

صناعة السفن في الخليج العربي

دراسة في الجغرافية التاريخية

م. د. جميل عبد حمزة العمري

جامعة القادسية-كلية التربية

الخلاصة:

تعد صناعة السفن عند أهل الخليج العربي من الميزات المهمة والجديدة في تاريخ الصناعات في التاريخ العربي الإسلامي، ونظراً للحاجة الماسة للسفن فكان لا بد من توفر المهرة والصناع لإتمام أنجاز هذه السفن بقدر وافي من الأهمية الممكنة لسادة لحاجات ومتطلبات المهنة فكما تعلم إن الغرض التجاري أو السياسي أو العسكري كان من أهم الإغراض التي دعت إلى تطوير هذه الصناعة ولقت الانتباه إلى العناية الكاملة بها ومنذ القرن الأول الهجري بل وقبله بكثير شاهدنا وقرأنا الكثير عن الرحلات البحرية لكنها لم تأخذ مجال التخصص والتنوع والاهتمام إلا في عصور لاحقة كما في العصر الأموي والعباسي والعباسي المتأخر .

إذ في الوقت نفسه لاحظنا ما أولاه معاوية بن أبي سفيان من أهمية لدور صناعة السفن وما تلاه من خلفاء العهد الأموي، لكن عرب الخليج وبحكم موقعهم الإستراتيجي المطل على البحار جعل منهم مهرة وذوي خبرة واسعة في السفن وتراكيبيها وبنائها وإدخال التجديدات اللازمة لها من ضاري ودقل وصل السفينة والأوتاد ومجاديف الجانبين، ولم يقتصر التجديد والتطوير عند هذا الحد فحسب بل تبعه مجال التجربة والخبرة والاختصاص في تمييز السفن التي تجر في البحار، وجعل السفن المصنوعة من الخشب والمسامير تجر في المياه العذبة، وتخصص سفن ذات مواصفات للإبحار في المياه المالحة أو ذات الشعب المرجانية .

إما عن الاستراتيجية العامة لهيكلية البحث فكما يلي:-

احتوى المبحث الأول: تقديم وشروحات هامة عن السفن وصناعتها في الخليج العربي وطرح معلومات وإخبار عن مسألة الصناعة والاتفاق عليها من خلال الأهمية العامة والخاصة (رغبات الأفراد)، فضلاً عن ذلك تناولت أيضاً في هذا المبحث أجزاء السفينة وفائدة كل جزء من أجزاءها من حيث الأهمية وتبيان أهمية الأجزاء الخارجية عن الداخلية .

في حين شمل المبحث الثاني: مميزات وخصائص السفن في الخليج العربي، وإعطاء صورة واضحة عما امتازت به هذه السفن من حيث التخصص ومجال الملاحين والبحارة ناهيك عن تسليط الضوء على سلبيات يسيرة على هذه السفن المعدة سواء من حيث التصميم أو من جانب البناء .

وعلى غرار المبحث الثاني جاء عنوان البحث الثالث: الذي قسم فيه أنواع سفن الخليج العربي ومراتب الملاحين والبحارة وأهمية الأدوات المعتمدة في أنجاز هذه السفن، في حقيقة الأمر في هذا المبحث تحديداً وجدنا ظهور تخصص واضح في بناء السفن وصناعتها من حيث السفن الكبيرة والمتوسطة الحجم والصغيرة وهذا ما أكد وجود مبدأ التخصص في صناعة السفن والمراكب وظهور ألقاب تشريفية وأخرى خاصة لأهل هذه الحرف والمهن من حيث تلقب البعض منهم بلقب البحار - أو الملاح - أو باسم الموانئ كالسيرافي والابلي والبصري .

المبحث الأول

السفن وصناعتها في الخليج العربي

صناعة السفن أو معنى صناعة السفن، والمرجح إن صناعة اسم من أجد لإيشاء المراتب البحرية التي تسمى السفن، حيث يسميها ابن خلدون (صناعة التجارة)^(١). ويعتبر الخشب مادتها الأولى، (وهي إجماع هندسية صنعت على قالب الحوت واعتبار سبحة في الماء بقوادمه (زعانفه)، ليكون ذلك الشكل أعون لها في مصادمة الماء وجعل عوض الحركة التي للسلك تحريك الرياح وربما أعينت بحركة المقاذيف كما في الأساطير...)^(٢)، ويبدو إن هناك ارتباط وثيق بين علم الهندسة، والهندسة اليونانية حاز مكانة مهمة أيضا في هذا الصدد فقد كان أو قليدوس صاحب كتاب الأصول نجاراً، لكن معلم هذه الصناعة الأول هو نبي الله نوح (ع)^(٣)، ومما ترتبط هذه الصناعة الهندسية فأنها ترتبط بطبيعة المياه التي تعمل فيها والتي تمزق عباب البحر، ففي مدد كثيرة بل على الأعم الأغلب إن هذه السفن تحكم من قبل طبيعة وجغرافية المياه التي تسير فيها، وعلى كل حال فإن مياه الخليج العربي وكذلك مياه المحيط الهندي تميزت بكثرة الخلجان والمضايق والجزر والدنا دير، مما تطلب تخصصاً في صناعة السفينة وخشبها وأليافها وحبالها وأشكالها الهندسية المطلوبة^(٤).

فقد كان صناعة السفينة على الأعم الأغلب من خشب الصاج (Teak) - أو من جوز الهند بسبب شدة احتماله ولا ينشق ولا يتشقق أو يتقلص أو يتغير شكله وإذا اتصل بالحديد صار

أقوى ولا يبلى في الماء مدة مائتي سنة، وقد وصف من قبل الرحالة ومؤرخوا الجغرافية انه من الخشب المحكم الذي يسهل نحره وان هذا الخشب جلب من الهند والصين وسيام واندونيسيا إلى الجزيرة العربية في العهد الأموي واستعمل لبناء السفن^(٥). في حين يذكر السيراني: إن الخشب الذي استعمله البحارة في الخليج العربي هو خشب النار جيل...^(٦) وقد استعمله أهل عمان وبكثرة، وقيل إن خشب النار جيل والصاج، والخشب التنوب كان المستعمل في صناعة السفن التي تمحن عباب البحر ولكن أخشاب جوز الهند كما عرفت عنه من شدة وقوة فالظاهر أنها تعتمد في صناعة سفن المحيط الهندي ومياه البحر الأحمر لشدة المقاومة فيه، ناهيك عن وجود الشعب المرجانية وملوحة هذه المياه.

إما الحبال المصنوعة والمستعملة في بناء السفن فكانت على الأغلب تصنع وتفتل من ألياف النار جيل وهي القلوس، ويقول ابن بطوطة: (والقنب هو ليف جوز النار جيل وهم يدبغونه في حق على الساحل ثم يضربونه بالمراب ثم تعزله السناء وتصنع منه الحبال وبه تخاط مراكب الهند والصين واليمن)^(٧).

ويبدو إن هذه الحبال المصنوعة من ألياف النار جيل تحرز بها ألواح الخشب المراد عمل المراكب منه وهناك من يرى ان هذه الحبال تنتزع من لحاء شجرة جوز الهند وتصنع منها كما صنع ليف النار جيل^(٨).

أ- صناعة السفن وكيفية الاتفاق على صناعتها:-

- **صناعة الشراع:** - تصنع الشراع من نسيج يعرف بالغزل وكان أهل الكاظمية يجلبونه من البحرين والهند وباكستان على هيئة درجات يقوم البحارة بتفصيلها تحت إشراف واحد منهم في المساحات وعلى البحر إلى قطع مستطيلة يخطها البحارة بأيديهم كبيرة تسمى (المبير)، وتجري تقوية حواف الشراع بحبل سميك ثم تخاط حواف الشراع لكي يصبح أكثر سمكاً وتماسكاً^(١٣).

- **ترشين السفينة وعقبها:** - فعقب الانتهاء من بناء السفينة والشراع يقوم مرة الصانع بطلاء أخشابها بالصل وهو زيت سمك (القرش) لإكساب جسم السفينة نوعاً من اللمعان ووقاية لأخشابها من التلف وطلاء الجزء الأسفل من السفينة بالشونة^(١٤)، وإذا فرغ الصانع من بناءها قام هؤلاء بهدم جزء من رصيف النقعة المواجهة للبحر استعداداً لإتزال السفينة في البحر باستخدام الدوار، والغريب والملفت للنظر هو عدم تحديد وقت لانتهاء من السفينة لأن ذلك الأمر يتوقف على حجمها ومواصفاتها كما يعتمد على عدد العمال أو الصانع العاملين فيها وهم لا يقلون عن ١٥ عامل^(١٥).

