

ابریشم، دریا و سوترها

نوشته رینی تانگ و پیر کولومبل

صادرات و بویژه اشیای آهنی و بافته‌های ابریشمی پرداخت تا مبادا جنگجویان چادر نشین از این آهن اسلحه بسازند و از ابریشم برای خرید اسب از استپ‌نشینان استفاده کنند. در مقابل نسبت به بازرگانان خارجی که از جنوب و از راه دریا می‌آمدند نظری مساعد پیش گرفته شد و از آنها حمایت گردید و حتی از پرداخت عوارض برای برخی از عملیات تجارتی معاف شدند.

در زمینه تبادلات معنوی بارها از روحانیان بودایی هندی و ایرانی و نیز روحانیان از دیگر سرزمینهای آسیای میانه سخن رفته است که برای رواج دین خود در چین راه پرخطر کویر را در پیش می‌گرفتند. از روحانیان چینی که برای دستیابی به سوترها (نوشته‌های سانسکریت) مسیر عکس را در پیش گرفتند، نیز فراوان یاد شده است. اما بندرت ذکر این نکته رفته است که مسیرهای دریایی جنوبی و شرقی خیلی زود راه‌گشای مبادلات میان چین و دیگر کشورهای خاورزمین شد.

برای نمونه نقاشیهایی که اخیراً بر روی صخره‌های کوهستان کونگ‌وانگ، در نزدیکی

بندر بزرگی بدل شد و کشتیهای چینی منظمی از آنجا برای تجارت راهی سرزمینهایی می‌شدند که امروز ویتنام، مالزی، سوماترا، هند و خاورمیانه را پدید آورده‌اند. رفت و برگشت این کشتیها حدود چهارسال به درازا می‌کشید. صنعت کشتی‌سازی و تجارت دریایی چین در عصر سلسله تانگ (۶۱۸ تا ۹۰۷ میلادی) به اوج رسید و دو خط بزرگ کشتیرانی، یکی به‌جانب شرق و دیگری به‌جانب غرب پدید آمد.

● مسیر اول از دنکزو در شبه‌جزیره شاندونگ شروع می‌شد و از طریق دریای زرد نخست به کره و سپس به ژاپن می‌رفت.

● مسیر دوم از کانتون از طریق دریای چین جنوبی به جزایر مالزی و سپس به سوماترا، که به توقف‌گاه مهمی برای تجارت دریایی چین بدل شد، می‌رفت. کشتیهای چینی ضمن ادامه راهشان در خلیج بنگال به هند و سپس به خلیج فارس می‌رفتند و با اعراب به تجارت می‌پرداختند و در راه بازگشت در بندرهای مختلف مسافر و بار می‌زدند.

با بروز درگیریهای نظامی در مرزهای شمالی کشور، امپراتوری تانگ به کنترل شدیدی

درباره «جاده ابریشم» و مبادلات میان چین باستان و سایر کشورهای جهان از طریق کویرهای آسیای میانه، قصه‌های فراوانی گفته شده، اما در پیرامون دلآوری دریانوردانی که به خدمت تجارت و فرهنگ کمر بسته بودند و از ۲۰۰۰ سال پیش به این سو، همین مبادلات را از راه دریا میسر ساختند، کمتر سخن رفته است.

به حکایت سالنامه‌های چینی، کشتیهای چینیان در عصر حکومت چوهای شرقی (از ۷۷۰ تا ۲۵۶ پیش از میلاد) و پادشاهی کی، دریای زرد را می‌نوردیدند.

دولت چین در عصر سلسله هان‌های غرب (۳۰۶ پیش از میلاد تا ۲۳ میلادی) تجارت دریایی را رسمیت بخشید. در همین زمان کانتون به

رینی تانگ (فرانسوی): قوم‌شناس موزه دولوم در پاریس است و مسئول سازماندهی نمایشگاهی از غارنگاریهای چینی در پاریس در سال ۱۹۸۳ بوده است.

پیر کولومبل (فرانسوی): متخصص غارنگاریها در مرکز ملی پژوهش علمی است و در حال حاضر عضو وابسته موزه دولوم در پاریس است.



