بیرون‌آمده متشکل از ۷۰ اتاق (Buryakov etal, 1999: 82) در محل قلعهٔ هلبک، همچنین غرفه‌های متنوع سفالگری، شیشه‌گری، آهنگری و ساخته‌هایی از سفال و شیشه و برنز سر از خاک برآورده‌اند و مؤید رونق صنعتی و تجاری منطقه، به‌ویژه در حدفاصل قرون نهم تا یازدهم، شده‌اند (Buryakov etal, 1999: 83). افسانهٔ اسب‌های آسمانی ختّلان نیز، که چینی‌ها بسیار علاقه داشتند آن را باور کند، حکایت از اسبانی دارد که از دریاچه‌ای نزدیک همین هلبک بیرون می‌آمدند (Buryakov etal, 1999: 82).

از پل سنگین که ابتدای ورودی ختّلان بود غیر از جادهٔ اصلی که به هلاورد می‌رفت جادهٔ دیگری نیز منشعب می‌شد و پس‌از دو منزل به مُنک می‌رسید (ابن‌حوقل، ۱۳۴۵: ۲۴۲). این شهر از بزرگ‌ترین شهرهای ختّلان بود و به داشتن چشمه‌های بسیار و علف‌چرهای گسترده و معادن طلا شناخته می‌شد (Buryakov etal, 1999: 83). کاوش‌های باستان‌شناسی در منک نیز به کالاها و خاصه‌های ارجمند بسیاری دست پیدا کرده، همچنین پرده از یک معبد بودایی متعلق به قرن هفتم و هشتم برداشته است (Buryakov etal, 1999: 83). منک بارویی داشته تماماً از گچ، با این وجود احتمالاً نتوان بیش از کاربردهای محلی استعداد صادراتی برای گچ منک فرض گرفت (ابن‌حوقل، ۱۳۴۵: ۱۸۲).

راه فرعی از منک به‌سمت جنوب ادامه یافته پس‌از ملحق شدن به جادهٔ وخان در هلبک به‌سمت فارغر [پارغر] می‌رفته است، حدودالعالم فارغر را شهری «بسیار کشت و برز و بسیار مردم معرفی کرده» (حدودالعالم، ۱۳۷۲: ۳۴۹). جادهٔ وخان پس‌از گذشتن از اندیجاراغ، شهری که در پیوندگاه رود فرغار و رود پنج واقع بود، به‌سمت رستاق در جنوب شرق می‌پیچید. رستاق ازلحاظ جغرافیایی جزوی از بدخشان بود، درحالی‌که برطبق تقسیمات سیاسی و نظارتی جزوی از ختّلان به حساب می‌آمد. احتمالاً بازرگانان در رستاق مجدداً برای تبادل و معامله بساط می‌گستردند؛ زیرا رستاق بارگاه[؟] ختّلان شناخته می‌شده است (حدودالعالم، ۱۳۷۲: ۳۴۸).

جاده وخان، حوزه بدخشان

مواجه با سرزمینی با متوسط ارتفاع سه تا چهار هزار متر از سطح دریا، که دمای هوای آن بین ۲۰ درجه زیر صفر و۱۰ تا ۱۲ درجه بالای صفر نوسان داشت، (پلانول و دیگران، ۱۳۷۵، ج۲: ۴۶۷) در نگاه اول نمی‌توانست برای کاروانیان چندان نویدبخش باشد. برای رسیدن به بدخشان[۳۴] باید از رستاق به جانب شرق راه ادامه می‌یافت و دو منزل راه پشتِ‌سر گذاشته می‌شد. مساحت گرداگرد ولایت بدخشان را هیونگ تیسان حدود ۲۰۰۰ لی[۳۵] و مساحت شهر بدخشان را ۶ تا ۷ لی نوشته است (Tsiang, 2000, Vol2: 291). حتی منک، مرکز ختّلان، از شهر بدخشان بزرگ‌تر بوده است (ابن‌حوقل، ۱۳۴۵، ۱۸۳). در ذکر ولایت بدخشان هم منابع دست اول هرچه خاصه و خصیصه بوده با عنوان عمومی بدخشان معرفی کرده‌اند و به زحمت میان شهرهای ولایت تمییزی ایجاد شده است. بازرگانی که در مسیر وخان تجربه تردد داشت به‌خوبی می‌دانست که بدخشان «شهری است بسیار نعمت و جای بازرگانان» (حدودالعالم، ۱۳۷۲: ۳۲۵)، با سنگ‌های گرانبها و تولیدات کشاورزی و دامی. تولید و صادرات احجار گرانبها، اصلی‌ترین منبع درآمدزایی برای بدخشی‌ها بوده است؛ طوری‌که انواع مختلف سنگ‌های قیمتی را همیشه امیر آن ناحیه در کنترل خود نگه می‌داشته و هرگونه جابه‌جایی مخفیانه سنگ‌ها می‌توانسته مجازات مرگ به‌همراه داشته باشد (مارکوپولو، ۱۳۴۹: ۵۸). یاقوت در طیف‌های مختلف گلی تا شرابی (ابن‌حوقل، ۱۳۴۵: ۱۸۳) لاجوردی[۳۶] و لعل[۳۷] ازجمله آن سنگ‌ها بودند[۳۸]. مقدسی به دیگر انواع کانی‌ها نیز اشاره دارد که بیشتر عجیب‌اند تا قیمتی، مثلاً سنگ بیجاده و سنگ شب تاب[۳۹]. طلا، نقره، سرب، مس و آهن همگی از دیگر فلزات معدنی بودند که در آن ولایت بسیار یافت می‌شد (مارکوپولو، ۱۳۴۹: ۵۸؛ حدودالعالم، ۱۳۷۲: ۳۲۵؛ مفتاح، ۱۳۷۶: ۳۰۰). در بدخشان انگور و هلو خوب به‌عمل می‌آمد (Tsiang, 2000, Vol2: 291). و از آنها مهم‌تر، برای بازرگانانی که از جاده مرتفع وخان می‌گذشتند، گندم و جو و روغن کتان بود که در بدخشان به فراوانی یافت می‌شد (مارکوپولو، ۱۳۴۹: ۵۹). وجود مراتع اجازهٔ پرورش گستردهٔ چهارپایان را می‌داده و به همین خاطر مردم بدخشان اسبان بسیار خوبی پرورش می‌دادند و بیشتر مردمش یا از پوست چرندگان یا از موی آنها لباس داشتند (مارکوپولو، ۱۳۴۹: ۵۹) از خلق و خوی مردم بدخشان اما چنان یاد نشده که بتوان آنها را مردمی پذیرنده و درآمیزنده خواند (Tsiang, 2000, Vol2: 291). حتی از مذهب اسماعیلی آنان به‌عنوان زنگ خطری یاد شده که اغیار هنگام گذر از بدخشان، باید در مورد آن محتاط می‌بودند[۴۰].

