



صناعة السفن في الخليج العربي واثر اكتشاف النفط

في تدهورها

ميثاق خيرالله جلود

مدرس/ قسم الدراسات السياسية والإستراتيجية

مركز الدراسات الإقليمية/ جامعة الموصل

مستخلص البحث

كانت حرفة صناعة السفن، احد اكبر الأنشطة الاقتصادية لأبناء الخليج العربي قبل اكتشاف النفط، إذ يفصل العقد الرابع والخامس من القرن العشرين بين عصرين اقتصاديين مهمين في منطقة الخليج العربي، هما عصر الغوص على اللؤلؤ بامتداده الزمني البعيد، وعصر النفط الذي يعد مصدر الاقتصاد الرئيس لدول الخليج العربي في الوقت الحاضر، وهذا الأمر ينطبق على صناعة السفن أيضاً التي أخذت بالتدهور بعد التحولات التي طرأت على المجتمع الخليجي.

لقد برع أبناء الخليج العربي في المهن والحرف المتصلة بالبحر مثل صناعة السفن والمراكب والغوص على اللؤلؤ، وبهذا فان هذه المهن تمثل تراثاً حضارياً لسكان منطقة الخليج العربي استمدت منها أسماء عائلات بعد أن اشتهر فيها حرفيون مهرة، فكانت نتاجاتهم تنم عن صنعة متقنة لسفن بقيت تستخدم لعشرات السنين، ومن الضروري المحافظة على هذه الحرفة المميزة وتطويرها.

مقدمة

كانت اقتصاديات الخليج العربي قبل عصر النفط تعتمد على مجموعة من الأنشطة التقليدية أهمها الغوص على اللؤلؤ وصناعة السفن وبعض الصناعات الحرفية وصيد الأسماك والتجارة والزراعة وتربية الماشية إلا ان الغوص كان أهمها لمردودة المادي الجيد.

لقد زاول سكان الخليج العربي حرفة صناعة السفن منذ قرون، واستمروا على ذلك حتى منتصف القرن العشرين، وكان هذا العمل احد اكبر الأنشطة



الاقتصادية لأبناء الخليج العربي ولاسيما سكان المدن والقرى الواقعة على الشاطئ قبل اكتشاف النفط. إذ يفصل العقد الرابع والخامس من القرن العشرين بين عصرين اقتصاديين مهمين في منطقة الخليج العربي، هما عصر الغوص على اللؤلؤ بامتداده الزمني البعيد، وعصر النفط الذي يعد مصدر الاقتصاد الرئيس لدول الخليج العربي في الوقت الحاضر، وهذا الأمر ينطبق على صناعة السفن أيضاً التي أخذت بالتدهور بعد التحولات التي طرأت على المجتمع الخليجي.

جاءت الثروة النفطية لتغير الحياة في منطقة الخليج العربي لاسيما بعد اكتشافه بكميات تجارية، فألقى بضلاله على جميع مفاصل الحياة لسكان الخليج العربي من الجوانب السياسية والاقتصادية والاجتماعية والثقافية. يحاول البحث تسليط الضوء على حرفة صناعة السفن في الخليج العربي وأثرها الاقتصادي والأسباب التي أدت إلى تراجعها واثار النفط في ذلك. وقد اشتمل البحث على محورين:

١- صناعة السفن في الخليج العربي

٢- اثر اكتشاف النفط في صناعة السفن في الخليج العربي

أولاً: صناعة السفن في الخليج العربي

لم يكن العرب يجيدون ركوب البحر، وبعد مجيء الإسلام والفتوحات الإسلامية اختلف الأمر، فآخذوا يستخدمون البحر ويصنعون السفن، وقد توزعت البحرية الإسلامية توزيعاً جغرافياً بين بحرين هما: المحيط الهندي والبحر المتوسط، وتبعاً لذلك تميزت السفن التي تمخر عباب البحر المتوسط عن نظيراتها في المحيط الهندي والخليج العربي، فقد كانت مراكب المحيط الهندي والخليج العربي تخاط بالليف، بينما كانت مراكب البحر المتوسط تدق بالمسامير. وقد ترك لنا الرحالة العرب والأجانب وصفاً لتلك السفن ولعل مراجعة بسيطة لما كتبه (ابن جبير) في القرن الثاني عشر الميلادي،



و (ماركو بولو) في القرن الثالث عشر الميلادي تعطي وصفا واضحا لذلك، ويمكن الإشارة هنا إلى أن ابن جبير قدم وصفا دقيقا للخيوط المستعملة في تثبيت الألواح إذ يقول ان هذه السفن مخرطة بأمراس من القنبار وهو قشر جوز النارجيل يمرسونه صناع السفن إلى ان يبرم ويفتلون منه أمراسا يخطون بها المراكب^(١).

وقد كانت القبائل العربية التي استوطنت ساحل الخليج العربي في حدود القرن الثالث الميلادي وتعلمت ركوب البحر، الأكثر قدرة على صناعة السفن وركوب البحر ويرى المؤرخ (أمانبوس) أن عرب الخليج لهم موانئ عدة ونقعا (أماكن) لصناعة السفن والمراكب وأنهم كانوا على مقدرة فائقة في استغلال ثروات البحر^(٢)، وكانت الأخشاب التي تبنى منها السفن عندهم تستورد من الهند، وتجلب في بعض الأحيان من المناطق الشجرية والغابات في عمان، وقد كانت عمان أول دولة خليجية تهتم اهتماماً كبيراً بصناعة السفن بعد تفوقها البحري ووصولها إلى موانئ أفريقيا بوصفها أول دولة غير أوربية تصل إلى هناك^(٣)، إلا أن صناعة السفن ازدهرت فيما بعد بشكل كبير في البحرين والكويت والإمارات.

