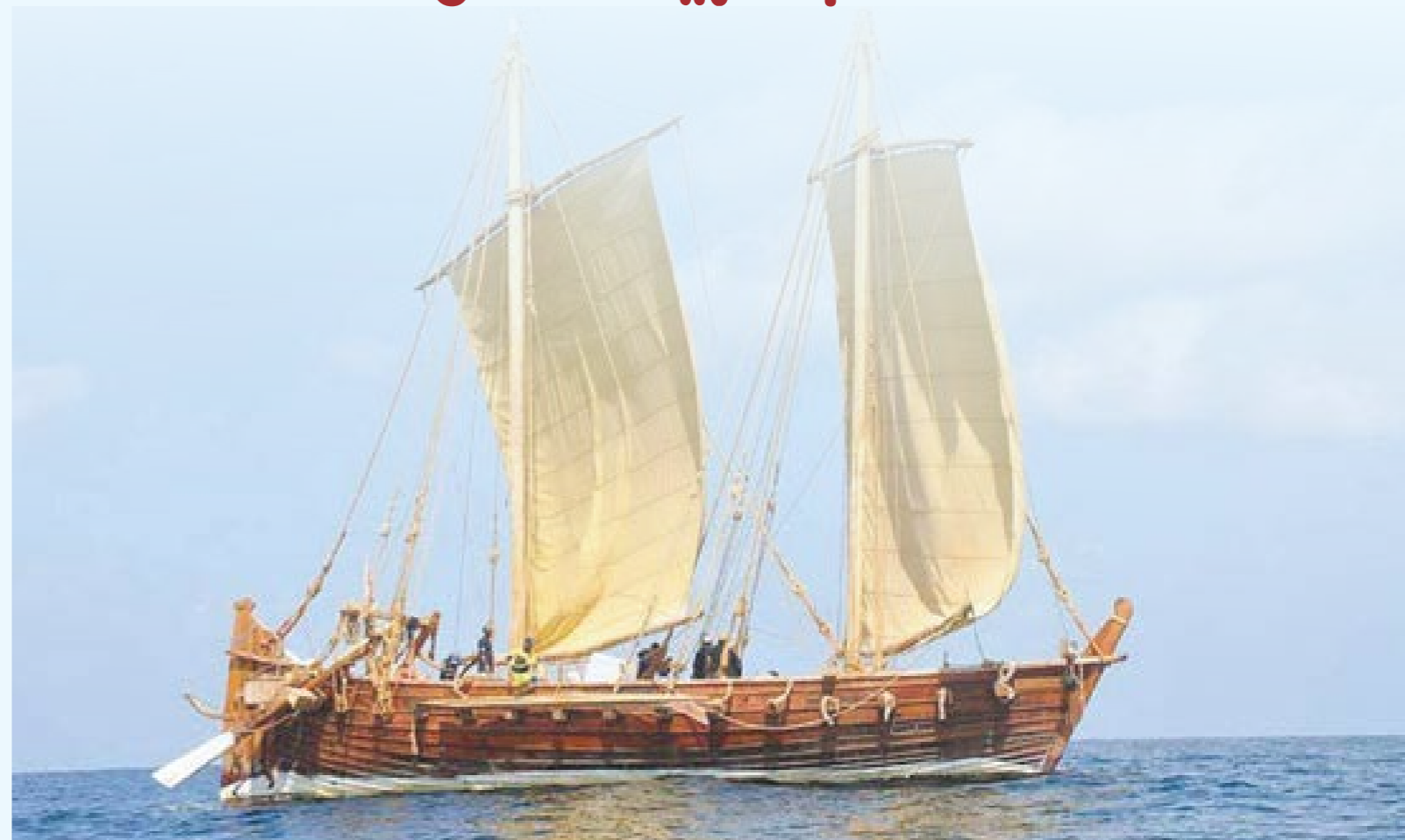


السفن

تكتب تاريخنا لعمان



نظم النادي الثقافي بالتعاون مع اللجنة الثقافية لمهرجان مسقط ندوة بحثت في (تاريخ السفن في عمان) أدارها الدكتور إبراهيم بن يحيى البوسعيدي وشارك فيها كل من الأستاذ حمود بن حمد الغيلاني الخبير بوزارة التراث والثقافة والقبطان صالح بن سعيد الجابري، وحضور نخبة من الباحثين والخبراء في هذا المجال، مع معرض مصاحب ضم مجموعة من السفن ومجسماتها مع نبذة تاريخية عنها وأدواتها الملاحية المختلفة، إضافة إلى ركن خاص بمعرضات الكتب والمطبوعات الخاصة بالسفن والملاحة في عمان.

