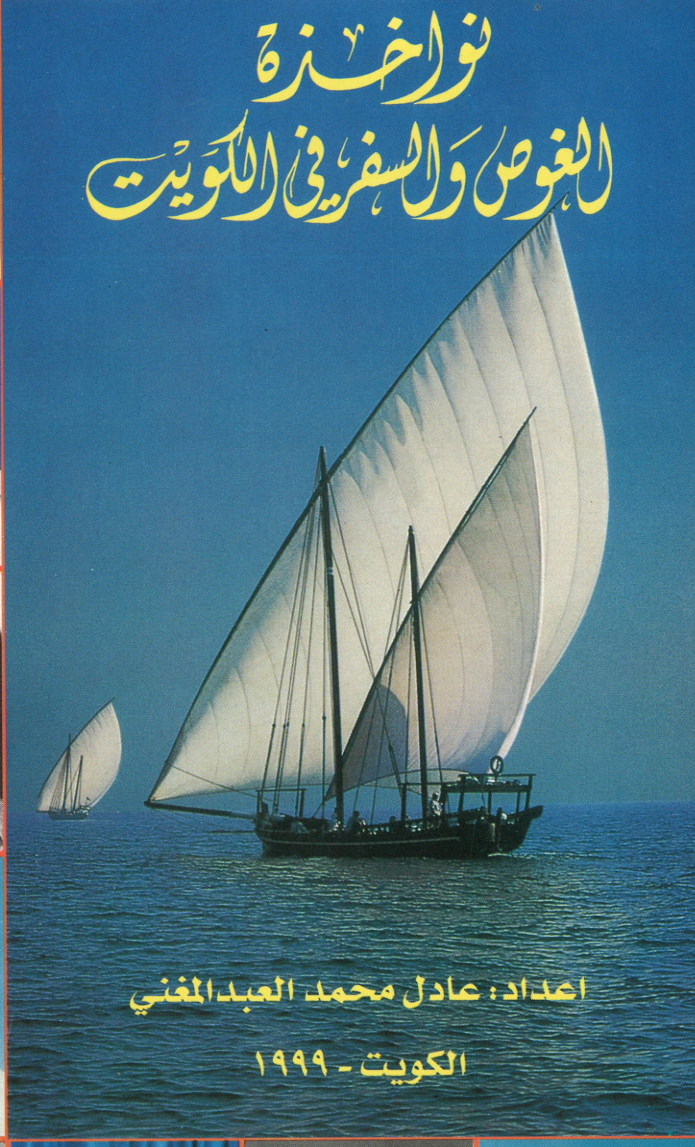
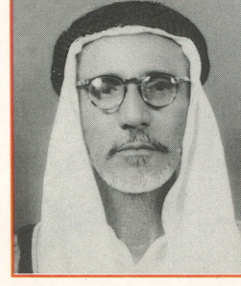
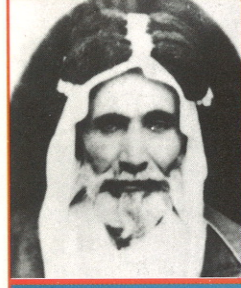
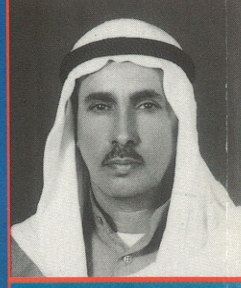
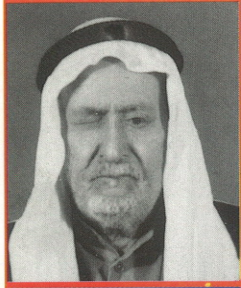
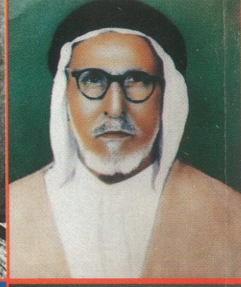
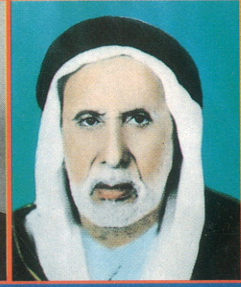


نواخذة
البحر والسفري في الكويت



اعداد: عادل محمد العبد المغي

الكويت - ١٩٩٩

« نواخذة الفوسر والسفر في الكويت »

عادل محمد العبد المغني



الطبعة ١٩٩٩

جيس برومي WWW.ALROUMI.INFO

الهدايا

إلى النواخذة

يعقوب خلف اليتامي (أبو يوسف) ...

هذه التراتيل البحرية اللويتية العريقة ...

يسعدني أن أهديك كتاب ...

(نواخذة الغوص والسفر في الكويت) ..

عادل محمد العبد المغمي



تقديم

عندما شرفني الأديب الاستاذ عادل محمد العبدالمغني بطلب التقديم لكتابه المتميز «نواخذة الغوص والسفر في الكويت» شعرت بأن فرصتي في الإفادة من هذا الكتاب ستكون كبيرة جدا. خاصة وأنتي سبق لي الإبحار على ظهر سفن الغوص والسفر الكويتية من خلال لقاءات ميدانية عديدة أجريتها مع عمالقة البحر من القباطنة و(النهامة) الكويتيين إبان الاعداد لرسالتي الماجستير والدكتوراه. الأولى بحث وصفي تحليلي شامل لحياة البحر وفنونه، والثانية دراسة مقارنة بين الأغنية البحرية الكويتية ونظائرها في تراث الشعوب الأخرى.

وجدير بالقول أن الباحث الأستاذ عادل العبدالمغني أحد أعلام الثقافة الكويتية والعربية. فهو باحث متخصص في مجال التراث الشعبي، وكاتب معروف له اسهاماته وبصماته الواضحة في مضمار الصحافة الكويتية. ودبلوماسي محنك خبر العمل السياسي ومارسه سنوات طويلة.

وقد ساعدته هذه المهارات في انتهاج أسلوب فريد في التعامل مع الحقائق التاريخية والظواهر الفولكلورية بخبرة الكاتب الجاد المتأن في استقراء المعلومات، وحنكة الدبلوماسي وبعد نظره معاشة الأحداث واستبطان ماهيتها ودلالاتها.

وكانت حصيلة البحث المتواصل في ميدان التراث الكويتي سلسلة في المؤلفات المهمة. حاز بعضها ككتابي «الاقتصاد الكويتي القديم» و«تاريخ العملة في الكويت» على جوائز الدولة التقديرية عن جدارة.

وامتاز الاستاذ عادل العبدالمغني بسعيه الدؤوب في سبيل توفير مادته الميدانية، والعمل على استقصاء الظواهر الفولكلورية وتوثيقها. وأعانته على ذلك حبه الشديد للتراث الكويتي وتعايشه معه منذ نعومة أظفاره. وتعمق هذا الحب حينما شب الطفل عن الطوق واتسعت مداركه ليعي قيمة هذا التراث وأهميته في تأكيد الذات الكويتية وإثبات استقلال الكويت وسيادتها. فاتجه بكل ما يملك في طاقات فكرية وأدبية لجمع أنماط الإبداع الشعبي وتوثيقها بالصوت والصور. وساعده على مهمته، تخصصه في علم الجغرافيا الذي يعتمد في أغلبه على وسائل الإيضاح. وتذرع بصبر الدبلوماسي ولباقته في استنباط المعلومات التي زخرت بها ذواكر الأخباريين من النواخذة ومعاصري حياة



البحر قبل اكتشاف النفط في الكويت. ولم يفت بعضه وفاة بعضهم بل انطلق بحماس شديد يستعلم أبنائهم وأقربائهم عما يحفظونه من مآثر الآباء وقصص كفاحهم المشرف. ولم يكتف الاستاذ العبدالمغني بجمع المعلومات التي تتصل اتصالاً مباشراً بحياة البحر، بل قصد الى جمع كل ما يتعلق بحياة النواخذة من أعمال وفنون ومهارات مارسوها سواء على ظهر السفن أم خارجها.

وهكذا برهن لنا الباحث على وعيه التام بالمنهج الفولكلورية المعاصرة التي تعتمد اعتماداً كبيراً على الجمع الميداني الشامل لأهميته القصوى في رصد السيرة الذاتية للفرد وبيان دورها في تحديد ملامح شخصية وتشكيل سلوكه.

ولا يسعنا في ختام هذه الكلمة الموجزة إلا الإشادة بالجهد الكبير الذي بذله الاستاذ عادل محمد العبدالمغني في كتابه الرائد «نواخذة الغوص والسفر في الكويت» والذي سوف يثري التاريخ والتراث الكويتي ويسد فراغاً كبيراً في المكتبة العربية والخليجية. نأمل له المزيد من البحث العلمي الهادف ونتمنى أن ييسر الله تعالى له سبل النجاح.

حصة الرفاعي

يناير ١٩٩٩



المقدمة

عرفت الكويت البحر منذ بداية نشأتها بحكم موقعها الجغرافي، فصنع الرواد الأوائل السفن الشراعية بكافة أنواعها وأشكالها، فمنها السفن الخاصة بالغوص على اللؤلؤ مثل (السنبوك) و(التبيل) و(الشوعي) وكان حجمها صغيراً وشكلها انسيابي، أما سفن (السفر) فكانت كبيرة الحجم وتتسع لحمولة كبيرة وأطلق عليها أهالي الكويت أسماء عديدة مثل (البغلة) و (الغنجة) و (البقارة) و(البوم) أما الاسم الأخير فتفوق على سفن الشراع البحري نظراً لسرعته في الأبحار.

ويتناول كتاب (نواخذة الغوص والسفر في الكويت)، السير الذاتية لنواخذة سفن الشراع البحري خلال موسم السفر الطويل، وقد استطعت التعرف على عشرات من (نواخذة) الكويت وتتبع سيرهم الذاتية أثر اللقاءات والحوارات المباشرة التي استغرقت مني بضع سنوات من الأعداد والتسجيل وتضريح المادة الميدانية والكتابة، ورغم المشقة والتعب، إلا أنني شعرت خلال هذا العمل بمتعة كبيرة عندما سحنت لي فرصة لا تعوض لمقابلة آخر جيل من نواخذة الكويت الذين لن تتكرر فرص لقائهم مستقبلاً، نظراً لوفاة أغلبهم وأسأل الله لهم المغفرة.

والخلاصة التي أستطيع أن أسجلها في هذه المقدمة القصيرة عن نواخذة الكويت هي اكتشافني نموذج فريد في التعامل مع الأمور مما أكسبهم الاحترام والتقدير ومثال على ذلك الامانة والثقة والسمعة الطيبة، ولم يكن ذلك فحسب فحياتهم خلال سفراتهم السندبادية الطويلة، كانت محفوفة بالأخطار والمغامرة وكانت مثاراً للاعجاب فذلك العمل الشاق أكسبهم البراعة والخبرة في قيادة سفنهم الى بر الأمان.

وكان لنواخذة الكويت الى جانب عملهم على ظهر السفينة اعمال أخرى قد لا تخطر على البال تلمستها من واقع لقاءاتي المباشرة معهم، فوجدت النواخذة أماماً يؤم جموع البحارة للصلاة في أوقاتها ووجدته الطبيب مداوي الذي يسهر على راحة البحارة ومعالجتهم من الأمراض والعلل التي تصيبهم أثناء عملهم في البحر ووجدته القاضي الذي يحكم بالعدل في النزاعات والاختلافات التي تدب بين البحارة ووجدته محامياً في سبيل الدفاع عن حقوق البحارة لما كانوا يتعرضون له من مشاكل عند رسو السفينة في الموانئ المختلفة ووجدته التاجر الأمين الذي وضع نصب عينه، المحافظة على البضاعة



التي أوتمن عليها ووجدته المحاسب الدقيق عند تسجيل ومراجعة حسابات السفينة وحسابات البضائع التي تحملها.. ووجدته أيضا الفلكي والجغرافي الملم عن خبرة بعلوم وفنون البحر وكذلك عن دراية تامة بالأدوات البحرية وطرق القياس المختلفة..

وإن كانت لي كلمة أخيرة.. فهي ستكون كلمة شكر وتقدير للاستاذة الدكتورة حصة سيد زيد الرفاعي التي تفضلت بتقديم هذا الكتاب وأبدت استعداداً طيباً، أسأل الله لها ولنا التوفيق والسداد.

عادل محمد العبدالمعني



قانون الغواصين

منذ ان عرفت الكويت البحر في بداياتها الاولى، لم يكن هناك قوانين رسمية تنظم عمل العاملين في مهنة الغوص على اللؤلؤ، انما كل ما هو موجود هو اعراف توارثها الاباء والاجداد، والالتزام بأخلاق واصول المهنة، وظهر من اهالي الكويت، نتيجة الخبرة والدراية في هذا العمل، اناس بمثابة محكمين للخلافات التي تتجم بين العاملين عرف عملهم هذا (بالسالفة) ويكون حكمهم بعد دراسة موضوع الخلاف، والذي يكون الرأي فيه بمثابة حكم ملزم للاطراف المتنازعة ترضيه جميعها بقناعة وتنتهي المشكلة بالغالب بالمصالحة والوفاق.

قانون الغواصين في الكويت

صدر سنة ١٣٥٩
١٩٤٠

مهنة الغوص على اللؤلؤ في الماضي تلزمها الاخلاقيات والمبادئ، فالنوخة هو قائد السفينة وأمره مطاع، ولو حدث تجاوز على صلاحيات النوخة او عدم تنفيذ لاوامره لحدث خلل في السفينة وفوضي، كما ان لكل من العاملين على ظهر السفينة وهم (البحرية) دورا محددًا يؤدونه بقناعة تامة واخلاص. انعكس هذا العمل بشكل عام على طبيعة الاسرة الكويتية وتعاون افرادها واحترام صغيرها الكبير، قرب الاسرة له مكانة بارزة بين افراد (المجتمع الصغير) ولكل من الافراد ادوار وواجبات.

وقبل كساد مهنة الغوص، أي قبل ظهور اللؤلؤ الصناعي المزروع باليابان تزايد حجم العاملين في هذه المهنة من الهجرات التي وفدت للكويت وظهرت وكثرت المشاكل، من ابرزها تهرب بعض (الغواويص) من الالتحاق بسفن الغوص بعد استلامهم لمبالغ (السلف) التي تعطي لهم قبل الغوص لتموين اسرهم بالمواد الغذائية. كما ظهرت بعض



قانون الغواصين

منذ ان عرفت الكويت البحر في بداياتها الاولى، لم يكن هناك قوانين رسمية تنظم عمل العاملين في مهنة الغوص على اللؤلؤ، انما كل ما هو موجود هو اعراف توارثها الاء والاجداد، والالتزام بأخلاق واصول المهنة، وظهر من اهالي الكويت، نتيجة الخبرة والدراية في هذا العمل، اناس بمثابة محكمين للخلافات التي تنجم بين العاملين عرف عملهم هذا (بالسالفة) ويكون حكمهم بعد دراسة موضوع الخلاف، والذي يكون الرأي فيه بمثابة حكم ملزم للاطراف المتنازعة ترتضيه جميعها بقناعة وتنتهي المشكلة بالغالب بالمصالحة والوفاق.

مهنة الغوص على اللؤلؤ في الماضي تلزمها الاخلاقيات والمبادئ، فالنوخذة هو قائد السفينة وأمره مطاع، ولو حدث تجاوز على صلاحيات النوخذة او عدم تنفيذ لاوامره لحدث خلل في السفينة وفوضى، كما ان لكل من العاملين على ظهر السفينة وهم (البحرية) دورا محددًا يؤدونه بقناعة تامة واخلاص. انعكس هذا العمل بشكل عام على طبيعة الاسرة الكويتية وتعاون افرادها واحترام صغيرها الكبير، فرب الاسرة له مكانة بارزة بين افراد (المجتمع الصغير) ولكل من الافراد ادوار وواجبات.

وقبل كساد مهنة الغوص، أي قبل ظهور اللؤلؤ الصناعي المزروع باليابان تزايد حجم العاملين في هذه المهنة من الهجرات التي وفدت للكويت وظهرت وكثرت المشاكل، من ابرزها تهرب بعض (الغواويص) من الالتحاق بسفن الغوص بعد استلامهم لمبالغ (السلف) التي تعطي لهم قبل الغوص لتموين اسرهم بالمواد الغذائية. كما ظهرت بعض



الخلافاً في مطالبة بعض (النواخذة) في ايفاء للديون المتراكمة على (البحرية) من سبب ضعف عائد محصول اللؤلؤ، وغير ذلك من الأمور المتشعبة في مشاكل اهل البحر. وحول ذلك بحث مجلس الشورى الثاني في عام ١٩٢٩، برئاسة المغفور له الشيخ عبدالله السالم الصباح، كافة الأمور المتعلقة في هذه المهنة، التي كانت تشكل عصب الحياة في الكويت آنذاك، واصدر بتاريخ ٢٢ ربيع الثاني سنة ١٣٥٩ هـ الموافق ٢٩ مايو ١٩٤٠م، (قانون الغواصين) الذي صادق عليه المغفور له الشيخ أحمد الجابر الصباح حاكم الكويت آنذاك. وتكون القانون من ٥١ مادة كما اضيف للقانون بعد فترة لاحقة مادتان جديدتان واصبح يتكون من ٥٣ مادة.

قانون الغواصين جاء لتنظيم عمل المهنة وحل الاشكالات والمشاكل المرتبطة في مهنة الغوص، فمثلا المادة الاولى جاء نصها بالآتي:

«يجب على كل بحار غوص الحضور عند نوحذاه قبل سفرة الغوص الرسمية بنصف شهر لمباشرة خدمة السفينة، وهذا الامر يشمل من في البلد او خارجا عنها ما لم يكن له عذر شرعي، فان تخلف بلا عذر فعليه العقاب».

والمقصود من هذه المادة ان سفن الغوص بحاجة لوقت كاف قبل السفر لتجهيزها تجهيزا كاملا لتكون مهيأة لرحلة الغوص، بالاضافة إلى تموينها بالمواد الغذائية التي يحتاج اليها البحارة اثناء الرحلة وايضا لمراجعة الأسماء عند النواخذة للتأكد من استعدادهم للذهاب، فلو ان العملية تركت مفتوحة دون تنظيم فسوف يؤدي ذلك الى ارباك وخلل وتسبب يخرج عن مفهوم التعاون المطلوب.

كما أشارت عدد من مواد القانون إلى الاجراءات الجزائية والعقابية عند مخالفة مواد القانون، ولاعطاء أهمية لذلك أشارت عدد من مواد القانون برفع المخالفين والمعاقبين والمنظور في امرهم للحاكم لأصدار الحكم العادل بحقهم.

عموما ان قانون الغواصين لم يستمر طويلا، بل جاء متاخرا نظرا للكساد الذي اصاب هذه المهنة وتدهورها، حتى ان لفظ الغوص آخر أنفاسه. والغريب ان قانون الغواصين بمواده مازال قائما ولم يصدر تشريع بتعليقه او الغائه، فهل اذا فكر احد منا برحلة لاسترجاع ذكريات الماضي على ظهر سفينة للغوص. وحدثت مشاكل ما، هل تنطبق عليه مواد ذلك القانون ام لا؟!



الحاج شملان بن سيف



اثناء مروري في احد شوارع منطقة النزهة لزيارة احد الاصدقاء لفت انتباهي ابني في سؤاله عن شارع (شملان بن سيف) والح الابن لمعرفة بعض المعلومات عن الشخصية المسمى الشارع باسمها. ولا ألوم أبناء الجيل الحالي في جهلهم عن شخصيات ورجالات الماضي، فالمعلومات المتوفرة عن سيرة حياتهم غير موثقة توثيقا دقيقا، انما المتوفر هو اشارات سريعة مبهمة في بعض الكتب والمراجع التي تكون بمتناول اليد.

ومازال ابننا في انتظار الاجابة على سؤاله، فقلت له انه

من كبار (طواشين) اللؤلؤ في الماضي. فبادرني بسؤال آخر وقال (شنو يعني طواشين) فقلت: (تجار بيع اللؤلؤ).. فاكتفى بما سمع من اجابة مختصرة غير وافية!

