

بررسی مردم‌شناسی قایق شاش 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 شاش - که اکنون فناوری آن از میان رفته‌است - 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

۱- 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 وسیله حمل و نقل آبی به شمار می‌رود. در حوزه خلیج فارس 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 جزیره قشم پرداخته می‌شود. تمامی مصاحبه‌ها و مشاهدات مردم‌شناسی در جزیره قشم روشن ساخت در حدود پنجاه سال پیش، ماهیگیران از سه نوع قایق برای صید ماهی استفاده می‌کردند: قایق شاش، هوری و زاروگه^۱ (تصاویر شماره‌ی ۵ - ۱۰). قایق شاش برخلاف تمام قایق‌ها، به‌طور کامل از ساقه‌ی درخت خرما (گرد^۲ یا محر^۳ 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 خلیج فارس 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.



تصویر ۱: 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 جل ماهی می‌گرفتند.

2. Gord
3. Mahr

۲- 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^۱ در ساحل شمالی دریایی عمان در استان هرمزگان (کریمیان، ۱۳۸۵: ۳۵)، همچنین منطقه‌ی باطنه^۲ عمان (Davies, 1988) و فجیره در امارات متحده‌ی عربی از فناوری ساخت این قایق برخوردار است (Zacharias, 2010: 8-9). فراتر از مطالعات اشاره شده، سایر پژوهشگران غربی همچون دوسون^۳ و اتن^۴ نیز در سال 1962، پوپنه^۵ در سال 1973، سورین^۶ در سال 1983، دیویس^۷ در سال 1988، بیرچر^۸ در سال 1995 و دانیل پاتس^۹ 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^{۱۰} و سوکوترا^{۱۱} 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 - که بخشی از آن به قایق شاش پرداخته‌است - به جانسون دنیز پژوهشگر آمریکایی اختصاص دارد که در سال 2016 انجام شده‌است (Dennis, 2016: 12-16). این پژوهشگر در مطالعه‌ی قوم گیاه‌شناسی^{۱۲} بر تولیدات درخت خرما در ساخت دانه‌های تسبیح^{۱۳} و عصا^{۱۴}، به بررسی این نوع قایق پرداخت و تاریخچه‌ی مشخصی از مطالعات را ارائه کرد (همان). مرحوم سدیدالسلطنه در کتاب ارزشمند «بندرعباس و خلیج فارس» نیز به این نوع قایق اشاره می‌کند (سدیدالسلطنه، ۱۳۹۵). پژوهشگران سازمان میراث فرهنگی 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، «خلیج فارس و جزایر ایرانی»، از اهالی روستای رمچاه 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



تصویر ۲: حمل سرشاخه‌های جنگل حرا به وسیله قایق هوری، محل نشستن در قایق دیده می‌شود (عکس: سید محمدشریف عابدی، ۱۳۵۵).

طی بررسی‌های باستان‌شناسی جزیره‌ی قشم در سال ۱۳۸۸ و گفتگو با ماهیگیران روستای رمچاه، نگارنده برای نخستین بار با کاربری این نوع قایق منحصر به فرد آشنا و انگیزه‌ای برای نگاشتن مقاله‌ی حاضر شد.

۳- واژه «شاش»

این قایق در منطقه‌ی باطنه عمان و فجیره امارات متحده عربی «شاش»^۱ خوانده می‌شود (Davies, 2000: 8-9 & Zacharias, 1988). ماهیگیران جزیره‌ی قشم نیز این قایق را «شاش»^۲، «شاش» و گاهی هم «شاشک» می‌نامند؛ البته به نظر می‌رسد در این جزیره به نوع بزرگ این قایق (دو نفره در حدود ۳ متر طول) شاش و به نوع کوچک آن (تک‌نفره و حدود ۵/۱ متر طول)، شَش، شاش و شاشک^۳ اطلاق می‌شود (تصاویر ۸-۵). سدیدالسلطنه در مورد این قایق چنین می‌گوید: «شاش کشتی بسیار کوچکی را گویند که از چوب خرما سازند، چون مجوف