شهر بدخشان نقطهٔ مناسبی برای دست‌یابی شهرهایی مانند قُندوز و جَرم به جادهٔ اصلی وخان بود. شهر قندوز که نسبت‌به دوران هپتالی‌ها اهمیت تجاری خود را ازدست داده بود (مفتاح، ۱۳۷۶: ۳۷۶)، در ساحل رود قندوز، از سرشاخه‌های رود ضرغام، واقع بود. هیون‌تسانگ بعد از اشاره به مساحت ۳۰۰۰ هزار لی برای ولایت و ۱۰ لی برای شهر قندوز، از حاصل‌خیزی و باردهی خاک قندوز اظهار حیرت کرده و می‌آورد که در آن منطقه از غلات گرفته تا گل‌ها و درختان به‌فراوانی و تنوع عجیبی می‌رویند:(Tsiang, 2000, Vol2: 287). پوشش همهٔ مردم از پشم تأمین می‌شده اشت (Tsiang, 2000, Vol2: 287) و کلاه‌های قندوزی از شهرت و اعتباری که شایستهٔ صدور باشد، برخوردار بوده‌اند (جوزجانی، ۱۳۶۳، ج۲: ۲۸۱) جرم نیز بر ساحل رودخانهٔ هم‌نام خود قرار داشت و بیش از آنکه اهمیتی تجاری داشته باشد دارای اهمیت سیاسی– نظامی بود؛ زیرا در نزدیکی دروازهٔ اعراب در مرز مردمان کافر جای داشت (حدود العالم، ۱۳۷۲: ۳۵۴؛ دولت‌نظر، ۱۹۹۸: ۱۲۶).

جادهٔ وخان، حوزهٔ وخان

جادهٔ وخان، شهر بدخشان را از جانب جنوب‌شرقی آن ترک می‌کند و پس‌از گذراندن سه روز وارد اشکاشم، نخستین شهر ناحیهٔ وخان می‌شود (مارکوپولو، ۱۳۴۹: ۶۲). سرزمین وخان دره‌ای است که کوه‌های وخان در شمال و هندوکش در جنوب را ازهم جدا می‌کند؛ دره جهت شمال‌شرقی به جنوب‌غربی دارد. وخان از شمال با درهٔ شغنان، از غرب با بدخشان، از جنوب با منطقهٔ بلور و از شرق با ختن همسایه است (Minorsky, 1987, Vol8: 1103). درواقع دره‌های وخان و شغنان برش‌هایی میان فلات پامیر بودند که سرزمین‌های پست بخش علیا جیحون را به بیابان‌های پست ختن وصل می‌کردند[۴۱]. هیون‌تسانگ طول دره را ۱۵۰۰ تا ۱۶۰۰ لی نوشته با عرض میانگین چهار تا پنج لی که گاهی حتی به یک لی هم می‌رسیده است (Tsiang, 2000, Vol2: 292). اَشکاشِم را هم حدودالعالم مستقر در ملک وخان دانسته است (حدودالعالم، ۱۳۷۲: ۳۵۵) و هم تاریخ‌نامهٔ تانگ‌شو، که از شهر با عناون هان‌کیان‌شان نام می‌برد (مظاهری، ۱۳۸۸،ج۲: ۷۰۶). خاصهٔ تجاری مهمی برای اشکاشم ذکر نشده است، الا نمد و تیر وخی (حدودالعالم، ۱۳۷۲: ۳۵۴). خُمداد، که آن را با خاندود امروزی یکی می‌پندارند، شهر بعدی بود که درواقع بیشتر به دژ می‌مانست که بت‌خانه‌ای داشت و تبتی‌ها در آن ساکن بودند. بعد شهر

سَنگلنج [سنگلیج؟] دارای معدن بیجاده و لعل بوده و فاصله‌ای یک روز و نیمی با سرزمین تبتی‌ها داشته است. بعدتر از آن، ده سمرقنداق بود که الگوی هم‌زیستی فرهنگ‌ها به حساب می‌آمد؛ زیرا هندوان، تبتی‌ها و مسلمین آنجا با هم می‌زیستند (حدودالعالم، ۱۳۷۲: ۳۵۴ تا ۳۵۸). در اعماق دره نیز شهرهای وخان، سَقینه و کُران واقع بودند. کاروان‌ها در خود وخان می‌توانستند به مُشک تبتی دست یابند (لسترنج، ۱۳۶۷: ۴۶۶). سقینه منابع نقره چشمگیری داشت و از کران، یا به قول چینی‌ها کیو-لانگ-نا، طلای فراوان از طریق حفاری به‌دست می‌آمد (Tsiang, 2000, Vol2: 292). همچنین چینی‌های بودایی مذهب به این نکته توجه داشته‌اند که وخان دارای معادن سنگ یشم است (مارکوارت، ۱۳۸۳: ۱۳۰). با این‌که در منابع صریحاً به وجود رباط‌ها و مراکز تجاری درطولِ درۀ وخان اشاره نشده است؛ اما ترکیب جمعیتی متنوع شهرهایی که از آنها نام بردیم، ارزش گذرگاهی وخان را روشن می‌کند.

