

مقاله علمی

نمودهای میراث فرهنگی ناملموس در اثر مهارت‌های سنتی لنج‌رانی و لنج‌سازی در خلیج فارس

غلامرضا مختاری^۱

(تاریخ دریافت: ۹۹/۰۷/۱۵، تاریخ تأیید: ۹۹/۱۰/۲۰)

چکیده

یکی از مفاهیم متاخر در حوزه میراث فرهنگی که توسط یونسکو به عنوان مهم‌ترین سازمان بین‌المللی صیانت از میراث فرهنگی بشر ارائه شده است، «میراث فرهنگی ناملموس» است که در تعریف آن، توجه میراث فرهنگی صرفاً محدود به بناها یا اشیاء مادی و ملموس نیست بلکه عنایت ویژه‌ای به ابعاد غیرفیزیکی، معنوی یا ناملموس میراث فرهنگی شده است. کشور ایران نیز از اعضای معاهده بین‌المللی این میراث است و تاکنون (دی ۱۳۹۹) شانزده اثر از ایران در فهرست جهانی آن قرار گرفته است. یکی از این آثار «مهارت‌های سنتی لنج‌سازی و لنج‌رانی ایرانیان در خلیج فارس» است که در این مقاله با روش مطالعه اسنادی و کتابخانه‌ای بر آنیم به این پرسش پاسخ دهیم که این موضوع یا اثر دارای چه ویژگی‌ها یا شامل چه عناصری می‌باشد که حائز شرایط ثبت در فهرست جهانی میراث فرهنگی ناملموس شده است. از این رهگذر می‌توان مروری بر مفاهیم این نوع از میراث فرهنگی داشت و ضمن تمرکز بر پرونده‌ای که به نظر کارشناسان یکی از پرونده‌های موفق ایران و در ابعاد نوزده بوده است، مولفه‌های ضروری جهت ثبت موفق یک اثر در فهرست یونسکو را بررسی کرد.

کلیدواژگان: یونسکو، میراث فرهنگی ناملموس، لنج‌سازی، لنج‌رانی، تاریخ دریانوردی ایرانیان، خلیج فارس، گلافی.

^۱ کارشناس ارشد ایران‌شناسی، گرایش فرهنگ، آداب و رسوم و میراث فرهنگی، دانشگاه شهید بهشتی، تهران، ایران
remokhtari@gmail.com

مقدمه

در سال ۲۰۰۳ توسط یونسکو معاهده‌ای جدید تصویب و سه سال بعد برای اعضا لازم‌الاجرا شد که در آن به گستره‌ای مفعول از میراث بشری پرداخته شده بود. در نگاه تازه به میراث فرهنگی، جوامع انسانی بویژه آنها که میراث‌دار فرهنگ‌های غیرمدرن بودند، مورد توجه قرار می‌گرفتند و از طرفی تمرکز از روی اشیاء یا کالبد به سمت انسان به عنوان مولد کالبد می‌رفت. این مفهوم تازه، «میراث فرهنگی ناملموس»^۱ نام گرفت. گستره تبلور میراث فرهنگی ناملموس با بررسی قلمروهایی که در متن معاهده ۲۰۰۳ آمده است، روشن می‌شود. در متن معاهده به پنج قلمرو اشاره شده است که عبارتند از:

- بیان یا نمودها و سنت‌های شفاهی که شامل زبان به عنوان ابزاری برای انتقال میراث فرهنگی ناملموس می‌شود.
- هنرهای اجرایی.
- آیین‌ها، آداب و رسوم و فعالیت‌های اجتماعی متداول بین جوامع و رخداد‌های جشن‌گونه.
- دانش و فعالیت‌هایی که درباره و مرتبط با طبیعت و کیهان باشند.
- (مهارت‌های) صنایع دستی.

ایران و میراث فرهنگی ناملموس

نخستین اثری که از ایران در فهرست میراث فرهنگی ناملموس به ثبت رسید، «ردیف موسیقی ایرانی» بود که در سال ۲۰۰۹ به عنوان میراث ناملموس جهانی شناخته شد. در سال ۲۰۱۳ دو اثر از ایران در فهرست جهانی قرار گرفت؛ مهارت‌های سنتی لنج‌رانی و لنج‌سازی در خلیج فارس و همچنین هنر نقالی. جدول ۱ نشان‌دهنده آثار جهانی ایران تاکنون (بهمن ۱۳۹۹) به ترتیب سال ثبت و طبق اطلاعات وب سایت یونسکو می‌باشد.

