

הזרכים הסמויות מעין

גדעון אבני

בעידן שבו החיבור היבשתי בין אסיה לאירופה הופך לזירה גיאופוליטית מרכזית, גובר העניין בדרכי המשי ההיסטוריות, נתיבי הסחר הקדומים בין סין לאימפריות הים התיכון. דרך המשי הפכה למותג היסטורי מדובר – בעיקר בעידודה של סין, המעצמה העולה – אך רק כעת מתרקמת תמונה מקיפה של האופן שבו דרכי המשי התהוו ותפקדו. שאלות חשובות עודן שנויות במחלוקת: האם מי שיזם את פריצת הדרכים היו האימפריות שבקצותיהן, או דווקא עמי סוחרים ששכנו לאורך הדרך, כגון ממלכת סוגדיאנה? אף שעד לאחרונה נדחקה זו לשולי התודעה והייתה מוכרת רק למעטים, הסוחרים הסוגדים הם שהניעו את גלגלי המסחר הטרנס-אסייתי, ויש הרואים בהם את משריו של הכפר הגלובלי

יולי 2026

אשר שי ג'ינפינג, נשיא הרפובליקה העממית של סין, הכריז בשנת 2013 על הפרויקט השאפתני "החגורה והדרך" (The Belt and the Road Initiative - BRI), בנאום שאותו נשא באסטה בירת קזחסטן, הוא התווה את תוכניתה של סין לשוב ולתפוס את מקומה בראש המערכת האירואסייתית ו"להחזיר עטרה ליושנה". בדבריו יצר המנהיג הסיני את ההקשר, הברור בעיניו, בין המיזם המודרני ובין העבר המפואר של ארצו. הוא גם הדגיש את הקשר האישי שלו לעבר הזה כיליד מחוז שאנשי שבצפון סין, וציין כי מחוז זה היה נקודת המוצא של דרך המשי ההיסטורית. שי סיפר כי "יכול היה לשמוע את צלצול הפעמונים על צוואריהם של הגמלים מהדהד בהרים ולראות את עמודי העשן העולים ממדורות במדבר, שם נעו השיירות בדרך המשי ההיסטורית"^[1]. הוא הקביל בין המיזם החדש הזה ובין פעולתו ההיסטורית של הדיפלומט הסיני ז'אנג צ'יאן, שבשנת 138 לפנה"ס יצא למסע מערבה ופתח את התיב שהפך מאוחר יותר ל"דרך המשי הסינית". הניסיון השלטוני לקשור את מיזם "החגורה והדרך" המודרני עם תהליכים דומים שהתרחשו בעבר ההיסטורי של סין מרפרר לימי שושלת האן (206 לפנה"ס-220 לספירה) ושושלת טאנג (618-907 לספירה), שבהם הגיעה סין לשיאים בהתפתחותה הטריטוריאלית כלפי מערב.

בדומה לשחזור המסורתי המקובל (אבל המוטעה, כפי שיובהר להלן) של דרכי המשי ההיסטוריות, החזון הסיני העכשווי מבקש להניח חיבורי תשתית משמעותיים בשישה מסדרונות מעבר שיקשרו את סין לאירופה, למזרח התיכון ולדרום אסיה. לשם המחשה, אפשר לדמיין רכבות קליע מהירות שיחברו את תחנת הרכבת המרכזית של בייג'ין עם תחנת סנט פנקראס בלונדון ויחצו את כל שטחה של סין ממזרח למערב; יעברו סדרת מנהרות ענק מתחת לרכסי הרי הטיין שאן והפמיר, ישעטו על פני מרחבי הערבות של מרכז אסיה, רוסיה ומזרח אירופה, ומשם מערבה עד לחופי תעלת למנש, היא התעלה האנגלית; ויעברו במנהרה הקיימת מתחת למים עד ליעדן הסופי בלונדון. נתיב צפוני יותר יחבר באופן דומה את סין, מונגוליה ורוסיה, ויגיע עד לצפון אירופה. הנתיב הדרומי יחבר את סין עם מלזיה ואינדונזיה, ונתיבים נוספים יסתעפו מהנתיב המרכזי לכיוון המזרח התיכון ומזרח הים התיכון. את כל זאת מבקשים הסינים להשיג בלי להזניח כמובן את הנתיבים הימיים שיעברו מים סין, האוקיינוס ההודי וים סוף עד אפריקה, וישחזרו את "דרך המשי הימית" ההיסטורית.

על מה מתבסס ההקשר ההיסטורי הזה שאותו מבקשים הסינים לעורר? האם הוא מבוסס על מציאות היסטורית ממשית, או שמדובר בעיצוב תודעה המבוסס על סיפור דמיוני שאין לו אחיזה של ממש בתיעוד ההיסטורי או בממצא הארכיאולוגי? מתברר כי "שאלת הבעלות" על דרך המשי ההיסטורית אינה פשוטה כלל ועיקר, וכורכת יחד נתונים היסטוריים, ממצאים ארכיאולוגיים ומציאות פוליטית עכשווית. בעשור האחרון נכתבו כמה מחקרים המציגים ראייה חדשה של המציאות הגיאופוליטית במרחב האסייתי לאורך ההיסטוריה, וביניהם בולט ספרו רחב התפוצה ומעורר התהודה של פיטר פרנקופן *The Silk Roads*, הממקם את דרכי המשי במרכז ההיסטוריה העולמית.^[2]

שאלה זו רלוונטית במיוחד לשיח העולמי: במסגרת ההכרזות השנתיות על אתרי מורשת חדשים, הכריזה אונסק"ו - פחות משנה לאחר השקת מיזם "החגורה והדרך" - על הגדרת מסדרון תרבותי של דרכי המשי במרכז אסיה. מדובר בשטח נרחב שאורכו לא פחות מחמשת אלפים קילומטרים, אשר חוצה את שטחן של סין, קזחסטן וקירגיסטן. בשנת 2023 הורחבה הכרזה זו וכללה גם שטחים בטג'יקיסטן, באוזבקיסטן ובטורקמניסטן שבהם עברו נתיבי המסחר ההיסטוריים שחיברו את מרכז אסיה עם אירופה והמזרח התיכון. ההכרזות הללו נעשו ברוח המדיניות של אונסק"ו להדגיש את הקשרים התרבותיים וההיסטוריים שסיפקו הנתיבים הקדומים במרחב האירואסייתי.

