

Maritime Journeys of Gap from Southern Iranian Ports to East Africa during the 18th to 20th Centuries

Amirbahram Arabahmadi¹

**GANJINE-YE
ASNAD**
Historical Research &
Archival Studies Quarterly

Research paper

Abstract:

Purpose: This study aims to provide original and first-hand information about maritime voyages from the southern ports of Iran to East Africa in the later periods. The article examines maritime connections between the southern Iranian ports and the coasts and islands of East Africa during the 18th to 20th centuries, focusing primarily on the export and import of certain popular trade items, based on available sources.

Method and Research Design: This article employs a combined descriptive-analytical and qualitative research method (relying on structured interviews with some elderly captains).

Finding and Conclusion: The gradual and subtle infiltration of certain aspects of Iranian culture among the indigenous populations of the coasts and islands of East Africa through maritime journeys known as "Gap" represents a symbol of Iran's successful and dynamic transnational cultural diplomacy over the past few centuries. These journeys, in addition to economic benefits, also fostered cultural and social ties between the southern coasts of Iran and East Africa. The enduring impact of these interactions can still be observed in regions along the East African coast such as Zanzibar, Pemba, Mombasa, and Malindi, as well as in Iranian cities located on the coasts of the Persian Gulf and the Sea of Oman.

Keywords: Southern Ports; Persian Gulf; East Africa; Zanzibar; Trade Relations; Culture.

Citation: Arabahmadi, A. (2024). Maritime Journeys of Gap from Southern Iranian Ports to East Africa during the 18th to 20th Centuries. *Ganjine-ye Asnad*, 34(1), 116-139 | doi: 10.30484/ganj.2024.3141

1. Associate Professor, Faculty of World Studies, University of Tehran, Tehran, Iran

arabahmadi@ut.ac.ir

Copyright © 2024, NLAI (National Library & Archives of I. R. Iran). This is an Open Access article distributed under the terms of the Creative Commons Attribution 4.0 International, which permits others to download this work, share it with others and adapt the material for any purpose.

Ganjine-Ye Asnad

«133»

Peer-reviewed Journal | National Library & Archives of I. R. Iran, Archival Research Institute

ISSN: 1023-3652 | E-ISSN: 2538-2268

Digital Object Identifier(DOI): 10.30484/GANJ.2024.3141

Indexed by Google Scholar, Researchgate, ISC, SID & Iran Journal | <http://ganjineh.nlai.ir>

Vol. 34, No.1, Spring 2024 | pp: 116-139 (24) | Received: 4, Jan. 2024 | Accepted: 8, Mar. 2024

Historical research





فصلنامه تحقیقات تاریخی
و مطالعات آرشئولوژی

مقاله پژوهشی

سفرهای دریایی گپ از بندرهای جنوبی ایران به شرق آفریقا طی قرون ۱۸ تا ۲۰ میلادی

امیربهرام عرب احمدی^۱

چکیده

هدف: عرضه اطلاعات بکر و دست اول از سفرهای دریایی از بندرهای جنوبی ایران به شرق آفریقا در ادوار متأخر. در این مقاله ارتباطات دریایی بندرهای جنوبی ایران و سواحل و جزایر شرق آفریقا طی قرون هجده تا بیست میلادی که عمدتاً بر صادرات و واردات برخی اقلام تجاری و پرطرفدار متمرکز بوده است، براساس منابع موجود بررسی شده است.

پرسش‌های اصلی مقاله عبارت‌اند از:

- ۱- «این سفرهای طولانی و توأم با مخاطرات اساساً بر مبنای چه هدفی سازمان‌دهی می‌شده‌اند؟»
 - ۲- «این سفرها از چه مسیری انجام می‌شده‌اند؟»
 - ۳- «آیا سفرهای گپ صرفاً اقتصادمحور بوده‌اند یا نتایج دیگری نیز به دنبال داشته‌اند؟»
- فرضیه اصلی پژوهش عبارت است از: «ایرانیان و بومیان سواحل و جزایر شرق آفریقا تأثیر و تأثر متقابل فرهنگی و اجتماعی بر یکدیگر داشته‌اند.»

روش/ رویکرد پژوهش: این مقاله با بهره‌گیری توأم از روش تحقیق تلفیقی-توصیفی-تحلیلی و روش کیفی (باتکیه بر مصاحبه‌های ساختارمند با برخی از ناخدایان کهن سال) نوشته شده است.

یافته‌ها و نتیجه‌گیری: رسوخ نرم و تدریجی شاخصه‌هایی از فرهنگ ایرانی درین بومیان سواحل و جزایر شرق آفریقا از طریق سفرهای دریایی موسوم به گپ، نمادی از دیپلماسی موفق و پویای فرهنگ فراملی ایران طی چند سده گذشته به‌شمار می‌رود. سفرهای دریانوردان ایرانی به شرق آفریقا در قرون متأخر، علاوه بر دستاوردهای اقتصادی پیوندهایی را هم در عرصه‌های فرهنگی-اجتماعی بین سواحل جنوبی ایران و شرق آفریقا رقم زده است که ردپای تأثیرات ماندگار آن هنوز در مناطقی در سواحل شرق آفریقا نظیر زنگبار، پمبا، مومباسا و مالیندی، و شهرهای ایرانی واقع در سواحل خلیج فارس و دریای عمان مشهود است.

کلیدواژه‌ها: بندرهای جنوب؛ خلیج فارس؛ شرق آفریقا؛ زنگبار؛ مناسبات تجاری؛ فرهنگ.

استناد: عرب احمدی، امیربهرام. (۱۴۰۳). سفرهای دریایی گپ از بندرهای جنوبی ایران به شرق آفریقا طی قرون ۱۸ تا ۲۰ میلادی. *گنجینه اسناد*، ۳۴ (۱)، ۱۱۶-۱۳۹ | ۱۰۳۰۴۸۴/ganj.۲۰۲۴,۳۱۴۱ | doi: ۱۰,۳۰۴۸۴/ganj.۲۰۲۴,۳۱۴۱

۱. دانشیار دانشکده مطالعات جهان، دانشگاه تهران، تهران، ایران.
arabhamadi@ut.ac.ir



گنجینه اسناد

۱۳۲

فصلنامه علمی | سازمان اسناد و کتابخانه ملی ج.ا.ایران - پژوهشکده اسناد

شاپا (چاپی): ۱۰۲۳-۳۶۵۲ | شاپا (الکترونیکی): ۲۵۲۸-۲۲۶۸

شناسانه برنمود رقمی (DOI): ۱۰,۳۰۴۸۴/GANJ.۲۰۲۴,۳۱۴۱

نمایه در Google Scholar, Researchgate, SID, ISC و ایران ژورنال | <http://ganjineh.nlai.ir>

سال ۳۴، دفتر ۱، بهار ۱۴۰۳ | صص: ۱۱۶-۱۳۹ (۲۴)

تاریخ دریافت: ۱۴۰۲/۱۰/۱۴ | تاریخ پذیرش: ۱۴۰۲/۱۲/۱۸

تحقیقات تاریخی

۱. مقدمه

یکی از فرازهای جذاب و درعین حال هیجانی سفرهای دریایی ایرانیان از دیرباز تا چند دهه قبل، سفر به شرق آفریقا و هند بوده که در قرون متأخر به «سفر گپ» موسوم شده است. نامیدن این مسافرت‌های دریایی مخاطره‌آمیز به «گپ» - که در بین جنوبی‌ها به معنی بزرگ است - عمدتاً به دلیل عظمت و مخاطره‌آمیز بودن این سفرهای دورودراز دریایی بوده است که با کمک کشتی‌های چوبی بزرگ آن عهد انجام می‌شده است. دریانوردان ایرانی معمولاً برای سفرهای گپ اهمیت زیادی قائل بودند و بخش مهمی از چرخش مالی بندرهای جنوب ایران بر این سفرهای دریایی اقتصادمحور متکی بود. سفرهای گپ معمولاً چند ماه به طول می‌انجامید و ناخدایان و ملوانان ایرانی پس از بازگشت از این سفرها خاطرات ارزش‌مندی را - که گاه رنگ مبالغه به خود می‌گرفت - برای خانواده و دوستان و آشنایان خود بیان می‌کردند.

صرف نظر از سفرهای گپ به مقصد هند که خارج از محدوده مقاله حاضر است و در مقایسه با سفرهای دریایی به شرق آفریقا اهمیت کم‌تری داشته است، سفرهای گپ به سمت شرق آفریقا در قرون هجده تا بیست میلادی یکی از مهم‌ترین حوادث زندگی دریانوردان ایرانی سواحل جنوب ایران محسوب می‌شده و ناخدایان ایرانی بندرهای نظیر بندر کنگ، بندر لنگه، بندر عباس، جزیره خارک، جزیره قشم، بوشهر و بندر چابهار هر سال تلاش می‌کردند تا سفرهایی تجاری به سواحل و جزایر شرق آفریقا سازمان‌دهی کنند. این سفرهای دریایی هرچند نقش مهمی در گذران زندگی مردان دریایی جنوب داشت، با این حال ناخدایان ایرانی بخش مهمی از این سفرها را تجربه‌اندوژی بیشتر در چالش‌های همیشگی خود با اقیانوس هند می‌دانستند که در هنگام وزش بادهای موسمی مخاطرات زیادی به دنبال داشت.

پرسش‌های اصلی مقاله عبارت‌اند از:

۱- «این سفرهای طولانی و توأم با مخاطرات اساساً بر مبنای چه هدفی سازمان‌دهی می‌شده‌اند؟»

۲- «این سفرها از چه مسیری انجام می‌شده‌اند؟»

۳- «آیا سفرهای گپ صرفاً اقتصادمحور بوده‌اند یا نتایج دیگری نیز به دنبال داشته‌اند؟»

فرضیه اصلی پژوهش عبارت است از: «ایرانیان و بومیان سواحل و جزایر شرق آفریقا تأثیر و تأثر متقابل فرهنگی و اجتماعی بر یکدیگر داشته‌اند» که در مقاله به اثبات رسیده است.

هدف مقاله حاضر عرضه اطلاعات بکر و دست‌اول از انبوه سفرهای دریایی چندماهه از بندرهای جنوب ایران به سواحل و جزایر کشورهای امروزی سومالی، کنیا و تانزانیا و

۱- دکتر غلام‌حسین ساعدی در کتاب «اهل هوا» مقصد بیشتر سفرهای گپ را سواحل شرق آفریقا دانسته است (ساعدی، ۱۳۴۵، ص ۵)



برجسته کردن نقش این سفرهای دریایی در شکوفایی اقتصاد مناطق جنوبی ایران طی چند قرن گذشته و به موازات آن عرضه اطلاعاتی بدیع از سفرهای دریایی ایرانیان به مناطق دوردست جهان در قرون معاصر است.

در این مقاله تلاش شده است تا با بهره‌گیری توأمان از روش تحقیق تلفیقی توصیفی-تحلیلی و روش کیفی (با تکیه بر مصاحبه‌های ساختارمند)، چگونگی انجام سفرهای دریایی اقتصادمحور گپ بررسی شود.

