

الطرق التجارية ودورها في نشر الإسلام في آسيا الوسطى

أ. سالمة أبو الناصر أبورقية²

أ. عقيلة علي محمد¹

<https://orcid.org/0009-0000-7185-0975>

المؤلف 1

<https://orcid.org/0009-0007-9205-3394>

المؤلف 2

قسم التاريخ - كلية التربية/ القصيبة - جامعة الزيتونة²

salmanaser867@gmail.com

Aghiladabees2022@gmail.com

Trade Routes and Their Role in Spreading Islam in Central Asia

¹Mr. Aqila ALI Muhammad

²Mr. Salma Abu Al-Nasser Abu Ruqayya.

² ¹ Department of History – College of Education Al – Qasia – Al-Zaytouna University

تاريخ الاستلام: 2025-10-15، تاريخ القبول: 2025-12-02، تاريخ النشر: 2025-12-15.

المستخلص:

تستعرض هذه الدراسة تأثير الطرق التجارية في تعزيز انتشار الإسلام في آسيا الوسطى، مع التركيز على العوامل الاقتصادية والثقافية والدينية التي ساهمت في ذلك. فقد شهدت هذه المنطقة تفاعلاً حيويًا بين الشعوب والتجار الذين اعتمدوا على طرق التجارة، مثل طريق الحرير، لنقل السلع والأفكار والمعتقدات الدينية.

يتناول البحث كيف ساهم التجار المسلمون في نشر الإسلام من خلال تواصلهم مع السكان المحليين، سواء عبر التجارة أو التبادل الثقافي والتعليم الديني. كما يستكشف تأثير المراكز التجارية الكبرى مثل بخاري وسمرقند في تعزيز الهوية الإسلامية، حيث كانت هذه المدن محط جذب للعلماء والفقهاء، مما ساعد في نقل المعرفة الدينية.

ومن خلال استعراض المصادر التاريخية والجغرافية، تسلط الدراسة الضوء على العلاقة بين النشاط التجاري والتوسع الإسلامي، موضحة كيف ساهمت التجارة في خلق بيئة غنية بالتفاعل الديني والثقافي.

الكلمات المفتاحية:

طريق الحرير، التفاعل الثقافي، أخلاق التجار، المدن الواحية (مثل مرو وبخاري).

Abstract:

This study explores the impact of trade routes in promoting the spread of Islam in Central Asia, focusing on the economic, cultural, and religious factors that contributed to this. This region witnessed vibrant interaction between peoples and traders who relied on trade routes, such as the Silk Road, to transmit goods, ideas, and religious beliefs. The study examines how Muslim merchants contributed to the spread of Islam through their interactions with local populations, whether through trade, cultural exchange, or religious education. It also explores the impact of major trading centers such as Bukhara and Samarkand in strengthening Islamic identity, as these cities attracted scholars and jurists, which aided in the transmission of religious knowledge. By reviewing historical and geographical sources, the study sheds light on the relationship between commercial activity and Islamic expansion, demonstrating how trade contributed to creating an environment rich in religious and cultural interaction.

Keywords:

Silk Road – cultural interaction – merchant ethics – oasis cities (such as Merv and Bukhara)

أهمية البحث:

يكتسب هذا البحث قيمة كبيرة لأنه يبرز الدور الحيوي الذي تلعبه الطرق التجارية في نشر الإسلام، مما يساعد على فهم كيفية انتقال الأفكار والثقافات عبر هذه المسارات. كما يسهم في توضيح العلاقة الوثيقة بين التجارة والدعوة الإسلامية، ويكشف عن تأثير التجار المسلمين في تشكيل المجتمعات الإسلامية في منطقة آسيا الوسطى.

أهداف البحث:

1. تحليل دور الطرق التجارية في نشر الإسلام وتأثيرها على المجتمعات المحلية.
2. دراسة الشخصيات التجارية التي ساهمت في نشر الإسلام في آسيا الوسطى.
3. تحديد العوامل الاقتصادية والثقافية التي ساعدت في انتشار الإسلام عبر التجارة.
4. مقارنة تأثير الطرق التجارية في آسيا الوسطى بمناطق أخرى شهدت انتشارًا مشابهًا للإسلام.

منهجية البحث:

يعتمد البحث على المنهج التاريخي لتحليل المصادر التاريخية المتعلقة بالتجارة وانتشار الإسلام، بالإضافة إلى المنهج التحليلي لدراسة تأثير العوامل الاقتصادية والثقافية. كما يمكن استخدام **المقارنة التاريخية** بين طرق التجارة المختلفة وتأثيرها على انتشار الإسلام.

إشكالية البحث:

كيف ساهمت الطرق التجارية في نشر الإسلام في آسيا الوسطى؟ وما هي العوامل التي جعلت التجارة وسيلة فعالة لنقل الدين والثقافة الإسلامية إلى هذه المنطقة؟

المقدمة:

كانت الطرق التجارية بمثابة شرايين حيوية لنشر الإسلام في قلب آسيا الوسطى، حيث لم تكن مجرد مسارات اقتصادية فحسب، بل تحولت إلى قنوات غنية للتبادل الثقافي والديني. منذ البدايات الإسلامية، اعتمد التجار المسلمون على هذه الطرق لنقل بضائعهم، لكنهم جلبوا معهم أيضًا قيم الإسلام وتعاليمه، مما ساهم في توسيع دائرة الدين بين مختلف الشعوب.

تُعتبر طرق الحرير من أبرز المسارات التي ساعدت في هذا الانتشار، إذ ربطت بين العالم الإسلامي ومناطق مثل بخاري وسمرقند، حيث استقر التجار المسلمون وأقاموا علاقات وثيقة مع السكان المحليين، مما أدى إلى اعتناق العديد منهم للإسلام.

لم يقتصر هذا الانتشار على التجارة فحسب، بل أسهمت أيضًا المؤسسات التعليمية والمساجد التي أسسها المسلمون في تعزيز الهوية الإسلامية في تلك المناطق.

إلى جانب التجارة، لعبت العلاقات الدبلوماسية والفتوحات الإسلامية* دورًا بارزًا في ترسيخ الإسلام، حيث تفاعل الحكام المحليون مع المسلمين، مما أدى إلى تبني الإسلام بشكل رسمي في بعض المناطق.

