

فرهنگ دریایی خلیج فارس

حسین نوربخش

به گفته ادوارد تایلور، فرهنگ مجموعه‌ای از کلیه دانستنی‌ها و اخلاقیات و آداب و رسوم و استعدادها و مهارت‌هایی است که انسان از طریق زندگی در جامعه کسب می‌کند.

در کتاب فرهنگ مردم شاهرود فرهنگ را «چکیده تلاش انسان در روند تاریخ برای پاسخ به نیازهای درونی و بیرونی وی یا به مفهومی وسیع‌تر برای پاسخ به نیازهای معنوی و مادی تعریف کرده است، هر نسلی میراث‌دار فرهنگ نسل قبل از خود است هر نسل باید این میراث را بارورتر کرده و به نسل بعد از خود تحویل دهد.»

دامنه فرهنگ دریایی، خصوصاً فرهنگ دریایی خلیج فارس بسیار وسیع و نامحدود است، تعریف فرهنگ، به هر زبان و در هر صورت نمی‌تواند تمام خصوصیات فرهنگ دریایی ایرانیان را در برگیرد و همه ابعاد آن را روشن سازد، فرهنگ دریایی کشورمان شامل همه دانسته‌ها، علوم، مهارت‌ها، واژه‌ها، آداب و رسوم، قصه‌ها، باورها، ابداعات و ابتکارات دریایی ایرانیان می‌شود که در طول تاریخ دریانوردی خود کسب کرده و مورد استفاده قرار داده و در طی قرن‌های بعدی در اختیار جهانیان قرار داده‌اند.



کشور ما به سبب تاریخ طولانی دریانوردی و وسعت آبهای تحت نظارت، دارای فرهنگ دریایی غنی و مفصلی است که خود موجد رسم‌ها و آیین‌های بسیار دریایی در گوشه و کنار سواحل ما می‌باشد.

راه‌های کوتاه دریایی

به عقیده پی‌یروسو نویسنده فرانسوی، چنین تصور می‌رود که هنر دریانوردی روزی ابداع شد که ملاحظه کردند راه‌های دریایی غالباً خیلی کوتاه‌تر و عملی‌تر از راه‌های زمینی می‌باشند.^۱

خلیج فارس، جایگاه بشر اولیه

قبل از ورود به بحث فرهنگ دریایی لازم می‌دانم اشاره کوتاهی به خلیج فارس بنمایم، نوشته‌اند خلیج فارس جایگاه بشر اولیه بوده است و انسان‌های نخستین برای اولین بار در این دریا به قایقرانی پرداختند و سپس هنر قایق‌سازی را همراه دانش و فرهنگ دریایی خود به آبراه‌ها و دریا‌های دیگر بردند و رموز کار را به همه انسان‌های ساحل‌نشین آموختند.

وادالا نایب کنسول فرانسه در بوشهر می‌نویسد: به طوری که مشهور است تاریخ بشر از کرانه‌های خلیج فارس آغاز گشته است، بنابراین خلیج فارس اولین دریایی است که انسان‌ها روی آن با قایق‌های کوچک بحریمایی کرده‌اند.^۲

تاریخ استقرار ایرانیان در جوار خلیج فارس

تاریخ استقرار ایرانیان در جزایر و سواحل خلیج فارس به هزاره دوم پیش از میلاد می‌رسد، 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. نویسندگان معاصر ایران نوزده نام به زبان‌های مختلف و چهل و هفت سند، از متون و اسناد تاریخی سراسر جهان ارائه کرده‌اند که در این اسناد معتبر همه جا دریای جنوبی ایران خلیج فارس خوانده شده است. بازرگانان خلیج فارس سال‌ها ارغوان صوری، اسفنج، مروارید و دیگر محصولات را با



کالاهای کرانه‌نشینان خلیج فارس، دریای مدیترانه و دریای چین مبادله می‌کردند و رونق بازرگانی دریایی را در این خط به اوج رسانیدند و به همراه کالاهای خویش فرهنگ و دانش دریایی خود را هم به دنیا عرضه داشتند.

نخستین ایرانی که کشتی ساخت و آیین دریانوردی را رواج داد

در فرهنگ دریایی و افسانه‌های کشور و در اشعار شعرای ما آمده است، نخستین کسی که در میان ایرانیان به ساختن کشتی دست زد، جمشید جم از سلسله پیشدادیان بود و مهمتر از آن پایه‌گذاری «آیین دریانوردی» و سایر آیین‌های ملی بوسیله او و نیز هدایت مردم به سمت و سوی دریا و دریانوردی است.

گذر کرد از آن پس به کشتی برآب ز کشور به کشور برآمد شتاب
 بنا به روایت تورات و قرآن کریم، اولین کشتی را حضرت نوح (ع) به امر پروردگار ساخت و منتظر ماند تا باران سیل آسا از آسمان باریدن گرفت و همه جا غرق در آب شد و بالاخره کشتی به امر خداوند روی آبها روان گردید و در پایان بر سر «کوه جودی» قرار گرفت و سبب پیدایش افسانه‌های بسیاری در اکثر کشورهای جهان گردید.

قدیمی‌ترین سند دریانوردی ایرانیان

تحقیقات نشان می‌دهد که در گذشته‌های دور حتی در ادوار قبل از تاریخ و مدتها پیش از اینکه حکومت‌های بزرگ در سرزمین‌های پهناور و پراکنده اقوام آریایی بوجود آیند ایرانیان به دریانوردی اشتغال داشته‌اند و متأسفانه با تهاجم اقوام گوناگون به کشور ما 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 به دست آمده و نشان می‌دهد نقوش این گویچه، مربوط به دوران قبل از پیدایش خط می‌باشد این گوی گلی از اکتشافات دو نفر از استادان معتبر باستان‌شناسی به نام‌های پرفسور دولو گاز P-DOLOUGAZ



(از دانشکده شرقی دانشگاه شیکاگو و پرفسور جی کانتور g-KANTOR استاد بخش زبان‌های خاور نزدیک دانشگاه کالیفرنیاست) به نوشته آنها ریشه فرهنگی این گوی گلی به ۶ هزار سال قبل از میلاد برمی گردد، نقشی که بر روی این گویچه گلی حک شده، تصویر سرکرده یا فرماندهی را نشان می‌کند که در یک کشتی سوار می‌باشد و از یک لشکرکشی دریایی، پیروزمندانه با تعدادی جنگاور و اسیر باز می‌گردد.

بنا به اظهار کارشناس میراث فرهنگی تهران مهره‌های مکشوفه از چغامیش به لحاظ قدمت (هزاره چهارم قبل از میلاد) می‌توانند مهم‌ترین و مستندترین و گویاترین مدارک تاریخی باشند زیرا تا این تاریخ خط اختراع نشده و ثبت وقایع تاریخی به صورت تصویر دارای اهمیت بسیاری است. به قرار اطلاع، دانشگاه شیکاگو تعدادی از لوحه‌های گلی خطدار و خصوصاً مهر دریانوردی را برای مطالعه از کشور خارج کرده است و در حال حاضر این آثار در آمریکا نگهداری می‌شود و امید آن هست که مهرها را به زودی به ایران بازگردانند.

