



بررسی نقوش کشتی‌های تاریخی بر روی آثار معماری سواحل خلیج فارس



حسین توفیق‌یان

عضو هیأت علمی پژوهشکده باستان‌شناسی

پروسی نقوش کشتی‌های تاریخی بر روی آثار معماری سواحل خلیج فارس

حسن توفیقیان

عضو هیأت علمی پژوهشکده باستان‌شناسی

htofighian@yahoo.com

اتفاق افتاده است. در دوران تاریخی تعدادی از مهمترین مدارک کشف شده در این زمینه که نشان دهنده شکل کلی کشتی‌های تجاری در دوره ساسانی و اوایل اسلام می‌باشد، بر روی ورودی خانه‌های اعیانی محوطه "K" و "F" در سیراف شناسایی شده است. این تصاویر که به صورت خطوط کنده شده بر سطح آهکی دیوار فضاهای معماری دیده می‌شود، شامل بدنه دو کشتی تجاری با سه دکل و بادبان است که قابل مقایسه با لنج‌های باربری امروزی است. در نقوش یاد شده جزئیات بیشتری شامل سکان کشتی و نرده‌های چوبی لبه عرشه در قسمت عقب قابل مشاهده است. شباهت بسیار این کشتی به کشتی‌های تجاری سنتی امروزی یعنی لنج‌ها، نشان دهنده استمرار سنت ساخت کشتی‌های سنتی و لنج‌های امروزی از روزگاران گذشته تا به حال است.

واژه‌های کلیدی

خلیج فارس، کشتی‌های تاریخی، سیراف، بین‌النهرین

مقدمه

در مطالعات دریانوردی، کشتی رانی و تجارت دریایی خلیج فارس در دنیای باستان، عوامل زیر مورد دقت نظر قرار می‌گیرد:

- ۱- تکنولوژی در دسترس، مواد خام و میزان توانایی دریانوردی در هر دوره
- ۲- وضعیت دریایی - محیطی شامل فاصله از آبهای آزاد که می‌بایست طی می‌شد، جزایر و تغییرات سطح دریا
- ۳- اهداف سفرهای دریایی شامل ماهیگیری در آبهای محلی و آبهای ساحلی، و سفرهای مستقیم در آبهای آزاد به منظور تجارت.
- ۴- جنس شناور شامل کلک، قایق یا کشتی.

دریانوردی تابع شرایطی بوده است که مهمترین آنها وزش بادهای، جریان‌های آب دریا و جزر و مد است. از دیگر سو جنس کشتی‌ها و توانایی آنها در دریانوردی نیز تابع عواملی

چکیده

شناخت ما از تاریخ تجارت دریایی خلیج فارس و ساختار کشتی‌های تاریخی بسیار اندک است. فن کشتی‌سازی از هزاره‌های پیش از میلاد در حاشیه خلیج فارس و دریای عمان به تدریج توسعه و تکامل یافته است، اما شواهد باستان‌شناختی در این خصوص بسیار انگشت شمار است. بدلیل فقدان مطالعات باستان‌شناسی زیر آب در خلیج فارس و عدم کشف کشتی‌های تاریخی، اندک اطلاعات در این زمینه، از مدارک باستان‌شناسی مانند نقوش روی مهرها، نقوش ایجاد شده در سطوح سنگی بناها و یا سطح سفال‌ها و در نمونه‌های مورد بحث در این مقاله بر روی سطح آهکی معماری، بدست آمده است. نخستین نشانه از جهازات دریایی خلیج فارس به هزاره چهارم ق.م و به اثر مهر بدست آمده از چغامیش بر می‌گردد. در بین‌النهرین از هزاره سوم ق.م و آغاز ادبیات، نقوشی از قایق‌های ساخته شده از نی بر روی مهرها پدیدار شده است؛ اما توسعه کشتی‌سازی در دشت‌های حاصلخیز بین دجله و فرات توسط بابلیها و آشوریها در هزاره اول و دوم ق.م

مانند قدرت و دوام جہازات، یکپارچگی و ثبات و تعادل آنها و میزان و کیفیت بدنه فوقانی کشتی (پهلوی سطح آزاد) بوده است. همچنین ابعاد و شکل قایق و شیوه ایجاد و نیروی محرکه و هدایت کننده آن نیز نقش مهمی در قابلیت مانور، کنترل و سازگاری با دریای هر کشتی داشته است. (Lucy Blue, 2008:18)

تمامی اطلاعات ما از قایق‌ها و کشتی‌های تاریخی در خلیج فارس محدود است به متون تاریخی شامل کتیبه‌های خط میخی، یادداشت‌های مسافری و جهانگردان غربی، سفرنامه جهانگردان عرب؛ مدارک باستان‌شناختی شامل تصویرشناسی مهرها، تکه سفالها و سنگ نوشته‌ها و نقاشی‌های روی دیواره؛ مطالعات باستان‌شناسی زیر آب، شامل مطالعه ماکت‌های باستانی قایق‌ها، یافته‌های باستان‌شناسی مربوط به جہازات دریایی، بدست آمده از لایه‌های فرهنگی محوطه‌های تاریخی و نهایتاً کشتی شکسته‌های تاریخی. همچنین مطالعات مردم‌شناسی و بقایای قایق‌ها و کشتی‌های سنتی متاخر نیز اطلاعات بیشتری در اختیار ما قرار می‌دهد. (Lucy Blue, 2008: 23)

در مطالعات جہازات دریایی کهن سه دسته بندی کلی وجود دارد:

نخست شناورها، که شامل کلک‌ها یا قایق‌های مسطح الواری، شناورهای ساخته شده از دسته‌های نی و نهایتاً الوار چوبی به شکل شناور در آمده می‌باشد.

دومین دسته، قایق‌ها هستند که شامل قایق‌های ساخته شده از پوست، قایق‌های گرد ساخته شده از کنده درخت، قایق‌های سبیدی و نهایتاً قایق‌های ساخته شده از دسته‌های نی است.

سومین دسته‌بندی جہازات، قایق‌های بزرگ یا کشتی‌ها و به اصطلاح محلی لنج‌هاست که شامل لنج‌های ساخته شده با الوار چوبی متصل شده با طناب است و دیگری لنج‌ها یا کشتی‌های ساخته شده با الوار چوبی متصل شده با میخ و به روش میخ کوب می‌باشد. (Lucy Blue, 2008:15)

در این مبحث ضمن اشاره به نخستین نمونه‌ها از نقش

کشتی در مهرهای چغامیش و شوش در هزاره چهارم و سوم ق.م در خوزستان، نقوش مرتبط در مهرهای جم‌ت نصر و اوروک و هزاره سوم ق.م بین النهرین مورد دقت نظر قرار خواهد گرفت. بیشترین اطلاعات در خصوص ساختار کشتی‌های تاریخی خلیج فارس از نقوش کاسی - بابلی در کودورهای بابلی و نقوش آشوری در کاخ شمال غربی نیم‌رود در دوره آشور نصیر پال دوم، کاخ سارگون دوم در خورس آباد و کاخ شمال غربی نینوا در دوره سناخریب به دست می‌آید. در دوره‌های بعد و به روزگار پادشاهان هخامنشی، نقش کشتی به نقوش روی سکه‌های ساتراپ‌های هخامنشی مانند ساتراپ مصر و فینیقیه محدود می‌گردد. در دوره‌های اشکانی و ساسانی همچنان با کمبود مدارک باستان‌شناختی رو به رو هستیم و تنها نقوش صحنه شکار خسرو دوم در طاق بستان کرمانشاه راهگشای ما در این خصوص است.

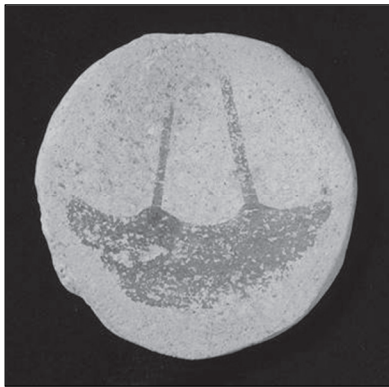
در مطالعه اخیر، تنها داده باستان‌شناختی برای شناخت ساختار کشتی‌های تجاری بندر تاریخی سیراف در اواخر دوره ساسانی و سده‌های نخست بعد از اسلام، نقوش کنده شده بر سطح آهکی دیوار بناهای سیراف است که حداقل در دو نمونه قابل مشاهده و توصیف می‌باشد. نمونه نخست شامل یک کشتی با سه دکل است که در فضاهای معماری اعیانی محوطه "K" توسط وایت هاووس شناسایی و معرفی شده است. دومین نمونه در سمت راست ورودی فضای معماری "W" از مجموعه فضاهای معماری خانه‌های اعیانی (بازار) محوطه "F" است که طی کاوش‌های باستان‌شناسی وایت هاووس کشف شده است. نقش متاخر شامل طرح یک کشتی با دو یا سه دکل است که با جزئیات بیشتری نسبت به نقش کشتی محوطه "K" ایجاد شده است. معرفی نقش‌های یاد شده و مقایسه آنها با کشتی‌های سنتی امروزی خلیج فارس یا همان لنج‌ها، کمک شایانی به شناخت ما از ساختار کشتی‌های تاریخی در دوره رونق سیراف از دوره ساسانی تا سده‌های نخست اسلامی و استمرار ساخت کشتی‌های سنتی خلیج فارس از روزگاران کهن و صدر اسلام تا به امروز می‌نماید.

