

بخش چهارم: اجزا و بخش‌های کشتی

در سنت کشتی‌سازی خلیج فارس و اقیانوس هند وقتی کشتی را می‌سازند اول بدنه آن حاضر می‌شود و پس از به آب انداختن، دکل و بادبان را بر آن نصب می‌کنند. ساختن بدنه تازه‌ساز و بی‌دکل و بادبان را در بندر کنگ اوشار می‌گویند. مثلاً می‌گویند «فلانی دارد یک لنج اوشار می‌کند»، یعنی کشتی تازه‌ای در دست ساخت دارد. شاید این واژه «اوشار» از ترکیب «اُو» (=آب) و «شار» (= جریان؟) باشد به معنی کشتی قابل به آب انداختن.

در بندر کنگ همه اجزای مربوط به بادبان مانند دکل و بادبان و بندها و قرقره‌های مربوط به آن را سامان می‌گویند. مثلاً گفته می‌شود که «این کشتی اوشار است ولی سامان ندارد.» یعنی بدنه‌اش ساخته شده و برای به آب انداختن حاضر است ولی هنوز دکل و بادبان بر آن نصب نشده است.

ساختار کشتی‌ها و قایق‌های سنتی در خلیج فارس و اقیانوس هند تا حد زیادی یکسان است و تفاوت‌هایی جزئی در شکل سینه و دم و برخی جزئیات دارد. در این بخش به مهم‌ترین اجزای بدنه و بادبان‌بندی کشتی‌های این ناحیه می‌پردازیم. توضیح بیشتر را در بخش بوم و نیز در واژه‌نامه می‌بینید. برای بحث در باره اجزای قایق آن را در دو بخش بدنه و سامان مطرح می‌کنیم.

بدنه کشتی

بدنه شناورهای چوبی سنتی جنوب ایران را در چند بخش نام‌گذاری می‌کنند. سینه جلوی شناور است. دُم که آن را «دوم» تلفظ می‌کنند عقب قایق است. دو طرف راست و چپ قایق را بُرد راست و بُرد چپ می‌گویند. برخی قایق‌ها و کشتی‌ها مانند بوم در سینه و دم نوک تیز است و هرچه از این دو بخش به وسط شناور می‌رویم پهن‌تر می‌شود. بخش میانی شناور بخشی است که پهنای نسبتاً ثابتی دارد. آن بخش از بدنه را که بین نوک تیز شناور و این بخش میانی قرار دارد عالیه سینه و مشابه آن در عقب را حیاب می‌خوانند. روشن است که هر قایق در راست و چپ دو عالیه در طرف سینه و دو حیاب در طرف دُم دارد.

بیس پایین‌ترین بخش کشتی است. بیس قطعه چوب بزرگ و قطوری است که کار ستون فقرات قایق و کشتی را می‌کند و شلمان‌ها و عطفه‌ها، یعنی «دنده»های بدنه قایق را با میخ به آن وصل می‌کنند.

بیس را عرب‌ها بیص هم می‌نویسند. ریشه این نام روشن نیست ولی برخی می‌گویند از واژه انگلیسی base به معنی پایه آمده است، گرچه در انگلیسی به این قطعه در کشتی‌ها keel می‌گویند. ابن ماجد آن را هیراب نامیده است که واژه‌ای فارسی به نظر می‌آید. در عمان هم آن را هیراب می‌گویند و نام بیس در آنجا رایج نیست. معادل بیس در متن‌های رایج فارسی امروزی شاه‌تخته و شاه‌تیر و تیر اصلی است ولی کشتی‌سازان جنوب ایران فقط به آن بیس می‌گویند.

بر روی بیس عطفه‌ها و شلمان‌ها نصب می‌شود که مانند دنده‌هایی که به ستون فقرات وصل باشد پوسته بدنه کشتی را نگه‌می‌دارد. انتهای هر شلمان به عطفه و آن هم به بیس وصل است و تخته‌های بدنه به آن‌ها میخ می‌شود. عطفه قطعه‌های چوبی به شکل ۷ است که طرف باریک‌تر آن به بیس وصل می‌شود و دو شلمان در دو طرف ادامه دو بازوی آن است. در بخش جلو و عقب کشتی به جای شلمان و عطفه قطعه‌ای به شکل ۷ به نام حلقوم به کار می‌رود که یک‌تکه و تنگ‌تر است.

میل سینه و میل دم دو تیر چوبی است که در جلوترین و عقب‌ترین جای کشتی قرار دارد. بر هر دوی آنها یک تیر کمکی دیگر به همان عرض و ضخامت می‌کوبند تا هنگام برخورد احتمالی کشتی به صخره یا هر چیز دیگر ضربه‌گیر باشد و آن را پرمیل می‌گویند.

ساطور تخته‌ای است که در ادامه میل سینه در جلوترین بخش قایق یا کشتی نصب می‌شود. بسیاری از انواع کشتی‌های چوبی اقیانوس هند و خلیج فارس از روی شکل ساطورشان شناخته می‌شود. به نظر می‌رسد شکل ساطور اهمیت کاربردی ندارد و بنا به سنت تعیین می‌شود.