رسم‌ها و آیین‌هایی که ریشه در فرهنگ دریایی ما دارند

بسیاری از رسم‌ها و آیین‌هایی که امروزه در آبهای خلیج فارس برپا می‌شود و از گذشته به یادگار مانده‌اند و بیشتر حکایت‌ها و قصه‌هایی که درباره پری دریایی، انسان‌های آبی، عجایب دریاها و مطالبی که درباره رمز و راز دریا بیان می‌شود، بدون شک ریشه در فرهنگ دریایی ما دارند، با مطالعه این رسم‌ها، آیین‌ها، قصه‌ها و گفته‌ها، به خوبی می‌توانیم پی به عمق، قدمت، دیرپایی، ماندگاری و گسترش فرهنگ دریایی خود ببریم.

ضمن رعایت اختصار لازم است به نمونه‌هایی از آنها در اینجا اشاره نمائیم:

۱- ایرانیان و روز جهانی دریانوردی

در گذشته، در فرهنگ دریایی ایرانیان، روز جهانی دریانوردی جایگاه خاصی داشته است. به استناد مدارک موجود، ایرانیان واضع روز جهانی دریانوردی می‌باشند و دریانوردان ما برای اولین بار در جهان این روز را تعیین کردند، جا دارد این موضوع اولاً در نوشته‌های فارسی و کتب درسی منعکس گردد، ثانیاً همه ساله برای زنده نگاه‌داشتن روز دریانوردی ایرانیان، مراسمی برپا



شود و ثالثاً موضوع به نحو مناسبی به اطلاع مردم و حتی سازمان‌های بین‌المللی دریانوردی رسانیده شود. ایرانیان نوروز را از جمشید جم می‌دانند و ما معتقدیم که روز جهانی دریانوردی ایرانیان از همان روزهایی که مردم ایران نوروز را گرامی داشتند برپا گردید و مورد توجه دریانوردان قرار گرفت. اگرچه دنیا روز هفتم مهرماه هر سال، برابر ۲۹ سپتامبر را روز جهانی دریانوردی اعلام کرده است ولی با توجه به مدارک و سوابق موجود می‌توان مدعی شد که نخستین ملت برگزارکننده روز جهانی دریانوردی، ملت ایران است.

ایرانیان باستان روز دهم مرداد هر سال را که برابر است با روز اول ماه اوت فرنگی، «نوروز دریا» می‌گفتند و آن را روز دریانوردی قرار داده بودند و این روز را که در حقیقت روز آغاز آرامش آب‌ها و بهار دریا و ورزش بادهای موسمی است، جشن می‌گرفتند و طی تشریفات خاصی قایق‌ها و کشتی‌های خود را آذین می‌بستند و با گل و گیاه و شاخه سبز درختان بویژه برگ نخل، سرشاخه درخت هرا، موز و نارگیل، به میانه دریا می‌رفتند و پس از شکر و سپاس به درگاه اهورا مزدا که دریا را آفریده و رام و مسخر انسان ساخته است، گل و گیاه و میوه‌ها را به نذر فرشته آب و دریا به پیشگاه خداوند هدیه می‌کردند^۳ و به آب‌های بیکران دریای پارس که به اعتقاد پیشینیان شامل دریای سرخ، خلیج فارس، دریای مکران، اقیانوس هند می‌شد می‌ریختند و به شادی می‌پرداختند.

بعد از گذشت قرن‌ها هنوز در تعدادی از بنادر خلیج فارس این مراسم در روز معین احیاء می‌شود، مثلاً در بندر کُنگ یکی از بنادر جنوبی کشور و نزدیک بندر لنگه همه ساله در اوایل مرداد مراسمی به نام سال نو دریایی برگزار می‌کنند و مردم شهر و روستاهای اطراف به دریا می‌روند و اعتقاد دارند که در این روز آب دریا شفادهنده و پاک‌کننده است و از این طریق رنج و بلا و مصیبت یک سال را از تن و بدن آنها دور می‌کند.

صیادان جزیره قشم هم روز اول مرداد هر سال را نوروز صیادی می‌نامند و جشن می‌گیرند و از صید و شکار آبزیان خودداری می‌نمایند و معتقدند که در این روز آبزیان دوره باروری خود را طی می‌کنند و صید آنها را گناه می‌شمارند و از روز بعد به صید می‌پردازند و همچنین اعتقاد



آنها بر این است که در آغاز نوروز صیادی تمام چشمه‌های معدنی به دریا می‌ریزند، از این رو برای رفع بیماریها به دریا می‌زنند تا بیماریهای خود را با آبهای معدنی از تن بشویند. علاوه بر سواحل کشور ما، هنوز در بعضی از کشورهای جهان خصوصاً دریانوردان بنادر هند و پاکستان که در ارتباط با فرهنگ دریایی خلیج فارس قرار داشته‌اند، در روز اول ماه اوت یعنی در اول سال دریایی ایرانیان بویژه آغاز بهار دریا، این روز را گرامی می‌دارند و به دریا می‌روند و نارگیل و موز به دریا می‌ریزند و آغاز سال دریایی را جشن می‌گیرند و آرزو می‌کنند سال آرام و خوبی در پیش داشته باشند.

موضوع نوروز دریایی و روز آغاز دریانوردی یعنی روز دهم مرداد ماه در کتاب‌های عجائب‌الهند ناخدا بزرگ رامهرمزی (۱۰۰۰ سال پیش) - الفوائد فی اصول علم البحر و القواعد، شیخ شهاب الدین احمد بن ماجد (۵۰۰ سال پیش)، نوشته‌های سلیمان مهری (چند سال بعد از ابن ماجد)، کتاب سرگذشت دریانوردی ایرانیان نوشته پرفسور هادی حسن (۱۹۲۸م)، کتاب بندر عباس و خلیج فارس و صید مروارید محمد علی خان سدید السلطنه کبابی و کتاب دریانوردی ایرانیان اسماعیل راثین و ایرانیان دریانورد اینجانب، به نوروز دریایی ایرانیان و روز دریانوردی اشاره شده است.

۲- داستان پری دریایی

قدیمی‌ترین قصه دریایی دنیا قصه پری دریایی است که تقریباً در همه کشورهای جهان شنیده می‌شود و ریشه در فرهنگ دریایی ما دارد.

با توجه به مدارکی که به دست آمده است نخستین کسی که درباره افسانه انسان ماهی «آ» یا «اوانس» بررسی کرده و یا افسانه آن را جمع‌آوری و نوشته است بروز Berosus یا برُسوس Berosus پیشوای مذهبی و کاهن بابلی است. با توجه به گزارش کاهن بابلی و نوشته‌های «ویل دورانت» در کتاب تاریخ تمدن بشری و دیگر نویسندگان و محققان موضوع «اوانس» انسان ماهی خلیج فارس، قدیمی‌ترین داستان و قصه از انسان ماهی یا پری دریایی در سطح جهان است که جایگاهش فلات ایران و خلیج فارس، بوده است.