این پژوهش بر فرضیات زیر استوار است:

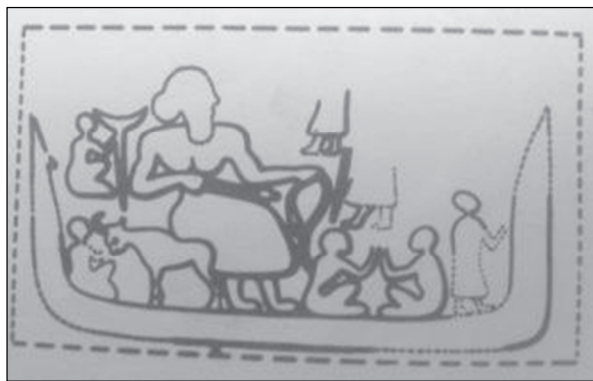
به صورت ماکت سفالین یک قایق دیده می‌شود (تصویر ۱) و در مورد دیگر به صورت طراحی روی یک قطعه دیسک سفالی و شامل یک قایق کوچک با بادبان شناسایی شده است. (تصویر ۲) در ایران و در هزاره چهارم ق.م قایق‌هایی نسبتاً بزرگ از نی ساخته می‌شد که تصویر یکی از آنها بر روی یک مهر در محوطه چغامیش خوزستان قابل مشاهده است. (تصویر ۳)



تصویر ۱. ماکت سفالین یک قایق از کویت متعلق به هزاره پنجم ق.م، دوره عبید. (مأخذ: رابرت کارتر ۲۰۰۶: ۵۲)



تصویر ۲. دیسک سفالی با طرح قایق بادبانی متعلق به هزاره پنجم و ششم ق.م کویت. (مأخذ: رابرت کارتر پیشین)



تصویر ۳. نقش کشتی بر روی مهر از تپه چغامیش خوزستان، هزاره چهارم ق.م (مأخذ: رابرت کارتر، ۲۰۰۶: ۵۲)

در خلیج فارس از هزاره‌های چهارم و پنجم ق.م کشتی‌سازی و کشتیرانی آغاز و توسعه یافته است. اولین کشتی‌های ساخته شده در خلیج فارس و دشت‌های خوزستان و بین النهرین با استفاده از مصالح بوم آور مانند نی و برگ نخل بوده است. تکنیک‌های ساده و اولیه کشتی‌سازی و ضرورت‌های کشتیرانی در رودخانه‌های کم عمق و کشتیرانی ساحل به ساحل در خلیج فارس در کنار فقدان الوار چوبی مناسب، از مهمترین دلایل ساخت کشتی‌ها از نی و برگ نخل بوده است. با گسترش تجارت با شبه قاره هند و شرق آفریقا و دسترسی به الوار چوبی مناسب کشتی‌سازی در هزاره نخست ق.م و ضرورت‌های دریانوردی در آبهای آزاد و ساخت کشتی‌های جنگی برای فتح سرزمینهای دور دست، ساخت کشتی‌های چوبی گسترش فراوان یافت. در دوره‌های هخامنشی و ساسانی ساخت کشتی از الوار به اوج خود رسیده و این پادشاهیها به کمک فینیقی‌ها، بزرگترین جہازات تجاری و کشتی‌های جنگی را ساخته و تا آبهای دریای چین در شرق و مدیترانه در غرب به دریانوردی پرداختند.

نگاهی به یافته‌های کشتی‌های تاریخی در خلیج فارس

فن کشتی‌سازی در خلیج فارس و دریای عمان از هزاره‌های پیش از میلاد به تدریج توسعه و تکامل یافته است. ابتدا تنه درختان و یا پاره چوبی به عنوان قایق بکار می‌رفت. مهرهایی با نقوش این نوع قایق‌ها در ایران بدست آمده است (بیانی، ۱۳۶۳: ۴۶). بعدها تنه درختان تهی شده و برای حمل انسان و کالا و دام بکار رفتند. در بین النهرین و مصر قایق‌های سبکی شکل با نی مرداب، ایاف نخلها و یا پوست که عمدتاً با قیر اندود می‌شدند بکار رفته است.

یکی از قدیمی‌ترین شواهد باستان شناختی از قایق‌های کوچک در خلیج فارس از دوره عبید و از اواخر هزاره ششم و اوایل هزاره پنجم ق.م در کویت شناسایی شده است که

خوردن آلودگی، تجاری و کوچک کشتی‌ها دیده می‌شود که هر یک دارای ویژگی خاصی هستند. (ملک زاده بیانی، ۱۳۶۳: ۴۷) کشتی‌های جنگی با پشت محدب و جلویی متفاوت برای شکستن پهلوی بحریه دشمن دیده می‌شود که از دکل بادبانی و پارو برای رانش استفاده می‌شده است. در نوع تجاری، جلو و عقب کشتی محدب بوده و بطور معمول از دکل استفاده نمی‌کردند و نوع کوچک تر کشتی‌ها نیز با شیب محدب و سینه‌ای به شکل سر اسب بود که برای حمل کالاهای درجه دوم استفاده می‌شد. در کنار تجارت درون شهری و برون شهری، گروهی از تجار و بازرگانان با استفاده از کشتی‌های بادبانی با مراکز مهم و بازارهای عمده خلیج فارس و دریای عمان و فراسوی آن تا دهانه سند در ارتباط و داد و ستد بودند. در این تجارت پایاپای مازاد گندم، جو، خرما، منسوجات، دام و ابزار بین النهرین با مواد خام مانند چوب، سنگ ساختمان، احجار کریمه چون سنگ لاجورد، سنگ صابون، ابزار و اشیای مسی، عاج و غیره مبادله می‌شد و کالاهای مورد نیاز به بنادر خلیج فارس و دریای عمان ارسال می‌شد. (تصاویر ۴ و ۵ و ۶)



تصویر ۴. مفهوم ایدئولوژیک قایق و کشتی در پیش از تاریخ بین النهرین (Lucy Blue 2008). (مأخذ: ۲۰۰۰-۳۵۰۰ ق.م)



تصویر ۵. نقش دو قایق ساخته شده از چوب و الوار متعلق به هزاره سوم ق.م در بین النهرین. (مأخذ: Lucy Blue 2008)

از هزاره‌های پیش از میلاد دریانوردان خلیج فارس، محصولات زراعی و دامی بین النهرین و جلگه خوزستان را تا سواحل شرقی آفریقا می‌بردند. سرزمین بین النهرین با وجود قابلیت‌های فراوان زراعی، از لحاظ کانیهای زیر زمینی به ویژه سنگها، کمبود داشت. این امر تمدنهای منطقه را به توسعه هر چه بیشتر فعالیتهای بازرگانی با استفاده از بنادر خلیج فارس و دریای عمان متمایل می‌کرد.

شهرهای سومر به ویژه اریدو، کیش، لاگاش و نیپور از هزاره چهارم پیش از میلاد مرکز تجارت دریایی و کاروانهای بین المللی شدند. بازرگانان سومری با شهرهای ثروتمند جهان باستان از طریق خلیج فارس در ارتباط بودند. (بهمنش، ۱۳۸۶: ۸۸) کانالهای منشعب از دجله و فرات و خطوط مواصلاتی بین آنها، همه بین النهرین جنوبی و شهرهای داخلی آن را به کرانه‌های خلیج فارس متصل می‌ساخت و برای تجارت زمینه مناسبی را مهیا می‌کرد. (ملک شه‌میرزادی، ۱۳۷۵: ۲۹۳)

استفاده از تنه درختان به هم پیوسته و توده‌ای از چوبهای خرما یا الیاف نخل یا نارگیل از دیگر وسایل ارتباطی در آب به ویژه صید ماهی بود. (نشات، ۱۳۴۴: ۳۱) برای حرکت در آب از پارو، تیرهای چوبی بلند و با استفاده از نیروی انسانی و گاهی نیروی کشش حیوانات از جمله گاو در طول ساحل استفاده می‌شده است.

