

## نگاهی به تجارت غلامان و کنیزان آفریقایی در عصر قاجار\*

\_\_\_\_\_ نرگس علی پور\*\*

### چکیده

با شروع حکومت قاجار در ایران که طی آن تغییراتی در مرزهای جغرافیایی ایجاد شد - از بین رفتن حاکمیت ایران بر منطقه قفقاز توسط روس‌ها - ورود غلامان و کنیزان سفید به ایران کاهش یافت. به جای آن، تعداد زیادی برده آفریقایی که اغلب از نژاد حبشی و زنگی بودند، از شرق و شمال شرقی آفریقا به بنادر خلیج فارس و سپس سراسر ایران وارد گردیده و خرید و فروش شدند. این در حالی بود که تا پیش از این تاریخ، تعداد غلامان و کنیزان سیاه در ایران و حوزه خلیج فارس اندک و ناچیز بود و غالباً همین تعداد اندک بدون آنکه در ملاء عام دیده شوند، در خانه‌ها و املاک ثروتمندان به عنوان نوکران خانگی کار می‌کردند. این تجارت، علی‌رغم قراردادهای منع برده‌فروشی و کنترل شدید کشتی‌های ضد برده‌فروشی نیروی دریایی انگلیس در خلیج فارس، تا اوایل قرن ۱۴ق. / ۲۰م. ادامه پیدا کرد. در این نوشتار، چگونگی تجارت و خرید و فروش غلامان و کنیزان آفریقایی در عصر قاجار مورد نقد و بررسی قرار گرفته است. واژگان کلیدی: تجارت برده، قاجار، خلیج فارس، آفریقا

تاریخ پذیرش مقاله: ۱۳۸۹/۹/۲۳

\* تاریخ دریافت مقاله: ۱۳۸۹/۷/۲۵

Email: alipour.narges@yahoo.com

\*\* کارشناس ارشد تاریخ ایران اسلامی - دانشگاه تربیت مدرس

## مقدمه

در طول تاریخ ایران، از عهد باستان تا نیمه اول قرن ۱۴ق.م، به کارگیری و استفاده از بردگان تحت عنوان: غلام، کنیز و خواجه در عرصه‌های مختلف اجتماعی، نظامی، سیاسی و اقتصادی وجود داشته است. در قرون اولیه هجری، با گسترش فتوحات و افزایش قلمرو مسلمانان که غالباً از طریق جنگ صورت می‌گرفت، خیل عظیمی از مردمان غیرمسلمان به ویژه ترکان آسیای مرکزی و استپ‌های اروپای شرقی، به اسارت مسلمانان درآمدند و به طور عمده در امور نظامی و سیاسی به کار گرفته شدند. تا اواسط قرن ۱۳ق.م، اسارت در جنگ‌ها و تهاجمات ناگهانی، عمده‌ترین منبع تأمین غلام و کنیز از قومیت‌های مختلف قفقازی، ترکمن، کرد، بلوچ و فارس (در شمال شرقی ایران) بود. اما غلامان و کنیزان آفریقایی، از راه معاملات تجاری تأمین می‌شدند. از اواسط قرن ۱۲ق. ورود این گروه از غلامان و کنیزان به ایران، افزایش یافت. امنیت و تمرکز قدرت ایجاد شده از سوی حکومت زند در جنوب ایران، باعث رشد هر چه بیشتر تجارت و تولیدات و انباشت سرمایه‌های تجاری در این منطقه شد و یکی از پیامدهای این افزایش سرمایه، رشد تجارت غلام و کنیز بود. به طوری که سالانه تعداد قابل توجهی غلام و کنیز آفریقایی تبار از طریق خلیج فارس، وارد بنادر جنوبی ایران می‌شدند و از آنجا به بازارهای داخلی ایران انتقال یافته و به فروش می‌رفتند.

سیر و روند این تجارت در اواخر قرن ۱۲ق. و اوایل قرن ۱۳ق. در پی تحولات سیاسی و فکری اروپا دچار دگرگونی شد. چنانچه اعلامیه حقوق بشر مجلس ملی فرانسه در ۱۲۰۸ق.م/۱۷۹۴م. زمینه ایجاد نهضتی علیه برده‌فروشی و برده‌داری را در اروپا فراهم آورد. از دهه‌های نخستین سده ۱۳ق. موج مبارزه با برده‌فروشی به منطقه خلیج فارس نیز رسید و این مسئله برای دول اروپایی به ویژه انگلیس دستاویز خوبی به

## نگاهی به تجارت غلامان و کنیزان آفریقایی در عصر قاجار ۱۰۱

منظور افزایش نفوذ و تسلط بر خلیج فارس شد. انگلیسی‌ها به دنبال حفظ و تقویت جایگاه خود در باب منع برده فروشی در خلیج فارس، قراردادهای متعددی با سران حکومت‌های منطقه از جمله امام مسقط، سلطان عثمانی و در نهایت شاه ایران - محمد شاه و سپس ناصرالدین شاه - منعقد کردند. مبارزه با برده فروشی در خلیج فارس، زمینه ساز محو تدریجی این تجارت تا اواسط قرن ۱۴ق. شد.

روش انجام این پژوهش مبتنی بر گردآوری، توصیف، نقد و بررسی و تحلیل یافته‌ها با تکیه بر اسناد موجود و منابع اصلی است.

### ۱-۱- قومیت

غلامان و کنیزان سیاه‌پوست در ایران از قومیت‌های مختلفی چون زنگی، حبشی، سهیلی<sup>۱</sup> و نوبی بودند. سیاهان زنگی که لیدی شیل<sup>۲</sup> و چارلز ویلسن<sup>۳</sup> از آنها به عنوان سیاهان بامباسی نام برده‌اند، به لحاظ ویژگی‌های ظاهری و اخلاقی از سایر طبقات سیاه‌پوست ارزان‌تر بودند. رنگ پوست بسیار سیاه، لب‌های کلفت و موهای سخت، ظاهر ناخوشایندی به آنها می‌داد. منشاء واژه بامباسی مشخص نیست، اما ممکن است تلفظ نادرستی از «مومباسا» نام یکی از بنادر زنگبار باشد. (شیل، ۱۳۶۲: ۲۱۳ / ویلسن، ۱۳۶۳: ۱۴۰)

ویلسن در تقسیم‌بندی غلامان و کنیزان سیاه در ایران بعد از طبقه موسوم به بامباسی (مومباسی)، طبقه سیاهان معروف به سهیلی را قرار می‌دهد که نسبت به دسته نخست، قدری خوش‌قیافه‌تر بودند. (همان: ۱۴۲-۱۴۱) به واسطه خصایص و صفات حسنه

<sup>۱</sup> سهیلی (Sowahilee) یا همان سومالیایی.

<sup>۲</sup> Lady Sheil

<sup>۳</sup> Charles Wilson

## ۱۰۲ فصلنامه تاریخ روابط خارجی

آنها اکثر مردم طالب خریدن این گروه از غلامان و کنیزان می‌شدند و قیمت‌شان غالباً دو برابر اقوام بامباسی بود. (همان)

نوبی یا نوبیائی‌ها - متعلق به سرزمینی که بخشی از حبشه بود و امروزه به نام کشور سودان نامیده می‌شود - تیره‌تر از حبشی‌ها بودند و اغلب خانواده‌های ایرانی آنها را نوکرانی قابل اعتماد و امین به شمار می‌آوردند. (شیل، همان)

بهترین و گران‌ترین نوع غلامان و کنیزان سیاه، حبشی‌ها بودند که از حبشه (اتیوپی امروزی)، سومالی و جنوب سودان آورده می‌شدند. (ویلز، ۱۳۶۸: ۳۸۶ ویلسن، همان: ۱۴۲/ پولاک، ۱۳۶۱: ۱۷۲/ شیل، همان: ۲۱۳) حبشی‌ها به علت زیبایی اندام و چهره متناسب، مطلوب‌تر و گران‌تر از سایر سیاهان بودند. پولاک ظاهر آنها را چنین توصیف می‌کند: «حبشی‌ها بینی‌های باریک و کشیده دارند؛ فقط کمی لبهای‌شان به بالا برگشته است و موهای‌شان پیچ در پیچ و مجعد است ولی گُرکی نیست.» (پولاک، همان) ویلسن نیز به ظاهر دلپسند غلامان و کنیزان حبشی اشاره کرده و می‌نویسد: «همیشه صورت و وضع حبشیان به قدری دلرباست که انسان از تماشای آنها سیر نمی‌شود...» (ویلسن، همان)

### ۱-۲- شیوه‌های تأمین غلامان و کنیزان آفریقایی

برخلاف غلامان و کنیزان سفید که غالباً از طریق اسارت در جنگ‌ها و تهاجمات ناگهانی به دست می‌آمدند، غلامان و کنیزان سیاه از راه تجارت و خرید و فروش وارد ایران می‌شدند. مرکز این تجارت نیز در جنوب ایران و در منطقه خلیج فارس بود. ورود این دسته از غلامان و کنیزان از راه‌های زمینی و دریایی صورت می‌گرفت.