است غرق نمی‌شود.» (سدیدالسلطنه، ۱۳۹۵). نوربخش نیز درباره‌ی آن چنین می‌گوید: «شاشه در ساحل باتینا (باطنه) در عمان نیز استفاده می‌شود و عبارت است از تعدادی چوب خرما که آنها را پهلوی یکدیگر بسته و روی آن را با پوست نخل و الیاف درخت نارگیل می‌پوشانند.» (نوربخش، ۱۳۷۰: ۳۴). در مورد معنی این واژه گفتگوهای مردم‌نگاری متعددی انجام شد که نتیجه‌ی مشخصی را در پی نداشت. ناگفته نماند که در روستای زیارت جنوبی در نزدیکی شهر پارسیان در استان هرمزگان، به این قایق «وَرَجی»^۴ گفته می‌شود (تصویر شماره‌ی ۷). به طور کلی بایستی این واژه از دیدگاه تاریخی به صورت دقیق‌تری مطالعه شود. برخی از اهالی جزیره بر این باورند که چون این قایق نیمه شناور بود و لباس ماهیگیر در آن خیس می‌شد، به این نام خوانده می‌شود.

۴- خاستگاه قایق شاش

بدون شک این قایق باید در منطقه‌ای تولید شود که از لحاظ جغرافیایی ویژگی داشته باشد: نخست وجود نخلستان وسیع و دیگری، فقدان درختان بزرگ‌تنه و الوار بزرگ. براساس مصاحبه‌های مردم‌نگاری و مطالعات سایر پژوهشگران، این قایق در جزیره‌ی قشم، عمان و امارات متحده‌ی عربی ساخته می‌شود؛ به همین سبب، باید در شرح آن به پراکندگی درخت خرما در مناطق مختلف خلیج فارس و دریای عمان

