



## The Bushehr's Navigational Culture and Technics from 9th to 14th Centuries

**Seyyed Ali Mazinani** \*  Assistant Professor in History Department, AllamehTabataba'i University.

**Seyyed Mohammad-Reza Mazinani**  M.A in Islamic Iran History, University of Birjand, Iran.

### Introduction

Bushehr's coastline on the northern bank of the Persian Gulf undoubtedly constituted a perfect geographic, economic and demographic cycle. Longitudinally this cycle extended along an area from Qolzom Sea (the Red Sea) to the Sanji Sea (the South China Sea) and historically it stretched back well into millennia. To such a rich littoral culture a "System of knowledge" is a principal part which was generated and inherited from generations to generations. It can be logically assumed that the mentioned knowledge was not only limited to the naval staff but was connected deeply into the local folk's dispositions, folklore, ship making technics, and navigation skills. In spite of the undeniable stature of Bushehr's naval system of knowledge, unfortunately, the entire existing textual heritage includes two works, *Selsele-al-Tavarikhya Akhbar al-Sin va al-Hind (the Chain of Histories or the News of China and India)*<sup>1</sup> and *Ajayed-al-Makhlughat (the Strangest of the Creatures)*<sup>2</sup>. How one can grasp the contradiction, i.e. the existence of a notable system of knowledge of which a scanty original literature is available? Here, the Giddensian distinction between "Tacit knowledge" and "Discursive knowledge" can be hired. Bushehr's naval knowledge, seemingly, is a "Tacit knowledge". In fact, this knowledge and the culture of its reforms have been created and disseminated among a small group of people, not as a discipline for conscious dissemination for training and empowerment in order to predict and control nature.

### Literature Review

The dominant culture and technics along the Iranian coastline of the Persian Gulf has long since been left unnoticed in academic researches in this region. Aside from the two original sources mentioned above, even the contemporary literature like Mohammad-Baqer Vosoghi's *Tarikh-e Khlij-e Fars va Mamalek-e Hamjavar (A History of the Persian Gulf and its Neighboring Territories)* and *Tarikh-e Mohajerat-*

**Corresponding Author:** S.a.mazinani@atu.ac.ir

**How to Cite:** Mazinani, S. A.; Mazinani, S. M. R. (2023). The Bushehr's Navigational Culture and Technics from 9th to 14th centuries, *Semiannual Journal of Indigenous Knowledge Iran*, 10(19), 213-250.

e AqvamdarKhlij-e Fars (A History on Mass Migrations around the Persian Gulf)<sup>1</sup>, the both cover almost the same topics, have disregarded marine culture and technics of Bushehr's coastline altogether. Similarly, other original sources such as Tarikh-e Ja'fari, Montakhab-al-Tavarikh, and Tarikh-e Vassaf propose no analytic outlook and fell silent on technical aspects of navigation. Ground researches and travelogues also share the prevalent mode since works by Ahmad Eghtedari, Mohammad-Hassan Semsar, and Mohammad-BaqerVosoghi concentrate on the vestiges, maritime and land routes, shifts in the commercial epicenters around the Persian Gulf, and political developments.<sup>3</sup> Accordingly, the precise contribution of the present article to the existing literature is portraying Bushehr's naval culture and scrutinizing the "System of knowledge" generated in that context.

### **Methodology**

Methodologically, the present text, applying a descriptive-explicative framework, has collected all existing data from a wide range of original sources and organized them into five main categories. In this regard, most of the analytic propositions that the text suggest, relying on "Historism" as its analytic approach, are derived from the internal dynamism of the data. On some principal terms, however, hypothesis of prominent scholars have been referred here, Brudel's term of "City", Simmel's term of "Money", Giddens's term of "System of knowledge".

### **Conclusion**

The conclusion of the authors is that the "Knowledge system" emerging from the Bushehr coast is included in five main categories. The first one is "Oceanography" which signifies the knowledge of individual characteristics of each sea alongside with theirs' subsurface and surface impediments. The second is "Navigation" that implies the needed experiences as well as the spirit which are unavoidable to survive the nautical threats. The third is "The knowledge of marine goods" which was critical to enable the navigator to recognize the individual goods and main suppliers of each sea the skill on which a profitable voyage was depended. The forth is "Pearl hunting" which clarifies the centers of pearl farm in the pre-industrial world as well as the essential skills that proficient divers should possess. The fifth is "Ship making technics" to which multiple sources attest and confirm the existence of a domestic ship making industry along Bushehr's coastline.


**Keywords:** Bushehr, Persian Gulf, Culture, Navigation, Ship Making, System of Knowledge


---



دو فصلنامه علمی دانش‌های بومی ایران  
دوره دهم، شماره ۱۹، بهار و تابستان ۱۴۰۲، ۲۵۰-۲۱۳  
qjik.atu.ac.ir  
DOI: doi.org/10.22054/qjik.2023.73228.1365

## فرهنگ و فنون دریانوردی مردمان بوشهر در قرون ۳ تا ۵ ه.ق.

سید علی مزینانی\*  استادیار تاریخ دانشگاه علامه طباطبائی، تهران، ایران.

سید محمدرضا مزینانی  کارشناسی ارشد تاریخ ایران اسلامی، دانشگاه بیرجند، بیرجند، ایران.

### چکیده

در بررسی فرهنگ دریانوردی جنوب و مردمان بوشهر وجود یک چرخه کامل جغرافیایی، اقتصادی و جمعیتی وابسته به دریا در ساحل بوشهر کاملاً محسوس است. این چرخه در یک گستره جغرافیایی از دریای قُلزُم (دریای سرخ) تا دریای صنجی (دریای چین جنوبی) و در طول یک بازه زمانی متشکل از هزاره‌ها، سده‌ها و دهه‌ها، قابل پیگیری است. مسئله اصلی این پژوهش این است که چگونه این فرهنگ برخاسته از تعاملات دریایی بر تحول خلق و خو، انباشت نظام دانش، تجمیع تجربیات زیسته و گستردگی شبکه اطلاعاتی اثر گذاشته است. در این مقاله ابتدا به بررسی خلق و خوی مردمان سواحل بوشهر پرداخته خواهد شد. در ادامه، نوشتار حاضر به بررسی نظام اطلاعاتی این مردم از خلال مقولات: دریانوردی، دریا شناسی، کالا شناسی دریایی، صید مروارید و کشتی‌سازی خواهد پرداخت. داده‌های این پژوهش به صورت کتابخانه‌ای جمع‌آوری گشته است و ارائه داده‌ها نیز به صورت توصیفی-تحلیلی خواهد بود. کوشش این مقاله بر این است که شبکه و میراث دریانوردی بوشهر را چه از لحاظ فنی و چه از لحاظ آثار آن بر حیات اجتماعی این سواحل پیش روی مخاطب ترسیم نماید.

واژه‌های کلیدی: بوشهر، خلیج فارس، دریانوردی، فرهنگ، نظام دانش

\* نویسنده مسئول: s.a.mazinani@atu.ac.ir

## مقدمه

نسل به نسل دریانوردی به انباشتی از دانش در میان مردمان ساحل بوشهر منتهی شده بود که بی‌تردید می‌توان از آن به عنوان «نظام دانش» یاد کرد. این گسترده‌گی شبکه اطلاعاتی، در نتیجه روابط دریانوردی، نه تنها به یک تجربه زیسته جمعی در حیات اجتماعی جمعیت سواحل بوشهر تبدیل گشته بود، بلکه در جزء به جزء ارکان زندگانی آنان نیز تأثیرات مشهودی برجای گذاشته بود. می‌توان رد این آثار را در اخلاقیات، رفتار، پرورش افسانه‌ها، مسائل فنی در حوزه کشتی‌سازی، فنون کشتی‌رانی و هر آنچه در این ناحیه مرتبط با انسان و دریا بوده است، پیگیری کرد. از این نظام دانش می‌توانسته آثار بسیاری برجای بماند اما سوگمندان آنچه به دست ما رسیده است به دو کتاب *سلسله التواریخ یا اخبار الصین و الهند<sup>۱</sup>* و *عجایب الهند<sup>۲</sup>* محدود هستند. در واقع اینجا تمایزی میان «دانش ضمنی»<sup>۳</sup> و «دانش گفتمانی»<sup>۴</sup> به معنای گیدنزی آن در کار است (گیدنز، ۱۳۸۵: ۶۶ و ۶۸).

دانش دریانوردی سواحل بوشهر به نظر نوعی «دانش ضمنی» است. به این معنی که برای گروهی محدود و با زبانی خاص انباشت و منتشر می‌شده است نه به قصد انتشار نامحدود، با هدف آموزش پذیری و توانمندسازی جهت پیش‌بینی و کنترل. جدا از دو کتاب بالا، باقی داده‌های مورد استناد ما از پاره‌های مورد اشاره در دیگر منابع حاصل شده‌اند. این نظام مدون و منسجم دانش دریانوردی نزد مردمان ساحل بوشهر را ما ذیل چند زیرمقوله دسته‌بندی نموده‌ایم؛ اول «دریا شناسی»، دوم «دریانوردی»، سوم «کالا شناسی دریایی»، چهارم «صید مروارید» و پنجم «کشتی‌سازی».

پرداختن به فرهنگ و فنون دریانوردی سواحل ایرانی خلیج فارس تقریباً یک حلقه مفقوده در پژوهش‌های این حوزه موضوعی است. علاوه بر دو منبع ذکر شده در بالا

<sup>۱</sup> - سیرافی، سلیمان (۱۳۸۱)، *سلسله التواریخ*، ترجمه حسین قره چانلو، تهران: اساطیر.

<sup>۲</sup> - رامهرمزی، بزرگ بن شهریار (۱۳۴۸)، *عجایب هند*، ترجمه محمد ملک‌زاده، تهران: بنیاد فرهنگ ایران.

<sup>۳</sup> Tacit Knowledge

<sup>۴</sup> Discursive Knowledge

می‌توان به آثار دیگری از جمله تاریخ خلیج فارس و ممالک هم‌جوار، تاریخ مهاجرت اقوام در خلیج فارس هر دو از محمدباقر وثوقی اشاره کرد که تقریباً مسائل مشابهی را در برمی‌گیرند ولی در آنها خبری از اشاره به فرهنگ و فنون دریانوردی برخاسته از بوشهر به چشم نمی‌خورد. منابع اسلامی مانند تاریخ جعفری، منتخب التواریخ، تاریخ و صاف و غیره نیز به‌ندرت دیدگاهی تحلیلی دارند و اکثراً در مورد مسائل فنی سکوت کرده‌اند. کتب، پژوهش‌ها و سفرنامه‌های دیگری از جمله نوشته‌های احمد اقتداری، محمدحسن سمسار، و حتی خود محمدباقر وثوقی<sup>۱</sup> نیز بیشتر به بقایای به جامانده، مسیرهای تجاری خشکی و دریایی، جابه‌جایی کانون‌های تجارت در اطراف خلیج فارس و درگیری‌های سیاسی توجه داشته‌اند. به این ترتیب وجه تمایز این کار همان ترسیم ابعاد فرهنگ دریانوردی بوشهر و تمرکز بر «نظام دانش» شکل گرفته در آن بستر است.

از نقطه نظر شیوه پژوهش، نوشتار حاضر در یک قالب توصیفی-تحلیلی تمام داده‌های موجود در مورد فنون و فرهنگ دریانوردی را گردآوری نموده و ذیل زیرمقوله‌های پنج‌گانه سازمان داده است. بیشتر ابعاد تحلیلی مقاله حاضر، با اتکا بر یک رویکرد «تاریخ بنیاد»<sup>۲</sup>، برآمده از منطق درونی خود داده‌ها هستند. با این وجود در مورد برخی مفاهیم کلیدی از نظرات صاحب‌نظران علوم انسانی بهره‌برداری شده است؛ مفهوم «شهر» از فرنان برودل، مفهوم «پول» از گئورگ زیمل و مفهوم «نظام دانش» از آنتونی گیدنز.