### ۱-۱-۲- ورود غلامان و کنیزان از راه زمینی

حجاج و زائران شهرهای مقدس چون مکه، مدینه و کربلا نقشی مهم در حمل و نقل زمینی غلامان و کنیزان آفریقایی به ایران داشتند. البته تعدادی از تاجران غلام و کنیز نیز در غرب و جنوب غربی ایران از شهرهای بغداد، کربلا، مکه و مدینه، غلامان و کنیزان آفریقایی را وارد بازارهای ایران می‌کردند. (Basset, 1887, 4)

به گفته لیدی شیل، زوار کربلا غلامان و کنیزانی را که از راه مکه به بغداد می‌رسیدند، ابتیاع می‌کردند. همچنین حجاج ایرانی نیز به هنگام مراجعت از مکه یکی دو غلام سیاه از بازار غلام و کنیز فروشان مکه می‌خریدند و با خود به ایران می‌آوردند. (شیل، همان: ۲۱۵) این غلامان و کنیزان غالباً جهت استفاده شخصی خریداری می‌شدند. (Basset, op.cit) سفر زائران از بغداد به تهران، با کاروان در حدود ۱۸ روز طول می‌کشید. (Ibid) تعداد غلامان و کنیزان وارداتی از این طریق به نظر کم نبوده است؛ چنانچه ویلسن بیان می‌کند که همه غلامان و کنیزان در خانه‌های متمولین ایرانی از طریق حجاجی که به مکه می‌رفتند، وارد ایران می‌شدند. (ویلسن، همان: ۱۴۰) در ۱۳۰۳ق. ۱۸۸۹م. نیز نماینده پایگاه انگلیس در بحرین گزارش داد که بیشتر غلامان و کنیزان معمولاً از طریق زائرانی که از مکه برمی‌گردند، آورده می‌شوند. (Lorimer, 1915: 2505) به گفته مستوفی در این دوره کنیزها و کاکا سیاه‌ها را به جهت آنکه از ماوراء دریاها - مکه و مدینه - می‌آوردند، عموماً حاجی می‌گفتند. (مستوفی، ۱۳۲۴: ۲۳) اغلب غلامان و کنیزان موجود در مکه از سودان آورده می‌شدند. (Basset, 1887: 72)

در اوایل قرن ۱۴ق. / قرن ۲۰م. برای زائرانی که غلامان و کنیزانی را به همراه خود می‌بردند، گذرنامه ویژه ایرانی که توسط رزیدنت<sup>۱</sup> انگلیس تأیید شده بود، داده می‌شد و

<sup>۱</sup> 'RESIDENT': نماینده سیاسی دولت استعمارگر در مستعمره

#### ۱۰۴ فصلنامه تاریخ روابط خارجی

هنگام برگشت، تعداد غلامان و کنیزان‌شان با تعداد غلامان و کنیزان ذکر شده در گذرنامه تطبیق داده می‌شد. (Lorimer, Ibid: 2483)

تعداد کمی از غلامان و کنیزان نیز از طریق دمشق وارد ایران می‌شدند که چندان اهمیت نداشت. (شیل، همان: ۲۱۵ / ژوبر، ۱۳۴۷: ۳۲۷) ورود غلامان و کنیزان از طریق زائران پس از نخستین فرمان منع برده‌فروشی در ۱۲۶۲ق. / ۱۸۴۸م. ادامه پیدا کرد و تا ۱۳۴۲ق. / ۱۹۲۸م. که برده‌داری به طور کامل لغو شد، انجام می‌گرفت.

#### ۲-۱-۲- ورود غلامان و کنیزان از راه آبی (خلیج فارس)

خلیج فارس مسیری بود که از طریق آن نیاز بازارهای شرق عربستان، عراق و ایران به غلام و کنیزهای آفریقای شرقی و حبشه تأمین می‌شد. سابقه تجارت برده در این منطقه به قرن ۱۲ق. / ۱۸م. می‌رسد. به نوشته سرتوماس هربرت<sup>۱</sup> مورخ و نویسنده انگلیسی که در اوایل قرن ۱۱ق. / ۱۷م. (۱۶۲۶م)، مقارن با دوره حکومت صفویان به ایران سفر کرد، خرید و فروش غلامان و کنیزان هندی و آفریقایی توسط ایرانی‌ها در بندر عباس صورت می‌گرفته است. (ویلسون، ۱۳۶۶: ۲۴۸ / Lorimer, op.cit, 2475) تاورنیه<sup>۲</sup> (۱۶۸۹-۱۶۰۵م.) نیز بیان می‌کند که در عهد صفوی، غلامان و کنیزان سیاه‌پوست را از سواحل دریای سرخ و سواحل ملیندا<sup>۳</sup> به ایران می‌آوردند. (تاورنیه، ۱۳۳۶: ۶۲۸)

تا آغاز حکومت قاجار تعداد غلامان و کنیزان سیاه در ایران و حوزه خلیج فارس اندک و ناچیز بود، اما در طول حکومت قاجار غلام و کنیز فروشی در ایران و منطقه خلیج فارس به طور قابل توجهی رونق یافت.

<sup>۱</sup> S. T. Herbert

<sup>۲</sup> Tavernier

<sup>۳</sup> Melinda: بندری در سواحل شرقی کشور کنیا در آفریقای شرقی.

### ۳-۱- منابع تأمین غلام و کنیز

شرق آفریقا، جایگاه اصلی صادرات غلام و کنیز به خلیج فارس بوده است. به جز سومالیایی‌ها که مسلمان بودند و مطابق قوانین اسلامی «حر» محسوب شده و سایر مسلمانان اجازه خرید و فروش آنها را نداشتند<sup>۱</sup> و همچنین چند طایفه دیگر آفریقایی از نژادهای مختلف که تحت حمایت و مدافعه پرتغالی‌ها بودند، سایر اهالی آفریقای شرقی مورد حمله و دستبرد تجار و دلالان غلام و کنیز به ویژه اعراب سواحل عمان قرار می‌گرفتند.<sup>۲</sup> (ویلسون، ۱۳۶۶: ۲۵۰)

با مرگ کریم‌خان در سال ۱۱۹۳ق. و به دنبال آن از دست رفتن سلطه دودمان زند بر جنوب ایران، عمانی‌ها این امکان را کسب کردند تا هم بر تجارت هند و هم بر تجارت خلیج فارس ادعای برتری کنند. از جمله اقدامات اساسی تجار و حکمرانان عمان - جدا از سایر فعالیت‌های متنوع دیگر - صدور غلام و کنیزهای وارداتی از طریق شهرهای مهم عمان به ایران، عثمانی، عربستان و سواحل غربی هندوستان بود که از آنجا نیز این غلام‌ها و کنیزها از مسیرهای خشکی و دریایی به شهرها و روستاهای ساحلی خلیج فارس فرستاده می‌شدند. (ویلسون، ۱۳۶۶: ۲۵۲-۲۵۱) پس از استیلاء و چیرگی اعراب عمان بر زنگبار و پمبا<sup>۳</sup> در اواخر قرن ۱۱ق/۱۷م. بود که بهره‌برداری از این منبع تدارکاتی غلام و کنیز تا حد گسترده‌ای آغاز گردید. (Kelly, 1968, 412)

<sup>۱</sup> طبق قرارداد ۱۲۵۳ق/ ۱۸۳۹م. که میان ابو سعید، سلطان مسقط و زنگبار و نماینده دولت انگلیس منعقد شده بود، خرید و فروش بردگان سومالی توسط اعراب سواحل عمان ممنوع شده و تنبیه و مجازات به همراه داشت. (Lorimer, ibid: 2480)

<sup>۲</sup> اعرابی که جهت برده‌گیری به سواحل آفریقای شرقی می‌رفتند، مجهز به کشتی‌های تندرو و سریع السیری (بغله) بودند که در آنها سلاح‌هایی چون تفنگ، شمشیر، نیزه و سپر حمل می‌شد، اما هیچ‌گاه توپ همراه نمی‌بردند. (ویلسون، ۱۳۶۶: ۲۶۴).

