

آداب و رسوم و آیین‌های دریانوردی در خلیج فارس

مردم دریا

مصطفی کریمی

خلیج فارس از دوره تمدن‌های بین‌النهرین، نخستین راه دریانوردی و ارتباط بازرگانی دنیای قدیم بوده است؛ بنابراین سفرهای دریایی مستمر و بدون وقفه ایرانیان به سواحل و بنادر دوردست، توسعه هر چه بیشتر قلمرو دریایی ایرانیان، ابداعات و ابتکارات ایرانیان در زمینه کشتی‌سازی، ابزارها و لوازم کشتی، دانش هدایت کشتی‌ها، راه‌نامه‌ها، دستورالعمل‌های دریایی، ترسیم نقشه‌ها، تعیین مسیرهای عبور و مرور کشتی‌ها، ابداع لغات، واژه، اصطلاحات و بسیاری از مسائل دیگر دریایی سبب به وجود آمدن فرهنگ بسیار غنی و پربار در امر دریا و دریانوردی، کشتی، صید و صیادی در میان ایرانیان شده است. فرهنگ دریایی خلیج فارس شامل همه دانسته‌ها، علوم، مهارت‌ها، واژه‌ها، آداب و رسوم، قصه‌ها، باورها، ابداعات و ابتکارات دریایی ایرانیان است که در طول تاریخ دریانوردی خود کسب کرده و مورد استفاده قرار داده و در طول قرن‌های بعدی در اختیار جهانیان قرار داده‌اند.



به نظر می‌رسد تاریخ استقرار ایرانیان در جزایر و سواحل خلیج فارس به هزاره دوم پیش از میلاد برمی‌گردد، زمانی که پارسی‌ها به این دریا رسیدند نام آن را «دریای پارس» یا «آبگیر پارس» گذاشتند، چنان که پس از آن و در اسناد معتبر تاریخی و به هر زبانی این نام رواج داشته و بر جای مانده است. بازرگانان خلیج فارس سال‌ها «ارغوان صوری»، «اسفنج»، «مرورید» و دیگر محصولات را با کالاهای کرانه‌نشینان خلیج فارس، دریای مدیترانه و دریای چین مبادله می‌کردند و رونق بازرگانی دریایی را در این خطه به اوج رساندند و طبعاً به همراه کالاهای خویش فرهنگ و دانش دریایی خود را هم به سایر اقوام و ملت‌ها عرضه داشتند.

تحقیقات نشان می‌دهد در گذشته‌های دور حتی در دوره‌های پیش از تاریخ و مدت‌ها پیش از اینکه حکومت‌های بزرگ در سرزمین‌های پهناور و پراکنده اقوام آریایی به وجود آیند، ایرانیان به دریانوردی اشتغال داشته‌اند. متأسفانه با تهاجم اقوام گوناگون به کشورمان، کتاب‌ها و اسناد و مدارک باقیمانده از روزگاران گذشته به کلی از بین رفته و بعدها آنچه باقی مانده به فرهنگ دیگران پیوسته و به نام آن‌ها ثبت و ضبط شده است.



قدیمی‌ترین سند حاضر از دریانوردی ایرانیان، گویچه‌ای است از گل پخته که در حفاری‌های ناحیه «چغامیش» خوزستان بدست آمده و نقوش این گویچه نشان می‌دهد مربوط به دوران پیش از پیدایش خط است. این گوی گلی از اکتشافات دونفر از استادان معتبر باستان‌شناسی به نام‌های «پروفسور دولوگاز» (از دانشکده شرقی دانشگاه شیکاگو) و «پروفسور جی کانتور» (استاد بخش زبان‌های خاور نزدیک دانشگاه کالیفرنیا) است؛ به نوشته آن‌ها ریشه فرهنگی این گوی گلی به ۶ هزار سال پیش برمی‌گردد. نقشی که روی این گویچه حک شده است، تصویر سرکرده یا فرماندهی را نشان می‌دهد که در یک کشتی سوار است و از یک لشکرکشی دریایی، پیروزمندانه با تعدادی جنگاور و اسیر بازمی‌گردد؛ در یک دست او کرز و در دست دیگرش ریسمانی است که با آن دواسیر به هم بسته را نگاه داشته که یکی از آن‌ها روی دماغه کشتی نشسته و چیزی به دست دارد، شبیه علامت یا پرچم هلالی.

