



مسئولیت متن و شکل بدوش نویسنده مضمون میباشد، عقیده نویسنده لزوماً نظر افغان جرمن آنلاين نمی باشد



۲۰۲۲/۰۲/۱۷

تتبع و همسانی: انجنیر شیر ساپی

## مقدمه در باب کمپانی هند شرقی انگلیس – 3

### قسمت سوم

ادامه بررسی ماهوی نخستین کتاب در باب کمپانی هند شرقی بی تردید در میان انبوه مکتوبات مجعول، که در باب تاریخ و فرهنگ و ادب این منطقه تولید کرده اند، بی سر و سامان و سرگردان و تهی تر از کتاب «کمپانی هند شرقی» یافت نمی شود که بر مبنای مندرجات آن پی بردن به رابطه ای تاریخی - سیاسی و یا حتی اقتصادی میان تقلاهای آن کمپانی و سرزمین هند ناممکن است، از طریق این کتاب، کمپانی هند شرقی برای ثانیه ای زاده و زنده نمی شود و پرسش های اساسی در گرداب مطالبی نامفهوم، به اعماقی فرو می رود که از استاندارد افسانه نیز بی مایه تر است. به راستی هنگام خواندن این کتاب تصور می کردم رد پای حشراتی به جوهر آلوده و بر کاغذ سپید دویده را، به نام «تاریخ کمپانی هند شرقی» منتشر کرده اند!

«برنامه سفر از پیش طرح ریزی و به شیوه بسیار معقول و تجاری تنظیم و اجرا شد. از میان سرمایه گذاران یک هیات برای اداره امور کمپانی و امور مربوط به خرید کشتی و آماده کردن آن برای سفر، انتخاب شدند که این گروه در حقیقت هیات مدیره اولیه شرکت را تشکیل می داد. بزرگترین کشتی که به بهای ۳۷۰۰ پوند خریداری 3700 پوند خریداری شد ازدهای سرخ نام گرفت. این کشتی ۶۰۰ تن ظرفیت داشت و جمعا دویست نفر کارکنان خدماتی کشتی را در خود جای می داد. سه کشتی خریداری شده دیگر به نام هکتور و سوزان و عروج خوانده شدند و کشتی پنجم هم که حمل آذوقه و لوازم مورد نیاز چهار کشتی دیگر را بر عهده داشت، جهان نامیده شد. در میان کالاهای بارگیری شده در کشتی جهان، که معروف به کشتی آذوقه بود. اشیای زیر نیز ذخیره شده بود تا در صورت لزوم مورد استفاده قرار گیرد: چند قیظه زنبورک با گلوله. هجده قیظه شمشیر. دو دستگاه باد انبان بزرگ، دستگاه مولد باد، برای تولید باد مصنوعی برای بادبان ها، در مواردی که از قدرت باد کاسته می شد. یک تخت خواب کامل اضافی با چهار تیرک و پشه بندی مخصوص با کلیه ملحقات و هشت بشکه باروت... در اولین روز ژانویه سال 1601 میلادی ناوگان کوچک شامل پنج کشتی یاد شده از بندر ول لیچ لنگر کشید و سفر طول و دراز خود را آغاز کرد.» (براین گاردنر، کمپانی هند شرقی، ص 35)

این که گاردنر فهرست دقیق و قطعه به قطعه ی موجودی انبار کشتی پنجم کمپانی را چه گونه به دست آورده از ساده ترین سئوالات نخستین است، اما به هر حال، با این مقدمات، یک شرکت تجاری، که می باید کشورش را به بزرگ ترین مالک جهان تبدیل کند، تا خورشید در مستعمرات اش فرو نماند، با پنج کشتی راهی شرق می شود در حالی که در انبار سفینه ی پنجم دو دستگاه مولد باد برای زمانی که همراه دارند که دریا دچار سکون است و آسمان بدون باد می ماند! این دستگاه ها که ظاهراً باید چیزی شبیه همبانه ی باد ساز مسگرها و نعل بندان دوره گرد قدیمی در ابعاد بزرگ تر بوده باشد، ظاهراً در شرایط سکون آسمان، برای پیش راندن کشتی، باد صنعتی و اضطراری تولید می کرده است! مورخ نتوانست

