

اهمیت تجاری و بازرگانی راه بزرگ خراسان از بغداد تا چین  
در سده های نخستین اسلامی\*

حسین قرچانلو<sup>۱</sup>  
حسین حاتمی<sup>۲</sup>

چکیده

بی شک راه بزرگ خراسان یا به تعبیر نه چندان دقیق، راه ابریشم، طولانی ترین و یکی از فعال ترین راه های تجاری در طول تاریخ مشرق زمین بوده است. بخش وسیعی از این راه که غربی ترین نواحی چین را به شرقی ترین سواحل مدیترانه پیوند می داد، از خراسان بزرگ (قومس تا آن سوی جیحون) می گذشت. به همین دلیل است که عمدتاً در منابع جغرافیایی اسلامی، به درستی از آن به راه بزرگ خراسان نام برده شده است. این راه بزرگ اغلب کارکرد تجاری و بازرگانی داشت و در ساختار اقتصادی شهرها و دیه هایی که از آن می گذشت، نقش قابل توجهی ایفا می نمود. از این رو در پژوهش حاضر تلاش گردیده تا با بررسی جایگاه تجاری و بازرگانی شهرهای مهم در مسیر این راه و محصولات و کالاهای تجاری مورد مبادله و معامله در این شهرها، نگاهی تازه بر اهمیت تجاری و بازرگانی راه بزرگ خراسان در سده های نخستین اسلامی افکنده شود.

واژگان کلیدی

راه بزرگ خراسان، تجارت، بازرگانی، محصولات تجاری.

<sup>۱</sup> - استاد دانشکده الهیات دانشگاه تهران

<sup>۲</sup> - دانشجوی دکتری رشته تاریخ دانشگاه تربیت مدرس: hatami1361@gmail.com

\* - تاریخ دریافت: ۱۳۹۲/۰۸/۲۷ تاریخ تصویب: ۱۳۹۳/۰۲/۱۰

## مقدمه

راه بزرگ خراسان بخش بزرگی از راهی است که امروزه به راه ابریشم یا جاده ابریشم مشهور گشته است. این راه کاروان رو از دوران باستان تا حدود قرن هشتم / چهاردهم، از چین تا بین النهرین امتداد داشت و در ادامه دو قاره آسیا و اروپا را به هم مرتبط می‌کرد. این جاده همواره مورد بهره برداری تجارتهای، زیارتی و سیاحتی بوده است و قسمت وسیعی از آن از ایران می‌گذشت. ظاهراً به دلیل آنکه مهمترین کالایی که از این راه به صورت ترانزیت از ایران می‌گذشت، ابریشم چین بوده است، نخستین بار در اواسط قرن نوزدهم به وسیله فردیناند فون ریشتهوفن (۱۸۳۳ - ۱۹۰۵م) جغرافی‌دان آلمانی، به نام راه ابریشم شهرت یافت. (فرانک و براونستون، ۱۳۷۶: ۱۲) اما از آنجا که بخش وسیعی از راه اصلی از خراسان بزرگ یعنی از قومس تا آن سوی جیحون می‌گذشت، در منابع جغرافیایی اسلامی به درستی از آن به راه بزرگ خراسان یاد شده و به نظر می‌رسد که این نام به حقیقت تاریخی نزدیک تر باشد.

اولین بار حکمرانان سلسله هان (۲۰۶ق.م - ۲۲۰ ب.م) در چین این راه را به ماوراء النهر باز کردند و در ادامه در زمان مهرداد دوم پادشاه اشکانی (۱۲۴ - ۷۶ق.م) نخستین ارتباط چین با غرب از طریق همین راه شکل گرفت. (محمود آبادی، ۱۳۸۳: ۵) از این زمان به بعد تا عصر اکتشافات دریایی و اقیانوس پیمایی، بخش اعظم مناسبات اقتصادی، اجتماعی و سیاسی شرق و غرب از طریق همین مسیر صورت می‌گرفت. علاوه بر ابریشم که کالای اصلی مبادلاتی بود، کالاهایی از قبیل رنگ، قالی، سنگ های گرانبها، پارچه، وسمه، عاج، عطر، مفرغ آلات، شیشه و روغن نیز از این راه مبادله می‌شد. (رضا، ۱۳۷۶: ۲۳۶؛ گیرشمن، ۱۳۶۳: ۳۷۷)

این راه از شرق به غرب، از شهرستان تون هوانگ (Touang Huang) در چین آغاز می‌شد و از طریق «تورفان» و بیابان تکلمکان به کاشغر می‌رسید و از آن جا به اوزکند و فرغانه می‌رفت. در فرغانه کالاها را می‌فروختند یا با کاروان دیگری از راه سمرقند به بخارا و مرو و از طریق توس، نیشابور، دامغان، سمنان، ری، ساوه، همدان، کرمانشاه و حلوان به بغداد می‌رسید. این راه، جاده اصلی به شمار می‌رفت. اما در طول مسیر انشعابات زیادی داشت. آنچه در این نوشتار مورد پژوهش قرار می‌گیرد، این بررسی اهمیت تجاری و بازرگانی مسیر اصلی راه بزرگ خراسان از غرب به شرق و از بغداد تا تون هوانگ در غرب چین عمدتاً در محدوده زمانی ورود اسلام به ایران تا هجوم مغول است. طبیعی است با طولانی بودن راه و وجود شهرها، قصبات و نواحی بسیار در این مسیر، امکان پرداختن به همه آن ها در این نوشتار مختصر نیست. بنابراین، صرفاً به توصیف جایگاه شهرهای مهمی که در مسیر شاهراه بزرگ خراسان از بغداد تا تون هوانگ قرار دارند- با تکیه بر اهمیت تجاری و بازرگانی آنها (محصولات عمده تجاری، بازارها، راه های تجاری و ...) - پرداخته می‌شود و از وصف و ذکر دیگر شهرها و قصبات و سایر جنبه‌های این راه بزرگ صرف نظر می‌گردد.

در مورد پیشینه تحقیق نیز گفتنی است که در مورد راه موسوم به ابریشم تحقیقات و مطالعات قابل توجهی صورت گرفته<sup>۱</sup> اما با توجه به اهمیت و ابعاد مختلف این جاده، نه تنها این پژوهش ها کافی به نظر نمی‌رسد بلکه همچنان جنبه های مختلف موضوع، پژوهش های تازه تر و جدی تری می‌طلبد. پژوهش حاضر از دو جهت تلاش کرده با تحقیقات منتشر شده متفاوت باشد. نخست

تأکید بر راه بزرگ خراسان و نه جاده ابریشم و دوم توجه اصلی به اهمیت تجاری و بازرگانی این راه بویژه از جنبه کالاهای تولیدی و صادراتی شهرهای مهم واقع در مسیر آن.

### پیشینه تاریخی

به نظر می‌رسد لشکرکشی‌ها و فتوحات هخامنشیان، اولین گام‌ها در گشوده شدن بخشی از راه بزرگ تجارتي، زیارتي و سیاحتی خراسان بود. داریوش هخامنشی (۵۲۱ - ۴۸۵ ق م) در بند سه کتیبه‌های خود در نقش رستم و شوش، علاوه بر پارس از کشورهای که آنها را فتح و از مردمانی که بر آنها حکمرانی کرده است نام می‌برد (شارپ، ۱۳۴۶: ص ۸۵، ۹۳) و از آن مشخص می‌شود که بخش اعظمی از این کشورها در مسیر راه بزرگ خراسان قرار داشتند. لشکرکشی‌های اسکندر مقدونی و رواج پول واحد، یعنی درهم نقره اسکندری در مشرق زمین، به رونق روابط اقتصادی و سیاسی شرق و غرب و شهرهای مسیر این راه بسیار کمک کرد. بازرگانان و پیشه‌وران یونانی که در پی سود به دنبال لشکر اسکندر به راه افتاده بودند، در شهرهای جدیدی که به دست او و به نام اسکندریه در کنار شهرهای قدیمی ساخته می‌شد، ساکن می‌شدند و جنبه‌های جدیدی از کارهای بازرگانی و صنعتی را در آنها به راه می‌انداختند. اشکانیان نیز از زمان مهرداد اول، که سرزمین تحت حکومت او از سوی با هند و از سوی دیگر با بین‌النهرین و آسیای صغیر همسایه شده بود، این بخش از راه بزرگ خراسان را در اختیار داشتند. (محمود آبادی، ۱۳۸۳: ۵)

در مشرق چینی‌ها از قرن دوم پیش از میلاد، مترصد گشودن راهی به غرب بودند. در ۱۳۸ ق.م. به دستور سلسله هان، سرداری به نام چانگ کی ین مأمور شد به ایالت بلخ برود تا راهی برای از بین بردن قوم هیونگ نو، اجداد هون‌ها، پیدا کند تا چین بتواند کاروان‌های تجاری خود را از سرزمین آنان عبور دهد. این سردار پس از سفری طولانی به فرغانه (تووان/ تووا)، کانگ کیو (ناحیه ای در سمرقند) و بلخ، در ۱۲۶ ق.م. به چین بازگشت و بر اساس مشاهدات خود پیشنهاد کرد که راه مستقیمی به غرب چین و تا بلخ (باکتریا) بگشایند تا از کالاهای متنوع آنجا بهره‌مند شوند.<sup>۲</sup> به دنبال این پیشنهاد از ۱۱۵ ق.م. پادشاه چین، داد و ستد با کشورهای مغرب چین را شخصاً سازمان می‌داد. (مظاهری، ۱۳۷۲-۱۳۷۳: ۲/ ۵۹۸) در حدود ۱۰۵ یا ۱۱۵ ق.م. چینی‌ها راه تجاری و کاروانی غرب را در جستجوی فرآورده‌های کمیاب مغرب چین گشودند و تا نیمه آسیا پیش رفتند. (فرانک و براونستون، ۱۳۷۶: ۱۲-۱۳) بر اساس گزارش مورخی چینی به نام پان یونگ، چینیها تا حدود ۱۰۵ میلادی سعی داشتند نهادهایی را برای اداره و امنیت راه‌ها به وجود آورند. (مظاهری، ۱۳۷۲-۱۳۷۳/ ۲: ۶۰۱-۶۰۲)