تخته‌هایی که لب به لب در دو طرف شناور به شلمان‌ها می‌شود بدنه آن را می‌سازد. این تخته‌ها از پایین تا بالا هر کدام نامی دارد. پایین‌ترین این تخته‌ها را مالچ یا مالک می‌گویند. بالاترین آنها نیز تریچ نام دارد و قرنیز یا تخته‌ای هم روی تریچ می‌کوبند که پوش نام دارد و کار سوار شدن و دست گرفتن به لبه کشتی و آوردن و بردن بار به کشتی را آسان‌تر می‌کند.

سوار تیرهای افقی و عرضی است که دو طرف کشتی را به هم وصل می‌کند.

سطح، که در فارسی رایج به آن عرشه می‌گویند، در کشتی‌های بزرگ از تخته‌هایی درست می‌شود که در امتداد طول کشتی روی سوارها میخ می‌شود. در قایق‌های کوچک‌تر سطح وجود ندارد. فضای خالی زیر سطح را خن می‌گویند.

خن انبار بزرگ کشتی برای حمل بار است و بیشتر حجم کشتی را خن تشکیل می‌دهد. نام آن از کلمه فارسی خان یا خانه می‌آید. (در عین حال به بخش‌بندی‌های هر دستگاه مدرجی هم خن گفته می‌شود. مانند خن‌ها در روی صفحه قطب‌نما و خن‌های روی هنداسه. به همین دلیل به گونیای استادان کشتی‌ساز که در عربی هنداسه نام دارد خن هم می‌گویند چون مدرج است و خن دارد.)

در بخش عقب کشتی سطح دیگری روی سطح می‌سازند که آن را نیم می‌نامند. نیم هم مانند سطح روی سوارهایی درست می‌شود. به این سوارها سوار نیم می‌گویند. ناخدا و سکانی معمولاً روی نیم می‌نشستند.

فضایی که بین نیم و سطح ایجاد می‌شود دیبوسه نام دارد که انبار مواد غذایی و جای اموال ناخدا و وسائل کشتی است.

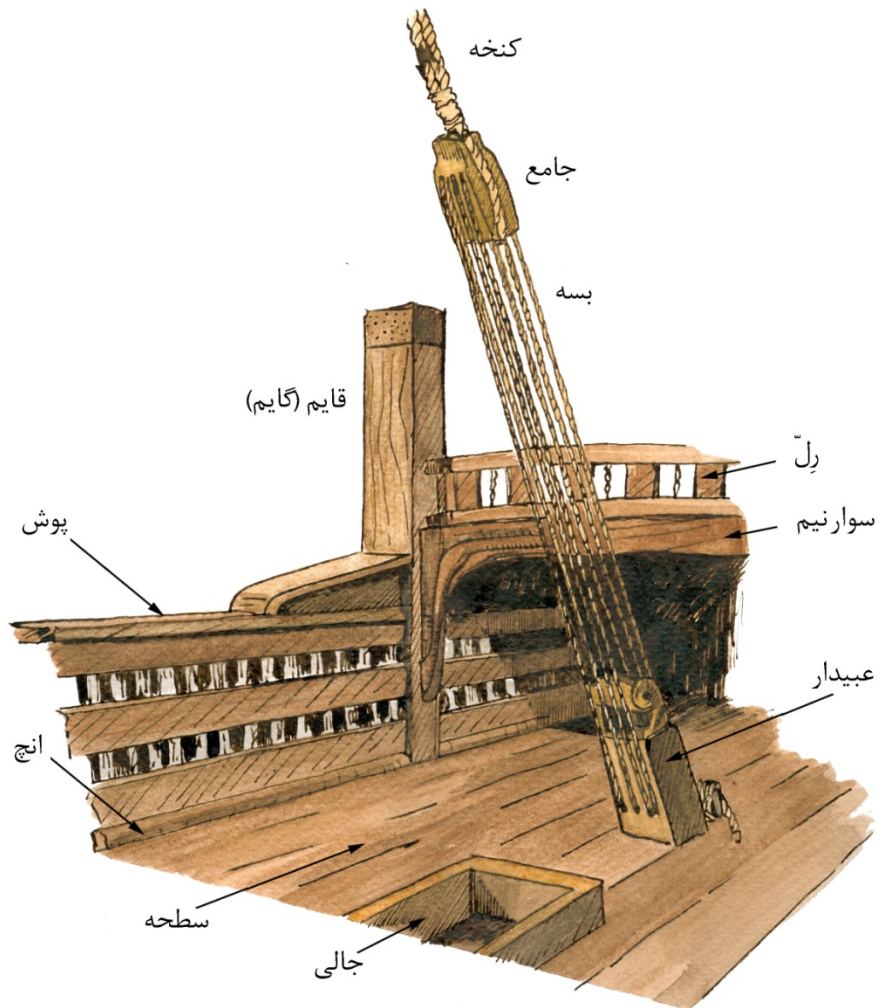


Figure 32 بخش‌های نزدیک به نیم

در جلوی کشتی هم سطحی مانند نیم ولی کوچکتر و باریکتر روی سطحه می‌سازند که کشسپیل نام دارد. کشسپیل را عرب‌ها کشتیل می‌نامند. به عقب کشسپیل قطعه چوبی به نام گسر می‌کوبند تا از ریختن آب روی کشسپیل به روی سطحه جلو بگیرد.

