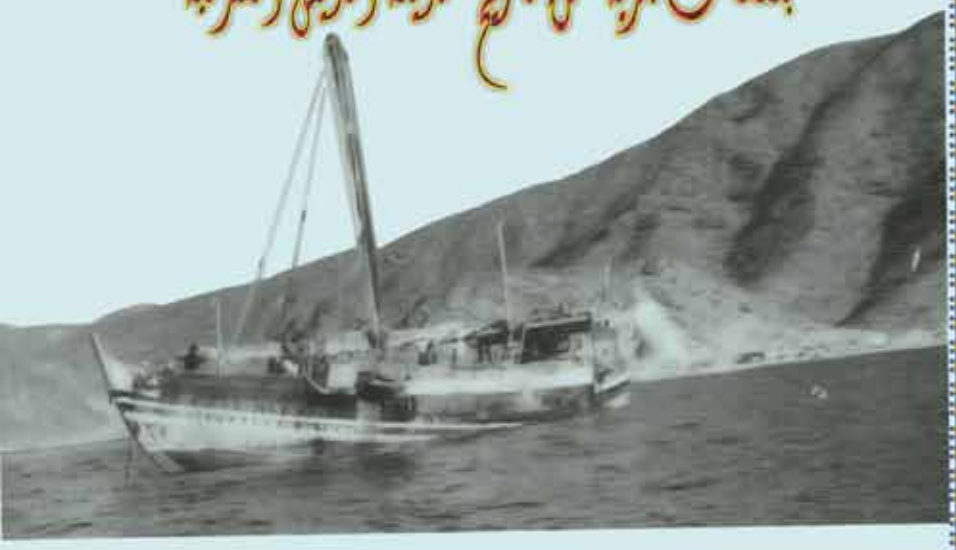
السفينة ماقبل المكينة

التراث البحري لحضرموت

بنفحات مجربة من تاريخ مدينة الديس الشرقية



تأليف

محمد قاسم شائف الكندي

اعتنى به و رتبه

طاهر ناصر المشطي



https://www.facebook.com/Trathaldees

بسم الله الرحمن الرحيم

رقم الإيداع بالهيئة العامة للكتاب م/ حضرموت (٢٢٩ لعام ٢٠١٣م)

العنوان : السفينة ما قبل المكينة
التراث البحري لحضرموت
بنفحات بحرية من تاريخ مدينة الديس الشرقية

