



The Reasons behind Bushehr's Maritime Trade with India (1927-1972)

Ghulam Hussain Nezami¹

**GANJINE-YE
ASNAD**
Historical Research &
Archival Studies Quarterly

Research paper

Abstract:

Purpose: In the early Pahlavi regime, the commercial activities of the foreign navy diminished in the region, whereas Bushehr's trade trips to India and the Indian Ocean region increased. Accordingly, the purpose is to investigate the reasons of such trips and their termination.

Method and Research Design: Archival records of National Archives of Iran and Bushehr's Chamber of Commerce, as well as Library resources were studied and analyzed using historical method in a descriptive and analytical way. In addition, some data collected with interviewing old captains.

Finding and conclusion: The business trips of Bushehr's residents were a lasting legacy to meet their livelihood needs of the region. Exports of dates and other goods to India, and Persian Gulf residents' need for special wood in local architecture and shipbuilding and other essential supplies were the main reasons of such trips. Eventually, these trips were terminated in the early 1970s due to the procedure change, economic developments of the Persian Gulf countries and trade with these countries.

Keywords: Maritime Trade; Bushehr; India; Persian Gulf.

Citation: Nezami, G. (2022). The Reasons behind Bushehr's Maritime Trade with India (1927-1972). *Ganjine-ye Asnad*, 32(4), 78-110 | doi: 10.30484/ganj.2022.2957

1. PhD in History and Researcher of Postdoctoral Course in History, University of Tehran, Tehran, Iran
nezamih07@gmail.com

Copyright © 2023, NLAI (National Library & Archives of I. R. Iran). This is an Open Access article distributed under the terms of the Creative Commons Attribution 4.0 International, which permits others to download this work, share it with others and adapt the material for any purpose.



Ganjine-ye Asnad

«128»

Peer-reviewed Journal | National Library & Archives of I. R. Iran, Archival Research Institute

ISSN: 1023-3652 | E-ISSN: 2538-2268

Digital Object Identifier(DOI): 10.30484/GANJ.2022.2957

Indexed by Google Scholar, Researchgate, ISC, SID & Iran Journal | <http://ganjineh.nlai.ir>

Vol. 32, No.4, Winter 2023 | pp: 78 - 110 (33) | Received: 12, Feb. 2022 | Accepted: 9, Apr. 2022

Historical research



فصلنامه تحقیقات تاریخی
و مطالعات آرشیوی

مقاله پژوهشی

چرایی و چگونگی تجارت دریایی مردم بوشهر با هندوستان (۱۳۰۵-۱۳۵۰ ش)

غلامحسین نظامی^۲

چکیده:

هدف: در اوایل حکومت پهلوی، فعالیت ناوگان دریایی خارجیان در منطقه فروکش کرد. در مقابل، تکاپوهای سفرهای تجاری مردم بوشهر به هندوستان و حوزه اقیانوس هند افزایش یافت. در این پژوهش علل، نتایج و چگونگی خاتمه یافتن این سفرها بررسی می‌شود.

روش/ رویکرد پژوهش: این پژوهش با روش تاریخی و شیوه توصیفی- تحلیلی و با کمک اسناد و مدارک آرشیوی سازمان اسناد و کتابخانه ملی ایران، اسناد اتاق بازرگانی بوشهر، منابع کتابخانه‌ای و مصاحبه نگارنده با ناخدایان قدیمی نوشته شده است.

یافته‌ها و نتیجه‌گیری: سفرهای تجاری مردم بوشهر یک میراث کهن و ماندگار برای برآوردن معیشت و نیازهای منطقه بود. صادرات خرما و سایر کالاها به هند و نیاز مردم بوشهر و نواحی خلیج فارس به چوب‌های مخصوص در معماری محلی و کشتی‌سازی و لوازم دیگر، از علل اصلی این سفرها بود که با تغییر رویه معماری و تجارت، تحولات اقتصادی در کشورهای حوزه خلیج فارس و تجارت با کشورهای مذکور در آغاز دهه پنجاه خورشیدی، این سفرها پایان یافت.

کلیدواژه‌ها: تجارت دریایی، بوشهر، هندوستان، خلیج فارس.

استناد: نظامی، غلامحسین. (۱۴۰۱). چرایی و چگونگی تجارت دریایی مردم بوشهر با هندوستان (۱۳۰۵-۱۳۵۰ ش). *گنجینه اسناد*، ۳۲ (۴)، ۷۸-۱۱۰ | ۲۰۲۲، ۲۹۵۷ | ۱۰، ۳۰۴۸۴/ganj. doi: ۱۰، ۳۰۴۸۴/ganj.۲۰۲۲، ۲۹۵۷ | ۱۱۰-۷۸، (۴) ۳۲

۱. این مقاله برگرفته از پژوهش دوره پست دکتری تاریخ، در دانشکده ادبیات و علوم انسانی دانشگاه تهران است که زیر نظر دکتر محمد باقر وثوقی انجام گرفته است.
۲. دکتری تاریخ و پژوهشگر دوره پست دکتری تاریخ دانشگاه تهران، تهران، ایران
nezamih07@gmail.com



گنجینه اسناد

۱۲۸

فصلنامه علمی | سازمان اسناد و کتابخانه ملی ج.ا.ایران - پژوهشکده اسناد

شاپا (چاپی): ۱۰۲۳-۳۶۵۲ | شاپا (الکترونیکی): ۲۵۳۸-۲۲۶۸

شناسانه برنمود رقمی (DOI): ۱۰، ۳۰۴۸۴/GANJ.۲۰۲۲، ۲۹۵۷

نمایه در ISC, SID, Researchgate, Google Scholar و ایران ژورنال | http://ganjineh.nlai.ir

سال ۳۲، دفتر ۴، زمستان ۱۴۰۱ | صص: ۷۸ - ۱۱۰ (۳۳)

تاریخ دریافت: ۱۴۰۱/۱۱/۲۳ | تاریخ پذیرش: ۱۴۰۱/۱/۲۰

تحقیقات تاریخی

۱. مقدمه

خلیج فارس به‌عنوان آبراهه‌ای متصل به دریاهای آزاد، و ویژگی ژئواستراتژیک و ژئواکونومیک، همواره در طول تاریخ اهمیت و اعتبار داشته‌است. کهن‌بندرها، پایگاه‌های تجاری و ایستگاه‌های تدارکاتی کشتی‌های تجاری بر کرانه‌های آن سابقه‌ای چند هزار ساله را بر دوش می‌کشند.

جریان مستمر تجارت بین اقوام ساکن در حوزه خلیج فارس و اقوام ماورای آن در هند، شرق آفریقا و حتی سواحل چین همواره در جریان بوده‌است (وایت هاوس، ۱۳۸۴، صص ۱۲-۱۴؛ قهرمانی مقبل، ۱۳۹۳، ص ۶۷). بررسی اولیه نشان می‌دهد که در سده اخیر و قبل از آن، مردم بوشهر، هرمزگان و کویت در دریانوردی خارج از حوزه خلیج فارس، سهم اصلی و عمده‌ای داشته‌اند. هرچند نقش مردم منطقه بوشهر و دلایل و چگونگی سفرهایشان، در برخی از اسناد و آمارها به‌صورت مختصر و جسته‌وگریخته آمده‌است، ولی جزئیات آن به‌خوبی روشن نبود. در روایت سفرها، تنها به اسامی ملّیبار (مالابار) و زنگبار اشاره شده‌است؛ بنابراین واکاوی این موضوع به‌عنوان بخش مهمی از تاریخ منطقه و کشور ضروری بود.

در بررسی اولیه، نوعی پیوستگی و مشابهت موضوع بین بوشهر، دیگر بندرهای ایرانی و کویت به‌چشم می‌خورد؛ بنابراین با اصل قراردادن دریانوردی بوشهر حوزه‌های دیگر هم مطالعه شد.

۲. پیشینه پژوهش:

به‌جز گزارش‌های خارجی، قدیمی‌ترین منبع فارسی در زمینه پژوهش حاضر اثر محمدحسین سعادت (۱۳۹۰) به‌نام «تاریخ بوشهر» به سفرهای کشتی‌های بادبانی و کالاهای حمل‌شده به‌طور مختصر پرداخته‌است. اسماعیل رابین هم در «دریانوردی ایرانیان» (ج ۱) (۱۳۵۰ش) در این‌باره روایتی کلی دارد. «بندر کُنگ: شهر دریانوردان و کشتی‌سازان» از حسین نوربخش (۱۳۷۴)، و «بادبان‌های جنوب» (۱۳۹۱) از علی پارسا اطلاعاتی درباره دریانوردی و کشتی‌سازی بندر کُنگ و خلیج فارس به‌دست می‌دهند. در سال‌های اخیر، کتاب «بندر کُنگ شاهراه تجاری خلیج فارس در گذر تاریخ» (۱۳۹۴) از محمد حسن‌نیا، فصلی را به موضوع دریانوردی اختصاص داده‌است. بازم از همین نویسندگان و ایوب زارعی در سال ۱۳۹۹ کتاب «میراث ماندگار دریانوردان و لنج‌سازان» چاپ شده‌است که درباره پیشینه لنج‌سازی و دریانوردی است. عمده مطالب کتاب مذکور مصاحبه با ناخداهای قدیمی (در قید حیات در سال‌های ۱۳۹۷ و ۱۳۹۸) است و از لحاظ



پیشینه موضوع مقاله حاضر، کاری ارزشمند به شمار می‌آید. منابع یادشده به مسائل کلی زندگی در بندرها پرداخته‌اند و به کشتی‌سازی و تجارت دریایی اشاراتی کوتاه داشته‌اند. در کشورهای عربی حوزه خلیج فارس، کامل‌ترین پژوهش، مجموعه‌ای هفت‌جلدی با عنوان «الروزنامجات البحرية الكويتية» است که دکتر یعقوب یوسف الحجی (۲۰۰۴ب) در کویت گردآوری کرده‌است و خاطرات روزانه سیزده ناخدای مشهور آن کشور در سفر به هند، یمن و شرق آفریقا را دربر دارد. این مجموعه را مرکز تحقیقاتی «مرکز البحوث و دراسات الكويتی» در فاصله سال‌های ۱۹۹۹ تا ۲۰۰۴م چاپ کرده‌است و حاوی نقشه شهرهای ساحلی با جزئیات و ابزار دریانوردی است. همچنین باید به اثر دیگری از همین نویسنده (۲۰۰۴الف) به نام «تواخذة السفر الشراعی فی الكويت» اشاره کرد. این کتاب در ۶۲۳ صفحه مشتمل بر زندگی‌نامه شش نفر از ناخدایان قدیمی (فوت‌شده) کویت و مصاحبه با شصت‌وهشت ناخدای سفر به هند و آفریقا است که نویسنده کتاب (یعقوب یوسف الحجی) آن را از سال ۱۹۹۱ تا سال ۲۰۰۴م به‌صورت فرهنگ ناخدایان کویتی جمع‌آوری کرده و در سه نوبت در سال‌های ۱۹۹۱، ۱۹۹۳ و ۲۰۰۴م چاپ شده‌است.

پژوهش حاضر از نظر مشابهت با منابع مذکور، تنها تاحدی با کتاب «میراث ماندگار» قابل‌مقایسه است. باین حال در روال و ریشه‌یابی تاریخی مستند و مقایسه‌ای موضوع، با منابع مذکور متفاوت است. هم‌چنین منابع یادشده همگی درباره بندر کنگ در ایران، و کویت -که در دریانوردی سابقه‌ای طولانی دارند- انجام شده‌اند و در حوزه منطقه بوشهر، پژوهشی در این زمینه انجام نشده بود؛ بنابراین یافته‌های پژوهش حاضر می‌تواند به ادامه تحقیقات بعدی در این زمینه یاری رساند.

درواقع هدف اصلی پژوهش حاضر دست‌یافتن به قدمت، چرایی، و چگونگی سفرهای تجاری مردم منطقه بوشهر به هند و نقش آن‌ها در اقتصاد محلی در کنار تجارت دریایی رسمی دولتی و قدرت‌های خارجی است.

دراین رابطه، همواره پرسش‌هایی مطرح است که:

این سفرهای دورودراز و مشکل و پرمخاطره (بیش از پنج هزار مایل دریایی) به جنوب هند، و در برخی مواقع در ادامه به‌شکل سفر تجاری دوری به جنوب آفریقا، و یا دریای سرخ به چه منظور و چگونه صورت می‌گرفته‌است؟

در این سفرها از چه کشتی‌هایی استفاده می‌شده‌است؟

دانش دریانوردی دریانوردان -که عمدتاً سواد مدرسه‌ای نداشته‌اند- چه منشئی

داشته‌است؟

نتایج این سفرها و علت قطع شدن آن‌ها در چند دهه اخیر چه بوده‌است؟

در این پژوهش که با روش توصیفی و تحلیلی انجام شده از مجموعه اسناد آرشیو ملی ایران، و اسناد اتاق بازرگانی بوشهر و مصاحبه‌های تاریخ شفاهی (نگارنده) در استان بوشهر به عنوان حوزه اصلی پژوهش و هرمزگان (برای مقایسه با آن)، و تعدادی از کتاب‌های چاپ شده به زبان عربی در کویت^۱، و نیز منابع کتابی دیگر استفاده شده است.

۳. شکوفایی تجارت دریایی بوشهر در قرن نوزدهم و اوایل قرن بیستم و نقش ناوگان

مردم بومی

شکوفایی اقتصادی بوشهر که از دوره زند شروع شده بود، در دوره قاجار ادامه یافت. هرچند اختلاف ضابطان آل مذکور در بوشهر با والیان فارس به ویژه بر سر پرداخت مالیات (مظفری زاده، ۱۳۹۵، ص ۲۹۴) تاحدی روی جریان این تجارت تأثیر داشت، با این حال با رفت و آمد منظم کشتی‌های تجاری از هند به بوشهر، این شهر در دوره قاجار، به عنوان بندر اصلی در جنوب ایران مطرح شد. سالانه حدود بیست کشتی تجاری از بنگال و بمبئی، هم چنین کشتی‌های تجاری از بصره^۲ و سایر بندرهای خلیج فارس به بوشهر می‌آمدند (لاخ، ۱۳۶۹، صص ۱۹۲-۱۹۳).

