யுனெஸ்கோ கூரியர்

ஆகஸ்ட் 1984—தனிப்பிரதி ரூ. 2-00

பெரும் வணிக வழிகள்

வாழ வேண்டிய காலம்...

24 செனகால்

நடனமும் கை நடிப்பும்

செனகாலில் டாக்கரிலுள்ள முத்ரா-ஆஃப்ரிக்கா' எனும் ஆஃப்ரிக்க நடிப்புக் கலைப் பயிற்சி, ஆய்வு நிலையத்தில் நடனமாடுவோர் ஈரடி நடனம் ஆடுகின்றனர். செனகாலின் முன்னாள் குடியரசுத் தலைவர் லியோப்பால்டு சேதார் செங்கோர், ஃபிரெஞ்சு ஆடலமைப்பாளர் மோரிஸ் பேஷார் ஆகியோரின் ஊக்கத்தினால் 1977இல் இந்தப் பல்துறை, பல பண்பாட்டு ஆய்வு நிலையம் நிறுவப்பட்டது. (பிரசல்ஸில் 1970இல் பேஷார் 'முத்ரா' எனும் நடனப் பள்ளியை நிறுவியிருந்தார். 'முத்ரா' என்றால் வடமொழியில் கை நடிப்பு எனப் பொருள்) தொடக்கத்தில் முத்ரா ஆஃப்ரிக்கா யுனெஸ்கோவின் பண்பாட்டு வளர்ச்சிப் பன்னாட்டு நிதி, காலூஸ்த் குல்பெங்கியன் நிறுவனம் ஆகியவற்றின் பண உதவி பெற்றது. ஜெர்மேய்ன் அகாக்னி இயக்கி வரும் இந்நிலையம் ஆஃப்ரிக்க நடனக்காரருக்கும் பண்பாட்டு நிறுவனத்தாருக்கும் ஆழ்ந்த பயிற்சியளித்துள்ளது. இது செனகாலிலிலே நிலையாக இருப்பதற்குத் திட்டமிடப்பட்டுள்ளது. பல கூட்டு நடனங்களை 'உருவாக்கிப் பல்வேறு ஆஃப்ரிக்க, ஐரோப்பிய தலைநகர்களில் இது நடத்தியுள்ளது.

நிழற்படம் : ஜெர்மேய்ன் அகாக்னி, டாக்கர்

தமிழ்நாட்டிற்கும் தென்கிழக்கு ஆசியாவுக்குமிடையே வணிக, பண்பாட்டுப் பரிமாற்றம்

இந்திரப்பாலா

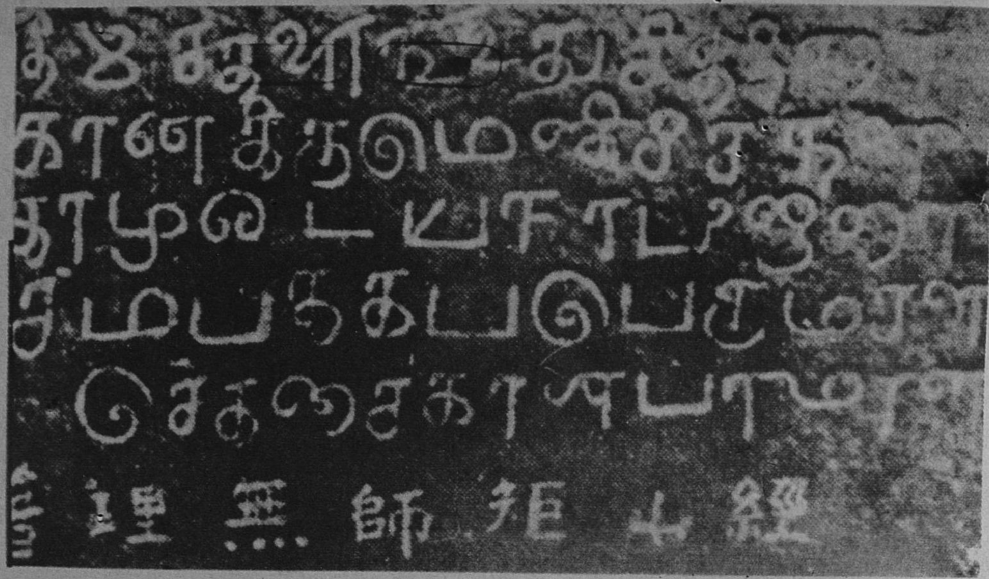
"திரைகடலோடியும் திரவியம் தேடு" என்பது தமிழர் கூறும் பழமொழி. இது பல நூற்றாண்டுகளாக அவர்களுடைய வாழ்க்கையின் சிறப்பியல்பாக இருந்த கடற்பயண ஆர்வத்தையும், அயல்நாட்டுச் செல்வம் திரட்டும் விழைவையும் காட்டுகிறது. இந்த ஆர்வம் அவர்களைத் தற்காலத்தில் உலகின் பல பகுதிகளுக்குச் செல்லத் தூண்டியது. ஆனால் அவர்கள் பண்டைக்காலத்தில் தென்கிழக்கு ஆசியப் பகுதிகளுக்கே பயணம் சென்றனர். அப்பகுதியில் வாழ்ந்த மலேயர்கள் அதே ஆர்வத்தினால் உந்தப்பட்டு தொன்றுதொட்டே தமிழ் நாட்டின் துறைமுகங்களுக்கும் பிற தென்ஆசியப் பகுதிகளுக்கும் சென்று வந்தனர். இதன் விளைவாக உரமான வணிகப் பரிமாற்றம் நிகழ்ந்தது. அத்துடன் தற்காலம் வரை பண்பாட்டுப் பரவலும் பரிமாற்றமும் ஏற்பட்டது. கடலில் செல்லும் எல்லா கலங்களையும் குறிக்கும் 'கப்பல்' எனும் சொல்லைத் தமிழரும் மலேயர்களும் பயன்படுத்தினர். இச்சொல் 2000 ஆண்டுகளாக தமிழ்நாட்டுக்கும் மலேய உலகத்திற்குமிடையே நிலவிய வியத்தகு வணிக, பண்பாட்டு உறவுகளின் அடையாளமாக விளங்குகிறது.

இந்தியப் பெருங்கடலில் தமிழர் எப்போது பயணத்தை தொடங்கினர் என்று சொல்வது அரிது. ஆனால் கிறித்துவ ஊழி தொடங்குவதற்கு முந்திய நூற்றாண்டுகளில் கடற்பயணம் அவர்களது வாழ்வில் முக்கிய இடம்பெற்றிருந்தது என்பது தெளிவு. கி.மு. 3ஆம் நூற்றாண்டில் அவர்கள் கடற் பயண நுட்பங்களையும் வணிக வழிகளையும் அறிந்திருந்தனர். அதனால் அவர்கள் தொலைவிலுள்ள தென் கிழக்கு ஆசியப் பகுதிகளுக்குச் செல்ல முடிந்தது. கி.மு. 3ஆம் நூற்றாண்டைச் சேர்ந்த, மடாலய மரபுகளைக் கூறும் இலங்கைத் தொன்மைப் பாலி வரலாற்றுக் குறிப்புகள் தமிழர் இலங்கையில் குதிரை வாணிகம் செய்ததாகவும், அவர்களுள் சிலர் அரசியல் அதிகாரம் பெருமளவுக்கு ஆற்றல் பெற்றிருந்ததாகவும் கூறுகின்றன. இலங்கையில் பண்டைய தலைநகரான அனுராதபுரத்தில் கி.மு. 2ஆம் நூற்றாண்டைச் சேர்ந்த அரியதொரு கல்வெட்டு உள்ளது. அது தமிழ் கடல் வணிகக் குழுவொன்றின் சில உறுப்பினரின் பெயர்களைக் குறிப்பிடுகின்றது. இப்பெயர்கள் அவர்கள் கூடுமிடத்தில் பொறிக்கப்பட்டுள்ளன. இன்னும் வடக்கில் வவுனியாவிலுள்ள அதே கால கல்வெட்டுகள் மற்றொரு தமிழ் வணிகரைப்பற்றிக் குறிப்பிடுகின்றன. இந்திய இலக்கியம் 'சுவர்ண தீவு', 'சுவர்ண பூமி' எனக் குறிப்பிடும் தென் கிழக்கு ஆசியப் பகுதிகளுக்கு ஏறக்குறைய அக்காலத்தில்தான் கூடற் பயணம் தொடங்கியிருக்கக்கூடும். ஏனெனில் கிறித்துவ ஊழிக்கு முந்திய புத்தர் பிறப்புக் கதைகளும் ('ஜாதகங்கள்') இப்பகுதிகளில் இந்தியக் கடலோடிகளின் பயணம் பற்றிக் கூறுகின்றன.

கிறித்துவ ஊழியின் தொடக்க நூற்றாண்டுகளில் மேல்நாட்டுக் கிரேக்க—ரோமானிய வணிகர்கள் வந்த பிறகுதான் இம்முக்கிய வணிகத் தொடர்பு பற்றித் தெளிவான சான்றுகள் கிடைத்தன. அக்காலத்தில் ரோமானியப் பேரரசின் செல்வம், இன்பவாழ்வு ஆகியவற்றின் விளைவாக ஆசியப் பொருள்களை வாங்கும் பெருவிழைவு ஏற்பட்டது. இதன் பயனாக ரோமுக்கும் தமிழ் நாட்டிற்குமிடையே கடல் வணிகம் விரைவாகத் தொடங்கியது. கீழ்நாட்டு நறுமணப் பொருள்கள், முத்து, மணி, தந்தம், ஆமை ஓடு, மென்துகில் ரோமுக்குத் தேவைப்பட்டன. இப்பொருள்கள் பெரும்பாலும் தமிழகத் துறைகளில் கிடைத்தன. கிரேக்கரும் ரோமானியரும் பெரும்பாலும் தங்க, வெள்ளி நாணயங்களைக் கொடுத்து இவற்றை வாங்கினர். மட்கலங்கள், கண்ணாடிப் பொருள்கள், விளக்குகள், மது போன்ற மேல்நாட்டுப் பொருள்களை இவ்வணிகர்கள் தமிழ் நாட்டிற்கு கொண்டுவந்தனர். இவ்வணிகம் பற்றிப் பல கிரேக்க எழுத்தாளர்கள் அரிய விவரங்களைத் தந்துள்ளனர். இவற்றுள் மிகச்சிறந்தது கடலோடிகளின் துணைநூலாகும். கி.பி. முதல் நூற்றாண்டில் இதை எழுதிய கிரேக்க ஆசிரியர் யாரென்று தெரியவில்லை. இதற்கு 'எரித்திரியர் கடலின் பெரிப்புளுஸ்' என்பது பெயர். இக்காலத்தில்தான் தமிழரின் பண்டைய இலக்கியங்கள் தோன்றின. இவற்றைச் சங்க இலக்கியம் என்கிறோம். இவை கிரேக்கச் சான்றுகளை உறுதிப்படுத்துகின்றன. எடுத்துக்காட்டாக, 'பட்டினப்பாலை, கிழக்கு கரையின் வாணிக மையமான காவிரிப் பட்டினம் (காவிரிப் பூம்பட்டினம்) எனும் ஆரவாரமிகு துறைமுகம் பற்றி எழில்பட விவரிக்கிறது. இத்துறைமுக நகரின் பல்வேறு பகுதிகளில் அயல் நாட்டு வணிகர்கள் குடியேறிருந்தனர் தமிழர்கள் யவனர் (அயோனியாவிலிருந்து வந்தவர்) என்றழைத்த கிரேக்க, ரோமானியர் அவர்களுள் முக்கியமானோர் ஆவார். இங்கு அவர்களுடைய வணிகக் களங்களுள் ஒன்றின் அழிபாடுகள் (புதுச்சேரியின் அருகிலுள்ள அரிக்கமேடு) சில ஆண்டுகளுக்கு முன் அகழ்ந்தெடுக்கப் பெற்றன. இவை இலக்கியச் சான்றுகளை அரிய அகழ்வாய்வு வகையில் உறுதிப்படுத்தின. கி.பி. 2,3ஆம் நூற்றாண்டுகளின் ரோமானிய நாணயங்கள் பல தென்னிந்தியாவில் கண்டெடுக்கப் பெற்றுள்ளன.

தென்கிழக்கு ஆசியா பொருள்கள் தமிழ் நாட்டின் துறைமுகங்களுக்கு வந்து, கேரளக் கரைக்கு நிலம் வழியாக அனுப்பப்பட்டு, அங்கிருந்து ரோம் சென்றதாக கிரேக்க ரோமானிய ஆதாரங்கள் கூறுகின்றன. சில பொருள்கள் கேரளத்திற்கு கடல் வழியாகவும் அனுப்பப்பட்டன. காவிரிப்பூம்பட்டினத்தில் இறக்குமதியான பொருள்களுள் காழகத்துப் பொருள்களும் இருந்ததாகப் பட்டினப்பாலை குறிப்பிடுகிறது. ரோமானியர் விரும்பிய நறுமணப் பொருள்களுடன், இந்தியரின் நுகர்வுக்காக கற்பூரம் போன்ற பிற தென்கிழக்கு ஆசியப் பொருள்களும் கொண்டுவரப் பட்டன.

தமிழ்நாடு, இந்தியாவின் பிற கடற் கரைப் பகுதிகள் ஆகியவற்றிற்கும் தென்கிழக்கு ஆசியப் பகுதிகளுக்கு மிடையே ஏற்பட்ட ஆற்றல்மிகு வணிகத் தொடர்பினால் பண்பாட்டு இயல்புகள் பரவி, தென்கிழக்கு ஆசியாவில் அழியாத அடையாளங்களைப் பதித்துவிட்டன. வரலாற்றுக்கு முற்பட்ட கால முதலே இவ்விரு பகுதிகளுக்கிடையில் பண்பாட்டுத் தொடர்புகள் ஏற்பட்டிருந்தபோதிலும், கி.பி. 4ஆம் நூற்றாண்டிலிருந்துதான் பண்பாடு விரைவாகப் பரவத் தொடங்கியது. இக்கால முதல் ஐரோப்பியர் வருகை வரை, இந்தியப் பண்பாட்டு இயல்புகள் பெருமளவில் தென்கிழக்கு ஆசியாவில் பரவின. இப்பரவலுக்கு தமிழ்நாடு பெருந்துணையாக இருந்தது. தமிழ்நாட்டின் கிழக்குக் கரையிலுள்ள துறைமுகங்கள் இவ்வியல்புகளைப் பரப்பும் முக்கிய இடங்களாக இருந்தன. இதற்கு காரணம், வரலாற்றுக் காலம் முழுவதும் பண்பாட்டு இயல்புகளைப் பொறுத்தவரையில், அவை வடக்கிலிருந்து தெற்காகப் பரவி, பிறகு கிழக்கே சென்றன. வடக்கிலிருந்து அவற்றைப் பெற்று, மாற்றி, தென் கிழக்கு ஆசியாவுக்குப் பரப்புவதற்கு தமிழ்நாட்டின் புவியியல் அமைப்பு பெருந்துணையாக இருந்தது. ஆயினும், தமிழர்களும், பிற இந்தியச் சமுதாயத்தினரும் மட்டுமல்லாமல், தென்கிழக்கு ஆசியர்களும், குறிப்பாக



சீனாவின் மிகப் பழைய துறைமுகமான ஸேய்டனில் உள்ள தமிழக வணிகர்களைப் பற்றிய தமிழ்க் கல்வெட்டு.

மலேயர்களும் இப்பரவலுக்குக் காரணமாயிருந்தனர். மலேயருக்கு இந்தியத் துணைக் கண்டத்தின் வேறு எப்பகுதியையும்விட தென்னிந்தியாவே வணிகளனாக இருந்தது.

7ஆம் நூற்றாண்டில் பல்லவர்காலத்தில் தமிழ் நாட்டில் முதல் பேரரசு தோன்றியதும், தென்கிழக்கு ஆசியாவுடன் கடல் வணிகம் பெரிதும் வளர்ந்ததுடன், பண்பாட்டு விளைவுகளும் பெருகத் தொடங்கின. வணிகம் முன்னைவிட மிக ஒழுங்காக நடைபெற்றது; வணிகத்தைக் கட்டுப்படுத்தின. அப்போது கடல் பயணத்திலும், கப்பல்கட்டும் தொழிலிலும் புதிய முன்னேற்றங்கள் ஏற்பட்டிருக்கக்கூடும். அப்போதுதான் தமிழ் வணிகர் சீனா வரை துணிந்து சென்றிருக்கவும் கூடும். அத்தொடக்க நூற்றாண்டுகளில் தமிழ் கடலோடிகள் தமிழ் நாட்டின் கிழக்குத் துறைமுகங்களிலிருந்து புறப்பட்டு மலேயப் பகுதிகளுக்குச் சென்றனர். கரையோரமாகச் செல்லாமல், வங்காள விரிகுடாவைக் கடந்து டக்குவாப்பாவினருகில் தீபகற்பத்தை அடைந்தனர். இவ்விடங்களில், தமிழக வரலாற்றில் பல்லவர் காலத்தைப்பற்றிய அரிய அகழ்வாய்வுப் பொருள்கள் கிடைத்துள்ளன. பல்லவர் கலையியல்புள்ள புத்த, இந்து சமயக் கட்டட, சிற்பப் பொருள்களும், தமிழ் கல்வெட்டுகளும் இவற்றுள் சிலவாகும். அக்காலத்தில் தமிழ்நாட்டில் வடமொழியை எழுதப் பயன்பட்ட பல்லவ—கிரந்த எழுத்தில் வடமொழிக்கல்வெட்டுகளும்அங்குள்ளன.

தாய்லாந்திலுள்ள டக்குவாப்பா, மலேயத் தீபகற்பத்திலுள்ள லிகோர் ஆகிய இடங்களிலுள்ள அக்காலத் தமிழ் கல்வெட்டுகளும், பர்மா, இந்தோனேசியா, சீனா ஆகியவற்றில் கிடைத்த பிற்கால கல்வெட்டுகளும் தென்கிழக்கு ஆசியாவுடனும் சீனாவுடனும் இந்தியா நடத்திய வணிகத்தில் தமிழ்நாடு பெற்ற பங்கிற்குச் சான்று பகர்கின்றன. 9ஆம் நூற்றாண்டைச் சேர்ந்த டக்குவாப்பா கல்வெட்டுகள் மணிக்கிராமம் எனும் வணிகக் கூட்டுச் சமுதாயத்தின் செயல்கள்பற்றிக் குறிப்பிடுகின்றன. அக்காலத் தென்னிந்திய, இலங்கை கல்வெட்டுகளும் இதுபற்றித் தெரிவிக்கின்றன. ஒருவேளை இச் சமுதாயத்தினரே பல்லவக்கலை இயல்புள்ள கோயில்களை டக்குவாப்பாவில் கட்டியிருக்கக்கூடும்.

வணிகத் தொடர்பின் விளைவாக இந்தியாவிலிருந்து தென்கிழக்கு ஆசியாவுக்குப் பண்பாட்டு இயல்புகள் பரவியதுபற்றி ஆய்வுகள் பல நடந்துள்ளன. இதன் தன்மையும் காரணங்களும் பற்றிப் பல கருத்து வேறுபாடுகளும் எழுந்துள்ளன. நன்கு வளர்ச்சியுற்ற பண்பாடுகள் பிறவற்றுடன் தொடர்புகொள்ளும்போது, பிந்தியவை முந்தியவற்றிலிருந்து கற்றுக் கொள்வதுண்டு. ஆற்றல்மிகு பேரரசுகளின் கீழ் இந்தியப் பண்பாடு உயர் நிலையடைந்த அக்காலத்தில், பல்வேறு தென்கிழக்கு ஆசியப் பண்பாடுகள் இந்தியப் பண்பாட்டுடன் தொடர்பு கொண்டபோது, இவ்வாறே நடைபெற்றது. இந்திய அரசனின் அவை, குறிப்பாக பல்லவ மன்னனது அவை அத்தொடக்கக் காலத்தில் ஊக்கமூட்டுவதாகவும், பின்பற்றத் தக்கதாகவும் இருந்தது. தென்கிழக்கு ஆசியாவின் ஆளும் வகுப்பினர் இந்தியப் பண்பாட்டு இயல்புகளைக் கவர்ந்திழுக்க முயன்றனர் என்பதை மறுக்க முடியாது. ஆயினும், ஆர்வமிகு புத்த துறவிகளின் 'உந்தாற்றலும்', தமது புதிய துறைமுகக் குடியேற்றங்களில் கோயில் கட்டிய இந்திய வணிகரின் சமயப்பற்றும் இந்தியப் பண்பாடு ஒழுங்காகப் பரவப் பெரிதும் உதவின.

10ஆம் நூற்றாண்டில் பல்லவர் ஆட்சியை சோழர் கைப்பற்றினர். அவர்களது ஆட்சி 12ஆம் நூற்றாண்டு வரை நீடித்தது. அக்காலத்தில் தமிழ் நாட்டிற்கும் தென்கிழக்கு ஆசியாவுக்குமிடையே வணிக உறவுகள் உச்சநிலையை அடைந்தன. 11ஆம் நூற்றாண்டுச் சோழ மன்னர்கள் வலிமை மிகு கப்பல் படை வைத்திருந்தனர். அதைக் கொண்டு அவர்கள் மால்டிவ் தீவுகளைத் தாக்கி, இலங்கையை வென்று வங்காள விரிகுடாவின் கரையிலுள்ள பல தென் கிழக்கு ஆசியத் துறைமுகங்களை வெற்றிகரமாகத் தாக்கினர். மலேசியா, இந்தோனேசியா ஆகியவற்றின் சில பகுதிகளை உள்ளடக்கிய ஸ்ரீ விஜயப் பேரரசை ஆண்ட சைலேந்திரர்கள் அக்காலத்தில் சம கடல் வலிமை பெற்றிருந்தனர். ஆனால் 11ஆம் நூற்றாண்டின் தொடக்கத்தில் சோழர்கள் அவர்களைத் தற்காலிகமாக அடக்கினர். ஆயினும் அவர்கள் தென்கிழக்கு ஆசியாவில் தமது மேலாண்மையை இழந்துவிடவில்லை; விரைவில் சோழருடன் திரும்பவும் நட்புறவு கொண்டனர்.

இக்காலத்தில்தான் நானாதேசி... ஐந்நூறுவர் போன்ற பலதமிழ் வணிகக் கூட்டுச் சமுதாயத்தினர் தென்கிழக்கு ஆசியநாடுகளுடன் இணைந்து வணிகம் செய்தனர். நானாதேசியின் தமிழ் கல்வெட்டு பர்மாவிலும், ஐந்நூற்றுவரின் தமிழ் கல்வெட்டு இந்தோனேசியாவில் சுமத்ரா தீவிலும் கண்டெடுக்கப் பெற்றன. ஸ்ரீ விஜயாவிலிருந்து வந்த வணிகர்கள் தமிழகத் துறைமுகங்களில், குறிப்பாக நாகபட்டினத்தில் தங்கி, தம் வழிபாட்டிற்காக புத்த ஆலயங்களைக் கட்டி, ஸ்ரீ விஜயாவின் மலேய அரசரின் உதவியுடன் சோழ மன்னன் விஜயராஜனிடமிருந்து அறக்கொடை பெற்றனர். இந்த அறக்கொடை பற்றிய விவரங்களுள்ள இரு தமிழ் செப்புத் தகடுகளை டச்சுக்காரர் இந்தோனேசியாவில் கண்டெடுத்தனர். இவை இப்போது லைடன் அருங்காட்சியகத்திலுள்ளது. இத்தகடுகளிலிருந்து, தமிழ் துறைமுகங்களில் புத்த நிறுவனங்களை அமைப்பதில் சைலேந்திர மன்னர் மிகுந்த அக்கறை காட்டினார் என்பது தெளிவாகின்றது. இக்காலத்தில் தமிழ் மலேய பகுதிகளுக்கிடையே மிகுதியான பரிமாற்றம் நிகழ்ந்தது என்பதில் ஐயமில்லை. ஆயினும் ஆராய்ச்சியாளர் இதில் செலுத்தவில்லை என்பது வருந்தத்தக்கது.

யுனெஸ்கோ கூரியர்
உலகைக் காட்டும் பலகணி

ஆசிரியர் மடல்

ஆகஸ்ட் 1984

வணிகர் கூட்டம் வளைந்து வளைந்து பாலை வழியே செல்கிறது. நறுமணப் பொருள் ஏற்றிய ஒய்யாரக் கப்பல்களை வணிகக் காற்று மேற்கு ஐரோப்பியத் துறைமுகங்களை நோக்கித் தள்ளுகின்றது. சிறு நகரளவுள்ள பெரும் எண்ணெய்க் கப்பல்கள் எண்ணெய்த் தாகமுள்ள உலகிற்கு எண்ணெய்யைக் கொண்டு வருகின்றன......உலகின் கடந்த கால, இக்காலப் பெரும் வணிகத் தடங்களைக் காட்டும் நிலப்படக் கோடுகள் இத்தகைய காட்சிகளை நம்முன் காட்டுகின்றன. உலக வரலாற்று வளர்ச்சிக்கும், பண்பாடுகளும் வாழ்கை முறைகளும் பரவுதலுக்கும் நீண்டதூர வணிகம் எவ்வாறு உதவியதெனும் கேள்வியையும் இவை எழுப்புகின்றன.

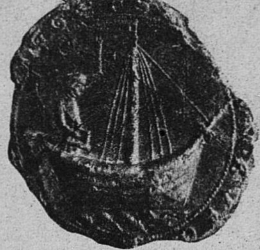
'யுனெஸ்கோ கூரிய'ரின் இவ்விதழிலுள்ள கட்டுரைகள், பொருள்களையும் கருத்துகளையும் எடுத்துச் சென்ற பெரும் நாளங்கள் சிலவற்றைக் கண்டுபிடிக்க முயல்கின்றன. இந் நாளங்கள் தொலைவிலுள்ள நிலங்களையும் மக்களையும் பண்டை நாள் முதல் இணைத்துவந்தன. இவ்விணைப்புகள் சில நிலைத்துள்ளன. இக்கால நெடுஞ்சாலைகள் வணிகப் பெருக்கத்தினால் வளர்ந்த பண்டைய சாலை அமைப்புகளின் இயற்கை விளைவுகளேயாகும். இன்றைய நகர்களின் இருப்பிடங்களும் பண்டைய வணிக முறையின் பயனேயாகும். சில காலப்போக்கில் மறைந்து விட்டன. பண்டைய நாளில் மத்தியதரைக்கடல் பகுதியில் கார்த்தேஜில் தோன்றிய வணிக அமைப்பு உலக ஆதிக்கம் பெற விழைந்த ரோமானியரால் தகர்க்கப்பட்டது. ஆனால் ப்ருஷ் நகர் வணிக நலிவுக்குப் பிறகும் கலைப் பொலிவுற்று, இன்று புதியனவும் பழையனவும் இணையும் நகரப் பண்புக்கு எடுத்துக்காட்டாக இருக்கின்றது. பிரிட்டிஷ் தீவுகளிலிருந்து தகரத்தைப் பண்டைய கிரேக்க வெண்கலக் கைவினைஞருக்கு வழங்கிய நில வழியையும், வட கடலோரப் பகுதியிலிருந்து அம்பரைத் தெற்கு நோக்கி எடுத்துச்சென்ற வழிகளையும் போன்ற சில, கண்டுபிடிக்க முடியாமலுள்ளன. இவை இன்றைய தொல் பொருளாய்வாளரின் திறமைக்கு ஓர் அறை கூவலாக இருக்கின்றன. 15ஆம் நூற்றாண்டில் ஐரோப்பியர் வருமுன்னே இருந்த பழைய கிழக்கு ஆஃப்ரிக்க வணிக முறைகள் போன்ற பிறவற்றின் சிறப்பை இப்போது தான் அறியத் தொடங்குகிறோம். மிகப் பண்டைய வழியான பட்டுச் சாலை பல்வகைப் பயனளித்தது; 1500 ஆண்டுகளாகச் சீனாவையும் மேல் நாடுகளையும் இணைத்த அது தொழில் நுட்ப மாற்றங்களுக்கும், சமய மாறுதல்களுக்கும் வணிகத்திற்கும் வடிகாலாக இருந்தது.

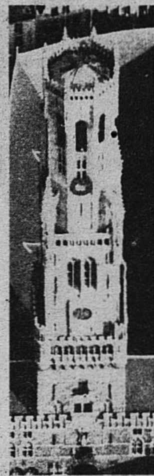
ஆனால் இவ்வரலாற்றின் இருண்ட இயல்பையும் மறந்துவிடக்கூடாது. உலகின் பெரும் வணிக வழிகள் ஆதிக்க வெறிப் போராட்டங்களின் மையமாகவும், பழிப்புக்குரிய சுரண்டல் வணிகமான அடிமை வணிகத்தின் வாய்க்காலாகவும் இருந்தன

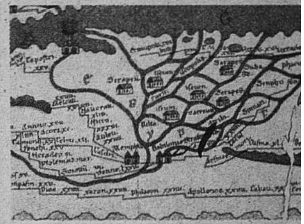
கடல்களையும் கண்டங்களையும் கடந்து செல்லும் 'யுனெஸ்கே கூரி'யரின் உருதுப் பதிப்பு பரிந்துரைத்த இப்பொருளை, 27 மொழிகளில் வெளிவரும் அனைத்துலகப் பதிப்புகளின் அலுவலரின் ஒத்துழைப்புடன் தயாரித்திருக்கிறோம்.

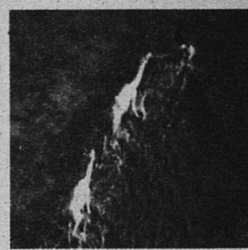
அட்டை: *மார்க்கோ போலோ தம் பயணங்களை விவரிக்கும் 'இல் மிலியோன்' (மில்லியன், ஆங்கிலத்தில் 'தி ட்ராவல்ஸ் ஆஃப் மார்க்கோ போலோ' எனப்படும்) எனும் 15ஆம் நூற்றாண்டு ஃபிரெஞ்சு மொழிபெயர்ப்பு நூலிலுள்ள படம். இந்நூல் பாரிஸிலுள்ள தேசிய நூலகத்தில் உள்ளது. 1298இல் குர்ஸோலா போரில் வெனீசியர் தோற்கடிக்கப்பட்ட பிறகு ஜினோவா மக்களால் 3 ஆண்டு சிறையிடப்பட்ட மார்க்கோ போலோ மற்றொரு கைதியாகிய ருஸ்டிஷெலோ தா பீசாவுக்குக் கூறியதே 'இல் மிலியோன்'.*

நிழற்படம் © எதீமேதியா, பாரிஸ்









4 பண்டமாற்றுமுதல் பெருந்தொழில்வரை
உலக வணிகத்தின் வியத்தகு வளர்ச்சி
-ஏ. ஜே. பார்போசா லிமா சோப்ரின் ஹோ

7 அலெக்ஸாண்டிரியாமுதல் ஜிப்ரால்டர்வரை
வட ஆஃப்ரிக்காவின் பெரும் ரோமானிய சாலை
-யூஜினியா எக்குயினி ஷ்னைடர்

10 கார்ன்வால்முதல் காரிந்த்வரை
2,500 ஆண்டுகளுக்குமுன் ஐரோப்பாவில் குறுக்கே 'தகரச் சாலை' இருந்ததா?
-ஹானி ஷ்வாப்

13 பால்டிக்முதல் லெவான்ட்வரை
என்றுமே அம்பர்
-வால்டர் ரானிக்

16 ப்ருஷ், இடைக்கால வணிக மையம்
எழில் நகர் ஃப்ளாண்டர்ஸ்
-பால் மோரன்

20 கிராம்பு, ஜாதிக்காய், மிளகு, லவங்கம்
நறுமண வாழ்க்கை
-கூ ஜு ஏ

22 காத்தேமுதல் அன்டியோக்வரை
கிழக்கிலிருந்து மேற்கே நெடுஞ்சாலை
-மா யாங்

25 கடல், பட்டு, மறைநூல்
-ரின் டாங், பியர் கொலோம்பெல்

26 கில்வாமுதல் ஸிம்பாப்வேவரை
கிழக்கு ஆஃப்ரிக்க வணிக வழிகளை மீண்டும் ஆராய்தல்
-ஜோசப் ஃபிரெடரிக் எம்ப்விலிஸா

30 அடிமை வாணிகம்
-ஆந்திரே கெட்ரோஸ்

31 பாய்மரக் கப்பல்முதல் பெரும் எண்ணெய் கப்பல்வரை
எண்ணெய்த் தாகமுள்ள உலகம்
-வின்சென்ட் லாயூர்

2 வாழவேண்டிய காலம் ...
-செனகால்: நடனமும் கைநடிப்பும்

ஐக்கிய நாடுகள் கல்வி, அறிவியல் பண்பாட்டு அமைப்பான யுனெஸ்கோ மாதந்தோறும் 27 மொழிகளில் வெளியிடும் இதழ்.

7, பிளாஸ் தெ போந்தனோ, 75700 பாரிஸ்

தமிழ்
ஃபிரெஞ்சு
ஸ்பானிஷ்
ரஷ்யன்
ஜெர்மன்
அராபிக்
ஜப்பானிஸ்

ஹிந்தி
பல்கேரியன்
ஆங்கிலம்
பெர்சியன்
டச்சு
போர்த்துகீஸ்
துர்க்கிஸ்

மலேசியன்
கொரியன்
சுவாஹிலி
ஹீப்ரு
கிரோட்டே-செர்ப்
மாசிடோனியன்

ஸ்லோவேன்
கட்டலான்
செர்போ-கிராட்
சீனம்
இத்தாலியன்
உருது

பிரதம ஆசிரியர் :
எதுவார்து கிளிசான்

தமிழ்ப் பதிப்பு நிர்வாக ஆசிரியர் :
மீ. முக்ம்மது முஸ்தபா
(மணவை முஸ்தபா)

ISSN 0041-5278
N° 6 - 1984 - OPI - 84 - 1 - 411 A

உலக வணிகத்தின் வியக்கத்தகு வளர்ச்சி

ஏ.ஜே. பார்போசா லிமா சோப்ரின்ஹோ

வேட்டையாடி உணவைத்தேடி வந்த மனிதன், பழங்கற்காலத்தில் வேளாண்மை மூலம் உணவை விளைவிக்கத் தொடங்கினான். அந்த நாளிலேயே உலக வணிகமும் தொடங்கிவிட்டது எனலாம்.

ஆதி உழவர்கள் தங்கள் உயிர்வாழ்வுக்காக சில பொருள்களை விளைவித்தார்கள். ஆயினும், அவர்களுக்கு வேறு பல பொருள்கள் தேவைப்பட்டன. தாங்கள் உற்பத்தி செய்யும் பொருள்களை, தங்களுக்குத் தேவைப்படும் வேறு பொருள்களுக்குப் பண்டமாற்று செய்துகொள்ளலாமென அவர்கள் ஆதி நாளிலேயே புரிந்துகொண்டார்கள். இதனால், தாங்கள் உற்பத்தி செய்த பொருள்களை உபரியாக விளைவித்து அதைக் கொடுத்துத் தமக்கு வேண்டிய பொருள்களை வாங்கிக்கொண்டார்கள். இவ்வாறு பண்டமாற்று வணிகம் தொடங்கியது.

பண்டமாற்று முதலில் அண்டை அயலாரிடையிலும், பின்னர் கிராமங்களிடையிலும், பெரிய சமுதாயங்களிடையிலும் நடைபெற்றது. பண்டமாற்று முறைக்குப் பல தடைகள் ஏற்பட்டன. உதாரணமாக மற்றப் பண்டங்களின் உரிமையாளர்களுக்குத் தேவையான பொருள்களை உற்பத்தி செய்ய வேண்டியிருந்தது.

மத்தியதரைக்கடல் பகுதியிலும், நைல், ஜோர்டான், யூஃபிரட்டீஸ் ஆறுகளின் பள்ளத்தாக்குகளிலும், செங்கடல், சாக்கடல், வளைகுடாக் கரையோரங்களிலும் வணிகம் தொடங்கியது எனலாம். இந்தப் பரந்த பகுதியில்தான் எகிப்து, அரேபியா, பாலஸ்தீனம், சிரியா, மெசொப்போட்டேமியா, அசிரியா ஆகியவை தோன்றின.

வணிகத்தில் தொடக்க நிலைகளில், நைல் நதியால் செழிப்படைந்த எகிப்து முக்கியப் பங்கு பெற்றது. ஆசியாவுடன் எகிப்து தொடர்புகளை ஏற்படுத்தியது. பொருள்களை வாங்கிவர பீனிசியா, சிரியா, செங்கடல் பகுதிகளுக்கும் ஒட்டகங்களை எகிப்து அனுப்பி வைத்தது. ஜோசப் சகோதரர்கள் தம் நாட்டில் கிடைத்த நறுமணப் பொருள்கள், தேன், வாதுமை, வெண்சோளம், இன்பசுங்கொட்டை ஆகியவற்றைக்கொண்டு சென்றதாக விவிலியம் கூறுகின்றது. வெட்டுமரம், தந்தம், தங்கம், மது, எண்ணெய் ஆகியவற்றை எகிப்து இறக்குமதி செய்து கொண்டு, தானியம், துணிவகைகள், உற்பத்திப் பொருள்கள், ஆயுதங்

அலெக்ஸாண்டர் பார்போசா லிமா சோப்ரின்ஹோ பிரேசில் நாட்டு அரசியல்வாதி, பத்திரிகையாளர்; கட்டுரையாளர்; பிரேசில் இலக்கியக் கழக உறுப்பினர்; பிரேசில் பத்திரிகை சங்கத் தலைவர்; 1948 முதல் 1951 வரை பெர்னாம்புகோ ஆளுநர் பிரேசிலின் அரசியல் வரலாறுபற்றிப் பல நூல்களும் கட்டுரைகளும் எழுதியுள்ளார்.

ஃபிரெஞ்சு நிழற்பட வல்லுநர் ஃபேலிக்ஸ் போன்ஃபில் (1825–1885) டமாஸ்கஸின் (சிரியா) கடைத்தெருவை நிழற்படம் எடுத்துள்ளார். இது ஹார்வார்டு பல்கலைக்கழக செமிட்டிக் அருங்காட்சியகத்திலுள்ள மத்திய கிழக்கு பற்றிய வரலாற்றுச் சிறப்புமிகு நிழற்படத் திரட்டில் உள்ளது. செமிட்டிக் அருங்காட்சியக நிழற்படத் தொகுப்பின் அடிப்படையில் தயாரித்த மத்திய கிழக்கு வரலாறுபற்றிய சுவரொட்டிகள் யுனெஸ்கோவின் பண்பாட்டு வளர்ச்சிப் பன்னாட்டு நிதியின் ஆதரவுடன் வெளியிடப்படுகின்றன.

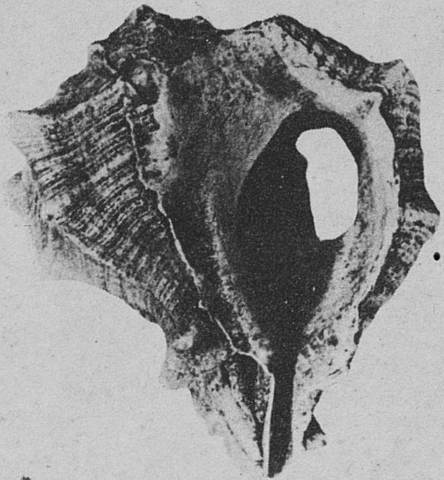
நிழற்படம் © ஃபுவாத் டெபாஸ் திரட்டு, பேரூத் ஹார்வர்டு செமிட்டிக் அருங்காட்சியகம், யு.எஸ்.ஏ.

முதல் பாபிலோனியப் பேரரசை நிறுவிய ஹமுராபி (கி.மு. 1792—1750)யின் காலத்தைச் சேர்ந்த கால்டிய நடுகல்லின் உச்சி.

நிழற்படம் © கிரோதோன், லூவர் பாரிஸ், அருங்காட்சியகம்

டையரிலுள்ள மியூரெக்ஸ் ப்ராண்டாரிஸின் ஊதாநிற சங்கு (கி.பி. முதல் நூற்றாண்டு) பண்டை நாளில் இச்சிப்பியிலிருந்து கருஞ்சிவப்பு வண்ணம் எடுத்து துணிகளுக்குச் சாயம் பூசினர்.

நிழற்படம் © "டையர் துரு தி ஏஜஸ்" © தார்-எல் மாஷ்ரெக் பதிப்பகம், பேருத்

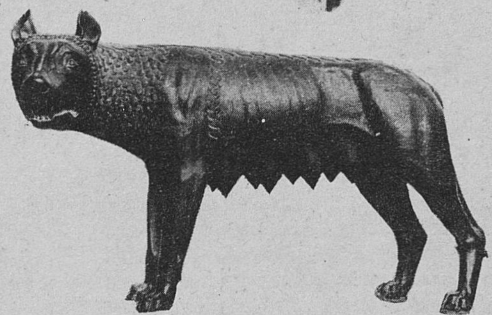


கார்த்தேஜில் கிடைத்த இந்த மட்பாண்டச் சிலை கிரேக்கத் தீவுகளின் (கி.மு 6ஆம் நூற்றாண்டு) மட்பாண்டப் பொருளுக்கு ஓர் எடுத்துக்காட்டு.

