



مركز دراسات الخليج والجزيرة العربية
تأسس عام ١٩٩٤م - جامعة الكويت



الإبحار في الخليج العربي وعمان: مجتمع السفن الشراعية

إعداد:

أ. وضحه الشلال

أ. مريم المهنا

رؤية نقدية وتعليق:

د. محمد بدري عيّد

سلسلة مراجعات الكتب (١)

الكويت - ٢٠٢١



مركز دراسات الخليج والجزيرة العربية

تأسس عام ١٩٩٤م - جامعة الكويت



سلسلة مراجعات الكتب - العدد (١)

الإبحار في الخليج العربي وعمان: مجتمع السفن الشراعية

إعداد:

أ. وضحه الشلال

رئيسة قسم البحوث والدراسات

أ. مريم المهنا

مترجم

رؤية نقدية وتعليق:

د. محمد بدري عيد

الكويت - ٢٠٢١

الآراء الواردة في هذه الدراسة لا تعبر بالضرورة عن
اتجاهات يتبناها مركز دراسات الخليج والجزيرة
العربية بجامعة الكويت

الناشر

مركز دراسات الخليج والجزيرة العربية
جامعة الكويت

ص.ب: ٦٤٩٨٦ الشويخ (ب) الرمز البريدي: ٧٠٤٦٠، الكويت
هاتف: ٢٤٩٨٤٦٣٩ - ٢٤٩٨٤٦٥٨ (٩٦٥+)

البريد الإلكتروني Gulf_center@yahoo.com
الموقع الإلكتروني www.cgaps.ku.edu.kw

حقوق الطبع والنشر محفوظة للمركز
الطبعة الأولى
الكويت - ٢٠٢١م

أعضاء مجلس إدارة مركز دراسات الخليج والجزيرة العربية

أ. د. رشيد العنزي

نائب مدير جامعة الكويت للأبحاث (رئيس مجلس الإدارة)

د. فيصل أبو صليب

مدير المركز - نائب رئيس مجلس الإدارة

داخل جامعة الكويت

أ. د. فايز منشر الظفيري

قسم المناهج وطرق التدريس - كلية التربية
جامعة الكويت

أ. د. عبدالله محمد الهاجري

عميد كلية الآداب بالإنابة
جامعة الكويت

أ. د. يوسف ذياب الصقر

قسم الفقه المقارن والسياسة الشرعية
كلية الشريعة والدراسات الإسلامية
جامعة الكويت

أ. د. عبيد سرور العتيبي

رئيس قسم الجغرافيا - كلية العلوم الاجتماعية
جامعة الكويت

خارج جامعة الكويت

سعادة السفير/ جمال عبدالله الغانم

مساعد وزير الخارجية للشؤون الإدارية
وزارة الخارجية - دولة الكويت

د. غالب محمد العصيمي

وكيل وزارة الإعلام المساعد لقطاع السياحة
وزارة الإعلام - دولة الكويت

أ. عبد العزيز عبدالله السالم

رئيس قطاع البحوث والدراسات الاستراتيجية
جهاز الأمن الوطني

أ. عبد الإله محمد رفيع معريف

رئيس مجلس الإدارة والعضو المنتدب
للشركة الأولى للفنادق - دولة الكويت

رقم الصفحة	المحتويات
٩	- (تمهيد)
١١	- أولاً: البيانات الأساسية للكتاب
١٢	- ثانياً: التعريف بالمؤلف
١٣	- ثالثاً: ملخص قضايا الكتاب
٢٢	- رابعاً: التقييم المنهجي والموضوعي

تمهيد:

يُعتبر كتاب (الإبحار في الخليج العربي وعمان: مجتمعات السفن الشراعية)، للأستاذ الجامعي والرحالة البريطاني ديونيسيوس ألبرتوس آجيوس، مرجعاً ثرياً للمعنيين والمختصين بقضايا وتاريخ الملاحة البحرية في الخليج العربي خاصة في القرن ونصف القرن الميلادي الممتد من منتصف القرن الـ ١٩ حتى نهاية القرن العشرين.