مسئلۀ حمل‌ونقل کالاها در ارتفاعات پامیر، که گوش‌ها در هوای رقیق آن به وز وز می‌افتاد و سینه‌ها از کوه‌گرفتگی فشرده می‌شد، سر از شدت بوی پیاز، که در پامیر فراوان می‌روید، به دوران می‌افتاد، اندام به‌راحتی یخ می‌زد، چشم‌ها متورم می‌شد و ذات‌الریه و رماتیسم سلامت همه را در می‌ربود (بولنوا، ۱۳۸۳: ۹۷)، امری حیاتی بود. گذشته از بلدهای وخانی[۴۲] عمدۀ کار حمل‌ونقل برعهدۀ غژگاوها[۴۳] (قوتاس‌ها) و پونی‌های قدرتمند بود. غژگاوها برای زیست و کار سخت در ارتفاعات بالا تربیت شده بودند؛ برخلاف ظاهر حول‌آور آنان، با آن شاخ‌های بزرگ و بدن‌های پوشیده از موهای بلند، حیواناتی بسیار صبور و آرام بودند که از مغز استخوانشان تا شاخ‌هاشان ممر حیات مردم منطقه بود[۴۴]. پونی‌های وخانی را هم هیون تسانگ مورد وصف قرار می‌دهد و تأکید می‌کند که برای گذر از مسیرهای وخان آنها به‌غایت مناسب‌اند (Tsiang, 2000, Vol2: 292). البته با رسیدن به دهانۀ شرقی درۀ وخان و قرارگرفتن در آستانۀ بیابان سین‌کیانگ کاروانیان باید چهارپایان خود را برای گذر از بیابان و حرکت به‌سوی ختن ترک می‌گفتند.

وخان توأمان از اهمیت نظامی و اقتصادی بالایی برخوردار بود. هر سه قدرت تبت، چین و اسلام بر این اهمیت واقف بودند؛ بنابراین برای قرون هفت تا نه میلادی منطقه صحنۀ درگیری‌های متعدد هر سه قدرت یادشده در بالا بود. با آغاز قرن نهم میلادی و خلافت مأمون مسلمین مجدداً (پس‌از دوران قتیبه‌بن‌مسلم باهلی) در وخان نفوذ یافتند (Bregel, 2003: 20) و

فرایند اسلامی‌سازی منطقه به‌نحوی ادامه یافت که مارکوپولو درطولِ گذر خود از وخان مردم آن را مسلمان خواند (مارکوپولو، ۱۳۴۹: ۶۲)؛ چنان‌که امروز هستند.

جاده وخان، حوزه ختن

مقصد بعدی کاروان شهر ختن (در چینی، یو-تین) (Hambis, 1986, Vol5: 37) بود. ختن با این‌که درمیانِ شنزارها محصور افتاده بود، با اتکا به حومهٔ خود پنبه، کتان، کنف، حبوبات، غلات، و شراب مورد نیازش را تأمین می‌کرد (مارکوپولو، ۱۳۴۹: ۶۷). خاصه‌های چشمگیر ختن منسوجات و یشم بود (Tsiang, 2000, Vol2: 309). میرزا رشیدالدین دوغلات می‌نویسد: «در ختن دو رودخانه است، قراقاش و اورنگ‌قاش نام که سنگ یشب از این دو رودخانه پیدا می‌شود و در عالم به‌غیر اینجا، جای دیگر سنگ یشب پیدا نمی‌شود» (دوغلات، ۱۳۸۳: ۴۲۹). یشم البته سنگ کمیابی بوده است؛ اما آنچه اهمیت تجاری این سنگ را بیشتر می‌کرده موقعیت جغرافیایی ختن در همسایگی با تبت و متعاقباً با هندوستان بوده است. بی‌شک پیروان بودایی گری مهایانا (حلقهٔ بزرگ) در تبت با اشتیاق فراوانی این سنگ کمیاب را برای تراشیدن مجسمه‌های بودا تهیه می‌کردند (Bosworth. C. E. and Asimov. M. S., 2000, Vol4 (part 2): p 80).

اهمیت تجاری ختن بسی بیشتر از رقبای شمالی‌اش یارکند و کاشغر بوده است. امروزه اسناد مسافرت صاحب منصبان شهر به کشمیر و قانسو این امر را ثابت می کند (Hambis, 1986, Vol5: 38). بازار ختن محل کالاهایی بوده که احیاناً کاروانیان نمی‌توانستند انتظار تهیه آنها را، در حجم های زیاد، تا قبل از رسیدن به این نقطه داشته باشند. غیر از یشم، که به آن اشاره شد، کافور[۴۵] و ابریشم چین[۴۶] و مُشک تبت[۴۷] اجناسی بودند که در بازار ختن به‌فراوانی یافت می‌شدند. مشک بعداز یشم طرفه‌ترین متاع بازارهای ختن بود؛ زیرا در همسایگی با سرزمین تبت، تولیدکننده بهترین مشک دنیا، قرار داشت. آنچه مشک تبت را برتر از مشک چینی کرده بود، دست نبردن تبتی‌ها در این ماده و حمل زمینی آن به سرزمین‌های دیگر بود (مشک چین هم ناخالصی داشت، هم به‌علت ارسال ازطرق دریا رطوبت‌زده شده کیفیت خود را ازدست می‌داد.) (سیرافی، ۱۳۸۲: ۱۱۹). به همین دلیل، حتی برای بازاریان بغداد هم مهم بود که مشک خود را مستقیماً از تبت تهیه کنند (مظاهری، ۱۳۸۸: ۸۸۱).