با توجه به نوشته‌های موجود، مردمان بابل در قدیم الایام از تمدن بی‌بهره بودند و مخلوق عجیبی که نصف بدنش انسان و نصف دیگرش ماهی بود به نام «آنس» از دریا بیرون آمده و یا به نوشته دانشمندان روسی، از آسمان به خلیج فارس فرو شده و از آن بیرون آمده و قواعد نوشتن، آداب زندگانی، ستاره‌شناسی، مجسمه‌سازی، تدوین قوانین، دانش هندسه در، ساختن شهرها و معابد، ادبیات، علوم مختلف، هنرها، کشت زمین، ساختن ابزارهای مختلف را به مردم بابل آموخته است همچنین انسان‌ها را مجبور ساخت دانه‌های زمینی را تشخیص دهند و به ایشان آموخت که چگونه میوه‌ها را جمع‌آوری نمایند و خلاصه مردم را در هر چیزی که می‌توانست به ایشان تعلیم داد، نوشته‌اند از آن زمان هیچ روش اصلاحی بیشتری به مفاهیم او افزوده نگردیده است.

این موجود عجیب و افسانه‌ای و حکیم و دانا، صدا و گفتارش شمرده و انسانی بود و عادت داشت شب‌ها را در آب دریا بسر برده، روزها را در بین انسان‌ها بگذراند. می‌نویسند او و اخلافش ۶۹۱۳۰۰ سال مردم را ارشاد کردند و بعد از توفان بزرگ نوح این سلسله ناپدید شد. بنا به نوشته آقای علی سامی، حجاری درگاه شرقی سالن کاخ کوروش از دو شکل یکی «آ» خدای آب و دریا (که تنه و سر و پایش شکل انسان ولی یک شکل ماهی از سرتا پای او کشیده شده در پشت دارد) و مظهر دیگری که سر و پای آن مثل گاو است حجاری گردیده، نقش‌های این دو درگاه نقش منحصر به فردی است که ضمن حجاری‌های هخامنشی دیده نشده است. پدیده انسان ماهی یا پری دریایی از زمان‌های خیلی دور تاریخ در فرهنگ دریایی ایرانیان و خصوصا در قصه‌ها، کتاب‌های قدیمی و حتی اشعار شعرای نامی ما نام برده شده است از جمله در کلیات حکیم نظامی شاعر گرانمایه، چنین آمده است:

عروسان آبی چو خورشید و ماه همه شب برآیند از آن فُرضه گاه

و نیز در اشعار محیا شاعر سواحل و بنادر خلیج فارس از این موجود نام برده شده است.

۳- خلیج فارس دریای مقدس

در فرهنگ مردم ساحل خلیج فارس، انگشتی حضرت سلیمان (ع) جایگاه والایی را دارا می‌باشد، معروف است که حضرت سلیمان (ع) انگشتی داشتند که اعجاز می‌کرد و پیامبر خدا



به واسطه این انگشتی هرچه اراده می‌کرد در اختیارش قرار می‌گرفت. افسانه‌ها می‌گویند بعد از حضرت سلیمان (ع) انگشتی به دست ناهلان افتاد و از آن سوء استفاده کردند. در سواحل خلیج فارس انگشتی حضرت سلیمان به «انگشت زنهاری»، شهرت دارد، زیرا بنا به اعتقاد اهالی با قسم دادن به انگشتی مثلاً به نام حضرت سلیمان (ع)، هرچه می‌خواستند برای آنان فراهم می‌شد. داستانی هم در این باره در بین اهالی سینه به سینه نقل می‌شود، در پایان داستان انگشت زنهاری، قهرمانان داستان برای اینکه انگشتی به دست افراد نادرست نیفتد، به وسط خلیج فارس رفتند و انگشتی را در کوزه‌ای قرار داده و با چرم درب آن را محکم بسته و کوزه را به نام پروردگار عالمیان به آبهای دریای پارس سپردند و بازگشتند. باین جهت نزد مردم سواحل و بنادر در کشورمان، خلیج فارس دریای مقدسی است و برای اینکه تقدس و پاکی دریا بیشتر شود و در هنگام ورود و خروج شناورها، مسافران آنها مشمول برکت خداوند گردند و در طول سفر از خطرات دور باشند، نام تنگه ورودی خلیج فارس را از قرن‌های پیش، از اهورامزدا یعنی خداوند یگانه گرفتند و آن را به اسم «هرمز» مزین ساختند.

برای اثبات وجود انگشتی حضرت سلیمان در آبهای خلیج فارس نیاز به نشانه و به اصطلاح امروزی مدرک و سند است، در این مورد هم مردم سواحل خلیج فارس معتقد به حضور یک نوع ماهی می‌باشند که در خلیج فارس به دنبال انگشتی حضرت سلیمان می‌گردد. این ماهی به زبان عربی «دُخس» و در فارسی به «ماهی سلیمان» و «دولفین» معروف است. در بندرعباس به این «ماهی کَرابو» و یا «ماهی چیزکو» می‌گویند و معتقدند که این ماهی به دنبال چیزی می‌گردد و مرتباً صدایی از خود در می‌آورد که به گوش اهالی، «چیزکو» یعنی آن شئی یا انگشتی کو و کجاست، می‌رسد و به همین مناسبت نیز به «ماهی چیزکو» معروف شده است. اهالی بندر کنگ هم می‌گویند این ماهی همواره سرش را زیر آب کرده و بیرون می‌آورد و صدایی از خود بیرون می‌دهد که به اعتقاد عرب زبان‌ها «ماشوف» یعنی من ندیدم، پیدا نکردم، نجستم می‌باشد. دولفین‌ها در بیشتر قسمت‌های خلیج فارس خصوصاً در آبهای تنگه هرمز و آبهای بین جزایر دیده می‌شوند. وجود این ماهی و حرف‌هایی که درباره او می‌زنند سبب تداوم و استمرار «قصه انگشت



زنهاری» و جاویدان ماندن داستان گم شدن انگشتی حضرت سلیمان (ع) در خلیج فارس گردیده است.

۴- اثر دریا بر روی باروری انسان‌ها

در سواحل دریای پارس، اعتقاد به باروری انسان بر روی دریا، جایگاه ویژه‌ای در فرهنگ دریایی ساکنان آن دارد. در جوامع بشری موضوع نازایی نشانه ضعف و ناتوانی محسوب می‌شود و کسانی که دچار این مشکل باشند، همواره مورد سرزنش دیگران قرار می‌گیرند. از این روی در هر کجا که این نقص دیده می‌شود، مردمان آن به فکر چاره‌جویی می‌افتند. در بندر «کنگ»، شهر دریانوردان و کشتی‌سازان، دست به ابتکار جالبی زده‌اند و از زمان‌های دور مراسم «دریا ما بر» را اجرا می‌کنند و عجیب است که نتیجه هم گرفته‌اند، به این سبب به آن اعتقاد دارند و کم‌کم این مراسم جزء فرهنگ و معتقدات مردم کنگ درآمده است. ندرتاً اتفاق افتاده است که زن و مرد جوانی که با هم ازدواج کرده‌اند و مدتی هم از زندگی مشترک آنها سپری گردیده ولی صاحب فرزندی نشده‌اند در این صورت آن زن و شوهر به بزرگترهای بندر کنگ مراجعه کرده و در خواست اجرای مراسم دریا ما بر را می‌کنند، او هم دستور می‌دهد زن و شوهر را از بندر کنگ سوار بر جهاز (کشتی‌های چوبی دست‌ساز مردم کنگ) بکنند و از بری (یک خشکی) به (بر) دیگر ببرند، مثلاً از بندر کنگ به جزیره قشم در آبهای ایران و یا دوبی (یکی از شیخ‌نشین‌های جنوبی خلیج فارس) ببرند. به این ترتیب زن و شوهر سوار لنج و یا کشتی چوبی شده به جزیره قشم و یا دوبی، می‌روند و چند روزی در محل‌های مورد اشاره اقامت کرده و به استراحت می‌پردازند و بعد از گذشت این مدت دوباره سوار کشتی شده و به بندر کنگ باز می‌گردند و پس از بازگشت به شهر و بندر خود، بچه‌دار می‌شوند.