۲. پیشینه تحقیق

با وجود اهمیت سفرهای دریایی مستمر به شرق آفریقا در دوره معاصر، مورخان ایرانی دوره قاجار و پس از آن به این موضوع توجه نکرده‌اند. پژوهش‌گران خارجی نیز به این موضوع توجهی نداشته‌اند و تحقیقات خاصی در این باره انجام نداده‌اند. در نقد و بررسی اندک منابعی که به سفرهای گپ شرق آفریقا اشارات کوتاهی داشته‌اند تنها می‌توان دو کتاب «سرزمین‌های شمالی پیرامون خلیج فارس و دریای عمان: در صد سال پیش» اثر محمدعلی خان سدیدالسلطنه بندرعباسی و کتاب «فارس نامه ناصری» نوشته میرزا حسن حسینی فسائی را برشمرد که به سفرهای دریایی دریانوردان ایرانی به شرق آفریقا اشارات بسیار کوتاهی داشته‌اند. در چند دهه گذشته نیز غلام حسین ساعدی در کتاب «اهل هوا»، محمدحسین سعادت کازرونی در «تاریخ بوشهر»، حسین نوربخش در کتاب‌های «بندر کنگ شهر دریانوردان و کشتی‌سازان» و «پژوهش نامه خلیج فارس»، اسماعیل رائین در «دریانوردی ایرانیان»، علی پارسا در «بادبان‌های جنوب، دریانوردی در خلیج فارس و اقیانوس هند» و محمد حسن نیا در «ساحل‌نشینان بندر باستانی و تاریخی کنگ» اطلاعات مختصری درباره این سفرها ارائه کرده‌اند. در کتب و مجلات بین‌المللی تاکنون تحقیق مستقلی درباره مناسبات مناطق جنوبی ایران و شرق آفریقا انجام نشده است و تنها دکتر بهناز میرزائی استاد دانشگاه بروک کانادا در کتاب "A History of Slavery and Emancipation in Iran 1800-1929" ذیل موضوع تجارت برده‌های آفریقائی و انتقال آن‌ها به ایران، بسیار مختصر به سفرهای دریایی از ایران به سواحل شرق آفریقا اشاره کرده است. از این رو و با توجه به خلأ اطلاعاتی درباره این موضوع مهم در تاریخ مناسبات دریایی ایران، پژوهش‌گر تلاش کرده است تا براساس اندک مستندات موجود و برخی مصاحبه‌ها با ناخدایان ایرانی دست‌اندرکار در این سفرها در دهه‌های ۱۳۳۰ به بعد، این موضوع را تا حد امکان عمیقاً بررسی کند.



۳. پیشینه سفرهای دریایی از ایران به شرق آفریقا

شرق آفریقا از دیرباز منطقه‌ای شناخته شده برای دریانوردان ایرانی بوده و ایرانیان از قرن‌ها پیش از ظهور اسلام سفرهای دریایی منظمی به آن‌جا می‌کرده‌اند که از مسیر خلیج فارس، دریای عمان و اقیانوس هند انجام می‌شده است. در کتب جغرافی دانان قرون اولیه اسلامی هم اظهارات مشخصی درباره سفرهای منظم دریایی بین ایران و شرق آفریقا در قرون نخستین اسلامی وجود دارد و حتی مسعودی -یکی از بزرگ‌ترین مورخان و جغرافی دانان مسلمان- با کشتی متعلق به دریانوردان سیرافی سفری پر مخاطره به شرق آفریقا داشته است. این سفرها از طریق راه‌های دریایی شناخته شده‌ای انجام می‌شده است که دریانوردان ایرانی از دوره قبل از اسلام (هخامنشیان، اشکانیان، ساسانیان) از آن استفاده می‌کرده‌اند (عرب احمدی، ۱۳۹۵، ص ۲۶۲). این سفرهای دریایی البته با خطرهای فراوانی نیز همراه بوده که در سفرنامه‌های ناخدایان باتجربه‌ای همچون «کاپیتان بزرگ شهریار رامهرمزی» به این مخاطرات پرداخته شده است (شهریاری رامهرمزی، ۱۸۸۳-۱۸۸۶، ص ۶۲). سفرنامه سلیمان سیرافی و ابوزید سیرافی نیز دربرگیرنده توضیحاتی درباره خطوط دریایی بین ایران و هند با شرق و جنوب شرق آفریقا است که از نظر شناسایی راه‌های دریایی و وضعیت دریانوردی آن روزگار ارزش والایی دارد (سیرافی و سیرافی، ۱۳۳۵، ص ۱۱۴). در قرون نخستین اسلامی هم، سفرهای دریایی از ایران به شرق آفریقا تداوم یافت. این امر به خوبی نمایانگر علاقه فراوان دریانوردان ایرانی به شرق آفریقا و دستاوردهای این سفرها برای آن‌ها بود. این سفرها علاوه بر سود حاصله، دنیای جدیدی را هم فراروی نیاکان ما -که همواره در پی کسب تجربه و ارتقاء معلومات تخصصی خود بودند- می‌گشود.

۴. سفرهای گپ به شرق آفریقا در قرون معاصر

سفرهای اقتصادمحور «گپ» که عمدتاً بر مبادله اقلام و کالاهای تجاری مختلف متمرکز بوده است، از دیرباز از مبدأ تا مقصد چند کشور را در جنوب ایران، منطقه جنوبی خلیج فارس، حاشیه دریای سرخ و مناطق شاخ و شرق آفریقا دربر می‌گرفته است. این سفرها در سده‌های متأخر نیز همچون گذشته به صورت مجموعه‌ای از چند کشتی چوبی بزرگ بادبانی، به همراه کارکنانی باتجربه^۱، از بندرهای ایرانی در شمال خلیج فارس و دریای عمان نظیر بندر کنگ، بندر لنگه، بوشهر، جزیره خارک، جزیره قشم، چابهار و... آغاز می‌شد و با پیمایش مسیری چند هزار مایلی توأم با حوادث گوناگون به پایان می‌رسید. دریانوردان ایرانی در بخش نخست از سفر خود، از بندرهای ایرانی به مسقط (عمان) رهسپار می‌شدند و کالاهایی نظیر مویز، گردو، بادام، انجیر، نمک زرانی یا نمک بلور، آویشن و گل سرخ

۱- کارکنان کشتی‌ها را معمولاً دو ناخدا (یکی در خشکی و دیگری در دریا)، سرملوان، یک یا دو راهنمای دریایی (رُبان)، چهار سُکانی، دو نجار، آشپز و کمک آشپز و تعدادی ملوان تشکیل می‌دادند (نوربخش، ۱۳۵۹، ص ۲۸۳). البته این وضعیت همواره بدین منوال نبود و بعضی از کشتی‌ها، راهنمای کشتی (رُبان) می‌گرفتند و ناخدا که خود به مسیرهای دریایی آشنایی داشت این مسئولیت را برعهده می‌گرفت. در برخی اوقات نیز کشتی به جای دو ناخدا دریا و خشکی تنها یک ناخدا داشت که همه کارها را انجام می‌داد (نظامی، ۱۴۰۱، ص ۹۱).



خشک شده، قالی، خرما، المستکی^۱، جوز، لوز^۲، سجاده، و... را به بازرگانان عمانی - که بی صبرانه مشتاق خرید این کالاها بودند - عرضه می داشتند (ناخدا محمدی، مصاحبه، ۱۳۹۸). کشتی های ایرانی سپس از قلعه موسوم به رأس الحد (حصن رأس الحد) عمان گذر می کردند و در حالی که باد موسمی شمال شرقی - که دریانوردان محلی آن را باد ازیب می خواندند - بادبان های کشتی ها را کامل به اهتزاز در می آورد به سواحل یمن در بندر عدن لنگر می انداختند و ضمن (۱۴۰۰). کشتی های ایرانی با ورود به سواحل یمن در بندر عدن لنگر می انداختند و ضمن فروش برخی از کالاهای تجاری خود به تجار محلی، مقادیر عظیمی نمک را به صورت فله می خریدند و به کشتی های خود منتقل می کردند. انتقال این کالاها با دقت زیاد و طی سه تا چهار روز با قایق های کوچکی موسوم به دوبه انجام می شد. سپس جاشوها این نمک ها را داخل گونی های بزرگی می ریختند و یا به صورت فله در انبار کشتی جاسازی می کردند. بازرگانان محلی در بندرهای کنیا، تانزانیا و زنگبار امروزین سخت متقاضی این نمک ها بودند (نوربخش، ۱۳۹۰). سفر گپ بعد از بارگیری محموله های نمک یاد شده و مقادیر عظیمی خرما که همچون نمک مورد توجه بازرگانان شرق آفریقا بود ادامه می یافت و کشتی های ایرانی در ادامه مسیر طولانی خود، با فاصله کوتاهی از تنگه باب المندب از جنوب خلیج عدن به سواحل سومالی رهسپار می شدند (ناخدا علی حمود، مصاحبه، ۱۳۹۸).

دریانوردان ایرانی با ورود به ساحل سومالی امروزین معمولاً در بندر تاریخی بربرا و برخی اوقات در بندرهای کیسمائو یا موگادیشو لنگر می انداختند. اقامت کشتی های ایرانی در بندر بربرا حدود ده روز به طول می انجامید و دریانوردان پس از فروش بخشی از محموله های خرما و نمک همراه خود (عمدتاً خرما)، لنج های خود را تعمیر می کردند. این تعمیرات که با دقت زیاد و طی مدت زمانی بین چهار تا هفت روز انجام می شد در تداوم سفرهای گپ اهمیت زیادی داشت (ناخدا اسماعیلی، مصاحبه، ۱۴۰۰). جاشوها ابتدا تحت نظارت مستقیم ناخدا و یا رئیس جاشوهای کشتی (سرهنگ) کشتی را با مشقات زیاد به خشکی انتقال می دادند و آن را «جَدَاف»^۳ می کردند. سپس برای محافظت از پوسیدگی بدنه کشتی در مقابل شوری آب دریا، مخلوطی از پیه ذوب شده گوسفند و آهک را به سرتاسر بدنه بیرونی کشتی می مالیدند. بعد از آن دکل کشتی را تحت نظارت نجاران کشتی پایین می آوردند و آن را اصطلاحاً «جزر»^۴ می کردند. در پایان تعمیرات نیز مجدداً لایه غلیظی از مخلوط ذوب شده پیه و آهک را به بدنه بیرونی کشتی اندود می کردند (نوربخش، ۱۳۹۰).

سفر گپ از بربرا به شبه جزیره کوچکی موسوم به رأس حافون در نزدیکی بندر باری^۵ در شمالی ترین نقطه شاخ مانند کشور سومالی ادامه می یافت و کشتی های ایرانی با لنگر انداختن در این بندر کوچک نوع خاصی از نمک محلی را به صورت فله می خریدند و در انبارهای

۱. مستکی: مصطکی: درختچه ای به ارتفاع حداکثر ۴ متر است. از تنه این درخت صمغی رزینی به شکل اجسام کوچک، شیشه ای، تقریباً کروی و به رنگ زرد متمایل به قرمز یا عطر خوش بوی تربانتین استخراج می شود که در صنعت داروسازی کاربرد دارد.
۲. لوز واژه ای عربی به معنای بادام است و بومیان در مناطق گرم و مرطوب از آن با عنوان بادام گرمسیری یاد می کنند. لوز از نظر ظاهری و طعم و مزه مشابه بادام است.
۳. کوبیدن تیرهای عمودی اطراف کشتی، برای سربا نکه داشتن آن در ساحل.
۴. بازبینی و تعمیر کامل دکل.
۵. باری در زبان سومالیایی به معنی شرق است و امروزه یکی از ایالت سومالی است. این ایالت در شمال شرق سومالی واقع شده است و بخشی از جمهوری خودمختار پنت لند محسوب می شود.



خود جای می‌دادند. از این نوع خاص نمک که خاصیت زیاد و خریداران زیادی داشت در بندر مومباسا برای تقویت خاک کشاورزی استفاده می‌شد (پارسا، ۱۳۹۱، صص ۱۵۶-۱۵۷).

مقصد بعدی دریانوردان ایرانی شهر بندری مومباسا^۱ در جنوب کنیا بود. کشتی‌های ایرانی در این شهر چند روزی را لنگر می‌انداختند و محموله‌های نمک خود را به تجار محلی می‌فروختند.^۲ آن‌ها سپس رهسپار جزیره زیبا و سرسبزی می‌شدند که دریانوردان کنگی، بوشهری، قشمی و... از آن با نام‌های «سیمورنگه» یا «سیمبارنگه» یاد کرده‌اند و از قرار معلوم دارای بهترین چوب‌های چنل^۳ آن منطقه بوده‌است^۴ (نوریخش، ۱۳۹۰).

