

به همت دست‌اندرکاران، در نظر است مجموعه‌ی سعدآباد، که امروزه به یک مجموعه‌ی فرهنگی بدل شده است، علاوه بر کاخ موزه‌هایی چون موزه‌ی ملت (کاخ سفید) و موزه‌ی سبز (کاخ شهوند)، موزه‌های گوناگونی را در خود جای دهد. از جمله موزه‌ی بزرگ آموزشی پژوهشی مردم‌شناسی نیز به یاری کارشناسان مرکز مردم‌شناسی در دست تهیه است. شیوه‌ی ارائه و نمایش اسناد و مدارک و اشیاء این موزه، بر حسب موضوع طبقه‌بندی شده، هر کدام گویای گوشه‌ی بی از زندگی جاری مردم کشورمان خواهد بود. بنابراین، از این پس مجله‌ی موزه‌ها بر آنست، به منظور آشنایی بیشتر خوانندگان با هر یک از موضوعات تشکیل دهنده‌ی این موزه و یا موزه‌های دیگر و نیز تصویر واقعیتها و ره‌رواز تلخ و شیرین زندگی مردم، که در ورای اشیاء به نمایش گذاشته شده، پنهان است، نوشته‌ها و مقالاتی را زیر عنوان «آشنایی با زندگی مردم ایران بر بنیاد اشیاء موزه‌ها» چاپ کند. در این شماره مطلبی با نام «گلآفان بوشهر» که نتیجه‌ی مطالعه‌ی آقای علی‌اکبر حمیدی همکار محقق ما، در مرکز مردم‌شناسی ایران، بر نحوه‌ی زندگی و کار صاحبان این حرفه در بوشهر می‌باشد، تقدیم می‌شود.

مجله‌ی موزه‌ها

آشنایی با زندگی مردم ایران: بنیاد اشیاء موزه‌ها

گلآفان بوشهر

گزارشی از لنج‌سازی در بندر بوشهر

علی‌اکبر حمیدی - مرکز مردم‌شناسی ایران
زمان تحقیق: اسفند ۱۳۵۶

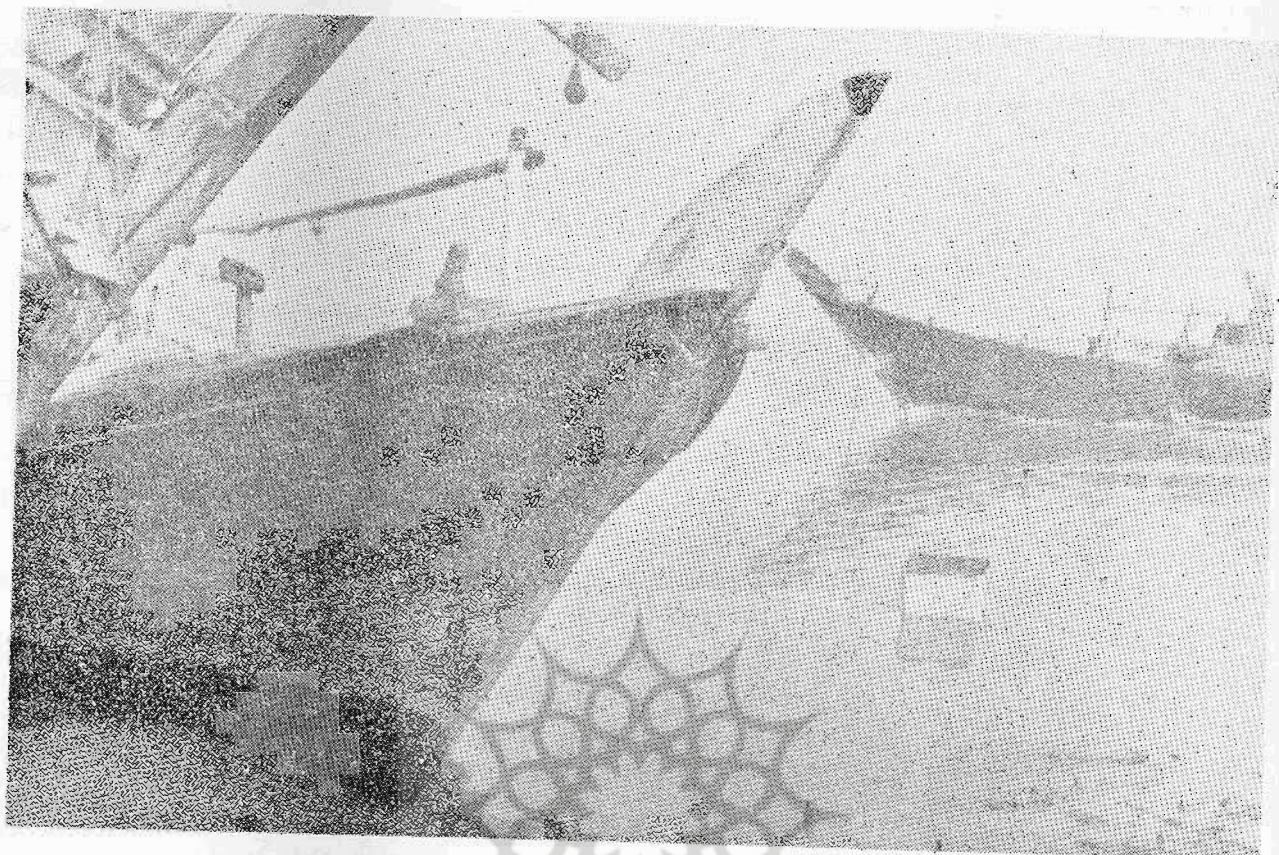
مقدمه

آن گرم و مرطوب است. بوشهر شهری است دیرینه سال، «... به فاصله ۱۲ کیلومتری جنوب بوشهر، ویرانه‌های شهر قدیمی ریشهر واقع است. وجه تسمیه‌ی بوشهر معلوم نیست؛ بعضی آن را مخفف ابوشهر [بدرشهر]، و برخی (به قیاس نام ریشهر) آنرا مخفف بخت اردشیر [بافته‌ی اردشیر] گفته‌اند، و هر دو قول مورد تردید است. تا سال ۱۱۴۶ ه. ق، که نادرشاه بوشهر را با بیکه نیروی دریایی ایران در خلیج فارس قرار داد و بر آن نام بندر نادر به گذاشت، بوشهر دهکده‌ای بیش نبود. با رنج فراوان، از مازندران الوار برای ساختن کشتی‌چنگی به بوشهر بردند. اگرچه کشتی‌سازی در بوشهر بجائی نرسید، به سبب توجه نادر

با توجه به اهمیت گلآفی در زندگی مردم بوشهر در بهمن ۱۳۵۶ سفری به استان بوشهر نموده، به مطالعه شرایط کار و زیست گلآفان و دریانوردان و موقعیت این حرفه در بوشهر پرداختم، که ضمن تماس با گلآفان و گفت و شنود و مشاهده، سعی در پیدا کردن واقعه‌ها و روابط موجود، و سپس ثبت آنها نمودم. موقعیت جغرافیائی و تاریخی بوشهر بندر بوشهر در ۵۰ درجه و ۵۰ دقیقه طول شرقی و ۲۸ درجه و ۵۹ دقیقه و ۷ ثانیه عرض شمالی در جنوب ایران و بر ساحل خلیج فارس قرار گرفته است. این بندر زیبا، بزرگ شبه جزیره مرجانی به طول ۳۰ و عرض حداکثر ۹ کیلومتر در جنوب غربی شهر از قرار دارد. هوای

در سراسر ایران مشاغلی وجود دارند که متناسب با شرایط، موقعیت و نیاز هر محل و منطقه می‌باشند. در استان بوشهر نیز حرفه‌های سازگار با محیط طبیعی و انسانی آن منطقه هستند، که در بین آنها حرفه‌ی گلآفی^۱ (لنج‌سازی) را می‌توان برشمرد.