<sup>۳</sup> زنگبار و پمبا از جزایر کشور تانزانیا در آفریقای شرقی است.

### ۱-۱-۳- مسقط

در اوایل قرن ۱۳ق. ۱۹م. مسقط از بنادر اصلی عمان و مرکز تجارت و بازرگانی بین هند، ایران و عربستان محسوب می‌شد. در این بندر مقدار فراوانی مروارید خلیج فارس می‌رسید و قماش و پارچه و ادویه هندی نیز با قهوه عربستان و قماش ایرانی مبادله می‌شد. همچنین در این زمان، مسقط بزرگ‌ترین مرکز تجارت غلام و کنیز محسوب می‌شد. بازرگانی محموله‌های انسانی از آفریقای شرقی در این بندر به طور ثابت انجام می‌گرفت. (Wellsted, 1840: 1/51) به گفته سر ارسکین لاک<sup>۱</sup> سیاح و سفرنامه نویس اوایل قرن ۱۳ق. ۱۹م. بیشتر تجارت مسقط با موزامبیک و زنگبار بود که کشتی‌های مسقط از آنجا غلام و کنیز، عاج، براده طلا و عنبر می‌آوردند. (لاخ، ۱۳۶۹: ۱۲۲) در این دوره درآمد تجاری مسقط سالیانه بالغ بر یک میلیون دلار تخمین زده شده است که از آن میان حدود ۲۰۰ هزار دلار مربوط به درآمد سالیانه امام مسقط می‌شد. (Wellsted, op.cit) جمعیت مسقط ترکیبی از اقوام مختلف مناطق همجوار، اعراب محلی و غلامان و کنیزان آفریقایی بود. (Ibid, 55) در این بندر، غلامان و کنیزان گروه‌بندی شده و در بازاری روباز به فروش می‌رسیدند. (لاخ، همان: ۲۰۷ / Wellsted, ibid: 57) اکثر غلام‌ها و کنیزهایی که به مسقط حمل می‌شدند در خود عمان به فروش می‌رسیدند، تعدادی نیز به عراق و سایر شیخ‌نشین‌های خلیج فارس منتقل می‌شدند. (لاخ، همان)

### ۱-۲-۳- بندر صور

با سپری شدن قرن ۱۳ق. ۱۹م. برتری و اهمیت مسقط به عنوان مهم‌ترین مرکز تجارت غلام و کنیز در رقابت با بندر صور، یکی دیگر از بنادر عمان در جهت جنوب قرار

<sup>۱</sup> Sir. Erskine lach



### نگاهی به تجارت غلامان و کنیزان آفریقایی در عصر قاجار ۱۰۷

گرفت. اهالی باطنه<sup>۱</sup> ظاهراً بیش از سایر قبایل عرب در این امر مداخله داشته‌اند. در ۱۳۰۴ق./۱۸۹۰م. استعمال بیرق فرانسه برای فرار از تفتیشات بحری در کشتی‌های متعلق به اهالی مسقط و صور عمومیت پیدا کرد و بتدریج جهازات حامل غلام و کنیز، گستره ایاب و ذهاب خود را تا بصره نیز توسعه دادند.<sup>۲</sup> (ویلسون، ۱۳۶۶: ۲۶۰) طبق گزارش سرپرسی کاکس<sup>۳</sup> کارگزار انگلیس در خلیج فارس، اتاوی<sup>۴</sup> کارگزار فرانسه در بندر صور، اقدامات و مراقبت‌های لازم در سرکوب تجارت غلامان و کنیزان آفریقایی را انجام نمی‌داد. (گریوز، ۱۳۶۳: ۳۵) به گفته سر آرنولد ویلسن<sup>۵</sup> در این زمان سالیانه ۳۰۰ غلام به صور وارد می‌شد و همه آنها از طریق خشکی به ایالات عمان و بحرین اعزام می‌گردیدند. (ویلسون، همان: ۲۶۱) همچنین کنسول فرانسه در مسقط نیز، لنج‌ها را به نام فرانسه ثبت می‌کرد. (Kelly, Ibid: 635)

تجارت غلام و کنیز در بندر صور از ۱۳۱۰ق./۱۸۹۶م. تا ۱۳۱۹ق./۱۹۰۵م. که دیوان داوری لاهه مقرراتی راجع به استعمال بیرق فرانسه در عمان وضع نمود، تحت بیرق فرانسه همچنان ادامه یافت.<sup>۶</sup> (همان، ۲۶۲)

### ۳-۱-۳- بندر پربره<sup>۷</sup>

دریای احمر مسیر دیگری جهت انتقال غلامان و کنیزان آفریقایی (حبشی) به حوزه خلیج فارس بود. انتقال این غلامان و کنیزان از سواحل دریای احمر به خلیج

<sup>۱</sup> ساحل شرقی عمان.

<sup>۲</sup> اگرچه فرانسوی‌ها نیز در اوایل قرن ۱۹م. قانون ممنوعیت ورود برده به مستعمرات فرانسوی را به اجرا گذاشتند، به آن پایبند نبودند. به طوری که دولت فرانسه با بازرسی و توقف کشتی‌های فرانسوی حامل برده توسط ناوهای بریتانیا مخالفت کرد. (Kelly, Ibid: 421)

<sup>۳</sup> Sir Percy Cox

<sup>۴</sup> Ottaway

<sup>۵</sup> Sir Arnold Wilson

<sup>۶</sup> انگلیس طی شکایتی به دیوان داوری لاهه، فرانسه را متهم به کمک رسانی به تجار برده کرد. (ibid)

<sup>۷</sup> Berberah

## ۱۰۸ فصلنامه تاریخ روابط خارجی

فارس و بنادر جنوبی ایران توسط کشتی های کوچکی موسوم به بوگالو<sup>۱</sup> صورت می گرفت. (ویلسن، ۱۳۶۳: ۱۴۰) بندر پربره مرکز اصلی تجارت غلامان و کنیزان در این منطقه بود. این بندر از بنادر سومالی و در ساحل خلیج عدن در جنوب تنگه باب‌المنذب واقع شده بود. تجار و دلالان خلیج فارس در این بندر که سالانه در آنجا بازار مکاره بزرگی در ماه اکتبر تا آوریل بر پا می گردید، غلامان حبشی را خریداری می کردند.

(Kelly, 1968: 418)

### ۲-۳- بنادر جنوبی ایران

#### ۱-۲-۳- بندر لنگه

در میان بنادر جنوبی ایران، تنها بندری که به طور مستقیم برای حمل غلام و کنیز قایق به زنگبار می فرستاد، بندر لنگه بود. (عیسی، ۱۲۶۲: ۱۹۱) در دوره سلطنت محمدشاه بندر لنگه یکی از آبادترین و معمورترین بنادر خلیج فارس بود که حدود ۵ هزار خانوار که غالباً از اعیان و تجار عرب بودند، در آن بندر سکنی داشتند و اغلب آنها صاحب تعدادی غلام و کنیز آفریقایی بودند. (کازرونی، ۱۳۶۷: ۱۱۷ و ۱۱۵)

پس از امضای معاهدات با مسقط، ترکیه و شیوخ عرب از سال ۱۲۶۲ق. / ۱۸۴۸م. غلامها و کنیزهایی که مقصدشان عمان بود، در باطنه یا لنگه پیاده می شدند و از آنجا به آسانی به سواحل متصل<sup>۲</sup> یا بحرین حمل می شدند. بقیه آنها را به بوشهر انتقال