### خلق و خوی مردم ساحل بوشهر

باید توجه داشت آنچه اینجا در مورد خلق و خوی مردمان بوشهر مورد بحث قرار می‌گیرد نوعی تعمیم‌سازی ابتدایی است. این تعمیم‌سازی با اتکا بر داده‌های تاریخی و در مورد

---

<sup>۱</sup> - سمسار، محمدحسن، (بی‌تا)، جغرافیای تاریخی سیراف، تهران: انجمن آثار ملی؛ اقتداری، احمد (۱۳۴۸)، آثار شهرهای باستانی سواحل و جزایر خلیج فارس و دریای عمان، تهران: انجمن آثار و مفاخر فرهنگی؛ وثوقی، محمدباقر (۱۳۹۰)، علل و عوامل جابه‌جایی کانون‌های تجاری در خلیج فارس، تهران: پژوهشکده تاریخ اسلام.

<sup>۲</sup>. Historism

مردمی که دیگر در دسترس ما نیستند انجام شده است از این رو باید در کاربرست نتایج آن محتاط بود. طبیعتاً هوای حاره‌ای سواحل بوشهر تأثیری کمرخت‌کننده بر احوالات مردم آن دیار داشته است. این موضوع از سوی بیشتر منابع مورد تأیید و تأکید است؛ ریشهر مردمانی داشت عاری از صفت «فضولی» که «زبون» دیگران بودند، مردم سنینز «سلیم و زبون» خوانده شده‌اند. (مستوفی، ۱۳۸۹: ۱۳۱)، شهر مهر و بان جایگاه مردم «زبون» دانسته شده است (ابن بلخی، ۱۳۸۵: ۱۵۰).

مراکز جمعیتی نامبرده بر ساحل بوشهر در قیاس با مراکزی چون گناوه و سیراف و بعدها کیش، مراکز درجه دوم و نسبتاً خلوتی به شمار می‌آمدند. می‌توان گفت که به واسطه اهمیت ارتباطی و رونق تجاری، این مراکز آن اخلاقیاتی را که طبیعی مردم منطقه‌ای حاره‌ای بود کمتر دارا بودند. مردم گناوه جمعیتی شناسانده شده‌اند که «فسق و فجور» در میان ایشان فراوان بود (قزوینی، ۱۹۹۸: ۲۴۴). عین همین توصیف را در مورد مردم سیراف هم می‌بینیم. مردم سیراف خودشان اعتراف داشتند که زلزله سال‌های ۳۶۶-۳۶۷ ه.ق از پی فراوانی رباخواری و زنا در میان ایشان دامن‌گیرشان شده بود؛ البته در عین حال تأکید هم داشتند هیچ از آن واقعه هولناک عبرت بین نشده‌اند! منع تأکید دارد که درباره زنان سیراف سخنان بسیار زشتی در میان مردم منطقه رایج است و حتی مردم فارس «با فسق بسیار که خود دارند، ایشان [مردم سیراف] را نمونه متلک می‌نهند» (مقدسی، ۱۹۶۷: ۴۲۷-۴۲۶).

این تفاوت اخلاقیات بین مراکز جمعیتی محوری مثل گناوه و سیراف و مراکز جمعیتی حاشیه‌ای تر مثل ریشهر و مهر و بان را چطور می‌توان فهم کرد؟ بخشی پاسخ را می‌توان به «شهر» بودن مراکز جمعیتی بزرگ و «روستا» بودن مراکز حاشیه‌ای نسبت داد. «شهر» بودن یا «روستا» بودن الزاماً ناظر بر حجم تجارت، گستره جغرافیایی و جمعیت یک مرکز جمعیتی نیست بلکه ناظر بر غلبه روح «شهر» یا «روستا» در آن مرکز جمعیتی است. شهر محل ذخیره‌سازی است، ذخیره پول، فکر، دانش، مواد غذایی و غیره. شهر محل تقسیم کار و روابط پیچیده تولیدی است. همچنین شهر محل تبادل کالا و تجارت است

(برودل، ۱۳۷۲). درعین حال در روستا چیزی ذخیره نمی‌شود که هیچ، هر انباشته‌ناچیزی از پول و فکر و دانش و مواد غذایی فرد روستایی را به هوس شهر می‌اندازد. در روستا کالایی تولید نمی‌شود که به مهارت و تقسیم کار خاصی نیاز داشته باشد و روستایی تنها نیازهای روزمره خود را برطرف می‌کند.

در نهایت در روستا تبادل و تجارت در کار نیست چرا که اصلاً نظام پولی آنجا در جریان نیست و اندک تبادلی هم که اتفاق می‌افتد عمدتاً پایاپای است. این واقعیت‌ها که شهر محل ذخایر است، محل پیشه‌وری و تقسیم کار است و نهایتاً محل دلالی و بده و بستان است طبیعتاً شهر را رهگذران و غریبه‌ها لبریز می‌نماید و در چنین فضایی افراد به راحتی می‌توانند بسیاری از عرف‌ها و قیود اجتماعی را نادیده بگیرند بدون آنکه شناخته شوند. سیراف و گناوه در یک کلام نسبت به مهرُوبان و سِینیز و ریشهر، «شهر» به حساب می‌آمدند.

بخش دیگری از پاسخ به اختلاف اخلاقیات در مراکز جمعیتی ساحل بوشهر را خود منابع در اختیار ما می‌گذارند. منبع برای ما از مردی قرشی از فرزندان هبار ابن اسود سخن می‌گوید که در جستجوی یک زندگی بهتر از بصره به سیراف آمد و از آنجا با کشتی هندی به چین رفت و خود را به عنوان نواده رسول خدا (ص) معرفی کرد و البته از پادشاه چین عزت و احترام دید. (سیرافی، ۱۳۸۱: ۱۰۰-۹۹؛ مسعودی، ۱۳۹۰: ج ۱، ۱۴۰-۱۳۹)

جای دیگر مشاهده می‌کنیم که منبع از مردان دریانوردی سخن می‌گوید که تمام عمر را روی دریا می‌گذرانند و اساساً در کشتی‌های خود زندگی می‌کنند (اصطخری، ۱۳۹۷: ۱۲۶) و برخی از ایشان تا چهل سال به خانه و کاشانه خود بازمی‌گردند (ابن حوقل، ۱۳۴۵: ص ۲۷؛ اصطخری، ۱۳۹۷: ۱۴۵؛ حمیری، ۱۹۸۴: ۳۳۳). حقیقت این است که شهر اساساً محل گسستن قیود سنتی اخلاق و عفت است. حال این موضوع برای شهرهایی که بر کرانه‌ها مستقر هستند می‌تواند به مراتب شدیدتر باشد. از یک سو شغل دریانوردی به هر حال دوری از خانه و کاشانه را ناگزیر می‌سازد. از سوی دیگر شما هر آن می‌توانید هر چه را در محل تولد خود دارید رها کنید و به جستجوی زندگی جدیدی برآید. درعین حال

«شهر» کرانه‌ای شما پر از غریبه‌هایی است که در زندگی دریانوردی خود هرگاه پا به خشکی می‌گذرانند می‌کوشند همان کوتاه مدت زندگی بر روی خشکی را «خوش» باشند. عین همین شرایط در مورد رباخواری هم صدق می‌کند. گناوه و سیراف کانون‌های تجاری بودند که پول حجیمی در آنها انباشت شده بوده. در حضور تاجران بومی و تاجران بیگانه که به خرید و فروش و دلالی مشغول‌اند، مهم‌ترین واسطه میان آنها که از اعتبار زمانی-مکانی نامحدود برخوردار است «پول» است. مهم‌ترین عاملی هم که شرایط و قیود و اخلاقیات حاکم بر پول و گردش آن را تعیین می‌کند «عرضه و تقاضا» است. در عین حال پول بی‌محتوا، بی‌شکل و بی‌صفت است و نسبت به دو طرف مبادله خود و موضوع مبادله خود کاملاً بی‌تفاوت است (زیمل، ۱۴۰۱). اینجاست که اخلاق بازار بر اخلاق طبیعی (کرختی و انفعال) اخلاق سنتی (عرف‌های ناظر بر نیکوکاری و مردم‌داری) یا اخلاق مذهبی (حرمت ربا، امر به معروف و نهی از منکر) پیشی می‌گیرد.

آن اخلاق طبیعی ناظر بر کرختی و انفعال سواحل بوشهر را در مورد مردم کیش هم نمی‌توان صادق دانست. دلیل این امر را باید در «شهر» بودن کیش به خصوص در دوران حکومت ۱۳۰ ساله ملوک جزیره جستجو کرد. منبع به صراحت اشاره دارد که مردم کیش تعصب تکبر و تهور دارند و علناً تأکید دارند دیوانگی در نوع خود هنر است. (ابن مجاور، ۱۹۹۶: ۳۲۵). در واقع مردم کیش آن جسارت و گستاخی که معمولاً از بنادر پررونق به چشم می‌خورد و بارزترین نمونه‌های آن را می‌توان در تلاش‌های جهانگیرانه دولت شهرهای ونیز و فلورانس در قرون ۱۳ تا ۱۶ م. دید، به نمایش می‌گذارند. آن‌ها خود را «دولت خانه» و کل ولایت فارس را جزء مملکت خود می‌دانستند. (مستوفی، ۱۳۸۹: ۱۶۴ و ۱۶۵؛ وثوقی، ۱۳۸۴: ۱۳۵؛ وثوقی، ۱۳۸۰: ۹۳) امرای به مراتب بزرگ‌تر از ایشان روزی سه مرتبه بر درگاه خود طبل و نقاره می‌نواختند و ایشان روزی پنج مرتبه.

این که مردم کیش چندان از اخلاق طبیعی مردم ساحل بوشهر متأثر نبودند را شاید بتوان از خاستگاه جمعیتی آنان درک کرد. کیش تا قرن پنجم ه.ق. جزیره‌ای غیرمسکونی بود و به تدریج مسکونی شد. مردمان این جزیره بومی سواحل بوشهر نبودند و گردآمدن



ایشان از اقصی نقاط سواحل خلیج فارس ترکیب رنگارنگی از نژادها و اخلاقیات را رقم زده بود (وثوقی، ۱۳۸۴: ۱۳۳؛ شیرازی، ۱۳۸۹: ۹۲-۹۱). درعین حال جزیره کیش، این ترکیب نوین خودساخته جمعیتی، تجاری و سیاسی به صورتی از اخلاقیات که خاص خودش بود نیز دست یافته بود. مردم کیش غریبه‌ها را عزیز می‌داشتند و احترام بسیار می‌گذاشتند (ابن مجاور، ۱۹۹۶: ۳۲۶).