نقش و اهمیت لنج^۲ را باید در رابطه با اهمیتی که دریا در زندگی مردم بوشهر و تعداد خانواده‌هایی که از این طریق از ترقاق می‌کنند، و نیز با نقش که خلیج فارس در اقتصاد ایران دارد، در نظر گرفت. دریا، منبع امرار معاش و راه تجارت و رفت و آمد است، و زندگی مردم ساحل‌نشین با دریا پیوندی سخت دارد.



تیغه بیش آمده جلوی لنج‌ها، نشانگر نوع لنج می‌باشد. در این تصویر «سمبوتک» بودن این لنج با حالت خاص تیغه‌اش مشخص است.

گسترش بیشتری پیدا کرد و پای کشتیهای بزرگ تجاری به این منطقه باز شد، لنج اهمیت دیرین خود را تا اندازه‌ای از دست داد، با وجود این زندگی بسیاری از اهالی جنوب مبتنی بر همین صنعت بومی می‌باشد. با توجه به نقش اقتصادی و معیشتی لنج میتوان به دو وظیفه اساسی آن اشاره نمود:

۱- حمل و نقل که خود به دو

قسمت عمده تقسیم می‌شود:

الف - مسافرکشی: لنج وسیله

ارتباطی بین بندر و جزایر جنوبی ایران و شیخ‌نشینها و امارات عربی حوزة خلیج فارس است. اکثر مسافران بقصد پیدا کردن کار یا تجارت به خارج از ایران

شاه، بوشهر شهریت و رونق یافت. بعداً که شرکتهای هند شرقی بریتانیا و هاند تجارخانه‌های خود را در بندرعباس باین شهر انتقال دادند، بوشهر رونق تجارتی یافت. عامل دیگری که در توسعه بوشهر اهمیت داشت این بود که کریم‌خان زند شیراز را پایتخت خود قرار داد، و بوشهر با راهی کاروانرو به شیراز ارتباط داشت. در نتیجه‌ی این عوامل؛ بوشهر بندر عمده خلیج فارس گردید، و جانشین بندرعباس شد، و مدت یک قرن و نیم رونق و اعتبار آن محفوظ ماند. «... بوشهر تا اواخر دوره قاجاریه رونق خود را حفظ کرد، ولی با تمام شدن راه آهن سراسری ایران در سال ۱۳۱۷ و توسعه بندر خرمشهر، اهمیت سابق بوشهر از میان رفت»^۳.

نتش و اهمیت لنج در زندگی مردم بوشهر

اهمیت لنج و لنج سازی در زندگی مردم ساحل‌نشین جنوب غیر قابل انکار است، اما از زمانی که بندر جنوب

۱- gallâfi در اصطلاح محلی به قایق سازی

گفته می‌شود.

۲- lanj (انواع قایق و کشتی‌های کوچک)

۳- دائرة المعارف فارسی، به سرپرستی غلامحسین

مصاحب، ج اول، ص ۴۶۶.

می‌روند. افرادی که برای تجارت به خارج می‌روند و همیشه در طول این سواحل در رفت و آمدند پیله‌ور خوانده می‌شوند. کرایه هر مسافر و بار او متفاوت است، در صورتی که بخواهند مسافری بصورت قاچاق از مرز خارج کنند چهار تا پنج هزار تومان از او کرایه می‌گیرند. ملاحان بوشهری بیشتر به بحرین و قطر سفر می‌کنند.

ب حمل و نقل کالا: با توجه باینکه اکثر کسانی که به شیخ نشینها مسافرت می‌کنند - چه آنهایی که بدنبال کار می‌روند و چه آنهایی که برای داد و ستد مقداری کالا با خود برده، در عوض اجناسی دیگر خریده، در بازگشت به ایران می‌آورند، لذا وظیفه حمل این کالاها به عهده همین لنج‌ها می‌باشد. گاهی اوقات، متادیر زیادی جنس بصورت قاچاق در مناطق دورافتاده‌ی روستاهای ساحلی با مشکلات زیادی وارد مرز می‌شود. و این همان اجناسی است که در بازار

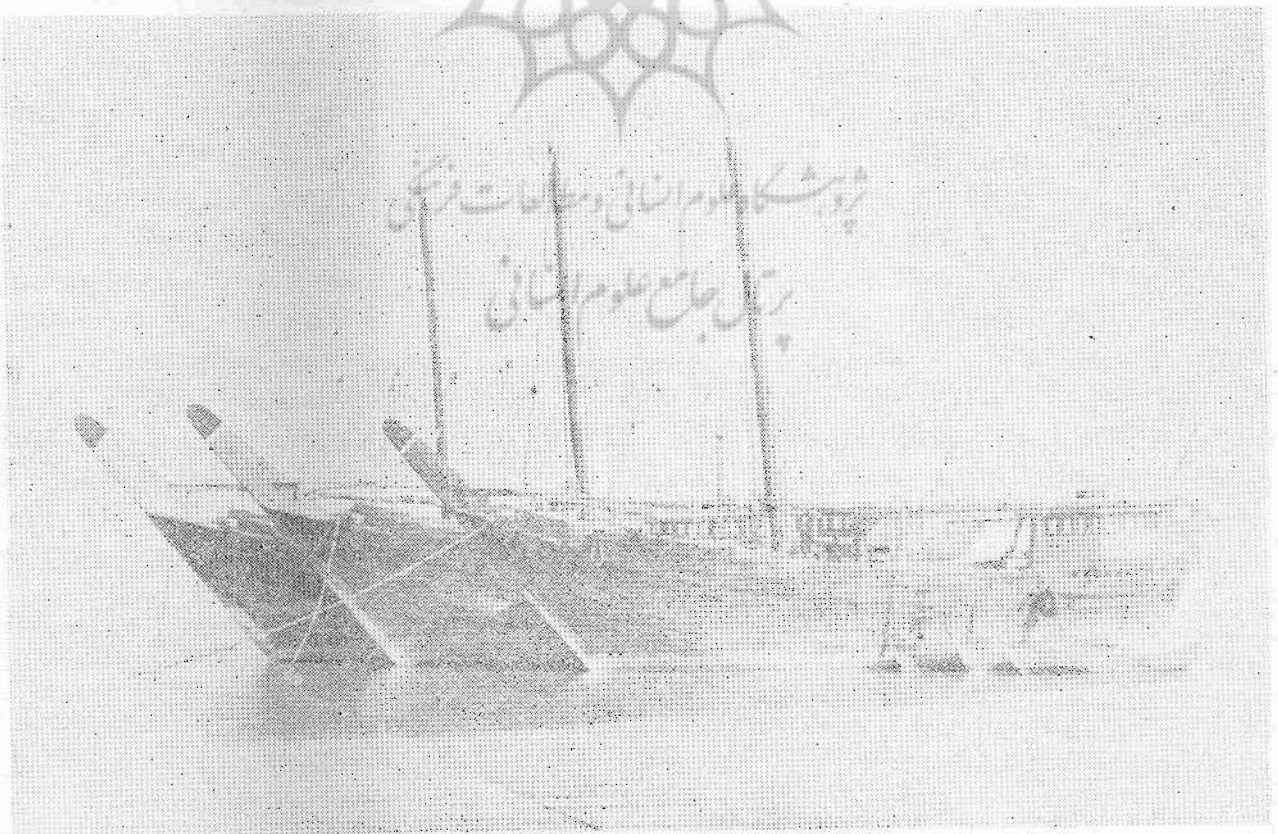
شهرهای جنوبی و دیگر شهرهای ایران بفروش می‌رسد.

