

**هیچ دریای دیگری نیست** که بیش از **خلیج فارس** **توجه دانشمندان زمین‌شناسی، باستان‌شناسان، مورخان،جغرافی‌نویسان،سیاست‌مداران بازار گانان، و جنگجویان را**مشتربا **خودمعلوف‌ساخته‌باشد.**

**سرنهنگ آن زونولویلسون**

بیشتر فارسی‌گویان این حکایت شیرین سعدی علیه‌الرحمه را خوانده یا شنیده‌اند که شبی سعدی در جزیره کیش به جیسهٔ بزرگان درآمده بود. آن بازرگان به سعدی گفته بود سفری در پیش دارد که گوگرد پارسی به چین و کاسهٔ چینی به روم و دیبای رومی به هند و فولاد هندی به حلب و آنگینه حلبی به یمن و برودیمانی به پارس تجارت کند و از آن پس به کنج دکانی بنشیند. صرف‌نظر از منظور سعدی و مال‌خویلیای آن بازرگان و فضیلت قناعت به این نکته مهم باید توجه کرد که جزیره کیش در آن روزگار، مرکز بازرگانی و بازرگاناتی بوده که به هند و روم و اسکندریه و چین می‌رفته‌اند. جزیره کیش یکی از جزایر تاریخی مهم و زیبا و مناسب در خلیج فارس است که منزل دریانوردان و بازرگانان بوده است. به جز کیش، جزایر و بنادر متعدد و پُررونقی در خلیج فارس وجود دارد که از دیرباز تاکنون مبدا و مقصد دریانوردان و بازرگانان و کشتی‌سازان بوده و هست. برخی از این شهرها آبادی و رونق‌شان از دست رفته و برخی به کلی ویران شده و برخی دیگر آبادتر و وسیع‌تر شده‌اند. قدر مسلم این که خلیج فارس، به سبب موقعیت و اهمیتش همواره مورد توجه بوده است.

خلیج فارس ابراهی است در امتداد درای عمان و در میان ایران و شبه جزیره عربستان. پس از خلیج مکزیک و خلیج هادسون سومین خلیج بزرگ جهان به شمار می آید. خلیج فارس به سبب وجود منابع سرشار نفت و گاز، در سطح بین‌المللی و منطقه‌ای مهم و راهبردی به شمار می آید و می تواند قدرت و موقعیت استراتژیکی کشورهای ساحلی را ارتقا بخشد. نزدیک به نیمی از سواحل خلیج فارس و بزرگ‌ترین و مهم‌ترین جزایر آن متعلق به ایران است، جزایری چون قشم، کیش، لاوان، هرمز، هنگام، لارک، ابوموسی، تنب بزرگ، تنب کوچک، هندورایی، سیرى، فرور بزرگ، فارسی، خارک، خار کوه، شیف، مینو و چندی دیگر، ویژگی‌های طبیعی سواحل شمالی خلیج فارس وضعیت ممتازی را برای ایجاد بندرگاه و نقاط استراتژیک فراهم کرده است. از این‌رو ایران در بهره‌برداری از این ابراهه نسبت به سایر همسایگان موقعیت بهتری دارد. از سویی اغلب نقاط و قسمت‌های عمیق خلیج فارس در اختیار ایران است. سدهایی اکثر جزایر خلیج فارس از دیرباز جزو ایران بوده و اکنون شرایط مناسبی ایجاد می کند که ایران از این ظرفیت‌ها در جهت مقاصد گوناگون استفاده کند. علاوه بر موارد گفته‌شده نبعوت و غنای زیست‌محیطی خلیج فارس بر اهمیت آن می‌افزاید. این عوامل سبب شده است ایرانیان در طول تاریخ از ظرفیت‌های متعدد خلیج فارس در حوزه‌های نظامی گری، تجارت‌سیاحت، صنعت، و فرهنگ بهره جویند، اما امروزه ما برای بهره‌مندی از اکثر استعدادهای خلیج فارس برنامه‌های جامع نداریم. غفلت نسبت به استعدادهای ظرفیت‌های عظیم خلیج فارس بی شک سبب زیان روزافزونی برای کشور خواهد شد و دست‌رعییان را در استفاده بیشتر از این منبع بی‌ظنلیربا خواهد گذاشت.