جدول ۱- آثار ثبت شده از میراث فرهنگی ناملموس ایران در یونسکو

سال ثبت	نام اثر	سال ثبت	نام اثر	سال ثبت	نام اثر
۲۰۰۹	ردیف موسیقی ایرانی	۲۰۱۲	مراسم قالی‌شویان مشهد اردهال در کاشان	۲۰۱۰	مهارت‌های سنتی قالی‌بافی در کاشان
۲۰۱۰	مهارت‌های سنتی قالی‌بافی در کاشان	۲۰۱۶	نوروز (مشترک با کشورهای افغانستان، جمهوری آذربایجان، هند، عراق، قزاقستان، قرقیزستان، ازبکستان، پاکستان، تاجیکستان، ترکمنستان و ترکیه)		

1 Intangible Cultural Heritage (ICH).

ادامه جدول ۱- آثار ثبت شده از میراث فرهنگی ناملموس ایران در یونسکو

سال ثبت	نام اثر	شماره ثبت	سال ثبت	نام اثر	شماره ثبت
۲۰۱۶	پخت نان لواش و فرهنگ مشارکتی مرتبط با آن (مشترک با کشورهای جمهوری آذربایجان، قزاقستان، قرقیزستان و ترکیه)	۱۱	۲۰۱۰	مهارت‌های سنتی قالی‌بافی در فارس	۳
۲۰۱۷	چوگان به عنوان یک بازی درآمیخته با موسیقی و قصه‌گویی	۱۲	۲۰۱۰	هنر نمایشی و آیینی تعزیه	۴
۲۰۱۷	هنر نواختن و ساخت کمانچه	۱۳	۲۰۱۰	آیین‌های پهلوانی و زورخانه‌ای	۵
۲۰۱۹	مهارت‌های سنتی ساخت و نواختن دوتار	۱۴	۲۰۱۰	موسیقی بخشی‌های خراسان	۶
۲۰۲۰	نگارگری ایرانی	۱۵	۲۰۱۱	مهارت‌های سنتی لنج‌رانی و لنج‌سازی در خلیج فارس	۷
۲۰۲۰	آیین زیارت کلیسای تادئوس	۱۶	۲۰۱۱	نقالی؛ قصه‌گویی سنتی ایرانیان	۸

اثر لنج‌رانی و لنج‌سازی ایرانیان در خلیج فارس

پیش از آنکه به بررسی اثر مورد بحث‌مان بپردازیم مروری می‌کنیم بر پیشینه دریانوردی ایرانیان در خلیج فارس که آن اثر، تداوم تاریخی این است.

مختصری درباره دریانوردی ایرانیان در خلیج فارس

مواد فرهنگی و اسناد تاریخی متعددی موجود است که دلالت بر پیشینه دریانوردی در شمال خلیج فارس و محدوده ایران کنونی می‌کند. قدیمی‌ترین یافته‌ای که دلالت بر به کارگیری قایق یا کشتی در جغرافیای ایران کنونی داشته باشد، مهری گلی است که در کاوش‌های تپه چغامیش یافت شده و تاریخ آن به سده ۲۴۰۰ قبل از میلاد بازمی‌گردد. روی این مهر تصویر حاکمی است که با اقتدار و با خدم و حشم بر قایقی در حال حرکت نشسته است (کتور و دلوگاز^۱، ۱۹۹۶: ۱۳۸). اسناد و شواهد اعم از سکه‌ها، مهرها و متون مکتوب و شواهد و قرائن باستانشناختی نشان از دریانوردی و

رفت و آمدهای کشتی‌ها در خلیج فارس و شکل‌گیری بازرگانی دریایی در این منطقه در هزاره سوم پیش از میلاد دارد. طبق همین مستندات به کارگیری نخستین فانوس دریایی جهان را نیز می‌توان به ایرانیان نسبت داد (صفت گل و وثوقی، ۱۳۹۵: ۹۱). طی دوران هخامنشی تا ساسانی نیز ایرانیان علاوه بر سیطره بر خلیج فارس به عنوان یک آبراهه داخلی توانستند آن را به شاهراه ارتباطی مهم بین غرب و شرق بدل کنند و به تدریج ایرانیان تجارت دریایی اقیانوس هند تا دریای چین را یکسره در دست گرفتند. در سده‌های بعد نیز بنادر ایرانیان در خلیج فارس رونق فراوان داشت و بویژه قرون دوم تا پنجم هجری را می‌توان دوران درخشان دریانوردی خلیج فارس دانست (همان). مهمترین متن دریانوردی مربوط به دوران پس از اسلام کتاب «ابن ماجد» با عنوان «الفوائد فی اصول علم البحر والقواعد» است که آشکارا نشان از پیشینه دانش دریانوردی در میان مسلمانان دارد. حتی اگر با نظر برخی محققان بر ایرانی بودن ابن ماجد موافق نباشیم، حضور اصطلاحات فارسی دریانوردی در کتاب او و سایر اسناد نشان از ریشه‌های ایرانی فناوری دریانوردی در آن دوران دارد^۱.

