

Projections of Ancient Trade Routes in the *Kūshnāma*

Yingjun LIU ¹

¹ Assistant professor of Persian Literature, Research Center of Eastern Literature, School of Foreign Languages, Peking University (PKU), China: liu.yingjun@pku.edu.cn

Article Info	ABSTRACT
Article type: Research Article Article history: Received: 9 April 2021 Received in revised form: 5 May 2021 Accepted: 10 June 2021 Published online: 22 June 2021 Keywords: Kūshnāma, Iran, Ancient trade routes, The Silk Road, Historical context, Water horse.	As one of the Iranian national and heroic epics after Firdawsī's <i>Shāhnāma</i>, the <i>Kūshnāma</i> was composed in New Persian by Īrānshān (maybe Īrānshāh) ibn Abī al-Khayr at the beginning of the ۱۲th century. It has more than ten thousand verses, nearly half of which are devoted to the exile of the mythical king Jamshīd's descendants in the lands of Chīn, Māchīn, and B.sīlā, and to their resistance against the assaults by Kūsh and his son, brother and nephew of Żahhāk, the Tāzī rulers of Chīn and Māchīn. In line with Iranian literary historiography, which typically retells history by combining legends of pre-Islamic provenance with Islamic-era historical knowledge, the <i>Kūshnāma</i> contains a wealth of relatively authentic geographical information about the ancient world and even depicts several long-distance travel routes. Such geographical information could be placed against the historical context in which it was composed and further verified by other Muslim classical historical and geographical works. Through the lens of historical geography, this paper elucidates the <i>Kūshnāma</i>'s depictions of travel routes between Iran and East Asia, most likely drawing upon historical prototypes from the trade routes between the northwestern nomadic zone and China's central plain, the maritime trade routes between China's central plain and the Korean peninsula, the fur trade routes between Northeast and Central Asia, and the northern trade routes between Iran and Europe. Moreover, certain plots of the <i>Kūshnāma</i> also imply the influence of ancient horse trade routes. I contend that travel routes in the <i>Kūshnāma</i>, whether presented as routes of migration or military expedition, reveal their fundamental nature as trade routes for their close relation to the large-scale commercial activities conducted by merchants of various ethnic groups over the Eurasian continent in history. A close examination of the <i>Kūshnāma</i> along with relevant sources in Perso-Arabic and Chinese historical and geographical works leads to the following conclusions: <i>Kūshnāma</i>'s depictions of the caravan trade between Chīn and Māchīn bear similarities with commercial activities of the Sogdians in history and can be read as a projection of Sogdian caravan commercial expeditions between Central Asia and

East Asia in the Iranian epics. The prosperity of the maritime Silk Road provided Arabs and Persians with an important way to understand East Asia. Records related to China and Silla in some of the Muslim historical and geographical works compiled from the 9th century onward were evidently based on information acquired by Muslims along the maritime Silk Road. Therefore, it is reasonable that plots involving the maritime trade routes between China's central plain and the Korean peninsula should appear in Persian epics. Considering scholarly consensus on Sogdian participation in the intra-Asian fur trade, I propose that B.sīlā's delivery of sable to Iran and Chīn via diplomatic corps described in the *Kūshnāma* can be read as a projection of Sogdian international commercial affairs along the ways linking Central Asia and Northeast Asia in the Iranian epics. Analogues of Jamshīd's clansmen's journey via the northern sea route cannot be found in historical sources compiled before the composition of *Kūshnāma*, but a curious coincidence between the narrative of *Kūshnāma* and a later historical event draws our attention.

This paper further demonstrates how ancient trade influenced literary texts by creating and shaping folk beliefs, more specifically how the horse trade in ancient times promoted the spread of folk tales about legendary water horses and how these stories later inflected important historical and literary texts including the *Kūshnāma*. According to the *Kūshnāma*, the inhabitants of B.sīlā used to cross-breed their domesticated horses with a magical horse living in the sea in order to obtain fine-bred ones. The marvelous horses of the water horse breed were sent by the kings of B.sīlā to the king of Chīn and Māchīn, as well as to the king of kings of Iran as precious gifts on several occasions. Textual evidence from the Iranian storytelling tradition and early Muslim geographical works suggests that accounts of fabulous horses coming out of water and mating with ordinary horses first originated in Khuttalān of Transoxiana and approximately from the 9th to the 12th century and then spread westwards, even to Urfa of southern Anatolia via Tūs in Khorasan, Ray and Hamadan on the Iranian Plateau. Therefore, we can at least hypothesize that in the Islamic era, stories concerning the water horse transmitted in Perso-Arabic literature are most likely the by-products of the westward migration of the people speaking Turkic languages. On the one hand, the flourishing international horse trade in ancient times may have influenced the spread of stories about the legendary water horse over the Asian continent, one of which was grafted onto the story of the Iranian princes exiled in B.sīlā in the *Kūshnāma*. On the other hand, kings of B.sīlā's presentation of fabulous horses of the water horse breed to kings of Chīn and Iran in the *Kūshnāma* can be deemed as a

literary projection of the commercial activities conducted by diplomatic missions.

In conclusion, prosperity on the Silk Road, motivated by the need for trade between the East and the West, had significant cultural ramifications. The *Kūshnāma*'s incorporation of trade caravans and trade routes by Jamshīd's and Zāḥḥāk's clansmen can be attributed to folkloric expressions about the active long-term trade activities by diverse ethnic groups such as Parthians, Sogdians, Persians and Turkic-speaking peoples along the Silk Road in ancient times. Hence, they are projections of certain fragments of "folk history" in the collective memory of the ancient Iranians.

Cite this article: LIU Yingjun,(2021). Projections of Ancient Trade Routes in the Kūshnām. *Journal of Iranian and Islamic studies*. vol 11.NO2, PEGES-1-29. DOI: [10.30484/JII.2021.2949.1055](https://doi.org/10.30484/JII.2021.2949.1055)



© The Author(s). LIU Yingjun Publisher: National Library and Archives of the I. R. of Iran
DOI: [10.30484/JII.2021.2949.1055](https://doi.org/10.30484/JII.2021.2949.1055)



بازتاب مسیرهای تجارت باستان در کوش‌نامه

لیو یینگ‌جون^۱

۱. استادیار گروه ادبیات فارسی، مرکز پژوهشی ادبیات شرقی، دانشکده زبان‌های خارجی دانشگاه پکن، چین. رایانامه: liu.yingjun@pku.edu.cn

اطلاعات مقاله	چکیده
نوع مقاله: مقاله پژوهشی	کوش‌نامه یکی از حماسه‌های ملی ایران است که با تلفیق افسانه‌های مربوط به دوران پیش از اسلام با دانش‌های تاریخی دوران اسلامی، حاوی اطلاعات جغرافیایی فراوانی درباره جهان باستان، ازجمله توصیف مسیرهای سفرهای طولانی است. اطلاعات جغرافیایی که در این منظومه مطرح شده است، با بررسی زمینه تاریخی (historical context) آن توسط دیگر آثار کلاسیک تاریخی و جغرافیایی تألیف‌شده به زبان‌های فارسی، عربی و چینی، قابل تأیید است. هدف این مقاله در قالب جغرافیای تاریخی بحث و روشن‌ساختن مسیرهای سفر توصیف شده در کوش‌نامه بین ایران و آسیای شرقی است. این مسیرهای سفر به احتمال فراوان پیش‌نمونه (پروتوتایپ) خود را از مسیرهای تجارت بین منطقه عشایری شمال غربی و دشت مرکزی چین، مسیرهای تجارت دریایی بین دشت مرکزی چین و شبه جزیره کره، مسیرهای تجارت خز بین آسیای شمال شرقی و آسیای مرکزی، و مسیرهای تجارت شمالی بین ایران و اروپا اخذ کرده است؛ به همین سبب مبادلات تجاری باستان نیز روایات متون ادبی را تحت تأثیر خود قرار داده‌اند؛ چنانکه برخی از ابیات کوش‌نامه درباره اسب آبی، متأثر از تجارت اسب در دوره باستان است. همه این پدیده‌ها ناگزیر با فعالیت‌های تجاری گسترده بازرگانان اقوام و ملل متعدد در قاره اوراسیا در طول تاریخ، ارتباطی تنگاتنگ دارد. بنابراین مسیرهای سفر توصیف‌شده در این منظومه چه به صورت مسیر مهاجرت در کوش‌نامه ظهور کنند، چه به صورت مسیر لشکرکشی، معمولاً خود را به شکل مسیرهای تجاری نشان می‌دهند. مضامین یاری‌خواستن از کاروان تجاری به عنوان راهنما و استفاده از مسیرهای تجارت توسط جمشیدیان را می‌توان به نمود فعالیت‌های گسترده و بلندمدت تجاری اقوامی همانند اشکانیان، سغدی‌ها، پارسیان و ترک‌زبانان در طول جاده ابریشم در دوران باستان در فرهنگ عامه (فولکلور) ایرانیان نسبت داد. در نهایت، این مضامین را می‌توان بازتاب بخشی از «تاریخ عامیانه» در حافظه جمعی ایرانیان باستان دانست. و اما در مقاله حاضر با هدف تبیین تأثیرگذاری مبادلات تجاری دوران باستان بر متون ادبی از طریق ایجاد و شکل‌دهی به باورهای عامیانه، به عنوان نمونه نیز نشان داده شده است که تجارت اسب در دوران باستان چگونه موجب ترویج و گسترش داستان‌های عامیانه درباره اسب‌های آبی افسانه‌ای شده است و به تبع آن چگونه در ادوار بعد در متون برجسته تاریخی و ادبی، از جمله در کوش‌نامه بازتاب یافته است.

واژه‌های کلیدی:

کوش‌نامه،

ایران،

مسیر تجارت باستان،

جاده ابریشم،

زمینه‌های تاریخی،

اسب آبی.