اليوم اسلط الضوء على جوانب من شخصية المرحوم شملان بن علي آل سيف المتوفى عام ١٩٤٥، وهو احد رجالات الكويت ومن الشخصيات البارزة في الماضي، وكان من اكبر تجار اللؤلؤ (الطواشين) وفاقته شهرته ارجاء واسعة، فهو أحد أعمدة الاقتصاد الكويتي بالماضي لسبب ان ارتكاز اقتصاديات الكويت بالماضي بشكل اساسي على الاسفار التجارية والغوص لاستخراج اللؤلؤ. الى البحريين والاحساء وهم، رحمهم الله: شملان بن سيف وهلال فجحان المطيري وابراهيم المضيف، عندما شعروا بأن فرض



الضرائب والرسوم العالمية على الغوص تشكل تأثيرا سلبيا على الاقتصاد الكويتي، فما كان من المغفور له الشيخ مبارك الصباح سوى التدخل والوساطة في مصالحتهم واعادتهم الى الوطن. الحاج شمالان بن علي آل سيف، كان كريما بمعنى هذه الكلمة، وتشهد على ذلك موآئده الكريمة في أيام فقر الكويت. وتستذكرني بهذه المناسبة (سالفة) رواها لي احد كبار السن عندما كان مسافرا في احدى السفن التجارية إلى الهند وكان على ظهر (المركب) الحاج شمالان وبصحبه مجموعة من اصحابه، فأمر على الفور بأن جميع من على ظهر المركب من المسافرين سيكونون مشمولين بضيافته وعلى حسابه طوال الرحلة التي استغرقت أكثر من عشرة أيام.

وللمرحوم سيف مواقف انسانية جليلة في مجال البر والاحسان تستحق التقدير والثناء، فقد أسس على نفقته مدرسة لتعليم أيتام الكويت ورعاية شؤونهم كما له ايضا مواقف وطنية من خلال عضويته في أول مجلس تشريعي شهدته الكويت عام ١٩٢١ على الرغم من قصر عمر المجلس. وله ايضا مواقف اخرى ومساهمات مالية كبيرة في دعم وانقاذ عدد من التجار من الافلاس بالاضافة الى مشاركته بالتبرعات التي يدفعها لاصحاب السفن عند جنوح وغرق سفنهم في عرض البحر، فيكون تعويض صاحب السفينة ما يفوق ثمن السفينة وهي محملة بالبضائع، نعم هؤلاء رجالات الكويت في عطائهم وانسانياتهم ومآثرهم.

عادل العبد المغني

■ اشكر الاخ عادل محمد العبد المغني على كلمته المنشورة في القبس يوم ٢٩/٣/١٩٩٤، عن جدي المرحوم شمالان بن علي آل سيف المتوفي سنة ١٩٤٥م. وهذه ملاحظاتي انشرها للتاريخ:

اولاً: يقول الاخ عادل بأن ابنه سألته عن شارع في النزهة باسم شمالان بن سيف. هذا ليس شارعاً كبيراً بل سكة صغيرة زقاق. لا يعتبر شيئاً بالنسبة إلى شمالان واعماله الجليلة لخدمة الوطن والمواطنين. كان يجب ان يطلق اسمه على شارع كبير. واما المدرسة المتوسطة للبنين في منطقة العمرية والتي سميت منذ سنوات باسم شمالان، هذه مدرسة صغيرة لاتعد تكريماً له أبداً. كان يجب ان يطلق اسمه



على ثانوية للبنين في احدى المناطق السكنية القريبة اسوة بغيره ممن لم يخدموا الكويت كخدمته الفريدة. وكان يجب تكريم عمي المرحوم حسين بن علي آل سيف المتوفي سنة ١٩٣٧م من رجال الكويت البارزين وخدم الوطن والمواطنين خدمات جليلة، بأن يطلق اسمه على شارع كبير أو على ثانوية تقديرا له.

ويجب تكريما الرجال الكويت الذين خدموا الكويت في شتى المجالات تقديرا لهم، واعترافا بفضلهم في خدمة الكويت في ذلك الوقت قبل النفط عندما كانت الكويت بحاجة لخدمات ابنائها لها. بأن تطلق اسمائهم الكريمة على المدارس والشوارع والمستوصفات والأسواق والحدائق والميادين وغيرها. وسبق لي ان كتبت عن هذا الموضوع منذ ثلاثين سنة اي منذ سنة ١٩٦٤م.

وسأواصل الكتابة بأذنه تعالى حتى يتحقق الامل المنشود.

ثانياً: أشار الاخ عادل الى هجرة تجار اللؤلؤ الثلاثة وهم المغفور لهم شمالان وهلال المطيري وابراهيم المضيف سنة ١٣٢٨هـ - ١٩١٠م.

وتحدثت عن هذه الحادثة الخطيرة في كتابي (تاريخ الغوص على اللؤلؤ في الكويت والخليج العربي) الجزء الثاني من صفحة ٦٧-٧٧ .

ثالثاً: صحيح ما قاله الاخ عادل بأن شمالان اذا سافر من الكويت بواسطة الباخرة الى بومباي لبيع اللؤلؤ وكان يسافر اليها سنويا فان جميع الركاب من الكويتيين ومن العرب يتناولون طعامهم على مائدته مدة السفرة نحو نصف شهر وكذلك في العودة.

رابعاً: يقول الاخ عادل بأن شمالان له مواقف انسانية جليلة في مجال البر والاحسان تستحق الثناء والتقدير. فقد اسس على نفقته مدرسة لتعليم ايتام الكويت ورعاية شؤونهم. هذه المدرسة التي اسسها شمالان على حسابه الخاص تسمى مدرسة السعادة، مدرسة كبيرة وهي ثالث مدرسة في الكويت بعد المدرستين المباركية والاحمدية. افتتحها سنة ١٣٤٣هـ - ١٩٢٤م في بناء خاص بها من دورين بناه شمالان على ارض وقف على ساحل البحر لمسجد ابن خميس ولا يزال على حاله غربي مبنى وزارة الصحة. وموقع المدرسة حالياً مدخل شارع الميدان لتعليم الايتام والفقراء مجاناً. ولهذا السبب سميت مدرسة الايتام، ودرس بها معهم عدد من



ابناء التجار والنواخذة وغيرهم. وبلغ عدد طلابها نحو مائتي طالب. وسميت مدرسة السعادة بهذا الاسم لادخال السعادة في قلوب الايتام والفقراء.

وكان مديرها المرحوم الشيخ احمد الخميس راتبه شهريا مئة روبية مبلغ كبير في ذلك الوقت ولكنه جدير به لنشاطه ومعه عدد من المدرسين الكويتيين اعرف منهم المغفور لهم الشيخ عيد المطيري- الشيخ عبدالوهاب الفارس- راشد السيف- ملا عيسى مطر- علي المجرن والسيد احمد السنان. والدراسة فيها مجانا لجميع طلابها في حين ان الدراسة في المباركية والاحمدية وغيرهما من المدارس لقاء مبلغ من المال، كذلك الدراسة فيها جيدة، وكانت تقيم بعض الاحتفالات واشهر احتفالاتها لتكريم المرحوم الشيخ عبدالعزيز الثعالبي الزعيم التونسي المعروف اثناء زيارته للكويت سنة ١٩٢٥م ونزل ضيفا على شمالان.

نظم عدد من الشعراء القصائد في مدح شمالان لافتتاحه هذه المدرسة اعرف منهم: المغفور لهم الشيخ يوسف القناعي- الشيخ عبدالله الخلف الدحيان- الشيخ عيد المطيري- الشيخ احمد الخميس- عبد اللطيف النصف- راشد السيف - ملا عيسى مطر- محمود شوقي الايوبي وتحدث المرحوم الشيخ عبدالعزيز الرشيد المؤرخ الكويتي المعروف في كتابة (تاريخ الكويت) عن مدارس الكويت تحدث عن المباركية والاحمدية وعن مدرسة السعادة، وتحدث عنها في مجلته (الكويت) واشى على شمالان.

بعد كساد تجارة اللؤلؤ وذهاب ثروة شمالان اضطر الى اغلاق مدرسة السعادة حيث لم يعد باستطاعته الصرف عليها وذلك سنة ١٣٥٢هـ-١٩٣٣م. وحلت في مكانها مدرسة حمادة من المدارس المعروفة لصاحبها المرحوم الشيخ عبدالعزيز حمادة واخوانه حيث طلب الشيخ عبدالعزيز من شمالان اشغال مبنى مدرسة السعادة فوافق على طلبه وكان شمالان يزور مدرسة حمادة احيانا ويستمع إلى احد الطلاب وهو يرتل القرآن الكريم.

خامساً: صحيح ما قاله الاخ عادل بأن شمالان له مواقف طيبة في دعم وانقاذ عدد من التجار من الافلاس. وكان حسين وشملان اذا باعا اللؤلؤ في بومباي يوزعان مبالغ طائلة على التجار وغيرهم للتجار بها واعادة المبلغ بعد شهور بدون فائدة. ولدى



قوائم حسابات بها منذ سنة ١٩١٢م. وبلغت ثروة حسين وشملاق في مطلع العشرينات ايام ازدهار تجارة اللؤلؤ ٨٥٠٠٠٠ الف روبية نقدا. وفي منتصف مايو ١٩٣٠م في اول كساد تجارة اللؤلؤ افترقا واخذ كل واحد منهما حصته من المال والعقار والسفن وكان المبلغ الموجود لديهما نقدا يربو على المائة الف روبية واكبر تاجر لؤلؤ ملك ثروة طائلة جدا هو المرحوم هلال بن فجحان المطيري المتوفي سنة ١٩٣٨م وهو رجل عصامي بلغت ثروته سبعة ملايين روبية نقدا مبلغ خيالي في ذلك الوقت منتصف العشرينات تقريبا. وهلال لما رأى تدهور اسعار اللؤلؤ اشترى له املاكا من بساتين النخيل في البصرة والعقارات في البحرين وبومباي فنجا من الافلاس.

سادساً : ينسب الى شملان فريج شملان من اكبر احياء مدينة الكويت القديمة- شرق حولي مبنى وزارة الصحة. ونقعة شملان من اكبر احواض السفن الشراعية في الكويت والنقعة لاتزال موجودة. وديوان شملان ولا يزال موجودا بجوار مبنى وزارة الصحة. ومدرسة شملان مدرسة السعادة.

سابعاً: اول من كتب عن شملان هو السيد محمد ملا حسين التركيت الاديب المعروف ألبسه الله ثوب الصحة والعافية كتب عنه في مجلة (البعثة) الكويتية سنة ١٩٤٧م والأخ فاضل خلف والمرحوم الشيخ عبدالله النوري والأخ فرحان الفرحان والأخ حسين عبدالرحمن.

وتفضلوا بقبول خالص التقدير ،،

سيف مرزوق الشملان



آخر سردال

اعتمدت الكويت بالماضي في اقتصادها على اللؤلؤ الطبيعي المستخرج من المياه الاقليمية الكويتية ومن مفاصات اللؤلؤ في الخليج العربي «الهيرات» بل وصل «النواخذة»

الكويتيون المشهود لهم في البراعة والخبرة والدراية في العلوم البحرية، إلى مفاصات جزيرة سيلان وكان كفاح الأهل في الماضي قاسيا وشاقا لتوفير لقمة العيش الشريف.

فلقد بحث الاجداد عن الحياة في اعماق البحر.

ومعطاءة كانت حياة العاملين في حرفة الغوص على اللؤلؤ تسير وفق تنظيم واعراف وسلوكيات تعارف عليها المجتمع ولكل منهم دور يؤديه بتفان واخلاص فمثلا: «النواخذة» هو قائد السفينة والمسؤول عنها وعن العاملين عليها. له حقوق وعليه

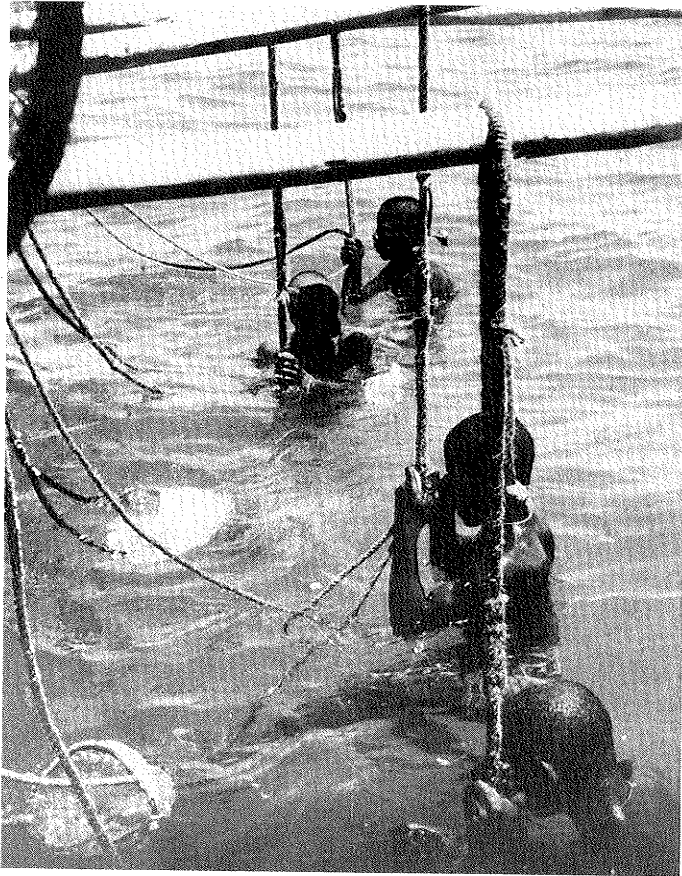
واجبات ولكل من العاملين دور. والاحترام والود مبدأ اساسي ما بين الجميع من كبير وصغير وكان من تنظيمات عمل هذه المهنة برنامج بداية رحلات الغوص على اللؤلؤ «الذشة» وموعد عودتهم الى الوطن «القفال» ولهذا الغرض عرفت الكويت «امارة الغوص» التي يتولاها أحد كبار (نواخذة الغوص) المشهود لهم بالكفاءة والخبرة واستمرت عائلة آل رومي في تولي (امارة الغوص) بالكويت حتى لفظ الغوص آخر انقاسه في الخمسينات عندما ارتفعت صادرات النفط الخام الكويتي وكساد اللؤلؤ الطبيعي نتيجة



مزاحمة اللؤلؤ الصناعي المبهر في الشكل والجودة، فكان آخر «سردال» وهو امير الغواصين الذي يعلن بداية الدخول للغوص «الدشة» وموعد العودة للوطن «القفال» هو المرحوم راشد بن احمد الرومي صاحب هذه الصورة.

الغوص على اللؤلؤ في الماضي

لايختلف اثنان ان حرفة صيد اللؤلؤ كانت ذات اثر كبير على المجتمع الكويتي وحياته الاجتماعية والاقتصادية، بل في الواقع ان (الغوص) على اللؤلؤ مدرسة تخرج منها كثير من الكويتيين وتعاقبوا جيلا بعد جيل، وكانت هناك سمات ومظاهر لهذه الحرفة، فمثلا: ان الاسواق التجارية قبل موسم الغوص تنشط وتدب فيها الحركة لقيام



العاملين في هذه المهنة بتزويد بيوتهم واسرهم بما تحتاجه من مواد تموينية، كما يدب نشاط اخر عند انتهاء موسم الغوص وتلبس المدينة حلة قشبية وتزدهر الاسواق وينشط تجار اللؤلؤ (الطواشين) في بيع المحصول وتسدد الديون وتعم الفرحة الجميع.

ولم يكن تأثير نشاط الغوص على اللؤلؤ في النواحي الاقتصادية فحسب، بل كانت لهذه الحرفة انعكاسات على



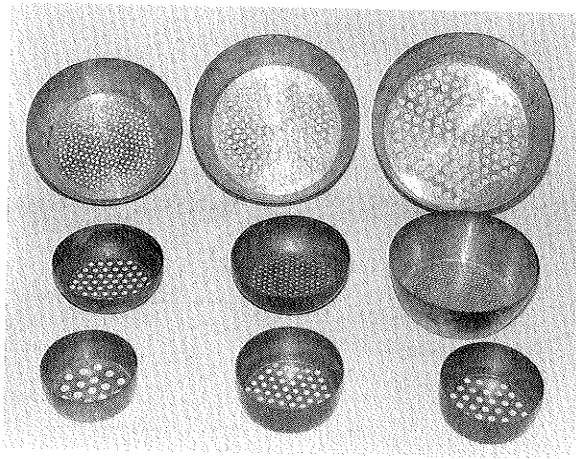
المجتمع ذاته وعاداته وتقاليده، فكانت العلاقات بين الاهالي قوية وقد تحلى الناس بأسمى الصفات كالثقة المتبادلة والاعتماد على كلمة الشرف في المعاملات التجارية والصدق والامانة والاخلاق.

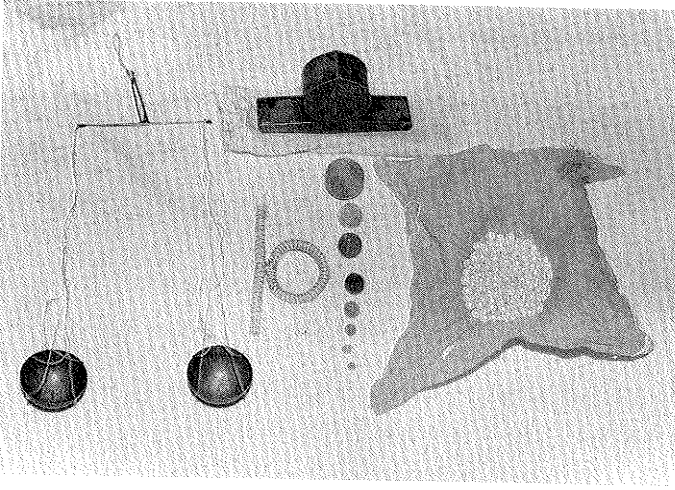
وكما كان التعاون والتعاوض والتكافل بين المجتمع صفة من صفاته ونستشف من ذلك تعاون بحارة السفينة يدا واحدة، وتتجلى هذه الصورة في الكوارث البحرية (الطبعة) اذ يسارع الاصدقاء والمعارف دون علم صاحب الكارثة الى جمع المال اللازم وكثيرا ما كانت هذه التبرعات تغطي الخسارة بل تزيد عنها في بعض الاحيان. ولا ننسى ايضا شخصية قبطان السفينة (النوخذة) وادوار العاملين فكان لكل منهم دور يؤديه طواعية دون اكرام وعن طيب خاطر، انعكس ذلك على تكوين الاسرة الكويتية التي تمثل وحدة اجتماعية شديدة التماسك بكل معنى الكلمة، وكانت كلمة وشخصية (رب الاسرة) قانونا يطيعه الجميع، وبالتالي انعكس على المجتمع الكويتي فبدا وكأنه اسرة واحدة يسود الجميع الحب والتفاهم. وهذا ما كان في الماضي الجميل.

الطوس وميزان اللؤلؤ

الطوس وهي عبارة عن اوعية نحاسية دائرية، مختلفة الاحجام يتخللها في اسفلها ثقوب، يستخدمها «الطواشون» جمع «طواش» وهم تجار بيع وشراء اللؤلؤ في الماضي. من خلال هذه «الطوس» يتعرف «الطواشون» على احجام اللؤلؤ بطريقة غربلته من

«طاسة» الى اخرى ويتم عزله على شكل مجموعات متساوية في الحجم، بعد ذلك تأتي مرحلة اخرى اكثر دقة من الاولى في نتقاء وعزل النوعيات الجيدة من ناحية كمال استدارتها وصفاء لونها وجودتها فما كانت الوانه مائلة الى الحمرة، تكون نوعيته ممتازة جدا من يليه النوعية الاكثر





بياضا اما ما كانت الوانه
مائلة الى الاصفرار والى
درجة الرمادي فأثمانها
تقل كثيرا عن النوعية
الاولى.

