

## بررسی تحلیلی - سندی علل مهاجرت دسته جمعی اهالی بنادر کلات و گرزه از ولایت شیبکوه لنگه به عُمانات (۱۳۱۶-۱۳۱۵ش)<sup>۱</sup>

علی بحرانی پور<sup>۲</sup>

### چکیده

مردم سواحل و بنادر شمالی خلیج فارس از دیرباز روابط تنگاتنگ و حتی پیوندهای خویشاوندی با سواحل جنوبی آن به ویژه با عُمانات داشته‌اند. این امر در روزگار حاکمیت نظام ممالک محروسه در دوره قاجار - گونه‌ای الیگارشی سنتی - برای مردم نوعی آزادی عمل اقتصادی و اجتماعی به بار آورده بود که با تاسیس سلسله تمرکزگرا و متجدد پهلوی محدود شد. تمرکزگرایی و مدرنیته ناقصی که به سواحل خلیج فارس از جمله بنادر کلات و گرزه در سواحل منطقه شیبکوه آمده بود، عارضه‌هایی به بار آورد که موجب مهاجرت مردم آن دو بندر به عمانات شد. (۱۳۱۶-۱۳۱۵ش) نوشته حاضر بر آن است که علت این مهاجرت را با تکیه بر اسناد آن دوره بررسی کند.

نویسنده به دنبال اثبات این فرضیه است که جایگزینی حکام اعزامی غیربومی از سوی پایتخت به جای ضابطان پرسابقه محلی (نماد الیگارشی سنتی)، سلطه نیروهای غیر بومی بر منابع درآمد منطقه، ناکارآمدی نظام اداری، مالی و لشکری جدید اعم از گمرک، بانک و امنیت در حل مسائل محلی و نیز وجود پیوندهای خویشاوندی و فرهنگی میان بومیان و عمانیان انگیزه‌های موجهی را برای مهاجرت مردم آن نواحی فراهم آورد.

واژگان کلیدی: پهلوی اول، خلیج فارس، کلات، گرزه، شیبکوه، بندر لنگه، عمانات، مهاجرت.

تاریخ پذیرش مقاله: ۱۳۹۰/۴/۱۵

۱. تاریخ دریافت مقاله: ۱۳۹۰/۲/۲۰

۲. استادیار گروه تاریخ دانشگاه شهید چمران E-mail: bahranipour@hotmail.com

## مقدمه

## بافت اجتماعی، اقتصادی و سیاسی بنادر عمده ولایت ساحلی لنگه

تاریخ‌نگاری سوبالترن<sup>۱</sup> که شاخه‌ای از تاریخ اجتماعی است که به احوال مردم طبقات فرودست اجتماعی خاصه مساله مهاجرت آنها می‌پردازد، کمتر در مطالعات تاریخ ایران بدان پرداخته شده است. (خیراندیش، ۱۳۸۲: ۵-۳) مقاله حاضر بر این پایه، تلاش دارد مهاجرت نیروی کار را از سواحل شمالی خلیج فارس به عمانات ریشه‌یابی کند. در این بین، زندگی طبقات فرودست اجتماعی در دوران انتقال از سنت به مدرنیته در عصر پهلوی اول بررسی می‌شود. به نظر می‌رسد که طبقات فرودست اجتماعی بیش از دیگران، هزینه‌های این مدرنیته را پرداختند؛ امری که منجر به مهاجرت آنها شد. محدوده جغرافیایی مقاله حاضر از یک سو عمانات،<sup>۲</sup> و از سوی دیگر سواحل شیبکوه از ولایت لنگه و عمدتاً سواحل و مناطق پس‌کرانه‌ای شهرستان بندر لنگه و برخی از توابع آن از جمله بندر چیرو، مریع، گرز، بندر کلات، شیب کوه، مچاهیل و جزه با نیم‌نگاهی به جزیره هنگام و سراسر مکران<sup>۳</sup> است. البته تاکید این نوشتار بر بندر کلات و گرز و وقایعی است که بین نهم مهرماه ۱۳۱۵ ش. تا پانزدهم اردیبهشت ۱۳۱۶ ش. در آنجا رخ داده است. وقایع مزبور شامل مهاجرت دسته جمعی گروه کثیری از مردم آن نواحی به کشورهای همسایه است که پس از معرفی نواحی فوق‌الذکر، مورد بررسی قرار خواهد گرفت:

## بندر لنگه

بندر لنگه در عرض ۵۴ درجه و ۵۴ دقیقه و طول ۳۶ درجه و ۲۶ دقیقه عرض جغرافیایی در ۵ متری سطح دریا واقع است. بندر لنگه، مرکز شهرستان لنگه و در غرب جزیره قشم، در شمال جزیره کیش و در شمال شرقی جزایر هندورابی و لاوان واقع است. در سمت جنوب شرقی خلیج فارس در حال حاضر کشور عمان (عمانات قدیم) و در

## 1. Subaltern

۲. در آن روزگار عمانات هم به بخش‌های داخلی عمان (موسوم به عمان باطنه) و هم عمان ساحلی (عمان الظاهره) مشهور بود که بخش‌هایی از کشور امروزی امارات را نیز شامل می‌شد.

۳. مکران بخشی از سواحل غربی هرمزگان (غرب تنگه هرمز) تا بلوچستان کنونی را در بر می‌گرفت و شامل هرمز شمیل، میناب، تخت و سرده تا جاسک بود. (کبابی، ۱۳۶۳: ۷۰۷ و ۲۶۵ و ۲۶۱)

جنوب غربی آن کشور قطر و سپس بحرین قرار دارد. (مجهول المؤلف، ۲۰۰۲ م. /، نقشه معاصر: ۱۳۵۰). این بندر در محل مناسبی بنا شده است و در سال ۱۳۵۴ ش. با حدود ۲ کیلومتر طول، در میان نخلستان وسیعی به شکل نیم دایره بر روی خط ساحلی شمال خلیج فارس قرار داشت و در گذشته حصاری داشته است که هم اکنون ویرانه‌های آن و آب انبارهایی در آنجا به چشم می‌خورد. جمعیت آنجا بیش از ۲۵ هزار نفر بود، اما این تعداد تا سال ۱۳۵۴ ش. به ۸۹۰۸ نفر تقلیل یافته بود. بیشتر اهالی لنگه از اعراب عشیره جواسم<sup>۱</sup> (میریان، ۱۳۵۴: ۴۱۸) بودند. در اواخر قرن ۱۳ هجری بیش از ۲ هزار باب خانه در آن شهر وجود داشته است.

در دهه ۱۲۵۰ ق. شیخ سعید از طایفه آل جواسمی، حاکم بندر لنگه و صاحب ثروت بسیاری بود. از اوایل دوران قاجار، اهالی بندر لنگه به تجارت با عمان، یمن و هندوستان مشغول بودند. آنها مردمی ثروتمند و صاحب عمارات زیبایی از جنس سنگ، ساروج و گچ با بادگیرهای چشمگیر بوده‌اند. آب بندر لنگه از چاه بود و درختان انجیر، حلجوزه، سپستان و تاک در کنار نخلستان‌های آن می‌روئید. شیخ سعید جواسمی عامل بندر لنگه در اوایل قاجار، از هر نخل ۱۰ شاهی مالیات می‌گرفت و سالانه ۱۰ تومان زربیاض معادل ۲۲۰ تومان رایج سلطانی به گماشتگان بیگلربیگ فارس تحویل می‌داد. وجود راه کاروان روی بنادر و روستاهای لنگه از راه بستک و لار و جهرم به شیراز و نیز راه دیگر کاروان روی لنگه از مسیر دژکان، لمزان، گوده، بستک و لار تا شیراز موجب رونق اقتصادی آنجا شده بود.

