

القصة القصيرة جداً في المغرب.. سمكة
زرقاء صغيرة تسбег في قارة الخيال البكر

(ص 8)

العدد (96) الخميس 19 جمادي الأولى 1430 هـ. الموافق 14 مايو 2009 م

الثقافي

الإياد



كل خميس .. لكل الكتاب ولكل القراء

داخل العدد



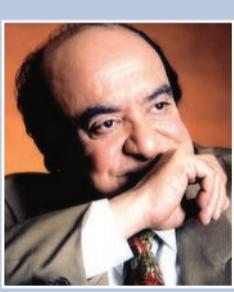
محمد العباس:
وديع سعادة شاعر
يجالس العدم!

(ص 6)



أحمد راشد ثاني: سيرة
الكائن.. سيرة المكان

(ص 10)



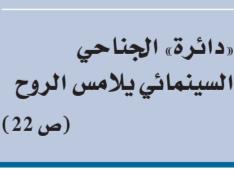
«أرجوزات الشرقاوي»..
تحكي سياسة!

(ص 18)



الطقوس الشعبية
في رسوم كاريكاتورية

(ص 20)



دائرة «الجناحي»
السينمائي يلامس الروح

(ص 22)

نحو ص البحر



البروفيسور دايونيسيس أيجيس.. يطارد أصواتهم قبل أن تذهب في الغياب



مراكب شراعية تصنع بطريقة تقليدية

الذين وصلوا بتجارتهم إلى الحدود الغربية للهند، وإلى السواحل العربية الجنوبية، والسوابح الإفريقية الشرقية». لهذا، حمل أوراقه وألة التسجيل التي لا تفارقه، ومعهما حمل شغفه العلمي ورغبته الجامحة في المعرفة، وبدأ في مطاردة هذه الأصوات، مستجلاً ما تخزنها من ذكريات ومواقف وأحداث. لقد حاولت، يقول البروفيسور دايمونسيس، أن أجسل، من خلال التاريخ الشفاهي، أصوات رجال البحر، وذكريات بناء السفن، والبحارة، كما ركزت على أهمية صناعة السفن من

أي بناء السفن التقليدية، يتأطر بحث البروفيسور دايونسيس، وذلك «لأنهما ينتهيان إلى عالم حصلت فيه تغيرات فجائية نتيجة اكتشاف النفط، وهو عالم نسبياً تقربياً سكان الموانئ الجديدة في الإمارات لاسيما الشباب منهم. قد تساعد الصور، ومحطويات المتاحف، والأعمال الفنية المرسمة على بعض المباني على معرفة الحياة البحرية الماضية، ولكنها لا تستطيع أن تعوض أصوات الناس الذين خبروا حياة هذه المهنة، أو مهنة الغوص أو الصيد، أو البحارة الأوائل/ سلطانين البحر

ويعان، معرضة نفسها للمجهول والأخطر
الشعب المرجانية، وللعواصف والتيرات
البحرية. الآن، تم تقريراً نسبياً للمجتمعات
البحرية الماضية، التي اعتمدت حياتها
في معظمها على الحرفة التقليدية: بناء
السفن التي تختر عباب المحيط، للصيد أو
الغوص على اللؤلؤ. مما يستدعي تسجيلاً
قبيل أن تندثر، وأعتقد أن أفضل طريقة
للقبض على هذه الأصوات أن نسمعها من
 أصحابها أنفسهم/ الشهود الذين عاصروا
تلك المرحلة.
في دراسة أهل البحر، ومنهن الجلافة

يغشى الحداة بهم وعثة الكثيب كما
يغشى السفائن موجة اللجة العرك
زهير بن أبي سلمى

إلى الماضي رحل الباحث البريطاني البروفيسور دايونسيس أي. أيجيس ليمارس سفره العلمي في ذاكرة الإمارات.. يلقط أصوات البحارة والغواصين الهائمة على شواطئها.. نهماتها.. طرائق حياتهم.. غنائمهم.. وكل ما كان يشكل تلك الحياة اليومية لهؤلاء الرجال الجبارية، الذين سكنتهم روح المغامرة والكشف والمعرفة، فركبوا البحر بعد أن روضوه بعلوهم، وقرأوا مجاهله، وسبروا أغواره وعرفوا دروبه ومسالكه في مده وجزره وعواصمه ورياحه العاتية.. وأدركوا قانون الماء فكانوا أسوده في الليالي الأشد حلكة، وتركوا وراءهم ثقافة ملاحية هائلة ما تزال ملفوقة بغموضها وأسرارها، تنتظر من يزيح النقاب عن مضمونها ومحتوها العميق.