التكويني- خاص

في ورقته تطرق حمود الغيلاني إلى علاقة البشرية بالملاحة البحرية قائلًا أنها لم تبدأ من فراغ فقد كان للملاحظة والمشاهدة أثرها في توجيه الإنسان نحو البحث عن وسيلة تساعده على عبور البحار والأنهار، وكانت البداية أن اهتدى الإنسان إلى العوامة الجلدية Skin Roft أولاً ثم الكنو الشجري augout cane وهو ما يقصد به الحفر في جذع شجرة يكون على شكل حرف اللاتيني وبطبيعة الحال فإن العمانيين أسوة ببقية الشعوب والأمم في تلك الفترة التاريخية لم يستعينوا في صنع سفنهم بالمخططات والرسومات بل كان اعتمادهم على الفطرة والذاكرة والمخيّلة الراقية لبناء السفن.



■ **حمود الغيلاني:**

بعد مرحلة الصيد

بالقرب من الشاطئ بدأ

العمانيون في التوغل في

البحر ابتعاداً عن الشاطئ

للصيد أو الانتقال

إلى مواقع أخرى

ويذكر دونالد هولي «أن مقدمات السفن ومؤخراتها كانت تحضر حفرًا جميلًا ودقيقًا ماهراً»، ونتيجة للموقع الجغرافي لعمان، كان لا بد للإنسان العماني من ارتياد البحار كمصدر رزق، فبعد مرحلة الصيد بالقرب من الشاطئ بدأ العمانيون في التوغل في البحر ابتعاداً عن الشاطئ للصيد أو الانتقال إلى مواقع أخرى.

تطور السفن

وأضاف الغيلاني: مرّت السفينة بعدد من المراحل منذ أن تعامل الإنسان العماني مع البحر، ففي البدء كان العمانيون أسوة ببقية الشعوب لا تبحر بعيداً عن البر من جهة ولا تستطيع الإبحار لمسافات طويلة وإن كانت بالقرب من السواحل، كانت البداية مع قرب الماشية، التي تخاط وتدهن بنوع من الدهن يتكون من شحوم الحيوانات إضافة إلى حبيبات شجرة القرط، ثم تعباً بالهواء ويبدأ

في الاستناد عليها ويعوم مستخدماً قدميه كألتي دفع، ثم اتجه إلى استعمال العوامات الخشبية مستخدماً عموداً خشبياً للدفع ثم أضاف الدقل (الصاري) وأسند عليه الشراع المصنوع من سعف النخيل وأوراق الشجر، كأوراق شجرة الموز، بعدها اتجه إلى حفر القمع الخشبية مستخدماً الأدوات الحجرية والحديدية المتوفرة، وهم ما يعرف باسم (الكنو) أو الهوري محلياً، كانت كل تلك المحاولات لا تشبع حاجة الإنسان العماني إلى الإبحار بعيداً، في المرحلة التالية قام الإنسان العماني بصنع سفينته الأولى والمكونة من ألواح خشبية مصفوفة مع بعض، وكانت هذه السفينة المتشابهة في شكل الطرفين أولى الصناعات العمانية للسفينة، والتي وجدت بقايا منها في حفريات رأس الجنز بولاية صور، ولمنع تسرب الماء قام الصانع العماني بدهن السفينة بنوع

من الشحوم الحيوانية وشحوم الأسماك مخلوطة مع القار في مرحلة متقدمة بعد أن تم استيراده من بلاد الرافدين. ومن مميزات هذه السفينة التي بدأ حجمها مع الأيام يكبر حسب الحاجة، أنها بدون سطح، فقد كان وسطها مقعراً، ومن أمثلة ذلك سفينة البدن والجالبوت وغيرها، المرحلة الثالثة من تطور صناعة السفينة العمانية كانت في القرن السادس عشر الميلادي إذ استوحى الصانع العماني النماذج الأوروبية كالبرتغالية أولاً ومن ثم الهولندية والانجليزية والفرنسية، فظهرت السفينة العمانية ذات المؤخرة المربعة والمعروفة محلياً باسم (الرقعة) أو التفر، ولقد تميزت هذه المرحلة من الصناعة بعدد من المميزات منها: استخدام المسامير الحديدية في تثبيت الألواح، وجود أكثر من سطح مغطى بالألواح الخشبية، وجود أكثر من دقل (الصاري) فقد وصل في بعضها إلى أربعة صوارٍ، استخدام المقود الدائري



سغا فورة ليس فقط على خطوط التجارة البحرية وطرق الحرير التاريخية، وإنما كذلك لكونها الدولة التي كان لها سبق في اقتناء الكنوز النفيسة التي اكتشفت ضمن حطام السفينة الأم وصاحبة المبادرة في توثيق ذلك الاكتشاف وإبرازه.