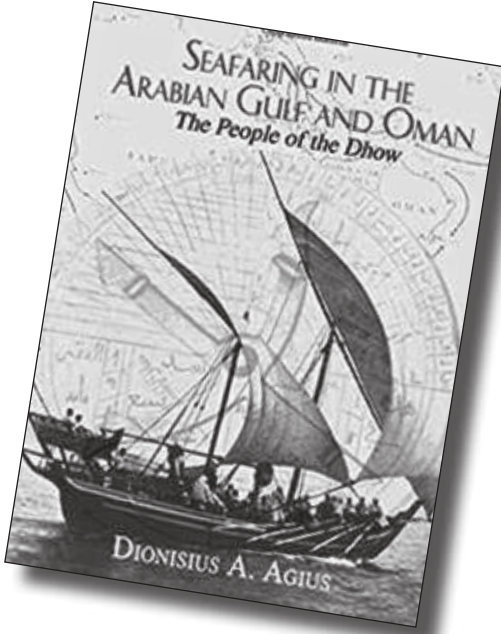
كما يُعدُّ هذا الكتاب، الذي أقام مؤلفه لعدة سنوات في دولة الكويت، مصنفاً علمياً رصيناً ومهماً لدارسي وباحثي الدراسات المعنية بثقافات وتقاليد الحضارات والمجتمعات الإنسانية (الإثنوغرافيا) خصوصاً في العالم العربي والإسلامي، وبالأخص في منطقة الخليج العربي.

وفي ضوء الأهمية العلمية والتطبيقية الكبيرة لهذا الكتاب، كان اهتمام مركز دراسات الخليج والجزيرة العربية باستعراض أهم القضايا التي عالجها وناقشها هذا المؤلف، مع إيراد رؤية نقدية، منهجاً وموضوعاً، لما ورد فيه.

وإذ يسعد مركز دراسات الخليج والجزيرة العربية أن يكون كتاب (الإبحار في الخليج العربي وعمان: مجتمعات السفن الشراعية) هو باكورة سلسلة «دراسات مراجعات الكتب»، فإنه يأمل أن يُحقق الأهداف المرجوة من عرضه والتعليق عليه؛ لتعم الفائدة الأكاديمية والإفادة العملية.

د. فيصل أبو صليب

مدير المركز



أولاً - البيانات الأساسية للكتاب :

-العنوان الأصلي:

**Seafaring In the Arabian
Gulf and Oman:
The People of Dhow**

- المؤلف: Dionisius A. Agius.

- مكان وجهة النشر: المملكة المتحدة - لندن (روت ليدج).

- رقم الطبعة: الأولى.

- سنة نشر الطبعة الورقية: ٢٠٠٥م.

- عدد الصفحات: ٢٥٦.

- سنة نشر الطبعة الرقمية: ٢٠٠٩م.

- الرقم المرجعي الدولي: ISBN9780203040317

ثانياً - التعريف بالمؤلف:

مؤلف الكتاب هو البروفيسور ديونيسيوس ألبرتوس آجيوس، مستشرق بريطاني، من مواليد ٢١ ديسمبر عام ١٩٤٥م، عمل أستاذاً لدراسات الثقافة العربية في جامعتي «ليدز»، وإكستر في إنجلترا. كما عمل أستاذاً زائراً في كل من: الأكاديمية البريطانية، والجمعية الجغرافية الملكية بلندن.

يُجيد اللغات العربية والفارسية والتركية، وهو مؤسس مجلة «المساق»: الإسلام والقرون الوسطى في البحر المتوسط»، والتي تصدر دورياً باللغات الثلاث المشار إليها آنفاً.

تُرکز دراسات البروفيسور ديونيسيوس ألبرتوس آجيوس بشكل رئيس على اللغة العربية، والأبعاد الإثنوغرافية (وصف الحضارات والمجتمعات الإنسانية) في العالم العربي والإسلامي، وله اهتمام خاص بالثقافة البحرية والإبحار والتجارة والسفن الشراعية في المحيط الهندي والخليج العربي خصوصاً.

ومن أبرز مؤلفات الكاتب: السفن الكلاسيكية في الإسلام من بلاد ما بين النهرين إلى المحيط الهندي، وذاكرة السفينة الشراعية في الخليج العربي.

ثالثاً - مُلخص قضايا الكتاب:

تضمن كتاب (الإبحار في الخليج العربي وعمان: مجتمعات السفن الشراعية)، مقدمة، و(١١) فصلاً، إضافة إلى عدة ملاحق اشتملت على معجم للمصطلحات الجغرافية الواردة في الكتاب، ومعجم بالكلمات العربية، وببليوغرافيا بالمراجع التي تمّ الرجوع إليها.

ويقول الرحالة البريطاني ديونيسيوس ألبرتوس آجيوس في مقدمة كتابه: إن فكرته جاءت في عام ١٩٨٥م حين كان مُقيماً في دولة الكويت، وعند زيارته لمنطقة الدوحة، شمال شرق مدينة الكويت، لرؤية المراكب الشراعية، شاهد بناء المراكب الشراعية ممّا أثار فضوله لمعرفة المزيد من المعلومات، فقد وجد نفسه منجذباً نحو جمال المراكب الشراعية.