در ازدواج مرد ۱۰۰ دینار قباله زن می‌کرد و زن هم ۱۰۰ دینار با خود به خانه شوهر می‌آورد و در جایی ثبت می‌شد که شوهر به همسرش ۲۰۰ دینار بدهکار است (همان، ۳۲۶). مردان کیش زنان خود را بسیار مورد توجه و محل مشورت قرار می‌دادند و این برای نواحی مجاور در آن دوران عجیب می‌نمود (همان: ۳۲۶). حتی در اوج عظمت اقتصادی کیش در قرن ششم و هفتم ه.ق. غذای غالب این مردم خرما و ماهی بود (همان: ۳۲۶) هیچ بی‌اخلاقی و بی‌مبالاتی برای مردم کیش ذکر نشده. آیا در مورد جزیره کیش در قرون شش و هفت ه.ق. ما با یک «روحیه پروتستانی» از آن دست که وبر در مورد ظهور سرمایه‌داری اولیه در آلمان شناسایی کرده مواجه هستیم؟



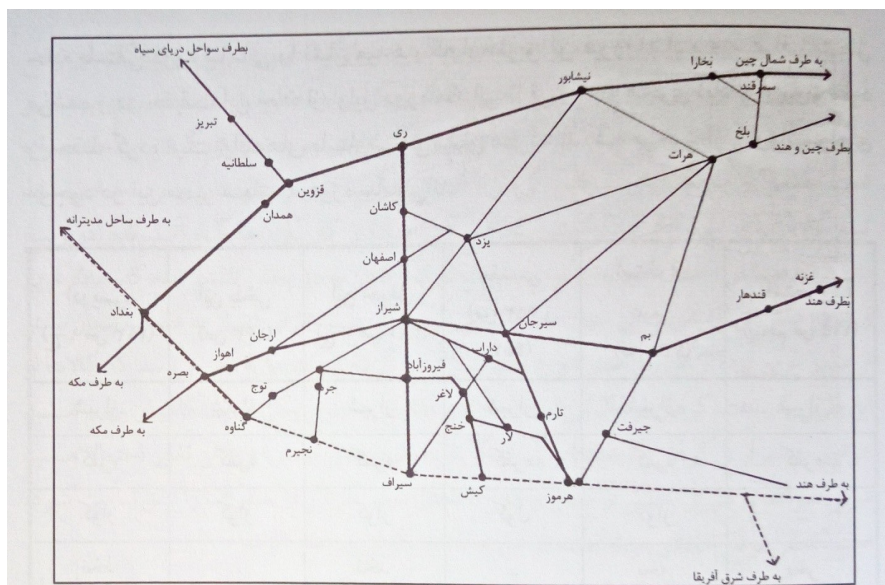
نقشه ۱- نقشه ساحل بوشهر برگرفته از «الاقالیم» اثر اصطخری (میرزا محمد، بی تا: ۵۰)



عکس ۱- سنگ قبر محمودیه سیرافی با خط کوفی متعلق به سال ۵۲۷ ه.ق. (اقتداری، ۱۳۴۸: ۲۰۰)



عکس ۲- بقایای یک گنبد سنگ‌چین در سیراف معروف به تل گنبد (اقتداری، ۱۳۴۸: ۲۷۹)



نقشه ۲- پراکندگی مسیرهای تجاری بنادر و جزایر خلیج فارس به سمت پس کرانه‌ها  
(و ثوقی، ۱۰۵:۱۳۹۰)



عکس ۳- مقبره میر محمد حنفی، جزیره خارک.

### دریا شناسی

دریا ممکن است از دید عوامی چون ما، یک سطح یکدست و بیکران از آب به نظر برسد اما در واقع این سطح از آبی بیکران منطقه به منطقه عوارض و خصایص جغرافیایی خاص خود را داشته که دانش انباشته شده در مورد آن برای هر دریانوردی برابر بوده با شانس بیشتر برای بقا بر سطح آب‌ها (وثوقی، ۱۳۸۴: ۹-۱۰). بر اساس این دانش بومی، دریای پارس یا خلیج فارس امتداد «بحر هند» بود و احوالش با احوال اقیانوس هند مرتبط. وقتی اقیانوس هند موج و پرتلاطم بود دریای پارس آرام و ناملتاظم بود اما وقتی دریای پارس موج و پرتلاطم می‌شد، اقیانوس هند حالت مخالف آن را داشت به همین سبب دریای پارس به «مره السودا» و اقیانوس هند به «مره الصفرا» شهره شده بودند (ابن رسته، ۱۹۶۷: ۸۷).

بین دریای سیراف و دریای عمان هم شکل دیگری از تناسب حاکم بود. این دو دریا در واقع یکی بودند و هر احوالی که بر یکی حاکم می‌شد یعنی بر دیگری هم حاکم است پس در مواقع موج بودن دریای سیراف کشتی خطر به دریا زدن و رفتن به سمت ساحل عمان را به جان نمی‌خرید و آن‌قدر در سیراف می‌ماند تا دریا آرام بگیرد (طوسی، ۱۳۹۱: ۹۶؛ همدانی، ۱۳۹۸: ۲۵۲). در مورد احوالات عمومی دریای فارس دریانورد این را هم باید می‌دانست که این دریا در «برج قوس» (ماه آذر) موج و پرتلاطم است و با خروج از این برج کم‌کم آرام گرفته و در این وقت کشتی‌ها می‌توانند هنگام شب لنگر کشیده و به دریا روند (طوسی، همان: ۶۷).

اطلاعات دریا شناسی خلیج فارس شامل عوارض و ارتفاعات کف دریا نیز می‌شد. هور جنبه (گناوه) یکی از آن مناطقی بود که کشتی‌ها اگر به آن درمی‌آمدند بعید بود که از آن جان سالم به در ببرند خصوصاً اگر در زمان موج بودن آب دچار این عارضه می‌شدند (ابن بکران، ۱۳۴۲: ۲۱-۲۲). این هور در مسیر کشتی‌رانی میان بصره به گناوه قرار داشت و زمینی داشت که کشتی را از بالا به پایین می‌انداخت (اصطخری، ۱۳۹۷: ۳۷-۳۸). این امر احتمالاً به آن معنی که اختلاف سطح شدید در بستر دریا در این نقطه باعث

اختلاف در فشار و تراکم آب می‌شده و این می‌توانسته برای راهبری کشتی خصوصاً با توجه به پر بودن یا خالی بودن کشتی خطرآفرین باشد.

اما پیچیده‌ترین عارضه جغرافیایی خلیج فارس در محل اتصال این خلیج به دریای عمان قرار داشته و آن را منابع به اختلاف «دردور»، «دردورا» یا «دور دورا» خوانده‌اند. این نقطه تنگه‌ای بود میان دو کوه که کشتی‌های کوچک بدون مشکل از آن عبور می‌کردند اما کشتی‌های چینی امکان عبور از آن را نداشتند (سیرافی، ۱۳۸۱: ۵۷). این امر طبیعتاً به دلیل جثه بزرگ تر کشتی‌های چینی نسبت به کشتی‌های ایرانی بوده است. «دردور» در واقع نام عارضه‌ای دریایی بود بین دو کوه زیر آب به نام‌های «عُویر» و «کُسیر» که در جنوب جزیره «ابن کاوان» قرار داشته‌اند و آب میان این دو کوه زیر آب همیشه موج و پرتلاطم بوده.

رد شدن از تنگه «عُویر» و «کُسیر» به مهارت خاصی نیاز داشته که تنها در اختیار «ربانیون» یا راه بلدان دریایی بوده است (ادریسی، ۱۴۰۹، ج ۱: ۱۶۴). می‌توان حدس زد که آنها نیز این مهارت را با قیمتی گران در اختیار تجار و صاحبان کشتی‌ها قرار می‌داده‌اند. طبق دانش دریانوردی آن روزگار در تمام عالم سه مورد از این «دردور» وجود داشته است. یکی همین مورد دریای فارس، یکی در نزدیکی مغرب مجاور جزایر قمار و دیگری در انتهای دریای چین؛ (ادریسی، همان، ج ۱: همان، ۱۶۴) می‌توان احتمال داد «در دور»، «دور دور» یا «دردورا» اسم یک مکان خاص نبوده بلکه نام عارضه‌ای جغرافیایی بوده است که مشابه آن در دیگر نقاط جهان نیز یافت می‌شده است. با این که «دردور» عارضه دریایی خطرناکی برای کشتی‌ها بوده اما به هر روی کشتی‌های چینی به خلیج فارس وارد می‌شدند و به واسطه آب نشین زیاد خود ساحل سیراف را برای بارگیری انتخاب می‌کردند چون دیگر سواحل برای آنها کم عمق و موج خیز بوده است (سیرافی، ۱۳۸۱: ۵۶).

آنچه تا اینجا گفته شد تنها مختصری بود از آنچه دریانورد باید در مورد خلیج فارس می‌دانست. با خروج از خلیج فارس دریا‌های پیش رو نیز هر یک جزئیات و اطلاعات مربوط به خود را داشتند. در مسیر چین، کولم ملی در ساحل مالابار، محل پرداخت عوارض

و برداشتن آب بود. بعد از آن جزیره لخب بالوس یا (لانگبالوس) جایی بود که دریانوردان از تجار بومی که با کرجی به سمت کشتی‌های آنان می‌آمدند می‌توانستند نارگیل و نیشکر و موز بخرند (سیرافی، همان: ۵۶).

در حوالی سواحل هند باید در مورد چند ناحیه احتیاط به خرج داده می‌شد. دریای آغباب به طول سیصد فرسخ در حوزه سرانندیب (سیلان) آبی پر از تمساح و ساحلی پر از پلنگ و حیوانات درنده داشت و تازه اینها فرع بر دزدان دریایی آدم‌خواری بودند «که شریک‌ترین مخلوق روی زمین بوده و مانند آنها در هیچ نقطه‌ای وجود ندارد» (رامهرمزی، ۱۳۴۸: ۹۱). از جزیره «نیان» در دریای «خارج» که در فاصله ۱۰۰ فرسنگی «فَنصُور» بر سواحل هند قرار داشت نیز باید پرهیز می‌شد چرا که اینجا هم قومی آدم‌خوار اقامت داشتند که کله‌های انسان‌ها را جمع کرده و به تعداد کله‌های جمع‌آوری‌شده نزد خود فخر فروخته و مباحث می‌کردند. این مردم عجیب علاقه خاصی به مس داشتند و شمش‌های مس به هر قیمتی می‌خریدند و چون طلا نزد خود نگهداری می‌کردند (رامهرمزی، همان: ۱۰۱).