كما كان التأثير الثقافي واضحًا في الفنون والعمارة، حيث تأثرت المدن الكبرى في آسيا الوسطى بالطراز الإسلامي في البناء والتخطيط العمراني(1) (بهراموف، 2025)

المبحث الأول: تعريف بمنطقة وسط آسيا:

أطلق المسلمون العرب خلال الفتوحات في القرن الأول الهجري على منطقة آسيا الوسطى اسم "بلاد ما وراء النهر"، حيث تقع هذه المنطقة شرق بحر قزوين، وتعني البلاد الواقعة خلف نهر جيحون (أموردريا) ونهر سيحون (سيردريا).

تُعتبر هذه المنطقة شاسعة وواسعة النطاق، حيث تمتد مساحتها إلى حوالي 8 ملايين كيلومتر مربع. من الناحية الجغرافية، تنقسم أراضي آسيا الوسطى إلى قسمين رئيسيين. الأول هو تركستان الغربية أو الروسية، التي كانت جزءًا من الاتحاد السوفيتي سابقًا، وهي مقسمة إلى خمس جمهوريات مستقلة لم تأخذ في اعتبارها التركيبة البشرية أو اللغوية، وهي: تركمانستان، أوزبكستان، قيرغيزستان، طاجيكستان وكازاخستان.(2) (paul,1997)

أما القسم الثاني فهو تركستان الشرقية، المعروفة أيضًا بالصينية، حيث يقع الجزء الأكبر منها تحت النفوذ الصيني.(3) (Fermand,2011)

تشمل هذه المنطقة أربعة أقاليم واسعة من آسيا الوسطى، حيث يحدها من الشمال الجزء الجنوبي من منغوليا، ومن الجنوب إقليمي التبت وقانسو، ومن الشرق منطقة كيانغ في الصين. وبالتالي، فإن أراضي آسيا الوسطى تنقسم بين قسم خاضع للصين وآخر مستقل عن روسيا.(4) (Paul,1997) تاريخيًا، تُعرف آسيا الوسطى باسم "تركستان"، مما يعكس الهيمنة التركية على سكانها، على الرغم من وجود عناصر بشرية أخرى. في تركستان الشرقية، يعيش الكرغيز في المناطق الجبلية الشمالية والغربية، بينما يتواجد أشقائهم الدولان في مناطق الغابات.

ويُعتبر الفلاحون المستقرون هم أقدم السكان وأكثرهم كثافة، حيث يبلغ عددهم حوالي 1.5 مليون شخص يتوزعون في القرى والمدن، باستثناء منطقة قره شهر وضواحيها التي تسكنها قبائل جونغا المغولية. (5) (Femand,2011)

أما بالنسبة للحدود، فإن السواحل الشرقية لبحر قزوين تشكل الحدود الغربية لآسيا الوسطى، بينما تُعتبر سهول أمبا وحوض نهر السيرداريا الحدود الشمالية. (6) (Girard,1875)

من الناحية الشرقية، يمكن اعتبار الحدود الفاصلة بين تركستان الشرقية والأراضي الصينية هي الواحات الشرقية لإقليم آسيا الوسطى، والذي يُعرف اليوم بتركستان الصين. وأخيرًا، تمتد الحدود الجنوبية جنوب سلسلة جبال قراه قورم لتشكل جبال الهندوكوش حدودها الجنوبية الشرقية، بينما يشكل إقليم خرسان حدودها الجنوبية الغربية. (7) (Girard,1875)

تُعد هذه المنطقة مركزًا إسلاميًا بارزًا يجمع بين التاريخ والحداثة، حيث يعيش فيها أكثر من 200 مليون مسلم من أتباع المذهب الحنفي.

وتكتسب هذه المنطقة أهمية استراتيجية كبيرة بفضل موقعها الجغرافي الذي يربط الصين بشرق آسيا، ويصل بحار الجنوب بالممرات المائية الحيوية. بالإضافة إلى ذلك، فإنها غنية بالموارد الطبيعية، وتتمتع بمكانة جيوسياسية مميزة تعكس تاريخها العريق وحاضرها الديناميكي وآفاقها المستقبلية. (8) (حمدان،2025)

المبحث الثاني: التجارة والتجار في آسيا الوسطى.

تبوأت التجارة مكانة رفيعة في المجتمع العربي الذي كان يغلب عليه الطابع البدوي قبل الإسلام، حيث كانت هذه المهنة تمثل الهوية الاقتصادية للعرب في الحيرة، بينما كان تجار البحرين يتنقلون إلى الهند. ومنذ العصور القديمة، حافظت موانئ عدن في اليمن على نشاطها الدؤوب في تجارة المحيط الهندي، مما عزز مكانتها التجارية.

خلال عصر الفتوحات الإسلامية، تشكلت القوة العسكرية العربية تحت قيادة قادة قرشيين من مكة، الذين كانوا أيضًا تجارًا وحراسًا لأكبر القوافل التجارية التي كانت تنتقل بين اليمن في الجنوب والشام في الشمال، في ما يُعرف برحلتَي الشتاء والصيف. (9) (Lombard,1971)

منذ بداية النبوة في القرن الأول الهجري (السابع الميلادي)، توسعت رقعة دار الإسلام لتصل إلى حدود جبال الألب والمحيط الأطلسي غربًا، ونهر السند المجاور للممالك الهندية وبلاد ما وراء النهر المتاخمة لبلاد الترك، وصولًا إلى الإمبراطورية الصينية في الشرق. وقد أسست الدولة الأموية كيانًا اقتصاديًا ضخمًا بفضل فتوحاتها الواسعة، حيث شمل هذا الكيان الأراضي الهلنستية القديمة وأجزاء من مستعمرات الإمبراطورية الرومانية.

عندما وصلت الجيوش الإسلامية إلى نهر أموداريا، استحوذت على أكبر الحواضر التجارية في ما وراء النهر، المعروفة ببلدان التجارة، التي كانت غنية بالسلع والبضائع، خاصة تلك القادمة من الصين شرقًا والهند جنوبًا. استمر التجار في بلاد الصغد، مثل بيكند وبخاري وسمرقند، (10) (خرداذبة ، 1992) في ممارسة نشاطهم التجاري رغم الفتوحات العسكرية.