سومریان استفاده از نیروی باد و کشتیهای بادبانی را می‌شناختند و در قایق‌های کوچک نیز از بادبانهای کوچک و چهار گوش در آبهای کم عمق خلیج فارس بهره می‌بردند. کشتی‌سازی در خلیج فارس در پیش از تاریخ در تعامل با دولت دریایی فینیقی تسهیل شده و فینیقی‌ها در هزاره اول پ.م تسلط بی‌مانندی بر تجارت دریایی دریا‌های جهان داشتند.

آشوریها از جمله مردمانی بودند که به کمک فینیقی‌ها کشتی‌های بزرگ و قدرتمند ساخته و این ناوگان را به دهانه فرات در خلیج فارس اعزام کردند. در نقوش برجسته آشوریها ۳ نوع کشتی قابل تشخیص است که توسط فینیقیها ساخته می‌شد و در منطقه خلیج فارس بکار می‌رفت. در نقوش نینوا و

نقشمایه‌های اصلی بوده است، اما در دو مورد، نقش دو قایق به تصویر کشیده شده است. (مجیدزاده، ۱۳۸۰: ۲۰، تصویر ۲، ۳-۵۷) نقش این دو قایق به صورت خلاصه و شامل دو شناور ساخته شده از نی می‌باشد که درون آنها چند انسان و یک گاو ترسیم شده است. ساختار این قایق‌ها که نخستین نمونه‌های قایق از هزاره سوم پیش از میلاد بین النهرین می‌باشد بسیار حائز اهمیت است. تعدادی از مهرهای آغاز نگارش دارای مضامینی از این دست می‌باشند. (تصاویر ۷ و ۸ و ۹)



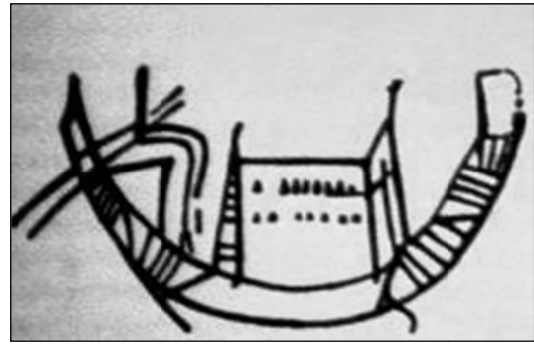
تصویر ۷. اثر مهر استوانه‌ای از دورانهای اوروک و جمدت نصر در بین النهرین (دوران آغاز نگارش) با نقش کشتی)
(ماخذ: Heinrich, 1936: pl17c (bm 116722); Amiet, 1961b: pl.43 no.637; 1980a :fig 748)



تصویر ۸. اثر مهر استوانه‌ای از دوره جمدت نصر در بین النهرین با نقش کشتی ساخته شده از نی
(ماخذ: Moortgat 1969 pl a5. ; Strommenger, 1964: pl17 bottom row)



تصویر ۹. اثر مهر با نقش کشتی ساخته شده از نی و دیگر موضوعات، از بین النهرین، احتمالاً هزاره سوم ق.م. (ماخذ: Lucy Blue 2008)



تصویر ۶. نقوش متعدد از قایق‌های ساخته شده از نی متعلق به هزاره سوم ق.م در بین النهرین (ماخذ: Lucy Blue 2008)

نقش کشتی در آثار آشوری و بابلی بین النهرین

بر روی نقوش مهرهای استوانه‌ای و یا نقوش برجسته بناهای بین النهرین از دوره آغاز نگارش تا نیمه دوم هزاره اول پیش از میلاد، تصاویری از قایق‌های مرسوم در بخش‌های شمالی و جنوبی بین النهرین دیده می‌شود. در این قسمت به مهمترین نقوش قایق‌های بین النهرین که نشان دهنده ساختار و کاربرد آنهاست اشاره خواهد شد:

اثر مهر استوانه‌ای از دوره آغاز نگارش، جمدت نصر: در نیمه دوم دوره آغاز نگارش یعنی دوره جمدت نصر، مانند دوره نخست یعنی دوره اوروک حکاکان بین النهرین و سازندگان مهرهای استوانه‌ای مراحل رشد خود را از نظر سبک و موضوع پشت سر می‌گذاشتند. اگرچه برای آنها نقش شاه شبان، دو موزی شکارچی، گله‌های مقدس و اغلبا

نقش قایق با سه سرنشین در مهر استوانه‌ای از دوران آکد:

از دوران پادشاهان سامی آکد نه تنها آثاری از پیکره‌های باشکوه یادمانی، بلکه شمار زیادی از مهرهای کوچک استوانه‌ای بر جای مانده است که گوناگونی موضوع و نقشمایه و زیبایی فوق العاده به کار رفته در کنده کاری آنها به چشم می‌خورد. در سلسله مراتب آکدی خدایان مرتبه نخست را دارا بوده و بر روی برخی مهرها با نماد نهرهای آب که بی تردید اقیانوس نخستین را ارایه می‌نماید به تصویر کشیده شده‌اند. نمایش این خدا در قایقی که در آبهای رودخانه یا مرداب حرکت می‌کند، نشان دهنده ساختار قایق‌های این دوره است. (مجید زاده، ۱۳۸۰: ۷۴-۱۶۷) تصویر ۳-۱۶۷) نقش این قایق نیز نشان دهنده یک شناور از جنس نی و با ساختاری همانند نمونه جمدت نصری در هزاره سوم پ.م است. ساخت قایق‌ها از نی، سنتی است که از هزاره سوم پیش از میلاد در بین‌النهرین آغاز و تا هزاره‌های بعد از آن توسط آشوریها و بابلی‌ها ادامه می‌یابد. (تصویر ۱۰)



تصویر ۱۰. اثر مهر استوانه‌ای از دوران آکد در بین‌النهرین شامل تصویر یک قایق ساخت شده از نی با سه سرنشین (مأخذ: Delaport, 1920 vol.1:157; Boehmer, 1965. Fig 526.)

نقش کشتی بر روی قطعه‌ای از یک کودوروی کاسی از شوش (۱۵۹۵ ق.م تا قرن ۱۲ ق.م):

کودورها مجوز رسمی واگذاری زمین هستند که از سوی پادشاهان و صاحب منصبان کاسی (نیمه اول هزاره دوم ق.م) صادر می‌گردید و به شکل سنگ یاد بود به اطلاع عموم می‌رسید. شوتروک ناهونته در قرن ۱۲ ق.م بعد از مغلوب

کردن کاسی‌ها، تعداد بیشماری از کودورویهای کاسی را بدلیل اهمیت این سنگ یادبودهای مستطیل شکل یا هرمی شکل که تعیین کننده حد و مرز زمین‌های اهدایی بودند از بین‌النهرین به شوش به غنیمت برد. نقوش روی کودورها اغلب شامل نقوش برجسته مذهبی- نمادین یا اسطوره‌ای - تاریخی است اما اهمیت واقعی آنها به متن کتیبه‌ای میخی آنهاست که تمام بخش اصلی سطح سنگ را پوشانده است. در یک نمونه از این کودورها که در موزه لندن نگهداری می‌شود در شوش ساخته شده است و دارای نقش کشتی می‌باشد. (مجیدزاده، ۱۳۸۰: ۱۴۰، تصویر ۴۱۲)

در این سنگ، دیواری با باروهای برفراز آن که بین سه برج واقع شده قابل مشاهده است. در بخش دیگر این سنگ نقش قایقی با ته مسطح و دماغه‌ای به شکل سر اژدهایی که زبانش را بیرون آورده است دیده می‌شود. سه میله از قایق بالا آمده است که به نظر می‌رسد پرچم باشند. شاید بتوان این اژدها را موش هوش، اژدها یا مار دانست. این حیوان علاوه بر خدایان دیگر با مردوک نیز ارتباط دارد و به این ترتیب می‌توان رب النوع مردوک را نیز شناسایی کرد. وی به شکل انسان با تاج استوانه‌ای بلند و ملبس به جامه‌ای بلند است که تا زمین می‌رسد، احتمالاً در لحظه آغاز سفر با قایق مقدس خود نشان داده شده است. (مورنگات، ۱۳۷۹: ۱۹۱-۱۸۸) (تصویر ۱۱)



تصویر ۱۱. بخشی از یک کودوروی کاسی متعلق دوران بابل میانی بدست آمده از شوش با نقش کشتی (مأخذ: Scheil, 1902: pls. 16,17; Moorgat, 1969:pl233)

نقش مشک‌های شناوری روی آب در نقش برجسته آشور نو (۸۸۳-۸۵۹ ق.م):

در میان نقوش برجسته تالار تخت در کاخ شمال غربی نمرود

تصویر ارابه‌های جنگی بوسیله قایق‌های ساخته شده از نی حمل می‌شوند. عده‌ای از سربازان بوسیله مشک‌های پر از باد در حال عبور از آب هستند و عده‌ای نیز در حال باد کردن این مشک‌ها در ساحل رودخانه دیده می‌شوند. در بخش دیگری از این نقش قایق ساخته شده از نی دیده می‌شود که پادشاه آشور سوار بر قایق در حال عبور از رودخانه است. عده‌ای از سربازان بوسیله مشک‌ها از آب عبور می‌کنند و اسب‌ها نیز در حال شنا و عبور از رودخانه هستند در حالیکه دهنه این اسب‌ها در دست سربازان درون قایق است. (مجیدزاده، ۱۳۸۰: ۱۹۰، تصویر ۱۳۹ الف و ب) ساختار این قایق‌ها که از نی ساخته شده‌اند قابل توجه بوده و اطلاعات با ارزشی از قایق‌های دوره آشور در اختیار ما قرار می‌دهد. (تصاویر ۱۳ و ۱۴)



تصویر ۱۳ و ۱۴. نقش برجسته کاخ شمال غربی در نمرود متعلق به آشور نصیر پال دوم شامل صحنه حمل ارابه و پادشاه آشوری با قایق و حرکت از عرض رودخانه با استفاده از مشک‌های باد شده.