بود هیدهارما، راهب هندی قرن ششم و بنیانگذار شاخه چن (ژن ژاپنی) در آیین بودا، وقتی به چین رسید به دیر شاتولین در نزدیکی لویانگ رفت. می‌گویند نه سال را در آنجا به تفکر گذراند و در مقابل یک دیوار برهنه غار یی حرکت نشست. در پایان این مدت، برداشت تازه خود از آیین بودا را اعلام کرد. او گفت همه موجودات طبیعی بودایی دارند و اشراق راستین در درک این حقیقت (که گجروپهای جسمی و روحی تیره و تارش کرده است) نهفته است. دیوارهای دیر شاتولین را نقاشیهایی پوشانده است که قدمت آنها به دوران فرمانروایی سلسله چینگ (۱۶۶۴-۱۹۱۱ میلادی) می‌رسد. یکی از این نقاشیها به نام «پانصد آرهات (قدیسی) در عبور از دریا» سطحی معادل ۳۰۰ متر مربع را فراگرفته است. گوشه‌ای از این نقاشی (بالا، چپ) دسته‌ای از آرهاتها (قدیسیین) را نشان می‌دهد که در دست خود بادبزنها و سوتره‌هایی (متنهای مقدس بودایی) دارند که به برکت خواص سحرآمیز آنها توانسته‌اند به گونه‌ای معجزه‌آسا از دریا بگذرند. جالب آنکه دیر شاتولین زادگاه شکلی از جنگ به نام کونگ‌فو نیز بوده است که بود هیدهارما را پدر آن می‌دانند. دیوارنگاری سمت چپ یک راهب چینی و یک راهب هندی را در حال تمرین این فن جنگی در حیاط دیر

نشان می‌دهد.

تأثیری
لریق
مبادله
ستم به
بود از
بهای
رونق
جاده
غورها
بود که
همیت
در
گهانی
پدید
میان
در
ک در
داوم،
سیای
دیگر
شرق
که در
وسط
شد،
وابط
سیای
روی
رشد
های
سرفا
۴۵

متعلق به کشتیداران مستقل است؛ همین نشان می‌دهد که شرکت‌های به هم پیوسته بین‌المللی چه نقش مهمی بازی می‌کنند.

بیش از یک چهارم نفتکشها با پرچم لیبیا حرکت می‌کنند. بسیاری از نفتکشها نیز، که البته تعدادشان به مراتب کمتر است، با پرچم ژاپن رفت و آمد می‌کنند و این کشور پس از لیبیا از این نظر در مقام دوم قرار دارد. اینکه تعداد هرچه بیشتری از نفتکشها پرچم لیبیا یا سایر پرچمهای آسیایش را برمی‌افزاند، به سبب سبکتر بودن بهای فعالیت کشتیهایی است که در این کشورها به ثبت می‌رسند.

بی‌اغراق می‌توان نفتکش «مدل ۱۹۸۴» را یک کشتی بسیار بزرگ، نو (بیشتر آنها در دهه گذشته به آب افتاده‌اند) و مصرف نشده توصیف کرد که حرکت آن گران تمام می‌شود زیرا به هنگامی که سوخت دریایی گران است و اقتصادی‌تر آن است که کشتیها با موتور دیزل کار کنند، نصف کشتیهای فوق با توربین بخار کار می‌کنند. سرمایه اولیه این کشتیها هنوز برنگشته است.

البته در حال حاضر نمی‌توان اصل «کوچک زیباست» را صد درصد در حمل و نقل دریایی صحیح دانست اما مطمئناً اگر کسی بگوید «بزرگ اقتصادی است» اشتباه کرده است. متوسط وزن مطلق کشتیهایی که فعلاً در دست ساخت هستند، کاهش یافته است و در حدود ۵۰۰۰ تن است. نفتکشهای مدل جدید را غالباً طوری طراحی می‌کنند که فرآورده‌های نهایی پالایش شده را حمل کنند، زیرا افزایش قدرت پالایش خود کشورهای تولیدکننده نفت بدان معناست که تجارت چنین کالاهایی در آینده افزایش خواهد یافت.