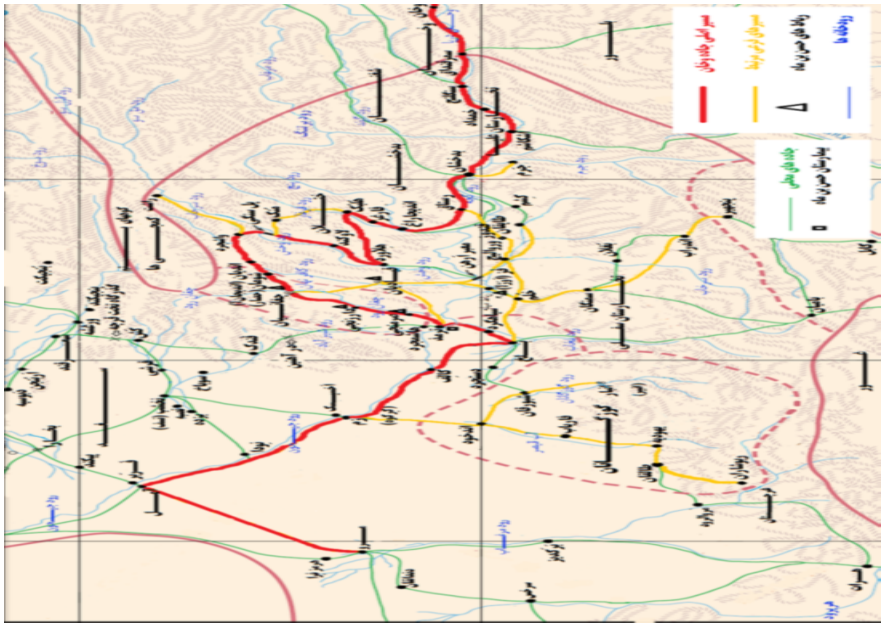
از ختن تا دونگ‌هوانگ، دروازهٔ ورود به چین، راه زیادی بود؛ اما ختن نقطهٔ پایانی جادهٔ وخان و همچنین این بررسی است.

نتیجه

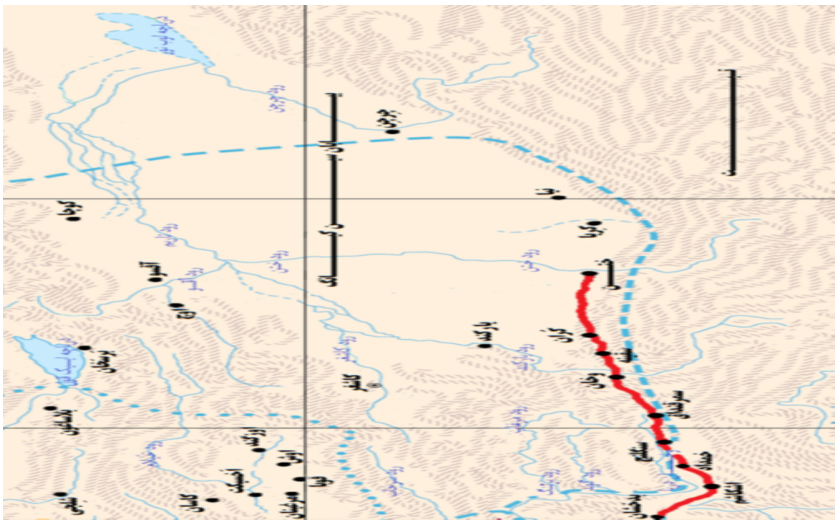
جادهٔ بزرگ خراسان پس‌از رسیدن به آمل کنار جیحون به دو شاخه تقسیم می‌شد که مسیر اول آن از دل سغد و فرغانه به چین منتهی می‌شد و مسیر دوم آن به موازات جیحون به‌سمت سرچشمهٔ رود، در درهٔ وخان حرکت می‌کرد. منابع تاریخی برای راه اول، که به‌نامِ جونغاریه شناخته می‌شود، میزان معتنابهی اطلاعات در دسترس مورخ قرار می‌دهد؛ اما جغرافیا و تجارت مسیر دوم، جادهٔ وخان، تاحدی در تاریکی و ابهام فرورفته است. این بررسی تمام قوای خود را به‌کار بست تا ازطریق مطالعهٔ منابع اسلامی و چینی و یافته‌های باستان‌شناسی روشنایی لازم را بر جادهٔ وخان بیفکند. این جاده محل رفت‌وآمد تمدن‌های، اسلامی، بودایی (مهایانه و ویهایانه)، هندو و مسیحی بود؛ آن هم نه در مادر شهرهایی چون بلخ و کاشغر، که حتی در شهرهایی مثل سمرقنداق، هلبک، شومان، خلم، ترمذ و... ، که امروزه کمتر کسی حتی نام آنها را به یاد دارد. وجود معادن و کان‌های متعدد طلا و نقره و سنگ‌های گران‌بها، خاک حاصلخیز، مراتع گسترده و پیشه‌وران و افرازمندان چیره‌دست در جای‌جای جادهٔ وخان باعث می‌شد که هر شهر و شهرکی در این مسیر به فرصتی تجاری برای کاروانیان گذرنده از آن تبدیل شود. پس‌از حملهٔ مغول رونق و اعتبار این مسیر اُفت قابلِ‌ملاحظه‌ای کرد که طایقان و پنجهیر و بلخ به این انحطاط شهادت می‌دهند. درحالی‌که مسیر جونغاریه در دوران تیموریان اهمیت خود را بازیافت، مسیر وخان کاملاً به ورطهٔ فراموشی افتاد و تنها مقاطعی از آن همچنان ارزش و اهمیت پیشن خود را حفظ کرد. با این بررسی امیدواریم که توانسته باشیم در یادآوری اهمیت مسیری نسبتاً فراموش‌شده گامی به پیش برداریم.