(مأخذ: Budge, 1914: pl. 21, 22)

نقش برجسته انتقال الوار از دریا بوسیله قایق :

سارگون نیز مانند پیشینیان خود، آشور نصیر پال دوم و تیگلات پیله سردوم، بسیاری از گزارش‌های داستانی را بر تخته سنگهایی

متعلق به آشور نصیر پال دوم نقش شهری با برج و بارو جلب توجه می‌نماید که پیرامون آن را آب فرا گرفته است. در این تصویر هجوم سپاه آشور باعث فرار تنی چند از اهالی شهر و پیشقراولان شده است که از ترس دشمن به آب افتاده و بسوی قلعه شنا می‌کنند. دو تن از آنها مشک‌هایی را باد کرده و سوار بر آن در حال عبور از رودخانه ترسیم شده‌اند. (مجیدزاده، ۱۳۸۰: ۱۹۰، تصویر ۴۶۲) آنچه در این نقش قابل ذکر است کاربرد این مشک‌هاست که به‌عنوان یکی از نخستین روش‌های شناور شدن بر روی آب و عبور از عرض رودخانه‌ها در دوره آشور نو نیز مورد استفاده قرار می‌گرفته است. (مورتگات، ۱۳۷۹: ۲۵۶) در این نقش ظاهراً اهالی شهر از ترس آشوریان می‌گریزند، اما در نمونه‌های دیگری از نقوش آشوری سربازان آشوری سوار بر این مشک‌ها در حال عبور از رودخانه جهت حمله به دشمن هستند. گاهی اوقات با استفاده از تعداد بیشتری از این مشک‌ها و اتصال آنها به هم بوسیله قطعات چوب اقدام به ساخت کُلک‌هایی بزرگتر برای حمل کالا می‌کردند. (تصویر ۱۲)



تصویر ۱۲. نقش برجسته از کاخ شمال غربی نمرود متعلق به آشور نصیر پال دوم شامل حمله به یک نهر و برج و بارو و استفاده از مشک برای شناور شدن.

(مأخذ: Budge, 1914: pl. 13:2; Hall, 1928: 35, pl. 16 above; Frankfort, 1954: pl. 86; Barnett, 1960: pl. 22; Strommenger, 1964: pl. 204 center; Moortgat, 1969: pl. 261)

صحنه‌های حمل ارابه‌های جنگی سپاه آشور نصیر پال دوم و پادشاه آشوری با کشتی در نمرود:

در میان صحنه‌های جنگی کاخ شمال غربی نمرود، یک نقش شامل گذر سپاه آشور از رودخانه جلب توجه می‌نماید. در این

تصویر کرده است. در یکی از نقوش برجسته کاخ سارگون دوم در خورس آباد (۷۰۵-۷۲۲ ق.م) و بر خلاف صحنه‌های معمول جنگ، چند صفحه متفاوت وجود دارد که از آن میان یک صحنه انتقال الوار از طریق دریاست. (تصویر ۱۵)



تصویر ۱۵. نقش برجسته کاخ سارگون دوم در خورس آباد بر روی سنگ مرمر شامل صحنه انتقال الوار از دریا بوسیله قایق‌های ساخته شده از نی (مأخذ: (Botta, 1849-50, vol. 1: pl. 34 ; Strommenger, 1964: pl. 229)

الوار که احتمالاً چوب قیمتی سرو است از نقطه‌ای در ساحل مدیترانه گردآوری شده اند (احتمالاً فینیقیه) و پس از حمل دریایی از راه زمینی به آشور منتقل خواهند شد. پراکندگی نامنظم قایق‌ها بر سطح آب در این تصویر تداعی کننده نوعی احساس عمق به بیننده است. در این صحنه شش قایق با دماغه بلند و به شکل سر اسب الوار را حمل می‌کنند و آب مملو از ماهی و دیگر موجودات است. (مجید زاده، ۱۳۸۰: ۲۱۰، تصویر ۵۱۳) بر اساس کتیبه‌های هخامنشی تجارت چوب سرو از فینیقیه و سواحل شرقی مدیترانه تا دوره هخامنشی نیز ادامه داشته است. ساختار قایق‌های آشوری در این نقش برجسته نیز مانند نمونه‌های دیگر از نی بوده و با اینکه الوار چوبی حمل می‌کنند اما خود از نی ساخته شده اند. به نظر می‌رسد که آشوری‌ها علی‌رغم دسترسی به الوار مناسب ساخت کشتی، ترجیح می‌داده‌اند که قایق‌های خود را از نی بسازند. به نظر

می‌رسد تکنولوژی کشتی‌سازی آشوری‌ها قادر به ساخت کشتی‌های چوبی نبوده و آنها توانایی ساخت کشتی‌های بومی بین النهرین از نی را داشتند که حداقل از هزاره سوم ق.م میلاد در این منطقه به چشم می‌خورد. اقوام سلف آشوری‌ها، با استفاده از مصالح بومی مانند نی و برگ نخل و به دلیل فقدان چوب مناسب در بین النهرین، اقدام به ساخت قایق‌های بومی از نی نمودند. این سنت بعداً توسط آشوری‌ها ادامه یافته است.

نقش قایق در نقش برجسته لشکرکشی سناخریب به سرزمین‌های مردابی جنوب بین النهرین:

در میان نقوش برجسته کاخ جنوب غربی سناخریب در نینوا صحنه‌ای به چشم می‌خورد که مربوط به لشکرکشی به مرداب‌های جنوب بین النهرین است. (مجید زاده، ۱۳۸۰: ۲۱۸، تصویر ۵۱۶) اهمیت این نقش به وجود مرداب‌های انباشته از نی به عنوان مواد مورد استفاده در قایق‌سازی و قایق‌های ساخته شده از نی است که در جای جای این تصویر دیده می‌شود. در بخش‌هایی از این نقش خانه‌های اهالی که از نی ساخته شده و یا سکوهایی که از نی بر روی مرداب ساخته شده دیده می‌شود. اهالی این مناطق قایق‌های خود را از نی ساخته و با اندود قیر آن را ضد آب می‌کنند. سنت ساخت قایق از نی هنوز هم در این مناطق از بین النهرین ادامه دارد. (تصاویر ۱۶ و ۲۲ و ۲۳)



تصویر ۱۶. نقش برجسته سناخریب در کاخ جنوب غربی شهر نینوا شامل لشکرکشی به مردابی‌های آکنده از نیزارهای جنوب بین النهرین با حضور قایق‌ها و خانه‌های ساخته شده از نی. (مأخذ: (Paterson, 1912: pls. 96-97 ; Hall, 1928: pl. 33: 2 ; Smith, 1938: pls. 37, 49-52 ; Strommenger, 1964: pls. 24-25.)

نقش کشتی بر روی مهرهای پیش از تاریخ ایران

مهر چغامیش:

محوطه چغامیش شامل یک تپه بزرگ و چند تپه کوچک در حد فاصل رودخانه دز و کارون است. این محوطه در چندین فصل از سال ۱۳۴۱ تا ۱۳۴۸ توسط پروفیسور دولوگاز از دانشگاه کالیفرنیا و سپس هلن کنتور از موسسه شرق‌شناسی دانشگاه شیکاگو مورد کاوش قرار گرفت. محوطه چغامیش در بر دارنده آثاری از ۳۴۰۰ ق.م و دوره‌های شوش قدیم و میانه تا دوره عیلامی و آغاز ادبیات تا دوره هخامنشی و در لایه‌های فوقانی تر، شامل یک گورستان از دوره ساسانی است.