- **أجور العاملين وارتفاع تكاليف الصناعة:** - إما بالنسبة للأجر اليومي الذي يدفعه صاحب السفينة فكانت تسجل في سجل خاص وهي تختلف باختلاف الوقت الذي تنجز فيه السفينة كما تختلف بالنسبة إلى عمل كل فرد من أفراد السفينة العاملين^(١٦). في حين أدى ارتفاع أجور عمال بناء السفن وارتفاع أثمان الأخشاب والمواد اللازمة للصناعة إلى ارتفاع تكاليف صناعة السفن وفي روايات

فالاتفاق على صناعة السفينة كان يجري حسب ضوابط معينة وثوابت معينة، وكانت السفن فيما سبق تبنى لحساب التجار والنواخذة^(٩). ويختار هؤلاء النواخذة من سيتولى الإشراف عليهم لصناعة السفينة المطلوبة ويقدمون له المواصفات المطلوبة من حيث نوع السفينة وحجمها كما يطلبون من التاجر إحضار القلايف والضرابين والعمال اللازمين وتحديد الأجر اليومي لهم^(١٠)، فإذا تم الاتفاق على كل شئ تحتاجه عملية صنع السفينة وحسب طلبات التاجر أولاً والمشرف المسئول على السفينة هذا من جانب الاتفاق، أما من جانب صنع السفينة فتكون ضمن أقسام متعددة ولكل قسم مهرة وعمال وصناع معينين، ولدى صنع السفينة يحضر (البيض) أي القاعدة حسب المقاس المطلوب والمتفق عليه مع صاحب السفينة لأن طول البيض (الجذع) هو الذي يحدد طول السفينة وحجمها وهذا يوضع على (الطوموم) (أخشاب) لكي يسهل إنزاله إلى البحر عقب اكتماله^(١١).

يتولى بعدها المشرف على الصانع ضبط البيض بخيط يعمله معه فإذا تحقق ذلك قام بإحضار ميلي (صدر) و (تفر) لكي يوضع في المقدمة والثاني في المؤخرة وتضبط الأميال بواسطة (الهندازة) فإذا تأكد المشرف من الأشياء المطلوبة، قام الصانع بدق المسامير الحديدية في الأميال لتثبيتها وترص الألواح الخشبية فوق البيض ويحيط عمال السفينة بحافتها إطار خشبي للتجميل يعرف (الزبدرة)^(١٢). ومن ثم توزيع على جانبي السفينة المجاديف وذلك يعمل فتحة صغيرة للمجداف أولاً ولتفريغ ما بداخلها من مياه.

ب- اجزاء السفينة:-

تستخدم ادوات الصناعة في تكوين اجزاء السفينة والتي تشكل في مجموعتين هيكل السفينة الخارجي ووسطها واجزاءها الداخلية (he ship partly) .

اولاً:- الهيكل الخارجي للسفينة:-

- بيص السفينة: وهو قاعدة السفينة وجذعها وعمودها الفقري وهو الاساس الذي يبدأ به بناء هيكل السفينة ومنه تمتد اضلاعها .
- ميل الصدر والتفر: صدر السفينة ومقدمتها والتفر مؤخرتها^(٢١) .
- المالك والخذ: المالك هو لوح الخشب الممتد فوق بيص السفينة والخذ اللوح الخشبي الذي يلي فوق بيص السفينة .
- الديميل - الداعومة: الاول يكون فوق الميل للحفاظ على التوازن والداعومة توجد على رأس البيص عند ميل الصدر لحفظه عند الاصطدام^(٢٢) .
- الكمر - القيطان: الكمر لوح خشب سميك يوضع عند منتصف هيكل السفينة لجزء منها والقبطان لوح من الخشب يوضع فوق الكمر المحيط بهيكل السفينة .
- المنظرة - التريك: المنظرة تقع بين القيطان والكمر والتريك اخر لوح في هيكل السفينة ويقع على حافتها^(٢٣) .
- الزبدرة والحجاب: الاولى تكون على جانبي تقنة الفتز او التفر والحجاب هو الجزء الامامي من مؤخرة السفينة .
- العالية: هو الجزء الامامي من مقدمة السفينة .

أخرى يذكرها الابشيهي وابن فرداذية برغم الفارق الزمني الكبير الذي يزيد على خمسة قرون: ان للخشب الذي يجلب من بلاد الشرق ليقوق ثمنه الأجر العالي مما يجد البحارة إلى سلوك مسلك ارتفاع الثمن وشحة الحاجة قياساً بنظيراتها من السفن الهينة الملمس والعمل وجادة الخدمة ومكينة الصنع الكامل لكن يسوء حال الخشب والليف^(١٧) .

وكانت العادة الجارية في بناء السفن انه بعد استكمال اللوح الموجود في القعر الطولي (الهراب) Keel، كان يطرح على الارض ثم تربط اليه الواح افقية على كلا الجانبين بخيوط من الليف وتشد هذه الالواح بعضها الى بعض بهذه الخيوط، وكانوا يقطعون خشب النارجيل عدداً كبيراً فاذا صف قطع الواحاً ويفتلون من ليف النارجيل ما يحرزون به ذلك الخشب ويستعملون منه المراكب^(١٨) . واذا ما رشح الماء الى داخل السفينة لحادث ما فانه يشرب الى بئر السفينة التي يحتفظون بها على الدوام خالية ومتى اكتشف الملاحون موقع الخلل والتسرب يبادرون الى ازالة البضائع من القسم المتأثر بالماء ويصلحون التلف وكان يوجد في السفن التي تعبأ للرحلات الطويلة اربعة من النواحين مهمتهم سد أي ثقب يصيبها في عرض البحار^(١٩) . كانت الواح الهياكل تصنع من خشب الساج الذي اشتهر به عند ابناء الخليج وفي عالم المحيط الهندي باسم النارجيل، مما تبين لنا ان التسمية واحدة ولعل افتقار بلدان الخليج العربي الى هذه الاخشاب كان السبب في استيراد هذين النوعين من الخشب الساج والنارجيل^(٢٠) .

- شلامين وهي اضلاع خشبية تستند عليها الالواح الخارجية للسفينة .
- عطفة: اضلاع خشبية مقوسة تاخذ شكل هيكل السفينة .
- كروة: اضلاع خشبية على شكل زوايا تثبت في صدر السفينة^(٢٦) .
- حزام - فلس: الاول عبارة عن الواح خشبية سميكلة ومستطيلة تمتد على طول السفينة، والفلس قاعدة خشبية يرتكز عليها دقل السفينة .
- الغول - عقرب: كتلة من الخشب تساند الفلوس وحمل النعش والعرب اضلاع خشب لتثبت جسم السفينة .
- الكانة: ضلع خشب يثبت الدفة .
- الدفة (السكان): لتغير اتجاه سير السفينة وخفض السرعة^(٢٧) .
- حطبة السارية: الساري .
- الدقل: خشبة صاري السفينة وهو نوعان صغير وكبير .
- العبد: ضلع خشبي لسد الدقل وربط الزيار .
- المرساة: انجر ثقيل الوزن ضخم يشد بالحبال يرسل في المياه لمسك السفينة ويرسيها حتى لا تتحرك او تسير^(٢٨) .
- الباوره: اداة من الحديد بوزن مختلف ايضاً هذه تستعمل كمرساة للسفينة في قيعان البحار الرملية والطينية .
- النباش: خشبة دقيقة تثبت بالفرمن (خشة الشراع) وتستخدم عند رفع الشراع الكبير .
- الشقة: قطعة واحدة من النسيج الشراعي .