در سال ۱۸۰۰م/۱۲۱۴ق، هفتاد و هشت درصد تجارت ایران و در سال ۱۸۲۰م/۱۲۳۵ق پنجاه درصد واردات از بوشهر بود. در دهه ۱۸۲۰-۱۸۳۰، تجارت بوشهر حدود دوسوم تجارت بین ایران و هند بود (فلور، ۱۳۹۸، ص ۲۴۴). در بوشهر ۱۰۵ شناور با ظرفیت ۵۱۲۰ تن در کار تجارت با هند، دریای سرخ و آفریقا بودند. سایر بندرهای ایران ۸۰ قایق با گنجایش ۲۷۴۰ تن داشتند (عیسوی، ۱۳۶۲، ص ۲۵۱). کشتی‌های انگلیسی در نیمه اول قرن نوزدهم، تجارت این بندر را ویژه خود ساخته بودند و به زودی بوشهر به عنوان اصلی ترین بندر در جنوب ایران مطرح شد (فلاندن، ۱۳۵۶، صص ۳۶۷-۳۶۸). در نیمه اول قرن نوزدهم، بوشهر و بندرهای خلیج فارس با سواحل مالابار، کوچی و کاتیاور در جنوب غربی هند، و زنگبار و سواحل آفریقا مراوده بازرگانی داشتند (عیسوی، ۱۳۶۲، ص ۱۳۸).

سقوط آل مذکور از حکومت بوشهر (۱۲۶۶ق)، و تصمیم دولت مرکزی برای نظارت مستقیم بر بندرها و جزایر خلیج فارس، در سال ۱۳۰۵ق به استقرار حکمرانی بنادر و جزایر خلیج فارس از بندر دیلم در شمال در مرز خوزستان تا جاسک در ساحل عمان با مرکزیت بوشهر منجر شد (عزیزی و دیگران، ۱۳۹۷، صص ۱۷۱-۱۹۰). این اقدام باعث ایجاد امنیت و نظارت بیشتر دولت بر مناطق ساحلی خلیج فارس شد و همراه با برخی تحولات جهانی، جریان تجارت با اروپا را از راه‌های شمالی (عثمانی، قفقاز، ترکستان) به آب‌های جنوبی کشاند و بستری مناسب برای رشد و تبدیل بوشهر به بندری مهم در تجارت بین‌المللی را فراهم ساخت. موقعیت جدید باعث تمایل اروپایی‌ها برای افتتاح

۱. کتب مذکور را نویسنده کتاب در بازدیدی که از مرکز تحقیقات تاریخی کویت در سال ۲۰۰۵م داشتیم به حقیر (نگارنده مقاله) اهدا کرد.

۲. بعد از قرارداد ارزوم دوم ایران با عثمانی (۱۲۶۳ق) بصره رونق تجاری خود را به نفع بوشهر از دست داد (نظامی، ۱۳۸۳، ص ۱۹۰).



کنسول‌گری و دفتر شرکت‌های تجاری از سال ۱۲۷۸/ق ۱۸۶۲م در بوشهر شد (فلور، ۱۳۹۸، ص ۲۲۷). با افزایش جمعیت، فعالیت تجار بومی و مهاجر هم بیشتر شد. این تحولات باعث شد که علاوه بر انگلستان (که از ۱۲۲۶ق نمایندگی سیاسی مقیم^۱ در بوشهر داشت)، نه^۲ کشور دیگر نیز، در فاصله سال‌های اواخر قرن نوزدهم و اوایل قرن بیستم در این بندر، کنسول‌گری و نایب‌کنسول‌گری ایجاد کنند. در نیمه دوم قرن نوزدهم با تحولات شهری و اقتصادی، استقرار جامعه تجار و امکانات لازم شهری و بازرگانی در بوشهر، این شهر به ترانزیتی در تجارت بین‌الملل تبدیل شد. با وجود میدان‌داری انگلستان در تجارت دریایی بین هندوستان و بوشهر، کشتی‌های بادبانی مردم منطقه موسوم به بوم^۳ و بغله^۴ (با بیش از ۳۰۰ تن ظرفیت) هم با بندرهای هند، یمن و آفریقا تجارت داشتند. هم‌چنین کشتی‌هایی با ظرفیت کمتر در ترانشیپ^۵ و توزیع کالاهای رسیده به بندرهای خوزستان، بندرهای شمال بوشهر (بندر گناوه، بندر ریگ، بندر دیلم و ...) و تا عسلویه در جنوب، در حال فعالیت بودند. در نیمه دوم قرن نوزدهم بوشهر به‌عنوان پایانه اصلی تجارت بین‌المللی، با مناطق داخلی کشور ارتباط وسیعی داشت و از نظر توزیع کالا، تقریباً نیمی از جنوب کشور از خوزستان تا اصفهان و یزد را با سواحل خلیج فارس و دریای عمان پوشش می‌داد (برت، ۱۳۷۷، صص ۱۵۱-۱۷۵).

۴. نقش ناوگان تجاری بومی بوشهر در تجارت بین‌المللی با هند

روند شکوفایی اقتصاد دریایی بوشهر که در نیمه دوم قرن نوزدهم شروع شده بود، در اوایل قرن بیستم ادامه یافت. لرد کرزن در آستانه ورود به بوشهر در سال ۱۳۲۱/ق ۱۹۰۳م از بوشهر به‌عنوان مهم‌ترین بندر جنوبی ایران، بزرگ‌ترین مرکز تجارت در خلیج فارس و منطقه حضور نیروهای اروپایی درگیر باهم برای به‌دست‌آوردن قدرت سیاسی و تجاری در خلیج فارس، یاد می‌کند^۶ (پارکر، ۱۳۹۴، صص ۳۸-۳۹). تا اوایل جنگ جهانی اول، انگلستان در تجارت خلیج فارس قدرت پیش‌تاز محسوب می‌شد و بیشترین حجم مبادلات بازرگانی کالا متعلق به هندوستان بود. ارتباط تجاری بوشهر و بندرهای غربی هند، به‌ویژه بمبئی بسیار گسترده بود. بوشهری‌ها در بمبئی کارهای مربوط به صدور کالا به خلیج فارس و بوشهر را انجام می‌دادند. تعداد دیگری از تجار از شیراز، کازرون و لار نیز در بمبئی به کار تجارت مشغول بودند (حسینی شیرازی، ۱۳۹۰، ص ۳۷).

در این زمان، ناوگان حمل‌ونقل دریایی بوشهر، با اتکا بر تجربه قدیمی، به‌عنوان نیروی بومی و همپای ناوگان قدرت‌های دیگر، برای تجارت در سفرهای دورودراز توانایی لازم را داشت. این ناوگان شامل حدود پنجاه سمبوک^۷، بوم و ماشوه^۸ بزرگ (سی

1. Residency

۲. روسیه، فرانسه، عثمانی، آلمان، هلند،

بلژیک، سوئد، آمریکا، ایتالیا.

۳. Boom نوعی کشتی بزرگ حمل بار در

سفرهای اقیانوسی

۴. Bagaleh نوعی کشتی بزرگ حمل بار در

سفر هند و شرق آفریقا که اقیانوس پیما بود

۵. انتقال کالای رسیده از یک کشتی به کشتی

دیگر، به‌قصد توزیع در سایر بندرها.

۶. استیو. تی. پارکر، در سال‌های ۱۹۰۳ و

۱۹۰۴م مشاور اقتصادی کنسول انگلیس

در بوشهر بوده و در سفر مشهور کرزن به

بوشهر، همراه او بوده و کرزن به‌شخصه این

سخن را به او گفته‌است.

۷. Sambuk: نوعی کشتی متوسط حمل بار

۸. Mashweh: نوعی قایق



تا چهل تنی در ترانشیپ کالا در بندرهای خلیج فارس)، چهار بغله پنجاه تا شصت تنی و حدود بیست کشتی بزرگ‌تر بود که با زنگبار، کراچی، و بمبئی تجارت داشتند (لوریمر، ۱۳۹۴، ص ۵۸)؛ برخی کشتی‌ها ۱۵۰ تا ۳۰۰ خروار ظرفیت داشتند (جمال‌زاده، ۱۳۷۶، ص ۶۳). در توفان شدید سال ۱۳۲۱ ق/ ۱۹۰۳ م که به غرق‌شدن بیست‌وهفت کشتی ایرانی، انگلیسی، فرانسوی و ... در آب‌های بوشهر منجر شد، بیست کشتی متعلق به بازرگانان بوشهر بود (دابیژا، ۱۳۹۴، ص ۴۱). به هر صورت، هند اصلی‌ترین و نزدیک‌ترین منطقه آباد و بازاری پر مصرف در تجارت دوسویه، برای صادرات کالاهای ایرانی به‌ویژه خرما، قالی، داروهای گیاهی و خشکبار از بوشهر و واردات محصولات مثل چای، شکر، ادویه و چوب به بوشهر بود. علاوه بر حمل کالا، ظاهراً کشتی‌های باری تجار محلی، مسافر نیز بین بندرهای ایران و مسقط و هندوستان حمل می‌کرده‌اند (نیک‌پور، ۱۳۸۶، ص ۱۶۰).

در جدیدترین کتاب فلور (۱۳۹۹ ش) در جداول سنواتی واردات و صادرات کالا با انواع کشتی‌های بخار و بادبانی در فاصله سال‌های ۱۸۷۳-۱۹۱۸ م/ ۱۲۸۹-۱۳۳۶ ق در واردات کالا از میان کشورهای بریتانیا، هند، عثمانی، بحرین و سواحل عربی خلیج فارس، جاوه، مسقط، و چین، بیشترین حجم ورود کالا از هندوستان بوده‌است.

کشتی‌هایی وارده به بوشهر در همین دوره (که کالا ترخیص کرده‌اند)، در مجموع ۴۸۰۹ کشتی بخار (عمدتاً اروپایی) و ۱۱'۶۹۴ کشتی بادبانی بوده‌اند که ۱۳۷۷ کشتی بادبانی متعلق به ایران و مابقی کشتی‌ها (هم بادبانی و هم بخار) متعلق به عثمانی، مناطق عربی حوزه خلیج فارس و تجار بمبئی بوده‌است. بیشترین تعداد کشتی‌های بادبانی ایرانی مربوط به سال‌های ۱۹۱۴ تا ۱۹۱۸ با ۴۵۵ فروند بوده‌است؛ هم‌چنین بیشترین ارتباط دریایی کشتی‌های بادبانی بوشهری با هند بوده‌است (فلور، ۱۳۹۹، ج ۲، صص ۷۳۴-۷۳۹). یکی از صادرات عمده به هند خرما بود. سعادت نقل می‌کند که در سال ۱۳۳۴ قمری ۲۶'۰۰۰ بل^۱ (کیسه بافته‌شده از برگ درخت خرما با ظرفیت چهل کیلو) خرما ی قصب (زاهدی) از منطقه دشتی و دشتستان برای صدور به بمبئی، به بوشهر آورده شد (سعادت، ۱۳۹۰، ص ۲۶۳). آمارهای مذکور، مبین قدمت، نیاز و ارتباط دوطرفه تجاری بوشهر و هند، و سهم دریانوردان بومی در این تجارت بوده‌است.

این تجارت برمبنای تجربه قدیمی مستمری استوار بود و دریانوردان محلی بوشهر، نسل‌اندرونسل، سفرهای تجاری به هند و آفریقا را پیشه خود ساخته بودند و در این کار خبره بودند. رایین در سال ۱۳۵۰ با یکی از ناخداهای کهن سال بوشهری ملاقات کرده‌است که پدر و جدش ناخدای کشتی‌های اقیانوس‌پیمای سفر به هند و شرق آفریقا بوده‌اند (رایین، ۱۳۵۰، ج ۱، ص ۴۳۵).

1. Ball



دیگر این که وقتی ناو پرسپولیس و بعداً ناو مظفری (در اواخر دوره ناصری) با هدف ایجاد نظم و امنیت و مبارزه با قاچاق خریداری شد، ناخدا ابراهیم دریایی^۱ اهل بوشهر که از جوانی به سفر هند و زنگبار رفته بود، به ناخدایی کشتی رسید و چند ناخدای خبره محلی هم به سمت دستیارش به کار گرفته شدند. او پانزده سال فرمانده ناو پرسپولیس بود و بعد نیز چهار ناخدای بوشهری به فرماندهی ناو پرسپولیس رسیدند که هیچ یک دوره تخصصی ناوبری ندیده بودند و بر مبنای تجربه خود در دریانوردی دریاهای دور، به این موقعیت رسیده بودند. فرمانده ناو مظفری هم، ناخدا عباس دریانورد^۲ از بوشهر بود که سال ها مسافرت به هند و سواحل آفریقا، به همراه پدر را در کارنامه خود داشت و با زبان های انگلیسی، عربی و هندی آشنا بود (رایین، ۱۳۵۶، ج ۲، صص ۷۵۶-۷۵۷؛ مشایخی، ۱۳۹۲، صص ۷۲-۷۴). باتوجه به گزارش های ذکر شده، نقش ناوگان تجاری مردم بومی در تجارت بین المللی ماورای حوزه خلیج فارس، نکته مهمی است که در پژوهش های تاریخ تجارت معاصر کمتر ملاحظه شده است.

۵. زوال تجارت دریایی قدرت های خارجی و رونق تجارت دریایی مردم بومی بوشهر با هند (۱۳۰۴ ش)

همان گونه که پیشتر گفته شد ناوگان تجاری مردم بومی در کنار ناوگان صنعتی قدرت های تجاری خارجی، در مبادلات بازرگانی و تجارت بین المللی نقشی مؤثر و انکار نشدنی ایفا می کرد. با وجود ورود کشتی های بخار به عرصه حمل و نقل بازرگانی در (۱۲۷۶ ق) باز هم از نقش کشتی های بومی و جهازات بادبانی کاسته نشد و در جریان جنگ جهانی اول بیشترین حمل بار بر دوش این کشتی ها بود.

تا قبل از جنگ جهانی اول، کمپانی های کشورهای اروپایی با استقرار در منطقه خلیج فارس، حوزه اقیانوس هند و تسلط بر منابع اقتصادی و مبادلات بازرگانی و با ایجاد نمایندگی های تجاری و شرکت های تجاری انگلیسی، فرانسوی، آلمانی و روسی در بوشهر، بصره، کویت و عمان و سایر مناطق این حوزه، حجم عظیمی از مبادلات بازرگانی را به خود اختصاص داده بودند. این تسلط، منافع عظیمی را به دنبال داشت؛ بنابراین هر عاملی باعث خلل در این جریان می شد با مقاومت سخت آن ها روبه رو می شد. کشورهای مذکور ضمن رقابت با همدیگر، سعی داشتند با عقد پیمان های گوناگون سیاسی و تجاری، انحصار تجارت در منطقه ای خاص و یا کل حوزه مذکور را به دست بگیرند؛ در این میان انگلستان با حضور قدرتمندتر، دست بالا را در این رقابت ها داشت. بعد از جنگ جهانی اول، با پدیداری ضعف در برخی از قدرت ها به ویژه در حوزه خلیج فارس، ابتکار عمل

۱. پدر بزرگ دکتر تورج دریایی استاد تاریخ دانشگاه کالیفرنیا.
۲. پدر بزرگ دکتر گل ناز سعیدی دکترای تاریخ و استاد دانشگاه پیام نور.