وسعت بندر لنگه ۱۴۲۹ هکتار و جمعیت آن در سال ۱۳۴۵ ش. ۷۸۹۴۱ نفر بوده است که به زبان فارسی و عربی سخن می‌گفتند و پیرو مذاهب شافعی و شیعه اثنی‌عشری بودند. عمده درآمد آنها از دامداری، کشاورزی، دریانوردی و معاملات پایاپای با امارات و شیخ نشین‌های خلیج فارس بود. بندر لنگه همانند بندر گنگ در سال‌های ۱۳۱۶ تا ۱۳۲۰ ش. روز به روز روبه ویرانی رفت و از سال ۱۳۳۴ ش. که بنادر مورد توجه قرار گرفتند، احیاء گردید. به مرور، آبادی‌های از دست‌رفته، تجدید شد و مردم

۱. جواسم از روزگار کریم خان زند به سبب سهولت ارتباط دریایی سواحل شمال و جنوب خلیج فارس، با بندرلنگه ارتباط تجاری یافتند و با اجازه کریم خان در لنگه مقیم شدند. آنان دریانوردان و بازرگانان ماهری بودند.

پراکنده آن نواحی از سواحل خلیج فارس به شهر و دیار خود بازگشتند (همان، ۴۲۱، ۴۱۶، ۱۸ / اقتداری، بی تا: ۱۸۴، ۱۸، ۵).

### گَرزه

گَرزه از بنادر کوچک خلیج فارس و محل سکونت عشیره عرب حمادی است. گَرزه از جنوب به جزیره کیش، از شمال به رستمی و رستاق، از غرب به بندر کلات، از شمال غربی به مُرباع و از شرق به طاحونه و سپس بندر چارک محدود است. در اطراف بندر گَرزه اعراب عشیره حمادی، در سمت غرب آن عشیره عبیدی و نیز عشیره بدوی در اطراف بندر چیرو سکونت دارند (نوربخش، ۱۳۶۲، نقشه‌های جزایر کیش، هندورابی و لاوان و جزایر مقابل لنگه و گاوبندی). درآمد مردم گَرزه از راه ماهیگیری، خشکانیدن و نمک سود کردن ماهی و دریانوردی می‌گذشت. تا سال ۱۳۵۴ ش. حدود ۴۵ خانوار فقیر در آنجا می‌زیستند که به زبان عربی و فارسی سخن گفته و به مذاهب تسنن باور داشتند. آب آن ناحیه از چاه و آب انبار تأمین می‌شد. (میریان، ۱۳۵۴: ۴۲۴)

### بندر کلات

بندر کلات (معروف به بندر کلات عبیدی) در ۴۰ کیلومتری شمال غربی بندر چارک، در غرب گَرزه، جنوب مُرباع و در شرق بندر چیرو و در ارتفاع چهل متر از سطح دریا قرار داشت. تا سال ۱۳۵۴ ش. دارای ۳۰۰ خانوار جمعیت بود که اکثریت آنها از تیره حمادی و پیرو مذهب شافعی و شیعه اثنی‌عشری بوده، به زبان فارسی و عربی سخن می‌گفتند. درآمد آنها از دامداری، کشاورزی به ویژه پرورش نخل و استخراج نمک از معدنی در آن نزدیکی و همچنین از هیزمی بود که به سواحل خلیج فارس صادر می‌کردند. آب آشامیدنی آنجا از چاه و آب انبار تأمین می‌شد. (همان: ۴۱۱، افشار سیستانی، بی تا: ۷۶ / نوربخش، ۱۳۶۲).

### بندر چیرو

بندر چیرو بر دماغه چیرو واقع شده است و جزیره هندورابی در جنوب آن، بندر کلات در مشرق، بندر مجاهیل در مغرب، آبادی مُرباع در شمال شرقی و آبادی آرمکی از دیگر همسایگان بندر چیرو هستند. چیرو بندر کوچکی با لنگرگاهی کوچک، اما مناسب

برای تخلیه بار و پهلو گرفتن کشتی‌های باری بود که عمق آب در ساحل آن ۱۴/۵ متر است. تا سال ۱۳۵۴ ش. حدود ۱۵۰ خانوار و چند سال بعد، حدود ۲۰۰ خانوار جمعیت داشت که شامل مردمی شیعی و سنی شافعی بود. اعراب این بندر از طایفه عبیدی بودند. آنان به کار صید مروارید در سواحل چیرو می‌پرداختند و همچنین به کشاورزی، نخل‌داری، و با توجه به منابع آب شیرین بیشتری که به نسبت نواحی همسایه در اختیار داشتند، زراعتی پر رونق به راه انداخته بودند که غله و مقداری از مواد غذایی نواحی همسایگان خود را نیز تأمین می‌کرد. آنان همچنین به دامداری، دریانوردی و معاملات تجاری از جمله صدور خرما می‌پرداختند. (نوربخش، ۱۳۶۲: ۸-۴۰۷ / اقتداری، بی‌تا: ۱۸۳).

### بندر مچاهیل

مچاهیل بندر کوچکی در ولایت ساحلی لنگه بود که جزیره لاوان در غرب آن، رأس نخیلو و مقام در شمال آن و بندر چیرو در شرق آن قرار داشتند. اکثریت مردم آن نواحی از تیره خمادی و جمعیت آن تا سال ۱۳۵۴ ش. در حدود ۶۵ خانوار بود که به زبان فارسی و عربی سخن گفته و پیروان مذاهب شافعی حنبلی و شیعه بودند. درآمد عمده آنها از ماهیگیری و ملاحی در کشتی‌ها به دست می‌آمد. آب آشامیدنی بندر مچاهیل از چاه و آب انبار بود و اندکی کشتزارهای فصلی غلات دیمی در منطقه وجود داشت. (میریان، ۱۳۵۴: ۴۱۲ / نوربخش، ۱۳۶۲)

### بندر مقام (مگام)

بندر مقام در منتهی الیه شمال غربی جلگه شیبکوه قرار دارد. مقام از جنوب به جزیره لاوان و رأس نخیلو، از شرق به آبادی آرمکی و از شمال و شمال غربی به ناحیه گاوبندی محدود می‌شود. عمده ساکنین آن از عشیره بدوی بودند که به زبان عربی و فارسی سخن می‌گفتند و پیرو مذاهب پنج گانه اسلام‌اند. گرچه آب بندر از چاه و آب‌انبار تأمین می‌شد، اما گرداگردش را نخلستان و باغ‌های میوه فرا گرفته بود. لیکن عمده درآمد مردم بندر مقام از غوص و صید مروارید، دریانوردی و بازرگانی یا معاملات پایاپای با شیخ نشین‌های خلیج فارس تأمین می‌شد. اندکی از آنان نیز به دامداری و

مختصر کشاورزی نیز می‌پرداختند. جمعیت آنجا تا حدود سال ۱۳۵۴ ش. ۸۰ خانوار بود. (همان: ۴۱۲ / نوریخس، ۱۳۶۲).