העניין המחקרי המחודש בדרכי המשי ובמקומן בהיסטוריה ובגיאופוליטיקה העולמית נחלק לשתי פרשנויות: הפרשנות המסורתית, הרואה את דרך המשי כיצירה של המערכות האימפריאליות של העולם העתיק - סין במזרח ורומא, ולאחריה ביזנטיון והח'ליפות העבאסית, במערב - והפרשנות החדשנית, המדגישה את תפקידם המרכזי של עמי הערבות וממלכות הסוחרים האסייתיות הקדומות ביצירת מערכת הקשרים המורכבת בין מזרח ומערב, שהביטוי הגלובלי שלה הוא במותג מרובה הפרשנויות "דרך המשי".

אז מי באמת הניע את התהליכים הללו, שיש הרואים בהם את ראשית הגלובליזציה הקדומה? האם אכן היו אלה מעצמות הקצה הגדולות, כפי שגרס הנרטיב הקולוניאלי של מחקרי דרך המשי במשך יותר ממאה שנים? במשך שנות דור שלטה הגישה שלפיה המעצמות הן שהניעו את תהליכי המסחר הטרנס-

אסייתי הקדום; אולם מחקרים מהשנים האחרונות, ובמיוחד שפע עדויות ארכיאולוגיות חדשות מאתרים רבים במרכז אסיה, משנים מן היסוד את הגישה ההיסטורית, שהתבססה במידה לא מעטה על המורשת הקולוניאלית האירופית. המחקרים החדשים מביאים אל קדמת הבמה את הגיבורים האמיתיים של דרכי המשי ההיסטוריות: עמי הערבה וממלכות הסוחרים ממרכז אסיה, ובראשם הממלכה הסוגדית שמרכזה בסמרקנד, אשר מעורבותה ביצירת דרכי המשי באלף הראשון לספירה הייתה מכרעת.

"דרך המשי" כמותג

כדי להבין את מהות השינוי הפרדיגמטי הזה יש לחזור להיסטוריוגרפיה המחקרית הסוערת של מרכז אסיה. המרחבים של מרכז אסיה עוררו את התעניינותם של נוסעים וחוקרים כבר לפני כמאתיים שנה. ממצחית המאה התשע-עשרה ועד 1930 החזיקו המעצמות האירופיות אינטרסים קולוניאליים, צבאיים ופוליטיים באזורים הנידחים של אסיה, ומתוך כך הוקמו ומומנו כמה משלחות מחקר שפעלו למעשה בשליחות המעצמות, בדגם המוכר גם במזרח התיכון. פעולותיהן נקשרו למהלכי המעצמות שביקשו להשיג שליטה במרחבי מרכז אסיה, טיבט והודו, במסגרת מה שכונה "המשחק הגדול" (The Great Game) שהתנהל בין אנגליה, צרפת, גרמניה ורוסיה במאבק על המרחבים הללו.

זה היה גם תור הזהב של ראשית המחקר והתגליות הגדולות. חוקרים כמו סְוֹן הֵדִין השוודי, אורל שטיין - יהודי ממוצא הונגרי שפעל מטעמו של המוזיאון הבריטי, פול פֶּלְיוֹט הצרפתי, אלברט פון לה קוק הגרמני וניקולאי פֶּז'וואלסקי הרוסי נכנסו לפנתיאון של גדולי החוקרים והמגלים. בשנים הללו נוצר והוטמע המותג "דרך המשי" - *die Seidenstrasse*. המושג הזה הוא יצירה מודרנית; במקורות קדומים הוא אינו מוזכר. את המונח טבע בשנת 1877 הגיאוגרף והגיאולוג הגרמני פרדיננד פון ריכטהופן, ששרטט על מפה את התיב האסטרטגי שחצה את מרחבי אסיה בין סין למערב.

כך הפכו המרחבים האסייתיים לשדה ציד נרחב של מלומדים אירופיים. אלה ערכו מסעות מפרכים בערבות ובמרכזי הסחר הקדומים ששכנו בהן, ותיעדו את השרידים המרשימים של תרבויות העבר שפרחו באזורים הללו.^[3] משמעותיים במיוחד היו הגילויים של ארכיוני מסמכים אדירים ובהם עשרות אלפי תעודות מפרק הזמן שבין המאה הרביעית והמאה השתי-עשרה, תקופה שבה הגיעו דרכי המשי לשיא התפתחותן. כך למשל, בשנת 1907 התגלה באקראי בדונהואנג שבמערב סין ארכיון ובו כארבעים אלף תעודות בשפות שונות (ובהן גם כמה תעודות בעברית-פרסית של אותה תקופה), המעידות על הפעילות המסחרית והפוליטית הערה שהתנהלה באזורים הללו.