به‌رغم تمام مجهولات اقتصادی کالای استراتژیکی چون نفت، آیا می‌توان درباره مسیرهای دریایی تجارت نفت در آینده پیش‌بینی معقولانه‌ای کرد؟ آمارهای مربوط به ذخایر نفتی موجود جهان نشان می‌دهد که ۵۵ درصد کل این ذخایر در خاورمیانه است. امریکای لاتین (با ۱۱/۷ درصد)، اتحاد شوروی و آفریقا در مقامهای بعدی قرار دارند.

از این رو، بندرهای بارگیری و خط‌سیر نفتکشها احتمالاً تا چندین دهه دیگر تغییر نخواهد کرد. از سوی دیگر، ممکن است کشورهای صنعتی دیگری به‌جمله ایالات متحد آمریکا، اروپا، ژاپن و دیگر کشورهای واردکننده بیبوندند و باعث شاخه شاخه شدن باز هم بیشتر الگوی ارتباطی بشوند بی‌آنکه این الگو را دگرگون کنند.

سیستمهای کم‌دردر رقیب، مثل خطوط لوله را هم نمی‌توان نادیده انگاشت. مثلاً با ساختمان خط لوله جدیدی که از عربستان سعودی می‌گذرد و به یانوب می‌رسد و با افزایش جریان نفت در خطوط لوله سومد و عراق - ترکیه، حمل و نقل دریایی نفت احتمالاً باز هم کندتر می‌شود. نفتکشها برای حفظ کیسه‌ای که برای خود دوخته‌اند با حریفی قوی روبه‌رو خواهند بود.

ولسان لا بوره

تجارت برده (بقیه از صفحه ۳۰)

نمی‌شدند. جزیره گوره مدت‌ها یکی از عمده‌ترین مراکز مبادله بردگانی بود که با این کاروانها اعزام می‌شدند.

عربها و مسلمانان به‌طور کلی، تا سقوط امپراتوری سنگای در ۱۵۹۲ میلادی شدیداً در تجارت برده فعال بودند. این فعالیت در آغاز سده هفدهم افت کرد اما بعداً با قوت تمام احیا شد. کاروانها برده‌ها را در منطقه‌ای از سرزمین هوسا تا دریاچه چاد انتقال می‌دادند و آنگاه از طریق زیندر و اگادز به سمت شمال می‌رفتند. آنگاه طوارق آنها را از اهالی فاس تحویل می‌گرفتند و به طرف طرابلس غرب و غدامس می‌بردند. در غدامس، کاروانها دو دسته می‌شدند، برخی به طرف مراکش و برخی دیگر به تونس می‌رفتند. بردگان سیاه مجبور بودند ۳۰۰۰ کیلومتر راه را در بیابانهای پیاپی طی کنند. از تونس یا از طرابلس بردگان را به خاور نزدیک می‌فرستادند و برای چهارمین یا پنجمین بار می‌فروختند. مراکز اصلی تجارت برده در آفریقای شرقی عبارت بودند از مومباسا، زنگبار، کیلوا و باگامویو. از این مراکز بازرگانان عرب تا کنگو و حتی آنگولا در داخل قاره آفریقا نفوذ می‌کردند. در قرن نوزدهم، در پی قیامهای بردگان (مثلاً در سان‌دومینگو) و به دنبال تصویب قوانین ضد بردگی، اشتغال اروپاییان به تجارت برده یا از بین رفتن یا خیلی کم شد، اما در همین دوران تجارت در آفریقای شرقی رونق بیشتری گرفت.

بردگی به معنای دقیق کلمه امروزه محو شده پنداشته می‌شود. جهانیان آن را محکوم کرده‌اند. بیشتر خلقهای آفریقا به استقلال رسیده‌اند. اما زخمی که از تازیانه صدها ساله بر پیکرشان باقی است درمانی طولانی و دشوار دارد.

آندره گدروس

جاده ابریشم ...

(بقیه از صفحه ۲۴)

روابطی منطقه‌ای بوده از این سطح فراتر نمی‌رفت. بدین سان جاده ابریشم، این بزرگراه ارتباطی میان شرق و غرب جهان باستان، پس از هزار و پانصد سال کار افتخار آفرین، کم‌کم زیر غبار تاریخ محو شد.

