بررسی مردم‌شناسی قایق شاشَ در جزیره‌ی قشم

عبدالرضا دشتی‌زاده*

تاریخ دریافت:۹۷/۰۴/۰۷
تاریخ پذیرش:۹۷/۰۸/۰۶

چکیده

قایق‌های بومی یکی از جنبه‌های مهم میراث دریایی هر منطقه به شمار می‌رود. اهالی جزیره‌ی قشم به عنوان پهناورترین سرزمین در خلیج فارس، از قایق‌های بومی متعددی استفاده می‌کنند. در اینجا بر اساس مصاحبه‌های مردم‌شناسی به بررسی نوعی قایق ساخته شده از ساقه‌ی درخت خرما پرداخته می‌شود. نتایج بررسی دانش بومی ساخت قایق شاشَ ـ که اکنون فناوری آن از میان رفته‌است ـ نشان می‌دهد که بیشترین کاربری این قایق در زمینه‌ی ماهیگیری ساحلی است. اهالی جزیره از این قایق به دو صورت پارویی و بادبانی استفاده می‌کنند. بررسی کاربری این قایق، از دیگر مباحث مقاله‌ی حاضر است.

کلیدواژه‌ها: شاش، قایق بومی، جزیره‌ی قشم.

* دانش‌آموخته‌ی باستان‌شناسی از دانشگاه دکن هندوستان، رئیس میراث فرهنگی منطقه آزاد قشم.
Adashtizadeh@yahoo.com

[Downloaded from rdch.ir on 2026-11-07]

۱ـ مقدمه

در طراحی و ساخت قایق‌ها عوامل متعددی نقش دارد؛ چون نیاز اقتصادی، وضعیت اقلیمی، زمین ریخت‌شناسی ساحل، محل پهلوگیری قایق و تأثیرات مذهبی (DionisiusAgius, 2008: 35). همچنین بررسی نوع کاربرد آنها به عنوان قایق‌های رودخانه‌ای یا ساحلی، نکته‌ای مهم در ریخت‌شناسی این وسیله‌ی حمل و نقل آبی به شمار می‌رود. در حوزه‌ی خلیج‌فارس و دریای عمان، قایق‌های بومی متعددی با کاربری‌های گوناگون وجود دارد (همان: ۳۵-۴۳) که در این جا تنها به یک نوع قایق بومی با فناوری ساخت کاملاً ابتدایی در جزیره‌ی قشم پرداخته می‌شود. تمامی مصاحبه‌ها و مشاهدات مردم‌شناسی در جزیره‌ی قشم روشن ساخت در حدود پنجاه سال پیش، ماهیگیران از سه نوع قایق برای صید ماهی استفاده می‌کردند: قایق شاش، هوری و زاروگه[1] (تصاویر شماره‌ی ۵ - ۱۰). قایق شاش برخلاف تمام قایق‌ها، به‌طور کامل از ساقه‌ی درخت خرما (گُرد[2] یا مَحر[3] در گویش قشمی) ساخته می‌شد (تصاویر شماره‌ی ۶ - ۱۰). هدف پژوهش حاضر بررسی فناوری ساخت و کاربری‌های این نوع قایق است. براساس بررسی‌های برخی از پژوهشگران و مصاحبه‌های مردم‌نگاری، نقاط مختلف شمال تنگه‌ی هرمز و خلیج‌فارس به‌ویژه استان‌های بوشهر و هرمزگان، همچنین سواحل جنوبی دریای عمان و امارات متحده‌ی عربی از جمله مناطقی هستند که از این قایق بومی استفاده می‌کرده‌اند.



تصویر۱: قایق زاروگه در ساحل روستای گامبرون (عکس: دشتی‌زاده، ۱۳۹۶).

۱. قایق هوری را دریانوردان از بندر کالیکوت هند به جزیره می‌آوردند. ماهیگیران جزیرتی با قایق بسیار بزرگ زاروگه در ساحل با استفاده از نوعی تور به نام جَل ماهی می‌گرفتند.

2. Gord
3. Mahr

[Downloaded from rdch.ir on 2026-11-07]

۲ـ تاریخچه‌ی مطالعات در مورد قایق ساخته شده از ساقه‌ی درخت خرما

درباره‌ی قایق شاش پژوهش‌هایی در چند نقطه از تنگه‌ی هرمز و دریای مکران صورت گرفته‌است؛ بندر جاسک[1] در ساحل شمالی دریایی عمان در استان هرمزگان (کریمیان، ۱۳۸۵: ۳۵)، همچنین منطقه‌ی باطنه[2] عمان (Davies, 1988) و فجیره در امارات متحده‌ی عربی از فناوری ساخت این قایق برخوردار است (Zacharias, 2010 & Ziolkowski, 2000: 8-9). فراتر از مطالعات اشاره شده، سایر پژوهشگران غربی همچون دوسون[3] و اتن[4] نیز در سال 1962، پوپنه[5] در سال 1973، سورین[6] در سال 1983، دیویس[7] در سال 1988، بیرچر[8] در سال 1995 و دانیل پاتس[9] باستان‌شناس استرالیایی در سال ،2002 از دیدگاه مردم‌شناسی و باستان‌شناسی به این قایق اشاره کرده‌اند (Davies, 2002). در این پژوهش و گزارش‌ها، این قایق بومی از دیدگاه مطالعه‌ی نخل و از جنبه‌ی قوم‌نگاری و باستان‌شناسی بررسی شد. البته برخی از پژوهشگران به استفاده از این نوع قایق بومی در منطقه‌ی شاخ آفریقا به ویژه جزایر پمبا[10] و سوکوترا[11] نیز اشاره کرده‌اند (Zacharias, 2010: 8-9).

در ایران برای نخستین بار در سال 1902 میلادی، دیوید فایرچیلد در بندر جاسک به این نوع قایق اشاره کرد. جدیدترین مطالعه‌ی انجام شده در این زمینه ـ که بخشی از آن به قایق شاش پرداخته‌است ـ به جانسون دنیز پژوهشگر آمریکایی اختصاص دارد که در سال 2016 انجام شده‌است (Dennis, 2016: 12-16). این پژوهشگر در مطالعه‌ی قوم گیاه‌شناسی[12] بر تولیدات درخت خرما در ساخت دانه‌های تسبیح[13] و عصا[14]، به بررسی این نوع قایق پرداخت و تاریخچه‌ی مشخصی از مطالعات را ارائه کرد (همان). مرحوم سدیدالسلطنه در کتاب ارزشمند «بندرعباس و خلیج‌فارس» نیز به این نوع قایق اشاره می‌کند (سدیدالسلطنه، ۱۳۹۵). پژوهشگران سازمان میراث‌فرهنگی کشور در پژوهشکده‌ی مردم‌شناسی نیز در مطالعه‌ی فناوری‌های بومی و سنتی استان هرمزگان به شرح این قایق در بندر جاسک پرداختند (کریمیان و همکاران، ۱۳۸۵: ۷-۳۸). در نهایت مرحوم حسین نوربخش در کتاب ارزشمند خود، «خلیج‌فارس و جزایر ایرانی»، از اهالی روستای رَمچاه به‌عنوان سازندگان این قایق یاد می‌کند (نوربخش، ۱۳۶۲: ۳۲).