מלחמת העולם השנייה והמלחמה הקרה בין המעצמות הביאו לדעיכת ההתעניינות המחקרית במרכז אסיה, אך זו התחדשה לפני כארבעים שנה, עם השינויים הגיאופוליטיים באזור, וקיבלה תאוצה עם קריסתה של ברית המועצות, הקמת המדינות העצמאיות במרכז אסיה וחידוש העניין העולמי בחבלי הארץ הנידחים הללו. כל אלה יצרו מציאות פוליטית חדשה, שהשתלבה היטב בעניין המחקרי הגובר

בדרכי המשי היסטוריות. כאמור, המחקרים הללו שינו – ועודם משנים, במידה רבה – את הפרדיגמות ששלטו במחקר עד הדור האחרון, מכיוון שהם ממקדים את העניין בתפקידן של ממלכות מרכז אסיה ביצירת הקשרים הקדומים שבין מזרח ומערב.

אלומת דרכים

המיזם הסיני של "החגורה והדרך" מחד גיסא, והכרזת אונסק"ו על המרחב התרבותי הגדול והמגוון של "דרכי המשי" כאתר מורשת מאידך גיסא, משתלבים במגמות מחקר של ארבעים השנים האחרונות, שבהן המרחב של מרכז אסיה זוכה לעדנה ומהווה מוקד למחקרים רבים בתחומי ידע שונים. הסיבות לכך רבות ומורכבות – החל במציאות הפוליטית החדשה שנוצרה לאחר קריסתה של ברית המועצות והקמת מדינות הֶסְטֶן העצמאיות, ובהן אוזבקיסטן, קירגיסטן, קזחסטן, טג'יקיסטן וטורקמניסטן, המדגישות את הזהות האתנית המסורתית של עמי הערבות, וכלה בעובדה שבמשך שנות דור היו האזורים הללו בלתי נגישים לתיירות מערבית, וכעת הפכו בהדרגה למוקדי תיירות ועניין עולמיים.

המחקרים החדשים של דרכי המשי היסטוריות ניזונים במידה רבה מהתהליכים הללו. נגישותם הגוברת של האזורים המדבריים במערב סין ומרחבי הערבות במרכז אסיה הביאה לתנופה גדולה במחקרים הארכיאולוגיים והסביבתיים באזורים הללו. במוקד העניין נמצאים אתרים במונגוליה, אוזבקיסטן, קירגיסטן וטג'יקיסטן, שבהן מתבצעות בשנים האחרונות חפירות רבות עניין של משלחות אירופיות ואמריקאיות וגם יפניות וקוריאניות. החפירות הללו נערכות בערים, בתחנות הדרכים וביישובי הנוודים שלאורך מישורי הערבות, והן מספקות תובנות חדשות ומפתיעות לגבי אופיו של היישוב בעבר ולגבי השינויים שחלו בו ובתנאי הסביבה הקדומה. זוהי תוספת משמעותית למחקרים קודמים שנערכו באזורים הללו, שרובם ככולם נעשו בידי חוקרים רוסיים בחסותם של גופי מחקר סובייטיים. עם התפרקותה של ברית המועצות התחיל תהליך הדרגתי של שיתופי פעולה עם משלחות מחקר ממדינות אחרות, ובהן גם כאלה מהאקדמיה הישראלית. חוקרים ישראלים הפכו למובילים בתחומי המחקר הללו וזכו להכרה ברחבי העולם. כיום פועלות במרחב הזה לא פחות מארבע משלחות של ארכיאולוגים ישראלים, שעורכות מחקרי שדה בטג'יקיסטן, באוזבקיסטן ובמונגוליה. המחקרים החדשים הללו מראים בבירור כי לעמי הערבות היה תפקיד מרכזי בעיצוב, בניהול ובתחזוקה של הנתבים שחצו את מרחבי מרכז אסיה, והם מחייבים חשיבה מחודשת לגבי אופי הקישוריות הקדומה במרחבים שבין סין לספרד.

בשנים האחרונות התפרסמו גם כמה מחקרים מקיפים המסכמים את הידע ההיסטורי, הארכיאולוגי והאתנוגרפי של המרחבים העצומים שבין מערב סין למרכז אירופה. רובם ככולם נושאים את הכותרת "דרך המשי" ודנים במשמעות המושג להיסטוריה העולמית.^[4] חפירות ומחקרים חדשים באתרי המפתח של הסחר הטרכס-אסייתי, שהיו גם מקומות מושבם של הסוחרים הסוגדים (שאליהם נשוב בהמשך), התמקדו ביישובים ובאזורים שהיו מוקדי תרבות ומסחר ושימשו כתחנות מעבר בדרכים, ובהם דונהואנג, טורפן וקשגאר שבמערב סין, בוכרה, סמרקנד, חיווה ומֶרְב במרכז אסיה, נישאפור ואספהאן באיראן ועוד.

בה בעת התפרסמו מאות מאמרים בספרות המדעית המתייחסים להיבטים גלובליים, אזוריים או נושאים הקשורים לדרכי המשי. תוצאות החפירות החדשות באתרים במרכז אסיה והתפתחותם של מדעי הארכיאולוגיה כענף מחקר חדשני הביאו לכמה תובנות מרתקות. כך, השילוב של מחקרים גנטיים המבוססים על ממצא ארכיאולוגי, בוטני או זואולוגי קדום מציג פרדיגמות חדשות ומעניינות לגבי התפשטותם של מיני צמחים ובעלי חיים, מוצרים וחפצים, טכנולוגיות וידע אנושי. מחקרים מסוג זה מנסים לאפיין את החדירה התרבותית הזאת, את הגורמים לה ואת הסוכנים שסייעו בהעברת המוצרים, הטכנולוגיות והרעיונות הללו. מרכיב מרכזי במחקרים הוא תובנות חדשות לגבי ההתארגנות הפוליטית של שבטי הערבה ויצירת ממלכות רבות עוצמה ברצף ההיסטורי של מרכז אסיה.^[5]

