

أحداث غيرت مجرى الرحلات الأوروبية عبر طريق الحرير إبان فترة السلام المغولي

The Events that changed the route of Europeans travels along the Silk Road During the period of Pax Mongolica

حسام صلاحي

المركز الوطني للدراسات والبحوث في التاريخ العسكري الجزائري، houssam.salahi@univ-alger2.dz

تاريخ الاستلام: 2021 / 05 / 12 تاريخ القبول: 2022 / 03 / 17 تاريخ النشر: 2022 / 04 / 05

ملخص: عرف طريق الحرير ازدهارا لافتا إبان فترة السلام المغولي وهو ما كان له تأثير مباشر على تضاعف عدد الرحلات إلى أغوار القارة الآسيوية مستفيدين من مزايا فترة السلام المغولي، وتمّ ذلك عبر اجتياز أجزاء ومقاطع مهمة من طريق الحرير البري الذي تمتع بالحماية والأمن غير أن كثيرا من الرحالة واجهوا بعض العوائق والمخاطر الطبيعية والبشرية حتمت عليهم تغيير مساراتهم إلى فضاءات أخرى أكثر ملائمة، وترتب عن هذا التغيير بعض النتائج الإيجابية كالكشف طرق جديدة أحيانا في حين نجم عن انحراف الرحلة عن مسارها تداعيات وخيمة على سلكي طريق الحرير أضرت برحلتهم أحيانا وأودت بحياتهم أحيانا أخرى.

الكلمات المفتاحية: الأوروبيون؛ الرحالة؛ الرحلات؛ السلم المغولي؛ الشرق الأقصى؛ طريق الحرير.

Abstract: The Silk Road was flourishing during the Mongolian peace period, which led to the doubling of the European journeys to the continent of Asia, these travellers benefited from the Mongolian peace, the Europeans travellers cut important parts of the Silk Road which enjoyed protection and security, but many of Journey faced some difficulties and dangers, forcing them to change the course of their journeys to other more attractive places, this changing has had some positive results such as the discovering some new routes, while the derailment of the journey had dangerous consequences for the voyagers lead to their death.

Keywords: *European; Far East; Pax Mongolica; Silk Road; Travellers; Travels.*

عرفت الرّحلات الأوروبيّة عبر طريق الحرير البري الذي يُعد كأشهر وأطول الطّرق الدّولية خلال العصرين القديم والوسيط، فهو عبارة عن طريق رئيسي تصبّ فيه مجموعة من المسالك الفرعية يمتد من الشّرق الأقصى انطلاقاً من مدينة شانغان الصّينية وصولاً عند السّواحل الشّرقية للمتوسط مخترقاً لإقليم بلاد ما وراء النّهر وخراسان وإيران والعراق فبلاد الشّام أو آسيا الصّغرى، اعتبر أداة للتّواصل الحضاري بين الشّرق الأقصى والعالم الإسلامي وأوروبّا، ازدادت أهميته إبان فترة السّلام المغولي وهي فترة الاستقرار النسبي الذي شهدته أجزاء مهمة من قارة آسيا الدّاخلية الخاضعة لهيمنة المغولية، فقد سمحت هذه الفترة التي لم تتجاوز القرن من الزمان في استقرار الوضع الأمني والسياسي في مناطق شاسعة من آسيا المغولية فنشطت بذلك الحياة الاقتصادية والاجتماعية والثقافية مما انعكس إيجاباً على حركة الرّحلة والرّحلات الأوروبيّة إلى مناطق فسيحة من آسيا الدّاخلية والشرقية فقد عرفت ارتفاعاً محسوساً ولا سيما بعد رحلة ماركو بولو التي شحذت همم الرّحالة الأوروبيّين لاكتشاف كنوز الشّرق، غير أن بعض الرّحلات اعترضتها أحداث وظروف حتمت على سالكيها تغيير مسار رحلتهم إلى مسالك أخرى.

تطرح الدّراسة التي بين أيدينا عدّة تساؤلات جديرة بالكشف عنها، ومنها، هل كان للعوائق الطّبيعية دور ملموس في تحوّل مسار الرّحلات؟ ما طبيعة الأحداث التي أثرت في خط سير الرّحلة؟ وهل كان لتغيير مسار الرّحلة آثار إيجابية أم سلبية على الرّحلة؟ هل كان لتغيير مسار الرّحلة أثرٌ في تغيير مقاصد ووظيفة الرّحالة؟.

يهدف هذا البحث إلى إبراز الرّحلات التي قام بها الأوروبيّون إلى الفضاء المغولي ويحاول الكشف عن المسالك والممالك التي اخترقها هؤلاء للوصول إلى الشّرق وكيف استطاعوا التّعايش مع المخاطر الطّبيعية والبشرية التي ألمت بهم طوال القيام برحلاتهم.

أولاً: أسباب تحوّل مسار الرّحلات

اضطر مجتازو المسالك البرية المؤدية إلى الشّرق الأقصى ومنها طريق الحرير Silk Road البري والذين تعددت وظائفهم تجاراً ورجال دين وسفراء إلى تغيير مسار رحلاتهم متكيفين مع الظروف والعوائق الطّبيعية أو البشرية التي صادفتهم وهذا درءاً للأخطار التي قد تواجههم، ومن المصاعب والظروف التي أجبرت الرّحالة على تغيير مسار رحلاتهم، يوجد:

1. العوائق الطّبيعية

لاشك أن أن المناطق التي اخترقها طريق الحرير منها ما هو ذليل سهّل على الرّحالة والمسافرين اجتيازه، ومنها ما هو مكلفٌ وشاقٌ عسر عليهم اجتيازه أو قطعوه بشق الأنفس، ومن نماذج المثبطات التي واجهها الرّحالة هو قلّة الماء في بعض المناطق ولاسيما الصّحراوية منها، فقد عانى الرّحالة القدماء الذين اجتازوا طريق الحرير في المرحلة الصّينية من ظاهرة الجفاف ونقص مياه الشّرب (Fah- Hian & Sung) (yun, 1869, 1/2)، ونظراً لأهميته فإن ماركو بولو Marco Polo نصح مجتازي الطّريق بضرورة التّزود بالماء (بولو، 1995، 73/2)، ولا يُعدّ وجود الماء حلاً لهذه المعضلة، فأحياناً قد يُوجد ولكن يكون غير مستساغ

للشرب، فقد أشار ابن سعيد المغربي بأنه شرق بحيرة خوارزم بها ماء غير مستساغ مما يضطر بالتجّار والمسافرين عدم اجتياز تلك المناطق (المغربي، 1970، 63)، وفي هذا الخصوص عانى الرّاهب ربان صاوما Rabban Bar Sauma، في الطّريق الممتد من خوتان Khotan إلى كاشغر Kashger بسبب قلة الماء في هذا المسلك الحيوي من طريق الحرير، وحتى المستساغ منه شحيح فيصعوبة بالغة عثر على الماء المستساغ الذي بإمكان المسافرين التّزود منه (Sawma, 1928,44).

وإذا وُجدت بعض المقاطع من طريق الحرير تُعاني من الجفاف ونقص المياه فإنه وُجدت مقاطع أخرى على العكس من ذلك قاست من ظاهرة اكتساح الثلوج والبرودة شتاءً، فهذا الرّاهب كربين John of Pian de carpine لما عزم الدّهّاب إلى معسكر باطو خان Batu Khan أخبر بأنّ الثلوج لا تسمح له بمواصلّة السّير بالأحصنة (carpine, 1800,04). وعطّلت الثلوج مسار الرّحلة لمدة شهر أو أكثر بحيث يتوقّف المسافرون عن المسير إلى غاية ذوبانه وانقشاعه (ابن بطوطة، 1997، 3/ 59) ويذكر ديفيد أبو العافية David Abulafia نقلا عن المصدر مايكل السّوري أن قافلة كبيرة بلغ تعدادها 400 تاجر فارسي هلكوا بسبب الثلوج الكثيفة في بلاد الأناضول (Abulafia, 1987, 2/456).