1. Jask
2. Al Batinah
3. Dowson
4. Aten
5. Popenoe
6. Seveerin
7. Davies
8. Bircher
9. Potts
10. Pemba
11. Socotra
12. Ethnobotanology
13. Prayer bead
14. Walking stick

[Downloaded from rdch.ir on 2026-11-07]

طـی بررسـی‌های باستان‌شناسـی جزیـره‌ی قشـم در سـال ۱۳۸۸ و گفتگـو با ماهیگیران روسـتای رمچـاه، نگارنده بـرای نخسـتین بـار بـا کاربـری ایـن نـوع قایـق منحصـر بـه فـرد آشـنا و انگیـزه‌ای بـرای نگاشـتن مقالـه‌ی حاضـر شـد.



تصویـر ۲: حمـل سرشـاخه‌های جنـگل حـرا بـه وسـیله‌ی قایـق هـوری، محـل نشسـتن در قایـق دیـده می‌شـود (عکـس: سـید محمدشـریف عابـدی، ۱۳۵۵).

۳ـ واژه «شاش»

ایـن قایـق در منطقـه‌ی باطِنـه عمـان و فجیـره امـارات متحـده عربـی «شـاشَ[1]» خَوانـده می‌شـود (Davies, 1988 & Zacharias, 2010 & Ziolkowski, 2000: 8-9). ماهیگیـران جزیـره‌ی قشـم نیـز ایـن قایـق را «شـاش[2]»، «شـاشَ» و گاهـی هـم «شاشـک» می‌نامنـد؛ البتـه بـه نظـر می‌رسـد در ایـن جزیـره بـه نـوع بـزرگ ایـن قایـق (دو نفـره در حـدود ۳ متـر طـول) شـاش و بـه نـوع کوچـک آن (تک‌نفـره و حـدود ۵/۱ متـر طـول)، شَـش، شـاشَ و شاشـک[3] اطـلاق می‌شـود (تصاویـر ۸-۵). سدیدالسـلطنه در مـورد ایـن قایـق چنیـن می‌گویـد: «شـاش کشـتی بسـیار کوچکـی را گوینـد کـه از چـوب خرمـا سـازند، چـون مجوف اسـت غـرق نمی‌شـود.» (سدیدالسـلطنه، ۱۳۹۵). نوربخـش نیـز دربـاره‌ی آن چنیـن می‌گویـد: «شاشـه در سـاحل باتینـا (باطنـه) در عمـان نیـز اسـتفاده می‌شـود و عبـارت اسـت از تعـدادی چـوب خرمـا کـه آنهـا را پهلـوی یکدیگـر بسـته و روی آن را بـا پوسـت نخـل و الیـاف درخـت نارگیـل می‌پوشـانند.» (نوربخـش، ۱۳۷۰: ۳۴). در مـورد معنـی ایـن واژه گفتگوهـای مردم‌نـگاری متعـددی انجـام شـد کـه نتیجـه‌ی مشـخصی را در پـی نداشـت. ناگفته نمانـد که در روسـتای زیـارت جنوبـی در نزدیکـی شـهر پارسـیان در اسـتان هرمـزگان، بـه ایـن قایـق «وَرجـی[4]» گفتـه می‌شـود (تصویـر شـماره‌ی ۷). بـه طـور کلـی بایسـتی ایـن واژه از دیـدگاه تاریخـی بـه صـورت دقیق‌تـری مطالعـه شـود. برخـی از اهالـی جزیـره بـر ایـن باورنـد کـه چـون ایـن قایق نیمـه شـناور بـود و لبـاس ماهیگیـر در آن خیـس می‌شـد، بـه ایـن نـام خوانـده می‌شـود.

۴ـ خاستگاه قایق شاش

بـدون شـک ایـن قایـق بایـد در منطقـه‌ای تولیـد شـود کـه از لحـاظ جغرافیایـی دو ویژگـی داشـته باشـد: نخسـت وجـود نخلسـتان وسـیع و دیگـری، فقـدان درختـان بزرگ‌تنـه و الـوار بـزرگ. براسـاس مصاحبه‌هـای مردم‌نـگاری و مطالعـات سـایر پژوهشـگران، ایـن قایـق در جزیـره‌ی قشـم، عمـان و امـارات متحـده‌ی عربـی سـاخته می‌شـود؛ بـه همیـن سـبب، بایـد در شـرح آن بـه پراکندگـی درخـت خرمـا در مناطـق مختلـف خلیج‌فـارس و دریـای عمـان

1. šāša
2. šāš
3. šāšk
4. Varji

[Downloaded from rdch.ir on 2026-11-07]