ردپای لنجرانی در خلیج فارس در روایت‌های تاریخی

همانطور که گفتیم قلمرو شاخص اثر مورد بحث ما دانش و مهارت‌های سنتی است و یکی از دو جز اصلی محوری این علوم، دانش ناوبری دریایی است؛ دانشی سنتی که در کمترین وابستگی به ابزار و بیشترین شناخت و فهم ذهنی نسبت به طبیعت قرار دارد. بدیهی است که در دل دریا و هنگام حوادث نه چندان قابل پیش بینی دریا در گذشته، ناخدا بودن نیاز به تدبیر، تجربه و دانش داشته است. به قول یکی از ناخدایان بندر کنگ، «هزار اسباب می‌خواهد ناخدایی» (نوربخش، ۱۳۸۱). اما آنچه این ناخدای کنگی از اهمیت آن می‌گوید ریشه در سنتی ریشه‌دار در فرهنگ دریانوردی ایرانیان در خلیج فارس دارد. کتاب ابن ماجد (۹۳۶ - ۸۳۶ ه.ق.) که برخی او را ایرانی و از اهالی بندر کنگ دانسته‌اند با عنوان «الفوائد فی اصول علم البحر والقواعد» عملاً درباره اسباب ناخدایی نگاشته شده است. ابن ماجد نخستین گام را شناسایی منازل ماه یا همان وضعیت ماه در سال بر اساس بروج فلکی می‌داند و بر شناخت ستارگان و تسلط بر استفاده از قطب نما تاکید می‌کند. او به لزوم شناخت بادها و علامت وزش آنها تاکید می‌کند و شناخت

۱ رجوع شود به این مقاله از گابریل فران، محقق فرانسوی، که در آن به واژگان فارسی متون عربی مرتبط به دریانوردی پرداخته است:

L'élémentpersan dans les textesnautiquesarabes, Gabriel Ferrand, Journal Asiatique. Avril-Juin:1924

مقیاسات دریایی و حتی آگاهی به علائم وجود خشکی‌ها را ضروری می‌داند و حتی بخشی را به شیوه برخورد ناخدا با خدمه و مسافران کشتی اختصاص می‌دهد (ابن ماجد، ۱۳۷۲). در متن دریایی دیگری مربوط به سده چهارم هجری قمری به نکته قابل توجهی درباره توان ناخدایان در شناسایی و پیش‌بینی حالات جوی بر می‌خوریم؛ در کتاب «عجایب الهند بره و بحره» نوشته «ناخدا بزرگ رامهرمزی»، روایتی نقل شده است که طبق آن ناخدا در یک هوای آرام و از نظر مسافران کاملاً بیخطر از آنان می‌خواهد که تمام کالاهایشان را به دریا بریزند. ناخدا که با مقاومت آنان روبرو می‌شود با تهدید ترک کشتی آنان را وادار به این کار می‌کند و در نهایت ساعاتی بعد همه به چشم می‌بینند که دریا توفانی می‌شود و بسیاری از کشتی‌های دیگر غرق می‌گردند. ناخدا ظاهراً در آب دریا چیزی می‌دیده است که دیگران از دیدنش عاجز بوده‌اند چرا که صرفاً با «نظر افکندن به آب دریا» به این پیش‌بینی می‌رسد (رامهرمزی، ۱۳۴۸: ۳۵). این مهارت یا دانش با عنوان «پیش‌بینی وضع هوا» از موارد منحصر بفرد اثر ثبتی مورد بحث ماست زیرا همچنان دریانوردان خلیج فارس این دانش را سینه به سینه فرا گرفته و حفظ کرده‌اند. این گفته یکی از ناخدایان امروزی تداوم سنتی را پس از نزدیک به هزار سال از کتاب ناخدا بزرگ رامهرمزی به خوبی نشان می‌دهد:

«سه موج کوچک که بیاید و پشت سرش سه موج کوچک دیگر و بعد سه موج بزرگ، این علامت توفان است. هوا صاف باشد، بعد یک پارچه ابر از قبله بیاید، توفان است. سمت قبله یکوقت سرخ شود، این علامت توفان است. آب زیاد بالا باشد، علامت باد است. رنگ سبز آب زیاد باشد، نشانه باد و توفان است. یک وقتی دریا می‌روی به سلامت تور می‌ریزی، بعد می‌بینی دریا تکان می‌خورد و وش وش وش صدا می‌کند، این علامت توفان است.» (ظهوری، ۱۳۹۲: ۷۵).

دانشی دیگر نیز در زمره دانستنی‌های دریانوردی سنتی است که می‌توانیم به آن «بادشناسی» بگوییم. این دانش در گذشته اهمیتی ویژه داشته چرا که هنوز جهازها موتوردار نشده بودند و باد نیروی محرکه آنها بوده است و به همین سبب مهار و تسلط بر این نیرو رابطه مستقیمی با راندن کشتی داشته است. این دانش نیز در زمره علوم است که سینه به سینه منتقل شده و همچنان دریانوردان کهنه‌کار خلیج فارس بدان آگاهند. چنانکه در تحقیقات میدانی، یکی از این دریانوردان قدیمی به اهمیت و تهدید و فرصت‌های باد اشاره می‌کند و درباره انواع بادهای می‌گوید: «باد کوش داریم که بین شرق و جنوب می‌آید، سیهیلی داریم از جنوب، باد شمال داریم از غرب که خطرناک هم هست، نَعشی از شرق، فارسی هم از شمال می‌آید.» (همان، ۷۶).