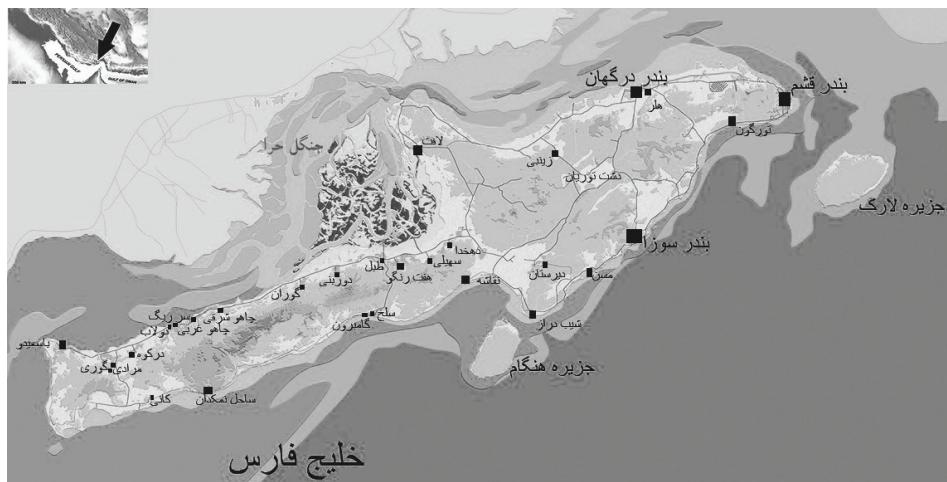
1. šāša
2. šās
3. šāšk
4. Varji

توجه کرد (Davies, 1988 & Zacharias, 2010: 9 & Ziolkowski, 2000 & Dennis, 2016: 13). به نظر می‌رسد قدیمی‌ترین گزارشی که در مورد قایق شاشک وجود دارد، به دیوید فایرچیلد در سال ۱۹۰۲ میلادی بازمی‌گردد. او در گزارش کوتاه خود، به گستره‌ی استفاده از شاشک از جزیره‌ی پمبا یا خضرا در کشور امروزی تانزانیا تا بندر جاسک ایران در ساحل شمالی خلیج عمان اشاره کرده‌است. ناگفته نماند در عمان نیز به این نوع قایق شاش گفته می‌شود (Davies, 1988). آنچه از گزارش‌ها برمی‌آید، این قایق در عمان به دو صورت پارویی و بادبانی است و از آن تنها برای ماهیگیری استفاده می‌شود (همان). در فجیره‌ی امارت متحده‌ی عربی نیز گزارش‌هایی در مورد ساخت و استفاده از این قایق مشاهده می‌شود (Ziolkowski, 2007: 9 & Zacharias, 2010). این قایق در فجیره، شاش یا شوش^۱ است که معمولاً دو پارو دارد و دو تا چهار نفر و گاه پنج نفر می‌توانستند در آن بنشینند؛ البته ناگفته نماند سازندگان اصلی این قایق در فجیره‌ی امارات، نیاکان خود را از عمان و جنوب ایران می‌دانستند. مواد اولیه‌ی ساخت این قایق نیز درختان خرمایی بود که از باطنه‌ی عمان آورده می‌شد (همان). در اواخر قرن هجدهم (۱۹۹۷ میلادی) نیز گزارش‌هایی در زمینه‌ی شباهت ساخت شاش با نمونه‌هایی از قایق ساخته شده در جزیره‌ی سوکوترا یمن در شاخ آفریقا ارائه شده‌است (همان). برای مشخص شدن خاستگاه اولیه‌ی ساخت این قایق بومی باید به دو موضوع توجه کرد؛ نخست مهاجرت انسانی در خلیج فارس و دریای عمان و دوم منطقه‌ی جغرافیایی پراکنش درختان خرما که برای ساخت این نوع قایق مناسب است. با نگاهی گذرا بر سازندگان این قایق متوجه خواهیم شد که فناوری ساخت این قایق در منطقه‌ی فجیره‌ی امارات متحده‌ی عربی، از عمان آورده شد؛ چون درخت خرمای مناسب برای ساخت شاشک تنها در باطنه‌ی عمان وجود داشت. البته سازندگان فجیره‌ای خود را از اهالی جنوبی ایران می‌دانند. آنچه روشن است بلوچ‌های ماهیگیر در منطقه‌ی باطنه‌ی عمان، جمعیت قابل ملاحظه‌ای دارد و به علت نزدیکی جغرافیایی و روابط فرهنگی و تجاری بسیار زیاد، امکان انتقال این فناوری از جاسک و جزیره‌ی قشم به این مناطق نیز وجود داشته‌است. برای شناخت فناوری ساخت شاش، بایستی قوم بلوچ را به عنوان یک اصل در کنار سایر اقوام در خلیج فارس دانست. در پی آن ساخت شاش در جزیره‌ی قشم نیز حلقه‌ای از مبادلات فرهنگی و تجاری عمان، امارات و ساحل مکران است؛ البته برای روشن شدن این فرضیه بایستی به مهاجرت‌های انسانی در خلیج فارس نیز به صورت دقیق توجه شود. نکته‌ی دیگر آنکه در نزدیکی ساحل مَنجَلی در مجاورت روستای نقاشه‌ی جزیره‌ی قشم، خوری وجود دارد که در گویش محلی به آن شاشون می‌گویند و جمع شاش است (گفتگوی نگارنده با حبیب ملاحی، ۲۵ سال). سدیدالسلطنه‌ی کبابی از وجود قایق شاش در روستای بندری مِسَن (چهار عدد) و کاوونی (کانی) حکایت می‌کند (سدیدالسلطنه، ۱۳۹۵).

۵- مناطق مورد مطالعه در جزیره‌ی قشم

1. Shooosh

از لحاظ جغرافیایی، قشم با ۱۱۰ کیلومتر طول و عرض متوسط ۴۰ کیلومتر - که ۲۰۲ کیلومتر کرانه و خط ساحلی دارد - پهناورترین جزیره در میان تمام جزایر خلیج فارس 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، درگهان 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 بندر سوزا 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 روستای بندری جزیره یعنی رَمچاه، گوران، دیرستان، چاهو شرقی (چاهو کوشی)، گورزین (کورزین)، هفت رنگو، سَریگ، سَلخ، کانی، مِسن و شهر سوزا بررسی شد (نقشه‌ی شماره‌ی ۱).



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

۶- 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

است. طبق گفتگوهای مردم‌شناسی، ساقه‌های درخت خرماي مُرسلي - که ضخیم‌تر است - برای ساخت این نوع قایق مناسب‌تر است. به طور کلی، 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 نرم کردن 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 گردها را محکم کنار هم قرار می‌دهند؛ البته برای این کار سوراخ‌هایی در ساقه ایجاد و با ریسمان ابریشمی سفیدرنگ، گردها در کنار هم چیده می‌شوند (تصویر شماره‌ی ۴ و ۵).