المؤلف : محمد قاسم شائف الكلدي جوال : ٧٣٦٠٠٥٩١٢

تصميم الغلاف : صالح علي الكلدي جوال : ٧٣٤٥٩١٩٢٨

الإخراج و المتابعة : طاهر ناصر المشطي جوال : ٧٧١٨٦٦٨٤٠

التنفيذ الطباعي : مطبعة وحدين الحديثة للأوفست المكلات : ٣١٦٦١٥

المقياس : ١٧ × ٢٥ سم

https://www.facebook.com/Trathaldees

الطبعة الأولى
١٤٣٤هـ ـــ ٢٠١٣م

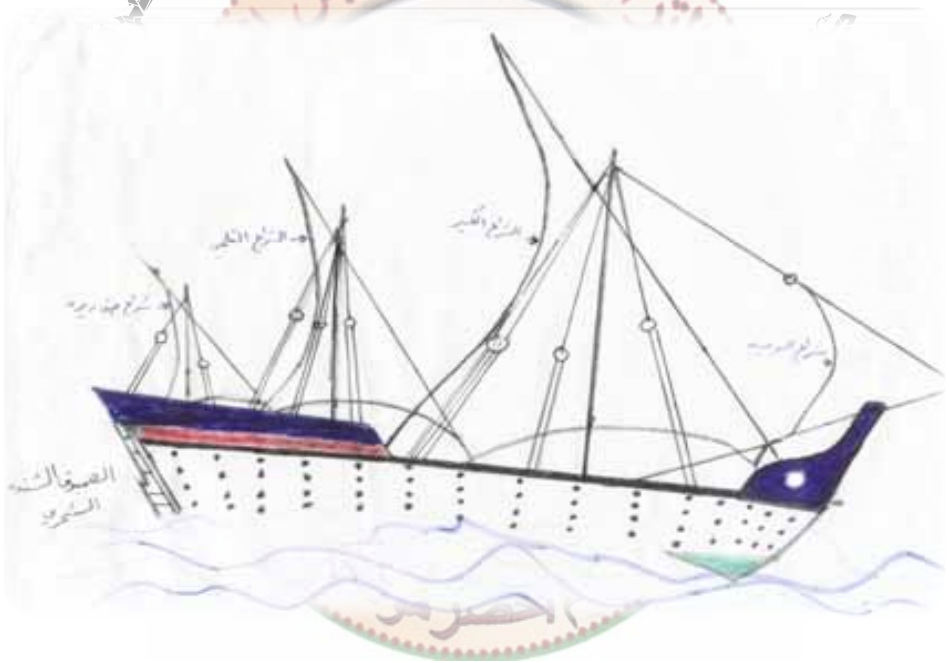
حقوق الطبع محفوظة للمؤلف

يمنع طبع هذا الكتاب أو جزء منه بكل طرق الطبع و التصوير و النقل و الترجمة و التسجيل المرئي و المسموع و الحاسوبي و غيرها من الحقوق إلا بإذن خطي من المؤلف .

السفينة ما قبل المكينة

التراث البحري لحضرموت

بنفحات بحرية من تاريخ مدينة الديس الشرقية



https://www.facebook.com/Trathaldees

تأليف

محمد قاسم شائف الكلدي

أعتنى به و رتبه

طاهر ناصر المشطي

الإهداء

إلى مدينة الديس الشرقية

هذه المدينة التي أنجبت العديد من معالمة و نواخيذ و مرشدي و صُنّاع السفن الشراعية ليس على مستوى حضرموت فحسب بل على مستوى الجزيرة العربية ، و ذلك حفاظاً على ماء الوجه لتراثنا البحري و الذي يحكي عن السفينة الشراعية قبل إدخال المكينة عليها .

https://www.facebook.com/Trathaldees

هذا الكتاب

بسم الله الرحمن الرحيم

الحمد لله و الصلاة و السلام على رسول الله ﷺ، أما بعد :

يعتبر كتاب (السفينة ما قبل المكينة) كنزاً ثميناً من كنوز تاريخ حضرموت البحري و الذي لم تؤلف فيه إلا نتفاً من المؤلفات ، كما يعد قاموساً يحتوي على مئات المصطلحات المتعلقة بالبحر وصناعة السفن و الملاحة البحرية منذ العصر الذهبي للسفينة الشراعية و التي تكاد تكون هذه المصطلحات في طئ النسيان في وقتنا الراهن . كما يشمل الكتاب على كوكبة من نجوم و أعلام الملاحة البحرية في حضرموت و جنوب الجزيرة و غير ذلك ...

و لشعور المؤلف بقصور أسلافه من معالمة بحر و نواخيذ و غيرهم بتغطية هذا النقص ، فقد اجتهداجتهاداً موفقاً في تأليف هذا الكتاب فالتقى مع من تبقى من أبناء جيلة من نواخيذ و معالمة بحر و صنّاع السفن و معاونيهم و بحارة ليعصر ذاكرته و ذاكرتهم خلال أكثر من ثلاث سنوات ، فكانت نتيجة هذه العُصارة الكتاب الذي بين أيدينا ، و قد شرفني المؤلف بالإعتناء بكتابته و تبويبه و ووضع الرسومات و الصور و طباعتة و البحث عن من يقوم بطباعته و نشرة ، فأرجو أن أكون خير معين له على ذلك ، و كان الدافع من ذلك هو خدمة تراثنا البحري و إبرازه للعالم .

