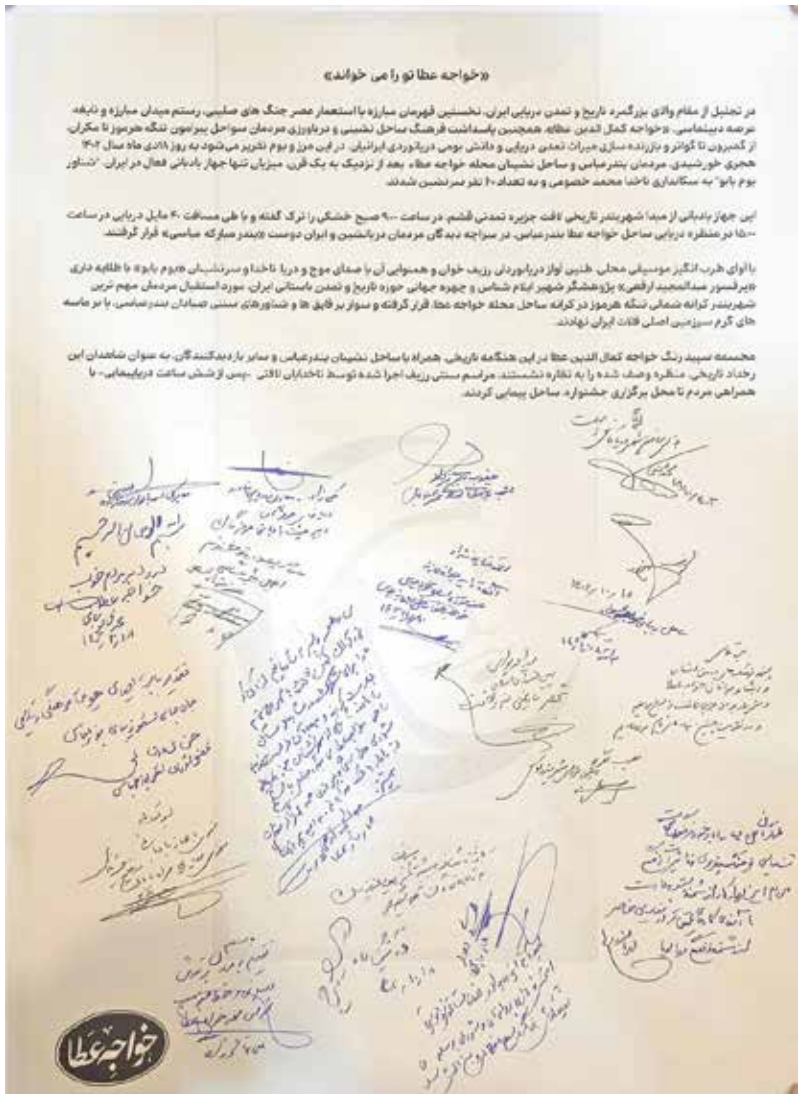
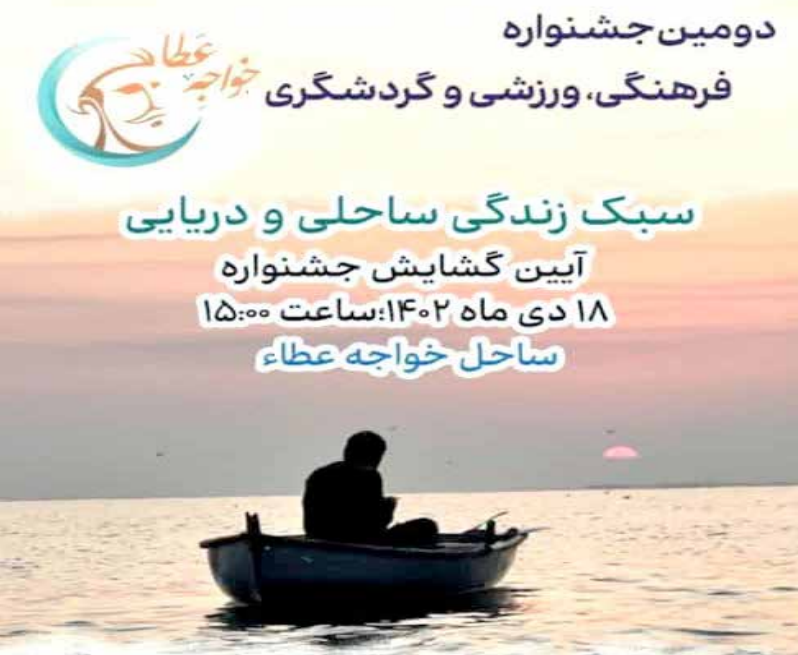