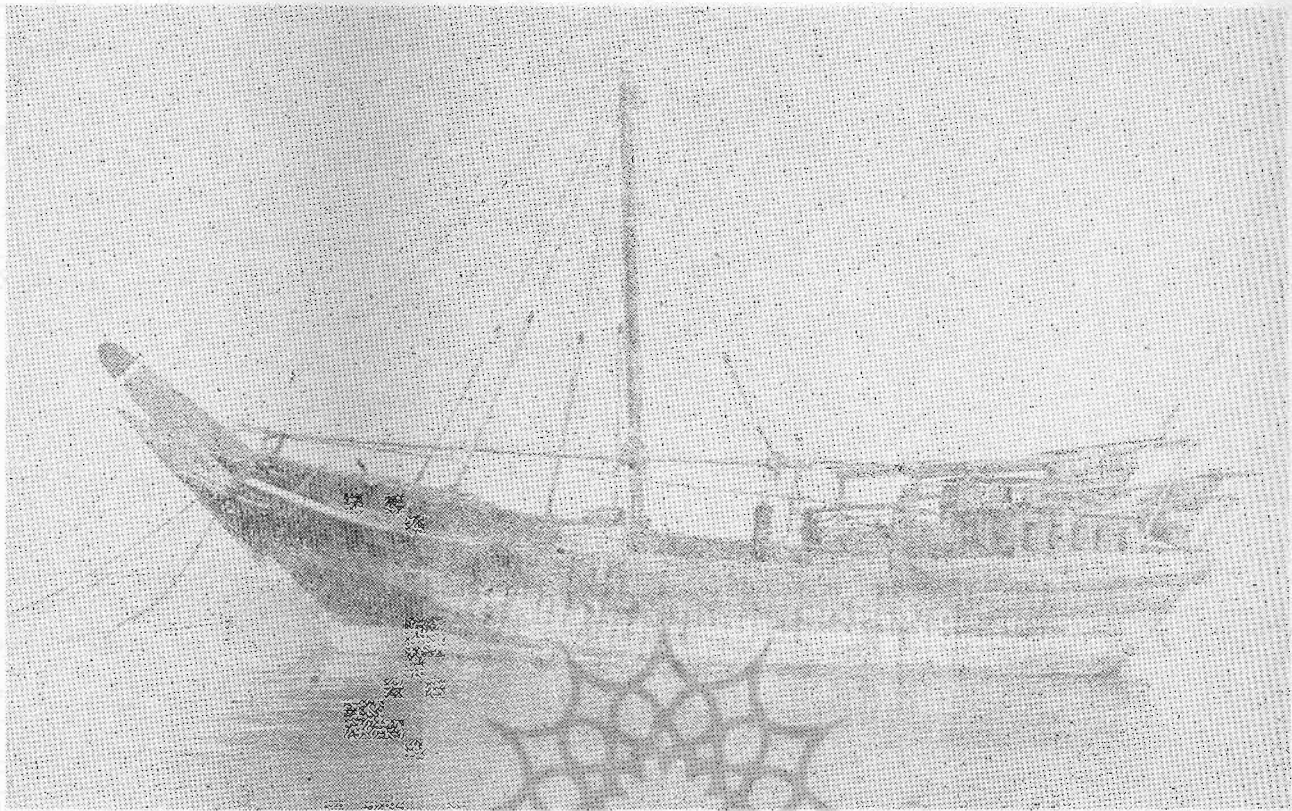
۲- ماهیگیری: شیوه کار و زیست ماهیگیران جداگانه در مقاله‌ی دیگر خواهد آمد. در اینجا تنها به ذکر این نکته اکتفا می‌شود که کار صیادان جنوب در زمینی صید، عمدتاً بر استفاده از لنج‌های مخصوص ماهیگیری که در زبان محلی به آن «سماچی» می‌گویند، متکی است.

سابقه تاریخی لنج‌سازی در بوشهر

لنج‌سازی در بوشهر سابقه‌ی طولانی دارد. از دیرباز انسانهای اولیه ساکن بر کناره‌ی دریاها برای حمل و نقل، رفت و آمد و ماهیگیری مجبور به استفاده از وسایل دریائی بودند. از این رو ضرورت ساختن انواع لنج و وسائل ماهیگیری و دریانوردی از همان زمان احساس شده است. ساختن لنج در بوشهر که بندری تجاری بوده، از زمانهای دور آغاز گردیده است، اما با مشکلاتی که

این سه «بوم» برای حمل يك محصول و مسافر در بندر دنگر انداخته‌اند، بومیهای بزرگ به‌خشکی نمیتوانند نزدیک شوند و از قایقهای كوچك (که کنار آنها دیده میشوند) برای حمل مسافر و بار به لنج استفاده می‌کنند.





تصویر يك لنج از نوع «بوم» که توسط تیغه ساطوری شکل جلوی آن مشخص است. در قسمت عقب لنج سکان و اطافهای فرمان و خدمه لنج قرار دارد. محل قرارگیری دکال نیز در این تصویر مشخص است. انبار برای ذخیره بچ، ماهی و بار در مخزن سرتاسری لنج تعبیه شده است. موتورخانه نیز در قسمت زیرین است.

در سالهای اخیر در راه ساختن لنج بوجود آمده تقریباً از حدود ۱۰ سال پیش که آخرین لنج بزرگ ساخته شد. در امر لنج سازی رکود حاصل شده است.

ساحل نشینان بوشهری از دیر باز به دریانوردی وسیر و سفر به دریاهای دور دست نام آور بوده اند. دریانوردی در روزگاران باستان، به ویژه برای امور تجاری و داد و ستد، بر روی کشتی های کوچکی انجام می گرفت که از تندی درختان خرما و نارگیل و چوب ساج و الوار دریائی ساخته می شد.

در روزگاران گذشته، چون دریانوردی عزم سفر می کرد، وصیتنامه ای خود را می نوشت، باهمه ای آشنایان دیدار می کرد، کسان و خویشان را بخدا می سپرد، و آنگاه بندر را در میان هیاهو و بی قراری عزیزان خویش ترک می کرد. گاهی این سفرها چندین سال به طول می انجامید، و در تمام این مدت خانوادگی مسافر از سفر کرده ای خویش بی خبر

بودند، بعد از بازگشت، یازان و کسانش او را باز یافته می انگاشتند و بازگشت او را از سفری چنین پر مخاطره تولدی تازه می دانستند.

مردم بوشهر و آنها که زندگی را با دریانوردی گذرانیده اند، اعتقادات مختلفی در باره دریاهای دارند. دریا - نوردان بوشهری که اکنون آخرین نسلشان از این راه روزگار می گذرانند (آخرین نسل، به این دلیل که دیگر کسی با کشتیهای بادبانی به سفرهای دور نمی رود، و امروزه تنها عده ای معدودی در محدودی خلیج فارس دریانوردی می کنند، در حالیکه نسل های قبل، تا آفریقا و هندو سنگاپور و کشورهای جنوب شرقی آسیا نیز پیش می رفتند). معتقدند که آنسوی

۴- گتر gatar

۵- sammâci

۶- در صفحات پیش بساختن کشتی جنگی به دستور ناصر اشاره رفته است.

۷- احمد اقتداری، خلیج فارس.

دریاها، سرزمین‌های ناشناخته‌ای وجود دارد که اغلب باد و طوفان و مه و عوامل نامساعد جوی بعضی از کشتی‌ها را منحرف کرده و به آن دیارها می‌برد. هنوز هم در بین دریانوردان پیر بوشهری کسانی هستند که معتقدند در دریا گم شده و به سرزمینی رسیده‌اند که مردم آن سرزمین «روزها آدم و شبها سگ بوده‌اند». سفر به جزایر دور دست کشورهای جنوب شرقی آسیا و زندگی کردن با مردمی که پوستی زرد دارند، شرکت در معابد و مراسم مذهبی و احیاناً ازدواجی موقتی در غربت با دختران زردپوست و سیاه پوست چه ماجراهایی که در پی ندارد.