طاهر المشطي

https://www.facebook.com/Trathaldees

تقديم

أختمرت عصارة تجربته طيلة ٢٥ عاماً و هو يتعامل مع السفن الشراعية و يكابد الأهوال و يصافح الأمواج و يكحل ناظريه بتلك المناظر الخلابة كلما مرّ في تنقلاته بين المكلا و عدن و الحديدة و جدة و السودان و مصوع و جيبوتي و بربره و مباسا و ممباي و البصرة و الخليج العربي ، لقد صاحب الصواري و قضيضها ، و خبر الطقس و تقلباته ، و استوعب عادات الإرساء و الإبحار و حفظ المجاري و الأهازيج و الأشعار ، فجاءت تجربته مستوعبة بحقبة حساسة من تاريخ الإبحار في البحر العربي و المحيط الهندي و البحر الأحمر ، حيث كان المعالمة والربابنة والنواخذة من أبناء الديس الشرقية يجوبون تلك البحار في أستاذية يحسدهم عليها الآخرون ، لقد أطلعت على المخطوطة التي أتحفني بها صديقي النوخذة محمد قاسم الكلدي فوجدت نفسي منبهراً بتلك التفاصيل التي لم تترك شاردة و لا واردة عن السفينة و صناعتها و البحارة و أهازيجهم ، و المرافي و إيقاعاتها فكانت دراسة موسوعة شاملة بأسلوب بسيط سهل في تعبيراته ، عميق في تناولاته و تفصيلاته ، لقد بذل المؤلف ما بوسعه ليغطي النقص في هذا المجال حين خلت الساحة من مرصد يدون لتلك الحقبة المبدعة ، فأخذ المؤلف على عاتقه مهمة البحث و التقصي و التدوين بكل أمانة و عن تجربة و معايشة ، فكان هذا العمل الرائع الذي يستحق القراءة ، و إننا لنفخر بهذا الكنز المعطاء و نقدر الأطواد الشامخة التي كانت تمخر غباب البحار التي غفلنا عن أدوارهم و لم نعطهم ما يستحقون من التكريم و العرفان .

محمد أبوبكر الحداد

شكر و تقدير

كنت أتعشم من آبائي و أخواني معالمة و ربابنة و نواخيذ السفن الشراعية من أبناء الديس الشرقية من تدوين تاريخهم البحري و أخص بالذكر منهم : عبود محمد با خبازي بصفته معلم و ربان و نوخذة من الدرجة الأولى كونه لا يقل خبرة من نظرائه ممن لهم كتب إرشادية ملاحية بحرية ، و هم المعلم الربان عيسى عبد الوهاب القطامي مؤلف كتاب (دليل المحتار في علوم البحار) ، و المعلم الربان ابن خميس مؤلف كتاب (رحماني ابن خميس) والمعلم الربان يوسف ناصر الخرافي مؤلف كتاب (المرشد البحري) و غيرهم ، و نظراً لعدم تمكن آبائي و أخواني من تدوين مذكراتهم أحببت أن أقوم باعداد هذا البحث المختصر المبسط شاكراً لمن قدم لي يد المساعدة بطباعة هذا البحث كطباعة أولية و أخص بالذكر الأخوة أعضاء الهيئة الإدارية بجمعية التراث و الآثار بالديس الشرقية ممثلة برئيسها الأستاذ سعيد عبد الرب الحوثري ، و كذلك الأخوة أعضاء الهيئة الإدارية لجمعية البندر السمكية بالديس الشرقية ممثلة برئيسها السابق الأستاذ محمد سعد سعيد عيوري ، كما أشكر من قدم لي بعض المراجع و هم الأخوة : محفوظ سعد صبيح البسيري ، و سالم عبد الرحيم عمر حوري و أخيراً أستسمح عذراً من الأخ صاحب الصدر الرحب الأستاذ طاهر ناصر المشطي الذي أتعبته كثيراً أثناء طباعة البحث و مراجعته .