בצד התובנות החדשות הללו יש גם לא מעט תהיות לגבי הגורמים שהניעו את עלייתו וירידתו של המסחר בדרכי המשי, ובעיקר לגבי ההיקף, המניעים והכיוונים של סחר השיירות הזה בתקופות השיא שלו. האם אכן כוון הסחר האירואסייתי לספק את הצרכים של חברות מערביות, שגילו לפתע את המזרח על מגוון המוצרים שלו? נראה שהתמונה הייתה מורכבת יותר, שהרי אין מדובר בדרך אחת מרכזית, אלא באלומת נתיבים ותהליכים שעיצבו את הקשרים האירואסייתיים באלף הראשון - התפתחות שיש בה גורמים אזוריים רבים שהשפיעו על תנועת המוצרים, הטכנולוגיות, הרעיונות והאנשים לאורך דרכי הערבות. אין גם ספק שמדובר בתנועה דו־כיוונית, וכי במקביל להעברת מוצרים ממזרח למערב, שהמחקר מתייחס אליה בהרחבה, קיימות לא מעט עדויות לתנועה בכיוון ההפוך, שהחדירה מוצרים ואופנות חדשות לעולם התרבותי הסיני והמונגולי. כך למשל אפשר לעקוב אחרי חדירתם של כלי זכוכית שיוצרו במזרח התיכון בתקופה הביזנטית והאסלאמית הקדומה אל מערב סין ומרכז סין, ואף אל מקומות נידחים בערבה המונגולית. גידול ענבים והפקת יין נכנסו גם הם לתרבות הסינית מהמערב, אולי בעקבות כיבושיו של אלכסנדר מוקדון, ובוודאי דרך סוחרים שהגיעו לסין מבוכרה ומסמרקנד: אלה השאירו עדויות חומריות ואיקונוגרפיות לשתיית יין, מנהג שלא היה ידוע כלל ועיקר בסין בתקופות הקדומות (אין זה אומר שלא צרכו שם אלכוהול, אך צריכתו התבססה בעיקר על אורז ולתת ולא על ענבי יין).

שינוי מהותי בהבנה

מטבע הדברים, המחקרים החדשים משמשים כר פורה לפרשנויות הנקשרות לזהויות הלאומיות המודרניות שהתפתחו במרחב האסייתי בעשרות השנים האחרונות, ואלה תלויות כמובן בעיניו של המתבונן. לפי התפיסה הסינית הרשמית, הפריצה הגדולה של דרכי המשי החלה ביוזמה סינית במאה השנייה לפנה"ס, בימי שושלת האן, שהפכה את סין ל"אימפריה פתוחה" המתפשטת מערבה וחיברה אותה אל העולם האירואסייתי. התפשטות זו יצרה חיכוך וסכסוכים עם עמי הערבות של מרכז אסיה, שבאותה תקופה כבר התגבשו לממלכות נוודים חזקות ובהן הקונפדרציות השבטיות של השיונגנו (Xiongnu), ששכנו אז במרחבי הערבה המונגולית ובמערב סין של ימינו.

מנגד, לדידן של מדינות מרכז אסיה המודרניות, המחפשות לעצמן מוקדי זהות לאומית במורשת הקדומה של האזור, יש לראות את תחילתן של דרכי המשי כבר בהגירות ההודו־אירופיות מערבה באלף השלישי והשני לפנה"ס. לפי גישה זו, ההגירות הללו הן אלו שיצרו את הקישוריות הראשונית במרחב

האירואסייתי, ועמי הערבות היו הגורם המרכזי והמכריע בתהליך הקדום הזה. הגישה הזאת משתקפת היטב בחיבורים המסכמים של כמה מהחוקרים המובילים בנושא, ובהם כריסטופר בקווית בספרו על הממלכות הקדומות של דרך המשי.^[6]

הגישות המנוגדות הללו נוגעות גם בשאלה הבסיסית איך יש לקרוא ל"מותג" הזה - "דרך המשי" על פי הגישה המסורתית, או שמא "דרכי ונתיבי המשי" - שכן ברור כי אין מדובר בדרך אחת מוגדרת ומסומנת, כדוגמת הדרכים שבנתה האימפריה הרומית או הכבישים המהירים הבין-מדינתיים של ימינו, אלא בנתיבים ומעברים רבים המתפרשים על פני מרחב גדול. כמה חוקרים אף גורסים שיש לשנות מהותית את השם ולקרוא לנתיבים הללו "דרכי הערבות", שכן עמי הערבות הם שהיו הגורם המרכזי בפעולתם.^[7] ואולי אין מקום בכלל לדבר על דרך או על נתיבים, שכן מדובר במרחבי קשרים שמתפרשים על פני שטחים גדולים במדבריות, בערבות וברכסי ההרים של מרכז אסיה, ואשר בהם התבצעו האינטראקציות המורכבות בין גורמים שהגיעו מהמערב, עמי הערבות והקיסריות הסיניות במזרח, כפי שגורסים כמה מהחוקרים בני זמננו.

את הנטייה החדשה הזאת להיפטר מהמושג הכובל "דרך המשי" היטיב לבטא ההיסטוריון חודאדאד רזאחאני.^[8]

לא רק שהרעיון של דרך רציפה, או אפילו "נתיבים", אינו יעיל בחקר ההיסטוריה העולמית, אלא גם אין לו כל בסיס במציאות ההיסטורית או ברשומות. ביטול הרעיון של "דרך המשי" עשוי רק להיטיב עימנו, לפחות כהיסטוריונים, ולאפשר לנו ללמוד מה באמת התרחש באזור במציאות.