نشستن پای صحبت این دریانوردان پیر چه شیرین است: همه این پیرمردان از «من‌مداس»^۱ یعنی دختر دریایی، و موجودی که از سر تا کمر انسان و از کمر تا دم ماهی است یاد می‌کنند، آنچه آن ساده از این ماجرا صحبت می‌کنند که گویی نه از تصورات خود که از واقعیات سخن می‌گویند. «دختران دریایی در اقیانوسهای دور زندگی می‌کنند. این دختران بیشتر شبهای مهتابی از آب بیرون می‌آیند. بدن آنها از ماده لغزنده شبیه ژله و بیرنگ چون بلور است. آنها با آب زنده‌اند و از آفتاب گریزان‌اند». از دریانوردی پیر شنیدم: «که یکبار یکی از دختران دریایی را باتور ماهیگیری از آب گرفتیم و روی عرشه کشتی انداختیم، ساعتی بعد زیر نور آفتاب داغ استواء شاهد آب شدن تدریجی بدن «من‌مداس» بودیم که همچون قالبی یخ در مقابل حرارت شدید آتش آب‌شد و از عرشه بدریا ریخت».

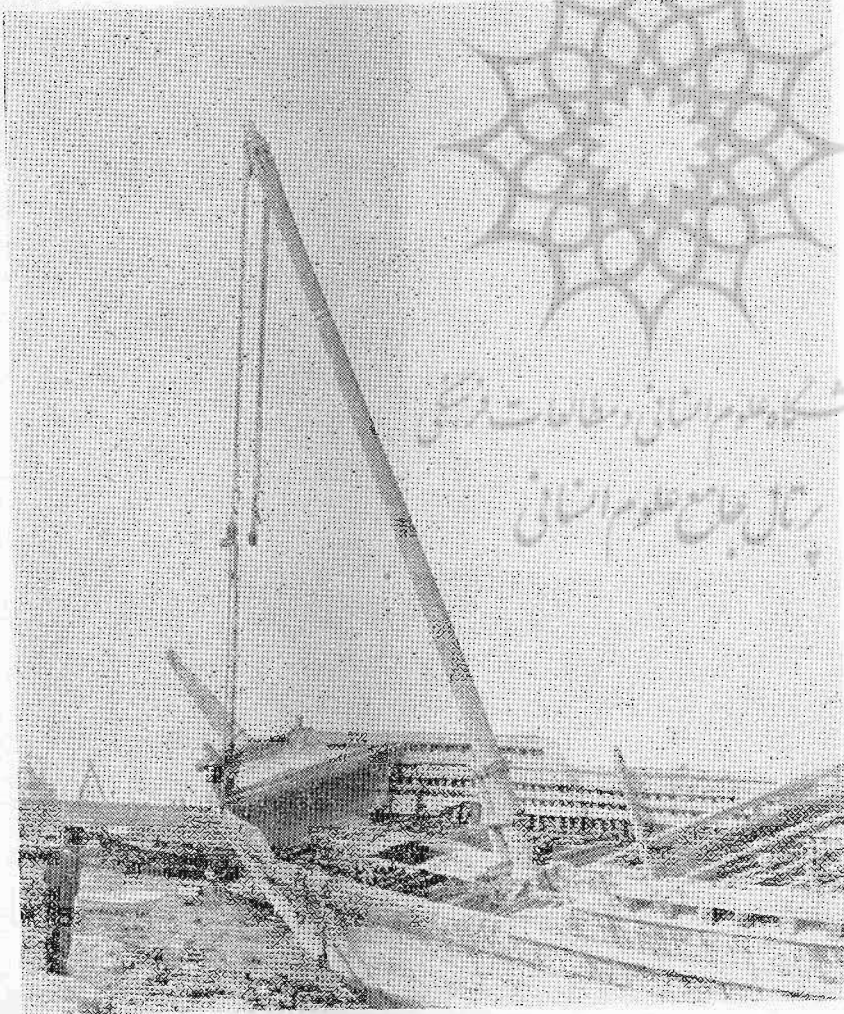
برای این دریانوردان دریا پر از شگفتی و مملو از قصه است. قصه‌ی مرجان و صدف و مروارید، قصه‌ی زندگی، قصه‌ی تجارت ادویه، پارچه، خشکبار، زعفران و سرانجام قصه‌ی زندگی آدمهایی که مثل ماهی‌ها به آب احتیاج دارند و از دریا جان می‌گیرند، همان‌هایی که با

کشتی‌های ابتدایی به دریا‌های دور دست سفر کرده و به داد و ستد می‌پردازند. با گذشت زمان و ساخته شدن کشتیهای بزرگ اقیانوس پیمای، دریانوردان بومی، با لنج‌های ابتدایی خود تنها به رفت و آمد بین جزایر و بنادر خلیج فارس می‌پردازند.

انواع لنج

کشتیهای را که دریانوردان بوشهری با آنها سفر می‌کنند «لنج» یا «جی‌ز»^۲ می‌نامند. این وسیله توسط «گل‌افان» ساخته می‌شود و بر طبق استفاده‌هایی که از آنها می‌شود دارای انواع مختلفی است: ۱- «بوم»: جلو و عقب این لنج تقریباً همانند است. در جلوی این

قبل از پیدایش موتور و حتی بعد از آن نیروی محرکه‌ی لنج باد، و عامل محرکه‌ی آن بادبان است که این بادبان به شکل تکیه دارد. در این تصویر شکل یک «بوم» بصورت تیر بلندی مشهود است.



لنج میله‌یی ساطوری شکل قرار دارد. هر بوم معمولاً دارای ۳۰ تا ۴۰ متر طول و ۷ تا ۹ متر عرض، دویادبان و ظرفیتی حداکثر ۲۰۰ تا ۲۴۰ تن است. اخیراً این بوم‌ها را با موتور به حرکت در می‌آورند و بدینسان نیروی تحریک آن با گذشته قابل مقایسه نیست. هر يك از این بوم‌ها به وسیله پنج کارگر لنج‌ساز در مدت دو سال ساخته می‌شود.

۲- «سمبوك»^{۱۱}: عقب سمبوك پهن است و در جلوی آن میله‌ای بلند بشکل شمشیر قرار دارد. هر سمبوك معمولاً دو یا سه بادبان دارد و حداکثر ظرفیت بارگیری آن ۲۰۰ تن و طولش در حدود ۳۰ تا ۲۲ متر است.