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

ماهیگیران قدیمی روستای کانی گفتند که در گذشته، این بند را از سپس^۱ درخت خرما درست می‌کردند. در بندر جاسک نیز از چیلک (نوعی طناب از خرما) برای محکم کردن ساقه‌ها استفاده می‌شود (کریمیان و همکاران، ۱۳۸۵: ۲۴). البته برای استحکام لبه‌ی قایق از چوب درخت آنبهو (سه‌پستان) - که بسیار سبک است - استفاده می‌شود. در روستای کانی به این چوب «غَس»^۲ می‌گویند. بعد از ساخت بدنه‌ی قایق از ساقه‌ی درخت خرما، درون کف قایق تعداد زیادی تفتوک^۳

۱. قسمت الیاف گونه‌ی درخت خرما.

2. Ghas

۳. Taftok: قسمت انتهایی ساقه‌ی درخت خرما.



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 ۴: پاک کردن برگ‌های درخت خرما (پیش به گویش محلی) از گُردهای درخت خرما (گُرده به گویش محلی) (عکس: دشتی‌زاده، ۱۳۹۵).



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

قرار می‌دهند؛ این امر به این دلیل است که تفتکوک 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 رسته‌ی قایق نیز از چوب درخت کنار و به طول حدود دو متر ساخته می‌شود (گفتگوی نگارنده با حاج محمد زبیری، ۶۵ سال).

همان طور که اشاره شد، روستای رَمچاه یکی از روستاهای بندری مهم جزیره‌ی قشم در زمینه‌ی ماهیگیری به شمار می‌رود. آقای حاج عبدالله عیسی از ساکنین این روستا می‌گوید: در گذشته، من و مرحوم محمد حسن احمد و بسیاری از رمچاهی‌ها، به ساخت قایق شاش می‌پرداختیم. محر (ساقه‌ی درخت خرما) از نوع درخت خرما‌ی مُرسلی و کَلک سرخ - که بیشتر نخلستان‌های آن در میناب قرار داشت - برای ساخت این قایق مناسب بود؛ زیرا ساقه‌ی آن کوتاه نیست و ضخیم و محکم است. او در ادامه می‌گوید: در گذشته (حدود پنجاه سال پیش) که در تابستان به نخلستان خود در میناب می‌رفتم، تعداد زیادی محر مُغ^۱ با خود به همراه می‌آوردیم. نخست ساقه‌های درخت خرما را در خاک نرم و مرطوب ساحل قرار می‌دادیم تا نرم شود. بعد از چهار تا پنج روز، آنها را بیرون می‌آوردیم و با مته‌ی دستی سوراخ می‌کردیم. برای به هم پیوستن آنها، از بندی به نام جارو - که از پَنگ درخت خرما بود - استفاده می‌کردیم. شاخه‌های باریک پَنگ را با چکش نرم می‌کردیم و با دست‌انمان به هم می‌بافتیم. اول آنها را در قسمت ته قایق و بعد در بیس قایق قرار می‌دادیم. هر قایق شش خار داشت. خار، چوب‌های عمودی بر روی بیس است که به افزایش استقامت قایق منجر می‌شود. دو مورد از خارها همواره بلندتر بود؛ چون بایستی پارو روی آن قرار می‌گرفت. بعد قسمت بُردهای (دو طرف) قایق را با بافتن و محکم کردن محرها شروع می‌کردیم (گفتگوی نگارنده با آقای حاج عبدالله عیسی، ۹۲ سال). بقیه‌ی مراحل مانند آن چیزی است که حاج محمدزبیری شرح داد. او می‌گوید: در گذشته، این قایق را دو نفری می‌ساختیم؛ البته تنهایی با این قایق به دریا می‌رفتیم. اکنون در مناطق دیگر خلیج فارس، به جای تفتوک از مواد جدیدتری استفاده می‌کنند. طبق گزارش آقای حلالی از روستای فاریاب جنوبی در استان هرمزگان، اکنون سازندگان به جای تفتوک از قطعات یونولیت استفاده می‌کنند.

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



۷- 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

دشوار است و احتمال شکستن و از بین رفتن آن افزایش می‌یابد.