تا قرن ششم میلادی روند تکامل راه بزرگ خراسان ادامه داشت. تا اینکه مسلمانان در دهه‌های نخستین قرن اول هجری بر بخشی از این جاده مسلط شدند. آنها بلافاصله پس از سقوط مداین در سال شانزدهم، بر کرانه دجله، و سپس با سقوط نهاوند در سال نوزدهم یا بیستم هجرت، بر بخش دیگری از این راه استیلا پیدا کردند. احنف بن قیس، در زمان عثمان (۲۳-۳۵)، و در زمان ولایت عبدالله بن عامر در خراسان، تا بلخ پیش رفت و آن را گشود و راهی طولانی را از ری و بیهق و طوس و مرو و سمرقند کاملاً در اختیار گرفت. شاهراه بزرگ خراسان بعدها در دوره عباسیان (۱۳۲-۶۵۶) دوره‌ای که حوزه فرمانروایی مسلمانان به بیشترین وسعت و یکپارچگی خود رسید- بویژه در حوزه تجارت و بازرگانی رونق تازه‌ای گرفت.

## شاهراه خراسان

شاهراه بزرگ خراسان بر اساس گزارش منابع دست اول جغرافیایی اسلامی از دروازه خراسان در مشرق بغداد شروع می شد و از دجله و صحراها می گذشت تا به حلوان می رسید، در حلوان وارد ایالت جبال می شد و آن را به صورت مورب طی می کرد و به سمت مشرق می رفت و پس از عبور از کرمانشاه و همدان به ری می رسید. آنگاه به سمت مشرق ادامه می یافت و از قومس می گذشت. این شاهراه که کوه های طبرستان در سمت چپ آن و کویر نمک در سمت راست آن قرار داشت، نزدیک بسطام به ایالت خراسان وارد می شد، از نیشابور و طوس می گذشت و به مرو می رسید. از آنجا وارد کویر می شد و در حدود آمل یا چارجوی به ساحل رود جیحون می رسید. از آنجا بخارا و سمرقند را پشت سر می گذاشت و به زامین در مشرق سمرقند می رسید. در این محل راه دو شعبه می شد: راه سمت چپ به چاچ (تاشکند) می رفت و از آنجا به اترار در ساحل سیحون سفلی منتهی می شد. راه دیگر از زامین به سمت راست منحرف می گردید، به ایالت فرغانه و سیحون علیا می رفت و پس از عبور از کرسی آن ناحیه، به اوزکند در مرز صحرای چین منتهی می گردید. (ابن خردادبه، ۱۳۷۰: صفحات متعدد؛ ابن رسته، ۱۳۶۵: ۱۹۲-۲۰۳؛ لسترنج، ۱۳۷۳: ۹ و نقشه ۱)

این راه طولانی عمدتاً کارکرد تجاری و بازرگانی داشت و بدون تردید برخی از عوامل پیدایش این راه بزرگ، به تلاش چینی ها برای یافتن راهی به غرب برای داد و ستد تجاری مربوط می شد. بر همین اساس در حدود ۱۰۵ یا ۱۱۵ ق.م. چینی ها راه تجاری و کاروانی غرب را در جستجوی فرآورده های کمیاب مغرب چین (مانند سنگ یشم سبز در فلات پامیر و سفید، سنگ لاجورد در بدخشان، شیشه های رنگی در فلات پامیر و اسبهای نیرومند ختلان) گشودند و تا نیمه آسیا به پیش رفتند. (فرانک و براونستون، ۱۳۷۶: ۱۲-۱۳) بر اساس گزارشی چینی در سال ۸۱ میلادی، اقلامی که به چین وارد می شد عبارت بود: از قاطر، الاغ، شتر، اسب های کهر و تیز تک و اقلامی که به خزانه امپراتور می رسید شامل پوست های سمور، موش خرما، روباه و گورکن، و قالیچه های رنگین و فرش های خوش نقش که در ازای آنها در درجه اول ابریشم، بعد یشم، سنگ های درخشان، ظروف مرجانی و بلوری از چین خارج می شد. (همان: ۱۳۹؛ هیون تسیانگ، ۱۳۹۲: ۴۳-۴۶)

در ادامه بحث، مسیر راه بزرگ خراسان با تکیه بر اهمیت تجاری و بازرگانی آن، ذکر می شود.

## از بغداد تا ری (عراق و جبال)

همان گونه که گفته شد راه بزرگ خراسان از غرب به شرق از بغداد و دروازه خراسان این شهر آغاز می شد. درباره بازرگانی، اقتصاد و محصولات بغداد در کتاب های جغرافیایی مطالب فراوانی به چشم می خورد. بازارهای بغداد به وجود کالاهای کمیابی که از سایر بلاد در آن جا جمع آوری می شد، مشهور بود. پارچه های رنگارنگ ابریشمی معروف به عتابی در آن جا بافته می شد که به نام یکی از محلات بغداد منسوب بود. در بغداد پارچه هایی برای جامه و پرده و عمامه ها و دستمال ها و حصیر خوب سامانی می بافتند. (لسترنج، ۱۳۷۳: ۹) حدود العالم از محصولات صادراتی بغداد نام برده و می گوید از این شهر جامه های پنبه، ابریشم، آبگینه مخروطی شکل و روغن و شراب و معجون به دست می آید و به همه جهان صادر می شود. (حدود العالم، ۱۳۶۲: ۱۵۱) مقدسی هم به

فرآورده های زیبا و انواع پوشاک ابریشمی و دو گونه حصیر عبادانی و سامانی اشاره کرده است. (مقدسی، ۱۳۶۱/۱: ۱۷۸-۱۷۹)

راه بزرگ خراسان از بغداد به عنوان یک کانون اقتصادی مهم آغاز و به سمت شرق ادامه می یافت. بر اساس گزارش جغرافی نویسان مسلمان مسیر حرکت از بغداد تا حلوان به این گونه بوده است: پل نهران، دسکره الملک، طارستان، جلولا، خانقین، قصر شیرین، حلوان. (یعقوبی، ۱۳۵۶: ۴۴ - ۴۵؛ ابن رُسته، ۱۳۶۵: ۱۹۲ - ۱۹۴؛ مقدسی، ۱۳۶۱/۱: ۱۵۹ و ۱۶۷؛ یاقوت الحموی، ۱۳۹۹/ق/ ۲: ۳۴۰ - ۳۴۱؛ لسترنج، ۱۳۷۳: ۶۷-۶۸)

بدین سان راه خراسان در نزدیکی حلوان از منطقه سواد خارج و به جبال وارد می شود. شهر حلوان، در جبال زاگرس، واقع در سر حد فرمانروایی خلیفه عباسی بوده است. یاقوت حموی می نویسد: حلوان در پایان مرزهای سواد نزدیک جبال است و میان آن و بغداد پنج بارانداز (مرحله) است. (یاقوت حموی، ۱۳۴۷: ۶۷). مقدسی، حلوان را قصبه‌ای کوچک در کوه و دشت و نزدیک کوه توصیف کرده که دور آن را باغ ها فراگرفته است و انگور و انجیر دارد. او به بازار کوچک، نهر کوچک و دژ کهن آن اشاره کرده است. (مقدسی، ۱۳۶۱/۱: ۱۷۱) در حدود العالم در وصف حلوان آمده است:

«شهری است بسیار نعمت و رودی اندر میان وی همی گذرد و از وی انجیر خیزد کی خشک کنند و به همه جا ببرند.» (حدودالعالم، ۱۳۶۲: ۱۵۱) در کنار شاهراه خراسان و چهار فرسخ بالای حلوان به طرف کرند، مازروستان واقع است. یاقوت آن را محلی در راه خراسان دانسته که ایوان بزرگی در آن قرار دارد و آثار بوستان ویران شده ای که در گذشته به وسیله بهرام گور ساخته شده، در آن پدیدار است. (یاقوت الحموی، ۱۳۹۹/ق/ ۵: ۳۴) مستوفی از کرند و خوشان به عنوان دو ده از توابع حلوان یاد کرده، که در زمان او کرند خراب و خوشان آباد بوده است. (مستوفی، ۱۳۳۶: ۱۲۹)

پس از حلوان، مهم ترین شهر کرمانشاه است. یعقوبی، در قرن سوم، ادامه این مسیر را از حلوان تا کرمانشاه این چنین وصف کرده است «از شهر حلوان به مرغزار معروف به مرج القلعه که ستوران خلفا در چراگاه های همین محل می چرند، و از مرج القلعه به زبیدی و سپس از آن جا به شهر کرمانشاه روند.» (یعقوبی، ۱۳۵۶: ۴۵) مرج القلعه قبل از کرمانشاه به نوشته ابن حوقل «شهری است خرم با حصار زیبا و آب های جاری و گوسفندان رایگان گونه». (ابن حوقل، ۱۳۴۵: ۱۰۳) کرمانشاه یکی از نواحی چهارگانه ایالت جبال است که در جغرافیای تاریخی این منطقه از آن به «قرماسین» نیز یاد می کنند. ابن حوقل در صورءالارض، قرمیسین را شهر زیبای دانسته که در آن آب ها جاری است و درختان و میوه های فراوان دارد و کالاها در آن ارزان اند و «علف فراوان و ستور و شتران چرنده بسیار دارد». او می نویسد تجارت در این شهر رونق فراوانی دارد. (همان: ۱۰۳) قزوینی در آثار البلاد درباره قرمیسین نوشته است: «شهری است میان همدان و حلوان در سر راه حاجیان. قباد بن فیروز ... قصری در آن جا بنا نهاده بود موسوم به قصر اللصوص». (قزوینی، ۱۳۷۳: ۵۰۳)