بنا به نوشته احمد نور دریایی کنگی: «مردمان بندر کنگ اعتقاد زیادی به مراسم «دریا ما بر» دارند و گپ‌تران (بزرگان شهر) می‌گویند «تا به حال سابقه نداشته است زن و شوهر جوانی که نابارور بوده‌اند، «دریا ما بر» را انجام دهند و بچه‌دار نشوند. چنین به نظر می‌رسد که مردم ساحل‌نشین بندر کنگ، اعتقاد به نیروی فوق طبیعی خلیج فارس در بارور ساختن انسان دارند.^۵



۵- فرشته نگهبان کشتی

دریانوردان قدیمی معتقد بودند که کشتی‌ها مانند انسان‌ها دارای فرشته‌های نگهبان هستند و برای اینکه فرشته نگهبان کشتی، همواره از کشتی و کشتی‌نشینان مراقبت و محافظت کند برحسب یک رسم قدیمی، همه روزه مقداری غذا برای این فرشته در گوشه‌ای از کشتی می‌گذاشتند که اغلب خوراک پرندگان دریا می‌شد.

در کتاب تمدن اسلامی به نقل از کتاب «عجائب الهند»، ناخدا بزرگ، به این مطلب چنین اشاره شده است: «همچنین در کشتی‌های اقیانوس‌پیما ظرفی از برنج و روغن هر روز برای فرشتگان نگهبان کشتی می‌گذارند». ابوزهر بُرختی ناخدا، یکی از بزرگان سیراف حکایت کرد مردی پنهان از چشم همه همراه دیگر بازرگانان و مسافران به کشتی او وارد و در گوشه‌ای پنهان شد. ناخدا وقتی پرسید که در این مدت نان و آب از کجا به دست می‌آوردی؟ گفت ملاحان کشتی هر روز ظرفی از برنج و سرشیر و سطلی آب برای ارواح خیر در مجاورت مکان من می‌گذاشتند و من از آن تغذیه می‌کردم.^۶

۶- شروع صید با نام خدا و پیامبران

بنا به اظهار یکی از دریانوردان سواحل و بنادر خلیج فارس، هر روز صبح قبل از شروع غوص، ناخدا با چوب خیزران بر عرشه کشتی می‌ایستاد و به غواص‌ها اشاره می‌کرد که جلو آمده و داخل دریا شوند. غواص‌ها یکی پس از دیگری جلو آمده و طبق یک رسم بسیار قدیمی با ذکر نام خدا به آب می‌افتادند و هیچ غواصی اجازه نداشت بدون ذکر نام خدا داخل آب شود، دکتر مهدی تجلی‌پور در این باره می‌نویسد:

«غواص خلیج فارس زمانی به نام خدای دریاها یا زمانی دیگر به نام خضر پیامبر (ع) و یا الیاس نبی (ع)، پیامبران همیشه زنده و حافظ دریانوردان و غواصان، دل به دریا می‌زند و چشمان فرو می‌بندد و سینه آب را می‌شکافد و چون به بستر دریا می‌رسد به رسن صدف تیغ می‌کشد و او را از صخره و بستر سخت دریا جدا کرده و با خود به کشتی می‌آورد». سابقه صید مروارید در خلیج فارس به قرن‌ها پیش از میلاد می‌رسد، بنا به نوشته آریان نویسنده یونانی (قرن دوم میلادی)



با استفاده از یادداشت‌های نیارکوس دریا سالار اسکندر (۳۲۶ قبل از میلاد)، در سال ورود نثارک، در سواحل خلیج فارس مردم بومی مبادرت به صید مروارید می‌کردند.

۷- رسم گفتن الله اکبر در روی کشتی

دریانوردان ایرانی، در روی دریا برای نشان دادن خوشحالی خویش و یا برطرف کردن نگرانی از مسافران و یا به هنگام رفع خطر از کشتی و دیدن ساحل، در لحظات حساس مسافرت، صدای خود را به تکبیر بلند می‌کردند و این کلمه همیشه کارساز، مشکل‌گشا و امیدوارکننده بود. آدام متر به استناد مطالب کتاب عجائب الهند ناخدا بزرگ می‌نویسد:

«به علت فاقد بودن کشتی‌ها از هرگونه ابزار دریانوردی، مسافرت با انواع خطرات همراه بود و اگر کشتیبانی هفت بار این راه را می‌رفت و باز می‌گشت تعجب می‌کردند و مسافر وقتی به چین می‌رسید بسیار تعجب می‌کردند و بازگشت به وطن را تقریباً محال می‌انگاشتند و جای شگفتی نیست که وقتی مردی از بالای دکل اولین علامت خاک وطن را مشاهده می‌کرد با «الله اکبر» اعلام می‌نمود و جمیع کشتی نشستگان فریاد می‌زدند: الله اکبر! و به یکدیگر تبریک می‌گفتند و از شدت شوق می‌گریستند.^۷ علاوه بر موارد مذکور، دریانوردان هرگاه در دریا با حمله نهنگ و کوسه و غراب شیطان و با بای دریا مواجه می‌گشتند، دسته‌جمعی صدا را به گفتن تکبیر بلند می‌کردند و آنقدر الله اکبر می‌گفتند تا غراب شیطان و یا خطر دریایی از نظر آنها محو گردد.

۸- سهمی از تور ماهی برای افراد مستمند

به نوشته شادروان انجم روز، هر صیاد بندری به هنگام بالا آمدن تور ماهی بهر یک از افراد نوجوانی که از مادر یا پدر فقیر و ندارشان مأمور آمدن به کنار ساحل و در انتظار وصول تور ماهی است و به هریک از این اطفال و نوجوانان مقداری ماهی نیز به رایگان می‌دهند. چه نیک می‌گوید سعدی بزرگوار و ناصح عالی مقدار ایران که:

نکوئی کن امسال چون ده تراست که سال دگر، دیگری دهخداست^۸

۹- مشارکت فقرا در مال‌التجاره کشتی

در روزگاران گذشته در سواحل و بنادر خلیج فارس، بین دریانوردان ایرانی رسم بر این بود که برای سلامتی کشتی و کشتی‌نشینان و برخورداری از دعای خیر ساکنین تهیدست سواحل و بنادر،



قبل از آغاز سفر دریایی از هر خانه کالایی هر چند اندک می‌خواستند و آن را به امانت با خود می‌بردند. پس از فروش، از همان محل کالای دیگری می‌خریدند و دوباره آن را می‌فروختند و سرانجام حاصل کار را بدون کسر دستمزد، به صاحبان کالا بر می‌گردانیدند.