«شناخت ستارگان» به تعبیر ابن ماجد رکن اصلی لوازم ناخدایی و جزو دانستنی‌های مهم این دانش سنتی است. در مثنوی مولوی (قرن هفتم ه.ق.) می‌خوانیم: «ره نیابد از ستاره هر حواس / جز که کشتیان استاره‌شناس». بدیهی است که شناخت ستارگان از لوازم موقعیت‌یابی در دریا می‌باشد. استفاده از ابزارهای موجود نیز پیش از هر چیز نیاز به این شناخت داشته است و شناخت ستارگان و نقش آنها در مسیریابی دانشی مقدم بر کار با ابزار بود؛ ستارگانی که به آنها «ستارگان راهنما» گفته شده و شناخت آنها از لوازم دریانوردی در خلیج فارس بوده است (نوربخش، ۱۳۸۱: ۲۰۵). این ستارگان در میان دریانوردان مناطق مختلف خلیج فارس با توجه به لهجه محلی با کمی تغییر مواجه‌اند اما به طور کلی می‌توان این نام‌ها را برای آنها بر شمرد: «گاه»، «آفرقد» یا «فرگت»، «نَعل»، «ناقَه» یا «ناگَه»، «عیوق» یا «عیوگ»، «واقع» یا «واگَه»، «سَماک»، «ثُریا» یا «ثَریه»، «مَطَلَع» یا «مَطَلَع الاصل»، «جوزه»، «تیر»، «اکلیل»، «عقرب»، «حمارین»، «سَهیل»، «سَلبَار» و «قُطَب» (همان: ۲۰۵).

نکته قابل توجه این است که این شناخت با ابزاری چون قطب‌نما و نقشه موجب نتیجه‌نمایی یا همان مسیریابی می‌شده است اما در میان یک یا دو نسل قبل‌تر ناخدایان خلیج فارس کسانی بودند که حتی از این ابزارها هم استفاده نمی‌کردند. چنان‌که یکی از این ناخدایان به نام «حسن کوتاه» به احتمال در نیمه اول این قرن از ایران تا سومالی را صرفاً با تکیه بر ستاره‌ها و با مسیریابی از طریق ستاره (گاه) یا ستاره قطب شمال می‌پیماید (نوربخش، ۱۳۷۴: ۳۲۴).

مهارت‌های لنج‌سازی

بخش مهم و کلیدی دیگر این اثر مهارت‌های ساخت لنج است. نقاط جغرافیایی کارگاه‌های لنج‌سازی در چند دهه گذشته در خلیج فارس از استان بوشهر تا هرمزگان را در بر می‌گرفته است. تحقیقات تاریخی نشان از سابقه طولانی صنعت ساخت کشتی در سواحل ایرانی خلیج فارس دارد تا حدی که گفته می‌شود کشتی‌سازی در دوره ساسانی و دوران نخستین اسلامی در شرق آفریقا ساکن بوده‌اند که به «شیرازی» شناخته می‌شدند و گمان بر این است که اینان صنعتگران و کشتی‌سازان مهاجری از بندر سیراف و در اصل سیرافی بوده‌اند (آگیوس^۱، ۲۰۰۷: ۳۶۶). در واژگان لنج‌سازان به کسانی که مسئول ساخت یا مرمت لنج هستند، گلاف گفته می‌شود و این کلمه به نجارانی که همراه کشتی جهت نیاز به مرمت‌های احتمالی حضور داشته‌اند نیز اطلاق می‌شده است. اینها کسانی بودند که میان دریا نیز نقش مهمی داشته‌اند و

1 D. Agius

نجانرانی بوده‌اند که به نوعی همچون تعمیرکار کشتی همراه جهازهای بادی به دریا می‌رفته‌اند (نوربخش، ۱۳۸۱: ۳۱۳). صنعت سنتی گلانی در مناطق مختلف شمال خلیج فارس چنان صاحب پیشینه و ریشه‌دار است که دارای زبان حرفه‌ای^۱ است. نکته جالب اینجاست که در مناطق مختلف و بخصوص در دو استان هرمزگان و بوشهر، بر اساس گویش آن منطقه تفاوت‌هایی در اصطلاحات مربوط به لنج‌سازی وجود دارد که نشانه فراگیری و قدمت این صنعت سنتی در حاشیه شمالی خلیج فارس است.^۲