دریای قُلزُم (دریای سرخ) هم به نوبه خود واجد این عوارض جغرافیایی و محیطی بود. این دریای فضایی تاریک و گرفته داشت و بستر آن سراسر پوشیده از کوه‌ها کوچک و بزرگ بود، بنابراین دریانورد باید می‌دانست که در این دریا نباید شب‌هنگام کشتی براند. دریانوردان معتقد بودند برخلاف دریای هند و دریای چین، از این دریای «نفرت‌انگیز» نه در عمق آن و نه در سطح آن هیچ «خیر و منفعتی» بر نمی‌خیزد (سیرافی، ۱۳۸۱: ۱۳۸). عوارض بستر در دریای قُلزُم به حدی بوده که کشتی‌های سیرافی مسافر آنجا در جده لنگر می‌انداخته‌اند و کالاهای خود را همان‌جا به کشتی‌های بومی تحویل داده و در این دریا جلوتر نمی‌رفتند (سیرافی، همان: ۱۳۸؛ وثوقی، ۱۳۸۰: ۷۲). از این امر می‌توان درک کرد که چرا کشتی‌رانی خلیج فارس هرگز به معنی واقعی به کشتی‌رانی مدیترانه متصل نشد. در حالی که هم‌زمان امپراتوری بیزانس و بعدها دولت شهرهای ایتالیایی تجارت پرسودی را در مدیترانه شکل داده بودند (ویلتس، ۱۳۵۲: ۲۰-۱۹؛ اقبال، ۱۳۶۵: ۵۷۱)

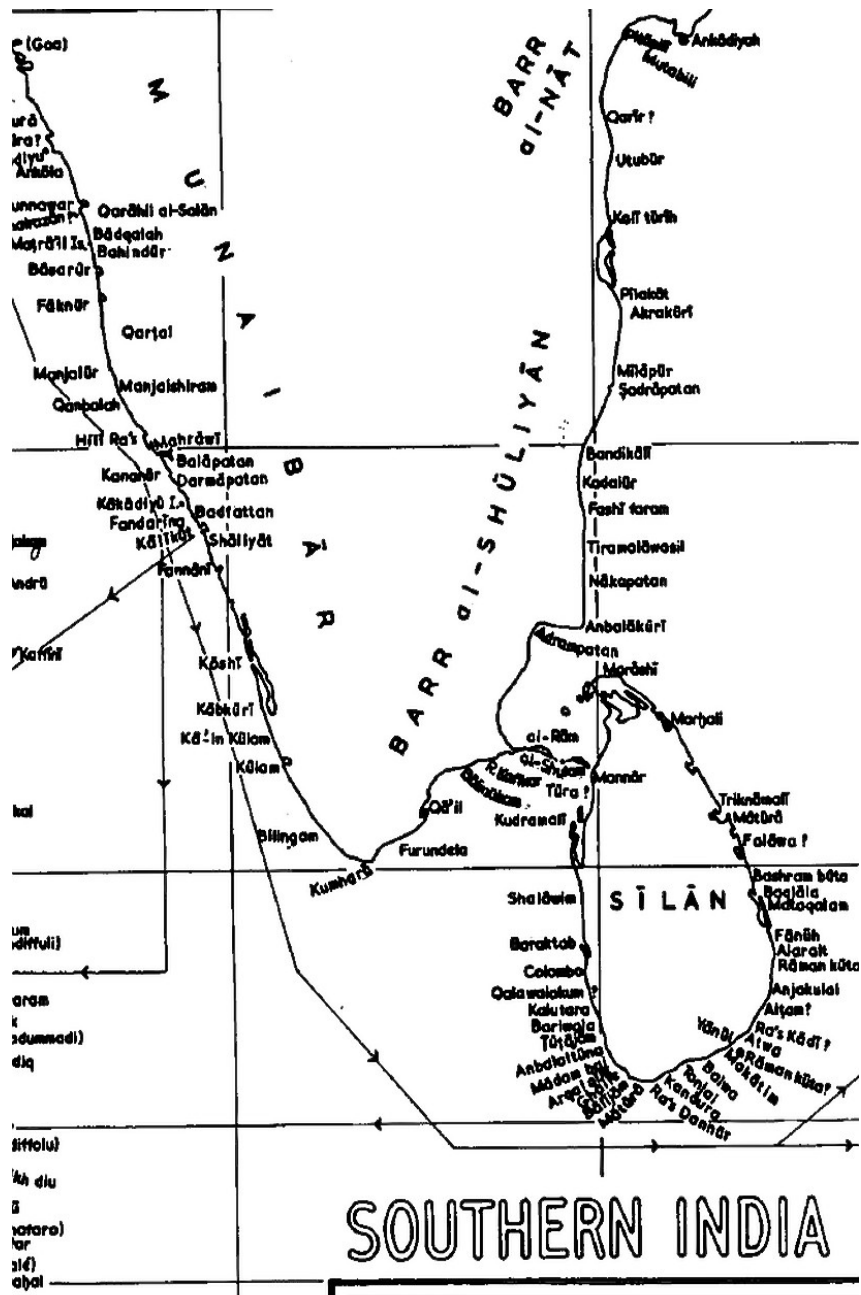
به خاطر مخاطره‌آمیز بودن بستر دریای سرخ و بدنامی آن در ذهن ناخدایان و تجار خلیج فارس ایشان هرگز تلاشی جدی برای اتصال به شبکه تجاری مدیترانه نشان ندادند. دریانوردان خلیج فارس به سمت شرق تا دورترین نقاط را خود مورد اکتشاف قرار داده و چیزی را به واسطه‌ها و میانجی‌ها نمی‌سپردند اما در مسیر دریای سرخ اجازه دادند مردم شبه‌جزیره عربستان، سلسله فاطمی و سلسله ممالیک مصر با ایفای نقش میانجی بین تجارت شرق و غرب در خلیج عقبه و صحرای سینا ثروت‌های افسانه‌ای به هم بزنند (کاوتس، پتاک، ۱۳۸۳: ۲۲-۲۱؛ عرب، ۱۳۸۹: ۴۲-۴۱). اشاره به این نکته هم خالی از لطف نیست که اساساً مسیر کاروان روی فلسطین و بنادر دمیاط و اسکندریه به دلیل همین واسطگی میان تجارت شرق و غرب، در محل تقاطع دریای سرخ و دریای مدیترانه، به شدت محل برخورد صلیبیون و مسلمانان در سال‌ها ۱۰۹۵ تا ۱۲۹۰ م. قرار گرفتند.





نقشه ۳- بنادر جنوب شرق آسیا بر اساس جغرافیای اسلامی در قرن ۹ ق. ۱۵/ م. (ابن

ماجد، ۱۳۷۲: ۵۴۳)



نقشه ۴- بنادر هند بر اساس جغرافیای اسلامی در قرن ۹ ق. ۱۵/ م. (ابن ماجه، ۱۳۷۲: ۵۴۳)

## مهارت دریانوردی و دریانوردان

بخشی از دانش دریانوردی از خلال انباشت تجربیات نسل‌ها تبدیل به بدنه‌ای از اطلاعات می‌شد که در تیترا قبل ذیل عنوان «دریا شناسی» مورد بررسی قرار گرفته است. با این حال، در کنار این دانش نظری، یک دریانورد توانمند باید بخش قابل توجهی از مهارت دریانوردی را خود به‌شخصه و از خلال سال‌های تجربه به دست می‌آورد. هم‌نشینی «دریا شناسی» و «مهارت دریانوردی» دو عاملی بودند که یک ناخدای چیره‌دست را از یک ناخدای گمنام متمایز می‌ساختند. با همه این احوال، باز هم این دو عامل تنها بخت بقا بر روی آب را افزایش می‌دادند و بسیار بودند دریانوردان کارکشته‌ای که جان خود را در مسیرهای دریایی از دست می‌دادند.

«مهارت دریانوردی» در درجه اول زاده داشتن تجربه طولانی از مسیرهای مختلف دریایی بود. برای دریانوردان خلیج فارس هیچ عجیب نبود که دهه‌ها از عمر خویش را بر روی آب بگذرانند و گاه حتی تا ۴۰ سال هم به کاشانه خود بازنگردند (حمیری، ۱۹۸۴: ۳۳۳؛ اصطخری، ۱۳۹۷: ۱۲۶). برخی از این دریانوردان اساساً زندگی خود را به کشتی منتقل کرده بودند و جز در مورد کارهای ضروری در بنادر و یا در مواقع تعمیر اساسی کشتی خود آن را ترک نمی‌کردند (اصطخری، همان: ۱۲۶؛ ابن حوقل، ۱۳۴۵: ۲۷). برای صاحب این سبک از زندگی، دریا دیگر یک پهنه هم‌سطح و بیکرانه از آب نبود. دریای پارس، دریای جُمخمه، دریای لآوری، دریای هرکند، دریای کلاه‌بار، دریای سلاهط، دریای صَنجی هر کدام سرزمین‌های مختلفی بودند که رموزشان تنها بر این دریانوردان روشن بود.

ناخدایان کارکشته واجد مهارت‌های مختلف بودند. قبل از هر چیز در این دریاهای گوناگون مهارت‌های زبانی برای یک ناخدا موضوعی حیاتی بود. جدای رفت و آمد به سرزمین‌هایی گوناگون، در داخل کشتی نیز همه ملوانان و خدمه به یک نژاد و قومیت تعلق نداشتند چنان‌که همزیستی ملوانان هندو و مسلمان در منابع گزارش شده است (رامهرمزی، ۱۳۴۸: ۱۹). بنابراین ناخداها همیشه لاقبل به یک زبان دیگر غیر از زبان مادری خود تسلط

داشتند که برای ناخدایان قرون ۱ تا ۱۰ ه.ق. این زبان، زبان هندی بوده است (رامهریزی، همان: ۱۰-۱۸).

ناخدایان جدول زمان جزر و مد دریا‌های مختلف به تناسب فصل از سال و بروج فلکی را از حفظ داشتند و بر محاسبات مربوط به این امر مسلط بودند (رامهریزی، همان، ۶۸). ارزش این آگاهی از آنجا روشن می‌شود که بدانیم الگوی جزر و مد دو دریایی مجاور یا حتی دو نقطه متفاوت از یک دریا می‌توانست به شدت با هم اختلاف داشته باشد. ناخدا باید در کاربرد «بَلَد» (عمق سنج متشکل از طنابی که مهره‌ای سربی به سر آن متصل بود) مهارت کافی می‌داشت تا کشتی او غرقه پستی و بلندی‌های زیر آب نگردد (بیرونی، ۱۳۵۲، ج ۲: ۱۱). و باز در کاربرد این ابزار هم باید خصایص هر دریا را از جهت عوارض زیر آب و الگوی جزر و مد می‌دانست. چرخ و ریسمان خاصی هم برای سنجش سرعت کشتی وجود داشته که از سازوکار عملکرد آن چندان اطلاعی نداریم (سمسار، بی تا: ۲۰۲).

دریانوردانی کار کشته می‌توانستند مکان خود در دریا را حتی با بوییدن گل کف آن دریا تشخیص دهند (بیرونی، همان: ۱۱). به این معنی که قطعاً برای کشیدن این گل ابزار خاصی وجود داشت و ناخدا باید تشخیص می‌داده که عمق آب زیر کشتی او آنقدر هست که بتواند به گل کف دریا دست یابد یا خیر.

در رصد افق دریا و خشکی‌ها هم مهارت‌هایی وجود داشته است که در نگاه اول به نظر عموم نمی‌آمد. برای این کار دیده‌بان باید زاویه تابش خورشید و شدت نور را در وقت مشخصی از روز در نظر می‌گرفت و الا ممکن بود در تشخیص افق دریا و خشکی با وجود مستقر بودن بر بالای دکل دچار اشتباهات فاحش شود (رامهریزی، ۱۳۴۸: ۷۱). در تشخیص افق، به غیر از دیده‌بان و مهارت‌های او، وجود ابزار دیگری نیز ذکر شده و آن استفاده از کبوترهای کرانه‌بین بوده است. (سمسار، بی تا، ۲۰۲).

دیگر مهارت محاسباتی نزد ناخداها شناخت نجوم پایه و توان استفاده از داده‌های ستاره‌شناسی و ابزارهایی مانند اسطرلاب بوده است (ریکس، ۱۳۵۰: ۴۱۱؛ سمسار، بی تا، ۲۰۲). دریانوردی نجومی با اتکا بر ستاره‌شناسی هرچند از کوتاه کردن فواصل دریایی و

خلاصی از دریانوردی ساحلی نقش مهمی داشت اما درعین حال امر حساسی بود که اشتباه محاسباتی می توانست نتایج وخیمی در آن به همراه داشته باشد.