<sup>۱</sup> Buggallow

<sup>۲</sup> در سال ۱۲۶۷ق. / ۱۸۵۳م. قرار داد صلح دائمی تحت سرپرستی و نظارت بریتانیا بین شیوخ مختلف ساحل دزدان (سواحل داخلی عمان) به امضا رسید. در نتیجه این قرارداد حکام ساحل دزدان رسماً مبادرت به شناسایی حمایت بریتانیا از شیخ نشین های مربوط به خود کردند. از این تاریخ به بعد نام ساحل دزدان به «سواحل متصل» یا «کرانه های متصل» تغییر یافت که تا این اواخر و قبل از تشکیل فدراسیون امارات متحده عربی به همین نام معروف بود. در حال حاضر این کرانه به «امارات متحده عربی» «U.A.E» شهرت دارد. (کلی، ۱۳۸۰: ۴۰)

## نگاهی به تجارت غلامان و کنیزان آفریقایی در عصر قاجار ۱۰۹

می‌دادند تا توسط مشتریان ایرانی خریداری گردیده یا به کویت و بصره قاچاق شوند. (Kelly, op.cit: 598) همچنین در این زمان شایع بود که یکی از پسران حاکم قاسمی شارجه و نیز برادر حاکم ام القیوین در داد و ستد غلام و کنیز از سومالی دست دارند و از بندر لنگه برای سرپوش گذاشتن بر روی این فعالیت غیرقانونی استفاده می‌کنند. (ibid: 445) گاهی نیز اهالی بندر لنگه بَعْلَه<sup>۱</sup> خود را به بعضی از اهالی رأس الخیمه اجاره می‌دادند. این بگله‌ها راهی سواحل آفریقا شده و هر یک حدود ۴۵ غلام و کنیز با خود وارد می‌کردند. (۶- ۲۴- ۶- ۱۲۶۳ق.)\*

سرلشکر حسن ارفع<sup>۲</sup> که در سال ۱۳۴۷ق. / ۱۹۳۳م. از خلیج فارس دیدن کرده بود، می‌گوید: جمعیت این منطقه ترکیبی از لرها، اعراب، بلوچ‌ها و سیاهان بود. او اشاره می‌کند که سیاهان از اعقاب غلامان و کنیزان آفریقایی بودند که در قرن ۱۳ق. / ۱۹م. از زنگبار وارد شدند. در این زمان بندر لنگه تحت حکومت سلطان مسقط و عمان که کل سواحل ایران را برای ۳۰ سال اجاره کرده بود، قرار داشته است. (Arfa, 1965: 238)

## ۲-۲-۳- بندر عباس، بوشهر، قشم، خارک و کنگان

در دیگر بنادر ایرانی چون: بوشهر، خرمشهر (محمره)، بندر عباس، کنگان، قشم و خارک نیز خرید و فروش غلام و کنیز صورت می‌گرفت. غلامان و کنیزانی که به بنادر

<sup>۱</sup> سر آرنولد ویلسون به نقل از یک کاپیتان انگلیسی در سال ۱۲۸۷ق. / ۱۸۷۳م. بگله را این‌طور توصیف می‌کند: «بگله‌های کوچک شبیه به قایق‌های متعارفی است. بگله از هر حیث شبیه به گلابی است که آن را از طول نصف کرده باشند. این جهازات اغلب عرشه ندارند و معمولاً در قسمت فوقانی آنها حجرات وسیعی که ناخدا و خانواده او و مسافرین متشخص‌تر در آنها می‌نشینند، قرار دارد. جهازات مذکور فوق‌العاده سریع‌السیرند. عموماً شکاف دار و غیر محفوظند و سالیانه عده کثیری از آنها در دریا می‌شکند و غرق می‌شود.» (ویلسون، ۱۳۶۶: ۲۶۳)

\* آرشیو اسناد وزارت امور خارجه ایران. ارجاعات از چپ به راست و براساس سال - کارتن - پوشه - شماره سند آمده است.  
<sup>۲</sup> سرلشکر حسن ارفع (۱۳۶۵ش. - ۱۲۷۳ش.). فرزند میرزا رضاخان ارفع‌الدوله دانش، از نظامیان عالی‌رتبه ارتش ایران در عصر پهلوی بود. پس از پیروزی انقلاب اسلامی به اروپا رفت و در ۱۳۶۳ در پاریس درگذشت. (شرح حال رجال سیاسی و نظامی معاصر ایران، ۱۳۸۰، جلد ۱، تهران: نشر گفتار با همکاری نشر علم)

عمان از جمله مسقط و صور می‌رسیدند در گروه‌های کوچک به بنادر خلیج فارس از جمله بنادر ایران منتقل می‌شدند. در سال ۱۲۶۶ق. بالیوز<sup>۱</sup> بندر بوشهر گزارش داد که کشتی‌های ایرانی به بنادر لنگه، خارک و بندر عباس سیاه حمل می‌کنند. (۱۲- ۱۵- ۶- ۱۲۶۳ق.)

غلامان و کنیزان مورد نیاز بازار ایران را عموماً در بوشهر پیاده می‌کردند - هر چند که تعداد معینی نیز از شارجه و رأس الخیمه از طریق آبراه خلیج فارس به بندر لنگه می‌فرستادند. (Kelly, Ibid: 414) در سال ۱۲۶۶ق. ۱۸ نفر غلام و کنیز بمباسی توسط کشتی ایرانی متعلق به حاجی، خان بزرگ دشتی و دشتستان وارد بندر بوشهر شدند. (۱- ۱۵- ۶- ۱۲۶۳ق.) بندر عباس حدود  $\frac{1}{4}$  غلامان و کنیزانی را که در بوشهر فروخته می‌شد، خریداری می‌کرد و تعداد کمی نیز در بندر لنگه و کنگان فروخته می‌شد. (عیسوی، ۱۳۶۲: ۱۹۱) ژنرال ارفع می‌نویسد: در زمان دیدار او از بندر عباس در سال ۱۳۴۸ق./۱۹۳۴م. عده زیادی در کلبه‌های حصیری زندگی می‌کردند که حدود  $\frac{1}{3}$  آنها سیاه‌پوستانی<sup>۲</sup> بودند که توسط مسقطی‌ها به این منطقه آورده می‌شدند. (Arfa, Ibid: 240)

در نامه‌ای که سال ۱۲۶۶ق. خطاب به امیرکبیر، صدراعظم وقت در باب خرید و فروش غلام و کنیز سیاه در بنادر جنوب ایران تحریر یافته است، شرح روشی از چگونگی خرید و فروش غلام و کنیز سیاه در این مناطق به دست می‌آید. (۶- ۱۵- ۶- ۱۲۶۳ق.) در این نامه که مربوط به سال ۱۲۶۶ق./ ۱۸۵۱م. است، نام بندر قشم نیز به چشم می‌خورد.

<sup>۱</sup> کلمه «بالیوز» در ایران دوره قاجاری و نیز در بعضی از لهجه‌های عربی و زبان سواحلی به معنای عام نماینده سیاسی یا رایزنی (کنسولی) به کار رفته است.

<sup>۲</sup> Negroes

### نگاهی به تجارت غلامان و کنیزان آفریقایی در عصر قاجار ۱۱۱

فریزر<sup>۱</sup> نیز به ورود تعداد زیادی از غلامان و کنیزان آفریقایی به بندر عباس و بندر قشم در سال‌های ۱۲۳۶ - ۱۲۳۵ ق. / ۱۸۲۲ - ۱۸۲۱ م. اشاره کرده است. (Fraser, op. cit.) این در حالی است که در ۳۰ سپتامبر ۱۸۴۰ گزارشی به نقل از یک ناخدای قشمی مبنی بر عدم خرید و فروش غلام و کنیز در این بندر ارائه داده شد. در این گزارش چنین آمده است:

«۳۰ سپتامبر ۱۸۴۰ [۱۲۵۴ ق.] بغله هاشم قشمی صید، مالک (مقیم در موسی) محمد بن حامد؛ ناخدا و نماینده مالک گوید که: از قشم قایقی که مستقیماً به خاطر تجارت غلام و کنیز راه بیفتد وجود ندارد از اینرو این تجارت مدت پنج سال است که متوقف شده و قایقی به این بندر غلام و کنیز نمی آورد و در واقع در قشم هیچ نوع تجارت غلام و کنیز وجود ندارد. (عیسوی، همان: ۱۹۵)