ومن الصّعوبات التي واجهها الأوروبيون وخاصّة المبعوثين الكنسيين هو اللّغة المتداولة في الفضاء الصّينيّ والمغوليّ وبعض المناطق في أغوار القارة الآسيوية بحيث يصعب على الأجنبي أن يفقهها (بولو، 1995، 113/2) بسبب عدم فهم كلّ طرف للغة الطّرف الآخر كما أفاد بذلك كربين في رحلته على الرّغم من استعانته بمتّرجم جاء بيه من كييف Kiev¹ (carpine, 1800,07). من أجل ذلك اضطر الرّحالة الأوروبيون عامة والرّهبان خاصّة إلى توقيف رحلاتهم نحو مجاهل آسيا حتى يتقنوا بعض اللغات المستخدمة هناك، كما حدث للرّاهب باسكال دي فيتوريا Pascal de Vitoria الذي أقام في ساراي Sarai عاما كاملا تعلم فيه اللغات المتداولة عند المغول كاللغة الشّامانية (Vittoria, 1814,83) ونلاحظ أن سبب توقف هذه الرّحلة لا يرجع إلى المخاطر الطّبيعية والبشرية وإنما الرّغبة في تعلم اللّغات والاطّلاع على ثقافات وديانات المناطق التي سيجتازها وسيشتغل فيها بمهمة التّبشير.

ومن التّضاريس الطّبيعية التي أثرت على سير الرّحلة هو عمق بعض الأنهار، فقد جاء عن ماركو بولو أن نهر كاراموران (النّهر الأصفر) تميز باتساعه وغمقه فتعسر إقامة جسر عليه، ونظرا لصعوبة عبور بعض الجسور والأنهار فإنّ الرّحالة والمسافرين قدّموا نصائح وإرشادات للمسافرين حول كيفية سلوكها (ابن طاووس، 1989). ولم تك المجاري المائية العقبية الوحيدة التي صعّب اجتيازها، فالجبال الشّديدة الارتفاع احتاج بعضها يوما كاملا لبلوغ قممها (بولو، 1995، 1/99).

ومهما يكن من تأثير العوائق الطّبيعية على الرّحالة عامّة فإن تأثيرها كان أشد وطأة على الرّحالة الأوروبيين غير المتمرنين على بعض المشاق الطّبيعية وخاصّة ارتفاع درجات الحرارة، فبعض المناطق الغربية من الصّين -والتي تُمثل بوابة طريق الحرير- تميزت بارتفاع الكبير في درجات الحرارة، فيصبح الجو حينذاك غير صحي وتُرغم الغرياء على مغادرتها بسرعة لينجوا بأنفسهم من الهلاك (بولو، 1995، 2/120).

وجاء في بعض وثائق الكنيسة الكاثوليكية بأنّه في مطلع القرن الرابع عشر ميلادي أرسلت سبعة رهبان يُرافقهم سبعة من مساعديهم إلى عاصمة المغول خان بالق Khan-Balik (بكين حاليا) لمساعدة بعض المبشرين هناك فلم ينج منهم سوى ثلاثة، ومردّد ذلك قساوة الطريق. ومن بين الناجين رجع واحد منهم إلى إيّطاليا بغرض العلاج ممّا ألمّ به من إرهاب هنا (Cornaby, 1910, 53-54).

الواقع أن هذه المعيقات الطبيعيّة السالفة الذكر عملت على رسم الطريق وغيرت من معالمة فإذا كانت منطقة شديدة الوعرة وبجانها منطقة سهلة العبور فكان من الطبيعيّ بمكان أن يسلك المسافرون الطريق الأيسر والأقلّ مشقة، وهو ما لاحظناه جليا في حوض التّاريم الذي يصعب اختراقه فاضطر المسافرون إلى اجتاز حافته الشّمالية أو الجنوبية التي تتسم بالسهولة وتتوفر فيها عناصر للمياه وفضاء للراحة، وهذه الخصوصية حتمت على الرّحالة البوذي الصّينيّ تشيونتسانغ Xuanzang (ت.664م) اجتياز الفرع الشّمالي لحوض التّاريم في طريق ذهابه إلى الهند وأثناء رحلة الإياب قطع الطريق الجنوبي (Si Yu Ki, 1906, 1/2).

فتعاريح الطّرق هي السّمة الغالبة على طرقات النّاس قديما وحديثا، وهناك عوارض وأسباب تجعل من الطريق يتخذ شكلا منعرجا ممّا يؤدي إلى إطالة مسافة الطريق، وهذه العوارض عادة ما تكون طبيعيّة كجبال وعرة ووديان وأنهار يصعب قطعها أو صحراء قاحلة وأحيانا انفلات الأوضاع الأمنيّة والتّقلبات السياسيّة حتمت على الطريق تغيير مجراه. (الجزيري، 2002م، 43/2)

وخلاصة القول في هذا الموضوع، أن الرّحلة عبر طريق الحرير لم تكن سهلة بالنسبة لسالكها، ولما أراد الرّاهب ريان صاوما أن يُثني رفيقه ريان مرقص عن رحلته من الصّين إلى القدس خوفه بمشاق السفر وتعقيدات الطريق وبعد المسافة، غير أن إصرار مرقص عن رحلته لم تثنيه تلك التّخويفات من مواصلة رحلته (Jabalaha III et Çauma, 1893, 584)

2. المخاطر البشريّة

تُمثل المخاطر البشريّة من أهم العوامل الرّئيسية المؤثرة في تغيير مسار الرّحلة، ويجدر التّنبيه إلى أن طريق الحرير البري تعرض للانسداد (الجويني، 2007، 118/1) فالخمس السّنوات الأولى من بدايات الغزو المغوليّ كان لها تأثير سلبي على طرق آسيا الكبرى والتي عبرت خلالها حاصلات كلّ من الصّين والهند إلى آسيا الغربيّة وأوروبّا، فعرفت تراجعاً كبيراً في الأسواق التجاريّة، وتضررت المزارع بسبب قتل الفلاحين أحيانا وإجبارهم على الالتحاق بصفوف الجيش المغوليّ أحيانا أخرى، واندثرت الكثير من الحرف والصّناعات بسبب تهجيرهم إلى الشّرق الأقصى ليعملوا في القصور والمصانع المغوليّة، فساد الخراب في المدن والقرى على نطاق واسع (فامبري، د. ت، 180) في النصف الأول من القرن 7هـ/13م بسبب الآثار السلبية الناجمة عن الغزو المغوليّ Mongols، فقد جاء عن المؤرخ والجغرافي المعاصر لهم القزويني (ت. 682هـ/1283م) بأن السفر إلى بلاد الصّين أصبح متعذرا على التّجار بسبب بعد المسافة وتعدد الدّيانات، الأمر الذي حتم على المسافرين تغيير مساراتهم إلى جزيرة جاوة Java (القزويني، د.ت، 29).

غير أن استراتيجية المغول تغيرت لما جنحوا إلى السلم (Perrou et les autres, 1967, 3/336-337) حتى إن بعض الباحثين اعتبر غزوات جنيكز خان Genghis Khan محاولة منه لفتح الطرق التجارية الكبرى في آسيا ومنها طريق الحرير (اشتياني، 2000، 108)، فقد كانت له جهودٌ مشهودةٌ في تطور النقل ووسائله فأصبح بإمكان الفارس المغولي قطع الطريق الممتد من أولان باتور Ulaan-Baatar إلى كالغان Kalgan عبر مسافة 600 ميل تتم في ظرف تسعة أيام فقط (Unknown, 2001, 282).

الواقع أن الحكام المغول بذلوا جهوداً جبارة من أجل تأمين الطرق وسخّروا فرقاً عسكرية مخصصة لهذا الغرض بهدف توفير الحماية والأمن لمستخدمي الطرق البرية، غير أن هذه التدابير لم تؤت أكلها في بعض الأماكن والظروف، وقد أشار التاجر الفلورنسي بيجولتي Pegolotti إلى أن الطريق البري الممتد من كافا Caffa إلى الصين يتمتع بالحماية والأمن ليلاً ونهاراً وهذا استناداً إلى تجارب وأخبار سالكي هذه الطريق إلا أن وضعيته تتعقد في حال ما إذا مات خانا فلا تستقر الأوضاع حينذاك إلا في حال تنصيب خان جديد أين تستتب الأمور (Pegolotti, 1814, 152-153).

إنّ تناحر الخانات المغولية فيما بينهم عطل مشروعهم الرامي إلى بسط نفوذهم على العالم، وهو ما أثار سلباً على حركية وحيوية طريق الحرير (لاين، 2012، 239) ومن ثمّ اضطر مجتازوا طريق الحرير إلى اجتناب المرور ببعض مقاطع طريق الحرير، فلم يسلم مرتادوه من هذا الاختلاف، وهذا بسبب تردى العلاقات المغولية المغولية، كما وقع للراهبين ريان صاووما ورفيقه في السفر أين اضطررا إلى توقيف رحلتهم في كاشغر بسبب نزاع عسكري جرت وقائعه بين المغول أنفسهم (Sawma, 1928, 44). فكانت تداعياته وخيمة على مجتازي طريق الحرير فرضت عليهم توقيف مسار رحلتهم أو تغيير مسارها إلى مسالك آمنة.