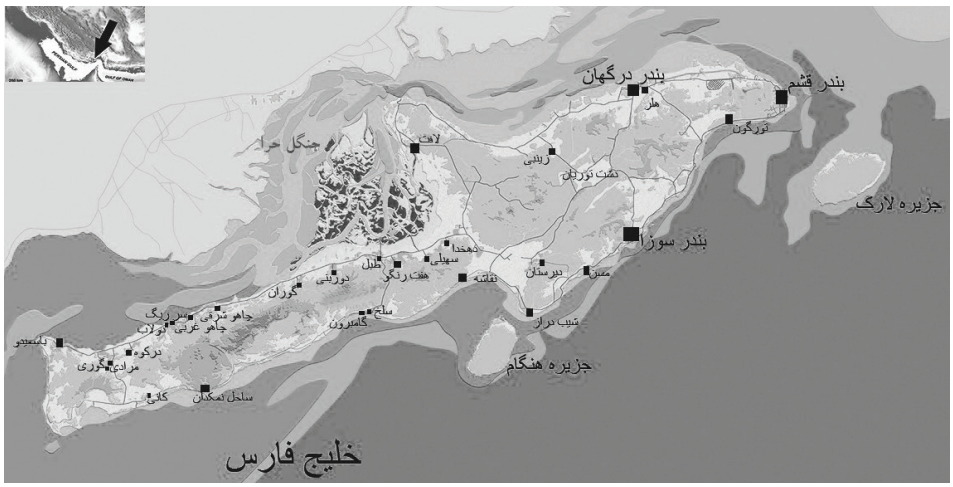
توجــه کــرد (Davies, 1988 & Zacharias, 2010: 9 & Ziolkowski, 2000 & Dennis, 2016: 13). بـه نظـر می‌رسـد قدیمی‌تریـن گزارشـی کـه در مـورد قایـق شاشـک وجـود دارد، بـه دیویـد فایرچیلـد در سـال 1902 میـلادی بازمی‌گـردد. او در گـزارش کوتـاه خـود، به گسـتره‌ی اسـتفاده از شاشـک از جزیـره‌ی پمبـا یـا خضـرا در کشـور امـروزی تانزانیـا تـا بنـدر جاسـک ایـران در سـاحل شـمالی خلیـج عمـان اشـاره کرده‌اسـت. ناگفتـه نمانـد در عمـان نیـز بـه ایـن نـوع قایـق شـاشَ گفتـه می‌شـود (Davies, 1988). آنچـه از گزارش‌هـا برمی‌آیـد، ایـن قایـق در عمـان بـه دو صـورت پارویـی و بادبانـی اسـت و از آن تنهـا بـرای ماهیگیـری اسـتفاده می‌شـود (همـان). در فجیـره‌ی امـارت متحـده‌ی عربـی نیـز گزارش‌هایـی در مـورد سـاخت و اسـتفاده از ایـن قایـق مشـاهده می‌شـود (Ziolkowski, 2007: 9 & Zacharias, 2010). ایـن قایـق در فجیـره، شـاش یـا شـوش[1] اسـت کـه معمـولاً دو پـارو دارد و دو تا چهـار نفـر و گاه پنج نفـر می‌توانسـتند در آن بنشـینند؛ البتـه ناگفتـه نمانـد سـازندگان اصلـی ایـن قایـق در فجیره‌ی امـارات، نیـاکان خـود را از عمـان و جنـوب ایـران می‌دانسـتند. مـواد اولیـه‌ی سـاخت ایـن قایـق نیـز درختـان خرمایـی بـود کـه از باطنـه‌ی عمـان آورده می‌شـد (همـان). در اواخـر قـرن هجدهم (1997 میـلادی) نیـز گزارش‌هایـی در زمینـه‌ی شـباهت سـاخت شـاش بـا نمونه‌هایـی از قایـق سـاخته شـده در جزیـره‌ی سـوکوترا یمـن در شـاخ آفریقـا ارائـه شده‌اسـت (همـان). بـرای مشـخص شـدن خاسـتگاه اولیـه‌ی سـاخت ایـن قایـق بومـی بایـد بـه دو موضـوع توجـه کـرد؛ نخسـت مهاجـرت انسـانی در خلیج‌فـارس و دریـای عمـان و دوم منطقـه‌ی جغرافیایـی پراکنـش درختـان خرمـا کـه بـرای سـاخت ایـن نـوع قایق مناسـب اسـت. بـا نگاهـی گـذرا بر سـازندگان ایـن قایـق متوجـه خواهیـم شـد کـه فنـاوری سـاخت ایـن قایـق در منطقه‌ی فجیـره‌ی امـارات متحـده‌ی عربـی، از عمـان آورده شـد؛ چـون درخـت خرمـای مناسـب بـرای سـاخت شاشـک تنهـا در باطنـه‌ی عمـان وجـود داشـت. البتـه سـازندگان فجیـره‌ای خـود را از اهالـی جنوبـی ایـران می‌داننـد. آنچـه روشـن اسـت بلوچهـای ماهیگیـر در منطقـه‌ی باطنـه‌ی عمـان، جمعیت قابل‌ملاحظـه‌ای دارد و بـه علـت نزدیکـی جغرافیایـی و روابـط فرهنگـی و تجـاری بسـیار زیـاد، امـکان انتقـال ایـن فنـاوری از جاسـک و جزیـره‌ی قشـم بـه ایـن مناطق نیـز وجود داشته‌اسـت. بـرای شـناخت فنـاوری سـاخت شـاش، بایسـتی قـوم بلـوچ را بـه عنـوان یـک اصـل در کنـار سـایر اقـوام در خلیج‌فـارس دانسـت. در پـی آن سـاخت شـاش در جزیـره‌ی قشـم نیـز حلقـه‌ای از مبـادلات فرهنگـی و تجـاری عمـان، امـارات و سـاحل مکـران اسـت؛ البتـه برای روشـن شـدن ایـن فرضیـه بایسـتی بـه مهاجرت‌هـای انسـانی در خلیج‌فـارس نیـز بـه صـورت دقیـق توجـه شـود. نکتـه‌ی دیگـر آنکـه در نزدیکـی سـاحل مَنجَلـی در مجـاورت روسـتای نقاشـه‌ی جزیره‌ی قشـم، خـوری وجـود دارد کـه در گویـش محلّـی بـه آن شاشـون می‌گوینـد و جمـع شـاش اسـت (گفتگـوی نگارنـده بـا حبیـب ملاحی، ۲۵ سـال). سدیدالسـلطنه‌ی کبابـی از وجود قایق شـاش در روسـتای بنـدری مِسِـن (چهـار عـدد) و کُاوونـی (کانـی) حکایـت می‌کنـد (سدیدالسـلطنه، ۱۳۹۵).

۵ـ مناطق مورد مطالعه در جزیره‌ی قشم

1. Shoosh

[Downloaded from rdch.ir on 2026-11-07]

از لحاظ جغرافیایی، قشم با ۱۱۰ کیلومتر طول و عرض متوسط ۴۰ کیلومتر ـ که ۲۰۲ کیلومتر کرانه و خط ساحلی دارد ـ پهناورترین جزیره در میان تمام جزایر خلیج‌فارس در استان هرمزگان به شمار می‌رود (نوربخش، ۱۳۶۲: ۴۳). این جزیره اکنون بیش از ۶۰ روستا دارد که بسیاری از آنها به صورت روستاهای بندری و برخی نیز در دشت توریان در قسمت میانی جزیره واقع است. از لحاظ جغرافیای انسانی، این جزیره دارای سه بندر بزرگ قشم، دَرگهان و سوزا است که در گذشته این بنادر از لحاظ «دریانوردی و صیادی» بسیار مهم بود؛ البته به نظر می‌رسد رونق و شکوفایی این سه بندر همزمان نبوده و گاه بندرسوزا گوی سبقت را در زمینه‌ی صیادی در اختیار گرفته، گاه درگهان در دریانوردی و گاه بندر قشم در هر دوی این مشاغل پر رونق بوده‌است. در بررسی مردم‌شناسی اخیر، ده رِوستای بندری جزیره یعنی رَمچاه، گوران، دیرستان، چاهو شرقی (چاهو کوشی)، گَورزین (کورزین)، هفت رنگو، سَرریگ، سَلَخ، کانی، مِسِن و شهر سوزا بررسی شد (نقشه‌ی شماره‌ی ۱).



