

بررسی معیارهای قشربندی دریانوردان سواحل خلیج فارس تا پیش از سلطهٔ مرکانتالیسم (قرون ۷-۱۰ ق/۱۳-۱۶ م)

علی بحرانی پور*

چکیده

در زمان حاکمیت ملوک هرمز بر خلیج فارس، نوعی شیوهٔ تولید و دریانوردی سنتی پدید آمده بود که نیروی کار آن را مجموعه‌ای از دریانوردان سازمان‌دهی‌شده در شبکه‌ای به مدیریت ملوک هرمز تشکیل می‌دادند. این شبکه با سلطهٔ استعمارگران اروپایی و دیدگاه اقتصادی - سیاسی آنان (مرکانتالیسم و بهره‌کشی) از میان رفت و ساختاری جدید جایگزین آن شد. بر اساس این شیوهٔ تولید قدیمی بود که توسعهٔ اموری چون ایجاد انواع کشتی و قواعد مالکیت بر آن، ابزارها، دانش، مهارت، و روش دریانوردی قدیم امکان‌پذیر شد؛ در عین حال، با تکیه بر فرهنگ بومی مردمان سواحل خلیج فارس، نوعی قشربندی اجتماعی در میان دریانوردان خلیج فارس پدیدار شده بود که با اوج‌گیری تجارت دریایی (حداصل قرن‌های ۷-۱۰ ق/۱۳-۱۶ م) تکامل یافت. به نظر می‌رسد که اقشار، با هدف تخصصی‌شدن و طبقه‌بندی مهارت‌ها و تخصص‌های متنوع خود، در مجموع به سوی پیدایش نوعی تقسیم کار پیش رفتند. نوشتهٔ حاضر، از طریق شناسایی و توصیف این اقشار، در پی تحلیل معیار قشربندی این دریانوردان است و برای نیل این هدف از روش تحقیق تاریخی با رویکرد توصیفی - تحلیلی استفاده شده است. یافته‌های تحقیق نشان می‌دهد دریانوردان بر اساس برخورداری از ثروت، مالکیت ابزار تولید، دانش دریانوردی و مهارت‌های مربوطه، نیروی نظامی و بدنی، و نیروی کار قشربندی می‌شده‌اند.

کلیدواژه‌ها: قشربندی اجتماعی، دریانوردان ایرانی، تجارت دریایی، خلیج فارس،
قرون ۷-۱۰ ق/۱۳-۱۶ م، ملوک هرمز.

* استادیار گروه تاریخ، دانشگاه شهید چمران bahranipour@hotmail.com

تاریخ دریافت: ۱۳۹۲/۱۲/۲۵، تاریخ پذیرش: ۱۳۹۳/۳/۳

۱. مقدمه

جوامع و اقتصاد خلیج فارس شاهد نوعی نظام اقتصادی سنتی^۱ مبتنی بر تقسیم کار، تولید بر اساس مزیت نسبی، و رابطهٔ برابرِ مبتنی بر اعتماد متقابل میان تولیدکننده، واسطه و مصرف‌کننده بود. شکل مبادلهٔ سنتی در این نظام تهاتری بود (اسب و مروارید خلیج فارس در برابر ادویه و برنج هندی و ابریشم چینی) ولی به موازات آن نظام پولی تک‌فلزی مبتنی بر نقره (سکه‌های هرمزی، لاری، و تَنگه‌های تیموری) جریان داشت. سلطهٔ نظام اقتصادی مرکانتالیسم (اقتصاد تجاری مبتنی بر اصالت سود به شکل تجمیع فلزات گران‌بها) به دست پرتغالیان این نظام سنتی را دگرگون کرد و شرایط جدیدی را در اقتصاد و قشربندی جوامع ساحل‌نشین پدید آورد. در نظام اقتصادی سنتی خلیج فارس، اصولی چون گوهر (نژاد)، هنر (مهارت و تخصص در حرفه‌ی خاص)، و منزلت (پایگاه اجتماعی) قشربندی جماعات و گروه‌های اجتماعی را سبب می‌شد.

محقق در نوشتهٔ حاضر سعی دارد به شناسایی معیارها و چگونگی قشربندی بخشی از جامعهٔ خلیج فارس، که با دریا سر و کار داشته‌اند، در عهد ملوک هرمز پردازد، اقشاری چون بازرگانان دریانورد، ناخدایان، معلم‌ها (راهنمایان)، آلات‌چی‌ها، طب‌اخان، ملاحان (ملوانان)، سلاح‌داران، قشی‌ها، غواصان، و ماهی‌گیران. اهمیت این موضوع در آن است که این اقشار مبنای شیوهٔ تولید قدیم دریانوردی و تجارت خلیج فارس را شکل می‌داده‌اند.

برای نیل به این هدف، و با استفاده از روش تحقیق تاریخی، مطالعهٔ وسیعی در منابع تاریخی (اعم از تواریخ، سفرنامه‌ها، کتب ادبی و علمی خاصه در باب دریانوردی) انجام شده است تا پاسخ این پرسش به دست آید که «چه معیارهایی در برقراری یک سلسله‌مراتب پایگاه اجتماعی میان اقشار دریانورد ایرانی در قرن نهم دخالت داشته‌اند؟» فرضیهٔ حاکی از آن است که مالکیت کشتی (ثروت)، مهارت، تخصص و دانش دریانوردی (نوعی منزلت)، و نیروی بدنی - نظامی (قدرت) به‌مثابهٔ مبنایی برای قشربندی مذکور عمل می‌کرده است.

انجام چنین تحقیقی با دشواری‌هایی روبه‌رو است، زیرا دریانوردان، به سبب دوری محل کار و سکونت خود نسبت به پایتخت و شهرهای مهم، کم‌تر مورد توجه مورخان، که عمدتاً پایتخت‌نشین بوده‌اند، قرار گرفته‌اند. گرچه در قرن نهم قمری منابع باارزشی، که اطلاعات ارزش‌مندی دربارهٔ اصناف اجتماعی در بر دارند، نگاشته شده است (هم‌چون *لطایف الطوائف* اثر فخرالدین علی صفی و *بدایع الوقایع* نوشتهٔ زین‌الدین محمود واصفی)، اما به جرئت می‌توان گفت که هیچ‌یک حتی در حد اشاره هم به قشر دریانوردان توجهی نکرده‌اند.

این امر با توجه به فاصله جغرافیایی محل نگارش این کتب (دربار هرات) تا دریا چندان جای شگفتی ندارد و می‌توان خلأ اطلاعات در این زمینه را با گردآوری نکات پراکنده در برخی سفرنامه‌های این دوره، و اندکی پیش و پس از آن، تاحدی جبران کرد. بنابراین، به سبب کمبود منبع و با هدف تکمیل این اشارات (با توجه به روند کند تغییرات اجتماعی در گذشته)، به منابع ادوار قبل (عمدتاً عهد مغول) و بعد (تا اوایل صفویه) و نیز درباره امور فنی مربوط به دریانوردی به منابع امروزی متوسل خواهیم شد. از سوی دیگر گسترش دامنه فعالیت دریانوردان ایرانی از نظر جغرافیایی، که از سمت شرق تا چین و از غرب تا سواحل شمالی و شرق آفریقا می‌رسید، به مؤلف اجازه می‌دهد که با توجه به تشابهات فرهنگی میان کشورهای مسلمان در شرایط جهانی آن روزگار، و برای جبران خلأ منابع، از منابع کشورهای همسایه (به ویژه هند و عثمانی) بهره گیرد. در حالت کلی، دایره مکانی تحقیق حاضر شامل سواحل جنوبی ایران یعنی سواحل شمالی دریای عمان و خلیج فارس (قلمرو ملوک هرمز) است، اما گاه به دیگر سواحل اقیانوس هند نیز کشیده شده است.

تحقیق حاضر از سابقه و ادبیات چندانی برخوردار نیست جز آن‌که استاد ژاپنی هیکوئیچی یاجیما در گزارش تحقیقاتی خود در باب کشتی‌های اقیانوس هند موسوم به «ذو»، اشاراتی مختصر به این اقشار کرده است که به احتمال بسیار از ابن ماجد اقتباس شده است. استاد اقتداری در مقدمه کتاب *الفوائد* ابن ماجد نیز به آن اشاره کرده است که آن نیز برداشتی از همان کتاب و دیده‌های مصحح است. استاد بلوکباشی نیز در کتاب *جزیره قشم صدف ناگشوده خلیج فارس* و نیز حسین نوربخش در کتاب *هائیش* در باب خلیج فارس، به اقتضای تحقیقات خویش، غالباً به ماهی‌گیران و دریانوردان دوران معاصر پرداخته‌اند.

۲. اقشار دریانوردان ایرانی سواحل جنوب در قرن نهم قمری

۱.۲ بازرگانان

خلیج فارس در قرون هفتم تا نهم قمری جولان‌گاه قدرت‌نمایی و انحصار تجاری حکومت ملوک هرمز بود که در واقع ملک‌التجارها در آن نقش اصلی را برعهده داشتند، خاصه دو خاندان «فالی» و «خواجه عطا» که در این دوران عالی‌ترین مقامات را به خود اختصاص داده بودند.