وسائل الأبحار

وشرح الجابري قائلاً: يبلغ طول جوهرة مسقط ١٨ متراً وعرضها ٦٠.٥ متر وقد تم بناؤها باستخدام ألواح من الخشب تم تشبيكها بواسطة حبال مصنوعة من ألياف أشجار النارجيل، من دون استخدام المسامير أو البراغي وذلك بما يماثل صناعة السفن التقليدية إبان القرن التاسع الميلادي، وقد استخدمت خلال رحلة جوهرة مسقط وسائل الملاحة البحرية التقليدية التي كانت تستخدم في القرن التاسع الميلادي وذلك بهدف تعزيز الفهم لوسائل الأبحار القديمة وتوثيقها، كما أن الأشرعة الرئيسية التي استخدمت في السفينة صنعت يدويا من قماش الكتان، وتم أيضا استخدام بعض الأشرعة الثانوية المصنوعة من سعف النخيل.

جوهرة مسقط

وعرض البحار والقبطان صالح بن سعيد الجابري فيلماً وثائقياً عن سفينة «جوهرة مسقط» متحدثاً خلال ذلك عن رحلتها وتاريخها حيث قال: انطلقت رحلة السفينة في ١٦ من فبراير ٢٠١٠ ووصلت إلى سغا فورة في الثالث من يوليو من العام نفسه حيث قضت في البحر فقط ما يقارب ٦٨ يوماً، في حين استغرقت المدة الكاملة للرحلة ١٢٨ يوماً وقطعت خلالها ٣٥٨٠ ميلاً بحرياً (أي ما يعادل ٤١١٩ ميل أو ٦٦٣٠ كيلومتراً) وجاءت جوهرة مسقط إحياءً لذكرى السفينة الأصلية وتكريماً لأولئك البحارة البواسل الذين كانوا على متنها وقضوا في سبيل عشقهم للبحر والسفر، ويشكل المشروع بحد ذاته توثيقاً مهنيًا وعلمياً وثقافياً لتاريخ الأبحار العريق وموروثاته الشعبية والحضارية الجميلة على طرق الحرير والتوابل، مشيراً إلى إن سفينة جوهرة مسقط قدمت كهدية سلطانية من لدن حضرة صاحب الجلالة السلطان قابوس بن سعيد المعظم، حفظه الله ورعاه، إلى الشعب السغا فوري الصديق، تقديراً لعلاقات التعاون الإيجابية القائمة بين البلدين ودور

عقبة تأخرهم في تدوير الشراع من جهة إلى أخرى، فتوصلوا إلى اقتطاع جزء من الشراع من جهة اليوش (مقدمة السفينة) وهذه العملية تتم فقط للشراع الكبير أو كما يعرف محلياً في عمان بالشراع العود، وهو ما ساعدهم إلى سهولة تدوير الشراع، وكان لا بد من تعويض الجزء المقطع، فاضافوا شراعا رابعا يتصل بخشبة الدستور.

وأشار الغيلاني إلى أن للشراع عدة أنواع وهو الشراع العود (الكبير) وهو أكبر الأشرعة التي ترفع على السفينة ويستخدم للهواء المعتدل لزيادة السرعة ويتكون من ٤٥ فتحة تقريبا، والشراع الوسطي الخاص للهواء المتوسط وفي الظروف الجوية متوسطة الصعوبة ويتكون من نحو ٢٨ فتحة، وشراع فتينيللهواء الشديد ويكون أغلظ أنواع الأشرعة ويتكون من نحو ٣٠ فتحة، والشراع القلمي للدكل القلمي وعمله مساعدة أحد الأنواع الثلاثة.

السكان

كما أوضح في ورقته تطور السكان (مقود السفينة) من مرحلة الخشبة الممتدة الى البحر والتي يلزم العامل عليها دوام الامسك بها إلى مرحلة ربطها بحبلين كما يتضح في السفينة من نوع البدن ثم يتم توصيل الحبلين بعضا التحكم، ليصل في مرحلة تطوره إلى تمرير السكان من فتحة في منطقة الرقعة تدور على بكرات مرتبطة بالمقود الدائري المعروف محلياً باسم (الشرخ).

الجوانب الجمالية

كما ذكر في ورقته أيضا الجوانب الجمالية قائلا: أولى الصانع العماني للسفن أهمية خاصة في جانبها الجمالي، فقد زينها بالنقوش والرسوم، وتتضح هذه الجوانب الجمالية في الجزء الخلفي من السفينة والمعروف محلياً باسم (الشترى)، وتنتشر بصفة خاصة على جانبي الشترى وتعرف باسم (الروشان)، كذلك الجزء الخلفي للسفينة والمعروف محلياً باسم (الرقعة)، كما شملت النقوش الجزء المسمى باسم (الدبوسة) وهي غرفة النساء، كما يلاحظ أن مقدمة السفينة كان لها حظ من الجوانب الجمالية، فعلى سبيل المثال في السفينة من نوع الفنجة نجد أن مقدمتها مكونة من التاج الذي هو عبارة عن رأس طائر الطاؤوس، وقرنين في مقدمته.