استناد: لیو یینگ‌جون (۱۴۰۰). بازتاب مسیرهای تجارت باستان در کوش‌نامه. *مطالعات ایرانی و اسلام*، دوره ۱۱، ش ۲، صص ۱-۲۹

Doi: ۱۰.۳۰۴۸۴/JII.۲۰۲۱.۲۹۴۹.۱۰۵۵

© نویسندگان. لیو یینگ‌جون

ناشر: سازمان اسناد و کتابخانه ملی ایران





سازمان اسناد و کتابخانه ملی
جمهوری اسلامی ایران

مجله مطالعات ایرانی اسلامی

شماره چاپی ۲۸۹۱-۲۳۲۲

شماره الکترونیکی ۲۹۶۱-۲۷۱۷

دوره ۱۱، شماره ۲، تابستان ۱۴۰۰، صفحه ۱-۲۹.

مقدمه

کوشش‌نامه یکی از حماسه‌های پهلوانی پس از شاهنامه فردوسی است که توسط ایرانشان^۱ بن ابی‌الخیر در آغاز قرن دوازدهم میلادی به فارسی سروده شده و دارای بیش از ده‌هزار بیت است. در نیمه دوم قرن نوزدهم میلادی، تحقیقی مقدماتی درباره این منظومه توسط برخی از خاورشناسان اروپایی مانند جوزف آرتور گوبینو^۲ و چارلز ریو^۳ انجام شده بود. سپس در قرن بیستم میلادی، پژوهشهای برخی از دانشمندان ایرانی مانند ملک الشعرای بهار و ذبیح الله صفا نیز با سراینده و متن کوشش‌نامه ارتباط داشت. با آنکه یان رپکا^۴ اظهار نظر نموده است که در میان حماسه‌های ملی ایران پس از شاهنامه فردوسی، گرشاسپ‌نامه و کوشش‌نامه دارای برجسته‌ترین ویژگی‌ها هستند (Rypka, 1968: 164)، متن مصحح این منظومه در اواخر قرن بیستم (۱۹۹۸ م/ سال ۱۳۷۷ خورشیدی) همراه با یادداشت‌هایی به کوشش جلال متینی در ایران به چاپ رسید.

دست‌آوردهای پژوهشی درباره کوشش‌نامه عمدتاً شامل ده‌ها مقاله است که توسط جلال متینی پس از آغاز تصحیح این منظومه منتشر شد، و همچنین برخی از مقالات محققان دیگر که مباحث آنها در راستای موضوعات مختلفی همانند گسترش و تغییر داستان‌های اساطیری، عناصر فرهنگ سنتی ایران و ویژگیهای زبانی این منظومه بوده است. در میان این پژوهشها، «مقدمه» بیش از صد صفحه‌ای جلال متینی بر تصحیح کوشش‌نامه جامع‌ترین و چشمگیرترین دست‌آورد است. از آنجا که تقریباً نیمی از ابیات کوشش‌نامه به موضوعات تبعید

۱. نام این شاعر هنوز بحث برانگیز است؛ Jules Mohl (۱۳۶-۱۳۷: ۱۸۹۵) و Charles Rieu (۱۳۱۸: ص ۹۲-۹۳)، ذبیح (ابی‌الخیر، ۱۳۷۷: ۲۵-۳۰) «ایرانشان» را، و ملک الشعراء بهار (مجله التواریخ، ۱۳۱۸: ص ۹۲-۹۳)، ذبیح الله صفا (۱۳۳۳: ۲۹۶-۳۰۰)، محمد معین (۱۳۶۴، ج ۵: ۲۱۱)، رحیم عقیقی (۱۳۷۰: ۱۵) و سجّاد آیدنلو (۱۳۸۸: ۴۵-۴۲) «ایرانشاه» را مرجح دانسته‌اند. محمود امیدسالار (۱۳۸۴: ۳۱۲-۳۳۶) نیز بر آن است که ایرانشان نسبت به ایرانشاه حداقل امتیاز بیشتری ندارد.

Gobineau . Joseph Arthur^۲

. Charles Rieu^۳

. Jan Rypka^۴



فرزندان جمشید، پادشاه بزرگ تاریخ اسطوره‌ای ایران، به سرزمین‌های چین و ماچین و سیلا، و همچنین مقاومت آنها در مقابل حملات کوش، برادر ضحاک، و پسرش، کوش پیل‌دندان، حاکمان تازی نژاد چین و ماچین، می‌پردازد، اطلاعات جغرافیایی بسیار غنی و نسبتاً دقیقی از جهان باستان در این منظومه ذکر گردیده است، که باید آن را به عنوان یکی از برجسته‌ترین ویژگی‌های کوش‌نامه به شمار آورد. درباره اطلاعات جغرافیایی- تاریخی یادشده در این منظومه، مقالاتی توسط پژوهشگرانی مانند جلال متینی (۱۳۶۹ و ۱۳۷۷)، هاشم رجب‌زاده (۱۳۸۱)، داریوش اکبرزاده (Akbarzadeh: 2016)، Lee Hee Soo (Lee: 2018)، محمدباقر وثوقی (Vosooghi: 2018) و نگارنده این مقاله (Liu: 2015, 2017, 2018) منتشر شده است. اما مقاله حاضر به بررسی مسیرهای مسافرتی بر اساس اطلاعات جغرافیایی- تاریخی توصیف‌شده در کوش‌نامه متمرکز است. چنانکه خواهیم دید، می‌توان دریافت که این مسیرها چه به صورت مسیر مهاجرت در این منظومه ظهور کرده باشند و چه به صورت مسیر لشکرکشی، ارتباطی تنگاتنگ با مسیرهای تجاری داشته‌اند. آنچه مقرر است در این پژوهش بدان پاسخ داده شود سوالات ذیل است:

- مسیرهای تجارت باستان چگونه در کوش‌نامه بازتاب یافته‌اند؟
- مسیرهای سفر در کوش‌نامه تا چه حد منطبق بر واقعیت‌ها و منابع کهن جغرافیایی (اعم از فارسی، عربی و چینی) هستند؟
- مبادلات تجاری دوران باستان چه بازتابی در کوش‌نامه داشته‌اند و مشخصاً تجارت اسب (به عنوان یک نمونه) چگونه به شکل افسانه اسب‌های آبی در کوش‌نامه بازتاب یافته است؟

فرضیه‌های مطرح در پاسخ به سوالات فوق‌الاشاره عبارتند از | مسیرهای سفر توصیف‌شده در کوش‌نامه (اعم از مسیرهای مهاجرت و مسیرهای لشکرکشی) معمولاً خود را به شکل مسیرهای تجاری نشان داده‌اند و این سفرها و مسیرهای آنها نه برآمده از تصورات فردی ایران‌شان بن‌ابی‌الخیر بلکه قابل انطباق با منابع کهن تاریخی و جغرافیایی هستند؛ و همچنین مبادلات تجاری در دوران باستان به تبع تأثیرگذاری بر باورهای عامیانه،

در ادوار بعد بر متون برجسته ادبی، از جمله کوش نامه نیز تأثیر گذاشته‌اند؛ چنانکه ریشه داستان‌های مرتبط با اسب‌های آبی افسانه‌ای را در تجارت اسب در دوران باستان باید جستجو کرد. این پژوهش به شیوه مطالعه کتابخانه‌ای و بر مبنای جغرافیای تاریخی و بررسی منابع قدیم چینی، فارسی و عربی انجام گرفته است.

مسیر تجارت بین منطقه عشایری شمال غربی و دشت مرکزی چین

کوش نامه از یک کاروان تجاری یاد می‌کند که بین چین و ماچین به رفت و برگشت بی‌وقفه می‌پردازد: هنگامی که جمشیدیان در کوه‌های چین توسط لشکر کوش و کوش پیل‌دندان محاصره می‌شوند، به این کاروان برمی‌خورند. آبتین، سالار جمشیدیان، از بازرگانان کاروان درخواست می‌کند که او را در رساندن نامه‌ای به پادشاه ماچین یاری دهند، و سپس همراه با خویشان خود از مسیری مخفی و پرمشقت در میان کوه‌ها به ماچین سفر می‌کند (ابن ابی‌الخیر، ۱۳۷۷: ۲۵۷-۲۶۸).

به گفته جلال متینی، نام چین و ماچین در این منظومه واقعاً به سرزمین چین نسبت داده شده است، نه به مکان‌هایی خیالی در اساطیر؛ زیرا داستان‌های مربوط به برقراری ارتباط ایرانیان باستان با چینیان که در این منظومه بیان شده است، برگرفته از سنت‌های شفاهی و کتبی ایرانی است که در دوران پیش از اسلام شکل گرفته بوده است؛ با علم به اینکه چین و ایران سوابقی طولانی در تبادلات فرهنگی و اقتصادی داشته‌اند (متینی، ۱۳۶۹: ۱۷۷-۱۶۰). آثار اولیه جغرافیایی و تاریخی به زبان عربی تألیف شده در قرن نهم میلادی، مانند تاریخ یعقوبی، المسالك و الممالك ابن خردادبه و غیره، با استفاده از اصطلاح «الصین» (که معرب از واژه «چین» است که به‌عنوان یک وام‌واژه از زبان‌های ایرانی، به عنوان مثال فارسی، وارد زبان عربی شده است) به سرزمین چین اشاره می‌کنند (Pelliot, 1959: 270). حدود العالم من المشرق الى المغرب (۱۳۶۲: ۶۳-۶۹) که در قرن دهم میلادی به فارسی نوشته شده است، از سرزمین چین به عنوان «چین» یا «چینستان» یاد می‌کند. اصطلاح «ماچین» مشتقی از سانسکریت و مخفف «Mahachina» (Mahācīna) است (Yule, ۱۹۱۵: ۱۵۰). در نیمه اول قرن یازدهم میلادی، ابوریحان بیرونی در تحقیق ما لا یهند نوشت: «در پشت آنها [کوه‌های Haramakôt] مهاچین (Mahâcîn)، یعنی چین بزرگ واقع است.» (Sachau, 191: 207).