ويشير المؤلف إلى أن هذا الكتاب هو مشروع بحثي دام عشر سنوات، كان الهدف منه توثيق عالم المراكب الشراعية والأشخاص الذين أبحروا عليها، والأنشطة التجارية التي كانوا يمارسونها، والظروف على متن السفينة، والأدوات الملاحية التي استخدموها والمدن الساحلية والموانئ التي كانوا يعيشون فيها ويتنقلون بينها.

وينوه المؤلف في مقدمته المنهجية للكتاب، إلى الظروف التي صاحبت ولادة فكرة الكتاب، والهدف من تأليفه، والصعوبات التي واجهت المؤلف في هذا الصدد.

كما يوضح على نحو تفصيلي المنهج الذي اعتمد عليه في جمع مادة الكتاب، وتصنيفها، وعرضها، وتحليلها، والمراجع العربية والأجنبية التي استفاد منها في مؤلفه.

وعبر أحد عشر فصلاً متواليًا، أبحر المؤلف - في دراسة إثنوغرافية شاملة - في بيان حياة وثقافة المجتمع البحري في الخليج العربي وعمان، مستعرضًا تاريخ هذا المجتمع على مدار أكثر من (١٥٠) عامًا، منذ منتصف القرن التاسع عشر وحتى نهاية القرن العشرين.

وفيما يلي استعراضٌ عامٌ لمجمل الموضوعات والقضايا التي تضمنها الكتاب، وذلك دون استطراد ممل أو إيجاز مخل.

المراكب الشراعية:

استهل المؤلف الفصل الأول من الكتاب - الذي جاء بعنوان: (المراكب الشراعية) - بالتركيز على المراكب الشراعية في الخليج العربي وعمان، مستعرضًا أصول تسميتها، وأنواعها، وتاريخ تطورها في القرنين: الثامن عشر والتاسع عشر الميلاديين.

وتضمن هذا الفصل أيضًا بيان طرق وتقاليد وكيفية بناء السفن الشراعية في المنطقة، وأساليب تصميمها، والمواد المستخدمة في بناء هذه النوعية من السفن لاسيما الأخشاب، وآليات ومواسم إطلاق المركب الشراعي.

وفي بدء الفصل، أشار المؤلف إلى أصل كلمة «داو» أو «Dhow» بأنها كلمة إنجليزية يطلقها الغرب على مراكب السفن الشراعية في شبه الجزيرة العربية وشرق أفريقيا وجنوب آسيا.

وبين أن للسفن الشراعية التقليدية في الخليج العربي وساحل عمان أسماء مختلفة، فهناك (٨٠) اسمًا وأسماء فرعية لأنواع مراكب السفن الشراعية في المنطقة، لكن ستة فقط من هذه المراكب موجودة اليوم، بحسب ملاحظة المؤلف.

ومنذ القرن السابع عشر إلى أوائل القرن العشرين، كانت تجارة الرقيق واحدة من أكثر فروع الشحن ربحًا في الخليج العربي، حيث ركب المئات

من عمال شرق أفريقيا على متن سفن: الداو والغراب والبثيل كي يغوصوا على اللؤلؤ في الخليج.

واعتمدت التجارة البحرية في القرن التاسع عشر والنصف الأول من القرن العشرين على السفن الكبيرة، مثل: البغلة، والغنجة، والكوتية، والتي تميزت بزخارفها المنحوتة في النوافذ الخلفية والساق.

وكانت سفينة (البغلة) وهي الأكبر، تحتوي على قوس منخفض وربع مرتفع غير مجوّف، ومجهزة بصاري أو ثلاثة صواري، ويصل وزنها إلى ٥٠٠ طن وطولها ١٥٠ قدمًا. أما السفينة التجارية الكبيرة الأخرى فهي (الغنجة) التي تميّزت بأن نهايتها مربعة الشكل ذات أنبوب عالٍ يتراوح طولها بين ٧٠ و ١٠٠ قدم، ويبلغ وزن حمولتها ما بين ٧٠ و ٢٠٠ طن.

وبنيت سفينة البغلة في الكويت، و«الغنجة» في صور بعمان، لكن بذلت محاولات لبناء هذه السفن في أماكن أخرى في الخليج على الرغم من اختلاف الجودة والحجم.

ويتشابه بناء سفينة الكوتية مع البغلة والغنجة باستثناء أن رأس الجذع كان يُشير إلى الخلف، وكانت (الكوتية) الأسرع بين مثيلاتها، حيث كانت البغلة والغنجة ثقيلة وبطيئة في الإبحار.