நிழற்படம் லூக் ஷுபேர் © ஆர்ஷே லோவீ விவான்

கி.மு. 480ஐச் சேர்ந்த இந்த ஏதென்ஸ் நாணயத்தை ஏதென்ஸின் பாதுகாவலான அத்தீன் தேவதையின் சின்னமான ஆந்தை அலங்கரிக்கின்றது.

நிழற்படம் © ஹென்றி ஸ்டைர்லின், ஜெனீவா



ரோமில் காப்பிட்டலைன் அருங்காட்சியகத்திலுள்ள இவ்வெண்கலப் பெண் ஓநாய் கி.மு. 5ஆம் நூற்றாண்டில் பாலூட்டி வளர்த்த ரோமுலஸ், ரீமஸ் எனும் இரட்டையர் ரோமை நிறுவினர்.

நிழற்படம் © ஆலினாரி-கிரோதோன், பாரிஸ்

நிழற்படம் © இக்டர்பிரஸ், போலந்து எல்ப்லாக் அருங்காட்சியகம்

"ஹான்ஸ்" எனும் சொல் ஏற்கெனவே 12ஆம் நூற்றாண்டில் ஜெர்மனியிலும், இங்கிலாந்திலும், வட ஃபிரான்ஸிலும் வணிகர் கழகங்களைக் குறிக்கப் பயன்பட்டது. 13ஆம் நூற்றாண்டில் ப்ருஷ் (16ஆம் பக்கம் பார்க்க) இச்சங்கங்களின் வணிகத்தில் நடுவிடம் பெற்றது. மேலே: போலந்தின் பால்டிக் கரையிலுள்ள இச்சங்க நகரான எல்பிங்கின் (இன்று எல்ப்லாக்) முத்திரை.

கள் போன்றவற்றை ஏற்றுமதி செய்தது, எகிப்தியர்கள் சிறந்த மாலுமிகள் அல்லர்? எனவே, நிலம் வழியாகவே அவர்கள் வணிகம் நடத்தினார்கள். அவர்கள் இன்னும் பண்டமாற்றாகவே வணிகம் நடத்தி வந்தார்கள்.

நாளடைவில் அரசுகள், வணிகத்தில் அக்கறை கொண்டு, அதனை ஊக்குவிக்கவும், கட்டுப்படுத்தவும் தொடங்கின. பணம் இன்னும் புழக்கத்திற்கு வராதிருந்தபோதிலும், தங்கம் அல்லது வெள்ளியைக் கொடுத்து வணிகர்கள் எளிதாகப் பண்டமாற்று வணிகத்தை நடத்திவந்தார்கள்.

அபபோது செமிட்டியர்கள் வாழ்ந்த பாபிலோனும், தெற்கில் அரேபியாவிலிருந்தும், மேற்கில் சிரியாவிலிருந்தும் கிழக்கில் பாரசீகத்திலிருந்தும் வந்த தங்கம், வெள்ளி, கம்பளி, கட்டுமானப் பொருள்கள், தானியங்கள் ஆகியவற்றுக்குச் சிறந்த விற்பனைக்களமாகியது.

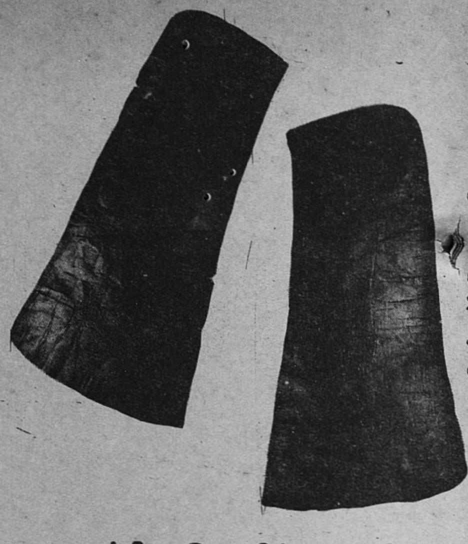
இந்த வகை வணிகமானது, பொதுமக்களின் நிலையைப் பாதிக்கவில்லை. ஆடம்பரப் பொருள்களின் தேவையை நிறைவு செய்வதே இவ்வணிகத்தின் நோக்கமாக இருந்தது. இன்றியமையாப் பண்டங்கள் அயல்நாடுகளிலிருந்து இறக்குமதியாகவில்லை; உள்ளூர்ச் சந்தைகளில் பண்டமாற்று மூலமாகவே பெறப்பட்டன.

கடல் வணிகத்தில் பீனிசியர்கள் ஆதிக்கம் பெற்றபோதுகூட இதே நிலைமைதான் நிலவியது. பீனிசியர்களின் டயர், சைடான், பேருத் போன்ற நகரங்கள் பாலஸ்தீனியக் கடற்கரையோரம் அமைந்திருந்தன. அங்குச் சாதகமான சூழ்நிலை இல்லாதிருந்தமையால், பீனிசியர்கள், செல்வத்தைத் தேடிக் கடலின் பக்கம் திரும்பினார்கள். அந்நாளில், மீகாமச் சாதனங்களின்றி, சிறுகலங்களில் கடலில் பயணம் செய்வது மிகக் கடினமாக இருந்தபோதிலும், பீனிசியர்கள், மத்தியதரைக்கடலைத் தங்கள் சொந்தக் கடல் போல் மாற்றி, மத்தியதரைக்கடல் வடிநிலப்பகுதியில் சிறு குடியேற்றங்களை நிறுவினார்கள்.

அண்டை அயலவர்களின் நிர்ப்பந்தங்களினாலும், உள்நாட்டுப் பிளவுகளினாலும் பீனிசியர்களில் வலிமை படிப்படியாகக் குறைந்து, கி.மு.9ஆம் நூற்றாண்டில் பீனிசியர்களால் நிறுவப்பெற்ற கார்த்தேஜ் நகரம் எழுச்சிபெறலாயிற்று. ரோமானியரின் ஆதிக்கத்தை அச்சுறுத்தும் அளவுக்கு கார்த்தேஜின் வலிமை பெருகியது. உலகில் ரோமானியர் ஆதிக்கம்பெற வேண்டுமானால் "கார்த்தேஜை அழிக்கவேண்டும்" என்று ரோமானியத் தலைவர் கேட்டோ கூறுகின்ற அளவுக்கு கார்த்தேஜின் செல்வாக்கு உயர்ந்தது.

பீனிசியர்கள் பணப்பொருளாதாரத்தைக் கொண்டிருக்கவில்லை எனினும், கி.மு. 4ஆம் நூற்றாண்டில் வணிக நோக்கங்களுக்காக அவர்கள் ஸ்பானிய வெள்ளியிலும், மாசிட்டானியத் தங்கத்திலும் நாணயங்கள் செய்துள்ளனர். கார்த்தேஜிய வணிகர்கள் எவ்வாறு வணிகம் புரிந்தார்கள் என்பதை ஹெரோடாட்டஸ் விளக்கியுள்ளார். "அவர்கள் ஏதாவதொரு ஸ்மயத்திற்கு அல்லத கடற்கரைக்கு வந்தவுடன், கடற்கரையில் தங்கள் பொருள்களைப் பரப்பி வைத்து விட்டு, மீண்டும் தங்கள் கப்பல்களுக்குத் திரும்பி வந்து. புகையை எழுப்புவார்கள், இந்தப் புகையைப் பார்த்ததும், உள்ளூர் வாசிகள் அவர்

15ஆம் நூற்றாண்டின் ஃபிரெஞ்சு சித்திரச் சுவடியிலுள்ள இப்படம் ஜாதிக்காய் விற்பவரைக் காட்டுகிறது. (இப்போது இத்தாலியில் மோடெனாவிலுள்ள) இச்சுவடியில் கிரேக்க மருத்துவர் டயஸ்கோரிடஸ் 700 செடிகளின் இயல்புகளை விளக்குகிறார். 20ஆம் பக்கக் கட்டுரை காண்க).



மத்திய பெருவின் கரையிலுள்ள ஆங்கோனிய பதனம் செய்யப்பட்ட உடலிலிருந்த வெள்ளிச் செருப்புகள் (கி.பி. 1000-1400)

களுடைய சரக்குகளை வாங்கத் தங்தத்துடன் வருவார்கள்.

டயர் நகரிலிருந்து பீனிசியர்கள் செலுத்தி வந்த வணிக ஆதிக்கத்தை ஏதென்ஸ் பெற்றது. சீனாவிலிருந்தும், இந்தியாவிலிருந்தும் பொருள்கள் ஏதென்சுக்கும் வந்தன. ஏதென்சிலிருந்த தோல் தொழிற்சாலைகளும் வார்ப்படத் தொழிசாலைகளும் ஆயுதங்களையும் கலைப் பொருள்களையும் தயாரித்தன. வடக்கிலிருந்து வந்த வெட்டு மரத்தைக் கொண்டு கப்பல்கள் கட்டப்பட்டன. பண்டங்களின் வணிகத்தோடு அடிமை வணிகமும் பெருகியது. இறுதியாக கருங்கடல் பகுதியைச் சேர்ந்த சில உணவுப் பொருள்களும், இறைச்சியும், மீனுங்கூட வணிகம் செய்யப்படலாயிற்று.

மத்தியதரைக்கடல் பகுதியில் பண்ட வணிகம் நடைபெற்றுக் கொண்டிருந்த போது கிரீஸ் பணப் பொருளாதாரத்தை ஏற்படுத்தியது. கி.மு. 7ஆம் நூற்றாண்டின் மத்தியில் நாணயங்கள் தோன்றி வாணிபத்தை எளிதாக்கின.

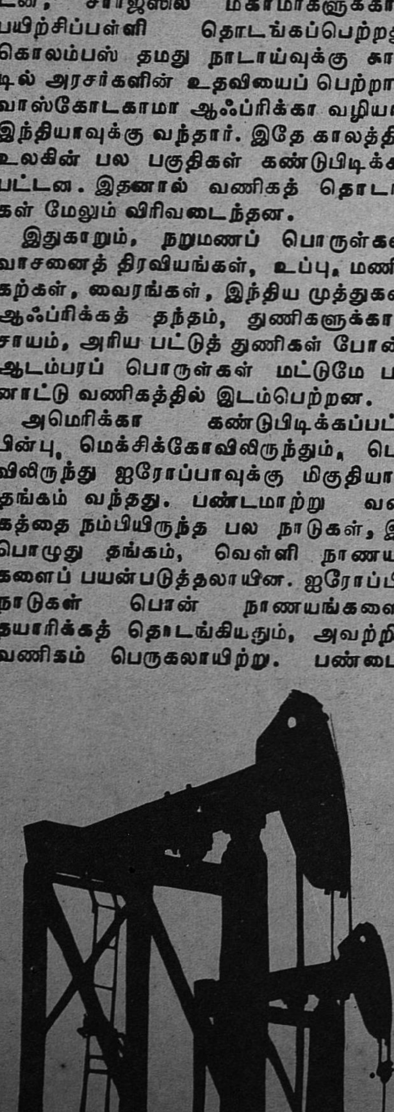
ஏதென்சும் கிரீசும் விரிவடைந்த அதே சமயத்தில், ரோமாபுரி தனது படை பலத்தைக் கொண்டு எழுச்சி பெற்றது. அலெக்சாண்டிரியா, செலூகியா, ஆண்டியோக் போன்ற வணிக மையங்களும் தோன்றின. அடிமை வணிகத்தில் ரோமாபுரியின் ஆதிக்கம் வலுவாக இருந்தது. தான் வெற்றி கொண்ட மக்களிடம் அது கப்பம் வசூலித்து வந்தது.

ரோமாபுரி வீழ்ச்சியுற்றதும், நிலப் பிரபுத்துவம் எழுச்சியுற்றது. வணிகப் பெருக்கத்திற்கான சூழ்நிலைகள் மறைந்தன. பல்வேறு ஆபத்துக்கள் வணிகத்தைச் சூழ்ந்தன. கடல் வாணிபத்தைப் பாதுகாத்து ஊக்குவித்த அரசுகள் மறைந்ததும், கடல் வணிகமும் குறையலாயிற்று. வணிகத்தை நிலம் வழியாகவே நடத்த வேண்டியதாயிற்று. இதற்கு நிலப்பிரபுக்களின் பாதுகாப்பு தேவைப்பட்டது.

வணிகத்திற்குத் தேவையான ஒத்துழைப்பை ஏற்படுத்துவதற்காக, ஹான்சியாட்டிக் கழகம் போன்ற சங்கங்களை வணிகர்கள் அமைத்தனர். இந்தக் கூட்டுறவு, வணிக வர்க்கம் என்ற புதிய வர்க்கம் தோன்ற வழிவகுத்தது. சந்தைகள் முக்கியத்துவம் பெற்றன. இவற்றின் வளர்ச்சிக்கு நிலப்பிரபுக்கள் ஊக்கமளித்தனர். திசைகாட்டி கண்டுபிடிக்கப்பட்டதும் கடல் வணிகம் மீண்டும் பெருகலாயிற்று. போர்ச்சுகல் அரசனின் சகோதரன் மீகாமன் ஹென்ரின் ஆதரவுடன், சார்ஜஸில் மீகாமர்களுக்கான பயிற்சிப்பள்ளி தொடங்கப்பெற்றது. கொலம்பஸ் தமது நாடாய்வுக்கு காஸ்டில் அரசர்களின் உதவியைப் பெற்றார். வாஸ்கோடகாமா ஆஃப்ரிக்கா வழியாக இந்தியாவுக்கு வந்தார். இதே காலத்தில் உலகின் பல பகுதிகள் கண்டுபிடிக்கப்பட்டன. இதனால் வணிகத் தொடர்புகள் மேலும் விரிவடைந்தன.

இதுகாறும், நறுமணப் பொருள்கள், வாசனைத் திரவியங்கள், உப்பு, மணிக்கற்கள், வைரங்கள், இந்திய முத்துகள், ஆஃப்ரிக்கத் தந்தம், துணிகளுக்கான சாயம், அரிய பட்டுத் துணிகள் போன்ற ஆடம்பரப் பொருள்கள் மட்டுமே பன்னாட்டு வணிகத்தில் இடம்பெற்றன.

அமெரிக்கா கண்டுபிடிக்கப்பட்ட பின்பு, மெக்சிக்கோவிலிருந்தும், பெருவிலிருந்து ஐரோப்பாவுக்கு மிகுதியான தங்கம் வந்தது. பண்டமாற்று வணிகத்தை நம்பியிருந்த பல நாடுகள், இப்பொழுது தங்கம், வெள்ளி நாணயங்களைப் பயன்படுத்தலாயின. ஐரோப்பிய நாடுகள் பொன் நாணயங்களைத் தயாரிக்கத் தொடங்கியதும், அவற்றின் வணிகம் பெருகலாயிற்று. பண்டைக் காலத்தில் தாழ்ந்தவர்களாகக் கருதப்பட்ட வணிகர்கள், நிலப்பிரபுக்களைப் போல் புதிய மதிப்பும் வலிமை வாய்ந்த வர்க்கமாக உருவானார்கள். இவர்கள் தங்களை அரசர்களுக்கு இணையாகக் கருதலானார்கள்.



வணிக மேலாண்மை ஸ்பெயின், போர்ச்சுகல் நாடுகளிடமிருந்து இங்கிலாந்து, ஹாலந்து, ஃபிரான்ஸ், ஜெர்மனி ஆகிய நாடுகளின் கைக்குமாறியது. பின்னர், அமெரிக்காவின் கை ஓங்கியது. தொழிற்புரட்சியின் காரணமாக, வணிக நடவடிக்கை தீவிரமாகியது. வணிபத்திற்கான பொருள்கள் பல்கிப் பெருகின. வணிகத்தில் ஆதிக்கம் பெறுவதற்கான போட்டியும் தீவிரமடைந்தது. ‘இந்தியக் கம்பெனிகள்’ போன்ற வணிக நிறுவனங்கள் தோன்றி அரசுகளின் ஆதரவுடன் வணிக ஏகபோகங்களை ஏற்படுத்தலாயின.

கடல் வணிகத்தில் நீண்டகாலம் ஆதிக்கம் செலுத்திய பிரிட்டன், நிலவழி வணிகத்தையும் அதிகரித்தது. நீராவி எஞ்சின் கண்டுபிடிக்கப்பட்டதும், நிலவழி வணிகம் பெரும்பாலும் இரயில் மூலமாக நடைபெற்றது. நிலக்கரி பயனுக்கு வந்ததும், கடல், இரயில் இரண்டின் வாயிலாகவும் பிரிட்டன் தனது வணிக ஆதிக்கத்தை மேலும் வலுப்படுத்திக் கொண்டது. பிரிட்டன் தனது உற்பத்திப் பொருள்களை உலகின் பல பகுதிகளுக்கும் அனுப்பியது.

சென்ற நூற்றாண்டின் இறுதியில் உள்ளெரி எஞ்சின்கள் கண்டுபிடிக்கப்பட்டன. இதற்கு எண்ணெய் இன்றியமையாத எரிபொருளாயிற்று. இதிலுங்கூட பிரிட்டனே ஆதிக்கம் செலுத்தியது. ஆனால், இரண்டாம் உலகப் போருக்குப் பிறகு, இந்த ஆதிக்கம் அமெரிக்காவின் கைக்கு மாறியது.

அதேசமயம், செய்தித் தொடர்புகள் வணிக நடவடிக்கையின் இன்றியமையாத அங்கமாகியது. அஞ்சல் தொடர்புகள் பெருகின. கடலடிக் கம்பிவடங்கள் வானொலி, தொலைபேசி ஆகியவையும் செய்தித்தொடர்பை எளிதாக்கின. வான்வழிப் போக்குவரத்துப் வணிகத்திற்குப் பயன்படுகின்றது. இன்று எல்லாம் நெருங்கிவந்து உலகமே சுருங்கிவிட்டது.

தமிழில்: இரா. நடராசன்

வட ஆ∴ப்ரிக்காவின் பெரும் ரோமானிய சாலை

யூஜினியா எக்குயினி ஷ்னைடர்

ரோமானியக் காலத்தில், எகிப்தில் அலெக்சாண்டிரியா முதல் ஹெர்குலஸ் தூண்வரையில், மத்தியதரைக் கடலை நோக்கியுள்ள ஆஃப்ரிக்க மாகாணங்கள் அனைத்தும் இணைத்த கடற்கரை நெடுஞ்சாலையொன்று இருந்தது. இதனை ஆண்டோனின் பயணக் குறிப்பு பியூட்டிங்கர் அட்டவணை என்றும் இரு சான்றுகள் மெய்ப்பிக்கின்றன.

இவ்விரு சான்றுகளும் பிற்கால ரோமப் பேரரசைச்சேர்ந்தவை எனினும் இவை அதற்கு முந்திய கால வரலாற்று உண்மைகளையும் வெளிப்படுத்துகின்றன. இவை இரு கிழக்கு—மேற்கு மார்க்கங்களைக் குறிப்பிடுகின்றன. இம் மார்க்கங்கள், வெவ்வேறு மையங்களை இணைத்தன. கடற்கரையோரமாகச் சென்ற ஒரு நெடுஞ்சாலையை ஆண்டோனின் பயணக் குறிப்பு குறிப்பிடுகிறது. இச் சாலை பல இடங்களில் உள்நாட்டுக்குள் ஊடுவி மையங்களைத் தொட்டுச்சென்றது. இந்தச் சாலைக்கு இணையாக, ஆனால் சற்று உட்பகுதியில் சென்ற இன்னொரு நெடுஞ்சாலை பற்றி பியூட்டிங்கர் அட்டவணை குறிப்பிடுகின்றது. சில கல்வெட்டுகளும் இந்த நெடுஞ்சாலை குறித்து முக்கியத் தகவல்கள் தருகின்றன.

அலெக்சாண்டிரியாவையும், டிங்கிசையும் இணைத்த கடற்கரை நெடுஞ்சாலை இட அமைப்பினையும், இராணுவ மற்றும் வணிகத் தேவைகளையும், நகர வளர்ச்சியினையும் கவனத்தில் கொண்டு அமைக்கப்பட்டிருந்தது. டைபீரியஸ் காலத்தில் இச் சாலை அமைப்பு முடிவடையவில்லை. எனினும் கி.பி. முதல் நூற்றாண்டில் இது பெருமளவில் நீண்டிருந்தது. டிராஜான் ஹாட்ரியான் பேரரசர்களின் காலத்தில் இது இங்கு வடிவம் பெற்றது.

ரோமானியக் காலத்தில் இந்த நெடுஞ்சாலையின் பல பகுதிகள், பினீசியர்களும், கிரேக்கர்களும் முன்னர் அமைத்திருந்த மார்க்கங்களை அடியொட்டிச் சென்றன. ரோமானியப் பேரரசின் விரிவுக்கேற்ப இந்த மார்க்கத்தில் ஆங்காங்கே நீட்டலும் குறைத்தலும் செய்யப்பட்டன. அந்தக் காலத்தில், ஆஃப்ரிக்காவின் வடக்குக் கடற்கரையில், கிழக்கில் நைல் கழிமுகப் பகுதியில் மேற்கில் பிசர்ட்டாவும் முக்கிய இடங்களாக விளங்கின. நைல் கழிமுகப் பகுதியில் கி.மு. 4ஆம் நூற்றாண்டில் அலெக்சாண்டிரியாத் துறைமுகமும், பிசர்ட்டாவில் கார்த்தேஜும் நிறுவப் பெற்றன. மேற்கு மத்தியதரைக்கடல் பகுதியில் கி.மு. 146 வரையில் கார்த்தேஜ், பீனிசியர்களின் சிறந்த வணிக மையமாக விளங்கியது.

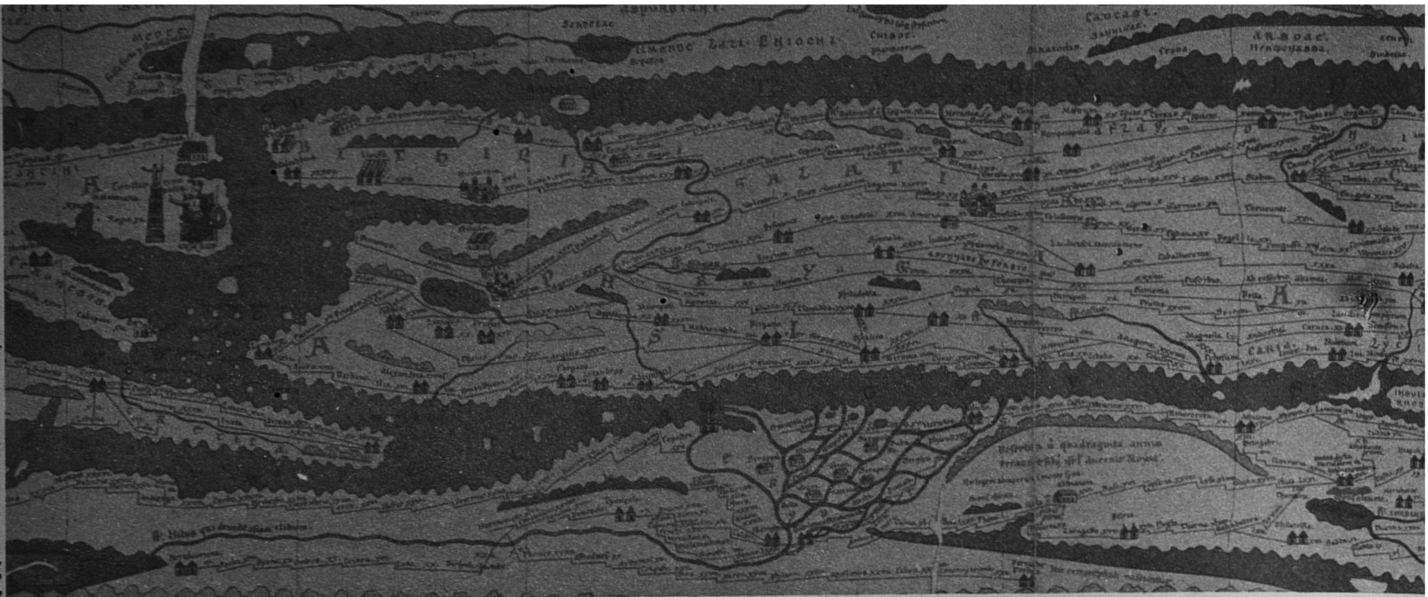
பண்டைக் காலத்தில், அலெக்சாண்டிரியாவுக்கும் காதேஜுக்குமிடையில் பெருமளவில் வணிகம் நடைபெற்று வந்திருக்க வேண்டும். இங்கு கிழக்கிலிருந்து மேற்காக ஓடிய கடல் நீரோட்டம் எகிப்திலிருந்து கப்பல்கள் வருவதற்குத் தடையாக இருந்தது. இதனால், அலெக்சாண்டிரியாவிலிருந்து சைரீனுக்கு நிலம் வழியாகவே சரக்குகள் கொண்டு செல்லப்பட்டன.

ரோமானியக் காலத்திற்கு முந்திய சாலை இணைப்புகள் குறித்துப் போதிய தகவல்கள் இல்லை. 4ஆம் நூற்றாண்டைச் சேர்ந்த ''சைக்லாக்ஸ் பெரீப்ளுஸ்'' என்ற ஆவணத்தில் மட்டும், எகிப்திலிருந்து பெங்காஜி வரையில் கடலோரக் கடல்மார்க்கம் ஒன்று இருந்ததாகக் குறிப்பு உள்ளது. இதன் வழியாக, கி.மு. 308—305இல் ஓபீலாவும் அவரது கிரேக்கப் படையினரும், சைராக்கியூஸ் அகஸ்தாக்கிளீசுக்கு ஆதரவாக, சைரீனிலிருந்து கார்த்தேஜ் மீது படையெடுத்ததாகத் தெரிகிறது. ஆனால், இந்தப் பயணம் எளிதாக இல்லை: "ஓபீலாவின் படை, இந்த மார்க்கத்தில், நீரின்றியும் வனவிலங்குகளின் தாக்குதலுக்குள்ளாகியும் மிகவும் சிரமத்துடன் முன்னேறியது'' என்று சிசிலி டயடோரஸ் குறிப்பிடுகின்றார். சட்ரா வளைகுடாவிற்கு வருவதற்குள்ளாக இந்தப் படையினரில் பெரும் பகுதியினர் மாண்டுவிட்டனர். கி.மு. 48–47இல் உட்டிக்காவின் கேட்டோ, 10,000 பேர் கொண்ட படையுடன், இதைவிடக் கடினமான கடலோர மார்க்கம் வழியாக இந்த வளைகுடாவைக் கடந்தார்.

யூஜினியா எக்குயினி ஷ்னைடர் இத்தாலியர். ரோம் பல்கலைக் கழகத்தில் ரோமானிய மாநிலங்களின் அகழ்வாராய்ச்சி விரிவுரையாளர்

அலெக்சாண்டிரியாவின் கப்பல் துறைக் காட்சி, ∴போலிக்ஸ் போன்∴பில் 19-ஆம் நூற்றாண்டின் பிற்பகுதியில் எடுத்த நிழற்படம்.

நிழற்படம் © ஃபுவாத் டெபாஸ், பேரூத்



நிழற்படம் © லாரஸ் கிராடோன், பாரிஸ்

யூட்டிங்கர் நிலப்படத்தின் விரிவான ஒருபகுதி கோல்மார் (அல்சேஸ்) துறவி 1265இல் எடுத்த இந்நகல் 3, 4ஆம் நூற்றாண்டுகளில் ரோமானியப் பேரரசின் பண்டைய வழியைக் காட்டுகிறது. 1494இல் இது வோர்ம்ஸ் நகரில் கிடைத்தது. பிறகு ஜெர்மானிய மனித நலக் கோட்பாட்டாளர் கான்ராட் ப்வீட்டிங்கருக்கு (1465–1547) கிடைத்தது. இந்நிலப்படம் 12 சுவடிகளில் உள்ளது. நீட்டிய (6.82 × 0.34) தென் வடிவத்தில் பெரும் உருச்சிதைவுகள் உள்ளன, இடப்புறம் 'நீட்டிய' கிரீட் தீவின் வடிவத்தைக் காணலாம். கீழே நடுவில் நைல் நதிக் கழிமுகம் உள்ளது.

ஜூலியஸ் சீசரின் ஆணையின்பேரில் கார்த்தேஜை மீண்டும் புதுப்பிக்கும் பணி தொடங்கி, அகஸ்டஸ் சீசரால் முடிக்கப்பட்டது. இதன் துறைமுகங்களிலிருந்து கோதுமை போன்ற பொருள்கள் ரோம் நகருக்குச் செல்லலாயின. இங்கிருந்து ஆண்டுதோறும் ஆறு இலட்சஜ் மக்களுக்கான கோதுமை ரோமுக்குச் சென்றது. இதனால், வணிகம் மீண்டும் புத்துயிர் பெற்றது. இன்றைய துனீசியாவிலிருந்து சப்ராத்தாவுக்கு லிபியப்பாலைவனம் வழியாக ஒரு கடலோர நெடுஞ்சாலை உருவாவதற்கும் இது வழிவகுத்தது. இந்த மண்டலத்தில், கடற்கரைக்குப் பின்னால், 700 மீட்டர் வரை உயரமுள்ள ஒரு பாறைப் பீடபூமி உள்ளது. இந்தப் பகுதியில்தான் மத்தியதரைக்கடல் தட்பவெப்பமும், பருவமழையும் சேர்ந்து மண்வளத்திற்குத் துணை செய்து, சப்ராத்தா, ஓயா, லெப்டிஸ் போன்ற பெரும் வணிக மையங்கள் எழுவதற்குத் துணை புரிந்தன. இவை, கார்த்தேஜின் கடலியல் பேரரசின் குவிமையங்களாகவும், சூடான் மற்றும் மத்திய ஆஃப்ரிக்காவிலிருந்து சகாரா வழியாக மத்தியதரைக் கடல்பகுதிக்கு நடந்த வணிகப் போக்குவரத்தின் இயற்கை வடிகால்களாகவும் விளங்கின. இங்கு தந்தமும், சர்க்கஸ் விலங்குகளும் மிகுதியாக விற்பனையாயின.

சப்ராத்தாவிலிருந்து 40மைல் தொலைவிலுள்ள ஓய டிரிப்போலிசில் ஒருசிறந்த இயற்கைத் துறைமுகம் இருந்தது. இதன் பின்புறத்தில் நன்னீரும், ஆலிவ் சோலைகளும் மிகுந்திருந்தன. இங்கு ஆலிவ் எண்ணெய் மிகுதியாகத் தயாரிக்கப்பட்டது. பகைவரை ஆதரித்ததற்காக இந்நகர் ஒரு கோடி படி ஆலிவ் எண்ணெய் திறை செலுத்தவேண்டுமென ஜூலியஸ் சீசர் ஆணையிட்டாராம்! டிரிப்போலிசின் மூன்றாம் நகரம் லெப்டிஸ் மாக்னா ஆவார். கார்த்தேஜுக்கும் அலெக்சாண்டிரியாவுக்குமிடையில், மத்தியதரைக்கடலோரமாக இருந்த முக்கிய நகரங்களுள் ஒன்று. இங்கு, ஒரு சிறிய இயற்கையான ஆற்றுத் துறைமுகம் இருந்தது. இது, கி.பி. முதல் நூற்றாண்டில் மிகச் சுறுசுறுப்பாக இயங்கி வந்தது. இதன்ன இறுதியாகத் திட்டமிட்டு அமைத்தவர் பேரரச்ர் செப்டிமஸ் செவிரஸ் ஆவார். இவர் இங்கு அலை தாங்கிகள் அமைத்தார்; பெரும் பாறைகளால் அணை கரைகள் எழுப்பினார். சரக்குகள் ஏற்றவும் இறக்கவும் பல துறைகளைக் கட்டினார். அலை தாங்கியின் இறுதியில் ஒரு கலங்கரை விளக்கமும் இருந்தது. இதனால் நிலம் வழியாகவும் மிகத் திறமையாகப் போக்குவரத்து நடைபெற்றது. மாகாணங்களுக்கிடையிலும், நாடுகளுக்கிடையிலும் சீராக வணிகம் நடைபெற்றது.

நிழற்படம் © நுண்கலை அருங் காட்சியகம் பாஸ்டன்

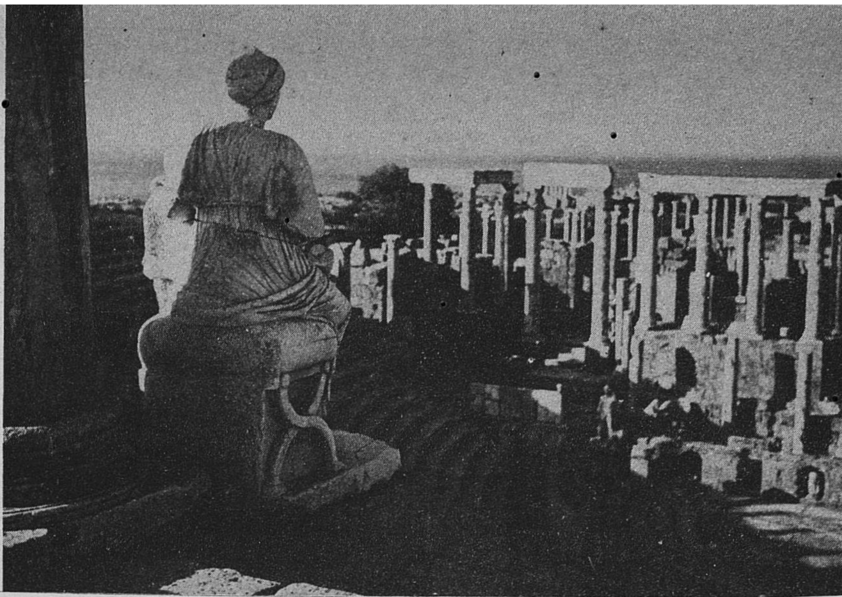
வெள்ளை, கறுப்பு மங்கையரின் தலைகள் இணைந்த இரு கைபிடிகளுள்ள கிரேக்க மட்பாண்டக் குடிகலம் (கி.மு. 6ஆம் நூற்றாண்டின் பிற்பகுதி, 19.2 செ.மீ உயரம்).

பெரிய கடற்கரை நெடுஞ்சாலை லெப்டிசிலிருந்து மணற்பாங்கான கடலோரமாக, டிரிப்போலிட்டானியாவுக்கும் சைரினாய்க்காவுக்குமிடையிலான எல்லையில் அமைந்திருந்த ஃபிலேனி ஆல்டார்ஸ் வரையிலும் சென்றது. இந்த நெடுஞ்சாலையில் கார்த்தேஜ், சைரினாய்க்கா ஆகிய நிலக்கூம்புகளுக்கிடையில் சிர்ட்டிஸ் மேஜர் என்ற பெரும்பள்ளம் உள்ளது. இங்கு கடற்கரை அபாயகரமாகவும், பாம்புகள் நிறைந்து இருந்தமையால் இதற்கு எல்லோருமே அஞ்சினர். பியூட்டிங்கர் அட்டவணையில் காணப்படும் ஒரு கல்வெட்டிலிருந்து, இந்த நெடுஞ்சாலையில் பல்வேறு நிலையங்களில் நன்னீர் அரிதாக இருந்ததாகத் தெரிகிறது.

இந்த நெடுஞ்சாலை பல நகரங்களின் வழியாகச் சென்று, பெரினிஸ், ஹாட்ரியானாபோலிஸ், டாஷீரா, டாலிமாய்ஸ் ஆகிய நகரங்களைத் தொட்டு சைரீனை அடைந்தது. சைரீனிலிருந்த அப்போலோனியா துறைமுகம் மிகவும் சாதகமான புவியியல் சூழலிலும், இராணுவ முக்கியத்துவம் வாய்ந்த ஒரு சாலைச் சந்திப்பிலும் அமைந்திருந்தது. ஆதியில் டிரிப்போலிட்டானியாவின் கடற்கரையிலிருந்து 60 கி.மீ. தொலைவில் விரிவான பகுதியில் பயிர்ச் சாகுபடி செய்யப்பட்டது. இந்தப் பீடபூமியில், துறைமுகத்தைப் பின்புலத்துடன் இணைக்கும் எண்ணற்ற சாலை இணைப்புகள் அமைந்திருந்தன. கி.மு. 2ஆம் நூற்றாண்டிலிருந்து, ஒட்டகமார்க்கம் ஒன்றும் இருந்து வந்தது. இதன் வழியாகத் துறைமுகத்திற்கான வாணிகப் போக்குவரத்து நடந்தது. பின்புலத்தின் தொலைதூரப்பகுதிகளிலிருந்தும், அண்டை மண்டலங்களிலிருந்தும் ஏற்றுமதிக்கான பொருள்கள் வந்து குவியும் மையமாக சைரீன் அமைந்திருந்தது.

இங்கியிருந்து, நெடுஞ்சாலை ஆண்டிப்பைர்கோஸ் (இன்றைய டோப்ருக்) வழியாக எகிப்து சென்றது. இந்தக் கட்டத்தில் இச்சாலையில் மைல் கற்களுக்குப் பதிலாக, 20 மைல் இடைவெளியில் கற்குவியல்கள் இருந்தன. இந்தத் தூரம், ஒருநாள் பயண தூரமாகும். இந்த இடங்களில் ஓய்வுக் கூடங்களும், நன்னீர்க் கிணறுகளும் அமைந்திருந்தன.

"எகிப்தியக் கடற்கரைக்கு அருகே ஃபாரோஸ் என்ற தீவு உள்ளது. இங்குக்



ட்ரிப்போலியின் கிழக்கில் மத்தியதரைக் கடலின்கரையிலுள்ள லெப்திஸ் மாக்னா (இன்றைய லாப்டா) வின் ரோமானிய அழிபாடுகள் ட்ரிப்போலிட்டானியா எனும் பண்டைய மாநிலத் தலைநகரான லெப்திஸ் மாக்னா 3ஆம் நூற்றாண்டில் செழிப்புடன் திகழ்ந்தது. இது ஆஃப்ரிக்க உள்நாட்டு வணிக மையமாகவும் வணிக வழிகள் தொடங்குமிடமாகவும் இருந்தது.

கப்பல்கள் தங்கி நன்னீரை எடுத்துக் கொண்டு பயணத்தைத் தொடங்கும்'' என்று ஹோமர் குறிப்பிட்டுள்ளார். இங்குள்ள நிலக்கூம்பில், கி.மு. 3ஆம் நூற்றாண்டில் இரண்டாம் தாலமி, புகழ்பெற்ற அலெக்சாண்டிரியாக் கலங்கரை விளக்கத்தைக் கட்டினார். பண்டைய உலகில் மிகச் சிறந்த துறைமாக விளங்கிய அலெக்சாண்டிரியா, நைல் கழிமுகப் பகுதியின் மேற்கில் அமைந்திருந்தது. மத்தியதரைக் கடலுக்கும், செங்கடலுக்குமிடையில் இந்தியாவுக்கான மார்க்கத்தில் அமைந்திருந்த இந்நகரம், ரோமானியக் காலத்தில், தானியக் களஞ்சியமாக விளங்கிய ரோமன் எகிப்தில் விளைந்த உணவுப் பொருள்களுக்கு மட்டுமின்றி, கண்ணாடி, இரும்பு, துணிவகைகள், காகிதம், தந்தம் விலையுயர்ந்த உலோகங்கள் ஆகியவற்றுக்கான பெரு வணிக மையமாகவும் திகழ்ந்தது.

கி.பி. 42இல் பேரரசர் கிளாடியல்பா இன்றைய மொராக்கோவும் அல்ஜீரியாவின் கடற்கரை முழுவதும் அடங்கிய, மலைகளும் பாலைவனமும் கொண்ட மாரிட்டானியாவைக் கைப்பற்றினார். பழைய கார்த்தேஜிய மார்க்கத்தை ரோமானியர் மீண்டும் உயிர்ப்பித்து அதனைப் படிப்படியாக மேற்கில் டிங்கிஸ் வரையிலும், தெற்கில் ராபாத் வரையிலும், விரிவுபடுத்தினார்கள். இவ்வாறு அட்லாண்டிக்கிலிருந்து நைல் வரையில் 2100 நீளக் கடற்கரை நெடுஞ்சாலையைத் தொடர்ச்சியாக ரோமானியர் ஏற்படுத்தினார்கள். கார்த்தேஜுக்கு மேற்கில், சாலை இயன்றவரையில் கடற்கரையையொட்டிச் சென்று கடற்கரை நகரங்களை இணைத்தது. இது கடற்கரையிலிருந்த சில்லுவிலிருந்து மாரிட்டானியா வழியாக மேற்கே ஐக்கோசியம் (அல்ஜியர்ஸ்), சீசரியா (செர்ஷல்) சென்று, ரசாடிர், டிங்கிஸ் நகரங்கள் வரைச் சென்றது. அங்கிருந்து, இது ஜிலிஸ் (அசிலா), காக்சில், சாலி வழியாக அட்லாண்டிக் கடற்கரையோரம் தொடர்ந்து சென்றது. மாரிட்டானியாவிலிருந்து வெட்டுமரம், தந்தம், சாயம், நிலக் கீல், செம்பு ஆகிய பொருள்களை ரோமானியர் இறக்குமதி செய்தனர்.