في رواية للطبري حول أحداث عام 104 هـ / 723م في عهد يزيد بن الملك، قام القائد القرشي بمعاينة أهل مدينة خجندة السعدية بعد قتلهم لمئة وخمسين أسيرًا مسلمًا. وبعد التأكد من صحة الخبر، قام بإعدام دهاقي خجندة وعزل التجار الذين بلغ عددهم أربعمئة تاجر، قادمين من الصين ومعهم أموال طائلة. ورغم ذلك، رفض التجار القتال ضد المسلمين، وبعد انتهاء المواجهة، أخذ القائد ما أعجبه من أموالهم وسمح لهم بمواصلة تجارتهم. (11) (الطبري ، 1991)

يتضح من هذه الرواية أن معظم سكان المدن الكبرى فيما وراء النهر كانوا يمارسون التجارة، مما جعلهم قوة اقتصادية لا يمكن تجاهلها من قبل حكام خراسان، الذين فضلوا الإبقاء عليهم نظرًا لفعاليتهم التجارية، بينما لم يتسامحوا مع دهاقين النبلاء الذين كانوا يعتبرون مواليهم في إدارة الأقاليم.

كان من الواضح منذ البداية تقدير الحكام المسلمين للأهمية الاقتصادية لما وراء النهر، وحرصهم على الحفاظ على نشاطها التجاري، خاصة وأنها كانت تُعرف بكونها بوابة التجارة ومقصد التجار، خصوصًا للسلع الصينية، مثل الحرير الذي كان يُعتبر من أعلى البضائع. وقد أشار الطبري إلى أن أحد ملوك الترك، المدعو "كورصول"، استأجر خمسة عشر ألف رجل لمحاربة المسلمين ومنع نصر بن السيار وجيشه من عبور نهر الشاس (سيرداريا)، حيث كان كل جندي يتقاضى شهريًا شقة حرير مقابل خدمته، وكان ثمن الشقة حينها خمسة وعشرين درهماً. (12) (الطبري، 1991)

أشار بارثولد إلى أنه عندما استقر الإسلام في جميع أنحاء آسيا الوسطى، بدأ المسلمون في الانخراط في التجارة عبر الطرق المعروفة، وهو ما تؤكد المصادر الصينية. فمنذ بداية القرن الثاني الهجري (الثامن الميلادي)، كانت قوافل التجار المسلمين تسير من بلاد الكرلوك حتى المجرى العلوي لنهر إينسي، متجهة نحو أراضي الأتراك الكرغيز. كما سجلت السجلات الصينية أن التجار المسلمين بدأوا يظهرون في منغوليا منذ عام 924 ميلادي. (13) (Barthold,1945)

أما بالنسبة للتجارة فيما وراء النهر خلال العصر العباسي، فقد اعتبر العديد من المستشرقين الغربيين أن الانطلاقة الحقيقية للتجارة البرية والبحرية بدأت مع تأسيس الدولة العباسية وانتقال مركز الإمبراطورية إلى بغداد. فقد أصبحت بغداد حلقة وصل حيوية بين تجارة الشرق ودمشق غربًا، وارتبطت بميناء الأبله البصري الذي يفتح الطريق عبر الخليج الفارسي إلى سواحل المحيط الهندي وصولًا إلى الصين في أقصى الشرق. (14) (ميكال، 1983)

كانت منطقة آسيا الوسطى تشكل خلفية حضارية واقتصادية خلال العصر العباسي، حيث ساهمت طرقها المتشابكة في توسيع نطاقها الاقتصادي، وخاصة التجاري. وكانت مدن الواحات، (15) (ابن حوقل، 1992) المعروفة بقنوات الري، مأهولة بالتجار الأثرياء الذين كانوا يتحدثون بلغة التجارة، وهي اللغة الصغدية. وقد زاد نشاطهم بفضل دعم الإدارة العباسية، مما أدى إلى استقرار المراكز التجارية في بلخ ومرو وبخارى وسمرقند وكشغرد. وقد شهدت المنطقة تبادلاً كثيفاً للسلع والأفكار والتقنيات، مما جعلها كجزيرة صغيرة تتعرض لمختلف التيارات التجارية. (16) (Lombard, 1971) على مدار القرن الثاني الهجري (الثامن الميلادي)، حرص المسلمون على تعزيز المنطقة المتمدنة، كما وصفها بارثولد، وحمايتها من الغزوات التركية القريبة من الضفة الشرقية لنهر سيرداريا وزرغشان. وقد أقاموا أسواراً دفاعية وخنادق على طول هذه الأنهار لحماية السكان ونشاطاتهم الاقتصادية. ومن الجدير بالذكر أن هذه المنشآت الدفاعية لم تكن جديدة، بل كانت تقليداً اتبعه كل من سيطر على المنطقة منذ القرن الرابع قبل الميلاد لحماية الواحات من هجمات البدو. (17) (Barthold, 1945) في القرن الرابع الهجري / العاشر الميلادي، قدّم الجغرافيون والرحالة المسلمون، وعلى رأسهم الاضطخري، صورة واضحة عن ثروات ما وراء النهر ومقوماتها الاقتصادية، حيث وصفوا مستوى المعيشة لسكانها بأنه يتسم بالثراء والرفاهية، وذلك بفضل خصوبة أراضيهم وتنوع حرفهم وتجارتهم. وقد استثمر الأثرياء أموالهم في بناء الربطات والحصون، التي تمثل الثغور الشرقية لبلاد الإسلام، حيث يتجاوز عددها عشرة آلاف رباط، مما يضمن سلامة المسافرين ((18) (الاضطخري، 1992) ويوفر لهم الطعام وعلف الدواب. كما تتوفر فيها مصادر المياه العذبة من عيون سقاية ومرافق مائية، مما يسهل حركة التجارة.