همه این موارد مهارت‌هایی بودند که در دریایی آرام و به‌دوراز امواج به کار می آمدند اما دریا همیشه متواضع و مهربان نبود. تشخیص آستانه طوفان برای ناخدا امری حیاتی بود و گاهی حتی فقط به کشف و شهود میسر می شد. وقتی طوفان درمی گرفت ناخدا و ملوانان او باید با مهارت و سرعت بادبان‌ها را به شکلی که لازم بود تنظیم می کردند (رامهرمزی، ۱۳۴۸: ۱۳۳). با توجه به شدت طوفان، میزان بارش و نوع کالای بارگیری شده (وزن برخی کالاها با رسیدن آب به آنها تا سه برابر افزایش می یافت) ناخدا باید تشخیص می داد که آیا می تواند کالاهای درون کشتی را حفظ کند یا برای سبک کردن کشتی و حفظ جان مسافران آن باید کالا را به دریا بریزد؛ تعلل یا اشتباه در این تشخیص می توانست عواقب مرگباری داشته باشد (همان: ۱۳۴).

جدای از طوفان حفظ کشتی از حیوانات دریایی هم جز وظایف ناخدا بود. خصوصاً هنگام هجوم نهنگ‌ها و وال‌ها به کشتی او باید تمام خدمه را آماده می کرد تا با نواختن طبل و چوب زدن حیوان را گیج کنند و خود وی هم مسیر کشتی را برای دور شدن از مسیر حیوان تغییر دهد (همان: ۱۲-۱۱).

اما «مهارت دریانوردی» سو و چهره دیگری هم داشت و فقط به ابزار و فنون بالا محدود نبود. این جنبه دیگر را شاید بتوان «روحیه و مرام دریانوردی» خواند. بین ناخدا و کشتی او باید پیوندی ناگسستنی وجود می داشت به شکلی که کشتی خانه و اصلاً جزئی از اجزای بدن او باشد. به اعتقاد ناخدا ابوزهر برختی سیرافی ناخدا باید با این پیش فرض سکان کشتی را به دست می گرفت که «زنده‌ایم تا کشتی سلامت است، و می میریم هنگامی که کشتی نابود شود» (همان: ۱۷). حتی در مواقع فوق بحرانی و در دل طوفان‌های سهمگین ناخدا نباید خود را می باخت و علی‌رغم امکان خروج از کشتی طوفان زده مانند ناخدا احمد سیرافی پاسخ می داد «کشتی را امن تر از کرجی می دانم اگر هم غرق شد من نیز با او غرق می شوم زیرا برای من زندگی بدون اموال لذتی ندارد» (همان: ۱۳۴). بالاتر

ذکر کردیم که اساساً کشتی خانه برخی دریانوردان بود که چندین دهه زندگی خود را در آن سپری می‌کردند.

بخش دیگری از این «روحیه دریانوردی» ناظر بر داشتن دلی مستحکم و عاری از ترس بود. در شرایطی ممکن بود برای ناخدا یا دریانورد زندگی داخل یک کرجی بر روی دریا با یک مشک آب برای چندین هفته ناگزیر باشد (همان: ۶۸). حتی بدتر از این ممکن بود دریانورد برای چندین روز بر تخت پاره‌ای در دریا سرگردان باشد (بیرونی، ۱۳۵۲، ج ۲: ۱۱). در این شرایط نترسیدن، اسیر وهم نشدن، دست از زندگی نشستن، دلی آکنده و مستحکم می‌طلبید.

در منزل نهایی هم همه این «مهارت دریانوردی» و «روحیه دریانوردی» تنها بخت بقا بر روی آب را افزایش می‌داد و هیچ‌چیز را تضمین نمی‌کرد. اینجا بود که مرام و شعائر خاصی از جهت توکل و توسل در زندگی دریانوردان شکل می‌گرفت. در فرهنگ دریانوردی بوشهر نمودهای مختلفی از این موضوع را می‌توان مشاهده کرد. ناخدا معمولاً قبل از آغاز سفر به دیدن مستمندی می‌رفت و از او مال یا کالایی درخواست می‌کرد تا آن را به سرزمین مقصد ببرد و با معامله آن پولی با خود برای آن مستمند بازگرداند. این مرام نوعی توسل به دعای مستمندان بود چرا که مستمند به درگاه باری تعالی متوسل می‌شد تا کشتی و ناخدای آن سالم برگردد و عایدی فروش کالای امانتی مستمند را به او بازگرداند. از این نظر پیرزنان بی‌بضاعت باید بیشتر مورد توجه دریانوردان بوده باشند (شیرازی، ۱۳۴۶: ۱۰۱؛ وثوقی، ۱۳۸۰: ۹۱).

گاهی مهارت و روحیه دریانوردی ناخدا به در پیش بودن هیچ خطری برای کشتی گواهی نمی‌داد اما شخصیتی قدسی و صاحب کرامت از مسافران، کشتی‌نشینان را از بلا پیش رو بر حذر می‌داشت. در یکی از این موارد که از سوی ناخدا محمد پسر بابشاد نقل شده شخصیتی صاحب کرامت به سکنه کشتی هشدار می‌دهد که «اگر بدانید که امشب به شما و کشتی چه خواهد رسید هر آینه غسل می‌کنید و نماز می‌گزارید و در پیشگاه خدای خودتان توبه می‌کنید و از او طلب بخشایش می‌نمایید». ناخدا و سکنه کشتی هشدار

این پیر فرزانه را پذیرفته و همه اموال خود را به دریا می‌ریزند از این رو کشتی که «به الهام خداوند سبک شده بود» از خلال توفان پیش رو جان سالم به درمی‌برد (رامهرمزی، ۱۳۴۸: ۳۶). نذر و تکبیر هم یکی دیگر از شعائر رایج میان کشتی نشینان ساحل بوشهر بوده است. باز بنا به نقل محمد پسر بابشاد زمانی که وی به قصد بندر ریسوت به هند می‌رفت اما موقتاً مسیر را گم کرد و ناچار به سمت بندر دیگری حرکت کرد سکنه کشتی برای وصول به ساحل ۲۰ دینار نذر به گردن گرفتند و دیده‌بان به محضی که ساحل موردنظر را مشاهده کرد همه سکنه کشتی را به تکبیر گفتن فراخواند (همان: ۷۱). طبیعتاً مناسک پرستش در کشتی‌ها هم برقرار بوده است، در کشتی‌های اسلامی حتی ملوانان هندو برای درگذشتگان خود گوشه‌ای را پرستشگاه ساخته سهم روزانه شیر و برنج و آب برای ارواح اجداد خود قرار داده از آنها عافیت می‌طلبیدند (همان: ۱۹).

مشخص است که «مهارت دریانوردی» و «روحیه دریانوردی» جز با زحمت بسیار، پذیرش خطرهای فراوان و اختصاص دهه‌های زیادی از عمر حاصل نمی‌شده. بنابراین ناخدایان چیره‌دست هم توانمندی‌های خود را ارزان در اختیار کسی نمی‌گذاشتند. در جایی ناخدایی برای کمک به یک کشتی جاوه‌ای راه گم کرده ۲۰۰ مثقال طلا می‌طلبید (بیرونی، ۱۳۵۲، ج ۲: ۱۱). و در جای دیگری ناخدایی برای به سلامت گذراندن کشتی سیرافی از دریای صَنجی ۱۰۰۰ دینار مال‌التجاره سیراف مطالبه می‌نماید (رامهرمزی، ۱۳۴۸: ۶۸-۶۹). این مطالبه البته غیرطبیعی نبوده است. اغلب ناخداها خود یا سهامدار کشتی و یا مالک بخشی از مال‌التجاره کشتی بودند و بعد از غرق شدن کشتی‌شان می‌کوشیدند این خسارت را به‌نوعی جبران کنند. پس بخش سنگینی از هزینه کشتی‌داری و دریانوردی مربوط می‌شده به دستمزد ناخدایان کارکشته و باتجربه.

سرانجام این مهارت و روحیه دریانوردی هم از دو حالت خارج نبود. از یک سو ممکن بود شهرت ناخدای کارکشته مثل ناخدا محمد بن بابشاد تمام هفت دریا را درنوردد، چنان‌که یکی از پادشاهان هند دستور داد تصویر وی را چون «ناخدایی مشهور بود و در میان دریانوردان شهرت و اعتبار بسزایی داشت نقش کنند» (همان: ۷۷). از سوی دیگر

ممکن بود دریانوردان چیره‌دست چون ناخدا عبدالله بن جنید و کشتی سبا در مسیر صیمور هندوستان (همان، ۱۳۵) یا ناخداها محمد بن زید سیرافی، جوهر بن احمد سیرافی (این سیره)، احمد سیرافی و عبدالصمد سیرافی در مسیر دریای حبشه (مسعودی، ۱۳۹۰، ج ۱: ۱۰۵) جان خود را در فاصله زمانی کوتاهی از هم در اوایل قرن چهارم ه.ق. از دست بدهند و از فقدان آنها خسارات کلی به دریانوردی سیراف وارد شود.

جای تعجب نداشت که چرا اصطلاحات فارسی پرشماری چون ناخدا، رهبان، رهدار، لنگر، دکل، سکان و بادنما در میان دریانوردان شرق آفریقا و هند کاملاً جا افتاده بودند (طاهری، ۱۳۹۱: ۶۳۶). کشتی‌های ایرانی مسافت کانتون به جاوه را در ۳۰ روز و کشتی‌های حمیری یا چینی همین مسافت در ۵۰ روز طی می‌کردند (سمسار، بی‌تا، ۲۰۱). کشتی‌های ایرانی در مدت ۳۰ روز مسافر خود را از پالمبنگ به کانتون می‌رساندند در حالی که اعراب فاصله سندرفولات تا کانتون که نصف فاصله پالمبنگ تا کانتون بود را در ۳۰ روز طی می‌کردند (همان: ۲۰۱). حتی هیون تسینگ اهل چین یا واجرا بداهی اهل هند نیز کشتی‌ها ایرانی را برای مسافرت‌های خود انتخاب می‌کردند در حالی که هردو به کشورهای برخوردار از سنت عمیق دریانوردی تعلق داشتند (سمسار، همان، ۱۹۰-۱۸۸).

### کالا شناسی در دریا

بخش دیگری از دانش دریایایه مردم سواحل بوشهر را باید در اطلاعاتی جستجو کرد که در مورد کالاها و مال‌التجاره دریاها و سواحل مختلف در میان ایشان رواج داشت. در خلیج فارس مروارید کالایی کلیدی بود که مرکز صید آن میان کیش و خارک قرار داشت. از این دریا همچنین عنبر حاصل می‌شد. اعتقاد بر این بود که دور تا دور این دریا هم مملو از معادن یاقوت، عقیق، سبادج، زر، نقره، آهن، مس و مغناطیس است (قزوینی، ۱۳۸۹: ۲۳۴).



مروارید البته از دریای عدن هم به دست می‌آمد که ارزش مروارید خلیج فارس را نداشت (همان: ۲۳۴). از دریای هند و دریای چین هم مروارید، طلا، عاج، آبنوس، کافور، جوز، قَرْنُقُل (میخک)، صندل، طوطی، طاووس و مشک حاصل می‌شد. در سیلان مروارید، یاقوت، الماس و دارچین در دسترس بازرگانان قرار داشت. بندر کله بار، در ساحل مالایا، عطر، قلع، آبنوس، بَقَم، چوب، خیزران، کافور، عود، قَرْنُقُل، صندل، جوزبوا، عاج، قاقله، کبابه به بازرگانان مسلمان برای انتقال به سرزمین‌های اسلامی عرضه می‌داشت (خلیفه، ۱۳۸۷: ۷ تا ۵؛ تاریخ الجایتو، ۱۳۴۵: ۱۸۲-۱۸۳؛ ساندرز، ۱۳۶۳: ۱۲۴).