هرچند در حال حاضر دقیقاً مشخص نیست سیمبارنگه به چه مکانی اطلاق می‌شود، باین‌حال به‌طور قطع، منطقه‌ای جنگلی در شبه‌جزیره‌ای در دهانه ورودی رودخانه روفیجی^۵ به اقیانوس هند و در مجاورت بندر کوچک کیاسی^۶ در ساحل اقیانوس هند بوده‌است که امروزه به هر دلیلی نامی از آن برجای نمانده یا نامی دیگر بر آن نهاده شده‌است.^۷ البته این احتمال نیز وجود دارد که منظور دریانوردان ایرانی جزیره «کارانگه»^۸ واقع در «خلیج امتانگاتا»^۹ در منطقه تانگا بوده باشد.^{۱۰} در جزیره (یا شبه‌جزیره) سیمورنگه محموله بزرگی از چوب‌های چنل پس از قطع شدن و بریده شدن به قطعات مساوی، خریداری می‌شد که البته تهیه این محموله چوب‌ها و انتقال آن‌ها از جنگل‌های نیمه‌باتلاقی و مملو از حشرات گزنده اطراف به داخل کشتی با به‌کارگیری گروهی از کارگران بومی حدود چهل روز به طول می‌انجامید و کاری سخت و دشوار بود. در طول این مدت ملوانان ایرانی به حشرو نشر با بومیان می‌پرداختند و علاوه بر نظارت بر جمع‌آوری و انتقال چنل‌ها و بارگیری آن‌ها در کشتی‌ها، برخی میوه‌های بومی همچون لیموهای محلی و نارگیل نیز می‌خریدند و در انبارهای کشتی‌ها جاسازی می‌کردند. کشتی‌های ایرانی بعد از بسته‌بندی و جای‌دادن محموله‌های بزرگ چوب چنل در انبارهای خود و پس از اقامتی کوتاه در جزایر «کواله»^{۱۱} و «پمبا»^{۱۲} در مجمع‌الجزایر زنگبار و بارگیری میخک و گل میخک از جزیره پمبا، به جزیره اصلی زنگبار موسوم به جزیره اونگو جا رهسپار می‌شدند (نوریخش، ۱۳۵۹، صص ۱۲۳). ناخدا و ملوانان کشتی‌های ایرانی در جزیره اصلی زنگبار چند روزی اقامت می‌کردند و ضمن خریداری هدایایی برای خانواده خود، در شهر اصلی زنگبار موسوم به شهر سنگی^{۱۳} نیز گشت‌وگذار انجام می‌دادند. آنان پس از خریداری اقلامی نظیر لیموشیرین، صابون، نارگیل، روغن نارگیل و برخی میوه‌های محلی من جمله انبه و موزهای محلی^{۱۴} برای وزیدن باد موافق موسوم به باد سهیلی منتظر می‌شدند.^{۱۵} به محض وزش باد سهیلی کشتی‌های ایرانی بادبان‌ها را برمی‌افراشتند و مسیر بازگشت به ایران را در پیش می‌گرفتند (ناخدا حسینا، ۱۴۰۲). دریانوردان ایرانی در راه بازگشت

۱. دریانوردان ایرانی در سده‌های متأخر مومباسا را به لجه محلی «مباسه» می‌نامیدند. هنوز نیز معدود ناخدایان کهن سال‌ایرانی که تا دهه ۱۹۷۰ به شرق آفریقا سفر می‌کرده‌اند این شهر بندری را مباسه می‌نامند.

۲. شهر مومباسا به دلیل فضای خاص بندری‌اش و انواع تفریحات، از اماکن مودعلاقه دریانوردان بندرکنی بود و آن‌ها علاوه بر خرید مایحتاج خود از بازارهای این شهر، مقلداری قهوه می‌خریدند و پس از بازگشت به بندر کنگ می‌فروختند و سود خوبی عاید خود می‌کردند (اندین، کده بندر کنگ، ۱۴۰۲).

۳. این چوب به دلیل مقاوم بودن در برابر رطوبت و هم‌چنین حشرات مودی تا سالیان درازی عمر می‌کرد و هنوز خانه‌هایی بسیار قدیمی در بوشهر و جنوب هرمزگان مشاهده می‌شوند که سقف‌هایی با چوب چنل دارند.

۴. «... در سیمباره نوعی چنل خاص می‌روید که البته خیلی هم مرغوب است...» (نوریخش، ۱۳۵۹، صص ۱۳۲-۱۳۱).

۵. رودخانه روفیجی با طول ۶۰۰ کیلومتر بزرگ‌ترین و طولانی‌ترین رودخانه کشور تانزانیا است. این رودخانه از جنوب غربی تانزانیا سرچشمه می‌گیرد و در منطقه‌ای موسوم به کانال ماپیا به اقیانوس هند وارد می‌شود. یکصد کیلومتر از این رودخانه قابل‌کشتی‌رانی است.

6. Kiassi
۷. خانم ماریون کاپلان عکاس خبری مجله مشهور "National Geographic" در سال ۱۳۵۳ هجری شمسی با لنجی ایرانی موسوم به میهن‌دوست با هدایت ناخدا عبسی زائر کنگی سفر کمی را به شرق آفریقا انجام داده‌است و از این منطقه بانام سیمبا اورنگا یاد کرده‌است و آن را در حوالی مصب رودخانه روفیجی به اقیانوس هند دانسته‌است (Kaplan, ۲۰۱۵, p.۳۴۰).

8. Karange
9. Mtangata Bay
۱۰. جزیره کارانگه در حال حاضر جزیره غیرمسکونی به‌شمار می‌رود؛ ولی دارای پوشش گیاهی انبوهی است و درخت‌ها و درختچه‌های زیادی من جمله چنل (مانگرو) در این جزیره موجود است.

۱۱. جزیره کوچک کواله یکی از جزایر کوچک مجمع‌الجزایر زنگبار است. این جزیره دربرگیرنده انبوهی از درختان و درختچه‌های جنگلی است (McIntyre & McIntyre, ۲۰۱۳, p.۳۱۳).

۱۲. جزیره پمبا دومین جزیره اصلی مجمع‌الجزایر زنگبار است (McIntyre & McIntyre, ۲۰۱۳, p.۳۳۸).

13. Stone Town
۱۴. نوع خاصی از موزهای محلی در شرق آفریقا وجود دارد موسوم به ماتوکه (Matoke) که همچون سیب‌زمینی پخته می‌شود و طعم آن نیز مشابه سیب‌زمینی است.

۱۵. «... باد سهیلی، باد جنوب شرقی است که در بازگشت از آفریقا بادی مناسب است. وقتی باد در جهت حرکت کشتی به سمت مقصد بوزد، آن را باد وله می‌گویند که باد خوب و موفقی است؛ یعنی بادی است که برای رفتن به مقصد مفید است و سرعت لازم را به لنج می‌دهد...» (پارسا، ۱۳۹۱، صص ۱۱۷-۱۱۸).



بار دیگر به ترتیب در بندرهای مومباسا و لامو در کنیا و بندرهای کشورهای سومالی و عمان نیز لنگر می‌انداختند و پس از فروش محموله‌های خود و خرید برخی کالاهای موردنیاز، در نهایت به مقصد بندرهای جنوبی بادبان برمی‌افراشتند و در بندرهای ایرانی نظیر قشم، بندر لنگه، بوشهر، بندر کنگ و... لنگر می‌انداختند. ناخدایان سپس به سرعت و طی یکی دو روز بخشی از محموله‌های بزرگ چوب‌های جنگلی، قهوه، چای و پارچه مستقر در انبارهای خود را به بازرگانان بندرهای جنوبی ایران می‌فروختند و بدون دادن اجازه به ملوانان برای خروج از کشتی، بار دیگر بادبان‌ها را به مقصد بحرین و کویت برمی‌افراشتند و باقی‌مانده اجناس و کالاهای تجاری خود را در بازار بندرهای این کشورها می‌فروختند. ناخدایان ایرانی بعد از بازگشت از بندرهای بحرین و کویت کشتی‌ها را برای تعمیر اساسی به بندرهای کنگ یا قشم یا بوشهر می‌بردند و پس از انجام تعمیرات لازم اعم از بازبینی کل کشتی، اندودسازی بدنه بیرونی کشتی^۲، پایین آوردن دکل و کارگذاری مجدد آن و... و پرداخت حقوق کارکنان، با قایق به شهرها و روستاهای محل سکونت خود رهسپار می‌شدند و مشتاقانه به دیدار اعضای خانواده و خویشان و بستگان خود می‌شتافتند. بدین گونه سفر گپ دریانوردان ایرانی به آفریقا در آن سال به پایان می‌رسید و ناخدا و جاشوها خود را برای سفری دیگر آماده می‌کردند (ناخدا بحری، مصاحبه، ۱۳۹۸).

این سفرها معمولاً بین نه تا یازده ماه طول می‌کشید (ساعدی، ۱۳۴۵، ص ۴).

۵. کشتی‌های مورد استفاده در سفرهای گپ به آفریقا

یکی از مهم‌ترین ابزارهای سفرهای گپ به آفریقا کشتی‌های چوبی بزرگ بادبانی بود که از قدیم‌الایام تا چند دهه قبل در مسیر طولانی بین بندرهای جنوب ایران و شرق آفریقا در تردد بود و در توسعه روابط تجاری بین ایران و بندرهای شرق آفریقا نقشی مهم ایفا می‌کرد. این کشتی‌ها که از دوران پیش از اسلام در سواحل جنوبی ایران ساخته می‌شدند [و نحوه ساخت آن‌ها در دوره سکونت شیرازی‌ها در سواحل و جزایر شرق آفریقا^۳ به این منطقه نیز راه یافت] در فارسی قدیم «جهاز یا جهازی» نام داشتند که این نام بعدها در زبان سواحیلی (زبان بومی شرق آفریقا) نیز جای گرفت.^۴ کشتی‌های بادبانی مزبور که در سواحل شمالی و جنوبی خلیج فارس لنج نامیده می‌شدند تماماً چوبی بودند و الوار و تخته‌های کلفت آن‌ها با طناب‌هایی بسیار محکم از لیاف نارگیل به هم متصل می‌شد. این کشتی‌های نیرومند قادر بودند کالاهایی به وزن ۱۵۰ تا ۳۰۰ و حتی ۴۵۰ تن را حمل کنند و با دارابودن دو دکل و عرشه‌ای بزرگ اجناس تجاری مختلفی را بین خلیج فارس و شرق آفریقا جابه‌جا کنند (AbdulSheriff, 2000, p7). لنج‌های بادبانی چوبی هنوز در سواحل شمالی و جنوبی خلیج فارس بین ایران، کویت،

۱. ندادن اجازه خروج به جاشوها عمدتاً به دلیل آن بود که ناخداها نگران فاسدشدن محموله‌های تجاری در انبارهای کشتی خود بودند و برای فروش این کالاها به کشورهای حاشیه جنوبی خلیج فارس تعجیل داشتند.

۲. اندودسازی بدنه بیرونی کشتی عمدتاً با روغن کوسه انجام می‌شد (نظامی، ۱۴۰۱، ص ۹۱).

۳. دکتر غلام‌حسین ساعدی مسیر سفر دریانوردان ایرانی به سواحل شرق آفریقا در دوره معاصر را به صورت خلاصه این‌گونه توصیف کرده‌است: «... جهازات ایرانی معمولاً سواحل آفریقا را در چنین مسیری می‌پیمودند: ابتدا عازم مسقط و خاک یمن می‌شدند و بعد مکلرا پشت سر گذاشته به مرز سومالی می‌رسیدند و بعد به موگدشو پایتخت سومالی وارد می‌شدند و بالاخره از کشمایر، قلندی، گامبی، هماسه، زنگبار و دارالسلام رد شده به تانگانیکا می‌رفتند و بیشتر وقت‌ها تا آخرین حد جزیره بيجو راه می‌سپردند...» (ساعدی، ۱۳۴۵، ص ۴).

قلندی و هماسه تلفظ ناصحیح و تحریف‌شده بندرهای امروزی مالمبندی و مومباسا در کنیا است و کشمایر تلفظ ناصحیح و تحریف‌شده بندر امروزی کيسمانو در جنوب سومالی است؛ ولی معلوم نیست منظور آقای ساعدی از «گامبی» و «بیجو» چه مناطقی یا بندرهایی در کنیا امروزی بوده‌است. آن‌طور که به نظر می‌رسد دکتر ساعدی این اسمی را از دریانوردان ایرانی شنیده و به همان شکل نیز بر روی کاغذ آورده‌است.