۳- «ماشوه»^{۱۲}: عقب ماشوه همانند

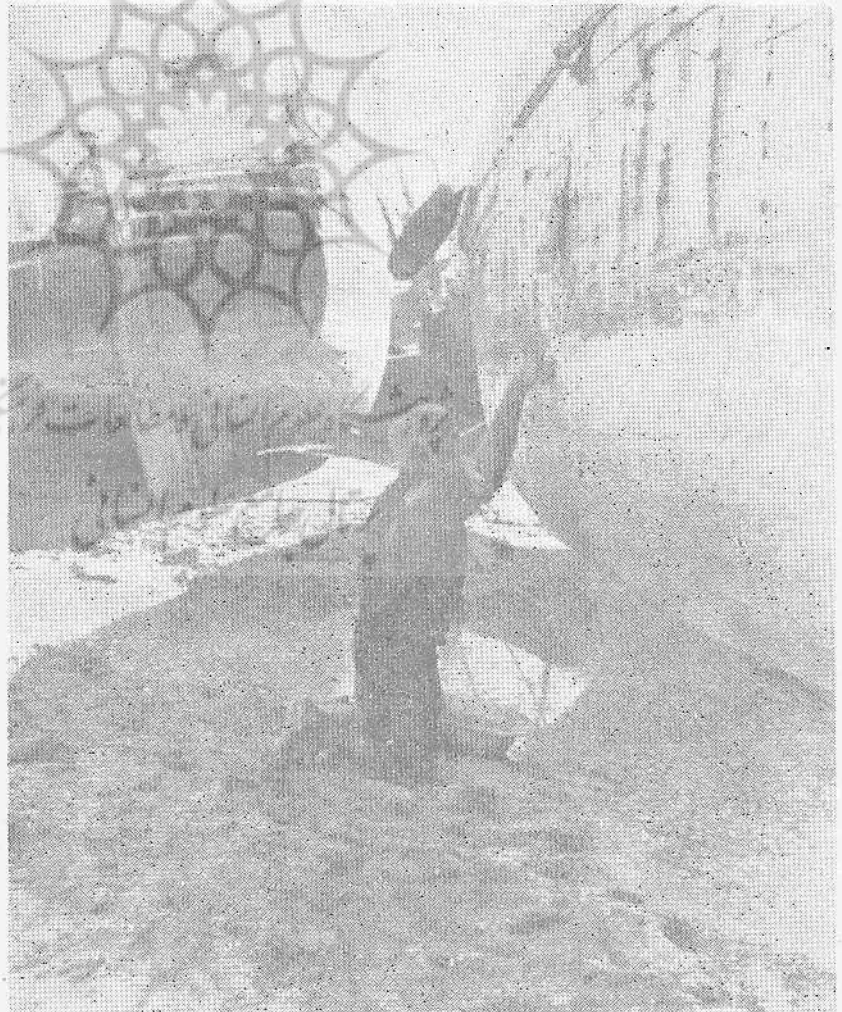
سمبوك پهن است و میله جلویی این لنج ساده است. انواع بزرگتر آن برای مسافت طولانی استفاده می‌شود. حداکثر ظرفیت بارگیری «ماشوه» ۱۰۰ تا ۱۲۰ تن، و طول تقریبی آن در حدود ۱۷ متر و عرض ۵ متر است، گاهی طول ماشوه تا ۳۰ متر هم می‌رسد.

۴- «بلم»^{۱۳}: بلم شبیه بوم و جلوی و عقب آن بلند و راست می‌باشد. حداکثر ظرفیت بارگیری بلم به اندازه‌ی ماشوه است. طول این لنج بین ۱۰ تا ۳۰ متر است. بلم معمولاً دارای يك بادبان است که به کمک آن تنها به بندر نزدیک خلیج فارس سفر می‌کنند.

۵- «جلبود»^{۱۴}: این لنج نمونه کوچکی از ماشوه است. جلبود در واقع نوعی قایق نجات است، با حداکثر طول ۶ تا ۷ متر. این قایق‌ها را در لنج دیگر قرار می‌دهند، و هنگامیکه در جایی لنگر می‌اندازند، به وسیله جلبود به سواحل کم عمق می‌آیند، و بار را توسط آن‌ها حمل می‌کنند. جلبود در بیشتر موارد فقط یک سکان^{۱۵} است.

۶- «سماچی»: زمانی که ماشوه و سمبوك برای ماهیگیری مورد استفاده قرار گیرند، به این نام نامیده می‌شوند. به بیان دیگر لنج ماهیگیری را سماچی می‌نامند. طول سماچی بطور معمول ۱۰ تا ۱۴ متر و عرضش ۵ تا ۵ متر است. چهارنوع اول این لنج‌ها قادر به سفرهای دریایی می‌باشند، و سرعشان به قدرت موتور و میزان بارگیری آنها

کارگر تعمیرکار، بدنه‌ی خارجی لنج را با ماده‌ای چرب که از روغن جگر نهنگ درست شده است، تعمیر می‌کند، تا از نفوذ آب به درون لنج ممانعت شود.



۸- manmandâs

۹- jahâz

۱۰- bum

۱۱- sambuk

۱۲- mâsowe

۱۳- balani

۱۴- jalbud

۱۵- فرمان کتی sokkân

۱۶- مایل دریایی برابر است با ۱۸۵۳ متر.



استادکار لنج‌ساز مشغول تراشیدن چوب‌بائیشه برای تعمیر لنج است. برخی از ابزارهای اولیه در کنار دست او دیده میشود.

بعد «فرمن» ۲۶ که چوبی جهت بالا بردن بادبان است، تعبیه می‌کنند. سپس پروانه و موتور را که از قبل آماده کرده‌اند، در محل در نظر گرفته شده، نصب میکنند. پس از تمام شدن «کلفات کاری» ۲۷، بدنه‌ی لنج توسط روغن مخصوص این کار، که از جگر کوسه‌ماهی تهیه می‌شود، روغن کاری کرده، جلا می‌دهند، و این آخرین مرحله‌ی ساختمان پک لنج است. و به دنبال آن مراسم به آب انداختن لنج انجام می‌شود.

در بوشهر، برای به آب انداختن لنج، پس از تعیین روزی مناسب و خوش یمن، که معمولاً روز جمعه است، باید صدا درآوردن دمام ۲۸ و سنج مردم را جمع می‌کنند. بعد لنج را روی «تالید» ۲۹ گذاشته تا لب اسکله می‌آورند، و منتظر بالا آمدن آب می‌شوند، سپس لنج را به داخل آب می‌اندازند. برای مهار کردن

«ثالث»، «رابع» و «خامس» می‌کوبند. در صورتی که «مالج» هفت «خن» ۲۱ باشد، ثانی ۷۵ و بهمین ترتیب تا خامس هر کدام نیم‌خن اضافه می‌شود. این تخته‌ها قسمت پایینی دویندنی لنج را تشکیل می‌دهند، و دوسرشان در «میل» ۲۲ و «کنده» ۲۳ گیر می‌باشد. سپس چوبهائی بنام «عطفه» ۲۴ بصورت عرضی بر روی «بیس» یا «خامس» می‌کوبند. این قسمت بیشتر در آب قرار دارد. بعد از خامس قسمت بالائی بدنه لنج ساخته می‌شود.

گل‌افان برای انحنادادن بدچوبهای بدنه آنها را توسط میخ و گیره ثابت می‌کنند، و آب گرم بر آنها می‌ریزند، تا به آن شکلی که می‌خواهند، انحنایدا کند. بعد از تمام شدن بدنه لنج شروع به ساختن قسمت داخلی لنج که عبارتست از کابین، سکن، دماغه، محل بار (زیر سطحه قرار دارد) و «دگل» ۲۵ می‌کنند.

بستگی دارد. سرعت لنج‌های فوق بین ۶ تا ۱۶ مایل^{۱۶} در ساعت می‌باشد. سمبوك و ماشوه به علت پهنی عتب آنها سرعتشان از بوم کمتر است.

مراحل ساختن لنج

در آغاز گل‌افان سه تکه چوب بهمن به نام «مانده» ۱۷ بطول ۱ تا ۲ متر به موازات هم می‌گذارند، بعد شروع به ساختن «بیس» ۱۸ می‌کنند. «بیس» اولین چوب لنج و نگهدارنده‌ی طرفین محدب لنج است که طول آن به درازای لنج یعنی حدود ۱۸ تا ۲۵ متر است. این چوب را بر روی «مانده» و عمود بر آنها قرار میدهند، و آن را توسط شش قطعه چوب که «ماکری» ۱۹ نامیده می‌شود، ثابت می‌کنند. به دنبال آن، دو تخته در دو طرف «بیس» می‌کوبند که «مالج» ۲۰ نام دارد و بهمین ترتیب بر روی آنها بترتیب تخته‌هایی به نامهای «ثانی»،

لنج از لنگرهای دوشاخه و لنگر پنج
مخ ۲۰ استفاده می کنند.

ابزار کار و مصالح لنج سازی

ابزار و وسائل کار گلابان پوشهری،
بسیار ابتدایی است. کار لنج سازی، با
این ابزار به کندی پیش می رود، و با توجه
به موقعیت کار، شرایطی طاقت فرسا برای
کارگران گلاب فرود می آورد. ابزار
مورد استفاده ی گلابان بشرح زیر است:

۱- مته: مته دارای قسمتهای

مختلفی است.