- الجلد - القائم: الجزء في اسفل مقدمة ومؤخرة السفينة والثاني لوح عمودي يقع في مؤخرة السفينة المنجزة .
 - الكلب: ضلع خشبي في مقدمة السفينة وهو مكمل للخيسة والتعرضة .
 - الشاطور والفالكي: الاول قطعة خشبية بارزة في مقدمة السفينة والفالكي هو حاجز يقع في مؤخرة السفينة يعتبر في كل الاحوال حاجز للامان^(٢٤) .
- ثانياً: اجزاء السفينة الداخلية وسطحها:-
- صور الدقل - الصواري: الاولى مراكز يستند عليها الدقل الكبير والثانية مجموعة من الاطر المختلفة الاحجام تمتد من مقدمة السفينة الى مؤخرتها لرفع الواح السطحة .
 - المشايات: هي فتحات يثبت فيها صاري السفينة، وتستخدم ايضاً لادخال السلع .
 - العوبيدار - الواح السطحة: الاولى بكرة خشبية ثابتة تستعمل لرفع الشراع والثاني الواح تشكل فيما بينها سطح السفينة^(٢٥) .
 - الفح - صور الينم: الفح حزام السفينة الداخلي في الوسط والثاني جزء موجود في مؤخرة السفينة ويتكون من مخزن لحفظ المؤن ويطلق عليه اسم (الديوب).
 - كشتيل صدر: في صدر السفينة وفي مقدتها لصد الامواج بواسطة الموزاريب .
 - الحجاب: لوح امامي من الخشب يقع فوق كشتيل الصدر لمنع تسرب المياه .
 - جالي - شلمان: غطاء يستخدم ليد فوهة عنبر السفينة (الجامدة) والثاني جمع

الاول: هو الطريقة التي كانت تخاطب بها الواح هيكل السفنية بعضها الى البعض، فقد كانت لا تشد بالمسامير^(٣١).

الثاني: نظام امتداد الشرائح على طول السفينة^(٣٢) هاتان الصفتان او الخاصيتان في سفن الخليج العربي جعلت منهما فرقاً شاسعاً عن انواع السفن الاخرى وبخاصة سفن البحر المتوسط، اذ كانت المسامير تستخدم في تشييد سفن البحر المتوسط وفي مختلف البحار، فيما عدا سفن الخليج العربي والمحيط الهندي^(٣٣).

من ثم تشابهن سفن الخليج العربي شأنها شأن سفن المحيط الهندي وغدا الفارق الوحيد بين الكبير والصغير منها هو الهيكل من حيث قوته وضخامته وكثرة الالواح التي تشد عليه^(٣٤). والاعتماد على الخيوط التي تشد الواحها فيه، في الحقيقة كانت تلك السفن المتوجهة الى جزر الهند والمالديف تخضع لنظام واحد من حيث التركيب والشكل، فكان الهند في كل منها يثبت بعضه الى بعض ببسط صورة ممكنة ثم يوضع (الهراب) وهو لوح القعر الطولي اولاً على الارض وتربط اليه الواح افقية على كلا الجانبين بخيوط من الليف ثم تشد هذه الالواح، وتكون الواح الجانبين بوضع متلاحق ثم تفرز الخيوط من خلال تقوُب تدق على ابعاد معينة قرب اطراف تلك الالواح اولاً يستخدم المسمار او الوند الخشبي في بناء هذه السفن^(٣٥).

وصارت هذه السمة او الخاصية الفريدة لسفن الخليج العربي هي الشامل في البلاد الساحلية المجاورة المظلة على المحيط الهندي وكان مهرها

• الجوش: مؤخرة الشراع وهي قريبة على المخ (الحبل الذي يوضع داخل الشراع لتقويته)^(٢٩).

وعلى هذه الشاكلة كانت تصنع سفن الخليج العربي على ايدي المهرة والصناع من الملاحين ذوي الخبرة والدراية بفن الملاحة وعجائب البحار فتجدر الاشارة الى ان هذه المهنة (صناعة السفن) أصبحت مهنة يتوارثها الأحفاد من الأجداد بل أصبحت صناعة السفينة في القرن الخامس والسادس الهجريين أكثر إبداعاً وتطوراً من ذي قبل، اخذين بنظر الاعتبار ان الظروف الجغرافية الصعبة التي كانت عليها مياه الخليج العربي وخاصة تدهور احوال المواني في العصور السابقة للقرن الرابع والخامس لذلك ظهر لنا امر جديد وهو التنوع في صناعة السفن^(٣٠).

المبحث الثاني

مميزات سفن الخليج العربي وابرز خصائصها

لقد فرضت أحوال الملاحة في المحيط الهندي على ملاحي منطقة الخليج العربي ان يجعلوا من سفنهم بما يتلائم وطبيعة الجو الجغرافي والمناخ المناسب والذي يهيئ في الوقت ذاته على تجنب اخطار الملاحة ومتاعبها وصارت سفن الخليج العربي ذات خصائص فريدة تستند الى خبرة عريقة توارثها سكان المحيط الهندي منذ القدم حتى بلغت ارقى مظاهرها على يد ابناء الخليج في العهد العباسي.

كان من ابرز خصائص سفن الخليج العربي أمران أساسيان:-

والبعض الاخر من المؤرخين والجغرافيين من ارجح السبب بوجود التروش واقاصير، وعلى هذا الاساس تكون المراكب ذات القيعان المفطر اكثر مرونة اذا اصابتها قاعاً قريباً او اصطدمت بالصخور، في حين التعليل السليم لتفسير هذه الحالة هو ان التيارات البحرية التي سادت الخليج والمحيط الهندي كانت تمثل عقبة كؤود في سبيل الملاحة التي تدفع السفن الى الارتطام بالشواطئ وهو الامر الذي خاله القدامى اندفاعاً بسبب حبل المغناطيس وان وجود المسامير يؤدي الى الهلاك^(٣٩).

من الواجب ذكر ميزة مهمة في سفن الخليج العربي ان السفن الكبيرة التي اشتهر عند ابناء الخليج باسم (سفن الصين) أي العابرة للمحيط الهندي الى الصين بوجود (بنجات) أي حجرات للحمولة الكبيرة، حيث بلغ من ارتفاعها عن سطح الماء حداً اضطر الناس الى استعمال السلام للصعود لها^(٤٠). وكان من اهم التطورات التي ادخلها ملاحو الخليج العربي على بناء السفن المتوجهة الى الصين (أي السفن) الكبيرة هو نظام تثبيت الصواري (الساري) والشراع، للافادة من حركة هبوب الرياح الموسمية والمحلية قرب الشاطئ، وانفرد صاري السفينة عند ابناء الخليج باسم خاص هو (الدقل) لان كلمة ساري استخدمت في سفن البحر المتوسط ومعنى الدقل في الاصل (جذع النخلة) مما يدل على الطابع المحلي لهذا الجزء الهام من السفينة حيث توافر النخيل على شواطئ الخليج العربي، وكان الدقل يتراوح الطول او القصر حسب حجم السفينة وحمولتها ولكن

اللازمة لربط الالواح، اذ استخدم ابناء الخليج ومنذ اقدم العصور شجر النخيل المتوفر على شواطئ بلادهم في ركوب مياه البحر ومن ليف النخيل صفوا الحبال واجاد اعدادها حتى صارت من الصناعات التي اقتبسها اهالي المحيط الهندي^(٣٦). ومن ثم تعلم الخليجيون الصناعة اكثر واعتمدوا شجر جوز الهند والنارجيل واستخدموا الشحم في طلاء السفينة المستخلص من حيتان المحيط، ناهيك عن استخدامهم القار او (الراتينج) -R - Ratingia - حتى تباينت دور صناعة السفن في استخدام المواد السالفة الذكر واشتهرت البصرة بصفة خاصة باستخدام النورة حتى ان سفنها اشتهرت ببياضها^(٣٧).

كانت هذه ايضاً من الصفات المهمة في سفن الخليج العربي، ايضاً علل المؤرخون قديماً سبب اعتماد ملاحو الخليج الليف بدل المسامير على اساس اسطورة وخرافي مثل انهم استخدموا الالياف في بناء سفن المحيط الهندي بسبب وجود جبال من المغناطيس تحت الماء نجذب السفن المثبتة بالمسامير، لكن هذه الاسطورة لم تقبل في العهد العباسي وبدأوا يبحثون عن تفسير لهذه الظاهرة التي اختصت بها سفن الخليج والمحيط الهندي، فقد اوجد المسعودي منقذ حول استعمال الخيوط بدل المسامير في تثبيت الالواح وعلله بقوله (ان استعمالها لا يكون الا في البحر الحبشي لان مراكب الروم والغرب كلها ذوا مسامير ومراكب البحر الحبشي لا يكون فيها مسامير لان ماء يذيب الحديد فتدق المسامير وتضعف فأتخذ اهلها الخياطة بدلاً منها وظليت بالشحم^(٣٨).

اما الفكرة الاخرى التي ميزت سفن الخليج العربي هي طريقة تثبيت الالواح بخيوط الليف المتبع في جميع الاشكال الكبرى والصغرى من السفن والفرق الحجم فقط .