بنا به اظهار کارشناسان میراث فرهنگی تهران، مهره‌های مکشوفه از چغامیش به لحاظ قدمت (هزاره چهارم پیش از میلاد) می‌توانند مهم‌ترین، مستندترین و گویاترین مدارک تاریخی باشند زیرا تا این تاریخ، خط اختراع نشده و ثبت وقایع تاریخی به صورت تصویر دارای اهمیت بسیاری است.

تندیس بوم مسی در ساحل بندر کنگ



ناخدا علی حمود مسئول موزه پسران سندباد



ناخدا «احمد خصومی» یکی دیگر از پسران سندباد و عضو هیئت امنای موزه و از راهنمایان موزه است. او درباره بوم مسی می‌گوید: «این شناور تا سال ۱۹۴۴ که جنگ جهانی دوم آغاز می‌شود سفرش ادامه می‌یابد. با وجود ناامنی‌های دوران جنگ جهانی از آنجایی که ارتزاق مردم جنوب به تردد شناورها ارتباط داشته و از طرفی قحطی نیز بوده، به ناچار شناور بوم مسی با ۶۴ سرنشین و دو ناخدا معروف به «ناخدای بحر» و «ناخدای بر» از بندر کنگ عازم بصره عراق می‌شود که پس از بارگیری خرما از عراق به بندر کنگ آمده و از اینجا برای فروش خرما عازم هندوستان می‌شود.

از آنجا نیز با خرید سفال‌های قرمز رنگ برای شیروانی منازل مسکونی عازم «دارالسلام» در سواحل آفریقا می‌شود. پیش از اینکه وارد آفریقا بشود، نیروی دریایی ژاپن به زعم اینکه این لنج مهمات و آذوقه است و تجهیزات پشتیبانی برای نیروهای انگلیسی می‌برد با یک هشدار اولیه، هوپیمای خود را به آن‌ها نزدیک کرده و از لنج آن‌ها فیلم‌برداری می‌کند و متوجه می‌شود که مهمات ندارد. اما زیر دریایی ژاپن که از آن محل در حال رد شدن بوده فرانکسی که به سمت لنج می‌فرستد با برخورد به ورقه‌های مسی، فرانکس برخورد با شیء فلزی را به رادارشان برگشت می‌دهد؛ یعنی رادار زیر دریایی اعلام می‌کند این کشتی محموله فراوان فلزی دارد که احتمالاً اسلحه است. با همین احتمال نیروهای ژاپنی با توپ به بوم مسی حمله می‌کنند و این شناور به همراه دو شناور دیگر با شلیک توپ غرق می‌شود.

در اثر این حادثه ۲۳ نفر از سرنشینان کشته می‌شوند و بقیه نیز خود را با قایق نجات به ساحل سومالی می‌رسانند.

برخی از آنان به دلیل اینکه ۱۴ روز داخل قایق بودند، دچار جنون دریایی می‌شوند و فوت می‌کنند. دو نفر از کسانی که به ساحل رسیده‌اند نیز با وجود هشدار ملوانان که پس از ۱۴ روز خوردن آب شور نباید به یک باره آب شیرین بخورند، بر اثر نوشیدن یک باره آب شیرین فوت می‌کنند و مابقی توسط یک سالار و چوپان به پایگاه نظامی انگلستان برده می‌شوند و آنجا پس از مراقبت‌ها و درمان به عمان و مسقط و از آنجا به بندر کنگ فرستاده می‌شوند.

سال گذشته آخرین بازمانده لنج «بوم مسی» ناخدا «حاج موسی غلامپور» بر اثر بیماری کرونا فوت کرد و دیگر برای همیشه «بوم مسی» و سرنوشت پرفراز و نشیبش به خاطره مردم دریا پیوست.



سال گذشته آخرین بازمانده لنج «بوم مسی» ناخدا «حاج موسی غلامپور» بر اثر بیماری کرونا فوت کرد و دیگر برای همیشه «بوم مسی» و سرنوشت پرفراز و نشیبش به خاطره مردم دریا پیوست