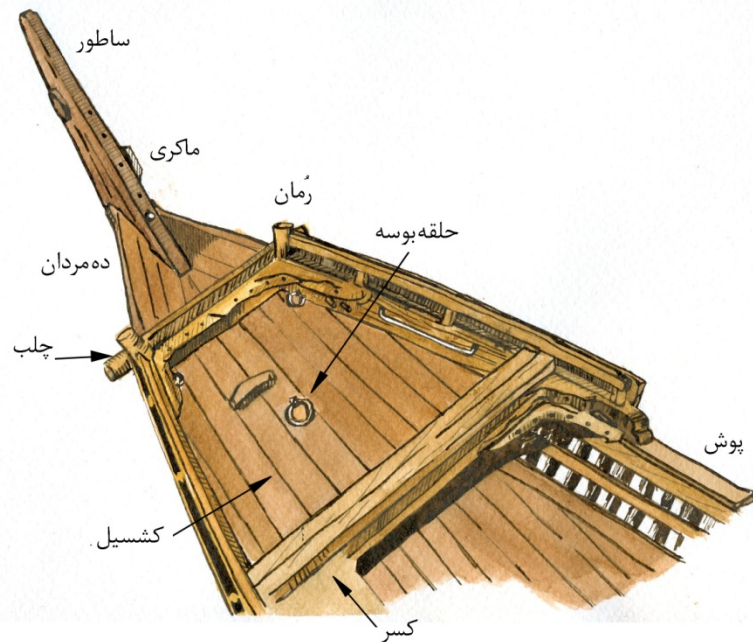


Figure 33 بخش‌های سینه

در ادامه کشسپیل به طرف جلو و نوک شناور دهمردان است که سطحی است که جلوی کشسپیل و دو طرف زیر ساطرور قرار دارد و جاشوان برای جابجا کردن دستور روی آن می‌روند. عرب‌ها به دهمردان وساده می‌گویند.

در روی سطحه کشتی و اطراف آن اجزای دیگری هم به چشم می‌خورد. جالی، یا جالی وسط، دریچه اصلی خن است که در میان سطحه یا عرشه قرار دارد. شکل آن مستطیل یا دوزنقه کشیده‌ای است. از جالی برای ورود به خن و نیز بار گذاشتن در خن استفاده می‌شود. دول یا دکل اصلی کشتی هم از میان جالی به درون خن می‌گذرد و به لبه جلویی آن تکیه دارد.

چلب یا کلب، جمار بچار و حاشیه چوب‌های مدور و افقی و عرضی در جلو و عقب کشسپیل و میان کشتی است که بندها را به آن می‌بندند.

گایم یا قائم نام دو تیر عمودی با قاعده مربع است که در دو طرف جلوی نیم نصب می‌شود.

رُمان نام چوب‌های مدور کوتاهی است که مانند گایم از روی سطح برآمده است.

دوار چرخ قرقره‌مانندی است که عمودی بر سطح نصب شده و برای بالا کشیدن بادبان یا لنگر به کار می‌رود. در بالای آن دو یا چند سوراخ عمود بر هم هست که چوب‌هایی را از آن رد می‌کنند مانند دسته که برای گرداندن دوار به کار می‌رود. طناب را به دور دوار می‌بندند و آن را چند جاشو به آهنگی که نهیم‌ها می‌خوانند می‌گردانند و بادبان یا لنگر را با آن بالا می‌کشند.

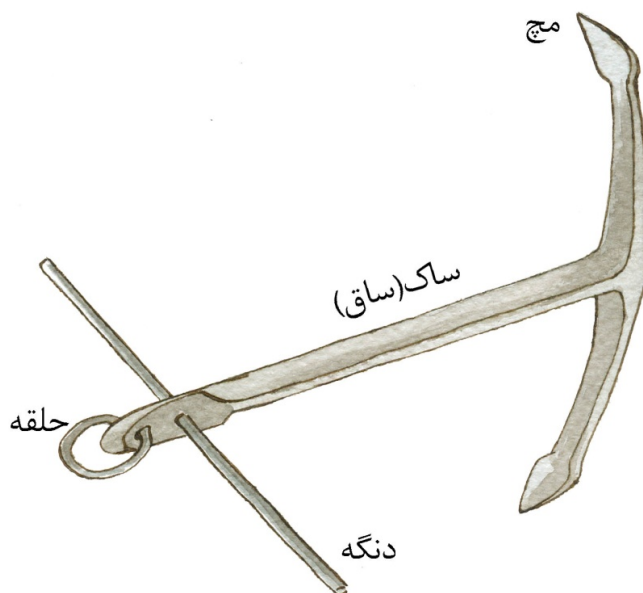
سُگان تخته‌ای است که به میل دم یا پاشنه لولا شده و در کشتی‌های بزرگ مانند بوم با دو بند یا زنجیر به چرخ یا فرمان کشتی وصل است و با گرداندن چرخ به راست و چپ می‌گردد و شناور را به چپ و راست می‌گرداند.