כך הלכה והתגבשה גישה פרדיגמטית החדשה: לא מעצמות הקצה הניעו את התהליכים, אלא עמי הערבות וממלכות הסחר הם שהניעו את הקישוריות הטרכס-אסייתית במהלך האלף הראשון לספירה. השינוי המהותי באופן שבו מבין המחקר את התהליכים הללו נוצר גם על רקע המציאות הפוליטית החדשה במרכז אסיה, אשר אפשרה מחקרי שדה רבים והתמקדות של החוקרים בממצאי התרבות החומרית ובמקורות ההיסטוריים המרכז-אסייתיים, כפי שמציין פרדריק סטאר בספרו המכונן על תור הזהב המרכז-אסייתי שבין הכיבוש הערבי במאה השביעית לשלטונו של טימור לנג במאה הארבע-עשרה.^[9]

תפקידם של הסוגדים

אם כן, מי היה הגורם המרכזי שכיוון את מערכות המסחר המסועפות הללו שחיברו בין מזרח למערב? כאן נכנסו לתמונה הסוחרים הסוגדים (Sogdians), שם שעד לאחרונה נדחק לשולי התודעה והיה מוכר רק למעטים. ממלכת סוגדיאנה, שראשיתה במאה השלישית לפנה"ס, התבססה בעמקים הפוריים בשולי הרי פמיר ובנאות המדבר שבין הנהרות הגדולים סיר דַרְיָה וְאָמּוּ דַרְיָה הנשפכים אל ימת אַרְאָל, היבשה כיום. הסוגדים, עם ממוצא איראני, הפכו לחוליה המקשרת, גיאוגרפית ותרבותית, בין העולם הסיני במזרח ובין העולם הפרסי והמזרח-תיכוני במערב. בתקופת השיא של הממלכה, בשלהי העת העתיקה

ובראשית ימי הביניים, בין המאה הרביעית והעשירית לספירה, הסוחרים הסוגדים הם שהניעו את גלגלי המסחר הטרנס-אסייתי, ויש הרואים בהם את מבשריו של הכפר הגלובלי. בתקופה זו פרחו גם מרכזי המסחר הגדולים באוזבקיסטן ובטג'יקיסטן של ימינו, ובראשם סמרקנד, בוכרה ופנג'יקנט.

העובדה שעד העת האחרונה לא הייתה מודעות לתפקיד המרכזי שמילאו הסוגדים בדרכי המסחר הטרנס-אסייתיות קשורה בין השאר גם לאופי הממלכה הסוגדית, שלא פעלה בדגם האימפריאלי המקובל של שלטון ריכוזי המבוסס במוקד אחד ומסתייע ביכולות צבאיות חזקות. תחת זאת היא התבססה על מערכת של ערים עצמאיות למחצה, שכל אחת מהן כשלעצמה הייתה מרכז סחר. דגם זה לא עורר תשומת לב אצל ההיסטוריונים המערביים המסורתניים, שהיו שבויים בתפיסות היסטוריה פוליטית שהדגישו את תפקיד האימפריות הגדולות במערב ובמזרח במערכת האירואסייתית; אבל ההצלחה יוצאת הדופן של הממלכה הסוגדית הייתה טמונה דווקא ביכולתה לפתח מערכות מסחר ומערכות מוניטריות בינלאומיות ולשלוט בהן. באמצעות תיווך ושליטה על מערכות המסחר הפכו הסוגדים לגורם העשיר והדומיננטי במרחב האסייתי.

התפיסה הרואה בסוגדים עם של סוחרים ממולחים מצאה ביטוי נרחב במקורות סיניים בני הזמן. מקורות אלו מתארים, למשל, בדרך ציורית את החינוך שהסוגדים זוכים לו בצעירותם: בהיותם ילדים נותנים דבש בפיהם ומושחים דבק על ידיהם כדי שיוכלו לדבר במתיקות ולאסוף בידיהם כסף וחפצי חן, וכך הפכו הסוגדים למצטיינים במסחר, גרפו ממון רב והתעשרו במהירות.

מעבר לאגדות, הגדולה האמיתית של הממלכה הסוגדית הייתה ביכולתה לקשר בין מרכזי הייצור ובין שוקי היעד - גם ממזרח למערב, בין סין, איראן והמזרח התיכון, וגם מצפון לדרום, בין אזורי הערבה לתת-היבשת ההודית. מחקרים עדכניים מדגישים את מקומה של הממלכה לא רק כגורם המתווך במערכות המסחר, אלא כגורם מרכזי שהניע את התהליכים הללו.^[10] השפעתן על מערכות המסחר והתקשורת הייתה רבה כל כך, עד שהשפה הסוגדית הפכה לשפת המסחר והעסקים הבינלאומית במרחב האסייתי, בדומה לאנגלית בימינו.

כך הפכו הסוגדים לסוכנים הכלכליים הפוליטיים והתרבותיים אשר הזינו את קשרי המסחר במרחב האירואסייתי במהלך האלף הראשון לספירה. על מעמדם המרכזי במערכות הכלכליות והגיאופוליטיות של מרכז אסיה מעידה סדרה של ציורי קיר מרשימים ממחצית המאה השביעית, שנחשפה בארמון המלוכה בבירתם אַפְרָסִיב, ובה מתוארים נציגים של מדינות וממלכות שונות, ובהם קוריאנים, סינים וטורקים, המביאים מנחות לשליט הסוגדי.