وفي نهاية القرن التاسع عشر، صمّم بناء المراكب الشراعية الكويتيون سفينة جديدة أصغر من البغلة والغنجة وأخف في الوزن وأسرع، وأطلقوا عليها اسم (بوم) والتي تميّزت برأس ساق مستقيم حاد مدبب مطلي بالأسود والأبيض، وتتراوح سعة وزنها من ٦٠ إلى ٤٠٠ طن، وطولها يتراوح من ٤٠ إلى ١٢٠ قدمًا وكانت البوم تحتوي على صاريين، وكان الصاري الرئيس ممدودًا للأمام، أما سفينة البوم الأكبر حجمًا فكانت تحتوي على ثلاثة صواري.

ثمّ هناك سفن الشحن التجارية الخليجية الأصغر التي أبحرت إلى الهند وجنوب شبه الجزيرة العربية وشرق أفريقيا بالقرب من الساحل.

ومن بين هذه السفن: السنوك، والشوعي، والجالبوت، وهي قوارب متعددة الاستعمالات، حيث تعمل كسفن تجارية وسفن شحن، ولعقود من الزمن كانت سفن الغوص على اللؤلؤ والصيد في الخليج.

أما في عُمان التي تعتبر من أكثر دول الخليج محافظة على قوارب الصيد الخشبية التقليدية، فقد استخدمت قوارب: البدن، والبقارة، وبتيل. حيث تمّ بناء البدن في صور وقريات، وكانت تستخدم بشكل رئيس في صيد الأسماك، أما البدن كانت تستخدم في جميع القرى الساحلية في جنوب شرق عُمان لصيد الأسماك بالشباك الجرافة على الشاطئ، والتي أصبحت الآن مجرد بقايا من الماضي.

أما قارب البقارة، فهو عبارة عن قارب ذي طرفين له بعض الملامح الهجينة للبدن، ولكن بقوس مدبب، وكان قارب البقارة شائع الاستخدام في صيد الأسماك وفي بعض الأحيان نقل البضائع من ميناء إلى آخر في شبه جزيرة مسندم والباطنة، وتعتبر سفينة البتيل فريدة من نوعها في شبه جزيرة مسندم، فهي سفينة صيد، تتميز بمقدمة منخفضة مدببة.

ثمّ يُجتمعت هذا الفصل ببيان تفاصيل عملية بناء السفن الشراعية في الخليج العربي وساحل عُمان، حيث نوه إلى أن تجارة النجارة كانت سابقاً مهنة متوارثة من الأب إلى الابن، ويطلق على الرجل الذي يصنع السفن الشراعية في الخليج اسم القلاف، وهو نجار يربط الألواح بالمسامير، ويُشرف على عمل النجارين حرفيون متمرسون ذوو خبرة عالية يطلقون عليه اسم «أستاذ»، و«المزوري» هو الشخص الذي يحمل الخشب من فناء المنزل إلى السفينة، و«الوليد»، وهو الولد الذي يساعد باني المراكب والنجارين؛ ويعمل الشاي، أو القهوة.

أهل البحر في الخليج العربي .. الكويت ميناء طبيعي؛

خصص الرَّحالة البريطاني الفصل الثاني من كتابه تحت عنوان: (أهل البحر وشمال الخليج العربي)، حيث وصف المدن الساحلية في شمال الخليج العربي

وساحل عُمان، مُبيناً أنَّ المصادر الكلاسيكية والعصور الوسطى والعديد من الاكتشافات الأثرية تدلُّ على الأهمية الكبيرة لتلك المدن، التي شكلت مراكز ديناميكية وأرض اجتماع للثقافات المحلية والخارجية؛ حيث كان سكانها متعددي الوظائف وأصبحوا نموذجاً فريداً للمزيج الاجتماعي والمزيج من المجموعات العرقية الأخرى العربية والآسيوية والأفريقية والأوروبية، وفي مقدمة هذه المدن: الكويت.

ويقول المؤلف: إنَّ دولة الكويت مدينة صغيرة تمتلك ميناءً بحرياً يحتوي على مجتمع مالحي نشط، جعل الكويت واحدة من أهم المدن الساحلية في شمال الخليج العربي. ونمت أهمية الكويت خلال الحرب بين تركيا العثمانية وبلاد فارس في عام ١٧٦٠م، حيث قامت شركة الهند بتحويل أعمالها من البصرة إلى الكويت، وفي عهد الشيخ أحمد الجابر، الحاكم العاشر لدولة الكويت، تمَّ تأسيس مدينة الكويت كطريق التجارة الرئيس من الهند إلى البحر الأبيض المتوسط. حتَّى أوائل الخمسينيات من القرن الماضي تمَّ الحفاظ على اقتصاد الكويت البحري من خلال الطلب على المراكب الشراعية عالية الجودة، لا سيما سفن البغلة والبوم، التي استخدمت في تجارة النقل البحري، وكان الكويتيون ماهرون في بناء السفن فأصبحت الكويت رائدة في بناء السفن في ذلك الوقت، وفي الثمانينات من القرن العشرين، كان نجارو السفن ما يزالون يبنون سفن البوم والسنبوك.