شهيرة أحمد

خرج من بحثه بأن هؤلاء البحار الذين ازدهرت تجاراتهم، وأمتلكوا طرف الملاحة في وقت من الأوقات، ما كان لهم أن يفعلوا ذلك لو لا أولئك البناءون الذين زودوهم بوسيلة الإبحار / بأداة المعرفة (السفينة)، هؤلاء الذين كتبوا نصوصهم الشعرية / سفنهم ليس بالبحر بل بالخشب والحبال وسُعْف النخيل، وليس على الورق بل على صفة البحر نفسه، لتركتوها على وجهه كتابة لا تقبل المحو (رغم أن فعل البحر نفسه هو فعل محو أصلاً) فهو كائن رجراج، متماوج، يتلألئ كل ما لا يطفو فوقه، وقد شكل هذا الكافن الغامض / الممتد / الواسع / المجهول / نوعاً من التحدى المعرفي، فكانوا ربابته و «عالملته» كما يقول ابن ماجد، ووضعوا لركوبه وسفنه ومرابكه معابر وقوانيں.

ولم تكن هذه الحكمة هي الحصيلة الوحيدة التي خرج بها البروفيسور من تجواله في دروب الذاكرة بل خرج أيضاً بدراسة عميقة، و 150 مقابلة ميدانية مع أناس يعملون في الملاحة البحرية وصداقات أكثر عمقاً تشكلت في خضم الأحاديث الحميمة عن الأيام الغاربة، في ليالي السمر حول دلال القهوة أو على «سيف» البحر حيث الدار تقع، من توار

رسور - روز بجزء نصوص الرمل.. نصوص الماء
بالشعر لا بغيره، وبهذا البيت الصعب
لزهير بن أبي سلمي، يستهل الباحث
البريطاني البروفيسور دايفونسيس كتابته/
بحثه الموسوم بـ«البحارة وصناعة السفن
الملاحية في الإمارات: أصوات من الماضي»،
ولا غرابة في ذلك إطلاقاً، فالبحر بالنسبة
إلى العرب هو نص شعرى يامتياز، ولطاماً
حضر في نصوصهم وقصائدتهم.

لفترة قريبة كانت (الشاشة) تستخدم من قبل صيادي خورفكان وكلباء، ولكنها انقرضت الآن. وكانت تصنع من سعف النخيل وتنسج لشخص أو شخصين. وتوصف بأنها مرنة وممتازة لرياضة ركوب الأمواج مقارنة بالقوارب الحديدية الخشبية. ومن اللافت للانتباه أن (الشاشة) تتطلب جهداً قليلاً من الصيد لتحريكها كما أنها اقتصادية في كل أجزائها إضافة إلى الجبل المستخدم فيها وهو أيضاً من شجرة النخيل، ويرجح أن التسمية جاءت من كلمة شيش وهو نوع من أنواع النتوء والشاشة هي سعف النخيل التي يصنع منها القارب.

بناء «الداؤ»

يلاحظ البروفيسور دايونسيس أن بناء الزوارق الشراعية على مر السنين طوروا في التراكيب الداخلية والخارجية لقواربهم تماشياً مع اختلاف أنواع الرياح والتيارات البحرية الآتية من المحيط المختلفة باختلاف الفصول، حيث كان شراع السفينة هو المحرك الرئيسي لها لأنها كان يعتمد على الرياح الموسمية، لكن التقنيات الملاحية اختلفت كثيراً منذ ظهور النفط ومحركات дизيل. تقنياً أبدى العوامل البيئية إلى تغيير في تصاميم القوارب، لكن التغيرات البنائية كانت بسبب ظهور محركات дизيل.

كانت الدقة البصرية فقط هي «رأسمال» البنائيين قديماً، وكان بناء الزوارق الشراعية معتمداً عليها بشكل رئيسي، يقول: «كان رئيس البناء يحفظ غالباً كل أبعاد السفينة وتفاصيلها، ومن ثم ينقلها إلى مساعديه. وهنالك طريقتان لبناء السفن، الطريقة المعتمدة قديماً لدى البحارة وتسمى بطريق الصدفة الخارجية، حيث تصنف الأنواع الخشبية في البداية والعارضه الخلفية ومن ثم الإطارات، أما الطريقة الثانية التي كان يستخدمها الغرب فتسمى بطريق الهيكل حيث كانت تصنف الإطارات أو لا حتى يتشكل الهيكل وبعدها تثبت الأنواع تباعاً حتى تكتمل السفينة. وقد عرفت أن الطريقة الأولى كانت هي السائدة في منطقة الخليج والبحر الأحمر، وأنها ورثت عبر الأجيال ولم تتغير.