این گونه معاملات را برای کمک به مستمندان انجام می‌دادند و آن را به فال نیک می‌گرفتند و برای رضای خدا دست به آن می‌زدند. بهترین نمونه و مصداق این رسم نیکو یکی «داستان گربه قیس» است که در «تاریخ و صاف» آمده است و دیگری حکایت «دُرّ یتیم» می‌باشد که «خواجه نصیر طوسی» در کتاب تنسوخ نامه خود آن را به رشته تحریر درآورده است.

۱۰- رسم به دریا سپردن مرده

اگر ضمن مسافرت دریایی و یا به هنگام صید مروارید یکی از افراد کشتی به علتی فوت می‌شد و جهاز یا کشتی از ساحل دور بود، مرده را غسل می‌دادند و کفن پیچ می‌کردند و در صورت نبودن کفن با حصیر و طناب او را می‌پوشانیدند و دسته‌جمعی بر او نماز می‌خواندند و سنگ و یا زنجیر لنگر کشتی و یا تکه آهنی به پایش می‌بستند و او را با سر به دریا می‌انداختند. وقتی در مورد علت و سبب و ریشه فرهنگی آن جستجو کردیم اهالی کنگ گفتند: هر کشتی که در آن مرده باشد پیش نمی‌رود. از این روی مرده را به دریا می‌اندازند و این رسم از قدیم در نزد دریانوردان ایرانی رایج و معمول و مرسوم بوده است. در لغتنامه دهخدا در این باره چنین آمده است: نزد اهل دریا مقرر است که هرکشتی که در آن مرده یا استخوان مرده گذاشته باشند آن البته توفانی می‌گردد و چنانچه از این مطلع تاثیر معلوم می‌شود:

چو دل در سینه شد افسرده، عصیان می‌شود پیدا

در آن کشتی که باشد مرده توفان می‌شود پیدا

شاید به خاطر رواج این عقیده از جانب دریانوردان ایرانی به سواحل و آب‌های دیگر مناطق باشد که در سراسر جهان رسم به آب انداختن مرده‌ها به همین صورت همچنان باقی است و انجام می‌شود.



بخش دوم: تاثیر فرهنگ دریایی ایرانیان در زندگی سایر ملل

سفرهای دریایی مستمر و بدون وقفه ایرانیان به سواحل و بنادر دور دست، توسعه هرچه بیشتر قلمرو دریایی ایرانیان، ابداعات و ابتکارات ایرانیان در زمینه کشتی‌سازی، ابزارها و لوازم کشتی، هدایت کشتی‌ها، راه‌نامه‌ها، دستورالعمل‌های دریایی، ترسیم نقشه‌ها، تعیین مسیرهای عبور و مرور کشتی‌ها، ابداع لغات، واژه‌ها، اصطلاحات و بسیاری از مسائل دیگر دریایی، سبب به وجود آمدن فرهنگی بسیار غنی، پربار، دیرپا در امر صید، دریا و کشتی و توسعه و نفوذ این فرهنگ در بین دریانوردان سایر ملل و ساکنان سواحل و بنادر دور و نزدیک گردید بطوری که بسیاری از اصطلاحات دریایی و آداب و رسوم رایج در بعضی از سواحل و خصوصاً نام تعدادی از بنادر، جزایر، شناورها، وسایل و ابزار کشتی‌ها و صید آبزیان، خاستگاه پارسی و ایرانی داشت. اصطلاحات، نام‌ها و واژه‌های دریایی مورد اشاره، یادگار روزگارانی است که ایرانیان در عرصه دریاها و اقیانوس‌ها، نام‌آور، ممتاز و در بیشتر امور دریایی پیشگام و نوآور بودند. به منظور آشنایی با نوع و گسترش فرهنگ دریایی ایرانیان به حوزه فعالیت دریایی سایر ملت‌ها لازم است نگاهی به نوشته‌های نویسندگان و محققان ایرانی و خارجی بیندازیم و به بررسی تحقیقات و نوشته‌های آنان بپردازیم:

آثار ایرانیان در زندگی دریایی سایر ملل

در سمینار سال ۱۳۴۲ خلیج فارس، در زمینه تاثیر فرهنگ دریایی ایرانیان در زندگی ملل دیگر چنین عنوان گردید: به هر حال ایرانیان اثرات بسیاری در زندگی دریایی تازیان و سایر ملل بویژه ملل مجاور خلیج فارس به جای گذاشتند. واژه‌های دریایی پارسی همانند: بندر، دفتر، ناخدا، دکل، خور و غیره در زبان تازی فراوان دیده می‌شود. در اصطلاحات دریایی بین‌المللی نیز به لغاتی که ریشه فارسی دارند همانند: کانال، لنگر، ناو، ناوی و غیره برخورد می‌کنیم.^۹

در این قسمت از تحقیق تحت عناوین زیر به اختصار مطالبی به عرض خواهد رسید:

- آثار ایرانیان در فرهنگ دریایی اعراب؛

- واژه‌ها و نام‌های پارسی در قاموس کشتی‌رانی اقیانوس هند؛



- مدارک زبان‌شناختی پرفسور هادی حسن.

۱- آثار ایرانیان در فرهنگ دریایی اعراب

جرج حورانی، در مورد آثاری که ایرانیان در زندگی دریایی اعراب به جای گذارده‌اند ناگزیر به اعتراف شده و می‌نویسد: «به هر حال پارسیان اثرهای بسیاری در زندگانی دریایی آن روزگار به جای گذاشتند، بسیاری از واژه‌ها که خاستگاه پارسی دارد، در واژه‌های دریایی عرب‌های سده‌های میانه یافت می‌شود.»

از جمله: بلنج (اتاق کشتی)، بندر (در آفریقای شرقی، گرد خط استوا، کرانه‌های عربستان، گرداگرد دریای هند)، دفتر (دستور کشتی‌رانی)، دونیچ (قایق‌های روی کشتی)، دیده‌بان (کسی که از بالای دکل کشتی دیده‌بانی می‌کرد)، خن (نقطه قطب نما، انبار کشتی)، ناخدا یا ناخدا: جمع ناوخذ، از فارسی ناوخذ، رهمانی (دستورنامه دریایی، از فارسی رهنامه)، سنبوق (یک نوع کشتی). حورانی اضافه می‌کند: «نام بسیاری از ناخدایان که در کتاب «عجائب الهند ناخدا بزرگ» یاد شده پارسی است، چون بزرگ، ایرانی بوده و بسیاری از داستان‌های خود را از میان ناخدایان ایرانی بندر سیراف گردآوری کرده بود. بالاخره حتی چینی‌ها عرب‌ها را به نام تاشیه که از فارسی تازیک، از قبیله «تی» می‌آید، می‌شناختند.^{۱۰}

ترجمه نام ناخدا و رُبان فارسی به عربی

دکتر محمود مقدم در قسمت آخر کتاب دریانوردی هند تالیف حورانی درباره ترجمه دو نام ناخدا و رُبان می‌نویسد: «در این کتاب، نویسنده در ترجمه «ناخدا» و «ربان» دچار اشکال شده است و اولی را (SHIPMASTER) و دومی را (CAPTAIN) ترجمه کرده است. این مشکل از اینجا بیرون آمده که «ربان» از واژه عربی گرفته شده و در کتاب لغت به معنای «مہتر کشتیانان» آمده است، در صورتی که ربان صورت دیگری از رهبان فارسی است و معنای آن PILOT است، درست‌تر بود که ناخدا (CAPTAIN) و ربان (PILOT) ترجمه شود. گذشته از واژه‌های رهبان و



رهنامه یا راهنامه (دستور کشتی‌رانی)، دو واژه دیگر فارسی یعنی رهدار و رهدان نیز در عربی برای دریانوردی به کار رفته است.