حدس بزند که گاردنر این خیال بافی فانتزی را از کجا اقتباس کرده و به یاد نمی آورد شخص دیگری از عمل کرد و کاربرد چنین وسیله ی منحصر به فردی یاد کرده باشد، اما می داند که پیش راندن کشتی از طریق این گونه وسایل، در هر ابعاد و اندازه ی که فرض کنیم، درست مانند این است که آتش نشانان با قدرت فوت دسته جمعی به اطفاء حریق کمک کنند و چون مولف کتاب کمپانی هند شرقی، وجود تنها دو دستگاه از این باد ساز عجیب را در انبار

د پانو شمیره: له 1 تر 4

افغان جرمن آنلاين په درنښت تاسو همکارۍ ته رابولي. په دغه پته له مور سره اړیکه ټينگه کړئ [maqalat@afghan-german.de](mailto:maqalat@afghan-german.de)

یادونه: دلیکنی د لیکنیزې بڼې پازوالې د لیکوال په غاړه ده، هیله من یو خپله لیکنه له رالیولو مخکې په خیر و لولئ

ملزومات کشتی پنجم تصریح می کند، پس فقط می توان تصور کرد که کشتی ها به نوبت از این ابزار پیش برنده کمک می گرفته اند. یک کشتی را با مشقت فراوان صد متر به جلو می رانده و دستگاه را به کشتی بعدی منتقل می کرده اند. به گمانم اگر گاردنر به جاشویان این جهازات کمپانی، قدرت راه رفتن بر روی آب می بخشید، تا کشتی دچار سکون شده را هل بدهند، تفکر ممکن تری را ارائه داده بود. با این همه وجود این باد سازهای بی بدیل بسیار قابل درک تر از آن رخنخواب با چهار تیرک و پشه بند و ملزومات دیگر است که تا پایان کتاب مورد مصرف، علت حمل آن به میان بومیان خاور دور و سبب شرح و بسط مختصات دقیق آن معلوم نمی شود.

« هشت ماه و اندی پس از آغاز سفر از ول لیچ، ناوگان به نیپل بای خلیج معروف منطقه رسید و این در حالی بود که بیش تر سرنشینان کشتی ها به علت سوء تغذیه و عدم استفاده از سیزیجات و میوه های تازه به بیماری های مختلف گرفتار شده بودند... یکی از این پنج کشتی این ناوگان به نام کشتی میهمان به علت ابتلای کلیه سرنشینان آن به این بیماری به ظاهر لاعلاج، در میان اقیانوس رها شد». (براین گاردنر، کمپانی هند شرقی، ص 38)

هنوز سه صفحه از نقل قول قبلی نگذشته، شاید هم با رسیدن به منطقه ی استوایی و باریدن باران های شدید، ناگهان کشتی دیگری همراه جاشویان بیمار، به نام کشتی میهمان، که در فهرست قبل نامی از آن نبود، از آسمان نازل و بدون تغییر شماره، بر جهازات کمپانی اضافه می شود که در اقیانوس رهایش می کنند! چنین مراتبی به آسانی معلوم می کند که یک شیاد بر مبنای الواح غیبی مشغول تدارک کتابی برای اثبات کمپانی هند شرقی است.

«در بندر ماداگاسکار بود که مرگ به سراغ سرنشینان کشتی ازدهای سرخ آمد و بیماری سرنشینان آن که تا آن روز در مقایسه با دیگر کشتی های ناوگان خفیف بود، به اوج رسید و در نتیجه بیش از ده تن از دریا نوردان، سر دریا نورد و کشیش کشتی، هلاک شدند و ناگزیر جسد این افراد، در همان جا به خاک سپرده شد. دوفرد دیگر از دریانوردان این کشتی نیز که برای انجام تشریفات کفن و دفن از کشتی خارج شده بودند، به گونه ای اتفاقی در مراسم استقبال اهالی محل از کشتی و ازدحام بیش از حد مردم، زیر دست و پا کشته شدند. پس از انجام این مراسم، کشتی به سوی مقصدی دیگر، به حرکت در آمد و درست، هیجده ماه پس از ترک انگلستان، ناوگان به سلطان نشین «آچین» در شمال جزایر سوماترا که پرتغالی ها و هلندی ها با آن روابط بازرگانی مناسبی داشتند، رسید». (براین گاردنر، کمپانی هند شرقی، ص 39)