الف- تیغه ی مته که «نسل» ۲۱

نامیده می شود.

ب- تنه ی مته

ج- دنباله ی بالایی تنه ی مته، که

به آن «کیروك» ۲۲ می گویند.

د- سری که بر «کیروك» مته

۱۷-mande

۱۸-bis

۱۹-mâkri

۲۰-mâlec

۲۱-xan (واحد اندازه گیری است).

۲۲-mil چوب جلویی ماشه به این نام

خوانده می شود).

۲۳-konde (انتهای ماشه است که پروانه

در آن می چرخد).

۲۴-atfe

۲۵-dagal

۲۶-farman

۲۷-kalfâtkâri (پر کردن فاصلی چوبها

به وسیله ی الیاف پنبه ای که برای جلوگیری

از نفوذ آب به داخل لنج انجام می شود).

۲۸-damâm (شیشه طبل کوچک که ماء

محرّم از آن برای عزاداری استفاده

می شود).

۲۹-taliye (دبرست شده باز دو قرقره ی

بزرگ و سیمد تا چهارصد متر طناب، که

لنج را توسط آن و به کمک پنجاه تا شصت

نفر به سوی دریا می کشند).

۳۰-mec (پنج شاخه)

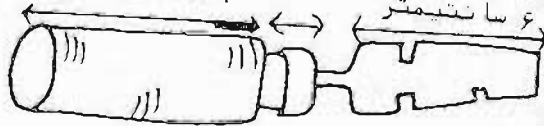
۳۱-nosl

۳۲-kiruk

۲ سانتیمتر

۹ سانتیمتر

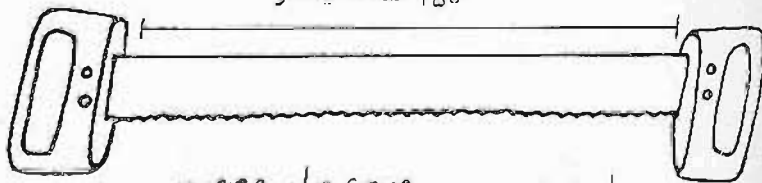
۶ سانتیمتر



čapovâst

چپ و راست

۱۵۰ سانتیمتر



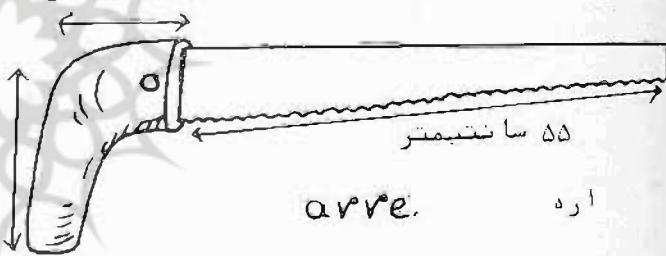
arre dosar

اره دوسر

۵ سانتیمتر

۱۰ سانتیمتر

۵۵ سانتیمتر

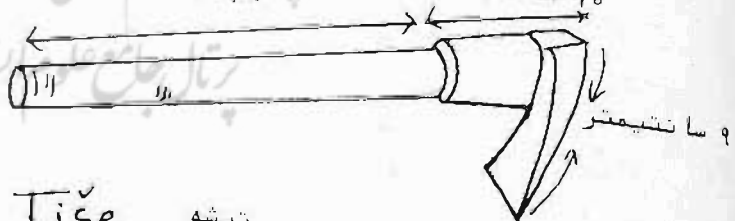


arre.

اره

۳۷/۵ سانتیمتر

۱۰ سانتیمتر

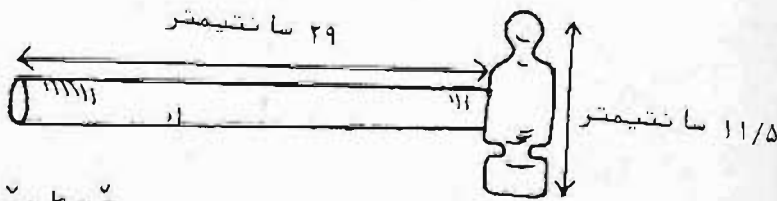


tise

تیسه

۲۹ سانتیمتر

۱۱/۵ سانتیمتر



čakoš

چکش

قرار گرفته و قابل چرخش است، «کاشخه»^{۳۳} نام دارد.

منه دارای دو نوع زیر می باشد:
منه جسد^{۳۴} - از این نوع منه برای سوراخ کردن تمام کناره های لنج که به نام جسد خوانده می شود، استفاده می کنند.
منه چوبه^{۳۵} - از این نوع منه برای سوراخ کردن محل میخهای بزرگ استفاده می شود.

هر کدام از دو نوع منه با اندازه ای استاندارد زیر است:

الف - منه تبشیت^{۳۶} - بزرگترین اندازه منه.

ب - منه سپیر^{۳۷} - نوع متوسط منه.

ج - منه ابره^{۳۸} - کوچکترین

اندازه منه.

۲ - مونگر کلفات^{۳۹} - توسط این

وسيله کلفات^{۴۰} را داخل درزهای لنج می کنند.

۳ - مونگر ولیتی^{۴۱}

۴ - مونگر سرفقل^{۴۲}

۵ - مونگر گوبار^{۴۳} - به وسیله

آن جای سر میخ را تعبیه می کنند.

۶ - چکش

۷ - دوات

۸ - قلم

۹ - خیط^{۴۴} - وسیله ای برای کشیدن خط روی تخته است.

۱۰ - تیزبر^{۴۵} - برای بیرون آوردن میخ از این وسیله استفاده می کنند. به این ترتیب که سر میخ را بیرون می کشند.

۱۱ - کلوبار^{۴۶} - این وسیله هم برای بیرون کشیدن میخ است.

۱۲ - پازور^{۴۷} یا منجاز^{۴۸} - این وسیله را بدنبال میخ می زنند تا میخ بیرون آید.

۱۳ - اره نازکبری

۱۴ - اره متوسط

۱۵ - ارهی ترشری^{۴۹} - اره ای

بزرگ است که با آن چوبهایی را که خشک نشده اند می برند.

۱۶ - ارهی دوسر - برای بریدن

الموارها و چوبهای بزرگ است.

۱۷ - خلاف^{۵۰} - برای چپ و راست

کردن نوک اره، از این وسیله استفاده می کنند.

۱۸ - سوون^{۵۱} - اره را با این

وسيله تیز می کنند.

۱۹ - تیشه

۲۰ - سنگ آب^{۵۲} - برای تیز -

کردن تیشه و مونگر به کار می رود.

۲۱ - کمان

۲۲ - تازی^{۵۳} - وسیله ای است

برای نزدیک کردن تخته ها به هم.

تمام وسایل بالا را که در ساختن لنج مورد استفاده قرار می گیرند، در بوشهر ساخته می شوند، بجز چکش و مونگر ولیتی. گفتنی است، بیشتر این وسایل را کارگران سخت کوش گلاف می سازند.

انواع میخهایی که در ساختن لنج به کار می رود به قرار زیر است:

۱ - میخ چوبه^{۵۴} - بزرگترین

نوع میخ.

۲ - میخ گروه^{۵۵}

۳ - میخ جسد

۴ - میخ زاروگئی^{۵۶}

۵ - میخ جلبوتی^{۵۷}

۶ - میخ کویسی^{۵۸} - این نوع

میخ بدون سر است.

۷ - میخ گیارد^{۵۹} - مانند میخ

زاروگئی، ولی کلفت تر است.

برای اینکه از کناره های میخهایی

که در بدنه لنج می کوبند، آب وارد

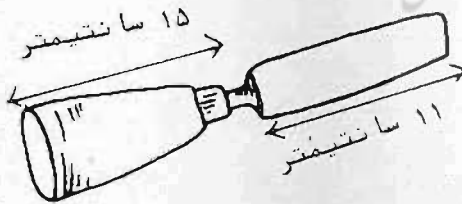
لنج نشود، پنبه را به «دامیر»^{۶۰} که نوعی

چسب است، آغشته و بدور میخ می مالند.