در یک کتیبه کوفی در آنام هند و چین از سال ۴۳۱ هجری که به عربی است از ابوکامل، از دریانوردی نام برده شده که عنوان «راهدار» داشته است و نیز در کتاب *المسالك و الممالك* ابن خردادبه از «راذانیه» یاد شده که چند زبان می‌دانستند و از راه خشکی و دریا میان شرق و غرب سفر می‌کردند، راذان صورت دیگری از راهدان است و مانند ربان (ه) از میان آن افتاده است.^{۱۱}

واژه‌های پارسی در قاموس عربی

دکتر تکمیل همایون، در مقاله «اسلام و تداوم نقش زندگی ایران در خلیج فارس» درباره واژه‌های پارسی که در فرهنگ و زبان عرب نفوذ کرده و ماندگار شده است. مطالب مفصلی دارد که خلاصه آن چنین است: در دوران رونق مجدد بازرگانی در خلیج فارس، در بسیاری از امور تجارتی و اجتماعی زیست مشترک در تمدن نوین اسلامی، نام‌های فارسی به شهرها و بندرهای موجود باقی است. واژه‌های جدیدی در قاموس‌های فارسی عربی داخل گردید که مرحوم استاد جلال‌الدین همایی عدد آنها را تا سه، چهار هزار رسانده است و تعدادی از واژه‌های فارسی یا عربی یا معرب به علت اهمیت و گیرایی، به زبان‌های اروپایی وارد شد. بسیاری از اوزان و مقیاس‌های معمول میان غواصان و کشتیرانان و اصطلاحات و علایم دریایی و گاه نام بادهای نیز هم‌اکنون باقی مانده است که بررسی آنها خود می‌تواند موضوع دیگری برای نوشتن باشد.

«شهر مرکزی بحرین همان منامه فارسی است و نام سیما هیچ، معرب سیم ماهی است. دو نخل معروف منطقه نام «نخل مرزبان و نخل زنگی» را داراست [که نام‌های فارسی است] واژه چینی تاشیه که به عرب‌ها گفته می‌شود، چینی شد، واژه تازیک فارسی دانسته شده است. افزون بر اینها واژه‌های بسیار که یادآور اهمیت زبان و فرهنگ ایران در امر دریانوردی و کشتیرانی می‌تواند باشد، وجود دارد که مورد توجه محققان قرار گرفته است.^{۱۲}



۲- واژه‌های ایرانی در قاموس کشتیرانی اقیانوس هند

دکتر اقتداری، دربارهٔ واژه‌های ایرانی در قاموس کشتیرانی اقیانوس هند، چنین نوشته است: «کلمات رهنامه، رهبان، رهمانج، رحمانی، رهدار، راه‌دان، لنگر، بندر، دفتر، سُکان، زام، ناخدا، خن، (طبقه و انبار کشتی)، خَن بادنما (خانه‌های بادنما)، زیرباد و امثال آنها که در قاموس کشتیرانی اقیانوس هند قرن‌ها به کار رفته و امروز هم به کار می‌رود و مانند نام بیشتر ستارگان آسمان برای استفاده در کشتیرانی از قبیل: تیر، ناگه، سماک و غیره به آسانی و فراوانی در لهجه‌ها و زبان‌های دریانوردان شرق آفریقا، سرانندیپ و هندوستان و جاوه و مالایا و آسیای جنوب شرقی می‌توان شنید و دریافت کرد، همهٔ آنها فارسی و بازمانده روزگاری است که ایرانیان در دریای فارس پیشتاز و پرکار و شهره بوده‌اند.

نام کشور چین که در دنیای قدیم چینستان خوانده می‌شده، صورت پارسی دارد و چینیان، ایران را پوسه و عربستان را تاشه می‌نامیدند که در متون قدیمی چینی به جای مانده است و صورت دیگری از کلمه‌های پارسی و تازی بوده است.^{۱۳}

نام‌های پارسی در ناورانی دریای هند

دکتر مقدم، در پایان ترجمهٔ کتاب جرج حورانی (نویسندهٔ عرب) دربارهٔ سرگردانی نویسندهٔ کتاب دریانوردی عرب به خاطر چسباندن اعراب به علم دریانوردی توضیحاتی می‌دهد که قابل توجه است:

«می‌خوانیم که مردم عربستان در دریای (هند) و (چین) کشتیرانی می‌کردند ولی وقتی در عین حال می‌بینیم بندر، کشتی، ناخدا، رهبان، خانه‌های بادنما و ده‌ها اصطلاح دیگر دریایی و ناورانی و راهنمای که دستور ناورانی در دریای هند را بر دارد، همه نام فارسی دارند، به وضع ناورانی آنها که دریانوردی در دریای هند را انجام می‌دادند و اداره می‌کردند پی می‌بریم.

همچنین اضافه می‌کند: گرداگرد دریای هند از زنگبار گرفته تا مالابار و ده‌ها «بار» دیگر که نام کرانه‌های این دریا از آفریقا تا هند شرقی است، نام‌هایی است که ایرانیان به آنها داده‌اند و از



روزگار کهن تا امروز به همین نام‌ها خوانده می‌شوند. همچنین است واژه «بندر» که در نام‌های بسیاری در این دریا دیده می‌شود.....»^{۱۴}

۳- مدارک زبان‌شناختی پرفسور هادی حسن

پرفسور هادی حسن دانشمند هندی است که با نوشتن کتاب سرگذشت کشتیرانی ایرانیان، حق بسیاری بر گردن ما دارد، به استناد لغات و نام‌های ایرانی که از پارسی به زبان‌های دیگر راه یافته است ثابت می‌کند که دریانوردی و فرهنگ دریایی ساسانیان از سیلان تا چین توسعه داشته است. دکتر احمد اقتداری درباره وی می‌نویسد:

«مرحوم پرفسور هادی حسن، استاد فقید دانشگاه علیگره هندوستان، واقعیات تاریخی و طبیعی را به زیر ذره‌بین تحقیق علمی گذاشته است و کتاب او که در سال ۱۹۲۸ میلادی در لندن چاپ شده، بهترین توصیف از دریانوردی ایرانیان را توأم با دقت نظر علمی و نقد و بررسی و تحقیق در همه مباحث آن ارائه داده است.»^{۱۵}

هادی حسن درباره نام‌ها، لغات و کلمات ایرانیان که به زبان‌های بیگانه راه یافته است مطالب مفصلی دارد که خلاصه آنها چنین است:

«سند مکتوب تنها منبع تاریخ نیست و مدارک فقه‌اللغه‌ای (زبان‌شناختی) نیز نشان می‌دهد که دریانوردی ساسانیان به فراسوی سیلان و حدود قلمرو حمیر تا سوماترا و بنادر چین نیز گسترش یافته بود، دقت نظر آقای گابریل فراند، این مدرک را کامل، دقیق و قاطع ساخته است.