ضمائم

نقشهٔ ۱. جادهٔ وخان، حدفاصل مرو تا وخان.



نقشهٔ ۲. جادهٔ وخان، حدفاصل بدخشان تا ختن.



یادداشت‌ها

۱. به‌عبارت کلی‌تر و بر اساس منطقه‌بندی‌ها در جغرافیای تاریخی جهان اسلام، جادهٔ وخان از ولایت مرو آغاز شده، با گذر از ولایات تخارستان، سغد، ختّلان، بدخشان و فلات پامیر وارد ختن می‌شد. نظم پیش‌گفته مورد وفاق همهٔ متخصصان و متبحران امر است؛ اما ریز صورت شهرها، چنان که در ادامهٔ متن مبنای این بررسی خواهد بود، مبتنی بر نظر استاد محترم دکتر حسین قرچانلو است.

۲. البته مطابق اغلب تقسیم‌بندی‌ها مانند آنچه در البدأ و التاریخ آمده ولایت بلخ قسمتی از خراسان بزرگ است، نه حوزهٔ ماوراءالنهر. به همین سبب تقسیم‌بندی ما در اینجا خالی از اغماض و تسامح نیست. (نک: مقدسی،۱۳۷۴، ج۲: ۶۰۴)

۳. لفظ رُبع اشاره به تقسیم‌بندی معروف خراسان بزرگ دارد که این منطقه را به چهار بخش ربع مرو، ربع هرات، ربع بلخ و ربع نیشابور متمایز می‌ساخته است. این تقسیم‌بندی نزد همهٔ جغرافی‌دانان بزرگ چنان ابن‌خردادبه، اصطخری و... معتبر بوده است. ازاین‌رو در این مقاله جهت اشاره به مرو و بلخ از عبارت رُبع استفاده شده است.

۴. این آمل را نباید با آمل که کرسی مازندران بوده اشتباه کرد. به همین منظور هم جغرافیدانان اسلامی معمولاً آن را با چنین نام‌هایی ضبط می‌کردند: آمل زم، آمل الشط و آمل کویر (لسترنج، ۱۳۶۷: ۴۲۹).

۵. نادر شاه در ۱۱۵۳ ق. به همین شکل جیحون را به قصد بخارا و منقاد ساختن امیر هشترخانی آن پشتِ‌سر گذاشت. این نکته نیز خالی از اهمیت نیست که آمل‌شط از دورهٔ تیموری نام قدیم خود را ازدست داده و با نام جدید خود یعنی چارجوی (چهار جوب) شناخته شده است (Bennigsen, 1986: 459).

۶. امروزه از این شهر اثری برجای نمانده و احتمال می‌دهند خرابه‌های نزدیکی منطقهٔ چاچِکتو مربوط به طالقان قدیم باشد (مفتاح،۱۳۷۶: ۳۶۶).

۷. علامه قزوینی تأکید داشت که این فاریاب را نباید با فاراب (همان اترار بعدی) در حوالی شهر چاچ، که ابونصر فارابی مشهور از آن برخاسته، و در کرانهٔ سیحون قرار داشت، اشتباه گرفت (مفتاح، ۱۳۷۶: ۳۷۳).

۸. خود لفظ شبورقان (شاه برقان) به معنی فولاد است (مفتاح،۱۳۷۶: ۳۵۹).

۹. سمعانی که در قرن ششم کالف را دیده است، می‌نویسد که بیشتر به قلعه‌ای حصین و بزرگ می‌ماند تا شهر (مفتاح،۱۳۷۶: ۳۷۹).

۱۰. تخارستان نام خود را از قبیله‌ای از یوئه‌چی‌ها می‌گیرد، با عنوان تخاریان که در دوران اوج خود امپراتوری کوشان را بنا کردند (فرای، ۱۳۸۶: ۱۴۹).

۱۱. اسطوره‌ها بنای آن را به کیومرث و تکمیل آن را به طهمورث نسبت می‌دهند (مستوفی قزوینی، ۱۳۶۲: ۱۵۵).

۱۲. این دروازه را ابن‌حوقل «در بُختی» نوشته که با توجه به شهرت شتران بختی بلخ عنوان صحیح‌تری می‌نماید. (ابن‌حوقل، ۱۳۴۵: ۱۸۱)

۱۳. مهلب‌ابن‌ابی‌صفره در دهۀ ۷۰ ق. اعرابی را که با خود به خراسان آورده بود در میان مردم بلخ و مرو ساکن ساخت تا هنر نساجی آنان را بیاموزدند. (نک: فرای، ۱۳۸۶: ۲۴۸). ازسوی دیگر طبری آورده که در سنۀ ۱۲۰ ق. دهقانان هراتی پیشکشی‌هایی به اسدابن‌عبدالله قصری تقدیم کردند که با ارزش‌ترین آنها دیباهای مروی و بلخی بوده است (مفتاح،۱۳۷۶: ۶۶). همچنین یکی از کوی‌های یازده‌گانۀ بلخ هم نام دوک تراشان داشته و این نامگذاری نمی‌تواند با ظرفیت‌های نساجی این شهر بی‌ارتباط بوده باشد (واعظ بلخی،۱۳۵۰: ۴۴)

۱۴. به اعتقاد استاد حسین قرچانلو، این نوع شیرینی را می‌توان چیزی در نوع حلوا شکری امروزی دانست.