ومن جملة المثبطات التي واجهها مستعملو الطريق هو مروره على قوميات وشعوب مختلفة الأديان والملل والنحل على الرغم من تمكن المغول من فرض السلم في الكثير من مراحلهم (Haw, 2006, 49-50) وفي هذا الصدد، فإنّ الرهبان والقساوسة النصرانيون وجدوا مشاق كثيرة في طريقهم إلى الصين، فلم تعد المعوقات الطبيعية العقبة الوحيدة التي صادفت الأوروبيين فحسب، بل أصبح بعض اتباع الديانات يُشكّلون خطراً على المسيحيين، وهذا بناء على ما جاء في تقرير الزاهد أورديريك دو فريولي Oderic de Friuli (ت. 1331م) بدءاً من سنة 1314م (Cornaby, 1910, 55) وهو ما أكده أيضاً التاجر بيجولتي لما نصح التُّجَّار الأوروبيين بضرورة توفير لحاهم (عدم حلقها) حتّى لا يُميزون بأنهم نصارى فيقعون تحت طائلة الاعتداء والاستفزاز من قبل بعض المسلمين (Pegolotti, 1814, 151) ولاتقاء خطر بعض القوميات المتطرفة فإنّ الزاهد وليام روبرك نُصح من قبل بعض التجار بأن يدعي بأنه سفيرا وليس مبشراً وإلا سيمنع من مواصلة رحلته باتجاه الشرق (Rubrouck, 1877, 7).

إن الصّراع العسكري الإيلخاني المملوكي أثار بدوره على مسار طريق الحرير خاصّة في شطره الزابط بين بغداد وبلاد الشام فقد عرف انسداداً لعدة عقود، ظهر ذلك من خلال وثيقة طلب الصلح المبرمة بين الخان غازان خان (694-703هـ/1294-1303م) والسُلطان الملك الناصر مُحمَّد بن قلاوون المملوكي - والتي أرسلت في التاسع من ذي القعدة سنة 700هـ/15 جويلية 1301م، ومما جاء في فحوى هذه الوثيقة، ما يلي:

" فنرجع الآن في إصلاح الرعايا، ونجتهد نحن وإياكم على العدل في سائر القضايا فقد انضرت بيننا وبينكم حال البلاد وسكانها، ومنعها الخوف من القرار في أوطانها؛ وتعذر سفر التجار، وتوقف حال المعاش لانقطاع البضائع والأسفار؛ ونحن نعلم أننا نسأل عن ذلك ونحاسب عليه"، (بردي، 138/8) فقد وقع اعتراف من قبل غازان بأن المسالك البرية بين العراق تابعة للإيلخانيين يومئذ وبلاد الشام التابعة للمالوك وهو ما اضطر بالمسافرين والتجار تغيير منحي رحلاتهم في هذه المناطق المسدودة. ولم يتوقف الصراع الإيلخاني المملوكي عند تعطيل الطريق البري الممتد من بغداد إلى بلاد الشام وإنما امتد إلى أرمينيا، وفي هذا الخصوص يرى المؤرخ الأمريكي المعاصر موريس روسابي Morris Rossabi بأن الغزو الإسلامي (المالوك) لأرمينيا منع ريان صاوما من اتمام رحلته إلى الأراضي المقدسة في بلاد الشام، مما اضطره البقاء في إيران الخاضعة للمغول للمؤرخ (Rossabi , 2014, 7)

ويجدر التنبيه إلى أن بعض المناطق في آسيا الوسطى اجتمع فيها العوائق الطبيعية والبشرية الطاردة للرحلة والرحلات كإقليم المفازة الذي يحده شرقا مكران وحدود سجستان، وغربا قومس والري وقم وقاشان، وشمالا إقليم خراسان وشيء من سجستان، وجنوبا كرمان وفارس، فعد من بين أخطر الأقاليم على حياة وأمن المسافرين، وعلى الرغم من اتساعه إلا أنه لم يضم سوى عدد قليل من القرى بحكم قسوة الطبيعة وكثرة المخاطر التاجمة من قبل قطاع الطرق، يقول في شأن هذا الإقليم الإصطخري: « وهذه مفازة من أكثر المفاوز لصوصا وفسادا وذلك أنها ليست في حيز إقليم بعينه فیرعاها أهل ذلك الاقليم بالحفظ لأنه يحيط بهذه المفازة أيد كثيرة من سلاطين شتى، فبعض هذه المفازة من عمل خراسان وقومس، وبعضها من عمل سجستان، وبعضها من عمل كرمان وفارس وأصهبان وقم وقاشان والري، فإذا أفسد القطاع في عمل دخلوا عملا آخر ومع ذلك ففي مفازة يصعب سلوكها بالخيول وإنما تُقطع بالابل، فأما الدواب للأحمال فلا تسلك إلا على طرق معروفة، ومياه معلومة، ان تجاوزوها في أعراض هذه المفازة هلكوا، وللصوص في هذه المفازة مأوى يعتصمون به، ويأوون إليه ويخفون فيه المال والذخائر يعرف بجبل كركس». (الإصطخري، 2004، 227-228) فكان من الطبيعي بمكان أن يحجم المسافرون عبروها.

إن ضعف وتلاشي القوى المغولية التي سهرت على تأمين طريق الحرير يمثل بداية اختفاء الرحلات عبر هذا الطريق الحيوي، وفي هذا المضمار، يعتقد كلود كاهن بأن تلاشي القوى المغولية: إيلخانية ومغول فارس ومغول القبيلة الذهبية سنتي 1330م و1340م على التوالي أدى إلى تراجع حركة التجار الأوروبيين والمبشرين المسيحيين في إيران وآسيا الصغرى (كاهن، 2010، 461). ولا يعني بالضرورة أن غياب الأوروبيين عن اجتياز مسالك الشرق الأقصى وآسيا الوسطى هو نهاية عنفوان طريق الحرير كما ادعى بذلك بعض المؤرخين الاقتصاديين الأوروبيين على شاكلة وليام هايد Wilhelm Heyd. (Heyd, 1885, 2/130)

ومما ينبغي التنبيه عليه في موضوع اضمحلال طريق الحرير، وهو أن غالبية المؤرخين والمستشرقين الدارسين والمهتمين بطريق الحرير يختزلون ازدهاره بمدى التواجد والحضور الأوروبي على طول طريق الحرير عبر تجارهم وورهبانهم ودبلوماسيهم، برز ذلك من خلال ما ذهب إليه المستشرق كلود كاهن Cloud

Cahen لما لَمَحَ بأنَّ طريقَ حريرٍ وتجارة آسيا لا مكانة لها من دون وجود وتأثير تجار أوروبا، وفي نفس الوقت يتناسوا دور ومكانة بقية التُّجَّار الأخرين من بقية أصقاع المعمورة على غرار التُّجَّار العرب والمُسلمين والفرس والتُّرك والصِّين والروس والهند، ويُلاحظ أن هايد سبق كلود كاهن في هذا الادعاء.

3. البحث عن المسالك الأقل كلفة

حاول سالكو طريق الحرير البري ولاسيما أولئك المطلعين على مخاطره ومشاقه كالرهبان والتُّجار البحث عن طرق أخرى أقصر مدة وأقل كلفة، خاصّة مع ارتفاع تكاليف وأعباء الطريق البري، ومن ذلك، بدأت تظهر محاولات الاعتماد على الطريق البحري للوصول إلى الصِّين بدل الاكتفاء بالمسالك البرية الأمر الذي حتمّ عليهم تغيير مساراتهم إلى مسالك بحرية تكون أكثر أمناً وأقل كلفة.