### بستر تاریخی پیوندها، سکونت و مهاجرت جماعات انسانی در سواحل ولایت لنگه

تاریخ اجتماعی سواحل ولایت لنگه از دیرباز با دریانوردی، تجارت، تشکیل حکومت‌های محلی، مهاجرت‌ها و سکونت یافتن اقوام و عشایر عجین بوده است. در عهد ساسانیان آبادی و قلعه‌ای به نام لشتان در محل کنونی حومه بندر لنگه ساخته شد. (ابن ماجد، ۱۳۷۲: ۴۱۵) بندر لشتان دست کم تا قرن نهم، مرکزی برای صدور انواع محصولات کشاورزی پسرکانه‌های خود از جمله میوه، انگور، سبزیجات و خربزه بوده است و از این نظر با جزیره ابرکاوآن (قشم) ارتباط نزدیکی داشته است (الوحیدی الخنجی، ۱۹۸۸: ۱۲ / ابن ماجد، ۱۳۷۲: ۴۲۴)

در دوره صفویه، این منطقه مدتی تحت استعمار پرتغالیان بود، اما در روزگار شاه‌عباس به‌عنوان یکی از بنادر فارس و سواحل شهرت یافت. چنانکه در راه‌های کاروانی که از شیراز به لارستان و بنادر ولایت لنگه می‌رفتند؛ کاروانسراها و آب‌انبارهای بسیاری ساخته شد که بقایای آن نشان از رونق رفت و آمد و تجارت این بنادر دارد.<sup>۱</sup>

قواسم (جواسم) که از عهد زندیه از رأس‌الخیمه و شارجه با اجازه حکومت ایران به سواحل شمالی خلیج فارس آمدند؛ یکی از نخستین شیوخ آنها که از بنیان‌گذاران حکومت محلی بندر لنگه نیز به شمار می‌رود، شیخ سعید بن قزیب بود که در اواخر عهد زندیه به قدرت رسید و سراسر ولایت لنگه از کوه بستانه تا بندر مغو و شبیکوه را تحت حاکمیت خود درآورد. پس از وی پسرش قزیب بن سعید حکومتی طولانی، اما زیر نظر خوانین بستک را در پیش گرفت. پس از وی پسرش محمد بن قزیب سر از اطاعت خوانین بستک پیچید و پس از جنگی هفت ساله با احمد خان ضابط بستک قلعه لشتان را تصرف و ویران کرد. اما در ۱۲۶۸ ق. فیروز میرزا نصرت‌الدوله حاکم قاجاری فارس آن را به دست آورد. همچنین با شیوخ رأس‌الخیمه دوستی و اتحاد یافت؛

۱. نگارنده مسیرهای مذکور را در تاریخ ۱۳۸۹/۱۲/۲۸ پیمایش و عکاسی کرده است. در این تجربه آشکار شد که به طور متوسط در هر ۳۰ کیلومتر یک اثر تاریخی به چشم می‌خورد که غالباً مربوط به عهد صفویه به بعد و شامل آب‌انبار، کاروانسرا و پل بود.

حتی در کشاکش‌های داخلی شیوخ دُبی مداخله کرد. (۱۲۴۹ق.) (سدید السلطنه، ۱۳۸۶: ۲۰۲). سپس سعید بن قزیب دوم (متوفی ۱۲۶۳ق.) و بعد پسرش خلیفه بن سعید (متوفی ۱۲۷۰ق.) به قدرت رسیدند. خلیفه مالیات لنگه را سالانه تا ۴۰۰ تومان افزایش داد. این روند در زمان پسرش علی بن خلیفه (مقتول در ۱۲۹۵ق.) ادامه یافت، تا آنجا که تجار به والی فارس شکایت بردند (۱۲۸۷ق.) باری، پس از علی یوسف بن محمد (مقتول در ۱۳۰۲ق.) ملازم شیوخ جواسم در لنگه از تیره آل شیخ، حکومت جواسم را غصب کرد. اما قزیب بن راشد دوباره قدرت جواسم را در لنگه احیاء کرد و با کمک حاج محمد مهدی ملک‌التجار تجارت و قدرت لنگه را به اوج رسانید. سرانجام سقوط آنان به دست حاج احمد خان پدر سدید السلطنه و سلطان مراد میرزا حسام‌السلطنه و با کمک شیوخ ابوظبی، شارجه و رأس الخیمه در سال ۱۳۰۵ق. ممکن شد. (سدیدالسلطنه، ۱۳۸۶: ۵-۲۰۲)

در ۱۳۰۵ق. نایبانی از سوی حکومت مرکزی بر لنگه حکومت یافتند که عبارت بودند از: میرزا محمد علی خان، میرزا اسماعیل خان طالقانی، حبیب‌الله خان تفنگدار باشی، اصلان خان صندوقدار، محمد حسین خان صارم‌السلطان و نظام‌السلطنه که شخص اخیر عمارت نظامیه را در بندر لنگه در کناره دریا به یادبود خود بنا کرد.

در سال ۱۳۱۲ ق. بدرفتاری و زیاده خواهی محمد رضاخان قوام‌الملک والی بنادر جنوب در لنگه موجب شورش سیدیوسف مدعی انتساب به سلسله صفویه شد. در ماه صفر همان سال محمد بن خلیفه درصدد احیای قدرت جواسم در لنگه برآمد و حتی با ایجاد زمینه‌های درگیری بین مردم شیعی و سنی محل، اوضاع را چنان آشفته کرد که محمدباقرخان کلانتر لنگه به کنسولگری انگلیس پناهنده شد و قدرت به دست شورشیان افتاد. اما طبق فرمانی از سوی دولت مرکزی، احمدخان دریابگی مأمور سرکوب شورشیان شد. این امر با اطلاعات و تحقیقات محلی سدیدالسلطنه کیابی و مسیو پریم بلژیکی - مأمور مناظره گمرکات لنگه - ممکن گشت و به انقراض جواسم در لنگه منجر گردید. از سال ۱۳۱۵ ق. هشت والی دیگر از سوی دولت قاجار در لنگه حکومت کردند که نخستین آنها مصباح دیوان و آخرین‌شان، خان نظر بود. (سدیدالسلطنه، ۱۳۸۶: ۲۰۸-۲۰۵)

با برآمدن سلسله پهلوی و اندکی پیش از آن در راستای سیاست تخته قاپو کردن عشایر و کاستن قدرت آنان، خوانین قاجار الاصل منطقه، حاکمانی موسوم به «ضابط»-

نوعی فرماندار یا شهردار نظامی و اداری- را برای هر یک از بنادر سواحل ولایت لنگه تعیین کردند که گرچه گاه از عشایر و مردم بومی انتخاب می‌شدند، اما مستقیماً زیر نظر دولت مرکزی قرار داشتند. تمرکز گرائی در اداره امور محلی امری جدید بود و حتی بدعت‌آمیز می‌نمود. زیرا مردم تا عهد قاجاریه به نوعی الیگارش (نظام ممالک محروسه) عادت داشتند. چنانکه شرح داده خواهد شد، این بدعت بر برخی قدرت‌ها و سران محلی گران می‌آمد و به دلایل و گاه به بهانه‌هایی در برابر آن مقاومت می‌کردند.

توسعه شهری در این سواحل، سابقه طولانی و درخشانی داشته است. شهرداری بندرلنگه چهارمین شهرداری قدیمی ایران است که تحت عنوان «بلدیه» تأسیس و به اداره امور شهری پرداخت. (الوحیدی‌الخنجی، ۱۹۸۸: ۱۲) اعضای «انجمن بلدی» نیز به ریاست آقا سید شبر موسوی انتخاب شدند. یکی از فعالیت‌های این انجمن تأسیس مدرسه‌ای به سبک نوین بود که مدیریت آن را سید عبدالقادر دیری و تدریس در آنجا را عبدالرضا پسر ملاحسن بر عهده داشتند. (سدیدالسلطنه، ۱۳۸۶: ۲۱۸) روند مدرنیته در عهد پهلوی نیز دنبال شد و راههای شوسه، آن نواحی را به هم متصل کرد. همین امر سلطه دولت مرکزی را بر منطقه تقویت کرد؛ چندان که حتی قوانین سخت‌گیرانه‌ای چون «نظام اجباری» (نظام وظیفه) و مقررات جدید مربوط به عوارض هنگفت گمرک دولتی از این طریق قابل اجرا و پیگیری می‌نمود.