به بهانه سفر تنها جهاز بادبانی ایران از «لافت» به «بندرعباس»؛ «روزنامه دریایی سر آمد» منتشر کرد

جشنواره خواجه عطا؛ بازنمایی روایت‌های فراموش شده در خلیج فارس



سایر بازدیدکنندگان، به عنوان شاهدان این رخداد تاریخی، منظره و وصف شده را به نظاره نشستند، مراسم سنتی رزف اجرا شده توسط ناخدایان لافتی سپس از شش ساعت درپیمایی- با همراهی مردم تامحل برگزاری جشنواره، ساحل پیمایی کردند.



جشنواره فرهنگی گردشگری خواجه عطا توسط جوانان دریادل محله ای به همین نام در بندرعباس، تلنگری بود بر ضرورت احیای این هویت دریانوردی اهالی بندرلافت که در طول تاریخ هویت دریانوردی و تجارت دریایی، یکی از برندهای معتبر، لافت بوده است که طی یک قرن اخیر در حال نابودی و فراموشی است.



سفرهای دریایی بوم سفار ۶ ماهه بود از اواخر پاییز شروع و تابستان به پایان می رسید. دلیل آن بادهای موسمی اقیانوس هند بود. زیمستان آرام تر از تابستان بود و خطرات دریایی برای ملوانان و ناخدا و کشتی بادبانی کمتر بود.

بادبان بوم سفار هوزار نام داشت. بوم سفار ۳ تا ۴ دکل و ۸ بادبان به نام های هوزار گب، قلمی، گوش، جیب، تاب صید، تاب صید قلمی و... داشت. برای بالا بردن بادبان‌ها ۱۵ ملوان لازم بود که به صورت هماهنگ و با استفاده از مراسم یامال عزوا آن را انجام می دادند.

مقصد دریانوردی بوم سفار در قدیم از بصره عراق شروع می شد که عمدتا خرما با می زدند. مقصد دوم آنها شبیه قاره بود که خرما را می فروختند و از انجا بار به یمن و شرق افریقا داشتند و در پایان از افریقا به ایران چندل که مصالح اصلی ساخت و ساز خانه در جزایر و سواحل خلیج فارس آن دوران بود با خود می آوردند. البته مقاصد تجاری با توجه به نوع محموله همیشه فرق داشت. مسیر یابی های دریایی ناخدایان بوم سفار به علت نزدیک شدن به خط استوا و تغییرات آسمان شب نسبت به خلیج فارس با دریانوردان عادی خلیج فارس کاملاً متفاوت بود.

در حال حاضر نام خانوادگی بومی اهالی بندرلافت (سفاری) است که در قدیم به ملوانان و ناخدایان بوم سفار اطلاق می شد.

صنعت لنج سازی و دریانوردی لافت بخصوص بوم سفار، هویت و برند تاریخی این شهر بندری هرمزگان می باشد. که متأسفانه این هویت را به شهر بادگیرها تغییر داده اند.

«خواجه عطا تو را می خواند»

در تجلیل از مقام ولای بزرگمرد تاریخ و تمدن دریایی ایران، نخستین قهرمان مبارزه با استعمار عصر، رستم میدان مبارزه و نابغه عرصه دیپلماسی، «خواجه کمال الدین عطا»، همچنین پاسداشت فرهنگ ساحل نشینی و دیواروزی مردمان سسواحل پیرامون تنگه هرموز تا مکران، از گمبرون تا گواتر و باززنده سازی میراث تمدن دریایی و دانش بومی دریانوردی ایرانیان، در این مرز و بوم تقریر می شسود به روز ۱۸دی ماه سال ۱۴۰۲ هجری خورشیدی، مردمان بندرعباس و ساحل نشینان محله خواجه عطاء بعد از نزدیک به یک قرن، میزبان تنها جهاز بادبانی فعال در ایران، "شناور بوم بابو" به سکانداری ناخدا محمد خصوصی و به تعداد ۶۰ نفر سر نشین شدند.