یکی از مهمترین اشیای مکشوفه در این محوطه مهری است از گل خام که نقش روی آن شامل یک کشتی و تعدادی سرنشین است. این مهر به‌عنوان قدیمی‌ترین نقش کشتی بر روی مهرهای پیش از تاریخ ایران متعلق به هزاره چهارم ق.م بوده و اطلاعات با ارزشی در خصوص ساختار کشتی و کشتیرانی در اختیار ما می‌گذارد. در نقش روی این مهر، یک کشتی دیده می‌شود که یک سردار پیروز ایرانی بازگشته از جنگ، به حالت نشسته و اسیران زانو زده در جلوی او به تصویر کشیده شده است. همچنین در این مهر یک گاو نر و یک پرچم هلالی شکل هم دیده می‌شود که تکمیل‌کننده این نقش است. در یک دست فرمانده، گرز و در دست دیگرش ریسمان است که با آن اسیران را نگاه داشته است. در این کشتی تصویر دریانوردی به چشم می‌خورد که یکی از آنها روی دماغه کشتی نشسته و شیء شبیه علامت یا پرچمی را در دست دارد. (تصویر ۳) به اعتقاد پروفیسور دولوگاز این تصویر نمایانگر یک جنگ دریایی است که به احتمال زیاد در رودخانه‌های داخلی روی داده است. اما مشاهده گاو روی این نقش گلی، که یکی از جاشوها به مراقبت از آن می‌پردازد حاکی از آن است که فرمانده کشتی از راه دور بر می‌گردد و نیز رسم همراه بردن حیوانات زنده در کشتی‌ها از زمان‌های گذشته میان دریانوردان ایرانی در خلیج فارس معمول بوده

است. سایر مهرهای چغامیش نشان دهنده صحنه‌های جنگ، حیوانات اهلی مانند بز و گوسفند و گاو، آدم، دیو و سایر نقوش است که هر یک به انجام کاری مشغول هستند. (ملک شه‌میرزادی، ۱۳۷۸: ۶۷-۲۳ و Wikipedia.org، زیر عنوان چغامیش)

مهر استوانه‌ای شوش:

از دیگر اسناد باستان‌شناختی که در بردارنده نقش کشتی است، مهر استوانه‌ای بدست آمده از شوش است که صحنه آن به دو قسمت تقسیم شده است. در قسمت بالا، خدای کشتی، انسانی در کنار بز کوهی و شاهین قرار دارد و در قسمت پائین خدای کشتی که حامی کشتی رانان است، درون کشتی ایستاده است. کشتی به شکل اندام ماهی است و سکان آن شبیه نیم تنه انسان است که تاج شاخدار بر سر دارد. در چند مهر مکشوفه دیگر، کشتی‌هایی از تنه درخت یکپارچه منقوش دیده می‌شود. (بیانی، ۱۳۶۳، ج ۱: ۴۶-۴۵).

نقش کشتی بر روی سکه‌های ساتراپ‌های هخامنشی

سکه باگواس، ساتراپ مصر:

در میان فرمانروایان (ساتراپ) هخامنشی، باگواس یکی از محارم طرف اعتماد اردشیر سوم بود. باگواس بعد از انتصاب به فرماندهی سپاه هخامنشی در مصر، اقدام به ضرب سکه برای اولین بار در مصر نمود. سکه باگواس مانند سکه‌های فینیقی صیدا در یک طرف نقش کشتی جنگی و در طرف دیگر گردونه‌ای که اردشیر سوم بر آن سوار است و ۳ اسب آنرا می‌کشند نقر است. در سکه دیگری در موزه ایران باستان یک طرف نقش کشتی و طرف دیگر نقش اردشیر سوم هنگام حمله به یک شیر است که روی پاهای خود ایستاده است. (ملکزاده، ۱۳۳۹: ۸۵، ش ۴۹) همچنین بر روی سکه فینیقی دیگری در موزه ایران باستان نقش کشتی جنگی و ساختار نظامی آن و پشت سکه نقش فیل به‌عنوان انتقال دهنده تجهیزات و گردونه

نظامی در میداین جنگی جلب توجه می‌نماید. (تصویر ۱۷)



تصویر ۱۷. نقش کشتی جنگی بر روی سکه‌های برخی ساتراپ‌های هخامنشی مانند فینیقیه و یا مصر و نقش فیل در پشت سکه برای حمل تجهیزات جنگی. (مأخذ: پوستر موزه ایران باستان ۱۳۹۱)

دو استاتر، استاتر، نیم استاتر و سکه‌های کوچک (ابول) و از جنس نقره دیده می‌شوند. در روی سکه‌های دو استاتر نقش کشتی جنگی و طرف دیگر اردشیر سوم سوار بر گردونه و اسب دیده می‌شود. (ملکزاده، پیشین، ش ۵۲) در سکه‌های استاتر در یک طرف نقش کشتی جنگی با چهار بادبان و طرف دیگر اردشیر دوم در حال کمان کشیدن است با دو نقش نیم تنه بز کوهی در دو طرف پادشاه و نقش غیر واضح تمام رخ خدای محلی. (ملکزاده، پیشین، ش ۵۳) در روی سکه‌های فینیقی نقش کشتی به صورت کشتی جنگی با یک ردیف پارو زن (ملکزاده، پیشین، ش ۵۴) کشتی جنگی بدون بادبان (ملکزاده، پیشین، ش ۵۵) و کشتی روی امواج (ملکزاده، پیشین، ش ۵۶) دیده می‌شود. نقش روی سکه‌های فینیقی اطلاعات با ارزشی از ساختار کشتی‌های هخامنشی در اختیار ما قرار می‌دهد. تنوع این نقوش به صورت کشتی‌های با بادبان، بدون بادبان، با ردیف پارو زن‌ها و عمدتاً شامل کشتی‌های جنگی بسیار حائز اهمیت است.

سکه‌های بیبلوس (فینیقیه):

بیبلوس (Biblos) یا جبل نیز از دیگر مناطق تحت تابعیت هخامنشیان بود که بخش کوچکتري از فینیقیه محسوب می‌شد. بر روی سکه‌های این پادشاهی نیز نقش سفینه فینیقی دیده می‌شود. در طرف دیگر نقش لاشخور در حال دریدن یک قوچ است. (ملکزاده، پیشین، ش ۶۲)

سکه‌های جزیره آراد (فینیقیه):

جزیره آراد (Aradus) نیز مانند سایر نواحی فینیقیه تحت تسلط هخامنشیان بوده و دارای ضرابخانه محلی و رونق تجاری بسیار. در پشت برخی سکه‌های آراد نیز نقش کشتی جنگی فینیقی بر روی امواج دیده می‌شود و روی دیگر سکه نقش خدایان فینیقی است. (ملکزاده، پیشین، ش ۶۰)

سکه‌های صیدا (فینیقیه):

در دوره هخامنشی صیدا بواسطه موقعیت خاصی که از لحاظ بحریه داشت بسیار مورد توجه شاهنشاهان بود. کشتی‌های صیدا مجهزترین و با قدرت‌ترین کشتی‌های آن‌زمان بوده و قسمت مهمی از بحریه ایران را تشکیل می‌دادند. صیدا یکی از شهرهای مهم فینیقیه بود که در دریانوردی شهرت فراوان داشت و واسطه تجارت شرق و غرب بود. در قرن ۸ ق.م تحت تسلط آشوریها در آمد و در قرن ۶ ق.م تابع بابل شد. وقتی که کورش بابل را تسخیر کرد، فینیقیه نیز جزو ممالک ایران گردید و ایران با در دست داشتن این منطقه صاحب بحریه بسیار قوی شد. (ملکزاده، ۱۳۳۹: ۹۰)

بر روی سکه‌های صیدا بیشتر نقش کشتی جنگی که مظهر تفوق دریایی است نقر است. سکه‌های صیدا به اوزان مختلف،

نقوش کشتی مکشوفه از سیراف

نگاهی به جغرافیای تاریخی سیراف و کاوش‌های باستان‌شناسی آن:



تصویر ۱۸. نقش چند قایق و کشتی کوچک در یک صحنه شکار متعلق به دوره خسرو دوم ساسانی در نقش برجسته طاق بستان کرمانشاه (مأخذ: جورجینا هرمان ۱۳۷۳: ۱۵۰)

نقش کشتی در محوطه "K" سیراف

در سیراف حداقل چهار مجموعه (محوطه) ساختمان‌های مسکونی و یا بازار وجود دارد که دارای ابعادی غیر معمول هستند. البته مجموعه "K" و "F" بزرگترین مجموعه‌های اعیانی در سیراف هستند که مجموعه نخست بر روی بلندی مشرف به شهر و خلیج کوچک سیراف قرار گرفته است. مجموعه "K" بر لبه پشته‌ای به ارتفاع ۴۰ متر از سطح دریا واقع شده و پلان فضاهای این مجموعه به صورت زاویه دار و حداقل دارای یک آب انبار می‌باشند.