وتقت الطريقة التي صنع بها عرب الخليج السفن توثيقاً دقيقاً في المعاجم العربية القديمة وكتب الرحالة على مر العصور، وحتى المصطلحات العربية التي وصفت صناعة السفن في تلك الحقبة ما زالت تستخدم حتى يومنا هذا^(٤). ويطلق على من يمتحن حرفة صناعة السفن والمراكب بـ (القلاف) وهو اسم مشتق من فعل التقليف أي الخياطة، فقد كانت سفن المحيط الهندي، والخليج العربي، والبحر الأحمر لا يستعمل في صناعتها المسامير، إنما كانت مخرطة بأمراس من القنباري المأخوذ من قشر جوز النارجيل، وما زال يعرف صانع السفينة بالقلاف حتى بعد استخدام المسامير الحديدية في هذه الحرفة^(٥). ومن الجدير بالذكر ان عملية استخدام المسامير في صناعة السفن الخليجية، جربت لأول مرة في حوالي القرن السادس عشر الميلادي،



عندما غزا البرتغاليون الخليج العربي، فأكتشف القلافون في هذه المنطقة كيفية تركيب و تثبيت المسامير في تلك السفن، فاقتبسوا فكرة ربط أضلاع سفنهم بالمسامير^(٦)، وعلى آية حال فإن السفن كانت تصنع في أماكن على سواحل الخليج العربي تسمى (النقعه)، وقد تعددت النقع في الكويت والبحرين والإمارات...^(٧).

ولصناع السفن لهجة خاصة بهم وبعض المصطلحات التي توارثوها أيضاً، والتي امتزجت بثقافات بعض الشعوب التي كانت لها علاقة بالتجارة معهم، وقد مرت صناعة السفن في هذه المنطقة بتطورات عدة، إذ ذكر الأوائل من النواخذة والبحارة مسميات لهذه السفن فكانت السفن التي تعمل بواسطة الشراع أو التجديف أو الاثتين معا تسمى بـ (الدومي)، إما مسمى (اللنجات) فهو اسم حديث أطلق على السفن التي تعمل بالمحركات. وعلى مر السنين مرت صناعة السفن بمراحل عدة حيث قام سكان هذه المنطقة في بداية الأمر بعمل طوافات من جذوع النخيل والتي كانت تسمى محليا بـ (الجزم)- ومفردها جزمة- يتم ربطها ببعض بالحبال وتحميلها بعض البضائع خفيفة الوزن، والتنقل بها على طول ساحل الخليج العربي، وأن أكثر ما كان ينقل على تلك الجذوع هو النحاس المسمى بـ (الصرغ) من عمان إلى جزيرة البحرين، والتي كانت قبل ذلك تنقل على ظهور الجمال لتتم عملية صهره في جزيرة البحرين، وذلك قبل أن تتحول عملية الصهر إلى عمان، اعتمادا على التيارات المائية وعلى موسم الهواء المسمى برياح (الكوس) لكي تساعد هذه المحامل على العبور بواسطة المجاديف، ولأن هذه العملية صعبة للغاية فكر صناع هذه الطوافات بتخفيف هذه الجذوع، وإضافة الشراع عليها مع المجاديف فقاموا بتفريق هذه الجزم وأبعادها عن بعضها البعض بعد ان كانت متراسة وسطحها من الأخشاب المربوطة بالحبال.. وقاموا بتشريح الأشجار المحلية وتركيبها فوق الجزم حتى يخف



وزنها وتزيد سرعتها وبعد ان تمت هذه العملية بنجاح أطلق عليها اسم (الخشب) وهذا الاسم مرتبط بالسفن المحلية حتى يومنا هذا^(٨).

فيما بعد تطورت هذه العملية إلى صناعة سفن وبأنواع متعددة حسب الاستخدام، وكانت عملية صناعة السفن تبدأ عندما يختار الراغب في بناء سفينة النوخة والأستاذ أو القلاف، وبعد تحديد الحجم والنوع، يتم شراء الخشب ويكون اما من خشب (الساج) أو (التك) الذي يستعمل خصيصا لصناعة السفن^(٩)، وكانت الأخشاب تجلب من الهند أو شرق افريقيا أو عمان، وبناء سفينة جديدة يسمى (اوشار)^(١٠)، وبعد الأستاذ الموجه للقلافيين، حيث يقوم بتوزيعهم في سبيل إنهاء مهمتهم وصناعة السفينة وفق ما تم التخطيط له^(١١).

وتبدأ عملية الصناعة بـ (التقليف) وهي عملية ربط ألواح السفينة ببعضها البعض بالحبال^(١٢)، ويتم تركيبها بدءا من الهيكل الرئيس، ومن ثم تثبيت (البيص)، وبعد العمود الفقري لها، والذي يحفظ توازنها، وبعد الانتهاء من صناعة الهيكل، يبدأ القلافون في تثبيت الألواح الخارجية إذ تثبت عليه الأضلاع التي تكون متفاوتة في الحجم، إذ تبدأ عملية (التدسير) بعد أن يدرسونه إلى ان يتخيظ ويفتلون منه أمراسا يخيظون بها السفينة، ويخللونها بدرس من عيدان النخل^(١٣)، فضلا عن عملية دق دسر (أوتاد) خشبية في الثقوب التي عملت في الألواح لعملية الخياطة، وذلك لإحكام غلق هذه الثغور، ومن ثم (الجلفطة) وتسمى أيضا القلفطة، والجلفطة، وهو أن يدخل بين مسامير الألواح وخرورها مشاققة الكتان ويمسحه بالزفت والقار، وبما أن السفن الآن لا تخاط فقد أصبحت الجلفطة تعني سد الشقوق والفراغات بين الألواح لمنع تسرب الماء بين الألواح باستخدام خيوط (الفتيل) وهي من القطن المشرب بزييت السمك (الصل)^(١٤). ثم يتم تركيب (الفنة)، وهي السطح العلوي للسفينة الذي يبدأ من المقدمة، وبعد ذلك يثبت الصاري (الدقل) المخصص لحمل الشراع، ويشد بالحبال، وبواسطته يقوم الريان



بالتحكم بالسفينة، كذلك يتم تثبيت (الكمز) ويوضع في منتصف الهيكل، وهناك (الداعومة) التي توضع في أعلى (البيص) من الامام للمحافظة على السفينة من الارتطام^(١٥).