ان الانواع الصغيرة
من اللؤلؤ التي تعرف
«بالسحاتيت» فهي
رخيصة الثمن ولا تباع
بالواحدة انما بالوزن
لصغر حجمها.

اما عن طريق التعرف على اوزان اللؤلؤ فيكون بواسطة «ميزان اللؤلؤ» وهو ميزان
دقيق وحساس للغاية ويستخدم فقط في احتساب اوزان اللؤلؤ، ويحفظ بالعادة في
علبة نحاسية شكلها جميل، الاوزان مستخدمة مختلفة الاشكال سواء كانت قطعاً
صغيرة من النحاس او من احجار العقيق غالية الثمن وهذه النوعية يستخدمها كبار
«الطواشين» في الكويت بالسابق وتعرف هذه القطع الصغيرة في مصطلح اهل
البحر بـ«المثاقيل» جمع مثقال»، الميزان الذي في صورة عمره اكثر من ١٠٠ عام وهو
لدي في متحفى الخاص.

عذة الغوص

ارتبط سكان الكويت بالماضي ارتباطا وثيقا بالبحر فهو مصدر اساسي ورئيسي
لحياتهم ورزقهم. وعليه قامت حرفة الغوص على اللؤلؤ التي يبدأ موسمها في بداية
فصل الصيف للدخول الى البحر «الدشة» ولمدة ما تقارب من ثلاثة اشهر حين يحين
موعد العودة الى الوطن «القفال» ومن خلال رحلة الغوص يستخدم «الفاصة» ادوات
تساعدهم في هذه المهنة.



الصورة التي امامنا تضم بعضا من هذه الادوات المستخدمة وهي:

١- الدين: يصنع من الحبال. ذو فتحات متناسبة على شكل كيس يعلق في الرقبة لجمع المحار بداخله.

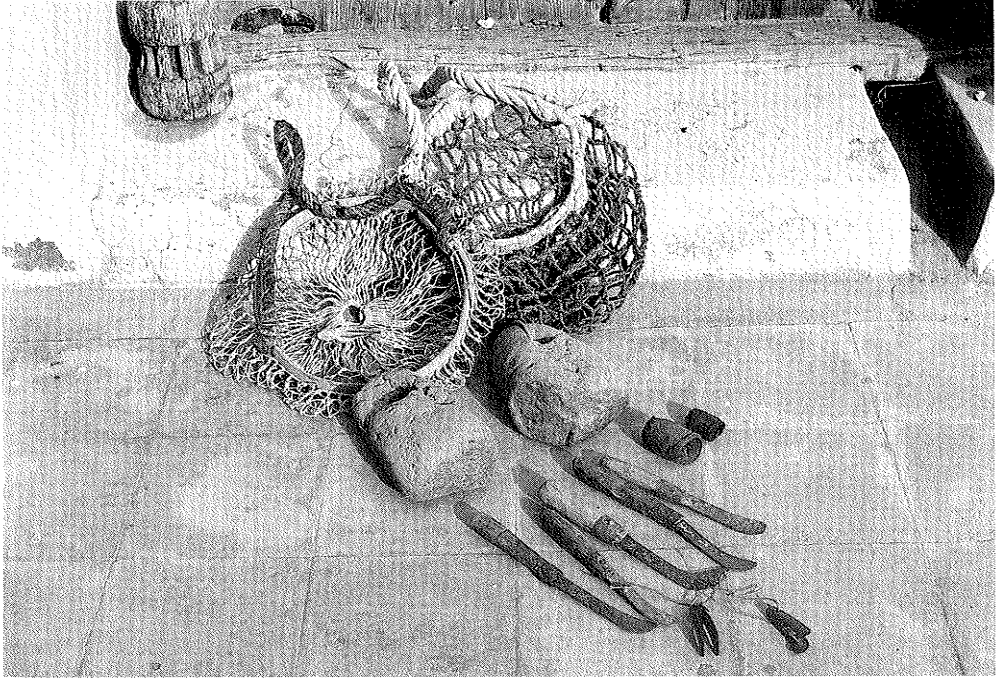
٢- الحجر: قطعة من الحجر او الرصاص تستخدم لنزول الغواص الى الاعماق.

٣- الخبط: وعاء من الجلد يوضع على اطراف الاصابع، يستخدمه الغواص لحماية اصابعه من الجروح اثناء جمع المحار.

٤- المفلق: جمعه «مفالق» وهو عبارة عن سكين بها مقبض من الخشب تستخدم لفلق المحار.

٥- الفطام: يصنع من العظام وطوله نحو الاصبع يوضع شابكا على الانف عند نزول الغواص الى البحر لمنع دخول الماء الى الانف.

وهناك ادوات اخرى كثيرة لا يستغني عنها «الغاصة» او العاملون في شؤون البحر سوف ياتي الحديث عنها فيما بعد.



سنة الطفحة

اعتاد اهالي الديرة في الماضي على تثبيت سنوات ميلادهم بما يقابلها بالمناسبات والحوادث التاريخية التي تمر على الكويت لسبب انه لم يكن هناك سجلات رسمية للمواليد والوفيات، فيقال مثلا ان فلانا مولود في سنة «الهيلك» عام ١٨٦٨ وهي سنة عم فيها الفقر والمجاعة في الكويت، ويقال ان فلانا من الناس توفي في سنة الجهرة عام ١٩٢٠ وتلفظ «بالايهرا» او كما يقال مثلا سافرت الى الهند لأول مرة في «سنة المجلس» ويعني بذلك عام ١٩٢٨ وبالمناسبة فان المجلس هو مجلس الامة الاول المنتخب الذي شهد احداثا سياسية هامة ليس نحن بصدها الان.

ويلاحظ ان تثبيت تواريخ المناسبات لا تأخذ الدقة في السنة التي حدثت فيها الحادثة او المناسبة، فتعود الاهالي بالماضي على استخدام لفظ التقريب، فيقال مثلا ولدت بعد سنة البطاقة بسنتين، ويعني تاريخ ميلاده هو عام ١٩٤٤، اما سنة البطاقة فهي عام ١٩٤٢ و«البطاقة» تعني البطاقة التموينية التي صرفتها الحكومة للمواطنين الكويتيين لمواجهة موجة ارتفاع الاسعار والغلاء اثر اندلاع الحرب العالمية الثانية «١٩٣٩-١٩٤٦».

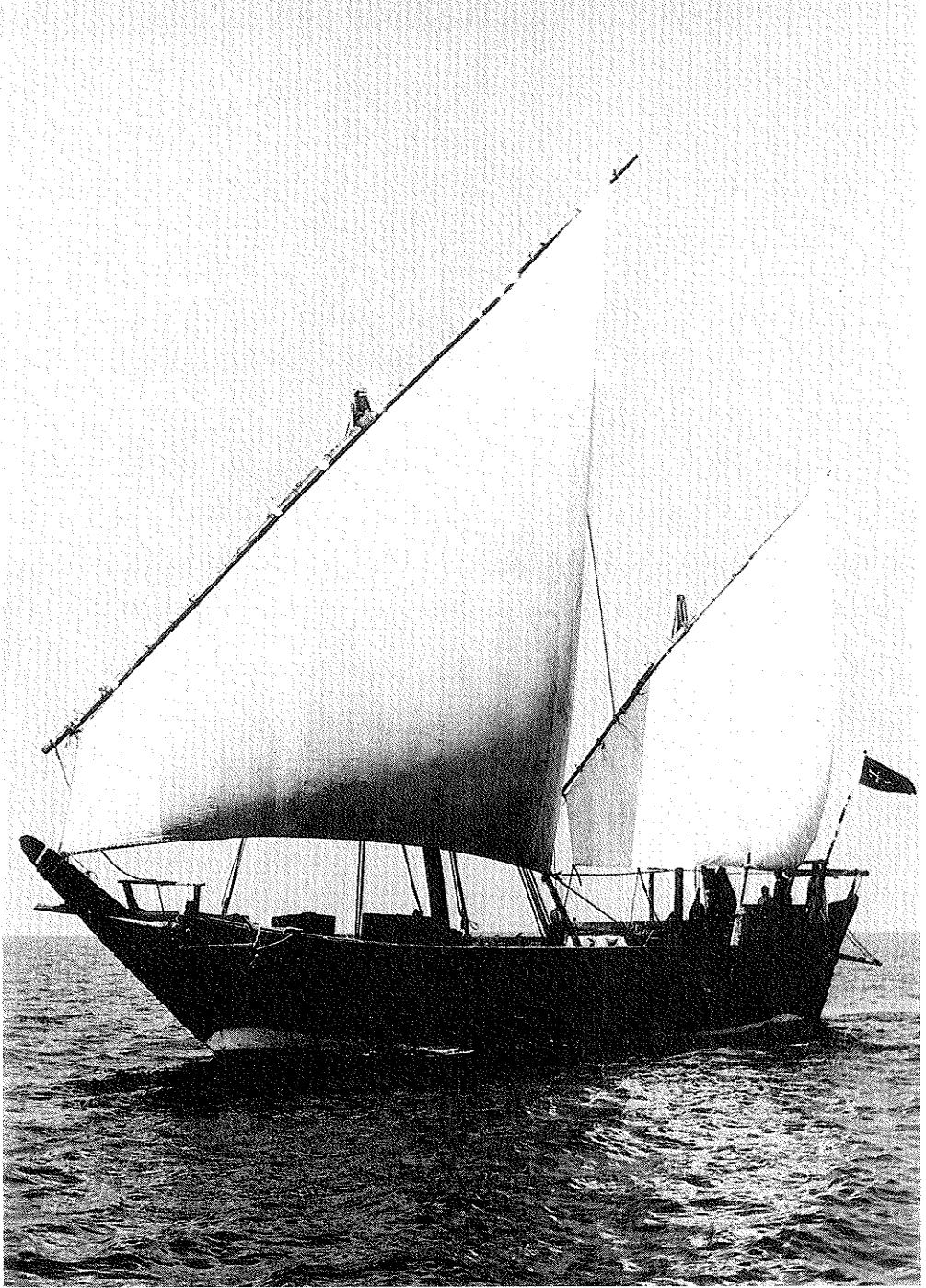
اما سنة «الطفحة» موضوع اليوم فهي التي صادف مرورها في عام ١٩١٢ نتيجة الخير، والرخاء الاقتصادي الذي عم ارجاء الكويت ففي ذلك العام بلغ عدد السفن التي ابحرت للغوص نحو ٨٠٠ سفينة من مختلف الانواع، عمل على ظهرها نحو ٣٠ الفا من رجال البحر بمختلف مصنفاتهم البحرية، كما بلغ اجمالي دخل محصول اللؤلؤ ما يزيد على ٦ ملايين روبية. اما عدد سفن السفر الكويتية بمختلف انواعها في ذلك العام فبلغ عددها نحو ٢٠٠ سفينة وعدد افراد بحريتها ما يقارب من ٦٠٠٠ بحار، اما اجمالي دخل حمولتها من البضائع «الاموال» في رحلة الذهاب والاياب فزاد عن مليون روبية.

سنة الطفحة كانت لها مظاهر نتيجة هذا الرخاء الذي عم الجميع وفي مايلي ملامح للانعكاسات المباشرة وغير المباشرة لتلك السنة:

- من واقع تحليل الارقام المبينة اعلاه يتضح ان الغالبية العظمى من سكان الكويت يعملون بالمهن بحرية المختلفة، سواء المتعلق منها بالغوص او السفر،

فعدد العاملين ٣٦ الفا يعد رقما كبيرا من مجموع تعداد السكان البالغ نحو ١٠٠





الف، هذا اذا اضفنا ارقاما اخرى من تعداد اصحاب المهن المساندة لهذا النشاط مثل: صناع السفن «القاليف» واصحاب «العمائر» وهم المتخصصون في بيع لوازم اهل البحر المختلفة.

- حظيت الكويت بالمرتبة الاولى من ناحية جودة ومتانة وقوة وكبر حجم سفن الشراع البحري التي برع في صناعتها صناع السفن «القاليف» ويأتي بعد الكويت بالدرجة الثانية اهالي عمان.

- اجمالي الدخل البالغ أكثر من ٨ ملايين روبية من عائد «الغوص + السفر» فقط فتح ابواب الرزق لأهالي الكويت فسددت الديون وتحسن المستوى المعيشي وعم الرخاء.

- الرخاء الاقتصادي والمعيشي استقطبا الهجرات الوافدة للكويت برا وبحرا طلبا للرزق، كما شجعا سكان بادية الكويت وما حولها للانخراط في مهنة الغوص على اللؤلؤ، ونتيجة الخبرة اصبح عدد من رجالات البادية نواخذة غوص.

- تزايد عدد الاسواق التجارية التخصصية داخل المدينة من اثر مواكبة الرخاء الذي عم الكويت اذ بلغ عدد الاسواق نحو ٥٠ سوقا وكل منها نشاط يختلف عن التخصص الاخر.

- امتلكت الكويت اسطولا ضخما من السفن بلغ تعدادها ما يزيد عن الف سفينة قد اثار اهتمام وتخوف القوى الكبرى المتصارعة بالمنطقة من تحول الاسطول الى قوة عسكرية هائلة ولكن طبيعة المواطن الكويتي المسالم ابعدت تلك الشكوك.

- اثر هذا الرخاء وفدت الى المدن الهندية المختلفة جالية كويتية وفضلت الاقامة هناك لعشرات السنوات لتابعة نشاطها التجاري كما عمل لديها اعداد من المواطنين الكويتيين لتحسين وضعهم المعيشي.

- دخلت الكويت في ذلك العام فئة جديدة من فئات العملة الهندية الورقية المتداولة بالكويت من فئة ١٠٠٠ روبية لمواجهة حجم التعامل الكبير، فقبل سنة الطفحة كان المتداول لا على فئة ورقية هي ١٠٠ روبية.

هذا ولعل اعوامنا المقبلة تكون سنة «طفحة» على الكويت ليعم الخير والرخاء اكثر.



آخر صناع السفن الكويتية

الاخ الكريم عادل محمد العبد المغني

تحية طيبة وبعد،

لزاويتكم نكهة خاصة لمن أراد أن يشم رائحة الماضي، وأشد على يدك للاستمرار ومواصلة البحث في جوانب التراث الكويتي ليبقى نبراساً مضيئاً للأجيال القادمة، ومما أحزنتي قبل أيام قليلة وفاة صانع السفن الشراعية الكويتية القديمة الاستاد حسن عبدالله عبد الرسول القلاف، فهو كان آخر صناع السفن الكويتية ممن كانت له «عمارة» لصناعة السفن في قرية الدوحة في الكويت، وكان ضمن أربعة من «القلايف» انتقلوا من ساحل مدينة الكويت القديمة الى الدوحة عام ١٩٦٠ وهم: محمد بن عبدالله والأستاذ علي عبدالرسول، والأستاذ خليل بن راشد، والأستاذ حسن عبد الرسول، وظل الأخير ملازماً ومتواصلاً مع حرفة آبائه وأجداده طوال حياته، حتى داهمه المرض في الاسبوع الماضي وأجريت له عملية فتحسنت حالته الصحية ثم ساءت فجأة، فأسلم روحه الى خالقها في يوم الاربعاء ١٣/٥/١٩٩٨م عن عمر قارب ٧٦ عاماً، وكانت

مؤسسة

الكويت

للتقدم العلمي

قد طلبت منه

بناء سفينة

غوص من نوع

«البتيل»،

فيأشر العمل

بهمة ونشاط

ومد قاعدتها

وعمل على



هندسة بنائها لتصبح واحدة من أفضل سفن الكويت، ولكن ما إن اكتمل بناء جسدها الأساسي حتى وافاه القدر المحتوم تاركاً ما تبقى من صناع السفن في الكويت لاستكمال بنائها، وكان ينوي بناء سفينة من نوع «يوم غوص» بعد الانتهاء من صنع «البتيل» إلا أن المنية حالت دون الوصول الى الحلم الذي راوده قبل أن يعتزل المهنة لكبر سنه.

وعندما أستذكر المرحوم الاستاد حسن عبد الله عبد الرسول القلاف.. استذكر حرفة صناعة السفن الشراعية التي امتازت باللمسات الفنية وبالتفكير العلمي الابداعي، وكانت الكويت قد تبوأَت المركز الاول في صناعة السفن بالماضي وما زال صداها يتردد في مواني شبه الجزيرة العربية والهند وسواحل شرق افريقيا ولقد وصف القبطان الاسترالي أَلن فاليرز صناع السفن الكويتيين بأنهم «غير قادرين على صنع سفينة واحدة تخلو من الجمال» وفقك الله وسدد خطاك ودمت سالماً مع أطيب التمنيات.

د . يعقوب يوسف الحجري

● الأخ الكريم الدكتور يعقوب الحجري، له انجازات متميزة في جوانب التراث الكويتي العريق، فهو الاول بلا منازع بين الذين عكفوا على دراسة السفن الشراعية الكويتية دراسة فنية علمية تاريخية دقيقة، واصر بذلك عدة كتب ومراجع هامة منها كتاب «صناعة السفن الشراعية الكويت» وكتاب عن «يوم المهلب» وآخر عن «فتح الخير» ورابع عن نواخذة السفر الشراعي في الكويت، ولم تكن دراسته مريحة كما يعتقدها البعض في الجلوس ما بين الكتب والمراجع لأخذ حاجته منها، انما كانت دراسته دراسة ميدانية علمية مجهدة تخللها القياس والارقام والرسم الهندسي، والتتبع للجزئيات الدقيقة في السفينة، وعمل الدكتور يعقوب الحجري في ظل الاجواء الحارة والباردة وتقلبات الجو، لتتبع بناء السفينة منذ بدايتها الاولى وحتى اكتمال صناعتها ولم يكتف بالدراسات الميدانية في الكويت، فقام بعدة جولات لموانئ الخليج العربي والموانئ الهندية والشرق أفريقية للالتقاء بمن لهم علاقة أو صلة بالرواد الأوائل الكويتيين وكذلك البحث عن السفن الشراعية الكويتية القديمة بعد ان انتفت الحاجة اليها في مرحلة الخمسينات عندما باعها اصحابها وفي ظل محاولته في التشبث بالتراث حصل على



ضالته المنشودة بعد جهد مضمّن، فاكتشف «يوم فتح الخير» في احد موانئ الخليج العربي تتقاذفه الأمواج ولاحظ ما أصابه من اهمال بعد اسفاره السندبادية الطويلة، وذلك خلال أواخر الثلاثينات والأربعينات وبداية الخمسينات وعهده الذهبي ابان تولي النوخذة الحاج عيسى بشارة قيادته، فأثر على نفسه هذا الوضع واجرى اتصالاته مع المسؤولين في الكويت، وتم بالفعل التفاوض لشراؤه وسحبه للكويت وأجريت له الاصلاحات والترميمات المناسبة وها هو الآن «يوم فتح الخير» يقف شامخا في منطقة الدوحة كرمز من رموز التراث الكويتي، والفضل يرد لصاحبه رفيق الدرب في مجال البحث التراثي الاخ الدكتور يعقوب الحجّي، واترك المساحة لمقاتله عن أحد رواد صناعة السفن الشراعية في الكويت المرحوم الاستاد حسن عبد الله القلاف، فمع رحيله نكون فقدنا أحد رموز أهم حرفة تبوأت مركز الصدارة في الماضي، لا أطيل، علماً بأن الصورة المنشورة من تصوير الأخ يعقوب الحجّي وله الشكر والتقدير.