در شاهنامه فردوسی، که همان دوره تحقیق ما لاله‌پند سروده شده است، اصطلاح «ماچین» بارها تکرار می‌شود، ولی سرزمینی که ماچین به آن نسبت داده می‌شود، نامشخص است. در متن شاهنامه، ماچین معمولاً به عنوان بخشی از عبارت «چین و ماچین» ظهور می‌کند، که به طور گسترده‌ای به منطقه‌ای وسیع که در شرق ایران واقع است، اشاره می‌کند. جانگ گوانگ‌دا^۱ با تجزیه و تحلیل اصطلاح «تق‌غاج»^۲ در دیوان لغات‌الترک این دو اصطلاح، یعنی «چین» و «ماچین» را از هم متمایز کرد: «ماچین» یا «الماسین» به قلمرو سلسله سونگ^۳ اشاره می‌کند که در شرق واقع بوده است، «چین» یا «الصین» به سرزمین امپراتوری ختای یا همان ختن^۴، یعنی سلسله لیاو^۵ اشاره می‌کند که در وسط، و «برخان» به قلمروی قراخانیان اشاره می‌کند که در غرب قرار داشته است (Zhang, 1978: 29-42). پس از آن، اطلاعاتی درباره چین توسط ترک‌زبانان مهاجر به سمت غرب، به ایرانیان رسانده شده بود، و همچنین گسترش و ترویج دیوان لغات‌الترک در جهان اسلام، منجر به نامگذاری جداگانه «چین» و «ماچین» در ادبیات فارسی شد. در کوش‌نامه، جهان‌نامه و جامع‌التواریخ که به نوبت در آغاز قرن دوازدهم، سیزدهم و چهاردهم میلادی تألیف شده‌اند، نام «چین» عمدتاً به سرزمینی واقع در شرق آمو دریا و مجاور ایران، یعنی آسیای مرکزی و منطقه شمال غربی چین امروز، نسبت داده شده است، درحالی‌که ماچین به مناطق شرقی و جنوبی چین، یا اصطلاحاً چین مطلق، اشاره می‌کند، که از دیدگاه ایرانیان،

^۱ Zhang Guangda, 張廣達.

^۲ تق‌غاج (Tawγāč یا Taβγāč یا Tabγāč، در متون فارسی و عربی: طَمْغَاج یا طَفْغَاج)، اسم خاصی در زبان‌های ترکی تبار و وام‌واژه‌ای برگرفته از نام خاندان امپراتوری وی شمالی (Bei Wei)، به اصطلاح توؤبا (拓跋 (Tuoba) است. از قرون پنجم و ششم میلادی به بعد، ساکنان آسیای مرکزی برای اشاره به سرزمین چین از این اصطلاح استفاده می‌کردند. (Pelliot, ۱۹۵۹: ۲۱۷) اما به گفته محمود کاشغری، مؤلف دیوان لغات‌الترک (تدوین شده در اواخر قرن یازدهم میلادی)، در زمان وی، تق‌غاج را ماچین و خطای را چین می‌دانسته‌اند. (Kāšgarī, 1982: 341)

3. Song, 宋 (میلادی ۱۲۷۹-۹۶۰)

^۴ Qidan, 契丹 (متفاوت از «ختن» که در ناحیه شین جیانگ امروز واقع بود).

^۵ Liao, 遼.

این منطقه با ایران هم‌مرز نبوده و در آن سوی چین قرار داشته است. چنین وضعیتی دقیقاً مطابق است با آنچه در منابع قدیم مربوط به تاریخ چین غالباً دیده می‌شود، که قلمروی حکومت خانان عشایری غربی و شمالی و امپراتوری‌های کشاورزی شرقی و جنوبی چین در مقابل یکدیگر بوده‌اند (Liu, 2015: 233-252).

بر اساس برخی از ابیات کوش‌نامه، کاروان مذکور که با جمشیدیان برخورد می‌کند، خوردنی‌هایی را از ماچین به چین برای فروش حمل می‌کند و با پوشیدنی‌ها و گستردنی‌ها برمی‌گردد (ابن ابی‌الخیر، ۱۳۷۷: ۲۵۸). این نشان می‌دهد که چین و ماچین به ترتیب منسوجات پشمی و مواد غذایی فراوانی را تولید می‌کرده‌اند؛ (و این خاصیت مکمل متقابل در ساختار اقتصادی طرفین برای فعالیت‌های تجاری مفید بوده و امکانات کسب سود خوبی برای بازرگانان فراهم می‌کرده است.) چنین دیدگاهی دست کم در آگاهی جمعی ایرانیان در دوران شکل‌گیری داستان کوش‌نامه وجود داشته است. از نظر وقایع تاریخی، فعالیت‌های تجاری بازرگانان سغدی به این حالت شباهت دارد. به گفته روتنگ شین‌جیانگ^۱ «بین سرزمین سغد و بینگ جو^۲ در شمال شرقی چین، آنها (سغدی‌ها) یک سری از مستعمرات را در منطقه باریک بین قلمروی امپراتوری‌های دشت مرکزی چین و خانات‌های عشایری علفزار شمالی پدید آوردند، و برخی از بازرگانان [سغدی] حتی بیشتر به پایتخت‌های امپراتوری‌های دشت مرکزی چین و اردوهای خانات عشایری علفزار شمالی می‌رفتند. از اوایل قرن چهارم تا نیمه اول قرن هشتم میلادی، می‌توان گفت سغدی‌ها یک شبکه تجاری کامل و جامع در طول جاده ابریشم زمینی برای حمل و نقل بازرگانی بین آسیای مرکزی و شمال چین ایجاد کرده بودند.» (Rong, 2002: 56-76)

بسیاری از اخبار درباره بازرگانان سغدی در منابع چینی دیده می‌شود، که قدمت آن به دوران باستان برمی‌گردد. به عنوان مثال، سفرنامه مناطق غرب تانگ بزرگ^۳ گزارش می‌دهد که مردم سولی^۴ - اهل سغد -

^۱ Rong Xinjiang, 荣新江.

^۲ Yingzhou, 营州.

^۳ Da Tang xiyu ji, 大唐西域記. (اتمام‌یافته در سال ۶۴۶ میلادی).

^۴ Suli, 率利.



میل به ثروت‌اندوزی دارند و [در میان آنها] پدر و پسر در معامله با یکدیگر اهل محاسبه‌اند؛ و مردمان ثروتمند، بدون در نظر گرفتن حسب و نسب آنها، از موقعیت اجتماعی بالایی برخوردار هستند (Xuanzang and Bianji: 1985: 72). در کتاب جدید تاریخ تانگ^۱ نیز دربارهٔ مردم منطقه کانگ^۲ واقع در سمرقند و از شهرهای مرکزی ممالک سغدی، اینگونه سخن رفته است: «[آنها] مهارت تجاری بسیار دارند و به کسب سود علاقه‌مند هستند. مردان میان آنها در بیست سالگی به هر کشور دیگری می‌روند که برای آنها سود به همراه داشته باشد.» (Ouyang and Song: 1975: 6244). بنابراین، تجارت کاروانی بین چین و ماچین که در کوش نامه شرح داده شده است، می‌تواند به عنوان بازتاب سفرهای تجاری کاروان‌های سغدی میان آسیای مرکزی و آسیای شرقی در حماسه‌های ایرانی تلقی شود.

مسیر تجارت دریایی بین دشت مرکزی چین و شبه جزیره کره

به عنوان پناهگاه امن برای جمشیدیان در شرق جهان، «بسیلا» مرز و بوم بسیار مهمی در کوش نامه است که نام آن بیش از شصت‌بار در این منظومه دیده می‌شود. توصیفات کوش نامه دربارهٔ بسیلا به طور کلی مطابق با اخبار شیلا/الشیلا یا سیلا/السیلا^۳ در آثار تاریخی و جغرافیایی مسلمانان است؛ و آن جزیره‌ای است که داخل دریای شرقی قرار دارد و توسط کوه‌های بلند احاطه شده است؛ روبه‌روی ماچین در آن سوی دریا است و با هم از روابط خوب برخوردار هستند؛ دارای زمین‌هایی حاصلخیز و شهرهایی ثروتمند و آبادان است؛ پرجمعیت است و مردم خوب‌رو و خوش‌اندام آن مانند پریان هستند. در عین حال، با مقایسهٔ برخی از آثار تاریخی و جغرافیایی مسلمانان متوجه می‌شویم که اصطلاح بسیلا، همانند بقیهٔ شکل‌های دیگر این نام از جمله کسسیلا، لسیلا، و سیلا، سیلاهی و سلاهی، خطاهای نگارشی کاتبان و ریخت‌هایی دیگرگون شده از سیلا/السیلا یا شیلا/الشیلا در

۱. Xin Tangshu, 新唐書 (اتمام یافته در سال ۱۰۶۰ میلادی)

۲. Kang guo, 康國

۳. Xinluo / Silla, 新羅 (سال ۵۷ پیش از میلاد - ۹۳۵ میلادی)

نسخ خطی فارسی و عربی است. بدین ترتیب، می‌توان نتیجه گرفت که نمونه اولیه (پروتوتاایپ) بسیلای توصیف‌شده در کوش‌نامه، همان سیلا^۱، یکی از ممالک پادشاهی باستانی است که در شبه جزیره کره امروزی، واقع در شمال شرقی آسیا، وجود داشته است (متینی، ۱۳۷۷: ۷۵).

داستان حملات کوش پیل‌دندان به بسیلا از ماچین که در کوش‌نامه شرح داده شده است، مسیرهای تجارت دریایی میان دشت مرکزی چین و شبه جزیره کره را نشان می‌دهد. بر اساس این منظومه، بسیلا توسط دریایی عظیم و کوه‌هایی بلند احاطه شده است. تنها با عبور از یک گردنه باریک در میان کوه‌هایی طاقت‌فرسا که توسط لشکرهای بسیلا محافظت می‌شود، می‌توان وارد آن کشور شد. در نتیجه، نخستین حمله شدید کوش پیل‌دندان به بسیلا ناموفق است. اما وی با حيله‌گری حمله دیگری را به بسیلا انجام داد. کوش پیل‌دندان نخست ارتباطات تجاری مکرری میان ماچین و بسیلا برقرار می‌کند: او به مردی ثروتمند دستور می‌دهد که کاروانی تجاری از راه دریایی به بسیلا هدایت و به‌طور بی‌وقفه محصولات گوناگون را برای فروش از ماچین حمل کند. سپس به کاروان دستور داد که چندین بار برای طیهور، پادشاه بسیلا، اسلحه ببرد. وی سرانجام صد سرباز جنگ‌آزموده را، در جامه بازرگانان کاروان، به بسیلا می‌فرستد و در نهایت، دروازه بسیلا را با حمله‌ای غافلگیرانه می‌گشاید (ابن ابی‌الخیر، ۱۳۷۷: ۴۲۰-۴۲۶).