### راه‌ها و سابقه تجارت دریایی-پس کرانه‌ای در بنادر ولایت لنگه

بندر لنگه از دیرباز از بنادر مهم بود که از دو مسیر، فارس را به خلیج فارس متصل می‌کرد. یکی راه شیبکویه به تراکمه و دیگری راهی که از اشکنان به کندرون و مغویه می‌رفت. (سدیدالسلطنه، ۱۳۸۶: ۱۹۹) راه لار به بندر لنگه به طول ۱۳۷ میل، در عهد قاجار مسیری مخوف، پرزحمت و راهی الاغ‌رو و گاه شتر رو به شمار می‌رفت. خاصه آنکه آب و آذوقه در طول مسیر نایاب بود. (سدیدالسلطنه، ۱۳۶۳: ۱۰۱). در دوره پهلوی، شرکت معدنی فاریاب جاده‌ای آسفالتی از بندر عباس تا میناب کشید که به بندر لنگه نیز متصل می‌شد. بدین طریق ارتباطات زمینی در آنجا تقویت شد. (مهدوی، ۱۳۴۲: ۱۳۰)

از نظر تجاری، سابقه فعالیت بازرگانی سواحل ولایت لنگه به عهد هخامنشیان می‌رسید. این سواحل تا روزگار ابن ماجد (قرن ۹ ق.) و نیز تا دوره معاصر به عنوان محل



بارگیری محصول گُل خشک و گلاب فیروزآباد و قمصر و نواحی دیگر ایران به سمت جلفار و اقیانوس هند بوده است. (ابن ماجد، ۱۳۷۲: ۱۷ و ۱۲۱) بسیاری از مردم بنادر ولایت لنگه، تاجر و دریانورد بودند. چنانکه طبق مدارکی شیخ شهاب الدین احمد بن ماجد (ربان<sup>۱</sup>، ناخدا و دانشمند علوم دریایی در قرن ۹ ق.) از اهالی بندر کنگ از توابع بندر لنگه بوده است. خانواده و تیره وی موسوم به سعدی‌ها هنوز در بندر لنگه بدین کار مشغول هستند. (ابن ماجد، ۱۳۷۲: ۲۹، ۴۵۴)

کشتیرانی و راه‌های دریایی منتهی به بندر لنگه پر رونق بود. کشتی‌های بادبانی بندر لنگه در عهد قاجاریه تا هند و افریقای شرقی به تجارت و دریانوردی مشغول بودند. چنانکه در حدود ۱۳۲۶ ق. / ۱۲۵ کشتی ماهیگیری، ۴۰ قایق هوری<sup>۲</sup> ماهیگیر، ۱۵۰ کشتی موسوم به تشاله<sup>۳</sup> از آن ایرانیان، کشتی تشاله دیگر متعلق به کمپانی هند انگلیس (British India Company)، ۱۵۰ قایق موسوم به سنبوک<sup>۴</sup> متعلق به تاجری به نام ابن سلوم، ۵۰ کشتی موسوم به جهاز از آن حاج محمد عبدالله حیدرآبادی تاجر، علاوه بر کشتی‌های بسیار دیگری موسوم به بغله در سواحل لنگه لنگر می‌افکندند. (سدیدالسلطنه، ۱۳۸۶: ۷۰۷ و ۲۱۳).

در اواخر قاجاریه، حاج علی کرجی صاحب کشتی‌هائی در بندر لنگه بود که از طریق تجارت با مالابار در غرب هندوستان و نیز با زنگبار ثروتمند شده بود. (سدیدالسلطنه، ۱۳۸۶: ۱۹۹) برخی دیگر از تاجران در بندر لنگه در سال ۱۳۲۸ ق. به تجارت برنج، قهوه، خرما و چوب مشغول بودند. (سدیدالسلطنه، ۱۳۸۶: ۲۱۷) در سال ۱۳۲۷ ق. جماعتی از تاجران حیدرآباد هند به همراه خانواده‌هایشان برای رسیدگی به امور تجاری خود در خلیج فارس به بندر لنگه مهاجرت کردند که پرجمعیت‌ترین خانواده‌های آنان از خانواده عبدالرسول و عباس چاچا بودند. (سدیدالسلطنه، ۱۳۸۶: ۲۱۸).

۱. راهبان، راهنمای راه‌های دریائی

۲. هوری گونه‌ای قایق کوچک است که در خلیج فارس به کار می‌رود. هوری را از تنه درخت می‌سازند و کف آن مسطح است.

۳. تشاله نوعی قایق است

۴. سنبوک را سنبوک یا سمبوک یا چمبوری نیز می‌نامند که نوعی کشتی مسافرتی متوسط بود.

بازار مستاح مهم‌ترین بازار بندر لنگه در عهد قاجاریه بود که در آن دکان‌هایی به تاجران لاری، شوشتری، بحرینی و حیدرآبادی هند تعلق داشت. دو کاروانسرا از آن عبدالرحیم حیدرآبادی، یک باب حمام و یک انبار و ۱۳ دکان زرگری از آن هندوان، نیز در آن بازار و ۹ انبار در بازارهای دیگر وجود داشت که اقتصاد تجاری بندر لنگه را به گردش در می‌آورد. در بازار بندر لنگه اصناف گوناگونی از جمله تاجران دکان نشین و عماره (عمارت نشین) فعال بودند. مهم‌ترین محصول وارداتی بندر لنگه قند و شکر (سدید السلطنه، ۱۳۸۶: ۲۱۷-۲۱۶) برنج، ادویه، چای و تریاک از هندوستان و صادراتش خرما، خارک، حنا، پشم و کرک بود. (سدید السلطنه، ۱۳۶۳: ۵۴) در سال ۱۳۲۶ق. عواید بندر لنگه برای حکومت قاجار شامل اجاره منصب جمع‌آوری مالیات خرما به مبلغ سالانه ۱۲۰۰۰۰قران و جمع کل مالیات آنجا ۸۸۲۸ روپیه بود. (سدیدالسلطنه، ۱۳۸۶: ۲۲۰-۲۱۰).

#### رویاریویی ساختار اولیگارشسی سنتی قاجاری با تمرکزگرایی تجددگرایانه پهلوی در سواحل شیبکوه

در بستر اجتماعی و اقتصادی که ترسیم شد، دولت سنت گرای قاجار با نظام اولیگارشسی خود رو به زوال می‌رفت و راه برای تمرکز گرایی دولت پهلوی هموار می‌گشت. بدین ترتیب، به تدریج دامنه تغییرات سیاسی در سطح کلان در حکومت و جامعه ایرانی به سواحل خلیج فارس رسید. تأسیس اداراتی چون اداره گمرک، بلدیة، امنیه و برقراری نظام وظیفه اجباری از جمله این تغییر و تحولات بود. این تغییرات مقاومت‌هایی را در سطح محلی ایجاد کرد که نوشته حاضر به پیامدهای آن در بنادر کوچک کلات و گرزه واقع در سواحل شیبکوه می‌پردازد. واقعه از این قرار بود که تأسیس نهادهای جدید، نظم سنتی منطقه را به هم ریخت و موجبات نارضایتی اهالی را فراهم آورد و اجباری شدن نظام وظیفه عمومی نیز جرقه‌ای بر این انبار باروت شد. در گزارش‌های زیر که بر پایه آرشیو سازمان اسناد ملی ایران از قول کارگزاران محلی روایت شده است، رویاریویی نظام سنتی اولیگارشسی قاجاری (ضابطان و شیوخ محلی کلات و گرزه و لنگه به ویژه شیخ عبدالله ضابط کلات) با نظام تمرکزگرای پهلوی (کارگزاران گمرک، ژاندارمری و عدلیه) به تصویر کشیده شده است.

### روایت مدیر گمرک کلات از علل و چگونگی مهاجرت مردم کلات و گرزه

در حدود ساعت ۹ صبح روز نهم مهر ۱۳۱۵ ش. شیخ عبدالله ضابط کلات با ۳ پسر خود و چند نفر مسلح و تفنگچی، پس از محاصره اداره گمرک کلات، کارمندان آنجا به نام‌های کوچک علی، عبدالکریم و علی‌باز را دستگیر کردند. بنا به گزارش مدیر گمرکات کلات به اداره گمرک مقام - که گویا او نیز با مأمورین امنیه (ژاندارمری) کلات میانه خوبی نداشت - شیخ عبدالله و نیروهایش، «قراول» (مسئول پاسگاه) و سه مأمور را بدون مشاهده کمترین مقاومتی دستگیر، خلع سلاح و زندانی کردند.