در یکی از گزارش‌های میدانی متاخر از کارگاه لنج‌سازی بندر کنگ، یکی از کارکنان این کارگاه‌ها به تاکید خود را گلانی می‌نامد (قاسمیان، ۱۳۸۸: ۹۵). در لغت‌نامه دهخدا نیز کلمه «گلانی» در توصیف این صنعتگران آمده است آن هم نه از منابع تاریخی بلکه به نوشته خود مولف: «در بندرلنگه، این نام را به کشتی سازان و نجانرانی که قطعات کشتی سازند می‌دهند» (دهخدا، ۱۳۷۷: ۱۸۴۵۳). با وجود آنکه در گذشته انواع مختلف قایق‌ها و کشتی‌های سنتی در مناطق مختلف خلیج فارس ساخته می‌شد اما مسائل اقتصادی و مشکلات تولید لنج چوبی، هم کارگاه‌ها را محدود کرده و هم نوع ساخت این لنج‌ها را محدود به انواع کم‌دردسرت‌تر ساخته است. فنون و مهارت ساخت لنج تا کنون مکتوب نشده و گلانیان یا لنج سازان نیز این مهارت را سینه به سینه آموخته‌اند. اهمیت این مهارت آنجا روشن می‌شود که لنج‌هایی ۵۰۰ تنی نیز صرفاً با یک نقشه ساده ساخته می‌شوند. در تحقیقات میدانی یکی از این لنج سازان روی یک ورق کاغذ سفید و با کمک یک چوب صاف به جای خط کش یک کشتی ساده می‌کشد و روی آن می‌نویسد بوم ۵۰۰ تنی و می‌گوید «همین را که بنویسم کافی است و افراد نوع لنج را می‌فهمند و چوب را به اندازه لنج ۵۰۰ تنی می‌برند و همه چیز دستشان است» (ظهوری، ۱۳۹۲: ۲۹). تحقیقی میدانی که در سال ۱۳۵۶ خ. انجام گرفته است بر ساختار فناورانه ساخت لنج صحنه می‌گذارد؛ نوعی از فناوری سنتی که سینه به سینه در میان گلانیان منتقل شده و با شرایط روز و تجربیات شخصی ارتقا یافته است. طبق این تحقیق در یک کارگاه گلانی در بوشهر تنها ۲۲ ابزار

1 jargon

۲ برای نمونه سه پژوهش درباره اصطلاحات حرفه‌ای لنج‌سازی انجام گرفته که در آن‌ها شباهت‌ها و تفاوت‌های منطقه‌ای قابل مشاهده است:

واژه‌های اختصاصی لنج و لنج‌داری در گویش گناوه، حسین جلال پور، ویژه‌نامه فرهنگستان (زبان‌ها و گویش‌های ایرانی) دوره جدید بهار و تابستان ۱۳۹۱ / واژه‌های ویژه لنج و لنج‌داری در گویش مینایی، بهجت نجیبی فیلی و سلمان ذاکری، ویژه‌نامه فرهنگستان (زبان‌ها و گویش‌های ایرانی) دوره جدید شهریور ۱۳۹۵ شماره ۶.

مشخص برای ساخت لنج وجود دارد (حمیدی، ۱۳۶۰: ۸۱-۸۳). بر طبق این گزارش پس از طی شدن مراحل اصلی یا «کلفت‌کاری»، لنج را با روغن جگر کوسه جلا می‌دهند و پس از آن آماده انداختن به آب می‌شود (همان: ۸۰). اما ادر حال حاضر لنج بوم کمتر ساخته می‌شود و جای خود را به لنج‌هایی که به آن طرح پاکستانی می‌گویند داده زیرا لنج بوم دارای ابعاد بزرگی و در بندرهای شلوغ دست و پاگیر است در حالی که نوع جدید پاکستانی بسیار جمع و جور می‌باشد (نوربخش، ۱۳۷۴). نکته جالب این است که شناخت چوب مناسب برای لنج نیز یکی از مهارت‌های مرتبط با این صنعت سنتی است. به گفته یکی از این لنج‌سازان، آنان در تشخیص چوب مناسب برای لنج نیز تخصص داشته‌اند و درختی را که می‌دیدند تشخیص می‌دادند که برای لنج مناسب است یا نه (قاسمیان، ۱۳۸۸).

در گذشته صنعت ساخت جهازهای بادی چنان رونق داشت که اکثر مردم قشم بافنده بادبان و منسوجات ریسمانی بودند و سی دستگاه بافندگی جهت این کار در آنجا دایر بوده است (نوری‌زاده بوشهری، ۱۳۲۴: ۹۶). حتی بعد از رواج کشتی‌های بخاری نیز همچنان جهازهای بادی در خلیج فارس یکه تازی می‌کرده‌اند. اشاره به متنی که به سرعت این جهازها در سال ۱۸۷۳ میلادی می‌پردازد خالی از لطف نیست: «جهازات مذکور (بغله) فوق‌العاده سریع‌السيرند چنان‌که در موقع وزش باد، تندروترین کشتی‌های جنگی ما از تعاقب آنها عاجز مانده و به گرد آنها نمی‌رسند. من هر وقت با کشتی‌های بخاری به سرعت ساعتی ۱۰ میل و نیم به تعقیب آنها رفته‌ام موفق به رسیدن به آنها نشده‌ام» (ویلسون، ۱۳۶۶: ۲۲).

آیین‌ها، مراسم و هنرهای اجرایی مربوط به لنج‌سازی و لنج‌رانی

قلمرو دیگری که اثر مورد بحث ما در آن دارای نمود و مصداق است، بخش آیین‌ها و جشن‌های مردمی است. نخست به جشن «نوروز صیاد» می‌پردازیم چون این جشن هم وجهی مرتبط با گاه‌شماری سنتی و طبعا دانش سنتی دریانوردی دارد و هم در ذات خود یک جشن عمومی با آداب و رسوم خاص است. گاه‌شماری دریایی مبتنی بر تقسیم‌بندی زمانی بر اساس نیازها و زمان‌های مهم و کلیدی دریانوردی تنظیم شده است و تا چند دهه پیش در اصطلاح مردم سواحل خلیج فارس به عنوان «حساب نوروز دریایی» شناخته می‌شد و در کنار حساب «نوروز سهیلی» و «زراعی» از جمله تقویم‌های شغلی و منطقه‌ای بوده است که بر اساس آن، اهالی به کشاورزی و دریانوردی می‌پرداختند (نوربخش، ۱۳۵۸: ۲۰۲). نکته اینجاست که برخی از دریانوردان پس از ۹ ماه سفر دریایی، ۳ ماه از سال را به کشاورزی مشغول می‌شدند و هر سه