از قرن هشتم قمری، بازرگانان، چه بازرگانان راه‌های زمینی و چه بازرگانان دریانورد، ارتباط نزدیکی با مالکان اراضی موقوفی و شخصی و صاحبان سیورغال‌ها، که گونه‌ای هدیه

به امرای نظامی و گاه بزرگان مذهبی بود^۲، برقرار کردند. مالکان برخلاف گذشته در شهرها می‌زیستند و درآمد خود را به سرمایه‌گذاری و شراکت با شاهزادگان تاجری اختصاص می‌دادند که در روزگار تیموریان «ارتاق» یا «ارتق»، به معنی شریک و سهم‌بر، نامیده می‌شدند. بنا به گواهی دریانوردان و جهان‌گردان (افرادی چون دوارته باربوسا (Duarte Barbosa) بازرگان پرتغالی، نیکیتین بازرگان روس، هیرونمودی سان تو استفانو (Hironomodi santo Stephano)، نیکولو دو کونتی، و عبدالرزاق سمرقندی) مراکز تجارت دریایی در عصر تیموری عبارت بودند از جزیرهٔ هرمز، حریره (بندر شمالی در جزیرهٔ کیش)، عدن، مکه، زنگبار حبشه، بندر کالیکوت، کامبایا، گوا، مالابار، بنگال، شانگهای (بندر زیتون)، کانتون، و هم‌چنین سینوپ، طرابوزان، بوسا، جنوا، ونیز، و ژن. تقریباً در همگی این مراکز یا دیاسپورایی (Diaspora) از بازرگانان ایرانی به چشم می‌خورد یا دست‌کم نمایندگان و دوستانی از سوی تجار ایرانی در آن نواحی به امور آنان رسیدگی می‌کردند (فریبر، ۱۳۷۹: ۲۰۴-۲۰۷؛ سمرقندی، ۱۳۶۵، ۲/ ۷۸۱؛ باریارو، ۱۳۴۹: ۸۸-۹۰، ۳۷۷)، چنان‌که بازرگان پرنفوذی چون خواجه عمادالدین محمود گاوآن (صدر جهان)، که خود وزیر شاهان هندوستان بود، شرکا و دوستانی در مکه، هرمز، و عراق داشته است.^۲ برخی از این بازرگانان، که علاوه بر ثروت دارای نفوذ سیاسی قابل توجه بودند، «ملک‌التجار» لقب می‌گرفتند و، به سبب شناختی که بر اثر سیاحت در دنیای آن روز از احوال کلی زمان و جهان داشتند، از سوی حکمرانان مورد مشورت قرار می‌گرفتند.

ارتباط بازرگانان با منابع قدرت هم موجب حمایت حکومت از جان و مال آنان و هم سبب افزایش حرمت و حشمت آنان می‌شد. آنان، علاوه بر انتقال اخبار، گاه با عنوان «ایلچی» به سفارت نیز اعزام می‌شدند. این امور میزان نفوذ سیاسی و پایگاه اجتماعی آنان را بیان می‌کند. تاجران دریانورد گاه خود ناخدای کشتی‌های خود بوده‌اند و گاه، هم‌چون ملوک هرمز، چندان کشتی داشته‌اند که، علاوه بر گرفتن انحصار تجارت کالا یا کالاهایی خاص یا انحصار تجارت در منطقه‌ای خاص، کشتی‌های بی‌شمار خود را به دریانوردان اجاره می‌دادند و، ضمن شراکت در سود آنان، مالیات و احیاناً عوارض گمرکی از آنان دریافت می‌کردند. با وجود این، شورایی از ثروتمندترین بازرگانان همواره قدرت ملک هرمز را محدود می‌کرده است (گاوآن، ۱۹۴۸: ۱۲۶، ۲۸۶؛ شجاع، ۲۵۳۶: ۱۳۱؛ Serjeant, 1963: 11).

هم‌چنان که افرادی در مسیرهای زمینی تجارت شترهای خود را برای سفرهای تجاری به بازرگانان کرایه می‌دادند برخی کشتی‌داران نیز با کشتی‌های خود چنین می‌کردند، از آن جمله می‌توان کشتی‌داری به نام «مغامس» اهل ابله را نام برد که ابن بطوطه نیز نام او را ثبت

کرده است. این کشتی‌داران به حمل و نقل بین‌المللی اشتغال داشتند و از سوی خود معلّم‌هایی (ناخدایانی) در کشتی‌های خود می‌گماشتند. برخی از بازرگانان، که گاه خود نیز صاحب کشتی بودند و به دلایلی بازنشسته می‌شدند، اموال خود را به دست مباحثی، که عمدتاً از دوستان مورد اعتماد آنان بود، می‌سپردند؛ این بازرگانان به مبادله کالاهای گوناگونی می‌پرداختند که از میان کالاهای رایج این دوران در جنوب ایران می‌توان به تجارت اسب‌های ایرانی و عربی، ادویه هندی، مروارید، ابریشم، شیشه، و ظروف چینی اشاره کرد (ابن بطوطه، ۱۳۴۸: ۱/ ۱۹۹؛ باربارو، ۱۳۴۹: ۸۸؛ موسوی، ۱۳۶۷: ۲۲۱-۲۲۳).

بازرگانان در شرایط بحرانی قیمت کالاها را در محل فروش چندبرابر می‌کردند تا هم مطالبات زیادتیر از معمول دریانوردان و ناخدایان را بپردازند و هم خسارات و مخاطرات خود را جبران کنند. گفته مشهوری بود که «بازرگانان زمینی در هنگام خطر فقط مال خود را از دست می‌دهند اما تاجران بحری (دریایی) جان و مال را می‌بازند، از این رو شایسته درصد سود بیش‌تری هستند» (شجاع، ۲۵۳۶: ۱۳۴). چنان‌که سلیمان سیرافی خاطرنشان کرده است، گاه ناخدایان در هنگام آشوب و بحران به ستم‌گری علیه بازرگانان می‌پرداختند و دست‌مزد یا کرایه بیش از حد و نامعقولی از آنان می‌خواستند. برخی مواقع بازرگانان در برابر این افزایش قیمت مقاومت می‌کردند تا آن‌جا که به علت کساد بازار رفت و آمد دریایی ناخدایان به بیکاری می‌افتادند (سیرافی، ۱۳۸۱: ۹۲-۹۳).

۲.۲ معلّم

این قشر در کنار سواحل می‌زیستند و از اطلاعات وسیعی (یاد داشتن زبان‌های مهمی چون فارسی، هندی، و عربی و علوم چون ستاره‌شناسی [برای ردیابی]، هواشناسی، جغرافیا، و شناخت ملل ساکن در طول مسیرهای تجاری) بهره‌مند بودند و این توانایی را داشتند که از روی غبار هوا، وضعیت آب دریا در افق دوردست، نوع حرکت آب دریا، رنگ آب، ابرهای بالای کشتی، هاله دور ماه، لرزش ستارگان هنگام شب، حرکات غیر عادی مرغان دریایی و پرواز آنان به سمت ساحل، و با مشاهده برخی انواع ماهی‌ها طوفان را پیش‌بینی کنند. از این گذشته، طبق تقویم دریایی خاصی، که تا امروز به طور شفاهی منتقل شده است، موسم طوفان‌ها را می‌شناختند و در آن هنگام به دریا نمی‌رفتند (نوربخش، ۱۳۶۷: ۲۹۶). معلّمان از نظر فنی ماهرترین و متخصص‌ترین قشر حاضر در کشتی بودند و، به نسبت ابعاد کشتی، یک یا چند دستیار هم داشتند (بلوکباشی، ۱۳۷۹: ۶۲).

این گونه مهارت‌ها مختص ناخدایان ایرانی نبود و در قرن نهم و دهم قمری برخی ناخدایان هندی، به‌ویژه ناخدایان بندر کالیکوت که سیدی علی کاتبی، دریاسالار عثمانی معاصر با شاه طهماسب اول صفوی، از آنان با نام «ناخدایان سامری» (یعنی ناخدایان هندوی سواحل غرب هند) یاد کرده است، همانند ناخدایان هرمزی و قشمی ناخدایان ماهری بوده‌اند. سیدی علی نیز از زبان مسلمانان گجرات خود را «فرمانده و ناخدای عالم و ماهر در علم دریا» معرفی کرده است (کاتبی، ۲۵۳۵: ۶۱، ۶۳). با این حال، ناخدایان ایرانی در مسیرهای تجاری هند بسیار فعال بودند و فیگوئروا، سفیر اسپانیا در دربار شاه عباس اول صفوی، سفرش از بندر «گوا» هند به جزیرهٔ هرمز (۱۰۱۳ ق/۱۶۱۴ م) را با کمک ناخدایی ایرانی و متولد موغستان (حدود میناب) به نام مصطفی انجام داده است (فیگوئروا، ۱۳۶۳: ۲۲). البته معلوم نیست که فیگوئروا در تشخیص حرفهٔ این ناخدا تا چه حد دقیق بوده است و این احتمال وجود دارد که او را با معلم یا راهبان اشتباه گرفته باشد. به طور کلی ناخدایان، چه ناخدایان کشتی‌های تجاری و چه ناخدایان ناوها، از نظر درآمد و از حیث تخصص از دیگر خدمهٔ کشتی ثروت‌مندتر و پرنفوذتر بودند و به گونه‌ای فرمانده کشتی محسوب می‌شدند.