در حوزه تجارت بین الملل تا اندازه‌ای به دست مردم بومی منطقه افتاد. بدین ترتیب، ارتباط تجاری ناوگان بومی مردم بوشهر و سایر بندرهای خلیج فارس با حوزه سواحل غربی هند و شرق آفریقا جان تازه‌ای گرفت که زمینه‌ها و دلایل آن در ادامه ذکر می‌شود.

دوره حکومت پهلوی اول، دوره افت اقتصادی بندر بوشهر و مشکلات روبه‌تزايد برای مردم این منطقه بود. توجه بیشتر به بندر خرمشهر باعث شد که اکثر کشتی‌های تجاری بزرگ برای تخلیه کالا راهی خرمشهر شوند. قانون انحصار کالاهای اصلی صادراتی و وارداتی در دست دولت، افزایش مالیات و حقوق گمرکی، به همراه خشک‌سالی سال‌های ۱۳۰۹ تا ۱۳۱۲ش اتفاقات ناگواری را در زندگی مردم منطقه جنوب رقم زد.

افول اقتصادی در منطقه بوشهر، باعث مهاجرت مردم روستایی به شهرها و همچنین مهاجرت برخی تجار و بازرگانان و دیگر اقشار مردم از روستاها به کشورهای حوزه خلیج فارس شد (ترور، ۱۳۹۵، صص ۱۶-۱۷). از سوی دیگر بوشهر در اواخر دوره قاجار مرکز ده کنسول‌گری، نایب‌کنسول‌گری، و بانک شاهی در سال ۱۳۰۷ق (خیراندیش و تبریزنیا، ۱۳۹۰، صص ۱۴۵-۱۵۱) و نمایندگی‌های شرکت‌های اروپایی، روسی، و هندی و خطوط کشتیرانی اروپایی و روسی بود. با وضعیت نابه‌سامان پیش آمده، کنسول‌گری‌ها، نمایندگی شرکت‌ها و خطوط کشتیرانی یکی پس از دیگری تعطیل شدند. این جریان که از جنگ جهانی اول شروع شده بود تا سال ۱۳۱۶ش ادامه پیدا کرد و تنها استثنای انگلستان بود که تا هفده سال بعد از این تاریخ هم کنسول‌گری خود را در بوشهر حفظ کرد (فلور، ۱۳۹۸، ج ۱، ص ۱۶۷).

در این میان با کاهش زائدالوصف فعالیت‌های حمل و نقل قدرت‌های خارجی، ناوگان جهازات بادبانی بومی تجارت حوزه منطقه خلیج فارس به هند و آفریقا را به عهده گرفتند. یکی از دلایل سفرهای کشتی‌های بادبانی به هند در این زمان تأمین مایحتاج مردم از جمله گندم، برنج، شکر، چای، ادویه‌جات و ... بود که سخت دچار تنگی معیشت شده بودند.

تعداد زیادی از کشتی‌های بادبانی در بوشهر و بندرهای ساحلی تنگستان تا عسلویه، گناوه و دیلم، ناوگان دریایی محلی منطقه بوشهر را تشکیل می‌دادند که در گردش دوری منظمی در حوزه خلیج فارس تا اقیانوس هند تجارت می‌کردند. عمده بار صادر شده به هند و کشورهای دیگر خرمای جنوب ایران و عراق بود. این شیوه در بندرهای هرمزگان هم باب بود. سندی در آرشیو ملی مربوط به سال ۱۳۱۱ش از مکاتبات حاج محمد اوزی برای صدور خرما به عمان و هند حکایت می‌کند (ساکما، ۱۳۸۷، ۲۴۰۸، صص ۱ و ۷).

با این حال گاهی موانعی عمده در جریان تجارت خرما رخ می‌داد که باعث ضرر و زیان و یا کندی آن می‌شد؛ مانند گزارش پیشکار مالیه خوزستان، درباره خرید خرما از آنجا، توسط دلالان کلیمی عراقی برای صدور به اروپا، حوزه خلیج فارس، هند، یمن و

شرق آفریقا در سال ۱۳۱۴ش و در عوض واردات چوب ساج^۱ از هندوستان و چندل^۲ (تیر چوبی سقف) از آفریقا و سایر کالاهای موردنیاز که مایه ضرر باغداران و سود کلیمیان عراقی شده بود (ساکما، ۲۴۰۰۶۰۱۷، صص ۵، ۶، ۷). درضمن کشتی‌های بوشهری مشتریان خرمای خوزستان هم بودند. روند صادرات خرما در سال‌های ۱۳۰۹-۱۳۱۴ش کاهش یافت که علت آن را می‌توان در قحطی نواحی جنوب در این سنوات و اختصاص خرمای منطقه برای غذای مردم جست‌وجو کرد (ساکما، ۲۴۰۰۶۰۱۷، ص ۵).

به‌هرحال سفر کشتی‌های بادبانی بومی حامل خرما به هند به‌طور مستمر ادامه داشت. کالاهای وارده بسته به نوع نیاز ساکنان جنوب و کشورهای حوزه خلیج فارس، بیشتر چوب ساج از هندوستان و چندل (تیر چوبی سقف) از شرق آفریقا بود. از سال ۱۸۵۰م/۱۲۲۶ق چندل برای تیر سقف خانه‌ها به منطقه خلیج فارس و عربستان صادر می‌شد (Mkumbukwa, 2014, pp 76-78). هندوستان بازار بزرگ واردات خرمای جنوب و دیگر کالاهای ایران و صادرکننده ثابت چای، ادویه، برنج و چوب و انتقال‌دهنده کالاهای تجاری مشرق‌زمین نظیر اندونزی، چین و ژاپن بود؛ بنابراین، بین بوشهر و هندوستان، نوعی تعامل دوسویه اقتصادی وجود داشت. این رویه در طول دوره حکومت پهلوی اول برقرار بود. سندی از اتاق بازرگانی بوشهر در سال ۱۳۱۹ش گویای صادرات ۷۶۶۰ نگله^۳ خرمای قصب (زاهدی) به هند توسط تاجری بوشهری به‌نام غلام‌علی دشتی است (پریدار، ۱۳۹۳، صص ۸۳-۸۴).

در آمار سال بعد، ۵۰۰ هزار کیلو خرما از بوشهر به عمان صادر شد و ۳۵۰۰ نقله (نگله) کالا شامل: چای، زاج، چوب ساج و ادویه‌جات از هند وارد شد (پریدار، ۱۳۹۳، صص ۱۰۲-۱۰۴). در گزارشی از اتاق بازرگانی بوشهر از تاریخ ۱۳۲۰/۱/۲۱ به صدور ۱۶۸۶ نگله خرمای قصب از بوشهر به بمبئی توسط تاجری بوشهری به‌نام حبیب توکل، اشاره شده‌است. هم‌چنین در گزارش شهریورماه سال ۱۳۲۰ش اتاق بازرگانی بوشهر به صدور پنج هزار نگله خرمای قصب به هندوستان اشاره شده‌است. برای صادرات منسجم و قاعده‌مند خرما در سال ۱۳۲۰ش از منطقه بوشهر، دوازده شرکت صادراتی خرما در دشتستان دخیل بودند که ده شرکت به‌طور اختصاصی خرما صادر می‌کردند و دو شرکت دیگر نیز خرما یکی از اقلام صادراتی‌شان بود. سایر کالاهای صادراتی از بوشهر به هندوستان، شامل: چوب شیرین، گیاهان دارویی، پوست انار، پوست گردو، بلوط و تنباکو بود (پریدار، ۱۳۹۳، ج ۱، صص ۱۴۱-۱۸۲). هرچند پیش از سال‌های قحطی، منطقه بوشهر صادرکننده گندم به هند بود، ولی به‌دلیل خشک‌سالی سال‌های ۱۳۱۹ و ۱۳۲۰ش دولت برای ورود ۱۵۰۰ تن گندم از هندوستان مجوز صادر کرد (پریدار، ۱۳۹۳، ج ۱، ص ۱۸۹).

۱. TECTONA GRANDIS: درختی در نواحی جنوب غرب هند که چوبی بسیار محکم و بادوام دارد.
۲. Chandal (MANGROVE): چوبی بسیار محکم و بادوام برای سقف خانه
۳. نگله (نقله): در بیان محلی به‌معنای مجموعه یا بسته کالای تجارتی در کشتی است.

در این حال به خاطر کمبود علوفه و جلوگیری از تلف شدن دام‌ها، هیئت وزیران در تصویب‌نامه شماره ۱۷۷۰ مورخ ۱۳۲۰/۱۱/۲۸ ش برای صدور خرما، سبزی‌جات و میوه به جز خرمای خوزستان به هند در مقابل آزادی واردات جو و علیق از هند به بوشهر اجازه داد (پریدار، ۱۳۹۳، ج ۱، ص ۲۰۹). در موردی در سال ۱۳۲۳ نیز، برای ورود بذر گندم از هندوستان به بوشهر و سایر بندرها مجوز صادر شد (ساکما، ۱۹۵۰، ۲۹۰۰۰، صص ۳-۱۱). با کندشدن حرکت کشتی‌های بخار در این سال‌ها، فعالیت کشتی‌های بادبانی در بوشهر و دیگر بندرهای ایرانی خلیج فارس تشدید شد و تا سال ۱۳۲۲ ش نیز وضع به همین منوال بود. کشتی‌های بادبانی با افزایش فعالیت خود، به همراه صادرات خرما، پنبه و بطری‌های خالی وارد می‌کردند و غلات، داروهای عطاری، حبوبات و گل محمدی صادر می‌کردند (فلور، ۱۳۹۸، ج ۱، صص ۳۱۸-۳۱۹).

سال ۱۳۲۶ ش نبود مجوز برای صادرات خرمای خشک زاهدی بوشهر به هندوستان - به دلیل مصوبه ممنوعیت آن در سال ۱۳۲۵ ش از سوی دولت - به مسئله‌ای مهم تبدیل شد که ادامه آن، باعث تخریب و تباهی صدها تن خرمای مذکور می‌شد. هر ساله تعدادی از بازرگانان منطقه بوشهر، بیش از ۱۵۰۰ تن خرمای قصب (زاهدی) منطقه را می‌خریدند و با کشتی‌های بادبانی به هندوستان، یمن و آفریقا صادر می‌کردند؛ بنابراین ممنوعیت صدور این محصول، باعث ضرر و زیان به تعداد زیادی از باغداران و بازرگانان می‌شد. با این پیشامد کشتی‌های بادبانی منطقه برای خرید خرما و صدور به هند راهی بصره می‌شدند. طبق اسناد موجود، تلاش‌های گسترده‌ای از سوی فرمانداری بوشهر، تجار صادرکننده خرما و استانداری فارس برای رفع این ممنوعیت انجام شده است (ساکما، ۲۹۳۰۰۶۳۲۰، صص ۲، ۷، ۹، ۱۰، ۱۹، ۲۰، ۲۱، ۲۴).

از طرفی برخی تجار خرما در بوشهر با مکاتبه با فرمانداری بوشهر اعلام کردند که مقداری خرمای قصب برای صدور به هندوستان خریده‌اند و مجوز صدور را تقاضا کردند؛ مانند حاج‌رضا هفته در نامه شماره ۷۲۶ مورخ ۱۳۲۶/۷/۱۶ با اعلام ۵۰۰ تن (ساکما، ۲۹۳۰۰۶۳۲۰، ص ۱۲)، اسماعیل زارعی در نامه شماره ۱۸۳، ۵۰۰ تن (ساکما، ۲۹۳۰۰۶۳۲۰، ص ۱۳)، و محمدعلی دوانی در نامه شماره ۳۱۰/۱۳۰۵ مورخ ۱۳۲۶/۷/۱۷، ۲۰۰ تن خرما (ساکما، ۲۹۳۰۰۶۳۲۰، ص ۱۴). سرانجام رئیس گمرک بوشهر در نامه‌ای به شماره ۷۲۲۳ تاریخ ۱۳۲۶/۷/۵، هم‌چنین وزارت کشور در تلگراف شماره ۴۹۷۲ مورخ ۱۳۲۶/۷/۱۱، به استاندار هفتم، موافقت خود را با صدور خرمای قصب بوشهر به هندوستان اعلام کردند (ساکما، ۲۹۳۰۰۶۳۲۰، صص ۲۲، ۲۳). نکته دیگر این که صدور خرما، با رویه سنتی در سبدهایی از برگ درخت خرما و حلبی‌های خالی مواد نفتی^۱ انجام می‌شد که

۱. حلبی‌های ۱۷ کیلویی حمل نفت که شسته می‌شد و برای صدور خرما استفاده می‌شد.



موردپسند مشتریان خارجی نبود. این موضوع باعث کاهش بازار خرماي بوشهر شده بود؛ بنابراین اتاق بازرگانی بوشهر، تلاش‌هایی را در این زمینه آغاز کرد.

در نامه‌ اتاق بازرگانی بوشهر به نخست‌وزیر در تاریخ ۱۳۳۱/۸/۱۷ ضمن اعلام وجود سه میلیون اصله نخل در منطقه که منبع خوبی برای صادرات است، به نحوه بسته‌بندی نامناسب و ناپسند برای بازارهای خارجی و لزوم ایجاد کارخانه و کارگاه‌های بسته‌بندی خرما در منطقه اشاره شده است (اتباب^۱، ۷۵۸، ۱۳۳۱/۸/۱۸). سفیر کبیر ایران در هندوستان هم در نامه‌ای سه صفحه‌ای به وزارت خارجه درباره افت صدور خرماي ایران به هندوستان (ناشی از نداشتن بسته‌بندی اصولی) و افزایش صدور خرماي عراق به این کشور توضیح داد (اتباب، ۲۵۲۹، ۱۳۳۵/۱۰/۱۵). در سال ۱۳۳۵ ش نیز وزیر مختار ایران در جاکارتا، در نامه‌ای به وزارت خارجه درباره زمینه‌سازی برای صدور خرماي ایران به اندونزی، از صدور هفت هزار تن خرما برای ماه رمضان خبر داده است (اتباب، ۷۸۳، ۱۳۳۵/۱۰/۱۲). ولی همه این‌ها به بسته‌بندی اصولی خرماي صادراتی بستگی داشت؛ بنابراین تأکید مکرر بر لزوم تأسیس کارخانه بسته‌بندی خرما ادامه یافت ولی اجرایی نمی شد (اتباب، ۲۸۷۶۶، ۱۳۳۷/۱۲/۲؛ اتباب، ۸۶۹ و ۱۵۰۱، ۱۳۳۷/۱۲/۱۱).