مشابه فعالیت‌های تجاری موجود بین ماچین و بسیلا از مسیر دریایی که در کوش‌نامه توصیف شده است، از قرن دهم تا قرن دوازدهم میلادی تجارتی پررونق توسط هیأت‌های دیپلماتیک و بازرگانان عادی میان سرزمین سلسله سونگ^۲، یعنی ماچین، و قلمروی پادشاهی گوریو^۳ واقع در شبه جزیره کره وجود داشت. در سال ۹۶۲ میلادی، گوریو اولین بار رسماً فرستادگان خود را برای تقدیم محصولات محلی به دربار سونگ شمالی^۴

^۱ 新羅.

^۲ Song, 宋.

^۳ (۹۱۸-۱۳۹۲ میلادی). Gaoli / Goryeo, 高麗.

^۴ (۹۶۰-۱۱۲۷ میلادی). Bei Song, 北宋.



اعزام کرد (Zheng, 2014: 52-53). آماری که پیاو چن شی^۱ براساس تاریخ گوریو^۲ تهیه کرده است، نشان می‌دهد که از سال ۱۰۷۱ تا ۱۱۳۶ میلادی، فرستادگان گوریو بیست و شش بار به سونگ سفر کرده بودند، در حالی که فرستادگان سونگ بیست و دو بار به گوریو آمده بودند (Piao, 1979: 84-91). هیأت‌های دیپلماتیک طرفین علاوه بر آنکه به مأموریت‌های سیاسی می‌پرداختند، فعالیت‌هایی تجاری نیز انجام می‌دادند که با «تقدیم خراج» و «اعطای هدایا» به یکی دیگر از اهداف خود که مبادله کالا نیز بود دست‌یافتند. در آن دوره، بازرگانان مسلمان در مقیاسی وسیع از مسیر دریایی به منطقه چین امروز یا اصطلاحاً چین و ماچین می‌آمدند و برخی از آنها برای معاملات به شبه جزیره کره نیز سفر می‌کردند. طبق اخبار تاریخ گوریو، در نیمه اول قرن یازدهم میلادی، صدها تاجر از داشی^۳ (یعنی «تازی» که به خلافت عربی اشاره می‌کند) جمعاً سه بار به دربار گوریو آمدند (Zheng, 2014: 124-125, 165). بنابراین، تجارت پررونق بین ماچین و بسیلا از مسیر دریایی آنگونه که در کوش‌نامه توصیف شده است، به احتمال زیاد، در حماسه‌های ایرانی بیانگر اطلاعاتی است که توسط تاجران مسلمان به دست آمده است.

تجارت سغدیان عمدتاً طی دوره‌ای از سلسله‌های شمالی^۴ تا اوایل سلسله تانگ^۵ در مسیرهای تجارت زمینی شمالی شکوفا شد (Rong, 2002: 62). اگرچه پارسیان در زمان‌های زودتر نیز در چین دیده می‌شده‌اند، تنها پس از شورش آن لوشان^۶ شروع به فعالیت‌های تجاری فعالانه با چین کردند. آنها غالباً از مسیر دریایی با چین به تجارت می‌پرداختند و کشتی‌های پارسیان در اقیانوس هند و دریای چین جنوبی پیوسته

۱. Piao Zhenshi / Pak Chinsök, 朴真奭

۲. Gaoli shi 高麗史. (اتمام‌یافته در سال ۱۴۵۱ میلادی)

۳. Dashi 大食

۴. Beichao, 北朝. (۳۸۶-۵۸۱ میلادی)

۵. Tang, 唐. (۶۱۸-۹۰۷ میلادی)

۶. An-Shi zhi luan, 安史之亂. (۷۵۵-۷۶۳ میلادی)

مشغول حمل کالا بودند (Rong, 2002: 13; Watson, 1983: 552-553). رونق گرفتن جاده ابریشم دریایی راهی مهم برای آشنایی با آسیای شرقی برای اعراب و ایرانیان فراهم کرد. بدیهی است که اخبار مربوط به چین و سیلا در برخی از آثار تاریخی و جغرافیایی مسلمانان (مانند *رحلة السیرافی*^۱، *تقویم البلدان* از ابوالفداء، و غیره، که در قرن نهم میلادی و پس از آن پدید آمده‌اند) بر اساس اطلاعاتی که مسلمانان در طول جاده ابریشم دریایی به دست آورده بودند، تدوین شده‌اند. همانگونه که تصویر بازرگانان پارسی در یادداشت‌های ادبای چینی در اواسط و اواخر دوره تانگ به طور مکرر نمایان می‌شود، منطقی است که موضوعاتی مربوط به چین و سیلا در حماسه‌های فارسی نیز پدید آمده باشد.

تجارت خز بین آسیای شمال شرقی و آسیای مرکزی

سرنخ‌هایی از تجارت خز بین آسیای شمال شرقی و آسیای مرکزی را نیز می‌شود در *کوش نامه* جستجو کرد. با توجه به ابیاتی از این منظومه، پادشاهان بسیلا بسیاری از خزهای ارزشمند را مانند قاقم، فنک، سنجاب و سمور، به کوش پیل‌دندان، پادشاه چین، و فریدون، پادشاه ایران، تقدیم می‌کنند (ابن ابی‌الخیر، ۱۳۷۷: ۴۱۹ و ۴۴۷). از این اطلاعات می‌توان دریافت که سمور و خزهای گران‌بهای فراوان دیگر از زمین‌خیزهای مرز و بوم سیلا بوده و به عنوان هدایای ارزشمند در دوران باستان از سیلا به چین، و حتی به ایران، حمل می‌شده است. در پایان قرن بیستم میلادی، دانشمندانی روسی مانند ا. و. شاوکونوف^۲ مفهوم «جاده سمور» را مطرح کردند، که به مسیر تجارت خزهایی (اهم آنها خز سمور) که توسط سغدی‌ها ایجاد شده بود، اشاره می‌کند. این «جاده سمور» به اصطلاح، آسیای مرکزی را -که محل اقامت سغدی‌ها بود- و آسیای شمال شرقی را -که در

^۱. این کتاب با نام *اخبار الصين و الهند* نیز شناخته می‌شود.

^۲. Э. В. Шавкунув, E. V. Shavkunov



قرون هشتم و نهم میلادی عمدتاً مملکت بؤهای^۱ بود و مردمان مؤهه^۲، گوگوریو^۳ و جورجی یا جورچن^۴ در آنجا زندگی می‌کردند- به هم پیوند می‌دهد. «جاده سمور» به صورت فرضیه‌ای باقی مانده است زیرا هنوز مشخص نیست که این مسیر از جاده ابریشم متفاوت بوده است یا خیر. با این وجود، دانشمندان مربوطه در مورد مشارکت فعالانه سغدی‌ها در تجارت خز درون آسیایی هم‌داستانند (Wang, 2001: 81-90). بر این اساس، با در نظر گرفتن اینکه پس از تصرف تمام قسمت جنوبی شبه جزیره کره توسط سیلا، از قرن هشتم تا نیمه اول قرن دهم میلادی، مملکت بؤهای هم‌مرز زمینی سیلا در سمت شمال قرار داشت، حمل و نقل خزهای گران‌بها به وسیله هیأت‌هایی دیپلماتیک از سیلا به سوی چین و ایران آنگونه که در *کوش‌نامه* توصیف شده است، می‌تواند به‌عنوان بازتابی از امور بازرگانی بین‌المللی سغدی‌ها در طول مسیر ارتباطی آسیای مرکزی و آسیای شمال شرقی در حماسه‌های ایرانی تلقی شود.

مسیر تجارت شمالی بین ایران و اروپا

بر اساس *کوش‌نامه*، جمشیدیان پس از سالها پناهندگی در سیلا، از طریق یک مسیر تجارت شمالی به ایران بازگشتند. آنها با کشتی‌هایی از سیلا (شبه جزیره کره) به راه می‌افتند و در امتداد لبه‌های شرقی و شمالی زمین دریانوردی می‌کنند و از سرزمین باجوج در طرف چپ خود می‌گذرند. آنها پس از پیاده‌شدن از کشتی‌هایشان در ساحل مرز زمین شمالی، برای چند ماه در آنجا خیمه می‌زنند تا استراحت کنند. در این میان، آنها به طور مکرر با مردم محلی نیز معامله می‌کنند. جمشیدیان سپس از سرزمین‌های بلغار^۵ و سقلاب^۶ عبور می‌کنند و بازرگانانی

۱. Bohai guo / Balhae, 渤海國 (۶۹۸-۹۲۶ میلادی)

۲. Mohe / Malgal, 靺鞨

۳. Gaogouli / Goguryeo, 高句麗 (۳۷ پیش از میلاد-۶۶۸ میلادی)

۴. Nüzhen / Jurchen, 女真

۵. سرزمین بلغار در حوضه رود ولگا

۶. سرزمین اسلاوها در شمال دریای سیاه

با لوازم و سازوگره‌هایی زیاد آنها را همراهی می‌کنند. وقتی به ساحل دریای دمندان^۱ می‌رسند، برای عبور از آن دریا سه کشتی از بازرگانان می‌خرند. آنها به زودی به مرز و بوم خزر^۲ می‌رسند و از آنجا کوه‌های برفی را می‌بینند. پس از عبور از آن منطقه، جمشیدیان سه هفته در دریای گیلان^۳ کشتی می‌رانند و سرانجام به مقصد خود، یعنی آمل می‌رسند (ابن ابی‌الخیر، ۱۳۷۷: ۳۶۶-۳۶۳). به طور خلاصه، توصیف نیمه اول مسیر بازگشت جمشیدیان به سمت غرب در کوش نامه نسبتاً مبهم است، و به شکل مسیری از طریق اقیانوس منجمد شمالی می‌نماید که بررسی آن دشوار است. درباره نیمه دوم مسیر بازگشت‌شان، اگرچه از راه‌های دریایی و خشکی متعددی یاد شده است، شرح این منظومه در مورد اخبار جغرافیایی در طول آن نسبتاً روشن است و با وضعیت واقعی جغرافیایی که امروز می‌شناسیم بسیار مطابق است (Liu, 2017: 63-75).