தமிழில்: இரா. நடராசன்

தைஸ்டிரஸில் (துனீசியாவிலுள்ள இன்றைய எல் ஜெம்) கிடைத்த பல்வண்ணப் பளிங்கின் விரிவான ஒரு பகுதி. முழுப்படம் கிராமப் பின்னணியில் டயோனிசியஸின் ஊர்வலத்தைக் காட்டுகிறது. இங்கு ஊர்வலத்தின் இறுதியில் வரும் இருவரைக் காணலாம்: ஒட்டகம் மீது குடிபோதையில் கிடக்கும் வயிறுதாரியும், அமைதியாக நடக்கும் வேங்கையுடன் செல்லும் களியாட்டநங்கையும். பார்டோ அருங் காட்சியகம், தூனிஸ்.

2,500 ஆண்டுகளுக்கு முன் ஐரோப்பாவின் குறுக்கே 'தகரச் சாலை' இருந்ததா ?

ஹானி.ஷ்வாப்

கிரேக்கர்கள் கி.மு.ஆறாம் நூற்றாண்டில், கார்ன்வாலிலிருந்து வந்த வெள்ளீயத்தால் வெண்கலம் தயாரித்தார்கள். இந்த அரிய உலோகம், அட்லாண்டிக் கடலோரமாக ஜிப்ரால்டர் நீர்க் கால்வழியாக, மத்தியதரைக்கடல் கடலைக் கடந்து கிரீசுக்கு வந்தது. ஆறாம் நூற்றாண்டின் மத்தியில் கார்த்தேஜ் முக்கியமான கடல் வல்லரசாகியது. மத்தியதரைக் கடற்பகுதியில் வல்லரசாக விளங்கிய கிரேக்கர்களுக்கு எதிராக யூட்ரஸ்கனியர்களுடன் கி.பி. 540இல் உடன்படிக்கையொன்றையும் கார்த்தேஜ் செய்து கொண்டது. கி.பி. 535இல் அட்டாலியா போரில் கிரேக்கர்கள் தோற்கடிக்கப்பட்டதால், மத்தியதரைக்கடற் பகுதியில் அவர்கள் ஆதிக்கம் இழந்தனர். அவர்கள் தங்களுடைய மசாலியர் குடியேற்றத்திற்குக்கூடச் செல்ல முடியவில்லை. இதனால், இங்கிலாந்திலிருந்து வெள்ளீயத்தைக் கொண்டு வருவதற்கு ஆல்ப்ஸ் மலையின் குறுக்கே புதிய நிலமார்க்கத்தை அவர்கள் தேட நேர்ந்தது. அவர்கள் இயன்றவரையில் ஆறுகள், ஏரிகள் போன்ற நீர்வழிகளைப் பயன்படுத்தினார்கள்.

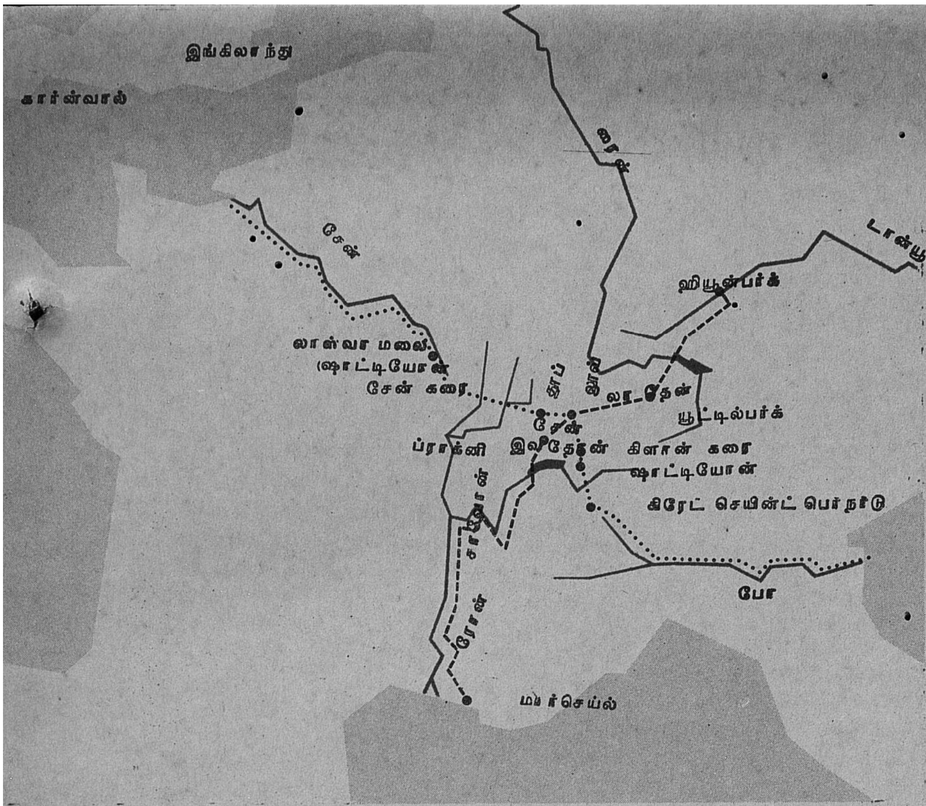
ஃபிரான்சிலும், சுவிட்சர்லாந்திலும் சில இடங்களில் நடந்த அகழ்வாராய்ச்சிகளில் சேல்ஸ் போன்ற இடங்களிலிருந்து இறக்குமதியான பொருள்கள் கிடைத்துள்ளன. இந்த இடங்களை இணைத்துப் பார்த்தால், இவை அந்தக் கால "வெள்ளீய மார்க்கத்தில்" இருந்திருக்கலாமெனத் தோன்றுகிறது. இந்த இடங்கள் அனைத்திலும் ஒரே காலத்தில் (கி.மு.540) மக்கள் குடியிருந்து, ஒரே காலத்தில் (கி.மு.480) அவற்றைக் காலி செய்திருக்கின்றனர்.

இவ்விடங்கள் வாணிக மையங்களாக இருந்திருக்க வேண்டும். இங்கு ஒரு போக்குவரத்துச் சாதனத்திலிருந்து இன்

ஹானி ஷ்வாப் சுவிட்ஸர்லாந்து நாட்டவர். ஃப்ரிபூர்க் பல்கலைக்கழகப்பேராசிரியை; சுவிஸ் தேசிய அகழ்வாராய்ச்சி அவை உறுப்பினர்; சுவிஸ் புதிய கற்காலம்பற்றிய வல்லுநர்; இது பற்றிப்பல கட்டுரைகளும் நூல்களும் எழுதியுள்ளார்.

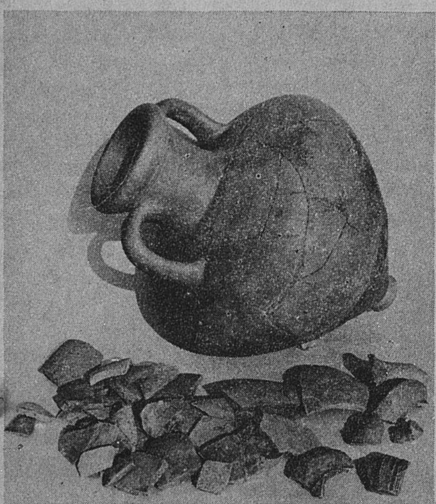
2,500 ஆண்டுகளுக்குமுன் வட, தென் ஐரோப்பாவிற்கிடையே நடைபெற்ற வாணிகத்தின் முக்கிய மையமான ஹியூன்பர்க் இன்று ஜெர்மானிய கூட்டாட்சிக் குடியரசிலுள்ள உல்மின் தென் மேற்கில் டான்யூப் ஆற்றின் அருகிலுள்ள (படத்தின் அடியில்) தட்டையான, மக்கள் வாழாத மலைப் பகுதியாக இருக்கின்றது. வலப்புறம் : ஹியூன்பர்கில் கிடைத்த சீரமைக்கப் பட்ட கல்லும் கலத் துண்டுகளும் மார்சேய்ல் பகுதியில் செய்யப்பட்டவை.

இப்படங்கள் © ட்யூபிங்கன் வரலாற்றுக்கு முந்திய கால, மூல வரலாற்றுப் பல்கலைக்கழக நிலையம்

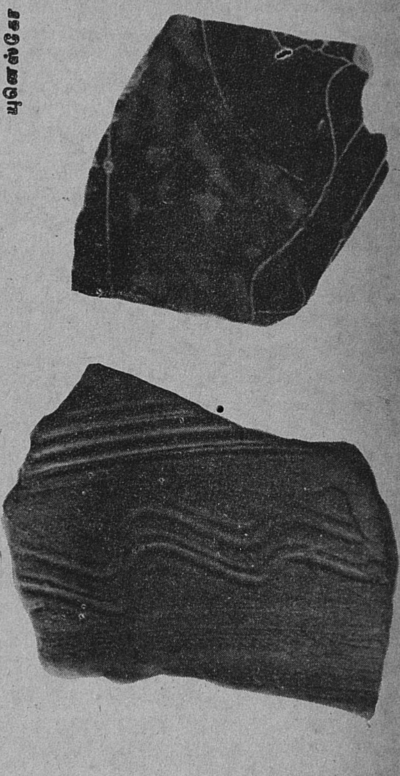


யுனெஸ்கோ கூரியர் நிலப்படம்

கி.மு. 6ஆம் நூற்றாண்டின் பிற்பகுதியில் மத்தியதரைக் கடலை வட ஐரோப்பாவுடன் இணைத்த வழிகளை இந் நிலப்படம் காட்டுகிறது. சாலைகள் இல்லாமையால், ஆறுகளும் ஏரிகளும் முக்கிய வாணிக வழிகளாக இருந்தன. பண்டைய ஐரோப்பிய வாணிக வழிகளைக் காண விழையும் அகழ்வாராய்ச்சியாளர்கள் ஆராயும் பகுதிகள், ஆறுகளில் கப்பல் போகாத பகுதிகளில் சரக்குகளை ஏற்றி, இறக்கும் இடங்களும், சரக்குகளைப் படகிலிருந்து வண்டிகளும் வண்டிகளிலிருந்து படகுகளுக்கும் மாற்றும் இடங்களுமாகும்.



வலப்புறம்: சுவிட்ஸர்லாந்தில் ஃப்ரிபர்க் அருகில் கிளான் கரையிலுள்ள ஷாட்டியோனில் அண்மையில் அகழ்ந்தெடுக்கப்பெற்ற மட்பாண்டங்களும் பிற பொருள்களும், ஐரோப்பாவில் இரும்புக் காலத்தின் தொடக்கத்தில் பாதுகாப்பு அமைந்த இப்பகுதி வாணிக முக்கியத்துவம் பெற்றிருக்க வேண்டுமெனக் காட்டுகின்றன. இப் பொருள்கள், கிழக்கு மத்தியதரைக் கடல் பகுதி, பிரிட்டிஷ் தீவுகள், ஃபிரான்ஸிலுள்ள சாலென்-லே-பேய்ன் லாஸ்வா மலை (நிலப்படம் காண்க) ஆகியவற்றினூடே சென்ற வாணிக வழியிலிருந்த பாதுகாக்கப்பட்ட சந்தைகளிலும், நிறுத்த நிலைகளிலும், கிடைத்தபொருள்களைப் போலுள்ளன. மேலே: அட்டிக்காவின் கறுப்பு உருவ மட்பாண்டம் கீழே: போலி ஃபோசிய மட்பாண்டம். மசீலியா (மார்சேய்ல்) உட்பட பல கிரேக்க குடியேற்றங்களின் தாய் நகராக ஃபோசியா விளங்கியது.



நிழற்படம் © ஹானி ஷ்வாப், ஃப்ரிபர்க், சுவிட்ஸர்லாந்து

னொன்றுக்கு வெள்ளியமும், மற்றப் பண்டங்களும் மாற்றப்பட்டிருக்கவேண்டும். பண்டங்களை ஏற்றி இறக்கும் போது திருட்டு நடைபெறுவதைத் தடுப்பதற்கு இவ்விடங்களில் சிறந்த பாதுகாப்பு ஏற்பாடுகள் செய்யப்பட்டிருந்தன. இந்த பாதுகாப்பு ஏற்பாடுகளை ஹால்சாட் காலப் பிற்பகுதியில் பயன்பட்ட அரண்கள் மேல் டான்யூப் ஆற்றங்கரையிலுள்ள ஹியூன்பர்கில் கண்டுபிடிக்கப்பட்டுள்ளன.

இந்தச் சரக்கு ஏற்றுமதி மையங்களில் பெரும்பாலானவை ஆறுகள். கப்பல் நுழைய முடியாத அளவுக்கு குறுகலாகும் இடங்களில் அமைந்துள்ளன. டான்யூபில் ஹியூன்பர்க் வரையிலும் சேன் ஆற்றில் ஆவ் துறைமுகம் வரையிலும், கப்பல்கள் செல்ல முடிந்தது. பிராக்னி—சூர்—சாவோன் என்ற இடம், சாவோன், டோப்ஸ் ஆகிய இரு ஆறுகளும் சந்திக்குமிடத்தில் அமைந்துள்ளது. இவ்விரு ஆறுகளும் இன்றும் போக்குவரத்திற்கு ஏற்றவை.

மார்சேல்ஸ் மண்டலத்து மதுச் சாடிகள் போன்ற பொருள்கள் ஹியூன்பர்கில் கிடைத்துள்ளன. மார்சேல்ஸ் மண்டலத்தை மேல் டான்யூபுடன் இணைக்கும் வாணிக நெடுஞ்சாலையொன்று சுவிஸ் பீடபூமி வழியாகச் சென்றது. ஜெனீவாவிலிருந்த ரைன் வரையில் அமைந்திருந்த இந்த மார்க்கத்தில் ஒய்வர்டன், லா டேன், பூடில்பெர்க் ஆகிய இடங்கள் அமைந்திருந்தன. சரின் பள்ளத்தாக்கில் அண்மையில் கண்டுபிடிக்கப்பட்ட சாட்டிலோன்—சூர்—கிளான் என்ற காப்பரண் மையம், ஜெனீவ, ஏரியையும் ரைனையும் இணைக்கும் வழியில் அமைந்திருக்கிறது. மூன்று ஜுரா ஏரிகளும், ஆரே ஆற்றின் வடிநிலப் பள்ளத்தாக்கும் அடங்கிய மண்டலத்திலிருந்து இது சற்று தூரத்திலிருக்கிறது. எனவே, இது, மார்சேல்சையும் ஹியூன்பர்கையும் இணைத்த வாணிக மார்க்கத்துடன் நேரடியாகத் தொடர்புடையதாக இருந்திருக்காது.

வரலாற்றுக்கு முந்திய காலத்தில் ஜெனீவா ஏரியின் வடக்குக் கரையோரமாக நிலவழிப்பாதை ஏதும் இருக்கவில்லை. எனவே, சுவிஸ் பீடபூமியிலிருந்து கிரேட் செயிண்ட் பெர்னாட்டுக்கு நேரடிப் பாதையாகச் சரின் பள்ளத் தாக்குதான் பயன்பட்டிருக்க வேண்டும். ஏரிக்குள் நீட்டிக்கொண்டிருக்கும் பெரும்பாறைகள். இந்த மார்க்கத்திற்குத் தடையாக இருந்திருக்கும். மான்ட்ரோவுக்குத் தெற்கிலுள்ள சில்லான் கோட்டை . அருகிலிருக்கும் இந்தப் பாறைகள் மட்டும் இல்லாதிருப்பின், சலீன்ஸ், பாண்டார்லியர் ஆகியவற்றுக்கும் ஜெனீவா ஏரிக்குமிடையே இது எளி

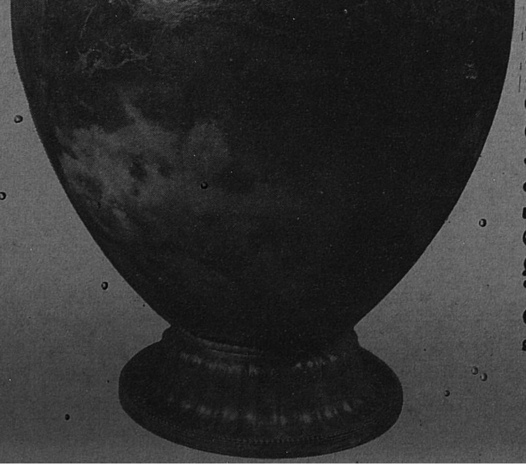
அட்டிக்காவின் கறுப்பு உருவக்கிண்ணம், ஃபிரான்லில் லாஸ்வா மலையின் முன்பக்க நிலப்படம் காண்க. கோட்டையருகில் வீதியிலுள்ள கெல்டிக் இளவரசியின் கல்லறையில் கிடைத்த பல அரிய கிரேக்கப் பொருள்களுள் இது ஒன்று.

தான நேரடி மார்க்கமாக அமைந்திருக்கும்.

சாட்டிலான்—சூர்—கிளான் என்னுமிடத்தில் 1974இல் நடந்த அகழ்வாராய்ச்சிகளில், பிந்திய ஹால்சாட் காலத்திய மட்கல உடைசல்கள் கிடைத்துள்ளன். இவற்றில் கறுப்பு உருவங்கள் காணப்படுகின்றன. மற்றும் வெண்கல ஆடை ஊக்குகளும் கிடைத்துள்ளன. இங்கு மண் மதிலரண் ஒன்று உள்ளது. இவை முதலாம் இரும்புக் காலத்தைச் சேர்ந்தவை எனக் கருதப்படுகிறது. இங்குள்ள காப்பரண்களைப் பிற்கால ஹால்சாட் அரசர்கள் ஏற்படுத்தினார்கள் என்பதைப் பிந்திப புதைபொருளாராய்ச்சிகள். உறுதிப்படுத்தியுள்ளன. இவற்றுள்ள 10 மீட்டர் உயரமும் 85 மீட்டர் விட்டமும் உள்ள புதைமேடு முக்கியமானது.

இங்கு கிடைத்துள்ள புதை பொருள்களில் மசாலியன், போசியன் காலத்திய மதுச்சாடிகள் குறிப்பிடத்தக்கவை. கறுப்பு உருவங்களைக் கொண்ட இந்த மண் சாடிகள் கிரீசில் தயாரிக்கப்பட்டவை. யூட்ரஸ் கன குவளைகளும், வட இத்தாலியிலுள்ள எஸ்டி மண்டலத்தைச் சேர்ந்த பாத்திரங்களுங்கூட கிடைத்துள்ளன. இங்கு மதிலரணுக்குள் கைத்தொழில்கள் நடந்துள்ளன. சரின் ஆற்றின் இருபுறங்களிலும், அதன் மேல் பள்ளத்தாக்கிலுங்கூட ஹால்சாட் கால புதைமேடுகள் கண்டுபிடிக்கப்பட்டுள்ளன. பாய்ஸ் எவர்டிஸ் என்ற குன்றின் அடிவாரத்தில் 13 மீட்டர் உயரப் புதை மேடு உள்ளது. மேல் பள்ளத்தாக்கிலிருந்த பல புதைமேடுகள் சென்ற நூற்றாண்டில் அழிந்துபட்டன.

மாண்ட் லாசோயிசிலுள்ள காப்பரண் மையத்தில் நடந்த அகழ்வாராய்ச்சிகளில் பல சுவ்வயான புதைபொருள்கள் கிடைத்துள்ளன. இவை சாட்டிலான்—சூர்—சேனிலுள்ள அருங்காட்சியகத்தில் பாதுகாக்கப்பட்டு வருகின்றன. இவற்றுள் முக்கியமானவை கிரீசிலிருந்து இறக்குமதியான மட்பாண்டங்களின் உடைசல்களும், மசாலியக் கலங்களும் ஆகும். ரெனே ஜாஃப்ராய் என்ற தொல்பொருளியலறிஞர் 1952இல் இங்கு அகழ்வாராய்ச்சி நடத்தி, மாண்ட் லாசோயிஸ் குன்றின் அடிவாரத்தில் விக்ஸ் அரசரின் கல்லறையை அகழ்ந்தெடுத்தார். ஹால்சட் காலத்திய இக்கல்லறையில் பல விலையுயர்ந்த பொருள்கள் கிடைத்தன. இவற்றுள்



30 ஆண்டுகளுக்கு முன் வீயில் கிடைத்த இவ்வழகிய கலம் 2,500 ஆண்டுகளுக்கு முன் வட ஐரோப்பாவுக்கும் கிரேக்க உலகிற்குமிடையே நிலவிய நெருங்கிய பொருளாதாரத் தொடர்புக்கு அரிய கிரேக்க வேலைப்பாடமைந்த இது 1.64 மீ. உயரமும் 208 கிலோ எடையுமுள்ளது. கீழே: "வீயின் கலம்" கண்டெடுக்கப்பட்ட இடத்திற்குச் சில கி.மீ. தொலைவிலுள்ள சேன் கரையிலுள்ள ஷாட்டியோன் அருங்காட்சியகத்தில் இப்போது உள்ளது.

நிழற்படம் © ஷிரே தோன் பாரிஸ்

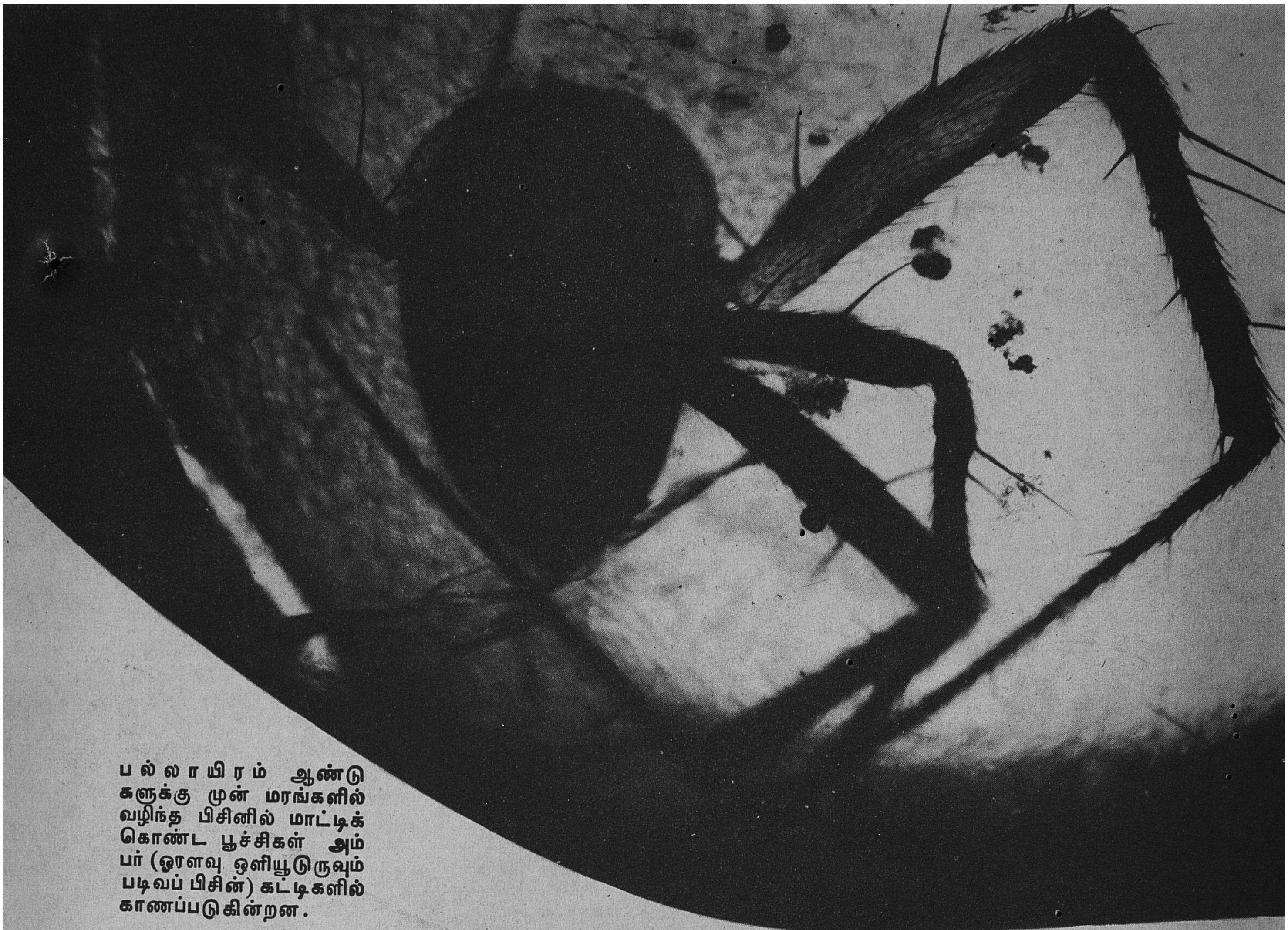
கிரீசிலிருந்து இறக்குமதியான ஒரு பெரிய வெண்கலத் தட்டும், ஒரு பொன் மணிமுடியும், வெள்ளிக்குவளைகளும், வெண்கல யூட்ரஸ்கன் சாடியும் குறிப்பிடத்தக்கவை.

ஃபிரெஞ்சு ஜூராவில் சாலின்ஸ்-லே-பெயின்ஸ் என்னுமிடத்தில் சென்ற நூற்றாண்டின் இறுதியில் மாரிஸ் பிரூடெட் ஜோசப் டெக்கலட் என்பவர்கள் காப்பரண் மையம் ஒன்றைக் கண்டுபிடித்தனர். இங்கு கிரீசிலிருந்து இறக்குமதியான மட்பாண்டங்கள் கண்டுபிடிக்கப்பட்டிருப்பது விந்தையாக உள்ளது. இங்குள்ள குடியிருப்பு, மார்சேல்ஸிலிருந்த போக்கேயன் குடியிருப்புடன் தொடர்புடையதாயிருந்திருக்கவேண்டும். இங்கு கிடைத்துள்ள புதைபொருள்கள் மாண்ட் லாசோபிசிலும், காட்டிலோன் - சூர் - கிளானிலும் கிடைத்துள்ள புதைபொருள்களை ஒத்திருக்கின்றன.

ஹால்சாட் காலத்தின் இறுதிப் பகுதியைச் சேர்த்த பிராக்னி-சூர்-சாவோன் என்ற மையம் 1968இல் கண்டுபிடிக்கப்பட்டது. அங்கு அகழ்வாராய்ச்சிகளில் மேற்சொன்ன குடியிருப்புகளில் கிடைத்துள்ள புதை பொருள்களை ஒத்திருக்கும் பல பொருள்கள் கண்டுபிடிக்கப்பட்டுள்ளன. இரும்பை உருக்குவதற்கான பட்டறைகளும் இங்கு கண்டறியப்பட்டுள்ளன. இது அரசர்களின் இருப்பிடமாக இல்லாதிருந்தமையால், இங்குக் காப்பரண்கள் காணப்படவில்லை. சுவிட்சர்லாந்தில் ஃபிரிபர்கு அருகிலுள்ள பாய்ஸ்-டி-சாட்டிலானில் ஆங்காங்கே இரும்பு மற்றும் செப்புக் கட்டிகள் கிடைத்துள்ளன. இங்கு உலோகப் பட்டறைகள் இருந்திருக்க வேண்டும்.

இந்த வாணிக மையங்களை உள்நாட்டு அரசர்களே மேற்பார்வையிட்டார்களா அல்லது வாணிக மார்க்கம் தடையின்றிச் செல்வதற்காகக் கிரேக்கக் குடியேற்றவாதிகளே நேரடியாக மேற்பார்வையிட்டார்களா என்பது தெரியவில்லை. எனினும் இந்த மையங்களின் அரசர்களுக்கும், உள்ளூர்த் தலைவர்களுக்குமிடையே நல்லுறவு நிலவியது. கல்லறைகளில் இறக்குமதியான பொருள்கள் பெருமளவில் கிடைப்பதே இதற்குச் சான்று. இதுகாறும் கூறிய "வெள்ளிய மார்க்கம் பற்றிய கொள்கை மேலும் பல அகழ்வாராய்ச்சிகளால் உறுதி செய்யப்படவேண்டும்.

தமிழில்: இரா. நடராசன்



பல்லாயிரம் ஆண்டுகளுக்கு முன் மரங்களில் வழிந்த பிசினில் மாட்டிக்கொண்ட பூச்சிகள் அம்பர் (ஓரளவு ஒளியூடுருவும் படிவப் பிசின்) கட்டிகளில் காணப்படுகின்றன.

பால்டிக் முதல் லெவான்ட் வரை

என்றுமே அம்பர்

வால்டர் ரானிக்

மத்திய மற்றும் வட ஐரோப்பாவில் முறைப்படியான நீண்டதூரப் பயணத்திற்கு வசதி ஏற்படுவதற்கு நெடுங்காலத்திற்கு முன்னரே அண்மைக் கிழக்கிலும், வட ஆஃப்ரிக்காவிலும், இந்தியாவிலும், சீனாவிலும் உயர் பண்பாட்டு மையங்களிடையே நெருங்கிய தொடர்புகள் நிலவின சுதந்திரமான வணிகர்களின் துணிவான முயற்சிகளினால் இத்தொடர்புகள் ஏற்பட்டன. பல பேர்கள் கூட இத்தொடர்புகளை அறுக்க முடியவில்லை. இந்தத் தொடர்புகள், சரக்குகள் மற்றும் கருத்துகளின் பரிமாற்றத்திற்கு உதவின. கி.மு. 3000-த்தின் மத்தியில், செம்பு, வெண்கலம், இரும்பு போன்ற உலோகங்கள் பயனுக்கு வந்தன. இதுவும், வணிகப் பெருக்கமும் மனிதகுலப் பண்பாட்டு வரலாற்றில் பெரும்பங்கு கொண்டன.

ஐரோப்பாவும் கி.மு. 1800 வாக்கில் புதிய கற்காலத்திலிருந்து வெண்கலக் காலம் தோன்றியது. அத்துடன் வணிகமும் பெருகியது. சக்கர ஊர்திகளும் பயனுக்கு வந்தன. உப்பும், வெண்கலம் தயாரிக்கப் பயன்பட்ட விலையுயர்ந்த தாதுப்பொருள்களும், இரும்பும் சில இடங்களில் மட்டுமே தோண்டியெடுக்கப்பட்டன. செம்பு, வெண்கலம், இரும்பு போன்ற உலோகங்களைக் கல்லைவிட எளிதாகப் பயன்படுத்த முடிந்தது. இதனால், இந்த உலோகங்களுக்கும், இவற்றால் செய்த பொருள்களுக்கும் தேவை பெருகியது. வீட்டுப் பயனுக்கும், வேட்டைக்கும், போருக்கும், அலங்காரத்திற்கும் இவ்வுலோகங்கள் பயன்பட்டன. ஐரோப்பாவில் வணிகம் தீவிரமடைந்து, மற்றப் பண்டங்களும் பெருமளவில் விற்பனையாயின. இப்பண்டங்களில் சில, குறிப்பிட்ட சில மார்க்கங்கங்கள் வழியாக விற்பனைக்குச் சென்றன. "வெள்ளிய மார்க்கம்" (10ஆம் பக்கம் பார்க்க), "உப்பு மார்க்கம்" போன்ற வணிக மார்க்கங்கள் உருவாவதற்கு இது வழிவகுத்தது. இந்தப் பண்டங்களில் ஒன்று "அம்பர்" எனப்படும் மரப் பிசின் ஆகும். இது பண்டைக் காலத்தில் விலையுயர்ந்த பொருளாக மதிக்கப்பட்டு வந்தது. இன்றுங்கூட இது அரும்பொருளாகக் கருதப்படுகிறது.

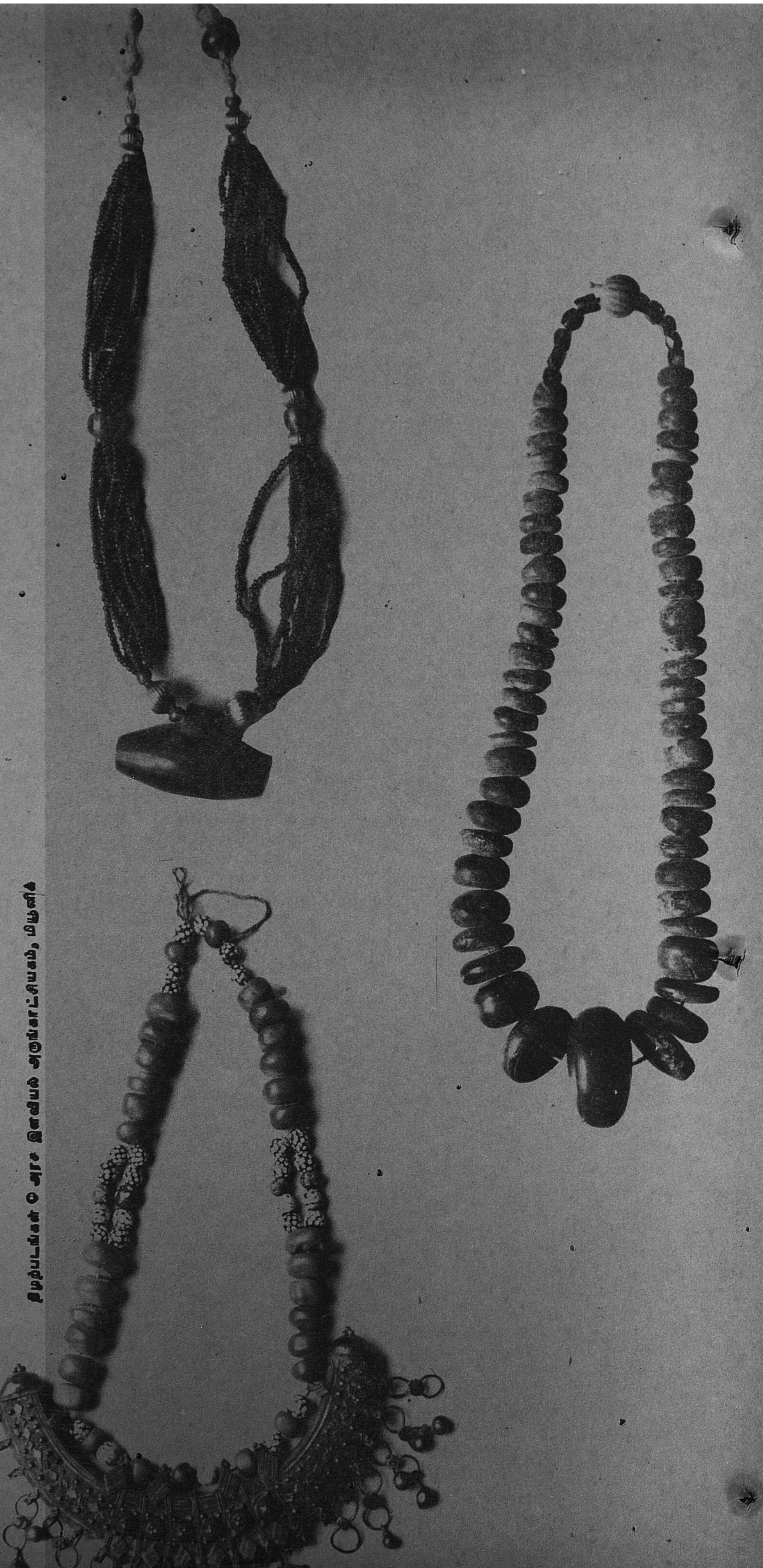
திரவப் பிசின் மணலில் அல்லது சேற்றில் புதைந்து ஒரு திடநிலையை அடையும்போது அம்பர் உருவாகின்றது. ஐரோப்பாவிலும், ஆசியாவிலும், அமெரிக்காவிலும் பல இடங்களில் அம்பர் படிவங்கள் கண்டுபிடிக்கப்பட்டுள்ளன. ஆனால், மேற்கு ஐரோப்பாவில் பால்ட்டிக் மற்றும் வடகடல் மண்டலங்களில் காணப்படும் புதைப் படிவப் பிசினைத்தான் "அம்பர்" என்கின்றனர். 2.20 கோடி ஆண்டுகள் தொன்மை வாய்ந்த இதுபோன்ற புதைபடிவப் பிசின் லெபனான், சைப்பிரியா, பர்மா, சிசிலி, டொமினிக்கன் குடியரசு ஆகிய நாடுகளிலும் கண்டுபிடிக்கப்பட்டுள்ளன. இது பெரும்பாலும் கட்டிகளாகவும், துண்டுகளாகவும் காணப்படுகின்

வால்டர் ரானிக் ஆஸ்திரிய இனவியலார்; மியூனிக்கிலுள்ள அரச இனவியல் அருங்காட்சியக இயக்குநர்; அண்மைக் கிழக்கின் பண்பாட்டு வரலாறுபற்றியும், குறிப்பாக பண்டைய வணிக வழிகள் பற்றியும் பல நூல்களும் கட்டுரைகளும் எழுதியுள்ளார்.

றன, இது பளிங்குபோல் ஒளி ஊடுருவத் தக்கதாக அல்லது ஒளி ஊடுருவ முடியாததாக உள்ளது. இதில் விலங்கு அல்லது தாவரப் பொருள்க்ளும், நீர் அல்லது காற்றுக் குமிழ்களும் அடங்கியுள்ளன. விலங்கியலறிஞர்களும், தொல்லுயிரியலறிஞர்களும் இதில் ஆர்வங் காட்டுகின்றனர். இது இளம் மஞ்சள் முதல் கரும்பழுப்பு வரையில் பல்வேறு வண்ணங்களில் உள்ளது; சில சமயம், சிவப்பு அல்லது ஊதா நிறத்திலும் கிடைப்பதுண்டு.

வரலாற்றின் தொடக்கக் காலங்களிலேயே அம்பர் பயன்படுத்தப்பட்டிருக்கிறது; ஐரோப்பாவில் கடந்த 10,000 ஆண்டுகளாக, அணிகலன்கள், கருவிகள், சாதனங்கள், கலைப்பொருள்கள் தயாரிப்பதற்கும், மருத்துவ நோக்கங்களுக்கும், நறுமணப் பொருளாகவும் இது பயன்படுத்தப்பட்டு வருகிறது. இக்காலத்தில் செறிவாக்கிய அம்பரை, மணிக்கல்லாகவும், அரிதிற் கடத்தியாகவும் பயன்படுத்துகின்றனர். ஐரோப்பியர் வருகைக்குப் பல்லாயிரம் ஆண்டுகளுக்கு முன்னரே, ஆசிய மற்றும் அமெரிக்க அம்பர், சுரங்கங்களிலும் கலைக்கூடங்களிலும் உள்ளூர்க் கைவினைஞர்களாலும் பயன்படுத்தப்பட்டு, பெரும் பகுதிகளில் விற்பனை செய்யப்பட்டன.

பண்டைய ரோமாபுரியில் அம்பர் அரும்பொருளாகப் போற்றப்பட்டது. அணிகலன்களும் கலைப்பொருள்களும் தயாரிப்பதற்காக, ரோமப் பேரரசின் எல்லாப் படிவுகளிலிருந்தும் இங்கு அம்பர் பெருமளவில் கொண்டு வரப்பட்டது. ஆனால், இக்காலத்தின் இறுதியில் இதன் முக்கியத்துவம் குறைந்தது. இடைக்காலத்தில் ஜெப மாலைகள் தயாரிக்க இது பயன்படுத்தப்பட்டபோது, இதன் மதிப்பு மீண்டும் உயர்ந்தது. 16—17ஆம் நூற்றாண்டுகளில் இதன் மதிப்பு மேலும் பெருகியது. இதனைக் கொண்டு பல்வேறுவிதமான கலைப்பொருள்களும், தனியாகவும், தங்கம் வெள்ளியுடன் சேர்த்தும், அணிகலன்களும் தயாரிக்கப்பட்டன. செயற்கை அம்பரும் கண்டு



நிழற்படங்கள் © ஆர்க இவியல் அருங்காட்சியகம், மியூனிச்

முற்கால மனிதன் அம்பரைக் கடல் அலைகளில் இறுகிய கதிரவனொலி எனக் கருதினான். எப்போதும் அது மணிகளுக்கும் அணிகலன்களுக்கு மேற்ற பொருளாகக் கருதப்பட்டது. அருகில் வலப்புறம்: கண்ணாடி, அம்பர் மணிகளும், வேலைப்பாடமைந்த (35 செ.மீ. நீளமுள்ள) வெள்ளிப் பதக்கமும் உள்ள 19 ஆம் நூற்றாண்டு எத்தியோப்பிய மாலை. மேலே: 18 செ.மீ. நீளமுள்ள பர்மிய அம்பர் பதக்கமுள்ள மாலை. வலக்கோடி: பவேரியாவில் பொர்கீமி ஜெர்மானியக் கல்லறையில் கிடைத்த அம்பர் மாலை (35 செ.மீ. நீளம்).