۴. مهاجرت گروهی از ایرانیان از استان فارس به سواحل و جزایر شرق آفریقا در قرون میانه اسلامی به تأسیس پادشاهی شیرازی‌ها در منطقه جنوب سومالی امروزی تا مجمع‌الجزایر کومور فعلی منجر شد. این پادشاهی که به مدت ۵ قرن از اواخر قرن دهم تا آخرین سال‌های قرن پانزدهم به حیات خود ادامه داد نتایج درخشانی در معرفی بخش‌هایی از فرهنگ و تمدن ایرانی در این منطقه به دنبال داشت که برخی از تأثیرات آن هنوز هم پابرجا مانده‌است.

۵. «جهاز» لغتی برای توصیف کشتی‌های بادبانی بزرگ است که از زبان فارسی به زبان سواحیلی وارد شده‌است.

۶. کشتی‌های مزبور در حال حاضر منقرض شده‌اند و کشتی‌های بادبانی تک‌دکل که هنوز در سواحل شرق آفریقا استفاده می‌شوند شکل ساده‌ای از این کشتی‌ها هستند که هنوز برای اهداف تجاری بین یمن، ماداگاسکار و سواحل شرق آفریقا در ترددند.



امارات متحده، عمان و بحرین در رفت و آمدند. این کشتی‌ها در سده‌های ۱۸ تا ۲۰ میلادی نقش اصلی و حیاتی را در سفرهای گپ و مبادلات اقتصادی بین ایران و شرق آفریقا ایفا می‌کردند (ناخدا ابراهیمی، مصاحبه، ۱۴۰۰).

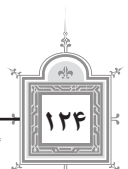
لنج‌های ایرانی در دوره رونق سفرهای گپ اسامی مختلفی داشتند و در ایران، کشورهای عربی، هند و شرق آفریقا نام‌های گوناگونی بر این کشتی‌های چوبی اطلاق می‌شد. برخی از این نام‌ها - که هنوز نیز کاربرد دارند- عبارت‌اند از: «بَطیل»، «بوم»، «تَرَتَری»، «سَماک»، «زاروقه»، «جالبوت»، «مَنجی»، «غَنچه»، «سَمبوک»، «شوعی»، «غُراب»، «عامله»، «ماشوه»، «کوتی»، «دوو»، «بَغله»، «بَلَم»، «بگاره» و «پاکستانی» (ذوالفقارنسب، پروره و اسوار، ۱۳۹۵، ص ۴۹۳). همان‌گونه که در صفحات قبل اشاره شد لنج‌ها در سفرهای گپ بین ایران و شرق آفریقا - بسته به حجم و ظرفیتشان - محموله‌های تجاری سنگینی از ۶۰ و ۱۰۰ تن تا ۴۵۰ تن را بین ایران، عمان، یمن، سومالی، کنیا و تانزانیا جابه‌جا می‌کردند^۴ (ناخدا ماهینی، مصاحبه، ۱۴۰۲).

هرچند لنج‌های چوبی امروزه جای خود را به کشتی‌های آهنی یا فایبرگلاس داده‌اند، ولی هنوز تعداد قابل توجهی از این کشتی‌های سنتی چوبی در خلیج فارس، دریای عمان و اقیانوس هند - عمدتاً در مسیرهای کوتاه - در ترددند.

۶. بادهای موسمی

یکی از عوامل مهم و تعیین‌کننده در انجام سفرهای دریایی گپ در قرون هجده تا بیست میلادی وزش بادهای موسمی بود که موتور محرکه کشتی‌های بادبانی بود. این بادهای موسمی در بندر کنگ، بندرعباس، بندرلنگه، بوشهر، قشم و... اسامی محلی مختلفی داشتند.^۵ جهت وزش بادهای موسمی از عهد باستان تاکنون معمولاً در پاییز و زمستان از هند و خلیج فارس به سوی سواحل شرق آفریقا و در تابستان از شرق آفریقا به سمت هندوستان و خلیج فارس است (Hourani, 1959, p38). وزش بادهای مزبور به سمت اقیانوس هند و سواحل شرق آفریقا معمولاً در اوایل مهر آغاز می‌شود و در ماه‌های آذر تا بهمن به اوج می‌رسد و در ماه فروردین پایان می‌یابد. هوا در طول وزش این بادهای گرم و خشک است و از قدیم‌الایام تا چند دهه گذشته بیشتر سفرها از سواحل جنوبی ایران به شرق آفریقا در این زمان انجام می‌شده است. در هنگام وزش این بادهای موسمی که در زبان سواحلی «کاسکازی»^۶ نامیده می‌شوند بارندگی‌های سنگینی آغاز می‌شود و سپس طوفان‌های شدیدی در سواحل شرق آفریقا پدید می‌آید. پس از آن مسیر بادهای موسمی به سمت شرق اقیانوس هند و خلیج فارس تغییر می‌یابد. اوج وزش یکی از این بادهای

۱. Datu به زبان سواحلی
 ۲. این کشتی‌ها در گذشته‌های دور «باگالا» نام داشتند و در زمره بزرگ‌ترین کشتی‌های جهانی آن روزگار بودند که مسیر خلیج فارس تا شرق آفریقا را در هم می‌نوردیدند.
 ۳. البته در بندر کنگ که پیشتر سفرهای گپ به سمت شرق آفریقا بود بیشتر کشتی‌های مورد استفاده «بوم» و «بغله» بود و ناخدایان کنگی معتقد بودند که امنیت بغله بیشتر از سایر کشتی‌ها است. ظرفیت کشتی‌های «بغله» که عمدتاً برای سفرهای طولانی و مسیری دور ساخته می‌شدند تا حداکثر ۴۰۰ تن بود. در سال ۱۳۵۸ هجری شمسی هنوز تعداد ۲۰ فرود کشتی با ظرفیت ۱۰۰ تا ۳۰۰ تن در کنگ وجود داشتند که هم‌چنان به شرق آفریقا (و هندوستان) سفر می‌کردند (نوربخش، ۱۳۹۰، ص ۵۴).
 ۴. جالب این‌جاست که تا اوایل دهه چهل هجری شمسی هم هنوز کشتی‌های بادبانی به سفرهای شرق آفریقا رهسپار می‌شدند و با وجود تجهیز به موتورهای دیزلی، بادبان‌های خود را هم همچنان حفظ کرده بودند و در هنگام وزش بادهای موافق موتورها را خاموش و از بادبان‌ها استفاده می‌کردند (نظامی، ۱۴۰۱، ص ۹۰).
 ۵. این بادهای نام‌های مخصوصی داشتند همچون: «باد»، «لیک‌دب»، «توبیه»، «لیمر» (لهیم)، «قوس»، «ضریه العجوز» و... که روز و ماه وزش آن‌ها برای مردمان محلی مشخص و معلوم بود (نظامی، ۱۴۰۱، ص ۹۰).
 6. Kaskazi



در زبان سواحیلی «کوزی» نام نهاده شده است بین تیر تا شهریور است (Middleton, 1992). از حدود ۴ هزار سال پیش تاکنون جهت بادهای موسمی به این شکل بوده است و تا پیش از آغاز فعالیت کشتی‌های تجاری بخاری و سپس دیزلی، بروز هرگونه تغییر در زمان وزش بادهای مزبور اختلالاتی را در کشتی‌رانی بین ایران و شرق آفریقا پدید می‌آورد. در دوره رونق سفرهای گپ، زمان حرکت از بندرهای جنوبی ایران به سوی شرق آفریقا و برعکس بر مبنای جهت وزش بادهای موسمی تنظیم می‌شد و ناخدایان ایرانی که از زمان جهت وزش بادهای موسمی، دقیق اطلاعات داشتند سعی می‌کردند تا مدت توقف خود در بندرهای عمان، یمن و سپس سومالی و شرق آفریقا و برعکس را براساس بادهای موسمی مدیریت کنند.

با پایان یافتن سفرهای گپ به آفریقا و جایگزین شدن لنج‌های بادبانی چوبی با کشتی‌های دیزلی، سفرهای دریایی کنونی از ایران به شرق آفریقا متفاوت از گذشته است. باین حال وزش بادهای موسمی هنوز نیز بر رفت و آمد کشتی‌ها از سواحل شمالی و جنوبی خلیج فارس تا سواحل شرق آفریقا و برعکس تأثیرگذار است.^۲

۷. سختی‌ها و مشقات سفرهای گپ

سفرهای چندماهه از سواحل جنوب ایران تا کشورهای امروزی تانزانیا و کنیا - که کشورهای دیگری را نیز در مسیر خود دربر می‌گرفت - برای کارکنان کشتی‌ها خاطره‌انگیز و مملو از تجربیات ارزشمند بود. باین حال سفرهای گپ مشقات و سختی‌های بسیاری هم داشت که گاه زندگی کارکنان لنج‌های چوبی را دستخوش مخاطراتی جدی می‌کرد. یکی از بزرگ‌ترین مشکلات این سفرها تلاطم اقیانوس هند و طوفان‌های دریایی بود که معمولاً با ریزش باران‌های سهمگین همراه بود و چند روز به درازا می‌کشید. در این مدت کنترل کشتی و حفظ مسیر کار بسیار سخت و دشواری بود و ناخدا و سکانی‌های کشتی تلاش زیادی به خرج می‌دادند تا هم از مسیر اصلی منحرف نشوند و هم کشتی را در مسیر موج‌ها حرکت دهند و تاحداً مکان از تقابل با امواج مخالف پرهیز کنند. این در شرایطی بود که اگر کشتی به دلیل کوبیده شدن امواج به سطح آن از ناحیه دکل یا بدنه به آسیبی دچار می‌شد ناخدا مجبور می‌شد در همان وضعیت وخیم آب‌وهوایی کشتی را برای تعمیر به نزدیک‌ترین بندر رهسپار کند که در این شرایط با خطر برخورد با صخره‌ها مواجه می‌شد (ناخدا بحری، مصاحبه، ۱۳۹۸). در بازه زمانی تلاطم اقیانوس هند که ممکن بود تا چند روز به طول انجامد ملاحان مجبور بودند تمام وسایل را از عرشه به انبارها منتقل کنند تا در اثر تکان‌های ناگهانی به دریا پرتاب نشود. آن‌ها علاوه بر آن بی‌وقفه با سطوحی

1. Kuzi

۲. سفر به شرق آفریقا با لنج‌های چوبی مجهز به موتورهای دیزلی - البته به ندرت - هنوز نیز از بندرهای واقع در دریای عمان خصوصاً بندر چاپهار انجام می‌شود. البته امروزه به دلیل ناامنی سواحل اقیانوس هند خصوصاً خطر حمله دزدان دریایی سومالی این سفرها با خطرات زیادی توأم است و گاه اخباری مبنی بر اسارت ملوانان ایرانی به دست دزدان دریایی سومالی، منتشر می‌شود. این لنج‌های چوبی مخازن بزرگی برای ذخیره گازوئیل دارند؛ باین حال وزیدن باد موافق مصرف سوخت آن‌ها را کاهش می‌دهد و وزش باد مخالف میزان مصرف گازوئیل موتور لنج‌ها را افزایش می‌دهد.



لاستیکی نسبتاً بزرگ آب جمع شده در سطح عرشه را به دریا خالی می کردند. علاوه بر آن کار بر روی عرشه در تابستان های سوزان و زمستان های سرد یکی دیگر از سختی های سفرهای دریایی به شرق آفریقا محسوب می شد و در برخی مواقع تابش خورشید سوزان موجب آفتاب زدگی شدید جاشوها می شد.^۱ ابتلا به بیماری های بومی شرق آفریقا نظیر تب جنگل و مالاریا خصوصاً در هنگام جمع آوری چندل در مرداب ها و باتلاق های -مملو از حشرات، کروکدیل، و مارماهی- سواحل کنیا و تانزانیا از دیگر مخاطراتی بود که حتی در مواردی به مرگ جاشوها منجر می شد^۲ و در خوش بینانه ترین حالت می توانست به بستری شدن چندروزه آن ها در درمانگاه های بندرهای مسیر منجر شود و به نوبه خود تبعاتی همچون ضعف جسمانی کارکنان و تأخیر در برنامه سفر را به دنبال داشته باشد (ناخدا ماهینی، مصاحبه، ۱۴۰۲).