دینور (ماه الکوفه) در مسیر جاده خراسان و در فاصله سه بارانداز (مرحله) با کرمانشاه قرار دارد. با این که یعقوبی آن را شهر بزرگی معرفی کرده است، مستوفی در قرن هفتم می گوید شهری کوچک است. ممکن است در میان قرن سوم تا هفتم در اثر جابه جایی جمعیتی از وسعت آن کاسته شده باشد. هوای دینور معتدل و آبش فراوان و محصولاتش غله و میوه است. (مستوفی، ۱۳۳۶: ۱۲۸)

اصطخری می نویسد دینور شهری پرمیوه و کشت فراوان است. (اصطخری، ۱۳۴۷: ۱۶۴) همین نظر را یاقوت نیز تأیید کرده و از نظر تجاری و بازرگانی میوه و کشت و زرع و آب، دینور را ستوده است. (یاقوت الحموی، ۱۳۹۹ق/ ۲: ۵۴۵-۵۴۶)

راه خراسان پس از دینور به همدان می رسد. یعقوبی در توصیف مسیر حرکت از دینور به همدان نوشته است: «از شهر دینور به محلی که به آن محمدآباد گفته می شود دو منزل بیرون می رود، و از محمدآباد تا همدان نیز دو منزل راه است.» (یعقوبی، ۱۳۵۶: ۴۷) به گفته اصطخری رودراور از نواحی همدان «جایی آبادان و پرنعمت و زعفران آنجا بیش از دیگر جایها خیزد و بهتر باشد و هر جایی از آنجا برند». (اصطخری، ۱۳۴۷: ۱۶۵) اما در مورد خود همدان ابن حوقل آن را شهری بزرگ و زیبا توصیف کرده که دارای جوی ها، درختان و غلات بوده و در آنجا قیمت ها ارزان است و لبنیات و پنیر و انواع کالاهای بازرگانی از قبیل زعفران فراوان است. همدان «شهر بزرگی است ... و به دست مسلمانان ساخته شده است و حصار و ربض و چهار درب آهنی دارد ... آبها و باغ های فراوان و کشت های آبی و دیمی دارد. فراخ نعمت و پر برکت است و تجارتی رایج و خوار و بار دارد». (ابن حوقل، ۱۳۴۵: ۱۰۲ و ۱۰۵) همچنین به گفته ابن حوقل زعفران رودراور به همدان می آمده است. رودراور از نواحی همدان و «روستایی است بزرگ و پهناور و زراعت و زعفران آن مشهور است ... فراخ نعمت است و آبها و میوه های گوناگون و کشتها دارد. زعفران آنجا فراوان و خوب و در سراسر شهرهای جبال بی نظیر است و به همین سبب آن را به نواحی دیگر می فرستند». (همان: ۱۱۲)

آخرین شهر بزرگ شاهراه خراسان قبل از ری، ساوه است. این شهر در نیمه راه همدان و ری قرار دارد و در نزدیکی آن شهر دیگری به نام «آوه» بوده است. (یاقوت الحموی، ۱۳۹۹ق/ ۳: ۱۷۹) مقدسی درباره محصولات ساوه، از غله و انگور نیکوی آن یاد کرده و از حمام های خوب ساوه و مسجد جامع و بازار آن نام برده، قزوینی انار آن را ممتاز خوانده، به طوری که در تمام ایران مثل آن نیست و ابن حوقل به معروفیت شتر و شتریان آن اشاره کرده که مورد نیاز مسافران و زائران مکه است. (ابن حوقل، ۱۳۴۵: ۱۰۳؛ مقدسی، ۱/۱۳۶۱: ۵۴۵؛ قزوینی، ۱۳۷۳: ۴۵۹) قزوینی همچنین می گوید در وسط مسجد خزانه کتب قرار داشت که در آن هر گونه کتابی بود. به علاوه اسطرابها و کره ها برای مطالعه علم نجوم داشت، و همچنین بیمارستان و مدرسه ها و رباط هایی در آن شهر وجود داشت. (قزوینی، ۱۳۷۳: ۴۵۹)

این مسیر تجاری بزرگ پس از ساوه، به ری می رسد. بدون تردید از مهم ترین شهرهای کنار جاده خراسان، ری بوده است. این شهر در قرن چهارم هجری بزرگ ترین مراکز چهارگانه ایالت جبال بوده است. ابن رسته، که جامع ترین توصیف را از راه بغداد تا ری ارائه کرده، درباره ری نوشته است: برای ری پنج دروازه به نام های «باطان»، «بلیسان»، «کوهک»، «هشام» و «دروازه سین» نام برده اند که از اولی به بغداد، از دومی به قزوین، از سومی به طبرستان، از چهارمی به قومس و از پنجمی به قم می روند. (ابن رسته، ۱۳۶۵: ۱۹۸) ابودلف در سفرنامه خود از دروازه های آهنی، باروی عظیم، مسجد جامع، دژی که «رافع بن هرثمه» آن را بنا نهاد، کوهی در نزدیکی آن به نام «طبرک» است و نیز از تابوت های سنگی و معدن های طلا و نقره ری یاد کرده است. او از پارچه های معروف به «رازی» که مخصوص ری است و در هیچ جای دیگر بافته نمی شود، نام برده است. (سفرنامه ابودلف، ۱۳۵۴: ۷۲ - ۷۵) این پارچه یکی از مهمترین محصولات بازرگانی در مسیر

راه خراسان بوده است. طیلسان های پشمین و کرباس را نیز در ری نیکو می یافتند ولی محصول عمده آن پنبه و روغن و شراب (نیبذ) بوده است. (جمال زاده، ۱۳۴۳: ۵۱۳) راه بزرگ خراسان از شرق به غرب از دروازه باطان به سوی جبال و عراق می رفت و به همدان می رسید. شعبه ای از راه دروازه سین به سوی اصفهان و شیراز می رفت. همه کاروان هایی که مال التجاره از یونان و روم و آسیای صغیر و بین النهرین و شامات از یک طرف، و چین و هند و آسیای وسطی از طرف دیگر حمل می کردند، گذارشان بر ری بود. در این میان از شرق ابریشم خام، کاغذ، کافور، دارچین، مامیران، ادویه، سنگ های قیمتی به این جا آورده می شد و از این مسیر هم از غرب مروارید، منسوجات، قالی، مرجان های بحر احمر، خز و دیبای رومی به شرق صادر می شد. (کریمیان، ۱۳۵۴: ۵۵۲)

در کنار این دروازه های متعدد، ری بازارهای بزرگ و متنوعی نیز داشته که بیانگر اهمیت تجاری این شهر در مسیر راه خراسان است. مهمترین این بازارها عبارت اند از بازار باب الجبل، بازار باب سین، بازار باب هشام، بازار بلیسان، چهارسوق یا چهار بازار ری، بازار دهک نو، بازار روده، که این بازار از همه بازارها معمورتر و آبادتر بوده است. بازار ساریبانان، بازار نرمة یا رسته نرمة، که منسوب به دیه نارمک است و بازار نصرآباد. (همان: ۲۱۴) معتبرترین این بازارها بازار ساریبانان و بازار روده بوده که قسمت اعظم داد و ستد و معاملات و تجارت در آنجا صورت می گرفته است. به نوشته اصطخری بازار روده «از همه آبادان تر است و کاروانسراها بازارها و بازرگانی های بسیار آنجا باشد ... و معاملت به زر و درم کنند». (اصطخری، ۱۳۴۷: ۱۷۰) بازار روده را می توان کهنه ترین و قدیمی ترین بازارهای ری دانست. اصطخری درباره اهمیت محصولات تجاری ری نیز می نویسد «و از متاع ها کرباس های نرم خیزد کی به آفاق از آنجا برند ... و از ری پنبه به بغداد آرند و به آذربایگان برند و جامه نرم مُنیّره خیزد». علاوه بر منسوجات، قزوینی از محصولات دیگر ری نیز یاد کرده است. بنابر گزارش قزوینی در ری شانه و قلدح را از چوب محکم و خوش تراشی که از طبرستان می آوردند درست می کردند. از میوه جات خربزه و هلوی ری هم شهرت داشته و صادر می شده است. (قزوینی، ۱۳۷۳: ۴۶۵) علاوه بر این از محصولات و تولیدات دیگری که اهمیت تجاری ری را در مسیر راه خراسان نشان می دهد، می توان از معادن طلا و نقره، سرب، خاک نسوز و سنگ سیمان نام برد. همچنین از هنرهایی همچون سفال سازی، کاشی سازی، مصنوعات فلزی و شیشه ای، پارچه بافی، ساختن ظروف و افزارهای چوبی نیز می توان نام برد. غلات، پنبه، میوه جات، نوشابه مخصوص ری، زعفران و لبنیات را نیز می توان مورد اشاره قرار داد. (کریمیان، ۱۳۵۴: ۵۵۲ به بعد)

### راه از ری تا نیشابور

کاروان های بزرگ تجاری، پس از ری در ادامه مسیر خود وارد قومس می شدند. ایالت قومس، که در حدود العالم از آن به «قومس» یاد شده است، (حدود العالم، ۱۳۶۲: ۱۴۶) در دامنه جبال البرز واقع است و ارتفاعات البرز حد شمالی آن است. این ایالت از سرزمین کم پهناور و باریکی که میان کوه های البرز در شمال و کویر لوت در جنوب محصور است، تشکیل می شد. شاهراه بزرگ خراسان، که از ری در اقلیم جبال می آمد و به سوی نیشابور در خراسان می رفت، از سراسر ایالت قومس می گذشت و همه شهرهای مهم قومس، در مسیر این راه واقع بود. این شاهراه پس از خروج از ری و طی سه منزل به خوار می رسید. پس از خوار، منزلگاه اول قصر یا قریه الملح بود که آن را