المرحوم علي عبد الله الأستاذ

ما قولك برجل من أهل الكويت امتهن حرفة منذ ان كان في العاشرة من عمره وحتى بلوغه الثمانين دون انقطاع؟ وما قولك برجل أجاد في حرفته هذه حتى اشتهر في الكويت وخارجها، ومع ذلك لم يزد هذا الاتواضعا وتسامحا وصبرا؟ وما قولك برجل تلازمه عشرين عاما متصلة فلا تكاد تسمع منه كلمة واحدة في ذم الآخرين، ولا كلمة واحدة



في مدح نفسه؟ وما قولك برجل يحفظ دقائق تاريخ الكويت البحري حفظ من عاشه وشارك في احداثه دون ان يعرف قيمته التاريخية كراوية؟ واخيرا ما قولك برجل كان آخر من تبقى من عمالقة صناعة السفن الشراعية في الكويت والخليج يدركه المرض، فيعد نفسه بالشفاء ومواصلة عمله خدمة منه لهذا الوطن وتراثه؟ ذلك هو صانع السفن الشراعية علي عبدالله محمد عبد الرسول الاستاد الذي غادرنا الى الابد قبل ايام.

يعرفه تجار ونواخذة وبحارة الكويت الذين عاشوا معه على تلك التربة الطيبة نفسها، فلما مات شعروا وكأن الكويت ذاتها تموت، كويت التسامح والامل والنية الصادقة والعمل المثمر البناء.

تزوج اكثر من مرة، ولم يشأ القدر ان يرزقه بطفل او طفلة ومات وهو يشعر بالحرمان من الذرية وكنت ألمح ذلك فيه احيانا، غير اني لم تكن لدي الشجاعة ان احب له حرمانه هذا فلست اجد من يكافئه في فنه وعلمه وتواضعه وانسانيته، حتى ولو كان ابنا له او بنتا من صلبه.

وفاجأه الغزو العراقي، فلزم وطنه بالرغم من الثكنات العسكرية التي احاطت بمنزله واصوات النيران والمدافع ودييب جنود الظلام بالقرب منه. وخضع للتفتيش العشوائي مرات حيث كان يظل واقفا امام كل نقطة، دون احترام لشيخوخته وخدماته وانسانيته، حتى الذي عطف عليه وساعده يقول له في اصعب الاوقات «الكويت هذه.. يا حجي علي اغسل ايديك منها» حتى من الله عليه بالتحريير، فشكر الله واخذ يردد «الكويت بلد مبروك، واهلها اجاويد، وشيوخها طيبون».

اخي العزيز،

في الكويت شوارع سميت باسماء اناس إما غرياء عن الكويت وتاريخها، او غابرون في الزمان السحيق فلم لانرى شارعاً باسم علي عبدالله عبد الرسول الاستاد وباسم غيره من الاستادية والنواخذة؟

لكنني اود ان انوه هنا بالدور الرائد الذي قامت به مؤسسة الكويت للتقدم العلمي بهذا الشأن حيث كرمت المرحوم قبل موته تكريماً جعله يلهج بالثناء على المسؤولين عن



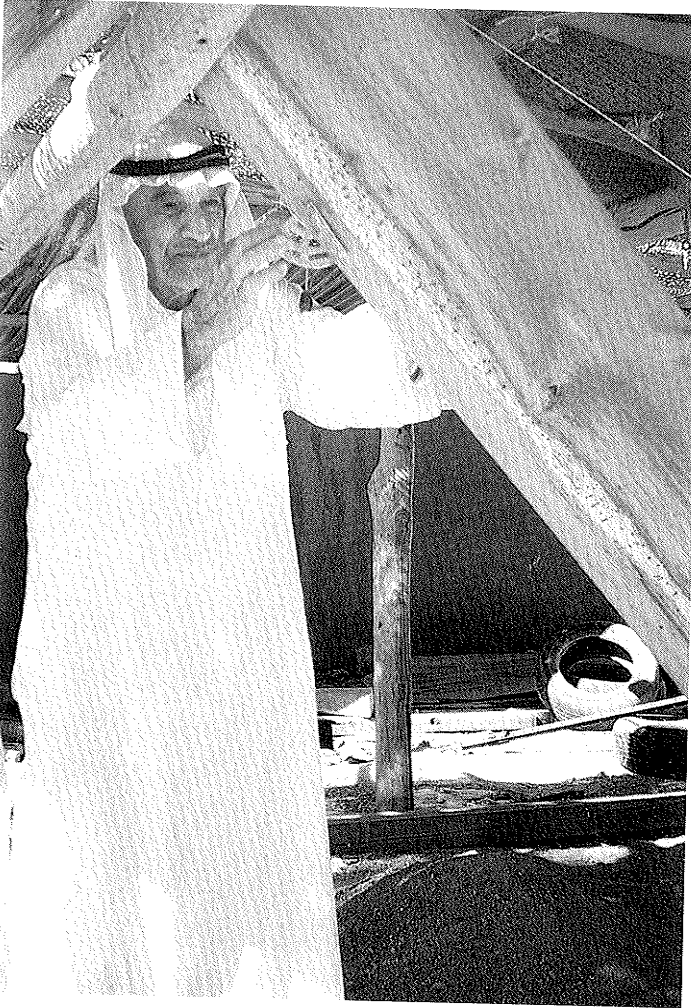
هذه المؤسسة، ويموت وقلبه عامر بالفرح والشكر لهم.
هذا ودعوتي الدائمة لك بالتوفيق في اعمالك.

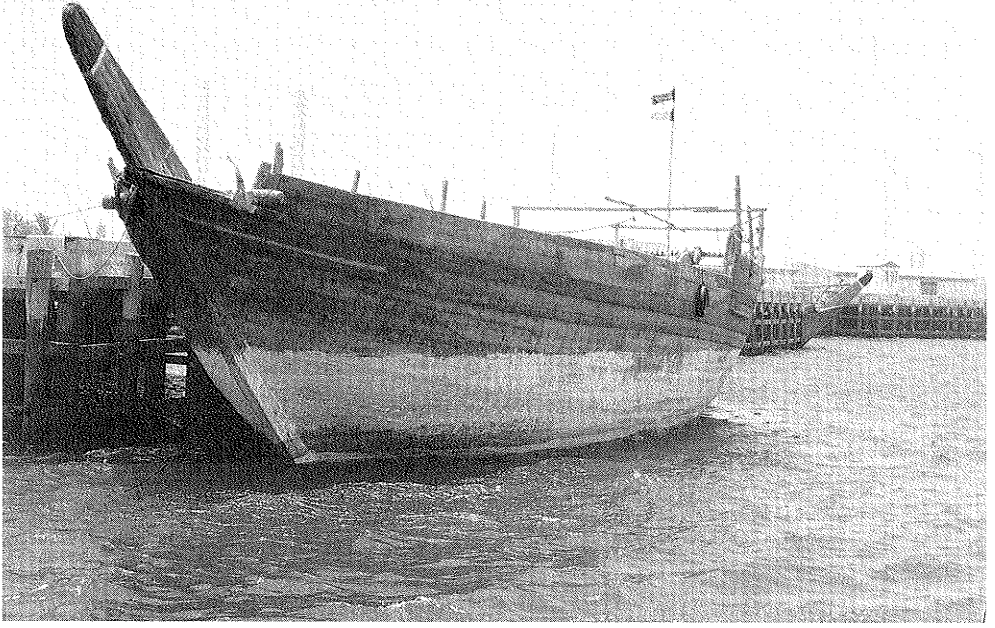
د. يعقوب يوسف الحجري

● رن جرس هاتفي وكان على الطرف الآخر الدكتور يعقوب يوسف الحجري، وبعد السلام والتحية، اخبرني ان لديه مقالة عن المرحوم علي الاستاد الذي توفي مؤخرا وكان رحمه الله من اشهر وكبار صناع السفن في مرحلة اواخر الثلاثينات، ومرحلة الأربعينات

فرحبت شاكرا بمقالة محدثي الدكتور الحجري، ومن محاسن الصدف أنني كنت باللحظة نفسها اكتب مقالة عن الموضوع نفسه ولم أخبر محدثي عن ذلك خوفا من أن يتراجع ويكتفي بمقالتي فله الشكر على ما خطه قلمه.

فالمرحوم علي عبدالله عبدالرسول الاستاد من مواليد «فريج البحارنة» بالحي الشرقي في مدينة الكويت القديمة عام ١٩١٤، وتعلم حرفة صناعة السفن منذ طفولته ونتيجة





احتكاكه بمن سبقوه في هذه المهنة، فساعدته الموهبة والخبرة على أن يصبح من أشهر صنّاع السفن الشراعية في الماضي، فالحديث عن شهرة الكويت التجارية وضخامة وكبر حجم اسطولها التجاري وما وصل اليه من مكانه بارزة فمن الانصاف أن يرد الفضل الى اهله وهم صنّاع السفن «القلاليف» اولئك الرجال الذين على سواعدهم وموهبتهم تم بناء وتشبيد الاساطيل والسفن الكويتية التي مخرت عباب البحر والمحيط ووصلت الى أبعد الأماكن، لقد برع «القلاليف» في الماضي واجادوا صناعة هذه السفن فهم الذين يخططون لرسم هيكلها وتنفيذ بنائها، كما امتازت مهنة «القلاليف» عن سائر المهن الاخرى بالابداع الفني والموهبة، فهم في الحقيقة الاساس ولولاهم لما ازدهرت تجارة الكويت ولولاهم لما حازت الكويت على المرتبة الاولى من بين دول الخليج العربي في صناعة السفن الشراعية، وتجدر الاشارة بأن المرحوم علي الأستاذ قد صنع بمعاونة مساعديه، اشهر السفن الكويتية الشراعية كما امتازت صناعته بالوقفة والمتانة فمن اشهر السفن الشراعية «بوم فتح الخير» المنشورة صورته.



وقبل الختام ندعو بالرحمة للمرحوم علي عبدالله عبدالرسول الأستاذ الذي توفاه الله بتاريخ ١٩٩٥/١٢/٦ كما وأشاطر واثني على اقتراح الاستاذ الدكتور يعقوب يوسف الحجى بأن تطلق الدولة على أحد شوارعها اسم المرحوم علي الاستاد، فمعظم نواخذة الكويت الاوفياء يدينون له بالفضل لما امتازت به السفن التي كان يصنعها من قوة ومثانة فذلك اقل واجب تقدمه لمن اخلص في خدمة الكويت. والشكر والتقديم للأستاذ الدكتور يعقوب يوسف الحجى لمشاطرته لي في الموضوع.

شيخ الاستاذية



أحتفل مساء اليوم «الاثنين ١٩٩٦/١/١٥ في ديوان الاستاد بمنطقة الدعية، بذكرى مرور خمسين عاما على منح جلالة ملك بريطانيا الملك جورج السادس عام ١٩٤٦ وسام ولقب «خان صاحب» للحاج المرحوم احمد بن سلمان الاستاد الذي فاقت شهرته كمهندس بارع في تصميم الاساطيل العملاقة ليس في الكويت فحسب بل مابين دول الخليج العربي قاطبة ويأتي منح ملك بريطانيا السابق للحاج احمد بن سلمان الاستاد، نظير عمل

كبير قدمه لدول التحالف عندما قام ببناء بوارج وجسور عائمة في منطقة شط العرب اثناء عمليات الحرب العالمية الثانية لتسهيل مرور الامداد والعتاد الحربي في بداية الاربعينات وستكون لنا عودة للخوض في تلك التفاصيل بعد تسليط الضوء على ضيفنا الذي لا اعتقد ان أحداً من جيل الماضي لم يسمع عن شهرة هذا الرجل.



المرحوم احمد بن سلمان الاستاد من مواليد فريج البحارنة في مدينة الكويت القديمة عام ١٨٨٤ وهو من اسرة لها شهرتها في صناعة الشراعية الكويتية فوالده المرحوم سلمان الاستاد كانت لديه «عمارة» في الحي الشرقي، تخصصت في صناعة السفن السفن بمختلف احجامها وانواعها فمنها «الجالبوت والبتيل والشوعي والسنبوك» وهي من السفن المستخدمة للغوص على اللؤلؤ اما سفن الشراع البحري فمنها «البغلة والغنجة والبقارة واليوم» فتعلم المرحوم «الاستاذ» احمد بن سلمان صناعة السفن من والده وتنامت المهنة والخبرة لديه حتى اصبح «فلته زمانه» لا ينافسه احد من صناع السفن، فمن السفن العملاقة التي صنعها «مركب» المرحوم احمد الغانم وهي سفينة كبيرة واسميتها بالمركب لثبها بالباخرة في حجمها اذ بلغت حمولتها نحو ٥٢٥ طنا، فالحمولة تعادل ضعف ما تحمله سفن الاسفار الكويتية في رحلاتها المعتادة، وتأتي ايضا شهرة «شيخ الاستادية» الاستاد احمد بن سلمان من قوة ومثانة صناعته للسفن العملاقة

التي وصلت الى معظم الموانئ والمدن الهندية والشرق افريقية فضيفنا قام ببناء العشرات من سفن الغوص والسفر لاشهر العائلات الكويتية في مجال تخصصها سواء بالغوص او السفر او التجارة فمن تلك الاسر: آل الصقر آل الغانم، آل المرزوق، آل سيف والرومي، آل النصف، آل العسعوسي، آل القطامي، آل الناصر، آل بورسلي، آل القضيبني، آل الخرافي، آل العثمان، آل غيث آل بونيان، آل ياقوت، آل معرفي، آل العبد الرزاق، آل المضيف آل بوخضور، آل المناعي وغيرهم الكثير.





اما قصة منح الوسام التي اشرنا اليها في البداية حسب شرح الاخ براك عبد المحسن الاستاد بالاوراق والوثائق التي ارفقها فيقول: ان اي صانع للسفن في الكويت يقوم بصنع سفينة لتأجر كويتي او تاجر لؤلؤ بحريني او غيرهما، فان ذلك امر طبيعي لا يثير اي تساؤل ولكن ان ترى هذا «الاستاد» الذي كان للتوقد انتهى من صنع «بوم» او «سمبوك» او «جالبوت» وهو يوقع عقدا، ولكن هذه المرة ليس لصنع «بوم» آخر لتاجر توسعت تجارته او «جالبوت» بديل لآخر ابتلغته عاصفة، انه عقد فريد من نوعه، انه لبناء بوارج وسفن وخزانات ماء خشبية لقوات دولة عظمى ارادت ان يكون لها تواجد في منطقة الخليج العربي، انها القوة الجديدة لدول التحالف، كان ذلك في بداية عام ١٩٤٢ والمهمة لعبور الآليات العسكرية والعتاد الحربي لمنطقة شط العرب الضحلة المياه، للوصول الى الاهداف العسكرية.

ولم يكن يدور في خلد الكويتيين الذين كانوا يتناقلون الاخبار القليلة التي تصلهم عن سير المعارك بين الحلفاء ودول المحور، أن هناك مهمة ستوكل لهم، اذ لفت الانكليز «بواسطة المعتمد البريطاني في الكويت» نظر الاميركان الى ان الكويتيين بارعون في



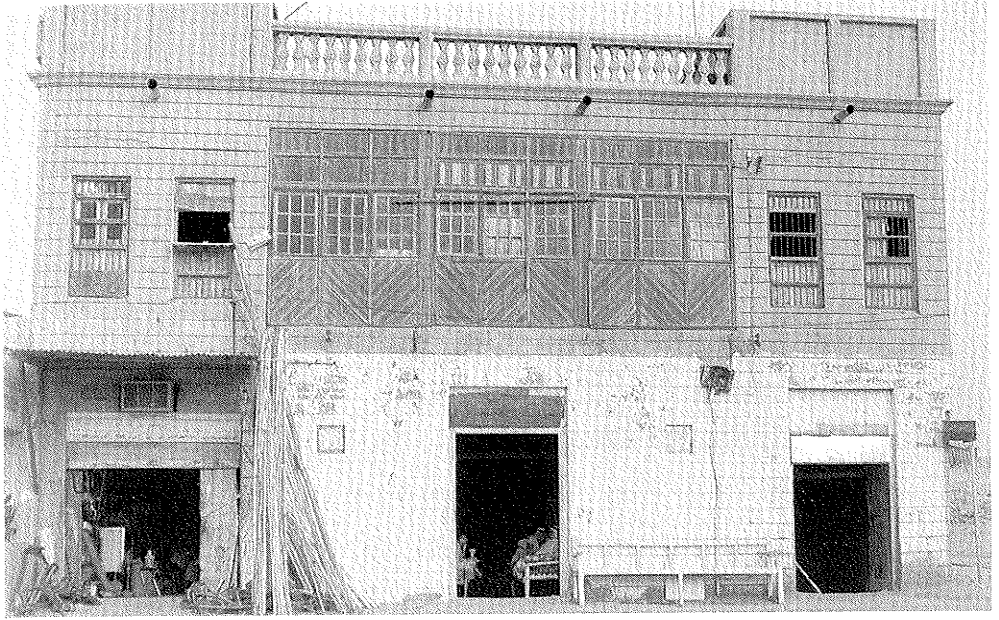
صناعة السفن ولهم شهرتهم في هذا المجال ويستطيعون انجاز المهمة على خير ما يرام وكان ذلك اذ تحدث الانكليز والاميركان مع المغفور له الشيخ أحمد الجابر الصباح، حاكم الكويت آنذاك، عن امكانية ان يقوم صناع السفن الكويتيون بانجاز ما يطلب منهم وكان لمعرفة الشيخ أحمد بما وصلت اليه تلك الصناعة من شهرة والثقة بها وبصناعتها ان جاء رده بالايجاب وطلب من الشيخ ان يرشح ويزكي صانعا، ولأنه كان يرى ان ذلك الطلب لايحتمل المجازفة بأي صانع آخر، فاختر ورشح الحاج احمد بن سلمان الاستاد للقيام بهذه المهمة لسمعته الطيبة وشهرته وبراعة فنه، وتم توقيع عقد بين اميركيين ممثلين عن شركة «فولي براذر وسبنسر» والحاج أحمد بن سلمان الاستاد كي يصنع لهم اعدادا مختلفة الاحجام من البوارج وتوالت العقود بانجاز الدفعة الاولى ليصل ما قام بينائه الى ١٢٠٠ بارجة تقريبا و ٦٠ سفينة مختلفة الاجسام اضافة الى ٥٠٠ خزان ماء خشبي. ولم يكن ما كان قد انجزه احمد بن سلمان بمفرده لولم يكن وراءه صناع مهرة «قلاليف» فهم شعلة من النشاط وكانوا مثار إعجاب وانبهار الانكليز والاميركان رغم قلة الامكانيات، لقد حققت القوات المتحالفة أهدافها العسكرية ضد دول المحور وعبرت على تلك البوارج التي استخدمت كجسور عائمة للآليات والعربات والمعدات الثقيلة، فتلك الملحمة قد سطرتهما السواعد السمراء من أبناء الكويت بمنح أحد أعلام صناع السفن وأسميه بما يستحقه «بشيخ الاستادية» ذلك الوسام الرفيع تقديرا من دول التحالف لاحد أبناء الكويت في عام ١٩٤٦، والرحمة والمغفرة لضيفنا الذي توفاه الله في عام ١٩٥٩ والشكر والتقدير للاخ الكريم براك عبدالمحسن الاستاد الذي زودني بمجموعة من الصور والوثائق والاوراق التي كانت خير معين لي .

العمائر

قد يظن ابناء الجيل الحالي بأن «العمائر هي جمع «عمارة» التي تستخدم كمبان سكنية او تجارية، ولكن الواقع عكس ذلك تماما .