اعتمد طلائع الرهبان والتُّجار الأوروبيين القاصدون للشرق الأقصى في النصف الثاني من القرن 7/13م على المسالك البرية، يظهر ذلك من خلال الرحلات التي قام بها المسافرون الأوائل الذين فضلوا الطريق البحري على حساب البري فقد جاء عن وليام روربك بأن الخان المغولي باطو خان خيّر هذا المبرش بين السفر إلى الشرق بواسطة الطريق البحري أو البري ففضل الطريق البحري غير أنه تعذر عليه سلوكه بسبب حلول فصل الشتاء أين تتعقد خوض عباب أمواج البحر (Rubrouck, 1877, 272)

لاشك أن كثرة المخاطر التي واجهت الرحلات البرية أجبرت الرحالة اجتياز الطريق البحري منذ النصف الأول من القرن 8/14م وهذا انطلاقاً من سواحل البحر الأسود وصولاً إلى تبريز ومنها إلى محطة هرمز البحرية، ثم يسلكون الطريق البحري بدءاً بميناء هرمز فالسواحل الهندية والصينية وصولاً لبكين عاصمة المغول في عهد قوبلاي عوض خوض غمار ومصاعب الطريق البري الممتد من تبريز فيخارى فسمرقند إلى أن يصل إلى شانغان مروراً بكاشغر، وهذا المسلك البري البحري سلكه الرّاهب جون مونتيكورفينو John of Montecorvino فسلوكه لهذا السبيل في عز الازدهار الذي عرفه الطريق لدليل على إدراكه بالمشاق التي تواجهه برا (Montecorvino, 1814, 89-90).

وأكد ديبنج بأن الطريق البري أقصر من الطريق البحري فهو يكلف ما بين ثمانية إلى تسعة أشهر غير أن الطريق البحري وعلى الرغم من طول مسافته ومع ذلك فلم يؤثر ذلك كثيراً في سعر السلع القادمة من الصِّين إلى أوروبا أو تلك المواد التي انتقلت بدورها من أوروبا إلى هذه المناطق البعيدة (الشرق الأقصى) (Depping, 1828. 1/21).

ومما حقّز الرحالة المسلمين والأوروبيين الاعتماد على الطريق البحري هو تمتعه بمحطّات بحريّة هامة قدمت خدمات جليّة للمسافرين كمحطة كائل التي ترسو إليها سفن التُّجَّار المسلمين القادمة من: هرمز، وظفار، وعدن، ونظراً للامتيازات التي كان يُقدّمها ملوكها وأمرائها من توفير للأمن، وحسن المعاملة، فقد وجد التُّجَّار والمسافرون ضالّتهم هناك (بولو، 1995، 64/3).

ومن أمثلة المحطات البحرية التي أفادت الرحالة البحريين مدينة زيتون Chinchew التي عدّها الرّاهب أندري البيروجي Andrew of perugia بأنّها من أعظم المدن الساحلية، فقد اهدت نسوة نصرانيات

هناك إلى بناء كنيسة في غاية الأبهة والجمال، مزودة بمختلف وسائل الراحة (Andrew, 1814,72) وأكّد الراهب كورفينو بأنّ مدينتي خان بالق وخنساي الساحليتين تمثلان أكبر المدن الصّينيّة على الإطلاق، غير أنّ خنساي أكبر من خان بالق، وأنشطها تجارياً، بدليل أن عدد حراسها يفوق ما هو موجود بخان بلق (Montecorvino, 1814,89-90) ووافق ابن بطوطة الذي زار المدينتين في وقت واحد، وأفاد من أنّه اضطرّ على مفارقة أصحابه في خنساي نظراً للازدحام والاحتفاظ الذي تعج به، ولم يُشر إلى خان بالق بذلك، وأشار في موضع آخر بأنّها أكبر مدن شاهدها على وجه المعمورة، فقطعها يستلزم ثلاثة أيام كاملة (ابن بطوطة، 1997، 106/4) وعدّ رحالة اسباني مجهول خان بالق واحدة من أعظم المدن في العالم (Unknown, 1912,44) وتأكيداً لما رواه الرّحالة المسلمون والتّصرايون من الإشادة بالمحطّات البحريّة فإنّ المروزي أخبرنا من أنّ الطّريق البحري تمتع بأكثر من ثلاثمائة مدينة عامرة في الصّين لوحدها (المروزي، 1942، 14)، فالامتيازات الطّبيعية والبشرية التي حظي بها الطّريق البحري حتمت على الكثير من الرّحالة تغيير مسار رحلتهم في طريق الإياب عبر هذا المسلك الأقل خطراً.

ثانياً: نماذج من تغيير مسار الرحلة

اضطر مجتازو طريق الحرير البري خلال فترة السّلام المغولي إلى تغيير مسار رحلتهم جزئياً أو كلياً حسب الظروف والمخاطر التي ألمت بهم، ويلاحظ أن تغيير مسار الرحلة يؤدي في غالب الأحيان إلى تغيير أهداف ومقاصد الرحلة فقد يُصبح الرّحالة البسيط مبعوث أو سفير من لدن أعظم الملوك والأمراء أو ينال لقب ديني وسياسي لم يخطر بباله غداة مفارقة الدّيار، ومن نماذج تغيير مسار الرحلة، يوجد:

1. الإخوة مافيو ونيكو بولو

انطلق الإخوة مافيو ونيكو بولو **Niccolo and Maffeo Polo** سنة 1250م من مسقط رأسهما البندقية إلى أن وصلا إلى القسطنطينية في سفينة لهما، ثم ارتأوا أن اشترى العديد من الهدايا وبعض الأغراض فتوغلوا في البحر الأسود، وخطوا رحلتهم في مدينة سولدايا ومنها امتطوا ظهور الخيول لمدة أربعة أيام إلى أن وصلوا إلى مدينة سراي Sarai قاعدة مغول القبيلة الذهبية Golden Horde ، أين استقبلهم سلطانها بركة خان بحفاوة كبيرة، فقد منحوا له هدايا قيمة كما أعطاهم بدوره أغراضاً ثمينة، وبعد أن استقروا لمدة عام قررا الرّجوع إلى موطنهما، غير أنّهما لم يستطيعا الرّجوع من الطّريق الذي جاء منه بسبب خطورة المسالك البرية جراء اندلاع الحرب بين بركة خان وهولاكو خان مغول إيران والتي انتصر فيها هذا الأخير (polo, 1827, 1/2)

الواقع أن هذه الحرب غيرت مجرى ومسار رحلة الأخوين جندياً، فبدل الرّجوع إلى البندقية أُرغموا إلى خوض غمار المسالك البرية المؤدية إلى أغوار القارة الآسيوية، فقطعوا أجزاء معتبرة من أراضي مغول القبيلة الذهبية، ثم دخلوا أرض مغول فارس أين خطوا رحلتهم بمدينة أوكاكا، ثم دخلوا مدينة جايك وقطعوا نهر سيحون، ثم اجتازوا صحراء كاراك استغرق قطعها سبعة عشر يوماً، بحيث لم يعثروا فيها على أي بناية

سوى بعض الخيام. وبعدها وصلوا إلى بخارى التي نالت إعجابهم، ومكثوا فيها ثلاث سنوات في رعاية أميرها باراك خان بن جغتاي.

وإذا كانت الحرب الدائرة بين بركة خان وهولاكو غيرت مجرى رحلة آل بولو من البندقية إلى بخارى فإن سفارة هولاكو إلى الخاقان الصيني أعطت دفعا قويا لتحويل مسار رحلة الإخوة بولو مرة أخرى، فتكنا من ملاقاته قوبيلاي بعد أن أتقنا اللغة المغولية، واجتازا أجزاء مهمة من طريق الحرير، فقد أكد لهما سفير هولاكو بأن الخاقان ستسره ملاقاتهما وسيكرمهما، فدامت رحلتها انطلاقا من بخارى سنة كاملة للوصول إلى قاعدة قوبيلاي يومئذ (polo, 1827, 1/2-3) ولا يُستبعد أن يكونا قطعاً اشواطاً مهمة من طريق الحرير.

وهكذا نخلص إلى أن رحلة الأخوين بولو تأثرتا بحدث عسكري تمثل في اندلاع حرب بين أبناء العمومة والحدث الثاني سياسي، ولعل الحدث الثاني وعلى الرغم من سلميته وعفويته إلا أن تأثيره كان أكثر غمقا ووضوحا في تغير خطة رحلتها، أين استقرا في الصين زهاء العقد من الزمان في كنف ورعاية قوبيلاي ثم رجعا إلى موطنهما البندقية في رحلة طويلة لم تخطر ببالهما.

2. ربان صاوما: تميزت هذه الرحلة عن بقية الرحلات الأخرى أنها سلكت اتجاهها عكسيا أي من الشرق الأقصى نحو الغرب الأوروبي على العكس من الرحلات الأوروبية التي قدمت من الغرب باتجاه الشرق. انطلق الزاهبان ربان صاوما ورفيقه مركوس *Markos* والذي سيُعرف لاحقا باسم *Mar Yahbh-allaha* من الشرق الأقصى -بكين تحديدا -باتجاه إيران والعراق ثم الغرب الأوروبي.