به فارسی «ده نمک» می گفتند. پس از آن به منزلگاه رأس الکلب و پس از آن به سمنان و سپس به دامغان کرسی ایالت قومس می رسید. (لسترنج، ۱۳۷۳: ۳۹۲-۳۹۳) یعقوبی نوشته است از ری تا قومس بر شاهراه و جاده بزرگ دوازده منزل راه است که برخی از آن ها در معموره و برخی دیگر در بیابان ها است. (یعقوبی، ۱۳۵۶: ۵۲)

اما بی شک مهمترین شهر این بخش از جاده خراسان، دامغان بود. یعقوبی دامغان را شهر و قصبه ایالت قومس به شمار آورده است. (همان) مقدسی هم دامغان را قصبه قومس، و سمنان، بسطام، زغنه، بیار و مغون را از شهرهای آن به حساب آورده است. (مقدسی، ۱۳۶۱/۲: ۵۱۸-۵۱۹) یعقوبی قومسی ها را در ساختن پوشاک های پشمی قومسی گران قیمت، ماهرترین مردمان توصیف کرده و در حدود العالم به صدور پارچه از قومس به گرگان و طبرستان تصریح کرده است. (یعقوبی، ۱۳۵۶: ۵۲؛ حدود العالم، ۱۳۶۲: ۱۴۶) ابودلف و به تبع او یاقوت از سیبی که در قومس به دست می آید و از آن جا و از طریق راه خراسان به عراق صادر می شود، یاد کرده اند. (سفرنامه ابودلف، ۱۳۵۴: ۸۲؛ یاقوت الحموی، ۱۳۹۹ ق/ ۲: ۴۳۳) گزارش ابن حوقل از دامغان نمایانگر اهمیت تجاری این شهر است «از میوه آن به مقدار فراوان به عراق برند. از کومش جامه معروفی به دست می آید که به کشورهای دیگر برند و در همه جا مشهور است». (ابن حوقل، ۱۳۴۵: ۱۲۲) از دیگر محصولات دامغان می توان به میوه های کمیاب، دستار، پنبه، کیسه، طیلسان، پارچه های نازک پشمین و مندیل های سفید اشاره کرد. (حدود العالم، ۱۳۶۲: ۱۴۶؛ مقدسی، ۱۳۶۱/۲: ۵۴۳)

دومین شهر ایالت قومس از حیث وسعت، شهر بسطام است. جغرافی نویسان آن را شهری کوچک با هوای معتدل و جمعیتی اندک و باغ های بسیار و میوه های نیکو و غله فراوان وصف کرده اند. مقدسی جامع بسطام را زیبا همچون دژی در میان بازارها نامیده و در زمینه صادرات از گلابی آن نام برده که به عراق صادر می شود. (مقدسی، ۱۳۶۱/۲: ۵۲۱) یاقوت نیز از سیب بسطام نام برده و کیفیت آن را ستوده است. یاقوت از بازارهای تجاری و بازرگانی بسطام نیز یاد کرده است. (یاقوت الحموی، ۱۳۹۹ ق/ ۲: ۴۳۵)

شاهراه خراسان پس از بسطام با گذشتن از بیارجمند و بیهق (خسروجرد) وارد خراسان می شد. نخستین شهر بزرگ خراسان که راه بزرگ خراسان از آن می گذشت شهر نیشابور مرکز ربع نیشابور یکی از چهار ربع خراسان بود. نیشابور را «ام البلاد خراسان»، «آبر شهر» و «دمشق کوچک» نیز نامیده اند. (اصطخری، ۱۳۴۷: ۲۷۰؛ مستوفی، ۱۳۳۶: ۱۸۱؛ ابن بطوطه، ۱۳۳۷: ۳۹۶) در حدود العالم نیشابور شهر بزرگی توصیف شده که جمعیت زیادی دارد و محل بازرگانان و محل استقرار سپاه است. (حدود العالم، ۱۳۶۲: ۸۹) درباره محصولات و معادن نیشابور جغرافی نویسان مطالب فراوانی نوشته اند. اصطخری کوه های نیشابور را معدن فیروزه دانسته است. (اصطخری، ۱۳۴۷: ۲۷۲) ابن رسته هم نیشابور را دارای معدن مس دانسته که از مس معادن دیگر روی زمین مرغوب تر است. (ابن رسته، ۱۳۶۵: ۸۵-۸۶) مقدسی در بحث بازرگانی این منطقه نوشته است: «از نیشابور پارچه های سپید، حفیة، بیاف، عمامه های شهجانی حفیة، راختج، تاختج، مقنعه، زیر پیراهنی، ملحم ابریشمی، مصمت، عتابی، سعیدی، ظرائفی، مشطی، زینت، پارچه های مویین و نخ ریسیده خوب و آهن و جز آن ها صادر می شود.» (مقدسی، ۱۳۶۱/۱: ۴۷۴-۴۷۵) ابن بطوطه از پارچه های حریر که در نیشابور بافته می شود، یاد کرده و نوشته است که آن ها را برای فروش به هندوستان می فرستند. (ابن حوقل، ۱۳۴۵: ۱۶۸) اما بازارهای نیشابور نیز در یکی از مراکز اصلی مبادلات کالا در مسیر راه



خراسان و بیانگر اهمیت تجاری این شهر بود. بنا بر گزارش ابن حوقل بازارهای نیشابور در ربض بیرون شهر و کهن دژ قرار دارد و «بهترین آن دو بازار است به نام های مربعه الکبیره (چهار سوی بزرگ) و مربعه الصغیره (چهار سوی کوچک). مربعه (الکبیره) به سوی مغرب روی بازار تا مقابر حسینین کشیده شده و در میانه این بازارها کاروانسراها و فندق هاست که بازرگانان در آنجا برای تجارت می نشینند و نیز خانبارهایی برای داد و ستد وجود دارد» که صاحبان حرف و مشاغل در آن مشغولند، از قبیل کلاه سازان و کفشگران و خرازان و ریسمانگران و بزازان که هر یک بازارهایی مخصوص دارند. (همان) ابن حوقل همچنین با اشاره به جایگاه تجاری و بازرگانی نیشابور می نویسد در سراسر خراسان، شهری در تجارت و کثرت مسافر و قافله به «پای نیشابور نمی رسد و از آنجا انواع جامه های پنبه‌ای و ابریشمی به دست می آید که به سایر سرزمین‌های اسلامی و برخی از سرزمین‌های کفر می برند و پادشاهان و بزرگان از همین جامه ها بر می گزینند، چه از هیچ شهر یا ناحیه ای جامه ای بدین مرغوبی به دست نمی آید.» (گرایلی، ۱۳۷۴: ۲۲۷)

در بازارهای نیشابور همچنین گاهی مانند سمرقند و هرات برده نیز می فروختند. از کارگران ساده گرفته تا صنعتکار چیره دست و غلامان جنگی و موسیقی دانان، مطربان، رقاصه ها و آوازخوانان را در معرض فروش قرار دادند. البتکین و سبکتکین غزنوی در بازار برده فروشان نیشابور خریداری شده اند. (ابن فقیه همدانی، به نقل از همان: ۲۲۸)

ابن فقیه همدانی آنجا که از زیبایی های بلاد سخن گفته، می نویسد زیباترین جای‌ها از نظر استخراج معادن (فیروزه) نیشابور است. او همچنین در باب اهمیت تجاری نیشابور می نویسد که نساجان و بافندگان این شهر معروف اند. جامه های ملحم، نوعی پارچه ابریشمی سفید و طاهری پاکیزه تاخته و تافته و رافته (نوعی پارچه نازک) در این شهر پدید می آید که از این جامه ها به دیگر ولایات می برند. (ابن بطوطه، ۱۳۳۷: ۳۹۷)

### از نیشابور تا مرو

منزلگاه بعدی کاروان های تجاری در مسیر راه خراسان، طوس است. طوس در قرن چهارم هجری دومین شهر ربع نیشابور محسوب می شد و از دو شهر «طابران» و «نوقان» که متصل به هم بودند تشکیل می گردید. نوقان «طوس بزرگ» نیز گفته می شد. به فاصله دو منزلگاه چاپاری از طوس باغ بزرگی بود در دهکده سناباد و در آن دهکده قبر هارون الرشید و مقبره امام هشتم شیعیان علی بن موسی الرضا در آن باغ بود. (لسترنج، ۱۳۷۳: ۴۱۴) ابودلف طوس را عبارت از چهار شهر دانسته که دو شهر آن بزرگ و دو شهر آن کوچک است. او نوشته است میان طوس و نیشابور کاخ بسیار باشکوهی برپاست. سازنده این کاخ یکی از تابعه یمن بوده که در سفر به چین آن را ساخته و بعدها این کاخ به دست «اسعد ابن ابی یعفر» پادشاه کحلان افتاده است. (سفرنامه ابودلف، ۱۳۵۴: ۸۴-۸۵) این گزارش که گویای سفر یکی از تابعه یمنی به چین از مسیر راه خراسان است، خود نمایانگر اهمیت تجاری و بازرگانی آن می باشد.