أما ابن حوقل النصيبي، الرحالة والتاجر الذي استخدم التجارة كوسيلة لفهم خصائص الأقاليم وطبيعة الشعوب، فقد أشار إلى وفرة المدن والقرى التي تتخللها قنوات السقي، بالإضافة إلى المراعي الواسعة والمزارع. وأكد على أن إنتاجهم من الدواب يكفي احتياجاتهم، حيث يمتلكون البغال والجمال والإبل والحمير والأغنام، ويصدرون الفائض إلى الأتراك الكازلوك. كما كانوا يتاجرون في الملابس الصوفية والحريز، وتشتهر المنطقة أيضاً بمعادن الحديد والذهب والزيبق، ((19) (ابن حوقل، 1992) بالإضافة إلى الأوبار وفراء السناجب والثعالب، وكذلك الزعفران. (20) (الاضطخري، 1992) شهدت تجارة ما وراء النهر في العهد الساماني نشاطاً كبيراً، حيث لم يعد التركيز مقتصرًا على ترميم الأسوار، بل توسعت الحملات العسكرية في السهوب التركية، مما أدى في بعض الأحيان إلى فتح مدن جديدة، مثل مدينة طراز أوليا أطاً بالقرب من نهر طلاس في عام 280هـ / 893م. (21) (Barthold, 1945)

في الوقت نفسه، سعى آل سامان إلى تشجيع التجار المسلمين على توسيع نطاق تجارتهم في القرى التركية المجاورة، مما أدى إلى إنشاء مستوطنات تجارية إسلامية. وقد أشار ابن حوقل إلى وجود العديد من المدن الإسلامية على ضفاف نهر الشاش (طشقند)، (22) (ابن حوقل ، 1992) حيث استقر المسلمون في أراضي الأتراك الغزية، مما ساهم في انتشار الإسلام في هذه المناطق وسهوب منغوليا. (23) (Barthold,1945)

كما أن الاستقرار السياسي والأمن الذي شهدته فترة السامانيين (203-395هـ / 819-1005م) ساهم في ازدهار التجارة وتوسيع آفاقها، خاصة بعد سيطرتهم على المناطق الحدودية مع الأقوام الهندية والتركية، مما ضمن للتجار الأجانب أرباحاً مستقرة. كما أدت المصاهرة بين السامانيين وملوك الصين في زمن الأمير نصر بن أحمد إلى تحسين العلاقات السياسية وتعزيز الروابط التجارية، مما فتح الطريق أمام التجار العرب والمسلمين نحو الصين. (24) (الحذيفي، 1988)

المبحث الثالث: طريق الحرير.

أولاً: التسمية والأبعاد.

يعود تأسيس قوتين عظيمتين إلى القرن الثاني قبل الميلاد، وهما إمبراطورية أسرة هان التي وحدت الصين، والإمبراطورية الرومانية التي بدأت تتوسع على حساب الممالك المجاورة لها. في هذه الحقبة، تم تدشين طريق الحرير التجاري بعد رحلة استكشافية قام بها تشانغ كيان، رئيس حرس أبواب القصر الإمبراطوري، بتكليف من الإمبراطور وو تي إلى بلاد آسيا الوسطى. وقد أدرك حينها الأهمية الاقتصادية والاستراتيجية لهذا الطريق بالنسبة للصين، حيث ساهم في تعزيز تجارة البضائع الصينية، وعلى رأسها الحرير، بالإضافة إلى الثروات الحيوانية والغذائية والصناعية، مما دفع تشانغ كيان إلى تشجيع الإمبراطور على إقامة علاقات مع آسيا الوسطى. (25) (Pernot,2007)

لقد انتشرت شهرة عبارة "طريق الحرير" التي أطلقها الجغرافي الألماني فون ريختهوفن في نهاية القرن التاسع عشر، لتصبح مرادفاً للنشاط التجاري في مدن ووحدات آسيا الوسطى. (26) (الحذيفي ، 1988) ومع ذلك، فإن هذه التسمية قد ضيقت مفهوم التجارة في المنطقة، حيث توجي وكأنها تقتصر فقط على تجارة الحرير، وكأنها نهر طويل من الحرير يتدفق من الشرق إلى الغرب، لتلبية شغف الغرب بهذه السلعة الفاخرة. لكن الواقع التاريخي أكثر تعقيداً، حيث لا يوجد طريق حرير واحد، بل شبكة معقدة من الطرق، والحرير ليس سوى نوع واحد من بين العديد من السلع التي كانت تُتداول، مثل الذهب والفضة. (27) (Pernot,2007)

علاوة على ذلك، عند استعراض النصوص الصينية القديمة، نجد غياباً لهذا المصطلح، بل نجد في مخطوطات مدينة دان هوانغ وطورفان ثروة من المعلومات حول الحياة اليومية ونشاط هذه المدن التجارية. (28) (Eric,1996)

ثانياً : الأهمية التاريخية والحضارية لطريق الحرير.

لقد كان لطريق الحرير تأثير عميق في نشر الإسلام في الصين ودول الشرق الأقصى، حيث امتد بطول يقارب 8325 كيلومتراً، بدءاً من سور الصين العظيم أو مدينة تشانج آن، مروراً بممر كانسو، متجهاً عبر آسيا الوسطى، الهند، روسيا، إيران، وأفغانستان، وصولاً إلى بغداد، حلب، دمشق، ثم إنطاكية وأوروبا. لقد اشتهر هذا الطريق بربطه بين شرق العالم وغربه، من خلال نقل التجارة والسلع، مما ساهم في عبور الثقافة الإسلامية إلى هذه المناطق. كما كان وسيلة للتبادل الثقافي والتواصل بين الشعوب، خاصة بين الصين وآسيا الوسطى. (29) (قمر ، 2003)

سار على هذا الطريق العديد من الرحالة مثل ابن بطوطة وماركو بولو (30) (بولو ، 1995) خلال فترة ازدهاره، عندما كانت المدن التجارية الصينية والمشرقية تعيش عصر السلام المغولي والتيموري (658-911هـ / 1260-1505م). وقد كانوا شهوداً على ازدهار هذا الطريق والمدن التجارية، خاصة في الصين وآسيا الوسطى. وقد أبدع الرحالة والمؤرخون والجغرافيون المسلمون، مثل ابن خرداذبة وسليمان التاجر السيرافي ومعاصريه، في وصف أحوال الطريق، حيث تناولوا الحياة السياسية والاقتصادية والاجتماعية والثقافية للمدن التجارية التي كانت قائمة عليه. (31) (ابن خرداذبة ، 1992)

أما فرانك وبراونستون، (32) (براونستون، 1997) اللذان ألفا كتاباً عن طريق الحرير، فقد فقدوا بعض المعالم التجارية على طول الطريق، واقتصر عملهما على إشارات حول هذه المدن، مع مزج بين الحقائق العلمية والأدب الشعبي.