برخی اختراع سکان را به ایرانیان نسبت می‌دهند اما باید توجه کرد که سکان در طول تاریخ دریانوردی و در مناطق مختلف و بین اقوام دریانورد صورت‌های گوناگونی داشته است¹. اگر منظور اختراع سکان مرکزی و لولایی است به نظر می‌رسد چینی‌ها نوعی از آن را داشته‌اند که البته با شبیه عربی/ایرانی آن متفاوت بود و احتمالاً اختراعی مستقل بوده است. در زبان عامه به چرخ سکان یا فرمان کشتی هم سکان گفته می‌شود. مثلاً می‌گویند «فلانی سکان را در دست داشت.» اما دریانوردان وقتی می‌گویند سکان منظورشان تیغه سکان است.

لنگر ابزاری است برای نگهداشتن قایق یا کشتی هنگامی که نمی‌تواند یا نمی‌خواهند در بندرگاه پهلو بگیرد. معمولاً لنگر جسم سنگینی است که با طناب یا زنجیر یا هردو به بدنه وصل شده است. آن را در آب می‌اندازند و قسمت سنگین آن در کف دریا به سنگ یا گل و لای و گاه به گیاهان زیر دریا گیر می‌کند و نمی‌گذارد قایق از محل لنگر انداختن دور شود. در دریانوردی سنتی خلیج فارس به سه نوع لنگر برمی‌خوریم: لنگر با دو ناخن، لنگر چنگکی با چند ناخن (معمولاً

¹ مثلاً نگاه کنید به
(Mott 1991)

چهار یا پنج) و لنگر سنگی. در بندر کنگ به لنگر دو ناخن‌دار پاوره می‌گویند و عرب‌ها آن را باوره می‌خوانند.



این لنگر تقریباً عیناً مانند لنگرهای سنتی اروپایی است. آلن ویلیرز در کتاب پسران سندباد می‌گوید که احتمالاً نام باوره از واژه انگلیسی bower آمده که در نیروی دریایی بریتانیا به لنگر اصلی کشتی‌ها گفته می‌شده است. ظاهراً لنگر با دو ناخن یا پاوره در قرن‌های اخیر و در اثر آشنایی با لنگرهای اروپایی رایج شده و در روزگار کهن لنگر چنگکی به کار می‌رفت و هنوز به کار می‌رود. در نقاشی معروف کتاب مقامات حریری هم لنگر چنگکی نمایش داده شده است. لنگر سنگی بیشتر در صید مروارید به کار می‌رفت، چون لنگرهای ناخن‌دار فلزی در حفره‌های صخره‌های مرجانی گیر می‌کرد و بیرون کشیدن آن مشکل و گاه ناممکن بود. اما لنگر سنگی با شکل گرد و بدون گوشه‌ای که دارد به راحتی از میان صخره‌های مرجانی بیرون می‌آید. لنگر سنگی را در بندر کنگ «سن» می‌گویند که نخست به نظر می‌آید تلفظ دیگری از «سنگ» است. ولی در آثار ابن ماجد سخنی از نوعی لنگر (سنگی؟) آمده که به آن انجرالصین یعنی لنگر چینی می‌گویند. بر پایه نوشته‌ها و یافته‌های باستان‌شناسی روشن است که چینیان در گذشته لنگرهای سنگی به کار می‌بردند. شاید «سن» که در بندر کنگ گفته می‌شود از «سن» یا «صین» عربی به معنی چین گرفته شده باشد.

بیدک یا بیدق میله پرچم و بادنمای کشتی است که نزدیک قائم‌های عقب کشتی است. معمولاً از تیرکی ساخته می‌شود که به آن پرچمی یا نوار باریکی از پارچه وصل می‌کنند و در باد تکان می‌خورد و جهت و شدت باد را نشان می‌دهد.

سریدان آشپزخانه کشتی است که در واقع جعبه‌ای چوبی است که اجاقی در آن قرار دارد و برای پخت و پز به کار می‌رود. جای آن در جلوی کشتی و پشت کشیل است.

زولی هم مستراح قایق است. زولی را به صورت اتاقکی گرد و کوتاه و بدون سقف می‌سازند که کف آن سوراخی دارد. زولی بیرون از بدنه به کشتی نصب می‌شود. در بوم دو زولی در دو طرف عقب کشتی نصب می‌شود که یکی مخصوص ناخدا است و دیگری برای دیگران.

صندوق سکان هم در عقب کشتی دیده می‌شود و در داخل آن سویی قرار دارد که قطعه چوب مدوری است که زنجیرهای کنترل‌کننده سکان با گرداندن چرخ یا فرمان کشتی به دور آن می‌پیچد.

سامان

در گویش مردم بندر کنگ سامان هر کشتی مجموعه اجزایی است که به بادبان مربوط می‌شود. به جز خود بادبان‌ها این اجزا عبارتند از بندهایی که برای نگهداشتن و تنظیم بادبان به کار می‌رود و نیز دکل و بندهای نگهدارنده آن و دستورها که تیرهایی برای تنظیم بادبان‌ها است.