بی‌شک یکی از ظرفیت‌های ویژهٔ خلیج فارس «دانش و مهارت دریانوردی و لنج‌سازی و کشتی‌سازی در خلیج فارس» است. این دانش و مهارت در سدهال ۲۰۱۱ مسووت جمهوری اسلامی ایران در فهرست جهانی میراث فرهنگی ناملموس در یونسکو به ثبت رسید. دریانوردی و لنج‌سازی و کشتی‌سازی سنتی در خلیج فارس نشان می‌هد که ایرانیان پیوند عمیقی با این فرهنگ داشته و دارند. امروزه در بنادر خلیج فارس باستان‌به نام‌های خانوادگی افراد می‌توان به عمق ایسن پیوند بی‌برد، نام‌های خانوادگی مانند دریانورده دریایی، بحری و ناخدایان این قبیل‌اند. معرفی دریانوردی، لنج‌سازی و کشتی‌سازی و خلیج‌فارس نشان‌دهنده عظمت دریانوردی و تسلط تاریخی ایران بر این ابراهه مهم است. به کار بستن تجارب دریانوردی

و کشتی‌سازی در صنعت حمل‌ونقل دریایی می‌تواند موجب رشد منطقی و توسعه پایدار در این حوزه شود و ما را از بروز خطاهای ناشی از ناآگاهی مصون بدارد. تقریباً مادام‌حوزه صنعت گردشگری دریایی هیچ قدمی برداشته‌ایم (البته درمقایسه با کشورهای پیش‌رو در این حوزه) لذا با تکیه بر دانش و مهارت سنتی لنج‌سازی و دریانوردی در خلیج فارس، ایران می‌تواند یکی از قطب‌های گردشگری دریایی جهان شود. تعداد و تنوع جزایر ایرانی و محیط‌های مناسب‌یز در با، جایگاه و توان ما را برای تبدیل شدن به یکی از قطب‌های گردشگری دریایی تقویت می‌کند.

در این یادداشت برآنیم که شش‌م‌ای از اهمیت خلیج‌فارس و نقشش ایرانیان در دریانوردی و کشتی‌سازی در خلیج فارس و زمینه‌های استمتر تاریخی آن را بازگو کنیم. در فرصت‌های بعد اختصاصاً به وضعیت فعلی کشتی‌سازی و لنج‌سازی و دریانوردی سنتنی ایرانیان در خلیج‌فارس و راه‌های معرفی،

پاسداری و تقویت و توسعه آن خواهیم پرداخت.

**سابقه بازرگانی و دریانوردی در خلیج فارس**
آگاهی ما درباره تاریخ روابط تجاری بین بنادر خلیج فارس و سایر نقاط جهان از جمله هند، چین، و آفریقای شرقی هنوز محدود در یونسکو کونه جغرافی‌نویسان ایرانی و عرب است. تاکنون مسائل مربوط به وسعت تجارت و اهمیت آن نسرای مراکز بازرگانی سیراف، جزیره کیش (قیس) و جزیره هرمز بی‌پاسخ‌مانده است.
مسائل مربوط بسه تأسیسات اجتماعی و سیاسی مراکز بازرگانی خلیج فارس، «شهرهای سنگی» آفریقای شرقی و جمعیت آنها، طرح مهاجرتی مردم سواحل اقیانوس هند و بالاخره «حرکت شیرازی‌ها» به سواحل آفریقای شرقی بسیار پیچیده است.

**نگاهی به سنت دریانوردی ایرانیان در خلیج فارس**

# از سیراف تا کنگ

**|فرهاد نظری |**



سیرازی‌هایی که آخلافشان هنوز در زنگبار و تیموبی و سومالی و کنیا هست، بازماندگان آن بازرگانان باشند.

**جزایر و بنادر خلیج فارس**

سیراف بزرگ‌ترین و پررونق‌ترین بندر تجاری ایران در قرن اول هجری بوده است. امروزه بقایای بندر سیراف در کنار بندر طاهری در استان بوشهر وجود دارد و یکی از محوطه‌های مهم تاریخی حاشیه خلیج فارس است. این بندر زادگاه یکی از مهم‌ترین جهانگردان جهان یعنی «سلیمان تاجر سیرافی» است. معروف است که سلیمان سیرافی نخستین مسلمان بود که به چین رفت و ماجرای سفرش را به رشته تحریر درآورد. سیراف از معدود بندرهای است که به فاصله کوتاهی از دریا به کوه می‌رسد. براساس مطالعات باستان‌شناسی و شواهدی که تاکنون نیز موجود است، قدمت این شهر باستانی به دوره ساسانیان می‌رسد و برخی تأسیس این شهر را به اردشیر بابکان نسبت می‌دهند. بنا براین سیراف در دوره ساسانی و اسلامی پررونق‌ترین و بزرگ‌ترین بندر ایران بود. وقوع دو زمین‌لرزه مهیب رونق و آبادی سیراف را به پایان برد. در کتاب‌های جغرافیایی کهن مانند مسالک و ممالک و صوره الارض درباره سیراف گفته‌اند که این مردمان این شهر کشت و زراعت نداشتند.