این مجموعه به دلایل قانع کننده‌ای مربوط به تجار و بازرگانان بزرگ و صاحب منصب آن بوده است. اصطخری در خصوص این مجموعه‌های بزرگ مسکونی نوشته است که اهالی سیراف برای هر یک از منازل این شهر سی هزار دینار پرداخت می‌کردند. پلان این مجموعه به صورت یک صحن مرکزی و اتاق‌های پیرامون است. (وایت هاوس، ۱۹۷۲: ۷۷-۷۳ و تصویر ۵ و ۶)

گسترده‌گی این مجموعه در سطح حداقل یک هکتار است (پیشین، تصویر ۵) همان‌گونه که در سیراف مرسوم بوده است،

سیراف در جلگه باریکی بطول ۵/۴ کیلومتر و عرض ۷۰۰ متر و به فاصله ۲۵۰ کیلومتری جنوب شرقی بوشهر و ۳۶ کیلومتری شرق بندر کنگان قرار دارد. در حال حاضر بندر روستای طاهری بر روی آثار سیراف قرار گرفته که بندر کوچک و کم اهمیتی بیش نیست. بندر سیراف به سبب موقعیت ویژه جغرافیایی و دارا بودن شرایط لازم برای پهلو گرفتن کشتی‌ها، روزگاری دراز مرکز تجارتی حوزه خلیج فارس به‌شمار می‌رفت. کشفیات باستان‌شناسی و مدارک مکتوب گواه آنست که سیراف از اواخر عصر ساسانی تا اوایل قرن پنجم هجری بندر بزرگ بازرگانی ایران محسوب می‌شد. این شهر از راه جم و فیروزآباد با شیراز و در واقع با فلات ایران ارتباط داشت و روابط بین ایران با دیگر کشورها بود. به سبب شهرت و اهمیت خاصی که سیراف از نقطه نظرهای گوناگون داشته، توجه جغرافیدانان و مورخین دوره اسلامی را بخود جلب نموده و در بسیاری از آثار و کتب مربوط به اوایل اسلام و سده‌های بعد اشاراتی به این بندر شده است. آثار مکشوفه ساسانی سیراف محدود است به قلعه نظامی آن که در زیر مسجد جامع شناسایی شده است، اما به طور قطع از این دوره تجارت دریایی در این بندر تاریخی رونق داشته است. اطلاعات موجود در خصوص ساختار کشتی‌های تجاری و نظامی دوره ساسانی بسیار اندک است و اندک اطلاعات باستان‌شناختی در این مورد نه از سیراف که از نقشه برجسته شکار خسرو دوم در طاق بستان کرمانشاه بدست آمده است. در این نقش برجسته تعدادی قایق چوبی دیده می‌شود که جهت حمل گروه موزیک و شکارچیان سلطنتی مورد استفاده قرار گرفته است. (تصویر ۱۸)

تجاری بزرگ نیز بکار می‌رفته اند.

در محوطه "F" در سمت چپ ورودی خانه "w" و در ارتفاع حدود یک و نیم متری بر سطح گچی، نقش یک کشتی با جزئیات بسیار، جلب توجه می‌نماید. (وایت هاووس، ۱۹۶۸: ۴۸ و تصویر ۴ و پلان IIc، IIId و IIIc) اگرچه این بخش نیز مانند محوطه "K" توسط دیوید وایت هاووس کاوش شده است، اما در گزارش‌های ارایه شده توسط نامبرده اشاره‌ای به این نقش نشده است. احتمالاً به دلیل تکراری بودن این نقش از اشاره به آن صرف نظر شده است و یا اینکه وایت هاووس متوجه کشف این نقش نشده است. (تصویر ۲۰) این نقش شامل یک کشتی بزرگ تجاری خلیج فارس است که شامل بدنه فوقانی و میانی کشتی، عرشه، بخشی از سکان، محافظ چوبی کنار عرشه، دو یا سه دکل با بادبانهای برافراشته و دیگر جزئیات مخدوش شده می‌باشد. آنچه این نقش را از نقش مجموعه "K" متمایز می‌کند، جزئیات بیشتر آنست که اطلاعات ذیقیمتی در اختیار محققین قرار می‌دهد. شباهت بسیار زیاد طرح این کشتی تاریخی تجاری که به گفته وایت هاووس متعلق به اوایل قرن یازدهم میلادی است، با کشتی‌های سنتی امروزی یعنی لنج‌های باربری بزرگ قابل تامل بوده و از استمرار ساخت کشتی‌های تجاری بزرگ در خلیج فارس در طول تاریخ تا عصر حاضر حکایت می‌کند. همان‌گونه که اشاره شد اطلاعات ما از ساختار کشتی‌های ساسانی بسیار اندک است و تنها نقش برجسته شکار خسرو دوم ساسانی در بر دارنده تعدادی قایق‌های چوبی است. این قایق‌ها شناورهای رودخانه و مرداب‌های داخلی بوده و دانش ما از چگونگی کشتی‌های بزرگ تجاری بویژه در خلیج فارس بسیار اندک است. شاید بدلیل قرابت زمانی بین نقش کشتی‌های مکشوفه در سیراف که متعلق به سده‌های نخستین بعد از اسلام می‌باشند و دوره ساسانی بتوان شباهت بیشتری بین ساختار کشتی‌های ساسانی و این نقوش متصور شد. در واقع نقوش مکشوفه در سیراف نشان دهنده ساختار و بزرگی کشتی‌های تجاری ایران در سده‌های بعد از اسلام و سده‌های قبل از آنست. به توجه به

سطح دیوارها گچ اندود می‌شده است و طراحی روی گچ معمول بوده است. نمونه‌هایی از قطعات گچ با خطوط قرآنی، صفحات تکه تکه شده حاوی نقش ستاره و تزئینات چند ضلعی، قابل مقایسه با سیراف سه (پلان ۶a) و یک هلال شکسته با نقش گچبری قالب زده شده در سیراف شناسایی شده است.

در ساختمان "K" و در لایه‌های بالاتر، در یکی از اتاق‌ها نقش یک قایق با سه دکل بر روی دیوار گچ اندود خراشیده شده است. (تصویر ۱۹) قطعا این نقش یک جهاز اقیانوس پیما با ابعاد قابل توجه است. بر اساس مطالعات انجام شده در خصوص لنج‌های خلیج فارس، یک لنج دو بادبان ۲۳۰ تنی، حداقل به ۳۰ خدمه کشتی نیاز دارد. (پرینس، ۱۹۶۵: ۶۶) این تصاویر دیواری چند وقت قبل از تخریب دیوارها و احتمالاً در قرن هفتم میلادی ایجاد شده بود. (وایت هاووس، ۱۹۷۲: ۸۲ و تصویر ۷ و پلان Vd) (تصویر ۱۹)

نقش کشتی بر سطح آهکی دیواره محوطه "F"

دومین و مهمترین نقش کشتی تجاری خلیج فارس در بندر تاریخی سیراف در مجموعه بناهای اعیانی محوطه "F" وجود دارد. این مجموعه معماری که توسط وایت هاووس به‌عنوان خانه‌های اعیانی و یا بازار معرفی شده است، در حاشیه مسیل شیلو در غرب سیراف دیده می‌شد که به‌صورت مجموعه‌های معماری با کوچه‌های بزرگ و معابر کوچک از هم تفکیک شده اند. هر واحد شامل یک حیاط مرکزی و فضاهای پیرامون آنست. سقف بکار رفته در این فضاها احتمالاً به‌صورت سقف‌های مسطح چوبی بوده است. اصطخری و ابن حوقل به تجارت الوار از شرق آفریقا به سیراف اشاره می‌کنند که احتمالاً الوار بکار رفته در سقف بناهای مجموعه "F" از همین الوار آفریقایی بوده و در بندر طاهری نیز امروزه تیرهای چوبی شبیه آن بکار می‌رود. الوار وارداتی از شرق آفریقا که مورد اشاره اصطخری و ابن حوقل است احتمالاً در ساخت کشتی‌های

سه دکله بودن این جہازات، کشتی‌های اقیانوس پیما‌ی تجار ایرانی در خلیج فارس تا چند صد تن کالا را بین بنادر ایرانی و بنادر مقصد در شرق آسیا، شرق آفریقا و شبه قاره هند جابجا می‌کردند. از دیگر منابع تاریخی که ضمن ارایه یک طرح، اشاره‌ای اندک به کشتی‌های تجاری خلیج فارس در سده‌های نخستین اسلامی نموده است، کتاب مقامات حریری است. در این کتاب یک کشتی سنتی یعنی لنج را به تصویر کشیده است که با استفاده از الوار آفریقایی و فن اتصال قطعات چوب بوسیله طناب و نه میخ ساخته شده است. (تصویر ۲۱) سنت ساخت این لنج‌های مسافربری و یا تجاری بعد از هزاران سال هنوز در سواحل ایرانی خلیج فارس، با استفاده از الوار چوبهای ایرانی و آفریقایی و به سبک کاملاً سنتی و تاریخی ساخت قالب یا اسکلت چوبی و سپس بدنه و عرشه چوبی ادامه دارد.