بعد اكتمال السفينة بصيغتها النهائية تبدأ مرحلة الدهان الخارجي للسفينة بزيت الصل التي تشكل مادة دهنية عازلة للماء عن الخشب لحفظها من التآكل بسبب الرطوبة والحشرات. ومن ثم تدهن بالسمن أو بدهن الخروع، أو بدهن القرش من الجوانب^(١٦)، وكانت تدهن مرة واحدة كل سنة، أما سطح السفينة الخارجي فكان يغلف بخليط من الشحم والطلاء الأبيض بعد ان يغلى تجنباً للرائحة الكريهة وكانت عملية الطلاء هذه تتم مرتين في السنة^(١٧). وهدف أهل الخليج العربي من إنشاء سفنهم ومراكبهم بتلك الصورة ليولين عودها ويرطب لكثرة الشعاب المعترضة لها، ولذلك لم يكن المركب المسماري مرغوباً^(١٨).

ويكون شكل السفينة مقوساً، ويمتد من مقدمتها إلى مؤخرتها، ويكون كل ضلعين متقابلين متساويين في الحجم والوزن. وقد انفردت السفن الخليجية بالشرع المثلث، وهو شرع سائد حتى يومنا هذا، وكان للخليجيون دور مهم في نقل هذا الشرع إلى البحر المتوسط، ومما يؤكد الباحثون أنه لولا الشرع الخليجي المثلث لما قام الأوربيون برحلاتهم المحيطية التي استكشفوا فيها مناطق مجهولة من العالم، وينسج الشرع المثلث من أوراق جوز الهند أو سعف النخيل، كما ان السفن الخليجية ليس فيها وسيلة لطى الشرع عندما يكفهر الجو، كما لوحظ بان السفينة الخليجية تحمل فوق ظهرها مراكب صغيرة للنجاة وهي على نوعين: القارب، والدونيچ، وقد يحمل القارب (١٥) رجلاً مقابل (٤) في الدونيچ، ولها صاري يسمى الدقل وهو من جذع النخيل، وقد يصل طوله إلى (٧٦) قدماً، أما الانكر (المرساة) فكان غليظاً لادفة فيه، وهو في السفن الخليجية يصنع من الحجر وفي وسطه ثقب للحبال. ومن الجدير بالذكر أن السفن العربية الخليجية، لقوتها وماتانتها،



عرفت في الهند باسم (ماداراتا) و تعني (مدرعات)^(١٩). وبالرغم من الطريقة البدائية التي كانت تصنع بها هذه السفن والتي توحى بعدم الأمان، والمتابع لسير صناعتها يعتقد ان هذه السفن لن تعمر طويلا، إلا انها في الحقيقة كانت تعمر لفترات طويلة^(٢٠)، مما يدل على دقة وتميز القلافون والصناع المهرة.

وأخيراً تنزل السفينة إلى البحر حيث تسحب على ألواح خشبية دائرية مشحمة بالقرب من الشاطئ في موقع تكون فيه المياه عميقة وتجر من الجانبين بواسطة حبال مربوطة على المراسي إلى ان تستقر في البحر^(٢١). وهناك أكثر من (١٤) نوع من السفن والمراكب الشراعية المصنوعة في الخليج العربي تختلف في الحجم ومقدمة ومؤخرة المركب والزخرفة^(٢٢)، وفيما يلي وصف لأهم أنواع السفن في منطقة الخليج العربي:

(١) السنبوق أو السنبوك: ويعد من أقدم السفن استخداما في الخليج العربي، وسمي السنبوك من سنبك الدابة على التشبيه، فضلاً عن البوق الذي كان يستخدم لتنبيه السفن في الضباب وللسنبوك مقدمة طويلة تمتد فوق البحر نحو (٢٠) قدماً ويزيد ارتفاع المركب كلما مضينا نحو المؤخرة، وقد قدرت حمولته بـ (١٥٠) طناً، وترتفع صاريته المصنوعة من خشب الساج (٩٠) قدماً على سطح البحر، ويبدو ان السنبوك قد تأثر بمجيء الأوربيين، فحاول سكان الخليج جعله زورقا بخارياً^(٢٣).

(٢) البغلة: وهي من اكبر سفن الخليج العربي، تتراوح حمولتها ما بين (١٠٠ - ٢٠٠) طناً ويتراوح عدد بحارتها بين (٣٠ - ٥٠) بحاراً^(٢٤).

(٣) البوم: وهو طراز قديم للسفن ينتهي بطرف حاد في كلتا المقدمة والمؤخرة، ويصلح البوم للمياه العميقة، وكان غالباً ما يصنع في الكويت.

(٤) الجالبوط او الجاليبوت: حمولته تتراوح بين (١٠ - ٥٠) طناً، وكان يستخدم في الخليج العربي ضمن أسطول صيد اللؤلؤ، كذلك يستخدم في ميناء بوشهر بكثرة^(٢٥).



(٥) الغلافة: ظلت هذه السفينة شائعة الاستعمال على طول الساحل الغربي للهند، وفي منطقة الخليج العربي حتى نهاية القرن التاسع عشر، وهي سفينة حربية يبلغ طولها (٨٤) قدماً وعرضها (٢٤) قدماً ويركب عليها (١٠) مدافع ومؤخرتها ذات نقوش، أما مقدمتها فنائفة وفيها أربعة وعشرون مجدافاً، وكانت أساطيل الخليج العربي الحربية تستخدمها^(٢٦).

(٦) الغراب: كانت شائعة الاستعمال خلال القرون السادس عشر والسابع عشر والثامن عشر على سواحل مالابار، والخليج العربي، والبحر الأحمر، والعادة أن يكون الغراب سفينة ذات ثلاث صاريات، وقد سميت بهذا الاسم لان مقدمتها تشبه رأس الغراب.