در کنار آنچه گفته شد، جالب‌تر این است که ما شاهد یک شباهت شگفت‌آور بین روایت کوش نامه و رویدادی تاریخی در سده‌های بعدی هستیم. سده‌ها پس از سرودن کوش نامه، به خاطر گسترش قلمروی امپراتوری عثمانی، هر دو مسیر تجارت سنتی (یکی از طریق دریای سیاه و منطقه قفقاز در شمال، و دیگری از طریق سوریه و منطقه شرق مدیترانه در جنوب) در نیمه دوم قرن پانزدهم میلادی قطع شد. از اواخر قرن پانزدهم تا نیمه اول قرن شانزدهم میلادی، پرتغالی‌ها دماغه امید نیک را دور زده، و بدین ترتیب امپراتوری عثمانی را پشت سر گذاشته، و فرصت تجارت با ایران را از طریق خلیج فارس فراهم آوردند، و سپس با اشغال شهر هرمز که دارای اهمیت استراتژیک و تجاری بسیاری است، گمرک تجارت از طریق خلیج فارس را کنترل کردند. تحت این شرایط، در اواسط قرن شانزدهم میلادی، انگلیسی‌ها تلاش کردند تا جناح شمالی امپراتوری عثمانی را دور بزنند و راه تجارت جدیدی را از طریق روسیه به ایران باز کنند. آنها ابتدا از مسیر دریایی خطرناک

۱. دریای سیاه

۲. منطقه قفقاز که خزران در آنجا زندگی می‌کردند

۳. دریای خزر



در شمال شبه جزیره اسکندیناوی به آرخانگلسک^۱ و سپس از طریق حوضه ولگا و دریای خزر به ایران می‌روند. در نوامبر سال ۱۵۶۲ میلادی، آنتونی جنکینسون^۲، بازرگانی انگلیسی، از این مسیر وارد ایران شد و نامه‌ای از الیزابت یکم^۳ را به شاه تهماسب یکم صفوی تحویل داد. با وجود این، خطرات مسیر دریایی به دریای سفید^۴ و حملات راهزنان در منطقه ولگا باعث شد انگلیسی‌ها این مسیر را در سال ۱۵۸۱ کنار بگذارند (Savory, 1995: 773). سفر جمشیدیان از مسیر دریایی شمالی که در *کوش‌نامه* توصیف شده است نیز سخت و طولانی است. چنین سفری یک سال و نیم به طول می‌انجامد و این مسیر دریایی شمالی نیز توسط بازرگانان روم^۵ و سقلا ب گشوده شده است (ابن ابی‌الخیر، ۱۳۷۷: ۲۷۶-۲۷۵).

تجارت اسب و ترویج و گسترش داستانهای عامیانه درباره اسبهای آبی افسانه‌ای

کوش‌نامه داستانی را بیان می‌کند که ساکنان بسیلا برای به‌دست‌آوردن یک نژاد اصلاح‌شده اسب، چگونه اسب‌های اهلی خود را با اسبی جادویی که درون دریا زندگی می‌کند، پیوند می‌دهند (همان: ۲۷۳-۲۷۲)، که تلویحاً نشان می‌دهد تجارت اسب در دوران باستان نیز تا حدی بر آثار ادبی تأثیر داشته است. در میان آثار تاریخی و جغرافیایی مسلمانان که با حماسه‌های ملی ایران ارتباط متنی نزدیکی دارند، *المسالک و الممالک*، نوشته ابن خردادبه در قرن نهم میلادی، رویدادی را که در منطقه خط‌الان^۶ اتفاق افتاد ذکر کرده است: نریانی از چشمه‌ای بیرون می‌آید و با مادیان‌هایی جفت‌گیری می‌کند که اسب‌هایی تکاور به

^۱ Arkhangelsk

^۲ Anthony Jenkinson

^۳ Elisabeth I

^۴ the White Sea

^۵ . در حماسه‌های فارسی، روم گاهی به سرزمین یونان یا امپراتوری بیزانس نسبت داده می‌شود و گاهی به قلمروی آن در آناتولی یا اصطلاحاً آسیای صغیر اشاره می‌کند. در *کوش‌نامه*، روم عمدتاً مربوط به سرزمینی وسیع واقع در اروپای امروز است.

^۶ . ناحیه‌ای در مسیر علیای جیحون

دنیا می‌آورند (۱۸۰-۱۸۱: ۱۸۸۹, Ibn Khordādhbeh). بر اساس *مسالك الممالك*^۱، که توسط ابواسحق ابراهیم اصطخری جغرافی‌دان ایرانی دیگر، در قرن دهم میلادی نوشته شده است: «ختل^۲ را شهرها [یی] چند هست. و دریشان چهارپایان نیک و قوی می‌باشد، چنانکه از جودت و کثرت آن در آفاق حمل می‌افتد و جهت فروختن نقل می‌کنند.» (اصطخری، ۱۳۷۳: ۲۹۰) *حدود العالم من المشرق الى المغرب* نیز در مورد ختل اینگونه روایت می‌کند: «و ازین [ناحیت] اسبان نیک خیزد بسیار.» (حدود العالم، ۱۳۶۲: ۱۱۸-۱۱۹) این نمونه‌ها نشان می‌دهد که اخبار مربوط به ختلان در آثار جغرافیایی اولیه مسلمانان نسبتاً روشن است و با یکدیگر هماهنگی دارد و در نتیجه موثق است. بنابراین، داستان‌های مربوط به اسب آبی در سنت داستان‌سرایی در ایران ممکن است تحت تأثیر مضامینی از آثار جغرافیایی اولیه مسلمانان قرار گرفته باشد.

در *شاهنامه* فردوسی که سرودن آن در اوایل قرن یازدهم میلادی به پایان رسیده است، داستان «یزدگرد^۳ با اسبی آبی» در چشمه سو نزدیک به شهر توس اتفاق می‌افتد (فردوسی، ۱۳۸۲: ۱۲۹۸). می‌توان بر آن بود که فردوسی که خود نیز اهل توس است، در سرودن این منظومه، تحت تأثیر داستان‌هایی عامیانه از شرق ایران بوده و احتمالاً داستان اسب آبی مذکور را از زادگاه خود اخذ کرده است.

در *کوش‌نامه* که در آغاز قرن دوازدهم میلادی سروده شده است، یک داستان خوب مبسوط از اسبی دریایی به سیلا پیوند داده شده است که حاصل تخیل سراینده آن است. باید دقت داشت که سراینده این منظومه به احتمال زیاد اهل ری بوده است (عفیفی، ۱۳۷۲: ۱۵). پیش از حمله مغول، ری شهری مهم در جاده اصلی بود که خراسان و آناتولی را به هم پیوند می‌داد. در عین حال، *کوش‌نامه* در ایامی پدید آمده است که

^۱. در ترجمه‌های فارسی عنوان این کتاب به صورت *مسالك و ممالك و یا ممالك و مسالك* آمده است.

^۲. از نظر ریشه‌شناسی، ختل ممکن است از هیطل، یعنی هپتال (Hephthalite)، در آثار تاریخی اولیه مسلمانان نشأت گرفته باشد. ختلان به صورت جمع ختل در فارسی به کار رفته است که به معنی اهل ختل است، و همچنین می‌تواند به آن سرزمین اشاره کند.

Yazdgird I^۴.



شعرسرای به زبان فارسی از ماوراء النهر به مناطق مرکزی و غربی قاره فرهنگی ایرانی^۱ گسترش می‌یافت؛ از این رو چنین داستانی که در *کوش نامه* روایت شده است ممکن است ریشه در شرق ایران داشته باشد.

در *عجایب نامه*، تألیف شده توسط محمد بن محمود همدانی در نیمه دوم قرن دوازدهم میلادی، حکایتی از یک اسب آبی به میان آمده است که در چشمه‌ای به نام «سو رود» میان نیشابور و توس اتفاق می‌افتد و مطابق با ضبط مربوط در *شاهنامه* فردوسی نیز هست. این حکایت خوب مبسوط بیان می‌کند که اسبی بحری با مادیانی معمولی گشنی کرده و از این پیوند، کره‌ای مَلَمَع ابلق زاده شد. وقتی که کره اسب بزرگ شد، به آن چشمه بازگشت (همدانی، ۱۳۷۵: ۲۳۶). مؤلف این کتاب نیز اهل همدان واقع در غرب ری بوده است.

کور و غلو^۲ که حماسه‌ای است با تباری از زبان‌های ترکی و عمدتاً در منطقه آذربایجان رواج داشته است، درست با توصیف بیرون آمدن اسبی آبی از جیحون (آمو دریا)، گشنی کردن آن با اسب‌های معمولی و تولد کره‌ها آغاز می‌شود (رئیس‌نیا، ۱۳۶۸: ۲۳۱). علاوه بر این، قطعه‌ای از داستان‌های عامیانه که توسط حسین سچمن از شهر اورفه واقع در آناتولی جنوبی گردآوری شده است، ممکن است رابطه مستقیم یا نزدیکتری با داستان شرح داده شده در *کوش نامه* داشته باشد. هرچند که زمان شکل‌گیری و شروع رواج این داستان در آن منطقه را به سختی می‌توان ردیابی کرد، آن داستان با داستان مذکور در *کوش نامه* شباهت بسیاری دارد. از میان منابع یادشده، این موضوع که مردم تعمداً با بردن مادیان‌هایی به کنار آب اسبی آبی را جلب و جذب می‌کنند و اسب آبی برای کشتن فرزندانش دوباره بیرون می‌آید، تنها در این دو داستان دیده می‌شود (همان: ۲۰۰).