وصمم الكويتيون قديماً سفينة؛ لنقل صهاريج المياه، وأطلقوا عليها بوم الماء، حملت السفينة المياه العذبة من البصرة والبحرين ورسست على الشاطئ؛ لتفريغ المياه، وكانت الكويت مدينة ساحلية بسبب موقع مينائها الاستراتيجي على الخليج العربي، فقد كان موقعاً ذا أهمية تجارية كبيرة، وبحلول الثلاثينات من القرن الماضي، كان عدد سكان الكويت حوالي ستة آلاف نسمة، وقد اكتسب السكان سمعةً طيبةً لدى التجار والحرفيين المهرة، وأصبحت الكويت معروفة بمجتمعها البحري الذي يضمُّ أفضل البحارة وغواصي اللؤلؤ.

ونمت الواجهة البحرية التي كانت قائمة حول العديد من المحال التجارية في السوق المسقوف والأسواق المتخصصة حيث عمل الحداد والسماك والنجار وصانع الحبال وتداولوا جميعاً منتجاتهم مع صانعي السفن الشراعية. وقد أدّى ظهور النفط إلى تطور مذهل وسريع في دولة الكويت، حيث تطورت مبانيها من الطوب الطيني إلى الخرسانة والصلب، ومن الممرات الضيقة إلى الطرق السريعة متعددة المسارات، لقد ولت المراكب الشراعية التي كانت الدعامة الأساسية للأنشطة البحرية في الكويت، على الرغم من وجود عدد قليل من سفن الصيد التي توفر للسوق أطناناً من الأسماك من مختلف الأنواع. وتتضاءل مراكب الصيد التقليدية أمام السفن الكبيرة التي تتجمع في ميناء الشويخ الحديث الضخم.

عُمان .. بوابة إلى المحيط الهندي؛

جاء الفصل الثالث من كتاب (الإبحار في الخليج العربي وعُمان)، تحت عنوان: (عُمان: بوابة إلى المحيط الهندي)، حيث خصّص هذا الفصل كاملاً للحديث تفصيلاً عن سلطنة عُمان باعتبار أنها كانت لقرون عديدة مفترق الطرق التي هيمنت على تجارة المحيط الهندي، وربطت الهند وأفريقيا، كما اشتهر العُمانيون بمهارتهم في الملاحة وبناء السفن.

وأسهب هذا الفصل في التعريف بتاريخ وسماط المدن والجزر العُمانية ذات الأهمية البحرية، ومنها: شبه جزيرة مسندم، وصحار، ومسقط، وصور، وقلهات، وظفار، وصلالة، ومرباط، وريسوت.

صناعة المراكب الشراعية؛

أما الفصل الرابع من الكتاب، فقد حمل عنوان: (صناعة المراكب الشراعية)، حيث عاد المؤلف من خلاله مُجدداً للحديث عن السفن الشراعية، لكنه هذه المرة

خصص هذا الجزء من كتابه لتتبع تاريخ تطور صناعة هذه السفن وأحجامها في شمال الخليج وساحل عُمان، معتمداً في ذلك على عدد من الاستطلاعات المنشورة حول أنشطة السفن الشراعية وحولتها على مدار الـ ١٥٠ عامًا الماضية.

التجارة البحرية .. بقاء المجتمعات الساحلية:

ركز الفصل الخامس المعنون: (الطرق المؤدية إلى غرب الهند وشرق أفريقيا)، على الدور الكبير الذي تلعبه التجارة البحرية بالنسبة للمجتمعات الساحلية في الخليج العربي وعُمان، إلى اعتبارها ذات أهمية قصوى لبقاء هذه المجتمعات.

وسلط هذا الفصل الضوء على الطرق المؤدية إلى غرب الهند وشرق أفريقيا التي تشكل الشرايين البحرية الرئيسة للتجارة من وإلى الخليج العربي وعُمان، وهذه الطرق هي: الساحل الغربي للهند، وغرب ظفار، وساحل شرق أفريقيا.

كما استعرض على نحو دقيق أنواع السلع التجارية التي كانت تحملها السفن في رحلات القدوم والعودة من وإلى الخليج العربي وعُمان عبر هذه الطرق التجارية الكبرى.

ثم عرج على المدد الزمنية التي تقضيها السفن الشراعية في رحلاتها التجارية من خلال هذه الطرق البحرية، وتوقيتات الإبحار والعودة، وتقاليد استقبال طاقم السفينة من قبل عائلاتهم والاحتفال بهم على الشواطئ عند عودتهم.