نقشه‌ی ۱: موقعیت کلی جزیره‌ی قشم و بنادر و روستاهای بندر مهم

۶ـ نحوه‌ی ساخت

برای باز زنده‌سازی فناوری ساخت این قایق، مدیر میراث‌فرهنگی سازمان منطقه آزاد قشم گفتگوهای متعددی با اهالی روستای دیرستان انجام داد. خوشبختانه ساخت این قایق با مدیریت فنی محمد زبیری، فرهنگ‌دوست دیرستانی، به کمک سایر اهالی شروع و از تمامی مراحل ساخت، فیلم و عکس تهیه شد (تصویر شماره‌ی ۳ - ۵). ناگفته نماند یکی از اهداف مدیریت میراث‌فرهنگی سازمان منطقه آزاد قشم، ثبت فناوری ساخت این قایق در فهرست آثار ملی میراث ناملموس

[Downloaded from rdch.ir on 2026-11-07]

است. طبق گفتگوهای مردم‌شناسی، ساقه‌های درخت خرمای مُرسلی ـ که ضخیم‌تر است ـ برای ساخت این نوع قایق مناسب‌تر است. به طورکلی، برای ساخت این قایق نخست شاخه‌های درخت خرما را با داس می‌برند، خارها و برگ‌ها را جدا می‌کنند تا ساقه کاملاً لخت شود. سپس ساقه‌های بریده شده را در بسته‌های بیست‌تایی به هم متصل می‌کنند و آن را به مدت یک ماه در ساحل دریا، زیر آب قرار می‌دهند. این کار با هدف نرم کردن ساقه‌ی درخت خرما صورت می‌گیرد (تصویر شماره‌ی ۳). در بندر جاسک برای نرم‌کردن ساقه‌ی درختان خرما، آنها را به مدت پانزده روز در زیر خاک قرار می‌دهند (کریمیان و همکاران، ۱۳۸۵: ۳۸). سپس قسمت‌های انتهایی ساقه‌ی درخت خرما (کوکور به گویش قشمی) را باریک می‌کنند و گُردها را محکم کنار هم قرار می‌دهند؛ البته برای این کار سوراخ‌هایی در ساقه ایجاد و با ریسمان ابریشمی سفیدرنگ، گُردها در کنار هم چیده می‌شوند (تصویر شماره‌ی ۴ و ۵).



تصویر ۳: قرار دادن گُردها در ساحل دریای دیرستان (عکس: دشتی‌زاده، ۱۳۹۵).

ماهیگیران قدیمی روستای کانی گفتند که در گذشته، این بند را از سیس[1] درخت خرما درست می‌کردند. در بندر جاسک نیز از چیلَک (نوعی طناب از خرما) برای محکم کردن ساقه‌ها استفاده می‌شود (کریمیان و همکاران، ۱۳۸۵: ۲۴). البته برای استحکام لبه‌ی قایق از چوب درخت اَنبهو (سه‌پستان) ـ که بسیار سبک است ـ استفاده می‌شود. در روستای کانی به این چوب «غَس[2]» می‌گویند. بعد از ساخت بدنه‌ی قایق از ساقه‌ی درخت خرما، درون کف قایق تعداد زیادی تَفتوک[3]

۱. قسمت الیاف گونه‌ی درخت خرما.

2. Ghas

۳. Taftok: قسمت انتهایی ساقه‌ی درخت خرما.

[Downloaded from rdch.ir on 2026-11-07]



تصویر ۴: پاک‌کردن برگ‌های درخت خرما (پیش به گویش محلی) از گُردهای درخت خرما (گُرد به گویش محلی) (عکس: دشتی‌زاده، ۱۳۹۵).



تصویر ۵: حاج محمد زبیری و دیگر اهالی روستای دیرستان در حال بستن گُردهای درخت خرما با طناب ابریشمی برای ساخت قایق (عکس: دشتی‌زاده، ۱۳۹۵).



تصویر ۶: قایق شاشک نگهداری‌شده در جنگل حرای روستای گورزین (عکس: انیسه شریفی‌پور قشمی، ۱۳۹۵).

قرار می‌دهند؛ این امر به این دلیل است که تفتوک بافت سبکی دارد و به کاهش وزن قایق و جلوگیری از غرق شدن آن منجر می‌شود. البته ماهیگیران روستاهای مختلف جزیره می‌گویند که برای افزایش سبکی تفتکوک، آن را (بر روی آتش) برشته می‌کنند. برای افزایش استحکام، درون محوطه‌ی قایق نیز چوب‌هایی قرار می‌دهند. پارو یا رِسته‌ی قایق نیز از چوب درخت کنار و به طول حدود دو متر ساخته می‌شود (گفتگوی نگارنده با حاج محمد زبیری، ۶۵ سال).

[Downloaded from rdch.ir on 2026-11-07]

همـان طـور کـه اشـاره شـد، روسـتای رَمچـاه یکـی از روسـتاهای بنـدری مهـم جزیـره‌ی قشـم در زمینـه‌ی ماهیگیـری بـه شـمار مـی‌رود. آقـای حـاج عبـدالله عیسـی از سـاکنین ایـن روسـتا می‌گویـد: در گذشـته، مـن و مرحـوم محمـد حسـن احمـد و بسـیاری از رمچاهی‌هـا، بـه سـاخت قایـق شـاش می‌پرداختیـم. مَحـر (سـاقه‌ی درخـت خرمـا) از نـوع درخـت خرمـای مُرسـلی و کَلَـک سـرخ ـ کـه بیشـتر نخلسـتان‌های آن در مینـاب قـرار داشـت ـ بـرای سـاخت ایـن قایـق مناسـب بـود؛ زیـرا سـاقه‌ی آن کوتـاه نیسـت و ضخیـم و محکـم اسـت. او در ادامـه می‌گویـد: در گذشـته (حـدود پنجـاه سـال پیـش) کـه در تابسـتان بـه نخلسـتان خـود در مینـاب می‌رفتـم، تعـداد زیـادی محـر مُـغ[1] بـا خـود بـه همـراه مـی‌آوردم. نخسـت سـاقه‌های درخـت خرمـا را در خـاک نـرم و مرطـوب سـاحل قـرار می‌دادیـم تـا نـرم شـود. بعـد از چهـار تـا پنـج روز، آنهـا را بیـرون می‌آوردیـم و بـا متـه‌ی دسـتی سـوراخ می‌کردیـم. بـرای بـه هـم پیوسـتن آنهـا، از بنـدی بـه نـام جـارو ـ کـه از پَنـگ درخـت خرمـا بـود ـ اسـتفاده می‌کردیـم. شـاخه‌های باریـک پَنـگ را بـا چکـش نـرم می‌کردیـم و بـا دسـتانمان بـه هـم می‌بافتیـم. اول آنهـا را در قسـمت تـه قایـق و بعـد در بیـس قایـق قـرار می‌دادیـم. هـر قایـق شـش خـار داشـت. خـار، چوب‌هـای عمـودی بـر روی بیـس اسـت کـه بـه افزایـش اسـتقامت قایـق منجـر می‌شـود. دو مـورد از خارهـا همـواره بلندتـر بـود؛ چـون بایسـتی پـارو روی آن قـرار می‌گرفـت. بعـد قسـمت بُردهـای (دو طـرف) قایـق را بـا بافتـن و محکـم کـردن محرهـا شـروع می‌کردیـم (گفتگـوی نگارنـده بـا آقـای حـاج عبـدالله عیسـی، ۹۲ سـال). بقیـه‌ی مراحـل ماننـد آن چیـزی اسـت کـه حـاج محمدزبیـری شـرح داد. او می‌گویـد: در گذشـته، ایـن قایـق را دو نفـری می‌سـاختیم؛ البتـه تنهایـی بـا ایـن قایـق بـه دریـا می‌رفتیـم. اکنـون در مناطـق دیگـر خلیج‌فـارس، بـه جـای تفتـوک از مـواد جدیدتـری اسـتفاده می‌کننـد. طبـق گـزارش آقـای حلالـی از روسـتای فاریـاب جنوبـی در اسـتان هرمـزگان، اکنـون سـازندگان بـه جـای تفتـوک از قطعـات یونولیـت اسـتفاده می‌کننـد.