ومما أثار إعجابي حقاً المزاج بين طريقتي الهيكل والصدفة الخارجية، التي كان يقوم بها النجارون في بناء البطنين بأبوظبي، فيبعد أن يضعوا العارضة الخلفية كانوا يضعون سبعة أضلاع، يردوها بصنع الألوان الخشبية. وهو الأمر الذي اعتبره الباحث إدوارد برانوس وهو متخصص في المراكب «ثورة في صناعة الزوارق الشراعية».

وثمة صعوبات يعرفها المشغلون في حقل الموروث الشعبي خاصة بالنسبة للأجانب، أما في ما يتعلق باللغة فهي لم تشكل للبروفيسور أي عائق، لأنه يتقن اللغة العربية جيداً، بل لاحظت أنه يتقن الحديث باللهجة الإماراتية المحكية إلى حد معقول، وأمام الصعوبات العلمية فقد واجه الكثير منها ما جعله يختصر خطته الأساسية بأن يحتوي بحثه على 40 سيرة ذاتية أو شهادة إلى 14 شهادة. ومن صعوبات العمل بطريقة المقابله المفتوحة أو الحرة التي استخدمها الباحث أن الراوي يسترسل ويتحدث كثيراً، وفي كل شيء، ثم بجد الباحث أنه لم يذكر سوى معلومات قليلة تهمه. وبريراً ينتقل من فكرة إلى أخرى قيل أن يكمي الخبرة الأولى مما يتطلب جهداً من الباحث ليعيده إلى خيط الحديث الأصلي. عدا ذلك، يؤكّد البروفيسور أنه وجّد تعاوناً كبيراً من جميع الذين التقاهم في الإمارات خاصة من الباحثين في التراث الشعبي.

باحث رئيسي في مشروع مجلس الأبحاث للفنون وال Humanities (2002-2005) وقام بقيادة فريق لدراسة بقایا الأوراق والنقوش العربية في الفترة الممتدة من القرن الثاني عشر إلى القرن الخامس عشر في متحف المتحف العربي والاسلامي في جامعة حول سكان المجتمعات البحرية العرب والثقافة المعاصرة في اللغة العربية وعلم اللغة. مهتم بشكل خاص بتاريخ ونشأة السفن الرئيسية لمشروع دراسة سكان البحرين، وبينها، والفلوكلور بما في ذلك الروايات الشفوية، والموارد والتجارة في البحر الأحمر، والأبيض المتوسط والمنطقة الواقعية غرب المحيط الهندي. وكعضو في زمرة لفرهولم (MARES) الذي يمتد على مساحة ثلاث سنوات (2008-2011)، والذي تولى تمويله مؤسسة (Golden Web)، حيث يقوم مع فريق من خمسة باحثين بدراسة مراكب الداو، ميدانية لسكان المجتمعات البحرية في شواطئ الخليج العربي وعمان (1990-2000)، كما قام بدراسات مماثلة على شواطئ البحر الأحمر المصرية البرغاليين إلى المحيط الهندي (2001-2004).

المصدر الرئيسي للرزق والوظيفة الأساسية لسكان المنطقة، وتكمّن أهمية الصيد في أنه كان مصدر للتجارة وليس فقط مصدر رزق العمانيين بيد أنها تعزز بجذع منحدر وقائم خلفي مرتفع يعمل على دعم الدفة. اثناء جمعه الروايات والمعلومات من النواخذة وبناء السفن، لفت نظره أن الإماراتيين يطلقون أسماء على قوارب «الجالاف» أي باني الزوارق أحمد صالح حسين الهاشمي الذي كان يقطن في خورفكان وكان آخر أقرانه في هذا المجال، أن يصنع (البانوش) (والهوري) قوارب مستخدمة للصيد وللغوص بحثاً عن نشاط تجارة اللؤلؤ استقدمت من البحرين والبانوش والده نوخذة، وكما جرت العادة عند بلوغه 15 عاماً كان يتوجب عليه أن يبحر مع والده في الرحلات البحرية الطويلة إلى الهند وإلى شرق إفريقيا. ومن بين الزوارق الثلاثة التي كان يبنيها أحمد فإن (الشاشة) هي الأكثر شهرة في يومئذ هذا سواء في الدولة أو في عمان وبباقي دول الخليج، وتسمى شقيقة السبنوك، نظر للتشابه الكبير بينهما إلا أنها كانت تختلف بعض الخصائص ومنها، الزعبي من بناء البطنين في أبوظبي.