اندکی بعد چهار تفنگچی به دستور شیخ عبدالله، مدیر گمرک کلات که دادخدا سامانی نام داشت را دستگیر و در خرابه‌ای که دیگر مأمورین گمرک نیز در آن زندانی بودند، برای پنج ساعت حبس نمودند. در این مدت اثاثیه و خانواده شیخ عبدالله ضابط و همه اهالی کلات، به «جهازات شرعی» دریاوردان محلی<sup>۱</sup> به نام‌های حاج‌علی بن شاهین، سیدمحمد عبدالرسول، احمد حسن و سلمان محمد کامل منتقل شد.

سپس تفنگچیان شیخ، مأمورین گمرک را مرخص کردند. زیرا کلات خالی از سکنه شده بود. کارمندان گمرک از جمله دادخدا سامانی (مدیر گمرک) پس از بازگشت به اداره گمرک، مأمورین امنیه که در همان نزدیکی محبوس و با طناب دست‌بسته بودند را آزاد نمودند. گویا دو مأمور دیگر امنیه طی حيله‌ای، در خانه یکی از محتشمین محلی به نام حاجی عبدالرحیم حبس شده بودند. کارمندان گمرک، آن دوتن را نیز آزاد کردند. طبق گزارش دادخدا سامانی، تفنگچی‌های شیخ عبدالله با اتکاء بر تفنگ‌های پنج تیر جدید خود، قاطرچیان از آن اطراف یافته، اثاثیه ساکنین را که به جا مانده بود، به آبادی مریاب واقع در شمال کلات منتقل نمودند. عده‌ای نیز به دستور شیخ عبدالله، در محله‌های بندر کلات در کمین بودند تا کسانی که به کلات سفر کرده بودند را دستگیر کنند که مبادا خبر وقایع کلات منتشر شود. چنانکه در این بین شخصی به نام چيروئی - اهل بندر چيرو - که برای خرید قند و شکر دولتی به کلات آمده بود، دستگیر و زندانی شد.

۱. کشتی‌های بارکش مذکور از بندر کلات به عربستان و از آنجا به هند رفت‌وآمد می‌کردند. همچنین کالاهای تاجران را از هند به بحرین و عربستان می‌آوردند. سفرهای دریایی گاه ده ماه تا یک‌سال به طول می‌انجامید. ر.ک: سازمان اسناد ملی ایران، سند شماره ۱-۹/۱۵۱-۸-۱۳۱۵ ش.

از سوی دیگر تفنگچیان زیادی از نیروهای شیخ عبدالله که در بالای کوه کلات مستقر شده بودند، دو کشتی که در صدد گریختن از سواحل کلات بودند را مورد هدف قرار دادند. یکی از کشتی‌ها که متعلق به اعراب بود، گریخت. اما کشتی دیگر متعلق به مردم بندر کنگ - از قصبات بندر لنگه - بادبان‌های خود را پایین آورد.

دادخدا سامانی در ادامه گزارش به معرفی تفنگچیان که قادر به شناسایی آنان از طریق تحقیقات محلی بوده است، می‌پردازد. عبدالله ساکن آبادی مربع یکی از آنان بوده است. تفنگچیان که بالای کوه مستقر بودند نیز عمدتاً از اهالی آبادی مربع و تحت فرمان شیخ عبدالله بوده‌اند. (سازمان اسناد ملی ایران، سند شماره ۱-۹/۱۵۱-۷-۱۳۱۵ ش.) حدس نگارنده بر این است که آنها از هم‌قبیلگان شیخ بوده‌اند. زیرا کلات، مربع و اطراف آن قلمرو قبایل عبیدی بوده است. به نظر می‌رسد که گزارش دادخدا سامانی به مافوق خود، یعنی اداره گمرکات مقام در پی این است که همه تقصیرها و کوتاهی‌ها را بر دوش مأمورین امنیه قرار دهد. حال آنکه با مقابله این سند با نوشته‌های ضابطان محلی و مأمورین امنیه کلات و مقامات مافوق آنها، آشکار می‌شود که اجحاف مالیاتی گمرک یکی از علل بروز چنین حادثه‌ای بوده است.

### روایت ضابط بندر مقام از مهاجرت مردم و علل آن

در نهم آبان ۱۳۱۵ علی جمادی ضابط بندر مقام طی گزارشی محرمانه به مافوق خود، «حکومت بندر لنگه» (سازمان اسناد ملی ایران، سند شماره ۱-۹/۱۵۱-۸-۱۳۱۵ ش.) که بر کلیه مناطق نظارت داشت، به طور خلاصه ۵ علت برای مهاجرت مردم کلات و گرز و نیز ترک وطن آنها بر شمرده است:

۱. اهالی کلات و گرز تنها از دو راه امرار معاش می‌نمودند. یکی از معدن نمک واقع در کلات و گرز که اندکی پیش از آن، اداره مالیه آن را تصرف کرده و به کسانی اجازه داده بود که به جای استخدام کارگران محلی، با به کارگیری کارگران غیر بومی موجب بیکاری جوانان آن ناحیه شده بودند. یکی دیگر از وسایل امرار معاش اهالی کلات آن بود که گاه کالایی مانند ذغال، برای مصرف سوخت را به مناطقی چون خرمشهر صادر می‌کردند. اما آنان مجبور بودند برای دریافت اجازه حمل ذغال تا آن حد در گمرک معطل شوند که به اجبار، آن را با زیان بسیار مصرف نمایند.

۲. جوانان کلات از نظام اجباری واهمه داشتند، زیرا که این کار، امر تازه‌ای در سراسر ایران و از جمله بنادر شیپکوه بوده است.
  ۳. اداره گمرک کالاهای بسیاری از اجناس وارداتی را با سختگیری توقیف می‌کرد، حتی کشتی‌ها ضبط می‌شد؛ از جمله این کالاها پارچه‌هایی بود که دریانوردان کلات برای خانواده خود می‌آوردند.
  ۴. با توجه به فهرست عواید گمرک کلات، اموالی که به عنوان قاچاق توقیف می‌شد، نه ثبت می‌شد و نه به دولت تعلق می‌گرفت، حال آنکه به نام دولت و با تهدید گرفته می‌شد. بنابراین نوعی باج‌گیری توسط مامورین گمرک به شمار می‌رفت.
  ۵. میان بنادر شیپکوه، تنها کلات و گرزه دارای کشتی‌های بزرگی بودند که با عربستان و بحرین رابطه تجاری برقرار می‌نمود. این مسافرت‌های دریایی گاه ده ماه تا یک سال به طول می‌انجامید. با وجود این، مدیر گمرک کلات به خدمت این کشتی‌ها اجازه دیدار با خانواده خود را نمی‌داد.
- از نظر علی جمادی چنین عللی موجب شده بود که ۳۰ خانوار جمعیت بندر گرزه و ۱۱۰ خانوار جمعیت بندر کلات زادگاه خود را ترک نمایند؛ حال آنکه اموال و حیوانات آنان از سوی امنیه ضبط شده بودند. (سازمان اسناد ملی ایران، سند شماره ۱-۹/۱۵۱-۸-۱۳۱۵ش). بدین ترتیب مندرجات روایت ذیل با روایت پیشین تکمیل می‌شود.