تصویر ۷: قایق ورجنه یا شاشک در روستای فاریاب (عکس: علی هلالی، ۱۳۹۵).

تصویر ۸: قایق شاشک، ماهیگیران جاسکی (عکس: بهاره جوشعار، ۱۳۹۴).

۱. درخت خرما

[Downloaded from rdch.ir on 2026-11-07]



۷ـ کاربرد شاش



براساس مطالعات صورت گرفته در سواحل باطنه‌ی عمان و فجیره‌ی امارات متحده عربی (گفتگوی نگارنده با عبید دریایی‌نژاد، ۸۵ سال؛ Ziolkowski, 2000: 9 & Zacharias, 2010 & Davis, 1988 & Dennis, 2016: 13) و بندر جاسک، ماهیگیران مهم‌ترین گروهی هستند که از این نوع قایق استفاده می‌کنند. این قایق تنها برای ماهیگیری در مسافت‌های کوتاه نسبت به ساحل، مناسب بوده‌است. کاربری این قایق بومی در جزیره‌ی قشم، متأثر از وضعیت زمین‌ریخت‌شناسی ساحل است. جزیره‌ی قشم سواحل گلی، ماسه‌ای و سنگی دارد. ساحل جنوبی آن بیشتر ماسه‌ای و سنگی و ساحل شمالی آن بیشتر گلی است. بر پایه‌ی گفتگوهای متعدد مردم‌نگاری روشن شد که قایق شاش به سواحل ماسه‌ای اختصاص داشته‌است؛ چون این قایق در ساحل گلی گیر می‌کند و در ساحل سنگی نیز پهلوگیری آن

[Downloaded from rdch.ir on 2026-11-07]

دشـوار اسـت و احتمـال شکسـتن و از بیـن رفتـن آن افزایـش می‌یابـد.

در تمامـی مناطـق مـورد مطالعـه در جزیـره‌ی قشـم بـه غیـر از روسـتای گـوران، از ایـن قایـق نخسـت بـرای ماهیگیـری، برخـی مواقـع بـرای رسـیدنِ بـه لنـج و حمـل بـار بسـیار سـبک اسـتفاده می‌شـد. ماهیگیـری بـا ایـن قایـق بـا کُلگـر، گرگـور یـا بـا نوعـی تـور (لیـخ بـه گویـش محلـی) صـورت می‌گیـرد. کلگـر قفسـی اسـت کـه در گذشـته از گُـرد (سـاقه‌ی درخـت خرمـا) سـاخته می‌شـد و اکنـون از سـیم‌های فلـزی سـاخته می‌شـود. ایـن قفـس دارای دهانـه‌ای قیفی‌شـکل اسـت کـه ماهی‌هـای وارد شـده بـه آن، نمی‌توانسـتند بیـرون بیایند. ماهیگیـران قشـمی بـا ایـن قایـق بـه حـدود سـیصد متـری سـاحل می‌رفتنـد، کُلگِرهـا را بـه دریـا می‌انداختنـد و پـس از گذشـت یـک روز ایـن قفس‌هـا را از آب می‌کشـیدند و ماهی‌هـای صیـد شـده را بـه سـاحل می‌آوردنـد. شـیوه‌ی دیگـر، ماهیگیـری قـلاب بـود کـه بـه «خیـط» معـروف اسـت. در گذشـته شـیوه‌ی بسـیار جالـب دیگـری در اسـتفاده از شـاش وجـود داشـت کـه ماهیگیران روسـتای چاهـو شـرقی آن را بـه کار می‌بردنـد. در حـدود هفتـاد سـال پیـش، در ایـن روسـتا شـخصی بـه نـام «عثمـان حسـین (سـین) احمـد» بـا نیـزه سـفره‌ماهی‌ها (بـه گویـش محلّـی پـوُ) را صیـد می‌کـرد. بـه ایـن نیـزه در گویـش محلّـی، «کاغُـر» یـا «کُـر» گفتـه می‌شـود کـه قسـمت سـر آن بـه صـورت یـک چنـگک اسـت و قسـمت انتهایـیِ آن، سـوراخی دارد کـه بـا طنابـی بـه قایـق وصـل می‌شـود. کابـر از جنـس فلـز و نسـبتاً سـنگین بـود و بدیـن دلیـل، اسـتفاده از آن نسـبت بـه نمونـه‌ی چوبـی آن در نشـانه‌گیری در آب آسـان‌تر بـود. جـوزَک، نوعـی سـفره‌ماهی کوچـک و خطرناکـی اسـت کـه در زیـر ماسـه‌ها مخفـی می‌شـود و خـاری بـا زهـر بسـیار دردنـاک دارد. مرحـوم عثمـان حسـین (سـین) احمـد، بـا قایـق شـاش بـه آب‌هـای کم‌عمـق حـدود یک‌متـری (بـه گویـش محلّـی نِیشـپیل یعنـی کمـر) می‌رفـت و بـا دقـت، ماسـه‌های کـف دریـا را می‌پاییـد. بـه محـض کوچک‌تریـن حرکـت و تـکان ماسـه، نیـزه را پرتـاب و ایـن سـفره‌ماهی را صیـد می‌کـرد. ایـن سـفره‌ماهی در جزیـره‌ی قشـم مصـرف خوراکـی دارد (گفت‌وگـوی نگارنـده بـا مـلا محمـد پوزیـده، ۶۰ سـال). در حـدود هفتـاد سـال پیـش در بنـدر سـلخ، از ایـن قایـق بـرای صیـد کوسـه (بـه گویـش محلّـی کولـی) اسـتفاده می‌شـد. شـکار کوسـه به‌صـورت یک‌نفـره بـا ایـن قایـق ممکـن نبـود؛ بـه همیـن سـبب دو نفـر صیـاد بـا شـاش پارویـی بـه دریـا می‌رفتنـد و قلاب‌هـای بـزرگ را بـه آب می‌انداختنـد. طعمـه‌ی سـر قـلاب بایسـتی محکـم و مقـاوم باشـد؛ بـه همیـن دلیـل بیشـتر از گوشـت سـفره‌ماهی اسـتفاده می‌کردنـد. ماهیگیـران سـلخی قـلاب را بـه دریـا می‌انداختنـد، بـه سـاحل برمی‌گشـتند و مجـدداً فـردای آن روز بـه محـل انداختـن قـلاب بازمی‌گشـتند. قـلاب بـه لنگـری سـنگی در کـف دریـا متصـل بـود. بـرای مشـخص شـدن محـل انداختـن قـلاب بـر روی سـطح دریـا، نشـانه‌ای قـرار می‌دادنـد کـه از بـه هـم بافتـن چنـد تَفتـوک[1] ایجـاد شـده بـود. بـه ایـن نشـانه‌ی روی آب در گویـش قشـمی کِیـوال گفتـه می‌شـد. تفتـوک