(٧) التكنات: سفينة حربية، وكانت تؤلف العمود الفقري في الأسطول العثماني في البصرة.

(٨) الترانكي: نوع من السفن كان شائع الاستعمال في الخليج العربي، يسير بالمجداف والشرع معاً ويستخدم في الحرب والتجارة^(٢٧). ولكنه لم يشاهد في الخليج العربي منذ النصف الثاني من القرن التاسع عشر^(٢٨).

(٩) القنجة أو الغنجة، حمولتها تتراوح بين (١٣٠-٣٠٠) طناً، وبهذا تكون أضخم سفن الخليج العربي، إذ يتراوح طولها ما بين (٧٥-١٠٠) قدماً، وهي من سفن التجارة. فضلاً عن أنواع أخرى من السفن أهمها: (البتيل) (الشوعي) ويعرف في العراق بـ (الشوعي) (البقارة) (الزاروك) (الدنكية) (الهوري) (المشحوف)^(٢٩)، (البانوش) (العبرة)، (البلم)^(٣٠).

أشتهر البحرينيون منذ القدم بصناعة السفن، وقد أدى هجرة العديد منهم إلى سواحل الخليج العربي إلى انتشار تقنياتهم في صناعة السفن في تلك المناطق، ففي الكويت أسس البحرينيون (فريج البحارنة) الذي أصبح مدرسة يخرج أساتذة بنائي السفن حتى أن دكتور (يعقوب الحججي) في كتابه عن "صناعة السفن في الكويت" يشير إلى أن مفردة البحارنة أصبحت مفردة بديلة تعني صانعي السفن، كذلك على سواحل الإمارات العربية المتحدة



وبالتحديد سواحل دبي تأسس أيضا (فريج البحارنة) وبدأ مع تأسيسه تطور صناعة السفن في الإمارات. وذكر محمد التيتون (عميد صناع السفن في البحرين) في كتابه عن تاريخ صناعة السفن في البحرين أسماء لأسانذة بناء السفن هاجروا من البحرين^(٣١). وأسانذة صناعة السفن في الإمارات برعوا أيضاً بما يصنعون حيث طبقت شهرتهم الآفاق حتى ان الهنود والباكستانيين والصينيين تعلموا منهم بعض أسرار مهنتهم، وقد ورد ذكر بعض صناع السفن المحدثين في الكويت، منهم (الحاج سلمان وولده احمد)، و (الحاج صالح بن راشد)، وإخوانه جاسم، وعبدالله، والحاج حمد بن بندر^(٣٢).

ومن الطبيعي أن تختلف صناعة السفن باختلاف استخدامهما، فمن البانوش الذي ابتكر في الثلاثينات من القرن الماضي، والذي حور لكي يعمل بالمحركات، وهو في الأصل سنبوك غير شكل مقدمته إلى الشوعي، والبوم، والبقلة وغيرها من الأنواع التي تستخدم في صيد الأسماك والغوص عن اللؤلؤ ونقل البضائع والركاب، ولم تكن هذه الصناعة مقتصرة على الاستخدام، بل كانت معدة للتصدير إلى الأسواق المختلفة. أما مراكز صنع السفن في الخليج العربي، فأهمها الكويت التي كانت من الموانئ المهمة في الخليج العربي في القرن التاسع عشر وما بعد ذلك بقليل، كما ذكرت البصرة كمركز لصناعة المراكب، والبحرين التي كان لأهلها مهارة تامة في صنع السفن الشراعية الكبيرة. ومهما يكن فإن الفرق بين السفن التي كانت تبنى في العصور الوسطى، وبداية العصور الحديثة في الخليج العربي، هو أن السفن الأولى، كانت تبنى بدون استعمال المسامير، أما المسامير فقد كانت إحدى التأثيرات الأوربية إلى دخلت إلى المنطقة والتي أصبحت ملازمة لصناعة السفن الخليجية^(٣٣).

وتستخدم هذه السفن في عدة نشاطات بحرية مثل صيد السمك والنقل التجاري والغوص في مصائد اللؤلؤ، الذي كان يعد أهم استخداماتها إذ ينقسم طاقم السفينة من حيث وظائفهم ودرجاتهم إلى عدة أقسام: فيتكون عادة من



(النوخذة) وهو قبطان السفينة و (المعلم) وهو بمثابة الضابط الأول و (الكراني) الكاتب و (السكاني) مدير الدفة و (السرهانج) رئيس الموسيقين فضلاً عن الطباخ والمنظف، وكان يسمى رجال البحر في العراق والخليج العربي بالملاحين^(٣٤)، فضلاً عن طواقم العمل التي كانت تخرج للصيد أو الغوص أو التجارة والتنقل. ولتسليط الضوء بدقة أكثر، فإن طاقم سفينة الغوص على سبيل المثال كان يتكون من:

١- النوخذا: وهو الريان المسؤول عن السفينة، بيده الحل والعقد، ومهمته توجيه السفينة وقيادتها. وهو من أولئك البحارة الذين جابوا البحار وعرفوا مسالكها وخبروا أنوائها واتجاهات الرياح وموسم هطول الأمطار، وخبروا أعماق البحار بصورة عامة وبمواقع الأصداف، وهو بعد ذلك المشرف على إدارة السفينة.