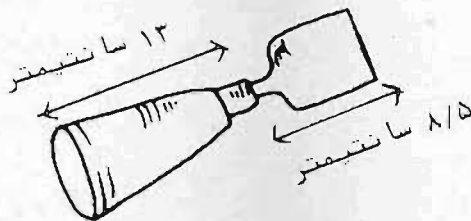
انواع چوبهایی که در ساختمان

لنج به کار می رود به قرار زیر است:

۱ - سوی^{۶۱}



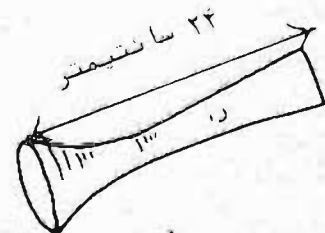
مونگر ولایتی momgor velayati



مونگر کلفات momgor kalfat

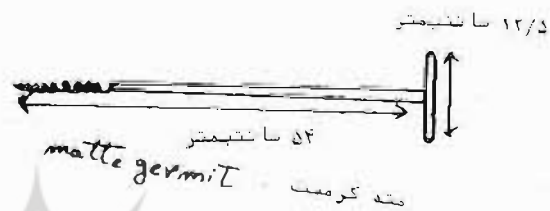
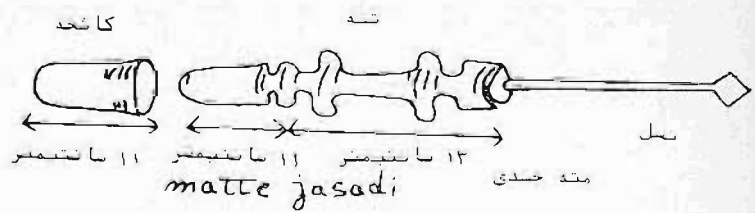


Sombe سمبه

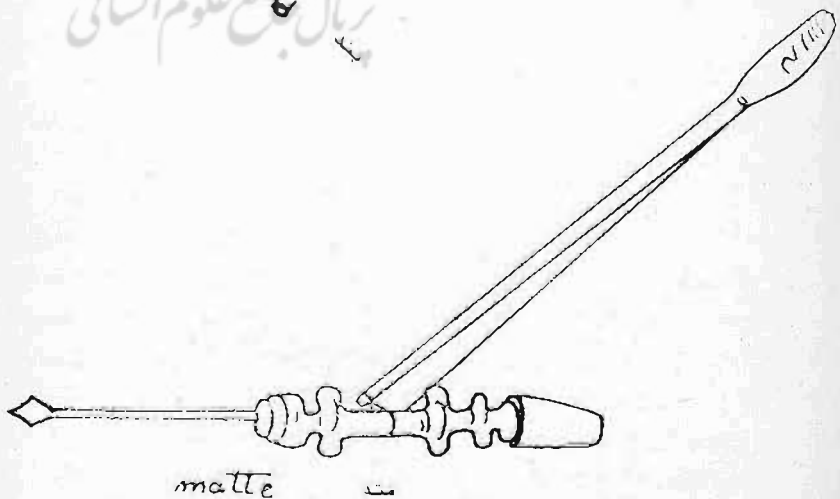
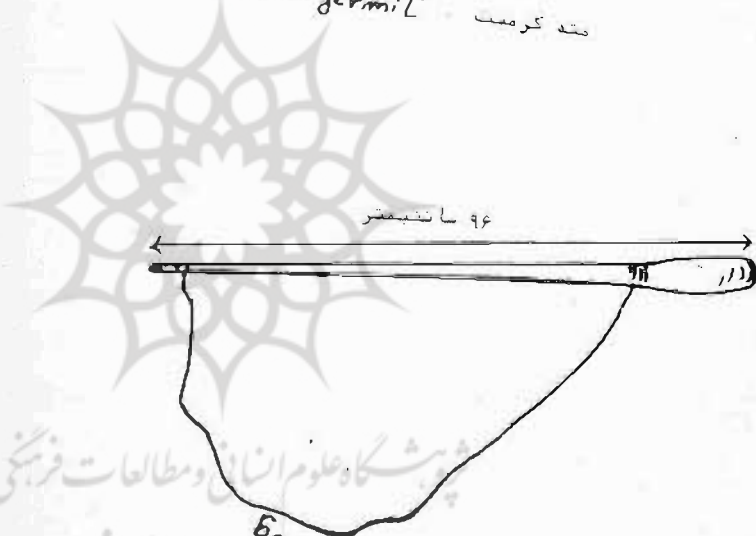


مونگر گوبار momgor gobâr

- ۲ - منتيك ۶۲
- ۳ - فيني ۶۳
- ۴ - فنس ۶۴
- ۵ - ميت ۶۵
- ۶ - هوك ۶۶
- ۷ - سه نویر
- ۸ - چوب بابل
- ۹ - چوب كنار ۶۷



- ۳۳ - kasxe
- ۳۴ - jasad
- ۳۵ - Coiye
- ۳۶ - Tabsit
- ۳۷ - seiyer
- ۳۸ - abbere
- ۳۹ - mongarekalfât
- ۴۰ - نوعی پنبه که با روغن گنجد مخلوط کرده، داخل درزهای لنج می کنند.
- ۴۱ - mongarevaleyti
- ۴۲ - mongersargofle
- ۴۳ - mongaregobâr
- ۴۴ - keyt
- ۴۵ - tizhor
- ۴۶ - kolowbâr
- ۴۷ - pâzur
- ۴۸ - mencâz
- ۴۹ - tarbori
- ۵۰ - xelaf
- ۵۱ - sown
- ۵۲ - sangeâb
- ۵۳ - tari
- ۵۴ - Coiye
- ۵۵ - karve
- ۵۶ - zârveiy
- ۵۷ - jalbuty
- ۵۸ - koveysi
- ۵۹ - giyârd
- ۶۰ - dâmer
- ۶۱ - soy
- ۶۲ - mentyk
- ۶۳ - feyny
- ۶۴ - fanas
- ۶۵ - mit
- ۶۶ - houk
- ۶۷ - Cubkonâr



تمام چوبهای ردیف ۱ تا ۶ را از خارج وارد می کنند، که در سال های اخیر تهیهی این چوبها، به دلیل ممنوعیت ورود، مشکل است، در نتیجه لنج های بزرگ ساخته نمی شود، و تنها به ساختن لنج های کوچک و تعمیر آنها می پردازند. نیروی انسانی و شرایط کار و زیست آنان برای ساختن يك لنج به طول ۱۸ تا ۲۵ متر، پنج تا شش کارگر گلافی، و حدود يك تا يك و نیم سال زمان لازم است. کارگران لنج ساز، متناسب با مهارتی که دارند، روزانه در مقابل ۱۴ تا ۱۶ ساعت کار طاقت فرسا بین پنجاه تا دویست تومان مزد می گیرند.

شرایط کار گلافان، در کنار ساحل و در زیر آفتاب سوزان و رطوبت زیاد هوا، مشقت بار است. این امر سبب پیری زودرس در آنان می شود. بیشترشان به امراضی از قبیل تنگی نفس و کمردرد مبتلا هستند. گلافان فاقد کار ثابت و دائمی اند. اکثر مواقع سالی چند ماه بیشتر کار ندارند، و به اجبار برای امرای معاش به ماهیگیری و یا هر کار دیگر، حتی قاچاق می پردازند، و به این ترتیب، هیچگونه تأمین شغلی برای گلافان پرتلاش جنوب وجود ندارد.

يك لنج در هر سفر دریائی به خدمه زیر نیاز دارد. که البته بر حسب سفرهای گوناگون متناسب با مسافت، طول زمان و نوع مسافرت متفاوت است.