من خلال كتابات الرحالة والجغرافيين والمؤرخين المسلمين، استخلصنا المعالم السياسية والحضارية لطريق الحرير ومدنه التجارية، خاصة في الصين وآسيا الوسطى، خلال عصر ازدهاره في فترات السلام المغولي والتيموري. (33) (المسعودي، 1988)

كانت البداية التاريخية لرحلات التجار على دروب طريق الحرير قبل عصور السلام المغولي والتيموري في مدينة تشانغان جانغ - آن، (34) (بولو ، 1995) المعروفة اليوم بسنجوي، سي نجان فو، والتي كانت تعد مركزاً تجارياً بارزاً وعاصمة للصين خلال فترة أسرة تانغ (من 618 إلى 907 ميلادية، أي قبل الهجرة بأربع سنوات). ومن ثم، يتجه التجار غرباً نحو وادي نهر وي، قبل أن يسلكوا طريقاً جبلية نحو الشمال الغربي إلى أعالي نهر هوانج، المعروف بالنهر الأصفر. بعد

ذلك، يتابعون رحلتهم إلى قلب آسيا بمحاذاة جبال نان شان، ثم يتوجهون إلى واحة قرب نهر صولو قبل أن يدخلوا صحراء جوبي، ثم يمرون بمراعي ممر كانسو. وعند وصولهم إلى مدينة تونهوانج (35) (براونستون ، 1997) التجارية، كان عليهم الاختيار بين طريقين: الشمالي أو الجنوبي حول حافة حوض التاريم. على الرغم من أن الطريق الجنوبي كان أكثر صعوبة بسبب طوله، إلا أن التجار في العصور الوسطى الإسلامية كانوا يفضلونه غالباً، حيث أن عزلته كانت تحميهم من هجمات قاطعي الطرق. (36) (براونستون ، 1997)

وقد أشار بدر الدين حي الصيني (37) (الصيني ، 1950) إلى هذين الطريقين، حيث ذكر أن كثرة تردد قوافل التجار إلى الصين برأ أدت إلى فتح طرق منظمة على ظهور الجبال في آسيا الوسطى، تربط عواصم الصين بعواصم الدول المجاورة. وكان أحد الطريقين يعرف في المصادر الجغرافية الصينية باسم "نان لو" أي الطريق الجنوبي، والآخر باسم "بيلو" أي الطريق الشمالي. وكانت المحطة الابتدائية لكل منهما هي مدينة سي أن التجارية، والمحطة النهائية هي مدينة خبوا التجارية الفارسية. (38) (ابن حوقل ، 1992)

تعتبر مدينة شان شان (تشرتشن) (39) (بولو ، 1995) أول وأكبر مدينة يتوقف فيها التجار المسافرون على الطريق الجنوبي ليتزودوا بالمؤن، قبل أن يتجهوا إلى مدينة خوتان التجارية. وكان التجار المتجهون نحو الهند أحياناً يسلكون الجبال خلف خوتان، وغالباً ما كانوا يتابعون السير على الطريق الجنوبي نحو مدينة يرقند (40) (بولو ، 1995) وكاشغر، (41) (بولو ، 1995) ثم يتجهون جنوباً إلى مدينة هندكوش الهندية وقره قورم، (42) (القزويني ، ب.ت.) عاصمة المغول، فوق مدينة كشمير. (43) (القزويني ، ب.ت.)

أما الطريق الشمالي، الذي يسلكه التجار من تونهوانج، فيتجه نحو الشمال الغربي عبر صحراء جوبي، (44) (بولو ، 1995) حيث يكتشفون العديد من الواحات، وأولها واحة هامى. (45) (بولو ، 1995)

وقد أظهرت مشاهدات ماركو بولو (46) (بولو ، 1995) وسطور كتاب طريق الحرير (47) (براونستون ، 1997) المراحل التالية للطريق ومدنه التجارية، خاصة في الصين وآسيا الوسطى. بعد الواحات، يبدأ الطريق من هامى، وهو إقليم تجاري هام، ويتجه شمالاً بمحاذاة التلال ثم يميل نحو الجنوب الغربي إلى تورفان، وهو حوض كبير يقع على عمق ثلاثمائة قدم تحت سطح البحر، وقد ساهم ذوبان الجليد فوق قمم الجبال في جعله مركزاً زراعياً عبر العصور، كما كان يعد استراحة للتجار. ويظهر الاسم الصيني الذي أطلقوه على الطريق، وهو طريق ما بين أشجار الصفصاف،

دلالة على أهمية هذا الإقليم، وكانت الواحة الرئيسية في حوض تورفان (48) (بولو ، 1995) تعرف قديماً باسم تبع التتين. (49) (براونستون ، 1997)

تتبع مدينة تورفان الصينية مكانة استراتيجية وتجارية بارزة، إذ تقع عند بداية ممر جبلي رئيسي يمر عبره العديد من المسافرين القادمين من السهول خلف جبال تيان شان إلى حوض التاريم. كانت تورفان تمثل قاعدة حيوية لشن الهجمات على تجارة طريق الحرير الثمينة أو حتى غزو الصين نفسها. (50) (براونستون ، 1997)

بعض التجار الذين يسافرون من الصين إلى تورفان كانوا يفضلون اتخاذ مسار مختلف، حيث كانوا يتجهون بعيداً عن سور الصين العظيم نحو الشرق، متوغلين في الصحراء وملتقين حول واحة هامى. ومع ذلك، كان طريق هامى إلى تورفان هو الخيار المفضل غالباً، خاصة بالنسبة للقوافل الكبيرة التي تحتاج إلى تأمين مصادر المياه. (51) (براونستون ، 1997)

بعد مغادرتهم تورفان، كان التجار ينحرفون نحو الجنوب الغربي، محاذين سفوح جبال تيان شان، متجهين إلى واحة قره شهر المفضلة لديهم، ثم يسيرون نحو طريق لولان عند مدينة كورلا، التي تعد نقطة التقاء الطرق. ومن ثم يتجهون غرباً إلى واحتي كوتشا وأكسو الرئيسيتين. في ظل غياب سلطة مركزية في آسيا الوسطى، كانت الواحات الرئيسية مثل تورفان وهامى تُعتبر دويلات مستقلة، وكانت المدن المحيطة بها تفرض ضرائب باهظة على التجار، مما كان يثقل كاهلهم بالمصاريف، حيث كان يتعين عليهم دفع رسوم على كل شحنة يمرون بها.