۱. قسمت انتهایی ساقه‌ی درخت خرما که به علت سبکی وزن روی آب می‌ماند.

[Downloaded from rdch.ir on 2026-11-07]

به‌دلیل سبکی همواره بر روی آب قرار می‌گرفت. کوسهٔ نیز که طعمه را بلعیده و قلاب در دهانش گیر کرده بود، در طول یک روز کاملاً خسته می‌شد. ماهیگیران طناب را می‌کشیدند و به‌سرعت با طنابی دیگر قسمت پوزه‌ی کوسه را محکم می‌بستند. سپس با پارو زدن، کوسه را به ساحل حمل می‌کردند. گاهی وزن کوسه‌ی شکارشده تا سیصد کیلوگرم نیز می‌رسید. البته ماهیگیران روستاهای سلخ و کانی به غیر از قلاب، کوسه را با استفاده از نوعی تور (لیخ به گویش محلی) با قایق شاش نیز صید می‌کردند. «سیاف» نوع دیگری از کوسه است که پوزه‌ای ارّه‌ای و بسیار خطرناک دارد و پوزه‌ی آن درون تور گیر می‌کند و بدین ترتیب به‌راحتی صید می‌شود (گفتگوی نگارنده با محمد پوزیده، ۳۰ سال).

در حدود شصت سال پیش، در روستاهای گوران و هفت‌رنگو در ساحل شمالی جزیره‌ی قشم ـ که در مجاورت جنگل‌های حرّا قرار دارد ـ برای حمل سرشاخه‌های این جنگل از قایق شاش استفاده می‌شد. اهالی روستاهای مذکور در زمان مد دریا وارد خورهای جنگل می‌شدند و پس از پیاده شدن در جنگل ـ که به‌صورت ساحل گلی بود ـ برگ‌های سرشاخه‌ها و شاخه‌های درختان حرّا را می‌بریدند. مردم محلّی از برگ‌های سرشاخه برای تهیه‌ی علوفه‌ی حیوانات و از شاخه‌های آن برای تهیه‌ی سوخت استفاده می‌کردند. آنها به اندازه‌ی یک بغل (به وزن تقریبی بیست کیلوگرم)، سرشاخه را با قایق به ساحل روستا حمل می‌کردند. گاه نیز در خورهای جنگل حرّا با قایق شاش به ماهی‌گیری با قلاب می‌پرداختند. در روستای کانی نیز آقای یوسف ملاحی، قدیمی‌ترین ماهیگیر این روستا با حدود نود سال، در بیست‌سالگی با قایق شاش به دریا می‌رفت. ایشان از ساحل دارکور (دار کَهور) روستای کانی به دریا می‌رفت. یوسف ملاحی در صید کوسه با تور لیخ[1] مهارت بسیار بالایی داشت. ایشان با این قایق در دو تا سه مایلی ساحل می‌رفت و کوسه‌های به دام افتاده در لیخ را صید می‌کرد. تور ایشان با نام لیخ[2] گَپی (بزرگ) معروف بود و با تورهای معمولی این تفاوت را داشت که اندازه‌ی دهانه‌اش حدود یک وجب و بسیار بزرگ‌تر بود. قبلاً این تور از سیس درخت خرما بافته می‌شد. در برخی از روزها، ایشان چندین کولی را صید می‌کرد و آنها را محکم به لبه‌ی قایق می‌بست و پاروزنان به ساحل می‌آمد (گفتگوی نگارنده با یوسف ملاحی، ۹۰ سال). آقای ملاحی تا سال ۱۳۹۰ نیز با قایق شاش به صید کولی می‌پرداخت. عبدالله حمود، محمدعلی کمالی، عبدالله احمدی نمکدانی و محمدعلی کمال از ماهیگیران قدیمی روستای کانی بودند که با شاش به صید کولی می‌پرداختند. سدید السلطنه نیز به وجود قایق شاش در این روستا اشاره می‌کند (سدیدالسلطنه، ۱۳۹۵: ۳۳).

علی‌حسین رجستری، قدیمی‌ترین ماهیگیر و صیاد جزیره‌ی قشم ـ که بیش از

۱. نوعی تور ماهیگیری.

2. Likh

[Downloaded from rdch.ir on 2026-11-07]

۱۲۰ سال دارد ـ می‌گوید: وقتی بچه بودم، پیرمردهای ماهیگیر در روستای مِسِن از قایق شاش استفاده می‌کردند. بعد از آن استفاده از این قایق رونق خود را از دست داد و قایق هوری جای آن را گرفت. او می‌گوید: در گذشته در سوزا نیز از این قایق استفاده می‌کردند (گفتگوی نگارنده با حاج علی حسین رجستری رمکانی، ۱۲۰ سال).