انتقال آب آشامیدنی از بندرهای مسیر با ظرف های کوچک و پرکردن مخازن آب کشتی، تمیز کردن روزانه عرشه و انبارهای کشتی و از بین بردن موجودات موزی نظیر موش و سوسک که در صورت عدم مراقبت، از محموله های موجود در انبار تغذیه می کردند و مواد غذایی موجود را فاسد می کردند به همراه وظایف روزانه هریک از کارکنان کشتی از دیگر سختی های کار در سفرهای دریایی به سمت آفریقا بود (ناخدا ابراهیمی، مصاحبه، ۱۴۰۰). علاوه بر آن در دوره زمانی جنگ های جهانی اول و دوم هم برخی از کشتی های ایرانی با خطر حملات کشتی های متخاصم مواجه می شدند که تنها در یک مورد در سال ۱۳۲۳ هجری شمسی و در سال پایانی جنگ جهانی دوم، سه لنج ایرانی که از هند عازم آفریقای شرقی بودند در خلیج عدن مورد حمله زیردریائی ژاپنی قرار گرفتند و هر سه کشتی غرق شدند که به مرگ ۳۹ نفر از کارکنان این کشتی ها منجر شد («تقدیر از دریانورد بازمانده از جنگ جهانی دوم»، ۱۳۹۰، ص ۱۰۶).

این مشکلات و مخاطرات به همراه دوری چندماهه از خانواده -که در برخی موارد عوارض روحی برای کارکنان کشتی به دنبال داشت- سبب شده بود که ناخداها برای سفرهای گپ به شرق آفریقا معمولاً ملاحانی را انتخاب کنند که علاوه بر قدرت بدنی مناسب دارای تجربه کافی در این زمینه هم باشند.^۳

۸. مناسبات فرهنگی بندرهای جنوبی ایران با سواحل شرق آفریقا

بندرهای جنوب ایران در رهگذر ارتباطات دریایی مستمر خود با مناطق ساحلی و جزایر شرق آفریقا به تدریج در مسیر تأثیر و تأثر فرهنگی با شرق آفریقا نیز قرار گرفتند و در نتیجه سفر ملاحان ایرانی به سواحل کنیا، تانزانیا و زنگبار -که گاه به اقامتی چندماهه در این

۱. ... از این رو ملوانان در زمان کار گروهی و برای هماهنگ ساختن نیرویشان، آواهایی بانام نیمه یا موسیقی کار می خواندند که باعث نشاط و بهره وری بیشترشان می شد (بلادی، ۱۳۹۹، صص ۱۶۳-۱۶۴).

۲. خانم ماریون کاپلان عکاس نیز در توصیف جمع آوری چوب های چندل از مشقات و خطرات سفر گپ یاد کرده است (Kaplan, ۲۰۱۵, p.۳۵۴).

۳. جالب این جاست که کار در کشتی های اعزامی به شرق آفریقا علاوه بر درآمد و تجربه، نوعی وجهه و اعتبار نیز برای جاشوهای جنوبی محسوب می شد و آن ها معمولاً از تعداد دفعات سفرهای گپ خود به شرق آفریقا با افتخار یاد می کردند.

مناطق منجر می‌شد- ارتباطاتی بین آن‌ها و بومیان کنیا و تانزانیا برقرار شد که در آشنایی با آداب و رسوم یکدیگر و تبادل فرهنگی بسیار مؤثر بود. شاخص‌ترین این ارتباطات فرهنگی خصوصاً در سده‌های متأخر و در دوره رونق سفرهای گپ یادگیری زبان سواحیلی توسط دریانوردان ایرانی و متقابلاً آشنایی نسبی بومیان سواحل شرق آفریقا با برخی واژه‌های زبان فارسی بود که زمینه ارتباطات صمیمانه‌ای را بین دو طرف فراهم آورد. در این میان انتقال زبان و فرهنگ سواحیلی به ایران توسط دریانوردان ایرانی پررنگ‌تر بود و ناخداها و جاشوهای ایرانی که در ایام سفر و به دلیل نیاز به ارتباط با بومیان این زبان را به خوبی یاد گرفته بودند و برخی اشعار و ملودی‌های زبان سواحیلی را نیز آموخته بودند پس از بازگشت به ایران سعی می‌کردند تسلط خود به زبان سواحیلی را حفظ کنند (عرب احمدی، ۱۳۸۶، ص ۱۰۰).^۱

به موازات رواج زبان سواحیلی، دریانوردان ایرانی در معرفی و رواج برخی ملودی‌ها و موسیقی‌های سنتی شرق آفریقا در جنوب ایران نیز تاحدودی تأثیرگذار بودند. مثلاً «یمبوستنه» که یکی از آهنگ‌های قدیمی استان هرمزگان و یکی از مشهورترین آهنگ‌های جنوب ایران است و معمولاً ملوانان کهن سال آن را زمزمه می‌کنند اصل و ریشه‌اش به زبان سواحیلی بازمی‌گردد. «یمبوستنه» در واقع همان «جامبو استنه»^۲ به معنای «سلام و تشکر» در زبان سواحیلی است که در گذر ایام -عمدتاً به دلیل حضور آفروایرانی‌ها در سواحل جنوبی و تاحدودی بر اثر رفت و آمد دریانوردان ایرانی به سواحل شرق آفریقا- به بخشی از سنت‌های قدیمی بندر نشینان ایران مبدل شده و نسل به نسل بین مردمان سواحل جنوب ایران انتقال یافته است (شریفیان، مصاحبه، ۱۳۹۶).^۳ در رهگذر مبادلات بازرگانی سفرهای گپ بین مناطق جنوبی ایران و شرق آفریقا، موسیقی سواحیلی نیز بر موسیقی‌های محلی بوشهر و هرمزگان نظیر «بندری»، «سبالو»، «یژله»، «زار»، «نویان» و «لیوا» و خصوصاً موسیقی و رقص «رزیف»^۴ (خجسته و انصاری نسب، ۱۳۹۰) تأثیراتی برجای گذاشت؛ به گونه‌ای که امروزه نه تنها در اشعار این موسیقی‌ها برخی لغات سواحیلی به چشم می‌خورد، بلکه ملودی این موسیقی‌ها نیز به موسیقی سنتی شرق آفریقا شباهت دارد. برای نمونه «دُهَل عَصوا» (صورت تغییر یافته رزیف) -که از موسیقی‌های محلی معروف بندرعباس و جزیره قشم است و در مجالس سرور و شادمانی استفاده می‌شود- علاوه بر واژه‌ها و اصطلاحات فارسی و عربی، دربرگیرنده برخی واژه‌ها و کلمات سواحیلی است که یادگاری از مناسبات دریانوردان ایرانی با بومیان شرق آفریقا و همچنین ارتباطات دوستانه آفروایرانی‌ها با مردمان جنوب ایران طی چند قرن گذشته به شمار می‌رود (ناخدا اسماعیلی، مصاحبه، ۱۴۰۰). موسیقی سواحیلی علاوه بر خوزستان، بوشهر و هرمزگان، در سیستان و بلوچستان و به ویژه در بین بلوچ‌های ایرانی نیز تأثیرات کم‌رنگی بر جای نهاده است و در

۱. البته زبان سواحیلی بیشتر در نتیجه استقرار جمعیت قابل ملاحظه‌ای از بردگان آزاد شده سیاه پوست موسوم به آفروایرانی‌ها در برخی از شهرها و روستاهای جنوب ایران به ویژه در بوشهر، بندر لنگه، بندر کنگ، میناب، بندرعباس، قشم و لافت به آهنگ‌ها و سرودهای محلی راه یافت (عرب احمدی، ۱۳۹۵، ص ۲۵۴). باین حال جاشوهای ایرانی نیز در این زمینه تاحدودی نقش آفرین بوده‌اند. خانم ماریون کاپلان عکاس نیز در توصیف خاطرات سفر گپ خود به شرق آفریقا به تسلط ناخدا و ملاحان ایرانی به زبان سواحیلی اشاره کرده است (Kaplan, ۲۰۱۵، p.۳۵۱).

2. Jambo Asante

۳. یمبوستنه یکی از آهنگ‌های زیبای مرحوم ناصر عبداللہی خواننده جنوبی اهل بندرعباس است که بسیار مورد توجه مردمان شهرهای جنوب قرار گرفت.

۴. آیین «رزیف» اجرایی موسیقی برگرفته از حرکات و آوازهای دریانوردان ایرانی هنگام پارو زدن و کار با داپان در کشتی‌های قدیمی (لنج) خصوصاً زمان نزدیک شدن به ساحل پس از روزها کار و تلاش مداوم روی دریا -با هدف شادی و رفع خستگی- بوده است. موسیقی رزیف امروزه به صورت دسته جمعی و با سرود و ترانه‌های خاص -که روایت گر قصه‌های مشترک مردمان ساحل نشین و دریاست و رازهای رمزگشایی نشده فراوانی را در خود جای داده است- اجرا می‌شود.



برخی اشعار و موسیقی‌های محلی این منطقه هم راه یافته‌است. موسیقی درمانی «گواتی» (دفع ارواح خبیثه) از جمله موسیقی‌درمانی‌های مشهور دیار بلوچستان است که برای شفای بیمارانی که از ناراحتی‌های روحی رنج می‌برند به کار می‌رود.^۱ گواتی برخی لغات و ملودی‌های سواحیلی را در خود جای داده است و ریشه آن به شرق آفریقا بازمی‌گردد (بلوچ، مصاحبه، ۱۳۸۸). قرائت دسته‌جمعی اشعاری به زبان سواحیلی توسط ماهیگیران بوشهر و جزایر خارک، خارکو و تنب بزرگ - در حال گسترده شدن و جمع کردن تورهای ماهیگیری و در وضعیتی که با ریتم اشعار سواحیلی حرکات موزونی به اندام خود می‌دهند (و مشابه نیمه‌خوانی [«نی‌مه» خوانی] جاشوهای جنوبی است) - نیز یادگاری از سفرهای دریانوردان ایرانی به شرق آفریقا و انتقال این ملودی‌ها و اشعار به بندرهای جنوبی است. جالب این‌جاست با وجود اینکه قرائت این اشعار سواحیلی هم‌اکنون به صورت نوعی سنت ماهیگیری تکرار می‌شود، ولی اکثر ماهیگیران جنوبی از معانی اشعاری که با لهجه بندری قرائت می‌کنند بی‌اطلاع‌اند و این سروده‌ها را نسل به نسل از پدران دریانورد خود آموخته‌اند و در سینه‌هایشان حفظ کرده‌اند (شریفیان، مصاحبه، ۱۳۹۶). در اشعار خوانندگان محلی مناطق جنوب ایران و در برخی مراسم آئینی این منطقه نیز سبک موسیقی سواحیلی به چشم می‌خورد که جملگی از تأثیر زبان، فرهنگ و موسیقی سواحیلی بر بومیان مناطق جنوبی ایران حکایت دارد و هرچند آفروایرانی‌ها بیشترین تأثیر را در این زمینه داشته‌اند، ولی ملوانان ایرانی نیز در انتقال این مؤلفه‌های فرهنگی هنری به شهرها و روستاهای جنوب تاحدودی نقش آفرین بوده‌اند (مطالعات میدانی نویسنده در جزیره قشم، ۱۳۹۸؛ مطالعات میدانی نویسنده در جزیره خارک، ۱۴۰۰). از آن‌سو دریانوردان ایرانی در معرفی برخی از موسیقی‌های سنتی ایرانی نظیر تار، سه‌تار، تنبور و چنگ، بر بومیان سواحل و جزایر شرق آفریقا نیز تأثیرگذار بودند و با نواختن این ادوات موسیقی در هنگام لنگرانداختن در بندرهای شرق آفریقا - ساعات فراغت از کارهای خسته‌کننده روزانه - زمینه‌آشنایی بومیان با بخش‌هایی از موسیقی اصیل ایرانی را فراهم می‌آوردند (ناخدا اسماعیلی، مصاحبه، ۱۴۰۰)؛ به گونه‌ای که به نظر می‌رسد از این طریق بخش‌هایی از سبک موسیقی اصیل ایرانی در موسیقی طربوی زنگبار - که آمیخته‌ای از موسیقی سنتی شرق آفریقا با موسیقی‌های عربی و فارسی است - راه یافته‌است^۲ (عرب احمدی، ۱۳۸۶، ص ۱۰۲).