آچه، که کتاب گاردنر آن را آچین معرفی می کند، ساحلی بی مصرف افتاده در سوماترای اندونزی و قریب هزار کیلومتر دورتر از شبه قاره ی هندوستان به سمت شرق است. بدین ترتیب و مطابق با قول کتاب کمپانی هند شرقی، سرنشینان کشتی های کمپانی بی توجه به هندوستان از کنار آن گذشته و راهی خاور دور شده اند. از طریق کتاب گاردنر به هیچ وجه معلوم نمی شود که مثنی ملاح مریض و از پا افتاده، چرا برای توسعه ی تجارت، به جای هندوستان، خود را به بیغوله ای به نام آچه می رسانند و می خواهند باب تجارت را با بومیانی بگشایند که حتی در زمان ما نیز، بنا بر روش معمول گذران آزاد در طبیعت به دور هم جمع اند و در مواردی حتی پول را نمی شناسند!

«دو فیل عظیم الجثه ی آذین شده، برای استقبال میهمانان جدید، به بندر آورده بودند. بر فراز یکی از آن ها اورنگ مجلی از مخمل زرشکی رنگ دیده می شد. در دور آن اورنگ کاسه ی بزرگی از طلای ناب قرار داشت و در اطراف آن تشکچه های زردوزی شده ی زیبا با طرازی از مروارید ناب به چشم می خورد. از سرنشینان کشتی دعوت شد که برای ادای احترام در ضیافت دربار سلطان آچین حضور یابند و از لنکستر خواسته شد که سوار فیل نخستین شود. لنکستر که با عجله محل یکی از خطاب های شش گانه را با نام سلطان آچین تکمیل کرده بود، به انگیزه ی هرچه بیش تر برانگیختن احساسات دوستانه ی سلطان، آن را در میان کاسه ی زر میان اورنگ فیلا نخستین قرار داد و خود در اورنگی که بر فراز فیل دوم قرار داشت سوار شد و در حالی که دیگر همراهان وی دنبال این فیل پیاده در حرکت بودند به سوی قصر سلطان روی آورد. پس از ورود به کاخ اختصاصی سلطان، لنکستر هدایای ملکه ی الیزابت را که از سوی کمپانی هند شرقی خریداری شده بود، طی مراسم باشکوهی همراه فرمان و استوار نامه ی خود به حضور سلطان عرضه کرد». (براین گاردنر، کمپانی هند شرقی، ص 39)

چنین تشریفات استقبال، آن فیل های زینت شده، مخمل های زرشکی، کاسه طلا، تشکچه های زر دوزی، رشته های مروارید ناب و دست کاری در فرمان ملکه را، احتمالاً گاردنر در یکی از فیلم های پنجاه سال پیش در باب سفرهای علی بابا و چهل دزد بغداد دیده باشد، به یقین نقل چنین تصاویر غیر ضرور و باسمة ای، که لااقل پنجاه مورد نظیر دارد، در کتابی که علی الاصول باید تاریخچه ای بر تولد کمپانی نام آور هند شرقی باشد، جز کوششی برای پر کردن صفحات کتابی نیست که مولف آن از مبنای مطلب مورد بحث خود چیز چندانی نمی داند و چون نمی توان شخص گاردنر را هم در آن ضیافت حاضر دانست، پس تقدیم استوار نامه، به یک رییس قبیله، از سوی تاجری با چند ملوان مریض، گونه ای دیگر از همان حقه بازی معمول غربیان، در صحنه آرایبی های جاعلانه و بچگانه تاریخی همچون برگزاری ضیافت های مکرر شاهانه در تخت جمشیدی است که هرگز ساخته نشد.