### ۳-۲-۳- بندر خرمشهر (محمیره)

برخی از تجار ایرانی، غلامان و کنیزان خود را به بندر خرمشهر (محمیره) می‌فرستادند. این بندر در شط العرب - در محل اتصال دجله و فرات - واقع شده بود. اگرچه بر سر مالکیت این بندر میان ایران و عثمانی اختلاف بود، اما در پی انعقاد قرارداد ارزروم در سال ۱۲۶۳ ق. به ایران واگذار شد و فقط کشتی‌های ایرانی حق داشتند در آب‌های این منطقه رفت و آمد کنند. (Kelly, 1968: 597)

از سال ۱۲۶۲ ق. / ۱۸۴۸ م. به بعد، به واسطه امضای قراردادهای منع تجارت غلام و کنیز توسط امام مسقط، شیخ‌نشین‌های عرب خلیج فارس و دولت عثمانی، این بندر که تحت بیرق ایران از بازرسی کشتی‌های انگلیسی در امان بود، به تدریج تبدیل به مرکز تأمین غلام و کنیز به ویژه برای ترک‌ها شد. چرا که در مجاورت مرزهای امپراطوری

---

<sup>1</sup> Fraser

عثمانی قرار داشت. غلامان و کنیزان از این بندر به بصره که در خاک عثمانی قرار داشت، انتقال پیدا می‌کردند. (Ibid: 598) در نامهٔ اعتراض آمیزی که سفارت انگلیس در رواج برده‌فروشی در بندر خرمشهر (محمره) پس از واگذاری آن به ایران، خطاب به دولت ایران نوشته بود، به این موضوع اشاره شده است. (۴-۶-۶-۱۲۶۳ ق.)

بنادر ایرانی یاد شده، به عنوان مبدأ ورودی و مرکز گردآوری غلامان و کنیزان آفریقایی به کار می‌رفتند و غالباً مقصد نهایی آنها پس‌کرانه‌های دوردستی مانند کرمان، شیراز و بغداد بود. (Amanat, 1983: 172) تعدادی از غلامان و کنیزان نیز طی یک سفر ۳۵ تا ۴۰ روزه با کاروان به مرکز ایران آورده می‌شدند. (Basset, 1887: 4)

#### ۴-۱- معامله‌گران و دلان تجارت غلام و کنیز در خلیج فارس

##### ۴-۱-۱- تجار و حکمرانان عرب

طی قرن ۱۳ ق. در شیوهٔ بهره‌کشی از غلام‌ها و کنیزهای وارداتی، دگرگونی‌هایی به وجود آمد. به این مفهوم که علاوه بر کار در خانه‌ها و مزارع، آنگونه که در سده‌های پیشین معمول بود، در فعالیت‌های گسترده‌تری<sup>۱</sup> به خدمت گرفته می‌شدند. اعتبارات مالی و سرمایهٔ لازم برای ایجاد این دگرگونی توسط دلان و تجار خلیج فارس - هندی‌ها، کلیمی‌ها، اعراب، ایرانی‌ها و ترک‌ها - تأمین می‌گردید و این در حالی بود که ناخدایان شناورهای بومی - اعراب، ایرانی‌ها و ترک‌ها - سازمان‌دهی آن را به عهده می‌گرفتند و حکمرانان عرب، ایرانی و ترک حوزهٔ خلیج فارس نیز از آن حمایت و محافظت می‌کردند. با مرگ کریم‌خان و به دنبال آن از دست رفتن سلطهٔ دودمان زند بر جنوب ایران در اواخر قرن ۱۲ ق. و اوایل قرن ۱۳ ق.، عمانی‌ها این امکان را به دست

<sup>۱</sup> از جمله نگهداری، کشاورزی، آبیاری، ماهیگیری و غواصی جهت صید مروارید (در جنوب)

## نگاهی به تجارت غلامان و کنیزان آفریقایی در عصر قاجار ۱۱۳

آوردند تا بر تجارت هند و خلیج فارس ادعای برتری کنند. (کلی، ۱۳۸۰: ۲۱ - ۲۰) تجارت غلام و کنیز در مسقط و صور در انحصار اعراب مسقط و حکمرانان آنها بود. طبق گزارش‌های کنسول انگلیس در زنگبار در ۲۱ سپتامبر ۱۸۴۱ سالانه از خلیج فارس حدود ۱۰۰ قایق که گفته می‌شد متعلق به امام مسقط و رؤسای سواحل عربی و اتباع آنها و تجار سواحل خلیج فارس است، برای تجارت غلام و کنیز از زنگبار به کار گرفته می‌شدند که بعضی از آنها بیش از ۲۰۰ غلام و کنیز و برخی نیز دست کم ۵ غلام و کنیز حمل و نقل می‌کردند. (عیسوی، همان: ۱۹۳) تجار عمان از سود و منفعت حاصل از واردات غلام و کنیز از آفریقای شرقی به حوزه خلیج فارس از طریق مسقط و صور به طور مستقیم بهره مند می‌شدند. (ویلسون، ۱۳۶۶: ۲۵۱)

اکثر غلامان و کنیزانی که به مسقط حمل می‌شدند در خود عمان به فروش می‌رسیدند و بقیه نیز توسط دلانان تجارت غلام و کنیز به ویژه قواسم، جهت فروش دوباره در این ساحل و یا بازارهای ایران، عراق، بحرین، کویت، احساء<sup>۲</sup> و نجف خریداری می‌شدند.

### ۲-۱-۴- دزدان دریایی (قواسم یا جواسم)

جواسم یا قواسم نام کلیه طوایفی بود که در سواحل داخلی عمان - معروف به ساحل دزدان - سکونت داشتند و به دزدی دریایی و راهزنی مشغول بودند. شارجه و رأس‌الخیمه که سابقاً به جُلفار موسوم بود، بهترین بلاد آن محسوب می‌شده است. (ویلسون، ۱۳۶۶: ۲۳۲) در طول قرن ۱۳ق.م، قواسم، حمل‌کننده اصلی غلام و کنیز برای تجارت در خلیج فارس بودند. در سال ۱۲۵۶ق. / ۱۸۴۲م. سالانه ۳۰۰ غلام و کنیز

<sup>۱</sup> بزرگ‌ترین کشتی‌های حمل برده (بغله) تا ۳۵۰ تن نیز ظرفیت داشتند. (ویلسون، همان: ۲۶۳)  
<sup>۲</sup> احساء سرزمینی شیعه نشین است که تا قبل از ۱۹۳۲م. - سال تأسیس عربستان سعودی - جزئی از بحرین به شمار می‌رفت و پس از این تاریخ در قلمرو عربستان سعودی قرار گرفت.

## ۱۱۴ فصلنامه تاریخ روابط خارجی

توسط قواسم ساکن در سواحل متصلح در بنادر ایرانی به فروش می‌رسید. (کلی، ۱۳۸۰: ۱۰۸) از سال ۱۲۷۵ ق. / ۱۸۶۱ م. به بعد قواسم و عمانی‌ها به طور آشکار جهت حمل غلام و کنیز به زنگبار سفر می‌کردند؛ در حالی که پیش از آن، سفر آنها به منظور تجارت بود و گاهی نیز تعدادی غلام و کنیز برای درآمد بیشتر با خود می‌آوردند.

### ۲-۱-۴- تجارت، شیوخ و حکمرانان ایرانی

دخالت تجار ایرانی در ورود غلام و کنیز به منطقه خلیج فارس از ۱۲۶۲ ق. / ۱۸۴۸ م. به بعد پر رنگ شد. چراکه تنها کشتی‌های ایرانی از بازرسی کشتی‌های انگلیسی برای یافتن غلام و کنیز سیاه در امان بودند. همان‌طور که گفته شد، این امر منجر به رونق خرید و فروش غلام و کنیز در بنادر ایرانی به ویژه بندر خرمشهر (محمره) شده بود و بخش عمده‌ای از این تجارت در دست سرکردگان و شیوخ بنادر بود. چنانچه در سال ۱۲۶۶ ق. در گزارش بالیوز بوشهر از تجارت غلام و کنیز در بنادر ایران چنین آمده است: «... جمیع کشتی‌های ایرانی که حمل غلام و کنیز می‌کنند از مال شیوخ بنادرات گرمسیرات می‌باشند...» (۱- ۱۵- ۶- ۱۲۶۳ ق.)