این تقویم‌ها به کارشان می‌آمده است (همان: ۱۳۱). صیادان بوشهری نیز صید سنتی خود توسط تورهای ماهیگیری را از اواخر آذرماه و آغاز چله زمستان شروع می‌کردند که تا مدتی بعد از نوروز ادامه داشت و در ماه‌های بعد و تا تابستان صیدشان فقط با گرگور انجام می‌گرفت (حمیدی، ۱۳۷۵: ۶۵).

اولین روز «نوروز دریایی» مصادف با روز اول ماه اوت میلادی و روز دوازدهم مرداد است و آخرین روز آن برابر با سی و یکم ژوئن و نهم مرداد است. در این گاه‌شماری هر سال شامل سه فصل یک‌صد روزه و یک فصل شصت و پنج روزه می‌شود. فصل‌های صد روزه نیز به ده قسمت ده روزه تقسیم می‌شوند (نوریخس، ۱۳۵۸: ۲۰۴). سدیدالسلطنه بندرعباسی (۱۳۸۱) روایتی قدیمی‌تر از این گاه‌شماری می‌دهد و درباره این تقویم می‌گوید: «دریانوردان تازی حساب دریا را هم از پارسیان ماخوذ داشته و اول سال خود نوروز دریا را در اول فروردین ماه قدیم گذاشته‌اند حال که سنوات قمری به هزار و سیصد و چهل و چهار رسیده است اول فروردین ماه قدیم هیجدهم برج اسد و بیست و سوم امرداد جلالی و دهم اوت فرهنگی و ابتدای نوروز دریا بوده است». هنگام تدوین پرونده این اثر جهت ثبت جهانی نیز این گاه‌شماری در میان دریانوردان قدیمی‌تر رواج داشته است و به خوبی بر آن تسلط داشته‌اند.

اما هر نو شدن سالی همراه با جشنی است و جشنی که امروز به عنوان نوروز صیاد در یکی از روستاهای جزیره قشم برگزار می‌شود به نوعی جشن تحویل سال دریایی است. طی این سال‌ها مراسم نوروز صیاد در روستای سلخ قشم برگزار می‌شود. با اینکه برگزاری عمومی این مراسم به شکلی جنبه گردشگری پیدا کرده است اما همچنان به عنوان یک جشن عمومی در میان مردم این منطقه به رسمیت شناخته می‌شود. آیین‌های عمومی این روز شامل دید و بازدید و تفرج در کنار ساحل می‌شود. مردم این منطقه به این روز نه تنها به عنوان یک تعطیلی مردمی بلکه به چشم تعطیلی دریا نگاه می‌کنند و در این روز دریا محلی برای تفرج و تماشا و آب تنی می‌شود و کسی صید نمی‌کند. باوری در میان مردم این منطقه هست که دریا در این روز بایستی استراحت کند و تعطیلی این روز فرصتی برای برکت دریا است. در گزارش سال‌های اخیر از این جشن، مردم در این روز از گلهای سرخ خاک جزیره هرمز به در خانه‌هایشان می‌مالند و بر این باورند که این امر موجب یمن و برکت می‌شود (مهدی زاده، ۱۳۸۸).

این جشن با نمایش‌هایی نیز تکمیل می‌شود که در قلمرو «هنرهای اجرایی» طبق تعریف معاهده میراث فرهنگی ناملموس قرار می‌گیرد؛ یکی «نمایش شوشی» و دیگری «رقص رزیف». در نمایش شوشی تمام اجزاء لازم برای یک تئاتر سنتی به چشم می‌خورد. از شخصیت‌ها گرفته

تا داستانی که روایت می‌شود. از طرفی همراهی و همکاری تماشاچیان نیز در این نمایش وجود دارد. شخصیت‌های این جشن همگی به نوعی به طبیعت مرتبط اند؛ از دیوهای نخل‌پوش گرفته تا گرگ و روباه. نکته جالب دیگر این نمایش این است که به نوعی به طبیعت ربط دارد. شاخه و پوسته تنه نخل، ظاهر شخصیت‌های اصلی این بازی را می‌سازد و حتی از آرد برای گریم شخصیت‌ها استفاده می‌شود. دیگر هنر اجرایی که در این روز طی سال‌های اخیر اجرا شده رقص موسیقایی رزیف است. در این رقص افراد به طور گروهی با چوب خیزران در دست و با رهبری یک نفر دست در کمر یکدیگر به پایکوبی و نغمه‌خوانی می‌پردازند و حرکات نمایش آن‌ها با دهل نوازی یا نواختن نی جفتی نیز همراه می‌شود (همان).