في الحقيقة ان مميزات السفن العربية في الخليج كانت من حيث الواقع تختلف بكثير عن سفن الشرق الاقصى او سفن البحر المتوسط لما اضيف لها من تغيرات جعلت منها علامة فارقة مع غيرها من السفن لكن طبعاً للافضل وتبرز هنا اهم خصائصها وكمايتي:-

- ١- عدم استخدام المسامير في تثبيت الواح السفينة ونظام امتداد الشراع على طول السفينة .
- ٢- كان الاستعمال الخيوط (الجال) حناحية امتازت بها سفن الخليج العربي لربط الواح السفينة من ليف شجر النخيل او من ليف شجر النارجيل .
- ٣- وجود دقة جانبية بين مؤخرة السفينة وجانبها وهذا الامر كان فريداً في العالم القديم فقد كان للسفن الكبيرة التي تعد لاجتياز المحيط الهندي دقة على الجانب الاخر حتى اذا مالت الريح باحد الجانبين ترتفع دقة هذا الجانب من سطح الماء^(٤٤) .
- ٤- امتازت سفن الخليج العربي بوجود (البنجات) أي الحجرات وهي في السفن الكبيرة فقط للحمولة الكبيرة فقد تستطيع حمل اربعمائة رجل، (ولعل هذا الامر مبالغ فيه قياساً مع امكانيات ذلك العصر) ايضاً ميزت

بطبيعة الحال كان يتسم بجميع الاحوال بطول وهذا امر طبيعي لاجل الافادة من تيارات وحركة الرياح^(٤١) .

كان من اهم ميزات شراع السفينة في الخليج العربي انها نسيج من اوراق جوز الهند او من سعف النخيل او من نسيج قطني خاص بالشراع نفسه وله القدرة على التحرك والمتانة، وكانت الميزة التي ظهر بها الشراع في سفن الخليج العربي وفي العصر العباسي تحديداً هو الشكل المثلث فقد انفردت هذه السفن بهذا الطابع الفريد الذي لم يعرف الا في مياه الخليج العربي، والمعروف ان الشراع المربع كان الميزة في اشراة سفن البحر المتوسط والمحيط الهندي ولكن هنا لا يمكن الاستفادة منها الا في الجهات ذات الرياح المعتدلة، وصار الشراع الذي طوره ابناء الخليج في العصر العباسي هو المثلث الشكل وذلك باحالة الطرف الامامي من الشراع المربع الى الاسفل ووضع الشراع الجديد عبر السفينة طولاً^(٤٢) .

لقد ساعد هذا التطور في تصميم الشراع المثلث الشكل وامتداده على طول السفينة على منح السفن القدرة على المناورة في البحار وتحويل مجرى السفينة في الانهار وعند مداخلها بصفة خاصة اذ غدت على الاقتراب من الريح والافادة منها فيقول احد الكتاب الهنود وهو بانيكار (ربما شاقنا ان نذكره تزويد السفن بالشرع المثلثة وكان هذا من المستحدثات العربية التي نقلها عنهم فيما بعد البرتغال)^(٤٣).

وهذا ما نوه اليه الرحالة كارستن نيبور خلال زيارته لها عام ١٧٦٥م ورؤيته للمراكب^(٤٧).

من الانماط والخصائص المهمة في سفن الخليج العربي هناك نوع من السفن الناس الى سطحها بالسلام لارتفاعها نحو عشرة اقدام عن سطح الماء، ويستولوا مكانها لبضع مئات من الرجال وفيه مخزونه المؤن لسنة وتدهن عادة باللون الابيض وبه عرفت، في حين ذكر ابن الوردي بان نوعاً من المراكب تحت من خشبة واحدة وتتسع لـ ١٥٠ رجل وسماها (السفیان) وكانت تعود لصاحب جزيرة قيس في الخليج العربي وعلى غرارها سفينة تسمى التقيرة وهي سفينة تحت من سوق الشجر (من جزر الملايو) وهي من انواع خشب الساج، وباحتمال كبير ان هناك سفينة كانت عند اهل الخليج العربي في العصر العباسي المتأخر كانت بشرايين وهي ميزة فريدة ظهرت لأول مرة في مياه الخليج العربي^(٤٨).

المبحث الثالث

سفن الخليج العربي - انواعها - مراتب

البحارة - ادواتهم

وردت اخبار ومعلومات لاباس بها في مجال تصنيف السفن وانواعها لكن الاختلاف وارد هنا في مجال التسمية وطبيعة السفينة، أي ان سفن الخليج العربي ذات انواع مختلفة وطبعاً تبعاً لاختلاف الفترات الزمنية وكلم الدولة السياسي ففي اخبار الجغرافيين والرحالة والمؤرخين نجد تباين واضح في تصنيف انواع هذه السفن، فالبعض من يصنف السفن الى نوعين:

هذه السفن المرساة الثقيلة وقد مر ذكرها مسبقاً .

٥- ومن الامور المهمة التي اختلفت بها سفن الخليج الاشرعة حيث كان الشراع مثلث الشكل في سفن الخليج المهية لمواجهة الرياح الموسمية قياساً بغيره من الاشرعة المربعة الشكل^(٤٥).

٦- من السليبيات التي سجلت على سفن الخليج العربي انها خالية من الدعامة الحديدية مما قد لا تقوى على مواجهة العواصف لاسباب منها اسطوري ومنها غلاء اسعار الحديد فلم يضع الخليجيون مسألة الدعائم الحديدية موقع الاهمية .

٧- كانت خروق المركب تسد بزيت شحم السمك المخلوط مع الدقيق ولم يستعمل القار الا في حالات قليلة لغلاء ثمنه^(٤٦).

في واقع الامر نجد ان برغم حصول اختلافات وخصائص انفردت بها سفن الخليج العربي عن بقية السفن الا ان التطور الذي حصل فيما بعد جعل اغلب السفن تتشابه من حيث طريقة تكوين وصناعة المركب او السفينة لكن ما ورد من اختلافات وخصائص وميزات كان في فترات سابقة وفي العهود الاسلامية، فقد وجدنا ان اهل الكاظم اشتهروا بصناعة السفن فاتقنوا هذا الفن وعدلوا من طرازها وطوروا من قابلية هذه السفن لعبور المحيطات وقد اثنى الرحالة الاوربيون الذين زاروا منطقة الجزيرة العربية على مهارة الكويتيون في صناعة السفن واجادوا بشهرتهم في هذا المجال

وهي تقريب لكلمة بيرة الهندية وقوله (ولم يقين من صفر سنة ٢٥١ هـ دخل من البصرة عشر سفاتن بحرية تسمى البوارج في كل سفينة اشتيام^(٥٢))، وثلاث نقاطين وخمس واربعون رجلاً (...)^(٥٣). هذه البارجة على اقل تقدير هي من سفن الاسطول الحربي وتسمى (العزاب) ايضاً ومع هذا فقد استعملت للتجارة في اوقات السلم، ايضاً توجد سفينة اخرى تسمى (بوصي) ذكرها ناصر صندو في كتابه سفر نامة وهي تعريب كلمة بورس الفارسية و (الجهازي) وهي سفينة فارسية تستعمل لنقل التجارات الضخمة وكانت ذات مؤخرة مربعة الشكل^(٥٤).

من انواع السفن الكبيرة في الخليج العربي (المهيلة) امتازت باغناء اخشابها من الجوانب وصدورها الواطئ وهي من السفن العراقية كما شاع استخدامها في بحر الصين وهي تشبه الـ (سنك) في مصر مكشوفة الحمولة وذات مقدمة مدببة ومتسعة المؤخرة، اما سفينة (التيل وبقارة) فكانتا من سفن الخليج ذات الاحجام الكبيرة المعتمدة على تجارة بضائع المحيط الهندي ثم انتهت صناعة هذا النوع من السفن، فضلاً عن وجود سفينة اسمها (فتح الخير) في الكاظم وقيل اسمها المهلب وهي من طراز السفن الكبيرة ايضاً^(٥٥). وقيل فيها ثلاثة اشرة ومثبتة الالواح بخيوط من الليف وهي المتبعة بجميع الاشكال في سفن الخليج العربي.

ب- السفن المتوسطة الحجم الصغيرة:-

هناك سفن نهريّة استعملت في العراق منها (الزوء) أي سفن الضوء التي ذكرها ابن بطوطة

١- سفن الشرق الاقصى .

٢- سفن الخليج العربي .