«پس از صرف شام، سلطان دستور داد که با رقص و پایکوبی میهمانان را سرگرم کنند. بلافاصله یک گروه نوازنده زن به نواختن آهنگهای شادی بخش و طرب انگیز پرداختند و عده ای از همسران سلطان، غرق در زر زیور، با

دستبندها و گلویندها و پابندهای زرین و جواهرنشان و حلقه های مرصع به پایکوبی پرداختند؛ معلوم بود زنانی که دارای زر و زیور بیش تری هستند، برای سلطان عزیزتر از سایرین اند. این گونه پذیرایی در دربار سلطان بی سابقه و به ندرت اتفاق می افتاد و غالباً برای مهمانان بسیار بی عزیز و محترم ترتیب داده می شد؛ که این خود نشانه علاقه و توجه خاص سلطان به تازه واردان بود، سلطان هرگز اجازه نمی داد تا همسران او برای بیگانگان برقصند، مگر این که آن بیگانگان، در نزد وی قرب و منزلت ویژه ای داشته باشند». (براین گاردنر، کمپانی هند شرقی، ص ۴۱)

این هم صحنه ی مسخره ی دیگری از همان فیلم علی بابا، که گاردنر در بازسازی کمپانی هند شرقی مصرف کرده است: زنانی غرق در زیورهای گوناگون که از میان همسران سلطان دست چین شده اند و غیره و غیره. اگر گاردنر جای نشستن خود در این مجلس را هم معین می کرد، که چنین در جزئیات توصیف می شود، شاید لااقل این صحنه ی از تاریخ کمپانی هند شرقی را به عنوان گواهی یک ناظر حاضر در امورات نخستین آن باور کنیم، اما در حال حاضر بازگویی چنین دلقک بازی های فاقد ارزش و بی سبب را، در متنی که باید منبع شمرده شود، حتی بر پوچ بودن کتاب می گیریم.

«محمولات ناوگان مرکب بود از آهن آلات، شمش های سرب و سایر فلزات، لباس های دوخت نواحی «دون» «DEVON» و «نوریچ» «NORWICH» و دیگر محصولات آن روز انگلستان که صاحبان آن امیدوار بودند با عرضه چنین کالاها، توجه و استقبال مردم بومی را به خود جلب کنند... به نظر می رسید بومیان آچین نیازی به در و پنجره آهنی و لباس های پشمی و سایر کالاها ی انگلیسی ندارند و ضمناً بهایی که برای ادویه و سایر محصولات خود به ارز اسپانیا مطالعه می کنند، بیش از انتظار انگلیسی ها بود؛ که نه می توانستند در چنین شرایطی چیزی بفروشند و نه بخرند. ارزیابی وضع موجود توسط لنکستر همان نتیجه گیری رایج روز بود، نابودی رقیب به هر طریق ممکن؛ ناوگان انگلیسی در آچین به انتظار ناوگان بزرگ و در راه پرتغالی ها ماند، تا به محض ورود ناوگان به بندر، لنکستر دستور حمله و غارت کلیه اجناس آن ها را صادر کرد، در این حمله ناوگان پرتغالی ها به سختی شکست خورد. لنکستر و یارانش پس از غارت کشتی ها که انباشته از کالاها ی نفیس و گران بها بود، غنایم به دست آمده را در سه کشتی خود بارگیری نموده و با موفقیت به سوی جاوه به حرکت در آمدند. لنکستر اطمینان داشت که جاوه شانس زیادی برای معامله و داد و ستد خواهد داشت. همزمان کشتی چهارم از ناوگان کمپانی، سفر بازگشت به انگلستان را آغاز نمود و در هشتم ماه می سال 1603 میلادی به لندن رسید». (براین گاردنر، کمپانی هند شرقی، ص 39)