### روایت مقامات امنیه از علل و چگونگی مهاجرت

ستوان دوم مسعودی، کفیل فرماندهی گروهان ۴ امنیه بندر مقام طی گزارش مفصل‌تری به حکومت بندر لنگه در تاریخ ۱۳۱۵/۸/۲۴، (سازمان اسناد ملی ایران، سند شماره ۲و۱-۱۵۱-۲۴/۸-۱۳۱۵ش). جزییات بیشتری از وقایع مهاجرت اهالی گرزه و کلات را به شرح ذیل ارائه داده است:

پیش از آغاز مهاجرت مردم کلات، ۳۰ خانوار از اهالی بندر گرزه در هفتم مهرماه ۱۳۱۵ با یک کشتی بادبانی بزرگ و چهارده کشتی کوچک ماهیگیری به سمت عمانات (باطنه) مهاجرت نمودند. درحین آماده شدن مردم کلات برای مهاجرت، به فرمان شیخ‌عبدالله حمادی و شخصی به نام عبدالله پسر عبدالشیخ، مامورین امنیه را با حيله‌ای دستگیر کردند. به این ترتیب که در ابتدا چند نفر شاکي و متشاکي ساختگی به قرارگاه امنیه رفتند تا شکایت کنند. با آنکه عدّه مأمورین امنیه کلات شش نفر بودند، دو نفر از

آنان برای رسیدگی به مأموریتی به شیبکوه و دو نفر دیگر نیز در روز هشتم مهر برای انجام تحقیق پیرامون مهاجرت اهالی گرز به آنجا رفته بودند. دو نفر مأمور نیز که از بندر چپرو به کلات آمده بودند، پس از تحویل سلاح‌های خود به پاسگاه امنیه کلات، برای تهیه آذوقه به کلات رفته بودند. اما اهالی به عنوان دعوت و پذیرایی، آنان را غافلگیر کرده و به بند کشیدند.

شاکیان و متشاکیان نیز طی یک ظاهر سازی اعلان کردند که در حضور شیخ‌عبدالله ضابط کلات حاضر به حل و فصل دعاوی هستند. شیخ عبدالله نیز به همین بهانه با تفنگچیان خود وارد شد و مامورین امنیه را دستگیر و محبوس نمود. سپس شیخ و اهالی به عمانات مهاجرت نمودند.

ستوان مسعودی مختصراً به عللی چون: فروش نمک و اجاره دادن معدن نمک به عنوان راه در آمد اهالی و اقدام انحصاری اعراب کلات به دریانوردی و عدم اشتغال یا تجارت اشاره‌ای مختصر نموده است. چنانکه همو گزارش داده است که پس از مهاجرت اهالی، یک نفر مامور گمرک، یک مامور از امنیه و یک نماینده محلی به نام محمدعیسی به صورت برداری از اموالی پرداخت که اهالی قادر به بردن آن نبودند. از میان این اموال چند الاغ و شتر متعلق به شیخ عبدالله بود که به برادر وی شیخ محمد تحویل داده شد. در خاتمه گزارش، ستوان مسعودی ضمن اعلام ورود مدیر گمرک لنگه به کلات، دسیسه چینی مامورین گمرک برای متهم نمودن مأمورین امنیه به کوتاهی در انجام وظیفه را به اطلاع مقامات مسئول خود رسانده بود. او خاطرنشان کرده است که از آنجا که مامورین گمرک چه از حیث تفتیش کشتی‌ها و چه از نظر بررسی ورود و خروج مسافر با اشیای قاچاق و غیر قاچاق، نه ضابطین، نه مباشرین و نه امنیه را در کار خود دخالت نمی‌داده‌اند. از این رو شکایت آنها علیه امنیه بی مورد است. (سازمان اسناد ملی ایران، سند شماره ۱۰۲-۱۵۱/۲۴-۸-۱۳۱۵ ش.)

افزودن این بند موجب می‌شود که مخاطب این سند با احتیاط بیشتری با مطالب نسبتاً یک جانبه آن برخورد نماید. با وجود این، در این سند حقایق و جزئیات فراوانی وجود دارد که موجب شد در تاریخ ۱۳۱۵/۱۰/۵ معاون وزیر داخله طی نامه‌ای از وزارت مالیه و مامورین گمرک درخواست نماید که وضعیت کلی ساکنان بنادر جنوب ایران را مورد توجه قرار دهند و مامورین گمرک را در این زمینه راهنمایی کنند. او به پیوست همان نامه، برای نشان دادن روایتی متفاوت با آنچه که مامورین گمرکات محلی به

وزارت مالیه گزارش می‌کرده‌اند، نسخه‌ای از گزارش حکومت بنادر جنوب را به وزارت مالیه ارسال نموده است. (سازمان اسناد ملی ایران، سند شماره ۱-۱۵۱/۵-۱۰-۱۳۱۵) که با توجه به تاریخ نگارش گزارش‌ها، پیوست این نامه به احتمال زیاد همان گزارش علی جمادی ضابط مقام به حکومت بندر لنگه (سازمان اسناد ملی ایران، سند شماره ۱-۱۵۱/۹-۸-۱۳۱۵ش) بوده است.

اما به نظر نمی‌رسد که وزارت مالیه اقدام موثری در پاسخ به وزارت داخله انجام داده باشد، زیرا ماجرا ادامه یافت و به صدور دستور رضا شاه برای رسیدگی به امور مردم کلات و گرز به وزارت مالیه منجر شد (سازمان اسناد ملی ایران، سند شماره ۱-۱۵۱/۱۱-۲-۱۳۱۶) که تفصیل این موضوع در ادامه خواهد آمد.

سرلشکر ضرغامی کفیل ستاد ارتش در گزارشی که در تاریخ ۱۳۱۵/۱۰/۲۲ به وزارت داخله ارائه داده است (سازمان اسناد ملی ایران، سند شماره ۱-۱۵۱/۲۲-۱۰-۱۳۱۵)، علل مهاجرت مردم کلات و گرز را ذکر نموده و از وضعیت مشابهی در لارستان، مکران و شیبکوه یاد کرده است. او علاوه بر تاکید بر علل و عواملی که برای بروز بحران و مهاجرت مردم کلات و گرز بر شمرده است، تشابه اخلاق، آداب و مذهب مردم این بنادر با سواحل جنوبی خلیج فارس را از عوامل جذب آنها قلمداد کرده است. او از طریق مقایسه بندر گرز با منطقه‌ای چون جزیره هنگام، کمبود مامورین امنیه در آن نواحی را نیز موجب بروز بحران تلقی نموده و در خاتمه نیز یادآوری کرده است که تا آنجا که به ارتش مربوط بوده است، برای جلوگیری از مهاجرت اهالی بنادر اقدامات لازم را انجام داده است. او بدین ترتیب همه کوتاهی‌ها را به گردن گمرکات ناحیه کلات انداخته بود. (سازمان اسناد ملی ایران، سند شماره ۱-۱۵۱/۲۲-۱۰-۱۳۱۵).

### روایت کفیل ارتش فارس، راه حل‌ها، اقدامات و واکنش دولت مرکزی

در تاریخ ۱۳۱۵/۱۱/۲۵ سرتیپ زندیه کفیل فرماندهی لشکر ۷ فارس نیز طی گزارش محرمانه‌ای به ریاست ستاد ارتش، به طور مفصل علل مهاجرت مردم کلات و گرز را شرح داده است. (سازمان اسناد ملی ایران، سند شماره ۱-۱۵۱/۲۵-۱۱-۱۳۱۵) این گزارش که شامل ۵ صفحه -طولانی ترین سند در مجموعه حاضر- است؛ نکات و جزئیات تازه‌ای دارد که به آنها اشاره می‌شود.

سرتیپ زندیه طی سفری به همراه سرهنگ دوم عزیز الله رزمجو به بنادر جنوب ایران، نتیجه تحقیقات خود و به ویژه همکاری که گویا اطلاعات محلی خوبی پیرامون کلات و گرزه داشته است، علل مهاجرت مردم را، اینگونه بیان نموده است:

۱. ادارات گمرک و مالیه برای رسیدگی به امور بازرگانان و دریانوردان محل و صدور اجازه حرکت به آنها، از آنان اسناد بانکی می‌خواستند. از آنجا که نزدیک‌ترین بانک‌ها یا تجارتخانه‌ها در بندر عباس و بوشهر قرار داشتند و هزینه مراجعه به این دو شهر برابر با سود مال‌التجاره ناچیزی بود که از دو بندر کوچک گرزه و کلات به دست می‌آوردند، تجارت ایشان را دچار مشکل می‌کرد.