பிடிக்கப்பட்டது. இச்செயற்கை அம்பர் இன்றும் ஆஃப்ரிக்காவிலும் திபேத்திலும் பிற இடங்களிலும் பெருமளவில் பயன்படுத்தப்படுகின்றன.

ஆதிகாலம் முதற்கொண்டே இந்த ''மணிக்கல்'' உலகின் பலபகுதிகளிலும் உயர்வாக மதிக்கப்பட்டு, நெடுந் தொலைவுகளுக்கு விற்பனைக்காகக் கொண்டு செல்லப்பட்டன. ஐரோப்பாவிலும், சாம்லாந்திலும், பால்ட்டிக் கடலோரத்திலும், வடகடலோரங்களிலும் பழங்காலத்திலேயே அம்பர் விற்பனை நடந்தது. இது முக்கியமாகத் தோண்டியெடுக்கப்பட்ட இடம் காலிங்கிராடு அருகிலாகும். இங்கியிருந்து, பண்டைய ''அம்பர் மார்க்கத்தின்'' மேற்கத்தியக் கிளையொன்று எல்பே, ரைன் ஆறுகளின் வடிகால் பகுதிவழியாகவும் சென்றது. முக்கியமான கிழக்கத்திய மார்க்கம் ஒன்று, பால்ட்டிக் கடற்கரையிலிருந்து விஸ்டுலா நெடுகிலும் கருங்கடல் வரை சென்றது. இந்தக் கிழக்கிந்திய மார்க்கமானது, அண்மைக் கிழக்கு ஆசியா, இந்தியா ஆகியவற்றுக்குச் செல்லும் பண்டைய மார்க்கத்துடன் இணைந்தது.

ஆதிகாலத்திலேயே வட ஐரோப்பாவிலிருந்து ஐபீரியத் தீபகற்பத்தைச் சுற்றி மத்தியதரைக்கடல் பகுதியிலும், அண்மைக் கிழக்கிலும் இருந்த நாகரிக மையங்களுக்கு சிறுசிறு அளவில் அம்பர் கொண்டு செல்லப்பட்டது. எனினும், ஆட்ரியாட்டிக் மற்றும் கருங்கடல் பகுதிகளிலிருந்து தென் இத்தாலிக்கும், கிரீசுக்கும், வட ஆஃப்ரிக்காவுக்கும், எகிப்துக்கும் கொண்டு செல்லப்பட்டு நடந்த கடல்வழி அம்பர் வணிகமே மிக முக்கியமானதாகும்.

இதற்கு முன்னர்கூட, கடல் வழியாக அல்லது நிலம் வழியாக, அண்மைக் கிழக்கு வட ஆஃப்ரிக்க ஐரோப்பிய நாடுகளுடன் மட்டுமின்றி அதற்கும் அப்பாக் ஆசியா வரையிலும், கிழக்கு—மேற்கு ஆஃப்ரிக்கா வரையிலும் தொலைதூரச் சரக்குப் போக்குவரத்து நடந்துள்ளது. இவ்வாறு, பண்டைய உலகின் எல்லாப் பகுதிகளுக்கும் இங்கிலாந்திலிருந்து வெள்ளீயமும் ஸ்பெயினிலிருந்து வெள்ளியும், தென் அரேபியாவிலிருந்து நறுமணப் பொருள்களும் இந்தியாவிலிருந்து

குழந்தை இயேசுவை இடையர் வணங்குவதை காட்டும் எழிலோவிய அம்பர் நுண் சிற்பம் (9.5 செ.மீ. உயரம்) 1650இல் வடகிழக்கு ஜெர்மனியில் செய்யப்பட்டதாகக் கருதப்படுகிறது.

நிழற்படம் © பவேரிய தேசிய அருங்காட்சியகம், மியூனிக்

நவமணிகளும் சென்றதுபோலவே அம்பரும் சென்றிருக்கிறது. ஆசியாவில் விற்பனையான அம்பரில் சிறிதளவு பர்மாவிலிருந்து சென்றது.

கி.மு. 3000 முதற்கொண்டு எகிப்து தனக்குத் தெற்கிலும், மேற்கிலும், கிழக்கிலுமிருந்த அண்டை நாடுகளுடன் ஒட்டக மார்க்கமாகத் தொடர்பு கொண்டிருந்தது. இந்தத் தொடர்பு கிழக்கு நோக்கி விரிவடைந்து டைக்ரிஸ், யூப்ரட்டீஸ் வரையிலும் நீண்டது. அங்கிருந்து தென் அரேபியாவுக்கும், இந்தியாவுக்கும், மத்திய ஆசியாவின் மலைப்பகுதிகளுக்கும் விரிவடைந்தது. டாலமிக் மற்றும் ரோமானியக் காலங்களில் செங்கடல், இந்தியப் பெருங்கடல் வழியாக கடல் வாணிகம் பெருகியது. இருபெரும் ஆசியத் தரை மார்க்கங்களும் தோன்றி மனிதகுல வரலாற்றின் வணிக மற்றும் பண்பாட்டுத் தொடர்புகளுக்குத் துணைபுரிந்தன. இவற்றுள் ஒன்று ''நறுமணப் பொருள் மார்க்கம்''. இது தென் அரேபியாவின் பண்டைய முடியரசுகளிலிருந்து தொடங்கி தீபகற்பத்தின் மேற்குக் கரையோரமாக நடுக்கடலின் கிழக்குப் பகுதி வரை சென்றது. இன்னொன்று புகழ் பெற்ற ''பட்டு மாக்கம்'' ஆகும். இது கி.மு. 300இல் நிறுவப்பெற்ற ஆண்டியோக் அரசிலிருந்து சீனா வரையில் பல்லாயிரம் மைல்கள் தூரம் நீண்டிருந்தது. இந்த வணிக மார்க்கங்களின் வழியாக உலகின் தலைசிறந்த நாகரிக மையங்களுக்கு அம்பர் கொண்டு செல்லப்பட்டது.

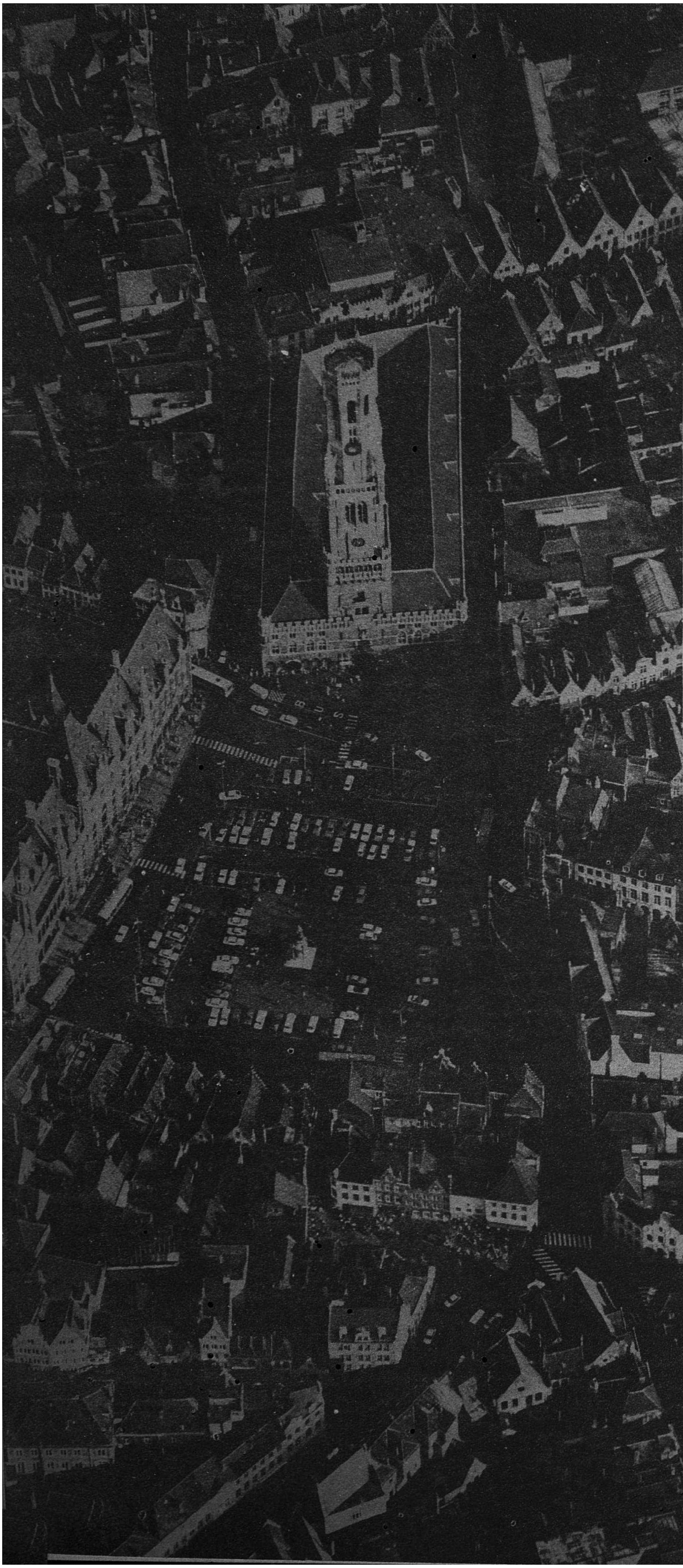
இவ்வாறு, ஒருகாலத்தில் மிக விலையுயர்ந்த பொருளாக மதிக்கப்பட்ட புதைபடிவப் பிசின், இன்று வணிகத்தில் மிக குறைந்த இடமே பெற்றுள்ளது. பால்ட்டிக் பகுதியிலும், டொமினிக்கன் குடியரசிலும் எந்திரங்கள் வாயிலாக அம்பர் இன்னும் தோண்டியெடுக்கப்படுகிறது. இது இன்று அரிதிற் கடத்தியாகவும், அணிகலன்கள் தயாரிக்கவுமே பயன்படுகின்றன. இந்த அழகிய மணிக்கல்லை விரும்புகின்றவர்கள் இன்றும் உலகெங்கும் இருக்கிறார்கள்.

தமிழில்; இரா. நடராசன்

அனட்டோலியாவின் கரடுமுரடான நிலத்தில் பண்டைய பயண முறையான மாட்டுவண்டிப் பயணம் நடைபெறுகின்றது. இங்கு மிகப் பண்டைய சக்கர வண்டிகள் கிடைத்துள்ளன. கி.மு. 3000இல் மனிதன் கண்டுபிடித்த முக்கிய தொழில் நுட்பமான சக்கர வண்டி வணிகத்திலும் பயணத்திலும் முக்கிய பங்கு பெற்றது.

நிழற்படம் © ஓம்னியா, பெர்ன்

ப்ரூஷ்



நிழற்படம்: ஜார்ஜ் கெர்ஸ்டர் © ராஃபோ, பாரிஸ்

15ஆம் நூற்றாண்டின் இறுதியில் நியாயவாதி எனப் புகழ்பெற்ற ஃபிலிப் கோமகன், தம் இளம் மனைவி ஜோனாவைக் காஸ்டிலிலிருந்து தம் சொந்த நகரானப்ரூசுக்கு அழைத்து வந்தான். எதிர்காலப் பேரரசன் ஐந்தாம் சார்லசை ஈன்ற இந்த அரசி ஒருநாள் உலாச் சென்றபோது, உயர் குடிமகளிர் பலர் அலங்கார ஆடை அணிகளுடன் வலம் வருவதைக் கண்டாள். ''இந்நாட்டில் நான் ஒருத்திதான் அரசி என நினைத்திருந்தேன். இங்கு எத்தனையோ அரசிகளைக் காண்கின்றேன்'' என்று அவள் வியந்து கூறினாளாம்;

இது வெறுங்கட்டுக்கதையாக இருக்கலாம், ஆனால், ''வடதிசை வெனிஸ்'' என வருணிக்கப்படும் ஒரு நகரின் செல்வச்செழிப்பை இது உணர்த்துவதை மறுப்பதற்கில்லை. வெனிஸ் நகரைத் 'தென்திசை ப்ரூஷ்' என அழைப்பதும் இந்த உண்மையை வலியுறுத்துகிறது. இவ்விரு நகரங்களிலும் குறுக்குநெடுக்குமாக பற்பல கால்வாய்கள் ஓடுகின்றன. அவற்றின் குறுக்கே பல பாலங்கள் அமைந்துள்ளன. கால்வாய்க்கரையோரங்களில் அழகிய அரசு கட்டிடங்களும், ரோமானிய மாளிகைகளும் வானுயர்ந்து நிற்கின்றன. வளைந்து நெளிந்து செல்லும் நெடிய வீதிகள் நகரங்களுக்கு அழகு சேர்க்கின்றன. இவ்விரு நகரங்களும் தனிச் சிறப்பியல்புகளும் இடைக்காலத்தில் வணிகத்தின் நரம்பு மையங்களாகத் திகழ்ந்தன.

இன்று ப்ரூஷ் நகரம், வடகடலிலிருந்து 15 கிலோ மீட்டர் தொலைவிலிருக்கிறது. இடைக்காலத்தில், சுவின் ஆற்றின் கழிமுகப் பகுதியுடன் இந்நகரம் இணைந்திருந்தது. இந்த ஆற்றின் வழியாக, எல்லா வகையான கப்பல்களும் இந்நகருக்கு வந்தன. இன்று இந்த கழிமுகப்பகுதி இயற்கையான பாதுகாப்புப் பகுதியாக விளங்குகிறது. இங்குள்ள செடிகொடிகளும், விலங்கினங்களும் இயற்கைச் சூழலில் பாதுகாக்கப்படுகின்றன.

தாந்தே தமது ''பர்கேட்டோரியோ'' என்னும் நூலில், ஃபிளமிஷ் நகரங்கள் குறித்துப் பெரிதும் புகழ்ந்து கூறுகின்றனர். இந்நகரங்களுள் தலையாய இடம் பெற்றிருப்பது ப்ரூஷ் ஆகும். இடைக்கால ஃபிளாண்டர்களின் காலத்தில் செழித்தோங்கிய இந்நகரங்களின் தலைசிறந்த துணிவகைகள் மேலை உலகில் புகழ்பெற்றன.

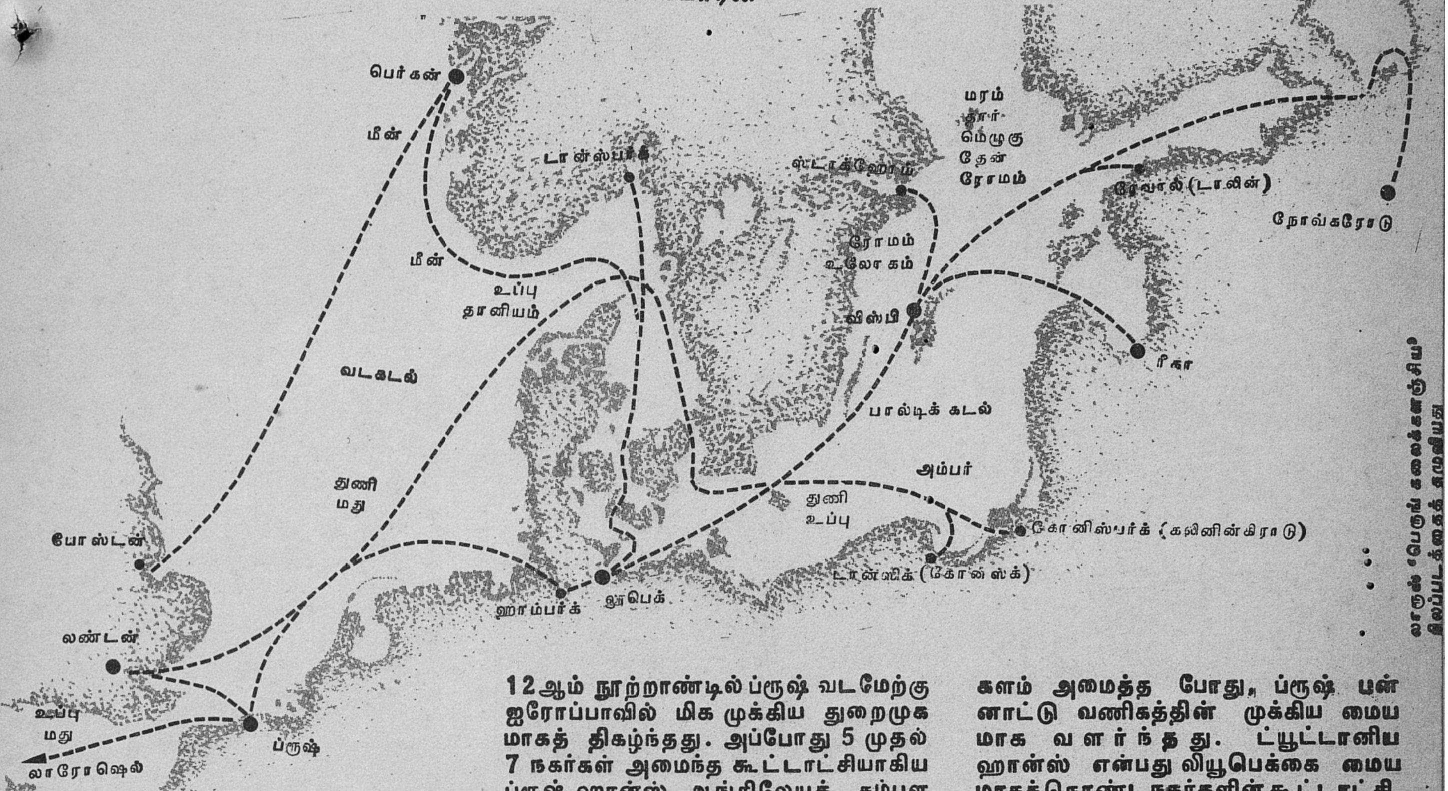
வணிகம் விரைவாகப் பெருகியது. ஆண்டுதோறும் அல்லது ஆண்டுக்கு இருமுறை நடைபெற்ற சந்தைகளில் வணிக பேரங்கள் நடைபெற்றன. இந்தச் சந்தைகள் குறிப்பிட்ட தேதிகளில் நகரங்கள்தோறும் நடைபெற்றன. வணிகர்கள் அந்தந்த நகரங்களில் நடந்த சந்தைகளுக்குச் சென்றார்கள். நாளடைவில் நிரந்தரமான வணிக மையங்கள் ஏற்பட்டபோதிலும், இந்தச் சந்தைகள் அடியோடு மறைந்து விடவில்லை.

•

இடைக்காலத்தில் ஐரோப்பாவின் மிகச் செழிப்பான வணிக, கலை மையங்களுள் ஒன்றான ப்ரூஷின் வான்தோற்றம். நடுவில் முக்கிய சதுக்கமும், இடப்புறம் ஆளுநரின் மாளிகையும் உள்ளன. மேலே: 1248இல் கட்டப்பட்டு 16ஆம் நூற்றாண்டில் திருத்தியமைக்கப்பட்ட மூடிய சந்தை. இங்கு 84 மீட்டர் உயரமுள்ள மணிக்கூண்டு. இது பெல்ஜியத்தில் எழில் மிக்கவற்றுள் ஒன்று.

எழில் நகர் ஃப்ளாண்டர்ஸ்

பால் மோரன்



12ஆம் நூற்றாண்டில் ப்ரூஷ் வடமேற்கு ஐரோப்பாவில் மிக முக்கிய துறைமுகமாகத் திகழ்ந்தது. அப்போது 5 முதல் 7 நகர்கள் அமைந்த கூட்டாட்சியாகிய ப்ரூஷ் ஹான்ஸ் ஆங்கிலேயக் கம்பள வணிகத்தைக் கட்டுப்படுத்தி வந்தது. அடுத்த நூற்றாண்டின் நடுவில், ட்யூட்டானிய அல்லது ஜெர்மானிய ஹான்ஸ் (மேலே நிலப்படம்) அங்கு வணிகக் களம் அமைத்த போது, ப்ரூஷ் பன்னாட்டு வணிகத்தின் முக்கிய மையமாக வளர்ந்தது. ட்யூட்டானிய ஹான்ஸ் என்பது லியூபெக்கை மையமாகக்கொண்ட நகர்களின் கூட்டாட்சி. இது 13 முதல் 15ஆம் நூற்றாண்டு வரை பால்டிக் கடல் வணிகத்தைக் கட்டுப்படுத்தி வந்தது.

இந்தச் சமயத்தில்தான் ப்ரூஷ் நகரின் வளர்ச்சி தொடங்கியது. மக்கள் அடர்த்தி மிகுந்த சந்தடி வாய்ந்த மேற்கு ஐரோப்பாவில் ஜெர்மன், ரோமன் ஆகிய இரு பெரும் நாகரிகங்கள் சங்கமிக்கும் எல்லையில் இது அமைந்திருந்தமையால் இதன் வளர்ச்சி துரிதமடைந்தது. இந் நகருக்கு நிலம் வழியாகவும், கடல்வழியாகவும் எளிதில் வரமுடிந்தது. வடகடலுடன் ப்ரூஷை இணைத்த சுவின் கழிமுகப் பகுதி மண்மேடிட்டபோது, கப்பல்கள் இந்நகர் வரை வரமுடியவில்லை. எனினும், கப்பல்கள் இந்நகருக்கு மிக அருகில் வந்து புறத்துறைமுகமான டாம்மேயில் நங்கூரமிட்டன.

ப்ரூஷ் நகா மக்கள் 13ஆம் நூற்றாண்டு வரை வணிகத்தில் தீவிரமாக ஈடுபட்டிருந்தார்கள். அவர்கள் இங்கிலாந்திற்கும் ஸ்காட்லாந்திற்கும் சென்று விலைமதிப்பு வாய்ந்த கம்பளியை வாங்கி வந்தார்கள். அட்லாண்டிக் கரையோரமாகச் சென்று தானியம், மது, பாலாடை ஆகியவற்றை வாங்கி வந்தார்கள். ஹான்சியாடிக் ஃப்ளெமிஷ் நகரங்களின் கந்தகத்தில் ப்ரூஷ் முக்கிய உறுப்பினராக விளங்கியது.

பால் மோரன் பெல்ஜியர். பெல்ஜியத்தில் கல்வி டச்சுப் பண்பாட்டு அமைச்சக அரசு ஆய்வாளர், யுனெஸ்கோ கூரியரின் டச்சுப் பதிப்பு 1972இல் தொடங்கியதிலிருந்தே அதன் ஆசிரியர். மனித உரிமைகள்பற்றிப் பல கட்டுரைகள், நூல்கள், வானொலி, தொலைக்காட்சி நிகழ்ச்சிகள் தீட்டிய இவருக்கு மனித உரிமைக் கல்விக்கான 1979ஆம் ஆண்டு யுனெஸ்கோ பரிசு வழங்கப் பெற்றது.

ப்ரூஷ் வணிகர்கள் கம்பளிக்காக இங்கிலாந்து செல்வதற்குப் பதிலாக இங்கிலாந்து வணிகர்கள் கம்பளியை இந்தக் கண்டத்திற்குக் கொண்டுவரத் தொடங்கியதும் இந்நகரின் பொருளாதார அமைப்பில் பெரும் மாறுதல் ஏற்பட்டது. ப்ரூஷ் தீவிர வணிகத்தைக் கைவிட்டு வேறு நடவடிக்கைகளில் கவனம் செலுத்தலாயிற்று. முதலில் அது ஒரு தொழில் நகரமாக மாறியது. அங்கு துணியும் ஆடைகளும் தயாரிக்கப்பட்டன. துணிதொடர்பான வேறு தொழில்களும் தோன்றின. அறைகலன்களும் மனையலங்காரப் பொருள்களும் உற்பத்தி செய்யப்பட்டன. இந்நகரின் மணிவகைகள் புகழ்பெற்றன.

அனைத்திற்கும் மேலாக ஆல்ப்ஸ் மலைக்கு வடக்கில் மிகப்பெரிய சந்தையாக—ஒரு பன்னாட்டு வணிக மையமாக ப்ரூஷ் உருவாகியது. இங்கு தயாரான துணிகளை வாங்கிச் செல்வதற்கு உலகெங்குமிருந்து வணிகர்கள் வந்து சென்றார்கள். இத்துணிகள் ஐரோப்பாவிலும் அதற்கு அப்பாலும் கூட புகழ் பெற்று இருந்தன. 13ஆம் நூற்றாண்டு ஜெர்மானியக் கவிஞர்கள் ப்ரூஷ் துணிகளைப் புகழ்ந்து பாடியுள்ளார்கள்.

ப்ரூசுக்கு துணி வாங்க வந்த வணிகர்கள் தாங்கள் கொணர்ந்த சரக்குகளை அங்கு நல்ல விலைக்கு விற்றுச் சென்றார்கள். இந்த பண்டமாற்று வணிகப் பெருக்கத்தின் காரணமாக ப்ரூஷின் செல்வம் பெருகியது. இந்நகரின் துணித் தொழில் வீழ்ச்சியடைந்த பின்னரும் கூட இந்தப் பன்னாட்டு வணிகம் இதன் செல்வத்தைத் தேடித் தந்தது. 13ஆம் நூற்றாண்டின் இறுதியில் ஏறத்தாழ 34 நாடுகளின் பண்டங்கள் இங்கு விற்பனையாயின.

பல அயல் நாட்டினர் ப்ரூஷில் குடியேறினார்கள். அவர்கள் குழுமங்களாக அமைந்து தூதரகங்களை அமைத்துக் கொண்டார்கள். இந்த அமைவனங்களில் முக்கியமானது ஜெர்மன் ஹான்சியாடிக் கழகமாகும். 1440இல் ஒரு கோமகன் இங்கு வருகை தந்தபோது நடந்த ஊர்வலத்தில் இக்கழகத்தைச் சேர்ந்த 136 உறுப்பினர்கள் கலந்து கொண்டார்கள். இவர்களில் ஸ்பானியர்கள் 48; வெனிஷியர்கள் 40; மிலானிசியர்கள் 40; ஜெனோவாசிகள் 36; ஃபிளாரன்டைனியர்கள் 22; லூகா நகரவாசிகள் 12; போர்ச்சுக்கீசியரும் கேட்டலானியர்களும் மற்றவர்கள். அந்நாளில் இங்கு ஆங்கிலேயர்கள் அதிக அளவில் இருந்தபோதிலும் அவர்கள் ஏனோ இந்த ஊர்வலத்தில் கலந்து கொள்ளவில்லை.

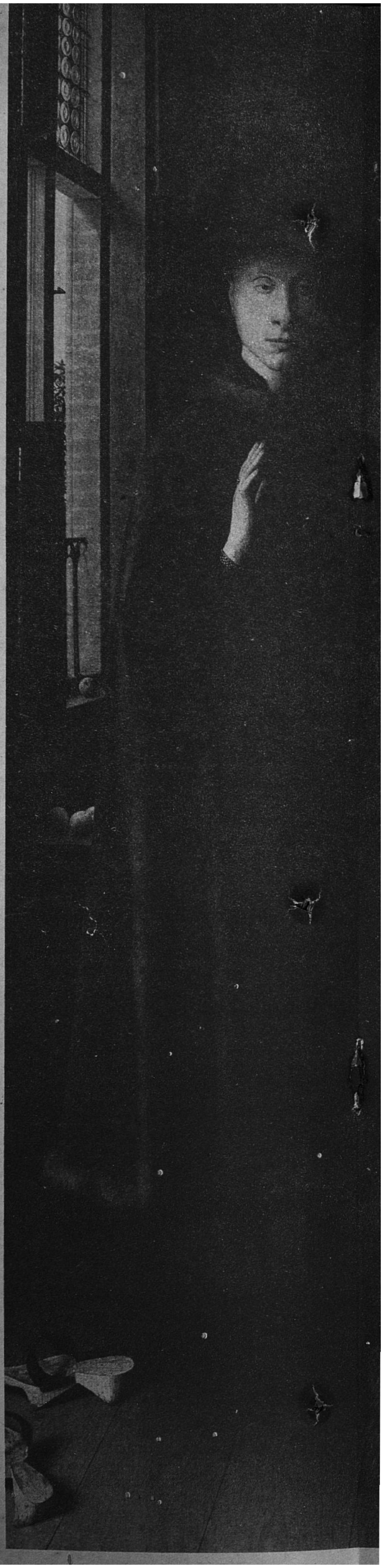
பீட்ரோ டாஃபூர் என்ற ஸ்பானிய வரலாற்றாசிரியர் 1438இல் தமது பயணக் குறிப்புகளில் ப்ரூசைப் பற்றி புகழ்ந்து எழுதியுள்ளார். "ப்ரூஷ், பல நாட்டு மக்கள் சந்திக்குமிடமாக உள்ளது. வெனிசில் உள்நாட்டு மக்கள்தாம் உள்ளனர். எனவே, வெனிசைவிடப் ப்ரூஷ் சிறப்பு வாய்ந்தது' என்று பீட்ரோ குறிப்பிட்டுள்ளார். மேலும், "சில நாட்களில் ப்ரூஷ்துறைமுகத்திற்கு 700 கப்பல்கள்கூட வருகின்

றனவாம். ஃபௌண்டர்சின் தலைநகர் மிகப்பெரிய நகரம். அங்கு அழகிய வீடுகளும், நேர்த்தியான வீதிகளும் உள்ளன. அங்கு மக்கள் அடர்த்தியாக வாழ்கின்றார்கள்; ஏராளமான கைவினைஞர்களும் அங்கு உள்ளனர். இந்நகரில் தேவாலயங்களும், பள்ளிகளும் சத்திரங்களும் நிரம்பியுள்ளன. நீதி, நிருவாகம் உட்பட அனைத்தும் திறம்பட அமைந்துள்ளன. நகரமக்கள் பல்வேறு நடவடிக்கைகளில் ஈடுபடுகிறார்கள். உலகின் பல்வேறு பகுதிகளிலிருந்தும் கப்பலில் வந்த சரக்குகள் ப்ருசில் விற்பனையாகின்றன'' என்று அவர் விவரிக்கிறார்.

பொகீமியா அரசனின் மைத்துனராகிய லியோ வான் ரோஸ்மிட்டல் என்பவர் 1466இல் 40 பிரபுக்களுடனும் ஊழியர்களுடனும் ஜெர்மனி, பெல்ஜியம், இங்கிலாந்து, ஃபிரான்ஸ், ஸ்பெயின், போர்ச்சுகல், இத்தாலி ஆகிய நாடுகளில் சுற்றுப் பயணம் செய்தார். அவரும் வெனிசையும், ப்ருசையும் ஒப்பிட்டு எழுதியிருக்கிறார். "இந்நாட்டில், முக்கியமாகப் ப்ருசில், திருவிழாவின் தொடக்கத்தில் மக்கள் விலையுயர்ந்த ஆடைகளை அணிகின்றார்கள். பிரபு அணியும் அதே வண்ண ஆடையை அவரது பணியாட்களும் அணிகின்றார்கள். ஆனால், அவர்கள் முகமூடிகளை அணிந்து கொள்வதால், இன்னாரென்று அடையாளம் தெரிவதில்லை. இவ்வாறு, முகமூடிகளுடன் அலங்கார ஆடைகளணிந்துகொண்டு, கொம்புகளும் முரசுகளும் ஒலிக்க அவர்கள் நடன மண்டபங்களுக்கும் மற்றக் கேளிக்கைகளுக்கும் செல்கிறார்கள்'' என்று ரோஸ்மிட்டல் கூறியுள்ளார்.

பெல்ஜியத்திலும், நெதர்லாந்திலும் இருந்துவந்த நிலப்பிரபுத்துவ ஆட்சிப் பகுதிகள் பல 15ஆம் நூற்றாண்டில் பர்கண்டி கோமகன்களின் குடையின்கீழ் ஒன்றிணைந்தன. இந்த விரிந்த அரசு நெடுங்காலம் மேற்கு ஐரோப்பாவிலேயே செல்வம் மிகுந்ததாயும், வலிமைவாய்ந்ததாயும் விளங்கியது. இதற்கு நிலையான தலைநகர் இருக்கவில்லை. ஆனால், கோமகன்களும், அரசவையினரும் விரும்பிக் குடியிருக்கும் இடமாகப் ப்ருஷ் விளங்கியது. இங்குதான், தைரியசாலி சார்லசுக்கும், யார்க் மார்க்கரட்டுக்கும் திருமணம் நடந்தது. தூயோ ஃபிலிப் இங்குதான் பொற்கோவிலைக் கட்டினார். பர்கண்டியரின் பெருமைக்குரிய பண்பாட்டுச் சின்னங்கள் இங்குதான் மிகுதியாகக் காணப்படுகின்றன.

முதலாம் மாக்ஸ்மிலியனைக்கூடச் சிறைபிடிக்கும் அளவுக்கு வலிமை பெற்



நிழற்படம்: ஃபிலிப் சார்ல் © ரா.ஃபோ, பாரிஸ்

பருஷின் கட்டிடங்களும் கால்வாய்களும் சுற்றுலாப் பயணிகளைக் கவரும் எழில்மிகு நகரக் காட்சியாக அமைந்துள்ளன. ப்ருஷ் 10 கி.மீ. தூரத்திலுள்ள ஸிப்ருக் துறைமுகத்துடன் கால்வாயால் இணைக்கப் பட்டுள்ளது. ஸிப்ருக் பெல்ஜியத்தின் 2 ஆம் முக்கிய துறைமுகம்.

வலப்புறம்: அடைபட்ட இப்பகுதி ப்ருஷில் புகழ் மிக்க இடமாகும். அடைபட்ட இம்மாவட்டத்தில் சமயச் சங்கத்தைச் சேர்ந்த பக்தியார்வமுள்ள மகளிர் வாழ்கின்றனர். இவ்வியக்கம் 12ஆம் நூற்றாண்டில் தொடங்கி, பெல்ஜியம் முழுவதும் பரவியது.

நிழற்படம்: எச். டபிள்யூ. சில்வெஸ்டர் © ரா.ஃபோ, பாரிஸ்

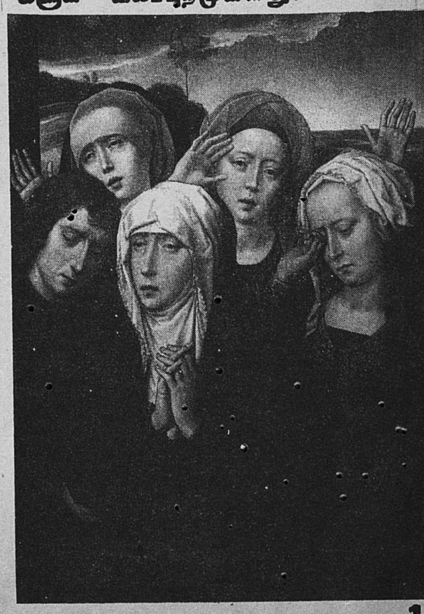
நிழற்படம் © ப்யூலேர், பாரிஸ் தேசியக் கூடம், லண்டன்

றிருந்த ப்ரூஷ் நகரம், சமூக, பொருளாதார, அரசியல் காரணங்களினால், 15ஆம் நூற்றாண்டின் இறுதியில் தனது சிறப்பினை மற்ற நகரங்களுக்கு, குறிப்பாக ஆண்ட்வெர்ப்புக்கு விட்டுக் கொடுக்க நேர்ந்தது. 16ஆம் நூற்றாண்டில் முக்கியமான வணிக நிதியியல் மையமாக ஆண்ட்வெர்ப் உருவாகியது.

நாளடைவில் துயிலில் ஆழ்ந்த ப்ருசிலிருந்து அயல் நாட்டு வணிகர்கள் வெளியேறினார்கள். இந்நகரம் அமைதியான மாநில நகரமாகியது. இந்நகரைப் பின்னணியாகக் கொண்டு ஜார்ஜஸ் ரோடன்பாக் என்ற நாவலாசிரியர் 1892 இல் ஒரு நூலை எழுதினார். இன்று துயிலிருந்து இந்நகரம் விழித்தெழுந்து விட்டது. பொருளாதாரத்தில் இது மேம்பட்டு வருகிறது. இந்நகரின் அழகினையும், பண்டைப் பெருமையினையும் காண ஏராளமான சுற்றுலாப் பயணிகள் வருகின்றார்கள். இடைக்காலத்துச் சிறப்பியல்புகளையும், கட்டிடக் கலைப் பாணியையும் இந்நகரம் கவனமாகப் பாதுகாத்து வருகிறது. இதற்காகவே, 1975இல் நகர் மயமாக்குதலுக்கான ஐரோப்பிய விருது இந்நகருக்கு வழங்கப்பட்டது.

தமிழில்: இரா. நடராசன்

15ஆம் நூற்றாண்டில் ஃப்ளெமிஷ் ஓவியக்கலை ஃப்ரூஷில் வளரத் தொடங்கியது. அந்நகருக்குப் புகழைத் தந்த ஓவியரெல்லோரும் அங்கு பிறந்தவர் அல்லர். இயல்பான, நுட்ப, புதிய வகை ஓவியங்களை வரைந்த ஜான் வான் ஐக் (1390—1441) 1431இல் ப்ருஷில் குடியேறினார். இடப்புறம்; அவருடைய அரும் படைப்பாகிய 'ஆர்னால்ஃபினியின் மண உறுதி' (1434) ஹான்ஸ் மெம்லிங் (1433—1494). கீழே: மெம்லிங்கின் 'கன்னி மரி, புனித ஜான் மூன்று புனித மங்கையர்', இது கிறிஸ்துவைச் சிலுவையிலிருந்து இறக்கும் காட்சி அமைந்த பலிபீடப் படங்களுள் வலப்புறமுள்ளது.



நிழற்படம் © ப்யூலோ, பாரிஸ் சால் பால்லோ அருங்காட்சியகம்

கிராம்பு, ஜாதிக்காய், மிளகு, லவங்கம்

நறுமண வாழ்க்கை

கூ ஜூ ஈ

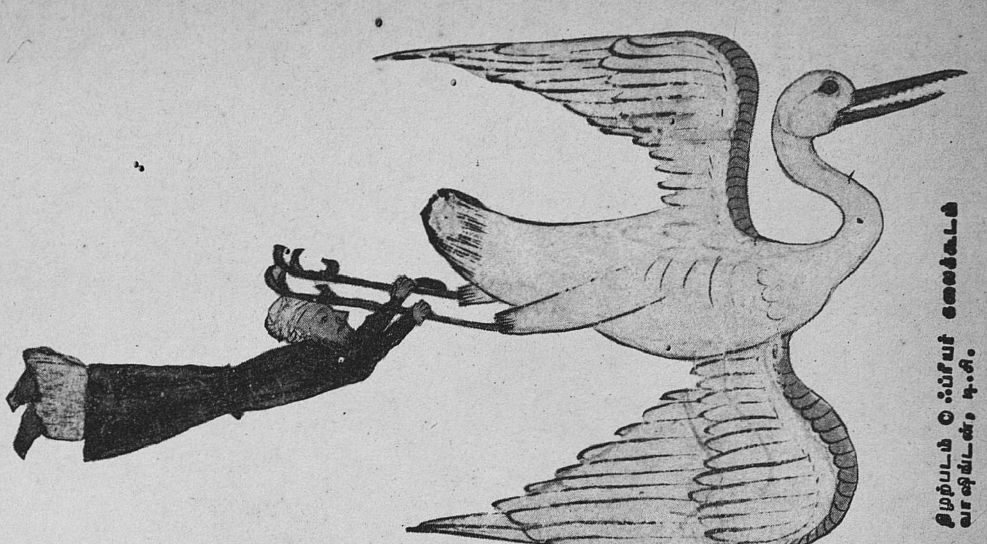
மத்தியதரைக்கடல் பகுதியில் கிடைத்துள்ள ஆதாரங்களுக்கேற்ப, ரோமானியப் பேரரசுக் காலத்தில் 'தென்கிழக்கு ஆசியாவுக்கும் கிழக்கு ஆஃப்ரிக்கக் கரைக்குமிடையே ஓர் ''லவங்க வழி'' இருந்ததாகத் தெரிகின்றது. கி.பி. முதல் நூற்றாண்டில் எத்தியோப்பாவில் கிடைத்த லவங்கம் சுக்கான், துடுப்பு அல்லது பாய் இல்லாத வள்ளங்களில் தொலை கடல் கடந்து கொண்டுவரப்பட்டதாக ரோமானிய நூலாசிரியர் ப்ளினி கூறுகிறார். தென்கிழக்கு ஆசியாவைச் சேர்ந்த மலேய—போலினீசியர் ஒட்டிய இவ்வள்ளங்கள், மடகாஸ்கருக்கு எதிரே கிழக்கு ஆஃப்ரிக்க கரையில் இன்றும் காணப்படும் இரட்டைப் பக்க அமைவு கொண்ட படகுகளின் முன்னோடிகளாகும். டிசம்பர் இறுதியில் வீசும் கிழக்கு காற்று இவ்வள்ளங்களை மால்டிவ் தீவுகளைக் கடந்து ஒரு வளைகுடாவுக்குத் தள்ளிச்செல்லும், இந்தியாவிலிருந்து வீசும் வடகிழக்கு காற்று இவற்றை அங்கிருந்து மடகாஸ்கருக்கு வடக்கே கிழக்கு ஆஃப்ரிக்கக் கரைக்குத் தள்ளிச் செல்லும் செங்கடலை அடைந்ததும் இச்சரக்குகள் நிலம் வழியாக ஒவ்வொரு நாடாகச் சென்று இறுதியில் நைல் பள்ளத்தாக்கை அடையும். அராபிய வணிகர் இக்கடற்கரை லவங்க வணிகத்தைக் கட்டுப்படுத்தி வந்தனர்.