اما اخیراً دگرگونیهای تازه‌ای در آسیای میانه و خاورمیانه روی داده است، جنبشهای نوزایی ملی در این مناطق رخ کرده‌اند. از سوی دیگر از پایان جنگ جهانی دوم به این طرف وضع جهان تغییر بسیار یافته است و عواملی نظیر مسایل سوخت مورد نیاز صنایع مدرن، وضعیت استراتژیک خلیج فارس و رشد هواپیمایی باز دیگر موجب اهمیت یافتن مناطقی شده است که در گذشته معبر جاده ابریشم بودند. از این رو بعید نیست که این راه بزرگ ارتباط بین‌المللی که پانصدسال است بی‌استفاده مانده از نو زنده شود و رونق پیشین خود را بازیابد و مسئولیت به انجام رساندن وظیفه تاریخی نوینی را بپذیرد.

مایونگ

ابریشم، دریا و ... (بقیه از صفحه ۲۵)

بندر لیانیونگان در ایالت جیانگ‌سو در نزدیکی دریای زرد یافت شده و به عصر هان‌های شرق (از ۲۵ تا ۲۲۰ میلادی) منسوب است، گواه این است که آیین بودا در آن زمان از طریق دریا به چین راه یافته بود.

در سال ۳۹۹، فاهین، راهب معروف، همراه با سه روحانی بودایی چینی‌دیگر شانگان را به قصد هند ترک گفت تا از آنجا سوتره‌ها را به چین بیاورد. آنها جاده ابریشم را در پیش گرفتند، از چیزی در حدود سی‌سرزمین گذشتند و سرانجام پس از یازده سال از راه دریای جنوب به چین برگشتند و به کانتون رسیدند. پس از این سفر فاهین به نان‌کینگ رفت و سرگرم سوتره‌هایی که با خود آورده بود و نگارش سفرنامه‌اش در سرزمینهای بودا شد، اما یکی از همسفرهای به‌نام زی‌یان در کپولت به سفری دریایی به هند دست زد و در بازگشت از این سفر درگذشت.

در سده ششم میلادی، بودهدارما روحانی هندی که آیین «چن» را در چین بنیاد گذاشت از همان راه به کانتون رفت. «چن» که مطلوب‌ترین مکتب آیین بودا از نظر تحصیل‌کردگان چینی بود، سپس از راه دریا در سده دوازدهم به ژاپن رفت و در آنجا به‌نام معروف آیین ذن گسترش یافت.

نقاشان چینی برای نمایش نمادین جادوانگی بودهدارما، این استاد بزرگ که از راه دریا به چین آمده بود، او را درحالی نقاشی کرده‌اند که سوار بر ساقه خیزران از بلندای موجها می‌گذرد.

جاده‌های کاروان رو ...

(بقیه از صفحه ۲۹)

انجامید. فروشندگان عاج، تاجران برده، باربران و حتی کشاورزان قرن نوزدهم را هرچند به‌طور غیر مستقیم - بایستی در این چهارچوب اقتصاد جهانی، پیشاهنگ زحمتکشان مهاجر و دهقانانی دانست که نیروی کار مستعمرات را بدید آوردند.

به نهادهای سنتی نیز رحم نشد. همراه با کالاها و محصولات زراعی جدید، فرهنگ نیز بر جاده‌های بزرگ کاروان رو ره می‌سپرد و جای پایش را بر جوامع آفریقای باقی می‌گذاشت. یکی از مهمترین دستاوردهای فرهنگ برای آفریقای خاوری امروز، گسترش زبان سواحلی از ساحل به پسرکرانه‌ها بود که باعث وحدت فرهنگی منطقه گسترده‌ای شد که زامبیا، مالاوی، شرق زئیر و شمال موزامبیک را در بر می‌گیرد. گسترش تجارت بین‌المللی در پسرکرانه‌های آفریقای خاوری، موجب نفوذ اسلام به این بخش از قاره نیز شد. سرانجام این را نیز باید گفت که تجارت بزرگ بافراهم آوردن منابعی در بیرون از ساختارهای سنتی مادر - سالاری‌رهای مردان قبایل مادرسالار جنوب خاوری را تسهیل کرد و موجب روی کار آمدن خانواده پدرسالار متکی بر نظام چند همسری شد.

جوزف فردریک مویلیزا