آوازهای کار

اشعار و نغمه‌هایی که هنگام فعالیت‌های مرتبط با دریانوردی در خلیج فارس خوانده می‌شوند، بخشی کلیدی از هنرهای اجرایی مرتبط با این اثر هستند. هر چند امروزه این آوازا جایگاهی که در گذشته داشتند را ندارند؛ در گذشته آواز کار در میان لنجرانان و لنج‌سازان چنان رواج داشته است که نه تنها فعالیت‌های گروهی خدمه کشتی با آوازخوانی گروهی همراه بوده بلکه در مراحل از ساخت لنج نیز آوازهایی بخصوص خوانده می‌شده است. در گذشته برای بالا کشیدن بادبان، به قایق نشستن و جدا شدن از جهاز برای پیاده شدن در خشکی، بالا کشیدن لنگر، بالا کشیدن تور، خالی کردن بار، پارو زدن و حتی ساختن لنج، آوازی بخصوص داشته‌اند (درویشی، ۱۳۷۳). در بوشهر به این نوع از آوازا «نیمه» گفته می‌شود و نیمه‌خوانی یکی از آوازهای مرسوم این منطقه است که انواع مختلفی دارد نظیر: نیمه راگی کردن (به آب انداختن) و لحام کردن (به خشکی کشیدن) شناور یا بالا بردن فرَمَن (تیر افقی) بر دکل و بالا بردن خود دکل، نیمه گرگور و کشیدن لنگر، نیمه تورریزی و نیمه پاروزنی (میداف کشیدن) (غریبی، ۱۳۹۲: ۱۳۹-۲۴۳). بتدریج و با حذف کشتی‌های بادبانی، این مراسم دیگر برگزار نمی‌شود؛ سنتی که حذف شده و به فراموشی سپرده شده است. امروزه اما از معدود مراسمی که به شکلی خاص می‌توان در آن آوازهای کار را شنید، مراسم نمایشی «هوزارکشی» یا همان بادبان کشی است که در ایام خاصی از سال برگزاری آن به طور نمایشی در یکی از مناطق استان هرمزگان گزارش شده است (ظهوری و نقی زاده، ۱۳۸۸).

ثبت اثر مهارت‌های لنج‌رانی و لنج‌سازی در خلیج فارس

مراحل قانونی ثبت یک اثر در فهرست جهانی میراث فرهنگی ناملموس، نقطه پایانی دارد که همان بیانیه اعلانی کمیسیون مرتبط در یونسکو مبنی بر ثبت آن اثر است. بخش اول بیانیه به توصیف مختصات اثر می‌پردازد و در بخش‌های بعدی با توجه به آن که این اثر در «فهرست آثار نیازمند پاسداری فوری» به ثبت رسیده است، به تعهدات و نکات حمایتی از این اثر اشاره دارد. موارد توصیفی اثر در بخش نخست همان‌طور که در عنوان اثر نیز هست به دانش سنتی مرتبط با لنج اشاره دارد؛ دانشی که «در برگرنده ادبیات شفاهی، هنرهای اجرایی و جشنواره‌ها و علاوه بر آن شامل فنون ناوبری، واژگان تخصصی و روش‌های پیش‌بینی هواست». در بخشی دیگر به مورد «کارآوا» یا «موسیقی کار» در این اثر اشاره شده و از موسیقی کار ملاحان و ناخدایان به عنوان «بخشی جدایی‌ناپذیر از کشتی‌رانی سنتی در خلیج فارس» یاد شده است. «دانش ناوبری سنتی» از جمله دانش‌های سنتی است که به ظاهر در این بیانیه مورد توجه قرار گرفته است. در توضیح این وجه از اثر، کمیته اعلام می‌دارد: «دریانوردان ایرانی از طریق وضعیت خورشید، ماه و ستارگان به مکان‌یابی کشتی‌های خود می‌پرداختند؛ آنها فرمول‌های خاصی را برای محاسبه طول و عرض جغرافیایی و همچنین عمق آب به کار می‌بردند. هر بادی نیز نامی داشت که همراه با رنگ آب یا ارتفاع امواج کمک می‌کرد تا بتوان وضعیت هوا را پیش‌بینی کرد» (یونسکو، ۲۰۱۱).

مقیاس دیگری که ما را می‌تواند به مولفه‌های این اثر در ارتباط با مفاهیم معاهده نزدیک کند، «مفاهیم اولیه و ثانویه» یونسکو هستند. در بخش میراث فرهنگی ناملموس وب‌سایت یونسکو، بخشی در کنار اطلاعات و اسناد هر پرونده وجود دارد که شامل مفاهیم یا کلیدواژگان مرتبط با تعاریف میراث فرهنگی ناملموس در خصوص آن اثر می‌شود. نکته قابل توجه این است که این اثر تاکنون در دو مفهوم «نظام‌های اطلاعات جغرافیایی» و «پیش‌بینی وضع هوا» در میان تمامی آثار ثبت شده جهانی منحصر بفرود بوده است.