در تمامی مناطق مورد مطالعه در جزیره‌ی قشم به غیر از روستای گوران، از این قایق نخست برای ماهیگیری، برخی مواقع برای رسیدن به لنج و حمل بار بسیار سبک استفاده می‌شد. ماهیگیری با این قایق با کُلگر، گرگور یا با نوعی تور (لیخ به گویش محلی) صورت می‌گیرد. کُلگر قفسی است که در گذشته از گرد (ساقه‌ی درخت خرما) ساخته می‌شد و اکنون از سیم‌های فلزی ساخته می‌شود. این قفس دارای دهانه‌ای قیفی‌شکل است که ماهی‌های وارد شده به آن، نمی‌توانستند بیرون بیایند. ماهیگیران قشمی با این قایق به حدود سیصد متری ساحل می‌رفتند، کُلگرها را به دریا می‌انداختند و پس از گذشت یک روز این قفس‌ها را از آب می‌کشیدند و ماهی‌های صید شده را به ساحل می‌آوردند. شیوه‌ی دیگر، ماهیگیری قلاب بود که به «خیط» معروف است. در گذشته شیوه‌ی بسیار جالب دیگری در استفاده از شاش وجود داشت که ماهیگیران روستای چاهو شرقی آن را به کار می‌بردند. در حدود هفتاد سال پیش، در این روستا شخصی به نام «عثمان حسین (سین) احمد» با نیزه سفره‌ماهی‌ها (به گویش محلی پُو) را صید می‌کرد. به این نیزه در گویش محلی، «کاغر» یا «کُر» گفته می‌شود که قسمت سر آن به صورت یک چنگک است و قسمت انتهایی آن، سوراخی دارد که با طنابی به قایق وصل می‌شود. کابر از جنس فلز و نسبتاً سنگین بود و بدین دلیل، استفاده از آن نسبت به نمونه‌ی چوبی آن در نشانه‌گیری در آب آسان‌تر بود. جوزک، نوعی سفره‌ماهی کوچک و خطرناکی است که در زیر ماسه‌ها مخفی می‌شود و خاری با زهر بسیار دردناک دارد. مرحوم عثمان حسین (سین) احمد، با قایق شاش به آب‌های کم‌عمق حدود یک‌متری (به گویش محلی نیشپیل یعنی کمر) می‌رفت و با دقت، ماسه‌های کف دریا را می‌پایید. به محض کوچک‌ترین حرکت و تکان ماسه، نیزه را پرتاب و این سفره‌ماهی را صید می‌کرد. این سفره‌ماهی در جزیره‌ی قشم مصرف خوراکی دارد (گفت‌وگوی نگارنده با ملا محمد پوزیده، ۶۰ سال). در حدود هفتاد سال پیش در بندر سلخ، از این قایق برای صید کوسه (به گویش محلی کولی) استفاده می‌شد. شکار کوسه به‌صورت یک‌نفره با این قایق ممکن نبود؛ به همین سبب دو نفر صیاد با شاش پارویی به دریا می‌رفتند و قلاب‌های بزرگ را به آب می‌انداختند. طعمه‌ی سر قلاب بایستی محکم و مقاوم باشد؛ به همین دلیل بیشتر از گوشت سفره‌ماهی استفاده می‌کردند. ماهیگیران سلخی قلاب را به دریا می‌انداختند، به ساحل برمی‌گشتند و مجدداً فردای آن روز به محل انداختن قلاب بازمی‌گشتند. قلاب به لنگری سنگی در کف دریا متصل بود. برای مشخص شدن محل انداختن قلاب بر روی سطح دریا، نشانه‌ای قرار می‌دادند که از به هم بافتن چند تفتوک^۱ ایجاد شده بود. به این نشانه‌ی روی آب در گویش قشمی کیوال گفته می‌شد. تفتوک

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

به دلیل سبکی همواره بر روی آب قرار می گرفت. کوسه نیز که طعمه را بلعیده و قلاب در دهانش گیر کرده بود، در طول یک روز کاملاً خسته می شد. ماهیگیران طناب را می کشیدند و به سرعت با طنابی دیگر قسمت پوزه‌ی کوسه را محکم می بستند. سپس با پارو زدن، کوسه را به ساحل حمل می کردند. گاهی وزن کوسه‌ی شکار شده تا سیصد کیلوگرم نیز می رسید. 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 می کردند. «سیاف» نوع دیگری از کوسه است که پوزه‌ای اژدهای و بسیار خطرناک دارد و پوزه‌ی آن درون تور گیر می کند و بدین ترتیب به راحتی صید می شود (گفتگوی نگارنده با محمد پوزیده، ۳۰ سال).