برای آب آشامیدنی در صقیفه‌اند.
سیراف خانه‌هایشان را از آفریقا می‌آوردند، اما مردمی توانگر و ثروتمندند؛ زیرا سیراف بارگده (بندر) فارس بود و بازرگانان از اینجا به سایر جاهای هند و هندوچین سفر می‌کردند. سیراف بازرگانان و دریانوردان سیرافی در آن روزگار نوشته است که سیراف بعد از سیراز دومین شهر مهم فارس بود. بازرگانان و دریانوردان سیرافی در آن روزگار به سفارش دربار آل بویه در شیراز کالای تجملی از هند و سواحل سیراف شرقی و سمرزیمین سفاله و بغاز ماذاگاسکار (خلیج القمر، خلیج الوقوق) تجارت می‌آوردند و از ایران اجناسی به آن سرزمین‌ها صادر

و مسلطی آن را به صورت یک پایگاه دریایی. امن درآورده بود. در بازارهای کیش عاج، طلا و ساخ آفریقای، پوست و عنبر از ساحل سومالی با مروراید، قماش، خرما و ماهی خشک خلیج فارس مبادله می‌شد. طبق اسناد و منابع تاریخی در قرن ششم هجری رقابت تجاری بین عدن و کیش برای بازارهای آفریقای شرقی منجر به چسبند برخورد دریایی بین دو دولت شده این وقایع نشانگر اهمیت این جنبه از تجارت خلیج فارس و اقیانوس هند است. کیش دوران شکوفایی خود را به سر می‌برد تا این‌که در قرن هفتم هجری هجوم مغول این آبادنی و رونق اقتصادی را با انحطاط روبه‌رو کرده البته پیش از کیش بیشتر مراکز تجاری فارس و مناطق شمالی ساحل خلیج هم توسط مغولان ویران شده‌بود.

اما بعدها وجود جزیره هرمز سبب شد دوباره رونق به جزیره کیش بازگردد، اما هرمز مرکز عمده تجاری در خلیج فارس و دریای عمان بود. در بازارهای جزیره هرمز تجارت طلا، عاج و برده آفریقای شرقی بخش عمده تجارت بود. مورخان به جمعیت کثیرالمله جزیره هرمز که شامل نجار هندی، عرب و ایرانی و همچنین بردگان آفریقای بود، اشاره کرده‌اند. یکی از سیاحان اروپایی از یک تاجر ایرانی به نام جمال‌الدین ابراهیم تبیی نام می‌برد که یکصد کشتی او در تجارت با خاور دور، هند و آفریقا بوده‌اند. جزیره هرمز در تجارت خلیج فارس و فعالیت‌های دریانوردی با آفریقای شرقی از ششم تا نهم هجری برای بازرگانان خلیج فارس نقش عمده‌ای بازی کرد. یک وقایع‌نامه چینی که متعلق به قرن سیزدهم میلادی است، زنگبار و ساحل سومالی را محل تجارت ایرانیان ذکر کرده که چوب صندل، عود، عنبر و عاج تجارت می‌کردند.

**بندر کنگ میراث در دریانوردی خلیج فارس**

پس از هرمز بندرکی چون لنگه و کنگ و بوشهر و بندرعباس اهمیت یافتند. بندر کنگ از دوره اتابکان مورد توجه واقع می‌شود و خوشبختانه جزو بندرهایی است که معماری تاریخی خود را حفظ کرده و مردمان همچنان به ساخت چهار دریانوردی و تجارت مشغول‌اند. نامه خوانده‌گی بسیاری از اهالی کنگ نشانگر وابستگی آنها به دریانوردی و بازرگانی و صیادی است. اسامی چون دریانورد، دریایی، بحری و امثال آن، بندر کنگ اندکی سیراف را به یاد می‌آورد. شهری است که کشت و زراعت ندارد، آب آشامیدنی آن باران است، چوب از آفریقا و هند می‌آوردند، اما بندری آباد است و مردمی توانگر دارد.
زمرو بندر کنگ از چند وجه قابل توجه است. نخست این‌که این شهر، هیأت تاریخی‌اش را حفظ کرده و شاید در میان بندر تاریخی خلیج فارس تنها بندری باشد که باقی‌بوشسته تاریخی‌اش تا حد قابل توجهی حفظ شده است. نکته مهم‌تر در بافت تاریخی بندر کنگ زنده‌گی جاری است و نظام اجتماعی گذشته‌اش برقرار است. دیگر این‌که بندر تاریخی کنگ امروزه مهم‌ترین مرکز ساخت لنج و کشتی‌های سنتی است. در شهر کنگ چهار کارگاه فعال لنج‌سازی چوبی دایر است. لنج‌های چوبی که امروزه ساخته می‌شوند با موتور کار می‌کنند و مانند گذشته بادبلی نیستند. اما خوشبختانه دریانوردانی هستند که هنوز رموز و فنون دریانوردی بادبانی را می‌دانند.