وبما ان البحث يتناول صناعة السفن في الخليج العربي ستقتصر هنا على انواعها في الخليج العربي فقط:-

أ- السفن الكبيرة:-

وهي من نوع الكجك او الجنك الصيني والجاكر الهندي كانت ترسو على مقربة من سيراف وتحديداً في العهد العباسي الاوسط ولكبر حجمها وعلوا سطحها يضطر الناس إلى استعمال السلام للصعود لها وفي القرن الخامس الهجري كانت هذه السفن تحمل مئات الرجال والكثير من الحمولات^(٥٦). ومن انواع هذه السفن الكبيرة سفينة تسمى (البغلة) وهي سفينة تربية ذات شراعيين تستخدم للتجارة في اعالي البحار وهي تشبه سفينة الكارفيل الاوربية التي استعملت في العصور الوسطى ولكنها تحتفظ بالشكل القديم في جزئها الاسفل ام (البيضاء) هي مراكب كبيرة ترسو عند سيراف كانت تدهن عادة باللون الابيض وبه عرضت اما سفينة (السفيات) مركب كبير ايضاً تنحت من خشبة واحدة وتتسع لـ ١٥٠ رجل كانت تعود ملكيتها الى صاحب جزيرة قيس في الخليج العربي اما (التقيرة) فهي تنحت من سوق الشجر^(٥٧). كذلك توجد سفينة تسمى (الاهورة) وهي من نوع اوسع واقصر خصصت للخلفاء والسلاطين والامراء اخذا العرب طريقة بناءها من الهند^(٥٨). اما الطبري فقد ذكر وجود نوع من السفن لدى عرب الخليج العربي ضمن احداث سنة ٢٥١ هـ وهي نوع سماها (البارجة)

الشاطئ ونقل المتاجر الى البر، اشتهرت بصناعة هذه السفن اهل عمان وصدروا انواعاً منها الى المحيط الهندي وعرفت باسم (المدرعات)^(٦١).

اما السنيوف والمطيل فهي سفن صغيرة تستخدم للملاحة النهرية وبين الموانئ القريبة من البحر وتستخدم ايضاً في استقبال السفن الكبرى القادمة من عرض البحر وتيسر اعمالها اثناء رسوها وكانت تنقل الركاب والبضائع من تلك السفن الكبيرة اذا ما اضطرها الجزر في البحر الى رسو بعيداً عن الشاطئ^(٦٢).

* مراتب الملاحين والبحارة:-

بالطبع اشتهر عدد من الملاحين والبحارة المهرة الذين اخذوا على عاتقهم ادارة هذه الاساطيل الضخمة من السفن الكبيرة او من المراكب والقوارب المتوسطة والصغيرة الحجم، عندما استطاعت سفن الخليج العربي ان تشق طريقها بأمان الى مصادر التجارة الشرقية.

وكان من اهم رتب البحارة والملاحين ما يلي:-

- ١- الناخذاه: هو رب السفينة وهي كلمة فارسية الاصل مشتقة من ناو بمعنى السفينة وخذاه - بمعنى السيد، والمقصود برب السفينة مالكها وغالباً ما يكون من التجار الواسعي الثراء.
- ٢- الربان: هو الرجل الثاني في السفينة بعد صاحبها وهو الذي يتولى الاشراف على قيادة السفينة من ابحارها وكل ما يتعلق بشؤون الملاحة^(٦٣).
- ٣- الاشتيام: وهو ما يلي الربان في المرتبة ومهمته رئيس الملاحين في السفينة ويوصل تعاليم الربان الى البحارة ويرعى شؤونه^(٦٤).
- ٤- الدبدبان: وهو الرقيب الذي يقف باعلى الدقل ويحذر الملاحين من الشعاب والمناطق البارزة في البحر التي تعترض سير القافلة

ضمن مراكب الصين المتوسطة الحجم وعرضها العباسيون واستعملها هارون الرشيد والمتوكل العباسيين للنزهة و (السميريات) وهي مراكب اهل سميرة تسمى المعبرينات وصل تعدادها في القرن الرابع الهجري في نهر دجلة ثلاثين الفاً، وقد استعملت في حرب الزالنج^(٥٦).

اما نوع (الحراقات) وهي سفن للنزهة والابهة واستعملها الخليفة الاميل في اواخر سنة ١٩٨هـ وقد اتفق على بناءها اموال كثيرة^(٥٧)، كما بنى حارقة كبيرة اتفق عليها ثلاثة الاف درهم، اما (الشبارة) في العراق فقد استعملت للحرب والتجارة كذلك وجد نوع كثير منها في مياه الخليج العربي القريبة وكان للمأمون اربعة الاف فضلاً عن وجود (الطيارة) او الطيارة استخدمت لركوب اهل السلطة والسياسة كانت من اسرع السفن المتوسطة والصغيرة المعتمدة انذاك^(٥٨). اما سفينة (الزيب) ايضاً هي سفينة للنزهة لا للتجارة وهي من صفار السفن اما سفينة (الزال) كانت تستعمل لنقل المسافرين بين بغداد والبصرة ولها سقف يقيها من برد الشتاء وحر الصيف^(٥٩).

من الانواع الاخرى للسفن المتوسطة والصغيرة السفن المعروضة باسم (القارب - الدونيج - السنوق - المطيال)، فاما القارب والدونيج فكانا من حيث الحجم بحيث تستطيع السفن الكبرى حملها فوق ظهورها والقارب هو الاكبر ويستطيع حمل ١٥ رجل مقابل اربعة رجال في الدونيج^(٦٠)، وكان كل منها يستعمل في عملية الانقاذ في حين يتولى القارب احياناً جر السفينة من دفتها اذا انكسر الدقل، وكان القارب يزود في بعض الاحيان بشراع او دقل على ان اهم - وظيفة للقارب والدونيج هي الملاحة على الشواطئ الضحلة اذا اضطرت السفينة للبقاء بعيداً عن

اهم المواد المعتمدة في هذه السفن هي ما يلي:-

١- النصل والشنونه^(٦٨): يأتي الى الخليج من جنوب شبه الجزيرة العربية ومن النيبار من الهند تدهن به اخشاب السفينة بعد الانتهاء منها لانه يطيل عمر الخشب ولكي يقاوم ملوحة المياه ويمنع تآكل الخشب .

٢- نسيج الشراع: كان اهل الخيخ وابناء البحرين والكويت يجلبون نسيج الشراع (الغزل) من الهند على هيئة دريات او اثواب بحدود اربعين متراً ثم يقومون بتقطيعه الى قطع مستطيلة تعرف بالشقق التي ينال منها الشراع حسب حجمه .

٣- العتائل وحبال السفن: ام الاولى عبارة عن خيوط من القطن وتستخدم لسد الفراغ بين اللواح الخشبية وذلك بعد وضعها في الصد لكي تلتصق بين الاخشاب وتمنع تسرب الماء الى داخلها^(٦٩) .

اما الحبال فلم يكن هنالك غنى عن الحبال المصنوعة من ليف جوز الهند وليف عساوة النخيل على شكل حزم صغيرة وتجمع وتربط وكان الحبل السميك يسمى (العمار - الصركالي - مليط)، ويتصل بدقل السفينة وشراعتها عدد من الحبال وهو عميل عن الاول لكنه يحوي نوعاً من الصمام والسمك واسمه (لزيار او العمارين - والبياوير) في الجهة الامامية من الدقل^(٧٠) .

- اما اهم ادوات البحارة فهي ما يأتي:-

أ- علم الفلك: اعتمده بحارة الخليج اثناء رحلاتهم اعتماداً يكاد ان يكون كلياً على هذا العلم وتحديد خطوط العرض بواسطة ارتفاع الشمس والنجم القطبي .

(البحرية - السفينة) او يعلن اقتراب السفينة من الشاطئ^(٦٥) .

٥- القلاف: وهم استاذ السفينة وشيخها بتنظيم حرفة قلافة السفن وهو رئيس القلايف الذي يشرف على العمال في السفينة عدا البحارة وهو بمثابة مهندس السفينة وكان يعهد اليه بمرافقة السفينة طوال الرحلات الطويلة والبعيدة لذا كان وجوده ضرورياً في السفينة في حال حصول عطل فيها او خلل .

٦- المقدمي: الذي يساعد القلاف في الاشراف على اعمال السفينة وينوب عنه في حالة غيابه حتى لا يتعطل العمل^(٦٦) .

٧- الضرابون: العمال المشتغلين باصلاح اضرار السفينة وهم الضرابيب او الضرابيب معن عمل بدق السفينة بالمسامير او الاوتاد الخشبية.

٨- المذوري: الذي يحمل الاخشاب الى السفينة .

٩- الوليد: الصبي الذي يجمع القشار او الاخشاب الصغيرة التي تستعمل كوقود كما يناول العمال والبحارة الادوات المطلوبة مهم في العمل كما يتابعهم اثناء العمل لتعلم الحرفة واكتساب فنونها^(٦٧) .