خلاف این دریاها اما دریای قُلْزُم مورد نفرت دریانوردان بود چرا که از فضای گرفته و تاریک و بستر پر از عوارض زیرسطحی آن هیچ «خیر و منفعتی» بر نمی‌آمد (سیرافی، ۱۳۸۱: ۱۳۸). از سواحل سرزمین مهراج در هند کافور عالی به دست می‌آمد. درختان کافور آنجا به قدری بزرگ بودند که ۱۰۰ نفر زیر آنها جا می‌گرفتند. برای گرفتن شیره کافور ابتدا بالای درخت را سوراخ می‌کردند، با تمام شدن شیره این قسمت وسط درخت را و در نهایت پایه درخت را (قزوینی، ۱۳۸۹: ۳۱). از جزایر لَخ بالوس (لنگبالوس) بعد از دریایی هرکند هم نیشکر، نارگیل و موز می‌شد به دست آورد که بیشتر به کار مصرف سکنه و ملوانان کشتی می‌آمدند تا تجارت (همان: ۵۶). جزایر زابج (جاوه) هم سراسر پر گل‌های زیبا و پرخاصیت بود اما نمی‌شد آنها را از آنجا خارج کرد. وقتی گل‌های چیده و در چادرشب گذاشته می‌شد به محض خروج مسافر از جزیره گل‌ها خودبه‌خود آتش می‌گرفتند بدون آنکه به چادرشب آسیبی برسد (قزوینی، همان، ۳۱).

### صید مروارید

از دیگر عناصر بومی فرهنگ دریانوردی بوشهر که به زبان امروزی می‌توان آن را میراثی ناملموس دانست مهارت‌ها و قوانین مربوط به صید مروارید است. در منابع مکرر سه مرکز اصلی برای صید مروارید مورد اشاره قرار گرفته‌اند، اول آب‌های میان کیش و خارک (همان: ۲۳۴)، دوم آب‌های حد فاصل کیش و بحرین (ابن بطوطه، ۱۳۷۶، ج ۱: ۳۴۰) و

سوم آب‌های عدن (قزوینی، ۱۳۸۹: ۲۳۴). البته حجم صید مروارید خارک به دیگر مناطق نمی‌رسید اما آنچه هم به دست می‌آمد بسیار باارزش بود چنان‌که «در یتیم» یا «مروارید یلغری» خوانده می‌شد (اصطخری، ۱۳۹۷: ۳۷، ۳۸؛ ابن حوقل، ۱۹۹۲: ۵۲؛ حافظ ابرو، ۱۳۷۵، ج ۱: ۲۴۰-۲۳۹؛ بی‌نا، ۱۳۸۳: ۱۱۱-۱۱۲).

به لحاظ فنی صید امری بسیار پیچیده و تخصصی بوده و مهارت‌های لازم برای آن، چنان مهارت‌های دریانوردی، در اختیار گروه‌های معدود و مشخصی بوده است. این افراد نباید گوشت می‌خوردند و تنها غذای ایشان ماهی و خرما بود (مسعودی، ۱۳۹۰، ج ۱: ۱۴۶-۱۴۷). توان ایشان برای جستجوی مروارید هم به مقاومت آنها در حبس نفس بستگی داشت که بین غواص‌های مختلف از کمتر از یک ساعت تا دو ساعت تمام متفاوت بود (ابن بطوطه، ۱۳۷۶، ج ۱: ۳۳۹). آنها برای غوطه‌ور شدن بن‌گوش خود را می‌شکافتند تا بازدم ایشان از آنجا خارج شود؛ سنگ لاک‌پشت را مقابل چهره می‌گذاشتند؛ با استخوانی گیره مانند بینی خود را کیب می‌کردند؛ در گوش‌های خود پنبه‌های آغشته به روغن می‌نهادند؛ ساق‌های پای خود را سیاه می‌کردند تا توجه حیوانات گوشت‌خوار دریایی را جلب نکند؛ روغن به آب می‌ریختند تا دور و بر آنها در عمق آب شفاف‌تر شود (مسعودی، ۱۳۹۰، ج ۱: ۱۴۶-۱۴۷).

در عمق آب آنها به شکل خاصی از صدای خود استفاده می‌کردند و به قولی «چون سگان بانگ می‌زدند» و دیگر غواصان صدای ایشان را می‌شنیدند، (همان: ۱۴۷)، درعین حال تنها نقطه اتصال ایشان به سطح آب هم طنابی بود که به کمر داشتند و هنگام تمام شدن نفس طناب را می‌کشیدند تا آنها را به سطح آب بالا بکشند (ابن بطوطه، ۱۳۷۶، ج ۱: ۳۴۰). آنها کیسه‌ای چرمی به گردن می‌بستند و با ابزاری قیچی مانند صدف‌ها از میان سنگ‌ها و ریگ‌های کف دریا جدا کرده و در کیسه می‌ریختند (همان). صدف‌ها بعد از آمدن به روی آب شکافته می‌شدند و پاره گوشت درون آنها در مقابل هوا قرار می‌گرفت تا تبدیل به مروارید می‌شد (همان).

عملیات صید هم فصل مشخصی از سال داشت و تنها از ماه‌های نیسان تا ایلول (اردیبهشت تا مرداد) میسر بود (مسعودی، ۱۳۹۰، ج ۱: ۱۴۷-۱۴۶). حرفه غواصی مروارید اغلب در میان خانواده‌ها یا طوایف خاصی موروثی بود چنان‌که در روزگار طلایی کیش در قرن هفتم اعراب بنی‌سفاف در جزیره بدنه اصلی صیادان مروارید را تشکیل می‌دادند و برای اشراف ایرانی ولایت فارس که تجارت مروارید را در دست داشتند کار می‌کردند (ابن بطوطه، ۱۳۷۶، ج ۱: ۳۳۹).

در قرن هفتم ق. از تمام محصول صیدشده مروارید یک‌پنجم به سلطان تعلق داشت و بقیه را تاجر خرید و فروش می‌کردند. تاجر هم اغلب صید غواصان را پیش‌خرید کرده بودند و غواصان، که مزد خود را پیش‌پیش گرفته بودند، باید در فصل صید در ازای دین خود برای تاجر صید می‌کردند (همان: ۳۴۰). البته در مواردی هم یک تاجر در ازای پرداخت نقدی گروهی از غواصان را استخدام می‌کرد که برای او طی مدت معینی مثلاً ۶۰ روز تمام به صید پردازند و قرارداد تا اذان مغرب روز پایانی برقرار بوده و غواصان تا آن لحظه موظف به جستجو جهت یافتن مروارید برای صاحب سرمایه بودند (رامهرمزی، ۱۳۴۸: ۱۱۰).

مشخصاً با توجه به تخصص لازم برای صید، پرورش یک صیاد مروارید نیازمند برخی ویژگی جسمانی خدادادی مثل ظرفیت ریه‌ها و در کنار آن آموزش‌های مستمر بوده است تا یک صیاد به مهارت‌های لازم دست یابد. با وجود این پیچیدگی فرایند کسب مهارت در صید و صدالبته خطرات بیشمار غواصی در اعماق می‌توان گفت که درآمدهای این حرفه با سختی‌های آن به هیچ وجه همخوانی نداشت.

مسئله جایی سخت‌تر می‌شد که زمان صید به فصول مشخصی از سال محدود بود اما هزینه‌های زندگی در تمام سال جریان داشت. پس برای غواصان راهی نمی‌ماند مگر پیش‌فروش کردن خدمات خود برای مقطع مشخص صید سالانه. البته به قطعیت نمی‌توان گفت که این موضوع به ضرر غواصان بوده است چرا که کیفیت صید به هیچ وجه تضمین شده نبود. یک تاجر ممکن بود در چندین فصل صید، مروارید گران‌بهایی به دست

نیارود و مدام با افت سرمایه مواجه شود درحالی که این موضوع به غواص ارتباطی نداشت و وی دستمزد خود را دریافت می‌کرد. از سوی دیگر هم در برخی اوقات خروجی صید می‌توانست یکی دو مروارید بیشتر نباشد اما همان یکی دو مورد چنان ارزشی داشته باشند که تاجر آنها را به دربار خلیفه عباسی هارون‌الرشید ارائه کرده و برای دو مروارید جمعاً ۱۱۰ هزار درهم دریافت دارد (همان: ۱۱۰-۱۰۸).

### کشتی‌سازی در سواحل بوشهر

تقریباً با اطمینان می‌توان گفت که صحبت از کشتی‌سازی و ابعاد فنی کشتی‌ها در همه منابع با کم توجهی عجیبی مواجه است. البته اساساً توجه به موضوعات فنی و مهندسی در تمامیت منابع قرون یک تا ده اسلامی جز اولویت‌ها نبوده است و تعداد منابع باقی مانده در این حوزه در تمام جهان اسلام شاید به تعداد انگشتان یک دست نرسد.<sup>۱</sup> فرهنگ کشتی‌سازی سواحل بوشهر نیز استثنایی بر این قاعده نیست. به زحمت باید در میان خطوط منابع یا حتی سفیدی میان خطوط آنها به دنبال داده‌هایی در مورد کشتی‌ها و کشتی‌سازی بود. برای ۵ قرن نخست هجری حداقل سه مرکز کشتی‌سازی بر ساحل بوشهر را می‌شناسیم. یک مَهْرُوبان که بیش از عنوان ساخت و تعمیر کشتی جزئیاتی در مورد آن نداریم (پرهون، ۱۳۹۰: ۱۳۶) و دو دیگر سیراف و گناوه.

در زمان شورش صاحب زنج در بصره، در دهه ۲۵۰ ه.ق.، ابو احمد موفق، برادر خلیفه وقت، برای محاصره شورشیان مأمورانی به سیراف و گناوه اعزام کرد تا کشتی‌های بیشتری ساخته شوند احتمالاً به منظور محاصره دریایی شورشیان بصره (طبری، ۱۹۶۷، ج ۹: ۵۸۶). باید دانست که شورشیان هم قبلاً ناوگان کشتی رانی بصره را که متعلق به اشراف

---

<sup>۱</sup> بدون تردید شمار مهندسين و عالمان رشته‌های فنی در تاریخ ایران و اسلام بسیار بوده اما تنها شمار محدودی از آنها نشانه‌ها، رسالات و کتبی از خود باقی گذاشته‌اند، افرادی مانند ابوبکر کرجی (قرن پنجم ق.)، محمد و احمد و حسن پسران موسی بن شاکر خراسانی (قرن سوم ق.) و جمعیت اخوان‌الصفاء (قرن چهارم ق.). ن.ک: مهدی فرشاد، تاریخ مهندسی در ایران، تهران: بلخ، ۱۳۷۶.

عرب بوده به آتش کشیده بودند. در قرن چهارم ه. لشکرکشی معروف امیر احمد معزالدوله بویه‌ای بار دیگر نشانگر وجود ظرفیت‌های کشتی‌سازی در سیراف است. معزالدوله در سال ۳۵۵ ق. که برای در هم کوبیدن بنادر عمان حرکت می‌کرد دستور داد یکصد فروند «شذا» برای او ساخته شود تا نیروهای وی را از سیراف به ساحل عمان انتقال دهند (ابن مسکویه، ۱۳۷۹، ج ۶: ۲۷۱-۲۷۰؛ وثوقی، ۱۳۸۰: ۷۸). اینجا هم ما در مورد مختصات فنی «شذا» اطلاعی در اختیار نداریم.