شیوه‌معیشت غالب بندر کنگ، حمل‌ونقل دریایی و لنج‌سازی است. بندر کنگ به اتکای موقعیت جغرافیایی ویژهٔ خود و دانش و مهارت دریانوردی و لنج‌سازی و ناوگان دریایی و دریا‌نوردان زنده‌اش اهمیتی جهانی دارد. لنج و دریا نوردان کنگی مانند گذشته با کشتی‌های بادبانی از بصر تا کراچی و بمبئی و جزایر زنگبار رانمی‌گیمایند و به سفرهای کوتاه تا مایر نشینان جنوبی خلیج فارس محدود شده‌اند. اما خیال سفرهای دور دست را همچنان در سر دارند و شاید روزگار دوبار با کشتی‌های بادبانی به سرزمین‌های دوردست سفر کنند.

**|مدیرکل ثبت آثار و حفظ واحیای میراث معنوی و طبیعی سازمان میراث فرهنگی صنایع دستی و گردشگری**

### نظر

**نگاهی به بر ساخته‌های ایرانیان در تاریخ دریانوردی**

## میراث ۸ هزار ساله

**| علی رنگینان |**

**|عضو هیأت علمی گروه مرمت بنا داتاشگاه سمنان |**

کهن‌ترین سند دریانوردی ایرانیان، مَهْری است که در چُغامیش درفول به‌دست

آمده و قدمت آن به بیش از ۸ هزار سال پیش می‌رسد. این مَهر گلین، یک کشتی را با سر نشینانش نشان می‌دهد که در آن سر دار پیروز ایرانی، باز گشته‌از جنگ، نشسته و اسیران زانو زده در جلوی او دیده می‌شوند. در این مَهر یک گاو نر و یک بز چرم هالای نیز دیده می‌شوند. به تبع پیشینه ایرانیان در دریانوردی، دانش مهندسی دریانوردی و کشتی‌سازی نیز در این سرزمین بسیار پررنا است. آب‌های دریای پارس، سیراف، مکران (عمان) و اقیانوس هند، همچنین رودخانه‌های جنوب‌غربی ایران، از دیرباز پهنه دریانوردی و دریایی ایرانیان بوده است. در شاهنامه فردوسی بزرگ، چندین بار از کشتی‌سازی و کشتیرانی ایرانیان سخن رانده شده. دیرینگی و پیشینه این رشته از دانش و شگرد مهندسی ایرانیان را از سروده‌های فردوسی می‌توان دریافت. فردوسی از جمشید، پادشاه پیشدادی، به‌نام نخستین کسی که هنر شناگری و کشتی‌سازی و دریانوردی را به دیگران آموخت، نامبرداشت. می‌توان دریافت که دانشمندان ایرانی در دوره تابندگی زیاد آرا که در شاهنامه فردوسی به‌نام دوره پادشاهی «جمشید» نام برده شده است، پیروز به یافتن و ساختن کشتی و شگردهای دریانوردی دریایی بودند.

گذر کردن پس به کشتی بر آب ز کشور به کشور بر آمد شتاب

کشتیرانی در کشتی‌سازی از دیرباز انجام می‌شده و با توجه به این سنت دریانوردی، نیاز به آب‌های ایران و سودجستن از ابزارهای دریانوردی در ایران وجود داشته است. کشتی‌های نخستین که در رودخانه‌های میانوند آمدنوشدمی‌کردند به گونه‌های مختلفی ساخته می‌شدند و بیشتر وسیله حرکت‌دادن آنها پارو بوده است. یکی از انواع این کشتی‌ها که کوفه نام داشته، به‌صورت ظرف بزرگ مدوری بوده و با گل و قیر، آب‌بندی می‌شده است. گونه دیگر به‌نام کلنگ از تعدادی آواز که روی مشک‌های بر آب قرار گرفته و به یکدیگر بسته شده بود، تشکیل می‌یافته است. گونه سوم به‌شکل قایق توک‌تیزی بوده که با پارو رانده می‌شده است. این قایق امروزه بلم نامیده می‌شود. کشتی‌های بزرگ‌تر نیز از زمان‌های پیشین در این منطقه از خوزستان مشغول به فعالیت هستند. دانش و مهارت سنتی لنج‌سازی و لنج‌رانی می‌شده است. نبرد ناوهای ایرانی در زمان هخامنشیان، بزرگ‌ترین کشتی‌های جنگی زمان خود بودند که سه، ردیف پاروزن و بادبان داشتند و با سرعت ۸۰ میل دریایی در روز حرکت می‌کردند. هر نبردناو شامل ۲۰۰ جنگجو بود که ۳۰ نفر از