۱۵. مقدسی هم خاصه‌های بلخ را این چنین می شمارد: «صابون و کنجد و برنج و گوز بادام و مویز و عنجد و روغن و شیره آفتابی انگور و انجیر و انار دانه و زاج و کبریت و سرب و اسبرک و زرنیخ و بخورها و وقایه (چادر زنان)» (مقدسی،۱۳۶۱، ج۲: ۴۷۵).

۱۶. چک‌نویس به معنی نقدکننده و صادر کنندۀ برات است. رونق تجارت بلخ تا جایی بوده که این جماعت در آن کوی اختصاصی خویش را داشته‌اند (نک: واعظ بلخی،۱۳۵۰: ۴۴).

۱۷. ابوعلی‌شقیق‌ابن‌ابراهیم، استاد حاتم اصم، پیش از رو آوردن به عرفان از تجار بزرگ بلخ بود که برای تجارت تا هند می‌رفت (قزوینی، ۱۳۷۳: ۳۸۹).

۱۸. خلم در دورۀ تسلط مغولان تا قرن نوزدهم نام تاشغُرکان به خود گرفته بود، اما امروزه به همان نام کهن خوانده می‌شود.

۱۹. سه گدار قبلی اینهایند: گذرگاه آمل، زم ،و ترمذ.

۲۰. مارکوپولو می‌گوید که با خروج از بلخ در فاصلهٔ دو روز راه به ناحیه‌ای رسیده که مردم به کلی خانه‌ها و مساکن خود را رها کرده‌اند و به کوه‌ها گریخته‌اند (مارکوپولو، ۱۳۴۹، ۵۵).

۲۱. هیون تسانگ زائر بودایی در نیمهٔ اول قرن هفت اندراب را منطقه‌ای با آب‌وهوای بسیار سرد و خشک اما حاصلخیز توصیف کرده که انواع میوه‌ها و گل‌ها در آن می‌روید. هیون تسانگ در ادامه مردم آن ناحیه را افرادی فاقد تمییز و شوخ‌رویی می‌خواند که بسیار خشن و جنگجو هستند و البته به بودا هیچ اعتقادی ندارند (نک: Tsiang, 2000, Vol2: 287)

۲۲. بر اساس احسن‌التقاسیم، کنجد و روغنش، گردو، بادام، پسته، برنج، نخود، رخبین، روغن، شاح و پوست روباه از اقلام مهم صادراتی وروالیج به سایر نقاط بوده است (مقدسی،۱۳۶۱ ج۲: ۴۷۵).

۲۳. امروزه مکانی به نام وروالیز وجود ندارد، اما احتمالاً این شهر به قندوز امروز بسیار نزدیک بوده است (لسترنج،۱۳۶۷: ۴۵۴).

۲۴. حفاری‌های باستان‌شناسی حتی کلیسایی را در ترمذ مکان‌یابی کرده‌اند که از قرن ده تا سیزده میلادی، یعنی زمانی که شهر تماماً در اختیار مسلمانان قرار داشت، پذیرای مسیحیان بوده است(Buryakov etal, 1999: 56) .

۲۵. مارکوارت معتقد بود، چغانیان از چایان که در مغولی معنی سفید می‌دهد آمده است (مفتاح، ۱۳۷۶: ۳۳۵) اما اشپولر بی‌آنکه جایگزینی داشته باشد این گمانه‌زنی مارکورات را به‌صراحت رد می‌کند. چغانیان امروزه نودِه نام دارد و در جمهوری ازبکستان واقع است (Spuler, 1983, Vol2: 1).

۲۶. شومان به‌خودی‌خود محل گذر و اقامت بازگانان هم بود و کشف معبدی بودایی ازطریق حفاری‌های باستان‌شناسی به‌خوبی نشان می‌دهد که چینی‌ها و هندی‌های بسیاری در این منطقه رفت‌وآمد داشته‌اند (نک: Buryakov etal, 1999: 75)

۲۷. البته حفاری باستان‌شناسی در شهر دوشنبه تاجیکستان نشان داده که این شهر، برخلاف تصور، در دوره‌های پیش‌از اسلام وجود داشته و در ۲۲کیلومتری شومان قبل‌از اندیجان قرار داشته است. این ادعا را خاصه‌های بازرگانی که از این شهر کشف شده و قدمت آنها، که به دوران تمدن یونانی–باکتریایی می‌رسد، اثبات می‌کند (Buryakov etal, 1999: 79).

۲۸. نام ختّلان اولین بار در شعری فارسی که مردم منطقه در سال ۱۰۸ ه.ق/۷-۷۲۶م.، برای تحقیر اسد ابن عبدالله قسری به واسطه شکستی که از مردم آنجا خورد، سروده بودند دیده شده. (نک: Bosworth, 1986, Vol5: 75).

۲۹. این فهرست را تاریخ‌نامه تانگ‌شو برای کشور کوتو یا کو- تو- لو برشمرده (نک: مظاهری، ۱۳۸۸، ج۲: ۷۰۷). این هر سه خاصه ازسویی نشانگر علاقه‌های بازار چین به ختّلان است؛ به‌ویژه دربارهٔ اهمیت تجارت اسب برای چینی‌ها استاد مظاهری در ابتدای کتاب جاده ابریشم خود بحث مفصلی را گشوده. (نک: مظاهری، ۱۳۸۸، ج۱: فصل اول).