ويرى ديفيد هارث أنها «الأكثر سحرًا وأناقة وذوقًا بين جميع قوارب الصيد العربية». وقد قيل إنها من أكثر السفن شبه المراكب الشراعية البرغالية ذات السطح المربع والقضبان الأفقية المنتشرة على جانبي السفينة حتى مؤخرتها. ومن الأرجح أن تكون (الشاشة) من أصول يمنية أو هندية. ولقد حاولت جاهداً التوصل إلى أصلها ولكنني لم أنجح في ذلك. أما قارب الشاحف فهو مشابه للبارقة، وأما وصفها فكلاهما عبارة عن قارب ذي مؤخرة مزدوجة ومقدمة حادة وفي المنتصف توجد سارية عمودية طويلة.

ويستعيد البروفيسور ذكرياته عن الرحالت التي قام بها إلى الإمارات، حيث رأى في الفجيرة العديد من قوارب الشاحف الراسية في موائلها، والتي كانت تستخدم في الأيام الخواли للغوص وكانت تدار إما من قبل المجدفين أو البحارة. وفي لقاءاته مع بحارة الجبل القديم ليس من كلامهم اشتياقهم وحزنهم على ذهاب أيام الصيد. أما الصياديون الأصغار سناً فوجدهم سعداء بذهاب أيام المعاناة والدجح.

بطاقة علمية



دايونسيس أي. أيجيس

الناحية المادية والثقافية والتجارية، ودورها وأهميتها في حياة المجتمعات البحرية. وقدمت بمقارنة أقوالهم بالوثائق الأرشيفية وبالمصادر الثانوية، إضافة إلى المصادر التقنية وغير التقنية.

ضد الغياب

بدأت حكاية البروفيسور دايونسيس مع تراث المنطقة البحرية، وتحديداً مهنة بناء السفن أثناء وجوده في الكويت عامي (1984-1985)، هناك جذبه البحث في التاريخي البحري لمنطقة الخليج، وعرف بعد زيارته ميدانية ليئاً أنها أن تقليد صناعة السفن التي كانت سائدة في الماضي ما تزال حية، لكنها بدأت تختفي بسرعة، فقرر أن يسجلها قبل أن تذهب إلى الغياب بشكل كامل.

كان على البروفيسور أن ينتظر قرابة 11 عاماً ليحقق حلمه، ويجد من يرعى مشروعه ويتحمس له وهو صندوق ليفرهولم والمجلس البريطاني، فقام برحلتين ميدانيتين عام 1996 وعام 1997 إلى سواحل أبوظبي، ودبي، والشارقة، وعجمان، وأم القيوين، والفجيرة، وكلباء، وخورفكان، والتقي صانعي «الداؤ»، ورؤساء البحرية، والصياديون ومعهم. كما التقى بباحثين ومختصين بالفلكلور.

ويعتقد البروفيسور دايونسيس أن النتائج التي يمكن الحصول بها من التاريخ الشفاهي يمكن أن تكون كبيرة، ومهينة، عندما يتعاون مع الدراسات الإثنية واللغوية، والتحليل التاريخي، والصور، وهي جديعاً أدوات مهمة من أجل فهم الأحوال البدائية والشاقة للبحارة وحرفيتهم التقليدية التي كانت تمثل نمط حياتهم سذين طويلة، وهذا ما أهدى إلى توضيحه في دراسته عن بناء السفن التقليدية في الإمارات.

فتح عن اللؤلؤ

«اللؤلؤ» هو كلمة السر التي تفتح ذاكراً الغوص وأيامه على مصراعيها. كانت صناعة اللؤلؤ في أوجهها، وكان الآلاف من الناس يغوصون من أجله مستخدمين في ذلك مئات السفن. وبالنظر إلى تاريخ البحرية في الخمسين إلى السبعين سنة الماضية، فقد كانت هذه المهنة التقليدية محور حياة سكان المناطق البحرية. لقد ازدهرت بلدات الموانئ في العشرينات والثلاثينيات من القرن العشرين، ولكن العقدين التاليين شهدوا تراجعاً نتيجة ظهور اللؤلؤ الصناعي الباهامي، ونتيجة للحرب العالمية الثانية أيضاً، ما أدى إلى انهيار اقتصاد المنطقة.