از این رو از اوایل دهه سی، مبدأ بارگیری کشتی‌های بوشهری حمل خرما، بندر بصره شده بود؛ چنان‌که در بخش بعدی این مقاله در مصاحبه با دریانوردان منطقه مکرر این موضوع آمده است. سرکنسول ایران در بصره نیز در نامه‌ای در سال ۱۳۴۲ ش اقدامات بازاریابی، بسته‌بندی و تأسیس مرکز پژوهشی خرما در عراق را منعکس کرد (اتباب، ۱۵۵، ۱۳۴۳/۱/۲۲). رونوشت این نامه برای اظهار نظر به اتاق بازرگانی بوشهر ارسال شد. در پاسخ آن بر لزوم ایجاد کارخانه بسته‌بندی خرما و کارخانه تبدیل شیر خرما به قند اشاره شد (اتباب، ۱۳۹، ۱۳۴۳/۲/۲۳). ولی پیشنهادها عملی نشد و بصره کماکان، مبدأ بارگیری خرماي کشتی‌های بوشهری بود که بالطبع باعث ضرر و زیان باغداران منطقه بوشهر می شد.

۴. چگونگی تجارت دریایی با هندوستان

بیشتر مطالب این بخش بر مبنای تاریخ شفاهی و مصاحبه با دریانوردان کهن سال محلی منطقه بوشهر و کنگ، برای اطلاع از کیفیت تجارت دریایی با هندوستان و جزئیات سفرها قرار دارد. این سفرها که از سده‌های پیش شروع شده بود تا دهه پنجاه خورشیدی ادامه یافت. هرچند چگونگی تجارت کشتی‌های بادبانی، به‌طور خلاصه در منابع کتابی مناطق دیگر ذکر شده است، ولی در منطقه بوشهر، اطلاعات کافی وجود نداشت؛ بنابراین ضمن شناسایی بیست دریانورد کهن سال منطقه بوشهر و هشت نفر در بندر کنگ در

۱. واژه اتباب را به‌اختصار برای «اتاق بازرگانی بوشهر» به کار برده‌ام؛ مثل ساکما. این مجموعه هنوز فهرست‌نویسی نشده است (نگارنده).
۲. نامه ۸۶۹ به وزارت کشور و نامه ۱۵۰۱ به وزارت بازرگانی ارسال شده است

هرمزگان^۱ (برای مقایسه)، جزئیات این سفرها جمع‌آوری شد. در سفرهای دریایی، برخی مواقع ناخدایان روزانه گزارش سفر را در دفاتر مخصوص ثبت می‌کردند. قدیمی‌ترین مدرک از شیوه مذکور در بوشهر مربوط به ناخدا عباس دریانورد در سال ۱۳۱۹ق است. در این سفرنامه به ساعت، روز، سال، مکان‌های مسیر مسافرت به هند و آفریقا قید شده است (مشایخی، ۱۳۹۵، صص ۲۵-۳۱). مشابه آن مجموعه‌ای هفت جلدی در کویت به نام «الروزنامجات البحرية الكويتية» است که در آن خاطرات روزانه ناخدایان آن کشور در سفر به هند و آفریقا، به همین شیوه آمده است (الحجی، ۲۰۰۴ب). به هر حال، اطلاعات به دست آمده از چگونگی سفرهای دریایی، به شرح زیر دسته‌بندی شده است:

۷. نوع کشتی‌ها

سفرها معمولاً با کشتی‌های موسوم به «بوم» و «بغله» انجام می‌شد. مردم کنگ در قدیم با بغله به هندوستان، عدن، شرق آفریقا، بصره و بربره سوماتالی سفر می‌کردند. ایمنی بغله از سایر کشتی‌ها بیشتر بود (نوربخش، ۱۳۷۴، صص ۵۵-۵۶). در سال ۱۳۵۸ تعداد ۲۰ فروند کشتی با ظرفیت ۱۰۰ تا ۳۰۰ تن در کنگ وجود داشت که به سفر هند و آفریقا می‌رفتند (نوربخش، ۱۳۷۴، ص ۸۲). عقیده برخی بر این است که بغله شبیه اولین کشتی‌های پرتغالی است. آلن ویلیز (در عربی فیلرز) که در اواخر دهه سی میلادی با کشتی فتح‌الخیر کویتی از این کشور به یمن و شرق آفریقا رفته است نقل می‌کند که در ساحل بندر کنگان استان بوشهر، بغله بادبانی زیبایی را دیده است که در طراز کشتی‌های پرتغالی بوده است (فیلرز، ۱۹۸۲، ص ۶۵). بغله از اولین کشتی‌هایی بود که در کویت برای سفرهای طولانی و دور به کار رفت و ظرفیت آن حداکثر ۴۰۰ تن بود. بوم هم نوع دیگری از کشتی‌های مرسوم بود که نوع متوسط آن برای صید مروارید و بزرگ آن برای سفرهای تجاری به هند و آفریقا استفاده می‌شد (الرومی، ۲۰۰۵، صص ۱۵-۱۶). گویا نخستین بوم‌ها در کویت ساخته شد و بعدها ساختن آن در بوشهر، بندر کنگ و جزیره قشم نیز باب شد (حسن‌نیا، ۱۳۹۴، ص ۲۱۴).

صنعت کشتی‌سازی در بندر کنگ - که سابقه آن به دوره نادرشاه افشار می‌رسد - هنوز هم در این بندر فعال است و لنج‌هایی با ظرفیت ۵۰۰، ۷۵۰ و ۱۵۰۰ تن در آن ساخته می‌شود (حسن‌نیا و زارعی، ۱۳۹۹، صص ۵۳-۵۹). این کشتی‌های عظیم، را مردمان بومی از چوب سخت و مقاوم ساج که منشأ آن هندوستان بود می‌ساختند و بدنه آن را با روغن کوسه و مواد دیگر از فرسایش آب‌های شور و آسیب‌های دیگر مصون می‌کردند (رستمی، «مصاحبه»، ۱۳۹۳/۱۲/۱۴؛ درویشی، «مصاحبه»، ۱۳۹۴/۹/۲۶؛ لایق‌خواه، «مصاحبه»، ۱۳۹۱/۱۲/۴).

۱. این مصاحبه‌ها توسط نگارنده از سال ۱۳۹۱ تا ۱۴۰۰ ادامه یافت. متأسفانه تعداد زیادی از این دریانوردان مصاحبه‌شده، در سال‌های اخیر در اثر کرونا و یا کحولیت سن درگذشته‌اند.



به‌طور کلی تعداد کارکنان کشتی‌ها در کنگ و دیگر بندرهای جنوب، بیست و پنج نیرو شامل: دو ناخدا (خشکی و دریا)، سرملوان، یک یا دو راهنمای دریایی (رُبَّان)، چهار سکانی، دو نفر نجار، آشپز، کمک‌آشپز و تعدادی ملوان بود (نوربخش، ۱۳۶۹، ص ۳۸۳)؛ البته این موضوع همیشه بدین روال نبود. برخی از کشتی‌ها، راهنمای دریایی (رُبَّان) نمی‌گرفتند و ناخدا خود به مسیرهای دریایی وارد بود و یا به‌جای دو ناخدای دریا و خشکی یک ناخدا داشتند که تمام امور را انجام می‌داد. با این وصف مردم بوشهر و بندرهای ایرانی خلیج فارس، هم کشتی‌ساز و هم دریانورد بودند.

۸. زمان و مسیر سفر به هند

تا اوایل دههٔ چهل خورشیدی مسافرت‌ها با کشتی‌های بادبانی انجام می‌شد. بعد از آن کشتی‌ها موتوری شدند؛ ولی بادبان خود را هم حفظ کردند و گاهی از آن استفاده می‌کردند. سفر با کشتی بادبانی به زمان وزش بادهای محلی و سمت و سوی جغرافیایی بادهای بستگی داشت. ناخدایان و ملوانان، تقویم وزش این بادهای محلی و سمت و سوی جغرافیایی بادهای بستگی مخصوصی داشتند؛ مثل باد: لیک‌دب^۱، تویه^۲، لیمَر^۳ (لهیمَر)، قوس^۴، ضربه العجوز و... که روز و ماه وزش آن‌ها برای مردم محلی معلوم بود (کنین، ۱۳۹۳، صص ۴۱-۶۰). در برابر تقویم معمولی مردم ایران که نوروز آن از یکم فروردین شروع می‌شود، دریانوردان تقویمی دریایی داشتند که نوروز آن (شروع آن) نهم مرداد بود و به نوروز دریا شهرت داشت. پیشینهٔ دقیق این تقویم معلوم نیست، ولی یک‌صد و سی سال پیش، سدیدالسلطنه به آن اشاره کرده‌است: «نوروز عرب یا نوروز دریا که ناخدایان به حساب آن بادبان کشیده و مسافرت می‌کنند، همان نوروز قدیم و نوروز عامه است... مطابق برج اسد و ماه آگوست فرنگی، به‌موجب تجارب ناخدایان در ایام، تغییرات در هوا پیدا شود» (سدیدالسلطنه، ۱۳۷۱، صص ۳۵-۳۶). نوروز دریا نهم مرداد بود و روزهای بعد از آن برحسب بادهای موسمی تقسیم می‌شد.

در مصاحبه با ناخدایان مشخص شد که معمولاً کشتی‌های عازم هند، از اواخر مرداد و بعد از آن از سواحل ایران و کویت عازم بندرگاه صادراتی بصره (اعشار) می‌شدند و پس از بارگیری خرما، همگام با آغاز بادهای موسمی شمال غرب [که به باد شمال موسوم است] به‌سوی تنگهٔ هرمز و سواحل غربی هند رهسپار می‌شدند. بعد از آن با تخلیهٔ بار و بارگیری مجدد، با وزش باد موسمی قوس (از جنوب به شمال در زمستان) به‌سوی بندرهای ایران و یا دیگر بندرهای حوزهٔ خلیج فارس حرکت می‌کردند. طول زمان مسافرت، به‌ویژه با کشتی‌های بادبانی، بیش از پنج ماه بود (زارعی، «مصاحبه»، ۱۳۹۱/۱۱/۲۶)؛ برخی بین ۲ تا

1. Lakehzeb
2. Toveybeh
3. Leymer
4. qous



۶ ماه هم ذکر کرده‌اند (طاهری، ۱۳۸۸، ص ۴۱۵). سفرهای تجاری همیشه به آسانی و بی‌خطر انجام نمی‌شد. دریانوردان نقل می‌کنند که تعدادی از همشهریان آن‌ها در دریا غرق شده‌اند که هرگز از آن‌ها خبری نشده‌است؛ مانند عبدالرضا زاهدی از بوشهر که ناخدای کشتی‌ای کویتی بود. او و ملوانانش در حوالی ساحل یمن غرق و ناپدید شدند (عمویی، عباس، «مصاحبه»، ۱۴۰۰/۱۰/۲۵)؛ برخی نیز بعد از مدت‌ها سرگردانی بر روی دریا، با شنا خود را نجات داده‌اند (باشی، «مصاحبه»، ۱۳۹۳/۱۲/۱۴). در مصاحبه‌ای نادر با تنها بازماندهٔ لنج موسوم به «بوم مسی» در بندر کنگ او نقل می‌کند که در سال ۱۳۲۳ خورشیدی در هنگامهٔ جنگ جهانی دوم، سه کشتی همسنگار^۱ (همراه باهم، معمولاً کشتی‌ها برای مقابله با خطرات به این شیوه سفر می‌کردند) از هند به قصد آفریقا حرکت می‌کردیم. در میانهٔ راه مورد حمله زیردریایی‌های ژاپنی [به گمان کمک به انگلستان] قرار گرفتیم که در دقایق اول، تعداد زیادی کشته شدند و کشتی‌ها غرق شد و از ۶۶ نفر کارکنان کشتی‌ها ۲۹ نفر زنده ماندند که با استفاده از چند قایق نجات کشتی که مانده بود، بعد از شانزده روز، تشنه و گرسنه، با دو نفر تلفات، درحالی‌که رمقی در بدن نداشتیم، به ساحل سومالی رسیدیم. بعداً انگلیسی‌ها ما را به یمن فرستادند و پس از پنج ماه توقف در عدن، سرانجام با کشتی‌های کنگی به شهر خود برگشتیم؛ درحالی‌که حدود یک سال از سفر ما گذشته بود (غلام‌پور، «مصاحبه»، ۱۳۹۷/۲/۸).

۹. مسیرهای دریانوردی

معمولاً مبدأ مسیر کشتی‌های عازم هند بندر بصره بود. در بصره، بندر یا بندرهای ادامهٔ مسیر تعیین می‌شد. کشتی‌های ایرانی با ناخدایان و ملوانان بومی سواحل ایران، پس از بارگیری خرما و حرکت از بصره، چند روزی در مجاورت بندر محل سکونت خود لنگر می‌انداختند تا آذوقهٔ خریداری شده برای چند ماه را به خانواده‌های خود برسانند [در دههٔ بیست و سی خورشیدی گاهی سفرهای دریایی بیش از پنج ماه طول می‌کشید]. سپس با برداشتن آب کافی و دیگر مایحتاج عازم مقصد می‌شدند (صابری، «مصاحبه»، ۱۳۹۱/۱۱/۲۶). در مواقع خطر توفان و بادهای سهمگین، کشتی‌ها معمولاً از مجاورت ساحل حرکت می‌کردند. گزارشی از سفر کشتی‌ای کویتی به نام فتح‌الکریم - که عیسی عبدالله العثمان ناخدای آن بود - در حال عبور از سواحل ایران در ناحیهٔ استان بوشهر، در برگشت از کالیکوت به کویت وجود دارد (الحجی، ۲۰۰۴، ص ۳۵).

کشتی‌ها در مسیر طولانی خود، تنها در صورت ضرورت نیاز به آب، تعمیر کشتی و یا وقوع توفان، به‌طور موقت در سواحل و یا جزایر لنگر می‌انداختند. اگر مقصد آن‌ها

۱. کشتی‌هایی که باهم حرکت می‌کنند.