طاقم السفينة وغواصو اللؤلؤ .. الرتب والمهام ووسائل الترفيه:

مُجدداً، عاد المؤلف لجوهر كتابه عن مجتمع السفن الشراعية، حيث خصص الفصلين: السادس المعنون (طاقم المركب الشراعي)، والسابع المعنون (غواصو اللؤلؤ وطاقم السفينة)، لإسهاب الحديث تفصيلاً عن طاقم المركب الشراعي وغواصو اللؤلؤ في الخليج العربي وعُمان، وأنشطتهم وطبيعة عملهم، بما في ذلك طعام طاقم السفينة، وأوقات حصولهم على الراحة اليومية، ووسائل

التَّرفيه الخاصة بهم أثناء مزاولتهم لأعمالهم وخاصة الغناء، والصعوبات التي يواجهونها في عملهم الشاق، والأمراض التي قد تصيب بعضهم نتيجة ذلك. ووفقاً لما رصده المؤلف، ينقسم هذا الطاقم إلى عدد من الرتب، هي: القبطان أو النوخذة، والمعلم أو الملاح، وقائد الدفة أو (السكاني)، والمجدمي، والكراني، والنجار، والطباخ، والبحارة، وصبي الكابينة، و(التباب)، و(النهام) أو مطرب السفينة. ونوه مؤلف الكتاب إلى أنه يمكن أن تختلف المصطلحات الخاصة بكل فئة ووظيفة من الخليج العربي إلى عُمان.

أما عن طاقم أفراد الغوص، فيضم: الغواصين الذين يعرفون بـ (الغيص)، و(السيب)، و(الرضيف)، و(التباب)، وتاجر اللؤلؤ المعروف بـ(الطواش).

مبادئ الملاحة وتحديات الإبحار:

سلطت الفصول الثلاثة التالية من الكتاب؛ الثامن: المعنون (مبادئ الملاحة)، والتاسع: المعنون (الاستعداد: الإبحار والتزوير) والعاشر: المعنون (تحدي الرياح)، الضوء على مبادئ الإرشاد والملاحة في الخليج العربي وعبر المحيط الهندي، وأدوات المساعدة الملاحية للسفن الشراعية من القرن الخامس عشر وحتى القرن العشرين، بما في ذلك الاعتماد على الشمس والنجوم، والبوصلة المغناطيسية.

كما تمَّ استعراض التقويم البحري، والتقليد العربي في استخدام الكتيبات البحرية أو ما كانت تُعرف بـ (أدلة ربان السفينة)، والتي كانت تتضمن حالة البحر، وعمقه، والمخاطر الملازمة له بما فيها شدة الرياح واتجاهها، والعواصف البحرية، والقرصنة، والمراسي، وتوجيه دفة السفينة، والتي تُشكل العوامل المؤثرة والمتحكمة في تحديد سرعة السفينة واتجاه مسارها في البحر.

وختم الكتاب بالفصل الحادي عشر الذي جاء تحت عنوان: «أيام الإبحار العظيمة»، الذي يخلص فيه المؤلف إلى أن اكتشاف النفط أثر على كل ما حدث

من قبل حيث أصبح هناك ندرة في بناء السفن الشراعية، وكاد أن يختفي النشاط البحري، وكذلك المدن الساحلية الصغيرة المحاطة بالأسوار.

ويطرح مؤلف الكتاب خلال هذا الفصل الختامي تساؤلاً رئيساً: ما الذي تبقى من تراث البحر الماضي؟ ليجيب بأن: ما تبقى من زمن الإبحار هو تراث ثقافي غني تتذكره الأجيال بالكلمات والصور والتمثيل والموسيقا؛ فأغاني البحر على متن المركب الشراعي التي طالما كانت جزءاً من شعوب البحر في شمال الخليج، أصبح يسمعها اليوم الصغار والكبار؛ ليستحضرُوا ماضي أجدادهم الثري بالأحداث والحكايات.

رابعاً - التقييم المنهجي والموضوعي:

يندرج كتاب (الإبحار في الخليج العربي وعمان: مجتمعات السفن الشراعية) للرحالة البريطاني ديونيسيوس ألبرتوس آجيوس، ضمن ما يُعرف في علم الاجتماع والأنثروبولوجي بأدبيات (الرحلات)، وهو مرجع توثيقي لمجتمع البحر في هذه المنطقة الحيوية من العالم.