۳۰. چه در کوه‌ها و چه در دشت‌های ختّلان معادن این فلزات فراوان بودند (حدودالعالم،:۱۳۷۲ ۳۴۷). به‌واسطه همین منابع غنی فلزات گرانبها، ختّلان، ضرابخانه مختص خود را دارا بود (نک: Litvinsky etal, 1996, Vol3: 374)

۳۱. «ختل به کثرت اغنام و احشام مشهور است و از آنجا اسب و استر و رمک (رمه گوسفند) خیزد؛ چنانکه از طخارستان، و به اندازه آن نباشد نزدیک بدان است» (ابن‌حوقل، ۱۳۴۵: ۱۸۳).

۳۲. چینی‌ها در معرفی کشور ختّلان، معمولاً این شهر را مرکز آن می‌خواندند درحالی‌که در نزد جغرافی‌دانان مسلمان چنین نبود. (نک: مظاهری، ۱۳۸۸، ج۲: ۷۰۷).

۳۳. بر اساس ریشه‌شناسی استاد قرچانلو، غولاب به معنی آب عمیق است.

۳۴. اگرچه مارکورات اعتقاد دارد نام بدخشان برآمده از نام همان جواهر معروفی است که تنها از این منطقه برمی‌آید، اما مینورسکی بر این رأی است که ابتدا نام منطقه بدخشان بوده و بعد بر سنگ‌های معروف نشسته است (نک: Barthold, 1987, Vol1: 851) .

۳۵. لی، واحد مسافت نزد چینیان، درطولِ زمان متفاوت بوده است؛ اما در عصر سفرهای هیون‌تسانگ (نیمهٔ اول قرن هفتم میلادی) هر لی برابر با ۳۲۰ متر بوده است.

۳۶. به نوشته لوس بولنوا، چینی‌ها از لاجورد برای سایهٔ چشم گردی تولید می‌کرده‌اند که آن را سوسو می‌خوانده‌اند. (نک: بولنوا،۱۳۸۳: ۲۰۵).

۳۷. حمدالله مستوفی در نزهه‌القلوب می‌آورد که لعل در روزگار او (قرن هشتم) در کوه‌های بدخشان پیدا شده و شهرت به‌هم زده، و قبل‌از آن کسی از وجود این سنگ خبر نداشته است (مستوفی قزوینی، ۱۳۶۲: ۲۰۴).

۳۸. غنی‌ترین رگه‌های یاقوت ولایت بدخشان در شهر یُمگان واقع بود (مارکوارت، ۱۳۸۳: ۱۲۹).

۳۹. که از اولی می‌شد سفره بافت و آن را به‌جای شستن در آتش انداخت تا پاک شود، و دومی سنگ حاوی فسفر بود (پلانول و دیگران ،۱۳۷۵: ۴۸۲).

۴۰. دوغلات حتی خطر مرگ را محتمل می‌شمرد (دوغلات،۱۳۸۳: ۳۶۴).

۴۱. به‌نظرِ آرول اشتین، بزرگ‌ترین پامیرشناس قرن بیستم، راهروی وخان حتی پیش‌از قرون تاریخی، چنین وظیفه‌ای را ایفا می‌کرده است (Minorsky, 1987, Vol8: 1103).

۴۲. به‌نظر می‌رسد راهنمایی کاروان‌ها تنها کاری بوده است که مردم وخان با تجارت جاری در منطقهٔ خود داشته‌اند. چون در اغلب منابع از آنها به‌عنوان مردمی که زیستی فقیرانه و حتی فلاکت‌زده داشته و اهمیتی به عناصر حضارت نمی‌دهند یاد شده است (مارکوارت، ۱۳۸۳: ۱۳۰–۱۳۳؛ Tsiang, 2000, Vol2: 293)

۴۳. این نام از دو جز غژ+گاو متشکل است. غژ ریشه از گئوش دارد که در فرهنگ اوستایی نام ایزد نگهبان چهارپایان بود، و گاو هم که مجدداً از کلمه پارسی (گئو) برآمده است (جوزجانی، ج۲، ۱۳۶۳:ص ۳۱۹(تعلیقات)).

۴۴. برای این نفع‌رسانی نوع غژگاوها (قوتاس‌ها) به کتاب تاریخ رشیدی مراجعه کنید (دوغلات،۱۳۸۳: ۶۶۹). همچنین دربارهٔ غژگاوها (این توتمهای وخان) افسانه‌هایی هم شکل گرفته بود (مقدسی، ۱۳۷۴،ج۲: ۶۱۴).

۴۵. برای آشنایی با انواع کافور چینی، نحوهٔ تولید آن و مصارفش، به کتاب جادهٔ ابریشم مراجه کنید (مظاهری، ۱۳۸۸، ج ۲: ۷۸۰).

۴۶. برای جایگاه ابریشم در تجارت شرقی غربی قرون‌وسطا، به کتاب راه ابریشم مراجه کنید (بولنوا، ۱۳۸۳: ۲۳۳).