نتیجه‌گیری

کشور ایران به واسطه گنجینه غنی فرهنگی همواره در تمام معاهدات بین‌المللی مربوط به میراث فرهنگی، حرفی برای گفتن و اثری برای ارائه داشته است. معاهده بین‌المللی میراث فرهنگی ناملموس یکی از معاهدات فرهنگی در عرصه بین‌الملل است که تعاریف و مفاهیم برشمرده در آن برای اکتساب جایگاه جهانی در عرصه میراث بین‌المللی شامل بسیاری از آثار ایرانی می‌شود. تا کنون ۱۶ اثر از ایران در این فهرست قرار گرفته که اثر «مهارت‌های لنج‌سازی و لنج‌رانی در

خلیج فارس» یکی از آنها است. این اثر توسط کارشناسان به عنوان یک اثر موفق در طی مراحل ثبت شناخته شده است. بخش عمده این ماجرا به ویژگی‌های ذاتی این اثر باز می‌گردد که دارای ویژگی‌هایی است که آن را از سایر آثار ایرانی برجسته می‌کند. جغرافیای مفهومی این اثر در قلمروهای مختلف میراث فرهنگی ناملموس گسترده شده است و بررسی‌ها نشان می‌دهد در این اثر نمودها یا مظاهر میراث فرهنگی ناملموس در بیشترین حد خود قرار دارد. این اثر در برخی مفاهیم نیز یکتا است به این معنا که در بین آثار جهانی، تنها اثری است که در آن به مفهومی مرتبط با میراث فرهنگی ناملموس پرداخته شده است.

منابع

- ابن ماجد، احمد (۱۳۷۲). الفوائد فی اصول علم البحر و القواعد، آئین‌های دریانوردی کهن در اقیانوس هند و خلیج فارس. ترجمه احمد اقتداری. تهران: انجمن آثار و مفاخر فرهنگی
- حمیدی. علی اکبر (۱۳۷۵). صیادان بوشهر (پژوهشی پیرامون ماهی‌گیری در بندر بوشهر). میراث فرهنگی تابستان. شماره ۱۵.
- (۱۳۶۰). گل‌افان بوشهر، گزارشی از لنج‌سازی در بندر بوشهر. موزه‌ها. شماره ۳ و ۴.
- درویشی. محمدرضا (۱۳۷۳). مقدمه‌ای بر شناخت موسیقی نواحی ایران. ج ۱. تهران: واحد موسیقی حوزه هنری سازمان تبلیغات اسلامی.
- دهخدا. علی اکبر (۱۳۷۷). لغتنامه دهخدا. جلد ۱۳. تهران: دانشگاه تهران.
- رامهرمزی. ناخدا برزگ (۱۳۴۸). عجائب الهند بره و بحره. ترجمه محمد ملک زاده. تهران: بنیاد فرهنگ ایران.
- سدیدالسلطنه بندرعباسی، محمدعلی‌خان (۱۳۸۱). صید مروارید (المناص فی احوال غوص و الغواص). تهران: سازمان میراث فرهنگی کشور.
- صفت‌گل. منصور، وثوقی. محمداقبر (۱۳۸۵). اطلس بنادر و تاریخ دریانوردی ایران. تهران: سازمان بنادر و دریانوردی.
- ظهوری، محسن. (۱۳۹۲). آنها دریا را می‌فهمند. ماهنامه ایرانشناسی سرزمین من. شماره ۲۹. دی ماه ۱۳۹۰
- ، نقی زاده. گلی (۱۳۸۸). بادبان نوروژی. ماهنامه ایرانشناسی سرزمین من. شماره ۹.
- غریبی. عبدالحسین (۱۳۹۲). جفره ماهیتی. قم. صحیفه خرد.
- قاسمیان. مونا (۱۳۸۸). میراث چوبی نوح. ماهنامه ایرانشناسی سرزمین من. شماره ۳.
- مهدی زاده. ایمان (۱۳۸۸). دریا، جشن بیکران. ماهنامه ایرانشناسی سرزمین من. شماره ۴.
- نوربخش. حسین (۱۳۵۸). بندر لنگه در ساحل خلیج فارس. بندرعباس: اداره کل فرهنگ و هنر استان هرمزگان.
- (۱۳۷۴). بندر کنگ، شهر دریانوردان و کشتی‌سازان در ساحل خلیج فارس. تهران: مولف.
- (۱۳۸۱). فرهنگ دریایی خلیج فارس. تهران: امیرکبیر.
- نوری زاده بوشهری. اسماعیل (۱۳۲۴). نظری به ایران و خلیج فارس. تهران: بی‌نا.
- ویلسون. آرنولد تالبوت (۱۳۶۶). خلیج فارس. ترجمه محمد سعیدی. تهران: علمی و فرهنگی.

Agius. D. (2007). **Classic Ships of Islam**. Netherlands: Brill.

Kantor. H., Delougaz. P. (1996). **Chogha Mish**. Oriental Institute Publication. 1.

UNESCO (2011). **Intangible Cultural Heritage Domains**. With the support of the Government of Norway.

UNESCO (2011). **Decision of the Intergovernmental Committee**. Available from:

<https://ich.unesco.org/en/decisions/6.COM/8.10>.