میان دو قشر معلم و ناخدا مقداری خلط و آمیختگی در منابع به چشم می‌خورد؛ استاد اقتداری، به استناد به فهرست ابوالفدی، معلم را راهبر و دریانورد معرفی کرده است و کلمهٔ ناخدا را هیچ‌گاه بدین منظور به کار نبرده است. تردید و ابهام بیش‌تر در متون قدیمی‌تر از قبیل *عجایب الهند* ناخدا بزرگ شهریار است که ناخدا را راهبر کشتی دانسته است. محققان معاصر، هم‌چون ویلیوز، «ذو - کاپیتین» (راهبر کشتی‌های موسوم به ذو^۳) را ناخدا می‌دانند. به نظر می‌رسد که کلمهٔ معلم را هم‌چون شاگرد ناخدا و به مثابهٔ «کمک کشتی‌ران» تلقی کرده‌اند. علت این موضوع شاید این باشد که امروزه راهبر یا کاپیتین کشتی مالک کشتی نیز هست و از این رو امروزه معلم را ناخدا می‌نامند، در حالی که در زمان ابن ماجد چنین نبوده است (ابن ماجد، ۱۳۷۴: ۱۶۷).

وظیفهٔ معلم، سوای راندن کشتی، این بود که پس از بسته شدن پیمان میان او و ناخدا، یا بزرگان، «سیاست» (مسئولیت) کشتی را تا زمان بازگشت به وطن بر عهده می‌گرفت. این مسئولیت شامل بازرسی لازم در بستن بادبان، نظارت بر انبارها و بارگیری برای حفظ امنیت و کیفیت بارها، حفظ تعادل کشتی از طریق تقسیم متعادل بارها، مسئولیت امنیت و سلامت و فرماندهی کارکنان و مسافران و داوری میان آنان در صورت بروز اختلاف، و حتی اعلام زمان مناسب برای حرکت کشتی بود. محمود شاه

(۸۹۶-۹۳۷ ق / ۱۴۸۸-۱۵۳۰ م)، از دریانوردان مالاکاییِ معاصر با ابن ماجد، حساسیت کار معلم را بدین ترتیب خلاصه کرده است:

حکم‌رانی کشتی بر دوش مالیم (معلم) است. اگر در طول سفر حادثه‌ای برای او پیش آید باید که هنگام بازگشت به وطن به فقرا برای رهایی از بلا صدقه دهد... اگر مالیم غفلت و اشتباهی در اداره کشتی انجام دهد، به طوری که اشکالی بزرگ و خطر غرق کشتی پیش آید، باید خود را برای رویارویی با مرگ آماده سازد، مگر این‌که خداوند بر این بنده‌اش ببخشد. به طور کلی وظایف معلم شامل مشاهدات دقیق و شجاعان و پرشور در دریاهای آزاد و در نزدیکی به خشکی است تا کشتی را بتواند به‌خوبی از میان علائم طوفان، جریان‌های دریایی، فصل‌ها (دیوارهای صخره‌ای) خلیج‌ها، پایاب‌های ساحلی، دماغه‌ها، جزیره‌ها، صخره‌های مرجانی، ورودی‌های تنگه‌ها، سواحل خشک و بیابانی، و تپه‌ها یا کوه‌ها عبور دهد. مالیم باید از همه این‌ها مطلع باشد، آن‌چنان‌که کارکنان کشتی برای سلامت‌شان در خشکی و دریا به او اعتماد کنند. او باید از هر خطایی اجتناب کند. در ضمن معلم نباید نیایش به درگاه خداوند و پیغمبرش را برای در امان ماندن از خطرها فراموش کند. معلم در موقعیتی مشابه امام است و باید از همان صداقت و اعتماد بهره‌مند باشد. اگر او در هر جا مایل به ترک کشتی خود باشد، این اجازه به وی داده نمی‌شود. این قانون و سنت دریا است (ابن ماجد، ۱۳۷۴: ۱۶۹-۱۷۰).

سیدی علی کاتبی نام یکی از معلم‌های دریایی سواحل کالیکوت را «معلم علی» ثبت کرده است. این صنف تا دهه‌های اخیر در سواحل جنوبی ایران حضور داشته است، چنان‌که شخصی به نام یعقوب خارکی ملقب به «معلم دوم» مسیر بصره تا هند و شرق آفریقا را راه‌نمایی می‌کرد (کاتبی، ۲۵۳۵: ۵۱، ۶۱-۶۲، ۷۲-۷۴؛ نوربخش، ۱۳۷۶: ۲۹۲). در زمان ابن ماجد یکی از معلم‌های منطقه جاکاتامالا در سواحل اندونزی «بودا» نام داشت (ابن ماجد، ۱۳۷۴: ۱۷۰).

۳.۲ راه‌نمایان (رَبَّان یا راه‌بانان)

برخی متون دریایی وظایف دو قشر معلم و رَبَّان را با هم خلط کرده و حتی این دو را یکی دانسته‌اند. اما ابن ماجد رَبَّان را کشتی‌رانان محلی می‌داند که در دریا، به‌ویژه در مجاورت سواحل دریای سرخ، به کرانه‌نوردی مشغول بوده‌اند. گرچه سلیمان المهری، دریانورد و مورخ دریایی، بر تفاوت میان معلم و رَبَّان تأکید نمی‌کند اما اقتداری، بر مبنای مشاهداتش در سواحل عدن، کاپیتان‌های ذوها را رَبَّان و کاپیتان‌های کشتی‌هایی کوچک، که با سومالی تجارت می‌کردند و فقط از یک جهت‌نما استفاده می‌کردند، ناخدا نامیده است (همان: ۱۶۸).

برخی معلم‌های بازنشسته، ورشکسته، یا بی‌سرمایه، که عمدتاً اهل نواحی ساحلی پرخطر بودند (سواحل خاصی که در آن‌ها فقط خبرگان محلی مسیر درست را می‌شناختند)، در ساحل به انتظار آمدن کشتی‌های رهگذر می‌نشستند و به طور موقت به استخدام این کشتی‌ها در می‌آمدند و با توجه به اطلاعی که از عوارض جغرافیایی، به‌ویژه عمق آب در هر ناحیه، امنیت، احوال اجتماعی، اقتصادی، و سیاسی راه‌ها داشتند کشتی را از بهترین مسیرها می‌گذرانند. آنان معلم‌ها (نشانه‌های مسیرهای دریایی) از جمله فانوس‌های دریایی (خشاب یا خشبات) و آب‌های کم‌عمق یا صخره‌ای، که برای کشتی خطرناک است، را می‌شناختند و خود یا کسی از سوی آنان، در مقام آب‌شناسی و راهنمای دریایی، به دیده‌بانی بر دکل کشتی می‌پرداختند. عدهٔ این راهنمایان گاه به چند نفر در یک کشتی می‌رسید و «راه‌بان» نامیده می‌شدند. آنان با وزش بادهای و زمان و مسیر آن‌ها آشنا بودند؛ مشهورترین این راه‌بانان اهل جزیرهٔ خارک بودند چندان که اعراب محل آن‌جا را جزیرهٔ الربانین می‌نامیدند (نوربخش، ۱۳۷۶: ۲۹۱-۲۹۲). یعقوب ربان (راه‌بان) (متوفی ۱۳۵۵ ش) کشتی‌ها را از بصره به بوشهر و سایر بنادر ایران و از سواحل ایران به کشورهای افریقایی (تانزانیا و حبشه)، کشورهای آسیایی (بمبئی و کراچی)، و دریای سرخ (بندر عدن) هدایت می‌کرد.^۴

۴.۲ صوفیان بحری و بات‌ها (کاهنان هندو)

در قرن دهم قمری و در سواحل جنوبی هندوستان عده‌ای از مرتاضان هندو که «بات» نامیده می‌شدند از قدرت‌های روحی خاص و احترام بسیاری در میان هندوان برخوردار بودند. آنان با کاروان‌ها همراه می‌شدند و در ازای تضمین سفری سالم برای کاروان دست‌مزد (نوعی حق بیمه) دریافت می‌کردند. به این ترتیب، در هنگام برخورد با قبایل راهزن «راشپوت» (راجپوت)، و در صورت احساس خطر راهزنی، با خنجری تظاهر به خودکشی می‌کردند. در این صورت راجپوت‌ها، که عموماً به نیروی ماورای طبیعی بات‌ها اعتقاد داشتند، از راهزنی منصرف می‌شدند و تعرضی به کاروان نمی‌کردند (کاتبی، ۲۵۳۵: ۷۳-۷۴). شبیه چنین نقشی را شاید بتوان در صوفیانی یافت که به قصد سیر آفاق و انفس با کاروان‌ها و کشتی‌ها همراه می‌شدند.