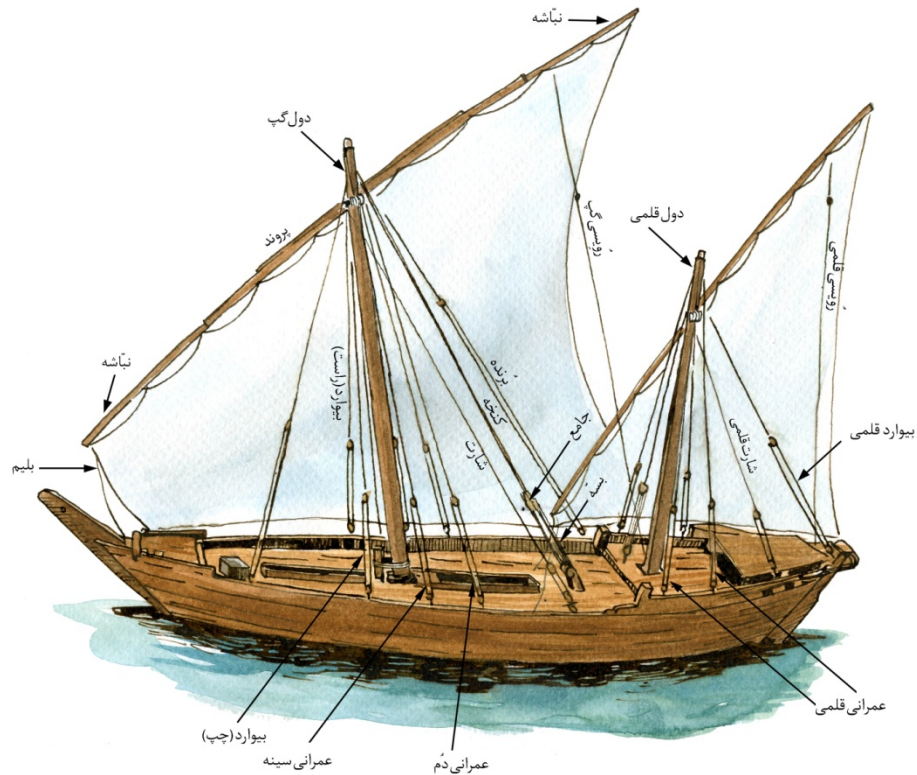


Figure 34 بخش‌های سامان بوم. بخش‌های سامان بوم.

بادبان که آن را اوزال می‌گویند قطعه‌ای از پارچه است که خود از قطعات و نوارهایی به نام شگه دوخته شده است. شگه تلفظ محلی واژه عربی شقه در بندر کنگ است. پارچه آن در گذشته از هند آورده می‌شد و جنس آن از کتان است. بادبان اصلی یا اوزال کپ از دور و در نگاه اول مثلث به نظر می‌آید اما در واقع چهارگوشی نامنتظم است. راس بالایی آن دوم (دم) و راس عقب و پایین آن دامن و راس پایین جلویی آن گوش (بر وزن حوض) نامیده می‌شود که همان واژه گوش یا گوشه فارسی است. عرب‌ها آن را الجوش، و به لهجه کویتی الیوش، می‌نامند. راس بالای جلویی را دهمه می‌گویند. لبه بالای اوزال را داسه بالا و لبه زیر آن داسه زیر نامیده می‌شود. لبه عقب اوزال را شفره می‌گویند. برای اتصال بندهای نگهدارنده و تنظیم‌کننده به بادبان در راس‌های آن حلقه‌هایی از کمبار درست می‌کردند که دهمه و زاجول نامیده می‌شود. زاجول علاوه بر حلقه‌ای که از طناب کمبار داشت یک قطعه چوب سوراخ‌دار هم دارد.

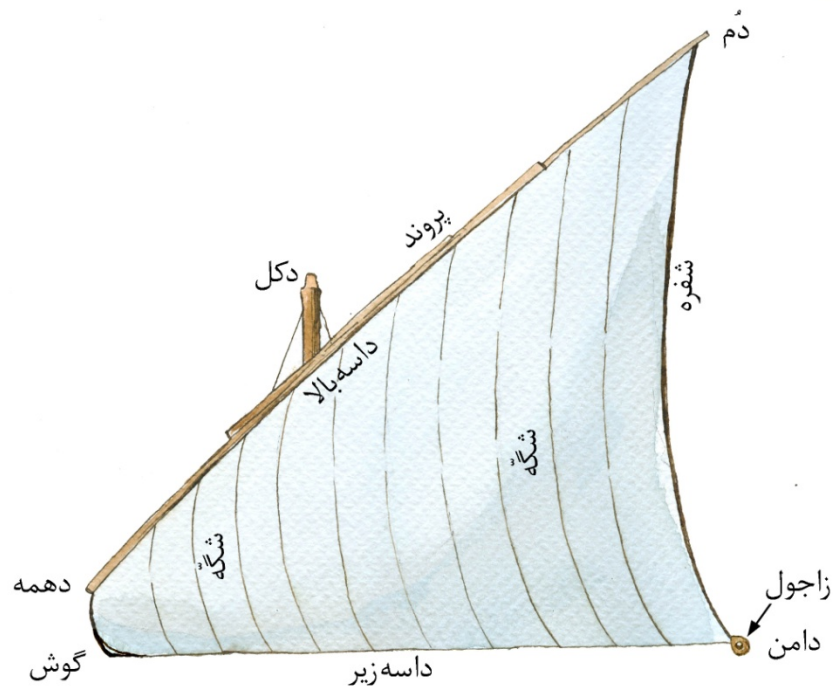


Figure 35 بادبان لچکی در نظر اول مثلث به نظر می‌رشد، اما در واقع چهارضلعی است. اجزای آن در شکل نام برده شده است. بادبانی که در شکل می‌بینید یازده شگه یا در دارد.