عبید دریایی‌نژاد یکی از ساکنین روستای سَرریگ ـ که سال‌ها در منطقه‌ی باطنه‌ی عمان زندگی می‌کرد ـ نیز به همین شیوه‌ی صید کوسه با قلاب به وسیله‌ی قایق شاش اشاره می‌کند و در مورد آن چنین شرح می‌دهد. ماهیگیران عمانی پیش از طلوع خورشید و وزیدن باد بحری، با قلاب‌های بزرگ و قایق شاش بادبانی[1] به دریا می‌رفتند. آنها قلاب را با طعمه‌ی نوعی ماهی به نام گُباب به دریا می‌انداختند و به انتظار می‌نشستند. پس از مدتی، کوسه‌ها به طعمه حمله‌ور می‌شدند و بلافاصله ماهیگیر طناب متصل به قایق را رها می‌کرد و پس از ساعت‌ها کوسه خسته می‌شد. در صورت رها نکردن طناب قلاب، واژگونی قایق شاش حتمی بود. بدین‌ترتیب در هنگام وزش باد بَر (خشکی)، کوسه‌های صید شده با قایق شاش به سوی ساحل حمل می‌شدند. نکته‌ی مهم در مورد قایق شاش در عمان، وجود بادبان بود که قدرت و سرعت حرکت آن را افزایش می‌داد. البته ماهیگیران به علت بالا بودن وزن کوسه، در موقع برگشت و وزیدن باد موافق بَری[2] به سوی ساحل از پارو نیز استفاده می‌کردند. ماهیگیران عمانی به غیر از کوسه، ماهی نیزه‌دار (به گویش قشمی مَنتولی) را هم به این شیوه صید می‌کردند. عبید دریایی‌نژاد از روستای سرریگ در حدود ۵۵ سال پیش، این شیوه‌ی صید را در عمان مشاهد کرد و در مورد آن شرح داد (گفتگوی نگارنده با عبید دریایی‌نژاد، ۸۵ سال). شیوه‌ی صید کوسه، سفره‌ماهی و ماهی نیزه‌دار در هیچ‌کدام از گزارش‌های پیشین در مورد قایق شاش در عمان، امارات متحده‌ی عربی، جاسک و حتی آفریقا گزارش نشده‌است. در ساحل باطنه، ماهیگیران به‌دلیل وجود باد موافق نسبت به جزیره‌ی قشم، مسافت بیشتری به دریا می‌رفتند و دریا، نخلستان و کوه‌های منطقه را به‌عنوان نشانه‌ای برای برگشت در نظر می‌گرفتند.

۱. بادبان در گویش محلی هوزار.
۲. بَری در گویش محلی به ساحل یا خشکی گفته می‌شود.

[Downloaded from rdch.ir on 2026-11-07]



تصویر ۹: قایق شاش در اسکله‌ی شهید حقانی، بندرعباس (عکس: دشتی‌زاده، ۱۳۹۵).



تصویر ۱۰: قایق شاشک ساحل جاسک (عکس: بهاره جوشعار، ۱۳۹۴).

۸ـ نقش زنان در ساخت شاش

محمد شریفی در لیردف، آخرین منطقه از استان هرمزگان در مجاورت استان سیستان بلوچستان، در زمینه‌ی قایق شاش یک بررسی میدانی انجام داده‌است که به طور کلی به حضور زنان در مراحل مختلف ساخت این قایق از جمله در چیدن برگ‌های درخت خرما، بافتن با طناب، حمل شاشک به دریا، حتی صیادی اشاره کرده‌است (گفتگوی نگارنده با عبید دریایی‌نژاد، ۸۵ سال).

۹ـ امتیازات استفاده از قایق شاش

شاید مهم‌ترین امتیاز این قایق، فراوانی مواد اولیه‌ی آن است که همان ساقه‌ی درختان خرما می‌باشد. دومین امتیاز، سرعت ساخت این قایق است. البته در کنار آن، حمل قایق نیز بسیار آسان است؛ به صورتی‌که یک یا دو نفر می‌توانستند آن را حمل کنند و به راحتی بر روی پایه‌ای چوبی بر ساحل ماسه‌ای قرار دهند. بسیاری از ماهیگیران قشمی و سایر نواحی تنگه‌ی هرمز، نحوه‌ی ساخت شاش را می‌دانستند؛ چون برگرفته از فن سِوِندبافی است. سوندبافی وگردبافی در ساختِ سقف‌خانه‌ها و گُفاره نیز به کار می‌رفَت. گُفاره نوعی تخت با پایه‌های نسبتاً بلند است که اهالی جزیره آن را در فضای داخلی حیاط می‌ساختند و در تابستان برای استراحت کردن از آن استفاده می‌کردند. نکته‌ی آخر اینکه اگر چه آب به درون این قایق وارد می‌شود، اما هیچ‌گاه غرق نمی‌شود.

۱۰ـ دلایل از رونق افتادن قایق شاش

طی تمامی گفتگوهای مردم‌شناسی در جزیره‌ی قشم روشن شد که قایق شاش با ورود نوعی قایق دیگر به نام «هوری[1]» رونق خود را از دست داد. این قایق که از تنه‌ی درخت مانگو (مانجو) ساخته می‌شد، از ملیبار کالکوت در هند

۱. Houri: در برخی از نوشته‌ها به صورت حوری نوشته می‌شود.

[Downloaded from rdch.ir on 2026-11-07]

بـه جزیـره‌ی قشـم آورده شـد (گفتگـوی نگارنـده بـا محمـد پوزیـده، ۳۰ سـال).

تقریبـاً در شـصت سـال پیـش، آرام آرام قایـق شـاش رونـق خـود را در جزیـره‌ی قشـم از دسـت داد؛ البتـه حجـم کـم و فقـدان اسـتحکام قایـق در حمـل سرشـاخه‌های بیشـتر جنگل‌هـای حـرّا یـا ماهـی در مقابـل بـا قایـق چوبـی محکـم هـوری را نیـز نمی‌تـوان از نظـر دور داشـت. نکتـه‌ی دیگـر آنکـه، سـرعت ایـن قایـق در مقابـل هـوری بسـیار کمتـر بـود (گفتگـوی نگارنـده بـا حـاج محمـد زبیـری، ۶۵ سـال). همچنـان کـه قبـلاً شـرح داده شـد، ایـن قایـق ضـد آب نبـود و اگرچـه بـه سـرعت سـاخته می‌شـد، عمـر کوتاهـی داشـت. به‌طـور کلـی، شـاش در مقابـل هـوری یـا قایـق زاروگـه ـ کـه انـدازه‌ی بزرگ‌تـر و سـرعت و مانـدگاری بیشـتری داشـت ـ آرام آرام رونـق خـود را از دسـت داد.

نتیجه‌گیری

در جزیـره‌ی قشـم از انـواع قایق‌هـا بـا کاربری‌هـای مختلـف اسـتفاده می‌شـد. در ایـن میـان، قایـق شـاش ابتدایی‌تریـن نـوع قایـق در خلیج‌فـارس اسـت کـه تنهـا از بـه هـم وصـل کـردن سـاقه‌های درخـت خرمـا سـاخته می‌شـود. ایـن قایـق بـه دلیـل سـاقه‌های درخـت خرمـا و تفتـوک، هیـچ گاه غـرق نمی‌شـود. بیشـترین کاربـری آن نیـز در ماهیگیـری سـاحلی اسـت. از ایـن قایـق بـه دو صـورت پارویـی و بادبانـی اسـتفاده می‌شـود. ماهیگیـران در بسـیاری از روسـتاهای بنـدری جزیـره‌ی قشـم، از ایـن قایـق اسـتفاده می‌کردنـد. متأسـفانه امـروزه دانـش بومـی سـاخت ایـن قایـق از میـان رفته‌اسـت. بـه نظـر می‌رسـد بـا ورود قایـق هـوری، ایـن قایـق رونـق خـود را از دسـت می‌دهـد. ایـن نـوع قایـق بیانگـر ارتبـاط «درخـت خرمـا» و «میـراث دریایـی» اسـت. نمایـش ایـن نـوع قایـق در موزه‌هـا بـا توجـه بـه فراموشـی فنـاوری آن بسـیار الزامـی اسـت.