۵.۲ آلات‌چی

آلات‌چی‌ها مسئولان امور فنی کشتی‌ها بودند و تعمیر و نگهداری قسمت‌های مختلف

کشتی‌ها را بر عهده داشتند؛ آن‌ها بر بادبان‌ها، باز و بسته کردن آن‌ها، و هم‌چنین اتصالات قطعات مختلف کشتی‌ها (این اتصالات در کشتی‌های دریای مدیترانه با میخ و در کشتی‌های هند با طناب‌هایی از الیاف نارگیل انجام می‌شد) نظارت داشتند. برخی از این افراد از میان سازندگان کشتی‌ها (گلافان) انتخاب می‌شدند و با توجه به سابقه طولانی و درخشان تمدن هند در کشتی‌سازی می‌توان نتیجه گرفت که غیر مسلمانان و هندوها در میان آنان کم نبودند (کاتبی، ۲۵۳۵: ۶۵؛ الندوی، ۱۹۵۰: ۱۲۹). اهمیت آلات‌چی‌ها کم‌تر از مکانیک‌های کشتی‌های امروزی و مهندسان موتور کشتی نبوده است؛ آنان در برخی منابع با نام «سرهنگ» یا «کمک» معرفی شده‌اند. طبق این منابع آنان بر تعمیر کشتی تا پهلو گرفتن آن نظارت می‌کردند و خود زیر نظر معلم به کار مشغول بوده‌اند (ابن ماجد، ۱۳۷۴: ۱۶۵).

۶.۲ طبّاخ (کیا، آشپز)

معمولاً آشپز وظیفه تهیه آذوقه و غذا و آب شرب مورد نیاز کارکنان کشتی و نظارت بر مصرف آن‌ها را بر عهده داشت. این وظیفه گاه امری استراتژیک و حساس تلقی می‌شد و به‌ویژه هنگام گم کردن راه یا بروز طوفان یا ایجاد بحران بر اهمیت آن افزوده می‌شد. جیره‌بندی آب و غذا میان کارکنان کشتی امری دشوار بود، زیرا حداقل تعداد این افراد، چنان‌که عبدالرزاق سمرقندی در دریای هند دیده است، بیست نفر بوده و گاهی، چنان‌که سلیمان الندوی محقق هندی نوشته، به رقم مبالغه‌آمیز هزار نفر نیز می‌رسیده است.^۵

طبّاخ در امور دیگری چون نظافت کشتی و گستردن و جمع کردن تور در کشتی‌های ماهی‌گیری نیز شرکت می‌کرد، اما وظیفه مهم وی تأمین غذایی سالم برای دریانوردان بود. به نظر می‌رسد که عمده رژیم غذایی مورد استفاده دریانوردان را در قرن نهم قمری ماهی و غذاهای دریایی تشکیل می‌داده که با نمک و ادویه مرغوب هند، خرما، و نارگیل تکمیل می‌شده است، چنان‌که در روزگار ابن بطوطه ضرب‌المثلی میان مردم هرمز رایج بوده است که رژیم عمده غذایی این مردم را بیان می‌کرد: «خرما و ماهی، قوت پادشاهی».^۶

کشتی‌های ایرانی، در سفر به سواحل افریقا یا هندوستان یا چین، ماه‌ها روی آب بودند، از این رو قبل از آغاز سفر آب و آذوقه کافی به همراه خود می‌بردند و، به احتمال زیاد، در هر ایستگاه منابع آب خود را تجدید می‌کردند. نوع آذوقه‌ای که به همراه خود می‌بردند بستگی به کشور و بندری داشت که از آن حرکت می‌کردند، اما غالباً شامل گوشت قورمه،

از بندر گنگ، ماهی نمک‌سود و انواع غلات و حبوبات و برنج و گوشت و تمر و خرما، به‌ویژه از عبادان (آبادان) و بین‌النهرین، و پیاز و ادویه و داروهای محلی و به‌ویژه لیموی تازه و آب لیمو، از میناب، بود. وجود چنین غذاهای متنوعی که ویتامین ث را در بر داشت، به‌ویژه در مورد لیمو و پیاز و خرما، دریانوردان ایرانی را از بیماری‌های شایع میان دریانوردان، از جمله بیماری اسکوربوت، حفظ می‌کرد (ابن بطوطه، ۱۳۴۸: ۳۰۰/۱؛ بلوکباشی، ۱۳۷۹: ۶۲-۶۳). همگی این امور مدیون هنر آشپزان و دانش طب ایرانی - اسلامی دربارهٔ طبایع اغذیه بوده است.

۷.۲ مَلَّاح (جاشو، خَلَّاصی (Khallasi)، خاروه (Kharweh)، ملوان)

ملاح، جاشو، خَلَّاصی، و خاروه، که امروزه با عنوان ملوان مشهورند، عنوان اکثریت کارکنان کشتی بود که گستردن و جمع کردن بادبان‌ها یا تور ماهی‌گیری، نظافت کشتی، نگاه‌داری از ادوات کشتی و مرتب کردن آن‌ها، و کارهای بدنی شدید را بر عهده داشتند.^۷ آنان معمولاً شناگران و گاه غواصان ماهری بودند و بدن‌های ورزیده‌ای داشتند و تحت نظارت سرپرستی موسوم به «تندیل» (Tandil) خدمت می‌کردند.

به نظر می‌رسد بردگان، به‌ویژه سیاه‌پوستان و هندیان که با گرمای سواحل جنوب ایران سازگارتر بودند، در این قبیل فعالیت‌ها به خدمت گرفته می‌شدند. آنان از نظر دست‌مزد نیز کم‌تر از دیگران سهم می‌بردند.

عبدالرزاق سمرقندی، که از سوی سلطان شاهرخ تیموری به سفارت هند (۸۴۷-۸۴۱ ق) منصوب شد، مهارت مَلَّاحان کشتی‌های مسیر هند را در سیاحت آب «مثال ماهی» دیده است. ملاحان، بسته به نوع کاربری کشتی، فعالیت‌های خاص دیگری را نیز بر عهده می‌گرفتند (بلوکباشی، ۱۳۷۹: ۶۲-۶۳؛ سمرقندی، ۱۳۶۵: ۲/۸۲۷)، اما وظایف عمومی آن‌ها عبارت بود از افزایش و جمع کردن بادبان‌ها، جلوگیری از نفوذ آب به درون کشتی و آزاد کردن لنگر هنگامی که محکم به جایی گیر کرده باشد (ابن ماجد، ۱۳۷۴: ۱۶۵-۱۶۶).

۸.۲ سلاح‌داران

در هر کشتی همواره گروهی نظامی برای حفظ امنیت کشتی حضور داشتند و بنا به حدیثی از پیامبر، که شهیدان دریا دو برابر شهیدان خشکی اجر می‌برند، از جایگاه اجتماعی بالاتری بهره‌مند بودند؛ در عین حال سختی کار بیش‌تری را نیز متحمل می‌شدند. این افراد، که

عمدتاً «سلاح‌دار» نامیده می‌شدند، در کشتی‌های بازرگانی قرن نهم قمری وظیفه مبارزه با راه‌زنان و حملات ناگهانی آنان را بر عهده داشتند و در مقابل تأمین امنیت کالا و جان بازرگانان دست‌مزد دریافت می‌کردند (شجاع، ۲۵۳۶: ۱۳۱؛ نوربخش، ۱۳۷۶: ۵) و بعید نیست که گاهی هم شریک دزد و رفیق قافله می‌شدند.

تعداد نظامیان در ناوهای جنگی مسلماً بسیار بیش‌تر از دیگر کشتی‌ها و متنوع‌تر از آن‌ها بوده است و بنا به نوشته سیدی علی کاتبی، که خود از دربارداران عثمانی بوده است، در هر ناو، «پاسداران» و «کشیک‌چی‌ها» و «سربازان دریایی»، که در ناوگان عثمانی معمولاً از میان چرکس‌ها و مصریان انتخاب می‌شدند، به چشم می‌خوردند. با این حال، کاتبی از حضور قشری با عنوان «سلاح‌دار» در ناوهای جنگی نامی نبرده است (کاتبی، ۲۵۳۵: ۴۰، ۶۴، ۶۷، ۷۲، ۷۴؛ شجاع، ۲۵۳۶: ۱۳۱).

نیروهای نظامی، در هر ناو، تحت فرمان منصبی به نام «ماهر» (کاردان) قرار داشتند و از میان ماهرهای مشهور در عثمانی می‌توان از «ماهر شریف»، فرمانده نیروهای عثمانی در برابر پرتغالیان در دریای سرخ، نام برد. ماهرها تحت فرمان «پاشاها» بودند که والیان مناطق ساحلی و فرماندهان عالی دریایی بودند و از میان آنان در قرن دهم قمری می‌توان به مصطفی پاشا، والی عراق (معاصر با سلطان سلیمان قانونی)، و خیرالدین پاشا، که در مدیترانه فتوحاتی انجام داده بود، اشاره کرد. شاید بتوان پاشاهای مناطق ساحلی را از نظر وسعت سلطه و قلمرو دریایی با ملوک هرمز و شاید ملوک لارستان مقایسه و تطبیق کرد.