* الادوات المعتمدة لديهم ومواد السفينة:-

ان المواد والادوات المعتمدة في سفن الخليج العربي تختلف وتتفاوت من حيث الاستخدام سواء في السفن الكبيرة او المتوسطة الحجم او الصغيرة، لذا كانت المواد المعتمدة في العصور الاسلامية الاولى والمتوسطة نوعاً ما بسيطة ومن ثم اصبحت هذه المواد ذات صيغة وصيغة دائمة عند اهل الخليج وتحديداً في العصور العباسية الوسطى والمتأخرة، فكانت

الميل وميزان السفينة^(٧٥)، اما البلد هو كتلة من الرصاص له عروة يربط فيها حبل علامات لقياس عمق المياه .

ز - المجدح والرندة: المجدح تستخدم في حال تعرض السفينة ال عطب او عطل (ثقب) في بدن السفينة وهو اداة تستخدم لثقب الخشب وتثبيته اما الرندة تستخدم لتسوية الخشب المثبت بواسطة المجدح^(٧٦) .

الخاتمة:-

يمكن القول ان اهم نتائج هذا البحث الميسر مايلي:-

أ- ما حواه التاريخ من معلومات واخبار حول صناعة السفن لا يمكن ان نجزم بصحتها بنسبة كبيرة لاسباب ودوافع منها ان بعض الروايات التي وصلت عن اخبار البحار والمحيطات والخلجان ورحلات الملاحين كان يشوبها نوع من عنصر الترميز والحدس وجانب من الخيال، مما دعى الى استقصاء الحقائق وفقاً الى المناهج العلمية الخاصة بكل زمن وكل عهد ذكر هذه الاخبار .

ب- وردت اخبار كثيرة حول فرق واضح بين نوعين من سفن المحيط (السفن الكبيرة) حول ما يصنع من الخشب والمسامير، والثاني ما يصنع من الخشب فقط مع وضع اوتاد خشبية والقار والحبال لزيادة فتاتها؟ في الحقيقة وردت اخبار كثيرة على اساس ان النوع الاول من السفن لا يمكن ان يجر في مياه البحر الاحمر لشدة الملوحة ووجود الشعب المرجانية قياساً بالنوع الثاني الذي خصص لمياه البحر الاحمر، فتناسين الى هناك امر مهم جداً نساها الملاح والمهندس العربي في صناعة السفن انهم ذهبوا وراء الاساطير والخرافات متناسين تكوين دعائم امامية للسفن

ب- البوصلة: لم تعرف الا بعد القرن الرابع الهجري، وعرفها نتيجة تعاملهم مع اهل الصين وهي الابرة المغناطيسية ولكن في صورة بدائية استخدمت لتحديد طرق السير في الطرق البرية والبحرية^(٧١) .

ج- الاسطرلاب: كلمة يونانية تعني الة قياس ارتفاع الاجرام السماوية فوق الارض وعدلها العرب واستخدمها في دراسة احوال النجوم وبخاصة عند رسو سفنهم على الشواطئ^(٧٢) .

د- الرهنامج: هو كتاب الطريق - كلمة مشتقة من الفارسية من مقطعين (راه - نامه بمعنى كتاب) وهذا يحوي جداول فلكية ومعلومات عن الرياح والسواحل وكل ما يساعد الملاحين على الاهتداء الى الموانئ والطرق^(٧٣) .

في الحقيقة كانت هذه الراهن ماجان (رهنامج) التي وضعها بحارة الخليج العربي في العصر العباسي العمدة في الرحلات البحرية في المحيط الهندي والصين حتى زمن البحار والملاح المشهور احمد بن ماجد في القرن الخامس عشر الميلادي اذ افاد هذا البحار العربي من معلومات الرهنامجات عن بحارة الخليج زمن العباسيين ووضع مؤلفات عديدة استطاع على هديها التجار البرتغال انذاك الطواف حول رأس الرجاء الصالح والوصول الى مياه الهند^(٧٤) .

هـ- المنقر - القدوم: الاول يستخدم لنقر الخشب وتنظيفه وهو عبارة عن قطعة حديدية يثقب احد طرفيها الى جانبيين، والقدوم اداة يستعملها عامل السفينة لنحت الخشب .

و- الهندازة والبلد: الهندازة عبارة عن قطعة معدنية مثلثة الشكل مدرجة ومقسمة الى علامات تدرج، وبها ثقب يتدلى منه حبل رفيع في نهايته ثقل صغير من الحديد، تستخدم في ضبط درجة

اسرة القلاف - اسرة الاشتيامي - اسرة النواخذ
- اسرة ال ضراب .

الهوامش:

١- ابن خلدون، أبو زيد عبد الرحمن بن محمد ت
٨٠٨هـ، تحقيق، عبد الواحد وافي، دار المعرفة،
القاهرة، ١٩٥٧، ص ٤١٠.

٢- ابن خلدون، المصدر نفسه، ص ٤١٠-٤١١.

٣- المصدر نفسه، ص ٤١١.

٤- انظر، محمد مرسي ابوالليل، الهند والخليج
العربي تاريخ وتقاليد وجغرافيا، مطبعة دار السلام،
القاهرة، ١٩٧١، ص ١٧-١٨.

٥- الاصطخري، أبو إسحاق إبراهيم الكرخي، ت
٣٤١هـ، المسالك والممالك، تحقيق محمد جبار
عبد العال، مطابع دار العلم، القاهرة، ١٩٦١،
ص ١٨.

٦- انظر، ماسيو سابيرو، تاريخ المشرق، ترجمة
احمد زكي، المطبعة الاميرية، القاهرة، ١٩٣١،
ص ٤٩.

٧- ابن بطوطة، ابو عبد الله محمد بن عبد الله بن
محمد الطنجي، رحلة بن بطوطة (تحفة النظر في
غرائب الامصار)، شرح هوامشة طلال حرب، ط ٤،
دار الكتب العلمية، بيروت، ٢٠٠٧، ص ٥٣٤.

٨- محمد مرسي ابو الليل، المصدر السابق،
ص ٢٣. كذلك عبد السميع المصري، التجارة في
الاسلام، الانجلو مصرية، القاهرة، ١٩٧٥،
ص ١١٨.

٩- النواخذة مفردا ناخذ او نواخذ بالجمع: وهم
من يقومون بجلب الاخشاب والمواد اللازمة من
الهند وبلدان الشرق لخفض تكاليفها قياسا باخشاب
ذات جودة اعلى من هذه القادمة من الهند. راجع
ابو الليل، المصدر السابق، ص ٢٩.

لصد الامواج وهذا ما جعل الهند والصين تتفوق
فيه على عرب الخليج .

ج- الظاهر ان عملية الاتفاق على صناعة السفينة
كان يجري حسب ضوابط وسندات خاصة، وحيثما
يكون الاتفاق شخصياً برغبة احد التجار الاغنياء
او احد السلاطين والخلفاء، قياساً بامر اخر وهو
ان بناء السفينة والاتفاق على صنعها كان يجري
احياناً برغبة عامة من مستشاري الدولة مثلاً في
حالة تعرض البلاد الى عدو خارجي فكان لا بد من
اجراء احتياطات احترازية في صناعة السفن .

د- من الجدير بالذكر وجوب الاشارة الى اختلاف
مهم في صناعة الخليج العربي وبين اهل الخليج
انفسهم، فكانت على سبيل المثال سفن اهل
البحرين وظفار والبصرة تختلف عن سفن مدينة
الكاظم من حيث تركيب السفينة في جزئها الداخلي
والخارجي، ناهيك عن سطح السفينة وحجمها .

هـ- الانتباه الى امر مهم للغاية ان سفن الخليج
العربي وفي فترات لاحقة صارت شأنها شأن سفن
المحيط الهندي بحيث تشابه من حيث الحجم وكمية
الحمولة الموجودة في السفينة وعدد البحارة -
والملاح العامة الخارجية، ولم يوجد فرق بين
سفن الخليج وسفن المحيط الهندي الا الهيكل من
حيث كثرة الالواج وضخامة صنعه .

و- ان التطور الذي حصل في صناعة السفن او
من حيث ازدياد عدد الصناع والمهرة والحرفيين
في هذه المهنة ان دلت على شئ انما تدل على
رقي الحضارة العربية الاسلامية التي شملت جميع
انواع العلوم والفنون .