سفرهای دریایی به شرق آفریقا پیوندهای اجتماعی نیز بین دو طرف پدید می‌آورد و در برخی مواقع - البته موارد نادر - ملوانان و جاشوهای ایرانی که به دلیل طوفانی شدن سواحل شرق آفریقا مجبور بودند چند ماه در سواحل شرق آفریقا اقامت کنند^۳ با بانوان زیبای آفریقایی ازدواج می‌کردند که به نوبه خود نقش مؤثری در تحکیم مناسبات ایرانیان به دنبال داشته باشد.

۱. گوات یا گواتی نوعی موسیقی‌درمانی مختص منطقه بلوچستان ایران است. بومیان معتقدند از طریق این موسیقی و مراسم خاص آن شامل رقص و حرکات موزون و یکتوخت بدن می‌توانند ارواح مرموز و پلید را از وجود بیمار طرد کنند. کاربرد گواتی در بین مردمان بلوچستان ایران عمدتاً ناشت گرفته از این عقیده است که تنها موسیقی می‌تواند ارواح ناپاک را از تن بیمار بیرون راند و جذبه می‌تواند سلامت را به او بازگرداند (وجدانی، ۱۳۷۶).

۲. استاد خمیس آکیده شاعر و زبان‌شناس فقید تازانیایی موسیقی‌طربورانشت گرفته از موسیقی‌های قدیمی ایرانی دانسته‌است (استاد آکیده، مصاحبه، ۱۳۷۷).

۳. اختلال در جهت وزش بادهای موسمی اقیانوس هند یا طوفانی شدن اقیانوس می‌توانست توقف اجباری چندماهه کشتی‌های ایرانی را در بندرهای شرق آفریقا به دنبال داشته باشد.

۱. کارگران آفریقایی در مدتی که مشغول بریدن، جمع‌آوری و بارزدن محموله‌های چوب چندل در کشتی‌های ایرانی بودند با جاشوهای کشتی‌های ایرانی غذا می‌خورند و حتی شب‌ها در کشتی‌ها می‌خوابیدند و گاهی اعضای خانواده آن‌ها نیز در داخل کشتی‌های ایرانی مهمان غذای طبخ‌شده آشپزهای ایرانی می‌شدند (پارسا، ۱۳۹۱، صص ۱۵۷-۱۵۸). طبیعتاً این شب‌نشینی‌ها و خنده‌اربتباط صمیمانه‌ای بین کارکنان ایرانی کشتی‌ها و بومیان ایجاد می‌کرد و زمینه تبادل‌ات فرهنگی بین آن‌ها را فراهم می‌آورد.
۲. البته بخش زیادی از فرهنگ و آداب و رسوم بومیان شرق آفریقا را آفریقایی‌هایی که در قرون هجده و نوزدهم میلادی به ایران انتقال یافتند و به تدریج و پس‌از فرمان لغو برده‌داری در سواحل جنوب ایران مستقر شدند به مردمان جنوبی معرفی کردند. بیشتر برده‌های سیاه آن دوره را تجار پرتغالی و عرب برده از کشورهای امروزی تانزانیا (و جمهوری خودمختار زنگبار)، اتیوپی، کنیا، سومالی، سودان، موزامبیک و مالاوی وارد ایران می‌کردند (Mirzai, ۲۰۱۷, p1۶۴). برخی از اتیوپیایی‌ها و دیگر مردمان شاخ آفریقا (کشورهای امروزی اریتره، سومالی و جیبوتی) را نیز حجاج ایرانی از بازارهای برده‌فروشی مکه و مدینه می‌خریدند و به ایران انتقال می‌دادند (آدمیت، ۱۳۵۴، صص ۸۵).
۳. سنت «زار» که امروزه در مناطق جنوبی ایران و به‌ویژه در بین بلوچ‌های ایرانی سواحل دریای عمان رواج دارد یکی از سنت‌های مهم این منطقه به‌شمار می‌رود که توسط برده‌های آفریقایی به ایرانیان معرفی شده و به تدریج در فرهنگ بومی جنوبی‌ها تثبیت شده است (Molvaer, ۱۹۸۰, p1۰۶).
۴. در برهه‌ای تاریخی کودکان آفریقایی در سفرهای دریایی به‌همراه ناخدایان و لنج‌داران به بندرهای ایرانی می‌آمدند و به‌ویژه در بندر کنگ در منازل به کارهای خدماتی مشغول می‌شدند و ممکن بود حقوقی هم دریافت نکنند. آن‌ها زمانی که در خانه‌های ناخدایان بندرکنگی بودند با آداب و رسوم ایرانی و بندرکنگی‌اشنامی شدند و وقتی به موطن اصلی خود می‌رفتند این آداب و رسوم را به اطرافیان بازگو می‌کردند (حسن‌نیا، ۱۴۰۰).
۵. بخش اعظم سیاهان را تجار عرب و پرتغالی برده از طریق اقیانوس هند و با کشتی‌های خاص به ایران انتقال می‌دادند و تعدادی را نیز حجاج ایرانی به‌صورت زمینی به ایران منتقل می‌کردند (Mirzai, ۲۰۱۷, p1۶۵)؛ بر این مبنا می‌توان نتیجه‌گیری کرد که شمار آفریقاییانی که در یانوردان ایرانی به سواحل جنوب وارد می‌کرده‌اند بسیار اندک بوده است.

با مردمان مناطق شرق آفریقا ایفا می‌کرد. معدود ملوانان کهن سال ایرانی که هنوز در قید حیات هستند و تا حدود چهل سال پیش نیز به شرق آفریقا سفر می‌کرده‌اند داستان‌هایی از زندگی ناخدایان ایرانی روایت می‌کنند که با زنان موسوم به سواحیلی در کنیا و تانزانیا ازدواج می‌کردند و در هنگام سفر به شرق آفریقا در جمع خانواده آفریقائی خود حضور می‌یافتند! (ناخدا عبداللهی، مصاحبه، ۱۳۹۸).

به‌موازات آن و در راستای تعامل دریانوردان ایرانی با بومیان و حشرونشر با آن‌ها خصوصاً در ایام جمع‌آوری و انتقال محموله‌های چندل به کشتی‌ها -که مدت‌زمان زیادی طول می‌کشید- ایرانیان در مراسم و مناسبت‌های سنتی و جشن‌های مردمان شرق آفریقا حضور می‌یافتند و با برخی شاخصه‌های فرهنگی بومیان آشنا می‌شدند. از این‌رو تردیدی نیست که دریانوردان ایرانی به‌صورت غیرمستقیم در رسوخ رگه‌هایی از باورهای خرافی مردمان شرق آفریقا در مناطق جنوبی ایران -که به تدریج در برخی از مراسم‌ها و مناسبت‌های آیینی بندرهای جنوبی راه یافته است- تا حدودی تأثیرگذار بوده‌اند (Mirzai, 2017, p164)؛ (دریایی، 1384، صص 54).

هم‌چنین هرچند مراسم موسیقی درمانی زار در بندرهای جنوب ایران -که با تشریفات و آداب و رسومی خاص برگزار می‌شود- یادگاری از ورود بومیان آفریقائی محسوب می‌شود (Molvaer, 1980, p106) ۳، ولی به‌نظر می‌رسد که سفرهای دریایی ایرانیان به شرق آفریقا نیز تا حدودی در معرفی این سنت به مردمان سواحل خلیج فارس و دریای عمان تأثیرگذار بوده است. دریانوردان ایرانی با انتقال برخی از سیاهان شرق آفریقا به بندرهای جنوب ایران و فراهم‌آوردن شرایط اقامت آن‌ها در منازل خویش^۴، در فرایند معرفی و راه‌یافتن شاخصه‌هایی از فرهنگ عامه آفریقایی به مناطق جنوب ایران نقش آفرین بوده‌اند.^۵

ورود چوب‌های جنگلی شرق آفریقا خصوصاً چندل به معماری سواحل جنوب ایران (سعادت کازرونی، ۱۳۹۰، صص ۲۲-۲۳؛ سمسار، ۱۳۳۷، صص ۲۰۲) از دیگر نتایج سفرهای دریایی به شرق آفریقا بود. استحکام چوب سیاه‌رنگ و باریک و بلند چندل و مقاومت زیاد آن در مقابل رطوبت و حشرات موذی خصوصاً موریانه از بدو ورود سبب استقبال جنوبی‌ها و کاربرد وسیع آن در سقف عمارات و منازل جنوب ایران شد. چوب چندل در قرون میانه و متأخر در سواحل جنوب ایران طرفداران زیادی داشت و حتی تا چند دهه اخیر در اغلب منازل شهری بندرهای جنوبی ایران و در کشورهای بحرین، قطر و امارات متحده عربی برای ساختن سقف خانه‌ها استفاده می‌شد (نوربخش، ۱۳۹۰، صص ۵-۶). همان‌گونه که اشاره شد چوب چندل در سطح وسیع و پیاپی در قالب محموله‌های بزرگ از بندرهای کنیا و تانزانیا به ایران انتقال می‌یافت و تجار و افراد متمکن

ساکن سواحل جنوب ایران سعی داشتند تا از بهترین نوع چوب چندل در سقف عمارات بزرگ و باشکوه خود استفاده کنند. استفاده از این چوب در سقف منازل و انجام تغییراتی در معماری بناها که متأثر از نحوه کاربست این چوب جنگلی بود به تدریج تغییراتی را در معماری جنوب ایران رقم زد؛ به طوری که در قرون متأخر سبک معماری این منطقه با دیگر مناطق ایران متفاوت شد (حسن نیا، ۱۴۰۰).

عزیمت و پهلو گرفتن مکرر کشتی‌های ایرانی در بندرهای جنوبی علاوه بر آنکه توسعه بندرهای جنوبی را به دنبال داشت، تغییراتی را نیز در بافت جمعیت این مناطق به وجود آورد و موجب مهاجرت برخی از مردم دیگر مناطق ایران به سواحل جنوبی با هدف جست‌وجوی کار مناسب و تأمین معیشت شد. علاوه بر آن شهرت برخی از بندرهای جنوب ایران نظیر بندر کنگ، بندر بوشهر، بندر لافت در قشم و... از نظر امکان لنگراندازی کشتی‌های بزرگ و سفرهای مکرر از این شهرها به مناطق دوردست آن روزگار من جمله شرق آفریقا سبب شد که برخی تجار ایرانی اهل تهران و دیگر شهرها شیفته این تجارت نسبتاً پرسود شوند و در سواحل جنوب ایران رحل اقامت بیفکنند. برخی از تجار غیربومی ایرانی نیز به دلیل حضور مداوم در بندرهای جنوب و ضرورت نظارت مستمر بر محموله‌های صادراتی و وارداتی خود به شرق آفریقا، با زنان جنوبی ازدواج کردند که نتایج فرهنگی اجتماعی خاص خود را به دنبال داشت (ناخدا ابراهیمی، مصاحبه، ۱۴۰۰).

در مجموع می‌توان گفت ایرانیان از طریق سفرهای دریایی مستمر خود در قرون متأخر، جدای از رونق تجارت و کارآفرینی و چرخش مالی حاصله در مناطق جنوبی ایران، موجبات معرفی متقابل بخش‌هایی از فرهنگ و آداب و رسوم ایران و مردمان سواحل شرق آفریقا به یکدیگر را نیز فراهم آوردند که بعدها و با استقرار برخی از آفریقایی‌های سیاه‌پوست موسوم به آفروایرانی‌ها (ایرانیان آفریقائی الاصل) در بندرها و سواحل جنوبی ایران به عمق و محتوای بیشتری دست یافت.