ஏறக்குறைய 2000 ஆண்டுகளுக்கு முன்னால், (ரோமானியப் பேரரசு உச்ச நிலையிலும் ஹான் சீனப் பேரரசு உறுதியாக நிறுவப்பட்டும் இருந்தபோது) மத்திய ஆசிய நிலவழிப் பன்னாட்டு வணிகம் பல தொடர் இணைப்புகளின் மூலம் தென்கிழக்கு ஆசியாவுக்குப் பரவியது. ஆயினும் கி.பி. 2ஆம் நூற்றாண்டளவில் மத்திய ஆசிய நிலவழி குலையவே, மத்தியதரைக்கடல், மேற்கு ஆசிய, சீனா ஆகியவற்றிற்கிடையே ஏற்பட்ட பன்னாட்டுக் கடல் வணிகத்தில் ஓர் இணைப்பாகத் தென்கிழக்கு ஆசியா மாறியது. வணிகத்தின் அளவு குறைவாகவே இருந்தது. அப்பகுதியின் வணிகமையங்கள் பன்னாட்டு வணிகத்தின் ஏற்றத்தாழ்வைச் சார்ந்திருந்தன. மண்டல, பன்னாட்டு அளவுகளில் அது நறுமணப் பொருள், மருந்து, துணி, உலோகம் ஆகிய இன்ப நுகர்வுப் பொருள்களின் வணிகமாகவே இருந்தன. மலேய—இந்தோனேசியத் தீவுக் கூட்டத்தின் கிழக்குத் தீவுகளிலுள்ள நறுமணப் பொருள்கள் ஜாவாவில் திரட்டப்பட்டு சீனாவுக்கு அனுப்பப்பட்டன. சீனர்கள் இத்தீவுகளுக்குச் செல்ல பிறகு மேல்நாட்டினர் 'நறுமணத் தீவுகள்' எனக் கூறிய இவற்றைச் சீனர் மொத்தமாகப் ''பெருங்கடல் தீவுகள்'' என்றனர்.

தென்கிழக்கு ஆசியாவுக்கும் ஆசியாவின் தலைநிலப் பகுதிக்குமிடையே நடைபெற்ற இன்பநுகர்வுப் வணிகம் 10ஆம் நூற்றாண்டு வரை தொடர்ந்து நடைபெற்றது. 10ஆம் நூற்றாண்டில்

கூ ஜூ ஈ, அம்மையார் மலேசியக் கலை வரலாற்றறிஞர்; அகழ்வாய்வாளர்; கோலாலம்பூரிலுள்ள மலேசியப் பல்கலைக்கழக ஆசிய அருங்காட்சியகக் காப்பாளர். சீனாவுக்கும் மாஜபஹிட் கால ஜாவாவிற்குமுள்ள பண்பாட்டுத் தொடர்பு பற்றி ஆராய்ச்சிக் கட்டுரை எழுதிய இவர் பண்டைய தென்கிழக்கு ஆசியக் கட்டடக்கலை பற்றிய பல திட்டங்களில் ஈடுபட்டுள்ளார்.

வெயிலில் காயும் மிளகு,
ஆந்திர மாநிலம், இந்தியா



பெரும் பறவை பயணியைக் காப்பாற்றுகிறது. ஈராக்கின் 'அஜைப் அல்-மக்லுக்காத்' எனும் 14ஆம் நூற்றாண்டுச் சுவடியிலுள்ளது

இந்திய, சீன வணிகர்கள் முதல் முறையாகப் பெருந்திரளாகக் கடல் வழியில் வரத் தொடங்கினர். தரகர்களைத் தவிர்த்து, தென்கிழக்கு ஆசியப் பொருள்களை, சிறப்பாக உலகெங்கும் மக்கள் விரும்பிய நறுமணப் பொருள்களை நேராக வாங்குவதே அவர்கள் நோக்கம்.

11முதல் 13ஆம் நூற்றாண்டு வரை தென் கிழக்கு சீனாவின் வணிக, படைத்துறை வலிமை வளர்ந்ததாலும், சீன, இந்திய, அராபிய வணிகர்கள், 300 ஆண்டுகளுக்குப் பிறகு ஐரோப்பியர் செய்தது போலவே, அரும் பொருள்களைப் பெற வீட்டில் காத்திராமல் அப்பொருள்களை நாடித் தென் கிழக்கு ஆசியாவுக்குத் தாமே சென்றனர். மருந்து, பட்டு, இந்தியப் பருத்தி, சீனப் பீங்கான் போன்றவற்றுடன், ஜாவா வணிகர்களின் துணையுடன் மிகுதியான நறுமணப்பொருள்களையும் அயல்நாட்டு வணிகர்கள் வாங்கினர். 13முதல் 15ஆம் நூற்றாண்டு வரை ஜாவா தரகர்கள், கிழக்குத் தீவுக் கூட்டத்தில் வாங்கிய நறுமணப் பொருள்களின் வணிகத்தைக் கட்டுப்படுத்தி வந்தனர்.

இந்தியாவிலிருந்து வந்த மிளகும் இஞ்சியும் ஐரோப்பாவில் இறக்குமதியானதாக வெனிஸ் நகரைச் சேர்ந்த மார்க்கோ போலோ 1292இல் குறிப்பிட்டார். 1484இல் ஜினோவாவைச் சேர்ந்த கிறிஸ்டஃபர் கொலம்பஸும் இந்திய நறுமணப் பொருள்களைப்பற்றிக் கனவு கண்டார். போர்ச்சுக்கீசியர் நன்னம்பிக்கை முனை வழியாக இந்தியாவுக்கு வழி கண்டுபிடித்த பிறகு, ஐரோப்பாவிற்கு வந்த நறுமணப் பொருள்கள் பெரும்பாலும் மேற்கு இந்திய மலபார் கடற்கரைக் காடுகளிலிருந்து வந்தன. ஆயினும் மத்திய கிழக்கு நாடுகளுக்கு நறுமணப் பொருள்கள் வளைகுடா வழியாக அல்லது செங்கடல் வழியாகப் பல்வேறு வழிகளில் வந்தன.

மலேய-இந்தோனேசிய தீவுக்கூட்டத்தில் பல வணிக வழிகள் குறுக்கு மறுக்காகச் சென்றன; பல நாடுகளின் கப்பல்கள் அங்குச் சென்றன. ஆனால் எல்லா வழிகளும் மலாக்கா நீர்ச்சந்தியை அடைந்தன. அதைத் தவிர வேறு பாதுகாப்பான வழி எதுவும் இல்லை. தீவுக் கூட்டத்தின் பொருள்கள் இவ்வியற்கை கால்வாய் வழியாகவே சென்றன. ஏனெனில், நீராவி பயன்படுத்தப்படுவதற்கு முன், காலத்திற்கேற்ப காற்று மாறும்போது, இந்தியாவையும் தீவுக் கூட்டத்தையும் இணைத்த இக்கால்வாய் வழியாகவே கப்பல்கள் முன்னும் பின்னும் போகவேண்டியிருந்தது. 14ஆம் நூற்றாண்டின் நடுவில் மலாக்கா நறுமணம் பொருள்களைத் திரட்டும் மையமாக இருந்தது. இப்பொருள்களை பண்டா, மொலுக்காஸ் தீவுகளிலிருந்து வாங்கி ஜாவா அனுப்பியது. அப்போது மலாக்கா இந்தியத் துணிகளைப் பல பகுதிகளுக்கு அனுப்பும் மையமாகவும் இருந்தது. 15 ஆம் நூற்றாண்டில் மலாக்கா ஒரு பன்னாட்டுப் பண்டகசாலையாக வளர்ந்திருந்தது.

16ஆம் நூற்றாண்டின் தொடக்கத்தில் ஐரோப்பா இன்னும் நறுமணப் பொருள் தீவுகளைப்பற்றி அறியவில்லை. இந்தியாவுக்குப் புதிய கடல்வழி கண்டுபிடிக்கப்பட்ட பிறகு, பல ஐரோப்பிய 'கிழக்கிந்திய நிறுவனங்கள்' நிறுவப்பட்ட பின், போர்ச்சுக்கீசியர் மலேய—இந்தோனேசியத் தீவுக்கூட்டத்தில் வியத்தகு வகையில் நுழைந்தனர். அவர்கள் 1511இல் மலாக்காவைக் கைப்பற்றி, அடுத்த இரு ஆண்டுகளில் நறுமணப் பொருள் தீவுகளுள் ஊடுருவி, ஜாவாவின் வணிக ஆதிக்கத்தைத் தகர்த்தனர். போர்ச்சுக்கீசியர் இந்திய வணிகத்தின் ஆசியப் பகுதியில் நுழைந்ததும், அராபிய, இந்திய வணிகர் நலிவுற்றனர். மலாக்காவைக் கைப்பற்றிய பிறகு போர்ச்சுக்கீசியர் நறுமணப் பொருள் வணிகத்தில் முற்றுரிமை பெற்றனர். 1513-க்குள் மொலுக்காஸ் தீவுகளின் ஜாதிக்காய் மலாக்கா துறைமுகம் வழியாக லிஸ்பனை அடைந்தது. போர்ச்சுக்கீசிய முற்றுரிமையின் விளைவாக

(தொடர்ச்சி மூன்றாம் உள் அட்டை இரண்டாம் பத்தி பார்க்க)

ஃபிரெஞ்சு கடல்வழி, நிலப்பட வல்லுநரான கியோம் லே தெஸ்த் 1556இல் வரைந்த நிலப்படத்தின் விரிவான இப்பகுதி ஜாவாவில் ஐரோப்பிய வணிகர் நறுமணப் பொருள்களுடன் தம் கப்பலுக்குத் திரும்புவதைக் காட்டுகிறது.

கிழக்கிலிருந்து மேற்கே பட்டு நெடுஞ்சாலை

மா யாங்

1971இல் ஹுனான் மாநிலத்தில் சாங்-ஷா அருகிலுள்ள மாவாங்குயி பகுதியில் பணிபுரியும் சீன அகழ்வாய்வாளர் மூன்று கல்லறைகளைக் கண்டுபிடித்தனர். அவற்றுள் முழுமையாக இருந்த ஒன்றில் 2000 ஆண்டுகளுக்கு முந்திய பல அரிய கலைப் பொருள்கள் கிடைத்தன. பட்டு ஆடைகள், போர்வைகள், மூங்கிலிலும் பட்டிலும் அச்சிடப் பெற்ற ஆவணங்கள் அவற்றுள் சிலவாகும். அக்கல்லறைகள் மேற்கு ஹான் வம்ச (ஏறக்குறைய கி.மு. 202 முதல் கி. பி. 9 வரை) தொடக்ககாலத்தில் வாழ்ந்த டா பெருமகன், அவர் மனைவி, மகன் ஆகியோருடையவை. வலப்புறம்; தாவோலிச நூல்களுள் மிக புனிதமான 'தாவோ தெ சிங்' (வழியும் அதன் ஆற்றலும்) எனும் நூலின் நகலின் சிறு துண்டு பட்டில் அச்சிடப்பட்டுள்ளது. மேலே: 1. 28 மீ. நீளமுள்ள மென்பட்டு ஆடை.

நிழற்படம் © 'சைனா பிக்டோரியல்', பெய்ஜிங்.

1958இல் செஜியாங் மாநிலத்தில் வுக்சிங் மாவட்டத்திலுள்ள கியான்ஷான் யாங் பகுதியில் பணிபுரிந்த தொல்பொருளாய்வாளர் உலகில் எங்கும் கண்டெடுக்கப்படாத மிகத் தொன்மையான துணிகளைக்கண்டுபிடித்தனர். சீனாவில் பட்டுத் தொழிலுக்குப் புகழ் பெற்றதாய் ஏரிப் பகுதியில் அவர்கள் பிற புதிய கற்காலப் பன்னாட்டுச் சின்னங்களுடன் பட்டு நூல், பட்டுப் பட்டைகள், நெய்த பட்டுத் துணிகள் போன்ற பழம் பட்டுப் பொருள்களைக் கண்டெடுத்தனர்.

அத்துணிகள் உள்நாட்டுப் பட்டுப் பூச்சிகளின் பட்டினால் நெய்யப்பட்டவை என்றும், நெய்வதற்கு முன் நூலிழைகள் பிரிக்கப்பட்டன என்றும் ஆய்வுகள் காட்டின. நெய்தல் எளிமையாகவும், மாவு, ஊடு ஆகிய இரு இழைகளும் ஒரே பருமனாகவும், துணியின் அடர்த்தி ஒரு சென்டிமீட்டருக்கு 47 நூல்களாகவும் இருந்தன. இத்துணிகள் 2,750 $\pm$ 100 ஆண்டைச்சேர்ந்தன என வரலாற்று ஆய்வுகள் காட்டுகின்றன. முதிர்ந்த தொழில் நுட்பத்தைப் பயன்படுத்தியதிலிருந்து, இத்துணிகள் நெய்யப்பட்டபோது பயிர்த் தொழில் ஏற்கெனவே பழங்கால நிலையை கடந்து வளர்ந்திருந்ததெனத் தெரிகின்றது. சீனப் பட்டுத்தொழில் 5000ஆண்டுகளுக்கு முற்பட்டதெனத் திட்டமாகக் கூறலாம்.

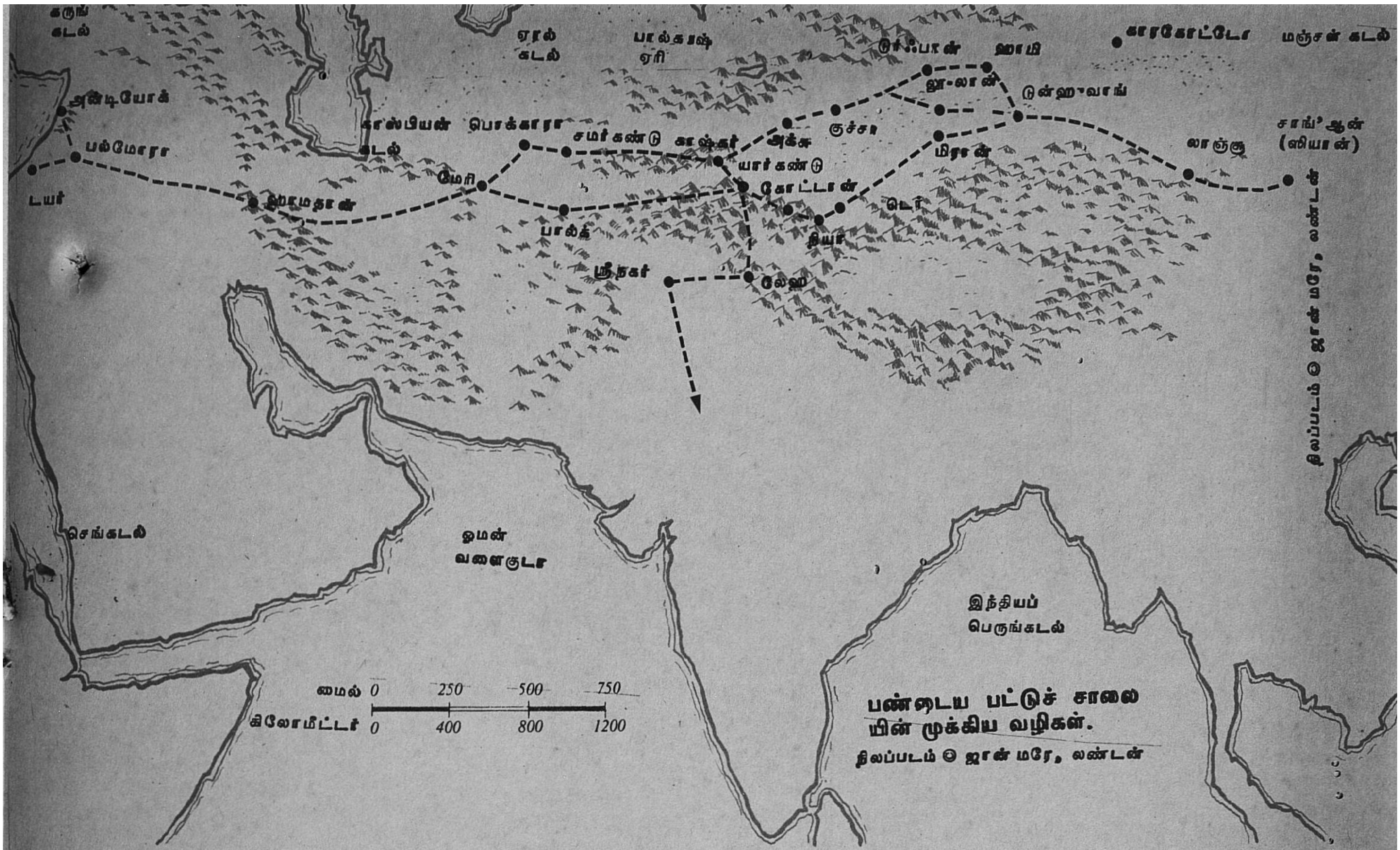
பட்டு முதலில் எவ்வாறு கப்பலில் வெளிநாடுகளுக்கு அனுப்பப்பட்டதென தெரியவில்லை. ஆனால் கி.மு. 6,5ஆம் நூற்றாண்டுகளில் விலையுயர்ந்த இப்பட்டுப் பொருள்கள் மேல்நாடுகளில் பரவத் தொடங்கியபோது, சீனப் பட்டுத் தொழில் செழித்து வளர்ந்திருக்க வேண்டும்.

இளவேனில், இலையுதிர் காலத்தின் (கி.மு, 770-476) தொடக்கத்தில் சாங்னி மாநிலத்தின் தென், மத்திய பகுதியிலும், கான்சு மாநிலத்தின் தென்கிழக்குப் பகுதியிலும் நிலைபெற்றிருந்த ஜின், கின் அரசுகளின் செல்வாக்கு வடமேற்கில் நாடோடி இனத்தவரின் பகுதிக்கும் பரவியிருந்தது. இவ்வாறு அவை ஹுவாங் ஹே ஆற்றின் (மஞ்சள் நதியின்) பெரும் வளைவுப் பகுதியுடனும், ஹுவாங் ஹேயின் மேற்கு இடைவழியுடனும் நெருங்கிய தொடர்பு கொண்டிருந்தன. ஒருவேளை அங்கிருந்து முதல் முதலாக மேல்நாடுகளுக்குப் பட்டு ஏற்றுமதியாகியிருக்கக்கூடும். ஆயினும் அப்போது சீனாவின் உட்பகுதிக்கும் மத்திய ஆசியாவுக்கும் நேர் வணிகத் தொடர்பு இல்லை எனத் தெரிகின்றது. சியானியுன், யூ-ச்சி போன்ற நாடோடி இனத்தோர் யூரேசிய உட்பகுதிகளுக்கும் பட்டை எடுத்துச் சென்றனர். அங்கிருந்து சித்தியர் மூலமாகப் பட்டு ஐரோப்பாவிற்குப் பரவியது.

ரஷ்யாவில் ஆல்டாய் பகுதியின் 5 ஆம் நூற்றாண்டுத் தலைவனின் பெருங்கல் மூடிய கல்லறையில் சீனப் பட்டுத் துணிகள் அகழ்ந்தெடுக்கப் பெற்றன. அவற்றுள் புராணப் பறவையொன்று வேலைப்பாடமைந்த குதிரைச் சேணத் துணி இருந்தது. அதனருகில் சீனாவில் செய்த முகம்பார்க்கும் வெண்கல ஆடி கிடந்தது. கிரீஸ், ஜெர்மனி, லக்ஸம்பர்க் ஆகிய நாடுகளில் கி.மு. 6, 5ஆம் நூற்றாண்டுக் கல்லறைகளில் பட்டுத் துணிகளும் பட்டுக் குஞ்சங்கள் தைத்த கம்பள ஆடைகளும் கிடைத்தன. இதிலிருந்து, மிகப் பண்டைய பட்டுச் சாலை ஹுவாங் ஹே ஆற்றின் பெரும் வளைவில் தொடங்கி, ஆல்ட்டாவின் கிழக்கு, வடக்குப் பகுதிகளின் வழியாக ஆல்ப்ஸ் மலையின் வடக்கே சென்று, காசக்ஸ்தான், தென் ரஷ்யப் புல்வெளிகளைக் கடந்து, கருங்கடலின் கரையையும், கிரேக்கர், இட்ரசுகன்கள் வாழ்ந்த பகுதிகளையும் அடைந்ததெனத் தெரிகின்றது.

இவ்வழியாகச் சீனப் பட்டு ஐரோப்பாவை அடைந்தபோதிலும், அப்போது நிலையான ஒரு வணிக வழி இருந்ததெனக் கூற முடியாது. புதிய பட்டுப்

மா யாங் சீனர்; சீனசமுகவியல் கழக வரலாற்று நிலைய பண்டைய சீன அயல்நாட்டுறவுத் துறை இயக்குநர்; மத்திய ஆசிய இயல் சீனச் சங்கத் துணைத் தலைவர்; சீன சின்ஜியாங் பகுதி வரலாற்று வல்லுநர். 'தி ஹிஸ்டாரிக்கல் ரெலிக்ஸ் ஆஃப் சின்ஜியாங் ரீஜன்' (1977) எனும் நூலும், சின்ஜியாங் வரலாறு, அகழ்வாராய்ச்சி பற்றிப் பலகட்டுரைகளும் எழுதியுள்ளார்; யுனெஸ்கோ முயற்சியான "எ ஹிஸ்டரி ஆஃப் தி சிவிலைசேஷன் ஆஃப் சென்ட்ரல் ஏஷியா"வின் பன்னாட்டு ஆசிரியர் குழுவின் உறுப்பினர்.



பண்டைய பட்டுச் சாலையின் முக்கிய வழிகள்.

நிலப்படம் © ஜான் மரே, லண்டன்

பொருள்களினால் கிரேக்கரின் ஆர்வம் தூண்டப்பட்டது. ''பட்டு நிலம்'' என்று அவர்கள் அழைத்த தூரக்கிழக்கு நாடுகளைப்பற்றி அவர்கள் தெளிவாக அறியவில்லை. ரோமானிய ஊழி வரை 'பட்டு நிலம்' என்ற பெயர் நிலைத்திருந்தது.

அப்போதுதான் இந்தியாவிலும் சீனப் பட்டு பரவியிருக்கக்கூடும். கி.மு. 4ஆம் நூற்றாண்டைச் சேர்ந்தகௌடில்யர் எழுதிய ''அர்த்த சாஸ்திரம்'' (அரசருக்கு வழிகாட்டும் நூல்) சீனப் பட்டு எனப் பொருள்படும் 'சீனப்பட்டா' எனும் சொல்லைப் பயன்படுத்தியுள்ளது. மேலும், பட்டு ஒருவகைப் பூச்சியிலிருந்து எடுக்கப்பட்டதென்று இந்தியர் ஏற்கெனவே அறிந்திருந்தனர் என்பதை வடமொழிச் சொற்கள் காட்டுகின்றன.

முதலில் பட்டுச் சாலை திறக்கப்பட்டதும், சீன, மத்திய ஆசிய நாடுகளின் அரச தூதுவர்களே இவ்வணிகத்தை நடத்திவந்தனர். ஆனால், பிறகு சோக்டியா, குஷான், பார்த்தியா ஆகிய பகுதிகளின் வணிகர்கள் இதில் முற்றுரிமை பெற்றனர். சீன வரலாற்று ஏடுகள் ''ஹூ வணிகர்'' (ஹான் இனத்தைச் சேராத வணிகர்) எனக் கூறும் இவர்களுக்கு, அடர்ந்த தாடியும், உள்ளமைந்த கண்களும், பெரிய மூக்கும் இருந்தன. அவர்கள் பல்வேறு ஈரானிய வட்டார மொழிகள் பேசினர். அவர்கள் நறுமணப் பொருள்கள், அணிமணிகள், கண்ணாடிப் பொருள்கள் போன்றவற்றை ஒட்டகங்களில் ஏற்றிப் பனிமூடிய பாமீர் வழியே சென்று டாரிம் பள்ளத்தாக்கின் பாலைச் சோலைகளில் தங்கி, ஹுவாங் ஹே ஆற்றின் மேற்கிலுள்ள இடைவழியையும் லாங் மலையையும் கடந்து, இறுதியில் சாங்கனை அல்லது லுவோயாங்கை அடைந்தனர்.

திரும்பி வரும்போது அவர்கள் பட்டை கொண்டுவந்தனர். இச்சுற்றுப் பயணம் செய்ய ஒன்று அல்லது இரண்டு ஆண்டுகளாயின. வழி முழுவதும் இயற்கை இடையூறுகளும் உயிரைக் கொல்லும் இடர்களும் இருந்தபோதிலும், பெரும் இலாபமும் கிடைத்தது. மேல்நாடுகளுக்கு—முதலில் ரோமுக்கும் பிறகு பைசாண்டியத்திற்கும்—பட்டை அனுப்பி அவர்கள் பெரும் செல்வம் ஈட்டினர். இச்செல்வமே மத்திய, மேற்கு ஆசியாவின் புகழ்மிகு நகர்களின் வளத்திற்கும் எழிலுக்கும் பொருளாதார அடிப்படையாக அமைந்தது.

பட்டுச் சாலை வழியாக பட்டு மட்டுமல்லாமல், பட்டுத் தொழில்நுட்பமும் பரவியது. பண்டைய நாட்களில் பட்டுத் தொழில்நுட்பம் பரவியதுபற்றிப் பல கட்டுக்கதைகள் தோன்றின. ஒரு புகழ் பெற்ற கதைப்படி, சீன இளவரசி கோட்டன் அரசரை மணந்து, எல்லைப் புறத்தில் சுங்க அதிகாரிகளைக் கடந்து வரும்போது, தனது தொப்பியில் சில பட்டுப் பூச்சிகளை மறைத்துக் கொண்டு வந்ததால், பட்டுத்தொழில் கோட்டன் பகுதியில் பரவியது. மற்றொரு கதையின்படி, இரு பைசாண்டிய சமயகுருக்கள் பட்டுப் பூச்சியின் சினைகளை மூங்கில் குழாய்களில் வைத்து கான்ஸ்டாண்டிநோபிளுக்கு எடுத்துச் சென்றதால் பட்டு உற்பத்தியின் இரகசியம் மேல் நாடுகளுக்குத் தெரியவந்தது.

சின்ஜியாங் உய்குர் தன்னாட்சிப் பகுதியில் துர்ஃபானில் கண்டெடுக்கப் பெற்ற கி.பி. 5ஆம் நூற்றாண்டு ஆவணங்கள், அக்காலத்தில் கோக்கோவிலும் (இப்போது துர்ஃபான் வட்டம்), குச்சாவிலும் ஏற்கெனவே பட்டுத் தொழில் இருந்ததெனக் காட்டுகின்றன. அங்கு வேலைப்பாடமைந்த பட்டுத் துணிகளும் செய்யப் பெற்றன.

கி.பி. 6ஆம் நூற்றாண்டில் மத்திய ஆசியாவிலும் பாரசீகத்திலும் பட்டு நெய்யும் நுட்பம் தெரிந்திருந்தது. ஒருகாலத்தில் பாரசீக சாசானிட் வம்ச அரசர்கள் பட்டு நெய்தலில் முற்றுரிமை பெற்று,

அதை மேல்நாடுகளில் பரவாதவாறு தடுக்க முயன்றனர். சாசானிட் தடை இருந்தும், பட்டுத் தொழில் மேல்நாடுகளில் பரவியதைப்பற்றிய உண்மையான சிந்தனையே பைசாண்டியக் குருக்களைப்பற்றிய கதையாக உருவெடுத்திருக்கலாம்.

மேல்நாடுகளில் பட்டுத்தொழில் பரவியதால் பட்டுச் சாலை வழியே எவ்வகையான பொருளாதார, பண்பாட்டுப் பரிமாற்ற விளைவுகளும் ஏற்படவில்லை. 7,8,ஆம் நூற்றாண்டுகளில் கீழ், மேல் நாடுகளுக்கிடையே ஏற்பட்ட இப்பரிமாற்றங்கள் உச்ச நிலையை அடைந்தன- சுய டாங் பேரரசுகளின் செல்வம், ஆற்றல், நாகரிக முதிர்ச்சி ஆகியவை இதற்கு முக்கிய காரணமாகும். 9ஆம் நூற்றாண்டுக்குப் பிறகு, பட்டுச்சாலை வழியே முன்போல் மிகுதியான வணிகம் நடைபெறவில்லையெனினும், உய்குர்களும் மங்கோலியரும் ஊக்கமுடன் ஈடுபட்டுவந்ததால், ஓரளவு விரைவாக வணிகம் நடைபெற்று வந்தது.

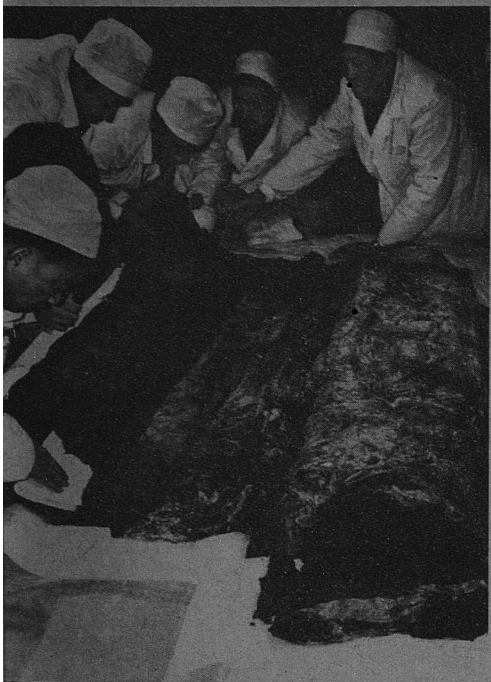
15ஆம் நூற்றாண்டின் நடுவில் உலகில் ஏற்பட்ட பெரும் மாற்றங்களின் விளைவாக, பட்டுச் சாலையின் வரலாற்று முக்கியத்துவம் முடிவடைந்தது. இதற்கு மூன்று காரணங்கள் உண்டு.

முதலாவது, கடற் பயணத்திலும் கடல் வழிகளிலும் முன்னேற்றம் ஏற்பட்டபடியால், யூரேசியாவின் உட்பகுதியில் செல்லும் இடர் மிகுந்த பயணம் தேவையில்லாமல் போயிற்று.

இரண்டாவதாக, 1405இல் டாமர்லேன் இறந்த பிறகு மத்திய ஆசியாவில் ஏற்பட்ட நிலையான அரசியல் பொருளாதார மந்தம், பண்பாட்டு நலிவு ஆகியவற்றின் விளைவாக அப்பகுதிகள் கீழ், மேல் நாடுகளுக்கிடையே இடைநிலையாக இருக்க முடியாமல் போயின. இறுதியாக, மிங் வம்சம் பேரரசர் யாங்கின் 1424இல் செய்த முடிவின்படி, சீனா வடமேற்கில் தன் எல்லைகளை அடைத்துவிட்டது. ஆயினும், அது பாமீருக்கு மேற்கில் பல மத்திய ஆசிய நாடுகளுடன் பொருளாதார, பண்பாட்டுத் தொடர்புகளை வைத்திருந்தது. கிங் வம்சம் பதவிக்கு வந்ததும், இத்தொடர்புகள் மிகுந்தன; ஹான் டாங் வம்ச காலத்தில் இருந்ததைவிட மிகுதியாயின. ஆயினும் அவை உலக முக்கியத்துவம் பெறாத மண்டலத் தொடர்புகளாகவே இருந்தன. 1500 ஆண்டுகளாக கீழ், மேல் நாடுகளுக்கிடையே முக்கிய தொடர்புப் பாதையாக விளங்கிய பட்டுச்சாலை உலக அரங்கிலிருந்து படிப்படியாக மறைந்தது.

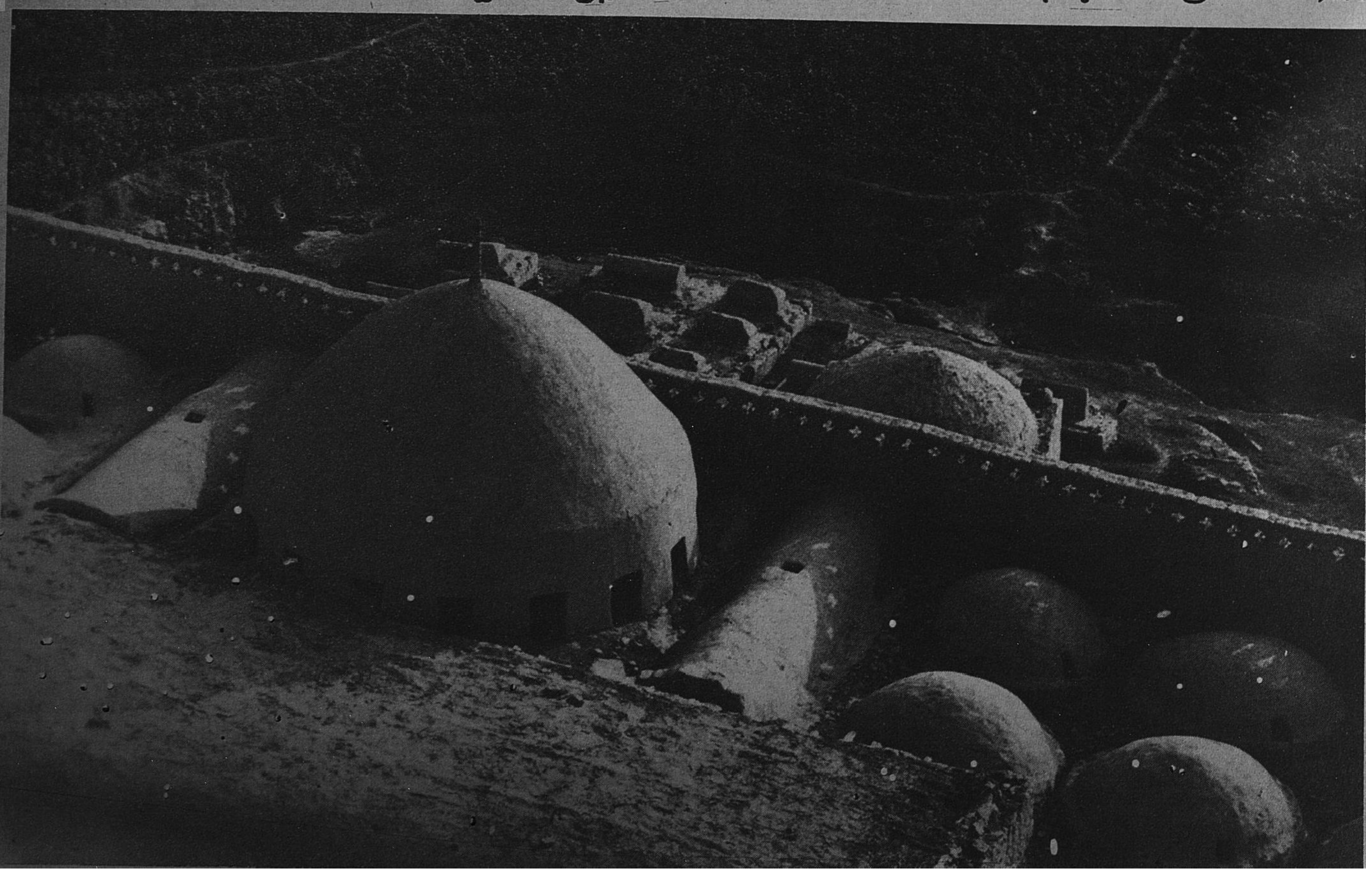
ஆயினும், அண்மையில் மத்திய, மேற்கு ஆசியாவில் விரைவாக மாற்றங்கள் ஏற்பட்டு வருகின்றன. நாட்டு எழுச்சி இயக்கங்கள் செல்வாக்குப் பெற்று வருகின்றன. மேலும், இரண்டாம் உலகப் போருக்குப் பிறகு உலகில் பெரும் மாறுதல்கள் ஏற்பட்டுள்ளன. இன்றைய தொழில் வளர்ச்சியின் விளைவாகத் தோன்றியுள்ள எரிபொருள் பிரச்சினை, வளைகுடா நாடுகளின் போர் முக்கியத்துவம் வாய்ந்த இருப்பிடம், வானப் பயணப் பெருக்கம் ஆகியவை, ஒருகாலம் பட்டுச் சாலை சென்ற பகுதிகளுக்குப் புதிய முக்கியத்துவம் அளித்துள்ளன. 500 ஆண்டுகள் உறக்கத்திற்குப் பிறகு, பன்னாட்டுத் தொடர்பின் இப்பெரு வழியானது திரும்பவும் செழித்தோங்கி வரலாற்றுச் சிறப்புள்ள புதியதொரு பணியை ஒரு வேளை ஆற்றக் கூடும் எனக் கூறலாம்.

தமிழில்: வள்ளுவன் கிளாரன்ஸ்



மத்திய சீனாவில் ஹுபேல் மாநிலத்தில் போரிடும் அரசுகளின் காலத்தைச் (கி.மு. 480-221) சேர்ந்த கல்லறையில் கிடைத்த 2300 ஆண்டுகளுக்கு முந்திய பட்டு மெத்தையை அகழ்வாராய்ச்சியாளர் ஆய்ந்து பார்க்கின்றனர்.

நிழற்படம் © 'சைனா ஃபீச்சர்ஸ்', பெய்ஜிங்



சீனாவின் சிங்கியாங் உய்குர் தன்னாட்சிப் பகுதியிலுள்ள குர்ஃபான் வளமான பாலைவனச் சோலை. இது எப்போதும் முக்கிய வாணிக மையமாக இருந்து வந்துள்ளது. வடபகுதி நாடோடிகளுக்கும், சிங்கியாங் பாலைவனச் சோலை வாழ் மக்களுக்குமிடையே இது பட்டுச் சாலையின் வடகிளையில் முக்கிய தங்கு நிலையாக இருந்தது. கீழே: குர்ஃபானில் 1779இல் கட்டப் பெற்ற இமின் மசூதி.

நிழற்படம் © கொரொம்பெக், பாரிஸ்

கடல், பட்டு, மறைநூல்

ரினி டாங், பியர் கொலோம்பெல்

மத்திய ஆசியாவின் பாலைகளின் குறுக்கே நெளிந்து சென்ற "பட்டுச் சாலை"யின் வழியே பண்டைய சீனாவிற்கும் பிற நாடுகளுக்குமிடையே நிகழ்ந்த பரிமாற்றம் பற்றிப் பல கதைகள் கூறுகின்றன. ஆயினும் 2000 ஆண்டுகளாக வணிக, அறிவுப் பரிமாற்றத்துக்கு வழிவகுத்த கடற்பயணங்களைப் பற்றி ஒன்றும் தெரியவில்லை.

கிழக்கு ஸு (கி.மு. 770-256) காலத்தில் மஞ்சள் கடலில் பயணம்செய்த பல கப்பல்கள் கி அரசிலிருந்தன எனப் பண்டைய ஏடுகள் பகர்கின்றன. ஹான் வம்ச காலத்தில் (கி.மு. 306—கி.பி. 23) அரசின் ஆதரவில் கடல் வணிகம் நடந்தது. அப்போது கான்டன் முக்கிய துறைமுகமாக ஆகியது. அங்கியிருந்து சீனக் கப்பல்கள் புறப்பட்டு, இன்று வியட்நாம், மலேசியா சுமாத்ரா, இந்தியா, மத்திய கிழக்கு எனப்படும் பகுதிகளுடன் வணிகம் செய்தன. இப்பாதை வழியே திரும்பிவர 4 ஆண்டுகளாயின.

டாங் வம்ச காலத்தில் (618-907) கப்பல் கட்டும் தொழிலும் கடல் வணிகமும் விரிவடைந்தன. அப்போது இரு பெரும் கடல் வழிகள் இருந்தன. ஒன்று கிழக்கு நோக்கியும், மற்றொன்று மேற்கு நோக்கியும் சென்றன

- கப்பல்கள் ஷாங்டாங் தீபகற்பத்திலுள்ள டெங்ஸுவிலிருந்து புறப்பட்டு மஞ்சள் கடலைக் கடந்து கொரியா சென்று, அங்கிருந்து ஜப்பான் சென்றன.
- கான்டனிலிருந்து தென் சீனக் கடல் வழியாக, மலேயத் தீவுக் கூட்டத்திற்கும், சீன வணிகர்கள் தங்கிய முக்கிய இடமான சுமாத்ராவுக்கும் ஒரு வழி இருந்தது. தொடர்ந்து வங்காள விரிகுடா வழியாகச் சென்ற சீனக் கப்பல்கள் இந்தியா சென்று, பிறகு அராபியருடன் வணிகம் செய்வதற்காக அரேபிய வளைகுடா சென்றன.