۲. به طور متوسط، نصف تعداد کارگران هر کشتی که تقریباً همگی جوان بودند، خدمت نظام اجباری را انجام نداده بودند. از این رو مأمورین گمرک از فعالیت و مسافرت آنها به سواحل خلیج فارس بدون ارائه و رقه معافیت جلوگیری نموده؛ موجب کاهش چشمگیر تعداد کارگران کشتی‌ها و بحران نیروی کار شده بودند.

۳. درآمد اجاره و حمل و نقل محصول معدن نمک موجود میان بنادر کلات و گرزه از دیرباز منبعی مهم برای مردم محل و موجب اشتغال‌زایی برای بومیان و رونق نسبی اقتصادی آن نواحی شده بود. اما از حدود سال ۱۳۱۳ ش. اداره گمرک و اداره مالیه بندر لنگه آنجا را به اجاره‌دارانی غیر بومی داده بود. بدین ترتیب کارگران بومی معدن و کشتی‌داران محلی شاغل در صادرات نمک را بیکار نموده بودند.

۴. بدرفتاری مأموران محلی امنیه با مردم نیز از علل نارضایتی بود که بنا به نوشته گزارش حاضر، این وضعیت با آغاز تصدی سرگرد دولت‌شاهی در آن نواحی (بنادر) رو به کاهش رفته بود.

سپس سرتیپ زندیه نتیجه گرفته است که بر اساس چنین عللی، جمعیت ۳۰ هزار نفری بندر لنگه در سال ۱۲۸۱ ش. به ۷ هزار نفر در ۱۳۰۱ ش. و در خلال سال‌های ۱۳۰۵-۱۳۰۱ ش. به ۱۳ هزار نفر رسید، تا اوایل ۱۳۱۳ ش. به ۸ هزار نفر تقلیل یافته بود که دو سال بعد از این وقایع در سال ۱۳۱۵ ش. به حدود ۲۵۰۰ تا ۳۰۰۰ نفر تنزل یافت. سرتیپ زندیه علت شدت یافتن این کاهش جمعیت را علاوه بر علل یادشده، تضعیف فعالیت‌های غوص مروارید و صید ماهی دانسته است. ممانعت حاکم لنگه و وزارت داخله از خروج مسافران و اهالی، بحران مهاجرت را نیز افزایش داده بود. انتشار خبر غرامت‌های سنگین بر ساکنانی که در حین ترک بنادر کلات و گرزه دستگیر



می‌شدند، هرگونه امید بازگشت به وطن را به سبب واهمه مهاجرین از غرامت، به شدت کاهش داده بود.

سرتیپ زندیه در خاتمه گزارش خود، علاوه بر پیشنهاد ایجاد تسهیلات در زمینه امورگمرکی، نظام اجباری و لغو ممنوعیت سفر از مبدأ بنادر کلات و گرز، از ستاد ارتش خواسته بود که از شهربانی و اداره گمرکات اجازه نامه‌ای صادر شود که طی آن دکتر حبیب رضا پورلاری و شیخ محمد (برادر شیخ عبدالله کدخدای کلات) به عمانات سفر نموده، ضمن جلب نظر مردم مهاجر دو بندر و نیز شیخ عبدالله آنان را برای بازگشت به ایران ترغیب نماید (سازمان اسناد ملی ایران، سند شماره ۱۵۱-۱ تا ۲۵/۱۵۱-۱۱). (۱۳۱۵-۱۱).

این گزارش گرچه منعکس کننده دیدگاه مقامات عالی‌رتبه امنیه (ژاندارمری) است، اما تا حدودی رعایت انصاف را نموده و مقامات محلی امنیه را به خاطر بدرفتاری مقصر شناخته است. با این حال، اطلاعات مفصل و جزئیات بیشتری را پیرامون علل و شرایط مهاجرت اهالی بندر کلات و گرز ارائه داده است.

نگارش چنین گزارشی، بیانگر جلب توجه ماجرای مهاجرت اهالی بنادر جنوب نزد سطوح بالای مقامات و ادارات محلی و حتی دولتمردان در پایتخت است. چنانکه در ۱۳۱۶/۲/۱۱ ش. رئیس دفتر پهلوی اول در یادداشتی محرمانه به وزارت داخله در این زمینه دستوراتی داده بود.

یک روز پس از نگارش این یادداشت، وزارت داخله تلگراف رمزی به حکومت بنادر جنوب زده و خواستار اقدام فوری و مطلع نمودن وزارت متبوع از جریان شده بود. (سازمان اسناد ملی ایران، سند شماره ۱-۱۵۱ / ۱۱-۲-۱۳۱۶) میان یادداشت اخیر و گزارش سرتیپ زندیه، فاصله زمانی چهل و شش روزه بود که اگر در این میان اسنادی نبود نشده باشند، می‌توان حدس زد که علاوه بر تعطیلات نوروز و تعطیلی ادارات مزبور، به طول انجامیدن کارهای اداری در سطوح بالای اداری در پایتخت و مشکلاتی چون کاغذبازی، از علل این امر بوده‌اند. افزون بر آن، می‌توان گفت که در این بین، اقداماتی جهت بازگرداندن اهالی به بندر کلات و گرز صورت گرفته است.

از این رو، در تاریخ ۱۳۱۶/۲/۱۵ ش. یعنی چهار روز پس از صدور یادداشت مسئول دفتر رضاشاه، سرلشکر ضرغامی کفیل ستاد ارتش به وزارت داخله به طور محرمانه گزارش داد که: «بنا به گزارش لشکر ۷ فارس، در حدود صد و پنجاه نفر از مهاجرین

بنادر به شهرهای خود بازگشته‌اند و عده‌ای دیگر نیز در صدد بازگشت بوده و عموماً مایل به بازگشت هستند. البته او تذکر داده است که تحقق این امر در صورتی خواهد بود که اولیای دولت توجه ویژه به آنان بنمایند. وی همچنین خواستار شد که وزارت داخله اقدامات و تسهیلات خود در این زمینه را به اطلاع ستاد ارتش برساند. (سازمان اسناد ملی ایران، سند شماره ۱-۱۵۱/۱۵-۲-۱۳۱۶).

### تحلیل جاذبه‌ها و دافعه‌های منجر به مهاجرت مردم کلات و گرز به عمانات

#### الف) دافعه‌ها:

به نظر می‌رسد که برای مهاجرت مردم کلات و گرز به عمانات، دافعه‌ها بیشتر از جاذبه‌های آن بود. از میان دافعه‌ها بخشی از آنها تغییراتی بود که در ساختار سیاسی و اداری منطقه بوجود آمده بود. نظم سنتی آنجا را تغییر داده بود و علاوه بر عوارض پرسابقه آن یعنی فساد و رشوه، پدیده‌های جدیدی چون بوروکراسی افراطی و کاغذبازی را به آن افزوده بود. مسائل قومی و رویارویی بومیان و صاحب منصبان اعزامی از مرکز نیز خودمختاری مردم منطقه را دچار خدشه می‌کرد.

دافعه‌های اقتصادی و معیشتی نیز مؤثر بودند که به انحصارگرایی اجاره معادن نمک و کارشکنی در صادرات ذغال به بهانه مبارزه با قاچاق ارتباط داشت. این مسائل علاوه بر فساد و باج خواهی مأموران دولتی، شرایط را بر نیروی کار به ویژه جوانان منطقه سخت کرد. اما نظام اجباری این شرایط را تحمل ناپذیر کرد و همچون جرقه‌ای این انبار باروت را منفجر نمود.