با توجه به همه موارد یادشده، می‌توانیم فرض کنیم که گزارش‌ها درباره اسب‌های افسانه‌ای که از آب پدید می‌آیند و با اسب‌های معمولی جفت‌گیری می‌کنند، از ختلان واقع در حوضه‌های بالایی آمودریا سرچشمه گرفت، و تقریباً از قرن نهم تا قرن دوازدهم میلادی، این داستان‌ها به سمت غرب، حتی به اورفه در جنوب

^۱ Iranian Cultural Continent

^۲ *Köroğlu*

آناتولی رفت و از طریق توس در خراسان، و از طریق ری و همدان در غرب فلات ایران رواج یافت. این روند همراه با چنین مسیری درست همزمان با مهاجرت ترک‌زبانان از آسیای مرکزی به آسیای غربی در زمان سلسله‌های سامانی، غزنوی و سلجوقی است. بنابراین، حداقل می‌توانیم پیشنهاد کنیم که در دوران اسلامی داستان‌های مربوط به اسب آبی که در ادبیات فارسی و عربی نقل می‌شود، به احتمال زیاد از محصولات فرعی مهاجرت ترک‌زبانان به سمت غرب است. علاوه بر این، کلمه «سو» در فارسی به معنی جهت و سمت است، درحالی‌که در زبانهای ترکی تبار به معنی «آب». بدین ترتیب، «چشمه سو» در شاهنامه فردوسی و عجایب‌نامه همدانی احتمالاً یک نام جغرافیایی مربوط به آب است که ریشه در زبان‌های ترکی تبار دارد. این می‌تواند شاهی برای اثبات فرضیه یادشده باشد. احمد زکی ولیدی طوغان^۱، مورخ و ترک‌شناس معروف، درباره اسب‌های مشهور ختلان، که ناحیه‌ای در مسیر علیای جیحون بوده است، می‌نویسد: «... این اسب‌ها، اسب‌هایی بوده‌اند که بنا به باور عمومی از نریان‌های دریایی تولید شده بودند و چینی‌ها در سده‌های نخستین میلادی از آن‌ها خبر داشته، برای به دست‌آوردن چنین اسب‌هایی تقلا می‌کرده‌اند.» (زکی ولیدی طوغان، مقدمه بر تاریخ عمومی ترک، استانبول، ص: ۱۰۳؛ به نقل از رئیس‌نیا، ۱۳۶۸: ۲۰۰-۱۹۹) از آنجا که زبان سغدی زمانی در هزاره اول میلادی به عنوان زبان عمومی^۲ آسیای مرکزی از جمله ختلان نقش ایفا می‌کرد، بن‌مایه^۳ داستانی مربوط به باره‌هایی شگفت از نژاد اسب دریایی شاید ریشه در افسانه‌های سغدی رواج‌یافته در دوران پیش از اسلام داشته باشد. چراکه فعالیت‌های تجاری سغدی‌ها مدت‌ها بود که در طول جاده ابریشم بین سمرقند و چانگان^۴، یعنی خمدان یا خبدان در آثار مسلمانان، پررونق بود، و همچنین «زبان (سغدی)، در حقیقت، واسطه‌ای میان تمدن‌های غرب و شرق آسیا بود» (Gharib, 1995: xviii) و افسانه‌های مربوط به فرهنگ اسب نیز می‌توانست از طریق این زبان به آسانی بین آسیای شرقی و آسیای مرکزی تبادل شود.

^۱. Zeki Velidi Togan

^۲. lingua franca

^۳. motif

^۴. Chang'an, 长安



سجاد آیدنلو مضمون دریایی نژاد بودن اسپ پهلوان در داستان‌های ایرانی را «بن‌مایه‌ای اصیل و کهن» دانسته که «نباید آن را به دلیل تکرار در بعضی متون و روایات عامیانه، احیاناً از ساخته‌های متأخر و مردمی دانست.» (آیدنلو، ۱۳۸۴: ۱۵-۳۸) نکته مهم و قابل توجه در این باره آن است که این مضمون که مردم برای به‌دست آوردن نژاد اصلاح‌شده اسب، از اسب آبی به خوبی استفاده می‌کرده‌اند، در منابع تاریخی به زبان چینی کلاسیک نیز بارها ذکر شده است.

طبق ضبط تاریخ /ایالت هوا/یانگ^۱: «بنا به گفته‌های رایج در میان کهنسالان ساکن در کنار دریاچه دیان‌چی^۲، اسب‌هایی جادویی درون آن دریاچه وجود دارند و گاهی آنها با مادیان‌ها گشنی می‌کنند و کره‌هایی قوی و دلاور، به اصطلاح کره دیان‌چی^۳، به دنیا می‌آورند که می‌توانند در یک روز پانصد میل چینی^۴ راهپیمایی کنند.» (Chang, ۱۹۸۴: ۳۹۶) گزارشی دیگر در «سوابق تیوهون»^۵ از تاریخ سلسله‌های شمالی^۶ قابل توجه است: «دایره دریاچه چینگ‌های^۷ بیش از یک هزار میل چینی است و یک تپه در وسط آن وجود دارد. بعد از آنکه دریاچه در زمستان تماماً منجمد می‌شود، [مردم] مادیان‌های سالم را به تپه می‌فرستند. هنگامی که [مردم] در بهار سال آینده آنها را باز می‌گیرند، مادیان‌ها همه باردار می‌شوند. کره اسب‌های تولید یافته از این مادیان‌ها اژدهانژاد نام دارند و بسیاری از آنها باره‌هایی شگفت هستند. مردم تیوهون یک‌بار مادیان‌های پارسی^۸ را به دست آورده و آنها را به دریاچه فرستادند، و از این‌رو کره اسب‌هایی نیک متولد شدند. این [کره] اسب‌ها

^۱ . 華陽國志 Huayang guozhi، نگاشته بین سالهای ۳۴۸-۳۵۴ میلادی، تدوین‌شده در سلسله جین

شرقی (۳۱۷-۴۲۰ میلادی، Dong Jin, 東晉)

^۲ . Dian chi, 滇池

^۳ . Dian chi ju, 滇池駒

^۴ . li, 里

^۵ . Tuyuhun, 吐谷渾

^۶ . Bei shi, 北史 (اتمام‌یافته در سال ۶۵۹ میلادی)

^۷ . Qing hai, 青海

^۸ . Bosi, 波斯

می‌توانستند در یک روز هزار میل چینی راه بپیمایند و به نام چینگ‌های تسونگ^۱ در جهان مشهور هستند.» (Li, 1974, vol 10: 3223-3224) این روایت خوب با آنچه در کوش نامه روایت شده است، بسیار مشابه است؛ ضمن آنکه حتی از اسب‌های پارسی، یعنی ایرانی یاد می‌کند که نشان می‌دهد چینیان قدیم آنها را به عنوان اسب‌هایی خوب می‌شناختند. این گزارش همچنین یک شاهد و مدرک قوی برای این مطلب است که چین و ایران در تاریخ دارای روابطی نزدیک بوده و مبادلات اسب و تبادلاتی فرهنگی در این راستا داشته‌اند. روایت‌های شبیه به این در تاریخ سلسله وی^۲ (Wei, 1974, vol 6: 2240-2241)، تاریخ سلسله جیو^۳ (Linghu, 1971, vol 3: 913) و تاریخ سلسله سوی^۴ (Wei, 1973, vol 6: 1842) که پیش از تاریخ سلسله‌های شمالی تدوین شده‌اند نیز دیده می‌شود، و این روایات در قوانین جامع^۵ (Du, 1988: ۵۱۶۴)، خواندنی‌های سلطنتی [تدوین شده] در دوران تای‌پینگ^۶ (Li, 1960: 3974) و مطالعات جامع در اسناد حکومت‌داری^۷ (Ma, 1986: 2621) پس از آن به طور مکرر جمع‌آوری و تدوین شده‌اند. علاوه بر این، چنین رویدادی در تاریخ سلسله سوی نیز گزارش می‌شود: که در پاییز پنجمین سال از دوران دایه^۸ [۶۰۹ م.]، هنگامی که امپراتور یانگ از سلسله سوی^۹ برای بازرسی سلطنتی به قسمت غربی قلمروی امپراتوری خود سفر می‌کرد، دستور داد که مردم اسب‌هایی در جزیره داخل دریاچه چینگ‌های بچرانند تا اسب‌هایی

^۱. Qing hai Cong, 青海驄

^۲. Wei shu, 魏書 (اتمام‌یافته در سال ۵۵۴ میلادی، تدوین‌شده در قرن ششم)

^۳. Zhou shu, 周書 (اتمام‌یافته در سال ۶۳۶ میلادی)

^۴. Sui shu, 隋書 (اتمام‌یافته در سال ۶۳۶ میلادی)

^۵. Tong dian, 通典 (اتمام‌یافته در سال ۸۰۱ میلادی)

^۶. Taiping yulan, 太平御覽 (اتمام‌یافته در سال ۹۸۳ میلادی)

^۷. Wenxian tongkao, 文獻通考 (اتمام‌یافته در سال ۱۳۰۷ میلادی)

^۸. Daye, 大業

^۹. Sui Yangdi, reign, 隋煬帝 (۶۰۴-۶۱۸ میلادی)



اژدهانژاد را به دست بیاورد. ولی این کار به نتیجه‌ای نرسید و رها شد (Wei and Linghu, 1973, vol. 1: 74).

مردم چین باستان از مناطق غربی نیز در پی اسب نیکو بودند. طبق کتاب مورخ بزرگ یا اصطلاحاً شی جی^۱ و تاریخ سلسله هان^۲، در زمان امپراتور وو از سلسله هان^۳، امپراتور اسبهای شگفتی را از ووسون^۴ و دایوان^۵، از ایالاتی واقع در مناطق غربی که شاید توسط هندواروپایی‌زبانان تأسیس شده باشد، دریافت می‌کرد (Sima, 1959, vol 10: 3170, 3172, 3177; Ban, 1962, vol 9: 2693-2694, 2702).

بر اساس فهرست معبد ها در لوویانگ^۶، یوان چن^۷، عضوی از خانواده سلطنتی سلسله وی شمالی^۸، فرستادگانی برای جستجوی اسبهای نیکو به مناطق غربی، حتی تا مملکت پارسیان^۹، یعنی ایران باستان، فرستاد. او اسبی به نام «بارۀ قرمز تعقیب‌کننده باد» را به دست آورد که هزار میل چینی در روز راه می‌پیمود؛ و بیش از ده بارۀ دیگر نیز دریافت کرد که هفتصد میل چینی در روز می‌دویدند و هر کدام نام خاصی داشتند (Yang, 1963: 164).