در زیردست پاشاها، و در کنار ماهرها، افسران دریایی ارشدی با عنوان «رئیس» مشغول به خدمت بودند که، علاوه بر نبرد با دشمنان دریانوردی چون پرتغالیان و اسپانیایی‌ها، وظیفه سرکوب دزدان دریایی را بر عهده داشتند (کاتبی، ۲۵۳۵: ۴۰، ۶۴، ۶۷، ۷۲، ۷۴؛ ابن بطوطه، ۱۳۴۸: ۱ / ۳۰۱-۳۰۲).

قشری به نام توپ‌انداز نیز در جنگ‌های دریایی شرکت می‌کردند. آنان به پرتاب پارچه‌های شعله‌ور آغشته به نفت می‌پرداختند و تعداد اینان به اندازه کشتی بستگی داشت. از آنان، در کنار قشری به نام «گونماتی» و خاروه (ملوانان)، با عنوان «العسکر» یاد شده است، چنان‌که در اقیانوس هند از مردان مسلح حبشی استفاده می‌شد (ابن ماجد، ۱۳۷۲: ۱۵۶).

به نظر می‌رسد که در دوره مورد بحث استخدام و تأمین مالی چنین مناصب و وظایفی، تا حدی که امکانات و نیروی ملوک هرمز اجازه می‌داد، از ضروریات برای سلطه انحصاری

۳۴ بررسی معیارهای قشربندی دریانوردان سواحل خلیج فارس تا پیش از سلطهٔ مرکانتالیسم ...

بر جزایر و سواحل شمالی خلیج فارس و دریای عمان بود. به بیان دیگر، گرچه بسیاری از جنگ‌های داخلی و کشمکش‌های خاندانی بین ملوک موجب اختلال در تجارت و دریانوردی می‌شد، اما حضور و فعالیت قشر فوق ضروری بود.

۹.۲ بنداری (Bhandari)

این قشر معمولاً در مقام انباردار و مسئول انبارهای کشتی بود و، از نظر حرفه‌ای و شغلی، به احتمال بسیار با کرّانی و قشی در ارتباط بوده است (ابن ماجد، ۱۳۷۲: ۱۶۵).

۱۰.۲ کرّانی (Karrani)

منشی و مستوفی‌ای بود که حساب و کتاب و شرح مخارج کشتی را نگاه می‌داشت. هم‌چنین مسئول جیره‌بندی آب بود (همان: ۱۶۵-۱۶۶).

۱۱.۲ سگان‌گیر

سگان‌گیر یا سگان‌جیر کشتی را طبق دستور معلم می‌راند. بعضی کشتی‌ها چند سگان‌گیر داشتند اما تعدادشان بیش از بیست نفر نبوده است. در متون عربی «صاحب السکان» و در آثار ابن ماجد با عنوان «المساکین» یا «المسکّن» (Al-Musakkin) نامیده شده‌اند. قشر مذکور تحت مراقبت و نظارت شدید معلم بود و بزرگ‌ترین جرم در این حرفه چرت زدن بر سر سکان بود (همان: ۱۶۶-۱۶۷).

۱۲.۲ پنجاری (Panjari)

پنجاری، یا چنان‌که در منابع عربی آمده است «الفنجاری»، دیده‌بانی بود که از فراز دکل دیده شدن خشکی، کشتی یا نزدیک شدن طوفان را اعلام می‌کرد و چون پناه‌گاهی بر نوک دکل کشتی نداشت فقط در هنگام حرکت در آب‌های منقلب به بالای «دستور» (دماغه کشتی) می‌رفت و صخره‌های عمیق دریا را می‌پایید. گرچه ابن ماجد نوشته است که از عرشهٔ عقب کشتی، موسوم به دبوسه (Dabusa) بهتر می‌شد این صخره‌ها را شناسایی و رؤیت کرد (همان).

۱۳.۲ گونماتی (Gunmati)

گونماتی یا گونمتی از قشر خلاصی (ملوانان) بود، اما به طور خاص وظیفه داشت که آب اضافی را، که به درون کشتی نفوذ می کرد، تخلیه کند (همان: ۱۶۷).

۱۴.۲ قشی ها

در کشتی های بزرگ تجاری، که عمدتاً از سمت هرمز به هندوستان و سواحل چین می رفتند و کالاهای تجاری گوناگون از جمله اسب و مروارید را حمل می کردند، کسانی حضور داشتند که نگه داری از اسبان و تیمارداری آنان را غالباً طی سفرها بر عهده داشتند و بر وضع علوفه، آب، و سلامتی آنان نظارت می کردند؛ اینان «قشی» نامیده می شدند. هر قشی مسئول پنجاه رأس اسب بود. البته گله های اسب تا شش هزار رأس هم می رسید، اما بازرگانان معمولاً هریک صاحب ۱۰۰ تا ۲۰۰ رأس بودند که هم از طریق خشکی و هم با کشتی از فارس و یمن و عمان به هندوستان صادر می شد و سود سرشاری را عاید بازرگانان می کرد (ابن بطوطه، ۱۳۴۸: ۱/۳۶۷-۳۶۸؛ و صاف، ۱۳۳۸: ۲/۱۷۸، ۳/۳۳۰۳-۳۳۰۹).

ابن مجاور خاستگاه این قشر را همان جاشوها می داند. جاشوها اقوامی از شاخه شبانکارگان فارس بودند که اصلیت شان را برخی کرد و برخی دیلم دانسته اند. آنان در صحراهای فارس زندگی می کردند و شغل آنها گله داری اسب، گوسفند و شتر بود. بنا به گفته ها یکی از آنان به جزیره قیس (کیش) مهاجرت می کند و همگی جاشوها از بازماندگان او هستند (ابن مجاور، ۱۹۵۱: ۲/۲۹۰).

۱۵.۲ غواصان

در قرن نهم قمری، کشتی های کوچک، کوچک تر از کشتی های بزرگ تجاری، همراه با قایق ها، عمدتاً در سواحل و صیدگاه های نزدیک به محل سکونت دریانوردان، به ماهی گیری و غواصی (صید مروارید) می پرداختند. از دیرباز، چنان که منابع تاریخی و یافته های باستان شناسی نشان می دهد، جزیره های خارک، کیش، هرمز، حدود هندوستان، عمان، قطر، و جزایر سرانندیب از مراکز مهم صید مروارید بوده اند؛ در عهد تیموری، و اندکی پس از آن، اکثر این مراکز تحت نفوذ ملوک هرمز قرار داشت و بنا به گفته «جوزافا باربارو»، سفیر ونیز در دربار اوزون حسن آق قویونلو، بیش تر زورق های صید ماهی و مروارید، تا حدود هند، جزو دارایی های سلطان صلاح الدین (یا صباح الدین) از ملوک هرمز بوده است. سال ها پیش

از آن ابن بطوطه تسبیح گران‌بهایی از مرواریدهای درشت را در دست سلطان قطب‌الدین تهمتن پسر توران‌شاه ملک هرمز دیده و از انحصار مراکز صید مروارید در دست این سلطان سخن رانده است (ابن بطوطه، ۱۳۴۸: ۱/ ۳۰۱-۳۰۲؛ انصاری دمشقی، ۱۳۸۲: ۱۱۴؛ باربارو، ۱۳۴۹: ۸۸-۸۹؛ موسوی، ۱۳۶۷: ۲۱۳).

سخت‌ترین کار در دریا مربوط به غواصان و صیادان مروارید بود و برخی صاحب‌نظران، هم‌چون سدیدالسلطنه، عوارضی چون کوتاه شدن عمر، کم شدن بینایی، دُم‌ها و بیماری‌های پوستی، مرگ بر اثر حملهٔ کوسه‌ماهی‌ها و اره‌ماهی‌ها، و شوک و خفه شدن غواصان بر اثر تماس با جانوران زهردار و سوزنی دریا به نام مدوزا (Medusa) [از گونه‌های عروس‌های دریایی] را از عواقب این حرفه برشمرده‌اند (بلوکباشی، ۱۳۷۹: ۶۸؛ ابن بطوطه، ۱۳۴۸: ۱/ ۳۵۷).

ابن بطوطه از غازی چلبی، شاه‌زادهٔ شهر سینوپ که غواص و شناگری ماهر بود، یاد کرده است که شایع بود که می‌توانست مدت‌ها زیر آب بماند. وی با کشتی‌های جنگی خود به قوای بیزانس حمله می‌برد و خود را در آب می‌افکند و کشتی دشمن را با ابزاری آهنین، که همراه داشت، سوراخ می‌کرد که باعث غرق شدن آن می‌شد (همان: ۱/ ۶۳؛ باربارو، ۱۳۴۹: ۸۸).