نتیجه‌گیری

همان‌گونه که اشاره شد به تدریج تجارت بین ملل شرق و غرب عالم گسترش یافته و از محدوده خشکی وارد دریا گردیده و تجارت دریایی، دریانوردی و ساخت کشتی‌های تجاری رونق یافت. در این میان خلیج فارس و رودهای پرآب آن به‌عنوان حلقه‌های اتصال تمدن‌های شرق و غرب نقش مهمی در تبادل کالاهای تجاری، فرهنگ‌ها، سنن و آداب و رسوم ملل مختلف دنیای باستان ایفاء نمود. در کنار رونق جاده ابریشم از سده نخست پیش از میلاد که محل عبور کاروانهای تجاری بین چین و سواحل مدیترانه بود، جاده ابریشم دریایی نیز رونق یافته و گاهی به دلیل نا امنی راه‌های تجاری خشکی، راه‌های دریایی تنها مسیرهای استمرار تجارت شرق و غرب بود. ضرورت‌های تجارت دریایی و عبور و مرور بر روی رودخانه‌های دجله و فرات و خلیج فارس باعث گسترش تدریجی ساخت نخستین قایق‌های کوچک و متوسط شده و سپس با مشارکت فینیقی‌ها، ساخت اولین کشتی‌ها بوسیله سومریها و آشوریها آغاز گردید.

استفاده از مصالح بوم‌آور مانند برگ درخت نخل و نی باعث ساخت قایق‌های متناسب با عمق رودخانه‌های دجله و فرات گردید. به دلیل فقدان الوار مناسب جهت ساخت کشتی‌ها در دشت‌های تفتیده بین النهرین و خوزستان، ساخت شناورهای دریایی از چوب میسر نبود و تا قرن‌ها همچنان از مصالح بومی مانند نی و برگ نخل استفاده می‌شد. برای ساخت این جہازات بومی، دسته‌های متعدد نی به‌صورت فیتیله‌های درهم تنیده آماده شده و بوسیله طناب‌هایی از جنس برگ نخل که از فراوان ترین گیاهان بومی بین النهرین و حاشیه خلیج فارس بود، بهم متصل می‌شد و ساختار قایق‌ها شکل می‌گرفت. سپس با استفاده از ماده ضد آب مانند قیر که به‌صورت چشمه‌های جوشان در جای جای بین النهرین و خوزستان قابل دسترس بود، قایق‌های ساخته شده ضد آب می‌گردید. هدایت این قایق‌ها بوسیله بادبانهای سه ضلعی و نیروی باد و یا بوسیله پارو بوده است. گاهی اوقات نیز از نیروی حیوانات در مسیر روخانه‌ها استفاده می‌شد. این قایق‌ها که برای مقاصد تجاری و مسافری مورد استفاده قرار می‌گرفتند، بوسیله سکانهای چوبی هدایت می‌شدند.

با گسترش تجارت خلیج فارس تا سواحل شرقی آفریقا و شبه قاره هند و آغاز تجارت الوار چوبهای مناسب کشتی‌سازی از آفریقا به خلیج فارس، شاهد ساخت کشتی‌های بزرگ تر و اقیانوس پیما از چوب‌های آفریقایی و هندی هستیم. قبل از ورود الوار تنومند و حجیم آفریقایی و هندی و گاهی الوار سواحل شرقی مدیترانه، امکان ساخت کشتی‌های بزرگ و اقیانوس پیما وجود نداشت. زیرا اساساً مواد آلی شامل نی و برگ نخل از استحکام لازم برای ساخت کشتی‌های بزرگ برخوردار نیستند و شناورهای ساخته شده از این مواد قادر به دریانوردی طولانی و خطرناک نبودند. در مقابل ساخت کشتی‌های بزرگ از الوار و اتصال این چوب‌های بلند و مقاوم بوسیله طناب یا به‌صورت میخکوب، امکان حمل کالاهای تجاری بیشتر و طی مسافت‌های طولانی تر در دریاها و اقیانوس‌های متلاتم را فراهم می‌ساخت.

مدارک باستان شناختی بدست آمده از نقوش روی مهرهای بین النهرین و خوزستان نشان دهنده ساخت و استفاده از قایق‌های کوچک از مصالح بومی است که از هزاره‌های پیش از میلاد به تدریج آغاز و تا هزاره نخست و آغاز دوران تاریخی (دوران آغاز دولت‌های هخامنشی، اشکانی و ساسانی) ادامه می‌یابد. با آغاز تجارت دریایی با آفریقا، از هزاره نخست پیش از میلاد و بنا بر ضرورت لشکرکشی‌های شاهان هخامنشی تا مدیترانه، ساخت کشتی‌های بادبانی چوبی پایدارتر و مقاوم‌تر در برابر امواج دریا آغاز گردید و تا امروزه نیز ادامه یافته است. ساخت کشتی‌های بزرگ تجاری و جنگی در دوران حکومت جهانگشای هخامنشی بدون شک به کمک هنرمندان و کشتی سازان ساتراپ‌هایی همچون فینیقی‌ها میسر بوده است. در طول چند هزار سال کشتی‌های سنتی (لنج) ساخته شده از الوار آفریقایی، خلیج فارس را به اقیانوس هند، شرق آفریقا و حتی شرق آسیا متصل نموده‌اند.

یکی از مهمترین اسناد باستان‌شناختی بجای مانده از ساختار کشتی‌های تجاری اواخر دوران تاریخی یعنی دوره ساسانی و سده‌های نخستین بعد از اسلام، کشف دو نقش کشتی در کاوش‌های بندر تاریخی سیراف است. طرح این کشتی‌ها قابل مقایسه با لنج‌های سنتی امروزی در خلیج فارس است که در دو محوطه سیراف شناسایی شده است.

مقایسه طرح کشتی محوطه‌های "K" و "F" سیراف با لنج‌های سنتی امروزی: لنج گونه‌ای از کشتی کوچک یا قایق بزرگ باری و مسافری است که در خلیج فارس و دریای عمان دیده می‌شود. لنج‌ها بر پایه قایق‌های بادبانی رایج در خلیج فارس ساخته می‌شود، با این تفاوت که به جای بادبان با موتور حرکت می‌کند و عرشه باز یا نیمه باز دارد و از دهه ۱۹۵۰ میلادی موتور بنزینی یا دیزلی برای پیش راندن لنج‌ها بکار رفت و امروز بیشتر لنج‌ها موتور دارند. در روزگار گذشته تمام کشتی‌های بادی که با شرع و بادبان حرکت می‌کردند جهاز؛ و امروزه به کشتی‌های موتوری لنج گویند. لنج از دیدگاه لغت‌شناسی به معنای راه رفتن با ناز و کبر است و شاید از آن

جا که لنج با آهستگی می‌خرامد و به جلو می‌رود به این نام خوانده شده است. در جنوب کسانی که در کار ساخت لنج هستند را گلاف (جلاف) گویند و اتاق ناخدا را قماره و انبار پائینی را خن گویند. (رضا طاهری، ۱۳۸۸: ۴۱۹-۴۱۲)

لنج‌ها دارای انواع بسیاری در خلیج فارس است که تقریباً چهارده مورد از آن با اسامی مختلف و ابعاد و کاربردهای متفاوت معرفی شده است. انواع کوچکتر لنج به نامهای سماج، حوری، کتر، بتیل، شوعی، تشاله، ماشوه، بگاره و سمبوک و بیشتر برای ماهیگیری و گاه مسافربری در طول تاریخ ساخته شده و امروزه نیز فعال می‌باشند. لنج‌های بزرگتر به نامهای سمعه، بغله، کچی، جالبوت و بوم خوانده می‌شوند و به منظور تجارت دریایی و حمل و نقل کالا از بندر خلیج فارس به بندر مقصد ساخته و مورد استفاده قرار می‌گیرند.