הסחר הטרנס-אסייתי שאותו ניהלו הסוגדים כלל משי, מתכות ואבנים יקרות, פרוות, כלי כסף, ענבר, תבלינים ובשמים, מיני צמחים, וגם עבדים. הסוגדים היו השחקנים המרכזיים של המסחר הטרנס-אסייתי. הם ניצלו את מיקומם האסטרטגי במרכז אסיה והקימו מושבות של סוחרים לאורך נתיבי הסחר, מסין ועד המזרח התיכון. הרשת הסוגדית התבססה בין השאר על היכרות בלתי אמצעית עם האזורים הגיאוגרפיים והעמים השונים במרחב האסייתי, שבזכותה יכלו לפעול כמתווכים וכמובילי הסחר בין סין, הודו, איראן והאימפריה הביזנטית. לצד השליטה על מערכת המסחר הם פיתחו מערכות

מוניטריות רחבות היקף, שהביאו להתעצמות כלכלית חסרת תקדים ואף למעורבות עמוקה במערכות הפוליטיות המקומיות, גם בסין עצמה. יש הרואים בסוגדים את מבשריו של העידן החדש, שבו העוצמה הכלכלית והמדינית נובעת לא מיכולות צבאיות מופלגות אלא משליטה בזרימת הון, סחורות ומידע בין אזורים מרוחקים. במידה רבה אפשר להשוות את מעמדם של הסוגדים לזה של איחוד האמירויות וקטאר במערכות המסחר והגיאופוליטיקה העולמיות כיום. המערכת שפיתחו תפקדה במלוא עוצמתה עד לכיבוש הערבי של מרכז אסיה; הממלכה ירדה מגדולתה עם התעצמות נתיבי הסחר הימי שבין המזרח למערב במאה השמינית והתשיעית.

כך הולכת ומתגבשת תמונה חדשה ועדכנית של המכניזם של דרכי המשי, העשויה מערכות מורכבות של קשרי כלכלה, מסחר ותרבות שבהם גורמים מקומיים במרחב של מרכז אסיה מילאו תפקיד מרכזי, ואילו מעצמות הקצה במזרח ובמערב החזיקו בתפקיד משני והיו שוקי יעד לחלק מהמוצרים שעברו לאורך נתיבי המסחר הללו. כך ציין לאחרונה ג'וליאן הנדרסון, במבוא לאחד מקובצי המחקרים המסכמים היבטים שונים של דרכי המשי.^[11]

אנו עומדים בפני דימוי חדש של דרכי המשי, המעודד חוקרים שעוסקים בתקופות שונות להכיר במורכבותן של הרשתות האירואסייתיות ובמקורות הרבת-חומיים של שינויים במבני הרשתות הללו, בצמתים שלהן ובאופני הזרימה בהן. תפיסה מחודשת זו של דרכי המשי מתרחקת מאוד מהתפיסה הציורית אך המטרידה של נתיב יבשתי שתלוי רק בפרויקטים הפוליטיים והאימפריאליים של ציוויליזציות יושבי הקבע.

לא רק משי

התובנות החדשות לגבי זהות הגורם ששלט בקשרים ובמעבר המוצרים במרחב האסייתי קשורות בחלקן לשאלה הבסיסית מה עבר בנתיבי המסחר בפועל. המוצר העיקרי שמשך את תשומת ליבם של החוקרים הוא כמובן המשי, שיוצר בסין והועבר מערבה בנתיבי המסחר; אך מאליו יובן שהמשי היה רק אחד ממגוון גדול של מוצרים. נתיבי הסחר שימשו להעברת חפצי יוקרה, שהשינוע שלהם למרחקים השתלם מבחינה כלכלית, אבל לא פחות מכך הם שימשו להעברת טכנולוגיות ורעיונות - החל בשיטות של עיבוד חקלאי וניהול משק המים באזורים צחיחים וכלה בתפיסות בודהיסטיות, שעברו מהודו למחוזות חדשים במרכז אסיה ובמערב סין. הביטוי הברור ביותר לתנועה זו בתרבות החומרית הוא הימצאותם של חפצים שניתן להתחקות אחר מקום ייצורם לפי הסגנון ולפי הרכב החומר.

בהתייחס למשי, קודם לשאלה היכן מוצאים את המשי הסיני במערב יש לשאול כיצד מזהים את המשי שמקורו מסין, וכיצד מבחינים בינו ובין משי שיוצר כבר בתקופות הקדומות באזורי המערב. הסיפור המקובל, המתבסס על תיאוריהם של ההיסטוריונים הביזנטיים פרוקופיוס ותיאופנס מהמאה השישית, מתאר השתלשלות בלשית כמעט: כמה נזירים נסטוריאנים ששהו במרכז אסיה בימיו של הקיסר יוסטיניאנוס התרשמו מתעשיית המשי המפותחת שם, הבריחו תולעי משי בתוך מקלות ההליכה שלהם, וכך כביכול הגיע ייצור המשי לראשונה אל מחוזות ביזנטיון. הסיפור הזה יפה ומושך, אבל הוא לא ממש מדויק: קיימות עדויות לתעשיית משי במזרח הים התיכון ובאיי יוון כבר בתקופה ההלניסטית, אם כי

תעשייה זו התבססה על זחלי הבר ולא על הזחלים המבויתים, שהיו נפוצים בסין ומפקעותיהם ניתן היה לייצר משי באיכות הגבוהה ביותר. כך או כך, במאה השישית - אולי עוד לפני שלטונו של יוסטיניאנוס - אכן התפתחה תעשיית משי נרחבת במזרח הים התיכון, ואחד ממרכזי הייצור הגדולים שלה היה בעיר בירות.