گاهی نیز ایرانیان کشتی‌های خود را برای حمل غلام و کنیز از آفریقای شرقی به تجار عرب کرایه می‌دادند. (۳- ۲۴- ۶- ۱۲۶۳ ق.) در سال ۱۲۶۷ ق. بالیوز بوشهر گزارش داد که: «محمد خمیس نامی از اهالی بندر لنگه بغله خود را به بعضی از اهالی رأس الخیمه آن طرف بحرالعمان اجاره داده و روانه سواحل آفریقای شرقی کرده بود که در این اواخر از لالو - گویا از بنادر سواحلی باشد - با ۴۵ غلام سیاه وارد شده است.» (۶- ۲۴- ۶- ۱۲۶۳ ق.) همچنین در گزارش دیگری آمده است:



## نگاهی به تجارت غلامان و کنیزان آفریقایی در عصر قاجار ۱۱۵

«از بندر غضبیه<sup>۱</sup> عدید نامی بغله از موکو رعیت ایرانی کرایه کرده به زنگبار فرستاد، غلام سیاه حمل کرده، آورده‌اند...» (۵-۲۴-۶-۱۲۶۳ ق.)

این نوع معاملات و اقدامات تجار و شیوخ بنادر ایرانی در خرید و فروش غلام و کنیز اعتراضات شدید سفارت انگلیس به دولت ایران را در پی داشت که سرانجام منجر به انعقاد قرارداد منع خرید و فروش غلام و کنیز در سواحل جنوب ایران شد.

### ۱- ۵- حجم واردات غلام و کنیز به بنادر جنوب

با توجه به اینکه سند و مدرک معتبری برای ثبت تعداد غلام‌ها و کنیزهای وارداتی به خلیج فارس و از آنجا به ایران در دست نیست، نمی‌توان انتظار به دست آوردن آمار دقیقی را داشت. با وجود این، اسناد به دست رسیده به ویژه گزارش‌های انگلیسی‌ها که حرکت گسترده‌ای را جهت منع تجارت غلام و کنیز در خلیج فارس در قرن ۱۳ ق. / ۱۹ م. آغاز کرده بودند، آمار تقریبی در مورد حجم تجارت غلام و کنیز در قرن ۱۳ ق. / ۱۹ م. به دست می‌دهد. سرگرد دیوید ویلسون نماینده سیاسی انگلیس مقیم در خلیج فارس در سال ۱۲۴۵ ق. / ۱۸۳۱ م. گزارش داد که: سالانه بین ۱۴۰۰ تا ۱۷۰۰ غلام و کنیز وارد گمرک مسقط می‌شود که بیش از نیمی از آنها از آفریقای شرقی آورده می‌شدند، همچنین وی ارقام و اعداد راجع به تجارت غلام و کنیز در بندر صور را غیر قابل دسترسی اعلام کرده بود. (Kelly, Ibid: 414) به گفته سر ارسکین لاک در اوایل قرن ۱۹ م. سالانه حدود ۴۰۰۰ غلام و کنیز در بازار مسقط به فروش می‌رسید. (لاخ، ۱۳۶۶: ۲۰۷) در سال ۱۲۴۸ ق. / ۱۸۳۴ م. بلانه<sup>۳</sup> رزیدنت دولت انگلیس در بوشهر تعداد غلامان و

<sup>۱</sup> بندری در سواحل عمان.

<sup>۲</sup> بندر موکویه یا همان مغویه، از بنادر کوچک ساحلی خلیج فارس و در نزدیکی بندر لنگه واقع است.

<sup>۳</sup> Blāne

کنیزان صادر شده از آفریقای شرقی به خلیج فارس را حدود ۱۲ هزار نفر تخمین می‌زند که به گفته لوریمر باید این رقم براساس حدس و گمان باشد، چرا که ۱۰ سال بعد، محاسبات نشان داد که تعداد واردات غلام و کنیز از طریق دریا به کشورهای اطراف خلیج فارس منحصر به سلطنت‌نشین‌های عمان، مکران، قطر و احساء، سالانه حدود ۳۵۰۰ نفر بوده است. (Lorimer, 1915: 2493) جهانگرد فرانسوی وی. فانتانیه<sup>۱</sup> که بین سال‌های ۱۲۵۲ - ۱۲۴۹ ق. / ۱۸۳۸ - ۱۸۳۵ م. چندین نوبت به خلیج فارس سفر کرده بود، واردات سالانه غلام و کنیز به مسقط را حدود ۴۰۰۰ نفر و به بصره و بوشهر نزدیک به ۳۰۰ الی ۴۰۰ نفر تخمین زده است. در ۱۲۵۴ ق. / ۱۸۴۰ م. دکتر مکنزی<sup>۲</sup> دستیار نماینده سیاسی انگلیس مقیم در خلیج فارس، بر اساس اطلاعاتی که در جزیره خارک به دست آورده بود، بیان می‌کند که: از تعداد غلام و کنیزی که سالانه از زنگبار به مسقط و صور حمل می‌گردید، تعداد ۴۰۰۰ نفر آن در خلیج فارس به فروش می‌رسید. (Kelly, op.cit) طبق گزارشی به نقل از یک ناخدای بومی در ۱۲۵۴ ق. / سپتامبر ۱۸۴۰ م. سالیانه از خلیج فارس حدود ۱۰۰ قایق که گفته می‌شد متعلق به امام مسقط و رؤسای سواحل عربی و اتباع آنها و تجار سواحل خلیج فارس بوده‌اند، برای تجارت غلام و کنیز از زنگبار به کار گرفته می‌شدند که بعضی از آنها بیش از ۲۰۰ غلام و کنیز و برخی نیز دست‌کم ۵۰ غلام و کنیز حمل و نقل می‌کردند. (ویلسون، ۱۳۶۶: ۱۹۳)

کمبل<sup>۳</sup> سهم بنادر خلیج فارس در سال ۱۲۵۶ ق. / ۱۸۴۲ م. از تجارت غلام و کنیز یعنی بوشهر و سایر بنادر خلیج فارس را ۱۰۸۰ نفر قلمداد کرده است. تعداد قایق‌هایی که در ۱۲۵۵ ق. / آگوست - اکتبر سال ۱۸۴۱ همراه با ۱۲۱۷ نفر وارد بندر خارک شده‌اند،

<sup>۱</sup> V. Fantanier

<sup>۲</sup> Mackenzie

<sup>۳</sup> Kembal. نماینده انگلیس مقیم در خلیج فارس

## نگاهی به تجارت غلامان و کنیزان آفریقایی در عصر قاجار ۱۱۷

۱۱۷ فروند گزارش شده است. (ویلسون، همان: ۲۵۱) از حدود ۳۰۰۰ غلام و کنیز که وارد بندر بوشهر می‌شدند، فقط ۱۷۰ تا ۱۸۰ نفرشان در آن شهر به فروش می‌رفته و بقیه به خرمشهر (محمیره) و بصره ارسال می‌شده است. (همان: ۱۹۳)

طبق برآورد در یادار جی. بی. بروکس<sup>۱</sup> سالانه ۷۰۰ تا ۱۰۰۰ غلام حبشی به مسقط وارد می‌شدند که بیشترشان در ایران به فروش می‌رسیدند. گفتنی است بوشهر تنها بندری بود که کنیزهای حبشی و نوبی به طور منظم به آنجا وارد می‌گردید. (Kelly, op.cit, 418)

در سال ۱۲۷۴ق. / ۱۸۶۰م. نماینده سیاسی انگلیس مقیم زنگبار تخمین زده بود که سالیانه متجاوز از هزار نفر غلام از آفریقای شرقی به خارج صادر می‌گردد. (ویلسون، ۱۳۶۶: ۲۵۸) سر تیپ کولان<sup>۲</sup> نیز در ۱۲۷۴ق. / ۱۸۶۰م. تعداد غلامان و کنیزان وارداتی از آفریقا به کشورهای عربی و خلیج فارس را سالانه حدود ۴ هزار نفر تخمین زده است. اما سال بعد کلنل رگی<sup>۳</sup> نماینده سیاسی انگلیس در زنگبار، صادرات سالانه غلام و کنیز از بخش‌های شمالی آفریقای شرقی را رقمی بالاتر از ۱۰ هزار نفر ذکر می‌کند. (Lorimer, op.cit)