کالیکوت در منتهی‌الیه جنوب غرب هند بود، راهی بندر مسقط در عمان می‌شدند سپس با توقی محدود، از رأس‌الحد در جنوب مسقط، راهی بندر کالیکوت در مالابار (در گویش محلی ملیوار)^۱ می‌شدند. مدت‌زمان این سفر، معمولاً ۱۵ تا ۲۰ روز بود. عمده کشتی‌ها از کالیکوت، چوب ساج، بند کمال (طناب‌های بافته‌شده از پوست نارگیل برای کشتی)، روغن بدنه کشتی و در مواردی لنج چوبی ساخته‌شده [طبق سفارش] می‌آوردند و گاهی برای آماده‌شدن چوب یک تا دو ماه می‌ماندند (زارعی، «مصاحبه»، ۱۳۹۱/۱۱/۲۶؛ عربی، «مصاحبه»، ۱۳۹۷/۲/۸). در این صورت روزها در کشتی کار می‌کردند و شب‌ها در خوابگاه‌های^۲ طرف تجاری خود در شهر بیتوته می‌کردند. در برگشت معمولاً از همان مسیر، یعنی از کالیکوت به مسقط برمی‌گشتند. این بندر یکی از توقفگاه‌های موقت بین راه بود که معمولاً کشتی‌های عازم جنوب غربی هند، یمن و آفریقا در آن توقف می‌کردند و با خریدی مختصر برای منزل، راهی حوزه خلیج فارس می‌شدند (غلامی منفرد، «مصاحبه»، ۱۳۹۷/۲/۷). بعد از آن طبق سفارش، بار خود را در بندرهای ایران، کویت، امارات، قطر یا بحرین تخلیه می‌کردند و پس از مدتی استراحت باز به این سفرها ادامه می‌دادند. گاهی مقصد بار کشتی‌های بوشهری، برای کراچی و در جنوب آن، خور بندر، بندر کچ مندویی و بمبئی بود. در این صورت، بدون رفتن به مسقط، پس از عبور از تنگه هرمز، به‌طور مستقیم با دریانوردی در حاشیه ساحلی ایران، خود را به مقصد می‌رساندند و بعد از آن راهی بندرهای جنوبی هند می‌شدند. در آن‌جا ممکن بود باری برای سواحل شرقی آفریقا پیدا شود که معمولاً کاپریل^۳ بود که از بندر منگورو هند بارگیری می‌شد. سپس عمدتاً با گرفتن راهنمای دریایی، در مسیری از میان اقیانوس به سمت جنوب غرب، راهی کنیا و جزیره زنگبار و سواحل تانزانیا می‌شدند. چنان‌که بار کاپریل برای آفریقا نبود، برای بارگیری چوب ساج، راهی کالیکوت در منطقه ساحلی مالابار می‌شدند (زارعی، «مصاحبه»، ۱۳۹۱/۱۱/۲۶؛ باشی، «مصاحبه»، ۱۳۹۳/۱۲/۱۴؛ غلامی منفرد، «مصاحبه»، ۱۳۹۷/۱۲/۷).

هنگامی که از بندر منگورو هند، کاپریل برای بندرهای لامو و ممباسا در کنیا حمل می‌شد، در بازگشت با بارگیری چندل، همگام با باد موسمی قوس (جنوب) که در اقیانوس هند به باد سهیلی^۴ معروف است و در اواخر برج سنبله (شهریورماه) و حدوداً از بیست و پنجم آن ماه به بعد می‌وزد و ادامه می‌یابد (ریشه‌ری، ۱۳۸۲، ج ۱، ص ۱۶۲) از حاشیه سواحل شرق آفریقا، یمن و عمان، به بندرهای خلیج فارس رهسپار می‌شدند. همه این سفرها با برنامه‌ریزی منظم و همگام با بادهای موسمی انجام می‌شد. دریانوردان منطقه بوشهر، هرمزگان و کویت تابع این نظم بودند (صابری، «مصاحبه»، ۱۳۹۱/۱۱/۲۶؛ دریایی، «مصاحبه»، ۱۳۹۷/۲/۷).

۱. سواحل منطقه عمومی بندرهای جنوب غربی هند، از کالیکوت تا نزدیک گوا، به مالابار یا به‌قول دریانوردان محلی به ملیوار معروف بود.
2. Buokar: در زبان هندی بخار نامیده می‌شدند.
3. Kaprail: سفال پشت‌بام
Sohayli. 4



۱۰. ابزار دریانوردی

دریانوردی در جنوب ایران براساس تجربه گذشتگان، استفاده از علائم طبیعی (ساحل و جزیره‌ها)، ستارگان، کتب راهنمای دریایی میراث دوره ساسانی به نام رهنامگ، رهنامه (انتقال به عربی، رهنامج و رحمانی^۱)، نقشه‌های دریایی (در زبان محلی «نالیه»^۲)، قطب‌نما به زبان محلی «دیره»^۳، و کمال (سکستان: وسیله راهیابی دریایی) انجام می‌شد (صفری، «غلامرضا»، «مصاحبه»، ۱۳۹۴/۹/۲۶). دو کتابی که دریانوردان در سده اخیر از آن استفاده می‌کردند، یکی کتاب معروف «المختصر الخاص للمسافر والطوّاش^۴ و الغوّاص» از عیسی عبدالوهاب قطّامی (۱۲۸۷-۱۳۴۸ق)، و دیگری «الفوائد فی أصول علم البحر والقواعد» از ابن ماجد بود که در سال ۱۹۲۴م در بغداد چاپ شده‌است (الحجی، ۲۰۰۴الف، «نواخذة السفر...»، ص ۴۲؛ فهیمی، ۱۳۹۸، ص ۱۱۱). در ایران نیز کتابی در همین موضوع به نام «دلیل الاسفار للتّوّاخذ و البّحار فی میاه الخلیج الفارسی» تألیف احمد النّصاری، به زبان عربی چاپ شده‌است. علاوه بر این کتب راهنما، باید راهنماهای محلی، ربّان یا «معلم» را نیز اضافه کرد که در مسیر بندرهای غرب هندوستان تا شرق آفریقا و در سده‌های گذشته برای ورود به بصره و حوزه شمالی خلیج فارس، (معمولاً از جزیره خارگ) به کار گرفته می‌شدند. برخی دریانوردان تصریح کرده‌اند که چون ناخدا، مسیرهای دریایی را می‌دانست، ما ربّان یا راهنما نمی‌گرفتیم (دریایی، «مصاحبه»، ۱۳۹۷/۲/۷). در مصاحبه با دریانوردان قدیمی مشخص شد که اغلب آن‌ها دریانوردی را از سن ده تا پانزده سالگی، حتی در سفر به هند و آفریقا شروع کرده‌اند. در این سنین به آن‌ها ولید گفته می‌شد و کارهای پادویی را برای ناخدا انجام می‌دادند (ذاکری، «مصاحبه»، ۱۳۹۴/۹/۲۶؛ عامرنژاد، «مصاحبه»، ۱۳۹۴/۹/۲۶؛ رستمی، «مصاحبه»، ۱۳۹۳/۱۲/۱۴؛ بخشی، «مصاحبه»، ۱۳۹۱/۱۱/۲۶). در این صورت با کار روی دریا تا پنجاه سالگی و بعد از آن، صاحب تجربه کافی در مسیریابی دریایی می‌شدند. یکی از دریانوردان منطقه بوشهر که باسواد بود و کمی انگلیسی می‌دانست، با استفاده از نقشه‌های انگلیسی، در سفرهای خود از هند به آفریقا، هرگز از راهنمای هندی استفاده نمی‌کرد و تنها ناخدایی بود که با کشتی‌های معمولی به سری لانکا، بندر کپ‌تاون و بندر عقبه اردن در دریای سرخ مسافرت کرده بود (زیارتی، «مصاحبه»، ۱۳۹۴/۱۲/۱۴). معمولاً کار بر روی دریا در تابستان‌های گرم، و زمستان‌های سرد و در باد و باران، با سختی و مشقت همراه بوده‌است؛ از این رو در زمان کار گروهی، برای هماهنگ‌سازی نیروی ملوانان، آواهایی با نام نیمه^۵ - که همان موسیقی کار است - خوانده می‌شد. این کار که باعث نشاط ملوانان و بهره‌وری بیشتر می‌شد، انواع و اقسامی داشت (بلادی، ۱۳۹۹، صص ۱۶۳-۱۶۴).

۱. در سال ۲۰۰۴ کتابی به همین نام و مشخصات (الغرافی، یوسف بن ناصر. (۲۰۰۴). رحمانی. (حسن صالح شهاب، محقق و شارح). الكويت: مرکز البحوث و دراسات الكويتیه) منتشر شد که مروری بر رهنامه‌هاست.

2. Naleyeh

3. Dayreh

۴. طوّاش: معامله‌گر مروارید

5. NAYMEH: در بوشهر نیمه و در بندرهای حوزه استان هرمزگان نیمه خوانده می‌شود



«ملوانان محلی برای انجام کارهای مختلف در دریا، همچون پاروزدن، برافراشتن و یا جمع کردن بادبان، کشیدن تور... از ریتم و موسیقی خاصی که با آن نیمه و یا نهمه می‌گویند استفاده می‌کرده‌اند» (بلادی، ۱۳۹۹، ص ۱۶۱). در کشتی‌های بندر کنگ نهمه‌خوان از کارکنان اصلی بود و همواره در سفرها در کشتی بود (بحری، «مصاحبه»، ۱۳۹۷/۲/۷؛ عربی، «مصاحبه»، ۱۳۹۷/۲/۸). «در قدیم یک نفر نهمه‌خوان در کشتی بود که در بوشهر به وی کبر [می‌گفتند] و اعراب به او نهم می‌گفتند» (بلادی، ۱۳۹۹، ص ۱۶۶). نهمه‌ها به زبان فارسی، عربی و مخلوطی از آن‌ها بود. یکی از دریانوردان کنگی نهمه‌های آفریقایی را نیز نیکو می‌خواند (قاسمی، «مصاحبه»، ۱۳۹۷/۲/۸).

۱۱. کالاهای تبدلی

از مجموع سخنان مصاحبه‌شوندگان می‌توان چنین گفت که معمولاً کشتی‌های عازم هند، با بارگیری خرما از بصره، برای هند (که مشتریان بسیاری داشت)، سفر خود را آغاز می‌کردند. اگر مقصد کشتی‌ها شمال غرب و غرب هند بود، آن‌ها عازم کراچی، گارباری، جمله‌گر، منگرو، بمبئی، هورکاپور، کچ مندویی و کاربار (نیوبمبئی) می‌شدند (عمویی، «جابر»، «مصاحبه»، ۱۳۹۴/۱۲/۱۴). از دلایل بارگیری غالب کشتی‌های ایرانی حامل خرما از بصره به مقصد هند در دهه سی خورشیدی به بعد، ممنوعیت صدور خرما از ایران به دلیل نیاز داخلی غذای شهروندان ایرانی بود (اتباب، ۱۳۲، ۱۳۳۷/۲/۱۸).

در بندرهای میانی غرب هندوستان پس از تخلیه بار، به گفته ناخدایان محلی برای آوردن چوب ساج، راهی کالیکوت در جنوب غرب هند می‌شدند. چوب ساج در بوشهر و سایر بندرهای خلیج فارس، خواهان زیاد داشت. سدیدالسلطنه درباره بندرعباس یک‌صد و سی سال پیش گزارش می‌دهد که در آن شهر، سقف خانه‌ها از چندلی است که از آفریقا می‌آورند و درب خانه‌ها از چوب ساج هندی است که چوبش را از هند می‌آورند و در بوشهر می‌سازند (سدیدالسلطنه، ۱۳۷۱، ص ۲۳۹). ساج چوبی فوق‌العاده سخت است و در برابر سرما، گرما و از همه مهم‌تر رطوبت نواحی ساحلی، فوق‌العاده مقاوم است؛ به طوری که اکنون و پس از صد سال و یا بیشتر، در و پنجره، پلکان و کتیبه‌های قدیمی ساخته شده از ساج در معماری بافت قدیم بوشهر هنوز کاملاً سالم است. حتی با تخریب خانه‌های قدیمی، مشتریان با قیمت‌های گزاف، آن‌ها را می‌خرند و در خانه‌های امروزی تعبیه می‌کنند.

کشتی‌ها در صورت نبودن چوب ساج برای حوزه خلیج فارس، معمولاً از بندر منگرو، سفال پشت‌بام (کاپریل) به مقصد زنگبار، تانزانیا، سومالی یا کنیا بارگیری می‌کردند (صفری، «اسحاق»، «مصاحبه»، ۱۳۹۳/۱۲/۱۴؛ درویشی، «مصاحبه»، ۱۳۹۴/۹/۲۶). کشتی‌ها

پس از تخلیه بار کاپریل، تیرهای چوبی موسوم به چندل را که از جنگل‌های تانزانیا و کنیا تهیه می‌شد به مقصد بندرهای خلیج فارس بارگیری می‌کردند. واحد بار این تیرهای چوبی کروجه^۱ (به تعداد بیست عدد تیر) بود و هر کشتی معمولاً هشتاد تا سیصد کروجه چندل بارگیری می‌کرد. چندل چوبی بسیار محکم و مقاوم است که برای نگهداشتن سقف خانه‌ها از آن استفاده می‌شد و معمولاً بیش از صد سال دوام دارد و هنوز هم در خانه‌های قدیمی بوشهر و دیگر شهرهای حوزه خلیج فارس که بیش از صد سال قدمت دارند بدون هیچ آسیبی وجود دارد. دو نوع چندل در شرق آفریقا وجود داشت. چندل آب شیرین منطقه سیمبارنگه تانزانیا که با تبر بریده می‌شد و ممتاز بود و چندل آب شور بندر لامو در کنیا که با اره بریده می‌شد و نوع درجه دوم محسوب می‌شد (صابری، «مصاحبه»، ۱۳۹۱/۱۱/۲۶؛ صفری، «مصاحبه»، ۱۳۹۱/۱۲/۴). واردات چندل، سابقه‌ای بیش از یک صد سال دارد؛ چنان‌که سعادت در سال ۱۳۳۴ ق در این باره چنین گفته است: «چندل که در زبان عربی آن را صندل می‌نامند، نوعی چوب دراز و محکم است که برای ساختن سقف خانه‌ها از آن استفاده می‌شود. چندل از نواحی مردابی شرق آفریقا به دست می‌آید» (سعادت، ۱۳۹۰، صص ۲۳۳-۲۳۴). به هر حال پس از بارگیری، کشتی‌ها بار خود را در یکی از بندرهای ایران، کویت، قطر و بحرین پیاده می‌کردند (خلیلی، «خضر»، «مصاحبه»، ۱۳۹۳/۱۲/۱۴). کشتی‌های دریانوردان منطقه بوشهر، هرزگان و کویت در تجارت دریایی خود تابع این شیوه بودند.