این جهاز بادبانی از میدا شهر بندر تاریخی لافت جزیره تمدنی قشم، در ساعت ۹:۰۰ صبح خشکی را ترک گفته و با طی مسافت ۴۰ مایل دریایی در ساعت ۱۵:۰۰ در منظره دریایی ساحل خواجه عطا بندرعباس، در سراچه دیدگان مردمان دریانشین و ایران دوست «بندر مبارکه عباسی» قرار گرفتند.

با آوای طرب انگیز موسیقی محلی، طنین آواز دریانوردان رزفیف خوان و همنوایی آن با صدای موج و دریا، ناخدا و سر نشینان «بوم بابو» با طلایه داری «پرفسور عبدالمجید ارفعی» پژوهشگر شهیر ایلام شناس و چهره جهانی حوزه تاریخ و تمدن باستانی ایران، مورد استقبال مردمان مهم ترین شهر بندر کرانه شمالی تنگه هرموز در کرانه ساحل محله خواجه عطا، قرار گرفته و سوار بر قایق ها و شناورهای سنتی صیادان بندرعباسی، با یر ماسه های گرم سرزمین اصلی فلات ایران نهادند.

مجسمه سپید رنگ خواجه کمال الدین عطا در این هنگامه تاریخی، همراه با ساحل نشینان بندرعباس و

احمد سفاری – جشنواره خواجه عطا و حضور دریانوردان لافتی، در این جشنواره به نوعی یادآور خاطرات تاریخی و سیاسی خلیج فارس در عصر نادرشاه و جنگها و رقابت های سیاسی فرماندهان دریایی نادر و اعراب پیرامونی خلیج فارس بود که بر بنادر این منطقه، حکمرانی می کردند.

احمد سفاری – پژوهشگر و نویسنده کتاب «لافت گنجینه پنهان خلیج فارس؛ نگاهی به دریانوردی و تجارت دریایی بندرلافت» به روزنامه دریایی نوشت: مهمترین رقبای تاریخی آن دوران در خلیج فارس حاکم لافت عبدالشیخ ال معین و ملا علی شاه حاکم بندرعباس بود که این حاکم محلی بر سر تصاحب سهم خودشان از، جزایر و بنادر و گسترش سرزمین های شان رقابت تنگاتنگی داشتند از جمله حملات دریایی لافتی ها به مقرر حاکمیت ملا علی شاه در بندرعباس بود. اما حضور کشتی های بادبانی حامل دریانوردان لافتی در جشنواره خواجه عطا یاد آور شکل دیگری از تاریخ خلیج فارس بود و آن یاد اوری عظمت دریانوردی لافت به نسل کنونی بندر نشینان کناره خلیج فارس می باشد. دریانوردی و تجارت دریایی بندرلافت دارای هویت مخصوص و ویژه ایی است که در کمتر جایی این چنین می توان مشاهده نمود. مراسم سنتی عزوا و بوم سفار دو نماد دریانوردی باستانی در خلیج فارس و اقیانوس هند ریشه های آن را باید در دریانوردی لافت قدیم جستجو کرد.

یک اشتباه غیر کارشناسانه در اوایل تاسیس منطقه آزاد قشم در بحث برندسازی لافت شکل گرفت که هویت تاریخی بندرلافت را کاملاً به حاشیه برد و آن هم برندسازی لافت بر اساس نماد های بادگیرهای ساحلی است. بادگیرها در لافت ریشه تاریخی آن به عصر قاجار بر می گردد و هنر بادگیر سازی در لافت و جزیره قشم توسط بنایان مهاجر صحرا باغی و لارستانی و بستکی به این دیار باز شد. اما برند واقعی لافت دریانوردی آن است.