در حدود شصت سال پیش، در روستاهای گوران و هفت رنگو در ساحل شمالی جزیره‌ی قشم - که در مجاورت جنگل‌های حرّا قرار دارد - برای حمل سرشاخه‌های این جنگل از قایق شاش استفاده می شد. اهالی روستاهای مذکور در زمان مد دریا وارد خورهای جنگل می شدند و پس از پیاده شدن در جنگل - که به صورت ساحل گلی بود - برگ‌های سرشاخه‌ها و شاخه‌های درختان حرّا را می پریدند. مردم محلی از برگ‌های سرشاخه برای تهیه‌ی علوفه‌ی حیوانات و از شاخه‌های آن برای تهیه‌ی سوخت استفاده می کردند. آنها به اندازه‌ی یک بغل (به وزن تقریبی بیست کیلوگرم)، سرشاخه را با قایق به ساحل روستا حمل می کردند. گاه نیز در خورهای جنگل حرّا با قایق شاش به ماهی‌گیری با قلاب می پرداختند. در روستای کانی نیز آقای یوسف ملاحی، قدیمی‌ترین ماهیگیر این روستا با حدود نود سال، در بیست‌سالگی با قایق شاش به دریا می رفت. ایشان از ساحل دارکور (دار کهور) روستای کانی به دریا می رفت. یوسف ملاحی در صید کوسه با تور لیخ^۱ مهارت بسیار بالایی داشت. ایشان با این قایق در دو تا سه مایلی ساحل می رفت و کوسه‌های به دام افتاده در لیخ را صید می کرد. تور ایشان با نام لیخ^۲ گپی (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 می شد. در برخی از روزها، ایشان چندین کولی را صید می کرد و آنها را محکم به لبه‌ی قایق می بست و پاروزنان به ساحل می آمد (گفتگوی نگارنده با یوسف ملاحی، ۹۰ سال). آقای ملاحی تا سال ۱۳۹۰ نیز با قایق شاش به صید کولی می پرداخت. عبدالله حمود، محمدعلی کمالی، عبدالله احمدی نمکدانی و محمدعلی کمال از ماهیگیران قدیمی روستای کانی بودند که با شاش به صید کولی می پرداختند. سدید السلطنه نیز به وجود قایق شاش در این روستا اشاره می کند (سدیدالسلطنه، ۱۳۹۵: ۳۳).

علی حسین رجستری، قدیمی‌ترین ماهیگیر و صیاد جزیره‌ی قشم - که بیش از

۱. نوعی تور ماهیگیری.

2. Likh

۱۲۰ سال دارد - 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 - که سال‌ها در منطقه‌ی باطنه‌ی عمان زندگی می‌کرد - 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^۱ 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. بدین ترتیب در هنگام وزش باد بُر (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 بُری^۲ 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 مشاهده 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. بُری در گویش محلی به ساحل یا خشکی گفته می‌شود.



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

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

۸- نقش زنان در ساخت شاش

محمد شریفی در لیردف، آخرین منطقه از استان هرمزگان در مجاورت استان سیستان و 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).

۹- 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 صورتی که 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 سوندبافی است. سوندبافی و گردبافی در ساخت سقف‌خانه‌ها و گفاره نیز به کار می‌رفت. گفاره 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.

۱۰- 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»^۱ رونق خود را از دست داد. این قایق که از تنه‌ی درخت مانگو (مانجو) ساخته می‌شد، از ملیبار کالکوت در هند (Houry) در برخی از نوشته‌ها به صورت حوری نوشته می‌شود.

به جزیره‌ی قشم آورده شد (گفتگوی نگارنده با محمد پوزیده، ۳۰ سال).

تقریباً در شصت سال پیش، آرام آرام قایق شاش رونق خود را در جزیره‌ی قشم از دست داد؛ البته حجم کم و فقدان استحکام قایق در حمل سرشاخه‌های بیشتر جنگل‌های حراً یا ماهی در مقابل با قایق چوبی محکم هوری را نیز نمی‌توان از نظر دور داشت. نکته‌ی دیگر آنکه، سرعت این قایق در مقابل هوری بسیار کمتر بود (گفتگوی نگارنده با حاج محمد زبیری، ۶۵ سال). همچنان که قبلاً شرح داده شد، این قایق ضد آب نبود و اگرچه به سرعت ساخته می‌شد، عمر کوتاهی داشت. به‌طور کلی، شاش در مقابل هوری یا قایق زاروگه - که اندازه‌ی بزرگ‌تر و سرعت و ماندگاری بیشتری داشت - آرام آرام رونق خود را از دست داد.