ز- فانتا ان نذكر ان من اهم نتائج هذه الصناعة
ظهور الالقاب والخرافات الخاصة بالبحار
والمهنيين والصناع، بل وظهور اسر وجماعات
تسمت بالقاب البحارة انفسهم امثال اسرة الملاح -

- ١٠- الابشيهي، شهاب الدين محمد بن احمد، المتطرف من كل فن مستطرف، نشرة وشرحه، عبد الحميد احمد حنفي، القاهرة، (د. ت)، ص ٧.
- ١١- الابشيهي، المصدر نفسة، ص ١٧٧.
- ١٢- الزبدرة: طوق من الخشب المرصع او الصاجي يحاط باطار السفينة او بحدود المراكب لاضفاء صفه جمالية عليه ويدهن ويزيت بالشحم والزيوت . راجع: ابن منظور ابو الفضل جمال الدين محمد بن اكرم، لسان العرب، دار صادر، بيروت، ١٩٥٥، ص ٤١٣.
- ١٣- انظر، ابن خرداذبة، أبو القاسم عبيد الله بن عبد الله ت ٣٠٠هـ، المسالك والممالك، تحقيق دي غوية، دار صادر، بيروت، د. ت، ص ١٦٨-١٦٩.
- ١٤- الشونة، طلاء أو دهن وقيل مزيج من الدهن المذاب والكلس حتى لايتاثر سطح السفينة من خلال تعرضة للملوحة في مياة الخليج العربي، راجع، كمال الدين علي الحكيم، الصناعة الإسلامية والفكر العربي، النجف المكتبة الحيدرية، ٢٠٠٤م، ص ٢٥٧.
- ١٥- الحكيم، المرجع نفسة، ص ٢٥٧.
- ١٦- راجع، عبد السميع المصري، المرجع السابق، ص ١٢٨، كذلك، الاصطخري، المصدر السابق، ص ٩٠، كمال الدين الحكيم، المرجع السابق، ص ٢٥٧.
- ١٧- راجع، ابن خرداذبة، المصدر السابق، ص ١٣٠، ايضا، الابشيهي، المصدر السابق، ص ١٧٩.
- ١٨- انظر، ابن الاكفاني، أبو عبد الله شمس الدين محمد بن إبراهيم الأنصاري، ت ٨٠٣ هـ، نخب الذخائر في أحوال الجواهر، نشر وتحقيق، انستاس الكر ملي، القاهرة، ١٩٣٩ م، ص ٣٢٢.
- ١٩- ابن الاكفاني، المصدر نفسة، ص ٣٢٥.
- ٢٠- يوجد اختلاف حول هل إن خشب الساج هو النارجيل في عالم المحيط الهندي أم أنهما نوعان مختلفان، لكن في الحقيقة حتى وان وردت هكذا إشارات فكلما النوعين من الخشب يختلف عن الثاني في مزايا وأمور عدة، راجع: بن الاكفاني، المصدر نفسة، ص ٣٢٤.
- ٢١- عبد السميع المصري، المصدر السابق، ص ١٣١.
- ٢٢- اباذر عبد الله العنزي، كيف تصنع سفن الكويت، الكويت، ١٩٩٣، ص ١٩.
- ٢٣- المصدر نفسة، ص ١٩.
- ٢٤- المصدر نفسة، ص ١٩.
- ٢٥- انظر ايضاً، رجبيس وهـ، ديمون بلاشير، منتخبات من آثار الجغرافيين في القرون الوسطى، مطبعة الوفاء، باريس ١٩٥٧ ص ٢٧٦.
- ٢٦- اباذر العنزي، المصدر السابق، ص ١٩-٢٠.
- ٢٧- المصدر نفسة، ص ١٩-٢٠.
- ٢٨- تجدر الإشارة الى ان موانئ الخليج العربي لم تكن بالمستوى المطلوب في المراحل الاولى في الدولة العربية الاسلامية وتحديدًا عصر الراشدين والاموي، قياساً بما وصلت اليه هذه الموانئ في العصور العباسية الوسيطة والمتاخره، راجع عبد السميع المصري، المصدر السابق، ص ١٣٢.
- ٢٩- سليمان ابراهيم العسكري، التجارة والملاحة في الخليج العربي في العصر العباسي، ط ١، مطبعة المدني، القاهرة، ١٩٧٩، ص ٢١٣-٢١٤.
- ٣٠- المرجع نفسة، ص ٢١٤.
- ٣١- المرجع نفسة، ص ٢١٤.
- ٣٢- انظر: بلاشير، المرجع السابق، ص ٢٧٥.
- ٣٣- سليمان العسكري، المرجع السابق، ص ٢١٥.
- ٣٤- محمد ياسين الحموي، تاريخ الأسطول العربي، مطبعة التآخي، دمشق، د. ت، ص ٣٨٢.

- ٣٥ - محمد الحموي، المصدر نفسه، ص ٣٨٢.
- ٣٦ - المسعودي، أبو الحسن علي بن الحسين بن علي، مروج الذهب ومعادن الجوهر، تحقيق محمد محي الدين عبد الحميد، مطبعة السعادة، القاهرة، ١٩٩٩، ص ٢١٢.
- ٣٧ - التروش - الاقاصير - القيعان القريبة من سطح الماء وهي ذات خطر كبير على السفن، راجع: عبد السلام محمد هارون، معجم الأسماء والمصطلحات، دار السلام، القاهرة، ١٩٨٤، ص ١٠٧.
- ٣٨ - المسعودي، المصدر السابق، ص ٢١٢.
- ٣٩ - سليمان العسكري، المرجع السابق، ص ٢٢٥.
- ٤٠ - جاك ريسلر، الحضارة العربية، ترجمة غنيم عبدون، الدار المصرية، القاهرة، د. ت، ص ١٧٩. وكذلك: نيقولا زيادة، الجغرافية والرحلات عند العرب، دار الكتاب اللبناني، بيروت، ١٩٦٢، ص ٣٨١.
- ٤١ - نيقولا زيادة، المرجع نفسه، ص ٣٨١.
- ٤٢ - جاك ريسلر، المرجع السابق، ص ١٧٩.
- ٤٣ - جاك ريسلر، المرجع السابق، ص ١٨٠.
- ٤٤ - المرجع نفسه، ص ١٨٠.
- ٤٥ - نعيم زكي فهمي، طرق التجارة الدولية ومحطاتها بين الشرق والغرب، القاهرة، ١٩٧٣، ص ٣٨.
- ٤٦ - المرجع نفسه، ص ٣٨.
- ٤٧ - ابن كثير، عماد الدين أبو الفداء إسماعيل بن عمر القرشي، البداية والنهاية، بيروت، ١٩٦٦، ص ٨٨. ايضاً ابن الوردي سراج الدين أبي حفص عمر بن عبد الله، جزيرة العجائب وفريدة الغرائب، المطبعة الشرقية، القاهرة، ١٨٩٦، ص ٥٧.
- ٤٨ - سليمان العسكري، المرجع السابق، ص ٢٢٦.
- ٤٩ - المرجع نفسه، ص ٢٢٦.
- ٥٠ - نعيم زكي فهمي، المرجع السابق، ص ٣٩-٤٠.
- ٥١ - اشتياق، كلمة نبطية الاصل تعني رئيس المركب، عبد السلام هارون، المرجع السابق، ص ٨٨.
- ٥٢ - الطبري، ابو جعفر محمد بن جرير، تاريخ الرسل والملوك، تحقيق محمد ابو الفضل، دار المعارف، القاهرة، ١٩٨١، ص ٣٠٧.
- ٥٣ - نعيم زكي فهمي، المرجع السابق، ص ٤٣.
- ٥٤ - خالد العزي، الخليج العربي، مطبعة الجاحظ، بغداد، ١٩٧٢، ص ٢٩.
- ٥٥ - الطبري، المصدر السابق، ص ٥٦١.
- ٥٦ - المصدر نفسه ص ٥٠٩.
- ٥٧ - عادل محي الدين الالوسي، تجارة العراق البحرية مع اندونيسيا حتى اواخر القرن الثالث عشر الميلادي، دار الشؤون الثقافية، ١٩٨٤، ص ١٢٣-١٢٤.
- ٥٨ - المرجع نفسه، ص ١٢٤.
- ٥٩ - سليمان العسكري، المرجع السابق، ص ٢٢٦.
- ٦٠ - المرجع نفسه، ص ٢٢٦.
- ٦١ - المرجع نفسه، ص ٢٢٧-٢٢٨.
- ٦٢ - سليمان العسكري، المرجع السابق، ص ٢٢٦-٢٢٧.
- ٦٣ - المقدسي، ابو عبدالله شمس الدين محمد بن احمد البشاري، احسن التقاسيم في معرفة الاقاليم، دار صادر، بيروت، ١٩٩٣، ص ١١٠.
- ٦٤ - المصدر نفسه، ص ١١٠-١١١.
- ٦٥ - نعيم زكي فهمي، المرجع السابق، ص ٤٦.
- ٦٦ - ابازر عبدالله العنزي، المرجع السابق، ص ٣٥٠.
- ٦٧ - المقدسي، المصدر السابق، ص ١١١.