۱- ناخدا (يك نفر) - کسی است که هدایت کشتی را با قطب نما به عهده دارد.

۲- مجّدمی^{۶۸} یا سرهنگ (يك نفر) - مجّدمی معاون ناخداست، در غیاب ناخدا همه کارهای لنج جز مرخصی دادن به نفرات با اوست. ناخدا و مجّدمی هر يك به نوبت شش ساعت کار هدایت لنج را به عهده می گیرند.

۳- سکانی (دو نفر) - سکانی دستورات ناخدا را در هدایت کشتی اجرا

ردیف	ست	سهم هر کدام
۱	ناخدا	۲ گلاته
۲	مجّدمی «سرهنگ»	۱٫۵ گلاته
۳	سکانی	۱٫۵ گلاته
۴	طباخ	۱٫۵ گلاته
۵	شوفر	۲ گلاته
۶	جاشو	۱ گلاته
۷	ولید	۵٫۰ گلاته یا محجانی

جدول شماره ۱

می کند. این دو نفر هر شش ساعت به نوبت این وظیفه را انجام می دهند. در لنج های کوچک سکانی يك نفر است، که ناخدا او را در انجام وظیفه اش یاری می دهد.

۴- طباخ (يك نفر) - تهیه غذا در لنج به عهده اوست.

۵- شوفر موتور لنج (يك نفر) - نظام امور فنی مربوط به موتور و به راه انداختن لنج از وظایف اوست.

۶- جاشو - کارگرهای لنج به این نام خوانده می شوند. لنج های کوچکتر سه تا پنج نفر، و بزرگترها ده تا بیست نفر جاشو دارند. بطور معمول در برابر هر ده تن گنجایش بار، يك نفر جاشو لازم است.

۷- ولید^{۶۹} - يك یا دو پسر بچه، که جهت انجام خدمات و کارهای جزئی در خدمت دیگر کارکنان و مسافران لنج

هستند.

در پایان هر سفر دریائی در آمد حاصل از حمل بار و مسافر را پس از کسر مخارج به دو قسمت تقسیم می کنند. نیمی از کل درآمد متعلق به صاحب لنج است و نیم باقی مانده ی درآمد بر اساس جدول شماره ۱، بین افراد لنج تقسیم می شود. واحد محاسبه سهم هر کدام از خدمه لنج «گلاته» است.

مالك لنج اکثراً فرد یا افرادی غیر از خدمه ی لنج است، گاهی نیز ناخدا خود مالك لنجی است که بر روی آن کسار می کند. رویهم رفته درآمد حاصل از لنج برای خدمه ی آن با توجه به زحمات و خطراتی که متحمل می شوند، ناچیز است و ناگزیر در ضمن سفرهای خود به معامله و خرید و فروش اجناس مختلف می پردازند، و از این راه درآمد بیشتری برای امرای

ردیف	نام باد	جهت وزش باد	زمان وزش باد	تأثیر آن بر آب دریا	ملاحظات
۱	باد «شمال»	از شمال به جنوب	زمستان	آب دریا پائین میرود	در زمانی اول وزش این باد به دریا نیروی مذکور چهار روز بعد از آغاز وزش آن در ابرای شروع سفر است
۲	باد «نقی» nāsi	از شمال به جنوب	زمستان	آب دریا پائین میرود	پیش از باد شمال وزیدن می گیرد
۳	باد «متلی» matlāei	از جنوب شمال	زمستان «بطور موقت»	آب دریا بالا می آید	پیش از باد قوس «شرجی» وزیدن می گیرد
۴	باد «قوس» یا «شرجی»	از جنوب شمال	زمستان گنجه طوانان از زیر ستاره قطب می وزد	آب دریا بالا می آید	اگر نسبت جنوب قصد سفر داشته باشد، چون این باد در دروی آنهاست، در صورت شدید بودن به دریا نیروی مذکور
۵	باد «سیلی» seili	از جنوب شمال	از آغاز زمستان تا نیمه بهار (۴۵ روز بعد از خرداد)	آب دریا بالا می آید	مدت وزیدن آن کوتاه است
۶	باد «موقی» mogeibi	از جنوب شمال	مانند باد «سیلی» از آغاز زمستان تا نیمه بهار می وزد	آب دریا پائین میرود	پیش فراول باد شمال است و بعد از آن باد شمال تمام وزیدن می گیرد.
۷	باد «بحری» bahri	از جنوب شمال	تابستان و پاییز	آب دریا بالا می آید	
۸	باد «برد»	از شمال به جنوب از سمت شیراز	تابستان و پاییز	آب دریا بالا می آید	از ساعت ۴ بعد از نیمه شب تا ۸ بعد از ظهر وزد و باعث سرد شدن هوا می شود

۹	باد توپه Toyebe	۷۸	از شمال می وزد	بعد از چند روزه بحدت ۱۵ روز وزیدن میگیرد	توپه بادی سنگین است و بهین دلیل در طول وزیدن آن دریا نوردان به دریا میروند «مگر اینک پیش از این باد، باد شمال وزیده باشد»
۱۰	باد غروب ساریه Gurub Sareie	۷۹	از طرف شمال می وزد	۳۵ روز بعد از نورد می وزد	به حدت سنگینی بودن آن دریا نوردان کمتر در طول وزیدن آن به دریا میروند
۱۱	باد لیسینزب Leceizeb	۸۰	از طرف شمال می وزد	۵۵ روز مانده به ماه محرم آذر وزیدن میگیرد	
۱۲	باد لحمیره Leheimer	۸۱	از سمت شمال می وزد	از هفتم تا بیستم ماه عقرب آذر می وزد	باد لحمیر از دیگر بادهای سنگین تر و معمولاً با صاعقه همراه است. دریا نوردان در صورتی که در دریا با این باد روبرو شوند سینه یا آستر لنج را به سمت این بادی گردانند تا باد تمام شود و باعث وارگونی لنج نشود

جدول شماره ۳: نمودار مشخصات بادهائی که علوانان پوشه‌ری از آنها باد می‌کنند

- و در دل دریا‌های دور دست، برای هدایت لنج و گذشتن از طوفانها و گذرگاههای دریائی از بادبانها استفاده می‌کردند، که به شرای ۸۲ معروف است. این بادبانها بر حسب بزرگی و کوچکی و نیز جهت استفاده آنها، چهار نوعند:
- ۱ - شرای گتو ۸۳ - بادبانی است بزرگ که همزمان با وزش باد ملایم از آن استفاده می‌کنند که در نتیجه حرکت لنج را سریعتر می‌کند.
- ۲ - شرای مابینی ۸۴ - این بادبان که کوچکتر است برای بادهای شدیدتر استفاده می‌شود.
- ۳ - شرای ترکی ۸۵ - این بادبان برای زمانی است که دریا طولانی است و باد بسیار شدید می‌وزد.
- ۴ - جیب ۸۶ - بادبانی است که برای مقابله با طوفانهای بسیار شدید از آن استفاده می‌کنند، بدین ترتیب که آن را جلوی لنج می‌اندازند.
- هنگام وزش باد بسیار تند، در صورتی که هیچکدام از انواع بادبانها مقاومت نکنند، باد گل، «سوی» ۸۷ می‌کنند، بدین معنی که تابع سکان می‌شوند و لنج را رها می‌کنند. در این شرایط به بادبان نیازی نیست.
- ۷۳ - nâsi
۷۴ - matlaci
۷۵ - Seili (ستاردی سبیل)
۷۶ - moqeibi
۷۷ - bahri
۷۸ - toyebe
۷۹ - xurubsareie
۸۰ - leceizeb
۸۱ - leheimer
۸۲ - Serâ (شراع یا بادبان)
۸۳ - Serâyegotu
۸۴ - Serâyemâbeyni
۸۵ - Serâyeterkey
۸۶ - jib