در مورد این صنعت کشتی‌سازی، مقدسی روشن می‌کند که بیشتر خدمه کشتی‌ها و نیروهای کشتی‌سازی در خلیج فارس ایرانی بوده‌اند (ریکس، ۱۳۵۰: ۴۰۹؛ وثوقی، ۱۳۸۰: ۷۲). این اجماع میان مورخین و باستان‌شناسان وجود دارد که در سیراف باید صنایع کشتی‌سازی مستقر بوده باشد. (خمسه، یارولی، ۱۳۹۵: ۱۱۲؛ Whitehouse, 1970, 143). کشتی‌های سیرافی را از چوب ساجی می‌ساخته‌اند که از آفریقای شرقی، هند، برمه و اندونزی تهیه می‌شده است. این چوب مقاومت بسیار بالایی، حتی تا ۲۰۰ سال، در برابر آب‌خوردگی داشت و سازه‌هایی دریایی برآمده از آن می‌توانست تا ۴۰۰ نفر ظرفیت داشته باشد (سمسار، بی‌تا: ۲۰۷). کشتی‌های سیرافی را می‌توان خزانه‌های سلطنتی شناور دانست، گزارش شده که در سال ۹۰۸ م. محمود بن معاویه مروانی، تنها در یک کشتی ۳۰ هزار دینار مال‌التجاره داشته که بر اثر غرق شدن کشتی آن را از دست داده است (ریکس، ۱۳۵۰: ۴۰۹).

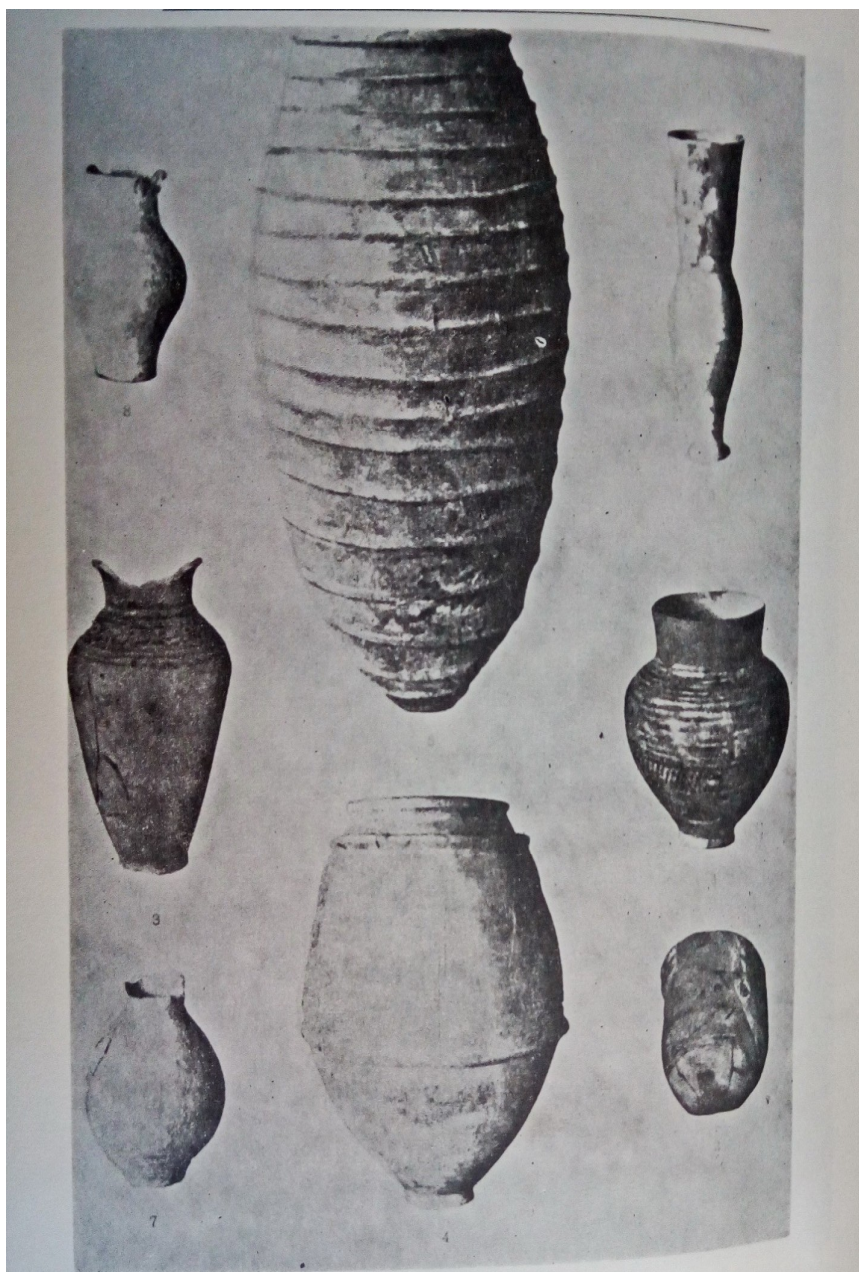
اما کشتی مروانی تنها یک خزانه سلطنتی شناور کوچک بوده. کشتی سبا به ناخدایی عبدالله بن جنید یکی از این موارد بود، اشاره شده که در سال ۳۰۶ ق. این کشتی به همراه دو کشتی دیگر جمعاً ۱۲۰۰ ملوان و تاجر را بر عرشه در سفرهای دریایی حمل می‌کرده است؛ «این سه کشتی از کشتی‌های بزرگ و معروف بود و ناخدایان آنها نیز مشهور و در فن دریانوردی دارای مقام و منزلت بلند بودند» (رامهرمزی، ۱۳۴۸: ۱۳۳). منبع به‌طور مستقیم اشاره‌ای به مختصات کشتی سبا نمی‌کند اما با توجه به آن که در میان سه کشتی فقط کشتی سبا به نام مورد اشاره قرار گرفته می‌توان حدس زد که احتمالاً بزرگ‌ترین

بخش آن جمعیت ۱۲۰۰ نفره بر عرشه سبا سوار بوده‌اند، مثلاً شاید ۶۰۰ نفر، رقمی که برای کشتی‌های امروزی هم بسیار چشمگیر است. به هر روی اهمیت این سه کشتی آنقدر بوده که غرق شدن آنها و از دست رفتن ناویانان، تجار و مال‌التجاره روی عرشه آنها یکی از علل انحطاط کلی سیراف شد.

در کشتی‌ها به لحاظ فنی کرجی‌هایی تعبیه می‌شده است که ظرفیت آنها را ۱۵ نفر (رامهرمزی، ۱۳۴۸: ۶۹-۶۸) تا ۳۳ نفر (همان: ۱۳۴) هم ذکر کرده‌اند و برای اداره کرجی‌ها هم مأموری به نام «کرجی بان» وجود داشته است (همان: ۳۴). برخی کشتی‌ها تا شش لنگر هم دارا بوده‌اند (همان: ۷۰). باید دید که تناسب لنگرها به حجم کشتی در دریانوردی آن زمان چگونه سنجیده می‌شد. اگر فرض بگیریم برای هر ۲۰ متر از طول کشتی دو لنگر در دو طرف کشتی موردنیاز بوده آیا می‌توانیم کشتی دارای ۶ لنگر را یکی کشتی ۶۰ متری تصور کنیم؟! هرچند در منابع از حرمت و حساسیت سکان‌داری کشتی صحبت شده است (بیرونی، ۱۳۵۲، ج ۲: ۱۱؛ رامهرمزی، ۱۳۴۸: ۶۹-۶۸) اما جایی اشاره‌ای به نوع سکان‌ها و ابعاد فنی آنها مشاهده نمی‌کنیم.

اشاراتی به دیده‌بان کشتی و بادبان‌های آن داریم (رامهرمزی، ۱۳۴۸: ۱۷) اما باز هم به انواع بادبان‌ها و ابعاد فنی آنها اشاره‌ای نشده است. با وجود صحبت‌های مکرر از مال‌التجاره کشتی‌ها ما باز هم اشاره به نوع انبار سازی کالاها و ظرفیت بارگیری کشتی‌ها نداریم. تنها در یک مورد برای ما روشن می‌شود که وجود عدل‌های ۵۰۰ منی کالا (۱,۵ تنی) در کشتی‌ها خیلی طبیعی بوده است و باران و طوفان می‌توانسته حجم این عدل‌ها را به سه برابر یعنی ۱۵۰۰ من (۴,۵ تن) افزایش دهد (همان: ۱۳۴) امری که در مواقع وقوع توفان پیامدهای خطرناکی برای کشتی داشت. به کرات برای کشتی‌ها پیش می‌آمد که در سفرهای طولانی مورد هجوم و ضربه حیوانات عظیم‌الجثه دریایی قرار بگیرند (همان: ۱۲-۱۱) یا به خاطر حفظ کشتی در نوسانات امواج طوفانی تجهیزات آن مثل بادبان و لنگر را قطع نموده و به دریا اندازند (رامهرمزی، همان: ۴۹).

کشتی‌ها ممکن بود در مقصد مدت‌های مدیدی، حتی چند سال، به جهت دریافت خدمات تعمیراتی معطل بمانند (سیرافی، ۱۳۸۱: ۵۶). بر ما دانسته نیست که این تعلل ناشی از نبود سرمایه جهت پرداخت دستمزد استادکاران بوده یا اختلافات فنی کشتی‌ها که مثلاً تعمیر کشتی‌های خلیج فارس را برای استادکاران چینی در خانقو غیرممکن می‌کرده. این را می‌دانیم که اختلاف فنی قطعاً وجود داشته است چون کشتی‌های چینی بسیار بزرگ‌تر از کشتی‌های خلیج فارس بوده‌اند به طوری که گذر از تنگه هرمز با توجه به عوارض زیر آب برای آنها خالی از خطر نبوده است و در سطح خلیج فارس هم تنها در سیراف یا برخی سواحل عمان که عمق مناسب داشته‌اند پهلوگیری برای آنها ممکن بوده است (همان: ۵۷). از مختصات فنی ناوگان‌های جنگی هم اطلاعات خاصی به دست ما نرسیده، تنها این را می‌دانیم که در طول نبرد ملوک هرمز با اتابکان زنگی فارس بر سر جزیره کیش کشتی‌های جنگی در نبردهای دریایی از آتش به عنوان ابزاری برای نابود کردن هم بهره بردند اما اینکه چگونه این آتش را در کشتی برپا می‌کرده‌اند و آن را به کشتی دشمن منتقل می‌نمودند هم باز برای ما دانسته نیست (قزوینی، ۱۳۸۹: ۲۴۴).



عکس ۴- اشیای باستانی کشف شده از منطقه ریشهر بندر بوشهر، محفوظ در موزه لوور

پاریس (اقتداری، ۱۳۸۴: ۱۸۵)





## نتیجه‌گیری

تاریخ‌نگاری در کشور ما را شاید بتوان اساساً زمین‌پایه دانست که به نواحی ساحلی و ساحل‌نشینان تنها در حاشیه خود می‌پردازد. طبق داده‌های گردآوری‌شده در این بررسی به وضوح می‌توان دید که در ساحل بوشهر یک چرخه کامل سیاست، فرهنگ، اقتصاد و دانش و حتی خلق و خوی دریای‌پایه حاکم بوده است. چنان‌که گفته شد مشکل اصلی در بررسی و ثبت ابعاد مختلف این چرخه آنجا است که عمده دانش خلق‌شده توسط آن «ضمنی» است و کمتر به سطح «گفتمانی» برکشیده شده.