בחינת המשי המקורי שהגיע מסין, בעיקר במהלך התקופה הרומית, מראה שתפוצתו באתרי היעד במזרח התיכון ובים התיכון הייתה מוגבלת למדי. האתר היחיד שבו נמצאו כמויות משמעותיות של משי - כרבע מכלל הממצא של בדים מסוגים שונים - הוא פלמירה, היא תדמור שבסוריה, שהייתה אחד מיעדיהן המוכרים של דרכי המשי בין המאה הראשונה למאה השלישית. בבדי המשי שנמצאו בקברים המפוארים בפלמירה אפשר לראות כמה תופעות תרבותיות מעניינות: חלק מהאריגים הללו מעוטרים ברישומי סצנות ודמויות מתוך האיקונוגרפיה הסינית, אבל יש גם בדים המעוטרים ברישומי סצנות בעלות אופי הלניסטי ורומי, למשל בציר ענבים לין - דבר שהיה זר לחלוטין לאמנות ולחיי היומיום בסין באותה תקופה. אולי זוהי עדות לייצור שנעשה בסין בהזמנה מראש ובהתאם לטעמים של הלקוחות במזרח התיכון ובים התיכון, באופן שמאפיין תהליכים של גלובליזציה ומסחר שמכוון לקהל יעד ספציפי. מעניינים במיוחד הם ממצאים של זכוכית רומית, ביזנטית ואסלאמית במזרח, שכן הם מעידים על תנועה ממערב למזרח. הנתונים המצטברים מממצאים של כלי זכוכית מהמערב ברחבי סין הולכים ומתרבים. את הכלים הללו מוצאים בעיקר במכלולי קברים של בני המעמדות העליונים, ועם התפתחות מחקרי החומרים העתיקים בשנים האחרונות אפשר לאפיין את מקומות המוצא שלהם לפי ההרכבים האיזוטופיים והשינויים בטכנולוגיות הייצור. כך אפשר לקבוע שזכוכית מהמזרח התיכון עשתה את דרכה בנתיבים היבשתיים של דרכי המשי עד מקומות מרוחקים במזרח סין, במרכז סין ובמונגוליה. אין מדובר בתנועה רחבת היקף, אולם גם לא בממצא אקראי ואנקדוטלי, ונראה שהתנועה הזאת, שעברה ברובה דרך האזורים הסוגדיים של מרכז אסיה, הייתה משמעותית למדי.

מסין עד פלסטין

מעבר לאפיון דרכי המעבר והגדרת המוצרים שעברו בנתיבים הללו - על התשתיות המורכבות שלאורכם, הסוחרים והממלכות שהניעו את הסחר, והרווח הכספי משינוע הסחורות - עולה השאלה מה היה היקף המסחר בפועל וכיצד התבצע בשטח, מרמת הסוחר הבודד או השיירה שארגן והוביל ועד רמת הארגון הקהילתי והמדינתי. האם התקיימה תנועה רציפה של שיירות גדולות לאורך אלפי קילומטרים, או שהמוצרים הועברו בין גורמים מתווכים במקטעים קצרים של כמה עשרות או מאות קילומטרים? היקף המסחר שעבר בנתיבים היבשתיים של דרך המשי נבחן בשנים האחרונות לאור הממצאים הארכיאולוגיים באתרי השיירות והתעודות המנהליות שהתגלו בארכיונים במערב סין ובמרכז אסיה, המפרטות אילו סחורות עברו בדרך ומציינות גם את כמויותיהן. ולרי הנסן, שספרה משנת 2012 *The Silk Road* מהווה ציון דרך בולט במחקרים החדשים, מציינת שלכל אורך האלף הראשון לספירה נפח התעבורה לאורך דרכי המשי היה נמוך, וסחורות עברו מנקודה אחת לשנייה - בניגוד לתנועה רציפה של סחורות בהיקף גדול, בהובלתו של גורם אחד, לטווחים ארוכים של מאות ואלפי קילומטרים. נראה שהתעבורה היבשתית התבססה בעיקר על שיירות קטנות שהעבירו את המוצרים לאורך אלפי קילומטרים דרך שורה של

מתווכים, והמערכת המורכבת הזאת נשלטה על ידי הסוחרים הסוגדים. אם כך, הדימוי הפופולרי שבו שיירות ענק של גמלים וסוסים חוצות את המדבריות והערבות הרחבות של אסיה בדרכן מסין לאירופה לא ממש תואם את המציאות.

לעומת ההיקף המוגבל של הסחר היבשתי, ממצאים של ספינות טרופות בדרום מזרח אסיה מספקים תובנות חדשות ומצביעים על סחר בהיקף גדול הרבה יותר בנתיבים הימיים. אחד הממצאים הידועים ביותר הוא ספינה שטבעה ליד האי בְּלִיטוֹנְג שבסומטרה סמוך לשנת 830 לספירה ובה מטען עצום של כשבעים אלף כלים, רובם כלי חרס, אשר יועדו לשיווק באזורי המפרץ הפרסי ועיראק של היום. הספינה עצמה בנויה בסגנון הספינות הערביות של אותם ימים, וגם המטען שעליה יוצר ככל הנראה בהזמנתם של לקוחות במזרח התיכון, שחמדו אז את כלי החרס המזוגגים והפורצלן המעולה של התעשייה הסינית. חלק מהכלים הללו עוטרו באיורים קליגרפיים המדמים כתב ערבי, אף שלאומנים הסינים שייצרו אותם בוודאי לא היה כל ידע בשפה הערבית או בכתב הערבי, והם עיצבו את העיטורים לפי דגמים שהונחו לפנייהם - אולי על ידי סוחרים ממוצא ערבי שהשתקעו אז בערי הנמל והמסחר של מזרח סין, כפי שמעיד תיעוד נרחב שלהם במקורות היסטוריים. על הביקוש הגבוה לכלים כאלה מעידים ממצאי חפירות באתרים במזרח התיכון, ובהם נישאפור שלחופי המפרץ הפרסי, פוסטאט שבמצרים ורמלה, שהייתה בירת מחוז פלסטין באותם ימים; באתרים האלה נמצאו לא מעט כלים ממקור סיני.