مقایسه انواع بزرگتر لنج بخصوص نوع "بوم" با طرح کشتی‌های ترسیم شده در مجموعه معماری "k" و بخصوص مجموعه "F" در سیراف نشان دهنده شباهت بسیار این طرح کشتی‌ها با لنج نوع بوم است. لنج بوم در حقیقت بزرگترین و زیباترین گونه لنج است و چوب بکار رفته در این کشتی از انواع داخلی و خارجی تهیه می‌شده است. انواع جدید با موتور، و انواع قدیمی با بادبان حرکت می‌کرده‌اند و باربری ۲۰ تا ۳۰۰ تن داشته و به سرزمین‌های دوری مانند دبی، کویت، هند، بصره، عدن و یمن مسافرت می‌کرده است. (طاهری، پیشین: ۴۲۰)

با نگاهی دقیق به طرح کشتی مجموعه "F"، جزئیات بسیاری مانند عرشه کشتی، محجر (حفاظ) کنار عرشه، بخشی از سکان کشتی، دو یا سه دکل به همراه بادبانهای برافراشته و جزئیات دیگر قابل تشخیص و تمیز می‌باشد. تاکنون طرحی به این دقت و با این حد از جزئیات شناسایی نشده است. طرح یاد شده و تشابهات بسیار آن با انواعی از لنج‌های سنتی امروزی بخصوص لنج نوع "بوم" نشان دهنده استمرار سنت کشتی‌سازی و ساخت لنج‌های بزرگ باربری در خلیج فارس از سده‌های نخستین صدر اسلام تا به امروز است. با توجه به

کنگان و سیراف تا عسلویه" تهران، نشر داستان سرا، صص ۴۱۹-۴۱۲.

- مجیدزاده، یوسف، ۱۳۷۶ " تاریخ تمدن بین النهرین تاریخ سیاسی " جلد ۱. تهران، مرکز نشر دانشگاهی.

- مجیدزاده، یوسف، ۱۳۸۰ " تاریخ و تمدن بی النهرین هنر و معماری " جلد سوم، تهران، مرکز نشر دانشگاهی.

- ملک شه میرزادی، صادق، ۱۳۷۵ " مجموعه دروس باستان‌شناسی مبنای باستان‌شناسی ایران، بین النهرین، مصر " تدوین حسین محسنی و م. سروقدی، تهران، انتشارات مارلیک.

- ملک شه میرزادی، صادق، ۱۳۷۸ " ایران در پیش از تاریخ، باستان‌شناسی ایران از آغاز تا سپیده دم شهرنشینی " تهران، سازمان میراث فرهنگی کشور.

- مورتگات، آنتون، ۱۳۷۹ " هنر بین النهرین باستان، هنر کلاسیک خاور نزدیک " مترجم انگلیسی جودیت فیلسون، مترجمان فارسی زهرا باستی و دکتر محمد رحیم صراف، تهران، سازمان مطالعه و تدوین کتب علوم انسانی دانشگاهها (سمت)، چاپ چهارم.

- نشات، صادق، ۱۳۴۴ " تاریخ سیاسی خلیج فارس " تهران، کانون کتاب.

- هرمان، جورجینا، ۱۳۷۳ " تجدید حیات هنر و تمدن در ایران باستان " ترجمه مهرداد وحدتی، تهران، مرکز نشر دانشگاهی، صفحات ۱۴۰-۱۵۵.

- Amiet, Pierre , 1961 "Art in ancient near east" new York.
- BOEHMER, R. M. 1965
- *Die Entwicklung der Glyptik während der Akkad-Zeit*
- *Untersuchungen zur Assyriologie und vorderasiatischen Archäologie*
- Berlin: De Gruyter.
- Botta , P.E. 1949 "Monument de Ninive " 5 Vols , paris, imprimerie Nationale.
- Budge, E. 1914 "Assyrian Sculptures in British Museum", p 38.
- Barnett, R. 1960 "Canning and Cuneiform: a century of Assyriology" the museum journal 60.8 , pp 192-200.
- Blue, Lucy, (Southampton uk) July 2008 "Ships and Technology in the Persian gulf , prehistory to present" conference the (Persian gulf in prehistory and history), Durham university, uk .

قلت یافته‌های باستان‌شناسی زیر آب و کشتی‌های تاریخی در خلیج فارس، شناسایی این نقش‌ها کمک شایانی به شناخت بهتر ما از طرح و ساختار کشتی‌های تاریخی و لنج‌های سنتی در خلیج فارس می‌نماید.

با توجه به اطلاعات اندک در خصوص تجارت دریایی و ساختار کشتی‌های تجاری خلیج فارس انجام پژوهش‌های باستان‌شناسی بویژه بررسی‌های باستان‌شناسی زیر آب می‌تواند در شناخت هر چه بیشتر موثر بوده و اطلاعات با ارزشی در اختیار ما قرار دهد. علی‌رغم تاریخ طولانی تجارت در خلیج فارس بوسیله ایرانی‌ها و وجود آثار و شواهد فراوان باستان‌شناختی در این خصوص، فعالیت مذبح‌خانه برخی کشورهای حاشیه خلیج فارس در تحریف تاریخ و نام آن، ضرورت انجام پژوهش‌های باستان‌شناختی در مورد خلیج فارس را صد چندان می‌کند؛ و استمرار برگزاری همایش‌های ملی خلیج فارس در راستای معرفی جنبه‌های مختلف خلیج همیشه فارس می‌تواند کمک شایانی به این مهم نماید.

منابع

- اصطخری، ابواسحاق ابراهیم، ۱۹۶۱ م " مسالک و ممالک " ویرایش ایرج افشار، تهران، انتشارات بنگاه ترجمه و نشر کتاب.
- ابن حوقل " صورة الارض "
- بیانی، ملکزاده، ۱۳۶۳ " تاریخ مهر در ایران از هزاره چهارم تا هزاره اول ".
- بیانی، ملکزاده، ۱۳۳۹ " تاریخ سکه از قدیمی‌ترین ازمه تا دوره اشکانیان " جلد اول، تهران، انتشارات دانشگاه تهران.
- بهممنش، احمد، ۱۳۸۶ " تاریخ ملل قدیم آسیای غربی: از آغاز تا روی کار آمدن پارس ها " تهران، موسسه انتشارات و چاپ دانشگاه تهران.
- حریری، ابو محمد قاسم، ۱۳۸۷ " مقامات حریری " ترجمه طواق گلدی گلشاهی، تهران، انتشارات امیر کبیر.
- طلائی، حسن، ۱۳۸۸ " جزوه کلاسی درس پیش از تاریخ بین النهرین " تهران، دانشگاه تهران.
- طاهری، رضا، ۱۳۸۸ " از مروارید تا نفت، تاریخ خلیج فارس،

- Moortgat, Anton, 1969 "Art of ancient Mesopotamia" London and new York,.
- Prins, A.H.J. 1965-66 "The Persian gulf Dhows" persica II., pp 1-18
- Scheil, jean, Vincent, 1902 "Textes Elamites – Simitiques" MDP 4, paris ,.
- Strommenger, Eva, 1964 "The art of Mesopotamia" translated from german by Christina haglund. London.
- Whitehouse David, 1972 "excavations at Siraf" fifth interim report, IRAN vol:X. journal of the british institute of Persian studies, pp 63-89.
- Whitehouse David. 1968 "excavations at Siraf" second interim report, IRAN vol:VII. journal of the british institute of Persian studies, pp 39-63.
- Carter, Robert, 2006 "Boat remains and maritime trade in Persian gulf during sixth and fifth millinia BC" "Antiquity", Vol 80, number 307, pages 52-66.
- Delaportte, Louis,Joseph , 1920 "Mesopotamia (history of civilization) the Babylonian and Assyrian civilization" oxford,.
- FRANKFORT, H. 1954
- "The Art and Architecture of the Ancient Orient".
- Pelican History of Art , Harmondsworth: Penguin Books
- Hall, H.R. 1928 "Not on the excavation at muqayyar, elobeid and abu shahreim, JRAS", Minoan in mesopotamia, JHS, 48. Kleinfunde aus dem archaischen Tempelschichten in Uruk
- Heinrich , E " 1969 ." Ausgrabungen der Deutschen Forschungsgemeinschaft in Uruk-Warka I". Leipzig: Otto Harrassowitz.



تصویر ۲۱. طرحی از یک کشتی سنتی تجاری خلیج فارس (لنج) در مقامات حریری متعلق به ۱۲۳۷ میلادی (مأخذ: Lucy Blue 2008)



تصویر ۱۹. طرح کشتی با سه دکل بادبانی مکشوفه از محوطه K در بندر تاریخی سیراف (مأخذ: وایت هاووس، ۱۹۷۲: ۷۵، تصویر ۷)



تصویر ۲۲. ساخت کشتی با استفاده از نی و برگ نخل در عراق امروزی، سنتی که از هزاران سال پیش از بین النهرین و سواحل خلیج فارس رواج داشته است. (مأخذ: نگارنده)



تصویر ۲۰. طرح کشتی با دو یا سه دکل بادبانی بر سطح آهکی دیوار در سمت راست ورودی خانه "w" از محوطه "F" که اندکی خوانا شده است. (Lucy Blue 2008) (مأخذ: نگارنده)



تصویر ۲۳. کشتی‌های ساخته شده از نی و برگ نخل تا دهه‌های اخیر نیز در رودخانه‌های دجله و فرات و جای جای خلیج فارس در حال رفت و آمد بودند. (مأخذ: نگارنده)