اچ. دی. دیس برو<sup>۴</sup> دستیار بالیوز انگلستان در خلیج فارس گزارش کرده بود که در طول ۷ سال تعداد ۲۰۲ نفر غلام و کنیز در شارجه، لنگه، مغو، خارک، بوشهر، بحرین و بصره - زمانی که تجارت غلام و کنیز بسیار پر رونق بود - به اسارت در آمده بودند. (J.Saldanha, 1968: 3/109)

<sup>۱</sup> J. B. Brucks: فرمانده اسکادران دریایی مستقر در خلیج فارس

<sup>۲</sup> Coghlan: نماینده سیاسی انگلیس در زنگبار

<sup>۳</sup> Rigby

<sup>۴</sup> H. D. Disbrowe

### ۷-۱ - قیمت و حق گمرک غلامان و کنیزان

قیمت برده در بنادر خلیج فارس از نرخ یکسانی برخوردار نبود و به تبع آن حق گمرک و مالیاتی که از واردکنندگان برده دریافت می‌شد نیز متفاوت بود. به عنوان مثال بندر لنگه برای تجارت غلام و کنیز، بندری آزاد بود و هیچ نوع مالیات از غلامان و کنیزان دریافت نمی‌کرد. در این بندر قیمت بردگان از این قرار بود:

قیمت یک پسر ۸ ساله	۱۷ دلار [ماری ترزا] <sup>۱</sup>
قیمت یک جوان بدون ریش	۲۱ دلار
قیمت مردان ریش‌دار ۳۰ ساله	۱۰ دلار
قیمت یک زن نیرومند و فرزند و چالاک	۳۵ دلار (عیسوی، پیشین، ۱۹۵)

این در حالی بود که در مسقط حق گمرک هر غلام و کنیز یک دلار بود و به امام مسقط پرداخت می‌شد و قیمت بردگانی که در این بندر به فروش می‌رفتند نیز از این قرار بود:

قیمت پسرهای ۸ ساله	۱۰ دلار [ماری ترزا]
قیمت پسرهای ۱۶ ساله	۲۱ دلار
قیمت مردان بالغ	۱۷ دلار

طبق این گزارش سود غلام و کنیز در مسقط زیاد نبود، اما در بصره و بوشهر کمتر از ۵۰ درصد نبوده است. تفاوت ناچیز قیمت فروش غلامان و کنیزان در مسقط و زنگبار از گزارش‌های کنسول انگلیس در زنگبار در ۳۰ - ۲۱ سپتامبر ۱۸۴۰ که نرخ فروش غلامان و کنیزان در زنگبار را ذکر کرده است به دست می‌آید:

<sup>۱</sup> دلار ماری ترزا "MARRYTHERESA DOLLAR" یکی از مسکوکات رایج در تجارت عربستان، دریای سرخ و منطقه خلیج فارس در قرن ۱۲ و ۱۳ ق. / ۱۸ و ۱۹ م. بود. هر ۵ دلار در اواسط قرن ۱۳ ق. / ۱۹ م. معادل ۱ تومان (سکه طلای رایج در ایران عصر قاجار) و در اواخر همین قرن، ۱۶ دلار معادل ۱ تومان بوده است. (Wills, 1891, 63) این واحد پولی تا اواسط قرن ۱۴ ق. / ۲۰ م. تنها پول مورد استعمال در این مناطق بوده است.

## نگاهی به تجارت غلامان و کنیزان آفریقایی در عصر قاجار ۱۱۹

۷ دلار	یک پسر ۷ ساله
۲۰ دلار	یک پسر ۱۰ ساله
۱۷ دلار (همان: ۱۹۱)	یک مرد بالغ

به گفتهٔ جیمز ولستد<sup>۱</sup>، در بازار مسقط یک زن دونگولا<sup>۲</sup> از دارفور<sup>۳</sup> و زیبارویان برنزۀ حبشی حدود ۱۵۰ دلار فروخته می‌شدند. (Wellsted, op. cit, 58) این در حالی بود که تجار هر یک از این زنان را از مرکز آفریقا به بهای ۸۰ دلار می‌خریدند. (لاخ، ۱۳۶۹: ۲۰۷) سیاهانی از زنگبار و یا آفریقای مرکزی به ندرت بیشتر از ۱۸ دلار فروخته می‌شدند. (Wellsted, Ibid) قیمت این غلامان و کنیزان در بنادر ایرانی از جمله بندر لنگه و بوشهر بیشتر بود. غلام و کنیزی که در زنگبار به مبلغ ۲۰ تا ۴۵ دلار ماری ترزا خریداری می‌شد، در مسقط بین ۲۵ الی ۴۵ دلار ماری ترزا و در شارجه یا بحرین بین ۴۰ تا ۵۰ دلار ماری ترزا به فروش می‌رسید. به همین قیمت، برده‌ها در بوشهر که در سال ۱۸۳۰م. تعداد ۴۲۵ غلام و کنیز به آنجا وارد شده بود، مورد معامله قرار می‌گرفتند. گفتنی است بوشهر تنها بندری بود که کنیزهای حبشی و نوبی به طور منظم به آنجا وارد می‌گردید. سالانه تعدادی بین ۵ الی ۱۰ غلام اخته به بوشهر آورده می‌شد که هریک سرانجام به مبلغی در حدود ۱۰۰ الی ۳۰۰ دلار ماری ترزا در داخل ایران دوباره به فروش می‌رسید. (Kelly, op.cit: 418-19)

تجارت بردهٔ حبشی بی‌اندازه سودآور بود، چه دختری که در بربره به مبلغ ۴۰ دلار ماری ترزا خریداری می‌شد، در مسقط ۴۰ دلار و در بوشهر یا بحرین بین ۵۰ الی ۱۵۰ دلار ماری ترزا و در ساحل دزدان بین ۱۰۰ تا ۱۵۰ دلار به فروش می‌رسید. افزون بر

<sup>۱</sup> J. Wellsted

<sup>۲</sup> Dongola: دونگولا بر کرانه رود نیل واقع شده است و امروزه مرکز استان «شمالیه» کشور سودان است.

<sup>۳</sup> Darfur: منطقه ای در غرب سودان.

## ۱۲۰ فصلنامه تاریخ روابط خارجی

آن، دخترانی که به طور استثنائی زیبا بودند، هر یک بالغ بر ۱۵۰ دلار ماری ترزا و ۲۰۰ دلار ماری ترزا به ترتیب در مسقط و بوشهر به فروش می‌رسیدند. (Kelly, Ibid)

به گفته چارلز ویلسن در شهرهای مرکزی ایران، دختران سالم و بی‌عیب حبشی غالباً از هشتاد الی صد لیره انگلیسی خرید و فروش می‌شدند. (ویلسن، ۱۳۶۳: ۱۴۲) دکتر ویلز نیز بیان می‌کند: در شیراز قیمت یک کنیز سیاه حبشی در حدود چهارده تا چهل پوند است. (ویلز، ۱۳۶۸: ۳۸۶) پولاک قیمت یک غلام بچه در شیراز را بین ۱۲ تا ۱۸ تومان نوشته و بیان می‌کند که گاهی رقم بالای هفتاد تومان نیز برای خرید یک کنیز زیبایی حبشی پرداخت می‌شود. (پولاک، ۱۳۶۱: ۱۷۶)

### نتیجه

با جمع‌بندی کلی از پژوهش حاضر می‌توان ادعان داشت که ورود غلامان و کنیزان آفریقایی به ایران در طول حکومت قاجار، تقریباً به طور مداوم انجام می‌گرفته است. هرچند شدت و ضعف آن در برهه‌های زمانی گوناگون، متفاوت بوده است.