۹. فرجام سخن

سفرهای دریایی چند سده اخیر به کشورهای شاخ آفریقا و شرق آفریقا حلقه‌ای از تاریخ گسترده مناسبات دریایی ایران با کشورهای مختلف جهان از گذشته‌های بسیار دور تاکنون به شمار می‌رود. همان‌گونه که مشخص شد انگیزه اصلی این سفرها بازرگانی بوده است و این سفرهای پر مخاطره و نسبتاً طولانی مدت عمدتاً بر محور اقتصاد توأم با کارآفرینی برای مجموعه گسترده‌ای از مردمان ساکن در بندرهای ایرانی جنوب و حتی دیگر شهرها و مناطق ایران متمرکز بوده است؛ باین حال سفرهای گپ به سواحل و جزایر شرق آفریقا



همچون دیگر سفرهای دریایی ایرانیان به مناطقی نظیر هند، خاور دور و چین، از نظر فرهنگی و اجتماعی نیز نتایج و دستاوردهای درخشانی به دنبال داشته است و علاوه بر شورآفرینی در بین بندر نشینان جنوب و ایجاد انگیزه در سفر به منطقه نه چندان شناخته شده شرق آفریقا، موجبات تحکیم مناسبات مردمان جنوب ایران و بومیان ساکن سواحل جزایر شرق آفریقا را فراهم آورده است. بر این اساس با ترسیم مسیر این سفرهای دریایی به پرسش اصلی مقاله «این سفرها چگونه و از چه مسیری انجام می شده است؟» با جزئیات پاسخ داده شد. به موازات آن فرضیه اصلی مقاله «ایرانیان و بومیان سواحل و جزایر شرق آفریقا تأثیرات و تأثرات متقابل فرهنگی و اجتماعی بر یکدیگر داشته اند» نیز بر مبنای تثبیت و نهادینه شدن برخی از شاخصه های فرهنگی اجتماعی ایران در بین اقوام و قبایل سواحل و جزایر شرق آفریقا و در مقابل پذیرش برخی از عناصر فرهنگی آفریقا توسط مردمان سواحل جنوب ایران نیز اثبات شد. این مناسبات فرهنگی اجتماعی را البته می توان یکی از دستاوردهای اصلی این ارتباطات دریایی نیز قلمداد کرد؛ مناسباتی که نتایج قابل توجهی در نزدیکی فرهنگ های ایران و مردمان ساکن در سواحل شرق آفریقا به دنبال داشت. از این رو جدای از نتایج شکوهمند فرهنگی تمدنی حاصل از تأسیس پادشاهی شیرازی ها در بخش هایی از سواحل و جزایر شرق آفریقا در قرون میانه اسلامی - که به نوبه خود در گسترش مناسبات دریایی بندرهای جنوبی ایران با سواحل و جزایر شرق آفریقا تأثیرگذار بود - دریانوردان ایرانی نیز در رهگذر سفرهای دریایی خود به این منطقه - در قرون متأخر - پیوندهایی را در عرصه های فرهنگی بین این دو منطقه رقم زدند. این پیوندهای فرهنگی اجتماعی به ویژه در انتقال برخی از مؤلفه های فرهنگی بومیان شرق آفریقا به مناطق جنوبی ایران نقش آفرین بودند و رد پای این تأثیرات ماندگار هنوز در مناطقی نظیر زنگبار، پمبا، مومباسا و مالیندی مشهود است.

درواقع رسوخ نرم و تدریجی شاخصه هایی از فرهنگ ایرانی در بین بومیان سواحل و جزایر شرق آفریقا غیر مستقیم و توسط دریانوردانی انجام شد که به هیچ عنوان داعیه انتقال فرهنگ و آداب و رسوم ایرانی را نداشتند و به موازات آن پذیرش برخی از باورها و سنت های قومی قبیلگی بومیان شرق آفریقا توسط مردمان سواحل جنوبی ایران - بر مبنای جذب عناصر نوین فرهنگی به دوران هرگونه تعصب و یک جانبه گرایی - از رازهای بزرگ ماندگاری فرهنگ و تمدن بزرگ ایرانی در سرتاسر تاریخ خود به شمار می رود. به موازات آن ماندگاری فرهنگ و تمدن بزرگ ایرانی در مناطق دوردستی همچون شرق آفریقا نمایانگر دیپلماسی فرهنگی پویای ایرانی بوده است که از صدها سال قبل به گونه ای مستقیم جلوه های درخشانی از فرهنگ، آداب و رسوم و تمدن ایرانیان را به بومیان این منطقه معرفی



کرده است. در واقع سفرهای دریایی گپ به شرق آفریقا علاوه بر آنکه در قرون متأخر منافع تجاری سرشاری را برای دریانوردان سواحل جنوبی ایران و مردم شهرها و روستاهای ایالات جنوبی ایران به دنبال داشت، مردمان مناطق جنوب ایران را با فرهنگ و آداب و رسوم شرق آفریقا و مردم سواحل و جزایر شرق آفریقا را با بخشی از فرهنگ ایران آشنا ساخت. نمادهایی از رسوخ نرم و تدریجی شاخصه‌هایی از فرهنگ و سنت‌های آفریقائی در ایران، و فرهنگ و تمدن ایران در شرق آفریقا تاکنون در این دو منطقه پابرجا مانده است و از عمق پذیرش فرهنگی دو طرف حکایت دارد.

این مقاله صفحاتی از تاریخ کم‌تر مطالعه شده و به نوعی فراموش شده مناسبات دریایی ایران و شرق آفریقا را بررسی کرد و تلاش کرد تا اطلاعات ارزش مندی را -که بخشی از آن از سینۀ ناخدایان کهن سال بیرون آورده شده است- در اختیار علاقه‌مندان به این گونه مباحث تخصصی قرار دهد. امید است سایر محققان نیز با ورود به این عرصه، دیگر حلقه‌های مفقوده روابط ایران و شرق آفریقا را -که عمدتاً اقتصادمحور و همواره بر بستر دریا استوار بوده‌اند- واکاوی کنند و تاریخ مناسبات ایران و دیگر اقوام و ملل جهان را هرچه بیشتر نمایان سازند.

منبع

منابع فارسی

کتاب

- آدمیت، فریدون. (۱۳۵۴). *امیرکبیر و ایران*. تهران: خوارزمی.
- بلادی، محمدرضا. (۱۳۹۹). *موسیقی بوشهر و ریشه‌های آن در گذر تاریخ و تعاملات فرهنگی*. تهران: آرون.
- پارسا، علی. (۱۳۹۱). *بادبان‌های جنوب: دریانوردی در خلیج فارس و اقیانوس هند*. تهران: فرهنگ نشر نو.
- دریایی، احمدنور. (۱۳۸۴). *مراسم آیینی و فولکلور مردم بندر کنگ*. تهران: احسان.
- ساعدی، غلامرضا. (۱۳۴۵). *اهل هوا*. تهران: مؤسسه مطالعات و تحقیقات اجتماعی.
- سعادت کازرونی، محمدحسین. (۱۳۹۰). *تاریخ بوشهر ۱۲۸۲-۱۳۵۴ ق*. (عبدالرسول خیراندیش و عمادالدین شیخ‌الحکمایی، مصححان و محققان). تهران: میراث مکتوب؛ کازرونیه.
- سمسار، محمدحسن. (۱۳۳۷). *جغرافیای تاریخی سیراف*. تهران: انجمن آثار ملی.
- سیرافی، سلیمان؛ سیرافی، ابوزید. (۱۳۳۵). *شگفتی‌های جهان باستان*. (محمدرسول عباسی، مترجم). تهران: گوتنبرگ.
- شهریاری رامهرمزی، بزرگ. (۱۸۸۳-۱۸۸۶). *عجایب الهند: بره و البحرة و الجزایره*. لیدن: بریل.



عرب احمدی، امیربهرام. (۱۳۹۵). *جایگاه ایرانیان شیرازی الاصل در توسعه تمدن و فرهنگ شرق آفریقا*. اصفهان: نگارخانه.

نوریبخش، حسین. (۱۳۵۹). *بندر کنگ: شهر دریانوردان و کشتی سازان*. بندرعباس: ابن سینا.
وجدانی، بهروز. (۱۳۷۶). *فرهنگ موسیقی ایران*. تهران: سازمان میراث فرهنگی کشور.

مقاله

اندیشکده بندر کنگ. (۱۴۰۲). «نمونه‌ای از تاریخ شفاهی دریانوردی خلیج فارس». *روزنامه اقتصاد سرآمد*، دوشنبه، ۵ تیر ۱۴۰۲، سال هفتم، شماره ۱۶۶۹، صفحه ۵، اقتصاد دریا.

«تقدیر از دریانورد بازمانده از جنگ جهانی دوم». (۱۳۹۰). *ماهنامه بندر و دریا*، سال بیست‌وششم، پیاپی ۱۸۳، ص ۱۰۶: رویدادهای بنادر کشور.

حسن‌نیا، محمد. (۱۴۰۰). «سفرهای دریایی ایرانیان و تأثیر آن بر جوامع مبدأ و مقصد». *ماهنامه بندر و دریا*، دوره ۳۶، شماره ۲۹۶.

خجسته، فرامرز؛ انصاری‌نسب، بنیامین. (۱۳۹۳). «تحلیل جامعه‌شناختی آیین دریائی «رزیف» در بندر کنگ». *پژوهش‌نامه فرهنگی هرمزگان*، دوره ۴، شماره ۸ و ۹.

عرب احمدی، امیربهرام. (۱۳۸۶). «مؤلفه‌های فرهنگی-تمدنی جهان ایرانی در شرق آفریقا». *فصل‌نامه مطالعات ملی*، سال هشتم شماره ۲، صص ۸۱-۱۰۶.

نظامی، غلام‌حسین. (۱۴۰۱). «جراحی و چگونگی تجارت دریایی مردم بوشهر با هندوستان». *گنجینه اسناد*، سال ۳۲، دفتر ۴، صص ۵۱-۷۵.

نوریبخش، حسین. (۱۳۹۰). «سفرهای دریایی دریانوردان بندر کنگ از خلیج فارس تا آفریقا و هندوستان». چاپ‌شده در کتاب: *پژوهش‌نامه خلیج فارس*. (دفتر اول و دوم). صص ۱۱۵-۱۲۹. تهران: خانه کتاب.

مجموعه مقاله

ذوالفقارنسب، فاطمه؛ پروره، حسین؛ اسوار، عادل. (۱۳۹۵). «نگاهی به لنج چوبی، اثری ماندگار بر تاریخ خلیج فارس». *در مجموعه مقالات یازدهمین همایش ملی علمی-فرهنگی خلیج فارس*. (سعید پورعلی؛ رحیم یعقوب‌زاده؛ سیدسعید هاشمی، پدیدآورندگان). تهران: جهاد دانشگاهی.

مصاحبه

ابراهیمی، ناخدا حمود. متولد ۱۳۲۹ جزیره خارک. ۱۴۰۰/۱۲/۱۴.

اسماعیلی، ناخدا علی عباس. متولد ۱۳۲۸ جزیره خارک. ۱۴۰۰/۲/۱۵.



- اکیده، خمیس. متولد ۱۹۴۲ دارالسلام. ۱۳۷۷/۴/۱۴.
- بحری، ناخدا علی. متولد ۱۳۳۰ بندر کنگ. ۱۳۹۸/۲/۱۸.
- بلوچ، محمد مجیب. متولد ۱۹۶۹ زنگبار. ۱۳۸۷/۱۲/۲۸.
- حسینا، ناخدا محمد. متولد ۱۳۲۸ بوشهر. ۱۴۰۲/۱۱/۱۶.
- حمود، ناخدا علی. متولد ۱۳۲۹ جزیره قشم (بندر لافت). ۱۳۹۸/۱۲/۱۱.
- شریفیان، محسن. متولد ۱۳۵۴ بوشهر. ۱۳۹۶/۲/۱۴.
- عبداللهی، ناخدا عیسی. متولد ۱۳۳۱ جزیره قشم. ۱۳۹۸/۱۲/۱۲.
- ماهینی، ناخدا حمید. متولد ۱۳۲۷ بوشهر. ۱۴۰۲/۱۱/۱۶.
- محمدی، ناخدا جاسم محمد. متولد ۱۳۳۲ بندر کنگ. ۱۳۹۸/۲/۱۸.
- مطالعات میدانی
- مطالعات میدانی نویسنده در جزیره خارک، ۱۲ اردیبهشت ۱۴۰۰.
- مطالعات میدانی نویسنده در جزیره قشم، ۱۲ اسفند ۱۳۹۸.