வட எல்லையில் போர் தொடங்கவே, டாங் அரசர்கள் ஏற்றுமதி மீது, குறிப்பாக இரும்புப் பொருள்களின் ஏற்றுமதி மீது கடும் தடைகளை விதித்தனர்; நாடோடி போர்வீரர்கள் அவற்றைப் போர்க் கருவிகளைப் பயன்படுத்துவதென்று அஞ்சினர். புல்வெளிகளில் வாழ்ந்த மக்களிடமிருந்து குதிரைகளை வாங்குவதற்கு நாணயமாகப் பயன்பட்ட பட்டு ஏற்றுமதி மீதும் தடை விதிக்கப்பட்டது. அதே நேரத்தில் தெற்கிலிருந்து கடல் வழியாக சீனா வந்த அயல்நாட்டு வணிகர்களுக்கு அரசாங்கம் சலுகைகள் வழங்கியது.

கிழக்கு ஹான் வம்ச காலத்தில் (கி.பி. 25—220) கடல் வழியாகப் புத்த சமயம் சீனாவில் நுழைந்ததாகப் பாறைக் கல்வெட்டுகள் தெரிவிக்கின்றன. இவை ஜியாங்சு மாநிலத்தில் லியானியுங்கான் துறைமுகத்தின் அருகிலுள்ள காங்வாங் மலையில் அண்மையில் கண்டுபிடிக்கப்பட்டன.

399இல் புகழ்மிகு துறவியான ஃபாஹியானும் மூன்று பிற சீனப் புத்த துறவிகளும் சாங்கானைவிட்டுப் புறப்பட்டு மறைநூல் தேடி இந்தியா சென்றனர். அவர்கள் 11 ஆண்டுகள் பயணம் செய்தனர். பட்டுச் சாலை வழியே சென்று, 30 நாடுகளில் பயணம் செய்து, தென் கடலைக் கடந்து கான்டனில் இறங்கி சீனா வந்தடைந்தனர்.

6ஆம் நூற்றாண்டில் 'சென்' புத்த சமயத்தைச் சீனாவில் நிறுவிய இந்தியத் துறவியான போதிதர்மர் அதே வழியாகச் சென்று கான்டனை அடைந்தார். சீன அறிஞர் பெரிதும் மதித்துவந்த 'சென்' சமயம் 20ஆம் நூற்றாண்டில் ஜப்பானில் பரவி, மேல் நாட்டார் கூறும் 'சென் பௌத்தம்' எனும் பெயரைப் பெற்றது.

சீன ஓவியர்கள் கடல் கடந்து வந்த இப்பெரும் ஞானியை நினைவூட்டும் வகையில், நாணல் தண்டில் அவைகளைக் கடப்பவராக அவரைத் தீட்டி தீட்டியுள்ளனர்.

ரினி டாங் ஃபிரெஞ்சுக்காரர்; பாரிஸிலுள்ள மனித இன அருங்காட்சியக இனவியலார்; 1983 இல் பாரிஸில் நடைபெற்ற சீனக் குகை ஓவியப் பெருங்காட்சியை அமைத்தவர்.

பியர் கொலோம்பெல் தேசிய அறிவியல் ஆராய்ச்சி நிலையத்தில் குகை ஓவிய ஃபிரெஞ்சு வல்லுநர். இப்போது பாரிஸிலுள்ள மனித இன அருங்காட்சியகத்தில் பணிபுரிகிறார்,

நிழற்படம் © பியர் கொலோம்பெல், பாரிஸ்

புத்த சம்ய சென் (ஜப்பானிய சென்) பிரிவை நிறுவிய 8ஆம் நூற்றாண்டு இந்தியத் துறவி போதி தர்மர் சீனா சென்றதும், லோயாங் அருகிலுள்ள சாவோலின் மடாலயம் சென்றார். அங்கு வெறும் குகைச் சுவரின் முன் அசையாமல் அமர்ந்து ஒன்பது ஆண்டுகள் தியானத்தில் ஆழ்ந்திருந்தாராம். இறுதியில் தம் புதிய புத்த சமயக் கொள்கையை வெளியிட்டார். எல்லா உயிர்களுக்கும் புத்த இயல்பு உண்டு என்றும், இதை உணர்ந்தால் உண்மை ஒளி கிடைக்கும் என்றும், உடல் மன உலைவினால் இது தடைபடும் என்றும் அவர் கூறினார். சாவோலின் மடாலயச் சுவர்களில் கிங் வம்ச கால (1644-1911) ஓவியங்கள் தீட்டப்பட்டுள்ளன. 500 அர்அதர் கடலைக் கடக்கும் காட்சி இவற்றுள் ஒன்று. இதன் அளவு 300 ச.மீ. மேலே வலப்புறம்: அர்அதர் (தூயவர்) சிலர் விசிறியும் மறை நூலும் எடுத்துச் செல்கின்றனர். சாவோலின் மடாலயத்தில் குங்-ஃபு எனும் சண்டை முறையும் பிறந்தது. வியப்பாக இருக்கின்றது. போதி தர்மரே இம் முறையின் தந்தை எனக் கருதப்படுகிறார். மடாலய முற்றத்தில் சீன, இந்தியத் துறவியர் இச்சண்டையைப் பயிற்சி செய்வதை வலப்புறச் சுவரோவியம் காட்டுகிறது.

எத்தியோப்பியாவில் டா
னாக்கில் பாலை வழியே
உப்பு எடுத்துச் செல்லும்
வணிகர் கூட்டம்

கிழக்கு ஆ:.ப்ரிக்க வணிக வழிகளை மீண்டும் ஆராய்தல்

ஜோசப் :.பிரெடரிக் எம்ப்விலிஸா

கிழக்கு ஆஃப்ரிக்காவில் நீண்ட தூர வணிக வளர்ச்சிக்கு இரு காரணங்கள் இருந்தன. முதற்காரணம் வடக்கே குவார்டாஃபுய் முனை முதல் தெற்கே சோஃபாலா வரை பரந்திருந்த நீண்ட கடற்கரை. இக்கடற்கரை முழுவதும் மீன் வளமும், மரங்களடர்ந்த சதுப்புநிலமும், உப்பும், பல்வேறு பொருள்களும் மலிந்திருந்தன. இது கிழக்கு ஆஃப்ரிக்க நாடுகளுக்கும், ஆசிய, மத்தியதரைக் கடல் நாடுகளுக்குமிடையே வணிகம் வளரப் பெரும் ஊக்கமளித்தது. இரண்டாவது காரணம் உள்நாட்டுப் பகுதி. அங்கு உப்பு ஏரிகள், ஊற்றுகள், இரும்பு, தங்கம், செம்பு போன்ற உலோகங்கள் ஆகியவை வணிக வளர்ச்சிக்கு உதவின. இவை ஆஃப்ரிக்காவின் நடுவில் பல்வேறு பகுதிகளில் வாழ்ந்த மக்களிடையே வணிகத் தொடர்பை ஏற்படுத்தத் துணைபுரிந்தன.

கிழக்கு ஆஃப்ரிக்காவின் உட்பகுதியைப் பற்றிய போதிய செய்திகிடைக்காமையினால், 15ஆம் நூற்றாண்டின் இறுதியில் இந்தியப் பெருங்கடலில் போர்ச்சுக்கீசியர் வருவதற்கு முந்திய நூற்றாண்டுகளில் உள்நாட்டிற்கும் கடற்துறைமுகங்களுக்குமிடையே தொடர்பு இருந்ததில்லை எனும் கருத்து நிலவுகின்றது. ஆயினும், உள்நாட்டுச் சமூகங்களில் நீண்ட தூர வணிகம் திடீரெனத் தோன்றியிராது என்றும் உணவுப் பொருள், கால்நடை, குறிப்பாக இரும்புக் கருவிகள் உப்பு ஆகியவற்றில் ஏற்கெனவே அங்கு நிலவிய வட்டார வணிக முறைகளைத் தழுவி வளர்ந்திருக்கும் என்றும் புதிய சான்றுகள் காட்டுகின்றன. உள்நாட்டு மக்கள் இவ்வாறு தொடங்கித்தான் பிறகு கடற்கரையோடு தொடர்பு கொண்டு பன்னாட்டு வணிகத்தில் ஈடுபட்டனர்.

ஆயினும் உள்நாட்டிற்கும் கடற்கரைக்குமிடையே 18ஆம் நூற்றாண்டின் இறுதியில் வணிகத் தொடர்பு ஏற்பட்டது என்பதும் 19ஆம் நூற்றாண்டு வரை பெரும் ஏரிகளுக்கு வணிக வழிகள் நிலையாக ஏற்படவில்லை என்பதும் ஏற்புடையதாகத் தெரியவில்லை. உலக மக்கள் யானைத் தந்தத்தை மிகுதியாக விரும்பியதாலும், ஸான்ஸிபார், மாஸ்கறீன், கரீபியத் தீவுகளின் தோட்டத் தொழிலுக்கு அடிமைகள் தேவையாக இருந்ததாலும் இது ஏற்பட்டது. 19ஆம் நூற்றாண்டின் மத்தியில் உள்நாட்டை இணைக்கும் கிளை பாதைகளுடைய மூன்று முக்கிய வணிகவழிகள் அமைக்கப்பட்டிருந்தன.

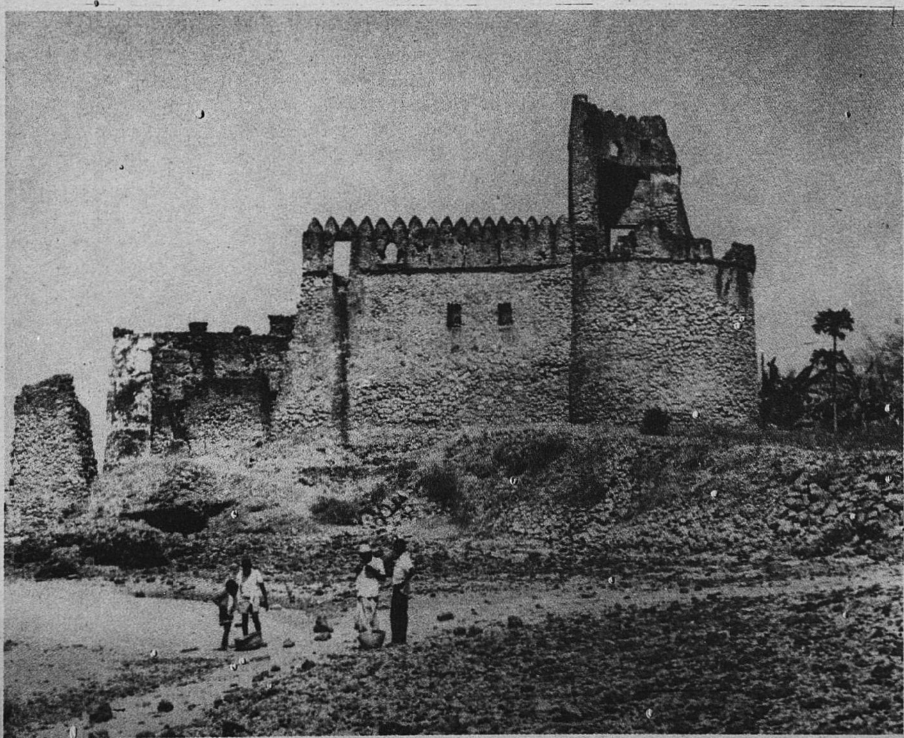
இம்மூன்று வணிக வழிகளுள் கில்வா ஏரி நியாசா வணிக வழி மிகப் பழமையானதாகும். 17ஆம் நூற்றாண்டின் முதல் பத்தாண்டுகளில் இது தோன்றியிருக்கக் கூடும்; அதுவரை கில்வா, அக்கால பிற கடற்கரை நகர்களைப் போன்று, உள்நாட்டைவிட கடலையே சார்ந்திருந்தது. மத்திய கிழக்குப் பகுதியைச் சேர்ந்த முஸ்லிம்கள் நிறுவிய கில்வா பல நூற்றாண்டுகளாக இஸ்லாமிய வணிகக் குடியேற்றமாக இருந்தது. கலப்புத் திருமணத்தினாலும், பரத்தையர் உதவியினாலும் அங்கு நாளடைவில் ஆஃப்ரிக்கரின் மக்கள்தொகை பெருகியது. இதனால் கடல் சார்ந்த புறநோக்குள்ள சுவாஹிலிப் பண்பாடு வளர்ந்தது. சோஃபாலா வழியாக மட்டும்தான் உள்நாட்டு மக்களுடன் தொடர்பு இருந்தது. தெற்கிலிருந்த சோஃபாலா துறைமுகம் நில வணிக வழி மூலமாக ஸிம்பாப்வே தங்கச் சுரங்கங்களுடன் இணைக்கப்பட்டிருந்தது. ஸிம்பாப்வே மேட்டுநிலத்தின் தங்க வணிகத்தில் வெற்றிகரமாக ஆதிக்கம் பெறத் தொடங்கியதிலிருந்து கில்வாவின் புகழ் ஓங்கியது. பரந்த உள்நாட்டுடன் வணிகம் செய்ததைவிட சோஃபாலாவை இணைத்த கடல் வழியைக் கட்டுப்படுத்தியதால்தான் இந்நிலை ஏற்பட்டது.

கில்வாவுக்கும் உள்நாட்டுப் பகுதிக்குமிடையேயிருந்த வணிகத் தொடர்பு பற்றி முதன் முதலாகக் குறிப்பிடுபவர் போர்ச்சுக்கீசிய சேசுசபைக் குரு அருட்திரு. மான்கிளாரோ ஆவார். 1569இல் யானைத் தந்த வணிகம் நடைபெற்றதாக அவர் கூறுகிறார். 16ஆம் நூற்றாண்டின் இறுதிக் கால்பகுதியில் கில்வா கடல் சார்ந்த வணிகத்திற்கு கொடுத்து

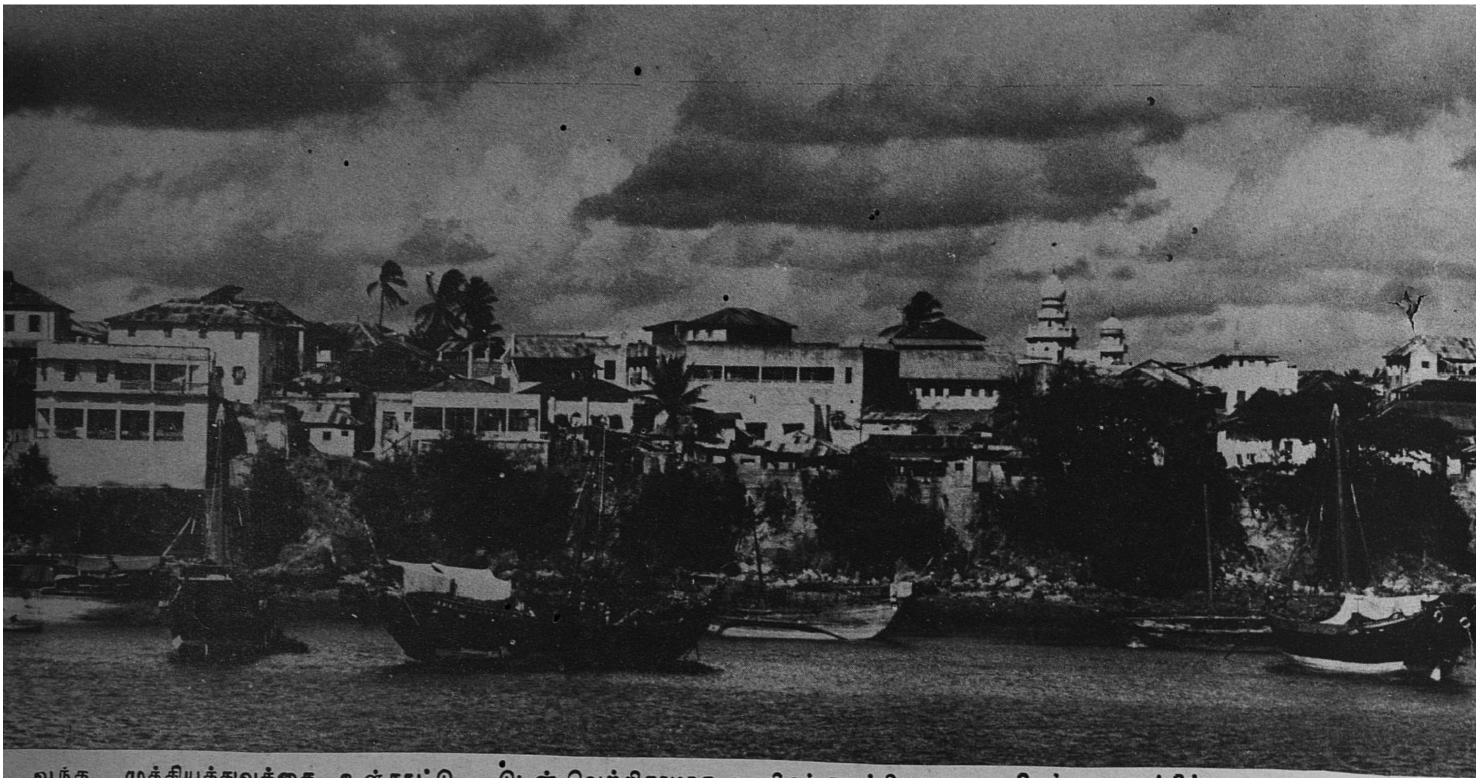
ஜோசப் :.பிரெடரிக் எம்ப்விலிஸா
தான்ஸானியர்: தார்-எஸ்-சலாம் பல்கலைக்கழக வரலாற்று முதுநிலை விரிவுரையாளர்; தென் ஆஃப்ரிக்கப் பல்கலைக்கழகங்களில் சமூகவியல் மாநாட்டு அவையின் உறுப்பினர்; கிழக்கு தென் ஆஃப்ரிக்க வரலாறுபற்றிப் பல நூல்களும் கட்டுரைகளும் எழுதியுள்ளார்.

நிழற்படம் ஜார்ஜ் கெர்ஸ்டர், © ராஃபோ, பாரிஸ்

நிழற்படம்: ஜெஸ்பர் கெர்கன்ஸ் © தேசிய அருங்காட்சியகம், தான்ஸானியா



தான்ஸானிய ஐக்கிய குடியரசில் கில்வாவிலுள்ள 19 ஆம் நூற்றாண்டுப் போர்ச்சுக்கீசிய கோட்டையின் தோற்றம். 10ஆம் நூற்றாண்டிலேயே முக்கிய வணிக மையமாக இருந்த கில்வா, கிழக்கு ஆ:.ப்ரிக்காவின் மிகப் பண்டைய உள்நாட்டு வணிக வழியின் கடற்கரை கோடியாக இருந்தது.



வந்த முக்கியத்துவத்தை உள்நாட்டு வணிகத்திற்கு மாற்றிக் கொண்டது எனும் கருத்தைப் பல போர்ச்சுக்கீசிய ஆதாரங்களும் ஆதரிக்கின்றன. இது ஒன்றுதான் பொருளாதார அழிவைத் தடுக்க ஒரே வழியாக இருந்தது. ஏனெனில், போர்ச்சுக்கல் ஸிம்பாப்வேயுடன் தங்க வாணிகத் தொடர்புகளைத் துணித்துவிட்டது. இப்போது கில்வா யானைத் தந்த வணிகத்தில் இறங்கியது.

கடல் ஊக்கமளித்து வந்தபோதிலும், கில்வாவின் பரந்த உள்நாட்டு பகுதிச் சமூகங்களில் ஏற்பட்ட பொருளாதார மாற்றங்களும் சம முக்கியத்துவம் பெற்றன. பலபொருளாதாரக் காரணங்களின் பயனாக யாவோக்கள், கில்வா வாணிக வழியில் முக்கிய வணிகர்களாகத் தோன்றினர். அவர்கள் கடற்கரைக்குச் சென்ற பயணங்களின்போது முன்னணியிலிருந்தவர்கள் சிஸி எனும் இரும்புக் கொல்லர்கள். அவர்கள் யாவோ சமூகத்தில் முக்கிய இடம் பெற்றிருந்ததுடன் வட்டார. மண்டல வணிகத்திலும் பெரும் பங்கு பெற்றனர், இப்பயணங்கள் 1590 முதல் 1616 வரை நடந்திருக்கலாமெனக் கருதப்படுகின்றது. யாவோலாந்துக்கும் கில்வாவுக்கும் இடையே நாட்டு வணிகம் படிப்படியாகவே வளர்ந்தது என்பது உறுதி. தோல், இரும்புப் பொருள்கள் கடற்கரை வணிகர்கள் முக்கியமாகக் கருதாத விவசாய பொருள்கள் ஆகியவற்றில் தொடங்கிய குறுகிய மண்டல வணிகம், பிறகு 17-ஆம் நூற்றாண்டின் இறுதியில் நன்கமைந்த வணிகமாகச் செழித்தோங்கியது.

இரண்டாவது பெரும் வணிக வழி மேலும் வடக்கிலிருந்த பங்காளி பள்ளத்தாக்கு வழியாகும். அங்கு கடற்கரை நகர்களுக்கும் உள்நாட்டு மக்களுக்குமிடையே வணிகத் தொடர்புகள் கில்வா கடற்கரையைவிட முன்னதாகவே ஏற்பட்டிருந்ததாகத்தெரிகின்றது.இடைப்பட்ட பகுதியில் ஏற்பட்டமக்கள்தொகை நெருக்கமும், போர்ச்சுக்கீசியருடன் ஏற்பட்ட பூசல்களும் மொம்பாசாவை 16 ஆம் நூற்றாண்டிலேயே 'உள்நாட்டுப் பகுதிகளுடன் வணிகத் தொடர்பு கொள்ளுமாறு வற்புறுத்தின. உள்நாட்டுடன் வெற்றிகரமாக வணிகம் நடத்தியபடியால் மொம்பாசா கிழக்கு ஆஃப்ரிக்கக் கரையின் முக்கிய வணிக மையங்களுள் ஒன்றாக உயர்ந்தது எனலாம். 16ஆம் நூற்றாண்டில் 2ஆம் பத்தாண்டில் மொம்பாசா வணிகர்கள் உள்நாட்டு வணிகர்களுடன் சில வேளை போரிட்டும், சிலவேளை அமைதியாக தேன், மெழுகு, யானைத்தந்தம் ஆகியவற்றில் வணிகம் செய்தும் வந்தனர். தெற்கில் போர்ச்சுக்கீசிய ஆதிக்கத்திலிருந்த வணிகத்தை ஓரளவு சாராமலிருந்ததன் பயனாக மொம்பாசா 1505 முதல் 1589 வரை போர்ச்சுகீசியரின் தொடர் தாக்குதலை எதிர்த்து நிற்க முடிந்தது.

ஆயினும், 17ஆம் நூற்றாண்டில் மொம்பாசாவில் ஏற்பட்ட அரசியல், பொருளாதார மாற்றங்களின் விளைவாகத் தோன்றிய கொந்தளிப்புகளில் இந்த வாணிகம் பிழைக்கமுடியவில்லை. உள்நாட்டு மக்களுக்கும், மாலிண்டி முதல் பங்கானி வரை மிரிமா கரையில் பரவியிருந்த நகர்களின் வணிகர்களுக்குமிடையே 18ஆம் நூற்றாண்டின் முதல் மாதிரியில் வணிகத் தொடர்புகள் வளரத் தொடங்கின. கில்வாவுக்கும் யாவோக்களுக்கு மிகுந்த தொடர்பைப் போல் இத்தொடர்பும். கரைப்பகுதியிலிருந்து ஊக்கம் பெற்றபோதிலும், பழை வட்டார வணிக அமைப்புகளின் விரிவினாலே வளர்ந்ததெனத் தெரிகின்றது. பங்கானி பள்ளத்தாக்கின் வணிக வழி பற்றிக் கூறும் முந்திய ஐரோப்பிய குறிப்புகள் எல்லாம், 19ஆம் நூற்றாண்டின் நடுவில் அது கடற்கரை வாழ் மக்களின் கட்டுப்பாட்டில் இருந்ததாகக் கூறுகின்றன.

ஆயினும், சில முக்கிய வட்டார வணிக அமைப்புகளும் இருந்தன. புதிதாகப் பிறந்த குழந்தைக்கான ஷாம்பா சடங்கிற்கு இன்றியமையாத பொருளாதார 'இம்பா' தோல் வணிகம் உட்பட, உசாம்பாரா முதல் மசா[illegible]லாந்து வரை வணிகம் பரவியிருந்தது. இ[illegible]பாலா மந்தைகள் மிகுதியாகயிருந்த தெற்கு பாரேயில்தான் இத்தோல்கள் கிடைத்தன. நாளடைவில் இது 'இம்பா' தோல் வணிகமாக மட்டுமிராமல், ஆட்டுத் தோல், ஆடுகள், கால்நடை வணிகமாகவும் விரிவடைந்தது. அது போலவே ஒருவேளை அதே காலத்தில், தனி ஷாம்பா வணிகர்கள் கடற்கரைப் பகுதியில் நெல், கால்நடை, புகையிலை ஆகியவற்றை விற்று அவற்றிற்குப் பதிலாகச் சில சடங்குகளுக்குப் பயன்பட்ட சிப்பிகளை வாங்கி வந்தனர்.

கிழக்கு ஆஃப்ரிக்க கரையின் முக்கிய வணிக மையமான மொம்பாசா (கென்யா)வின் தோற்றம் 16ஆம் நூற்றாண்டிலே மொம்பாசாதேன், மெழுகு தந்தம் ஏற்றுமதி செய்த உள்நாட்டுடன் வணிகத் தொடர்பு கொண்டிருந்தது

18ஆம் நூற்றாண்டின் இறுதியில் வயபாரேயில், க்வேனோ, மாம்பா அரசுகளுக்கிடையே முக்கியமானதொரு மண்டல வணிகம் வளர்ந்தது. மாம்பா இரும்புக்கொல்லர் உக்வேனோ சென்று கால்நடை விற்று இரும்பு வாங்கிவந்தனர். அவர்கள் அதைப் போர்க் கருவி செய்து சாகா, அருஷா சந்தையில் விற்றனர். இன்னும் கிழக்கிலிருந்த கிபோஷோக்கள் இம்மண்டல வாணிகத்தைக் கென்யாவிலுள்ள டாவெட்டா, டாய்ட்டாவுக்கும், மேற்கே காஹே, அருஷா சினியின் சமவெளிப் பகுதிகளுக்கும் பரப்பினர். இரும்புடன், விவசாயப் பொருள்கள், உப்பு, புகையிலை, கால்நடை ஆகியவையும் பெண்களும் வணிகப் பொருளாயினர். ஆயினுப் 19ஆம் நூற்றண்டின் பின் பாதி வரை இவ்வணிகம் மண்டல அல்லது வட்டார வணிகமாகவே இருந்தது. இதனால் சுவாஹிலிகள் கடற்கரையிலிருந்து உள்நாடு சென்று சமவெளிகளில் வணிக நிலையங்களை நிறுவ முடிந்தது. கடற்கரை மக்கள் யானைத்தந்தம் பெற விழைந்தபோது, உள்நாடு அவ்விழைவை நிறைவேற்ற முன்வரும் முன்னே இது நடைபெற்றது.

தான்ஸானியர் கடற்கரையை தாங்கனீய்க்கா ஏரிக் கரையுடனும் அதற்கப்பாலும் இணைத்த வணிக வழி மிகப் பண்டையதாக இல்லையெனினும், மூன்று முக்கிய வணிக வழிகளுள்

நிழற்படம் © ஜோர்ஜஸ், பாரிஸ்
நிழற்படம் © ஜோர்ஜஸ், பாரிஸ்

உலகிலேயே ஆறாவது முக்கிய செம்பு உற்பத்தி செய்யும் நாடாகிய ஸரியான் ஷாபா முன்னால் (கட்டங்கா) பகுதியின் செம்புச் சுரங்கம். தான்ஸானியக் கரையையும் தாங்கனீய்க்கா ஏரியையும் இணைத்த பெரும் வணிக வழியில் சென்றபொருள்களில் செம்பு முக்கியமானதாகும். மணிக் கற்களும் போர்க் கருவிகளும் செய்ய செம்பு பயன்பட்டது.

நமக்கு நன்கு தெரிந்த வழியாகும். மேற்கு, மத்திய தான்ஸானியாவில் மண்டல அமைப்பாகத் தொடங்கிய இவ்வழி 1800இல் கடற்கரையை அடைந்தது. யாவோலாந்தைப் போலவே, இங்கும் அக்கால முழுவதும் இரும்பு மண்வெட்டி முக்கிய வணிகப் பொருளாக இருந்தது, இது 18ஆம் நூற்றாண்டில் பயிர்த்தொழிலுக்கும் கைத்தொழிலுக்கும் ஏற்பட்ட இணைப்பின் அளவை வலியுறுத்துகிறது. இப்பகுதியில் ஆங்காங்கே சில இடங்களில்தாம் நிலத்தில் இரும்புக் கலவை கிடைத்தது. சடங்குகளும் சமூகத் தடைகளும் தொழில்நுட்பத்தை கட்டுப்படுத்தி வந்ததனால், அது உஃபிப்பா மேட்டுநிலத்திலும், வடமேற்கு தான்ஸானியாவிலுமிருந்த சில குடும்பங்களின் முற்றுரிமையாக இருந்தது.

அதுபோலவே, உழவர் சமுதாயத்திற்கு முக்கிய தேவையான உப்பும் அப்பகுதியில் எங்கும் தாராளமாகக் கிடைக்கவில்லை. 19ஆம் நூற்றாண்டில் உவின்ஸா உப்பு விக்டோரியா ஏரியின் தென்கரையிலிருந்து வட ஸாம்பியாவுக்கும், கிழக்கு ஸாயரிலிருந்து குவாஹா பள்ளத்தாக்கிற்கும் அனுப்பப்பட்டது.

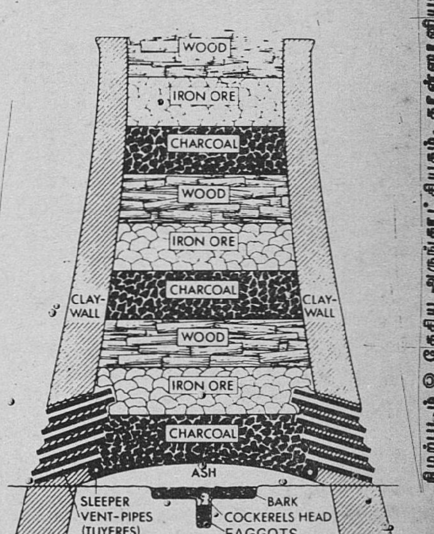
மண்டல வணிகத்தின் மூன்றாவது முக்கிய பொருள் செம்பு. இது கட்டங்காவில் சுரங்கத்திலிருந்து எடுக்கப்பட்டு கட்டிகளாக வார்க்கப்பட்டு சும்ப்வா கலகன்சா ஆகிய பகுதிகளில் சுற்றி வரும் வணிகர்களால் வடக்கே மேற்கு தான்ஸானியாவுக்கு கொண்டு போகப்பட்டது. அங்குள்ள கொல்லர் அதைக் கம்பியாக நீட்டி, காப்பு போன்ற அணிகலன்களாகவும் அரச குடும்பங்களின் சின்னங்களாகவும் செய்தனர். அதே காலத்தில் ஏரிகளுக்கிடைப்பட்ட புஹா, பருண்டி ஆகிய தென் அரசுகளில் செம்பு அரிசரின் ஈட்டிகளையும் கைவளைகளையும் செய்யப் பயன்பட்டது.

மற்றிரு பகுதிகளில் நிகழ்ந்தது போலவே, சுவாஹிலி. அராபிய வணிகர் கூட்டம் கரைப் பகுதியிலிருந்து உள்நாட்டினுள் ஊடுருவிச் செல்லு முன்னே இப்பெரும் மண்டல வணிகம் பெருகியது. இவ்வணிகர்கள் யானைத் தந்தத்தையும் அடிமைகளையும் வாங்க விரும்பினரே தவிர இரும்பு, உப்பு அல்லது செம்பு வணிகத்தில் அக்கறை காட்டவில்லை. இவர்கள் 19ஆம் நூற்றாண்டில் இரண்டாம் பத்தாண்டில்தான் மத்திய தான்ஸானியாவை அடைந்தனர்.

மத்திய, மேற்கு தான்ஸானியாவில் உற்பத்தியான பொருள்களுடன் யானை தந்தமும் சேர்ந்துவிட்டதால், பரந்த நீண்ட தூர வணிக அமைப்பு ஏற்பட்டது. இது கடற்கரையை உள்நாட்டின் தூரப் பகுதிகளுடன், இணைத்தது. இது மண்டல வணிகம், பன்னாட்டு வணிகத்திற்குத் துணையாக இருந்ததற்கு ஓர் எடுத்துக்காட்டாகும். திரும்பவும் உப்பு, இரும்பு. செம்பு, யானைத்தந்தம் வணிகம் உனியாம்வெஸியாவைச் சுற்றி நடைபெற்றது.

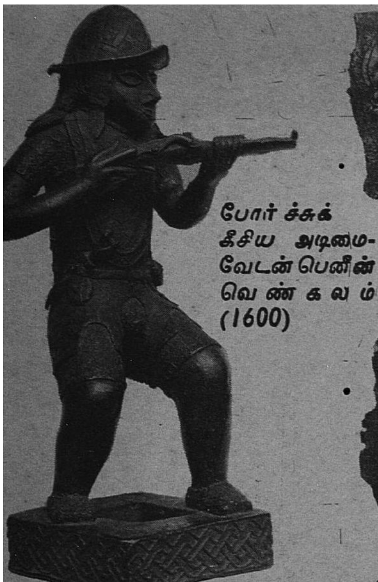
இது தொடங்கியதும், நீண்டதூர வணிகத்திற்கும் மண்டல அல்லது வட்டார வணிகத்திற்குமுள்ள வேறுபாடு நீங்கியது எனலாம். தொடக்கத்திலிருந்தே நெடுந்தூர வணிகம் இயல்பாகவே உள்நாட்டுப் பொருள்களைச் சார்ந்திருந்தது; ஆகவே வட்டார வணிகத்துடன் பின்னிப் பிணைந்திருந்தது. பெரும்பாலும் மகளிரும், அடிமைகளும் உணவைப் பயிரிட்டு அவ்வட்டாரத்துக்குள்ளே விற்றனர். இரும்பும் உப்பும் அண்மை மாவட்டங்களிலிருந்து கொண்டுவரப்பட்டன. பெரும்பாலும்

(தொடர்ச்சி மூன்றாம் உள் அட்டை பார்க்க)

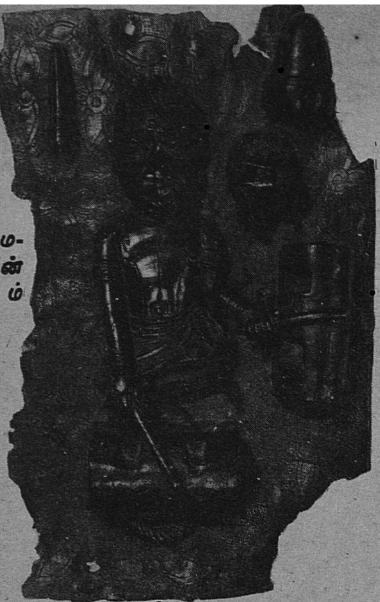


நிழற்படம் © தேசிய அருங்காட்சியகம், தான்சானியா

மேற்கு, மத்திய தான்ஸானியாவை இணைத்த வணிக வழிகளில் 18ஆம் நூற்றாண்டில் அனுப்பப்பட்ட பொருள்களுள் மண்வெட்டி முக்கியமானதாகும். மேற்கு தான்ஸானியாவில் உ:பிபா மேட்டு நிலத்தில் மிகுதியாக வாழ்ந்த குடும்பங்களுக்கு மட்டும் உருக்கி உருவாக்கும் நுட்பம் தெரிந்திருந்தது. வலப்புறம் இப் பகுதியிலுள்ள இரும்பு உருக்கும் பண்டைய உலையின் குறுக்கு வெட்டுத்தோற்றம்.



போர்ச்சுக்கீசிய அடிமை-வேடன் பெனீன் வெண்கலம் (1600)



அடிமை வணிகர் வருகையைக் கொட்டு அறிவிக்கிறது (1600)

நற்பேறு இழந்து பலியானோர்

நிழற்படங்கள் © பிரிட்டிஷ் அருங்காட்சியகம், லண்டன்

நிழற்படம் © ஆல்மாசி பாரிஸ்

அடிமை வாணிகம்

ஆந்திரே கெட்ரோஸ்

போர்ச்சுக்கீசியர் நாடு கண்டுபிடிக்கச் சென்ற பயணங்களும் நாவாய் மன்னர் ஹென்றி நீக்ரோ வணிகத்திற்கு அளித்த ஊக்கமும், 15ஆம் நூற்றாண்டின் கறுப்பு அடிமைகளைப் பேரளவில் ஆஃப்ரிக்காவின் மேற்கு கரையிலிருந்து ஸ்பெயினுக்கும் போர்ச்சுக்கலுக்கும் கொண்டுபோக வழிவகுத்தன. ஆயினும் புதிய உலகைக் கண்டுபிடித்ததன் விளைவாகவே அடிமை வணிகம் பேரளவில் நடைபெறத் தொடங்கியது. சான் டொமிங் கோவில் (ஸ்பானியோலா) தொடங்கிய ஸ்பானியப் படையெடுப்பு விரைவில் போர்ட்டோ ரீக்கோ, ஜமைய்க்கா, கியூபா ஆகிய பகுதிகளுக்கும் பரவியது. கரிபியத் தீவுகளில் இறங்கிய முதல் அடிமைகள் ஸ்பெயின், போர்ச்சுக்கல் நாடுகளிலிருந்து கொண்டுவரப்பட்டனர். ஆனால் விரைவில் கினி கரையிலிருந்தே நேராக அடிமைகள் அனுப்பப்பட்டனர். தோட்டங்களிலும் செம்புச் சுரங்கங்களிலும் வேலை செய்வதற்காக அவர்கள் இறக்குமதி செய்யப்பட்டனர்.

1528 பிப்ருவரி 12இல் ஜெர்மானியக் குடிகளும் வெல்சர் வணிகக் குடும்பத்தின் பிரதிநிதிகளுமான ஹென்றி ஹெங்கெருக்கும் ஜெரோம் சேலருக்கும் ஸ்பெயின் மன்னர் அடிமை வணிகம் செய்யும் முதல் உரிமம் வழங்கினார். இவர்களும் ஃபக்கர்களும் ஸ்பெயினின் நிதிக் காரியங்களில் முக்கிய பங்கு பெற்றனர். பிறகு செவில், லிஸ்பன், கனேரி தீவுகள், வெர்டு முனைத் தீவுகள், சாவ் டோமே, அங்கோலா, சாவ் ஜார்ஜ் தெமினா ஆகியவற்றிலிருந்து கரிபியப் பகுதிகளுக்கு அடிமைகளை அனுப்புவதற்கு போர்ச்சுக்கீசிய, ஸ்பானிய வணிகர்களுக்கு உரிமை வழங்கப்பட்டது.

இச் "சட்ட முறையான" வணிகம் நடைபெற்று வந்தபோதிலும், ஆங்கிலேயரும் டச்சுக்காரரும் தங்கம், சர்க்கரை, தோல் ஆகியவற்றிற்குப் பதிலாக கறுப்பு அடிமைகளை சான் டொமிங் கோவில் குடியேறியிருந்த ஸ்பானியருக்கு இரகசியமாக விற்று வந்தனர். 1588இல் ஆங்கிலேயர் தோல்வியுற ஆர்மெடாவைத் தோற்கடித்து ஜமைய்க்காவைப் பிடித்த பிறகு ஸ்பானிய முற்றுரிமை முறியடிக்கப்பட்டது. ஆர்மெடாவைத் தோற்கடித்த முக்கிய தலைவர்களான சர் ஃபிரான்சிஸ் டிரேக்கும் சர் ஜான் ஹாக்கின்சும் அரச கடற்பயண நிறுவனத்தில் முக்கிய பங்கு பெற்றனர். எலிசபெத் அரசியின் இசைவும் நிதி ஆதரவும் பெற்ற இந்நிறுவனம் செனகால் முதல் காம்பியா ஆறு வரை ஆஃப்ரிக்க கரை முழுவதும் அடிமை வணிகம் செய்து வந்தது. இவ்வணிகர்கள் வணிகம் செய்ததுடன், பிறநாட்டுக் கப்பல்களைத், தாக்கியும் கொள்ளையடித்தும் வந்தனர். டோனுகா எனும் கரிபியத் தீவு இவர்களது புகலிடமாக இருந்தது.