مقدسی هم چنین طوس را خزانه بزرگ و باستانی شمرده که در شمار روستاهای نیشابور است و در آن املاک، کشت زارها، میوه جات و معادن وجود دارد. (مقدسی، ۱۳۶۱/ ۲: ۴۶۷-۴۶۸) مستوفی نوشته است: از میوه های آن جا انگور و انجیر بسیار شیرین می باشند. (مستوفی، ۱۳۳۶: ۱۸۵-۱۸۶) جغرافی نویسانی همچون نویسنده مجهول حدود العالم و قزوینی به وجود معادن فیروزه، مس،

سرب، سرمه، نقره و غیر این ها در کوه های طوس اشاره کرده اند. (حدودالعالم، ۱۳۶۲: ۹۰؛ قزوینی، ۱۳۷۳: ۴۸۰) همچنین در اطراف طوس معدن فیروزه و سنگ مرمر سبز وجود داشت. (اصطخری، ۱۳۴۷: ۲۰۵) علاوه بر این به گزارش ابن حوقل در «کوه نوقان معدن قدور البرام (سنگ برای ساختن دیگ سنگین) است که به سایر بلاد خراسان می برند و جز آن معادن دیگر از قبیل مس و آهن و فیروزه و خماین و دهنج (زاج سبز) وجود دارد، و از کسانی شنیده ام که معادن طلا نیز دارد». (ابن حوقل، ۱۳۴۵: ۱۶۹)

جاده خراسان پس از طوس با گذشتن از سرخس و دندانقان به مرو می رسد. سرخس نیز در میان راه طوس به مرو از اهمیتی تجاری برخوردار بود. به گزارش اصطخری در سرخس «چراخورها فراوان بود در نواحی و کار ایشان (مردم سرخس) بازرگانی شتر باشد». (اصطخری، ۱۳۴۷: ۲۱۵) به گزارش مستوفی سرخس انگور و خربزه نیکویی داشته است. مقدسی نیز می نویسد که سرخس مسجد و بازاری پرجمیت دارد و مردم آن در ساختن دستارها و مقنعه های زری دوزی شده مهارت خاصی دارند و مصنوعات آن به جاهای دیگر صادر می شود. (مقدسی، ۱۳۶۱: ۲ / ۴۶۹؛ مستوفی، ۱۳۳۶: ۱۸۷)

مرو دومین ربع خراسان بود. مرو را «مروشاهجان» نیز می گفتند که مراد مرو بزرگ بود تا با مرو کوچک اشتباه نشود. یاقوت حموی از دو شهر به نام های «مرو رود» و «مرو شاهجان» اسم برده که اولی را مرو کوچک و دومی را مرو بزرگ نامیده است. (یاقوت الحموی، ۱۳۹۹ ق / ۵: ۱۱۲) مقدسی از وجود چهار دروازه در شهر مرو نام برده که عبارت اند از دروازه شهر در پشت جامع، دروازه سنجان در سوی دیگر، دروازه بالین و دروازه مشکان، که لسترنج جهت هر یک از آن ها را معین کرده است. (مقدسی، ۱۳۶۱ / ۲: ۴۵۵؛ لسترنج، ۱۳۷۳: ۴۲۵) نویسنده صورءالارض می نویسد «اما بازارهای آن، در روزگار گذشته بر دروازه شهر جنب مسجد جامع بود و ابومسلم آن را به ماجان انتقال داد و بازاری است بسیار نظیف و دارای همه چیزهاست که در شبانه روز بدان نیازمند می شوند». (ابن حوقل، ۱۳۴۵: ۱۷۰) نویسنده حدود العالم نیز می گوید در خراسان شهری که بازاری به نیکویی مرو داشته باشد، نیست. او سپس به محصولات مرو همچون پنبه خوب، اشترغاز، فلاته، سرکه، آبکامه و غیر این ها اشاره کرده است. (حدودالعالم، ۱۳۶۲: ۹۴) در مورد محصولات مرو نیز گزارش شده که «میوه های آن سالم و خوب است، چنانکه خربزه آنجا را پار کرده و می خشکانند و به نواحی بسیار حمل می کنند ... در بیابان مرو اشترغاز است که به جاهای بسیار می برند و نیز ابریشم و پيله ابریشم فراوان به دست می آید و نیز پنبه خوب و بسیار نرم و جامه ها به دست می آید و از این جامه ها به سرزمین های دیگر نیز می برند». (همان: ۱۷۱)

اصطخری در توصیف مبسوط خود از اهمیت تجاری محصولات مرو می نویسد «خوش ترین شهرهای خراسان است و میوه های مرو به از میوه های دیگر شهرهای خراسان بود، تا آن حد کی خربزه آنجا را خشک کنند. کشته خربزه (میوه خشک کرده) به آفاق ببرند. و هیچ جای دیگر نشنوده ام کی خربزه کشته توان کرد کی تباه نشود. و نان مرو معروف است. و اندام و ترتیب بناها و بازارها و پاکیزگی مردم و ترتیب بازارهای پیشه وران چنان کی هر حرفتی بازاری جداگانه دارند ... و اشترغاز به همه جهان از بیابان مرو برند. و ابریشم و قز بسیار کی در مرو گیرند جای دیگر نگیرند. و شنوده ام کی اصل ابریشم در روزگار از مرو به طبرستان افتاد و هنوز تخم از مرو به طبرستان برند و پنبه مروی و کرباس های نیکو از مرو خیزد». (اصطخری، ۱۳۴۷: ۲۰۸) علاوه بر شهر مرو، نواحی

اطراف و مضافات مرو نیز از اهمیت تجاری برخوردار بوده است. یکی از مهمترین این نواحی کشمیهن بود. به گزارش ابن حوقل کشمیهن «در یک منزلی مرو در خود ریگزار است و رودی بزرگ و درختان و میوه ها و بازار خوب و کاروانسراها و رباط ها و گرمابه ها دارد». (ابن حوقل، ۱۳۴۵: ۱۷۱)

### از مرو تا سمرقند

راه بزرگ خراسان پس از مرو که از مهمترین منزلگاه های آن است، با گذشتن از آمل به ساحل رود جیحون می رسد. با عبور از رودخانه جیحون، شاهراه خراسان وارد ماوراءالنهر می شود. سرزمینی که از نظر تجاری اهمیت زیادی برای رونق بخشیدن به این شاهراه داشت، چرا که «در ماوراءالنهر جامه نیز فراوان است زیرا پشم و ابریشم و کرباس های عالی و پارچه کتانی بیش از حد نیاز دارند. در این سرزمین معادن آهن نیز بسیار و زیاده بر تجارتشان است و نیز معدن های طلا و نقره و جیوه آن فراوان است و هیچ یک از بلاد اسلام از حیث فراوانی به پایه آن نمی رسد». (همان: ۱۹۴)

در آمل و بعد از رود جیحون جاده خراسان با عبور از رباط علی (فربر) و بیکند به بخارا می رسد. این شهر از آبادترین و مهم ترین شهرهای ماوراءالنهر شمرده می شد؛ به گونه ای که هنگام فتوحات اعراب، اهمیت سیاسی و اقتصادی اش بیش از دیگر شهرهای این سرزمین و در عصر اسلامی، سال ها «دار الاماره» بود و همین ویژگی موجب شد که جایگاه تاریخی خود را نگاه دارد. این سرزمین در روزگار حکومت سامانیان به اوج رونق خود رسید و در آن زمان، پایتخت سامانیان به شمار می رفت. از نظر اقتصادی و پولی بنا بر روایت ابن حوقل «نقودشان درهم و دینار بود و با کالا نیز داد و ستد کنند و درهمی به نام غطریفی دارند که از آهن و روی و سرب و جز آن است ... این درهم جز در بخارا و جاهایی خاص واقع در پشت رود رایج نیست و نیز درهمی است به نام محمدیه که مسکوک است و صورت هایی مصور به حروف ناخوانا دارد ... در داد و ستد از فلوس استفاده کنند ... در اندرون و بیرون باروی شهر، بازارهای به هم پیوسته است که در مواقع معینی دایر می شود و در آنها به داد و ستد چارپا و لباس و برده و کالاهای دیگر از قبیل روی و مس و ظروف و لوازم ذخیره ای می پردازند. جامه های پنبه ای معروف به بخاری که سنگین و محکم بافته شده و مورد توجه عرب است و نیز فرش (گلیم یا جاجیم) و جامه پشمی برای رختخواب که به غایت زیباست و زیلو و سجاده محراب در بخارا و نواحی آن تهیه می شود و به عراق و سایر جاها صادر می گردد». (همان: ۲۱۷)

بخارا توابع و روستاهای فراوانی داشت. خُجاده، مَغکان، بَمَجکث، طَووایس و زندَنه شهرهای شناخته شده ای درون دیوار بخارا بودند، اما طَووایس از دیگر شهرها مهم تر می نمود. (مقدسی، ۱۳۶۱/ ۲: ۳۸۶) به گزارش ابن حوقل «طَووایس شهری است بزرگ و بازار و مجمعی بزرگ دارد که مردم از اقطار خراسان در وقت معین از سال بدان می شتابند. از این شهر جامه های پنبه ای فراوان به دست می آید و به عراق صادر می شود». (ابن حوقل، ۱۳۴۵: ۲۱۶) طَووایس بر پایه منابع تاریخی، بازار معروفی داشته که هر سال نزدیک به ده روز برقرار بوده است و مردم بسیاری از سراسر ماوراءالنهر برای داد و ستد کالا و تجارت به آن جا می رفته اند. (نرشخی، ۱۳۶۳: ۱۸؛ جیهانی، ۱۳۶۸: ۱۸۵) نرشخی در توصیف این بازار می نویسد «هر سالی بدین بازار ده هزار کس بیش حاضر می

آمدی از بازرگان و اصحاب حوائج، چنانچه از فرغانه و چاچ و جاهای دیگر بیامدندی و با منفعت بسیار بازگشتندی و بدین سبب اهل این دیه توانگر بودند و سبب توانگری ایشان کشاورزی نبوده است و بر شاهراه سمرقند است و تا بخارا هفت فرسنگ است» (نرشخی، ۱۳۶۳: ۱۸)