احتمال می رود ملاحان کشتی های پرتغالی نسبت به تنمه ی دریا نوردان انگلیسی، مدت بیش تری سبزی نخورده و بیمار و بی حال تر بوده اند که چنین سهل و آسان تسلیم جاشویان حریف شده و از کالاها ی نفیس خود صرف نظر کرده اند. شرح این راهزنی دریایی به خصوص هنگامی که از زبان گاردنر یک روش متداول روز عنوان می گیرد، تنها نیم سطری است که کتاب گاردنر بویی از تاریخ واقعی کمپانی هند شرقی را پخش می کند و البته اگر به جای ملوانان و تاجران، سربازان نیروی دریایی سلطنتی انگلستان را قرار دهیم و به جای ملوانان پرتغالی مردم مورد هجوم قرار گرفته ی هند را. واقعا تعیین تکلیف با این نوشته های پوسیده و باور این که یانکی های ینگه ی دنیا از چنین دانش نامه ی مضحکی در باب کمپانی هند شرقی در انتهای قرن بیستم و اوائل قرن بیست و یکم استقبال کرده باشند، به میزان لازم دشوار می نماید، زیرا اگر بپذیریم که کمپانی هند شرقی برای داد و ستد به آچه در و پنجره آهنی و پارچه و پالتوی زمستانی فرستاده، معلوم می شود که مدیران و کارشناسان آن، شرایط جوی و اوضاع جغرافیایی هندوستان و خاور دور را نمی دانسته و چشم بسته تجارت کرده اند! این حجتی است بر بی هوده بودن ادعاهای موجود در این باب که کمپانی هند شرقی در خاور دور و هند با نمایندگان هند شرقی هلند و اسپانیا و پرتغال می جنگیده است! دروغ خرطوم داری برای اختراع شرکایی در اجرای جنایاتی بی پایان که دولت انگلستان به مدت دو قرن و نیم در هند مرتکب شده است. اگر پیش از جانپان انگلیسی نیروی اروپایی دیگری به خاور دور رسیده بود،

بی شک درست همانند ادویه جات صادراتی شرق، آوازه ی نیازمندی های مردم آن اقلیم استوایی هم در اروپا می پیچید تا مسئولین کمپانی هند شرقی از سر نادانی در و پنجره آهنی و پارچه زمستانی به جزایر اندونزی نفرستند! و بالاخره بر مبنای نقل فوق، یکی از کشتی ها که برای گذر از انگلستان تا آچه ۱۸ ماه در راه بوده، از فرط ذوق زدگی، مسیر بازگشت از آچه به انگلستان را، فقط در ۱۰ ماه طی کرده است! چنین معجزه ای تنها زمانی میسر است که قبول کنیم کشتی ملاحان در حال بازگشت، از فراوانی اشتیاق رسیدن به وطن، بال درآورده و به پرواز درآمده است! گاردنر نمی نویسد که آن اشیای نفیس و غارت شده کشتی های پرتغالی، شامل چه اقلامی بود، اما مسلماً بومیان جاوه که باز هم در عمق بیش تری از آب های اندونزی قرار دارد، چهار قرن پیش، به اجناس اشرافی هم مانند در و پنجره آهنی و لباس زمستانی نیازی نداشته اند که در بخش بزرگی از نواحی آن جزیره هنوز هم کاملاً برهنه و بی پاپوش اند. تمام این مهملات، بیش از همه نشان می دهد که کنیسه به شیوه ی قصه های هالیوودی درباره

ی شرق، مشغول تدارک افسانه هایی مجعول برای قرار دادن در جای فجایی است که ارتش و ناوگان های دریایی مسلح انگلیس در هندوستان مرتکب شده است.

«متأسفانه در جاوه بیماری سرنشینان کشتی دوباره اوج گرفت و جان میدلتون ناخدا دوم کشتی در اثر ابتلا به بیماری درگذشت. جان میدلتن از خانواده ای ثروتمند بود که خانواده اش نقش عمده ای در پیدایش کمپانی هند شرقی داشت. لنکستر تصمیم می گیرد که هرچه زودتر جاوه را ترک کند... و چند روز بعد با کشتی هایی مملو از ادویه جات گوناگون و دیگر کالاهای هند شرقی به سوی انگلستان حرکت می نماید.» (براین گاردنر، کمپانی هند شرقی، ص ۴۲)

با این نقل پرده ی اول کمدی تاریخی «کمپانی هند شرقی» تمام می شود و بازی کنان آن برای تعویض دکور و لباس به پشت صحنه، یعنی انگلستان، باز می گردند.

تتبع و همسانی: انجنیر شیر ساپی ۱۷ / ۰۲ / ۲۰۲۲

..پایان قسمت سوم..  
...ادامه دارد...