إلى جانب اللؤلؤ ثمة مفتاح آخر يفتح سيرة الحكى عن الأيام الخوالي، إنها الرياح الموسمية، هذه الرياح التي يرى البروفيسور دايونسيس أنها حددت نمط حياة ساحل الإمارات، كما هو حال بقية سواحل الخليج وعمان، وأنجذبت أسلوب حياة يتميز بالتأنّمغ مع طبيعة المنطقة. فال بالنسبة إلى محتنمات الساحل، كان الغوص يبحثاً عن اللؤلؤ الوظيفة الرئيسية لدى السكان منذ القدم، وكذلك الأمر لكثير من البدو الذين عبروا الصحراء لينضموا إلى فريق الغوصين، وعندما ينتهي موسم الغوص يرجعون إلى الأراضي الزراعية. كانت مئات من قوارب الغوص تتحرّ بالقرب من ساحل الإمارات وعمان. ولقد أوضح تأثير الاستطلاعات، التي جرت في القرنين الماضيين، أن هناك ازدياداً ثابتاً وملحوظاً في عدد سفن الغوص في المنطقة. وبين استطلاع الخليج العربي المعلوماتي أن عدد قوارب الغوص (الداؤ) في منطقتي الشارقة وفاثشت ترواح بين 160 و210 قارباً عام 1831، بينما أصبح استطلاع (وابيت لوك) أن أشهر سفن الغوص هي (الجالب) 1830. أن العدد وصل إلى 350 في أواخر عام

اللاعب الثاني
اللاعب الرئيس الثاني في الاقتصاد وحياة الإماراتيين كان الصيد، ولم يتغير حتى أوائل عام 1960. كان الصيد التجاري على السواحل الشرقية والغربية للإمارات هو

■ بناؤو السفن في الإمارات
قارعوا المحو وكتبوا نصوصهم بالخشب على صفحات الماء
■ البحارة القدامي روضوا البحر وركبوه بالعلم والمعرفة فكانوا أسوده وسلطانه

فيما بلغ عدد الغواصين 3150 غواصاً في الشارقة ورأس الخيمة.

وفي عام 1907 ازداد عدد قوارب الغوص بشكل ملحوظ في كل من الشارقة ودبي وأبوظبي كما ورد في تقرير (لورميرز) حيث كان إجمالي الغواصين 145 غواصاً ووصل عدد القوارب إلى 1040 قارباً.

إن صورة قوارب الغوص كما أوضحت التقرير تكشف عن نشاط تجارة اللؤلؤ في تلك الحقبة وازدهارها إذا ما قورنت مع الدول المجاورة حيث أن عدد القوارب وصل إلى 3577 قارباً في المنطقة مقارنة مع الساحل الهندي حيث كان عدد قوارب التجاري لسفينتي (السبنوك) (والشاشة)، بينما الهروري، هو الاسم الأول لゾورق طوبل ضيق يقاد بمجداف واحد أو أكثر يصنع من تفريغ شجر المانجو من سواحل مليبار، والبانوش والهوري الإماراتيين لهما خصائص مشابهة لقارب الشاحف، وفي الوقت الحالي تقترن وظيفتها على السباق فقط، كما أكد لي التاجر سلطان الزعبي من بناء البطنين في أبوظبي.

الرواة وما قالوا

تشير أغلب البحوث التي تناولت مهنة «الجالاف» إلى أن إمارات شهدت توسيعاً كبيراً في أشكال السفن وأحجامها وظائفها، لكن البروفيسور دايونسيس لم يكتف بالمعلومات الموجودة في الكتب والوثائق، بل سعى وراء الرواية الذين خبروا البحر وسفنه وأشرعتها، وكان الحديث معهم، حسبيماً يقول، فرصة جيدة لاستعادة ذكريات الماضي، ذكريات الغوص في أم القويين ودبي. لقد تحدث إلى الكاتب إبراهيم خيسين بن هارون والتاجر سيف محمد بيل قازي وغيرهم ممن عادوا بذكرياتهم إلى أيام صناعة القوارب، كيف أنها كانت ت تكون من عدة ألوان خشبية ترتبط بعضها البعض، وأنها غالباً ما كانت ذات ذات وظيفة مزدوجة، تستخدم للصيد والغوص بحثاً عن اللؤلؤ في الوقت نفسه.

لا يخفى البروفيسور دهشته من هذا التنوّع الكبير في أنواع السفن، مستذكرة أن أشهر سفن الغوص هي (الجالب)