עיצובה של מורשת

הדיונים הערים בעשור האחרון על מהותן ומשמעותן של דרכי המשי בעולם הקדום, על הגורמים שהניעו את הקמתן ואת תפעולן ועל הכוחות שהשפיעו על השינויים בהן חורגים מהתחום האקדמי הצר, ומדגימים את השימוש בנתונים היסטוריים ובמצאים ארכיאולוגיים לשם עיצוב או ייצור של מורשת לאומית מודרנית. לעיתים קרובות נעשה שימוש חלקי ומגמתי בממצאי התרבות החומרית כדי לעצב זהות מודרנית ולכונן קשר, אמיתי או מדומיין, בינה ובין זהות קדומה ששכנה באותו אזור. כך נוצר מתח בין המטפורות והניחוח האגדתי של דרכי המשי - והאג'נדות הפוליטיות המודרניות - ובין הפרשנויות המחקריות, המסתמכות על ממצאים חדשים בתחום התרבות החומרית או התיעוד ההיסטורי, תופעה המוכרת גם ממקומות אחרים בעולם. כפי שמוכיחים המחקרים על דרכי המשי והפרשנות של ממצאיהם במרחב האירואסייתי במהלך 150 השנים האחרונות, ובמיוחד בעשורים האחרונים, כל בעל עניין שמחפש מוקדים להזדהות תרבותית ולאומית מודרנית עם המציאות ההיסטורית הקדומה יכול לקחת את השיירה הזאת למחוז חפצו שלו.

הערות שוליים

[1] [†] The State Council Information Office, The People's Republic of China, "A Transformative Speech That Gave Rise to Belt and Road Initiative," May 17, 2023

- [2] ↑ Peter Frankopan, *The Silk Roads: A New History of the World*, London: Bloomsbury, 2015. הספר אף זכה למהדורה מתומצתת ומאוירת המיועדת לקהל הקוראים הצעירים.
- [3] ↑ Peter Hopkirk, Foreign Devils on the Silk Road: The Search for the Lost Treasures of Central Asia, London: Murray, 1980; Trespassers on the Roof of the World: The Secret Exploration of Tibet, London: Tarcher, 1983.
- [4] ↑ Xinru Liu, *The Silk Road in World History*, Oxford: Oxford University Press, 2010; Valerie Hansen, *The Silk Road: A New History*, Oxford: Oxford University Press, 2012.
- [5] ↑ הד לכך ראו בסקירה של מאנוויר סינג, "איך להיות ברברי", *הזמן הזה*, ספטמבר 2024; וכך בשני ספרים שהתפרסמו לאחרונה - Kenneth W. Harl, *Empires of the Steppes: A History of the Nomadic Tribes Who Shaped Civilizations*, Toronto: Hanover Square Press, 2023; Thomas Barfield, *Shadow Empires: An Alternative Imperial History*, Princeton: Princeton University Press, 2023.
- [6] ↑ Christopher I. Beckwith, *Empires of the Silk Road: A History of Central Eurasia from the Bronze Age to the Present*, Princeton: Princeton University Press, 2009.
- [7] ↑ David Christian, "Silk Roads or Steppe Roads? The Silk Roads in World History," *Journal of World History* 11(1), pp. 1-26, 2000.
- [8] ↑ Khodadad Rezakhani, "The Road That Never Was: The Silk Road and Trans-Eurasian Exchange," *Comparative Studies of South Asia, Africa and the Middle East* 30(3), 2010, pp. 420-433.
- [9] ↑ S. Frederick Starr, *Lost Enlightenment: Central Asia's Golden Age from the Arab Conquest to Tamerlane*, Princeton: Princeton University Press, 2013.
- [10] ↑ ראו ספר היסוד בנושא Ettiene de la Vassiere, *Sogdian Traders: A History*, Leiden: Brill, 2005; וכך Michael Shenkar, "Sogdians in their Homeland," in David Ludden (ed.), *Oxford Research Encyclopedia of Asian History*, New York: Oxford Academic, 2025. המודעות לכך שהסוגדים היו הגורם המרכזי שהניע את דרכי המשי מצאה ביטוי בשנים האחרונות גם בתערוכות שערכו מכון הסמיתסוניאן והמוזיאון הבריטי.
- [11] ↑ Julian Henderson, Stephen L. Morgan, and Matteo Salonia (eds.), *Reimagining the Silk Roads: Interactions and Perceptions Across Eurasia*, London: Routledge, 2025, p. 341.

פרופ' גדעון אבני הוא ארכיאולוג המתמחה בקשר שבין תהליכים היסטוריים לתרבות חומרית וביחסי אדם וסביבה בשלהי העת העתיקה, עמית מחקר באוניברסיטת חיפה ובאוניברסיטה העברית, ולשעבר המדען הראשי של רשות העתיקות. ספרו: *The Byzantine – Islamic Transition in Palestine: An Archaeological Approach* ראה אור בהוצאת אוניברסיטת אוקספורד.