- ٦٨- الصل والشونة: يستخرج الصل من الاسماك والشونة مزيج الدهن مع الجير يستخدم في دهن السفينة واخشابها، رجبس بلاشير، المرجع السابق، ص ٩١ .
- ٦٩- عبد السميع المصري، المرجع السابق، ص ١٢٩ .
- ٧٠- غوستاف لويون، تاريخ التجارة، ترجمة، هاشم يحيى الحبشي، مطبعة معتوق - بيروت، ص ٢٣١-٢٣٢ .
- ٧١- المرجع نفسه، ص ٢٣٢ .
- ٧٢- سليمان العسكري، المرجع نفسه، ص ٢٢٦-٢٢٩ .
- ٧٣- المرجع نفسه، ص ٢٢٩ .
- ٧٤- سليمان العسكري، المرجع السابق، ص ٢٢٩ .
- ٧٥- المرجع نفسه، ص ٢٢٩ .
- ٧٦- حبيب الزيات، المراكب والسفن في الاسلام، مطبعة المشرق الاسلامي - طهران ١٩٨٨، ص ٧٩-٨٠ .
- ٧٧- المرجع نفسه، ص ٨٠ .
- فهرس المصادر:-
- ١- الابشيهي، شهاب الدين محمد بن احمد ت ٨٥٠هـ، المستطرق من كل فن متطرق، نشر ونشر، عبد الحميد احمد الحنفي، ط ١ (مصدر د.ت) .
- ٢- الاصطخري، ابو اسحاق ابراهيم بن محمد الكرضي ت ٣٤١هـ، المسالك والممالك، تحقيق ومحمد جبار عبد العال، ط ١ (القاهرة - مطبعة دار القلم ١٣٨١هـ / ١٩٦١م) .
- ٣- ابن الاكفاتي، ابو عبد الله شمس الدين محمد بن ابراهيم الانصاري ت ٨٠٣هـ - نخب الاخاثر في احوال الجواهر، تحقيق: انستانس الكرمل، ط (القاهرة - المطبعة الحديثة ١٣٥٨هـ - ١٩٣٩م) .
- ٤- ابن بطوطة، ابو عبد الله محمد بن عبد الله بن محمد الطنجي ت ٧٧٩هـ، ورحلة ابن بطوطة تحفة النظار في غرائب الامصار)، شرح هوامشه: طلال حرب، ط ٤ (بيروت - لبنان - دار الكتب العلمية ١٤٢٨هـ / ٢٠٠٧م) .
- ٥- ابن فرداذبة، ابو القاسم عبد الله بن عبد الله ت ٣٠٠هـ، المسالك والممالك، تحقيق، دي غوية، ط (بيروت - دار صادر د.ت) .
- ٦- ابن خلدون، ابو زيد عبد الرحمن بن محمد ت ٨٠٨هـ، المقدمة (تاريخ الصبر)، تحقيق: عبد الواحد وافي، ط (القاهرة - دار المعرفة ١٩٥٧م) .
- ٧- الطبري، ابو جعفر محمد بن جبر ت ٣٠٠هـ، تاريخ الرسل والملوك، تحقيق: محمد ابو الفضل ابراهيم، ط (القاهرة - دار المعارف - ١٩٨١م) .
- ٨- ابن كثير، عماد الدين ابو الفداء اسماعيل بن عمر القرشي ت ٧٧٤هـ، البداية والنهاية، ط (بيروت ١٣٨٦هـ / ١٩٦٦م) .
- ٩- المسعودي، ابو الحسن علي بن الحسين بن علي ت ٣٤٦هـ، مروج الذهب ومعاون الجواهر، تحقيق: محمد محي الدين عبد الحميد، ط (مصر - مطبعة السعادة ١٤٢٠هـ - ١٩٩٩م) .
- ١٠- المقدس، ابو عبد الله شمس الدين محمد بن احمد البشاري ت ٣٨٧هـ، احسن التقاسيم في معرفة الاقاليم، ط ٢ (بيروت - دار صادر ١٩٩٣م) .
- ١١- ابن منظور، ابو الفضل جمال الدين محمد بن مكرم ت ٧١١هـ، لسان العرب، ط (بيروت - دار صادر ١٣٧٥هـ / ١٩٥٥م) .
- ١٢- ابن الوردي، سراج الدين ابن حفص عمر بن عبد الله ت ٥١١هـ، فريدة العجائب وفريدة

- ٢٣- العسكري، سليمان إبراهيم، التجارة والملاحة في الخليج العربي في العصر العباسي، ط (القاهرة - مطبعة المدني ١٩٧٩) .
- ٢٤- العنزي، ابانر عبد اله، كيف تصنع سفن الكويت، ط ١ (الكويت - ١٩٩٣) .
- ٢٥- فهمي، نعيم زكي، طرق التجارة الدولية ومحطاتها بين الشرق والغرب، ط (القاهرة - الهيئة المصرية للكتاب ١٣٩٣هـ/ ١٩٧٣م) .
- ٢٦- لويون، غوستاف، تاريخ التجارة، ترجمة: هاشم يحيى الحسيني، ط (بيروت - مطبعة معتوق د.ت) .
- ٢٧- أبو الليل، محمد مرسي، الهند والخليج العربي بتاريخ - والتقاليد - والجغرافية، ط (القاهرة - مصر - مطبعة دار السلام ١٩٧١م) .
- ٢٨- المصري، عبد السميع، التجارة في الإسلام، ط (القاهرة - الانجلوي ١٣٩٥هـ/ ١٩٧٥م) .
- ٢٩- هارون، عبد السلام محمد، معجم الأسماء والمصطلحات، ط (القاهرة - مطبعة دار السلام ١٩٨٤م) .

Abstract

The present study at analyzing the distributions primary educational service throughout Al-Simawa city in the various districts of this city especially after the great enlarging of the city in population and construction. The study falls it three sections devoted to discussing the present condition of primary education, the geographical distribution of primary schools in the city , and the analysis of the pattern of the distribution respectively . Results showed acute shortage in the number of schools, unfair distribution of these school across the city , and random establishment of schools which increases the distance pupils have to travel to get to school.

- الغرائب، ط (القاهرة - المطبعة الشرقية ١٣١٤ هـ/ ١٨٩٦م) .
- فهرس المراجع العربية والمعربة:-
- ١٣- احمد، مقبول، العلاقات التجارية بين الهند والعرب، ط ١ (مصر - دار الوصلة للطباعة ١٩٦٥م) .
- ١٤- الالوسي، عادل محي الدين، تجارة العراق البحرية مع اندونيسيا حتى اواخر - القرن السابع الهجري - اواخر القرن الثالث عشر الميلادي، ط (بغداد - دار الشؤون الثقافية ١٩٨٤م) .
- ١٥- بلاشيد، زنجيس و.هـ دمون، منتخبات من اثار الجغرافيين في القرون الوسطى، ط ٢ (باريس - مطبعة الوفاء - ١٣٧٧هـ/ ١٩٥٧م) .
- ١٦- الحموي، محمد ياسين، تاريخ الاسطول العربي، ط (دمشق - مطبعة الترقى د.ت) .
- ١٧- الحكيم، كمال الدين علي، الصناعة الاسلامية والفكر العربي، ط (النجف - المكتبة الحيدرية ١٤٢٥هـ/ ٢٠٠٤م) .
- ١٨- ريسلر، حاك، الحضارة العربية، ترجمة: غنيم عبدون، ط (القاهرة - الدار المصرية للطباعة د.ت) .
- ١٩- الزيات، حبيب، المراكب والسفن في السلام، ط (إيران - المشرق الإسلامي ١٩٨٨م) .
- ٢٠- زيادة، نقولا، الجغرافية والرحلات عند العرب، ط (بيروت - دار الكتاب اللبناني ١٣٨٢هـ/ ١٩٦٢م) .
- ٢١- سابيرو، سابو، تاريخ المشرق، ترجمة: احمد زكي، ط (مصر - المطبعة الاميرية - بولاق ١٩٣١م) .
- ٢٢- العربي خالد، الخليج العربي، ط (بغداد - مطبعة الجاحظ ١٣٩٢هـ/ ١٩٧٢م) .