وی می‌نویسد: درباره نقشی که اعراب در تثبیت و توسعه روابط دریایی بین بنادر خلیج فارس و خاور دور بازی می‌کردند، به نظر من زیاد غلو شده است، بیشتر احتمال دارد که اعراب به سادگی فقط مسیری را طی می‌کردند که ایرانی‌ها گشوده بودند.

لغت «ناخدا» را اعراب از آنها گرفته‌اند که با همان معنی و املا به زبان عربی راه یافته است.

واژه «بغبور» به گفته «ابن خرداد به» یا «فغفور» به گفته مسعودی و ابوالفدا، که به امپراتور چین گفته می‌شود، گونه عربی واژه فارسی «بغبور» به معنی (فرزند خدا) است که ترجمه لفظ چینی «تین تسو» به معنی «فرزند آسمان» است.»



بسیاری از نام‌هایی که در متون عربی به کار رفته است مانند دیبجات، خشنامی، صندرفولات، پولوکندر از نام‌های مکان‌های محلی فارسی مشتق شده‌اند. در تواریخ سلسله شاهان چینی مربوط به اواخر قرن چهارم تا آغاز قرن هفتم میلادی، تمامی محصولات هند و چین، سیلان، هندوستان، عربستان، ساحل شرقی آفریقا را امتعه «پوسی» یعنی ایران زمین که کشور اصلی غالب واردکنندگان این کالاها به چین است می‌نامیدند. اعراب، آفریقای شرقی و سیاه‌پوستان آنجا را زنج یا زنجی می‌نامند (تلفظ قدیمی زنگ، زنگی) (تلفظ امروزی، زنج و زنجی) که همگی از واژه ایرانی زنگ و زنگی گرفته شده است و بالاخره چینی‌ها اعراب را با نام «تاشی» می‌شناسند که همان لفظ تازی یا تاجیک فارسی است، بنابراین، این ایرانی‌ها بودند که اعراب را با همان نامی که قبلاً خود بر آنها نهاده بودند به چینی‌ها شناساندند.

در همین کتاب پرفسور هادی حسن از قول گابریل فراند، درباره عنصر ایرانی در قطب‌نمای عربی صحبت می‌کند و می‌نویسد:

کلمات قطب الجاه به معنی شمال همان «گاه» فارسی است، کلمه تیر در مطلع التیر و در مغیب التیر همان تیر فارسی چهارمین ماه سال شمسی ایرانیان می‌باشد، سلبار در مطلع السلبار و در مغیب السلبار همان سربار فارسی می‌باشد. بالاخره خن در عربی به معنی یک درجه قطب‌نما مخفف خانه، کلمه فارسی است.

گابریل فراند محقق فرانسوی می‌گوید که به کار بردن سه واژه فارسی یعنی تیر، گاه و سلبار، در میان اسامی عربی برای قطب‌نما را به چیز دیگری نمی‌توان تعبیر کرد، مگر آنکه آنها را از قطب‌نمای ایرانی اقتباس کرده باشند.

نمونه‌هایی از واژه‌های دریایی ایرانیان

در فرهنگ سایر ملل

الف: در فرهنگ انگلیسی



در فرهنگ دریایی انگلیس کلمات پارسی لنگر، باره (بارگی)، کشتی، ناو، قنات و «لت» به صورت‌های مختلف به کارگرفته شده‌اند و همه آنها ریشه پارسی و ایرانی دارند، به تعدادی از آنها در اینجا اشاره می‌نماید:

۱- لنگر (انکر)

ANCHOR لنگر- لنگر کشتی

ANCHORING لنگر انداختن

ANCHORAGE لنگرگاه- لنگراندازی

TOLIFTANCHOR لنگر برگرفتن، با لنگر بالا کشیدن

لنگر وسیله‌ای است که کشتی را در نقطه‌ای از دریا ثابت نگاه می‌دارد، لغت انجر عربی و انکر ANCHOR انگلیسی، از لنگر فارسی است، انکر و لنگر هر دو در فارسی آمده و به زبان‌های دیگر راه یافته است.

۲- باره- بارج

BARGE بارج، دویه، کرجی، با قایق حمل کردن

BARGEE بارجی، کرجی‌بان

BARGEMAN قایقران

به کشتی نشستن (EMBARK)- سوار کشتی شدن (EMBARKTION)

بارج، بارجه نوعی کشتی و شناور است، فارسی آن «باره»، بارگی و پهلوی آن بازک یا بارج است. به قول دکتر سجادیه در یونانی آن را به صورت «باریس» و در قبطی به صورت بری و در انگلیسی (BARGE) می‌نویسند.

۳- ناو

NAV کشتی

NAVAL وابسته به کشتی و یا نیروی دریایی

NAVIGABLE قابل کشتی‌رانی، کشتی رو



ناوران، کشتی ران (NAVIGATOR) - ناورانی (NAVIGATION) - کشتی جنگی - نیروی دریایی (NAVY) - محوطه مخصوص لنگراندازی ناوگان (NAVY-YARD).
 ناو به معنی کشتی و شناور دریایی و یک نام پارسی است، ناو در اسم بندر (نابند، ناوبند)، درجات نیروی دریایی (ناوبد، ناوی، ناویان، مهنای، ناسروان)، ناوگان، ناوخدا (خدا و صاحب کشتی)، به کار رفته است.
 به نوشته دکتر سجادیه «درکشیه داریوش، ناوتاک = قابل کشتی رانی، از ریشه ناو و ناوگان، از فارسی باستان، روشن است.»^{۱۶}

۴- بیماری دریا

بیماری دریا (NAUS)، ریشه‌ای بس کهن در تاریخ بشری دارد، نخستین گزارش‌هایی که از این بیماری در دست است منسوب به سقراط حکیم (۳۷۵ تا ۴۰۰ ق.م)، بزرگ‌ترین پزشک جهان باستان است.
 (NAUSEN) به معنای تهوع مأخوذ از (NAUXIA) به مفهوم بیماری دریا است که به نوبه خود از NAUS که با «ناو» فارسی به معنی کشتی هم‌ریشه است، مشتق شده است.^{۱۷}

۵- کشتی - شپ

کشتی شناور دریایی (SHIP)، کشتی یک اسم پارسی است و ممکن است ریشه آن از خشپات (XSHAPA-PAT) به معنی نگهبان شب، شب پا، پاسدار دریا که نام فانوس‌های دریایی ایرانیان است آمده باشد، همچنین می‌توان گفت، خُشَب (XOSHAB) اسم عام کشتی در نزد اعراب و شپ (SHIP) در زبان انگلیسی از نام فانوس‌های دریایی ایرانیان باشد، چرا که فانوس‌های دریایی ابداعی ایرانیان هم ثابت و هم بعضاً به صورت یک قایق بر روی آب دریا در حال حرکت بوده‌اند و این احتمال هست که ریشه کشتی و شپ انگلیسی، از خشپات پارسی باشد.