علاوه بر این بازار، در درون حصار بخارا و در شرخ نیز بازاری وجود داشته که نرشخی درباره آن می‌نویسد «ایشان را در قدیم بازاری بوده است که در میان زمستان هر سال ده روز از ولایت های دور آمدندی و بازرگانی و سودا کردند. و آنچه از آنجا خاستی بیشر حلوی مغزین بودی و دوشاب کرده و قنطاری بودی و چوب‌ها و ماهی شور و ماهی تازه و پوستین گوسفند. و از بره بسیار بازرگانی شدی و اما امروز به روزگار ما هر آدینه بازار باشد که از شهر و نواحی بازرگانان آنجا روند. و آنچه از آن دیه خیزد که امروز بازرگانان به ولایت ها برند روی باشد و کرباس». (همان: ۲۰-۲۱)

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

جامه های پنبه ای طواویس به عراق هم صادر می‌شود. (ابن حوقل، ۱۳۴۵: ۲۱۶) رامتین و بیکنند نیز از شهرهای مهم پیرامون بخارا بودند. بیکنند از مهم‌ترین منطقه‌های تجاری و بازرگانی شمرده و «مدینه‌التجار» خوانده می‌شد. مورخان، شمار رباط‌های فراوان این شهر و محراب زیبای مسجد جامع آن را در سرتاسر ماوراءالنهر بی‌همتا دانسته‌اند. (ابن خردادبه، ۱۳۷۰: ۲۲ و ۲۵)

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

بخارا بازارهای فراوانی داشت که مهم‌ترین آنها بازار معروف «ماخ» بود. این بازار را سالانه دو بار برپا می‌کردند و در آن، بُت خرید و فروش می‌شد. نرشخی در تاریخ بخارا می‌نویسد: «به بخارا بازاری بوده است که آن را بازار ماخ روز خوانده‌اند، سالی دو بار، هر باری یک روز بازار کردند و هر باری که بازار بود [در وی] بتان فروختندی و به هر یک روز، زیادت از پنجاه‌هزار درم بازرگانی شدی». (نرشخی، ۱۳۶۳: ۲۹)

از مهم‌ترین بازارهای کوچک چند روزه، بازاری ده‌روزه در شرخ (یکی از روستاهای بخارا) بود که در میانه زمستان باز می‌شد و بیش‌ترین کالای آن پوست گوسفند و چوب بود. (همان: ۵۲)

کارهای صنعتی به‌ویژه بافندگی نیز در بخارا پررونق بود. پارچه‌های ابریشمی، کتان و پشمی که در این شهر و توابع آن تولید می‌شد، از مهم‌ترین کالاهای بازرگانی به شمار می‌رفت. شاذروان نیز که خواهان فراوانی داشت، از مهم‌ترین آثار صنعتی بخارا بود و بازرگانان بسیاری به داد و ستد آن می‌پرداختند. این منسوجات به عراق و سایر جاها صادر می‌گردد. (ابن حوقل، ۱۳۴۵: ۲۱۶)

به این ترتیب مهم ترین مصنوعاتی که از بخارا به دیگر جای‌ها می‌رفت پارچه و منسوجات بود. شاید بیش از آن که حجم آن محصولات برای بخارا سود آورد باشد، ارزش آنها بود که نقره به بخارا سرازیر می‌کرد. بیت الطراز بخارا که نمی‌دانیم یک کارگاه بوده یا چندین عدد، برای خلفای عباسی بغداد، سفره و پرده سراسر می‌بافته و تزیین می‌نموده و قیمت آن به حدی بالا بوده که خراج شهر به بغداد با آن ادا می‌شده است، همچنین در کنار دو مورد پیشین یزدی‌ها و بالش‌ها و (مصلی‌ها) و بردهای فندقی مخصوص خلیفه هم در همین بیت‌ها بافته و پرداخته می‌شده است. این صناعت در آغاز سامانیان دیگر رونق گذشته را نداشته چون خلافت بغداد هم دیگر قدرت گذشته را نداشت پس استادان آن یا پراکنده شدند یا به کار بافت پارچه‌های زندنجی مشغول گشتند، پارچه‌هایی که در سراسر جهان اسلام خواهان داشت و حتی اگر در شهرهای دیگر هم تولید می‌شد باز با همان نام زندنجی به فروش می‌رفت. (نرشخی، ۱۳۶۳: ۲۸-۲۹)

پس از بخارا جاده خراسان با گذشت از دبوسیه و کشانیه به سمرقند می‌رسید. سمرقند نیز از مشهورترین شهرهای سرزمین ماوراءالنهر و ایالت سغد بوده و از پیشینه تاریخی درازی برخوردار بوده است. پس از قدرت یافتن سامانیان (۲۸۷ق)، اداره آن‌جا زیر نظر حکومت مرکزی این سلسله قرار گرفت و سمرقند از اهمیت و رونقی شگفت‌آوری برخوردار شد. سمرقند آبادی‌ها و شهرهای فراوانی داشت که وَرَعَسَر، مَایْمَرُغ، سَنَجَرَفَعَن، ساودار و ذَرَعَم از مهم‌ترین آنها بودند. اُشتیخَن، کُشانیه (کشانی) و وِزار در شمال سمرقند قرار داشتند. کشانیه یا کیسانیه، که قلب بلاد سغد خوانده می‌شد، از اهمیت ویژه‌ای برخوردار و شهری آباد بود. ابن‌حوقل در این‌باره چنین می‌نویسد: «ناحیه کشانیه آبادترین شهرهای سغد است. این کشانیه و اُشتیخَن در بزرگی قریب یک‌دیگرند، جز آنکه کشانیه بزرگ‌تر و آبادتر و روستاهای آن پر نعمت‌تر و مردم آن بزرگوارتر و در ظاهر آراسته‌ترند و از همه مردم سغد توان‌گرت‌تر.» (ابن حوقل، ۱۳۶۶: ۲۲۷) شهرهای مهم کرمینیه، دَبوسیه و رابنجان، میان سمرقند و بخارا و کِش و نخشب در نواحی جنوبی سمرقند بودند.

گمان می‌رود که آب و هوای مناسب و حاصل‌خیزی منطقه و گذشتن رود سغد از کنار سمرقند، مهم‌ترین عوامل سرسبزی و آبادانی آن بوده باشند. آب و هوای متنوع و خوب این سرزمین، رونق کشاورزی کشت محصولات گوناگون را به دنبال می‌آورد، چنان‌که همه مردمان ماوراءالنهر از محصولات کشاورزی سمرقند بهره می‌بردند. فندق و بادام، از صادرات روستاهای سمرقند بود و گونه‌های غلّه و میوه در این ناحیه تولید می‌شد، اما سمرقند را با کاغذ مرغوبش می‌شناختند. کاغذ از محصولات گران‌بهای موجود در مسیر راه بزرگ خراسان و پی‌آمد هنر مردم این دیار بود که سال‌ها تا دورترین نواحی دنیا می‌رفت و همه را به تحسین برمی‌انگیخت. قزوینی در آثارالبلاد در این‌باره می‌نویسد: «و از سمرقند اشیای غریبه به ولایات برند، از آن جمله، کاغذی است که او را سمرقندی گویند و در هیچ‌جا به آن خوبی نباشد مگر در چین». (قزوینی، ۱۳۷۳: ۶۱۷) نویسنده حدودالعالم در وصف کاغذ سمرقند می‌گوید: «و از وی کاغذ خیزد کی به همه جهان می‌برند». (حدودالعالم، ۱۳۶۲: ۳۳۱)

بر پایه روایت‌های تاریخی، منطقه سمرقند از منابع طبیعی و معدنی سرشار بود و در آن ذغال‌سنگ فراوانی وجود داشت و افزون بر آن گچ سفید، زاج، نوشادر و سنگ ساختمان هم یافت می‌شد. طلاشویی نیز در مجرای رود زرافشان رایج بود.

با این وجود سمرقند را بیش از هر چیز، جایگاه راهبردی (استراتژیک) - جغرافیایی آن مهم می‌نمود، یعنی این شهر بر سر راه قافله‌های بازرگانی هند، خراسان، چین و سرزمین ترکان قرار داشت و کالاهای گوناگون نقاط مختلف جهان در بازارهای این شهر یافت می‌شد. از این‌رو، سمرقند را بندر بزرگ تجاری ماوراءالنهر می‌نامیدند. (ابن حوقل، ۱۳۴۵: ۲۲۱) نزدیکی و مجاورت ماوراءالنهر به قلمرو چینیان، از مهم‌ترین عوامل رونق یافتن تجارت و بازرگانی این سرزمین به‌ویژه سمرقند به شمار می‌آمد، زیرا بازرگانان سمرقند، بیش‌تر با چینیان داد و ستد می‌کردند.