نتیجه‌گیری

در جزیره‌ی قشم از انواع قایق‌ها با کاربری‌های مختلف استفاده می‌شد. در این میان، قایق شاش ابتدایی‌ترین نوع قایق در خلیج فارس است که تنها از به هم وصل کردن ساقه‌های درخت خرما ساخته می‌شود. این قایق به دلیل ساقه‌های درخت خرما و تفتوک، هیچ گاه غرق نمی‌شود. بیشترین کاربری آن نیز در ماهیگیری ساحلی است. از این قایق به دو صورت پارویی و بادبانی استفاده می‌شود. ماهیگیران در بسیاری از روستاهای بندری جزیره‌ی قشم، از این قایق استفاده می‌کردند. متأسفانه امروزه دانش بومی ساخت این قایق از میان رفته‌است. به نظر می‌رسد با ورود قایق هوری، این قایق رونق خود را از دست می‌دهد. این نوع قایق بیانگر ارتباط «درخت خرما» و «میراث دریایی» است. نمایش این نوع قایق در موزه‌ها با توجه به فراموشی فناوری آن بسیار الزامی است.

سپاس‌گزاری

از دوست عزیز آقای استاد محمد زبیری از روستای دیرستان که نظارت بر ساخت قایق شاش را برعهده گرفت، نهایت تشکر را دارم. ایشان به همراه دیگر بزرگواران روستای دیرستان از جمله محمد ابراهیم مبارکی، مرشد کاملی، مرشد (صالح) دیرستانی، حسین دلاکی، علی سلامی و محمدشریف دیرستانی به ساخت قایق شاش پرداختند. همچنین از بزرگان چون آقایان عبدالله یحیی رمچاهی، محمد اسلامی، مرحوم عبدالطیف ملاحی، یوسف ملاحی، عبید دریایی‌نژاد، حبیب ملاحی، محمد پوزیده، درویش شریفی و ملامحمد دریایی از روستاهای رمچاه، کانی، سهیلی، چاهوشرقی، هفت‌رنگو و سلخ به خاطر دلیل ارائه‌ی دانش بومی خود در مورد این قایق، بی‌نهایت سپاسگزارم. از عیسی محمد شریف رضوانی و صالح رضوانی از روستای رمچاه نیز به دلیل همکاری و از پژوهشگران فرهیخته بهاره جوشعار و علی هلالی، محمد شریفی، سید محمد شریف عابدی و زهره مرادی قشمی به دلیل ارائه‌ی اطلاعات سودمند و ارسال تصاویر در مورد این نوع قایق از برخی نقاط استان‌های هرمزگان، بوشهر و سیستان و بلوچستان تشکر می‌کنم. از

آقای فرهاد وره‌رام نیز به دلیل ارسال فیلم مستند در مورد ماهیگیران جاسکی - که استفاده از قایق شاش را در ماهیگیری به تصویر کشیده بود - سپاسگزارم.

منابع و مآخذ

کریمیان، رمضان؛ تراب‌زاده، عباس؛ آتش‌سخن، بنفشه؛ ثانی‌خانی، خدیجه؛ رهجو، مریم و صادقی‌زاده، خدیجه (۱۳۸۵)، «فناوری‌های بومی و سنتی استان هرمزگان»، سازمان میراث فرهنگی، صنایع‌دستی و گردشگری استان هرمزگان، پژوهشکده‌ی مردم‌شناسی، صص ۷-۸۳.

سدیدالسلطنه، محمدعلی (۱۳۹۵)، بندرعباس و خلیج‌فارس، به تصحیح احمد اقتداری، چاپ دوم، تهران: دنیای کتاب.

شریفی، محمد (۱۳۹۱)، «مروری بر ساخت قایق شاش در لیردف، استان سیستان و بلوچستان»، دانشگاه آزاد اسلامی واحد قشم، صص: ۹-۲.

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

_____. (۱۳۷۰). پژوهشی پیرامون صید، دریا و آبزیان خلیج‌فارس، تهران: امیرکبیر.

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

Ethnological Study of Shasha, Qeshm Island

A. Dashtizadeh¹

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.