٢- الغواصون: ويتراوح عددهم بين العشرة والأربعين، ويتوقف ذلك بطبيعة الحال على حجم السفينة^(٣٥)، ويسمى باللهجة الخليجية "الغيص" هو الشخص الذي يغوص إلى أعماق مياه الخليج للبحث ولجمع المحار المحتوي على اللؤلؤ، إذ ينزل الغواص إلى أعماق المياه وانفه مسدود بقراصة (فطام) وبرجليه حبلان أحدهما يدعى (الزيبيل) مربوط في آخره رصاصة أو حجر كبير تسمى (حير) ومهمتها الإسراع بالغواص إلى قاع المياه، وبعد وصوله إلى القاع يقوم بحلها من رجله، فيقوم شخص على ظهر السفينة يدعى (السيب) مهمته المحافظة على حياة الغواص بسحب الثقل^(٣٦). أما الحبل الثاني فيطلق عليه (الجدا) ويمثل حبل النجاة بالنسبة للغواص ويبلغ طوله نحو (٨٠ متراً)، يربط بإناء مصنوع من الخيوط والحبال يسمى (الديين) يقوم الغواص بتعليقه في رقبته ويبدأ بجمع المحار بكلتا يديه ويضعه في الإناء فإذا ما حس الغواص بقرب انتهاء نفسه يقوم بشد الحبل بقوة ليقوم (السيب) الموجود على ظهر



- السفينة برفعه من الماء^(٣٧). ويقوم الغواص عادة بتسعين غطسه (تبه) في اليوم الواحد، ومدة البقاء تحت الماء تتراوح بين دقيقة ودقيقتين^(٣٨).
- ٣- السيوب: هم الأشخاص الذي يسحبون الغواصين من قاع الخليج وتتراوح إعدادهم أكثر بقليل من عدد الغواصين على ظهر السفينة عند أول إشارة تبدأ من الغواص^(٣٩)، وله ان يسترح هو والغواص مدة خمس دقائق ثم تبدأ فترة جديدة، كما على السيب العمل في السفينة في كل ما تتطلبه عملية الغوص^(٤٠).
- ٤- الرضيف: وهؤلاء عادة يكونون من الصبيان الذين لاتزيد أعمارهم عن (١٤ عاماً) ويقومون بالخدمات الخفيفة وللتدريب على أعمال الغوص ويقومون أحياناً مقام السيوب.
- ٥- التباب: لا يزيد عددهم في السفينة عن أربعة أو خمسة صبيان ومهمتهم خدمة السفينة.
- ٦- الغزال: يكون في بعض السفن الكبيرة شخص واحد ويغوص على حسابه الخاص وله سيبه.
- ٧- الجعدي: الشخص الذي يحل محل النوخذا في السفينة.
- ٨- المجدمي: هو رئيس البحارة وهو المسؤول عن العمل في السفينة، وجميع السفن الكبيرة يكون فيها المجدمي، كما يكون في السفن الكبيرة نحو خمسة أو سبعة أشخاص زيادة في العدد يطلق عليهم (الجلسة) يحلون محل السيب المريض، أو الذي يكون مشغولاً بأداء الصلاة ونحو ذلك حيث يجرون الخراب (أي الحبل الذي يمسك به الغائص)، ويجدفون، ويفتحون المحار، فضلاً عن النهام (المطرب البحري) والطباخ^(٤١).
- ثانياً: اثر اكتشاف النفط في صناعة السفن في الخليج العربي**

ازدادت أهمية الخليج العربي مع بداية القرن العشرين بعد اكتشاف النفط بكميات تجارية في إيران سنة ١٩٠٨، واحتمال توفره في أراضي الإمارات العربية (إمارات الساحل العماني) في الخليج في ذلك الوقت^(٤٢). وتعد البحرين أول دولة خليجية تم اكتشاف النفط فيها عام ١٩٣٢، وأصبحت في



حينها محطة انطلاق لاكتشاف النفط في الدول الخليجية المجاورة، ففي السعودية اكتشف النفط عام ١٩٣٨، وفي أواسط الأربعينيات من القرن الماضي تم اكتشاف النفط بكميات هائلة بشرق المملكة العربية السعودية وقد سيطرت شركة (ارامكو) الأمريكية على الامتيازات النفطية في المملكة. اما في الكويت فقد اكتشف النفط بكميات تجارية عام ١٩٤٦^(٤٣)، اما قطر فقد اكتشف النفط فيها عام ١٩٤٩ وحملت أول شحنة من ميناء مسيعيد، وأبو ظبي عام ١٩٦١، وسلطنة عمان عام ١٩٦٣، وإمارة دبي عام ١٩٦٦^(٤٤) ورأس الخيمة عام ١٩٧٧. وقد احدث اكتشاف النفط واستغلاله تغيرات جذرية واضحة في البنية الاقتصادية والطبيعة الإنتاجية والاستهلاكية السائدة قبل عصره، إذ كانت اقتصاديات المنطقة تعتمد على مجموعة من الأنشطة التقليدية أهمها الغوص على اللؤلؤ والاتجار به والصناعات التقليدية فضلاً عن التجارة والزراعة وتربية الماشية ورعيها والتي كانت تأتي من حيث الأهمية بعد الغوص^(٤٥).

كانت الصناعة قبل اكتشاف النفط تمثل نصيباً بارزاً من الاقتصاد الخليجي وذلك لما لها من أهمية بالغة الأثر في الحرف البحرية التي يمتنها سكان الخليج العربي، ولم تكن الصناعة تعتمد على شهادات دراسية أو معاهد صناعية بل كانت بالخبرة يتم توارثها أباً عن جد، وقد أصيبت بتدهور واضح نتيجة هجرة معظم أصحابها وانتقالهم للعمل في صناعة النفط المريحة والمربحة في آن واحد، وقد أدى ذلك إلى اختفاء معظم الصناعات المحلية الرائجة في المدن القديمة مثل واحة الإحساء والقطيف في السعودية وينطبق ذلك على بلدان الخليج الأخرى فقد كانت المنطقة قبل اكتشاف النفط مكتفية بصناعاتها المحلية، إلا انها أقفلت محلاتها تدريجياً نتيجة التحاق كثير من الصناع بوظائف صناعة النفط، مما سبب تدهوراً سريعاً للصناعات التقليدية المحلية، وهكذا أصبح السكان يعمدون إلى شراء احتياجاتهم من الصناعات الأجنبية التي بدأت تغمر الأسواق المحلية