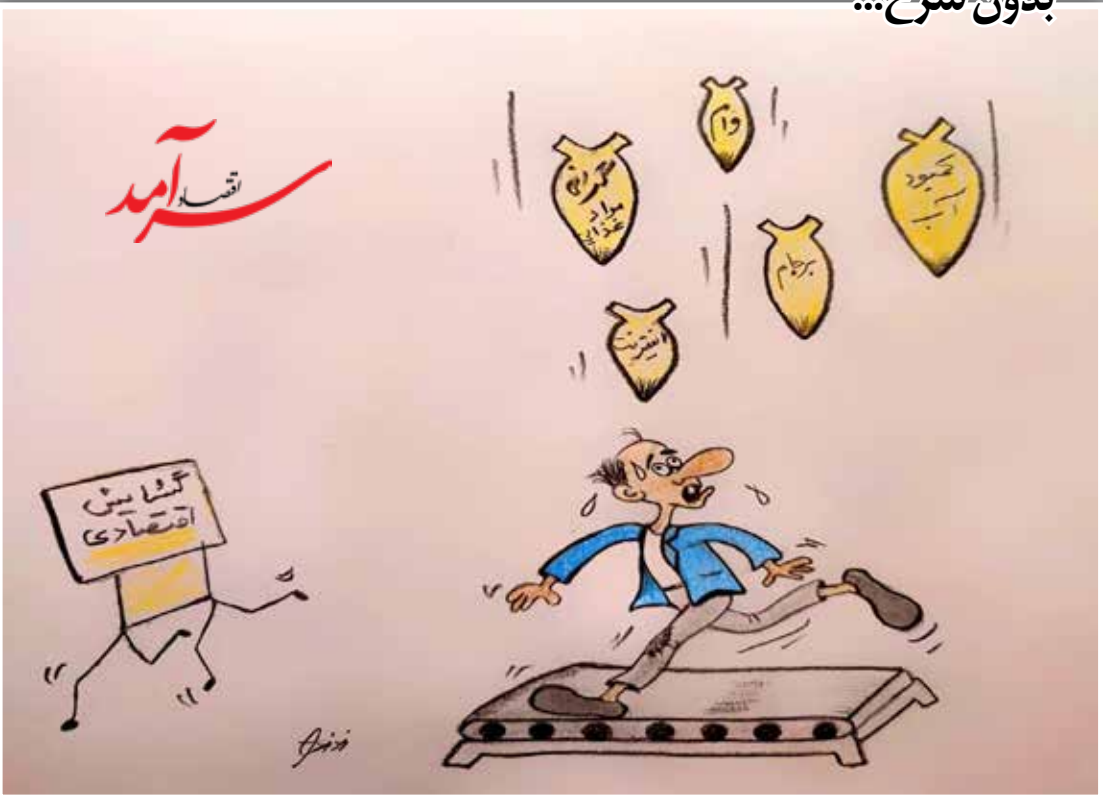
نام جزیره قشم از قبل از اسلام تا اوایل صفویه جزیره لافت بود و قدیمی ترین نقشه های دریانوردی خلیج فارس قبل از تاریخ نویسان عرب جزیره قشم را لافت نام گذاری نموده بودند. لافت در توسعه فرهنگ دریانوردی اقیانوسی خلیج فارس بسیار با اهمیت است.

تا قبل از ظهور کشتی های بخار تجارت خلیج فارس با شبیه قاره تا دریایی چین و شرق افریقا در سیطره کلاس لنج های بادبانی بوم سفار بود.

بوم سفار شکل تکامل یافته کشتی بادبانی قدیمی بود که اعراب بدان بغله یا قاطر دریا می گفتند. بوم سفار بسیار بزرگتر از بغله بود که ظرفیت بارگیری آن در حدود ۷۰۰ تا ۱۰۰۰ تن بود. شاید تصور شود هر کشتی بادبانی در قدیم توانایی گذر و حمل بار به هندوستان و افریقا را داشته است اما کاملاً اشتباه است. امواج اقیانوسی و بادهای موسمی بسیار سهمگین تر از آن بودند که کشتی های کوچک توانایی استقامت در مقابل آن را داشته باشند و تنها کشتی بادبانی که این توانایی را داشت بوم سفار بود. خدمه بوم سفار بین ۳۵ تا ۴۵ نفر برآورد می شد. این در حالی است که در کرانه های خلیج فارس کشتی کوچکر بادبانی بین شمال و جنوب آن در رقت آمد بودند و خدمه آن بیش از ۱۵ نفر نبود.

بوم سفار در قدیم دو ناخدا داشت ناخدا دریا و ناخدای خشکی. ناخدای دریا وظیفه هدایت کشتی در دریا را برعهده داشت و ناخدای خشکی در هر بندرگاه وظیفه تأمین مایحتاج و کارهای گمرکی و تشریفات اداری بین دولت های آن زمان انجام می داد.

بدون شرح...



فریباعیزی - اقتصاد سرآمد