صالح الجابري:

جوهرة مسقط إحياء

لذكرى السفينة الأصلية

وتكريماً للبحارة البواسل

الذين كانوا على متنها

السفينة عمل على تطور أدوارها ووظائفها، فبعد أن كانت السفن العمانية تستخدم صاري واحد وصلت إلى استخدام ثلاثة صواري للسفن الكبيرة، أما من حيث الشكل فقد كان الصاري يأخذ شكل القطعة في الاصل قبل قطعها، ثم بدأت مرحلة تشطبيها لتأخذ شكلها يصغر تصادعدياً محيطه، كما أن لكل نوع من النواع الثلاثة طولاً يختلف عن الآخر وفقاً للدور وحجم الشراع.

الشراع وأنواعه

ويضيف حمود الغيلاني أن السفن بشراع وحيد، ثم احتاجوا لزيادة الأشرعة نظراً لازدياد حجم السفينة، فأصبحت ثلاثة أشرعة هي (الشراع العود) و (شراع قلمي) و (الشراع الصغير)، ثم ازداد العدد ليصبح خمسة أشرعة، فبالإضافة إلى الثلاثة المذكورة أضيف (شراع اليبب) و (شراع التركيب) وقد عرف العمانيون منذ بداية الأبحار لمسافات طويلة، وكان الشراع مربع الشكل، كان منتشرًا لدى كافة الشعوب التي مارست الملاحة البحرية، ثم كانت المرحلة الثانية، حيث أصبح الشراع مثلث الشكل، في المرحلة الثالثة والأخيرة وهي مرحلة الأخيرة ضمن مراحل تطور صناعة السفن في عمان، اضطر النواخذة إلى التفكير في كيفية إزالة

تطور الآلات والأجهزة

واوضح الغيلاني: عرفت الآت السفينة وأجهزتها مراحل متعددة من التطور من حيث التقنية والشكل والحجم والتوظيف، حيث عرفت العديد من الآت السفينة وأجهزتها تطورا تقنيا مما ساعد على سهولة استخدامها، وتيسير عملها للبحارة والنواخذة، مما زاد من سرعتها، وتسهيل رفع الاثقال والشحنات الكبيرة، وزيادة مساحة الشراع.

وفيما يخص الشكل كانت بعض آلات السفينة تأخذ شكلها الطبيعي عند قطع الاخشاب وتركيبها كالصاري والفرمال، بعدها بدأ صنّاع السفن في التدرج في طول محيطها مثلاً من أعلى إلى الاسفل، مما ساعد في ثباتها وهذا الحال ينطبق على الصاري. أما الفرمال فأصبح أطول وأكبر حجماً بإضافة قطعتين له نتيجة لتطور الشراع من حيث التركيب والحجم، وبالتالي الاستخدام، هذا وقد أصبحت هناك زيادة في حجم بعض الآلات كالصاري والفرمال، ساعد في توفير مساحة أكبر للشراع وبالتالي كمية أكبر من الهواء الدافع للسفينة، كذلك تطور شكل المرساة ومادتها وحجمها ساعد على تثبيت السفينة بقوة واحكام افضل. أما فيما يخص التوظيف فمع التطور الحاصل لعدد من الأجهزة الآلات المستخدمة في

(السكان)، واستخدام الشراع المكعب الشكل (المثلث غير المكتمل) بالإضافة الى وجود المخازن المحمية للبضائع في بطن السفينة لحمايتها من البيلل من مياه البحر الذي تقذفه الأمواج أو الأمطار والمعروفة محلياً باسم (الخن)، ووجود المراسي الحديدية، ووجود غرف خاصة للنساء (الدبوسة)، الى جانب الزيادة في حجم السفينة فقد أصبح بعضها يتسع لنحو (٥٠٠) طن من البضائع، ومن أمثلة هذه المرحلة من السفن، سفينة البغلة والغنجة والشوعي والسنيوق.

التيارات الهوائية

وأشار حمود الغيلاني إلى أن السفن العمانية في مرحلتها الثالثة من التطور استخدم المسمار فيها، وأصبحت مؤخرة السفينة مربعة الشكل أو دائرية، وخاصة سفنيتي الفنجة والبغلة حيث تمثل منطقة الرقعة مشكلة أثناء الأبحار، وذلك لوجود الواح زائدة ما بين جارية الصنجريري والكتيات، هذه اللواح تصطدم بها الرياح الجانبية أثناء شق السفينة مسارها، ولل قضاء على هذه المشكلة، أضاف صنّاع السفن قطع خشبية تسمى الجنادل، صنعت بانحناءات تساعد على انسياب التيارات الهوائية وبالتالي لا تتأثر سرعة السفن.