كما أتقدم بالشكر و التقدير لتلك الهامات المتمثلة في شخصية كلاً من الأستاذ السفير خالد محفوظ بحاح و المهندس الأستاذ مبارك عوض سعيواد التميمي المدير العام للهيئة العامة لكهرباء محافظة حضرموت ، اللذان قدما لنا الدعم المالي السخي لطباعة هذا البحث المختصر لتراثنا البحري لمدينة الديس الشرقية .

المؤلف

https://www.facebook.com/Truthaldees

تمهيد



الحمد لله رب العالمين ،و الصلاة والسلام على نبينا محمد ﷺ و على آله و صحبه أجمعين .

و بعد :

تعددت التسميات للسفينة في كتاب الله الكريم ، و من هذه التسميات :

- بسم الله مجريها و مرساها .
- الفلك .
- السفينة .
- الجارية .
- المنشآت .
- الجواري .
- و حملناه على ذات ألواح و دسر .

و هذا مما يدل على مكانة السفينة في حياة الإنسان منذ أن أوحى الله إلى نبيه نوح و قال له : ﴿ و اصنع الفلك بأعيننا و وحينا و لا تخاطبني في الذين ظلموا إنهم مغرقون ﴾[1] ، و منذ ذلك الحين و إلى يومنا هذا ستظل السفينة لها مكانتها في حياة الناس لا غنى لهم عنها إلى أن يرث الله الأرض و من عليها . و لقد أعددت هذا البحث حفاظاً على ماء الوجه لتراثنا البحري الذي يحكي عن السفينة الشراعية قبل إدخال المكنة عليها .

https://www.facebook.com/Trathaldees

١ الآية ٣٧ من سورة هود

بلا مقدمات أكتفي بالقول بأنني لست باحثاً حتى أغوص في أغوار أمهات الكتب و حتى أخرج منها بنتيجة تمكني من تأليف كتاب أو مجلد من عدة أجزاء كلها تحكي عن السفينة الشراعية لكنني بدلاً من ذلك اكتفيت بما عايشته و اختزنته ذاكرتي عن السفينة الشراعية التي عملت على ظهرها طوال ٢٥ عاماً تلك الفترة هي التي اكتسبت فيها الخبرة و هي التي دفعتني لأن أدلو بدلوي بإعداد هذا البحث المختصر عن السفينة الشراعية الذي لم أدع شاردة و لا واردة إلا أشرت إليها و أحببت من ذلك إعطاء القارئ تعريفاً كاملاً عن السفينة الشراعية و كيف كان الآباء و الأجداد يعملون عليها كبحارة و نواخيذ أخذوا هذه المهنة بالفطرة و جابوا البحار شرقاً و غرباً بسفنهم الشراعية حقاً إنهم عظماء لأن أعمالهم تلك كانت عظيمة ، و من حقنا أن نطلق عليهم إنهم عظماء ، و من حقنا أيضاً إنصافهم ، و نضع أسمائهم ضمن صفحات عملنا هذا ، و من هؤلاء النواخيذ الذين عملت معهم و عايشتهم طوال فترة ٢٥ عاماً و هم :

الناخوذة	السفينة
طاهر سعيد بن إسماعيل	العلوي
أحمد سعيد المقدي	الفوز الملقب (قشيشة)
عوض علي اليزيدي (الطلي)	المحمدي ـ سابقاً النصر ـ
عبد الله سعيد المنصوري (السويده)	الداؤود
عمر صالح مول الدويلة	المتسهل الملقب (خميس الجني)
علي سعيد حمدين	المتسهل الملقب (أبو ناقوس)
عبود سعيد بازهير	الزهراء
محمد عبد الرحمن المقدي	الحسيني
أحمد سالمين كعيتي (العري)	روما + خميس الجني

https://www.facebook.com/Trathaldees

المقدمة

لم تعرف البشرية شيئاً عن السفينة الخشبية الشراعية و لا عن كيفية صناعتها في عهد أبينا آدم عليه السلام و لا في عهد نبي الله إدريس عليه السلام ، حتى أمر الله النبي نوحاً عليه السلام و قال له :