كان التجار الذين يحملون مؤناً كافية يحاولون تجنب الواحات الكبرى مثل هامى لتفادي الضرائب والنفقات العالية. لكن في فترات ازدهار الإمبراطوريات الكبرى، مثل العصر المغولي، كانت الحكومة المركزية تخفف الأعباء الضريبية وتوفر الحماية والمساعدة اللوجستية، بما في ذلك الطعام والدواب. (52) (بولو ، 1995)

بغض النظر عن من يتولى السلطة، كانت كوتشا وأكسو مركزين تجاريين رئيسيين على الطريق الشمالي عبر حوض التاريم، وغالباً ما كانت كوتشا تُعتبر مركزاً إدارياً تحت حكم الصينيين والترك وغيرهم. كانت هناك ممرات عديدة في جبال تيان شان تؤدي إلى إقليم كوتشا، (53) (ابن العبري، 2007) حيث كان التجار من السهول الشمالية يتوافدون لتبادل ذهبهم وفراءهم وجلودهم وخبولهم مع المنتجات الفنية التي تنتجها الشعوب المستقرة. (54) (براونستون ، 1997)

بغض النظر عن المسار الذي يسلكه التجار من الصين، سواء كان عبر الطريق الجنوبي لحوض التاريم أو الطريق الآسيوي المركزي العظيم، كان عليهم عبور جبال البامير، التي تُعتبر العمود الفقري

لآسيا، للوصول إلى الغرب. يلتقي الطريقان المتفرعان حول التاريم عند سفوح الياهير، وغالبًا ما يحدث ذلك عند يرقند أو كاشغر. (55) (براونستون ، 1997)

وعند هذه النقطة، كان التجار على طريق الحرير يواجهون عائق جبال البامير الشرقية، حيث كانت القوافل القادمة من تشانغ آن تصعد ببطء نحو منابع المياه في آسيا، وعند وصولهم إلى كاشغر، كانوا يرتفعون إلى خمسة آلاف قدم فوق سطح البحر.

تصل بعض قمم جبال الياهير إلى ارتفاع خمسة وعشرين ألف قدم، مما جعل الفرس يطلقون عليها لقب "سقف العالم"، بينما أطلق عليها الصينيون اسم "تسونج لنج جبال البصل". كان بإمكان التجار عبور الجانب الشرقي القاحل لهذه الجبال عبر ممرات واسعة يسهل الوصول إليها. تشير كلمة "البامير" إلى تلك الأودية المرتفعة التي تقع عند سفوح الجبال، ومن الواضح أن قوافل طريق الحرير كانت تعتمد عليها. (56) (براونستون ، 1997)

أما الجزء الأول من رحلة الصعود من كاشغر أو يرقند، فقد كان الأكثر صعوبة ووعورة. في بعض المناطق، كان الطريق شديد الانحدار وصعباً على الدواب المحملة، كما هو الحال في سلاسل الجبال الوعرة الأخرى، حيث كانت الأحمال تُنزل عن الدواب في الممرات الضيقة، بينما يحمل الحمالون الأمتعة لمسافات قصيرة. وفي بعض الأماكن، كان يتم توسيع المدق لتسهيل مرور الجمال وغيرها من دواب الحمل. (57) (بولو ، 1995)

وبمجرد أن يصل التجار إلى منابع مياه آسيا، يصبح سيرهم أسهل عبر هضاب أكثر اعتدالاً وأودية أنهار واسعة. كانت بعض هذه الطرق الطبيعية، التي يتراوح عرضها بين ستة وعشرة أميال، صالحة أيضاً لسير العربات، لكن البرد كان قاسياً في المرتفعات. (58) (براونستون ، 1997)

توجد المستوطنات الدائمة للرعاة والمزارعين في الأودية الواسعة على ارتفاع تسعة آلاف قدم، وفي أشد شهور الحرارة، كان البدو يعيشون في ارتفاعات أعلى. وهكذا، كان التجار يجدون المأوى والمؤمن على طول الطريق لمدة ثمانية إلى تسعة أشهر في السنة. حتى في فصل الشتاء، كانوا يسيرون لمسافة سبعين ميلاً، أو ثلاث مراحل سهلة، فوق منابع المياه قبل أن يصلوا إلى أول مستوطنة دائمة على الجانب الآخر، كما كان يحدث في أزهي عصور طريق الحرير. (59) (براونستون ، 1997)

كانت أودية الأنهار التي يسير عليها المسافرون في جبال البامير تقودهم إلى أراضٍ غنية بالرزق. وكان النهران الرئيسيان، سرداريا (سيحون) وأموداريا (جيجون)، ينبعان من جبال الياهير وينحرفان تدريجياً نحو الشرق ليصبا في بحر آرال.

في العصور الحديثة، يُعرف هذا الإقليم باسم تركستان الغربية أو الروسية، حيث أصبحت اللغة والثقافة التركية ركيزتين أساسيتين فيه. يضم هذا الإقليم الجمهوريات الإسلامية في آسيا الوسطى،

مثل تركمانستان وأوزبكستان وكازاخستان، بالإضافة إلى الجزء الشمالي من أفغانستان. في المقابل، يُطلق على حوض تاريم اسم تركستان الشرقية أو الصينية، وأحيانًا كاشغريا أو سنكيانج، وهو اليوم جزء من الأراضي الصينية. (60) (فامبري ، 1987)

ومن الجدير بالذكر أن هذه المنطقة كانت تُعتبر واحدة من أعظم تقاطعات الطرق في آسيا، حيث يلتقي فيها طريق الحرير مع الطريق الرئيسي الشمالي الجنوبي الذي يربط بين سهول الأوراس في الشمال والسهول الهندية في الجنوب. وقد اكتسبت المدن الواقعة على ضفاف الأنهار عند هذا الملتقى شهرة كبيرة، وذلك بفضل تجمع التجار القادمين من مختلف أنحاء القارة لتبادل السلع والأفكار. (61) (براونستون ، 1997)

كان التجار على طريق الحرير، الذين يسعون للاستفادة من التجارة القيمة مع الهند، يسلكون جبال الياهير متجهين إلى بلخ، وغالبًا ما كانوا ينطلقون من يرقند أو كاشغر. بينما كانت هناك طرق جبلية أخرى تتجه نحو كشمير أو الهند عبر مرتفعات قره قورم أو هندوكوش. ومع ذلك، كانت بلخ تُعتبر بداية الطريق الهندي العظيم، وهو المسار الرئيسي للغزوات، بالإضافة إلى كونه طريق التجارة والسفر عبر الحدود الشمالية الغربية في سهول البنجاب. وكانت مدينة بلخ التجارية الفارسية تقع تقريبًا في قلب طريق الحرير، لكنها أيضًا كانت بمثابة جسر يربط بين هذا الطريق والهند. (62) (براونستون ، 1997)

الخاتمة:

تشير الأبحاث إلى أن الطرق التجارية كانت لها أهمية كبيرة في نشر الإسلام في آسيا الوسطى، حيث لم تقتصر على كونها مسارات اقتصادية فحسب، بل كانت أيضًا قنوات للتفاعل الثقافي والديني. فقد ساهمت هذه الطرق في تبادل الأفكار والمعتقدات، وتعزيز التواصل بين المجتمعات المختلفة، مما أدى إلى انتشار الإسلام وتوطينه في تلك المناطق.