۱۶.۲ ماهی‌گیران

چنان‌که پیش‌تر، از زبان ابن بطوطه، اهمیت ماهی در رژیم غذایی مردمان سواحل جنوب ایران، از جمله مردم هرمز، آشکار شد، ماهی‌گیری در سواحل، به‌ویژه برای مصارف محلی و صادراتی، در آن روزگار اهمیت به‌سزایی داشت. جالب است که عمدهٔ قایق‌های صید ماهی و بازارهای ماهی جزیرهٔ هرمز در انحصار ملوک هرمز بوده است. امروزه جاشویان (ملوانان) در کشتی‌های ماهی‌گیری بیش‌تر فعالیت‌ها را بر عهده دارند، در حالی که، نسبت به مالک کشتی و ناخدا، سهم بسیار ناچیزی از صید و میزان اندکی دست‌مزد دریافت می‌کنند. این سنت، که امروزه در سراسر سواحل جنوب ایران و مشخصاً در جزیرهٔ قشم پابرجاست، به احتمال بسیار ریشه در گذشته دارد (بلوکباشی، ۱۳۷۹: ۶۳؛ باربارو، ۱۳۴۹: ۸۸). البته برخی از ماهی‌گیران، به سبب عادت و ممارست، مهارتی داشتند که تمامی نقاط خطرناک را می‌شناختند، چنان‌که تاورنیه در اواسط دوران صفویه می‌نویسد: «ملاحان هرمزی یا لنگه‌ای کشتی‌ها را تا بصره و بالعکس راهنمایی می‌کردند» (تاورنیه، ۱۳۳۶: ۲۴۵). همین امر نشان

می‌دهد که این گونه افراد به احتمال قریب به یقین صیدگاه‌ها و محل تجمع ماهیان را به‌دقت می‌شناختند، از این رو در صید نیز توفیق بسیار داشتند.

۳. نقد و نظر: معیارهای قشربندی دریانوردان در خلیج فارس

برای دسته‌بندی اقشار متنوع فعال در کشتی عوامل چندی چون ثروت، قدرت، منزلت، تخصص و اهمیت حرفه، و در نهایت منافع اکثریت اهمیت داشت. این امر در قالب هرم‌های قشربندی سه‌گانه زیر (تصاویر ۱ تا ۳) دسته‌بندی شده است.

۱. ثروت: بازرگانان و کشتی‌داران؛

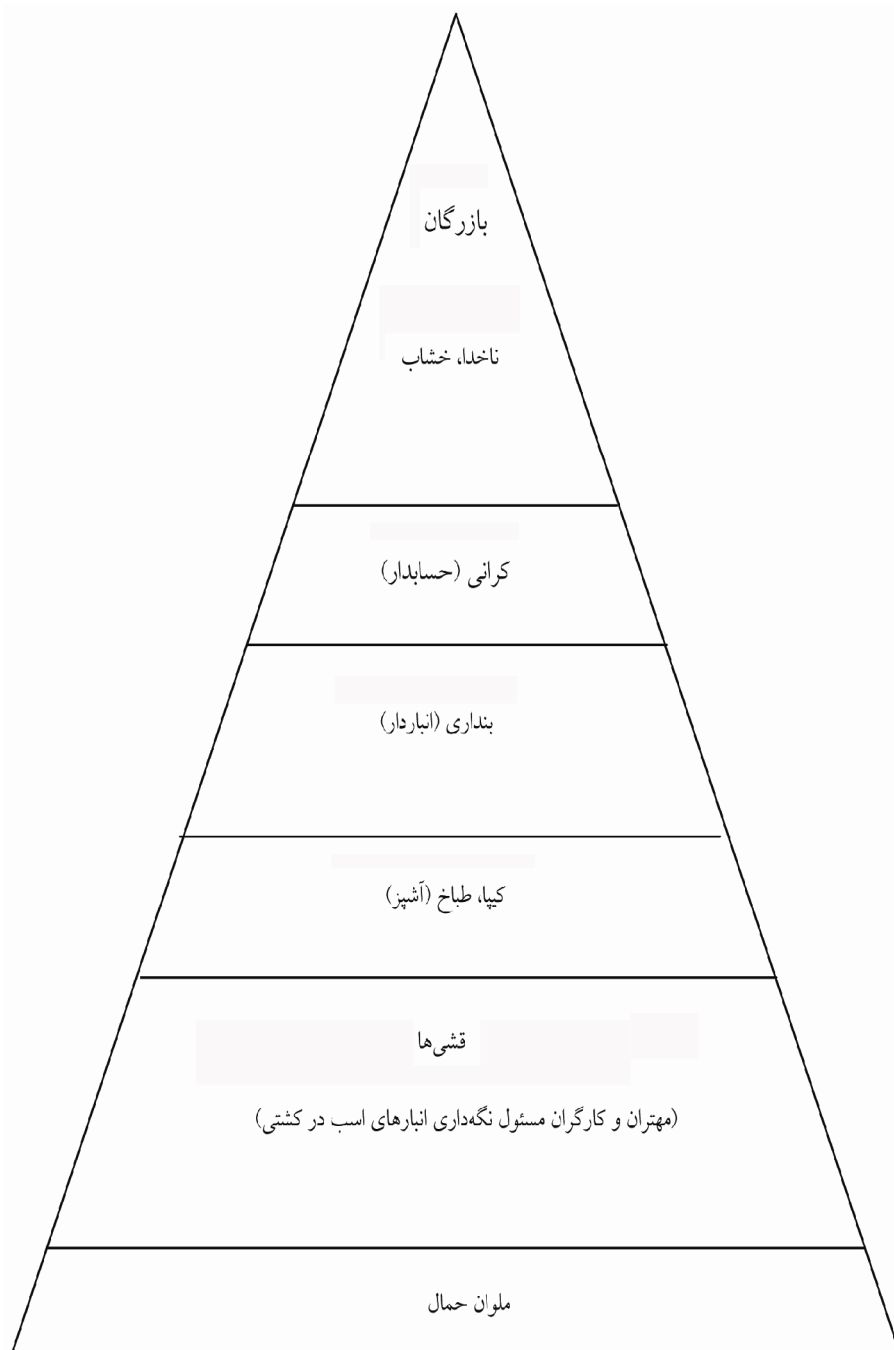
۲. قدرت: معلم و سلاح‌داران؛

۳. منزلت: صوفیان و بات‌ها؛

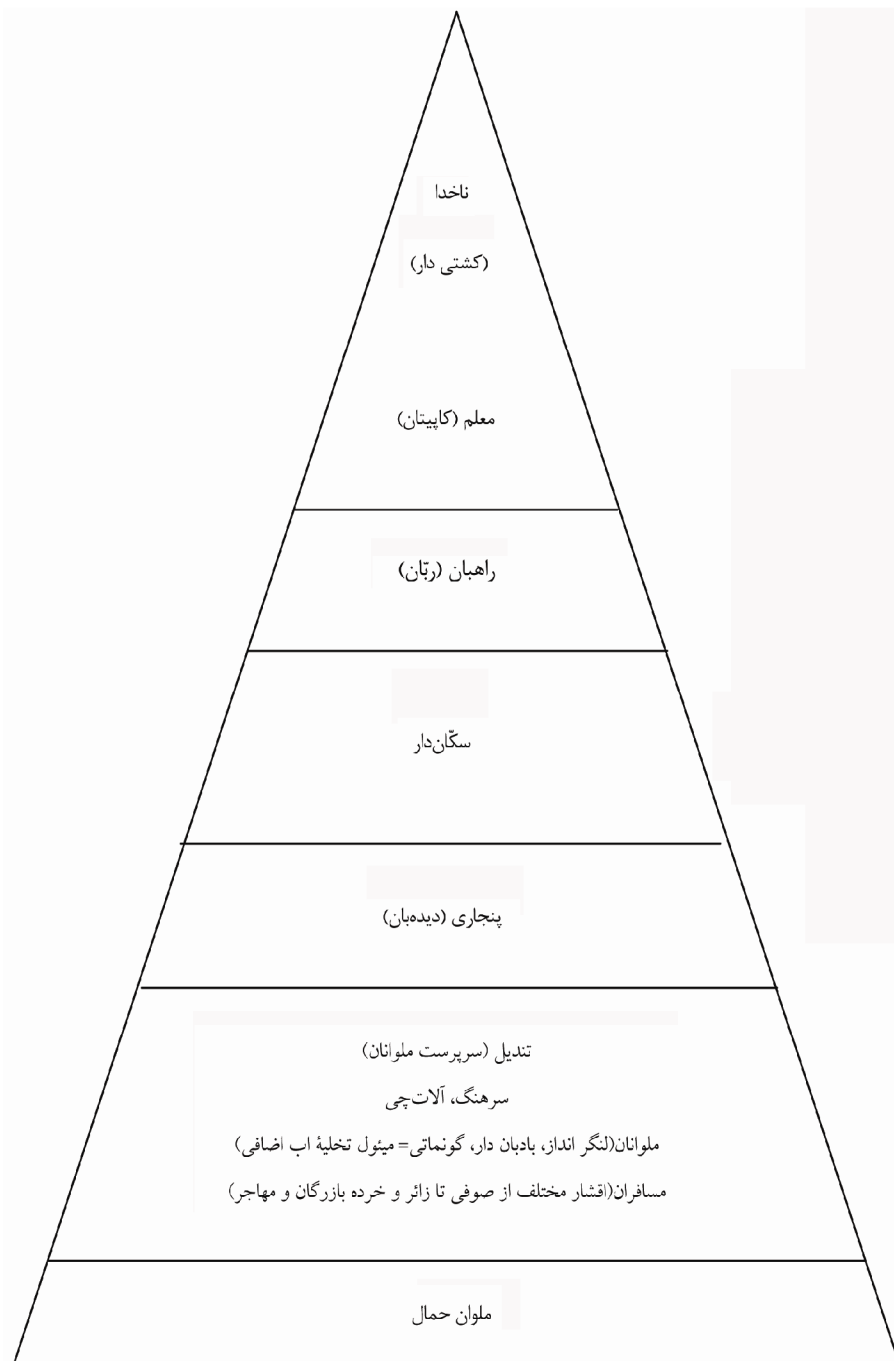
۴. تخصص و اهمیت حرفه: ربان؛

۵. اکثریت: ملاحان.