اوزال در چند اندازه ساخته می‌شد که هر یک بسته به وضع هوا به کار می‌رفت. اوزال گپ در هوای مساعد به کار می‌رفت. اوزال‌های بغلی و میون که کوچکتر است در وقتی که باد شدیدتر بود و اوزال ترکیت، که از همه کوچکتر است، وقتی هوا طوفانی بود به کار می‌رفت.

در هوای آرام و باد مناسب و نسبتاً آرام یک بادبان دوزنقه شکل با قاعده نسبتاً بزرگ به نام گابیه (از قابیه عربی) بر فراز بادبان اصلی برپا می‌شد. گابیه دکلی کوچک و مخصوص داشت که یکی از جاشوان آن را بر بالای دکل اصلی برپا می‌کرد. بالای این دکل کوچک یک پروند کوچک بود که لبه بالایی گابیه را نگه‌می‌داشت.



Figure 36 نمونه کوچکی از بوم بادبان‌های کامل. بالاترین بادبان در این عکس گابیه است. بادبان کوچک سمت چپ تاپسر نامیده می‌شود. این نمونه در خانه آقای محمد ابراهیمی است که خانه خود را به موزه‌ای از سنت دریانوردی بندر کنگ تبدیل کرده‌اند.

دو گوش پایینی گابیه هم به پروند اصلی بسته می‌شد و حرکات آن تابع حرکات بادبان اصلی بود. گابیه را فقط در هوای مناسب و وقتی که باد از پشت می‌وزید نصب می‌کردند تا سطح بادگیر کشتی را اضافه کنند و بر نیروی جلو برنده بیفزایند.

علاوه بر بادبان اصلی در جلوی بوم بادبان دیگری به نام جیب نصب می‌شد. جیب بادبان مثلثی شکل نسبتاً کوچکی است که در جلوی دیگر بادبان‌ها قرار می‌گیرد. گوشه بالای آن با بندی به نام علاگی به سر دول وصل است و گوشه جلوی آن به سر دستور جیب که بر ساطور می‌بندند. جیب در هنگامی که باد تقریباً از روبرو می‌وزد بسیار مفید است و بر سرعت کشتی می‌افزاید.

عین همین بادبان در کشتی‌ها و قایق‌های امروزی اروپایی وجود دارد. در انگلیسی نیز به آن جیب می‌گویند. گرچه بعضی به خاطر این شباهت نام گفته‌اند که نام این بادبان و خود آن از سنت دریانوردی انگلیسی به خلیج فارس آمده است اما شواهد نشان می‌دهد که بادبان جیب تنها از قرن شانزدهم در اروپا رواج یافته است و احتمالاً در اثر آشنایی اروپاییان با سنت دریانوردی خلیج فارس و اقیانوس هند به بادبان بندی کشتی‌های اروپایی افزوده شده است. در هر صورت این همانندی بادبان

و نام آن در گویش بندر کنگ و زبان انگلیسی از نظر تاریخ کشتی‌سازی جای بررسی دارد.

بادبان بر چوب مدور و بلندی به نام پروند آویزان می‌شد. پروند هم بر بالای دکل قرار می‌گرفت. این واژه پروند را عرب‌های خلیج فارس فرمن می‌گویند. پروند را معمولاً با نصب دو قطعه دیگر به دو سر آن طولانی‌تر می‌کنند. این دو قطعه را نباشه می‌گویند.

دکل را در بندر کنگ دول می‌گویند. دول از تنه یک تکه چوب جنگلی یا پون ساخته می‌شد که از هند می‌آمد. در سال‌های اخیر به دلیل مقررات محدود کننده دولت هند آن را ناچار از برمه یا مالزی می‌آوردند. استاد و گل‌افان انتهای بالایی این تنه درخت را به مقطع مربع در می‌آوردند و در آن دو قرقره برای هدایت طناب‌های بالاکننده یا کنخه و بالا کشیدن پروند و بادبان درست می‌کردند. انتهای پایینی دکل نیز به شکل زبانه‌ای به نام سیچ در می‌آمد که در کامی که در فلس درست شده بود قرار می‌گرفت.



Figure 37 یک دکل قدیمی که در بندر لنگه بر کناری افتاده است. زبانه ویژه انتهای دکل که سیچ نامیده می‌شود در جلوی تصویر دیده می‌شود.

دول اصلی را دول گپ می‌نامند که به معنی دکل بزرگ است. اگر کشتی دو یا سه دکله باشد دول و قلمی و دول تاپسر هم خواهد داشت. بالاترین نقطه دول را گب یا قُب می‌نامند.