۱۲. تعاملات اجتماعی در تجارت بین‌الملل

دریانوردان بوشهری در مسافرت‌های دریایی با ملل مختلفی در حوزه خلیج فارس، اقیانوس هند و آفریقا روبه‌رو بوده‌اند. غالب دریانوردان مصاحبه‌شده از رفتار نیک مردم مناطق مذکور یاد می‌کنند. هم‌چنین نوعی اعتماد بین طرفین وجود داشته است؛ به‌طوری‌که مالکان برخی کشتی‌های کویتی، کشتی و مال‌التجاره خود را به دریانوردان بوشهری و کنگی می‌سپردند. مصاحبه‌شوندگان تأکید داشتند که این اعتماد دوطرفه بود؛ ما امانت‌دار بودیم، آن‌ها هم در حساب و کتاب دقیق بودند و حقی تضییع نمی‌شد. مصاحبه‌شوندگان از خانواده‌های صقر، قطامی، بشاره و بعضی دیگر در کویت نام می‌برند (بحری، «محمدحسین»، «مصاحبه»، ۱۳۹۷/۲/۷؛ غلامیان «عبدالرسول»، «مصاحبه»، ۱۳۹۱/۱۱/۲۶؛ خلیلی «ابراهیم»، «مصاحبه»، ۱۳۹۱/۱۲/۴).

موضوع دیگر ازدواج دریانوردان بوشهری با زنان هندی بود. معمولاً دریانوردان برای آماده‌شدن چوب ساج گاهی تا چند ماه در کالیکوت می‌ماندند. روزها در کشتی کار می‌کردند و بعد از اتمام کار، دو نفر نگهبان در کشتی می‌گذاشتند و غروب به شهر می‌رفتند. بازارهای

1. Korojeh



کالیکوت شبانه بود و معمولاً تا حوالی صبح باز بود. آن‌ها هم در شهر آزاد بودند و منعی برای آمدورفت نداشتند (زارعی، «مصاحبه»، ۱۳۹۱/۱۱/۲۶؛ غلامیان «غلام»، «مصاحبه»، ۱۳۹۳/۱۱/۲۶)، برخی در این میان، همسر هندی اختیار می‌کردند. این ازدواج به شکل عقد قانونی انجام می‌شد. تهیه منزل به عهده پدر عروس بود و داماد باید مبلغ توافقی را می‌پرداخت. در مصاحبه‌های انجام شده، تعدادی از دریانوردان گفتند که همسر هندی داشته‌اند. برخی حتی دو یا سه همسر نیز اختیار کرده بودند؛ البته هم‌زمان نبوده است و حتماً می‌بایست همسر اول را طلاق داده باشند. برخی صاحب فرزند بودند که هنوز با آن‌ها تلفنی ارتباط دارند و مواردی هم فرزند برای دیدار پدر به منطقه بوشهر آمده است (لایق خواه و صفری، عبدالله، «مصاحبه»، ۱۳۹۱/۱۲/۴). البته در صورتی که دریانوردان قصد داشتند از سفر به هند بازنشسته شوند باید همسر هندی خود را طلاق می‌دادند.

نکته جالب توجه دیگر در بندر کنگ قدیم این بود که به دلیل مشکلات و خطرات سفرهای اقیانوسی به هند و آفریقا، کسانی که در این راه قدم گذاشته بودند، مردان دنیادیده محسوب می‌شدند که می‌توانستند بار زندگی را بر دوش بکشند. معمولاً در خواستگاری‌ها از دریانوردان پرسیده می‌شد که آیا سفر گپ (هند و آفریقا) رفته‌اند یا نه؟ و اگر رفته بودند، پذیرش آن‌ها به عنوان داماد راحت‌تر بود (بحری، علی، «مصاحبه»، ۱۳۹۷/۲/۷). کنگی‌ها سفر به هندوستان و آفریقا را سفر گپ و سفر به حوزه خلیج فارس را سفر کوچک می‌نامیدند.

۱۳. افول تجارت دریایی سنتی با هند

سفرهای دریایی یادشده که یادگاری از چند سده قبل بود، با کشتی‌های بادبانی و بعد کشتی موتوری تا دهه پنجاه خورشیدی رواج داشت و کم‌وبیش تا اواخر دهه شصت هم ادامه پیدا کرد. در این زمان به دلیل رونق تجارت در کشورهای امارات عربی، کویت، بحرین و قطر، ورود کشتی‌های عظیم اقیانوس پیما در صحنه تجارت بین‌المللی، جایگزینی تیرآهن به جای چنند آفریقایی (برای سقف خانه‌ها) و مرسوم شدن پنجره‌های آهنی و آلومینیومی، کاربرد چوب ساج هندی رو به افول نهاد و مشتریان خود را از دست داد. گران شدن سوخت کشتی نیز عاملی مهم در این زمینه بود (فروزان، «مصاحبه»، ۱۳۹۷/۲/۸). کاربرد دیگر چوب ساج در کشتی‌سازی بود که در چند دهه اخیر، لنج‌های چوبی، جای خود را به لنج‌هایی با بدنه فایبرگلاس دادند. به این مسائل ممنوعیت بریدن درختان ساج در هند و چنند در منگرو از سال ۱۹۸۲ م/۱۳۶۰ ش (Idha, 1998, pp 1-14) در شرق آفریقا را نیز باید اضافه کرد. نکته دیگر این که وقتی نسل دریانوردان قدیمی پا در سنین کهولت گذاشتند، نسل جدید تحصیل کرده دانشگاهی، بیشتر به مشاغل کارمندی و خدماتی روی آوردند و

راه پدران خویش را ادامه ندادند و نسل بعدی دریانوردان منطقه نیز، در حال حاضر عمدتاً با کشورهای عربی حوزه خلیج فارس به‌ویژه امارات متحده عربی ارتباط تجاری دارند؛ در نتیجه باب دریانوردی مردمی و غیردولتی با هند و آفریقا بسته شده است.

۱۴. نتیجه

جریان تجارت دریایی مردم بومی بوشهر و سایر ساکنان سواحل ایرانی خلیج فارس به‌ویژه با سواحل غربی هند و شرق آفریقا، طبق تجربه‌ای مستمر در سده‌های طولانی ادامه داشت. این جریان تجاری بر مبنای نیازی دوطرفه استوار بود. بازار بزرگ مصرف محصولات ایرانی در هند و کالاهای مورد نیاز ایران در نزدیک‌ترین سرزمین به کشور، توجیه‌گر این رابطه طولانی بود. هر چند انگلستان در قرن نوزدهم، میدان‌دار تجارت مستعمره خود (هندوستان) با ایران بود و همواره سعی می‌کرد از ورود رقیبان به این عرصه جلوگیری کند، با این حال طبق گزارش‌ها و اسناد اشاره شده در این پژوهش، همواره ناوگان مردم بومی نقش مهمی را در این تجارت بازی می‌کرد و سهمی قابل توجه را به خود اختصاص می‌داد. این جریان با تضعیف ناوگان صنعتی خارجی، تعطیلی نمایندگی‌های سیاسی و شرکت‌های خارجی بعد از جنگ جهانی اول، در بوشهر تشدید شد. چرایی و آمار ارتباط ناوگان تجاری محلی با هند در گذشته، از خلال منابع کتابی و اسناد بیان شد. با این حال نقطه کور این تجارت مردمی چگونگی و جزئیات آن بود که با مصاحبه به‌موقع با این دریانوردان تکمیل شد (متأسفانه شصت درصد این دریانوردان در سنوات اخیر درگذشتند). به هر حال تجارت دریایی ساکنان منطقه بوشهر و تعدادی از بندرهای ایرانی خلیج فارس با هند، با کشتی‌های بادبانی و بعد با کشتی‌های موتوری در قالب تقویم زمانی دریایی منطبق با بادهای موسمی به‌شکلی منظم و مستمر از حوزه خلیج فارس تا هند و گاهی تا آفریقا (در دنباله سفر به هند) تا دهه ۱۳۵۰ش ادامه پیدا کرد. آنگاه به سبب توسعه کشتی‌های عظیم اقیانوس‌پیما، بی‌نیازی به مصالح ساختمانی چوبی جنوب غرب هند و شرق آفریقا، گسترش تجارت در بندرهای عربی حوزه خلیج فارس، و روابط تجاری مردم بومی در همین حوزه محدود، رفت و آمد بومیان به سواحل غرب هند و شرق آفریقا متوقف شد.

پژوهش حاضر گامی کوچک در جهت روشنی‌بخشیدن به این بخش از تاریخ کشور است و زمانی کامل‌تر خواهد شد که تحقیقات میدانی مشابه، از سوی دیگر این تجارت یعنی هند و آفریقا آن را تکمیل کند.



منابع فارسی

اسناد

سازمان اسناد و کتابخانه ملی ایران (ساکما)

۲۴۰۰۸۰۱۸۷۰۰۷؛ ۲۴۰۰۸۰۱۸۷۰۰۱؛ ۲۴۰۰۰۶۰۱۷۰۰۰۷؛ ۲۴۰۰۰۶۰۱۷۰۰۰۶؛ ۲۴۰۰۰۶۰۱۷۰۰۰۵؛
۲۹۳۰۰۶۳۲۰۰۰۱۰؛ ۲۹۳۰۰۶۳۲۰۰۰۰۹؛ ۲۹۳۰۰۶۳۲۰۰۰۰۷؛ ۲۹۳۰۰۶۳۲۰۰۰۰۲؛ ۲۹۰۰۰۱۹۵۰؛
۲۹۳۰۰۶۳۲۰۰۰۱۹؛ ۲۹۳۰۰۶۳۲۰۰۰۱۴؛ ۲۹۳۰۰۶۳۲۰۰۰۱۳؛ ۲۹۳۰۰۶۳۲۰۰۰۱۲؛
۲۹۳۰۰۶۳۲۰۰۰۲۳؛ ۲۹۳۰۰۶۳۲۰۰۰۲۲؛ ۲۹۳۰۰۶۳۲۰۰۰۲۱؛ ۲۹۳۰۰۶۳۲۰۰۰۲۰؛
۲۹۳۰۰۶۳۲۰۰۰۲۴.

اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی استان بوشهر (اتباب)

۱۳۲، ۱۳۳۷/۲/۱۸، ۱۳۹، ۱۳۴۳/۲/۲۳، ۱۵۵، ۱۳۴۳/۱/۲۲، ۷۵۸، ۱۳۳۱/۸/۱۸، ۷۸۳، ۱۳۳۵/۱۰/۱۲،
۸۶۹، ۱۳۳۷/۱۲/۱۱، ۱۵۰۱، ۱۳۳۷/۱۲/۱۱، ۲۵۲۹، ۱۳۳۵/۱۰/۱۵، ۲۸۷۶۶، ۱۳۳۷/۱۲/۲.

کتاب

بلادی، محمدرضا. (۱۳۹۹). *موسیقی بوشهر و ریشه‌های آن در گذر تاریخ و تعاملات فرهنگی*. تهران: آرون.

پارسا، علی. (۱۳۹۱). *بادبان‌های جنوب: دریانوردی بادبانی در خلیج فارس و اقیانوس هند*. تهران: فرهنگ نشر نو.

پارکر، استیو. تی. (۱۳۹۴). *یادداشت‌های استیو تی پارکر*. (افشین پرتو، مترجم). قم: صحیفه خرد.

پریدار، مجتبی. (۱۳۹۳). *اسنادی از اتاق بازرگانی بوشهر*. (ج ۱). تهران: آبادبوم.

تروور، ا. پ. (۱۳۹۵). *گزارش سالانه بالیوز انگلیس در بوشهر و پس کرانه*. (حسن زنگنه، مترجم). قم: صحیفه خرد.

جمال‌زاده، سیدمحمدعلی. (۱۳۷۶). *گنج شایگان: اوضاع اقتصادی ایران*. تهران: بنیاد افشار.

حسن‌نیا، محمد. (۱۳۹۴). *بندر کنگ شاهراه تجاری خلیج فارس در گذر تاریخ*. کرج: جنوب.

حسن‌نیا، محمد؛ زارعی، ایوب. (۱۳۹۹). *میراث ماندگار دریانوردان و لنج‌سازان*. تهران: جنوب.

حسینی شیرازی، میرزامحمود. (۱۳۹۰). *سفرنامه میرزامحمود شیرازی به بمبئی*. (مصطفی ندیم، مصحح). شیراز: بنیاد فارس‌شناسی.

دایژا، استانیسلاو. (۱۳۹۴). *گزارش‌های استانیسلاو دایژا کنسول روسیه در ایران*. (افشین پرتو، مترجم). قم: صحیفه خرد.

رایین، اسماعیل. (۱۳۵۰). *دریانوردی ایرانیان، جلد ۱: از دوران‌های افسانه‌ای تا ظهور اسلام*. (ج ۲). تهران: جاویدان.