صاحب حدودالعالم درباره اوضاع بازرگانی سمرقند می‌نویسد: «سمرقند، شهری بزرگ است و آبادان است با نعمت‌های بسیار و جای بازرگانان همه جهان است». (حدودالعالم، ۱۳۶۲: ۳۳۱) جیهانی سمرقند را بندر تجاری ماوراءالنهر می‌خواند: «سمرقند، فرضه ماوراءالنهر است و مجمع بازرگانان و همه متاع‌ها بدان‌جا آرند و از آن‌جا به شهرها برند». (جیهانی، ۱۳۶۸: ۱۸۶) محل تجمع و مرکز بازارهای سمرقند، محلی به نام «رأس الطاق»، از آبادترین نقاط شهر بود و کالاهای گوناگون فراوانی برای خرید و فروش در آن‌جا وجود داشت، «اما مرکز و محل تجمع بازارهای ربض رأس الطاق است چنانکه بازارها و کوچه‌ها و محله‌ها همه بدان می‌پیوندند». (ابن حوقل، ۱۳۴۵: ۲۲۰) سگه مبادلاتی در این بازارها «درهم اسماعیلی و مگره عریض و دینار است». (همان: ۲۲۷)

تجارت برده در سمرقند از رونق ویژه‌ای برخوردار بود، چنان‌که منابع تاریخی آن را «جای جمع آمدن بردگان ماوراءالنهر و پرورش‌دهنده بهترین برده‌ها» دانسته‌اند. (جیهانی، ۱۳۶۸: ۱۸۷) البته خرید و فروش غلامان و کنیزان ترک، بیش از داد و ستد دیگر بردگان رواج و اهمیت داشت و جامه‌های زربفت، پارچه‌های دیا، دیگ‌های مسین، زین و لگام اسب و شیشه نیز از تولیدات و صادرات سمرقند بود. همچنین بنابر منابع چینی بین سال‌های ۶۴۷ - ۶۲۷ م. فقط از سمرقند و اطراف آن، ۲۰ هیأت ایلچی‌گری به چین روانه شده بودند و با کاروان‌های تجارتی به داد و ستد پرداخته بودند. (میرعابدینی، ۱۳۸۰: ۱۲۶)

علاوه بر شهر سمرقند، روستاها و نواحی اطراف آن نیز در مسیر راه بزرگ خراسان، قرار داشتند و محصولات تجاری خود را مبادله می‌کردند. ابن حوقل گزارش مسووطی از محصولات تجاری این نواحی به دست داده است «بنجیکت روستایی است دارای میوه‌های فراوان و درختان انبوه و به داشتن محصولات خوب چه خشک و چه تر ممتاز است. شاوذار به داشتن هوای سالم و زراعت خوب و میوه‌های نیکو معروف است. روستای درغم خوشترین دارای کشت‌های سرسبز و نیز انگوری است که بر انگور روستاهای دیگر تفوق دارد و به نواحی دیگر حمل می‌شود ... کش شهرستانی است که میوه آن زودتر از سایر نواحی ماوراءالنهر می‌رسد و نوبار آن را به بخارا می‌آورند. در کش نمک استخراج می‌کنند که به نواحی بسیاری از خراسان صادر می‌گردد و در کوه‌های آن عقاقیر فراوان هست و نیز ترنجبین در این ناحیه به دست می‌آید و همچنین استرهای خوش اندام و خرامان ماوراءالنهر از همین جاست که به نواحی مختلف خراسان فرستاده می‌شود ...» (ابن حوقل، ۱۳۴۵: ۲۲۵-۲۲۸)

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

## از اشروسنه تا فرغانه

کاروان های تجاری در مسیر راه بزرگ خراسان با خروج از سمرقند وارد ناحیه اشروسنه می-شوند؛ «اما اشروسنه همچون سغد نام اقلیم است و شهری بدین نام ندارد ... شهر بزرگ اشروسنه به زبان مردم آنجا بومجکت نام دارد و شهرهای دیگر آن ارسیانیکت، کرکت، غزق، فغکت، ساباط، زامین، دیزک، نوجکت و خرقانه است. ... دومین شهر بزرگ زامین است که در طریق فرغانه به سغد واقع است. مسافرانی که از سغد به فرغانه روند در آنجا منزل کنند». (همان: ۲۳۰) بنابر گزارش اصطخری آهن از محصولات تجاری اشروسنه بوده است «و از مرسمنده (یکی از روستاهای اشروسنه) و فرغانه آهن بسیار در آفاق نقل می افتد. و در مرسمنده بازاری هست و مجمعی بزرگ هست که در هر ماهی یک نوبت خلق از شهرهای دور به معاملات در آن جمع می شوند». (اصطخری، ۱۳۴۷: ۳۵۴) همین گزارش را ابن حوقل نیز تأیید می کند و می نویسد «در ناحیه منیک و مرسمنده ابزار آهنی سازند که به سراسر خراسان و نیز عراق فرستاده می شود ... مرسمنده بازاری مشهور دارد که مردم از جاهای دور بدان جا گرد آیند و این بازار در آغاز هر ماه یک بار تشکیل می شود». (ابن حوقل، ۱۳۴۵: ۲۳۲-۲۳۳)

بدین گونه مسیر راه خراسان در اشروسنه با گذشتن از زامین و ساباط (بلاش آباد)، وارد جلگه بزرگ و سرسبز فرغانه می شود. فرغانه نیز همانند اشروسنه «نام اقلیم و شامل اعمال پهناور و شهرهای وسیع و دهکده هاست. کرسی آن اخسیکت (اخسیکت) است که شهری بر لب رود چاچ (سیحون) و در شمال آن و در زمین هموار است ... بازارهای فرغانه در شهر و ربض قرار دارد و بیشتر آن در شهر است (همان: ۲۳۷) ... پس از اخسیکت بزرگترین شهر فرغانه، قباست. این شهر از همه شهرها با صفاتر و وسعت آن در حدود اخسیکت و شامل قهندز و شهر و ربض است ... پس از شهر قبا، بزرگترین شهر اوش است. اوش دارای سه دروازه است به نام های دروازه کوه، دروازه آب و دروازه مغکده. ... آخرین شهر از شهرهای فرغانه واقع در مجاورت نواحی کافر نشین، شهر اوزکند است. وسعت آن به اندازه دو سوم اوش و شامل قندز و شهری استوار و ربض است. بازارها در ربض قرار دارد که در آنجا با ترکان داد و ستد کنند. باغ ها و آب های جاری دارد.» (همان: ۲۳۸)

جلگه فرغانه را از شمال و جنوب، کوه های بلند در آغوش گرفته اند. در فرغانه مهاجرنشینان سغدی وطن کرده بودند و بازرگانان قوم از راه این جلگه به چین و مغولستان سفر می کردند. در فرغانه معادن زر و سیم هست و از کوه های سوخ جیوه و از ناحیه نسیای بالا قیر (زفت) و چراغ سنگ و زر و سیم و فیروزه و آهن و روی و سرب به دست می آید. (ابن حوقل، ۱۳۴۵: ۲۴۰) اصطخری نیز در این زمینه گزارش می دهد «در حدّ فرغانه معدن زر و سیم هست ... و ژبوه از کوه های سوخ برخیزد و در ناحیت نسیای زبرین چشمه های زفت خیزد. و در کوه اسبره، چشمه نفت است. و کان پیروزه و مس و سرب و آهن همه در حدود فرغانه بود». (اصطخری، ۱۳۴۷: ۲۶۷)

## از فرغانه تا تون هوانگ

بدین سان در ناحیه فرغانه، مسیر جاده خراسان با عبور از شهرهای اُش، قبا و پس از گذشتن از سیحون، در نهایت به اوزکند می رسد. اوزکند مجاور نواحی کافر نشین واقع شده بود. شاهراه خراسان پس از اوزکند وارد نواحی کافر نشین شده و با گذشتن از کنار دریاچه اسی غول (تسون

کاریا/ جونقاریه) به کاشغر، یکی از محور های اصلی راه بزرگ خراسان و غربی ترین نقطه حوضه تاریم (فرانک و براونستون، ۱۳۷۶: ۱۷) می‌رسد. در نزدیکی کاشغر مکانی به نام برج سنگی قرار داشت که محل تلاقی کاروان‌های تجاری چین با کاروان‌هایی بود که از طرف مغرب می‌آمدند. مکان آن را خُلم (تاش فرغان) کنونی در ساحل علیای رود یارکند می‌دانند. (بولنوا، ۱۳۸۳: ۸۴)

در کاشغر راه به دو شعبه تقسیم می‌شود. یکی به سوی ختن و راه اصلی خراسان به سمت کول جای و پس از گذر از بیابان تکلمکان به حوضه پهناور و پرآب شهر تورفان که قریب به صد متر پایین تر از سطح دریا قرار دارد، (فرانک و براونستون، ۱۳۷۶: ۳۱-۳۲ و ۳۶) می‌رسد. بازمانده های شهر باستانی (کیائو - هو/کیو - شه ، بارکوتو/یار - فوتو)، متعلق به دوره هان (۲۵۲ ق.م - ۲۲۵ میلادی)، در مغرب شهر کنونی تورفان و آثار بازمانده از شهر چهارگوشه مخروطی کنونی گوچن/گائوچانگ، به وسعت ۱/۵ کیلومترمربع، ساخته شده در ۶۴۰ میلادی (که از قرن سوم/ نهم پایتخت اویغورها بوده است) در نزدیکی شرق تورفان، بیان کننده قدمت ناحیه و جاده است. (Dräage and Bèuhrer, pp 104-106) در نهایت جاده بزرگ خراسان پس از طی هزاران کیلومتر مسیر و تبادل صدها کالای بازرگانی به سرانجام خود به تون هوانگ یعنی دروازه ورودی چین می‌رسد.

#### نتیجه

راه بزرگ خراسان شبکه‌ای گسترده و طولانی بود که شرقی ترین نواحی چین را به غربی ترین سواحل مدیترانه پیوند می‌داد. داده های تجاری و بازرگانی پرشماری که در متن این پژوهش بدان‌ها اشاره شد، همگی بیانگر جایگاه و اهمیت شهرهای قرار گرفته در مسیر این راه بزرگ است. البته از یک چشم انداز کلی می‌توان برآیند مباحث مطرح شده را بدین‌گونه طرح نمود که این شهرهای اصلی واقع شده در مسیر راه از یک سو و راه اصلی خراسان از سوی دیگر، به طور مستمر در یک فرآیند همکاری بلند مدت به سر می‌بردند. بدان معنا که این راه بزرگ خراسان بود که امکان مبادلات و معاملات بزرگ و بین‌المللی را در میان این شهرها فراهم می‌کرد و به رونق هرچه بیشتر تجاری و اقتصادی آنها کمک انکارناپذیری می‌نمود. این شهرهای بزرگ (از بغداد تا تون هوانگ) همگی به لطف وجود یک شبکه بین‌المللی و گسترده جاده ای به هم متصل می‌شدند و می‌توانستند محصولات و تولیدات خود را به اقصی نقاط جهان آن روز مبادله نمایند.