وقد قصّ ربان صاوما ورفيقه في السفر ما تعرضا له في جزء من طريق الحرير الرابط بين خوتان وكاشغر أين اندلع نزاع عسكري بين جيش قوبيلاي خان Kublai Khan (1260_1294م) و أوكو OKO (ابن أخ قوبيلاي) القائد العام للجيش، استغرق هذا النزاع العسكري ستة أشهر (Sawma, 1928,44)

نجم عن هذا النزاع آثارا سلبية تمثلت في تردي الأوضاع الأمنية والاجتماعية هناك حيث فقدت الحنطة، ووجد الناس يتضورون من شدة الجوع (Jabalaha III et Çauma, 1893, 590) غير أن هذا الحدث لم يغير في أهداف ومقاصد رحلتها، فقد عزموا على المضي قدما إلى بيت المقدس، وبعد أن استتب الأمر مرّا عبر إقليم خراسان أين وصلا إلى طوس (Sawma, 1928,44) إحدى المحطات الهامة لطريق الحرير، ومن طوس ولوجا إلى إقليم أذربيجان أين سلكا طريق مراغة بغداد أربيل الموصل سنجان نصيبين ماردين (Sawma, 1928,45) ثم كانت لهما الفرصة للالتقاء بخان مغول إيران أباقا خان وقد زودهم بأغراض السفر والرسائل للذهاب إلى القدس (Jabalaha III et Çauma, 1893, 600) ثم دخلا أرمينيا فجورجيا وشرعا في البحث عن طريق آمن للذهاب إلى بيت المقدس، غير أنهما أخبرا بأن الطريق صار مستحيل الاجتياز بسبب جرائم القتل والسرقه التي باتت تقع عبر الطريق (Sawma, 1928,46).

إن سوء أوضاع الطرق المؤدية بين أرمينيا وبلاد الشام غيرت مجرى وأهداف الزاهبين فقد تم انتخاب رابان مارك رئيس الأساقفة (بطيرك) (Sawma, 1928,49) وأخذ لقب جابلا بينما أخذ رابان صاوما لقب

الزائر العام (Jabalaha III et Çauca, 1893, 600) ومن الأحداث الهامة التي ساهمت في تحويل مسار رحلة ريان صاوما عندما أرسله الخان المغولي في مهمة دبلوماسية إلى الغرب الأوروبي لإقامة تحالف مع القوى الأوروبية ضد المماليك (Rossabi, 2014, 7)، فقد قام بهذه المسؤولية الملائمة على عاتقه لما التقى بملوك ورجال الدين الأوروبيين (Sawma, 1928, 53).

ويجدر التنبيه إلى أن هذه الرحلة قد اجتازت أشواطاً مهمة من طريق الحرير البري فاقت كل الرحلات الأوروبية التي انطلقت من الغرب الأوروبي باتجاه الشرق الأقصى.

3. نيقولو دا فكينزا ووليام الطرابلسي : أرسل البابا غريغوري العاشر Grégoire X (1272-1276م) هذين المبعوثين فرانسيسكيين Niccolo de vicenza and William of Tripoli صحبة نيكو ومافيو وماركو بولو استجابة لطلب الخاقان المغولي قوبيلاي ولما وصلا إلى أرمينيا رفقة آل بولو ساءت الأوضاع الأمنية هناك بسبب الصراع المملوكي الأرميني في حدود سنة 1273م وعلى الرغم من التسهيلات السخية التي مُنحت لهؤلاء الكنسيين إلا أنهما أصرا على عدم إكمال رحلتهما إلى البلاط المغولي (بولو، 1995، 40-39/1). فمكنا في بلاد الشام في حين أن آل بولو أتموا رحلتهم واستقروا في الشرق الأقصى مدة سبعة عشر سنة (1275-1292م).

وعلى الرغم من أن وليام الطرابلسي لم يُكمل رحلته المقررة إلى البلاط المغولي غير أن توقفه في بلاد المقدس عُد حدثاً بارزاً في تاريخ العلاقات الثقافية بين الشرق الإسلامي والغرب المسيحي، فقد شرع في تأليف كتاب تحدث فيه عن سيرة الرسول محمد صلى الله عليه وسلم وأتباعه المسلمين منذ بعثته وإلى غاية القرن الثالث عشر الميلادي، كما أشار إلى النصوص القرآنية التي تتحدث عن مريم وابنها عيسى عليهما السلام، ويلاحظ أن وليام الطرابلسي من خلال مؤلفه هذا حاول تقريب وجهة النظر بين الديانتين الإسلام والنصرانية إلى درجة أنه ادعى بأن عقيدة الثالث والتجسيد لا تتعارض مع مبادئ الإسلام (Ries, 2006, 249). فإذا كان تغير مسار الرحلات السالفة الذكر آثاراً حسية نجم عنها تحويل مخطط الرحلة فإن توقف هذه الرحلة إلى تحويل أفكار وقناعات هذين المبعوثين لما أرادوا تخفيف حدة الصراع الفكري والعقائدي بين تعاليم الإسلام والنصرانية.

4. بعثة قوبيلاي إلى إيران: إن تدهور الأوضاع الأمنية في بعض محطات طريق الحرير خلال فترة عنفوانه لم تسمح حتى للواقان المغولي استغلاله بدليل أن العروس المهداة التي بعثها قوبيلاي إلى أرغون بن أبغا بن هولوكو إيلخان إيران (1284-1291) لم تُرسل له بواسطة الطريق البري وإنما سلكت الطريق البحري (بولو، 1995، 201/2) على الرغم من المخاطر التي صادفتها (الصيد، 1987، 197-198). إذا فالأحداث المتقلبة على طول طريق الحرير البري أجبرت قوبيلاي على تغير توجه مسار بعثته منذ الوهلة الأولى من انطلاقاتها.

إن تراجع حيوية طريق الحرير البري في النصف الثاني من القرن 8هـ/14م حتمت على الرحالة الأوروبيين تغير مسار رحلاتهم فأصبحت بلاد الشام ومصر نقطة انطلاقهم نحو الهند والشرق الأقصى بدل

سواحل البحر الأسود، فمن الرحالة الأوروبيين الأوائل الذين غيروا مسار رحلتهم وسلكوا هذا المسلك يوجد الرحالة البندقي نيكولو دي كونتي Nicolo de Conti (ت.1469). ولم يكتف هذا الرحالة وأسرتته بتغيير مسار رحلتهم في طريق الذهاب فقط وإنما أبدوا نية في تغيير مسار رحلتهم في طريق الإياب أيضا، فقد لبثوا في الشرق أربعين سنة وهموا بالرجوع إلى البندقيّة لم تسعفهم الأحداث في اجتياز الطريق البري الذي سلكه أسلافهم الأوروبيون عامة والبنادقة خاصة للعودة إلى ديارهم خلال القرن الرابع عشر بحكم اضمحلاله وتعدد مخاطره وإنما رجعوا إلى موطنهم عن طريق البحر الأحمر (Conti, 1929)، وحتى الرحالة القشتالي طافور Pedro Tafur عوّل على هذا الطريق لما عزم على الرحلة باتجاه الهند (طافور، 2002، 76)، وهو ما يؤكد بأن هذا المسلك البحري أصبح بديلا لطريق الحرير البري منذ النصف الثاني من القرن (8/14م).