#### ب) جاذبه‌ها:

چنانکه گذشت، تشابه فرهنگ، زبان و نیز خویشاوندی میان بنادر کلات و گرز با سواحل عمانات، از دلایل اصلی مهاجرت مردم به آن نواحی بود و به نظر نمی‌رسد که اوایل اکتشاف نفت در منطقه خلیج فارس، چندان رفاهی به نسبت سواحل ایرانی در آن نواحی وجود داشته باشد تا جاذبه‌ای برای مهاجران ایرانی پدید آورد. چراکه حتی چوب مورد نیاز سواحل جنوبی خلیج فارس از بنادر شمالی تأمین می‌شد. بنابراین می‌توان گفت که این جاذبه‌ها، غالباً ماهیت فرهنگی داشته‌اند. با این حال، دافعه‌ها عامل اصلی مهاجرت مردم بودند و جاذبه‌ها در این زمینه، نقش چندانی نداشته‌اند.

## نتیجه

باتوجه به شواهد تاریخی ارائه شده در مطالعه موردی بر ساکنین بنادر کلات و گرزه باید اذعان کرد که جایگزینی تمرکز گرائی نوین دولت پهلوی به جای نظام الیگارشسی سنتی کشورداری ایرانی، معایبی را به همراه داشت که پی‌آمد آن مهاجرت جمعیت یک منطقه و ترک وطن بود. از نشانه‌های این تمرکز گرائی، جایگزینی مقامات گمرک و امنیه به جای حکومت بومیان (به عنوان نمونه ضابط‌ها) بر مردم محلی است که تعارض مقامات سنتی و متجدد با یکدیگر را به وجود آورده بود که این امر به مقاومت حکام سنتی همچون شیخ عبدالله ضابط بندر کلات انجامید.

پی‌آمد دیگر در کشورداری متمرکز، گماردن نیروهای غیر بومی بر منصب‌های محلی بود. در این مورد می‌توان به انحصارگری مسئولینی از اهالی بندر لنگه بر معدن نمک کلات و گرزه اشاره کرد که از منابع اصلی درآمد مردم منطقه بود. البته رفتار انحصارطلبانه مستأجرین جدید غیربومی با کارگران معدن نمک و دریانوردان بومی کلات، از بقایای جناح بندی و رقابت بین اقوام و اهالی شهرهای همسایه بود که در ساختار تمرکز گرای جدید همچنان موجود و موثر باقی ماند.

از سوی دیگر بقاء و تداوم سنت رشوه خواری و باج‌گیری که در میان مأمورین گمرکات و نظامیان از دیرباز (هم در نظام سنتی قاجاریه و هم در ساختار تجددگرای پهلوی) کمابیش امری رایج بود. این مسائل نشان می‌دهد که با وجود تغییر نظام اداری ایران به سمت تجدد (مدرنیسم)، رفتار سنتی نکوهیده‌ای چون باج‌گیری در قالب ادارات مدرنی چون گمرک، بانک و مالیه، همچون گذشته ادامه یافت و این خود بیانگر رسوخ شبهه مدرنیته‌ای ناقص، آن هم فقط در ظاهر نظام اداری و نه در شیوه‌های رایج آن بوده است، که عادات و سنت‌های قدیم را همچنان پا بر جا نگه داشته است. بومیان حتی به نظام جدید سربازگیری موسوم به نظام اجباری نیز به چشم نوعی باج‌خواهی و بی‌عدالتی می‌نگریستند و به شیوه‌های گوناگون از آن شانه خالی می‌کردند.

علاوه بر این، پراکندگی ادارات جدید در نواحی ایران به طور منظم صورت نگرفته بود. در مقاله حاضر می‌توان به دوری مسافت بانک‌ها، تجارتخانه‌ها و مراکز تلگراف از بنادری چون کلات و گرزه و حتی بندر لنگه اشاره کرد که همانند عوامل یاد شده، موجب ناهماهنگی میان شیوه‌های تجدّد مآب حکومت و عادات سنتی کار و زندگی مردم می‌شد. چنانکه در اطاعت بی‌قید و شرط اهالی کلات و گرزه از شیخ‌عبدالله

حمادی قابل مشاهده است، می‌توان قوت نظام‌های سنتی قومی در برابر مظاهر جدید قدرت دولت از جمله امنیه و تلگراف (برای خبر رسانی و اعمال سلطه ذهنی دولت) برای مردم را در آن روزگاران سنجید. پایان سخن آنکه شبهه مدرنیته‌ای که در اوایل دوره پهلوی در سواحل بندر لنگه رواج یافت نتوانست به سرعت جایگزین ساختار اجتماعی و اداری اولیگارش‌ی قاجاری شود و پی‌آمدهایی چون مهاجرت ساحل‌نشینان منطقه را موجب گردید.

### منابع و مأخذ:

- ابن ماجد السعدی بندرکنگی، احمد (۱۳۷۲)، *الفوائد فی اصول علم البحر و القواعد*، ترجمه: امید اقتداری، به تصحیح: احمد اقتداری، تهران: انجمن آثار و مفاخر فرهنگی.
- اطلس تاریخی ایران** (۱۳۵۰)، تهران: دانشگاه تهران.
- افشار سیستانی، ایرج (بی‌تا)، *جغرافیای تاریخی دریای پارس*، تهران: سازمان تبلیغات اسلامی (حوزه هنری).
- اقتداری. احمد (بی‌تا)، *خلیج فارس*، تهران: کتابخانه ابن سینا.
- خیراندیش. عبدالرسول «ضرورت توجه به تاریخنگاری سوبالترن در ایران»، کتاب ماه تاریخ و جغرافیا، آبان ۱۳۸۲ سال هفتم، شماره ۱.
- سدید السلطنه کبابی. محمد علی (۱۳۸۶)، *مغاص اللئالی و منار اللیالی*: سرزمینهای شمالی پیرامون خلیج فارس و دریای عمان در صد سال پیش، به تصحیح: احمد اقتداری، تهران: امیرکبیر.
- \_\_\_\_\_ (۱۳۶۳)، *اعلام الناس فی احوال بندر عباس*: بندرعباس و خلیج فارس، به تصحیح: احمد اقتداری، تهران: دنیای کتاب.
- مجهول المؤلف (۲۰۰۲)، *عمان و تاریخها البحری*، الطبعة الثانية، مسقط.
- معز الدین (۱۳۴۲). *آخرین مأموریت*، تهران: بهمن.

میریان. عباس (۱۳۵۴)، جغرافیای تاریخی خلیج و دریای پارس، خرمشهر: کتابفروشی میریان.

نوربخش. حسین (۱۳۶۲)، خلیج فارس و جزایر ایرانی، تهران: کتابخانه سنائی.

الوحیدی الخنجی، حسین بن علی بن احمد (۱۹۸۸)، تاریخ لنجه، چاپ دوم، دبی: دارالأمه للنشر والتوزیع.

#### اسناد:

آرشیو سازمان اسناد ملی ایران، سند شماره ۱-۱۵۱-۹-۷-۱۳۱۵ش.

\_\_\_\_\_ ، سند شماره ۱-۹/۱۵۱-۸-۱۳۱۵ش.

\_\_\_\_\_ ، سند شماره ۲و۱-۱۵۱-۲۴/۸-۱۳۱۵ش.

\_\_\_\_\_ ، سند شماره ۱-۱۵۱-۵/۱۰-۱۳۱۵ش.

\_\_\_\_\_ ، سند شماره ۱-۱۵۱-۲۲/۱۰-۱۳۱۵ش.

\_\_\_\_\_ ، سند شماره ۵تا۱-۱۵۱-۲۵/۱۱-۱۳۱۵ش.

\_\_\_\_\_ ، سند شماره ۱-۱۵۱/۱۱-۲-۱۳۱۶ش.

\_\_\_\_\_ ، سند شماره ۱-۱۵۱/۱۵-۲-۱۳۱۶ش.