«فالعمائر» قديمة جدا ضاربة اطنابها توغلا منذ ايام الغوص والسفر في الماضي فهي اشبه ما تكون على شكل محلات منتشرة على امتداد ساحل البحر «السيف»، وتحتوي على لوازم اهل البحر وعلى بعض المواد المستخدمة في البناء. وضم حي القبلة





والشرق الكثير من «العمائر» على امتداد البحر وأشهرها بالحي القبلي هي: «عمارة الصقر»- «عمارة ثيان الغانم» - «عمارة العثمان» - «عمارة أحمد الخرافي» - «عمارة العبد الجليل» - «عمارة الغنيم». أما عن أشهر «العمائر» في الحي الشرقي فهي: «عمارة النصف» - «عمارة بن خميس» - «عمارة العيسى» - «عمارة معرفي» - «عمارة شاهين الغانم»- وزاول أصحابها بيع المواد المستخدمة في بناء السفن كان أهمها عدة أنواع من الأخشاب التي تدخل أساسا في بناء السفن مثل «الساج والفيني» وبعض الأنواع من الألواح وأيضا خشب الصواري «الدقل» بالإضافة إلى مواد «الصل والثونة» التي تستخدم في طلاء السفن وتشكيلة أخرى متنوعة من الحبال وأيضا أنواع من الأخشاب الرفيعة والطويلة تعرف بالمرادي» كما تباع في «العمائر» بعض المواد المستخدمة في تسقيف البيوت الكويتية القديمة مثل «الجدل والباسجيل والبواري». وظلت هذه المحلات تمتد احتياجات أصحاب السفن والبنائين الكويتيين بالمواد اللازمة حتى بداية الخمسينات عندما انتفت حاجة الكويت من هذه المواد فحوّلها أصحابها إلى مجال تجارية، والبعض منهم حوّلها إلى بيع مواد أخرى مغايرة للتخصص السابق فعندما حلت فترة بداية الستينات تطاولت معاول الهدم على جميع هذه «العمائر» إلا عمارة واحدة هي «عمارة العيسى».



هذا وتجدر الإشارة بأن «العمائر» اتخذت أيضا شكل مجالس يرتادها النواخذة واصحاب السفن والتجار للتباحث في الامور المرتبطة باعمالهم التجارية كما يجلس فيها كبار السن من النواخذة بعد عجزهم من ركوب البحر.

الصورة بالمناسبة مهداة من الاخ المقدم عيسى محمد ناصر عبد اللطيف العيسى «لعمارة العيسى» الكائنة بالحي الشرقي في «فريج بن خميس» على ساحل البحر مباشرة امام وزارة الخارجية حاليا، وتاريخها قديم جدا قبل انشاء مسجد بن خميس في عام ١٧٧٢ وتم تجديدها لاكثر من مرة، وتعتبر الوحيدة التي ما زالت صامدة امام الزحف العمراني وكان النواخذة المرحوم محمد ناصر عبد اللطيف العيسى قد توارثها عن جده النواخذة عبد اللطيف بن عيسى وكان يجلس فيها يوميا وكنت اشاهده كل صباح في الشارع المحاذي لها حتى عام ١٩٩٢ في السنة التي انتقل خلالها الى رحمة الله فاقفلت «العمارة» ابوابها، وقبل ان ازجي شكري لاهداء الاخ عيسى محمد ناصر عبد اللطيف العيسى وبودي ان اطلب منه بذل قصارى جهده في سبيل المحافظة على «العمارة» فهي الاخيرة بتاريخ الكويت البحري اضع الى ذلك انها تراث هام لا يعوض بأي ثمن.



صور مراحل بناء السفن

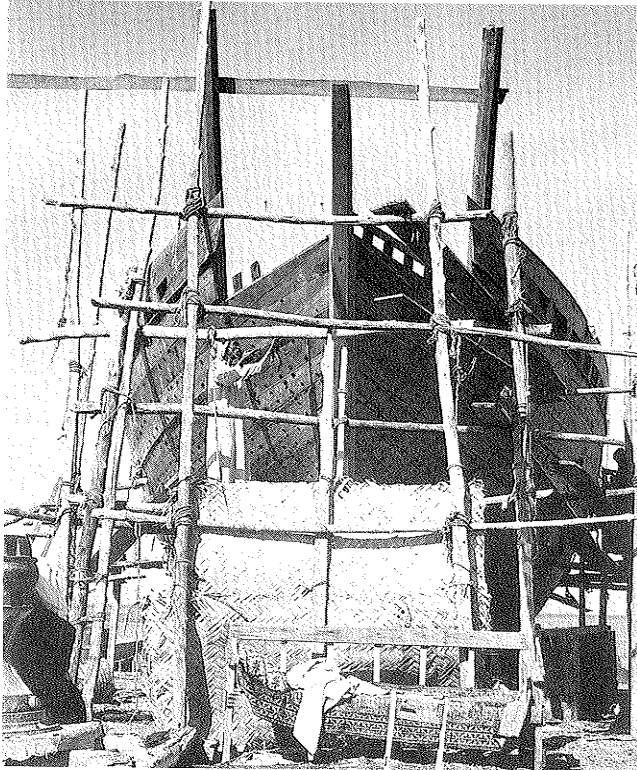


الاخ حسين علي القلاف، احد احفاد «القلاليف» صناع السفن في الماضي، ارسل للزاوية مجموعة من الصور تعبر عن مراحل بناء السفن. وسبق لنا في حلقات سابقة متعددة تسليط الضوء على مهنة «القلاليف» التي تعتبر من المهن والحرف البارزة في الاقتصاد الكويتي القديم سواء كونها فنا راقيا وهندسة بارعة في تصميم وبناء الاشكال المختلفة من السفن الكويتية المتعددة الاغراض والاحجام، او لكون هذه الحرفة هي اساس وعماد اقتصاديات الكويت ولولاها لما تصدرت الكويت وتبوات المرتبة الاولى بين دول الخليج العربي في هذه الصناعة.

وتأتي صدارة الكويت في هذا المجال من متانة وقوة ونوعية السفن والاساطيل التي حازت على رضا وثقة تجار الكويت ونواخذتها.

اشكر الاخ حسين القلاف على ارساله الصور ويسعدنا نشرها، وان كان لدي تعليق





على الموضوع فمن المناسب ان تنشئ الدولة «متحفا بحريا» يضم كافة اشكال ونماذج السفن الكويتية القديمة وشرح استخداماتها واغراضها المتعددة بالاضافة الى شرح اسماء اجراء السفينة وايضا عرض الادوات الخاصة المستخدمة في بناء السفن وشرح طرق استخدامها وفي الوقت نفسه بناء نماذج مصغرة من تلك السفن بأسعار مناسبة لبيعها الى زوار المتحف.



صناعة السفن



اشتهرت الكويت في الماضي بتاريخها البحري، فكان البحر هو الرزق والخير للكويت قاطبة، فمن البحر قامت حرفة صيد السمك وصناعة ادواتها ومن اعماقه استخرجت اللؤلؤ وبواسطته ازدهرت تجارة الكويت مع العديد من موانئ ودول الخليج العربي بل تعدت ذلك الى موانئ الهند وشرق افريقيا، ولولا السفن لما قامت حرفة صيد السمك وصيد اللؤلؤ والتجارة البحرية.

السفن الكويتية القديمة

امتازت في متانتها وقوة صنعها وسرعتها في الابحار والفضل يعود الى «القلاليف» وهم اولئك الرجال الذين على سواعدهم وموهبتهم تم بناء وتشبيد الاساطيل والسفن





الكويتية التي مخرت عباب البحر والمحيط ووصلت الى ابعد الاماكن لقد ابدع «القلاليف» في السابق في صناعة هذه السفن فهم الذين يخططون لرسم هيكلها وتنفيذ بنائها واجادة صنعها، كما وقد امتازت مهنة «القلاليف» عن سائر المهن الاخرى بالابداع الفني والموهبة فهم الاساس ولولاهم لما ازدهرت تجارة الكويت وما ارتفعت معدلات وعوائد محصول اللؤلؤ.

وكان هناك بالسابق تخصص في انواع السفن التي يصنعها «القلاليف» فمثلاً سفن الغوص على اللؤلؤ تكون صغيرة الحجم وانسيابية ومنها «الجالبوت» و «السنبوك» و«الشوعي» اما سفن التجارة «السفر» فتمتاز بكبر حجمها وقوة صنعها وسرعتها في الابعار ومنها «البوم» و«البغلة» و«البقارة». ولا يغفل الذكر قبل الختام بأن عائلة «القلاليف» هي التي اشتهرت بالسابق في هذه الصناعة.



الأسطول التجاري الكويتي

ايام الطفولة، في الخمسينات كنت اجيل ناظري دائما بالمراسي (النقع) المنتشرة على ساحل البحر (السيف) وأتفحص السفن الراسية واحدة واحدة، وأسأل بين الآونة والاخرى الوالد، اطال الله عمره، عن استخدامات كل سفينة وتأتي الاجابة شاملة ووافية ومع تكرار الاسئلة، رسخت الاجابة واستطعت ان اتعرف على اختصاصات كل الانواع بمنتهى السهولة واليسر. وبعد مرور بضع سنوات تقاعدت السفن عن العمل، سواء كان ذلك المخصص منها للغوص مثل (الشوعي) و (الجالبوت) و (السنبوك) و (البتيل) او الاكبر حجما للاسفار التجارية البعيدة مثل (البوم) و (البغلة) و (الغنجة) وغيرها من النواع، وكانت تلك السفن قد بدا عليها الهرم والكبر والعجز لاهمالها دون صيانة وترميم، واصبح الموج يتلاعب بها يمينة ويسرة ويكاد يقول لها، «ان عهدك الماسي قد انتهى وعليك بالرحيل»، وفعلا ما هي الا سنوات قليلة حتى تلاشت السفن تدريجيا فتحطم ما تحطم منها ويبيع معظمها لتجار من خارج الكويت. وكان من خلال مشاهداتي السابقة، شدني في الحقيقة من بينها النوع المعروف بـ (البوم) لجمال مظهره وانسيابية شكله ومتانة صنعه، اضع الى ذلك كبر حجم حمولته وسرعته في الابحار، لذا فحاز (البوم) على المرتبة الاولى بلا منازع من بين انواع السفن الكويتية، ليس ذلك فحسب بل ايضا من بين صناعات السفن الاخرى بدول الخليج العربي.

الكويت في الماضي امتلكت اسطولا تجاريا ضخما وصل عدده في عام ١٩١٠ الى نحو ٨٥٠ سفينة عمل على ظهرها بالمعدل التوسط للسفينة الواحدة ما بين ٤٠ - ٩٠ من رجال البحر الأشداء، عدا سفن الغوص وسفن صيد السمك التي وصل عددها الى المئات. انما حجم الاسطول التجاري نتيجة كبر حجمه وكثرة عدده اثار انتباه القوى الكبرى المتصارعة في المنطقة آنذاك، وكان تخوفهم من تحول الاسطول التجاري الضخم الى قوة عسكرية تهدد دول المستعمرات ومناطق النفوذ، ولكن اهلنا في الماضي مسالمون يبحثون عن الرزق الحلال من جوف الخضم المجهول في اعماق البحر وينتزعون الرزق الحلال من بين افواه الاسماك المفترسة، وسادتهم في اسفارهم الموج وغطاؤهم السماء اثناء رحلاتهم السندبادية، ويعلم الله معاناتهم وصدق نواياهم، فهم يعلمون ان الرزق الحلال لا يأتي الا بحسن النوايا والمثابرة والاجتهاد لا من السطو والقرصنة، ولذا اتسع



نشاط الكويت التجاري وأيقنت دول المستعمرات بان الاسطول التجاري الكويتي رغم ضخامة عدده لا يشكل ادني خطر وحاز على ثقة وتقدير الجميع، ويسجل التاريخ دور الاسطول الكويتي اثناء سنوات الحرب العالمية الاولى بالاضافة الى الثانية في تمويل موانئ الخليج بالمواد الغذائية بعد ان فرضت البحرية البريطانية الحظر على جميع السفن من المرور بالخليج من اية جنسية كانت عدا سفن الاسطول الكويتي، فسمح لها بالمرور والتتقل بمنتهى الحرية.

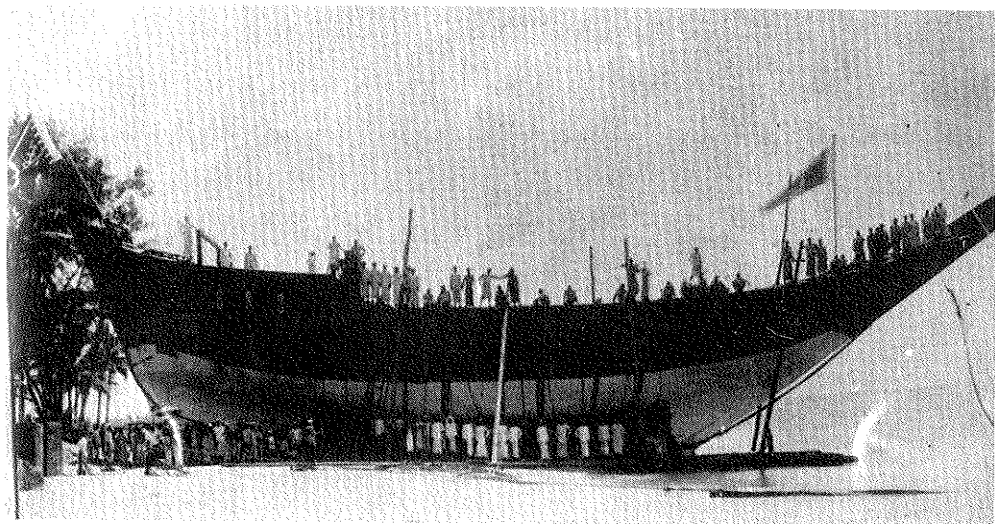
الحديث في هذا الموضوع طويل ومتشعب وذو شجون، انما تعينني الصورة المنشورة، فرغم مشاهداتي للسفن الكويتية القديمة على الطبيعة في الماضي او من خلال التسجيلات المرئية والصور في الوقت الحاضر، فلم اشاهد في الحقيقة سفينة بكبر حجم السفينة المنشورة اليوم، ويمكن الاستدلال على ذلك بملاحظة الصورة والاشخاص المنتشرين فوق سطح السفينة وفي اسفلها. وهي بالمناسبة لسفينة كويتية، كما يبدو من علمها المرفوع على ظهرها، انما لم يكن التقاط الصورة في الكويت، ويؤكد ذلك وجود الاشجار العالمية حول السفينة فموانئ الكويت بالماضي (النفق) وما حولها لا يوجد فيها اشجار.

وقبل الختام لابد من كلمة تسجل بحق (القلاليف) وهم صناع السفن، فلولاهم لما تقدمت صناعة السفن الشراعية الكويتية في الماضي، ولما وصلت الاساطيل الكويتية العملاقة لهذه الشهرة وحيازها على المرتبة الأولى بلا منافس، ف (للقلاليف) الشكر والتقدير.

يوم معرفي

نشرنا مقالة عن الاسطول التجاري الكويتي، وتحدثنا فيها عن حجم الاسطول الضخم ونشاطه التجاري المميز، وما وصل اليه من سمعة طيبة بفضل اخلاقيات نواخذته وبحارته الشجعان التي اثارت اعجاب الجميع وتقديرهم هذا كما تضمنت المقالة صورة ليوم كويتي قديم اثار اعجابي لفخامته وجمال مظهره وتمنيت في قرارة نفسي لو ان لدي معلومات عن السفينة المنشورة صورتها، ولو حتى اول الخيط اسمها. فالمعلومات - في الحقيقة - المتوفرة قليلة جدا. انما بعض الاسر، وبالاخص التي تحتفظ بصور السفن التي (تتوخذ) عليها افرادها، استطاعت ان توثق بعض المعلومات.





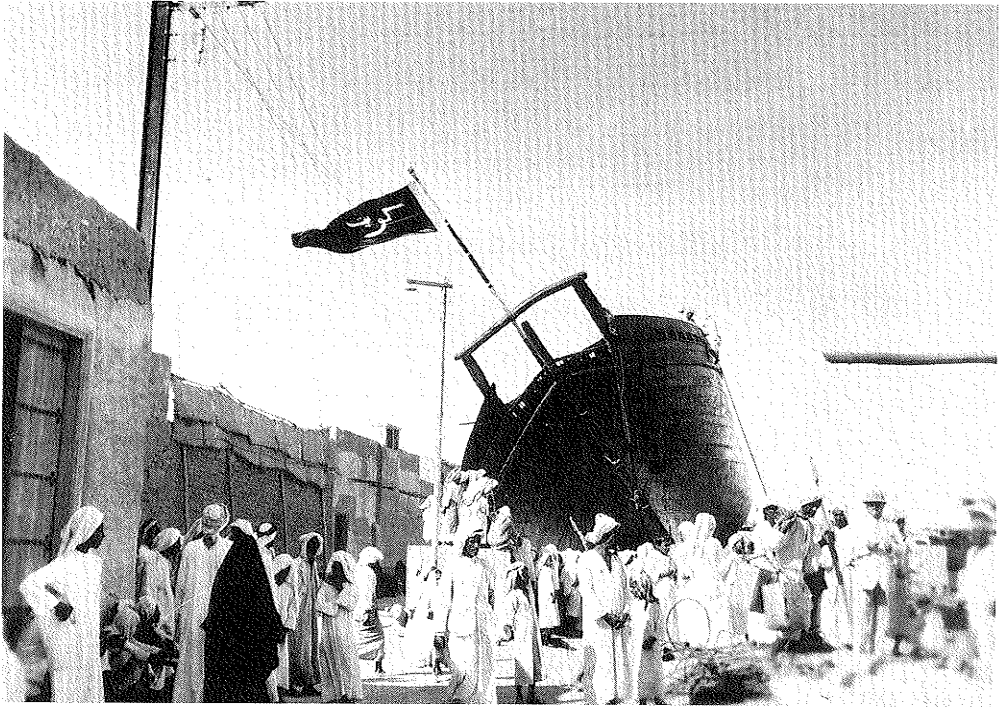
بالمناسبة عند نشر موضوع (الاسطول التجاري الكويتي) اتصل السيد الفاضل عدنان معرفي، وافادني ان صورة السفينة المنشورة هي (لبوم المحمدي) المملوك لعائلة معرفي. فالعائلة الكريمة لها تاريخ طويل بالبحر، وهم ملاك لعدد من سفن الشراع البحرية العملاقة التي وصلت الى شواطئ ومدن الهند والنيبار وشواطئ شرق افريقيا. فبوم المحمدي معروف في ماضي الكويت. وسبق ان حدثني عنه العديد من نواخذة الكويت لكبر حجمه وقوته واتساع حمولته، فهو من السفن المشهورة في الماضي وركب عليه العديد من نواخذة وبحارة الكويت ويعود تاريخ بنائه لعام ١٣٣٦ هـ الموافق ١٩١٦ م. ولكن لم يصنع في الكويت بل في مدينة (كاليكوت) الهندية باشراف المرحوم علي حسين معرفي وتبلغ حمولته ٦٠٠٠ (ستة آلاف (مَن))، والمن وحدة وزن من التمر ويعادل (المن) الواحد نحو ٧٥ كيلو غراما. ويقل (بوم المحمدي) على ظهره في رحلاته الاعتيادية نحو ٦٠ بحارا هم طاقم السفينة، ويحسب هذا العدد في تعداد السفن الكبيرة.

نشكر بالمناسبة الاخ عدنان معرفي لتزويدنا بالمعلومات الأساسية.

محمل الخير

الأخ ناصر البدر، أرسل لنا صورة قديمة يعود تاريخها لعام ١٩٣٩، وأخبرني بأنها لجانب من (نقعة البدر) في منطقة القبلة، و (النقع) جمع (نقعة) وهي عبارة عن مراسٍ





صغيرة للسفن وكان في ماضي الكويت نحو ٢٥ (نقعة) تمتد على طول شواطئ المدينة ابتداء من (دروازة) المقصب بالحي القبليّ وحتى الجهة المقابلة لقصر دسمان بالحي الشرقي.