كما أن الحضارة المغولية والتيمورية قد أثمرت عن إنجازات رائعة في مدن الصين وآسيا الوسطى الواقعة على طريق الحرير. فقد نشأت نماذج تجارية حضارية مهمة من خلال العلاقات التجارية بين المدن الصينية ومدن آسيا الوسطى.

التوصيات:

1. توسيع نطاق الدراسات الجغرافية: من الضروري إجراء مزيد من الأبحاث حول تأثير التغيرات الجغرافية والبيئية على استمرارية هذه الطرق ودورها في نشر الإسلام.

2. تحليل الروابط الاقتصادية والدينية: يُفضل دراسة العلاقة بين الأنشطة التجارية ونشر الإسلام من خلال تحليل العقود التجارية والمراسلات بين التجار والعلماء المسلمين.
3. إجراء مقارنات بين المناطق المختلفة: يمكن القيام بدراسات مقارنة حول دور الطرق التجارية في آسيا الوسطى مقارنة بمناطق أخرى مثل شمال وغرب أفريقيا لفهم التأثيرات المشتركة والتميزة.
4. الاعتماد على المصادر الأولية: يُنصح بالرجوع إلى المصادر التاريخية الأصلية مثل الوثائق التجارية والرحلات الجغرافية التي كتبها التجار والمسافرون في تلك الحقبة.

الهوامش:

- 1 - الياس خان اسماعيلوتش بهراموف ، انتشار الإسلام في آسيا الوسطى ، مجلة أصداء 3-3-2025م.
- 2 - Roux Jean Paul , L'Asie centrale histoire et civilisation, Fayard, Paris, 1997, P.21.
- 3 - Grenard Fernand, Le turkestan chinois et ses habitants, dans la haute Asie, Pierre Palpante, 2011,P.11-12.
- 4 - Roux Jean Paul,L'Asie centrale Histoire et civilisation, Previous reference , P.21.
- 5 - Grenard Fernand ,Le Turkestan Chinois et ses habitants, dans la haute Asie, Pierre Palpante, Paris, 2011, P.11.
- 6 - De RialleGirard ,Mémoire sur l'Asie centrale son histoire, ses populations, 2ème éditions, Ernest L'emoux, Paris, 1875, P.1-2.
- 7 - De RialleGirard ,Mémoire sur l'Asie centrale son histoire, Previous reference , P.2.
- 8 - ليلي حمدان، آسيا الوسطى، قصة الإسلام في بلاد ما وراء النهر – الجزء الأول ، صحيفة التبيان ، 15 سبتمبر 2020م.
- 9 - Maurice Lombard , L'Islam dans sa première grandeur (VIII-XIème siècle), Flammarion, Paris, 1971, p.15.
- 10 - أبو قاسم عبيد الله بن عبد الله ابن خرداذبة ، كتاب المسالك والممالك، تح : ي. ديخويه ، في الجغرافيا الإسلامية، منشورات معهد تاريخ العلوم العربية والإسلامية، جامعة فرانكفورت، 1413 هـ، 1992، مج 39 ، ص 179-25.
- 11 - محمد بن جرير بن يزيد بن كثير الأملي الطبري(ت: 310 هـ) ، تاريخ الأمم والملوك ، دار الكتب العلمية، بيروت- لبنان ، 1991م، مج 4، ص 102.
- 12 - الطبري، المصدر السابق، مج 4، ص 200.
- 13 - W. Barthold, Histoire des Turcs d'Asie centrale, adaptation française français, M. Donskid, Librairie D'amerique et D'orient, Paris, 1945, P.35-36.
- 14 - أندري ميكال ، جغرافية دار الإسلام البشرية حتى منتصف القرن الحادي عشر، تر: إبراهيم خوري ، منشورات وزارة الثقافة والإرشاد القومي، دمشق، 1983، القسم الثاني، 1/ 146 .
- 15 - النصيبي أبو القاسم محمد ابن حوقل (ت: 367 هـ) ، كتاب صورة الأرض، تح : كرامرس، ضمن الجغرافيا الإسلامية، جامعة فرانكفورت، 1992 ، مج 35، ص 387.
- 16 - Maurice Lombard, Référence précédente , P.59.
- 17 - W. Barthold, Référence précédente , P.32
- 18 - أبو اسحاق إبراهيم بن محمد الاصطخري (ت: 346 هـ)، مسالك الممالك، ضمن سلسلة الجغرافيا الإسلامية، منشورات معهد تاريخ العلوم العربية والإسلامية، جامعة فرانكفورت، (1413 هـ - 1992م)، مج 34، ص 290.
- 19 - ابن حوقل، كتاب صورة الأرض، المصدر السابق، مج 25، 1 / 464.
- 20 - الاصطخري، مسالك الممالك، المصدر السابق، مج 34، ص 288.
- 21 - W. Barthold ,Référence précédente , P.48.