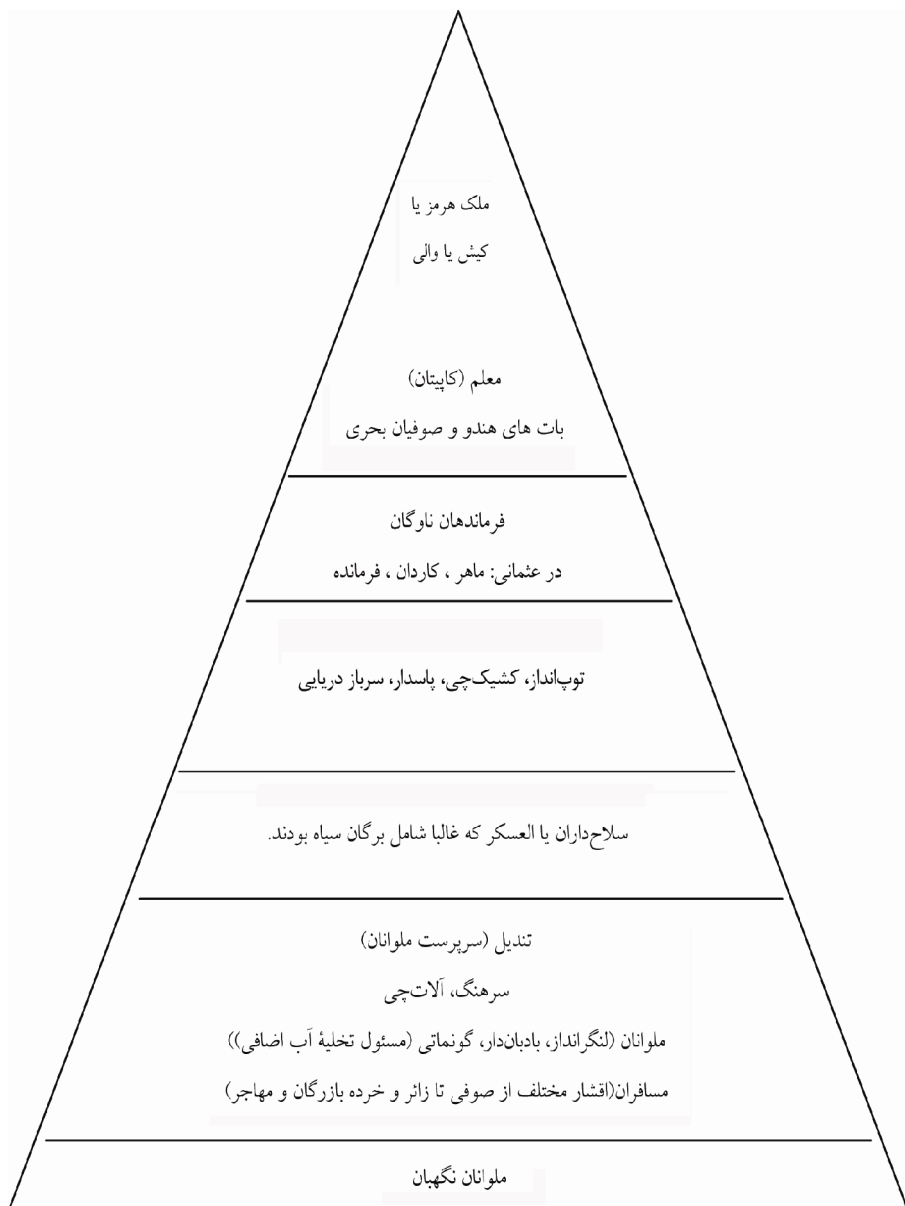
از آن‌جا که کشتی، هم‌چون یک منظومه و نظام اجتماعی، اقشاری متفاوت را در خود جای می‌داد نقش اجتماعی هر یک از اقشار در رابطه تنگاتنگی با قشر دیگر قرار داشت. اهمیت نقش مذکور در این روابط پیچیده میان این اقشار پایگاه اجتماعی هر قشر را در این نظام نشان می‌دهد. در این میان برخی اقشار مثل معلم، به سبب حساسیت و اهمیت‌شان، تقریباً با تمامی اقشار فعال در کشتی رابطه داشتند و به سبب همین شکل خاص از رابطه بود که همگان از او اطاعت می‌کردند. در سطحی بسیار نازل‌تر ملوانان قرار داشتند که آنان نیز تقریباً با همگی اقشار در ارتباط بودند. این رابطه از طریق خدمت و اطاعتی برقرار می‌شد که تقریباً نسبت به همگان داشتند. در عین حال، اکثریتی که نسبت به سایر اقشار دریانورد داشتند نیز در این شکل رابطه بی‌تأثیر نبود. با این همه، صرف ارتباط با اکثریت نمی‌توانست تضمینی برای کسب پایگاه اجتماعی باشد بلکه معیارهایی چون ثروت، که کسب سود را به انگیزه‌ای برای آغاز سفرهای دریایی بدل می‌کرد، نیز اهمیت داشت. قدرت و اعمال سلطه بر دریاها از انگیزه‌های اقشار نظامی بود و برقراری امنیت توسط آنان، خاصه در شرایط جنگ و دزدی دریایی، پایگاه اجتماعی این اقشار را ارتقا می‌داد. همین ترس از تهدید و ناامنی و دیگر خطرات سفرهای دریایی برای صوفیان بحری و بات‌های هندو نیز پایگاه اجتماعی معنوی مهمی، به‌مثابه نجات‌بخشان کشتی‌ها، به بار می‌آورد.



تصویر ۱. اقشار مربوط به امور مالی و تدارکاتی کشتی



تصویر ۲. اقشار مربوط به امور امور کشتی رانی، فنی، و خدماتی



تصویر ۳. اقشار مربوط به امور دفاعی و امنیت کشتی

۴. نتیجه گیری

ثروت بازرگانان و سود سرشاری که در سفرهای دریایی کسب می کردند موجب می شد که

در ترسیم خطوط کلی سفر نوعی رهبری تشریفاتی ناوگان تجاری را بر عهده گیرند؛ به‌ویژه که کلیه دست‌مزدها، که به دریانوردان تعلق می‌گرفت، از انبان (کیسه پول) اینان خارج می‌شد. اما در شرایطی، به‌ویژه اوقاتی که سلاح‌داران به‌خوبی از آنان اطاعت نمی‌کردند، ناخدایان و کشتی‌داران از فرمان آنان سرپیچی می‌کردند و حتی موقعیت آنان را تحت تأثیر قرار می‌دادند.

ناخدایان (کشتی‌داران) به سبب مالکیت ابزار تولید، که در بحث حاضر منطبق بر کشتی است، نوعی قدرت و ثروت (بیش‌ترین سهم و دست‌مزد در میان خدمه کشتی) را به خود اختصاص می‌دادند. اگر بازرگانی خود کشتی می‌داشت بر قدرت او (اطاعت خدمه) و ثروت وی بسیار افزوده می‌شد. در کشتی‌های ماهی‌گیری و صید مروارید، سهم‌بری کشتی‌داران بسیار بیش‌تر از سایر خدمه بود. در واقع، ماهی‌گیران و غواصان در برابر کشتی‌دار تا حد کارگرانی روزمزد تنزل می‌یافتند.

ناخدایان، و تاحدی معلم‌ها و راه‌بانان، دانش دریانوردی را در انحصار خود داشتند. علاوه بر این، معلمان بیش از هر کس با بیش‌ترین تعداد و تنوع اقشار دریانورد رابطه رئیس و فرمان‌بر داشتند. از این رو از فضل و حرمت در میان بازرگانان و از اطاعتی شدید در میان سایر خدمه کشتی برخوردار بودند. این اطاعت موجب می‌شد که ناخدا در امور داخل کشتی در رأس تصمیم‌گیری قرار گیرد. محل قرار گرفتن هر یک از اقشار مذکور در کشتی از کابین فرماندهی تا روی عرشه، که پر از آب و متحمل حداکثر تکان‌های حاصل از امواج و در معرض تابش سوزان اشعه خورشید بود، نیز به نوعی بیان‌کننده سلسله‌مراتب و قشربندی بر اساس تصاحب مکان بهتر را نیز نشان می‌داد.

نیروی نظامی و بدنی سلاح‌داران نیز، که ضامن امنیت جان و مال کلیه دریانوردان بود، احترام و هیبتی برای آنان پدید می‌آورد.