منابع لاتین

Book

- Hourani, George F. (1959). *Arab Seafaring in the Indian Ocean in Ancient and Medieval Times*. Princeton: Princeton University Press.
- Kaplan, Marion. (2015). *So Old a Ship: Twilight of the Arab Dhow*. April 30, 2015.
- McIntyre, Chris; McIntyre, Susie. (2013). *Zanzibar: Pemba, Mafia (The Bradt Travel Guide)*. Bradt Travel Guides.
- Middleton, John. (1992). *The World of the Swahili, an African Mercantile Civilization*. Yale University Press.
- Mirzai, Behnaz. (2017). *A History of Slavery and Emancipation in Iran, 1800-1929*. Texas: University of Texas Press.
- Molvaer, Reidulf Knut. (1980). *Tradition and Change in Ethiopia: Social and Cultural Life As Reflected in Amharic Fictional Literature, Ca.1930-1974*. Leiden: BRILL.

Article

- AbdulSheriff, Abdulaziz. (2000). "History of Navigation in Zanzibar". *Swahili Magazine*, 3.



English Translation of References

Books

- Adamiat, Fereydoun. (1354/1975). "*Amir Kabir va Irān*". (Amir Kabir and Iran). Tehran: Xārazmi. [Persian]
- Arab Ahmadi, Amir Bahram. (1395/2016). "*Jaygāh-e Irāniyān-e Širāzi-ol-asl dar tose'e-ye tamadon va farhang-e Šarq-e Āfriqā*" (The role of Iranian Shirazidescendent in the development of civilization and culture of East Africa). Isfahan: Negār-xāneh. [Persian]
- Beladi, MohammadReza. (1399/2020). "*Musiqi-ye Bušehr va rise-hā-ye an dar gozar-e tāriḵ va ta'āmolāt-e farhangī*". (Bushehr music and its roots in the course of history and cultural interactions). Tehran: Āron. [Persian]
- Daryaei, Ahmad Nour. (1384/2005). "*Marāsem-e āyini va folklor-e mardom-e Bandar-e Kong*". (Ritual ceremonies and the folklore of the people of Bandar Kong). Tehran: Našr-e Ehsān. [Persian]
- Hourani, George F. (1959). *Arab seafaring in the Indian Ocean in ancient and medieval times*. Princeton: Princeton University Press.
- Kaplan, Marion. (2015). *So old a ship: Twilight of the Arab Dhow*. April 30, 2015.
- McIntyre, Chris; McIntyre, Susie. (2013). *Zanzibar: Pemba, Mafia (The Bradt travel guide)*. Bradt Travel Guides.
- Middleton, John. (1992). *The world of the Swahili, an African mercantile civilization*. Yale University Press.
- Mirzai, Behnaz. (2017). *A history of slavery and emancipation in Iran, 1800-1929*. Texas: University of Texas Press.
- Molvaer, Reidulf Knut. (1980). *Tradition and change in Ethiopia: Social and cultural life as reflected in Amharic fictional literature, Ca.1930-1974*. Leiden: BRILL.
- Nourbakhsh, Hossein. (1359/1980). "*Bandar-e Kong: Šahr-e daryā-navardān va kašti-sāzān*" (Bandar Kong: The city of sailors and shipbuilders) Bandar Abbas: Ebn-e Sinā. [Persian]
- Parsa, Ali. (1391/2012). "*Bādbān-hā-ye Jonub, Daryā-navardi dar Xalij-e Fārs va Oqyiānus-e Hend*". (Southern sails, sailing in the Persian Gulf and the Indian Ocean). Tehran: Farhang-e Našr-e No. [Persian]



- Saadat Kazerouni, Mohammad Hussein. (1390/2011). *“Tārix-e Bušehr 1282-1345 A. H.”* (The History of Bushehr). Edited & researched by Abdul-Rasool Kheir Andish & Emad Al-din Sheikh Al-Hokamayi, Tehran: Mirās-e Maktub, Kāzeruniyeh. [Persian]
- Saedi, GholamReza. (1345/1966). *“Ahl-e Havā”*. (The Followers of the Winds). Tehran: Mo’assese Motālē’āt va Tahqiqāt-e Ejtemā’ee (Social Studies and Research in Iran). [Persian]
- Semsar, Mohammad Hasan. (1337/1958). *“Joqrāfiyā-ye tārixī-ye Sirāf”* (Historical geography of Siraf). Tehran: Anjoman Āsār-e Melli (Society for the National Heritage of Iran). [Persian]
- Sirafi, Soleyman; & Sirafi, Abuzeyd. (1335/1956). *“Šeḡefti-hā-ye jahān-e bāstān”* (The wonders of the ancient world). Translated by Mohammadlouyi Abbasi. Tehran: Gutenberg. [Persian]
- Shahriari, Al-Ramhormozi, Bozorg. (1262-1265/1883 – 1886). *“Ajāyeb-ol-Hend: Barrat-e val-bahrat-e val-jazāyerah”* (The wonders of India, the land, the sea and the islands). Leiden: Brill. [Arabic]
- Norbakhsh, Hussein. (1390/2010). *“Safarhaye Daryaei Daryanavardan Bandare-Kong az Khalije Fars ta Afrigha va Hendostan-Daftar Aval va Dovom Pajoheshname Khalije Fars”* (Voyages of Bandar Kong sailors from the Persian Gulf to Africa and India - the first and second books of the Persian Gulf Research Journal). Tehran: Khane Ketab. [Persian]
- Vejdani, Behroz. (1376/1997). *“Farhang-e Musiqi-ye Irān”* (The culture of Iranian music). Tehran: Sāzmān-e Mirās-e Farhangi-ye Kešvar (Organization of Cultural Heritage). [Persian]

Articles

- AbdulSheriff, Abdulaziz. (2000). “History of navigation in Zanzibar”. *Swahili Magazine*, 3.
- Andiškade-ye Bandar-e Kong. (1402/2023). “Nemune-ee az tārix-e šafāhi-ye daryānavardi-ye Xalij-e Fārs” (An example of the oral history of Persian Gulf naviga-



- tion). *Ruznāme-ye Eqtesād-e Sarāmad*, Monday, 5 Tir 1402 / May 2023, 7(1669), p. 5, Eqtesād-e Daryā (Sea Economy). [Persian]
- Arab Ahmadi, Amir Bahram. (1386/2007). “Mo’allefe-hā-ye farhangi-tamaddoni-ye jahān-e Irāni dar šarq-e Āfriqā” (Cultural and civilizational components of Iranian world in East Africa). *Fasl-nāme-ye Motāle’āt-e Melli* (National Studies Journal), 8(2), pp. 81 – 106. National Studies. [Persian]
- Hassan Nia, Mohammad. (1400/2021). “Safar-hā-ye daryā-yi-ye Irāniān va ta’sir-e ān bar javāme’-e mabda’ va maqsad” (Sea voyages of Iranians and its impact on the communities of origin and destination). *Māhnāme-ye Bandar va Daryā*, volume 36, p. 296. [Persian]
- Khojasteh, Faramarz; & AnsariNsab, Benyamin. (1393/2014) “Tahlil-e jāme’-e-šenāxti-ye āyin-e daryā-yi-ye Rezif dar Bandar-e Kong” (Sociological analysis of Rezif marine ritual in Bandar Kong). *Pažuheš-nāme-ye Farhangi-ye Hormozgān (Hormozgan cultural Research Review)*, 4(8 & 9). [Persian]
- Nezami, Gholam Hossein. (1401/2022). “Ĉerāyi va čegunegi-ye tejārat-e daryā-yi-ye mardom-e Bušehr bā Hendustān” (The reasons behind Bushehr’s Maritime trade with India (1927-1972)). *Ganjine-ye Asnād*, 32(4), pp. 51 – 75. [Persian]
- Nourbakhsh, Hossein. (1359/1980). “Safar-hā-ye daryā-yi-ye daryā-navardān-e Bandar-e Kong az Xalij-e Fārs tā Āfriqā va Hendustān” (Voyages of Bandar Kong sailors from the Persian Gulf to Africa and India). In *Pažuheš-nāme-ye Xalij-e Fārs*, (vols. 1 & 2), pp. 115 – 129. Tehran: Xāne-ye Ketāb. [Persian]
- “Taqdir az daryā-navard-e bāzmāndeh az jang-e jahāni-ye dovvom” (Tribute to the sailor who survived the Second World War). (1390/2011). *Māhnāme-ye Bandar va Daryā*, year 26, series no. 183, p. 106: Ruydād-hā-ye Banāder-e Kešvar (Events in the ports of the country). [Persian]
- (1402/2023). “*Eghtesade Afrigha*”. (The Economy of Africa). Bandar Kong: Bandar Kong Research Center. NO. 1669. [Persian]



Article Collection

Zolfagharnasab, Fatemeh; Parvareh, Hossein; & Asvar, Adel. (1395/2016) “Negāhi be Lenj-e ĉubi, asari māndegār bar tārix-e Xalij-e Fārs” (A glance at the Wooden Ship, a lasting effect on the history of the Persian Gulf) In Saeed Pourali; Rahim Yaghoubzadeh; & Seyyed Saeed Hashemi (Eds.): “*Majmu’e maqālāt-e yāzdahomin hamāyeš-e mellī-ye ‘elmi-farhangi-ye Xalij-e Fārs*” (Proceedings of the 11th Persian Gulf national scientific-cultural conference). Tehran: Jahād-e Dānešgāhi (Academic Center for Education, Culture and Research). [Persian]

Interviews

Abdullahi, Eesa, Shipmaster, born in 1331 SH/1952 AD, Jazire-ye Qešm (Qeshm Island), 1396/12/12 SH / 3 March 2018. [Persian]

Akide, Khamis, born in 1315 SH/1942 AD, Dār-os- Salām (Dar es Salaam), 1377/6/14 SH / 5 September 1998. [Persian]

Bahri, Ali, Shipmaster, born in 1330 SH/1951 AD, Bandar-e Kong (Bandar Kong), 1398/2/18 SH / 8 May 2019. [Persian]

Baloch, Mohammad Mojib, born in 1348 SH/1969 AD, Zangebār (Zanzibar), 1388/12/28 SH / 19 March 2010. [Persian]

Ebrahimi, Hamoud, Shipmaster, born in 1329 SH/1950 AD, Jazire-ye Xārk (Khark Island), 1400/12/14 SH / 5 March 2022. [Persian]

Esmaeili, Ali Abbas, Shipmaster, born in 1328 SH / 1949 AD, Jazire-ye Xārk (Khark Island), 1400/2/15 SH / 5 May 2021. [Persian]

Hamoud, Ali, Shipmaster, born in 1329 SH/1950 AD, Jazire-ye Qešm (Qeshm Island) (Bandar Laft), 1398/12/11 SH / 1 March 2020. [Persian]

Hosseina, Mohammad, Shipmaster, born in 1328 SH/1949 AD, Bušehr (Bushehr), 1402/11/16 SH / 5 February 2024. [Persian]

Mahini, Hamid, Shipmaster, born in 1327 SH/1948 AD, Bušehr (Bushehr), 1402/11/16 SH / 5 February 2024. [Persian]

Mohammadi, Jasem Mohammad, Shipmaster, born in 1332 SH/1953 AD, Bandar-e Kong (Bandar Kong), 1398/2/18 SH / 8 May 2019. [Persian]



Sharifian, Mohsen, Singer & Author, born in 1354 SH/1975 AD, Bušehr (Bushehr),
1396/2/14 SH / 4 May 2017. [Persian]

Field Studies

Author's field studies in Khark Island, 1400/2/12 SH / 2 May 1400 AD.

Author's field studies in Qeshm Island, 1398/12/12 SH / 2 March 2020.