وتتنافس على جذب المستهلك. كما تراجعت الزراعة في بلدان الخليج بعد اتيان العوائد النفطية إذ لم تعد بساتين النخيل أو التجارة ذات أهمية كما كانت في السابق بعد انصراف السكان إلى استثمار أموالهم في المشاريع العمرانية التي فتحت على مصراعيها^(٤٦)، فعلى سبيل المثال كانت واحة الإحساء تضم أكثر من (٤٩) قرية زراعية وواحة القطيف أكثر من (١٣) قرية زراعية لكنها تراجعت أيضاً بسبب انتقال العمالة الزراعية للعمل إلى مرافق النفط والإعمال المساندة له أو في الوظائف الحكومية، فسرعان ما جذبت الأجور الجيدة وظروف العمل المريحة وتوفر السكن والخدمات الصحية والترفيهية العمال الزراعيين للاتحاق بالإعمال النفطية، وبهذا تغيرت العلاقات التقليدية بين الموارد البشرية والموارد الاقتصادية في المجتمع بعد ظهور فرص عمل لم تكن معروفة من قبل، وإقبال الخليجيين عليها بدلا من المهن السابقة كالغوص وتجارة اللؤلؤ وصناعة السفن والزراعة ورعي المواشي، إلا أن التجارة والاستيراد وإعادة التصدير للدول المجاورة بالذات لم تتأثر مثل باقي المهن خاصة بعد ظهور المشاركة في رأس المال في المشروعات الكبيرة فضلا عن إنشاء مناطق للصناعات التحويلية المرتبطة بالنفط والتي تتكون من سلسلة متنوعة من الصناعات البتروكيمياوية، فضلاً عن الصناعات الغذائية والتي أخذت تنمو تدريجياً^(٤٧).

لقد اوجد النفط طبقة عاملة ذات شان في دول الخليج لعبت دوراً هاماً في دول الخليج العربي، فقد أسس النفط لطبقة جديدة في المجتمع الخليجي (الطبقة البرجوازية) إلا ان هذه الطبقة كان لها وجود في الكويت والبحرين ودبي قبل اكتشاف النفط بكميات تجارية، وفيما عدا هذه المشيخات فإن صناعة النفط هي التي أوجدت الطبقة البرجوازية في باقي مناطق الخليج العربي، كما ساعد النفط على قيام طبقات عاملة لها توجهات ايدولوجية فعلى سبيل المثال حرصت ارامكو على منح العمال أجور عالية لابعادهم عن أي اتجاه يساري، وبالمقابل دفعت هذه الأجور العمال في صناعة



السفن وغيرها من المهن الى التوجه نحو الشركات النفطية لتحسين أحوالهم المعاشية فضلاً عن ذلك كانت الشركات تفضل العمالة المحلية على العربية إذ تخشى من اليد العاملة المصرية والعراقية والفلسطينية وما يمكن ان تحمله من أفكار ثورية^(٤٨).

وبعد هذا الاستعراض البسيط للتحويلات الاقتصادية التي أحدثها النفط في المجتمع الخليجي، فقد تأثرت صناعة السفن في الخليج العربي شأنها شأن باقي الحرف الأخرى التي أخذت بالاندثار بعد اكتشاف النفط فتقلصت صناعة السفن بعد النفط وسيطرته على الحياة الاقتصادية في دول الخليج العربي^(٤٩).

لقد ظلت صناعة السفن مزدهرة، على الأقل، حتى مطلع القرن العشرين ففي سنة ١٩١٠، كانت الكويت وحدها، تملك قرابة ثمانمائة مركب وسفينة، يعمل على ظهورها حوالي (٢٠٠٠٠)، رجل، ولم يكن كلهم من الخليجيين، بل كانوا من مختلف مناطق الخليج العربي^(٥٠)، ولحسن الحظ تتوفر لدينا بعض الاحصاءات الأولية عن أنواع وأعداد السفن المملوكة لموانئ الخليج العربي ومنها الإحصائية التي وردت في كتاب (دليل الخليج)، والمتعلقة بالمراكب السائدة في مطلع القرن العشرين، ومما جاء في هذه الإحصائية أن جزر البحرين (مملكة البحرين حالياً) كانت تمتلك آنذاك (١٣) بغلة و (٦٠) بتيل، و (٢٢) بوم و (١٦٠) بقارة و (٧٨٩) سمبوك وشويس و (٦٩٤) شعوي وقوارب أخرى خفيفة مجموعها نحو (١٧٦٠) سفينة يعمل على ظهرها نحو (١٨٣٩٠) رجلاً^(٥١).

كذلك كان عدد السفن التي تعمل بالغوص نحو (١٥٠٠) سفينة يعمل عليها نحو (٤٢) ألف رجل في عموم الخليج العربي^(٥٢) (٥٠٠) منها في البحرين عام ١٩٢٦، لكنها تقلصت إلى (٨٣) عام ١٩٤٦^(٥٣).

وبهذا أخذت صناعة السفن والمراكب التقليدية بالتدهور والانقراض، فضلاً عن أن بعض بناء السفن، اخذوا يعملون على إعادة تحويل مصانع سفنهم بقصد صنع سفن بخارية صغيرة. ومع أن بعض المؤسسات الحديثة