۴۷. دربارهٔ منشأ طبیعی مشک و نحوهٔ جمع‌آوری آن شرف‌الزمان طاهر مروزی در طبایع الحیوان شرح کوتاه و مفیدی دارد (نک:Marvazi, 1942: 28-29)

منابع

ابن‌حوقل (۱۳۴۵)، صوره الارض. ترجمه جعفر شعار، تهران: انتشارات بنیاد فرهنگ ایران.
ابن‌خردادبه (۱۳۷۱)، مسالک و ممالک. ترجمه سعید خاکرند، تهران: میراث ملل.
اصطخری، ابو اسحق ابراهیم (۱۳۶۸). مسالک و ممالک. به اهتمام ایرج افشار، تهران: انتشارات علمی و فرهنگی.
بولنوا، لوس (۱۳۸۳). راه ابریشم. ترجمه ناصر ملک نوبان،تهران: پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی.
پلانول، ح. قره چانلو، و خ. خسروی (۱۳۷۵). "بدخشان"،دانشنامه جهان اسلام. ج ۲.تهران: بنیاد دایره المعارف اسلامی
جوزجانی، ابو عمر(۱۳۶۳). طبقات ناصری. ج۲.تصحیح عبدالحی حبیبی، تهران: دنیای کتاب.
سیرافی، ابوزید(۱۳۸۲). اخبار الصین و الهند (سلسله التواریخ). ترجمه حسن قراچانلو، تهران: اساطیر.
دوغلات، میرزا محمدحیدر (۱۳۸۳). تاریخ رشیدی. تصحیح عباسقلی غفاری فرد، تهران: میراث مکتوب.
دولت‌نظر، خوش‌نظر (۱۹۹۸). تاریخ باستان شغنان. دوشنبه: آکادمی علم های تاجیکستان.
فرای، ریچارد (۱۳۸۶). میراث آسیای مرکزی. ترجمه اوانس اوانسیان، تهران: موقوفات محمود افشار.
فولتس، ریچارد (۱۳۸۵). ادیان جاده ابریشم. ترجمه ع.پاشایی،تهران: فراوران.
عظیمی، محمد عظیم (۱۳۹۰). افغانستان و نقاط شگفت انگیز آن، کابل: انتشارات بین المللی الهدی.
جیهانی، ابوالقاسم(۱۳۶۸). اشکال العالم. ترجمه علی بن عبدالسلام کاتب، تصحیح فیروز منصوری، مشهد: انتشارات آستان قدس.
لسترنج، گای (۱۳۶۷). جغرافیای سرزمینهای خلافت شرقی. ترجمه محمود عرفان، تهران: شرکت انتشارات علمی و فرهنگی، چاپ سوم.
قزوینی، زکریا محمد بن محمود (۱۳۷۳)، آثار البلاد و اخبارالعباد. تصحیح میر هاشم محدث، تهران: امیر کبیر.
مستوفی قزوینی، حمدالله (۱۳۶۲). نزهه القلوب. تصحیح گای لسترنج، تهران: دنیای کتاب.
مظاهری، علی (۱۳۸۸). جاده ابریشم. ترجمه ناصر ملک نوبان ج۱و۲، تهران: پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی.
مفتاح، الهامه(۱۳۷۶). جغرافیای تاریخی بلخ و جیحون. تهران: پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی.
مقدسی، ابو عبدالله محمد بن احمد (۱۳۶۱). احسن التقاسیم. ج۲. تهران: شرکت مولفان و مترجمان.
مقدسی، مطهر ابن طاهر (۱۳۷۴). البدا والتاریخ. ج۲. ترجمه شفیعی کدکنی، تهران: آگه.
مارکوپولو (۱۳۴۹). سفرنامه. ترجمه حبیب الله صحیحی، تهران: بنگاه ترجمه و نشر کتاب.
حدود العالم /مولف مجهول/ (۱۳۷۲)، حدود العالم من المشرق الی المغرب. تصحیح و تعلیق و. مینورسکی، ترجمه میر حسین شاه، حواشی مریم میر احمدی و غلامرضا ورهرام، تهران: دانشگاه الزهرا.
مارکوارت، یوزف (۱۳۸۳). ایران در جغرافیای بطلمیوس. ترجمه مریم میر احمدی، تهران: طهوری.

واعظ بلخی، ابوبکر (۱۳۵۰)، فضایل بلخ. تصحیح عبدالحی حبیبی، تهران: بنیاد فرهنگ ایران.
یعقوبی، احمد (۲۵۳۶)، البلدان. ترجمه محمد ابراهیم آیتی، تهران: بنگاه ترجمه و نشر کتاب.

Barthold, V.V. (1987)."Badakhshan", First Encyclopedia of Islam.Vol1. Leiden: Brill, p851.
Beckwith, Christopher I. (1987). The Tibetan Empire in Central Asia, Chichester: Princeton University Press.
Bennigsen, A. (1986). "Amul", Encyclopedia of Islam. Vol1. Leiden: Brill, p 459.
Bosworth, C.E. (1986). "Khuttalan", Encyclopedia of Islam.Vol5. Leiden: Brill, p 75.
Bosworth C. E. and M. S. Asimov(2000), History of Civilizations of Central Asia, Paris: UNESCO Publishing, Vol4 (part 2).
Bregel, Yuri (2003). An historical Atlas of Central Asia, Leiden: Brill.
Buryakov etal, K.M. Baipakov, and Y. Yakobov (1999). The Cities and Routes on the Great Silk Road, Tashkent: Sharq.
Frye, R. N. (1986). "Balkh", Encyclopedia of Islam .Vol 1. Leiden: Brill, p 1001.
Hambis, L. (1986). "Khotan", Encyclopedia of Islam.Vol5. Leiden: Brill, p 37.
Tsiang, Hiuen (2000). SI-YU-KI; Buddhist Records of the Western World.Vol2.Translated by Samuel Beal, London: Routledge.
Litvinsky, B. A., Guang-da Zhang and Shabani Samghabadi, R. (1996). History of Civilization of Central Asia. Vol3. Paris: UNESCO Publishing,
Marvazi, Sharaf Al-Zaman Tahir (1942). On China, the Turks and India, Translation and Commentary by V.Minorsky, London: Royal Asiatic Society.
Minorsky, V. (1987)."Wakhan", Frist Encyclopedia of Islam.Vol8. Leiden: Brill, p 1103.
Spuler, B. (1983). "Caghaniyan", Encyclopedia of Islam. Vol2. Leiden: Brill, p 1.