از سوی دیگر نیز وجود همین شهرها بود که اصولاً امکان پیدایش راه بزرگ خراسان را فراهم نموده بود. بی‌شک اگر شهرهای بزرگی همچون بغداد، قرمیسین، ری، نیشابور، مرو، بخارا، سمرقند و کاشغر در مسیر این راه وجود نداشت، به احتمال قوی راه بزرگ خراسان نمی‌توانست بدان اهمیت برسد و چنین نقش بی‌بدیلی ایفا نماید. راه بزرگ خراسان به لطف وجود این شهرهای بزرگ و تولیدات و محصولات متنوع و متعدد آنها بود که توانست تبدیل به یک راه بزرگ بین‌المللی و مؤثر در عرصه تبادلات تجاری گردد.

گذشته از این، بررسی و دقت در محصولات مبادلاتی و معاملاتی، در مسیر راه بزرگ خراسان که خود بخش بزرگی از راه موسوم به ابریشم است، این مسئله را روش می‌سازد که ابریشم تنها یکی از محصولات مبادلاتی بوده و هیچ برتری مطلق نسبت دیگر محصولات مبادله‌ای نداشته است. داده‌های پرشماری که در متن این پژوهش در ارتباط با محصولات تولیدی و مبادله ای در مسیر این راه



ذکر شد، همگی گویای تنوع بی نظیر این محصولات و تولیدات است. بنابراین نامیده شدن این راه به نام راه ابریشم را می‌توان یک خطای تاریخی دانست. و البته نام راه بزرگ خراسان که نه ماهیت کالایی بلکه ماهیتی جغرافیایی دارد، بی شک به حقیقت تاریخی نزدیک‌تر خواهد بود.

### پی نوشت ها:

- ۱ - برای نمونه بنگرید به مظاهری، علی اکبر، جاده ابریشم، ترجمه ملک ناصر نوبان، تهران، ۱۳۷۲-۱۳۷۳؛ فرانک، آیرین و براونستون، دیوید، جاده ابریشم، ترجمه محسن ثلاثی، تهران، سروش، ۱۳۷۶؛ مجموعه مقالات دومین اجلاس بین المللی جاده ابریشم، به اهتمام محمد باری و آفاق حامد هاشمی، تهران، وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی، ۱۳۷۶؛ بولنوا، لوس، راه ابریشم، ترجمه ملک ناصر نوبان، تهران، پژوهشگاه علوم انسانی، ۱۳۸۳؛ باستانی پاریزی، محمدابراهیم، ازدهای هفت سر: راه ابریشم، تهران ۱۳۸۰؛ درژ، ژان پیر و بوهرر، امیل، جاده ابریشم، ترجمه همز الهی، تهران، روزنه کار، ۱۳۷۸؛ شوارد نادره، ادوارد، جاده بزرگ ابریشم، ترجمه رقیه بهزادی، مرکز چاپ و انتشارات وزارت امور خارجه، ۱۳۸۰
- ۲ - یکی از منابع تحقیقاتی مهم و راهگشا در راه بزرگ خراسان در دوره باستان و روابط ایران و چین در این دوره، منبع زیر است: Laufer, Berthold, Sino-Iranica; Chinese contributions to the history of civilization in ancient Iran, Publication Field Museum of Natural History, Chicago, 1919

### منابع

- ابن حوقل، *صورة الارض*، ترجمه جعفر شعار، بنیاد فرهنگ ایران، ۱۳۴۵.
- ابن حوقل، *سفرنامه ابن حوقل (ایران در صورة الارض)*، ترجمه و توضیح جعفر شعار، چاپ دوم، تهران، امیرکبیر، ۱۳۶۶.
- ابن خردادبه، *مسالك و ممالک*، ترجمه سعید خاکرند، تهران، میراث ملل، چاپ اول، ۱۳۷۱.
- ابن خردادبه، عبیدالله بن عبدالله، *المسالك و الممالک*، ترجمه حسین قره چانلو، تهران، مترجم، ۱۳۷۰.
- ابن رسته، احمد بن عمر، *الأعلاق النفیسة*، ترجمه و تعلیق حسین قره چانلو، تهران، مؤسسه انتشارات امیرکبیر، چاپ اول، ۱۳۶۵.
- اصطخری، ابو اسحق ابراهیم، *مسالك و ممالک*، به اهتمام ایرج افشار، تهران، بنیاد موقوفات افشار، ۱۳۷۳.
- باستانی پاریزی، محمدابراهیم، *ازدهای هفت سر: راه ابریشم*، تهران ۱۳۸۰.
- بولنوا، لوس، (۱۳۸۳)، *راه ابریشم*، ترجمه ملک ناصر نوبان، تهران، پژوهشگاه علوم انسانی .
- جیهانی، ابوالقاسم بن احمد (۱۳۶۸)، *اشکال العالم*، ترجمه عبدالسلام کاتب، تصحیح فیروز منصوری، مشهد، آستان قدس رضوی.
- *حدود العالم عن المشرق الی المغرب*، به کوشش منوچهر ستوده، تهران، کتابخانه طهوری، ۱۳۶۲.
- الحموی، یاقوت بن عبدالله، *معجم البلدان*، بیروت، دار صادر، ۱۳۹۹ ق.
- حموی، یاقوت، *مشترک یاقوت حموی*، ترجمه محمد پروین گنابادی، تهران، کتابخانه ابن سینا، چاپ اول، ۱۳۴۷.
- دیاکونوف، میخائیل میخائیلویچ، *اشکانیان*، ترجمه کریم کشاورز، تهران، ۱۳۵۱.
- رضا، عنایت الله، (۱۳۷۶)، «*نقش ایران در جاده ابریشم تا پایان عهد ساسانی*»، مجموعه مقالات دومین اجلاس بین المللی جاده ابریشم، به اهتمام محمد باری و آفاق حامد هاشمی، تهران، وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی.

- سفرنامه ابن بطوطه، ابن بطوطه، ترجمه محمدعلی موحد، تهران: بنگاه ترجمه و نشر کتاب، ۱۳۳۷.
- سفرنامه ابودلف در ایران، ابودلف، با تعلیقات ولادیمیر مینورسکی، ترجمه سید ابوالفضل طباطبایی، تهران، زوار، چاپ دوم، ۱۳۵۴.
- شارپ، رالف نورمن، فرمان‌های شاهنشاهان هخامنشی، شیراز، ۱۳۴۶.
- فرانک، آیرین و برا ونستون، دیوید، (۱۳۷۶)، جاده ابریشم، ترجمه محسن ثلاثی، تهران، سروش.
- فرای، ریچارد نلسون (۱۳۴۸)، بخارا، دست‌آورد قرون وسطا، ترجمه محمود محمودی، تهران، بنگاه ترجمه و نشر کتاب.
- فرای، ریچارد، گذری در جغرافیای تاریخی آسیای مرکزی، ترجمه حبیب برجیان، ایران شناخت.
- قزوینی، زکریا بن محمد بن محمود، آثار البلاد و اخبار العباد، ترجمه و اضافات جهانگیر میرزا قاجار، تصحیح میرهاشم محدث، تهران، امیرکبیر، چاپ اول، ۱۳۷۳.
- کریمیان، حسین، ری باستان، جلد اول، دانشگاه ملی ایران، ۱۳۵۴.
- گرایلی، فریدون، نیشابور شهر فیروزه، خاوران، ۱۳۷۴.
- گیرشمن، رمان، (۱۳۶۳)، ایران از آغاز تا اسلام، ترجمه محمد معین، تهران، علمی و فرهنگی.
- لسترنج، سرزمین‌های خلافت شرقی، ترجمه محمود عرفان، تهران، شرکت انتشارات علمی و فرهنگی، ۱۳۷۳.
- محمود آبادی، اصغر، «جاده ابریشم در ساختار تمدن سه دولت ایران، چین و روم باستان در دوران اشکانیان»، فرهنگ اصفهان، شماره ۲۸ و ۲۷، ۱۳۸۳.
- مستوفی قزوینی، حمدالله، نزهة القلوب، به کوشش محمد دبیرسیاقی، تهران، کتابخانه طهوری، ۱۳۶۶.
- مظاهری، علی اکبر، جاده ابریشم، ترجمه ملک ناصر نوبان، تهران، ۱۳۷۲-۱۳۷۳.
- مقدسی، محمد بن احمد، احسن التقاسیم فی معرفة الاقالیم، ترجمه علی نقی منزوی، تهران، شرکت مؤلفان و مترجمان ایران، چاپ اول، ۱۳۶۱.
- میرعابدینی، ابوطالب، جغرافیای تاریخی سمرقند، فصلنامه مطالعات ملی، سال دوم، شماره ۷، بهار ۱۳۸۰.
- نرشخی، ابوبکر محمد بن جعفر (۱۳۶۳)، تاریخ بخارا، ترجمه ابونصر احمد بن محمد بن نصر القبّاوی، تصحیح سید محمدتقی مدرس رضوی، چاپ دوم، تهران، توس .
- هیون تسیانگ، سفرنامه (قسمت مربوط به ایران)، ترجمه جواد چوپانیان، کتاب ماه تاریخ و جغرافیا، مهر ۱۳۹۲، شماره ۷۲.
- یعقوبی، ابن واضح، البلدان، ترجمه محمدابراهیم آیتی، تهران، بنگاه ترجمه و نشر کتاب، چاپ سوم، ۱۳۵۶.