- رایین، اسماعیل. (۱۳۵۶). *دریانوردی ایرانیان*، جلد ۲: *از عصر استعمار تا امروز*. (چ ۲). تهران: جاویدان.
- ریشهری، عبدالحسین. (۱۳۸۲). *سنگستان* جلد ۱. شیراز: نوید شیراز.
- سدیدالسلطنه، محمدعلی. (۱۳۷۱). *سرزمین‌های شمالی پیرامون خلیج فارس و دریای عمان در صد سال پیش*. (حاشیه‌نویس و تعلیقه‌نویس، احمد اقتداری). تهران: جهان معاصر.
- سعادت، محمدحسین. (۱۳۹۰). *تاریخ بوشهر*. (مصححان و محققان، عبدالرسول خیراندیش و عمادالدین شیخ‌الحکمایی). تهران: میراث مکتوب.
- طاهری، رضا. (۱۳۸۸). *از مروارید تا نفت: تاریخ خلیج فارس (از بندر سیراف تا کنگان و عسلویه)*. شیراز: داستان‌سرا.
- عیسوی، چارلز. (۱۳۶۲). *تاریخ اقتصادی ایران*. (یعقوب آژند، مترجم). تهران: گستره.
- فلاندن، اوژن. (۱۳۵۶). *سفرنامه اوژن فلاندن به ایران*. (چ ۳). (حسین نورصادقی، مترجم). تهران: اشراقی.
- فلور، ویلم. (۱۳۹۸). *بوشهر (شهر، تجارت و جامعه ۱۷۹۷-۱۹۴۷)*. (چ ۱). (اسماعیل نبی‌پور، مترجم). بوشهر: دانشگاه علوم پزشکی و خدمات درمانی.
- فلور، ویلم. (۱۳۹۹). *بوشهر (شهر، تجارت و جامعه ۱۷۹۷-۱۹۴۷)*. (چ ۲). (اسماعیل نبی‌پور، مترجم). بوشهر: دانشگاه علوم پزشکی و خدمات درمانی.
- فهیمی دیلمی، عبدالله. (۱۳۹۸). *راهنمای دریایی بانضمام المختصر الخاص للمسافر والطّوّاش والعوّاص*. (آرمین دخت‌امین، کوشش‌گر). قم: سرای کتاب.
- کنین، عبدالحسین. (۱۳۹۳). *بادهای محلی استان بوشهر*. قم: صحیفه خرد.
- لاخ، ارسکین. (۱۳۶۹). *سفرنامه دریایی لاخ*. (حسین ذوالقدر، مترجم؛ چارلز بلگریو، کوشش‌گر). تهران: آناهیتا.
- لوریمر، جان گوردن. (۱۳۹۴). *سواحل خلیج فارس*. (مترجم و کوشش‌گر، عبدالرسول خیراندیش). تهران: آبادبوم.
- مشایخی، عبدالکریم. (۱۳۹۲). *ناخدا عباس دریانورد*. قم: صحیفه خرد.
- مشایخی، عبدالکریم. (۱۳۹۵). *سفرنامه دریایی ناخدا عباس دریانورد*. قم: صحیفه خرد.
- مظفری‌زاده، علی‌رضا. (۱۳۹۵). *تاریخ خاندان آل‌مذکور*. تهران: بنیاد ایران‌شناسی شعبه بوشهر.
- نظامی، غلامحسین. (۱۳۸۳). *نقش بصره و بنادر کرانه‌های شمالی خلیج فارس در روابط ایران و عثمانی*. بوشهر: انتشارات بوشهر.
- نوربخش، حسین. (۱۳۶۹). *جزیره قشم و خلیج فارس*. تهران: امیرکبیر.
- نوربخش، حسین. (۱۳۷۴). *بندر کنگ: شهر دریانوردان و کشتی‌سازان*. (چ ۲). تهران: بی‌نا.
- نیک‌پور، مجید. (۱۳۸۶). *ملاحان خاک و سیاحان افلاک*. کرمان: بنیاد کرمان‌شناسی.
- وایت‌هاوس، دیوید. (۱۳۸۴). *کاوش‌های علمی باستان‌شناسی سیراف*. (غلام‌رضا معصومی، مترجم). بوشهر: شروع.



مقاله

خیراندیش، عبدالرسول؛ تبریزنیا، مجتبی. (۱۳۹۰). «بانک شاهی در بوشهر». چاپ شده در کتاب: *پژوهش نامه خلیج فارس*، دفتر اول و دوم، صص ۱۴۵-۱۵۱. تهران: خانه کتاب ایران.

عزیزی، حشمت الله و دیگران. (۱۳۹۷). «چگونگی شکل گیری حکمرانی بنادر و جزایر خلیج فارس به مرکزیت بوشهر در عصر ناصری». *پژوهش نامه تاریخ های محلی*، شماره ۱۳، صص ۱۷۱-۱۹۰.

مجموعه مقالات

برت، برادلی. (۱۳۷۷). «گذری به شهر دریاها». (گردآورنده و مترجم، حسن زنگنه). چاپ شده در کتاب: *میرمهنا و شهر دریاها*. صص ۱۵۱-۱۷۱ قم: مؤسسه فرهنگی همسایه.

مصاحبه

باشی، غلامرضا. متولد ۱۳۳۲. بندر عامری. ۱۳۹۳/۱۲/۱۴.

بحری، علی، متولد ۱۳۳۴. بندر کنگ. ۱۳۹۷/۲/۷.

بحری، محمدحسین. متولد ۱۳۲۷. بندر کنگ. ۱۳۹۷/۲/۷.

بخشی، عبدالرضا. ناخدا، متولد ۱۳۱۶. بندر رستمی. ۱۳۹۱/۱۱/۲۶.

خلیلی، ابراهیم. ناخدا. متولد ۱۳۲۶. بندر بوالخیر. ۱۳۹۱/۱۲/۴.

خلیلی، خضر، متولد ۱۳۲۶. بندر عامری. ۱۳۹۳/۱۲/۱۴.

درویشی، عباس. ناخدا. متولد ۱۳۱۵. بندر خورشهاب. ۱۳۹۴/۹/۲۶.

دریایی، عبدالله. متولد ۱۳۱۷. بندر کنگ. ۱۳۹۷/۲/۷.

ذاکری، ادریس. ملوان، متولد ۱۳۳۲. بندر خورشهاب. ۱۳۹۴/۹/۲۶.

رستمی، حسین. ناخدا. ۱۳۲۵. بندر رستمی. ۱۳۹۳/۱۲/۱۴.

زارعی، خدر. ملوان. متولد ۱۳۱۰. بندر رستمی. ۱۳۹۱/۱۱/۲۶.

زیارتی، سلطان. ناخدا. متولد ۱۳۳۴. بندر عامری. ۱۳۹۳/۱۲/۱۴.

صابری، حسین. مکانیک کشتی. متولد ۱۳۱۵. بندر رستمی. ۱۳۹۱/۱۱/۲۶.

صفری، اسحاق. ملوان. متولد ۱۳۱۰. بندر عامری. ۱۳۹۳/۱۲/۱۴.

صفری، عبدالله. ناخدا. متولد ۱۳۱۰. بندر عامری. ۱۳۹۱/۱۲/۴.

صفری، غلامرضا. ناخدا. متولد ۱۳۳۶. بندر عامری. ۱۳۹۴/۹/۲۶.

عمرنژاد، جعفر. ناخدا. متولد ۱۳۱۸. بندر عامری. ۱۳۹۴/۹/۲۶.

عربی، صالح. متولد ۱۳۱۱. بندر کنگ. ۱۳۹۷/۲/۸.

عمویی، جابر. ناخدا. متولد ۱۳۲۳. بندر رستمی. ۱۳۹۳/۱۲/۱۴.



عمومی، عباس. ناخدا. متولد ۱۳۲۹. بندر رستمی. ۱۴۰۰/۱۰/۲۵.
 غلامپور، موسی. متولد ۱۳۰۰. بندر کنگ. ۱۳۹۷/۲/۸.
 غلامی منفرد، ماندنی. متولد ۱۳۱۲. بندر کنگ. ۱۳۹۷/۲/۷.
 غلامیان، عبدالرسول. ناخدا. متولد ۱۳۳۱. بندر رستمی. ۱۳۹۱/۱۱/۲۶.
 غلامیان، غلام. متولد ۱۳۲۲. بندر رستمی. ۱۳۹۱/۱۱/۲۶.
 فروزان، علی. ناخدا. متولد ۱۳۲۲. بندر کنگ. ۱۳۹۷/۲/۸.
 قاسمی، ابراهیم. متولد ۱۳۱۱. بندر کنگ. ۱۳۹۷/۲/۸.
 لایق خواه، عبدالحسین. ناخدا. متولد ۱۳۲۰. بندر بوالخیر. ۱۳۹۱/۱۲/۴.

منابع عربی

الحجی، یعقوب یوسف. (۲۰۰۴ الف). *تواخذ السفر الشراعی فی الكويت*. (الطبعة الثالثة). الكويت: مركز البحوث و دراسات الكويتیه.
 الحجی، یعقوب یوسف. (۲۰۰۴ ب). *الروزنامات البحرية الكويتیه*. (المجلد الاول). الكويت: مركز البحوث و دراسات الكويتیه.
 الخرافی، یوسف بن ناصر. (۲۰۰۴). *رحمانی*. (محقق و شارح، حسن صالح شهاب). الكويت: مركز البحوث و دراسات الكويتیه.
 الرّومی، احمد البشر. (۲۰۰۵). *معجم المصطلحات البحرية فی الكويت*. (الطبعة الثالثة). الكويت: مركز البحوث و دراسات الكويتیه.
 النصّاری، احمد بن عبد الامام. (۱۴۱۸ ق). *دلیل الاسفار للتواخذ والبحار فی مياه الخلیج [الفارسی]*. (الطبعة الثالثة). قم: مطبعة الشهيد.
 فلیرز، آلن، (۱۹۸۲). *بناء السند بادقصة البحار مع العرب*. (ترجمة و تحقیق، نايف خرما). مطبعة حكومة الكويت.
<https://ia903107.us.archive.org/6/items/ktp2019-bskn1367/ktp2019-bskn1367.pdf>
 قهرمانی مقبل، علی اصغر. (۱۳۹۳). *بحر فارس و خلیج فارس فی المصادر العربیة القديمة*. بوشهر: جامعة الخلیج فارس.

منابع لاتین

Idha, Mohamad. (1998). "The Mangroves of Lamu: History, Socio-economic and Conservation Issues". pp 1-14 (1400.11.19). From: <https://aquadocs.org/handle/1834/8473>.



Mkumbukwa, Abdallah Rashid. (2014). "The History of use and conservation of Marine Resources in ZanZibar". pp. 76-78 (1400.11.12). From: https://epub.uni-bayreuth.de/3317/1/Revised%20PhD_Abdallah_Publication_10final.pdf

English Translation of References

Documents

Otāq-e Bāzargāni, Sanāye', Ma'āden va Kešāvarzi-ye Ostān-e Bušehr (Otbāb) (Bushehr Chamber of Commerce, Industries, Mines and Agriculture) (Buccima) 132, (1337/2/18 SH / May 9, 1958); 139, (1343/2/23 SH / March 14, 1964); 155, (1343/1/22 SH / November 12, 1963); 758, (1331/8/18 SH / May 11, 1952); 783, (1335/10/12 SH / December 3, 1956); 869, (1337/12/11 SH / March 3, 1959), 1501, (1337/12/11 SH / March 3, 1959); 2529, (1335/10/15 SH / January 7, 1957); 28766, (1337/12/2 SH / February 21, 1959). [Persian]

Sāzmān-e Asnād va Ketābxāne-ye Melli-ye Irān (Sākmā) (National Library and Archives of Iran)

240006017005; 2400060170006; 2400060170007; 240080187001; 2400801877007; 290001950; 2930063200002; 2930063200007; 2930063200009; 2930063200010; 2930063200012; 2930063200013; 2930063200014; 2930063200019; 2930063200020; 2930063200021; 2930063200022; 2930063200023; 2930063200024. [Persian]

Books

Al-Hajji, Yaghoub Yousef. (2004a). "*Nuwāxezo-hos-safareš-šērā'ee fil-Kuweit*" (Takers of sailing travel in Kuwait) (3rded.). Kuwait: Markaz-elBohuth-e vad-Derāsāt-elKuwaitiyah (Center for Kuwaiti Research and Studies). [Arabic]

Al-Hajji, Yaghoub Yousef. (2004b). "*Ar-ruznāmajāt-el-bahriya-tel-Kuwaitiyah*" (Kuwaiti marine newspapers). (vol. 1). Kuwait: Markaz-elBohuth-e vad-Derāsāt-elKuwaitiyah (Center for Kuwaiti Research and Studies). [Arabic]

Al-Kharafi, Youssef Ben Nasser. (2004). "*Rahmāni*" (Rahmani). Reviewed and annotated by Hassan Salih Shehab). Kuwait: Markaz-elBohuth-e vad-Derāsāt-



- elKuwaitiyah (Center for Kuwaiti Research and Studies). [Arabic]
- Al-Nassari, Ahmed ibn Abdul-Imam. (1418 AH/1997 AD). "Dalil-ul-asfārlin-nuwāxez-o val-bahhār fi miāt-el-xalij [Al-Fārsi]" (Guide to sailors and travelers in the waters of the [Persian] Gulf)(3rd ed.). Qom: Matba'ataš-Šahid.[Arabic]
- Al-Roumi, Ahmed Al-Bishr. (2005). "*Mo'jam-ol-mostalahāt-el-bahriyah fil-Kuwait*" (Dictionary of marine terms in Kuwait) (3rd ed.). Kuwait: Markaz-elBohuth-e vad-Derāsāt-elKuwaitiyah (Center for Kuwaiti Research and Studies). [Arabic]
- Beladi, Mohammadreza. (1399/2020). "*Musiqi-ye Bušehrva rise-hā-ye āndargozar-e tārixvata'āmolāt-e farhangi*" (Music of Bushehr and its origins in the path of history and cultural interactions). Tehran: Āron.[Persian]
- Dabija, Stanislav. (1394/2015). "*Gozāreš-hā-ye Eštānislāv Dābižākonsul-e Rusiyehdar Irān*" (Prince Stanislav Dabija diaries: Russia consul in Iran). Translated by Afshin Parto. Qom: Sahife-ye Xerad.[Persian]
- Fahimi Deilami, Abdollah. (1398/2019). "*Rāhnamā-ye daryāyi be enzemām-e Al-moxtasar-ol-xāsl-e mosāfere-e vat-tavvāš-e val-qavvās*" (The marine guide with special guide for the traveler, the trekker, and the diver). Edited by Armin-dokht Amin. Qom: Sarā-ye Ketāb.[Persian]
- Flandin, Eugene. (1356/1967). "*Safarnāme-ye Ožen Flānden be Irān*" (Voyage en Perse: 1840 - 1841) [Journey to Persia: 1840 - 1841] (3rd ed.). Translated by Hosein Nour Sadeghi. Tehran: Ešrāqi. [Persian]
- Floor, Willem. (1398/2019). "*Bušehr (Šahr, tejāratvajāme'e 1797 – 1947)*" (The Persian Gulf: Bushehr: city, society, & trade, 1797-1947) (vol. 1). Translated by Esmaeel Nabipour. Bushehr: Dānešgāh-e 'Olum-e Pezeškiva Xadamāt-e Darmāni (Bushehr University of Medical Sciences and Health Services) (BPUMS). [Persian]
- Floor, Willem. (1399/2020). "*Bušehr (Šahr, tejāratvajāme'e 1797 – 1947)*" (The Persian Gulf: Bushehr: city, society, & trade, 1797-1947) (vol. 2). Translated by Esmaeel Nabipour. Bushehr: Dānešgāh-e 'Olum-e Pezeškiva Xadamāt-e Darmāni (Bushehr University of Medical Sciences and Health Services) (BPUMS). [Persian]
- Ghahramani Moghbel, Ali Asghar. (1393/2014). "*Bahr-a Fārs va Xalij-a Fārs fil-*