در یک سوم از بالای دول سه نوار می‌کشند و به آن رنگ می‌گویند. رنگ علاوه بر جنبه تزئینی نقش راهنمای جاشوان و ناخدا را برای جای پروند دارد. مثلاً می‌گویند که پروند را تا رنگ بالا ببرید.

عبد چوب قطور و مدور و کوتاهی است که در جلوی دول و مانند دول در فلس نصب می‌شود و دول را با طنابی به نام زیوارد به آن می‌بندند تا در جریان دریانوردی و وزش باد به بادبان از جلو و عقب رفتن دول جلوگیری کند. قطر آن مانند دول است اما طول آن بسیار کمتر از دول است.



Figure 38 طرز بستن دکل (سمت چپ) به عبد. عبد و دکل را با طناب‌هایی به نام زیوارد به هم می‌بستند و روی آن پارچه‌ای به نام سیان می‌کشیدند و رنگ سفید می‌زدند. بر خلاف این عکس عبد معمولاً از یک چوب تشکیل می‌شد. این عکس را حمید اسکندری از یادبود بوم مسی در بندر کنگ گرفته است.

بندها یا طناب‌های بادبان از جنس کمبار است که از الیاف میوه نارگیل می‌سازند. بندرکنگی‌ها به آن کمبار و عرب‌ها قنبار و در بوشهر کمبال می‌گویند. ریشه این نام بر من روشن نیست ولی به نظر واژه‌های هندی می‌آید همچنان که خود کمبار هم بیشتر از هند می‌آید. نیز گفته شده است که قنبار نام جایی در عدن هم هست ولی این احتمالاً ربطی به کمبار به معنی طنابی که از الیاف نارگیل می‌سازند ندارد.

نام کلی طناب‌های نگهدارنده دکل‌ها عگوس است. این طناب‌ها از بالای دول به حلقه‌هایی در اطراف کشتی بسته می‌شوند و جلوی حرکت جانبی دکل را می‌گیرند. بر خلاف shrouds یا کابل‌هایی که در قایق‌های مدرن برای ثابت نگه داشتن دکل به کار می‌رود این طناب‌ها ثابت نیستند و در هنگام خابُر جای بسته شدن آن‌ها را عوض می‌کنند تا بتوانند پروند را به چپ یا راست ببرند. هریک از این طناب‌ها هم نامی دارد: دو رشته بیوارد چپ و راست جلوتر بسته می‌شود. بعد عقب‌تر از آنها دو رشته عمرانی چپ و راست هست. طنابی که پروند را بالا می‌کشد بَسّه است. شارت هم طنابی است که با آن حلج را می‌کشند و پروند را به دول محکم می‌کند.

مخاتف به چهار بندی می‌گویند که بین عبیدار و قرقره بزرگی به نام جامع قرار دارد. مخاتف در واقع یک بند است که با گذراندن آن از روی چهار قرقره عبیدار و جامع چهار بند به نظر می‌رسد. دو سر آن از دو طرف عبیدار بیرون می‌آید و معمولاً به تیر معروف به حاشیه مهار می‌شود.

عبیدار قرقره‌ای ثابت و بزرگ‌ترین قرقره کشتی است که جلوی نیم و روی سطحه نصب می‌شود. چهار رشته طناب به نام مخاتف از آن به جامع می‌رود. جامع قرقره بزرگی است که بالای عبیدار قرار دارد و با چهار طناب به عبیدار وصل است. برخی بوم‌ها دو جامع دارند. گفیه‌ها یا قرقره‌ها برای کم کردن بار و نیروی لازم برای بالاکشیدن بادبان به کار می‌رفت.

بسته به تعداد چرخ‌هایی که در این قرقره‌ها هست نیروی لازم برای بالاکشیدن پروند و بادبان چهار به یک و هشت به یک و شانزده به یک کاهش می‌یابد. گفیه‌ها را مانند عبیدار و جامع از چوب فنس یا jackwood می‌ساختند.

بندهایی که برای بالا کشیدن لبه بادبان‌ها به کار می‌رود علاگی نامیده می‌شود. دو علاگی از بالای دول به زیر بادبان وصل است و وقتی بخواهند از نیروی باد بکاهند آن را بالا می‌کشند. علاگی دیگر برای بالا کشیدن جیب به کار می‌رود و به آن علاگی جیب می‌گویند.



Figure 39 جامع. ظاهرا این جامع قدیمی پس از به کار رفتن بسیار ترک برداشته بوده و آن را با تسمه‌ای آهنی محکم کرده بودند. از عکس‌های ماریون کاپلان

در کارهای گوناگون که به بندها و طناب‌های روی کشتی مربوط می‌شود گاه گره زدن هم لازم می‌آید. این گره‌ها انواعی دارد مانند گره شنبل و پسمه و غرابی و کول. نوعی ویژه از حلقه طنابی هم می‌ساختند که به دفره معروف است. دفره نقش ضربه گیر دارد و چند تا از آن را به اطراف بدنه کشتی آویزان می‌کردند تا در صورت برخورد بدنه دو کشتی به هم، که در بندرگاه‌ها پیش می‌آید، بدنه کمتر آسیب ببیند.



Figure 40 یک گفیه قدیمی. یکی از گردها یا چرخ‌های این قرقره در فاح سمت راست شکسته و سنقریر یا محور قرقره دیده می‌شود.