وخلاصة الكلام في مجال تغير مجرى الرحلات بدافع طبيعي أو بشري ما جاء عن الباحثة الانجليزية سونيا ي. هاد Sonia Elizabeth Howe نصا مفاده: « كانت تجارة التوابل منشأ العلاقات بين الأمم، منها تكونت حلقات الاتصال بين فترات التاريخ ولها يرجع الفضل في إيجاد الاتصال بين الشرق والغرب بصورة منتظمة، فالطرق التي تسلكها القوافل المحملة بتوابل الشرق لم تلبث أن أصبحت أهم شرايين الاتصال في آسيا وأفريقية، وقد عدل بعض الوقت، في بعض الأزمنة، عن انتهاج بعض هذه الطرق، ولكن قدر لها أن تستعيد ما كان لها من أهمية بعد عدة قرون. وهناك طرق لم تنقطع القوافل عن سلوكها منذ آلاف السنين، بينما فتحت طرق جديدة منها ما اقتضت فتحه أحداث معينة لها خطرها وأهميتها في محيط السياسة الدولية، ومنها ما اقتضاه تزايد الطلب على توابل الشرق». (هاد، 1957، 27-28)

وتأكيدا لما سبق ذكره حول الآثار الناجمة عن اجتناب رحالة الشرق والغرب لطريق الحرير متأثرين في ذلك بالحروب المغولية فانسداد المسالك البرية الرابطة بين آسيا وأوروبا أرغم الأوروبيين التعامل بحذر مع القوى الأوروبية والإسلامية في الشرق، فأرغموا على اجتناب كل الطريقين الأمر الذي ساهم في إنعاش تجارة منطقة البحر المتوسط (Depping , 1828, 1/24-25) على حساب طريق الحرير البري لتطوى بذلك صفحة مشرقة من تاريخ العلاقات بين الشرق والغرب قام فيها طريق الحرير بدور فعال في التواصل الحضاري.

ثالثا: نتائج تحول مسار الرحلة

ترتب عن تغير مسار الرحلة نتائج إيجابية شجعت على اكتشاف طرق برية وبحرية جديدة خاصة بالنسبة للغرب الأوروبي الذي كان يجهل كثيرا منها، في حين أن تغير المسار أدى إلى نتائج سلبية كانت نتائجها وخيمة على الرحالة والمستكشفين، ومن نتائج تغير الرحلة، يوجد:

1. الكشف عن طرق جديدة

أدى تغير مسار الرحلة أحيانا إلى أمور إيجابية تمثلت في اكتشاف طرق كانت مجهولة من قبل بالنسبة للأوروبيين ومن ثم أدى إلى اكتشاف أسواق ومتاجر جديدة، وهذا ما انطبق على آل بولو مافيو ونيكو بولو والذين

لم يكن في نيتهما الوصول إلى قاعدة حكم قوبيلاي عبر اجتاز طريق الحرير، فتغير مسار رحلتهم من سراي إلى سمرقند ومن هذه الأخيرة إلى البلاط المغولي، كان له تأثير مباشر على تنمية المعارف الجغرافية الأوروبية، فقد عانى الأوروبيون قبل القرن الثالث عشر من الحاجز الإسلامي، فقد جاء عن الجغرافي والرحالة البندقي مارينو سانودو Marino Sanudo (ت.1343م) في تقريره الموجه إلى الكنيسة من أن المسلمين منعوا التجار الأوروبيين من ارتياد البحر الأحمر لئلا يصلوا إلى سلع وخيرات الشرق مباشرة (Sanudo , 2011, 49-50) فسلك بعض الرحالة الأوروبيين لطريق الحرير البري فك هذه المعضلة التي عانى منها الأوروبيون سابقا، وفي هذا المضمار اعتبر المؤرخ الاقتصادي ديبنج Georges Bernard Depping بأن هؤلاء تحلوا بالشجاعة لاستكشاف بعض الطرق الجديدة من خلال اجتياز بعض المسالك المعقدة (Depping , 1828, 1/18-19)

وفي هذا الخصوص، أشار ديبنج بأن العلاقات الودية بين المغول والأوروبيين سمحت لهؤلاء باجتياز العديد من الموانئ والطرق البرية والصحراوية للوصول إلى مركز الإمبراطورية المغولية، ومما ساعد التجار على اقتحام هذه المسالك هو وجود قرى والتي اعتبرت بمثابة محطات عملت على تزويد القوافل بما تحتاجه من خدمات (Depping , 1828, 1/19)

2. وقوع أخطاء في مسار الرحلة

إذا كان تغير منى الرحلة يؤدي إلى اكتشاف مسالك وممالك جديدة تعود بالنفع على الرحالة وقومه، فإن تغيرها أحيانا يؤدي إلى وقوع أخطاء تؤدي إلى ضياع الوقت والجهد هباءً منثورًا، أو تؤدي إلى توقف الرحلة والعودة إلى الديار من دون تحقيق الأهداف المرجوة منها، فبالرغم من استعانة بعض المسافرين بخدمات الأدلاء فإنهم لم يكونوا دوما في خدمة وهداية المسافرين في ظلمات البر والبحر، فإنه على الرغم من معرفتهم بالطريق فقد أضلوا أحيانا الطريق فيبيتون ليلا أو نهارا كاملا وهم يسرون في الاتجاه الخاطئ (ابن الأثير، 1983، ج.7، 463) (مسكويه، 2000، 303/7) مما يجعل خطأهم هذا يكلفهم الكثير فيقعوا في خطر محقق (أبو الفداء، د.ت، 5/3) يودي بحياتهم وذلك بأن ينهوا إلى أرض غير صالحة للسير فيهلكون (ابن كثير، 1988، 3/12). لذلك حرص العرب على اختار الدليل الجيد، فالرفيق ثم الطريق (الثعالبي، 2009، 65).

ومن أسوأ ما تعرض له الرحالة والمسافرون من الأدلاء هو تواطؤهم مع عصابات مختصة في السلب، بحيث يتجسس قُطاع الطرق على القوافل التجارية ويستدرجونهم إلى أمكنة بعيدة عن أعين السلطات فيحصلون منهم على مبالغ مالية طائلة. كما وقع في إيران قبيل اعتلاء غازان خان (694-703هـ/1294-1303م) عرش الإيلخانية (اشتياي، 2000، 298-299).

ولم يكن التوغل في أغوار القارة الآسيوية مجديا دائما، فقد اجتياز بعضهم مسالك جديدة، وقطعوا آلاف الكلومترات، ووصلوا فعلا إلى أسواق مهمة داخل الصين، غير أن المغول لم يسمحوا للتجار الغربيين ممارسة أنشطتهم التجارية في الصين واحتكروا هذا النشاط في المناطق الداخلية الصينية (Depping , 1828, 1/22)، وهو ما يجعلنا نُقر بأن تغير مسار الرحلة أدى في بعض الحالات إلى ضياع الجهد والوقت دون تحقيق أماني الرحالة.

3. الهلاك

إن تغيير مسار الرحلة بدون علم أو الاستناد إلى خدمة الأدلاء هي مغامرة ومجازفة بالأرواح والجهد، فبحكم أن كثيرا من مقاطع الطريق البرية والبحرية تعترضها العديد من العقبات فإنه لا يمكن سلوكها إلا بأدلاء، يقول ابن حوقل في هذا الخصوص: «فلا تسلكها إلا على طرق معروفة، ومياه معلومة إن تجاوزها في أعراض هذه المفازة متجاوز هلك». (ابن حوقل، 1979، 402/2).

ولما أصرّ رايان مارك على الرحلة نحو البيت المقدس لأداء الحج فإن ريان صاوما حاول أن يُثنيه عن ذلك فقد ذكر له متاعب الرحلة ومخاطر الطرق والمشاكل التي سيتلقاها في بلد أجنبي لا يعرفها، ولما اقنعا بهذه الرحلة نصحهم الناس بضرورة التخلي عن هذه الرحلة وقالوا لهم، أنتم لا تعرفون مدى بعد تلك المنطقة التي تريدون الذهاب إليها؟ أو أنكم نسيتم صعوبة السفر ومخاطره فلا سبيل لكم للوصول إليها أبدا، فعليكم بالمكوث هنا (Sawma, 1928,43).

هذا وقد دفع بعض المبشرين من الرحالة الثمن غالبا جراء اجتيازهم طرق ومناطق لم يعرفوا خصائصها الطبيعية والبشرية، فقد عُقبوا وقُتلوا بوحشية ودفنوا هناك، كالراهب نيقولا الكرواتي Nicholas de Banthera والراهب أندريوس الأسيزي Andrutius de Assisi، وغيرهم كثير ممن لقي حتفه في الشرق (Andrew, 1814,74-75). وخلاصة هذا الموضوع هو أن الرحلة من أوروبا إلى الشرق الأقصى لم تكن سهلة على الأوروبيين (Cornaby, 1910,54). بحكم حداثة تجربتهم في هذا المجال مقارنة بالرحالة المسلمين والصينيين الذين اكتسبوا خبرة طويلة في مجال الرحلة والرحلات لعدة قرون خلت.