تا زمان سلسله تانگ، مبادلات مربوط به اسبها بین دشت مرکزی چین و مناطق غربی بیشتر رونق گرفت. بنا به نوشته‌های مطالعات جامع در اسناد حکومت‌داری، «بعداً ترک‌ها با حسن نیت به مرز آمدند و

^۱ Shi ji, 史記 (اتمام‌یافته در سال ۹۱ پیش از میلاد)

^۲ Han shu, 汉书 (اتمام‌یافته در سال ۱۰۵ میلادی)

^۳ Han Wudi, reign, 漢武帝 (۸۷-۱۴۱ پیش از میلاد)

^۴ Wusun, 烏孫

^۵ Dayuan, 大宛

^۶ Luoyang qielan ji, 洛陽伽藍記 (نوشته‌شده در سال ۵۴۷ میلادی)

^۷ Yuan Chen, 元琛

^۸ Bei Wei, 北魏 (۳۸۶-۵۴۳ میلادی)

^۹ Bosi, 波斯

یوان زونگ^۱، یعنی امپراتور شوان از سلسله تانگ^۲، شرایطی مساعد را فراهم کرد، از جمله آنکه به ترک‌ها اجازه داد که هر سال [یک بار] در شهرهای واقع در غرب ارتش شوؤفانگ^۳ با تانگ تجارت کنند. تانگ با طلا و ابریشم از ترک‌ها اسب می‌خرید، و اسب‌ها را در ولایت‌های هه‌دونگ^۴ و شوؤفانگ^۵ می‌چراند. اسب‌های محلی پس از پیوندگرفتن با اسب‌های خارجی قوی‌تر می‌شدند (Ma, 1986: 1387).

طی زمان حدود دوهزار سال پس از برقراری جاده ابریشم، اسب‌های پارسی یا ایرانی همراه با هیأت‌هایی دیپلماتیک و کاروان‌هایی تجاری به چین وارد می‌شدند، اما به سبب وجود اختلاف در شرایط محیطی، غذا و علوفه و دلایل دیگر، در چین تکثیر نیافتند (Mazhahaili, 1993: 17-24). همچنین آنگونه که کلیفورد ادموند بازورث^۶ می‌نویسد: «ختل (ختلان) منطقه‌ای از مراتع سرسبز بود که به پرورش اسب مشهور است. ساکنان آنجا به دلیل مهارت در فن نعل‌سازی، دامپزشکی و تولید زین و ستام و هرا نیز معروف بودند. در زمان مغول و تیموری، اسب‌های ختل به چین صادر می‌شدند.» (Bosworth, 2009) قابل مشاهده است که باره‌های نیکوی مناطق غربی همچنان از سلسله هان^۷ تا سلسله‌های یوان^۸ و مینگ^۹ به چین وارد می‌شدند. باتوجه به گسترش اخبار مربوط به استفاده مردم از اسب آبی برای یافتن باره نیکو، منطقه پیونددهنده میان تمدن‌های عشایری و تمدن‌های کشاورزی در آسیای مرکزی، به ویژه ختل یا ختلان، محوری برای تبادلات فرهنگی مربوط به اسب بین آسیای شرقی و آسیای غربی بود.

^۱. Yuanzong, 元宗

^۲. Tang Xuanzong, reign, 唐玄宗 (۷۱۳-۷۵۶ میلادی)

^۳. Shuofang jun, 朔方軍

^۴. Hedong, 河東

^۵. Shuofang, 朔方

^۶. Clifford Edmund Bosworth

^۷. Han, 漢 (۲۰۲ قبل از میلاد - ۲۲۰ میلادی)

^۸. Yuan, 元 (۱۲۷۹-۱۳۶۸ میلادی)

^۹. Ming, 明 (۱۳۶۸-۱۶۴۴ میلادی)



به طور خلاصه، این واقعیت که داستان اسب افسانه‌ای خارج از آب به طوری گسترده در قاره آسیا رواج یافته است و یکی از این مضامین به داستانی از شاهزادگان ایرانی تبعیدشده در بسیلا در *کوش نامه* پیوند زده شده است، به احتمال زیاد تحت تأثیر رونق تجارت بین‌المللی اسب در دوران باستان بوده است. علاوه بر این، در *کوش نامه*، اسب‌هایی شگفت از نژاد اسب آبی یک‌بار توسط طیهور، پادشاه بسیلا، به کوش پیل‌دندان، پادشاه چین و ماچین، به عنوان هدایای گران‌بها فرستاده می‌شوند (ابن ابی‌الخیر، ۱۳۷۷: ۴۱۸). چنین اسب‌های شگفتی در زمره هدایایی برای فریدون، شاهنشاه ایران، که توسط کارم، پسر طیهور و پادشاه جدید بسیلا، تدارک دیده شده نیز دیده می‌شود (همان: ۴۴۷-۴۴۸).

این روایات همچنین می‌توانند نمودی از فعالیت‌های تجاری هیأت‌های دیپلماتیک در آثار ادبی باشند.

نتیجه‌گیری

با توجه به سنت ادبی ایران در بازگویی تاریخ همراه با تلفیق افسانه‌هایی سرچشمه‌گرفته از دوران پیش از اسلام و دانش‌های تاریخی مکتسب ایرانیان در دوران اسلامی، برخی از حماسه‌های ملی ایران دارای اطلاعات جغرافیایی فراوانی در مورد جهان باستان است، و حتی مسیرهای سفر طولانی‌ای را نیز توصیف می‌کند. چنین پدیده‌ای ناگزیر با فعالیت‌های تجاری گسترده که توسط بازرگانان اقوام و ملل متعدد در قاره اوراسیا در طول تاریخ انجام شده ارتباطی نزدیک دارد. نیروی محرکه افتتاح و توسعه و رونق جاده ابریشم، نیاز مردم باستان به تجارت بین شرق و غرب جهان باستان بود. نفوذ و تأثیرهای جاده ابریشم در زمینه‌های مختلف، مانند امور فرهنگی و نظامی، در واقع محصول فرعی عملکرد اصلی آن برای تجارت است.

از مسیرهای سفر باستان که در *کوش نامه* توصیف می‌شود، شاهد مسیر تجارت بین منطقه عشایری شمال غربی و دشت مرکزی چین، مسیر تجارت دریایی بین دشت مرکزی چین و شبه جزیره کره، مسیر تجارت شمالی بین ایران و اروپا، و حتی تأثیر و بازتاب تجارت خز بین آسیای شمال شرقی و آسیای مرکزی، و تجارت

اسب میان آسیای غربی و آسیای شرقی هستیم. نکته قابل توجه و بسیار چشم‌گیر این است که مسیرهای سفر طولانی که توسط کوش نامه توصیف شده، تماماً دارای شواهدی در متون و اسناد تاریخی است که به زبان‌های مختلف تألیف و به صورت رویدادهایی تاریخی تدوین شده و معمولاً ماهیت خود را به شکل مسیر تجارت نشان می‌دهند. مضامین یاری‌خواستن آبتین از کاروان تجاری به عنوان راهنما، استفاده مکرر از مسیرهای تجارت توسط جمشیدیان، فعالیت‌های معاملاتی جمشیدیان طی روند مهاجرت آنها از مسیر ایران - چین و ماچین - بسیلا - روم و سقلاب - ایران، و هدیه فرستادن پادشاهان ایران و چین و ماچین و بسیلا به یکدیگر، همه را می‌توان به نمودی از ذهنیات موجود در فرهنگ عامه ایرانیان از فعالیت‌های تجاری بلندمدت و فعال توسط اقوام و ملل مانند اشکانیان، سغدی‌ها، پارسیان و ترک‌زبانان در طول جاده ابریشم در دوران باستان نسبت داد. پژوهش حاضر همچنین نشان می‌دهد که مبادلات تجاری در دوران باستان به تبع تأثیرگذاری بر باورهای عامیانه، در ادوار بعد بر متون برجسته ادبی از جمله کوش نامه تأثیر گذاشته‌اند؛ چنانکه داستان اسب‌های آبی افسانه‌ای ریشه در تجارت اسب در دوران باستان داشته است. محتمل است که بن‌مایه داستانی اسب‌های آبی ریشه در افسانه‌های سغدی رواج‌یافته در دوران پیش از اسلام داشته و از طریق این زبان بین آسیای شرقی و آسیای مرکزی تبادل شده باشد. شباهت‌ها و قراین موجود این احتمال را پذیرفتنی می‌کند که این داستان‌ها در سنت داستان‌سرایی ایران تحت تأثیر مضامینی از آثار جغرافیایی اولیه مسلمانان قرار گرفته باشد. با توجه به قراین موجود بسیار محتمل است که این داستان‌ها در دوران اسلامی از محصولات فرعی مهاجرت ترک‌زبانان به سمت غرب باشد.