دستور تیر مدور و قطوری است که گاه به گوش بادبان بسته می‌شود. در حمل و جابجا کردن و بستن آن به گوش جاشوان روی بخشی از کشتی به نام دهمردان می‌روند. همچنین دستور جیب نام تیر باریک‌تر دیگری است که بر ساطور بسته می‌شود تا یک گوشه جلوی بادبان معروف به جیب را نگهدارد. دستور جیب را در عربی «بومیه» هم می‌نامند و گاه در میان دریانوردان ایرانی هم این نام به کار می‌رود.

چپش قطعه‌ای از چوب است که همراه با بندی که از سوراخ‌های آن می‌گذرد برای نگهداشتن پروند بر بالای دول به کار می‌رود.

گرهاف قطعه‌ای چوبی با دوسوراخ کنار هم است. چند گرهاف را کنار هم می‌گذارند و طناب از هر دو سوراخ آن رد می‌کنند این مجموعه را حلج می‌نامند. حلج مجموعه‌ای از قطعه‌های چوبی موسوم به گرهاف است که به وسط پروند بسته شده و دور دول را می‌گیرد. برای محکم کردن آن به دور دول بند شارت را که به چپش وصل است می‌کشند و انتهای شارت را به جایی روی عرشه گره می‌زنند. حلج از لغزیدن پروند روی بندهای اطراف در زمان خایر جلوگیری می‌کند.

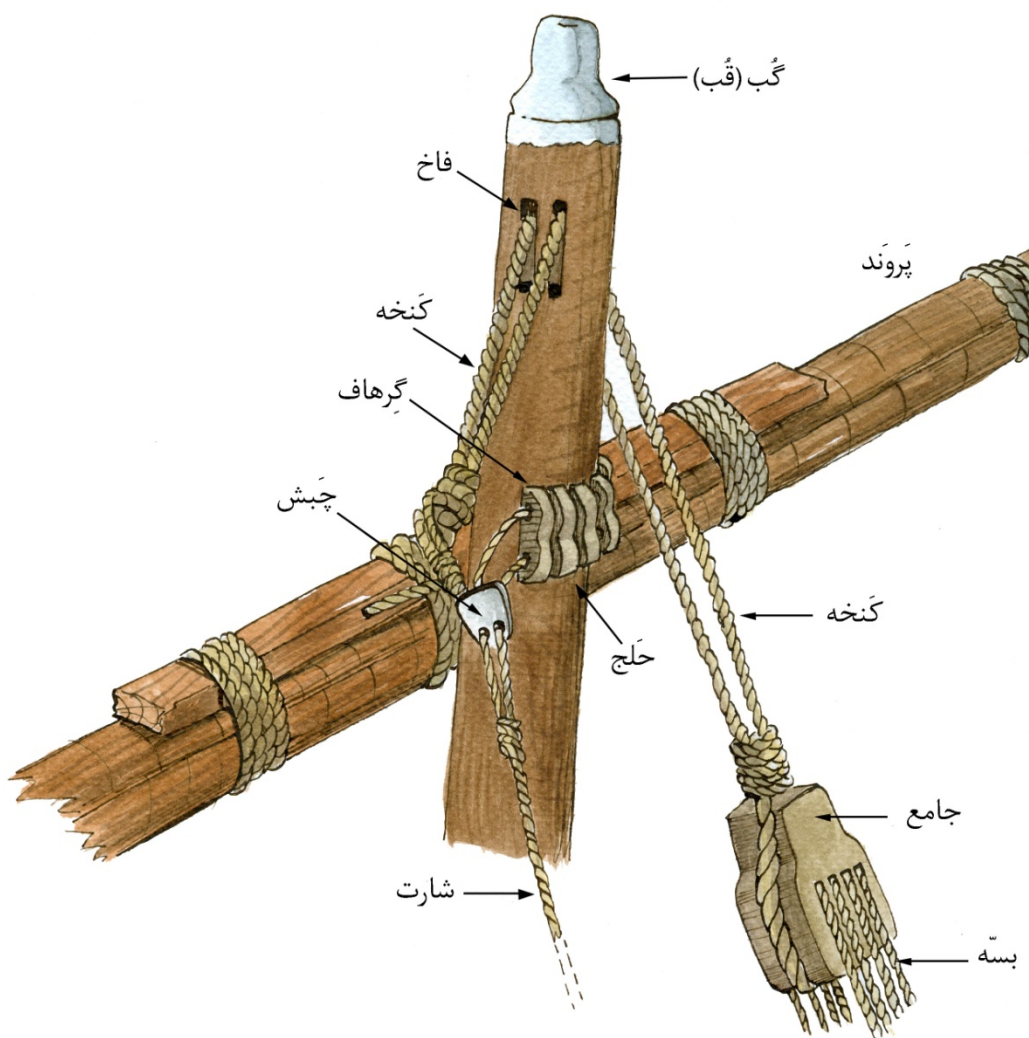


Figure 41 مجموعه گرهافها را حلاج می‌گویند. با کشیدن شارت و چبش، حلاج به دور دول محکم می‌شود و پروند را بالای دول نگه‌می‌دارد.