في بعض مناطق الخليج العربي تبذل جهوداً حثيثة من اجل الاحتفاظ بصناعة المراكب التقليدية، إلا أن ذلك لم يعد ممكناً أمام مغريات الحضارة والتكنولوجيا التي تعم منطقة الخليج العربي في الوقت الحاضر، ولعل من أبرز ما تم بهذا الشأن، سعي الدول الخليجية للتلاؤم مع متطلبات الملاحة الحديثة وذلك بإعادة بناء الموانئ، وإنشاء الأرصفة الخاصة لما يعرف بـ (الحاويات Containers)، وهي وحدات تعبئة كبيرة سهلة التحميل، والتفريغ، والنقل، بواسطة الآلات الرافعة، وثمة خطوط منظمة بالحاويات تمخر عباب الخليج العربي. وبالرغم من ذلك فإن هناك بعض المساعي اليوم للمحافظة على تقاليد صناعة السفن، والاحتفاظ بالحرفيين القلائل الذين يبرعون في هذه الصناعة العظيمة من أجل تأصيل وتجذير صناعة السفن التقليدية، والاهم من ذلك السعي باتجاه المحافظة على النجارين المهرة القلائل الباقين الذين برعوا في بناء السفن، والذين يستفاد منهم كذلك في صناعة أثاث البيوت الخشبية، وقد ظهرت في السنوات القليلة الماضية بعض المراكز الثقافية الخليجية التي حرصت على استعادة مشاهد صناعة السفن في الخليج العربي، خاصة وأن هذه الصناعة ارتبطت بالخليجيين كأناس كانوا يرتادون البحر بكثرة^(٥٤). ومن هذه المراكز محل (القلاف) في أحد أرجاء سوق واقف القطري وهو مكان متخصص لبيع السفن الخشبية الصغيرة بأحجام مختلفة، إذ تصنع هذه السفن في المتجر الذي لا يعدو كونه محلاً صغيراً يبيع السفن الخشبية الصغيرة، بل يتجاوز هذا الشيء بكثير لأنه يعد أحد المحلات النادرة التي تجمع أشياء ومعدات وآلات وصور قديمة ونادرة ترجع لمئات السنين، كما يحتوي على المعدات التي استخدمها المواطن الخليجي قديماً، كما يحتوي المحل أيضاً على صورة توضح تاريخ الدول الخليجية حتى وقتنا الحاضر^(٥٥).

خاتمة



برع أبناء الخليج العربي في المهن والحرف المتصلة بالبحر مثل صناعة السفن والمراكب والغوص على اللؤلؤ وصيد الأسماك والنقل والتجارة البحرية، وبهذا فإن هذه المهن تمثل تراثاً حضارياً لسكان منطقة الخليج العربي استمدت منه أسماء عائلات بعد ان اشتهر فيه حرفيون مهرة قل نظيرهم، فكانت نتاجاتهم تتم عن صنعة متقنة لسفن بقيت تستخدم لعشرات السنين وغواصون شجعان كسبوا قوتهم من حرفة صعبة لا يستطيع إلا أهل الخليج العربي مزاولتها، إذ تسرد كتب التاريخ ان المستعمرين الاوربيين ولاسيما الهولنديين حاولوا الغوص سرا لكنهم فشلوا مما أبقى هذه المهنة المهمة حكرا على عرب الخليج، وقد كانت صناعة السفن ابرز صناعات الخليج قبل اكتشاف النفط، ولم تكن للاستعمال في الخليج فقط بل كانت تصدر إلى مناطق أخرى لسمعتها التي كسبتها من جودة صنعها، فكان لها الأثر الاقتصادي الكبير على دخل سكان المنطقة. ومن خلال البحث تم التوصل إلى عدد من الاستنتاجات أهمها:

- ١- برع أبناء الخليج العربي في مهنة صناعة السفن وتفننوا في أساليب هذه الصناعة، فكانت السفينة الخليجية مميزة عن غيرها من السفن.
- ٢- استخدم الخليجيون المسامير في صناعة السفن في القرن السادس عشر بعد احتكاكهم بالأوربيين.
- ٣- لهذه المهنة أسماء وتقاليد خاصة مازالت متداولة حتى الآن.
- ٤- أخذت مهنة صناعة السفن تتراجع لأسباب عدة أهمها اكتشاف النفط والتغيرات الجذرية التي أحدثها في المجتمعات الخليجية.
- ٥- هناك دعوات للمحافظة على هذه الحرفة المميزة وتطويرها.
- ٦- يوجد ارتباط وثيق بين حرفة صناعة السفن والغوص على اللؤلؤ فقد أدى تطور المهنة الأولى في ازدهار الثانية والعكس صحيح.



الملاحق

ملحق رقم (١) سنبوك مخيط بالحبال



ملحق رقم (٢) السيوب وبأيدهم الحبال المتصلة بالغاصة





Ship Building In Arab Gulf And The Effect of Oil exploration In Its Collapse

Mr. Mithaq K. Jalud

*Lecturer, political strategic Dept. Regional Studies Center
Mausl University*

Abstract

Ship building was the most economic activities of Arab Gulf before exploring oil and the ٤th and ٥th decades of ٢٠th century Separated between two economic ages in the region. They are the age of diving looking for pearls and the oil age being considered the main resource for economy at present. This is true for ship building which began to collapse after changes taken place upon the Gulf society.

People in Arab Gulf were famous in crafts connected with Sea and these crafts represent a cultural heritage and families in the Gulf took its names. Their products express the art of ship building for years and it is necessary in keeping this sort of craft

الهوامش والمصادر

(١) إبراهيم خليل العلاف، "السفن والمراكب في الخليج العربي.. قصة كفاح مجيد"، الجمعية الدولية للمترجمين واللغويين العرب:

www.wata.cc/.../showthread.php

(٢) صحيفة الوسط (البحرين)، العدد (٢٥٢٦)، ٦ آب / اغسطس ٢٠٠٩



(٣) المملكة العربية السعودية، مركز الدراسات والبحوث، غرفة الشرقية، "الصناعات البحرية في المنطقة الشرقية الفرص ومناخ الاستثمار"، ص ٧:

www.chamber.org.sa

- (٤) صحيفة الوسط (البحرين)، العدد (٢٥٢٦)، ٦ آب / اغسطس ٢٠٠٩
(٥) المصدر، نفسه.
- (٦) صحيفة الأيام (البحرين)، العدد (٨١٤٢)، ٢٥ تموز / يوليو ٢٠١١
(٧) "الصناعة الكويتية قبل وبعد النفط"، موقع تاريخ الكويت.
- (٨) صحيفة الأيام (البحرين)، العدد (٨١٤٢)، ٢٥ تموز / يوليو ٢٠١١
(٩) ج ج لوريمر، دليل الخليج، القسم التاريخي، ج ٦، ت: مكتب أمير دولة قطر، (الدوحة، ١٩٧١)، ص ٣٣٢٧.
- (١٠) خالد العزي، الخليج العربي في ماضيه وحاضره، (بغداد، ١٩٧٢) ص ٧٣.
- (١١) صحيفة البلاد (البحرين)، العدد (١١٨٦)، ١٣ كانون الثاني / يناير ٢٠١٢.
- (١٢) صحيفة الوسط (البحرين)، العدد (٢٥٢٦)، ٦ آب / اغسطس ٢٠٠٩.
- (١٣) العلاف، المصدر السابق.
- (١٤) صحيفة الوسط (البحرين)، العدد (٢٥٢٦)، ٦ آب / اغسطس ٢٠٠٩.
- (١٥) العلاف، المصدر السابق.
- (١٦) المصدر نفسه.
- (١٧) لوريمر، المصدر السابق، ص ٣٣٢٨.
- (١٨) مملكة البحرين، وزارة الصناعة والتجارة:

<http://www.moic.gov/>

- (١٩) العلاف، المصدر السابق.
- (٢٠) لوريمر، المصدر السابق، ص ٣٣٢٧
- (٢١) المصدر نفسه، ص ٣٣٣٠.
- (٢٢) المصدر نفسه، ٣٣٢٧.
- (٢٣) العلاف، المصدر السابق؛ صحيفة الأيام (البحرين)، العدد (٨١٤٢)، ٢٥ تموز / يوليو ٢٠١١
- (٢٤) العلاف، المصدر السابق
- (٢٥) لوريمر، المصدر السابق، ص ٣٣٣١



- (٢٦) إبراهيم خليل العلاف، الخليج العربي: دراسات في التاريخ والسياسة والتعليم، سلسلة شؤون إقليمية رقم (١١) مركز الدراسات الإقليمية، دار ابن الأثير، جامعة الموصل، ٢٠٠٧، ص ٢٩٠.
- (٢٧) العلاف، السفن والمراكب.
- (٢٨) لوريمر، المصدر السابق، ص ٣٣٣١.
- (٢٩) العلاف، السفن والمراكب.
- (٣٠) العزي، المصدر السابق، ص ص ٧٤-٧٥.
- (٣١) صحيفة الوسط (البحرين)، العدد (٢٥٢٦)، ٦ آب/ أغسطس ٢٠٠٩.
- (٣٢) صالح محمد العابد، دور القواسم في الخليج العربي ١٧٤٧-١٨٢٠ مطبعة العاني، (بغداد، ١٩٧٦) ص ص ٢٢٨.
- (٣٣) العلاف، السفن والمراكب.
- (٣٤) لوريمر، المصدر السابق، ص ٣٣٣٢.
- (٣٥) محمد غانم الرميحي، قضايا التغيير السياسي والاجتماعي في البحرين (١٩٢٠-١٩٧٠)، مؤسسة الوحدة للنشر والتوزيع، (الكويت، ١٩٧٦)، ص ٧٢.
- (٣٦) عبدالله ناصر السبيعي، اكتشاف النفط وأثره على الحياة الاقتصادية في المنطقة الشرقية ١٩٣٣-١٩٦٠ دراسة في التاريخ الاقتصادي، (د.م.، ١٩٨٧)، ص ٩٢.
- (٣٧) عبدالعزيز الرشيد، تاريخ الكويت، منشورات دار مكتبة الحياة، (بيروت- ١٩٧١)، ص ص ٧٥-٧٧.
- (٣٨) السبيعي، المصدر السابق، ص ٩٢.
- (٣٩) عبدالله يوسف الغنيم، كتاب اللؤلؤ، ط٢، دار البشائر الإسلامية للطباعة والنشر، (بيروت- ١٩٩٨)، ص ١٢١.
- (٤٠) عيسى القطامي، دليل المختار في علم البحار، ط٣، (الكويت- ١٩٦٤)، ص ٢١٠.
- (٤١) الرشيد، المصدر السابق، ص ص ٧٤-٧٥.
- (٤٢) صلاح العقاد، معالم التغيير في دول الخليج العربي، معهد البحوث والدراسات العربية، (القاهرة، ١٩٧٢)، ص ٨.
- (٤٣) ميكائيل بروكس، النفط والسياسة الخارجية، ت: غضبان السعد، مطبعة الشعب، (بغداد، ١٩٥١)، ص ص ١٠٤-١١٣.



(٤٤) فتحي عباس الجبوري واحمد صالح الجبوري، تاريخ الخليج العربي، ط١، دار الفكر، (عمان، ٢٠١٠)، ص ص ١٤٤، ١٧٠.

(٤٥) عبدالرزاق خلف محمد الطائي، النفط وما أحدثه من تغيرات اقتصادية واجتماعية في أقطار الخليج العربي، موقع دنيا الوطن، ٢٢-٢-٢٠١٠:

pulpit.alwatanvoice.com/content-١٩٠١٣٢.html

(٤٦) العقاد، المصدر السابق، ص ٣٣.

(٤٧) الطائي، المصدر السابق.

(٤٨) العقاد، المصدر السابق، ص ص ١٣٥-١٣٧؛ صحيفة الوسط (البحرين)، العدد (٨٣٦)، ٢٠ كانون الأول/ ديسمبر ٢٠٠٤.

(٤٩) العزي، المصدر السابق، ص ٧٣.

(٥٠) محمد الرميحي، الخليج ليس نفطا دراسة في إشكالية التنمية والوحدة، ط١، (الكويت، ١٩٨٣)، ص ص ١٥-١٧.

(٥١) العلاف، السفن والمراكب.

(٥٢) العقاد، المصدر السابق، ص ١١٢.

(٥٣) عبدالله خليفة الشمالان، صناعة الغوص، (القاهرة، د. ت)، ص ص ٨١-٨٢.

(٥٤) العلاف، السفن والمراكب.

(٥٥) صحيفة البلاد (البحرين)، العدد (١١٨٦)، ١٣ كانون الثاني/ يناير ٢٠١٢.