- 2 2 - ابن حوقل، كتاب صورة الأرض، المصدر السابق، مج 25، 1 / 419.
- 2 3 - Barthold, Référence précédente, P.48.W
- 2 4 - قحطان عبد الستار الحذيفي، دراسات في التنظيمات الاقتصادية لخرسان في القرن الرابع للهجرة، التجارة، مجلة الخليج العربي، المجلد العشرون، العدد 4، 1988، ص 49-50.
- 2 5 - François Pernot, Les routes de la soie, Artémis, 2007, P.33.
- 2 6 - قحطان عبد الستار الحذيفي، دراسات في التنظيمات الاقتصادية لخرسان في القرن الرابع للهجرة، مرجع سابق، ص 107.
- 2 7 - François Pernot, Référence précédente, P.44
- 2 8 - Tombert Eric, Textiles et tissus sur la route de la sois, éléments pour une géographie de la production et des échanges», in:la sérindé terre d'échange, Roncontres de l'Ecole du Louvre. 13-15 février, 1996, Paris, P.107
- 2 9 - محمود قمر، الإسلام والمسلمون في شرق وجنوب شرق آسيا، عين للدراسات والبحوث الاجتماعية والإنسانية، مصر، 2003م، ص 34-35.
- 3 0 - ماركو بولو، رحلات ماركو بولو، ط2، الهيئة المصرية العامة للكتاب، مصر، 1995، 1 / 33-165.
- 3 1 - ابن خرداذبة، المسالك والممالك، مصدر سابق، ص 5-72.
- 3 2 - إيرين فرانك ديفيد براونستون، طريق الحرير، ترجمة: أحمد محمود، المجلس الأعلى للثقافة، المشروع القومي للترجمة، القاهرة، 1997م، ص 11-364.
- 3 3 - أبو الحسن علي بن الحسين بن عبد الله الهذلي المسعودي (ت: 346 هـ / 957م)، مروج الذهب، ومعادن الجواهر، تح: محمد محيي الدين عبد الحميد، المكتبة العصرية، صيدا - بيروت (1408 هـ - 1988م)، 1 / 146-131.
- 3 4 - تشانغان": "أطلقت المصادر عليها أسماء عديدة مثل: تا ان فو -تاين فو - تاي يوين - سي أن سيان - تشانج نجان - خمدان. ماركو بولو، رحلات، مصدر سابق، 1 / 150، 290.
- 3 5 - تونوانج": مدينة تجارية عظيمة تقع شمال شرق الصين. إيرين فرانك ديفيد براونستون، طريق الحرير، مرجع سابق، ص 20، 23، 24، 25، 26.
- 3 6 - إيرين فرانك ديفيد براونستون، طريق الحرير، المرجع نفسه، ص 30.
- 3 7 - بدر الدين حي الصيني، العلاقات بين العرب والصين، ط1، مكتبة النهضة المصرية، (1370هـ / 1950م)، ص 11.
- 3 8 - "خبوا": "كوچان": "وكان يقال لها في العصور الوسطى خبوشان أو خوجان ويقال إن معنى اسمها الأرض المشرفة، من مدن خراسان. ابن حوقل، صورة الأرض، مصدر سابق، ص 426 - 458.
- 3 9 - تشرنتشن: وردت عند ماركو بولو باسم شارشان - تشارتشان، وهي تقع إلى الجنوب من هامى وقرب بحيرة لوب. ماركو بولو، رحلات، مصدر سابق، 1 / 114-116، 254.
- 4 0 - بريقند: وهي مدينة تقع شمال شرق مدينة كشمير. ماركو بولو، رحلات، مصدر سابق، 1 / 109، 249.
- 4 1 - كاشغر: أن كأشجار أو قشغر، مدينة معروفة، ومستودع للتجارة المتبادلة بين بلاد التتار (Tartary) والهند والصين وهي تقع في ذلك الجزء من التركستان الذي يطلق عليه الأوربيون اسم بوشاريا الصغرى". ماركو بولو، رحلات، مصدر سابق، 1 / 106، 246.
- 4 2 - مدينة قره قروم: مدينة تقع شمال شرق كشمير، وكانت حاضرة المغول. أبو عبد الله زكريا بن محمد بن محمود القزويني (ت : 682هـ / 1283م)، آثار البلاد وأخبار العباد، دار صادر، بيروت، (ب.ت)، ص 104.
- 4 3 - كشمير: ناحية بأرض الهند متاخمة لقوم من الترك. القزويني، آثار البلاد، المصدر نفسه، ص 104 - 105.
- 4 4 - صحراء چوپي: ويطلق عليها كذلك كوبي". ماركو بولو، رحلات، مصدر سابق، 1 / 251.
- 4 5 - واحة هامى: تشغل هي وتورفان، شقة من أرض صالحة للزراعة تبدو كأنما تكاد تقسم صحراء كوبي الكبرى إلى جزئين. ماركو بولو، المصدر نفسه، 1 / 260.
- 4 6 - ماركو بولو، رحلات، مصدر سابق، 1 / 33-165.
- 4 7 - إيرين فرانك ديفيد براونستون، طريق الحرير، مرجع سابق، ص 34-52.

- 4 8 - تورفان: مدينة تقع في شرق ولاية شينجيانغ بشمال غرب الصين". ماركو بولو، رحلات، مصدر سابق، 121/ 1.
- 4 9 - إيرين فرانك ديفيد براونستون، طريق الحرير، مرجع سابق، ص 34.
- 5 0 - إيرين فرانك ديفيد براونستون، المرجع نفسه، ص 34.
- 5 1 - إيرين فرانك ديفيد براونستون، طريق الحرير، مرجع سابق، ص 34.
- 5 2 - ماركو بولو، رحلات، مصدر سابق 1 / 121 - 128، 260.
- 5 3 - جريجوريوس أبو الفرج ابن العبري (624-685هـ / 1226 - 1286م)، مخطوطة تاريخ الأزمنة، ترجمة ودراسة وتقديم: شادية توفيق حافظ، مراجعة: السباعي محمد السباعي، المركز القومي للترجمة، المشروع القومي للترجمة، ط1، القاهرة، 2007م، ص 40.
- 5 4 - إيرين فرانك ديفيد براونستون، طريق الحرير، مرجع سابق، ص 35.
- 5 5 - إيرين فرانك ديفيد براونستون، طريق الحرير، مرجع سابق، ص 36.
- 5 6 - إيرين فرانك ديفيد براونستون، طريق الحرير، المرجع نفسه، ص 36- 37.
- 5 7 - ماركو بولو، رحلات، مصدر سابق، 1 / 121 - 130، 256.
- 5 8 - إيرين فرانك ديفيد براونستون، طريق الحرير، مرجع سابق، ص 37.
- 5 9 - إيرين فرانك ديفيد براونستون، طريق الحرير، مرجع سابق، ص 38.
- 6 0 - أرمنيوس فامبري، تاريخ بخاري منذ أقدم العصور حتى العصر الحاضر، ترجمة: أحمد محمود الساداتي، مراجعة وتقديم: يحيى الخشاب، ط2، مكتبة نهضة الشرق، جامعة القاهرة، 1987م، ص 37-56.
- 6 1 - إيرين فرانك ديفيد براونستون، طريق الحرير، مرجع سابق، ص 38-39.
- 6 2 - إيرين فرانك ديفيد براونستون، طريق الحرير، مرجع سابق، ص 39.