این چرخه دریای‌پایه در خلال متن این بررسی در قالب شش مقوله اصلی مورد مطالعه قرار گرفت. ذیل مقوله «خلق و خوی مردم بوشهر» تمایزی میان فضای شهری و فضای روستای در مناطق ساحلی برقرار کردیم و روح حاکم بر شهرهای ساحل بوشهر را به تصویر کشیدیم. در مقوله «دریا شناسی» مشاهده کردیم که بدنه موجود دانش بومی و عمدتاً ضمنی میان دریای پارس و دیگر دریاها به وضوح تمایز می‌گذاشت و رفتار سطحی و عوارض زیرسطحی هر دو پهنه دریایی را جداگانه شناسایی و دسته‌بندی می‌کرد. مقوله «دریانوردی و دریانوردان» روشن ساخت که برای دریانورد بود اصل اول «تجربه» فراوان دریاری روی آب‌های مختلف بود، بعد از آن دریانورد بودن «روحیه» خاصی می‌طلبد که دارندگان این روحیه به وضوح میان دیگران برجسته و متمایز بودند. در فرهنگ دریانوردی بوشهر برای تشخیص و سنجش «تجربه» و «روحیه» یک دریانورد ملاک‌های ضمنی گوناگونی وجود داشت.

«کالا شناسی دریایی» به عنوان مقوله بعدی مورد بررسی، دقیقاً دانشی بود که داشتن و نداشتن آن حد فاصل سودمند بودن یا خسارت‌بار بودن یک سفر دریایی بود. تجارت پرسود در سواحل دریای پارس، دریای جُمحُمه، دریای لاوری، دریای هرکند، دریای کلاه‌بار، دریای سلاهط، دریای صَنجی و دریای قُلُزُم به دانشی قبلی از کالاهای موجود در این مناطق و کالاهای مورد نیاز این مناطق نیاز داشت. در مورد «صید مروارید» نه تنها دو کانون از سه کانون مهم آن در جهان متمدن آن زمان در دریای پارس قرار داشتند بلکه

فرهنگ و فنون دریانوردی مردمان بوشهر در ... ، مزینانی | ۲۴۷

دانش این فن نیز تقریباً در انحصار غواصان کیش، خارک و بحرین بود. در مقوله «کشتی سازی» عدم توجه به آن در منابع باعث می شود فقط اشاراتی کلی به کرجی، سکان، دکل و انبار در لابه لای منابع موجود باشد، اشاراتی که آن قدر کافی هستند تا در مورد وجود صنعت بومی کشتی سازی در سواحل بوشهر مطمئن باشیم و درعین حال آن قدر گویا نیستند تا با اتکا بر آنها چارچوب دانش کشتی سازی مردم بوشهر را ترسیم کنیم.

تعارض منافع

تعارض منافع ندارد.

#### ORCID

Seyyed Ali Mazinani



<http://orcid.org/0000-0002-6919-4339>

Seyyed Mohammad-Reza Mazinani



<http://orcid.org/0000-0001-5010-3372>

## منابع

- ابن حوقل. (۱۳۴۵)، *صورة الارض*، جعفر شعار، تهران: انتشارات بنیاد فرهنگ ایران.
- ابن حوقل. (۱۹۹۲)، *صورة الارض*، بیروت: منشورات دارمکتبه الحیاه.
- اصطخری، ابواسحق ابراهیم. (۱۳۹۷)، *مسالك و الممالک*، ایرج اقشار، تهران: بنیاد موقوفات افشار.
- ابن مسکویه، ابوعلی. (۱۳۷۹)، *تجارب الامم*، ترجمه: علی نقی منزوی، تهران: انتشارات توس.
- ابن بطوطه. (۱۳۷۶)، *سفرنامه*، ترجمه: محمدعلی موحد، تهران: انتشارات آگه.
- ابن رسته، احمد بن عمر. (۱۹۶۷)، *الاعلاق النفیسه*، لیدن: بریل.
- بی نا. (۱۳۸۳)، *حدود العالم من المشرق الی المغرب*، میرحسین شاه، تهران: دانشگاه الزهراء.
- ابن ماجد، شهاب‌الدین. (۱۳۷۲)، *کتاب الفوائد فی الاصول علم البحر و القواعد*، ترجمه: احمد اقتداری، تهران: انجمن آثار و مفاخر فرهنگی.
- ابن مجاور، یوسف بن یعقوب. (۱۹۹۶)، *تاریخ المستبصر*، حسن محمد، قاهره: مکتبه التفاهه الدینیة.
- ابن بکران، محمد بن نجیب. (۱۳۴۲)، *جهان نامه*، ترجمه: امین ریاحی، تهران: کتابخانه ابن سینا.
- ابن بلخی. (۱۳۸۵)، *فارسانه*، گای لسترینج و رینولد الین نیکلسون، تهران: اساطیر.
- ادریسی، محمد بن محمد. (۱۴۰۹)، *نزهة المشتاق فی اختراق الآفاق*، بیروت: عالم الکتب.
- اقبال، عباس. (۱۳۶۵)، *تاریخ مغول*، تهران: انتشارات سپهر.
- بیرونی، ابوریحان محمد بن احمد. (۱۳۵۲)، *تحلید نهاییات الاماکن لتصحیح مسافات المساکن*، ترجمه: احمد آرام، تهران: دانشگاه تهران.
- حمیری، محمد بن عبدالمعتم. (۱۹۸۴)، *الروض فی خبر الاقطار*، ترجمه: احسان عباس، بیروت: کتبه لبنان تاشرون.
- خوافی، شهاب‌الدین عبدالله. (۱۳۷۵)، *جغرافیای حافظ ابرو*، تصحیح: صادق سجادی، تهران: میراث مکتوب.
- رامهرمزی، شهریار. (۱۳۴۸)، *عجایب هند*، تصحیح: محمد ملک‌زاده، تهران: انتشارات بنیادفرهنگ ایران.
- سیرافی، ابوزید حسن، سلیمان. (۱۳۸۱)، *اخبار الصین و الهند*، ترجمه: حسین قره چانلو، تهران: انتشارات اساطیر.
- شیرازی، وصاف. (۱۳۴۶)، *تحریر تاریخ وصاف*، ترجمه: محمدابراهیم آیتی، تهران: انتشارات بنیاد فرهنگ ایران.

- شیرازی، احمد ابن ابی الخیر زرکوب. (۱۳۸۹)، شیراز نامه، تصحیح: محمدجواد جدی و احسان شکر الهی، تهران: موسسه تألیف ترجمه و نشر آثار هنری.
- طبری، محمد بن جریر. (۱۹۶۷)، تاریخ الامم و الملوک، مصحح: ابوالفضل ابراهیم، بیروت: دارالترت.
- طوسی، محمد بم محمود بن احمد. (۱۳۹۱)، عجایب المخلوقات و غرایب الموجودات، تصحیح: منوچهر ستوده، تهران: انتشارات علمی و فرهنگی.
- قزوینی، زکریا بن محمد. (۱۹۹۸)، آثار البلاد و اخبار العباد، بیروت: دارصادر.
- قاشانی، ابوالقاسم عبدالله بن محمد. (۱۳۴۵)، تاریخ الجایتو، تصحیح: مهین همبلی، تهران: شرکت انتشارات علمی فرهنگی.
- کاوتس، پتاک، رالف، رودریش. (۱۳۸۳)، هرمز در منابع یوآن و مینگ، ترجمه: مهرداد وحدتی، تهران: مرکز نشر دانشگاهی.
- مستوفی، حمدالله. (۱۳۸۹)، نزهه القلوب، تصحیح: گای لسترنج، تهران: اساطیر.
- مقدسی، محمد بن احمد. (۱۹۶۷)، احسن التقاسیم فی المعرفة الاقالیم، لیدن: بریل.
- مسعودی، علی بن حسین. (۱۳۹۰)، مروج الذهب و المعادن الجواهر، ابوالقاسم پاینده، تهران: انتشارات علمی و فرهنگی.
- همدانی، محمد ابن محمود. (۱۳۹۸)، عجایب نامه، تصحیح: جعفر مدرس صادقی، تهران: انتشارات مرکز.
- ویلتس، دوراکه. (۱۳۵۳)، سفیران پاپ به دربار خانات مغول، ترجمه: مسعود رجب نیا، تهران: انتشارات خوارزمی.

#### پژوهش‌ها:

- اقتداری، احمد. (۱۳۴۸)، آثار شهرهای باستانی سواحل و جزایر خلیج فارس و دریای عمان، تهران: انجمن آثار و مفاخر فرهنگی.
- برودل، فرنان. (۱۳۷۲)، سرمایه‌داری و حیات مادی ۱۴۰۰-۱۸۰۰، ترجمه: بهزاد باشی، تهران: نی.
- سمسار، محمدحسن. (بی تا)، جغرافیای تاریخی سیراف، تهران: انجمن آثار ملی.
- ساندرز، ج، ج. (۱۳۶۳)، تاریخ فتوحات مغول، ترجمه: ابوالقاسم حالت، تهران: انتشارات امیرکبیر.
- زیمبل، گنورگ. (۱۴۰۱)، فلسفه پول، ترجمه: صالح نجفی و جواد گنجی، تهران: مرکز.
- گیدنز، آنتونی. (۱۳۸۴)، مسائل محوری در نظریه اجتماعی، ترجمه: محمد رضایی، تهران: سعادت.

- وثوقی، محمدباقر. (۱۳۸۴)، تاریخ خلیج فارس و ممالک هم‌جوار، تهران: سمت.
- وثوقی، محمدباقر. (۱۳۸۰)، تاریخ مهاجرت اقوام در خلیج فارس، شیراز: دانشنامه فارس.
- وثوقی، محمدباقر. (۱۳۹۰)، علل و عوامل جابه‌جایی کانون‌های تجاری خلیج فارس، تهران: پژوهشکده تاریخ اسلام.
- میرزاحمد، علی‌رضا. (بی‌تا)، اسانید الخلیج الفارسی، بی‌جا: دارالرائد العربی.

### مقالات

- پرهون، حسن. (۱۳۹۰)، «نقش و اهمیت سه بندر مهربان، سینیز و جنبه در ساحل خلیج فارس»، پژوهشنامه خلیج فارس (دفتر اول و دوم)، به کوشش عبدالرسول خیراندیش و مجتبی تبریزیا، تهران: خانه کتاب.
- خلیفه، مجتبی. (۱۳۸۷)، «تجارت دریایی خلیج فارس در سده‌های میانه به روایت ناظر چینی»، تاریخ روابط خارجی، سال دهم، شماره ۳۶: ۱-۱۹.
- خمسه، هاید، یارولی، زهرا. (۱۳۹۵)، «اوج و افول بندر باستانی سیراف با نگاهی بر یافته‌های باستان‌شناسی»، پیام باستان‌شناس، بهار و تابستان، شماره ۲۵: ۱۱۱-۱۱۹.
- ریکس، توماس. (۱۳۵۰)، «دریانوردی در خلیج فارس و رابطه با آفریقای شرقی، از قرون نهم تا قرن دوازدهم»، فرهنگ ایران‌زمین، شماره ۱۸: ۴۰۳-۴۱۹.
- طاهری، محمود. (۱۳۹۱)، «دریانوردی»، دانشنامه جهان اسلام، ج ۱۷.
- عرب، عباس. (۱۳۸۹)، «تجارت کیش در قرون ششم و هفتم هجری قمری»، مجله پژوهش در تاریخ، سال اول، شماره ۱: ۳۸-۵۱.
- Whitehouse, David. (1970), "Siraf: A Medieval Port on the Persian Gulf", - *World Archaeology*, 2 (2/2), 141-158.

استناد به این مقاله: مزینانی، سیدعلی و مزینانی، سیدمحمد رضا. (۱۴۰۲). فرهنگ و فنون دریانوردی مردمان بوشهر در قرون ۳ تا ۵ ه.ق، دو فصلنامه دانش‌های بومی ایران، ۱۰(۱۹)، ۲۱۳-۲۵۰.



Indigenous Knowledge Iran Semiannual Journal is licensed under a Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License.