۶- لَت

لتین، بادبان لچکی (سه گوش) LATEEN

لت، لشک، لچک، یک اسم پارسی است، لت پارچه چهارگوشی است که دو گوشه آن را بر بالای هم می‌انداختند و آن را سه گوش می‌کردند و از آن به عنوان بادبان بهره می‌بردند، هنوز



هم در سواحل و بنادر خلیج فارس به پارچه یا تکه‌ای از پارچه (لک یا لت) می‌گویند، از لت، لتکا (قایق، بلم)، لتکه (زورق)، لتکه‌چی، لتکاچی (کرجی‌بان، قایقران) مشتق شده است.

۷- قنات

CANAL

کانال، کنال، ترعه، زه آب، کاریز، آب راه

CANALIZATION

مجراسازی، زه کشتی

به نوشته دکتر محمد مقدم، مترجم فاضل کتاب دریانوردی عرب، کانال از ریشه کن، کندن، خندق و قنات فارسی است.

ب: در فرهنگ عرب

اصطلاحات و نام‌های بسیاری در زبان و فرهنگ دریایی اعراب وجود دارد که دارای ریشه پارسی و ایرانی است که جا دارد در این زمینه تحقیق کامل و مستقلی صورت گیرد، چون در اینجا فرصت پرداختن به آنها نمی‌باشد، بنابراین به ذکر چند اسم بطور نمونه اکتفا می‌شود:

اُسْتَم از استام و استل فارسی به معنی (میانۀ دریا)

انجر: از ریشه لنگر فارسی

بارجه: یا بیرجه نوعی کشتی از باره و بارگی فارسی

بَلَم: به معنی زورق کوچک

بندر: جایی در کنار دریا از ریشه فارسی

خلیج: شاخه‌ای از دریا، از نام پارسی

خَن: یکی از خانه‌های قطب‌نما از خانه فارسی

خور: شاخه‌ای از دریا

دریاچه: از دریاچه فارسی

سُکَن: از سوکان فارسی وسیله‌ای که در کشتی قرار دارد و به کشتی جهت و سوء و سمت می‌دهد.

ناخدا: صاحب و مالک و خدای کشتی از ناخدای فارسی



و صدها امثال این لغات، کلمات و اسامی.

آنچه در نوشته‌های محققان ایرانی و خارجی آمده، نمونه‌های کوچکی از نشر یک تمدن بزرگ و دیرپا و ریشه‌دار و نفوذ فرهنگی بسیار غنی و پویا در دریانوردی و صیادی در سراسر آبهای خلیج فارس، دریای سرخ، دریای عمان، اقیانوس هند، دریای چین و دیگر دریاها، از گذشته تا به امروز است و نشان از آن دارد که هنوز لغات، کلمات و اصطلاحات دریایی بسیاری در فرهنگ کشورها و دریا‌های مجاور وجود دارد که ریشه در زبان پارسی دارند و باید برای پیدا کردن آن همت گماشت و دست به تحقیقات دامنه‌داری زد و همه آنها را در یکجا گردآورد و برای نسل‌های آینده به ودیعه گذارد، وجود اینهمه، لغت، نام، اصطلاح و واژه دریایی ایرانی در فرهنگ دریایی ملت‌های دور و نزدیک یکی دیگر از افتخارات ایرانیان است.

پی‌نوشت‌ها

۱. روسو، پی‌یر، (۱۳۴۶)، *تاریخ صنایع و اختراعات*، ترجمه حسن صفاری، تهران، امیرکبیر.
۲. وادالا، (۱۳۶۴)، *خلیج فارس در عصر استعمار*، ترجمه پرفسور شفیع جوادی، تهران موسسه جغرافیایی و کارتوگرافی سحاب.
۳. رسم هدیه دادن و یا مجازات دریا، ریشه در فرهنگ زمان باستان دارد، خشایار شاه در تاریخ ۴۸۰ قبل از میلاد به هلس پونت و تنگه داردانل رسید و چون در آنجا پلهایی ساخت و بر اثر باد خراب شد، دستور داد سازندگان پل‌ها را مجازات کردند و بعد دو زنجیر به نشان به غل و زنجیر کشیدن دریا در آب افکندند، سپس در طلوع خورشید خشایار شاه، جرعه‌ای شراب در ظرفی از زر ناب ریخت و آفتاب را نیایش کرد. پس از آن، یک جام و یک صراحی زرین و یک قبضه شمشیر پارسی به «هلس پونت» انداخت و پس از این مراسم دستور داد سپاهیان از پل‌ها عبور کردند: (ایران باستان - حسن پیرنیا).
۴. دورانت، ویل، *تاریخ تمدن مشرق زمین، گاهواره تمدن*، مترجمان احمد آرام و ... چاپ سوم، ۱۳۷۰، ص ۳۴۲.
۵. دریایی، احمد نور، *مراسم آیینی و فولکلور مردم بندر کنگ*، ناشر نشر احسان، چاپ سال ۱۳۸۴، ص ۹۴-۹۳.
۶. کتاب *عجائب الهند*، ناخدا بزرگ شهریار رامهرمزی، ترجمه محمد ملک‌زاده بنیاد فرهنگ ایران، تهران، ص ۱۹.
۷. متز، آدام، *تمدن اسلامی*، به نقل از کتاب *عجائب الهند*، ص ۹۱-۸۵.
۸. انجم روز، عباس، *خرمستان ایران*، ناشر مؤلف، سال ۱۳۷۳، ص ۱۳۸.
۹. مجموعه مقالات سمینار خلیج فارس، از انتشارات اداره کل رادیو، جلد دوم، ص ۷۹.
۱۰. حورانی، جرج ف.، *دریانوردی عرب در دریای هند*، ترجمه محمود مقدم، کتابخانه ابن سینا، ۱۳۳۸، ص ۸۸-۸۷.
۱۱. همان مأخذ، ص ۱۸۳-۱۸۱.
۱۲. تکمیل همایون، ناصر، مجموعه مقالات سمینار بررسی مسائل خلیج فارس، ص ۱۸۴.
۱۳. اقتداری، احمد، از دریای پارس تا دریای چین، از انتشارات شرکت تحقیق و انتشار مسائل حمل و نقل ایران، ۱۳۶۴، ص ۲۷.



۱۴. راثین، اسماعیل، *دریانوردی ایرانیان*، جلد اول، ص ۴۸۵.
۱۵. حسن، پرفسور هادی، *سرگذشت کشتی‌رانی ایرانیان*، ترجمه امید اقتداری، تحشیه احمد اقتداری، ناشر شرکت به نشر، ۱۳۷۱، ص ۱۴-۱۳.
۱۶. *مجله آبریان*، شماره ۱-۲، ۱۳۷۳، ص ۳۳.
۱۷. *مجله آبریان*، سال هفتم، شماره ۳، ۱۳۷۵، ص ۱۶ از مقاله دریازدگی نوشته دکتر عبدالحمید حسین پناه.