﴿ وَاصْنَعِ الْفُلْكَ بِأَعْيُنِنَا وَوَحْيِنَا وَلاَ تُخَاطِبْنِي فِي الَّذِينَ ظَلَمُواْ إِنَّهُم مُّغْرَقُونَ ﴾

و قال تعالى :

﴿ وَيَصْنَعُ الْفُلْكَ وَكُلَّمَا مَرَّ عَلَيْهِ مَلأٌ مِّن قَوْمِهِ سَخِرُواْ مِنْهُ قَالَ إِن تَسْخَرُواْ مِنَّا فَإِنَّا نَسْخَرُ مِنكُمْ كَمَا تَسْخَرُونَ (٣٨) ﴾[1] و يقول الله في كتابة الكريم :

﴿ وَحَمَلْنَاهُ عَلَى ذَاتِ أَلْوَاحٍ وَدُسُرٍ ﴾[2]

و الدسر هي المسامير الخشبية و هذا الأمر الإلهي هو الذي أعطى البشرية الانطلاقة الأولى لصناعة السفن الخشبية على مستوى الكرة الأرضية و منها البحر الأحمر و المحيط الهندي ، و تقول المصادر التي أوردها الباحث جورج فضلو حرّاني في كتابة بعنوان العرب و الملاحة في البحر الأحمر و المحيط الهندي في العصور القديمة و أوائل القرون الوسطى و أشار الكتاب إلى استعمال المسامير الخشبية في صناعة السفن ، و كذلك استعمال حبال الكمبار (القمبار) المستخرج من قشر جوز الهند و ليف النخيل بعد أن يتم تنقيته من الشوائب يمرس كفتائل يصنع منه الحبال كخيوط تغرز في ثقوب الألواح كخياطة و تشد هذه الحبال بإحكام إلى الداخل ، و كذلك تسد فتحات الألواح بمزيج من القار و الودك [3] الممزوج بالنورة و دهن الحوت حفاظاً على الألواح من التسوس .

١ هود الاية ٣٧ ـ ٣٨
٢ القمر الآية ١٣
٣ الودك : شحوم الحيوان

و عرب جنوب الجزيرة العربية هم أوائل من ركب البحر قبل الميلاد ، و هم كغيرهم من الشعوب القديمة المطلة على البحر بدءوا حياتهم ببناء الزوارق الصغيرة المصنوعة من الجلد و جريد النخيل ثم انتقلوا لصناعة القوارب و السفن الخشبية باستعمال المسامير الخشبية و حبال الكمبار و الانطلاق بها إلى مصر و الهند و شرق إفريقيا قبل الميلاد بقرون عدة [1] ، و هكذا استمرت صناعة السفن الخشبية قبل الميلاد إلى النصف الأول من القرن الرابع عشر الميلادي حيث أدخلت و لأول مرة المسامير الحديدية في صناعة السفن الخشبية من قبل بعض الدول الأوروبية ثم اتبعتها الصين ، و مع بداية القرن الخامس عشر الميلادي استعملت المسامير الحديدية و لأول مرة على ساحل البحر الأحمر و المحيط الهندي ، و مع بزوغ الفجر الإسلامي و هجرة الرسول ﷺ إلى المدينة لتكون عاصمة للدولة الإسلامية .. و بالرجوع إلى السيرة النبوية لأبن هشام و كذلك البداية و النهاية لابن كثير لم تشر هذه المصادر إن الرسول ﷺ قد ركب البحر و استعمل السفن في غزواته . بل من ركب البحر هم أصحابه المهاجرون الأوائل الذين أذن لهم الرسول ﷺ بالهجرة إلى الحبشة حيث استأجروا سفينتين من ميناء يسمى (شعيبة) قريب من ميناء جدة و في أثناء سيرهم إلى الحبشة توقفوا في جزيرة (دهلك) ثم واصلت السفينتان سيرهما إلى أن وصلتا إلى ساحل الحبشة .