16ஆம் நூற்றாண்டின் இறுதியில் விடுதலை பெற்ற டச்சுக்காரர் ஆஃப்ரிக்க கரையிலிருந்த போர்ச்சுக்கீசிய தளங்களைக் கைப்பற்றி அடிமை வணிகத்தில் பெருமளவில் இறங்கினர். இறுதியாக, ஃபிரெஞ்சுக்காரர் ரிஷல்யூ, சிறப்பாக கோல் பேர் அதிகாரத்தின் கீழ் டோனுகா, சான் டொமிங்கோ ஆகிய தீவுகளைக் கைப்பற்றி பன்னாட்டு வணிகத்தின் இத் தனி வகையில் பங்குபெறத் தொடங்கினர். லே ஹாவ்ர், தீப், ரூவான், சான் மாலோ, பிறகு போர்தோ கப்பல் உரிமையாளர்கள் செனகால், வெர்டு முனை இன்னும் பிற இடங்களிலுமிருந்து அடிமைகளைக் கொண்டுவந்து, தம்முடன் போட்டியிட்ட ஆங்கிலேயர், டச்சுக்காரர், போர்ச்சுக்கீசியரைப்போல மேற்கு இந்தியத் தீவுகள், கயானா, வடஅமெரிக்க வெனிஸூவெலா, பிரேசில் ஆகிய பகுதிகளில் விற்று வந்தனர். சுதேச இந்தியர்கள் பெரும்பாலும் அழிக்கப்பட்டுவிட்டதிலும் இறக்குமதியான கறுப்பரிடையே இறப்பு வீதம் உயர்ந்ததிலும், தீவுக் குடியேற்றங்களிலும், அமெரிக்க கண்டக் குடியேற்றங்களிலும் மக்கள்தொகை குறைவாக இருந்தது. 1666—1800இல் ஒரு கோடி கறுப்பு அடிமைகள் புதிய உலக குடியேற்றங்களுக்கு அனுப்பப்பட்டதாக மதிப்பிடப்பட்டுள்ளது.

அடிமை வணிகர்கள் ஒரு முக்கோண வழியைப் பின்பற்றினர். ஐரோப்பியத் துறைமுகங்களிலிருந்து புறப்பட்ட இவர்கள் மலிவுப் பொருள்களை ஏற்றிச் சென்று, அவற்றிற்குப் பதிலாக. ஆஃப்ரிக்கக் கரைகளில் அடிமைச் சந்தையில் கறுப்பு அடிமைகளை வாங்கி, புதிய உலகில் அவர்களை உயர்ந்த இலாபத்திற்கு விற்றனர். பிறகு தங்கம், சர்க்கரை, புகையிலை, பருத்தி, தோல் போன்ற விலையுயர்ந்த குடியேற்ற நாட்டு பொருள்களை ஏற்றித் தம் நாடு திரும்பினர். அடிமை வணிகத்தின் பயனாகவே பெரும்பாலும் பன்னாட்டு வணிகமும் மேற்கு ஐரோப்பாவின் தொழில் வளமும் பெருகியதாகப் பல நூலாசிரியர்கள் கருதுகின்றனர் (எடுத்துக்காட்டாக மேற்கு ஐரோப்பாவில் அடிமைகளை வாங்குவதற்காக இரும்புக் கம்பிகளும் பருத்தி துணியும் செய்யப்பட்டன).

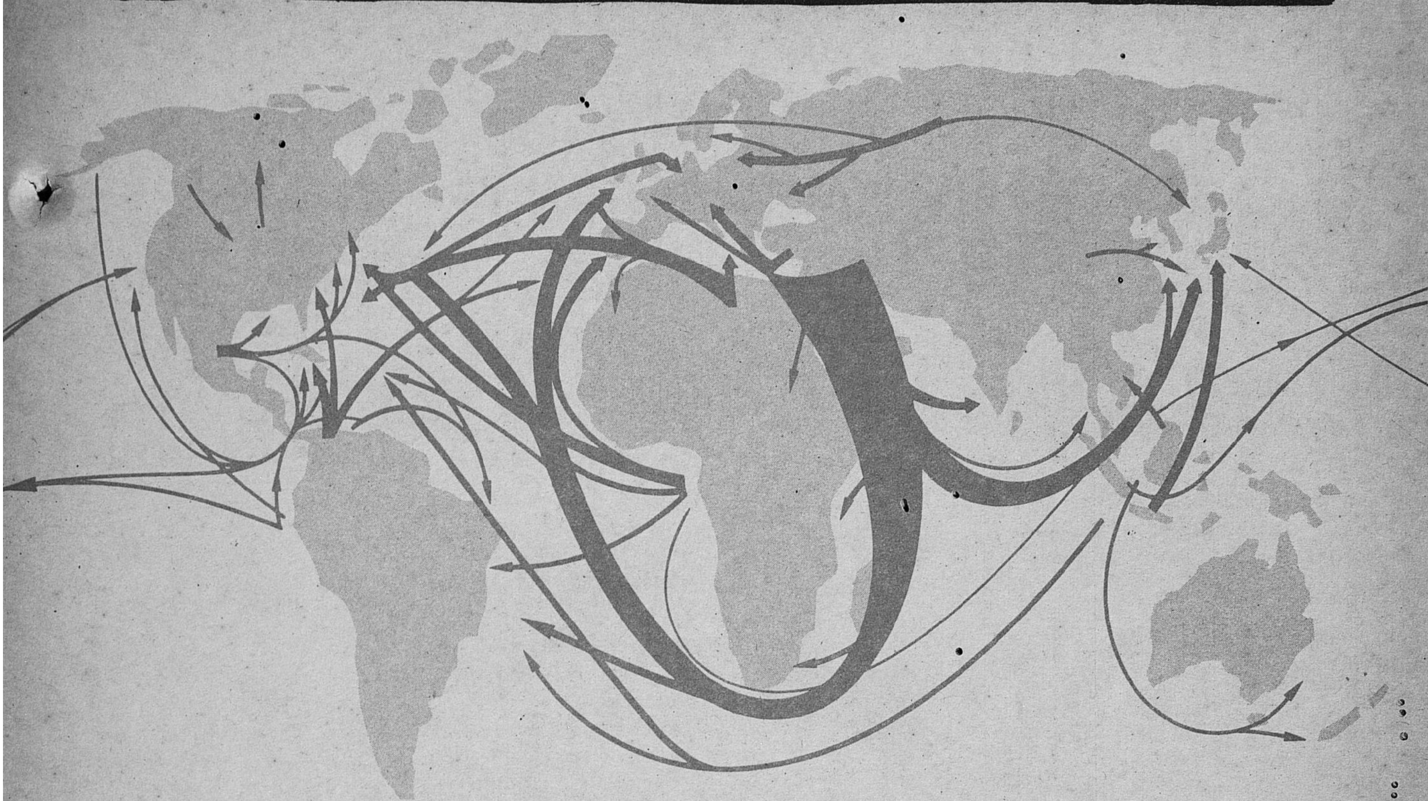
பண்டைய நாளிலிருந்தே போர்க் கைதிகளைக் கொல்வதற்குப் பதிலாக அடிமைகளாக்குவது வழக்கமாக இருந்தது. இது ஆஃப்ரிக்காவிலும் ஓரளவு நடைபெற்றுவந்தது. அங்கு அடிமைகளான போர்க் கைதிகள் சமுதாயத்துடன் இணைத்துவிட்டனர். ஆனால் அட்லாண்டிக் அடிமை வணிகம் பெருகவே இப்பிரச்சினை வேறு வகையாக மாறியது. பெரும் சோங்கய் பேரரசின் (-15ஆம் நூற்றாண்டு) கொள்ளைப் பொருள்களைப் பகிர்ந்துகொண்ட பல ஆஃப்ரிக்க குல அல்லது கிராமத் தலைவர்கள் கொள்ளை இலாபம் கருதி, போர்க் கைதிகளுக்காகவே இடைவிடாது போர்செய்து, செகு, பம்பரேனா காசோ, பாம்பக் ஆகிய . அடிமைச் சந்தைகளில் போர்க் கைதிகளை விற்றனர்.

பெரும்பாலும் சரக்கோல், மாண்டிங்கோ, ஹவ்சா குலத்தவரான வணிகர்

(தொடர்ச்சி IV பக்கம் பார்க்க)

ஆந்திரே கெட்ரோஸ் ஃபிரெஞ்சில் எழுதும் கிரேக்க எழுத்தாளர்: 12 நெடுங்கதைகள் வெளியிட்டுள்ளார்; இவை பல மொழிகளில் வெளிவந்துள்ளன; "ஹிஸ்டரி ஆஃப் தி கிரீக் ரெசிஸ்டன்ஸ் (ரோபேர் லாஃபான் பதிப்பகம், பாரிஸ்) எனும் நூலையும் எழுதியுள்ளார். ஆந்திரே மாஸ்பேன் எனும் புனைப் பெயரில் சிறுவருக்கெனப் பல நூல்கள் வெளியிட்டிருக்கிறார். இவை பரவலாக மொழிபெயர்க்கப்பட்டுள்ளன; பல பரிசுகளும் பெற்றுள்ளன.

பாய்மரக் கப்பல் முதல் பெரும் எண்ணெய்க் கப்பல் வரை



நிலப்படம் © ஆதாரம் 'இன்டர்நேஷனல் எனர்ஜி அனுவல்', 1982

எண்ணெய்த் தாகமுள்ள உலகம்

வின்செண்ட் லாபூர்

இந்நூற்றாண்டின் தொடக்கத்திலிருந்து கண்டுபிடிக்கப்பட்ட எண்ணெயில் பெரும் பகுதி, எண்ணெயைச் சிறிதளவே பயன்படுத்தும் நாடுகளில் தாம் கிடைத்துள்ளது. எண்ணெயைப் பெருமளவு பயன்படுத்தும் நாடுகள் பலவற்றில் எண்ணெய் கிடைப்பதில்லை. ஆகவே எண்ணெய் வணிகம் இடைவிடாது வளர்ந்துகொண்டே வந்து, இன்று அளவிலும் மதிப்பிலும் அதுவே மிக முக்கியமரன பன்னாட்டு வணிகப் பொருளாக இருக்கின்றது. எடுத்துக் காட்டாக, 1982இல் 1,85,000 கோடி டாலர் மதிப்புள்ள மொத்த வணிகப் பொருள்களுள் எரிபொருள்கள் $\frac{1}{4}$ பகுதியும், எண்ணெய் $\frac{1}{5}$ பகுதியுமாகும்.

கடல் வணிகத்தைப் பொறுத்தவரை எண்ணெய் மிக முக்கியமான இடத்தைப் பெற்றுள்ளது. 1980இல் உலகின் கப்பல்கள் எடுத்துச் சென்ற 373.2 கோடி டன் சரக்கில் எண்ணெய்ப் பொருள்கள் பாதியாகும். 1950—1973 இல் கடல் வழியாகச் சென்ற பெட்ரோலியப் பொருள்கள் ஆண்டுதோறும் 10% அதிகரித்தன. 1973இல் அதன் உச்சநிலையில் அது எல்லா கடல் வணிகப் பொருள்களிலும் 57%ஆக இருந்தது.

எண்ணெய்க் கப்பல்கள் நீண்ட தூரம் செல்லவேண்டியிருப்பதால், இவ் வணிகம் இன்னும் அதிக முக்கியத்துவம் பெறுகின்றது. வளைகுடாவிலிருந்து அமெரிக்கா 13,500 கி.மீ., தெற்கு ஐரோப்பா (சூயஸ் கால்வாய் வழியாக) 7,800 கி. மீ., ராட்டர்டாம் (நன்னம்பிக்கை முனை வழியாக) 20,000 கி. மீ. தொலைவிலுள்ளன. வெனிசுவேலாவிலிருந்து புறப்பட்டு ராட்டர்டாமில் இறக்குமதி செய்யும் கப்பல்கள் 7,500 கி. மீ. பயணம் செய்கின்றன. ஜப்பான், சவூதி அரேபியாவிலிருந்து 12,500 கி.மீ. தொலைவிலுள்ளது.

''எண்ணெய் வழி''களின் வரலாறு, பண்டை நாள் முதல் இவ்வரிய சரக்கான கசடெண்ணெயை நீண்ட தூரம் குறைந்த செலவில் எடுத்துச்செல்லப் பயன்படுத்திய தொழில் நுட்ப வளர்ச்சியின்—அதாவது எண்ணெய்க் கப்பல் வளர்ச்சியின்—வரலாறாகும்.

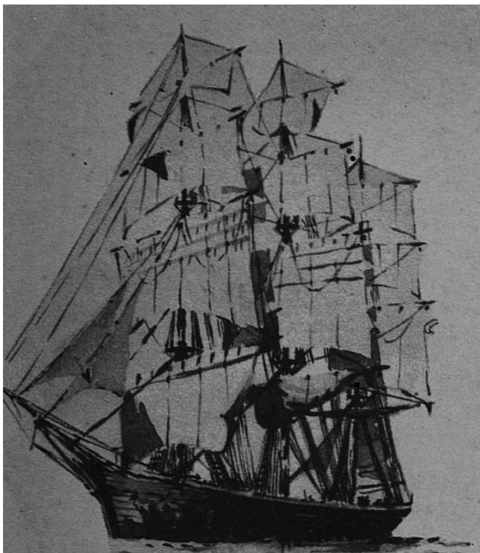
1870இல், அதாவது பென்சில்வேனியாவிலுள்ள டைட்டசுவிலிப் எண்ணெய் கண்டுபிடிக்கப்பட்ட 10 ஆண்டுகளுக்குப் பிறகு, அமெரிக்க உற்பத்தியில் 64 சதவீதம் ஏற்கெனவே ஏற்றுமதியாகி வந்தது. 19ஆம் நூற்றாண்டின் இறுதிக் கால் பகுதியில் எடுக்கப்பட்ட எண்ணெயில் $\frac{9}{10}$ மிகுதியாக அமெரிக்காவிலும் ரஷ்யாவிலும் கிடைத்தது. அவை தமது உற்பத்தியில் பாதிக்கு மேலாக ஏற்றுமதி செய்தன. ரஷ்யாவில் எண்ணெய் கிடைக்கும் இடங்களையும், கருங்கடல் துறைமுகமான பாட்டுமியையும் இணைக்கும் இருப்புப் பாதை தொடங்கிய பிறகு, 1883முதல் ரஷ்யாவும் அமெரிக்காவும் ஐரோப்பியச் சந்தையில் கடும் போட்டியிட்டன.

முதலில் அமெரிக்காவிலிருந்து ஐரோப்பாவிற்கு ஏற்றுமதியான எண்ணெய், தொட்டிகள் அமைந்த பாய்மரக் கப்பல்கள் எடுத்துச்சென்றன. 'சார்ல்ஸ்' என்பது அத்தகைய முதல் கப்பலாகும். 1869இல் கட்டப்பெற்ற அதில் 714 டன் எண்ணெய் கொள்ளக்கூடிய 59தொட்டிகள் இருந்தன. எடைப்பாரச் சிக்கல்கள் காரணமாக 1875 வரையில் பெருமளவு எண்ணெய் ஏற்றுமதி நடைபெறவில்லை.

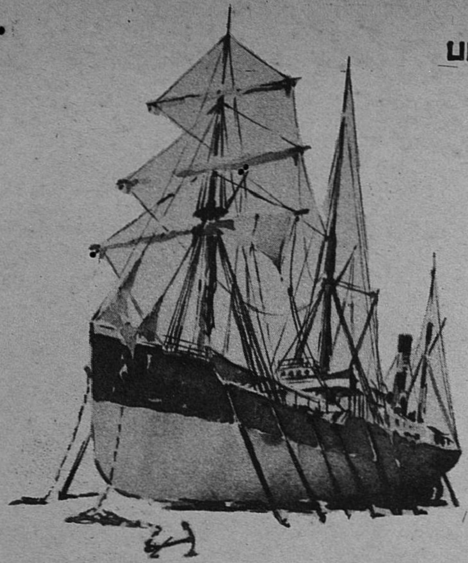
ஃபிரான்ஸிலுள்ள எண்ணெயைத் தூய்மையாக்கும் ஆலைகளுக்கு எண்ணெய் வழங்குவதற்காகவே 1874இல் கசடெண்ணெய் பெருமளவில் ஏற்றுமதி செய்யப்பட்டது. அப்போது 3,00,000 பீப்பாய்கள் ஏற்றுமதியாயின; 1879இல் அது 4,50,000 பீப்பாய்களாக உயர்ந்தது. அதற்குள்ளாக எண்ணெயைத் தூய்மைப்படுத்தும் ஃபிரெஞ்சு நிறுவனங்கள் லே ஹாவருக்கும் ரூவெறுக்குமிடையே சரக்கை இறக்கிச் சேமித்து வைக்கும் வசதிகள் ஏற்கெனவே அமைந்துவிட்டன. அவை அக்காலத்திற்கு மிகப் பெரியனவாக இருந்தன. 1879இல் நார்வே கப்பல் உடைமையாளர்கள் ஃபிலடெல்ஃபியா லே ஹாவர் பாதையில் 4 கப்பல்களை அனுப்பினர். அவற்றுள் 3 பாய்மரக் கப்பல்கள் 'ஸ்டாட்' எனும் 4ஆம் கப்பல் நீராவிக் கப்பல் 'ஸ்டாட்'டும் 1872இல் கட்டப்பெற்ற 2,748 டன் எடையுள்ள 'பெல்ஜியக் கப்பலான 'வாடர்லாந்தும்' பெருமளவு எண்ணெயை ஏற்றிச்சென்ற முதல் நீராவிக் கப்பல்களாகும்.

1885இல் ஆயிரத்துக்கும் மேற்பட்ட பாய்மரக்கப்பல்கள். அமெரிக்காவுக்கும் ஐரோப்பாவுக்குமிடையே சென்று வந்தன. இக்கால அமைப்புடைய முதல் எண்ணெய்க் கப்பலான 'க்ளக்கோஃப்' அப்போது பிரிட்டிஷ் கப்பல் கட்டும் தளத்தில் கட்டப்பட்டு வந்தது. அதில் கசடெண்ணெய் கப்பலின் உட்பகுதியில் ஏற்றிச் செல்லப்பட்டது.

வின்செண்ட் லாபூர், ஃபிரெஞ்சுக்காரர்; 'தோத்தால்' ஃபிரெஞ்சு எண்ணெய் நிறுவனம் பொதுச் செயலானர்; அமைச்சர் நிலையிலுள்ளவர்.

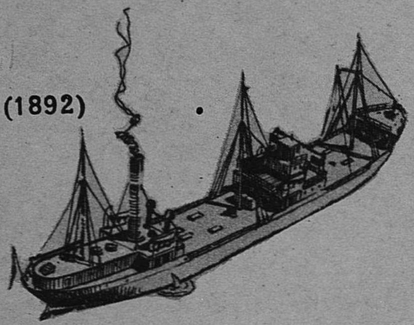


சார்லஸ் (1869)

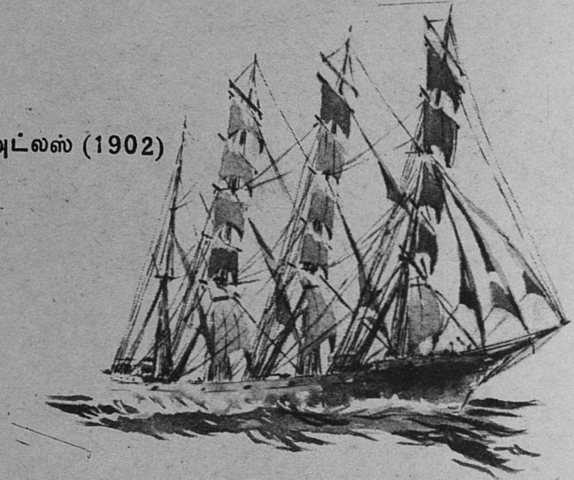


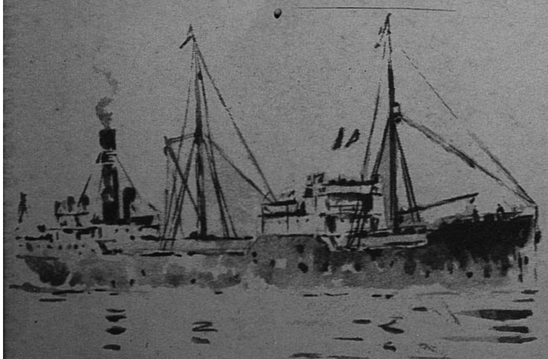
க்ளுக்கோஃப் (1885)

அஸோவ் (1892)

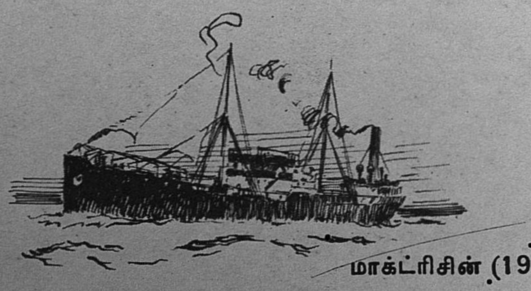


அட்லஸ் (1902)





டஃபீல்டு (1906)



மாக்ட்ரிசின் (1914)

நீராவிக் கப்பல்களை இதற்காகப் பயன்படுத்தியதனால் பெரும் பொருளாதார விளைவு ஏற்பட்டது. ஓராண்டில் பாய்மரக் கப்பல் மூன்று முறை அட்லாண்டிக்கைக் கடந்து சென்று திரும்பி வரும்; புதிய நீராவிக் கப்பல் ஏழு முறை சென்று வந்தது. ஏறக்குறைய 1895இல் அமெரிக்காவின் எண்ணெய் ஏற்றுமதி முழுவதும் நீராவிக் கப்பலிலே நடைபெற்றது. பாய்மரக் கப்பலின் காலம் முடிந்துவிட்டது எனலாம்.

இந்நூற்றாண்டின் தொடக்கத்தில் உலகின் இயந்திர எண்ணெய்க் கப்பல்களின் தொகை தொடர்ந்து பெருகியது. உலகின் கசடெண்ணெய் உற்பத்திக்கும் அதன் தேவை வளர்ச்சிக்குமேற்ப இது பெருகியது. 1910இல் உந்து வண்டிகள் வரத்தொடங்கவே, எண்ணெயை விளக்குக்காக மட்டும் பயன்படுத்திய நிலை மாறியது. வளர்ச்சி விரைவாக ஏற்பட்டது. முதல் 100 கோடி பீப்பாய் எண்ணெய் உற்பத்தி செய்ய 1895 வரை 36 ஆண்டுகளாயின; ஆனால் அடுத்த 8 ஆண்டுகளில் 2ஆம் 100 கோடி பீப்பாய் எண்ணெய் உற்பத்தி செய்யப்பட்டது. 1920இல் ஆண்டுதோறும் 5,00,000 கோடி பீப்பாய் எண்ணெய் உற்பத்தியானது.

1918 முதல் 1939 வரை தேவை 4 மடங்காகப் பெருகவே, உலகின் எண்ணெய்க் கப்பல்களின் தொகையும் அதற்கேற்ப பெருகியது. அப்போது அமெரிக்காவின் எண்ணெய் ஏற்றுமதி குறைந்து மத்திய கிழக்கு, லத்தீன் அமெரிக்கா, ஆசியா ஆகியவற்றின் எண்ணெய் உற்பத்தி உயர்ந்தது. 1947 வரை அமெரிக்கா உலகின் கசடெண்ணெயில் 60%க்கு மேல் உற்பத்தி செய்து, உலகின் எண்ணெய்க் கப்பல்களுள் 60%ஐக் கட்டுப்படுத்தியபோதிலும், உண்மையில் எண்ணெய்த் தொழில் பன்னாட்டுத் தொழிலானது.

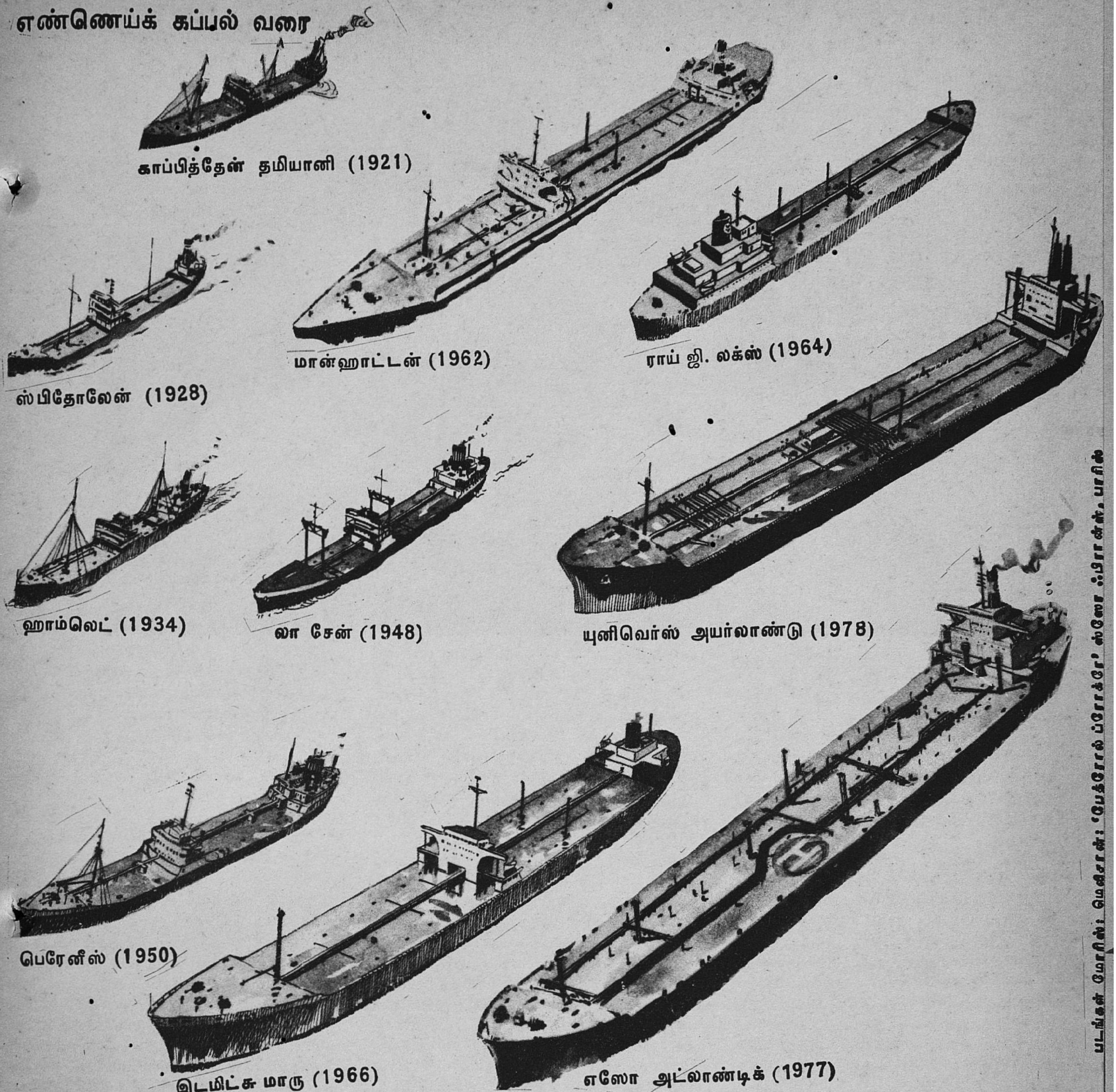
1950-லிருந்து எண்ணெய்க் கப்பலின் எண்ணிக்கை விரைவாக வளர்ந்தது. 1947 முதல் 1957 வரை இருமடங்கானது திரும்பவும் 1966-லும், மறுபடி 1973-லும் இரு மடங்கானது. 1950-லிருந்து 20 ஆண்டுகளில் உலகில் இதுவரை நிகழாத பொருளாதார வளர்ச்சி ஏற்பட்டது. மேல் நாடுகளில் வளர்ச்சி வீதம் ஆண்டுக்கு 5% ஆக உயர்ந்தது. அதே காலத்தில் உலகம் பயன்படுத்திய எண்ணெயின் அளவும் ஆண்டுதோறும் 7.6% உயர்ந்தது; அதாவது, பயன்படுத்தப்பட்ட மொத்த எரிபொருளின் அளவைவிட விரைவாக உயர்ந்தது.

எண்ணெய் மிகுதியாகப் பயன்பட்டதால், உலக உற்பத்தியில் அமெரிக்காவின் பங்கு குவிந்தது அதாவது 1942இல் 61% ஆக இருந்தது. 1973இல் 16% ஆகக் குறைந்தது. 1947—லிருந்து வளர்ந்து வரும் தேவைக்கேற்ப

---

*கப்பல் பளு அளவு என்பது, கப்பலில் ஏற்றக்கூடிய பளுவுடன் அதன் தேவைக்கேற்ப எண்ணெய்த் தொட்டிகள், மாலுமிகளின் வசதிகள் போன்றவற்றின் எடையும் சேர்ந்தது. ஆகவே கப்பலில் ஏற்றும் பாரம் அதன் பளு அளவைவிடக் கொஞ்சம் குறைவு (98 முதல் 97 சதவீதம்).

எண்ணெய்க் கப்பல் வரை

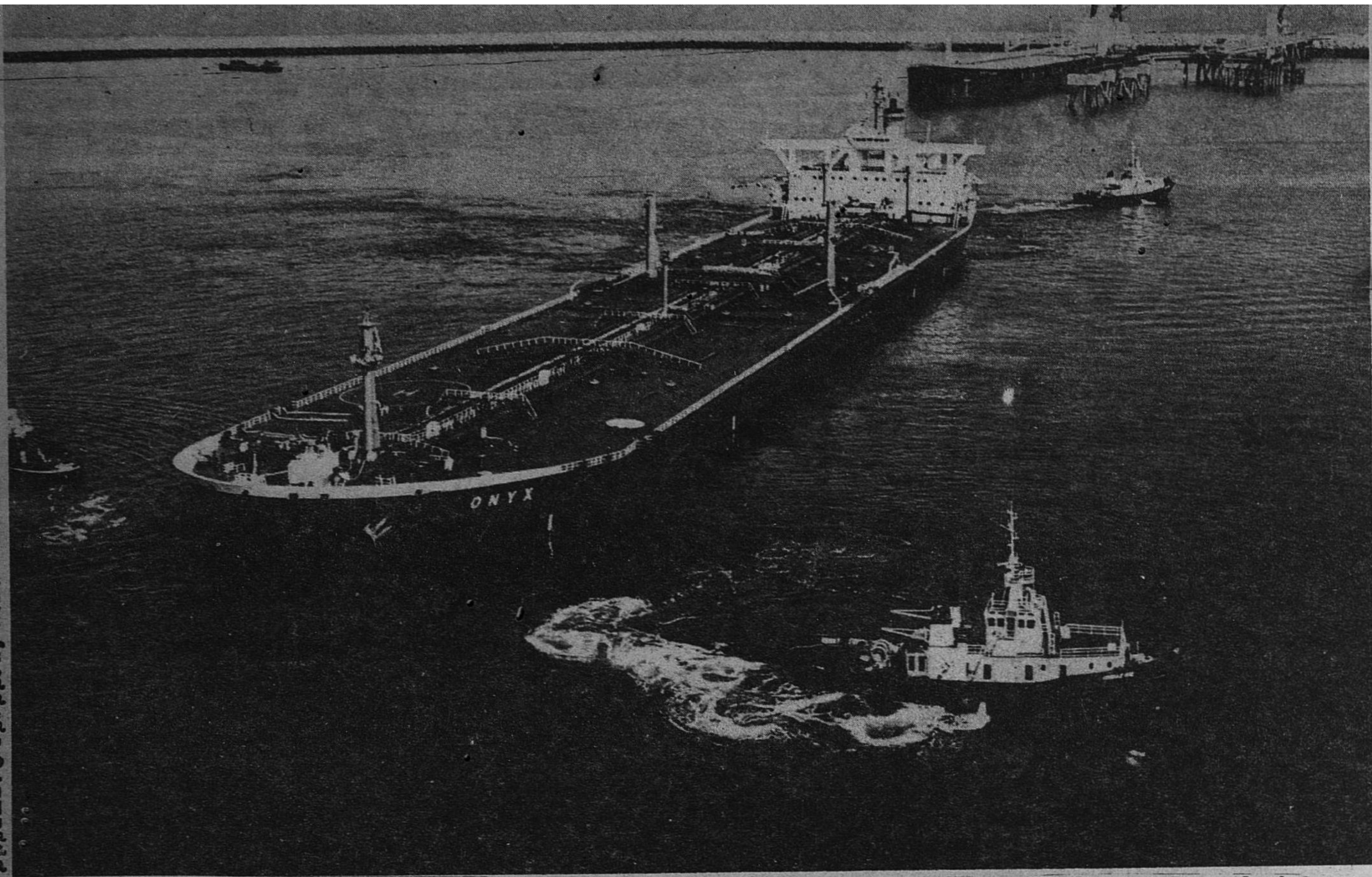


அமெரிக்கா எண்ணெயை இறக்குமதி செய்கிறது.

அப்போது பெரும் எண்ணெய்க் கப்பல்களின் தலைமுறை விரைவில் தொடங்க இருந்தது. இத்தகைய முதல் கப்பல்கள் ஏறக்குறைய 32,000 அமிழ்வுப் பார டன்கள் இருந்தன. சூயஸ்கால்வாய் விதித்த அளவுக்கேற்ப சிறியனவாயிருந்தன. 1957இல் சூயஸ் கால்வாய் 5 மாதங்கள் மூடியிருந்தபோது, மத்திய கிழக்கிலிருந்து நன்னம்பிக்கை முனை வழியாக ஐரோப்பா செல்லும் பாதையில் பேரளவு சிக்கனத்தை முழுவதும் அடைவதற்காக கப்பல் உடைமையாளர்கள் மிகப்பெரிய கப்பல்களை விரைவாகச் செய்தனர். 1960இல் 70,000 அமிழ்வுப் பார டன் உள்ள "சூயஸ் மாக்ஸ்" எண்ணெய்க் கப்பல்கள் கப்பல், கட்டுந்தளங்களிலிருந்து வெளிவரலாயின. விரைவில் 1,00,000 அமிழ்வுப் பார டன் உள்ள கப்பல்கள் வந்தன. ஆயினும் போதிய துறைமுக வசதியின்மையும், சரக்கு இறக்குமிடத்தில் சேமிப்பு அளவுக் குறைவும் இப்போக்கைத் தடுத்தன.

1960களில் எண்ணெயின் உண்மையான விலையும் பன்னாட்டு எண்ணெய் நிறுவனங்களுக்கிடையே கடும் போட்டியும் குறைந்தன. எண்ணெய் இறக்குமதி செய்யும் நாடுகளுக்குப் போக்குவரத்துச் செலவு மிகுதியாக இருந்தது. ஆகவே கப்பல் உண்மையாளர் போட்டியின் காரணமாக இச்செலவைக் குறைக்க முயன்றனர். வளைகுடாவுக்கும் ஐரோப்பாவுக்குமிடையேயுள்ள உயிர்ப் பாதையான சூயஸ் கால்வாய் திரும்பவும் ஜூன் 7, 1967இல் மூடப்பட்டதும், பெரும்பாலும் எண்ணெய் நிறுவனத்தை நடத்தி வந்த கப்பல் உடைமையாளர்கள் 160,000 அமிழ்வுப் பார டன் உள்ள "மிகப் பெரிய கசடெண்ணெய்க் கப்பல்களாக கட்டத் தொடங்கினர். தொடக்கத்தில் சூயஸ் கால்வாய் நிறுவன விரிவு திட்டப்படி, கப்பல் கட்டுவோர் 2,50.000 அமிழ்வுப் பார டன் அளவுக்குட்பட்டே கட்டினர். ஆனால், கால்வாய் நீண்டகாலம் மூடியிருக்கும் எனத் தெரிந்த பிறகு 5,50,000 அமிழ்வுப் பார டன் அளவுள்ள 'மாபெரும் கசடெண்ணெய்க் கப்பல்''களைத் கட்டத் தொடங்கினர். இவ்வாறாக, 1973இல் ஏற்பட்ட முதல் எண்ணெய் விலை உயர்வுக்கு சற்று முன் உலகில் 3,458 எண்ணெய்க் கப்பல்கள் இருந்தன. அவை 10,000 அமிழ்வுப் பார டன்னுக்கும் அதிக அளவுள்ளவை. அவற்றின் சராசரி கொள்ளளவு 62,000 அமிழ்வுப் பார டன். இது 1947இன் அளவைவிட 5 மடங்கு அதிகம்.

1973இல் எண்ணெய் விலை திடீரென உயர்ந்ததன் விளைவாக, 1949-க்குப் பிறகு முதல் முறையாக உலகில் எண்ணெயைப் புயன்படுத்தும் அளவும் குறைந்தது. எவ்வளவு குறைந்ததென்றால், 1976-க்கென எதிர்பார்த்த அளவை விட 1979இல் அது உயரவில்லை. ஆயினும், இந்நெருக்கடிக்கு முன் கட்டத் தொடங்கிய கப்பல்களை, கப்பல் கட்டுந்தளங்கள் அனுப்பிக்கொண்டிருந்ததால், எண்ணெய்க் கப்பல்களின்



நிழற்படம்: © ஜோத்தாக், சி.பி.எஃப். பாரிஸ்

'ஓனி', மத்திய கிழக்கிலிருந்து கசடெண்ணெய் ஏற்றி ஃபிரான்ஸ் செல்லும் ஃபிரெஞ்சு எண்ணெய்க் கப்பல்

தொகை வளர்ந்துகொண்டே சென்றது. 1979இல் உலகிலிருந்த எண்ணெய்க் கப்பல்களுள் $\frac{1}{5}$ பகுதி தேவைக்கு மிகுதியாக இருந்தது. ஆயினும், அதே நேரத்தில், பெரிய கப்பல்களினால் விளையும் பொருளாதார நன்மைகள் தெளிவாகத் தெரியவில்லையெனினும், கப்பல்களின் அளவு—ஏறக்குறைய 99,000 அமிழ்வுப் பார டன்—இன்னும் உயர்ந்துகொண்டே சென்றது.

1979-1980இல் ஏற்பட்ட இரண்டாம் எண்ணெய் விலை உயர்வு கடல் எண்ணெய் வணிகத்திற்கும் பேரடியாக இருந்தது. 1979-1983இல் எண்ணெய் பயன்படும் அளவு 12% குறைந்தது. மேலும், எண்ணெய் வாங்குமிடங்களும் மாறின. அமெரிக்காவும் ஐரோப்பாவும் மத்திய கிழக்கிலிருந்து வாங்காமல், குறுகிய தொலைவிலுள்ள வட ஆஃப்ரிக்காவிலும் வடகடல் பகுதியிலுமிருந்து வாங்கின. இதனால் போக்குவரத்துச் செலவு நன்கு குறைந்தது.

ஜூன் 30, 1983இல் 3,046 வணிக எண்ணெய்க் கப்பல்கள் இருந்தன; அவற்றின் மொத்த அமிழ்வுப் பாரம் 278.5டன் மேலும் அரசாங்கங்களுக்குச் சொந்தமான 79 கப்பல்கள் இருந்தன. அவற்றின் அமிழ்வுப் பாரம் 18,00,000 டன் மிதவைச் சேமிப்பு வசதிக்காக அல்லது வேறு பணிகளுக்காகப் பயன்பட்ட 58 கப்பல்களும் இருந்தன. ஒரே ஆண்டில் 110 எண்ணெய்க் கப்பல்கள் பழுதுபட்டுப் பயனிழந்து போயின. இன்று 5 எண்ணெய்க் கப்பல்களுள் 2 எண்ணெய் நிறுவனங்களுக்கும், மற்றவை தனிக் கப்பல் உடைமையாளருக்கும் சொந்தமானவை. இது பன்னாட்டு நிறுவனங்களின் முக்கியத்துவத்தைக் காட்டுகின்றது.

இவ்வளவு முக்கிய பொருளாகிய எண்ணெய் பற்றிப் பொருளாதார முறையில் எதுவும் சொல்ல முடியாதிருப்பினும் வருங்காலத்தில் எண்ணெய் வணிகத்தில் கடல் வழிகள் எவ்வாறு இருக்குமென உறுதியாகக் கூற இயலுமா? எண்ணெய் உற்பத்தி மத்திய கிழக்கில் 55% லத்தீன் அமெரிக்காவில் 11.7% பிறகு ரஷ்யா, ஆஃப்ரிக்க என உலக எண்ணெய் வளப் புள்ளிவிவரங்கள் காட்டுகின்றன.

எண்ணெய்க் குழாய் போன்றுபோக்குவரத்துக்குப் போட்டியான சாதனங்கள் தோன்றக் கூடும், எடுத்துக்காட்டாக, சவூதி அரேபியா வழியாக யான்புவை அடையும் புதிய எண்ணெய்க் குழாய்களும், சுமத், ஈராக், துருக்கி வழியே செல்லும் எண்ணெய் குழாய்களும் கடல் வழி எண்ணெய்ப் போக்குவரத்தைக் குறைக்கக் கூடும். எண்ணெய்க் கப்பல்கள் தாமே தமக்கு ஏற்படுத்திக்கொண்ட நிலையைக் காப்பாற்ற வேண்டிய நிலைமை ஏற்படலாம்.