II. نتائج الدراسة:

خلّصت الدراسة التي بين أيدينا إلى مجموعة من النتائج يُمكن ذكرها في النقاط التالية:

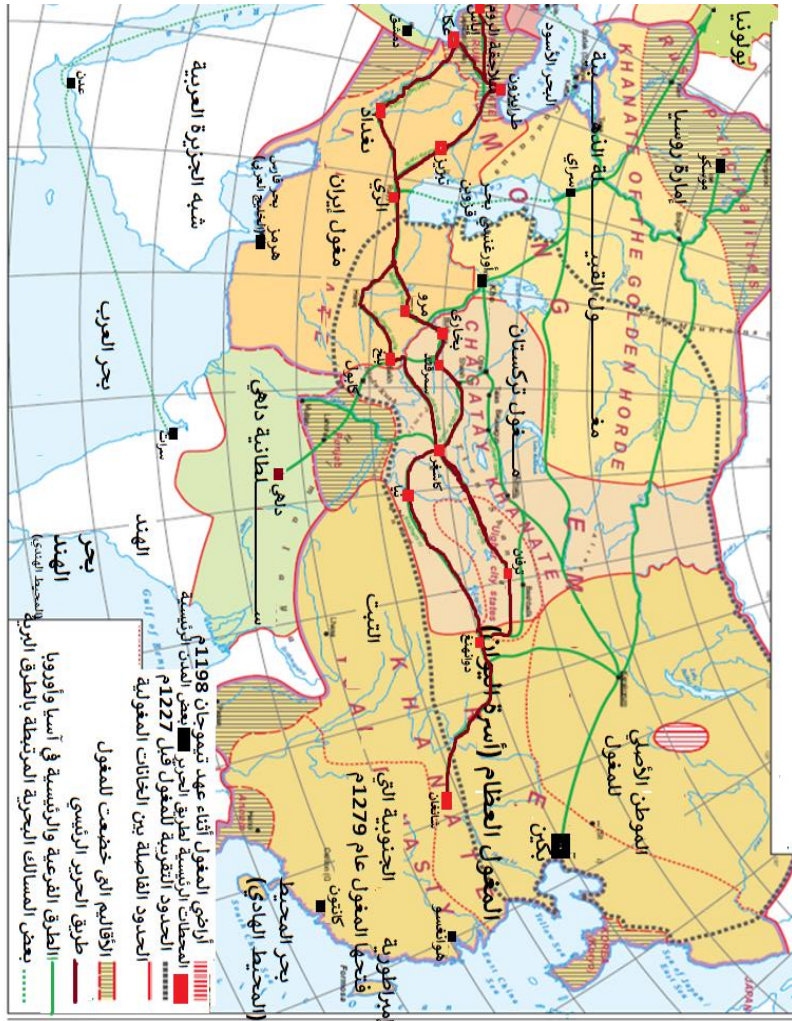
- عملت العوائق الطبيعية المبتوتة في مضارب مختلفة من طريق الحرير البري كالجبال الشاهقة والصحراء القاحلة وقلة عناصر المياه على رسم معالم الطرق البرية، فلم يجد الرحالة بُدا من تكييف خط سيرهم مع التضاريس الطبيعية الأكثر سهولة وجاذبية. ومن ذلك، لا يُمكن نكران العوائق الطبيعية في تحديد مسار طريق الحرير.
- أثرت العراقيل الطبيعية على الرحالة والمسافرين بصفة عامة غير أن تأثيرها على الأوروبيين كان أكبر. بحكم عدم تأقلمهم مع بعض خصوصيات طريق الحرير خاصة الارتفاع المحسوس لدرجة الحرارة في منطقة آسيا الوسطى والصين، ممّا أرغمت بعضهم على توقيف الرحلة أو تحويلها إلى مسارات أخرى كالطريق الشمالي أو الطريق البحري.
- عملت الأحداث التي اعترضت الرحلات السالفة الذكر على تحويل مقاصد الرحلة، فإذا كانت بدايتها الأولى منصبة على أداء شعيرة دينية أو تبليغ رسائل الملوك ورجال الدين، فبفضل الأحداث التي اعترضتهم غيرت وظيفة الرحالة إلى ميدان الدبلوماسية أو نيل لقب ديني.

- مثلت الحروب أحد الدوافع الرئيسية والمباشرة في تغيير خط سير الرحلة وهو ما لمسناه في كل الرحلات السابقة، ولئن حفظت لنا كتب التاريخ والجغرافيا والرحالة بعض الرحلات المحظوظة التي نجت من أوزار الحروب ومشاق الرحلة فإنه وبلا شك لقي العديد من الرحالة حتفهم وهم يُحاولون اجتياز طريق الحرير وغيره من المسالك المعقدة، فإذا كان المنتصر هو من يكتب التاريخ فإن الرحلة يكتبها التاجون.
- تُمثل الرحلات السالفة الذكر إلى فضاء طريق الحرير بداية العصر الذهبي للرحلات الأوروبية في الشرق الأقصى، حيث جني خلالها الأوروبيون فوائد عظيمة خاصة في المجال الجغرافي أين تفتحت أذهانهم وتطلعت هممهم إلى اكتشاف مناطق أخرى من العالم، تُوجت في الأخير باكتشاف العالم الجديد، في المقابل عرفت الرحلات الإسلامية تراجعا ملحوظا ولم تتطلع إلى اكتشاف فضاءات جديدة.

III. خاتمة:

إن تحول مسار الرحلة بدافع طبيعي أو بشري ساهم في ترويج للرحالة ولرحلته على السواء، فلولا انحراف مسار بعض الرحلات لما وصلت إلى تلك الشهرة والمكانة التي بلغتها، ويُمكن اعتبار الحوادث الخطيرة التي اعترضت سبيلهم محنة تحولت إلى منحة.

ملحق رقم (1) : خريطة تُمثل خط سير طرير الحرير ومحطاته التجارية إبان فترة السلام المغولي



نقلا عن : (Barisitz, 2017, 104)

الإحالات والمراجع:

1. ابن الأثير أبو الحسن علي بن أبي الكرم مُحَمَّد بن مُحَمَّد بن عَبْد الكريم الشيباني (توفي. 630 هـ/1232م) : الكامل في التَّاريخ، الطبعة 4، دار الكِتَاب العَرَبِيّ، بِيْرُوت، 1983.
2. ابن بطوطة شمس الدّين أبو عَبْد الله مُحَمَّد بن عَبْد الله بن مُحَمَّد اللّواتي الطَّنْجِي (ت.779هـ/1377م) : تحفة النّظار في غرائب الأمصار وعجائب الأسفار، أكاديمية المملكة المغربية، الرباط، 1997.
3. ابن تغري بردي (ت. 874هـ/1470م) : النّجوم الزاهرة في ملوك مصر والقاهرة، وزارة الثّقافة والإرشاد القومي، دار الكتب، القاهرة، (دون تاريخ الطّبع).
4. ابن حوقل أبو القاسم مُحَمَّد بن حوقل النّصِيبِي (ت. بعد 367 هـ/977م) : كتاب صورة الأرض، منشورات دار مكتبة الحياة، بِيْرُوت، 1979.
5. ابن سعيد أبو الحسن علي بن موسى المغرِبِيّ (ت.673هـ/1274م) : كتاب الجُغرافِيا، المكتب التّجاريّ للطّباعة والنّشر والتّوزيع، بِيْرُوت، 1970م.
6. ابن طاووس السيّد (ت.664هـ/1266م) : الأمان من أخطار الأسفار والأزمان، مؤسسة آل البيت عليهم السّلام لإحياء التّراث، قم، 1409هـ/1989م.
7. ابن كثير أبو الفداء عماد الدّين إسماعيل بن عمر بن كثير بن ضو الدمشقي (ت. 774 هـ/1373م) : البداية والتهاية، تحقيق علي شيري، دار إحياء التّراث العَرَبِيّ، بيروت، 1408 هـ / 1988م.
8. أبو الفداء عماد الدّين إسماعيل بن علي بن محمود بن مُحَمَّد صاحب حماة (ت. 732هـ/1331م)، المختصر في أخبار البشر، المطبعة الحسينية المصرية، القاهرة، (دون تاريخ الطّبع).
9. أرمينيوس فامبري : تاريخ بخارى منذ أقدم العصور حتّى العصر الحاضر، تر. وتغ. أحمد محمود السّاداتي، تق. ومر. يعي الخشاب، مكتبة نهضة الشّرق، جامعة القاهرة، (د. ط.).
10. إقبال عباس اشتياني : تاريخ المغول منذ ظهور حملة جنكيزخان حتّى قيام الدّولة التّيمورية، ترجمة عبد الوهاب علّوب، المجمع الثّقافي، أبو ظبي، 1420هـ/2000م.
11. بولو ماركو (ت. 1324م) : رحلات ماركو بولو، ترجمة عَبْد العزيز جاويد، الهيئة المصريّة العامّة للكتاب، القاهرة، 1995.
12. بيرو طافور (ت. 1484م) : رحلة طافور في عالم القرن الخامس عشر الميلادي، ترجمة وتقديم. حسن حبشي، مكتبة الثّقافة الدّينية، بورسعيد، 1423هـ/2002م.
13. التّعالبي أبو المنصور عبد الملك بن مُحَمَّد بن اسماعيل (ت. 429هـ/1038م) : زاد سفر الملوك، تج. إبراهيم صالح، هيئة أبو ظبي للثقافة والتّراث، أبو ظبي، 1430هـ/2009م.
14. الجزيري عبد القادر بن مُحَمَّد بن عبد القادر الأنصاري (ت. 977هـ/ 1570م) : درر الفرائد المنظمة في أخبار الحاج وطرق مكّة المعظمة، تج. مُحَمَّد حسن إسماعيل، دار الكتب العلمية، بيروت، 1422هـ/2002م.
15. جورج لايين : عصر المغول، ترجمة تغريد الغضبان، مراجعة سامر أبو هوش، هيئة أبو ظبي للسياحة والثّقافة، أبو ظبي، 1433هـ/2012م.