لفت نظري في الصورة كبر حجم السفينة الكويتية، ومن المرجح ان تكون من النوع الذي يعرف (بالغنجة) أو (البغلة) اللتين تستخدمان في الأسفار التجارية البعيدة الى الهند وشواطئ شرق افريقيا. ومما تجدر الاشارة اليه بأن الكويت بالماضي قد كسبت شهرة كبيرة من بين دول المنطقة في صناعة السفن التي تعددت أنواعها وأشكالها وأحجامها وذلك وفق الاستخدامات المختلفة سواء كانت لصيد السمك او للغوص على اللؤلؤ او للأسفار التجارية. ويرع بهذا الخصوص (القلاليف) جمع (قلاف) وهم صناع السفن وأجادوا هندسة وبناء السفن بمنتهى القوة والمتانة والسرعة في الابحار فاستحق (القلاليف) كل تقدير واحترام ولولاهم لما ازدهرت الحياة الاقتصادية وتجارة الكويت في الماضي.

ومما لفت نظري بالصورة تجمع الاهالي حول السفينة، مما يدل على انها جديدة

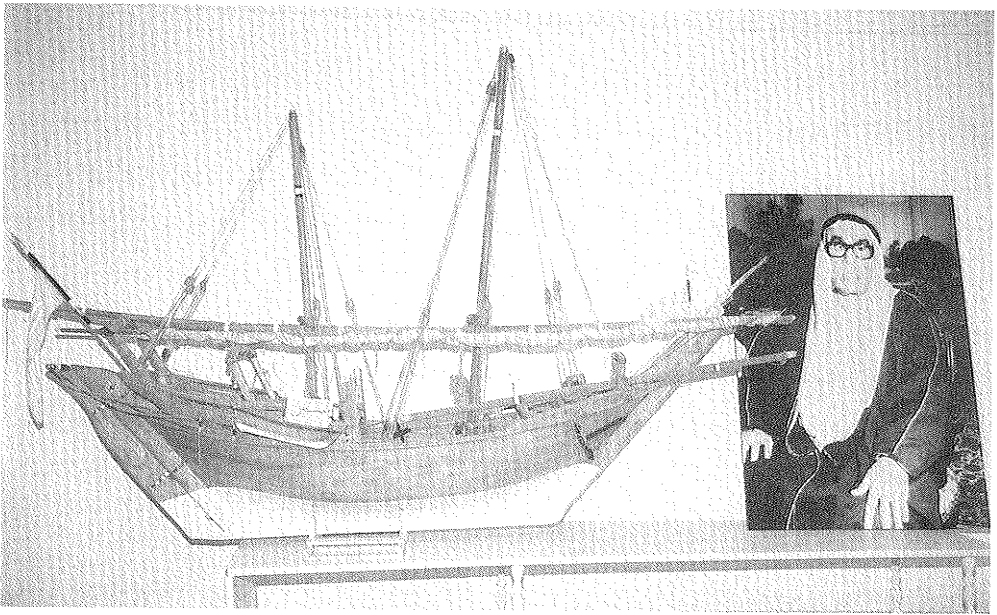


وجار انزالها في (النقعة) ومما يؤكد حداثة صنع السفينة هو عدم رفعها للصاري (الدقل) فيكون تثبيته بعد انزالها الى (النقعة) وذلك لتجهيزها للأسفار التجارية البعيدة.

لفت نظري ايضا الى يمين الصورة تواجد القنصل البريطاني المعتمد دكسون مما يدل ذلك على اهمية هذا الحدث بمشاركة الاهالي في احتفالهم.

يوم تيسير

بصحبة الاخ الكريم جار الله حسن الجار الله، استضافنا ديوان النوخة المرحوم عبد الوهاب عبد العزيز العثمان، ورحب بنا افراد العائلة الكريمة اجمل ترحيب كعادة ابناء الكويت الكرام، باستقبال ضيوفهم، واشعروني في الحقيقة بأني صاحب البيت وهم الضيوف. وكان لي بهذه المناسبة حديث مباشر مع السيد عثمان عبد الوهاب العثمان، احد رجالات البحر لمحاورته عن «يوم تيسير» فالعائلة اولا لها ارتباط وثيق بالبحر منذ القدم وظهر منها نحو ١٥ من نواخذة الشراع المشهورين، كما امتلكت عددا من «الابوام» منها: امواج (الاول) وامواج (الثاني) وفتح الرحمن وغيرها من السفن.



انما ضيف حلقة اليوم «يوم تيسير» فالسفينة لها تاريخ طويل بالبحر امتد لمدة اكثر من ٤ عقود، فتاريخ بنائها يعود بنا الى عام ١٩١٤، عندما قام بينائها مجموعة من «قلائف» الكويت باشراف الاستاذ المشهور حسين بن منصور، واقيم للسفينة احتفال عند تدشينها وانزالها للبحر حضره حاكم الكويت انذاك المغفور له الشيخ مبارك الصباح، وتيمنا بها اطلق عليها الشيخ مبارك اسم «تيسير» وظل الاسم ملازما لها طوال تاريخها البحري.

تولي قيادة «يوم تيسير» خلال اسفاره الطويلة نخبة من نواخذة الكويت، منهم مجموعة من نواخذة عائلة العثمان، بالاضافة الى مجموعة من النواخذة الاخرين. فاول من تولى قيادته مؤسس العائلة النواخذة عبد العزيز العثمان وبعده تولى القيادة ابن اخته النواخذة عبد اللطيف سليمان العثمان ثم. اخوه النواخذة محمد سليمان العثمان، واخيرا النواخذة المرحوم عبد الوهاب عبد العزيز العثمان وتوخذ على «يوم تيسير» لمدة ١١ سفرة وذلك حتى عام ١٩٤٢ .

أما النواخذة الاخرون، فمنهم النواخذة درياس العمر لمدة خمس سفرات، وبعده النواخذة ابراهيم المشعل لثلاث سفرات، وبعده النواخذة راشد المبارك لسفرتين، واخيرا النواخذة ابراهيم بن شايح لمدة خمس سفرات وذلك حتى تقاعد اليوم عن رحلاته التجارية في منتصف الخمسينات، عندما انتفت حاجة الكويت الى نقل بضائعها التجارية بواسطة سفن الشراع البحري. بلغت حمولة اليوم ٤٠٠٠ (اربعة الاف) «مَن» وهي وحدة وزن من التمر، حيث يعادل «مَن» الواحد نحو ٧٥ كيلو غراما وكان يقل اليوم على ظهره بالمتوسط في رحلاته الاعتيادية من افراد الطاقم (البحرية) نحو ٤٠ بحارا وهم المكلفون بكافة الاعمال على ظهر السفينة من تحميل البضائع (الاموال) وتنزيلها ورفع الشراع وتنزيله والعمل بما يعهد اليهم من امور تحت راية مساعد النواخذة (المجدمي العود).

«يوم تيسير» قام بعشرات السفرات الى موانئ الهند والنيبار وجنوب الجزيرة العربية، فعند بداية الموسم في الشهر العاشر بعد تجهيز السفينة بما يلزم تبحر رويدا رويدا من «نقعة العثمان» الواقعة بالحي القبلي، وجمهرة الاهالي المحتشدين على رصيف النقعة بلغت اشدها قد جاءوا لتوديع احبائهم واهاليهم، وفي غمرة هذا الصخب يرفع «الشراع العود» وفق ايقاعات قرع الطبول وصوت مطرب السفينة الشجي (النهام)



واهازيج واغاني البحارة تثير الحماس في النفوس والرغبة والسرعة في انجاز العمل وعندما تصل السفينة الى منطقة شط العرب يتم تحميلها بالتمور وتبدأ الاستعدادات لرحلة طويلة عبر مياه الخليج العربي جنوبا مروراً ببحر العرب، فالمحيط الهندي نحو مدن وموانئ الهند لبيع محصول التمور، ثم تبدأ مرحلة اخرى لتجهيز السفينة والاستعداد لرحلة العودة بتحميلها بالمواد الغذائية والاحشاب والحبال وغيرها، وتستغرق الرحلة منذ بدايتها من الكويت وحتى عودتها الى ارض الوطن بالمتوسط ٨ شهور، وتخفيفاً لمعاناة البحارة وتهوين شعور التغرب عن الوطن عليهم. يرافق السفن الكبيرة عادة مطرب يعرف بـ «النهام» فيوم تيسير من خلال اسفاره التجارية العديدة ركب عليه مجموعة من «نهامي» الكويت المشهورين بصوتهم العذب الشجي، منهم على سبيل المثال: النهام عبد العزيز الدويش، النهام سعد بن شريدة، النهام سعد المرطبة وغيرهم.

وفي نهاية المطاف، هل تعلمون مصير «يوم تيسير»، فلم يكن كغيره عندما انتفت حاجة الكويت الى سفن الشراع البحري وبيعت السفن لتجار خارج الكويت، انما اشتراه تاجر اخشاب وقام بنشره وتقطيعه (تفليشه) وبيع كخشب للطهي والوقود، وقد بكاه الكثير من بحارته عندما شاهدوه على هذه الحال.

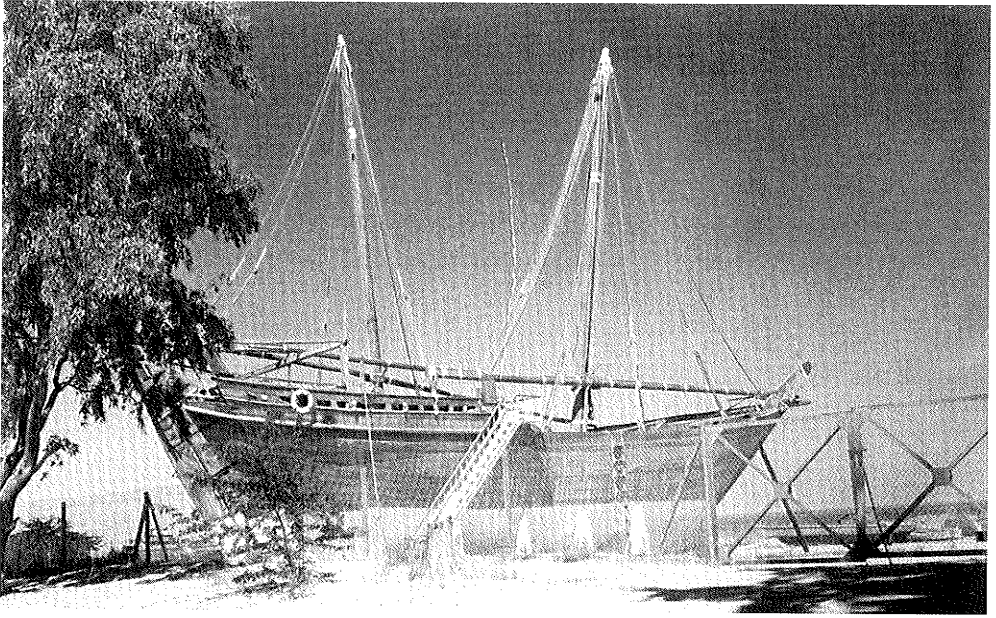
نصل الى النهاية ولم تفتى «يوم تيسير» بالحديث فهناك - في الحقيقة - الكثير من الحكايات و (السوالف) والمواقف مرت على البوم وبحارته من خلال تاريخه الحافل الطويل، فنرجو المعذرة.

واشكر في الختام ابناء النوخذة عبد الوهاب العثمان على حسن الاستقبال ورحابة الصدر ومرافقي كل تقدير واحترام.

يوم المهب

في عام ١٩٦٦ اشترت آلة تصوير جديدة من نوع (كوداك) بمبلغ ثلاثة دنانير، والتقطت بها كثيرا من معالم الكويت التاريخية والتراثية فصورت البيوت الكويتية القديمة وبوابات السور الثالث (الدروازات) وعدة صور (لدروازة المقصب)، التي دمرها الغزاة العراقيون قبيل انسحابهم المهزوم.





كما صورت مراسي السفن (النقع)، قبل تغيير معالمها الحالية وايضا نماذج السفن القديمة في أنواعها وأشكالها المختلفة، ومن بين هذه السفن (بوم المهلب)، عندما كان موقعه في ثانوية الشويخ سابقا قبل أنتقاله الى متحف الكويت الوطني المطل على شارع الخليج العربي.

ففي عام ١٩٧٢ استخدمت نفس آلة التصوير والتقطت هذه الصورة الجميلة (لبوم المهلب)، في ثانوية الشويخ بجانب البحر وتعود شهرة هذا البوم الذي صنعه محمد عبد الله الاستاذ في عام ١٩٣٧ واعتبر من كبار صناع السفن في الكويت لكون البوم من اسرع سفن السفر بذلك الوقت وصنع بتوصية من مالكة الحاج محمد ثيان الغانم وتولى النوخذة المشهور حسين بن عبد الرحمن العسوسي قيادته لمدة ١٣ سنة.

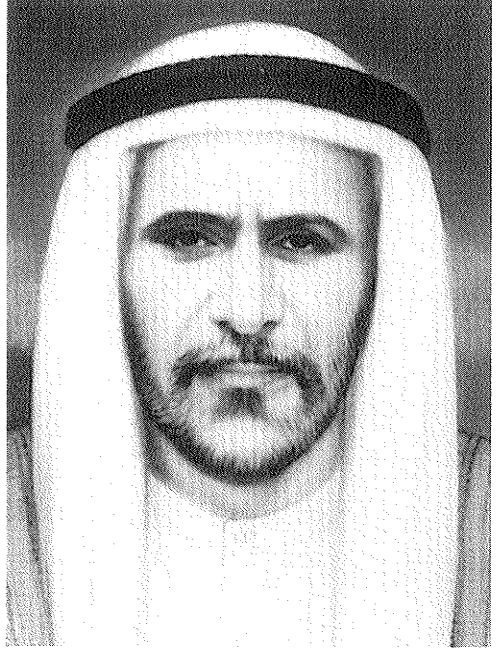
في عام ١٩٦٠ اهدي البوم لدائرة المعارف وتم وضعه في ثانوية الشويخ، الا انه في عام ١٩٨٠ نقل الى متحف الكويت الوطني بعد اصلاحه وترميمه وظل بالمتحف كرمز لتاريخ الكويت البحري العريق، وفي عام ١٩٩٠ وخلال الاحتلال العراقي للوطن تعرض المتحف للدمار والسرقه والحرق وقبيل انسحابهم المهزوم احرق الحاقدون العراقيون (بوم المهلب).



لي اقتراح للجهة المختصة بالدولة بان توصي بصناعة احدى سفن السفر العملاقة بنفس مواصفات السفن التي كانت في الماضي مثل (البوم، البغلة، الفنجة، البقارة) وتوضع في مكان المهلب لتخليد ذكرى حياة اهل البحر في السابق.

طبعة بوم بهمن

في الماضي كان البحر مصدر الرزق الرئيسي للكويت، ولم تساعدنا بيئتنا الصحراوية القاحلة على دفع عجلة الاقتصاد والتجارة، لضعف عوائد دخل مكونات هذه البيئة، فكان لا بد من التفكير بموارد دخل اخرى لها عوائد اقتصادية افضل تساهم في العيش الكريم، فاتجه الرواد الاوائل الى البحر بديهيا وصنعوا السفن والاساطيل العملاقة التي مخرت عباب الخليج والمحيط بحركة دائبة، فشكلت تجارة الاساطيل الكويتية نسبة عالية من دخل الكويت نتيجة المتاجرة بنقل التمور والاشخاب والبضائع والمواد الغذائية ما بين مدن وموانئ العديد من الدول، اضعف الى ذلك ما كان لحرفة الغوص على اللؤلؤ من عوائد اقتصادية كبيرة ودخول جيدة، ونستطيع القول ان الاقتصاد



الكويتي القديم كان مرتبطا بشكل مباشر بالبحر وشكل نسبة تزيد عن ٩٠ بالمائة من اجمالي الدخول الاخرى.

فالبحر كما اشرت في بداية الموضوع، كان مصدر خير ورزق، ولكن يجب الانسى مخاطره وانواءه وعواصفه وهوامه، ومنها الاسماك المفترسة التي تترصد الغواصين، فكم من غائص ذهب الى الغوص ولم يرجع الى وطنه واهله! وكم من سفينة جنحت في عرض المحيط وتعرضت لأهوال البحر وعواصفه ومخاطره!

فالبحر كما قال عنه الأولون «الداخل اليه مفقود والخارج منه مولود». وبهذا الصدد سجل لنا التاريخ البحري الكويتي حوادث كثيرة تعرضت لها سفن الشراع الكويتية وبالأخص في المحيط الهندي غير المستقر، غالبا في نهاية موسم عودة السفن من الهند في رحلة الاياب الى الكويت، أو على شواطئ شرق افريقيا، وتتحاشى السفن الكويتية وقت ظهور «نجم الاحيمر» فخلال هذا الموسم يضطرب البحر وتشتد العواصف في المحيط الهندي وتعرض السفن للجنوح والغرق الذي يعرف باصطلاح اللهجة الكويتية ب «الطبعة».

كذلك عند وقت ظهور «نجم الاحيمر» تحدثت مفاجآت: تكون مياه المحيط هادئة ثم فجأة تبدأ بالاضطراب تدريجيا ويشتد ارتفاع الموج وسرعة الرياح، ويعرف ذلك عند اهل البحر ب «ضربة الاحيمر» التي يُحسب لها الف حساب.

وثمة حوادث تعرضت لها سفن الشراع الكويتية وعرفت باسم «الطبعات» منها: «طبعة بن عيث» «طبعة بن سلاموه»، طبعة بهممن». وسيكون لنا في حلقة اليوم التعرف على «طبعة بهممن» فهي بحد ذاتها مأساة مؤلمة راح ضحيتها تسعة اشخاص من عائلة بهممن، فكم كان الخبر فجيعة قاسية على نفوس ابناء واقارب العائلة وعلى عموم أهل الكويت قاطبة!

فالعائلة الكريمة كان لديها عدد من سفن الشراع البحري وظهر منها عدد من النواخذة منهم النواخذة المرحوم عبد الله بن محمد بهممن (من مواليد عام ١٨٨٢م)، والنواخذة المرحوم بهممن بن محمد بهممن (من مواليد عام ١٨٩٠)، وكان لديهم ايضا يوم سفار يعرف باسم «سمحان»، ففي عام ١٩٤٦ اشترت عائلة بهممن بوم سفار آخر تبلغ حمولته ما بين ٢٨٠٠ - ٣٢٠٠ «مَن» من التمر - و «المُن» الواحد يعادل نحو ٧٥ كيلو



غراما - وفي العام التالي (١٩٤٧) تم تجهيز السفينة بما يلزم استعدادا لرحلة السفر الى الهند وكان طاقم السفينة بمن فيه النوخذة يتكون من ٢٧ رجلا من رجال البحر اما النوخذة فهو المرحوم بهمن بن محمد بهمن وبصحبه اخوه الاكبر عبد الله الذي تولي مهمة «نوخذة شراع» وتولى رئاسة البحارة «المجدي العود» عبد الرحمن بن بهمن.

وكانت الرحلة تسير بشكل طبيعي، ووصلت السفينة الى الموانئ الهندية لبيع محصول التمور ونزل البحارة الى البر الهندي بعد عناء رحلة السفر، للراحة وتجهيز «البوم» والاشراف والقيام بتحميله بالبضائع والمواد التجارية المختلفة استعدادا لرحلة العودة الى الوطن، حينئذ وبعد ان استكملت كافة الترتيبات لبدء الرحلة، أمر النوخذة بهمن بن محمد بهمن، رئيس البحارة عبد الرحمن بهمن الذي يعرف «بالمجدي العود» باعطاء تعليماته «للبحرية» برفع الشراع استعدادا للسفر.