### دیدگاه

**مروزی بر آیین‌های بومی مرتب با دریانوردی در میان حاشیه‌نشینان خلیج فارس**

## میراث لنج

**| مینا عمیدزاده |**

**| رئیس گروه میراث فرهنگی ناملموس دفتر ثبت آثار و حفظ واحیای میراث معنوی و طبیعی |**

ساکنان حاشیه‌شمالی خلیج فارس با استفاده از دانش بومی- سنتی این منطقه،

شناور دست‌ساز می‌رپه‌نام لنج می‌سازند که از آن برای امر معاش، سفرهای دریایی، تجارت، ماهیگیری و صید مروراید استفاده می‌کنند. دانش لنج‌سازی و لنج‌رانی سنتی خلیج فارس « شامل مجموعه‌ای از دانش‌ها و مهارت‌های دریانوردی ایرانی به‌هراه هنر و ادبیات فولکلوریک این منطقه به‌شرح زیر است که نسل‌اندر نسل از گذشته‌های دور در این ناحیه رواج داشته است:

صنعتگری سنتی: لنج‌سازی سنتی (چوبی) در خلیج فارس نسبتاً بدون تغییر باقی مانده است. این لنج‌ها از بخش‌های مختلف تشکیل شده‌اند که بسته به عملکرد آنها، هر بخش از نوع خاصی از چوب ساخته می‌شود و در مقابل طوفان‌ها نیز بسیار مقاوم هستند. لنج‌ها اغلب به‌خاطر گنجایش محموله‌های بزرگ ساخته می‌شود و از دیرباز، بهترین شناور برای دریانوردان و ناخدایان ایرانی به شمار رفته است و حتی درحال حاضر، همچنان توانایی رقابت با رقیبا را دارد. در گذشته، لنج‌ها در سفرهای تجاری به مقاصد دور مورد استفاده قرار می‌گرفتند که گاهی این سفرها یک‌سال طول می‌کشید. دریانوردان ایرانی کشتی‌های تجاری خود را از سه بندر لافت، کنگ و لُیان در بوشهر به آب می‌آوردند و به بنادر و مسیرهای دریایی متنوع از قبیل بصره در عراق یا به سواحل جنوبی خلیج فارس یا هند و آفریقا می‌رفتند. اما امروزه، لنج‌ها صرفاً برای سفرهای کوتاه‌ماهیگیری و صید مروراید استفاده می‌شود.

دانش بومی و سنتی مرتب با طبیعت: شامل پیش‌بینی آب‌وهوا، جهت‌یابی و به آبدانازی و سنتی و از طریق مطالعه باد و ابرها، امواج و رنگ آب و رفتار مرغان دریایی و نیز مطالعه خورشید، ماه و ستارها و محاسبه طول و عرض جغرافیایی با استفاده از اسطرلاب و قطب‌نمای سنتی صورت می‌گرفته است. فردی به نام معلم، مسئولیت تعیین موقعیت را روی لنج به‌عهده داشت که با ناگهای به خورشید و ستارگان و استفاده از ابزاری مثل اسطرلاب و ذات‌السدس، می‌توانست لنج را در دریا هدایت کند. لنج‌رانی در شب وظیفه کاپیتان بود. او به‌سکانی (لنج‌ران) دستور می‌داد

حافظه طلوع آفتاب: کشتی را در مسیر یک ستاره مشخص هدایت کند. قطب‌نما

موجب سهولت بیشتری برای لنج‌ران‌ها شد. آنها با ترکیب نجوم و فناوری قطب‌نما

توانستند تعریف دقیق‌تری از مسیر داشته باشند.

هنرهای نمایشی: آیین‌های اجتماعی و جشن‌ها، ریتم و موسیقی، جزو جدایی‌ناپذیر دریانوردی در خلیج فارس است. رزف خوئی، ازوا (ضوا)، لبوا، و

برگرفته از دو کتاب تاریخ هندی در ایران نوشته مهدی فرشاد و دریانوردی ایرانیان نوشته اسماعیل ربین