- masāder al-‘Arabiyat-el-qadimiyah*” (Persia Sea and Persian Gulf in ancient Arabic sources). Bušehr: Jāme‘a Al-Xalij Al-Fārs (Persian Gulf University). [Arabic]
- Hasannia, Mohammad. (1394/2015). “*Bandar-e Kong šāhrāh-e tejāri-ye Xalij-e Fārsdargozar-e tārix*” (Bandar Kong, the commercial highway of the Persian Gulf through the history). Karaj: Jonub.[Persian]
- Hasannia, Mohammad; &Zareei, Ayoub. (1399/2020). “*Mirās-e māndegār-e daryānavardānvalenj-sāzān*” (Oral history of sailors and lenj builders). Tehran: Jonub.[Persian]
- Hosseini Shirazi, Mirza Mahmud. (1390/2011). “*Safarnāme-ye Mirzā Mahmud-e Širāzi be Bambayī*” (The travelogue of Mirza Mahmud Shirazi to Bombay). Edited by Mostafa Nadim. Širāz: Bonyād-e Fārs-šenāsi.[Persian]
- Idha, Mohamad. (1998). “*The Mangroves of Lamu: History, socio-economic and conservation issues*”. pp. 1-14 (1400.11.19 SH / September 10, 2022). Retrieved from <https://aquadocs.org/handle/1834/8473>.
- Issavi, Charles Phillip. (1388/2009). “*Tārix-e eqtesādi-ye Irān*” (The economic history of Iran). Translated by Yaghouba Azhand. Tehran: Gostareh. [Persian]
- Jamalzadeh, Mohammad Ali. (1376/1997). “*Ganj-e Šāygān: Owzā’-e eqtesādi-ye Irān*” (The worthy treasure). Tehran: Bonyād-e Afšār (Dr. Mahmud Afshar Foundation). [Persian]
- Kanin, Abdolhossein. (1393/2014). “*Bād-hā-ye mahalli-ye Ostān-e Bušehr*” (The local winds of Bushehr province). Qom: Sahife-ye Xerad.[Persian]
- Loch, Francis Erskine. (1369/1980). “*Safarnāme-ye daryāyi-ye Lāx*” (The pirate coast). Translated by Hossein Zolqadr. Edited by Charles Dalrymple Belgrave. Tehran: Ānāhitā.[Persian]
- Lorimer, John Gordon. (1394/2015). “*Savāhel-e Xalij-e Fārs*” (Persian Gulf coasts.). Translated and edited by Abdorrasoul Kheirandish. Tehran: Ābādbum.[Persian]
- Mashayekhi, Abdolkarim. (1392/2013). “*Nāxodā ‘Abbās-e daryānavard*” (Captain Abbas the sailor). Qom: Sahife-ye Xerad.[Persian]
- Mashayekhi, Abdolkarim. (1395/2016). “*Safarnāme-ye daryāyi-ye Nāxodā ‘Abbās-e daryānavard*” (The sea travelogue of Captain Abbas the sailor). Qom: Sahife-ye Xerad.[Persian]

- Mkumbukwa, Abdallah Rashid. (2014). *"The history of use and conservation of marine resources in ZanZibar"*. pp. 76-78 (1400.11.12 SH / September 3, 2022). From: https://epub.uni-bayreuth.de/3317/1/Revised%20PhD_Abdallah_Publication_10final.pdf.
- Mozaffarizadeh, Alireza. (1395/2016). *"Tārix-e xāndān-e Āl-e Mazkur"* (The history of Al Mazkur family). Tehran: Bonyād-e Irān-šenāsi, Šo'be-ye Bušehr.[Persian]
- Nezami, Gholam Hossein. (1383/2004). *"Naqš-e Basrehvabanāder-e karāne-hā-ye šomāli-ye Xalij-e Fārsdarravābet-e IrānvaOsmāni"* (The role of Basra and the ports of the northern shores of the Persian Gulf in Iran-Ottoman relations). Bušehr: Enteshārāt-e Bušehr.[Persian]
- Nikpour, Majid. (1386/2007). *"Mallāhān-e xākvasayyāhān-e aflāk"* (The sailors of the earth and the travelers of the skies). Kermān: Bonyād-e Kermān-šenāsi.[Persian]
- Nourbakhsh, Hossein. (1369/1990). *"Jazire-ye QešmvaXalij-e Fārs"* (Qeshm Island and the Persian Gulf). Tehran: Amir Kabir. [Persian]
- Nourbakhsh, Hossein. (1374/1995). *"Bandar-e Kang: Šahr-e daryānavardānvakašti-sāzān"* (Bandar Kong: The city of sailors and shipbuilders) (2nd ed.). Tehran: [n. p.]. [Persian]
- Paridar, Mojtaba. (1393/2014). *"Asnādzotāq-e Bāzargāni-ye Bušehr"* (Documents from Bushehr Chamber of Commerce) (vol. 1). Tehran: Ābādbum.[Persian]
- Parker, Steve T. (1394/2015). *"Yāddāšt-hā-ye EstivTiParker"* (Steve T. Parker's diary). Translated by Afshin Parto. Qom: Sahife-ye Xerad.[Persian]
- Parsa, Ali. (1391/2012). *"Bādbān-hā-ye jonub: Daryānavardi-ye bādbānidarXalij-e FārsvaOqyānus-e Hend"* (Sails of the South: Sailing in the Persian Gulf and Indian Ocean). Tehran: Farhang-e Našr-e no.[Persian]
- Rayin, Esmaeel. (1350/1971). *"Daryānaravi-ye Irāniān, jeld-e 1: Az dōwrān-hā-ye afsāne-eetāzohur-e eslām"* (Iranian Seafaring, Volume 1: From legendary times to the rise of Islam) (2nd ed.). Tehran: Jāvidān.[Persian]
- Rayin, Esmaeel. (1356/1977). *"Daryānaravi-ye Irāniān, jeld-e 2: Az 'asr-e este'mārtāemruz"* (Iranian seafaring, volume 2: From the colonial era to date) (2nd ed.). Tehran: Jāvidān.[Persian]



- Reyshahri, Abdolhossein. (1382/2003). *“Sangestān”* (Sangestan) (vol. 1). Širāz: Navid-e Širāz.[Persian]
- Saadat, Mohammad Hossein. (1390/2011). *“Tārix-e Bušehr”* (History of Boushehr). Edited and researched by Abdorrasoul Kheirandish & Emadoddin Sheikholhokam ayi. Tehran: Mirās-e Maktub.[Persian]
- Sadid Al-Saltaneh, Mohammad Ali. (1371/1992). *“Sarzamin-hā-ye šomāli-ye pirāmun-e Xalij-e Fārs va Daryā-ye ‘Ommāndar sad sāl-e piš”* (The northern lands around the Persian Gulf and the Sea of Oman a hundred years ago). Annotated and glossed by Ahmad Eghtedari. Tehran: Jahān-e Mo’āser.[Persian]
- Taheri, Reza. (1388/2009). *“Az morvāridtānaft: Tārix-e Xalij-e Fārs (Az Bandar Sirāftā Kangānva ‘Asaluyeh)”* (The history of the Persian Gulf (From Bandar Siraf to Kangan and Asaluyeh)). Širāz: Dāstān-sarā.[Persian]
- Trevor, A. P. (1395/2016). *“Gozāreš-e sālāne-ye Bāliuz-e Engelisdar Bušehr va Pas-Karāneh”* (Annual report of the British Balioz in Bushehr and Paskarane). Translated by Hasan Zanganeh. Qom: Shifahe-ye Xerad.[Persian]
- Villiers, Alan. (1982/2003). *“Abnā al-Sandbād qissat-ul-behār ma’-al-‘Arab”* (Sons of Sinbad; An account of sailing with the Arabs in their dhows, in the Red Sea, around the coasts of Arabia, and to Zanzibar and Tanganyika; pearling in the Persian Gulf; and the life of the shipmasters, the mariners, and merchants of Kuwait). Translated and reviewed by Nayef Kharma. Matba’at Al-Hokumat Al-Kuwait. Retrieved from <https://ia903107.us.archive.org/6/items/ktp2019-bskn1367/ktp2019-bskn1367.pdf>. [Arabic]
- Whitehouse, David. (1384/2005). *“Kāvoš-hā-ye ‘elmi-ye bāstānšenāsi-ye Sirāf”* (Archaeological scientific explorations in Siraf). Translated by Gholamreza Masoumi. Bušehr: Šoru’.[Persian]

Articles

- Azizi, Heshmatollah et al. (1397/2018). *“Čegunegi-ye šeklgiri-ye hokmrāni-ye banādervajazāyer-e Xalij-e Fārs be markaziyat-e Bušehrdar ‘asr-e Nāseri”* (The process of the formation of the Persian Gulf ports & islands governance to the



center of Bushehr at Naseri period). *Pažuhešnāme-ye Tārix-hā-ye Mahallī* (Research Journal of Iran Local Histories), 13, pp. 171 – 190.[Persian]

Kheirandish, Abdorrasoul; & Tabriznia, Mojtaba. (1390/2011). “Bānk-e Šāhidār Bušehr” (The history of the British bank of the Middle East, 1986-1987) in *“Pažuhešnāme-ye Xalij-e Fārs”* (Persian Gulf research journal) (vols. 1 & 2) (pp. 145 – 151). Tehran: Xāne-ye Ketāb-e Irān.[Persian]

Article collections

Birt, Bradley. (1377/1998). “Gozari be šahr-e daryā-hā” (The story of an Indian upland). Compiled and translated by Hasan Zanganeh. In *“Mirmohannāvašahr-e daryā-hā”* (The city of the seas) (pp. 151 – 171). Qom: Mo’assese-ye Farhangi-ye Hamsāyeh.[Persian]

Interviews

Amernejad, Jafar, Sea captain, born in 1318 SH/1939 AD, Bandar-e Āmeri, 1394/9/26 SH / 17 December 2015.[Persian]

Amouei, Abbas, Sea captain, born in 1329 SH/1950 AD, Bandar-e Rostami, 1400/10/25 SH / 15 August 2021.[Persian]

Amouee, Jaber, Sea captain, born in 1323 SH/1944 AD, Bandar-e Rostami, 1393/12/14 SH / 5 March 1954.[Persian]

Arabi, Saleh, born in 1311, Bandar Kong, 27 April 2018.[Persian]

Bahri, Ali, born in 1334 SH/1955 AD, Bandar-e Kong, 1397/2/7 SH / 27 April 2018. [Persian]

Bahri, Mohammad Hussein, born in 1327 SH/1948 AD, Bandar-e Kong, 1397/2/7 SH / 27 April 2018.[Persian]

Bakhshi, Abdorreza, Sea captain, born in 1316, Bandar-e Rostami, 1391/11/26 SH / 17 February 2013.[Persian]

Bashi, Gholamreza, born in 1332 SH/ 1953 AD, Bandar-e Āmeri, 1393/12/14 SH / 4 March 2015.[Persian]



- Darvishi, Abbas, Sea captain, born in 1315 SH/1936 AD, Khvor-e Šahāb, 1394/9/26 SH / 17 December 2015.[Persian]
- Daryaei, Abdullah, born in 1317 SH/1938 AD, Bandar-e Kong, 1397/2/7 SH / 27 April 2018.[Persian]
- Forouzan, Ali, Sea captain, born in 1322 SH/1943 AD, Bandar-e Kong, 1397/2/8 SH / 27 April 1943.[Persian]
- Ghasemi, Ebrahim, born in 1311 SH/1932 AD, Bandar-e Kong, 1397/2/8 SH / 27 April 1932.[Persian]
- Gholamian, Abdorrasoul, Sea captain, born in 1331 SH/1952 AD, Bandar-e Rostami, 1391/11/26 SH / 17 February 1953.[Persian]
- Gholamian, Gholam, born in 1322 SH/1943 AD, Bandar-e Rostami, 1391/11/26 SH / 17 February 1943.[Persian]
- GholamiMonfared, Mandani, born in 1312 SH/1933 AD, Bandar-e Kong, 1397/2/7 SH / 27 April 1933.[Persian]
- Gholampour, Mousa, born in 1300 SH/1921 AD, Bandar-e Kong, 1397/2/8 SH/ 27 April 1921.[Persian]
- Khalili, Ebrahim, Sea captain, born in 1326 SH/1947 AD, Bandar-e Bol-Xayr, 1391/12/4 SH / 25 February 2013.[Persian]
- Khalili, Khezr, born in 1326 SH/1947 AD, Bandar-e Āmeri, 1393/12/14 SH / 5 March 1954.[Persian]
- Layeghkhah, Abdolhossein, Sea captain, born in 1320 SH/1941 AD, Bandar-e Bol-Xayr, 25 February 1943.[Persian]
- Rostami, Hossein, Sea captain, born in 1325 SH/1946 AD, Bandar-E Rostami, 1393/12/14 SH / 5 March 1954.[Persian]
- Saberi, Hossein, Ship mechanic, born in 1315 SH/1936 AD, Bandar-e Rostami, 1391/11/26 SH / 17 February 2013.[Persian]
- Safari, Abdullah, Sea captain, born in 1310 SH/1931 AD, Bandar-e Āmeri, 1391/12/4 SH / 25 February 2013.[Persian]

Safari, Eshagh, Sailor, born in 1310 SH/1931 AD, Bandar-e'Āmeri, 1393/12/14 SH / 5
March 1954.[Persian]

Safari, Gholamreza, Sea captain, born in 1336 SH/1957 AD, Bandar-e'Āmeri, 1394/9/26
SH / 17 December 2015.[Persian]

Zakeri, Edris, Sailor, born in 1332 SH/1953 AD, Khvor-e Šahāb, 1394/9/26 SH / 17
December 2015.[Persian]

Zareei, Kheder, Sailor, born in 1310 SH/1931 AD, Bandar-e Rostami, 1391/11/26 SH /
17 February 2013.[Persian]

Ziyarati, Soltan, Sea captain, born in 1334 SH/1955 AD, Bandar-e'Āmeri, 1393/12/14
SH / 5 March 1954.[Persian]