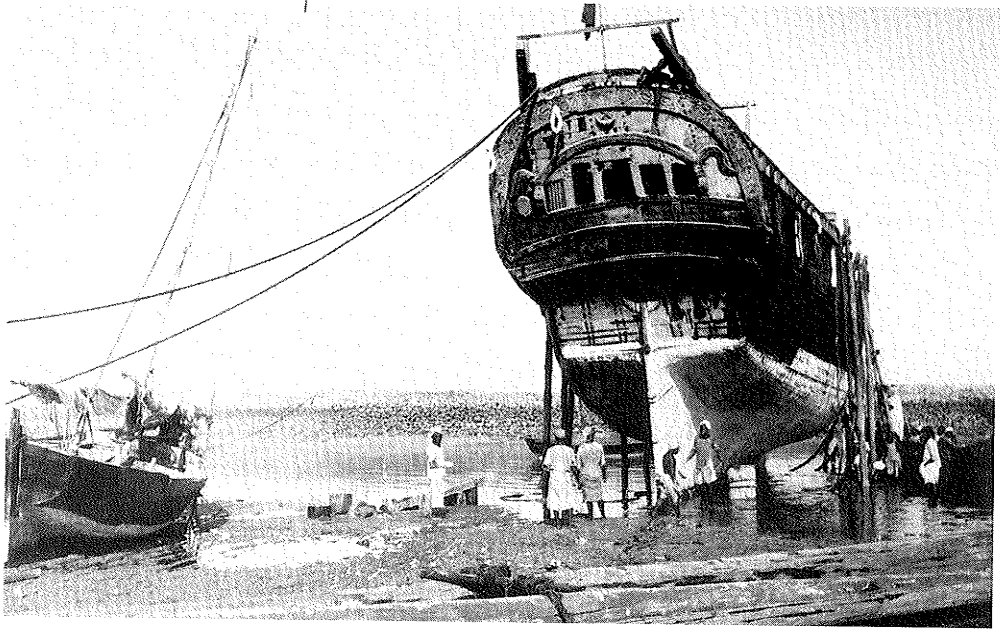
وابحر «بوم بهمن» رويداً رويداً مبتعداً عن البر الهندي نحو مياه المحيط الهندي في طريقه الى الكويت، وكان الشوق يحدو النوخذة ورفاقه «البحرية» للعودة سالمين الى الاهل والوطن .. وفجأة في عرض المحيط هبت عاصفة شديدة دون حسابان وارتفع الموج واشتدت الرياح. فتلك الانواء البحرية تحدث في شهر نوفمبر المعروف لدى اهل البحر «بضربة الاحيمر» - وابتلعت العاصفة ما كان في عرض المحيط من سفن ومراكب.

بل وصل تأثير العاصفة الى السواحل الهندية فاقتلعت الاشجار وحطمت البيوت، فما بالك بوضع السفن في وسط المحيط فهي بمثابة قطرة في ماء بحر غزير واسع الارحاء «بحر غبة» فالأمر لا شك سوف يكون مؤسفا جدا .. وهذا ما حصل ففرق «طبع» بوم بهمن ومن كان معه في السفن في ساعة «ضربة الاحيمر» ولم ينج أحد، وراح ضحيته تسعة اشخاص من عائلة واحدة.

رحم الله شهداء البحر أبناء عائلة بهمن ومن معهم، واسكنهم جميعاً واسع رحمته.



اساطيلنا العملاقة



الصورتان المنشورتان خير شاهد على مدى قوة ومتانة وضخامة السفن الكويتية القديمة، فالصورة رقم (١) لاحد الانواع التي تعرف (بالبغلة) وتعتبر من اكبر انواع السفن الكويتية التي تنافس بحجمها النوع المعروف (بالبوم)، الا ان البوم يتفوق على (البغلة) بسرعته واتساع حمولته التي تصل ما بين (٣٠٠ - ٧٥٠) طنا اما (البغلة) فلا تزيد حمولتها عن (٤٠٠) طن.

اما طول (البغلة) ما بين (١٢٠ - ١٥٠) قدما وعرضها ما بين (١٨ - ٣٠) قدما وارتفاعها ما بين (٣٥ - ٥٥) قدما، فبسبب ارتفاعها بمقارنتها (بالبوم) ما بين (٣٠ - ٤٠) قدما ادى ذلك ال بطء سيرها، اما (البوم) فغاطسه انسيابي وسطحه عريض يتلقفه اندفاع الموج حيث يبلغ عرض (البوم) ما بين (٢٥ - ٤٠) قدما.

«البغلة» من انواع السفن الكويتية القديمة التي ظهرت قبل ابتكار طريقة صناعة (البوم) واستخدمها الرواد الاوائل وقباطنة سفن الشراع (النواخذة) ووصلوا بها الى كافة سواحل وموانئ الهند وعرجوا بها الى سواحل شرق افريقيا، فعند مطلع القرن الحالي أخذ (البوم) (صورة رقم ٢) مركز الصدارة بين سفن الشراع البحري (السفر) وقل الاقبال على استخدام (البغلة) لبطء سيرها.

اهالي صور في عمان الشقيقة اخذوا فكرة (البغلة) من (قلاليف) الكويت وطوروا صناعتها وصنعوا نوعا مشابها لها عرف (بالبقارة) ورغم معرفة اهل الكويت بهذه النوعية الا انها لم تشتهر مثل (البغلة) او (البوم).

السفينتان المنشورتان اليوم للاسف الشديد، لم نتعرف على اسميهما او اسماء اصحابهما مما سوف يسهل علينا لتوثيق نشاطهما البحري، ولكن على كل حال هما اثتان من مئات السفن الكويتية العملاقة التي رفعت سمعة الكويت الطيبة بفضل حسن ادارة (نواخذتها) وسواعد بحارتها وعزيمتهم، وتشاء الاقدار عقب بزوغ عصر النفط ومنافسة السفن التجارية لسرعتها وكبر حمولتها، بالاضافة لتوفر فرص العمل بشكل اكبر بداخل الكويت، ان تترك تلك الانواع جانبا وبيعت لتجار من موانئ الخليج العربي، وبعض منها تم تقطيعها (تفليشها) وبيعها كخشب للوقود على مرأى من بحارتها ونواخذتها رغم المرارة والالام الشديدين اللذين انتابهم ولكن رجولتهم وشموخهم كبتا مشاعرهم.



أبناء السندباد

ألن فلييرز، او كما يسميه بحارة سفن الشراع البحري في الخليج العربي، (الشيخ ماجد) هو واحد من كبار قباطنة سفن الشراع الاجنبية التي كانت تجوب موانئ دول العالم. ولد في استراليا عام ١٨٩١ وركب البحر لأول مرة في حياته عام ١٩٠٥، الا انه اصبح قبطانا في عام ١٩٣٥ وقاد المركب الشراعي (جوزيف كونراد) ووصل في رحلته الشهيرة الى (رأس هورن) في اميركا الجنوبية واتبعها في العديد من الرحلات البحرية. كما ألّف مجموعة من الكتب عن رحلاته البحرية من أشهرها كتابه الذي لاقى صدى كبيرا، (Sons of Sinbad) «ابناء السندباد» يعتبر من الكتب الممتعة في أدب الرحلات وتأتي اهمية الكتاب بالنسبة للكويت في كون المؤلف قد سجل في كتابه وصفا دقيقا وانتهج اسلوبا سلسا في وصف الرحلة التي قام بها على ظهر مركب النوخذة الكويتي العريق على النجدي من نوع البوم والمعروفة باسم (بيان)، وذلك كان في عام ١٩٣٨، فكان القبطان (النوخذة) ألن فلييرز قد صادق النوخذة علي النجدي في ميناء عدن ورغب ان يرافقه الى شرق افريقيا وكان له ما تمناه ولاقى كل تقدير واحترام من رجال البحر الكويتيين الاشداء واعجب في عزمهم وتقانيهم وأخلاقهم وصبرهم وطريقة حياتهم على



ظهر السفينة وعندما وصل معهم الى (دلتار نهر الروفيجي) أعجب من براعة النوخذة علي النجدي في دقة قيادته للسفينة ودخولها ليللا دلتا النهر، فتلك المنطقة خطيرة ووعرة فما البال عندما كان الظلام مخيما، وأحب ألن فلييرز رفاق السفينة وصاحبهم برحلة العودة مرورا بموانئ جنوب الجزيرة العربية والخليج العربي وصولا الى الكويت.

تأتي اهمية الكويت بالاشادة دون مبالغة في رجالات أهل البحر الكويتيين. وايضا بتاريخ الكويت البحري العريق، بالاضافة الى صناع السفن الكويتيين ومهارتهم الفائقة في صناعة الاساطيل العملاقة التي جابت المحيط بشموخ وثقة ولم ينس المؤلف تصنيف أنواع واسماء ومزايا السفن الكويتية وتحدث بأسهاب عنها. ومما جعل الكتاب ممتعا بأن الكاتب اتبع اسلوب ادب الرحلات في ذكر المواقف والحوادث والطرائف التي صادفها اثناء الرحلة، كما وثق بعضا من جوانبها خلال تصوير فيلم سينمائي لحياة البحارة على ظهر السفينة ومهارتهم الفائقة وسرعتهم في رفع الشراع. وتسنى لي بالمناسبة مشاهدة الفيلم الذي تم تصويره في عام ١٩٣٨ وكان رائعا، ويرد الفضل لأهله، فالأخ ناصرحسين النجدي تفضل مشكورا باهدائي نسخة من الفيلم وله الشكر الجزيل.

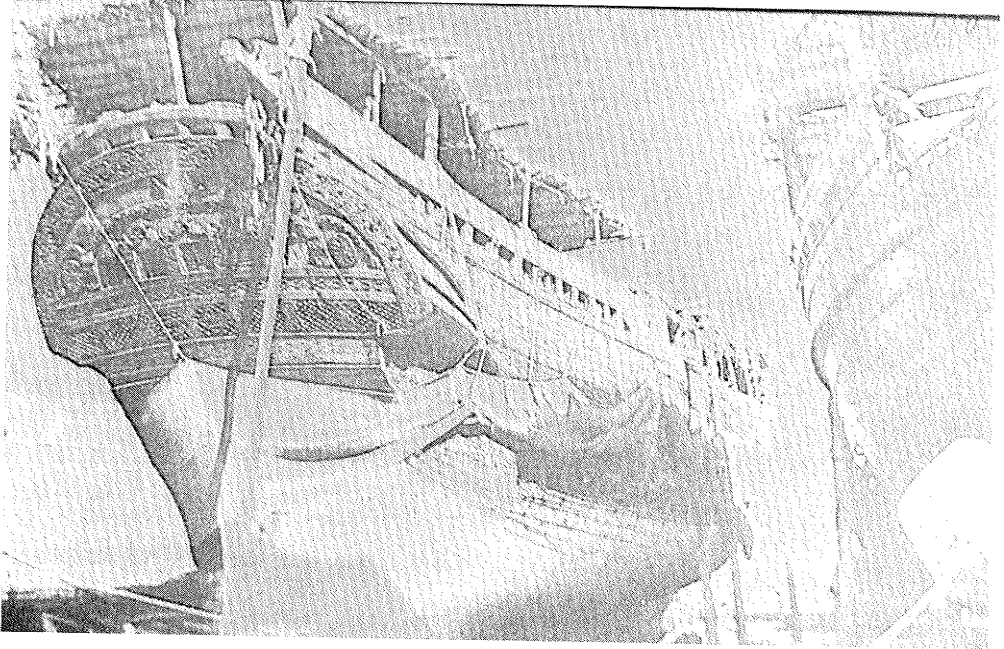
ألن فلييرز تأخر سنين طويلة بطباعة كتابة أبناء السندباد ولم يظهره الا في عام ١٩٦٨ بطبعته الاولى الانكليزية كذلك وزارة الاعلام تأخرت في ترجمة الكتاب ولم تظهره الا في عام ١٩٨٢ .

الصورة بالمناسبة من اهداء الأخ عبد العزيز عبد المحسن السهلي، الطالب بقسم الاعلام في جامعة الكويت وتم التقاطها بتاريخ ١٩٦٧/١/٢٣ ويرى فيها القبطان ألن فلييرز والسيدة حرمة اثناء زيارتهما للكويت وكان في استقبالهما بالمطار المرحوم صالح شهاب وكيل وزارة الاعلام المساعد والنوخذة المرحوم علي النجدي ويرى ايضا من بين المستقبلين السيد حمد العميري وكانت هذه الزيارة الثانية التي قام بها ألن فلييرز لدولة الكويت.

أجمل بغلة بديرة كويتية

البغلة هي نوع من انواع سفن الشراع البحري القديمة، وقد حظيت الكويت بشهرة كبيرة في صناعة هذه الانواع من السفن العملاقة، ويمكن القول ان الكويت قد تبوأَت





وتصدرت المكانة المرموقة بين دول المنطقة واتخذت المرتبة الاولى في هذه الصناعة، يليها بعد ذلك سلطنة عمان.

ويعود الفضل بالدرجة الاولى الى صناع السفن (القلاليف) الذين اجادوا بفنهم وبراعتهم الفائقة بناء الاساطيل الكويتية العملاقة، التي وصلت الى اقصى شواطئ شبه القارة الهندية والشواطئ الاخرى مترامية الاطراف في شرق افريقيا. فكانت السفن الكويتية قد اتسمت بكبر حجمها وقوة متانتها وسرعتها في الابعار، وظهرت انواع متعددة لكل غرض وتخصص، فسفن الابعار التجاري (السفر) منها (البغلة) و (الغنجة) و (البوم) وحجمها كبير لذلك الغرض. اما سفن الغوص على اللؤلؤ فصغيرة الحجم وانسيابية الشكل وتتسجم مع الغرض الاساسي لهذه المهنة، وظهر منها (الشوعي) و (السنبوك) و (البثيل) بالاضافة الى (الجالبوت).

الصورة نادرة وتمثل اجمل (بغلة) بحرية كويتية، تلقيتها من الاخ المقدم عيسى العيسى، وهي تعود لعائلة العيسى التي اشتهرت في امتلاك سفن الشراع البحري والتتوخذ عليها، أما الذي التقط هذه الصورة الجميلة فهو المؤرخ الرحالة الاسترالي (الن فاليارس) عام ١٩٣٨ .



صاحب هذه السفينة هو النوخذة الكبير ناصر عبد اللطيف بن عيسى، وكان قد صنعها له الاستاذ الكبير عبد الامام الاشوك في عام ١٩٠٠، واطلقت عليها خلال عمرها الطويل عدة تسميات فسميت في بداية صناعتها باسم (السلامتي) ثم غير النوخذة الكبير ناصر بن عيسى اسمها نظرا لما وصلت اليه من شهرة ولجمال شكلها، واطلق عليها اسم (اميرة البحار). اما بحارة السفينة فلقد لقبوها بلقب آخر يحمل شيئا من الظرافة وهو (القطوة)، نظرا لان القطط تتوالد بكثرة وباستمرار، فالسفينة قد طرح الله فيها البركة وجنت ارباحا وفيرة من كثرة تعدد رحلاتها وكبر حجم حمولتها التي بلغت نحو ١٨٠٠ (من) من التمر، (فالمن) الواحد يعادل ٧٥ كيلو غراما، وعليكم الحساب. ونتيجة لتلك الارباح الوفيرة، اشترت عائلة العيسى عدة سفن تتوخذ عليها اخوة وابناء النوخذة ناصر بن عيسى.

البغلة التي ترى صورتها جميلة الشكل وعليها زخرفة من النقوش لا تتوفر الا نادرا في السفن الكويتية التي في مثل هذا الحجم، فالرحالة والمؤرخ الاسترالي (ألن فاليارس) قد وصفها في كتابه (ابناء السندباد) الذي صدر في عام ١٩٣٩. وقد حاول شراءها من النوخذة الكبير ناصر بن عيسى، الا ان ظروف بداية الحرب العالمية الثانية قد حالت دون تحقيق رغبته.

سألت المقدم الاخ عيسى العيسى عن مصير السفينة، فاجابني: ان من سخریات القدر ان (البغلة) قد اصابها ما اصاب غيرها من سفن الكويت التجارية في بداية الخمسينات عندما انتفت حاجة الكويت لهذه النوعية من السفن، فبيعت بثمن بخس لتجار من عرب فارس، وازداد المقدم العيسى وهنا لا بد ان اشير الى ضرورة تشكيل لجنة كويتية من ذوي الاختصاص، للبحث عن السفن الكويتية القديمة التي مازال الكثير منها يعمل خارج الكويت سواء بموانئ دول الخليج العربي أو الموانئ الهندية، وذلك لاسترجاعها الى الوطن الام بعد غيابها الطويل.

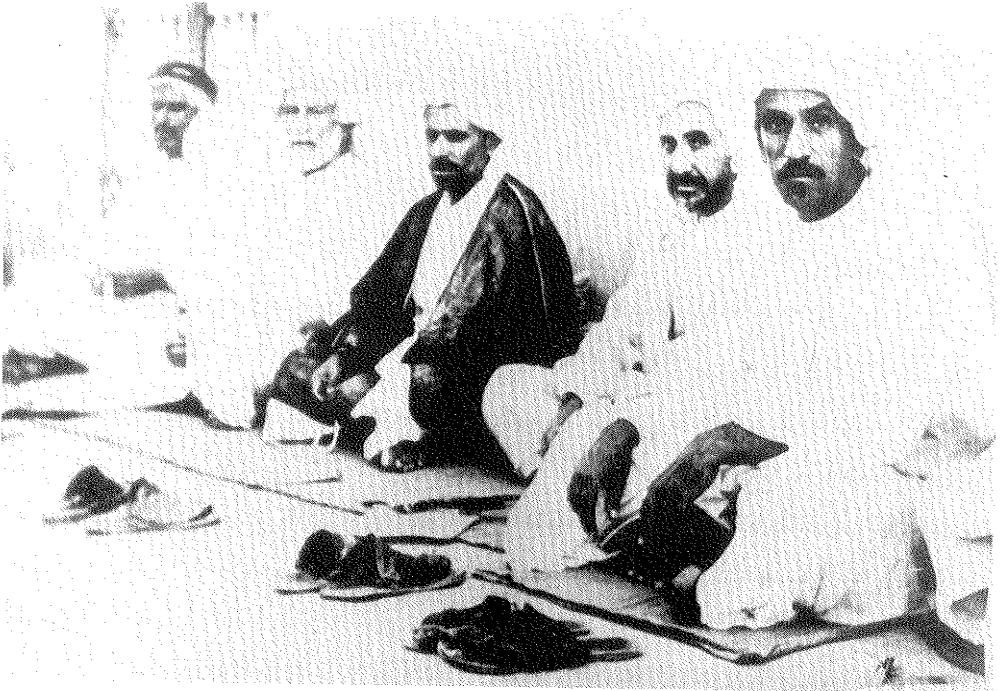
في الختام اشكر المقدم عيسى العيسى على اهدائه للصورة الرائعة ولمشاطرته لي في الدعوة بالمحافظة على تراثنا الكويتي العريق وعلى اقتراحه البناء.



نواخذة حري شرق .. في الهند

ارتبطت الكويت مع الهند بعلاقة اقتصادية وتجارية وثيقة منذ القدم، ونتيجة لهذا الارتباط الوثيق ظهرت عدة سمات وملامح لهذا الاتصال، منها دخول الروبية الهندية للكويت كعملة رسمية ابتداء من عام ١٨٤٠ و بروز (الطواشين) تجار اللؤلؤ في تصدير محصولهم اللؤلؤي الى الاسواق الرائجة في الهند، كما أصبح ارتياد السفن الشراعية الكويتية الغذائية المختلفة للاسواق الكويتية.

ونتيجة الارتباط الوثيق، أسست مجموعة من الاسر الكويتية وكالات تجارية مقرها المدن الهامة في الهند للاشراف المباشر على اعمال التجارة ومتابعة سير عمليات استيراد وتصدير سفنهم التجارية للبضائع، اضافة الى ذلك فقد تقلد الكثير من الكويتيين الوظائف لدى التجار الكويتيين والخليجيين المقيمين هناك لتحسين اوضاعهم المعيشية، واستمرت هذه العلاقة بتنام مستمر حتى بداية الخمسينات عندما ظهرت اسواق تجارية اخرى منافسة، وبدأ السوق الهندي يتراجع لأسباب كثيرة منها: كساد اللؤلؤ الطبيعي وهجرة المهرجات المحولين للسوق الهندي وتراجع قيمة الروبية الهندية.



بالإضافة إلى انفصال باكستان عن الهند وغيرها من الأسباب، فما كان من التجار الكويتيين إلا تصفية أعمالهم والعودة الى الكويت.