யுனெஸ்கோ கூரியர், அக்டோபர்- நவம்பர் மாதங்களில் தவிர மாதந்தோறும் வெளியிடப்படுகிறது அக்டோபா-நவம்பரில் ஒரே இதழாக வெளிவரும் [ஆண்டுக்கு 11 இதழ்கள் பதிப்புரிமை அல்லாத தனிப்பட்ட படங்களையும் கட்டுரைகளையும் 'யுனெஸ்கோ' கூரியரிலிருந்து எடுத்துப் பிரசுரிக்கப்பட்டது என்ற அறிவிப்புடன் இதழ் தேதியைக் குறிப்பிட்டுக் கொள்ளலாம். அவ்வாறு வெளியிட்ட இதழின் மூன்று பிரதிகள் ஆசிரியருக்கு அனுப்பப்படவேண்டும். ஆசிரியர் பெயருடன் கூடிய கட்டுரைகளைத் திரும்பப் பிரசுரிக்கும் போது அதில் ஆசிரியர் பெயர் இடம் பெறவேண்டும் பதிப்புரிமை அல்லாத புகைப்படங்கள் வேண்டுவோருக்கு அனுப்பித் தரப்படும். கேட்டுப் பெறாத கட்டுரைகளைப் போதிய தபால் தலை இல்லாமல் திருப்பியனுப்ப இயலாது. ஆசிரியர் பெயருடன் கூடிய கட்டுரைகள் அவரது கருத்தை வெளியிடுவதாகும். யுனெஸ்கோ கூரியர் ஆசிரியர்களின் கருத்தைப் பிரதிபலிக்க வேண்டிய அவசியம் இல்லை.

துணை தலைமை ஆசிரியர்: ஓல்கா ரோடல்
நிர்வாக ஆசிரியர்கள்:
ஆங்கிலம்: ஹோவார்ட் ப்ராபின் (பாரிஸ்)
ஸ்பானிஷ்: ஃபெர்னுன்டெஸ்-ஸாண்டேஸ் (பாரிஸ்)
ரஷ்யன்: விக்டர் கோ லியச்கோவ்
ஜெர்மன்: வெர்னர்:மெர்க்ளி (பெர்ன்)
அராபிக்: அப்தல் மேனீம் எல் ஸாவி (கெய்ரோ)
ஜப்பானிஸ்: கஸுவோ அகவோ (டேக்கியோ)
இத்தலியன்: மரியே கெய்டேட்டி (ரோம்)
ஹிந்தி: கிருஷ்ண கோபால் (டெல்லி)
ஹீப்ரு அலெக்ஸாண்டர் ப்ரோய்டே (டெல்-அவிவ்
பெர்சியன்: சமத் நௌரினஜத் (டெஹ்ரான்
டச்சு: பல் மேரென் (அண்ட்வெர்ப்)
போர்த்துக்கீஸ்: பெனடிக்டோ சில்வா (ரியோ டி ஜெனீரோ)
துர்க்கியஸ்: மெஃப்ர இல்கசர் (இஸ்தாம்புல்)
உருது: ஹக்கீம் முஹம்மது சையத் (கராச்சி)
கட்டலான்: ஜோன் கார்ரெராஸ் மார்ட்டி (பார்சிலோனு)
மலேசியா: பகதுர் ஷா (கேலலம்பூர்)
கொரியன்: லீ குவாங் யங் (சியோல்)
சுவாஹிலி: டெமிஹே ருத்தாயேபெசிப்வா (தார்-எஸ். ஸலாம்)
ஃபிரெய்லி: ஃப்ரெடிரிக் போட்டர் (பாரிஸ்)
கிரேரடோ-செர்ப், மாசிடோனியன், செர் போகிராட்
ஸ்லோவேன்: புனிசாபாவ்லோவிக் (பெல்கிரேட்)
சீனம்: ஷென் குவேஃபென் (பீகிங்)
பல்கேரியன்: பவல் பிஷரெவ் சோஃபிய
கிரீக்: அல்கிஸ் ஆஞ்செலோ
அமைப்பு வடிவம்: ராபர்ட் ஜாகுமின்
எல்லாக் கடிதங்களும் பிரதம ஆசிரியருக்கே எழுதப்படவேண்டும்.

Edited and Published by M. Mohammed Mustafa for the Southern Languages Book Trust, 18, East Spurtank Road, Chetput, Madras - 600 031 and Printed by B. Venugopal Reddy at Prasad Process Private Limited, Madras - 600 026.

இக்காலத்தில் தமிழரின் கடல் வணிகம் எவ்வளவு பெருகியிருந்ததென்றால், அவர்கள் சீனா முதல் ஆசியா வரை வணிகத் தொடர்புகளை அமைத்திருந்தனர். அராபியர், மலேயா, சீனர்கள் இதில் ஈடுபட்டிருந்தனர் என்பதில் ஐயமில்லை. 11ஆம் நூற்றாண்டில் குறைந்தது மூன்று தூதுக் குழுக்களையாவது சோழ மன்னர்கள் சீன அரசவைக்கு அனுப்பினர். தமிழ் வணிகர்கள் சுவான்—சூ (ஸேய்டன் என்பது நன்கு தெரிந்த பெயர்) போன்ற சீனத் துறைமுகங்கள் சிலவற்றில் வசதியுடன் வாழ்ந்து வந்தனர். அவர்களுக்கென அமைக்கப்பட்ட சோழக் கலையியல்புள்ள இந்து கட்டிடங்கள், சிலைகள் பட்டைச் சிற்பங்கள் ஆகியவற்றின் எஞ்சிய பகுதிகளிலிருந்து இது தெளிவாகின்றது. கி.பி, 1281இல் அங்கு ஓர் இந்துச் சிலை வைக்கப்பட்டதை ஒரு தமிழ் கல்வெட்டு குறிப்பிடுகிறது. லேய்டனில் இந்திய வணிகர்கள் தங்கியிருந்த குடியேற்றத்தை 10 ஆண்டுகள் கழித்து 'இடைக்காலப் பயணிகளின் அரச'ரான மார்கோ போலோ பார்த்தபோது அங்கு பல தமிழர் வாழ்ந்துவந்தனர் என்பதில் ஐயமில்லை.

தமிழரின் இப்பரந்த வணிக அமைப்பில், தென்கிழக்கு ஆசியாவிலுள்ள தாய்லாந்து, க்மெர் அல்லாத அரசுகள் புறக்கணிக்கப்படவில்லை. தொடக்க காலத்திலேயே இப்பகுதிகளுடன் தமிழர் தொடர்பு வைத்திருந்தனர் என்றும், மலேயத் தீபகற்பத்திலிருந்து நிலம் வழியாக அங்கு சென்றனர் என்றும் தெரிகிறது. அங்கு காணப்படும் 5ஆம் நூற்றாண்டுக் கல்வெட்டுகளின் எழுத்துகளும் க்மெர் அரசு லிங்க வழிபாட்டுமுறையையும் ஏற்றுக்கொண்டதும், தமிழ் நாட்டுடன் அவை கொண்டிருந்த தொடர்பை எடுத்துக்காட்டுகின்றன. தென்னிந்திய இயல்புகளை க்மெர்களின் சைவக் கொள்கையில் மட்டுமல்லாமல் அவர்களது கலையிலும் காணலாம். பிற்காலத்தில் தாய்லாந்தில் தமிழ்ப் பண்பாட்டு இயல்புகள் தோன்றின என்பதற்கு மறுக்க முடியாத சான்றுகள் உள்ளன. 7, 8ஆம் நூற்றாண்டுத் தமிழ் சைவப் பாடல்கள் (குறிப்பாக 'திருவெம்பாவை', திருப்பாவை') முடிசூட்டு விழா உட்பட பல தாய்லாந்து விழாக்களில் பாடப்பெற்றன. இன்றும் இவை தாய்லாந்தில் பாடப்பெறுகின்றன.

பண்பாட்டுப் பெரும் விளைவு மலேய உலகில் தான் ஏற்பட்டது. இப்பகுதியின் பண்பாடுகளில் நீண்ட காலத்திற்கு முன்னே பரவிய இந்தியப் பண்பாட்டுக் கூறுகள் காணப்பட்ட போதிலும், தமிழ் நாட்டின் தொடர்பினால் ஏற்பட்ட இயல்புகளை அடையாளம் காணுதல் அரிதாக இருக்கின்றது. ஏனெனில், தமிழ் நாடு தனது இயல்புகளை மட்டுமல்லாமல், தனக்கும் இந்தியாவின் பிற பகுதிகளுக்கும் பொதுவான இயல்புகளையும்வழங்கியது. இந்திய எழுத்துகள், வடமொழி வழிச் சொற்கள், வைணவம், பௌத்தம் ஆகியவை பரவ தமிழ்நாடு காரணமாக இருந்தது, ஒரு காலம் மலேசியாவிலும், இந்தோனேசியாவிலும் பெரும் பகுதிகளில் பரவியிருந்த சைவசமயம் பரவ தமிழ்நாடு மட்டும் காரணமாக இருந்தது. சுமத்ரா, ஜாவா, பாலி ஆகியவற்றின் பல்வேறு பகுதிகளில் கிடைத்த கணேசர், சிவன், பார்வதி, அகஸ்தியர் ஆகிய பெரும் கற்சிலைகள் போன்ற பல சைவ வழிபாட்டுப் பொருள்கள், அத்தீவுகளில் சைவம் தழைத்தோங்கியதை எண்பிக்கின்றன. பாலியில் இன்னும் சைவம் ஒருவகையில் நிலைத்துள்ளது.

இந்தியப் பெருங்கடலில் மலேயருடனும் அராபியருடனும் நடந்த வணிகத்தில் நீண்ட காலமாகத் தமிழர்கள் பெரும் பங்கு கொண்டிருந்தனர் என்றும், தென்கிழக்கு ஆசிய நாடுகளில் பௌத்த இந்துப் பண்பாடுகளின் வளர்ச்சிக்குத் தமிழ்நாடு பெருந்துணை செய்தது என்றும் நமக்கு கிடைத்துள்ள சான்றுகள் அனைத்தும் தெளிவாகக் காட்டுகின்றன. வணிகத்தைப் பொறுத்தவரையில், தமிழ் நாடு வழங்கியதைவிட மிகுதியாகவே பெற்றது எனலாம்; எனினும் பண்பாட்டைப் பொறுத்த வரையில் பெற்றதைவிட வழங்கியது மிகுதியாகும். ஒரு வேளை கிறித்துவ ஊழிக்கு முன் மலேயர்கள் பிறருக்கு வழங்கும் அளவிற்குப் பண்பாட்டு வளர்ச்சி அமைந்திருந்தனர் எனலாம். ஆனால் தென்னிந்தியாவில் பேரரசுகள் தோன்றிய பிறகு, தென்னிந்திய அரசவைகளிலிருந்து இந்தியப் பண்பாட்டைப் பெற அவர்கள் விழைந்தனர். 5, 6ஆம் நூற்றாண்டுகளில் பௌத்தம் தமிழ் நாட்டில் தழைத்தோங்கியபோது, பௌத்தப் பண்பாட்டு இயல்புகள் தமிழ்நாட்டில் மட்டுமிருந்தல்லாமல் ஆந்திரம், அதற்குப் வடக்குப் பகுதிகளிலிருந்தும் பரவின. 6ஆம் நூற்றாண்டுக்குப் பிறகு குறிப்பாகக் சோழர் காலத்தில், தமிழ்நாடு சைவ, வைணவ இயல்புகளைப் பரப்பியது. இவை தென்கிழக்கு ஆசிய நாடுகளின் மரபான பண்பாட்டுடன் கலந்தன. ஆனால் அக்காலத்தில் பௌத்தம் தமிழ்நாட்டில் ஆதரவு இழந்ததால், இலங்கையிலும் தென் கிழக்கு ஆசிய பௌத்த நாடுகளிலும் ஆதரவைத் தேடியது. தமிழக இந்து வணிகர்கள் இந்திய கட்டிட, சிற்பக் கலைகளை ஏற்றுமதி செய்ததுபோல், ஸ்ரீ விஜயாவிலுள்ள மலேய வணிகர்களும் நாகபட்டினத்திலும், தமிழகத்திலுள்ள பிற பௌத்த நிலையங்களிலும் அமைத்த பௌத்த கட்டிடங்களிலும் சிலைகளிலும் இந்தோனேசியக் கலை இயல்புகளைப் புகுத்தினர். அதற்குப் பிறகு, தமிழ்நாட்டில் நலிவடைந்த பௌத்த சமுதாயத்திற்கு பர்மிய, தாய்லாந்து பௌத்த சமயம் ஊக்கமளித்தது.

தமிழகப் பேரரசுகள் நலிவடைந்ததும் தமிழ் வணிகரின் நடவடிக்கைகளும் குறைந்தன. 12ஆம் நூற்றாண்டுக்குப் பிறகு அராபியரும், இந்தியாவின் மேற்கு கரையிலுள்ள முஸ்லிம்களும் இந்தியப் பெருங்கடல் வணிகத்தில் பெரிதும் ஈடுபட்டு, புதிய சமய, பண்பாட்டு இயல்புகளைத் தென்கிழக்கு ஆசியாவில்பரப்பினர். மலேயப் பகுதிகளில் பௌத்தமும், இந்து மதமும் நலிந்தன; பாலித் தீவுகளைத் தவிர எங்கும் இஸ்லாம் பரவியது. ஆயினும் இவ்வியக்கத்தில் தமிழ்நாடு பங்கு பெறவில்லை எனக் கூறமுடியாது. ஏனெனில் முந்திய வணிகச் சமுதாயங்களைப்போல் இப்போது தமிழ் முஸ்லிம்கள் மலேய—ஜாவா அரசுகளுடன் வணிகத்தில் ஈடுபட்டனர். அவர்கள் அங்கு எவ்வளவு செல்வாக்குப் பெற்றிருந்தனரென்றால், துன், அலி போன்ற சிலர் 15ஆம் நூற்றாண்டில் புதிதாக உருவாகிவந்த மலாக்கா முஸ்லிம் அரசில் உயர் அரசியல் அதிகாரமும் பெற்றிருந்தனர். ஜாவாவின் கரையோர மாவட்டங்களில் வணிக மன்னர்கள் இஸ்லாமிய சமயத்தைப் பரப்பினார்களென அறிகிறோம். அவர்களுள் சிலர் 15ஆம் நூற்றாண்டில் அங்கு குடியேறிய தமிழர் வழி வந்தோராவர்.

இத்தீவுகளுடன் வணிகம் செய்த தமிழ் முஸ்லிம்களில் சிலர் இந்தோனேசியத் தீவுகளைக் கடந்தும் சென்றனர், தென்கிழக்கு ஆசியாவிலும் கிழக்கு ஆசியாவிலும் இதற்கு முன் கிடைத்தது போன்ற ஒரு தமிழ் பொறிப்பு 1836இல் நியூஸீலாந்தில் கிடைத்தது. அது முஹையதீன் வாக்கசு என்பாரின் கப்பலிலுள்ள உலோக மணியில் பொறிக்கப்பட்டுள்ளது. இவர் தமிழக வணிகராகஇருக்கலாம். தமிழக முஸ்லிம் வணிகர்கள் நியூஸீலாந்து வரை சென்றனரா? அல்லது அது வழிதவறி அத்தீவினருகில் உடைந்த கப்பல்களுள் ஒன்றா? யாருக்குத் தெரியும்? 1642இல் ஆபெல் டாஸ்மன் அங்கு செல்வதற்கு முன் தமிழக முஸ்லிம் வணிகர்கள் சென்றிருக்கக் கூடும்.

இந்தோனேசியாவின் மிகப் பழைய ஒன்பது கல்வெட்டுகளில் ஒன்று. இத் தமிழ்க் கல்வெட்டு கிழக்கு காளிமாந்தனில் (கிழக்கு போர்னியோ) காணப்படுகிறது. முதலாம் பல்லவர் கால எழுத்து முறையில் செதுக்கப்பட்டுள்ள இது சுமார் கி. பி. 400இல் வாழ்ந்த மன்னன் மூலவர்மனைப் பற்றிக் குறிப்பிடுகிறது.

வாசகர் எண்ணங்கள்

'யுனெஸ்கோ கூரியர்' வாசகர் பேரவை
'தமிழரின் வாழும் பண்பாடு' – ஆய்வுக் கூட்டம்

'யுனெஸ்கோ கூரியர்' வாசகர் பேரவையின் சார்பில் சென்னை, மத்திய நூலகக் கருத்தரங்கு அறையில் 22-7-'84 அன்று 'யுனெஸ்கோ கூரியர்' சிறப்பிதழான 'தமிழரின் வாழும் பண்பாடு' பற்றிய ஆய்வுக் கூட்டம் பேராசிரியர் வள்ளுவன் கிளாரன்ஸ் அவர்கள் தலைமையில்நடைபெற்றது.

ஆய்வுக் கூட்டத்திற்கு வந்திருந்தவர்களை 'கூரியர்' வாசகர் பேரவை செயலாளர் திரு இர. இராமசாமி அவர்கள் வரவேற்றுப் பேசினார்.

தலைவர் தலைமையுரையில்சர்வதேச அரங்கில் 'கூரியர்' இதழ் மூலம் தமிழ் மொழியும் தமிழினமும் சிறப்பிடம் பெற்றுள்ள பாங்கினை விவரித்தார். தமிழில் பல்துறை அறிவும் உலக நாடுகளோடு இணைந்து விரைந்து வளர கூரியர் இதழ் ஆற்றி வரும் தொண்டையும், அதற்கு முடிமணியாக அண்மையில் வெளிவந்த 'தமிழரின் வாழும் பண்பாடு' சிறப்பிதழ் தமிழ் மக்களின் அன்றைய—இன்றைய வாழ்க்கைப் போக்குகளை உலகின் முக்கிய 27 மொழிகளில், உலக மக்களுக்கு அறிமுகப்படுத்தி பெருமைப்படுத்தியுள்ளதைப் பாராட்டினார். ஆயினும் தமிழர் பண்பாடு என்ற பெயரில் **வேற்றுப்** பண்பாடு அதிகம் இடம் பெற்றிருப்பதைத் தவிர்த்திருந்தால் மிகவும் சிறப்பாக இருந்திருக்கும் எனக் கூறினார்.

ஆய்வாளர்கள் பொதுவாக இதழைப் பெரிதும் பாராட்டிப் பேசிய போதிலும் சில குறைகளையும் சுட்டிக் காட்டத் தவறவில்லை. முதலாவதாக பேசிய எழுத்தாளரும் பத்திரிகையாளருமான திரு. சி. ஆர். கண்ணன் அவர்கள் நெடும்புகழ் படைத்த தமிழர் பண்பாடு, கலை, இலக்கியச் செய்திகளையெல்லாம் ஒரே இதழில் தந்துவிடுவது என்பது இயலாத காரியம் என்றும், மிகத் திறமையாக தமிழரின் வாழும் பண்பாட்டின் பல்வேறு சிறப்புத் தன்மைகளை அருமையான படங்களோடு வெளியிட்டு தமிழினத்திற்குப் பெருமை சேர்த்த கூரியர் ஆசிரியர் குழுவைப் பெரிதும் பாராட்டிப் பேசினார்.

ஆய்வுரை நிகழ்த்திய முற்போக்கு எழுத்தாளர் திரு ஜெயந்தன் அவர்கள் தொல்காப்பியம் தொட்டு இன்று வரை தமிழ்ப் பண்பாடு பல்வேறு கால கட்டங்களில் அடைந்துள்ள மாறுதல்களை அட்டவணை வடிவில் கால வரிசைப்படி பட்டியல் போட்டால் வளர்ச்சிப் போக்கைத் தெளிவாக உணர முடியும் எனக் கருத்துத் தெரிவித்தார். வேற்றுப்பண்பாட்டையுடைய குறிப்பிட்ட ஒரு வகுப்பாரின் வாழ்க்கை முறையை அதிகம் பிரதிபலிக்காமல் தமிழ் இனத்தவரின் வாழ்க்கையைப் பிரதிபலிக்குமாறு செய்திருந்தால் தமிழர் பண்பாட்டிதழ் இன்னும் சிறப்புடையதாக அமைந்திருக்கமுடியும் எனக்கூறினார்.

திருமதி கீதா உதயகுமார் அவர்கள் தம் ஆய்வுரையின்போது தமிழர் பண்பாட்டின் சிறப்புத் தன்மைகளை அன்று முதல் இன்றுவரை எடுத்துக் கூற முனைந்த 'யுனெஸ்கோ கூரியர்' பண்பாட்டுச் சிறப்பிதழில் தமிழ் இசை பற்றிய செய்திகள் அதிகம் இடம் பெறாதது ஏமாற்றம் அளிப்பதாக உள்ளது எனக் கூறினார்.

இறுதியாகப் பேசிய கவிஞர் திரு மு. மேத்தா அவர்கள் புதிய தமிழ்ப் படைப்புகளைப் பற்றிய கட்டுரையில் பல பெரும் படைப்பாளர்கள் பற்றி சரியான முறையில் கூறப்படவில்லையென்றும், அதிலும் தமிழில் மிக வேகமாக வளர்ந்து வரும் 'புதுக் கவிதைத்' துறையின்போக்குகளையோ அதன் படைப்பாளர்களான கவிஞர்களைப் பற்றியோ எந்தக் குறிப்பும் தராதது பெரும் ஏமாற்றமாக இருப்பதாகவும் குறிப்பிட்டார்.

இறுதியில் சிறப்பு அழைப்பாளராகக் கலந்து கொண்ட 'கூரியர்' நிர்வாக ஆசிரியர் திரு மணவை முஸ்தபா அவர்கள் 'தமிழரின் வாழும் பண்பாடு சிறப்பிதழ் வெளிவர பல ஆண்டுகளாக தான் மேற்கொண்ட முயற்சிகளையும் தன் வேண்டுகோளின் பேரில் துணைத் தலைமை ஆசிரியை திருமதி ஓல்கா ரோடல் அவர்கள் தமிழகம் வந்து தமிழர் பண்பாட்டுச் சிறப்புக்களை அறிந்த சென்றதையும், தற்போதைய 'கூரியர்' தலைமை ஆசிரியர் திரு எதுவார்து கிளிசான் அவர்கள் ஆர்வத்தோடு தனி முயற்சி மேற்கொண்டு பண்பாட்டு சிறப்பிதழ் வெளியிட்டதையும் விவரித்தார்.

ஆய்வாளர்கள் சுட்டிக் காட்டிய ஒரு சில சிறு குறைபாடுகளுக்குப் பதில் கூறும்போது, ஐயாயிரம் ஆண்டுகளுக்கு மேலாக உயிரோட்டம் குன்றாமல் பல்வேறு இன, சமய, பண்பாட்டுத் தாக்கங்களையும் தன்னுள் ஈர்த்தும், தன்னியல்பு மாறுபடாமல் வாழ்ந்து வரும் உலகின் மிகப் பெரிய பண்பாடுகளுள் ஒன்றான தமிழர் பண்பாட்டின் எல்லா அம்சங்களையும் ஒரே இதழில் சுட்டிக் காட்டிவிடுவது என்பது அவ்வளவு எளிதான பணியல்ல என்பதை எடுத்துக் கூறினார்.

தொடர்ந்து பேசிய அவர் தமிழ்ப் பண்பாடல்லாத வேற்றுப் பண்பாட்டின் கூறுகள் எப்படியோ ஆங்காங்கே இடம் பெற நேர்ந்து விட்டதென்று கூறப்பட்ட குறைபாட்டிலும் இன்றைய தமிழ்ப் படைப்பிலக்கியப் போக்கையோ படைப்பாசிரியர்களையோ பற்றி கட்டுரையாசிரியர் சரியாகக் கணிக்கத் தவறி விட்டார் என்ற குற்றச்சாட்டுகளிலும் உண்மை இல்லாமலில்லை என்றார்

இக்கட்டுரைகள் தமிழ்ப் பதிப்பாசிரியரின் மூலம் தலைமையகம் சென்றிருந்தால் கூறப்பட்ட ஓரிரு சிறு குறைகளும் களையப்பட்டிருக்கலாம் என்றும் கூரியர் தலைமையகம் பல்வேறு முயற்சிகளை மேற்கொண்டு, இவ்விதழை மிகச் சிறப்போடு வெளியிட்டுள்ளதை எண்ணிப் பார்த்தால் இக்குறைபாடுகளும் அவ்வளவு பெரிதாகப் படாது எனக் கூறின்ார்.

கூரியர் வாசகர் பேரவை பொருளாளர் திரு அயோத்திர்ாமன் அவர்கள் வந்திருந்தோருக்கு நன்றி கூறினார்.

கூட்டத்திற்கு பெரும் எண்ணிக்கையில் 'கூரியர்' வாசகர்கள் பார்வையாளர்களாகக் கலந்து கொண்டனர்.

(முப்பதாம் பக்கத் தொடர்ச்சி...)

கள் அவர்களைக் கரையிலிருந்த ஐரோப்பிய வணிகத் தளங்களுக்கு கொண்டுபோனார்கள். அப்பயணத்தின் போது ஏற்பட்ட தனிமைக்கொடுமையின் காரணமாக அடிமைகள் புரட்சி எண்ணங்களை மறந்தனர். வன விலங்குகளுக்கு அஞ்சி அவர்களை மழைக் காலத் தொடக்கத்தில் கலாம் பாதை வழியாக ஃபிரெஞ்சு வணிகத் தளங்களுக்கு கூட்டிச் சென்றனர். ஆங்கிலேயருக்கு அடிமைகளை விற்றார்கள் ஆறுகளில் நீர் வற்றிய பிறகும் மரங்கள் தீயினால் அழிந்த பிறகுமே காம்பியாவுக்குப் புறப்பட்டனர். நீண்டகாலமாக கோரீ தீவு இவ்வாறு அனுப்பப்பட்ட அடிமைகள் "தங்கும் முகாமாக" இருந்தது.

17ஆம் நூற்றாண்டின் தொடக்கத்தில் இவ்வணிகம் குறைந்தது. ஆனால் பிறகு அது மீண்டும் விரைந்து வளர்ந்தது. ஹவ்சா பகுதி முதல் சாட் ஏரி வரையும் பிறகு ஸின்டெர் அகேட்ஸ் வழியாக வடக்கேயும் அடிமைகள் கொண்டு போகப்பட்டனர். டுவாரெக் இனத்தவர் அவர்களை ஃபெஸானிலிருந்து ட்ரிப்போரிட்டானியா குடாமிஸ் நோக்கி கூட்டிச்சென்றனர். குடாமிஸில் இரு பகுதிகளாகப் பிரிந்து, சிலர் மொராக்கோவுக்கும் வேறு சிலர் துனீசியாவுக்கும் சென்றனர். இந்த கறுப்பு அடிமைகள் பாலை வழியாக 3000கி.மீ. நடந்து சென்றனர். துனீஸ் அல்லது ட்ரிப்போலியிலிருந்து அவர்கள் லெவான்டுக்கு அனுப்பப்பட்டு 4 அல்லது 5ஆம் முறையாக விற்கப்பட்டனர். மொம்பாசா, ஸான்ஸிபார், கில்வா, பாகமோயோ கிழக்கு ஆஃப்ரிக்காவின் முக்கிய அடிமை வணிக நிலையங்களாக இருந்தன. அங்கிருந்து அராபிய வணிகர்கள் காங்கோ, அங்கோலா வரை ஆஃப்ரிக்காவினுள் ஊடுருவிச் சென்றனர். 19ஆம் நூற்றாண்டில் (சான் டொமிங்கோவில்) அடிமைகளின் புரட்சிகள் அடிமை வணிகத்திற்கெதிராக இயற்றப்பட்ட சட்டங்கள் ஆகியவற்றின் விளைவாக அடிமை வணிகத்தில் ஐரோப்பியர் குறைவாக அல்லது இரகசியமாக ஈடுபட்டு வந்தனர்.

அடிமைத்தனம் என்பது இப்போது எங்கும் ஒழிக்கப்பட்டுவிட்டது எனலாம். எல்லோரும் அதை எதிர்க்கின்றனர் என்பது உண்மை. பல ஆஃப்ரிக்க நாடுகள் விடுதலை பெற்றுவிட்டன. ஆயினும் பல நூற்றாண்டுகளாக இழைக்கப்பட்ட கொடுமைகளின் வடுக்கள் மறைய நீண்ட காலமாகும்.

(29ஆம் பக்கத் தொடர்ச்சி)

யானைத்தந்த, அடிமை வாணிகத்தில் ஈடுபட்டுவந்த வணிகர்கள் அவற்றை எடுத்துச்சென்றனர். சிலவேலை தங்கமும் அடிமைகளும் வேடர்களிடமும் படைத்தலைவர்களிடமுமிருந்து பெறப்பட்ட போதிலும், பல்ர் தூர நாடுகளிலிருந்து வந்து டபோராரிவுக்குச் சென்றனர். உள்நாட்டில் பயன்படாத யானைத்தந்தம் கடற்கரைக்கு அனுப்பப்பட்டது. ஆனால் டபோரா அல்லது உஜிஜிக்கு கொண்வரபபட்ட அடிமைகள் அவ்வட்டாரத்திலே வீட்டுவேலை, வேளாண்மை, யானைத்தந்த வேட்டை, சுமைதூக்குதல் ஆகியவற்றிற்கும் அமர்த்தப்பட்டனர். ஆகவே 19ஆம் நூற்றாண்டில் தந்தம், அடிமைகள், சிலவேளை செப்புக் கம்பி ஆகியவற்றை விற்பதற்காக உபோராவிலிருந்து கடற்கரைக்குப் புறப்படும் வணிகர் கூட்டத்தினர் வழியில் பரிமாற்றத்திற்கும் வரி செலுத்துவதற்கும் பிற பொருள்களையும் எடுத்துச் சென்றனர்.

கடற்கரைக்கும் உள்நாட்டுக்குமிடையே ஏற்பட்ட இந்த வாணிக இணைப்புகள், தாம் சார்ந்திருந்த அல்லது சிலவேளை தோன்றிய பழைய பொருளாதார உள்ளமைப்புகளைப் பெரிதும் பாதித்தன. அவை கிழக்கு ஆஃப்ரிக்காவின் இயற்கை, மனிதவளங்களைச் சுரண்டிவதை ஊக்குவித்ததுடன் சமூக அரசியல் மாற்றத்தையும் தொடங்குன. உலக கோணத்தில் பார்க்கும்போது, கூட்டமாக நெடுந்தூரம் சென்ற இவ்வாணிகர்கள் உலகப் பொருளாதாரதுடன் கிழக்கு ஆஃப்ரிக்கப் பொருளாதாரத்தை இணைக்கத் துணைபுரிந்தனர் அதற்கேற்ப ஆஃப்ரிக்க மூலப்பொருள்களை ஏற்றுமதி செய்து அவற்றிற்குப் பதிலாகத் துய்ப்புப் பொருள்களைப் பெறும் வாணிக முறை தோன்றியது. இதனால் உற்பத்திக்கும் நுகர்வுக்குமிடையே சமமின்மையும், ஏற்கெனவே நிலவிய உற்பத்தி, பரிமாற்ற முறையில் சீர்குலைவு ஏற்பட்டது, 19ஆம் நூற்றாண்டின் நடுவில் இந்த உலகப் பொருதாரத்தில் யானைத் தந்த வேடன், அடிமைக் கொள்ளையன் சுமைதூக்குவோர், மறைமுகமாக உணவு உற்பத்தியாளன் ஆகியோர் குடியேற்ற நாட்டுத் தொழிலாளரான குடிபெயரும் தொழிலாளர், உழவர் போன்றவருக்கு முன்னோடியாகயிருந்தனர்.

நீண்டதூர வாணிகம் பண்டைய ஆஃப்ரிக்க நிறுவனங்களையும் பாதிக்க தவறவில்லை. கருத்துகளும், பொருள்களும், புதிய பயிர்களும் வாணிகள் வழிகள் வழியே சென்று ஆஃப்ரிக்க சமூகங்களை மாற்றின. கடற்கரையிலிருந்து சுவாஹிலி உள்நாட்டுக்குப் பரவியது கிழக்கு ஆஃப்ரிக்காவைப் பொறுத்த வரையில் இவற்றுள் மிக முக்கியமானதாகும். இது ஸாம்பியா, மானவி கிழக்கு ஸாயர் ஆகியவற்றை ஒரே பண்பாட்டு மண்டலமாக மாற்றியது. பன்னாட்டு வாணிகம் கிழக்கு ஆஃப்ரிக்காவின் உள்நாட்டுப் பகுதியில் பரவியதால் அங்கு இஸ்லாம் பரவியது. தென்கிழக்கு ஆஃப்ரிக்க தாய்வழி மரபுரிமைச் சமூகங்களில் உள்நாட்டு வணிகம் ஆடவர் விடுதலைக்கு வழிவகுத்தது. அது தாய் வழி உறவு. அமைக்குப் புறம்பாகப் பொருள் சேர்க்கும் மாற்று வழியை வகுத்தது. இதனால் தந்தைவழி, பல மனைவியர் குடும்ப முறை தோன்ற வழி ஏற்பட்டது.

தமிழில்: வள்ளுவன் கிளாரன்ஸ்

(21ஆம் பக்கத் தொடர்ச்சி)

இந்திய மலபார் கடற்கரையில் பிற ஐரோப்பிய நிறுவனங்கள் வாணிகம் செய்ய இயலவில்லை. இவ்வாறாக, ஆசியரும் ஐரோப்பியரும் தென்கிழக்கு ஆசியத் தீவுக் கூட்டத்தில் குவிந்தனர். நறுமணப் பொருள் தீவுகளுக்கு மேற்கு வழிகாண மெகலான் பயணம் செய்த பிறகு, பிலிப்பைனில் குடியேறியிருந்த ஸ்பானியர் 1522இல் முதல் முறையாக நறுமணப் பொருள் தீவுகளைப் பிடிக்க விழைந்தனர். ஆனால் 1529இல் அதை மனமில்லாமல் கைவிட்டனர். 17ஆம் நூற்றாண்டில் டச்சுக்காரர் வணிக முற்றுரிமை பெற்றனர். அவர்கள் தம் நறுமணப் பொருள் வணிகத்தின் உச்ச நிலையில் மொலுக்காஸ், பண்டா தீவுகளில் நறுமணப் பொருள் பண்ணைகள்கூட வைத்திருந்தனர். எல்லா ஐரோப்பிய நாடுகளும் மலாக்காவின் மைய நிலையை உணர்ந்திருந்தன. ஏனெனில் அது, பண்டைய கிரேக்க புவியமைப்பில் பொன் தீபகற்பம் இருந்ததைப்போல், இந்திய, சீன, ஜாவா கடல்கள் சந்திக்குமிடத்தில் நறுமணப் பொருள்களின் முக்கிய வணிகக் களமாக விளங்கியது.

18ஆம் நூற்றாண்டில் திரு. பியர் ப்வாவ்ர் (“பீட்டர் மிளகு”) எனும் ‘நறுமணப்’ பெயருள்ள ஃபிரெஞ்க்காரர் கிராம்பு, ஜாதிக்காய் செடிகளை ஃபிரான்ஸிலுள்ள தாவரப் பண்ணைக்கு எடுத்துச்சென்று, இந்தியப் பெருங்கடலிலிருந்த மொரீஷியஸ் போன்ற ஃபிரெஞ்சுக் குடியேற்ற நாடுகளில் நறுமணச் செடிகளைப் “புகுத்தினார்”. இன்று மொலுக்காஸ் மட்டும் நறுமணப் பொருள் உற்பத்தி செய்யும் ஒரே பகுதியாக இல்லை; ஸான்ஸிபாரும் மடகாஸ்கரும் ஐரோப்பாவுக்கும் அமெரிக்காவிற்கும் கிராம்பு ஏற்றுமதி செய்கின்றன. இது இன்சுவை உணவுக்கும், மருந்துக்கும், பற்பசைக்கும் பயன்படுகிறது. 2000 ஆண்டுகளுக்கு முன் ரோமானியப் பேரரசுக் காலத்தில் மலேய–இந்தோனேசியத் தீவுக்கூட்டத்திற்கும் கிழக்கு ஆஃப்ரிக்க கடற்க்ரைக்குமிடையே நேர் கடல் வழி இருந்தது. 18ஆம் நூற்றாண்டுக்கு முன் கிழக்கு ஆஃப்ரிக்க கடற்கரையில் நறுமணப் பொருள் விளைச்சல் தொடங்கவில்லையா? என நம்மை ஐயுறச் செய்கின்றது.

பயனுள்ள இன்சுவைப் பொருள்களான கிராம்பும், ஜாதிக்காயும், மிளகும் பெருஞ்செல்வத்திற்கு வழி வகுத்தன. நறுமணப் பொருள் தீவுகளில் ஆதிக்கம் பெறுவதற்காக நடைபெற்ற கொடிய போராட்டத்தின் வரலாறாகும். இவ்வணிகத்தினால் நாடுபிடித்தல், போட்டி பூசல் விளைந்தன. பல நாடுகளின் தொழில் முதல்வர்கள் நறுமணப்பொருள்களை நாடி, தாம் அறியாத கடல்களைக் கடந்து, புதிய நாடுகளைக் கண்டுபிடித்தனர். நறுமணப் பொருள்கள் பல நாடுகளின் கதியை வகுத்தன. மிளகும், ஜாதிக்காயும், கிராம்பும் அரசியலுக்கும், தூதாண்மைக்கும், ஆதிக்கத்திற்கும் விறுவிறுப்பூட்டின பேரரசுகள் எழுந்து சரிந்தன; ஆனால் நறுமணப் பொருள் வணிகம் தொடர்ந்து வளர்வதை எதனாலும் தடுத்து நிறுத்த முடியவில்லை. அது நூற்றாண்டுகளை உறுதியாக இணைத்து, கீழ், மேல் நாடுகளை நிலையாகப் பிணைத்தது.

தமிழில்: வள்ளுவன் கிளாரன்ஸ்

ஏழு யுனெஸ்கோ பன்னாட்டுக் காலாண்டு இதழ்கள்

கல்வி

ப்ராஸ்பெக்ட்ஸ்

கல்விபற்றிய காலாண்டு ஆய்வு திட்டம், கற்பித்தல், மேலாண்மைபற்றிய நிகழ்ச்சி ஆய்வு, புதிய கருத்துகள், கட்டுரைகள்.

ஓராண்டு : 68 ஃபிரெஞ்சு ஃபிராங்கு

எஜுகேஷனல் டாக்குமெண்டேஷன் அண்டு இன்ஃபர்மேஷன்

பன்னாட்டுக் கல்விக் கழக ஏடு நூல் பட்டியல் ஆதாரங்களும், அவை சார்ந்த ஏடுகளும்

ஓராண்டு : 52 ஃபி.

அறிவியல்

இம்பாக்ட்

ஆஃப் சைன்ஸ் ஆன் சொசைட்டி

அறிவியல், தொழில்நுட்ப வளர்ச்சி, மாற்றம் ஆகியவற்றின் சமூக விளைவுகளை ஆய்கிறது. காலாண்டு இதழ்,

ஓராண்டு : 68 ஃபி.

நேச்சர் அண்டு ரிசோர்சஸ்

சூழ்நிலையுடன் மனிதனின் தொடர்பை ஆய்கிறது. சூழலியல், நீரியல், புவியமைப்பியல் பற்றிய நூல் பதிப்புரை தருகின்றது.

ஓராண்டு : 38 ஃபி

சமூக இயல்களும் பண்பாடும்

இன்டர்நேஷனல் சோஷியல் சைன்ஸ் ஜர்னல் (ஐ.எஸ்.எஸ்.ஜே.)

சமூக இயல்கள்பற்றிய இன்றைய அறிவை அதிகாரபூர்வமாக, பல்துறை நோக்கில் ஆய்கிறது.

ஓராண்டு : 110 ஃபி

மியூசியம்

அருங்காட்சியகத் திட்டம், செயல்முறை நிருவாகம்பற்றி தொழில் நோக்கில் ஆய்கின்றது. காலாண்டு இதழ்

ஓராண்டு : 110 ஃபி

நூலக இயல்

காப்பிரைட் புல்லட்டின்

பன்னாட்டுப் பதிப்புரிமைபற்றிய புதிய மாற்றங்கள், சட்டங்கள் ஆகியவற்றின் தொகுப்பு காலாண்டு இதழ்

ஓராண்டு : 38 ஃபி

பெற விரும்புவோர்: தம் நாட்டிலுள்ள யுனெஸ்கோ வெளியீடுகளின் விற்பனையாளருடன் தொடர்பு கொள்க; அல்லது ‘யுனெஸ்கோ அச்சகம்’, யுனெஸ்கோ 7 ப்ளேஸ் தெ ஃபோந்தேனோ, 75700 பாரிஸ், ஃபிரான்ஸ் எனும் முகவரிக்கு எழுதுக.

சவூதி அரேபியாவில் ஜூ அய்மாவிலுள்ள இந்த 10 கி.மீ. நீளம் பாலத்தின் மேலுள்ள குழாய்களில், பெரும் எண்ணெய்க் கப்பல்களில் ஏற்றுவதற்காக நீர்மப் பெட்ரோலிய வாயு செல்கிறது. அண்மையில் இவ்வாயு உற்பத்தி, எண்ணெய்த் தொழில் துறையில் முக்கிய பகுதியாக வளர்ந்துள்ளது. (31 ஆம் பக்கக் கட்டுரை காண்க)