ونورد فيما يلي بعض الملاحظات المنهجية والموضوعية ذات الصلة بهذا الكتاب المهم، والتي لا تشكل قدحاً فيه أو انتقاصاً من أهميته، بقدر ما هي محاولة جادة لتكون الكتابات المماثلة في هذا المضمار - سواء لهذا المؤلف أو غيره - أقرب إلى الوضع الأمثل والأكمل، أكاديمياً وعملياً.

(١) - التقييم المنهجي:

(أ) - اتسم الكتاب بالدمج بين المصادر المكتبية والمصادر الإمبريقية (الميدانية) في استعراض المضمون، حيث أجرى (٢١٥) مقابلة مع العاملين في المجتمع البحري بمختلف مهنتهم واختصاصاتهم ومؤرخين جغرافيين مرتبطين بالبحر، وتنوّعت هذه اللقاءات ما بين الديوانيات، والمقاهي الشعبية، وخارج المساجد، وعرض البحر، والموانئ المتنوعة على طول الساحل في الخليج العربي وعمان، مما أعطى «الكتاب - الدراسة» قيمة علمية عالية ومنحه مصداقية في التوثيق والتأريخ، وبما يجعله «مرجع ثقة» للباحثين المعنيين والقراء على السواء.

ب) - استخدم الكاتب المنهج التاريخي، والمنهجي الوصفي، وكان موفقاً في ذلك، لكونها المنهجين الأقربين إلى «أدب الرحلات أو الاستكشاف»، وهو ما ينسجم مع كون مؤلف الكتاب هو في الأصل (رحالة).

وينسجم هذان المنهجان أيضاً مع طبيعة الدراسة التي يقدمها الكتاب باعتبارها دراسة إثنوغرافية «وصفية» لأسلوب الحياة والتقاليد، والعادات والقيم والأدوات لدى مجتمع السفن الشراعية، خلال فترة زمنية محددة، إذ يقصد بمصطلح «الإثنوغرافيا»: الوصف الدقيق والمترابط لثقافات الجماعات الإنسانية.

ويقصد بالمنهج الإثنوغرافي الدراسة الميدانية العلمية للظواهر الاجتماعية وذلك عن طريق اتصال الباحث الأثنوبولوجي بموضوع البحث اتصالاً مباشراً يعيش فيه بين الجماعات المراد دراستها ويتعلم لغة الأهالي لكي يوثق صلته بهم.

ويبدو هذا الأمر جلياً، بدءاً من عنوان الكتاب الذي أتم بطابعه شديد العمومية وإن كان جذاباً، مروراً بعناوين فصول الكتاب التي بدت كـ «تابلوهات مكتوبة بمداد الأقلام» في وصف الحياة والمجتمع البحري في الخليج وساحل عُمان بأدواته ومكوناته وسماته وتحدياته وميزاته، وصولاً إلى أسلوب الوصف والتوثيق الذي غلب على طريقة كتابة المؤلف على مدار فصول الكتاب الأحد عشر.

وعقد المؤلف المقارنات عند الضرورة، كما قارن على سبيل المثال، في مستهل الفصل الأول بين السفن الشراعية بالنسبة للبحارة العرب والغربيين.

ج) - لم يغفل الكاتب أساسيات المنهج العلمي، سواء في تقسيم الكتاب أو في كتابة المتن ذاته، فقد عمد إلى وضع فهرس عام للكتاب، بؤب من خلاله وقسم الكتاب إلى ١١ فصلاً، والفصول إلى نقاط فرعية وهكذا.. ثم أتبع ذلك بمعجم للمصطلحات الواردة في الكتاب، وقائمة بالمراجع التي تمت الاستعانة بها، وفهرس عام، وفهرس خاص بالمصطلحات العربية.

كما أن الكتاب هو أقرب إلى الدراسة العلمية المحكمة، حيث لم يكتفِ الكاتب في استعراضه للحياة البحرية في الخليج العربي وعمان على المواد الأرشيفية أو المكتبية فحسب، بل عزز مؤلفه ببحث ميداني مكثف وجاد، أجرى خلاله مقابلات حية (مباشرة) مع أكثر من ٢٠٠ بحار.

(د) - حدد المؤلف على سبيل التفصيل في بداية الكتاب المصادر المكتبية الرئيسة، العربية والإنجليزية التي اعتمدها للمعلومات، مثل عدد من المؤرخين الجغرافيين أو الرحالة العرب، من أمثال: أبو الحسن المسعودي وكتابه: «مروج الذهب» و«معادن الجواهر في تحف الأشراف»، وابن حوقل صاحب مؤلف «صورة الأرض»، وشمس الدين المقدسي، ومحمد الإدريسي وموسوعته الجغرافية «نزهة المشتاق في اختراق الآفاق»، وابن جبير بمؤلفه: تذكرة بالأخبار عن اتفاقات الأسفار، واعتبار الناسك في ذكر الآثار الكريمة والمناسك، وابن بطوطة: رحلة ابن بطوطة.. «تحفة النظر في غرائب الأمصار وعجائب الأسفار».