الصورة المنشورة مهداة من الاخ المقدم بالشرطة عيسى محمد ناصر العيسى لمجموعة من نواخذة الحي الشرقي في الكويت، وقد يظن القارئ الكريم لأول وهلة بأن الصورة التقطت في الكويت من ملامح شخصياتها ولكنها غير ذلك، فقد التقطت في الهند ويعود تاريخها لمنتصف الثلاثينات ونشرتها احدى الصحف الهندية بذلك الوقت وجاء التعليق في اسفل الصورة بالنص الانكليزي الآتي (عندما يكون الجو معتدلا في المساء يتجمع نواخذة (NAKHODAS) السفن الكويتية ويتبادلون الاحاديث المتعلقة في شؤون أعمالهم وعن ارتيادهم للمحيط الهندي لكون سفنهم عابرة للمحيط وتزن كل سفينة بالحد الادنى ٣٠٠ طن).

والتعليق المشترك الذي شاطرنى فيه الاخ عيسى ناصر العيسى صاحب الصورة هو من يتأمل بساطة رجالات الكويت بالصورة لا يعتقد او يتصور كبر حجم المسؤولية الملقاة على عاتقهم في توليهم قيادة السفينة وادوارهم في خدمة الوطن، (فالنواخذة) تجدهم في كل موقع تتطلب فيه المسؤولية، فمثلا على ظهر السفينة تجده هو القائد والمسؤول عنها وعن حمولتها وبحارتها، واذا اردته الامام فهو الذي يؤم البحارة في الصلاة، واذا اردته الطبيب فهو الذي يعالج البحارة ويسهر على راحتهم، واذا اردته التاجر فهو الذي يبيع ويشترى ويتفاوض مع المصدرين والموردين، واذا اردته المحاسب فهو الذي يحتفظ بسجلات بحارة السفينة ويصرف لهم مستحقاتهم بالإضافة الى سجلات البضاعة المنقولة للتجار الآخرين وتجده ايضا القاضي الذي يفصل في المشاكل التي تدب احيانا بين البحارة كما تجده المحامي الذي يدافع عن حقوق البحارة لما يتعرضون له من مشاكل في الموانئ التي ترتادها السفينة.

هذا على ظهر السفينة أو خارج حدود الوطن، أما في داخل الوطن فتجده الجندي الشجاع اذا دعاه الواجب في الذود عن حمي الوطن يدا واحدة مع اخوانه المواطنين، وتجده البناء المتمرس في تشييد قلاع وأسوار الكويت، وتجده المحسن الكريم في تحسس أوضاع الفقراء والمحتاجين وتجده ايضا السياسي والوطني في مشاركته بالمجالس المنتخبة وذلك دون مقابل لوجه الله، نعم هؤلاء (نواخذة) الكويت بأدوارهم ومواقفهم.



أخذنا الحديث بشجون عن (النواخذة) ونسبنا بيت القصيد بالصورة وهي اسماء (النواخذة) رحمهم الله جميعا، فهم من اليمين. حمد عبد المحسن الخميس، جاسم بن شاهين الغانم، ناصر عبد اللطيف العيسى، خليفة بن شاهين الغانم وعبد الرحمن فارس الوقيان.

من نواخذة الكويت

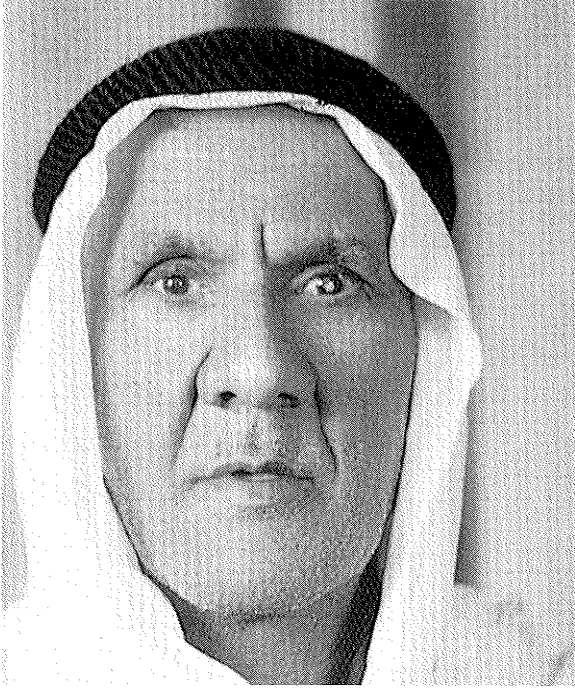


ولد النواخذة جاسم محمد الخليل في (فريج الغنيم) بالحي القبلي بمدينة الكويت القديمة عام ١٨٧٨، ومارس العمل في البحر منذ طفولته فقد كان والده النواخذة محمد الخليل يملك (تشاله) وهي إحدى السفن الخشبية من نوع البوم. ثم أصبح نواخذة على السفينة نفسها وكان يذهب بها الى منطقة (عشيرج) في الكويت لجلب الصخر حيث اعتبر احد المواد الأساسية .. التي تستخدم في بناء البيوت في الماضي، كما زاول عمل نقل البضائع المختلفة في سفينته من

السفن الكبيرة التي يتعذر دخولها الى (الفرصة) القديمة ثم استمر بالعمل في مهنة النقل البحري حتى بلغ السبعين عاما ثم لزم بعدها البيت لكبر سنه، فاخذ ابناؤه من بعده هذه المهنة المتوارثة. وتوفي النواخذة جاسم محمد الخليل في سنة ١٩٦٢ .



من ذكريات البحر



رجال البحر في الكويت
كثيرون على اختلاف مراتبهم
وأدوارهم على ظهر السفينة ..
فمنهم من عمل في مجال صيد
السّمك وآخرون في الغوص على
اللؤلؤ وغيرهم في مجال الاسفار
التجارية البحرية. وحديث اليوم
عن واحد من اولئك الرجال الذين
ركبوا البحر لمدة طويلة وتدرجوا
في مراتب العاملين في سفن
الاسفار التجارية البعيدة ووصلوا
الى مرتبة «مجدمي» وهو بمثابة
رئيس البحارة، ومهمته المسؤولية
المباشرة لسير العمل على ظهر
السفينة والاشراف التام على
سلامة السفينة وحمولتها من

البضائع بالاضافة الى مساعدة «النوخذة» في فن قيادة السفينة والاشترك معه في
دراسة الخرائط البحرية واستخدام الادوات البحرية.

شخصية اليوم «المجدمي» علي حمد القصار، وهو من مواليد «فريج سعود» بحي
القبلة بمدينة الكويت القديمة عام ١٩١٥، درس منذ طفولته المبكرة في عدد من المدارس
الاهلية وهي مدرسة ملا حمادة وعند ملا عثمان بالاضافة الى مدرسة السيد هاشم
الحسينان وبعد ان حفظ القرآن وتعلم اللغة العربية والحساب، وكعادة أهل الكويت شق
طريقه في الحياة، فركب البحر وعمره ستة عشر عاما «كبجار» في «بوم سفار» كان
يلقب باسم «فريد» بقيادة «النوخذة» المرحوم عبد العزيز المشعل. ثم تدرج فاصبح
«سكوني» وتولى ادارة دفة السفينة مع «النوخذة» المرحوم احمد عبد الله القصار في
«بوم سفار» يلقب باسم «مشرف» ونتيجة الخبرة والدراية التامة في شؤون البحر أصبح



بعد ذلك «مجدمي» مع «النوخذة» المرحوم سليمان القصار في «بوم سفار» ويلقب باسم «ابو تنور» كما عمل بالوظيفة نفسها «مجدمي» لدى «نواخذة» آخرون منهم عبد الله المبارك وسعود السميطة وحمد التورة.

ونتيجة العمل المتواصل والطويل في البحر فقد وصل «المجدمي» علي القصار الى كافة مدن وموانئ الهند بالإضافة الى جميع موانئ جنوب الجزيرة العربية ودول شرق أفريقيا، كما وصل الى مرحلة كانت تؤهله ليصبح «نوخذة» نظرا لخبرته الطويلة في شؤون البحر وأجادة استخدام الادوات البحرية التي لا يستغني عنها «النوخذة»، لولا اصابة عينه بسبب كثرة استخدام المنظار على ظهر السفينة «الدربيل».

فلزم على أثر ذلك الكويت في عام ١٩١٥ ومازال الشوق والحنين والذكريات تجول بخاطره عن البحر الذي ودعه منذ مدة طويلة.

❖ انتقل المرحوم علي حمد القصار الى رحمة الله في يوم الثلاثاء ١٩٩٤/٢/٨ علما بأن الموضوع تم اعداده قبل وفاة المرحوم بأسبوع، هكذا تكون الأقدار وانها سنة الله بخلقه و «انا لله وانا اليه راجعون».

من رجال البحر

الاخ الكريم احمد محمد سالم بن غيث، ارسل لنا رسالة ومجموعة من الصور

Name MOHAMAD SALIM
Native of KUWAIT
Distinguishing marks (if any) COMPLETE
44 111111 111111 111111
Reg. No. of Vessel 761
Port of Registration DUBAI
Name of Tidal SARAK BANERJEE

CAUTION: Any person other than the holder who attempts to use this pass is liable to a term of imprisonment which may extend to 5 years.

Left Hand thumb impression

Left Hand index finger impression



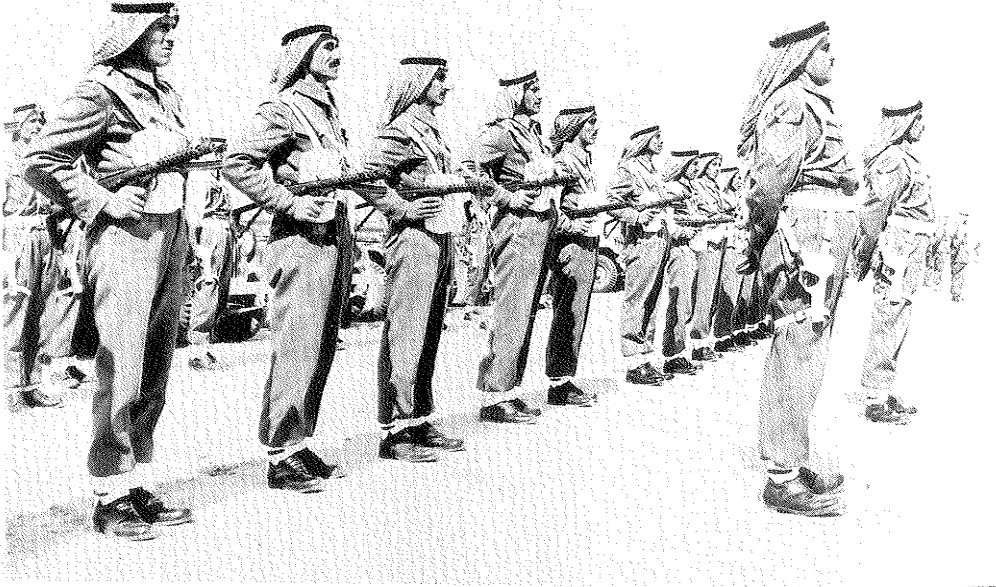
NOTE:

This pass must always be in possession of the holder while he is in Bombay and must be produced on demand by any Police or Customs Officer or a member of the Naval Examination Service.

This pass does not entitle the holder to land in or use any of the Military, Naval or Docks Protected Areas.

تضمنت معلومات عن والده البحار محمد سالم بن غيث، ويقول في رسالته المقتضية ان والده حفظه الله لم يكرم في حياته قط لا مع الرعييل الاول الذين شاركوا في تاريخ البحر والسفر





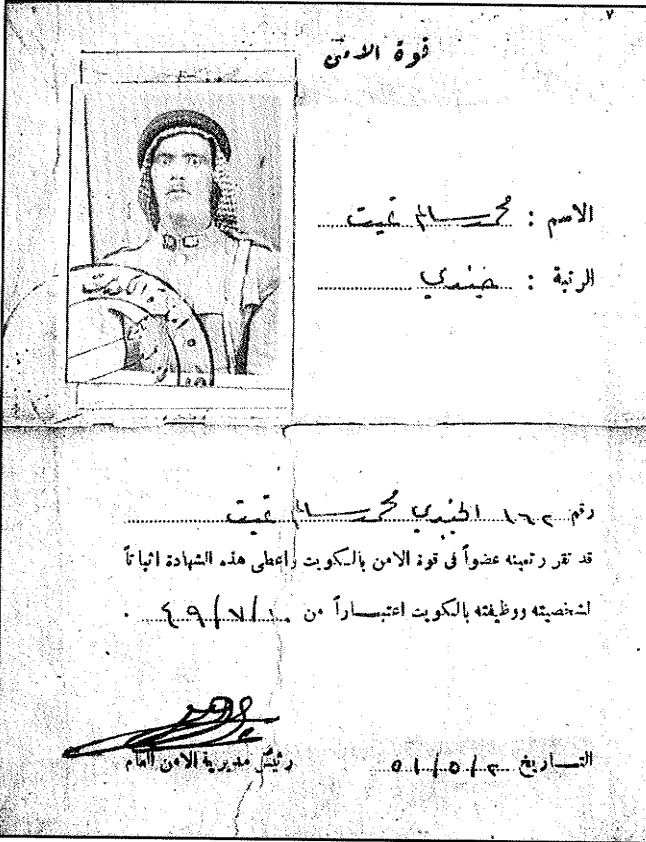
ولا مع الجيش حيث انه من اوائل من خدموا في الامن العام منذ عام ١٩٤٨ . ويعزي الحال لان والده من اسرة غير ميسورة ولم تكن من الاسماء اللامعة .

اخي احمد، ثق تماما ان هذه الزاوية ليست مقصورة على النواخذة والشخصيات المميزة كما يعتقد البعض انما «سور الديرة» ملك الجميع، واني اعتبر جميع اهل الكويت في الماضي شخصيات، واعتبر صاحب كل مهنة او حرفة رغم بساطتها شخصية مبدعة، هذا هو التراث اذا اردنا من باب الامانة التحدث عن تراث الماضي دون مبالغة، وسيكون والدك ضيف حلقة اليوم .

● محمد سالم بن غيث من مواليد عام ١٩٢٢، عاش شبابه المبكر في فريج (بن نصف) بالحي الشرقي في مدينة الكويت القديمة، وبدأ حياته في الكد مبكرا طلبا للقامة العيش الشريف، فركب البحر وعمل في (ابوام) الماء التي تنقل الماء الى الكويت من شط العرب، وذلك كان في بداية عام ١٩٣٩، حيث عمل في (أبوام) النوخذة جاسم القطامي التي تعرف باسم (الجابان، والجرمن) كما عمل مع النوخذة مشاري الياقوت والنوخذة عبد الرزاق الياقوت والنوخذة احمد السجاري والنوخذة سالم التوره .

فبعد مرحلة الثلاثينات ركب البحر خارج نطاق الخليج العربي على (أبوام الخرافي)





والتي منها (يوم الناصري) وعمل مع النوخذة محمود بن نخي، كما ركب (يوم مشهور) مع النوخذة نجم عبد الله وعمل ايضا مع النوخذة صقر القضيبى وجاسم القضيبى، وكان عمله على هذه السفن بحاراً ومعروف الدور والجهد الشاق الذي يبذله البحارة على ظهر السفينة فعملهم اشبه ما يكون بخلية النحل.

البحار محمد بن غيث، خلال عمله على ظهر سفن السفر وصل الى شواطئ الهند والنيبار ووصل الى

المدن الهامة مثل: كراتشي وبومبي وكلكتا، ومدراس وغيرها، وكما عرج الى شواطئ شرق افريقيا في رحلة العودة الى الكويت او في اسفار مباشرة الى شواطئ جنوب الجزيرة العربية ومن ثم الى شواطئ شرق افريقيا فوصل الى المكلا وعدن والشحر في جنوب الجزيرة العربية وكذلك الى زنجبار ومباسا ودار السلام ولامو تلك المدن الهامة المطلة على شواطئ شرق افريقيا.

وامضى في السفر نحو عشرة اعوام ختمها في عام ١٩٤٨ عندما استقر في (الديرة) والتحق بالامن العام ثم انتقل الى الجيش وعمل بوظيفة جندي وشارك ببسالة في حرب عام ١٩٦٧ دفاعاً عن جمهورية مصر العربية من العدوان الاسرائيلي، واستمر بعمله الى ان تقاعد عن العمل في عام ١٩٧٤ .

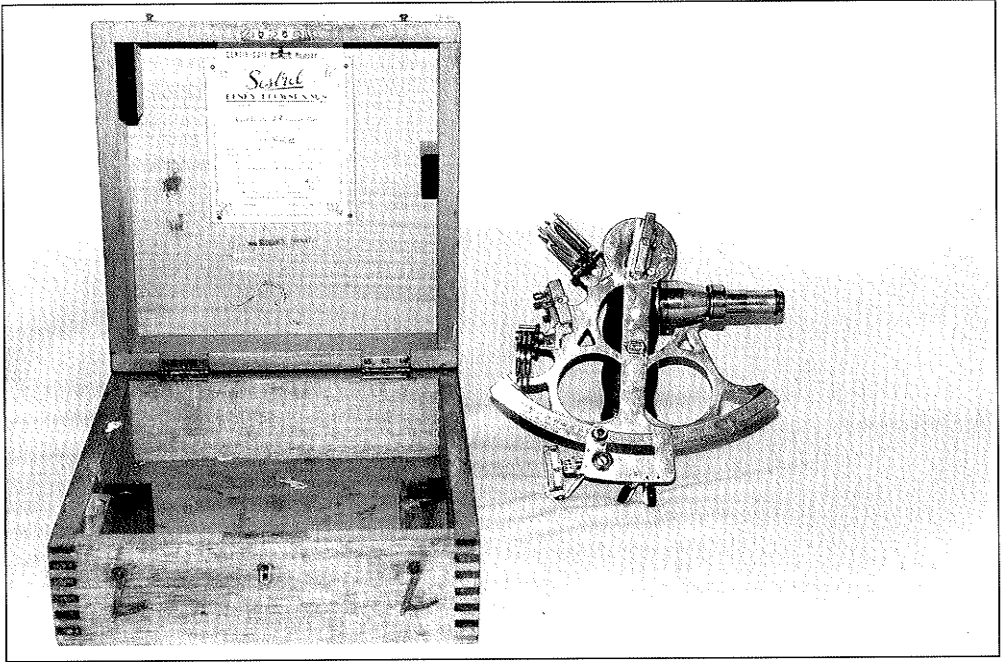
ولي في الختام كلمة، ارجو ان تحظى بقبول المسؤولين فمثلما قامت الدولة بتكريم



النواخذة فمن الواجب والانصاف تكريم البحارة فهم الذين حملوا البضائع على ظهورهم الى ظهر السفينة وهم الذين تسلقوا الصواري (الدقل) ورفعوا الاشرعة البيضاء والاعلام الكويتية الحمراء عالية وهم الذين جابهوا الامواج العاتية بسواعدهم السمراء.

الكمال .. دليل للنواخذة

هو جهاز يستخدم في القياسات البحرية، استخدمه في الماضي الريانة (النواخذة) في سفراتهم التجارية الى موانئ بومبي وكراشي وكلكتا ومدارس في الهند والى ايضا موانئ شرق افريقيا التي منها بمباسا ولامو ودار السلام.



الكمال استخدمه (النواخذة) المحترفون الذين لهم دراية وخبرة في شؤون البحر أما (النواخذة) العاديون التي تكون سفراتهم قريبة من الشواطئ او بعض (نواخذة) الغوص التي تكون مفاصاتهم قريبة من البر فيجهلون استخدامه لانه يعتمد على طرق حسابية بالقياس، فيستطيع (النواخذة) المحترفون في القيام باجراء عدة عمليات حسابية بالقياس لمعرفة على ضوئها خط سير السفينة وموقعها بالنسبة لخطوط الطول.