16. الجوينى علاء الدين عطا ملك (ت. 675هـ/1276م) : تاريخ فاتح العالم جهاز كشاي، ترجمة السباعى مُحَمَّد السباعى، تحقيق مُحَمَّد عبد الوهاب القزوينى، المركز القومى للترجمة، القاهرة، 2007.
17. سونيا ي. هاد: في طلب التّوابل ترجمة مُحَمَّد عزيز رفعت، مر. محمود النّحاس، مكتبة نهضة مصر، القاهرة، 1957.
18. فؤاد عبد المعطى الصّياد : الشّرق الإسلامى فى عهد الإيلخانيين (أسرة هولاكوخان)، منشورات مركز الوثائق والدراسات الإنسانية بجامعة قطر، الدوحة، 1407هـ/1987م.
19. القزوينى زكريا بن مُحَمَّد بن محمود (ت. 682هـ/1282م) : آثار البلاد وأخبار العباد، دار صادر، بيروت، (د.ت.).
20. كاهن كلود: الإسلام منذ نشوئه حتّى ظهور السّلطنة العثمانية، تر. حسين جواد قبيسي، المنظمة العربية للترجمة، بيروت، 2010.
21. المروزى الطّيب شرف الزمان طاهر (ت. 518هـ/1124م) : أبواب فى الصّين والتّرك والهند منتخبة من كتاب طبائع الحيوان، في: The Royal Asiatic Society, 74 Grosvenor Street, London, 1942.
22. مسكويه أبو علي أحمد بن مُحَمَّد بن يعقوب (ت. 421هـ/1030م) : تجارب الأمم وتعاقب الهمم، تحقيق أبو القاسم إمامى، الطبعة الثانية، سروش، طهران، 2000م.
23. Marino Sanudo Torsello, *The Book of the Secrets of the Faithful of the Cross*, Tr. Peter Lock, Ashgate Publishing, New York, 2011.
24. Rev. W. A. Cornaby, *The Call of Cathay, A Story in Missionary Work and Opportunity in China old and new*, The Wesleyan Methodist Missionary Society 7 Bishops gate Street Within, E. C., London, 1910.
25. Andrew of perugia, *letters from Anderw bishop of Zayton in Manzi or southern China 1326*, In Cathay and the Way Thither Being a collection of Medieval Notices of China, Tr. Sir Henry Yule, Hakluyt Society, London, 1814.
26. David Abulafia and Others, *The New Cambridge Medieval History 1198 – 1300 C.*, Cambridge University Press, Cambridge, 2008.
27. Edouard Perrou et les autres, *le moyen âge l'expansion de l'orient et la naissance de la civilisation occidentale*, ^{5em} presses universitaire de France, Paris, 1967.
28. Fah- Hian and Sung-yun, *travels of Fah- Hian and Sung-yun Buddhist Pilgrims, from China to India (400 A. D. and 518 A. D.)*, Trubner and co., London, 1869,
29. Francis Balducci Pegolotti, *notices of the land routes to Cathay and of Asiatic trade in the first half of the fourteenth century*, In Cathay and the Way Thither Being a collection of Medieval Notices of China, Tr. Sir Henry Yule, Hakluyt Society, London, 1814.
30. G. B. Depping, *Histoire Du Commerce entre le Levant et L'Europe depuis les Croisades jusqu'à la Fondations des Colonies d'Amérique*, L'Imprimerie Royale, Paris, 1828.
31. Guillaume de Rubrouck, *Ambassadeur de SAINT Louis en Orient, récit de son voyage*, Tr. Louis de Backer, Libraire de la société asiatique de paris, Paris, 1877.
32. Heyd, *Histoire de Commerce du Levant au moyen Age*, Aragonaut, inc., Publishers, Chicago, 1885-86 .
33. John of Montecorvino, *Letters and reports of missionary friars*, In Cathay and the Way Thither Being a collection of Medieval Notices of China, Tr. Sir Henry Yule, Hakluyt Society, London, 1814.
34. John of Pian de carpine, *The Journey of Friar John of Pian carpine to the Court of Kuyuk Khan*, 1245-1247, Hakluyt Society, London, 1800.
35. Julien Ries, *I Cristiani e le religioni dagli atti degli apostoli al vaticano II*, Jaca Book, Milano, 2006.

36. Mar Jabalaha III et rabban Çauma, *Histoire du Patriarche Mar Jabalaha III et du moine rabban Çauma*, revue de l'orient latin, Ernest Leroux, Paris, 1893.
37. Marco Polo, *Il Milione di Marco Polo testo di lingua del secolo decimoterzo*, pubblicato gio. Batt. Baldelli Boni, da' Torchi di Giuseppe Pagani, Firenze, 1827.
38. Morris Rossabi, *From Yuan to Modern China and Mongolia: The Writings of Morris Rossabi*, Brill, Leiden- Boston, 2014.
39. Nicolo de' Conti, *viaggi in Persia india e giava*, edizioni Alpes, Milano, 1929.
40. Nicolo di Conti, *the Travels of Nicolo Conti in the East in Early part of the Fifteenth century*, In India in the Fifteenth Century being a Collections of Narratives of Voyages to India in the century preceding the Portuguese Discovery of the Cape of Good Hope from Latin, Persian, and Italian Sources, ed. & int. by R. H. Major, Esq., F.S.A., Hakluyt Society, London, 1858.
41. Pascal of Vittoria, *letter from pascal of vettura, A missionary Franciscan in Tatory, to his brethren of the convent of Vittoria, 1338*. In Cathay and the Way Thither Being a collection of Medieval Notices of China, Tr. Sir Henry Yule, Hakluyt Society, London, 1814.
42. Rabban Sawma, *the monks of Kublai khan emperor of china or the history of the life and travels of Rabban Sawma, envoy and plenipotentiary of the Mongol khans to the kings of Europe, and Markos who as mar yabh-allaha III became patriarch of the Nestorian church in Asia*, Tr. sir E. A. wallis budge, KT., The religious tract society, London, 1928.
43. Rev. W. A. Cornaby, *The Call Of Cathay, A Story In Missionary Work and Opportunity in China old And new*, The Wesleyan Methosist Missionary Society 7 Bishops gate Street Within, E. C., London, 1910.
44. Si Yu Ki (Xuanzang), *Buddhist Records of the Western World*, . Tr. from english. Samue Beal, Hiun Tsiang, Kegat Paul, Trench, Trubner, London, 1906.
45. Stephen G. Haw, *Marco Polo's China A Venetian in the realm of Khubilai Khan*, Rutledge, New York, 2006.
46. Stephan Barisitz, *Central Asia and the Silk Road - Economic Rise and Decline Over Several Millennia*, Springer Publishing, Heidelberg, New York, 2017.
47. Unknown (A Spanish Franciscan in the middle of XIV century), *Book of the Knowledge of all the Kingdoms, lands, and lordships*, Tr. Clements Markham, the Hakluyt society, London, 1912.
48. Unknown, *the secret history of the Mongols*, the life and times of chinggis khan, tr., ant., intr. urgunge onon, Routledge Curzon Press, London and new York, 2001.