كذلك تحدث المؤلف عن صعوبات أو إشكاليات الدراسة، والتي تمثلت في ثلاث، هي: الوقت، والبحر، والمادة الاجتماعية والثقافية.

(هـ) - بالرغم من الإيجابيات السابقة التي أئسم بها منهج الكتاب، إلا أن المؤلف، وهو أكاديمي وأستاذ جامعي مرموق، لم يعرض على نحو دقيق للأدبيات الدراسات السابقة، Literature Review.

كما لم يتم التطرق في هذا الصدد إلى رؤية الكاتب وتقييمه لما قدمه من إسهامات في موضوع كتابه، كذلك لم يوضح ما الإضافة العلمية والعملية التي سيقدمها هو من خلال كتابه عن الإبحار في الخليج العربي وعمان.

(و) - ربما يُؤخذ على الكاتب أنه لم يضمن مؤلفه خاتمة تتناسب مع أهمية موضوع الكتاب، حيث اكتفى بفصل موجز للغاية في نهاية الكتاب، وقد غلب عليه الأسلوب

الرومانسي، بينما كان يجدر به تخصيص خاتمة منفردة في نهاية الكتاب، تتضمن الاستخلاصات الكبرى. (Major Comments)، ممَّا ورد في فصول الكتاب، ومن مشاهدات المؤلف نفسه ومعايشته لمجتمع البحر في الخليج العربي وعمان.

(٢) - التقييم الموضوعي؛

(أ) - من منظور مضمونه وموضوعه، يعتبر الكتاب دراسة متكاملة عن حياة وثقافة الإبحار والسفن الشراعية في الخليج العربي وعمان، ويقدم توثيقاً تاريخياً وميدانياً لمجتمع السفن الشراعية أو ما يُطلق عليها المستشرقون مُسمًى الـ«داو»، حيث تتبع تطورات هذا المجتمع بشكل مباشر على مدار ١٥٠ عاماً منذ منتصف القرن التاسع عشر الميلادي وحتى مطلع القرن الحادي والعشرين، واستعرض جوانبه المختلفة، بدءاً من ثقافة وتقاليد بناء المراكب، مروراً بأدوات الملاحة وتقنياتها، وتنظيمات وضوابط وتصنيفات فريق عمل السفن الشراعية، وصولاً إلى أبرز المدن والموانئ في المنطقة، والسمات الجغرافية والبشرية والثقافية المميزة لكل منها.

(ب) - اتسم أسلوب المؤلف بالدقة من خلال التعريف بالمصطلحات أو المفردات المهمة وغير الواضحة من الوهلة الأولى، مثل كلمة «داو» أو السفن الشراعية.

(ج) - ربما يُؤخذ على الكاتب عدم تخصيصه فصل كامل للحديث عن مجتمع البحر في الكويت، التي وصفها هو نفسه في الفصل الثاني من هذا الكتاب بأنها (ميناء طبيعي).

فخلافًا لمعالجته المفصلة لتجربة عمان كبوابة بحرية إلى المحيط الهندي، اقتصر الكاتب على صفحات قلائل عند حديثه عن تجربة الكويت البحرية.

ويستند هذا المآخذ على الكاتب إلى حجتين أساسيتين: أولهما؛ أنه أقام لفترة معقولة في الكويت، مما يعني توافر الخبرة العملية له وكذلك المعلومات للحديث تفصيلاً عن مجتمع البحر والسفن الشراعية في الكويت.

أما ثاني هذه الحجج، فهي كون حياة البحر في الكويت تجربة فريدة وملهمة خاصة بما يتصل بالغوص واللؤلؤ والتجارة قبل عصر ظهور النفط في ثلاثينيات القرن الماضي.

وليس أدل على ذلك من أن أهل الكويت حتى وقتنا هذا في الربع الأول من القرن الحادي والعشرين، ما زالوا يحتفلون، مجتمعياً ورسمياً، بشكل سنوي برحلة (الغوص واستخراج اللؤلؤ والإفقال).

(د) - أخيراً، خلا الكتاب من مقارنة، كانت مستحقة ومهمة، بين مجتمعات السفن الشراعية في الخليج العربي ومدنه الساحلية في: (الكويت، والبحرين، وعمان)، بحيث يستخلص القواسم المشتركة لهذه المجتمعات، ويبين ويفسر الاختلافات والتميزات التي تعكس خصوصية كل مجتمع بحري منها.