از اواسط قرن ۱۳ق. به دلیل جدایی قفقاز و آسیای مرکزی از ایران و اعلام منع برده فروشی در این مناطق توسط روس‌ها، ورود غلامان و کنیزان قفقازی به ایران متوقف شد، اما در مقابل، تجارت غلامان و کنیزان آفریقایی‌تبار در جنوب ایران رونق خوبی داشت و از این طریق سود سرشاری نصیب دست‌اندرکاران این تجارت شد. این در حالی بود که جریان منع برده فروشی که از اروپا آغاز شده بود، به منطقه خلیج فارس نیز سرایت کرده بود و انگلیسی‌ها برای متوقف ساختن تجارت غلام و کنیز در خلیج فارس، قراردادهایی با سلطان مسقط و شیوخ مختلف عمان و سپس سلطان عثمانی در منع حمل و نقل غلام و کنیز به وسیله جهازات اتباع خود، منعقد کرده بودند که ضمن آن

## نگاهی به تجارت غلامان و کنیزان آفریقایی در عصر قاجار ۱۲۱

مجاز به تفتیش کشتی‌های مظنون و توقیف آنها در صورت اثبات جرم شده بودند. در پی این اقدامات، تجارت غلام و کنیز به سواحل ایران منتقل شد و این مسئله موجبات نگرانی انگلیسی‌ها را فراهم نمود، لذا آنها تلاش‌های خود جهت منع تجارت غلام و کنیز در بنادر جنوب ایران را شروع کردند. مذاکره با دولت ایران برای بستن بنادر ایرانی خلیج فارس بر روی تجارت غلام و کنیز، به طور رسمی از سال ۱۲۶۲ق. آغاز شد و در ۱۰ رجب ۱۲۶۴ نخستین فرمان منع برده‌فروشی - البته از طریق دریا - توسط محمدشاه قاجار صادر شد. تا پیش از این تاریخ، تجارت و واردات غلام و کنیز آفریقایی به خاک ایران روند رو به افزایشی داشت که از علل عمده این مسأله می‌توان به موارد ذیل اشاره کرد:

- کاهش چشمگیر ورود غلامان و کنیزان قفقازی و یا ترکمن به ایران پس از تصرف قفقاز و خانات آسیای مرکزی توسط روسیه به واسطه اجرای منع فروش مردان و زنان قفقازی به ایرانیان توسط روس‌ها و توقف لشکرکشی‌های تنبیهی حکومت ایران بر ضد ترکمن‌ها و اسارت آنها.
- افزایش تقاضای نیروی کار به دنبال تحولات تجاری و بازرگانی در منطقه خلیج فارس به ویژه در زمینه صادرات اجناسی چون: مروارید، خرما، پنبه، پشم و تریاک و در مقابل آن واردات کالاهایی چون: مواد غذایی، رنگ، محصولات کارخانه ای و جنگ افزار.
- فقدان نیروی کافی برای کار در بنادر خلیج فارس و روستاهای ساحلی آن.
- پشتیبانی و حمایت عده زیادی از سرمایه‌داران از جمله: شیوخ عرب و حکام محلی حوزه خلیج فارس و عمان، تجار، دلالان و راهزنان دریایی (جواسم) از تجارت غلام و کنیز و دخالت آنها در این امر.

## ۱۲۲ فصلنامه تاریخ روابط خارجی

با انعقاد قراردادهای منع برده‌فروشی و فشار انگلیسی‌ها در اجرای سیاست‌های ضد برده‌فروشی در حوزه خلیج فارس، واردات غلام و کنیز آفریقایی به بنادر خلیج فارس و از آنجا به ممالک همجوار سیر نزولی یافت، به طوری که تداوم و افزایش مبارزه با برده‌فروشی تا اواسط قرن ۱۴ ق.م. کاهش و محو تدریجی تجارت برده را در منطقه به دنبال داشت. البته نباید از نظر دور داشت که انگلیسی‌ها با نقاب مبارزه با برده‌فروشی در آب‌های خلیج فارس سعی داشتند تسلط خود بر منطقه را افزایش دهند و این مسأله را دستاویزی برای پیشبرد مقاصد استعمارگرانه شان در خلیج فارس و دخالت در امور کشورهای منطقه از جمله ایران قرار دهند.



## منابع و مأخذ

### الف. فارسی

- پولاک، ادوارد یاکوب (۱۳۶۱)، *سفرنامه (ایران و ایرانیان)*؛ ترجمه: کیکاووس جهاننداری، تهران: شرکت سهامی خوارزمی.
- تاورنیه، ژان باتیست (۱۳۳۶)، *سفرنامه تاورنیه*، ترجمه: ابوتراب نوری، به تصحیح: دکتر حمید شیرانی، تهران: انتشارات و کتابخانه سنائی.
- ژوبر، آماد(آمید) (۱۳۴۷)، *مسافرت در ارمنستان و ایران*؛ ترجمه: علی قلی اعتماد مقدم، تهران: بنیاد فرهنگ ایران.
- شیل، ماری لئونورا (۱۳۶۲)، *خاطرات لیدی شیل (همسر وزیر مختار انگلیس در اوائل سلطنت ناصرالدین شاه)*، ترجمه: حسین ابوترابیان، تهران: نشر نو.
- عیسوی، چارلز (۱۳۶۲)، *تاریخ اقتصادی ایران (قاجاریه ۱۳۳۲ - ۱۲۱۵ ق.)*، ترجمه: یعقوب آژند، تهران: گستره.
- فیلیپ، گریوز (۱۳۶۳)، *مأموریت سرپرسی کاکس در خلیج فارس و ایران*، تهران: به دید.
- کلی، جان بارت (۱۳۸۰)، *اعراب و تجارت برده در دریای پارس*؛ ترجمه: حسن زنگنه، شیراز: نوید.
- کازرونی (متخلص به نادری در زمان محمد شاه)، محمد ابراهیم (۱۳۶۷)، *تاریخ بنادر و جزایر خلیج فارس*، به تصحیح: منوچهر ستوده، گیلان: نشر مؤسسه فرهنگی جهانگیری.
- لاخ، سر ارسکین (۱۳۶۹)، *سفرنامه دریایی لاخ*، تألیف: سر چارلز بلگریو، ترجمه: دکتر حسین ذوالقدر، آناهیتا.
- مستوفی، عبدالله (۱۳۷۷)، *تاریخ اداری و اجتماعی دوره قاجاریه یا شرح زندگانی من*، ج ۱، تهران: علمی.
- ویلز (۱۳۶۸)، *سفرنامه دکتر ویلز*، ترجمه: غلامحسین قراگوزلو، تهران: اقبال.
- ویلسن، چارلز جیمز (۱۳۶۳)، *تاریخ اجتماعی ایران در عهد قاجاریه*؛ ترجمه: سید عبدالله، به کوشش: جمشید دودانگه و مهرداد نیکنام، تهران: طلوع.
- ویلسون، سر آرنولد (۱۳۶۶)، *خلیج فارس*، ترجمه: محمد سعیدی، چاپ دوم، تهران: انتشارات علمی و فرهنگی.

آرشیو اسناد وزارت امور خارجه ایران، سال ۱۲۶۳، کارتن ۶، پوشه‌های ۲۴ و ۱۵ و ۶.

ب. انگلیسی:

- Arfa, General Hassan, (1965), **Under Five Shahs**. New York: William Morrow & Co.
- Amanat, A, (1983), **Cities and trade: Consul Abbott on the economy and society of Iran 1847-1866**, London.
- Basset, James, (1887), **Persia, the land of the Imams, A narrative of travel and residence**; London, Blackie & Son.
- Fraser, James Baillie, (1825), **Narrative of a Journey into Khorasan, in the years 1821 and 1822**, London: Longman, Hurst, Rees, Orme, Brown, and Green.
- J. A Saldanha, (1968), **The Persian Gulf Precise**, vol.III, Slave Trade in the gulf of Oman and the Persian Gulf, 1873-1905, London.
- Kelly, J. B, (1968), **Britain And Persian Gulf**; Oxford: Clarendon P .C.
- Lorimer, J.G, (1915), **Gazetteer of the Persian Gulf, Oman and Central Arabia**; Calcutta: Superintendent Government Printing.
- Wellsted, James Raymond, (1840), **Travels to the city of the caliphs, along the shores of the Persian Gulf and the Mediterranean**. Including a voyage to the coast of Arabia, and a tour on the island of Socotra; London: H. Colburn [1968].V.1
- Wills, C. J, (1891), **Land of the lion and sun of modern Persia**, London: Ward, Lock and Co.