منابع و مطالعات:

- ابن ابی‌الخیر، ایرانشان. (۱۳۷۷). *کوش نامه*، به تصحیح جلال متینی، تهران: انتشارات علمی
اصطخری، ابواسحق ابراهیم. (۱۳۷۳). *ممالک و مسالک*، ترجمه محمد بن اسعد بن عبد الله تستری، به
کوشش ایرج افشار، تهران: بنیاد موقوفات دکتر محمود افشار
امیدسالار، محمود. (۱۳۸۴). «یادداشت‌های کوش نامه»، *فرهنگ ایران زمین*، شماره ۳۰، صص ۳۱۲-۳۳۶



آیدنلو، سجاد. (۱۳۸۸)، *متون منظوم پهلوانی (برگزیده منظومه‌های پهلوانی پس از شاهنامه)*،

تهران: سمت

آیدنلو، سجاد. (۱۳۸۴). «اسپ دریایی در داستان‌های پهلوانی»، *مطالعات ایرانی*، شماره ۷، صص ۱۵-۳۸

حدود العالم من المشرق الى المغرب. (۱۳۶۲). مؤلف ناشناس، به تصحیح منوچهر ستوده، تهران:

کتابخانه طهوری

رجب‌زاده، هاشم. (۱۳۸۱). «ژاپن در *کوش‌نامه*»، *کتاب ماه تاریخ و جغرافیا*، ش ۵۶ و ۵۷، صص ۶۵-۷۱

رحیم عقیقی، «پیشگفتار»، در ایرانشاه بن ابی‌الخیر، *بهمن‌نامه*، ویراسته رحیم عقیقی، تهران: انتشارات علمی

و فرهنگی

رئیس‌نیا، رحیم. (۱۳۶۸). *کوراوغلو در افسانه و تاریخ*، تبریز: انتشارات نیما

صفا، ذبیح‌الله (۱۳۳۳). *حماسه‌سرایی در ایران*، تهران: امیر کبیر

عقیقی، رحیم. (۱۳۷۰). «پیشگفتار»، در ایرانشاه بن ابی‌الخیر، *بهمن‌نامه*، ویراسته رحیم عقیقی، تهران:

انتشارات علمی و فرهنگی

فردوسی، ابوالقاسم. (۱۳۸۲). *شاهنامه*، بر پایه چاپ مسکو، ج ۲، تهران: انتشارات هرمس

متینی، جلال. (۱۳۶۹). «فریدون و سرزمین آفتاب تابان»، *ایران‌شناسی*، ش ۵، صص ۱۶۰-۱۷۷

متینی، جلال. (۱۳۷۷). «مقدمه»، در ایرانشاه بن ابی‌الخیر، *کوش‌نامه*، به تصحیح جلال متینی، تهران:

انتشارات علمی، صص ۲۵-۱۴۱

مجمّل التواریخ و القصص، (۱۳۱۸). مؤلف ناشناس، به تصحیح ملک‌الشعراى بهار، تهران: چاپخانه خاور

معین، محمد. (۱۳۶۴). *فرهنگ فارسی*، ج ۶، تهران: امیر کبیر

همدانی، محمد بن محمود. (۱۳۷۵). *عجایب‌نامه*، به ویرایش جعفر مدرس صادقی، تهران: نشر مرکز.

Akbarzadeh, Dayroosh. (2016). "Silla the founder or Silla the Kingdom:

According to *Kūš-nāmeḥ* and selected Arabo-Persian Texts," *Acta*

Via Serica 1, no.1: 25-32

Ban, Gu. (1962). *Han shu* [漢書; The book of Han], 12 vols., Beijing:

Zhonghua shuju

Bosworth, Clifford Edmund. (2009). "Kottal," in *Encyclopaedia Iranica*,

ed. E. Yarshater, [http://www.iranicaonline.org/articles/kottal-](http://www.iranicaonline.org/articles/kottal-province-of-medieval-islamic-times-in-modern-tajikistan)

province-of-medieval-islamic-times-in-modern-tajikistan

- Chang, Qu. (1984). *Huayang guozhi jiaozhu* [华阳国志校注; Revision and annotation of *Huayang guozhi*], annot. Liu Lin, Chengdu: Bashu Shushe
- Du, You. (1988). *Tong dian* [通典; Comprehensive institutions], ed. Wang Wenjin et al. Beijing: Zhonghua shuju
- Gharib, B. (1995). "Introduction," in B. Gharib, *Sogdian Dictionary (Sogdian-Persian-English)* [Farhang-i Sughdī (Sughdī-Farsī-Inglīsī)], Tehran: Farhangian Publications
- Ibn Khordādhbeh. (1889). *Kitāb al-Masālik wa'l-Mamālik*, ed. M.J. De Goeje (Lugduni Batavorum: E. J. Brill
- Kāšyārī, Maḥmūd. (1982). *Compendium of the Turkic Dialects (Dīwān Luyāt at-Turk)*, part 1, ed. and trans. Robert Dankoff with James Kelly (Cambridge: Harvard University Printing Office
- Lee, Hee Soo. (2018). "Evaluation of *Kūshnāma* as a Historical Source in Regard to Descriptions of Basīlā," *Acta Koreana* 21, no.1: 15-36
- Li, Fang et al. (1960). *Taiping yulan* [太平御覽; Royal readings of the Taiping era], Beijing: Zhonghua shuju
- Li, Yanshou. (1974). *Bei Shi* [北史; History of the Northern Dynasties], 10 vols., Beijing: Zhonghua Shuju
- Linghu, Defen et al. (1971). *Zhou shu* [周書; The book of Zhou], 3 vols., Beijing: Zhonghua shuju
- Liu, Yingjun. (2015). "Yilang shishi *Kushi wangji* suozai gudai Zhongguo dili xinxi chuyi" [伊朗史诗库什王纪所载古代中国地理信息刍议; A study of the geographic information on ancient China contained in the Iranian epic *Kūshnāma*], in *Xiyu wenshi* [西域文史; Literature and history of the Western Regions], vol. 10, ed. Zhu Yuqi (Beijing: Kexue chubanshe, 233-252
- Liu, Yingjun. (2017). "Cong *Kushi wangji* kan gudai Yilang yu Dongya zhi jiaotong" [从库什王纪看古代伊朗与东亚之交通; The travel routes between ancient Iran and East Asia as reflected in *Kūshnāma*], *Xiyu yanjiu* [西域研究; The Western Regions Studies] 105: 63-75
- Liu, Yingjun. (2018). "Possible Connections between Historical Events and the Plots of Iranian Princes Exiled in Chīn and B.sīlā Depicted in *Kūshnāma*," *Acta Koreana* 21, no.1, 37-63



- Ma, Duanlin. (1986). *Wenxian tongkao* [文獻通考; Comprehensive studies in administrative documents], Beijing: Zhonghua shuju
- Mazhahaili, Ali (Aly Mazahéri). (1993). *Sichou zhilu: Zhongguo-Bosi wenhua jiaoliu shi* [丝绸之路——中国-波斯文化交流史; La Route de la soie], trans. Geng Sheng, Beijing: Zhonghua shuju
- Ouyang Xiu and Song Qi. (1975). *Xin Tangshu* [新唐書; New book of the Tang], 20 vols., Beijing: Zhonghua shuju
- Pelliot, Paul. (1959). *Notes on Marco Polo*, vol. 1, Paris: Imprimerie Nationale Librairie Adrien-Maisonneuve
- Piao, Zhenshi. (1979). “Shiyi zhi shi’er shiji Song yu Gaoli de maoyi wanglai” [十一——十二世纪宋与商丽的贸易往来; Trade contacts between Song and Goryeo during the 11th and 12th centuries], *Yanban daxue xuebao* [延边大学学报(哲学社会科学版); Journal of Yanbian University (Social Sciences)], no.2
- Rieu, Charles. (1895). *Supplement to the Catalogue of the Persian Manuscripts in the British Museum*, London: The British Museum
- Rong, Xinjiang. (2002). “Bosi yu Zhongguo: Liangzhong wenhua zai Tangchao de jiaorong” [波斯与中国: 两种文化在唐朝的交融; Persia and China: Interaction and exchange between two cultures in the Tang era], in *Zhongguo xueshu* [中国学术; China scholarship], vol. 3, no. 4, ed. Liu Dong, Beijing: Shangwu yinshuguan, 56-76
- Rypka, Jan. (1968). *History of Iranian Literature*, ed. Karl Jahn, Dordrecht-Holland: D. Reidel Publishing Company
- Sachau, Edward C, trans. and ed. (1910). *Alberuni’s India: An English Edition, with Notes and Indices*, vol. 1, London: Kegan Paul
- Savory, R. M. (1995). “Şafawids: II. Economic and commercial history; trade relations with Europe”, in C. E. Bosworth, et al (ed.), *The Encyclopaedia of Islam* (New ed.), vol. 8, prepared by a number of leading orientalis Leiden: Brill
- Sima, Qian. (1959). *Shi ji* [史記; Records of the grand historian], 10 vols., Beijing: Zhonghua shuju
- Vosooghi, Mohammad Bagher. (2018). “Geographical Location of Sillā in Muslim Astronomical Literature of the Thirteen to Sixteen Centuries CE,” *Acta Koreana* 21, no.1: 65-79

- Wang, Xiaofu. (2001). “‘Heidiao zhilu’ zhiyi: gudai Dongbeiya yu shijie wenhua lianxi zhi wojian” [“黑貂之路”质疑: 古代东北亚与世界文化联系之我见; A query into “the Sable Road”: On the cultural connections between Northeast Asia and the world in ancient times], *Lishi yanjiu* [历史研究; Historical Research] 271, no. 3: 81–90
- Watson, W. (1983). “Iran and China,” in *Cambridge History of Iran*, vol. 3, *The Seleucid, Parthian and Sasanian Periods*, part 1, ed. Ehsan Yarshater, Cambridge: Cambridge University Press, 552-553
- Wei, Shou. (1974). *Wei shu* [魏書; The book of Wei], 8 vols., Beijing: Zhonghua shuju
- Wei, Zheng and Linghu, Defen. (1973). *Sui shu* [隋書; The book of Sui], 6 vols., Beijing: Zhonghua shuju
- Xuanzang and Bianji. (1985). *Datang Xiyuji jiaozhu* [大唐西域記校注; A collation and annotation of *Da Tang Xiyu ji*], annot. Ji Xianlin et al. Beijing: Zhonghua shuju
- Yang, Xuanzhi. (1963). *Luoyang qiellan ji jiaoshi* [洛陽伽藍記校釋; A collation and annotation of *Luoyang qiellan ji*], ed. and annot. Zhou Zumo, Beijing: Zhonghua shuju
- Yule, Henry, trans. and ed. (1915). *Cathay and the Way Thither: Being a Collection of Medieval Notices of China*, vol. 1, rev. Henri Cordier (London: Hakluyt Society)
- Zhang, Guangda. (1978). “Guanyu Mahemu Kashigali de Tujueyu cihui yu jianyu cishu de yuanxing ditu (shang)” [关于马合木·喀什噶里的突厥语词汇与见于此书的圆形地图(上); On *Dīwān lughāt al-Turk* of Maḥmūd Kāshgharī and the round map seen in it (part 1)], *Zhongyang minzu xueyuan xuebao* [中央民族学院学报; Journal of Minzu University of China], no. 2: 29-42
- Zheng, Linzhi et al. (2014). *Gaoli shi* [高麗史; History of Goryeo], 10 vols., ed. Sun Xiao (Chongqing: Xinan shifan daxue chubanshe, Beijing: Renmin chubanshe, 52-53