سپاس‌گزاری

از دوسـت عزیـز آقـای اسـتاد محمـد زبیـری از روسـتای دیرسـتان کـه نظـارت بـر سـاخت قایـق شـاش را برعهـده گرفـت، نهایـت تشـکر را دارم. ایشـان بـه همـراه دیگـر بزرگـواران روسـتای دیرسـتان از جملـه محمـد ابراهیـم مبارکـی، مرشـد کاملـی، مرشـد (صالـح) دیرسـتانی، حسـین دلاکـی، علـی سـلامی و محمدشـریف دیرسـتانی بـه سـاخت قایـق شـاش پرداختنـد. همچنیـن از بزرگانـی چـون آقایـان عبـدالله یحیـی رمچاهـی، محمـد اسـلامی، مرحـوم عبدالطیـف ملاحـی، یوسـف ملاحـی، عبیـد دریایی‌نـژاد، حبیـب ملاحـی، محمـد پوزیـده، درویـش شـریفی و ملامحمـد دریایـی از روسـتاهای رمچـاه، کانی، سـهیلی، چاهوشـرقی، هفت‌رنگـو و سـلخ بـه خاطـر دلیـل ارائـه‌ی دانـشِ بومـی خـود در مـورد ایـن قایـق، بی‌نهایـت سپاسـگزارم. از عیسـی محمـد شـریف رضوانـی و صالـح رضوانـی از روسـتای رمچـاه نیـز بـه دلیـل همـکاری و از پژوهشـگران فرهیختـه بهـاره جوشـعار و علـی هلالـی، محمـد شـریفی، سـید محمـد شـریف عابـدی و زهـره مـرادی قشـمی بـه دلیـل ارائـه‌ی اطلاعـات سـودمند و ارسـال تصاویـر در مـورد ایـن نـوع قایـق از برخـی نقـاط اسـتان‌های هرمـزگان، بوشـهر و سیسـتان و بلوچسـتان تشـکر می‌کنـم. از

[Downloaded from rdch.ir on 2026-11-07]

آقـای فرهـاد ورهـرام نیـز بـه دلیـل ارسـال فیلـم مسـتند در مـورد ماهیگیـران جاسـکی ـ کـه اسـتفاده از قایـق شـاش را در ماهیگیـری بـه تصویـر کشـیده بـود ـ سپاسـگزارم.

منابع و مآخذ

کریمیـان، رمضـان؛ تـراب‌زاده، عبـاس؛ آتش‌سـخن، بنفشـه؛ ثانی‌خانـی، خدیجـه؛ رهجـو، مریـم و صادقـی‌زاده، خدیجـه (۱۳۸۵)، «*فناوری‌هـای بومـی و سـنتی اسـتان هرمـزگان*»، سـازمان میـراث فرهنگـی، صنایع‌دسـتی و گردشـگری اسـتان هرمـزگان، پژوهشـکده‌ی مردم‌شناسـی، صـص ۸۳-۷.

سدیدالسـلطنه، محمدعلـی (۱۳۹۵)، *بندرعبـاس و خلیج‌فـارس*، بـه تصحیـح احمـد اقتـداری، چـاپ دوم، تهـران: دنیـای کتـاب.

شـریفی، محمـد (۱۳۹۱)، «*مـروری بـر سـاخت قایـق شـاش در لیـردف، اسـتان سیسـتان و بلوچسـتان*»، دانشـگاه آزاد اسـلامی واحـد قشـم، صـص: ۹-۲.

نوربخش، حسین (۱۳۶۲)، *خلیج‌فارس و جزایر ایرانی*، چاپخانه‌ی گیلان، کتابخانه‌ی سنایی.

ـــــــــــــــ . (۱۳۷۰). *پژوهشـی پیرامـون صیـد، دریـا و آبزیـان خلیج‌فـارس*، تهـران: امیرکبیـر.

Davies, B (1988), «*Traditional Omani Boats*», available on: http:// www. billybubbles. demon. co. uk/ oman/index. html.

Dennis, V. J (2016), «*Unusual date palm products: Prayer heads, walking sticks and fishing boats*», Emirates Journal of Food and Agriculture, 26 (1): 12-16.

DionisiusAgius, A (2008), «*Classic Ships of Islam from Mesopotamia to the Indian Ocean, Handbook of Oriental Studies Section 1*», the Near and Middle East, 30-432.

Zacharias, A (2010), «*Shasha heritage in sturdy hands*», http://www. thenational. ae/ news/ uae-news/ shasha-heritage-in-sturdy-hands. [Last accessed on 2015 Jul 15].

Ziolkowski, M (2000), «*The Shasha – Traditional fishing craft of the UAE's East Coast*», Tribulus Bull. Emirates Nat. Hist. Group, 10 (1): 8-9.

راوی‌ها

حبیب ملاحی، ۲۵ ساله از روستای سهیلی.
حاج محمد زبیری، ۶۵ ساله از روستای دیرستان.
حاج عبدالله عیسی، ۹۲ ساله از روستای رمچاه.
ملا محمد پوزیده، ۶۰ ساله از روستای چاهو شرقی.
محمد پوزیده، ۳۰ ساله از روستای چاهو شرقی.
یوسف ملاحی، ۹۰ ساله از روستای کانی.
حاج علی حسین رجستری رمکانی، ۱۲۰ ساله از بندر سوزا.
عبید دریایی‌نژاد، ۸۵ ساله از روستای سرریگ.

[Downloaded from rdch.ir on 2026-11-07]

Ethnological Study of Shasha, Qeshm Island

A. Dashtizadeh[1]

Abstract
Native boats are one of the important aspects of the marine heritage of each region. The people of Qeshm Island, as the largest area in the Gulf of Fars, use native boats. Here, based on anthropologist interviews, a boat made from a palm tree stump is examined. Results of the survey of the knowledge of the boat's boat building, now depreciated, shows that its largest use was in coastal fishing. The boat was also used as a sailboat by islanders. Exploring the use of this boat is another topic in this article.

Keywords: Pisces, Native boats, Qeshm Island.

1. Undergraduate Archeology from the University of Deccan, India, Director of Cultural Heritage of Qeshm Free Zone.

[Downloaded from rdch.ir on 2026-11-07]