بنا بر آنچه گفته شد، می‌توان چنین نتیجه گرفت که عواملی چون (به‌ترتیب) ثروت، ابزار تولید، دانش دریانوردی، نیروی نظامی (قدرت)، و نیروی کار (برای ملوانان و کارگران) معیارهای قشربندی دریانوردان ایرانی در قرن نهم قمری بوده است. به‌طور خلاصه ابتدا ثروت، سپس منزلت، و در نهایت قدرت به‌ترتیب مهم‌ترین معیارهای قشربندی میان دریانوردان مذکور بوده است. در صورتی که معیارهای این قشربندی را بر اساس سختی کار، و موانع و خطراتی که هر قشر را تهدید می‌کرد قرار دهیم به‌احتمال بسیار می‌توان به نتایجی مشابه دست یافت و سلسله‌مراتب مشابهی را میان اقشار دریانورد و معیارهای قشربندی آنان مشاهده کرد.

پی‌نوشت‌ها

۱. برخی نظریه‌پردازان این شیوه را ذیل شیوهٔ تولید آسیاییِ کارل مارکس قرار داده‌اند. از نظر مارکس شیوهٔ تولید آسیایی نشان‌دهندهٔ ساختار اقتصادی جامعه‌ای با اساس کشاورزی است که در آن مالکیت ارضی و حاکمیت سیاسی در وجود یک دولت متمرکز متشکل شده است (ولی، ۱۳۸۰: ۳۹-۴۱). شاید بتوان این سخن را برای بحث تحقیق حاضر بدین ترتیب تفسیر کرد که مالکیت بر کشتی‌ها، به‌مثابهٔ ابزار اصلی تولید، در دست ملوک هرمز بوده و حکومت آنان بوده است که معیارهای قشربندی اجتماعی مردمان ساحل‌نشین را تعیین می‌کرده است.
۲. مقام سیورغال، که از آغاز عصر سلطان شاهرخ تیموری (۸۰۸-۸۵۰ ق) شامل حق مالیات‌گیری و حاکمیت اداری حاکم در سراسر یک ایالت می‌شد، به‌مرور زمان شکل موروثی یافت و، علاوه بر نظامیان، به بزرگان و مقامات دینی نیز، که صوفیان بزرگی چون خواجه عبیدالله احرار [معاصر و معاصر سلطان ابوسعید تیموری] از آنان بودند، اعطا شد. بسیاری از اینان در معاملات تجاری سرمایه‌گذاری کردند، با بازرگانان شریک شدند، و از آنان در برابر حکومت حمایت می‌کردند (رویمر، ۱۳۸۰: ۱۸۱-۱۸۲).
۳. نوعی کشتی بزرگ که گاه چندطبقه بود و در نیمهٔ غربی اقیانوس هند با چوب و طنابی از الیاف نخل ساخته می‌شد.
۴. دربارهٔ خشاب ← قبادیانی بلخی، ۱۳۸۱: ۱۶۱-۱۶۳ و آثاری که باستان‌شناسان از یکی از فانوس‌های دریایی هفت‌گانه جزیرهٔ کیش در عهد مغول یافته‌اند (موسوی، ۱۳۳۷: ۲۲۴؛ نوربخش، ۱۳۷۶: ۲۹۲).
۵. تعداد کارکنان بستگی تام به حجم کشتی و مسیر سفر آن داشت (سمرقندی، ۱۳۶۵: ۲/۸۲۷؛ الندوی، ۱۹۵۰: ۱۲۹).
۶. البته ابن بطوطه این ضرب‌المثل را اشتباهاً چنین بیان کرده است: «خرما و ماهی، لوت پادشاهی».
۷. ملاحان در ناوگان دریایی جنگی در کنار سربازان دریایی و در مقام دستیارانی بودند که اسلحه‌های سربازان را آماده می‌کرده‌اند.

منابع

- ابن بطوطه (۱۳۴۸). *سفرنامهٔ ابن بطوطه، رحله ابن بطوطه*، ترجمهٔ محمد علی موحد، تهران: بنگاه ترجمه و نشر کتاب.
- ابن ماجد (۱۳۷۲). *الفوائد فی اصول علم البحر و القواعد*، ترجمهٔ احمد اقتداری، تهران: انجمن آثار و مفاخر فرهنگی.
- ابن ماجور، یوسف بن یعقوب (۱۹۵۱). *صفه بلاد الیمن و مکه و بعض الحجاز، تاریخ المستبصر*، تصحیح اوسکر لوففرین، لیدن: بریل.

افشار سیستانی، ایرج (۱۳۸۱). «چشمه‌های شیرین در ژرفای خلیج فارس»، کیهان فرهنگی، ش ۱۹۲. باربارو، جوزافا (۱۳۴۹). *سفرنامه جوزافا باربارو، سفرنامه ونیزیان در ایران*، ترجمه منوچهر امیر، تهران: خوارزمی.

بلوکباشی، علی (۱۳۷۹). *جزیره قشم صدف ناشکافته خلیج فارس*، تهران: دفتر پژوهش‌های فرهنگی. تاورنیه، ژان باپتیست (۱۳۳۶). *سفرنامه تاورنیه*، ترجمه ابویوب نوی، تصحیح حمید شیروانی، اصفهان: کتابخانه سنائی و کتابخانه تائید.

رویمر، هانس روبرتد (۱۳۸۰). *ایران در راه عصر جدید*، ترجمه آذر آهنچی، تهران: دانشگاه تهران. سمرقندی، عبدالرزاق (۱۳۶۵ ق.). *مطلع سعدین و مجمع بحرین*، تصحیح محمد شفیع لاهوری، لاهور: مجلس.

سیرافی، سلیمان تاجر (۱۳۸۱). *سلسله التواریخ یا اخبار الصین و الهند*، باضافات ابو زید سیرافی، ترجمه حسین قره‌چانلو، تهران: اساطیر و مرکز بین‌المللی گفت‌وگوی تمدن‌ها.

شجاع (۲۵۳۶). *انیس الناس*، به کوشش ایرج افشار، تهران: بنگاه ترجمه و نشر کتاب. شمس‌الدین محمد بن ابی طالب انصاری دمشقی (۱۳۸۲). *نخبه الدهر فی عجایب البر و البحر*، ترجمه سید حمید طیبیان، تهران: اساطیر.

صفی، فخرالدین علی (۱۳۵۲). *لطایف الطوائف*، به اهتمام احمد گلچین معانی، تهران: اقبال. فریر، رونالد (۱۳۷۹). *تاریخ ایران دوره تیموریان (کمربج)*، تجارت در دوره تیموریان، ویراسته پتر جکسن، ترجمه یعقوب آژند، تهران: جامی.

فیگوئروا، دن گارسیا دو سیلوا (۱۳۶۳). *سفرنامه دن گارسیا دو سیلوا فیگوئروا*، ترجمه غلامرضا سمیعی، تهران: نو.

کاتبی، سیدی علی (۲۵۳۵). *مرآت الممالک*، ترجمه محمود تفضلی و علی گنجه‌ای، تهران: بنیاد فرهنگ ایران.

کلاویخو، روی گنزاله (۱۳۳۷). *سفرنامه کلاویخو*، ترجمه مسعود رجب‌نیا، تهران: بنگاه ترجمه و نشر کتاب. گاوآن، خواجه عمادالدین محمود (۱۹۴۸). *ریاض الانشاء*، به اهتمام شیخ چاند بن حسین بی لت (آکسن) و دکتر غلام یزدانی، حیدرآباد دکن: سرکار عالی.

گری، بازیل (۱۳۶۹). *تفاشی ایران*، ترجمه عربعلی شروه، تهران: عصر جدید. موسوی، محمود (۱۳۶۷). *گزارش باستان‌شناسی، کاوش باستان‌شناسی در شهر تاریخی حریره، جزیره کیش*، ویرایش مهرداد ملک بهار، تهران: سازمان میراث فرهنگی کشور.

ناصر خسرو قبادیانی بلخی (۱۳۸۱). *سفرنامه حکیم ناصر خسرو قبادیانی بلخی*، به کوشش محمد دبیرسیاقی، تهران: زوار.

الندوی، سلیمان (۱۹۵۰). *تفاهه الهند، العلاقات التجاریه بین العرب و الهند*، (مجلس الهند للروابط الثقافیه). نظامی باخرزی، عبدالواسع (۱۳۷۱). *مقامات جامی*، تصحیح نجیب مایل هروی، تهران: نی.

نوربخش، حسین (۱۳۷۶). *ایرانیان دریانورد، پیشگام و نوآور در دریاها*. تهران: کشتی‌رانی جمهوری اسلامی ایران.

۴۴ بررسی معیارهای قشریندی دریانوردان سواحل خلیج فارس تا پیش از سلطهٔ مرکانتالیسم ...

همدانی، میر سید علی (۱۳۸۲)، *فتوت‌نامه*، رساله فتوتیه، به کوشش محمد ریاض و عبدالکریم جریزه‌دار، تهران: اساطیر.

وصاف الحضرة شیرازی، فضل‌الله بن عبدالله (۱۳۳۸)، *تاریخ وصاف الحضرة*، بمبئی: بی‌نا.
ولی، عباس (۱۳۸۱). *ایران پیش از سرمایه‌داری*، ترجمهٔ حسن شمس‌آوری، تهران: مرکز.

Serjeant, R. B. (1963). *The Portuguese off the south Arabian Coasts*, Hazrami Chronicles, Oxford: Clarendon.