و عندما بويع الخليفة عمر بن الخطاب ﷺ بالخلافة راودته فكرة بناء أسطول بحري و حينها كتب كتاباً إلى عمرو بن العاص والي مصر و قال له : (صف لي البحر ؟) رد عليه قائلاً : (البحر خلق عظيم يركبه خلقٌ ضعيف دود على عود) ، و من خلال هذا الرد كتب الخليفة عمر للعاملين على الأمصار و كذلك قادة الجيوش يمنعهم من ركوب البحر ، و يأمرهم بمنع الناس من ركوب البحر ، إلا إن عرفجة بن هرثمة الأزدي و هو أحد قادة جيوش المسلمين في عهد الخليفة عمر ركب البحر عندما غزى عُمان فبلغ الخليفة عمر بذلك فأنكر عليه و عنفه على ذلك .. [2]

١ انظر كتاب (أضواء على تاريخ اليمن البحري) حسن صالح شهاب صفحة ٣٢٩ ـ ٣٣٠
٢ مقدمة بن خلدون صفحة ٣١٤

https://www.facebook.com/Trathaldees



و إن أول أسطول للمسلمين أنشئ في عهد الخليفة عثمان بن عفان ﷺ عندما كان معاوية بن أبي سفيان والياً على دمشق و قاد المعركة ضد الروم و انتصر فيها معاوية و سميت المعركة بذات الصواري [1] و هكذا استمر امتلاك الأسطول البحري في عهد الدولة الأموية طوال فترة حكمهم ، ثم من بعدهم الدولة العباسية التي وصل أسطولها إلى الأندلس ، و كان لبعض ملوك اليمن نصيب في امتلاك السفن الشراعية منهم الملك المظفر أبو المنصور ثاني ملوك بني رسول ، و كذلك الملك عامر بن عبد الوهاب الطاهري ، و في عهد سلطة آل بادجانة على بعض مناطق في حضرموت حيث كانوا يمتلكون اسطول من عدة سفن حربية و تموينية ، و كذلك السلطان بدر أبو طويرق الذي كان يمتلك أسطولاً قوامه ٤٩ و حدة بحرية عام ٩٥٢هـ [2] . و كذلك الأمام العابد عمر عبد الرحمن المحضار السقاف المتوفي في مدينة تريم عام ٨٣٣هـ كان يمتلك عدة سفن [3] و ممن كان يمتلك عدة سفن شراعية النقيب صلاح محمد الكسادي حاكم الإمارة الكسادية و المتوفي عام ١٢٩٠هـ ، و خلفه ابنه النقيب عمر بن صلاح على الإمارة و كان يمتلك عدة سفن شراعية و من أسمائهن السفينة بر الأمان ، الزاهر ، فتح الخير هذه السفن التي استقلها عند مغادرته الإمارة و اتجه بها إلى عدن لمقابلة حاكمها ، و من ثم اتجه إلى جزيرة زنجبار للإقامة فيها و عند وصوله إلى الجزيرة أستقبل على رصيف الميناء استقبال الأمراء من قبل حاكم زنجبار السلطان برغش بن سعيد و ظل تحت رعايته إلى أن توفاه الله رحمه الله رحمة الأبرار و أسكنه فسيح جناته [4] . و كذلك السلطان عوض بن عمر القعيطي كان ممن يمتلك عدة سفن شراعية البعض تم بنائها محلياً و البعض الأخر تم استيرادها من الهند ، أيام كان فيها السلطان عوض يحتل منصب رفيع في الجيش الهندي حينها قام بتجنيد مجموعة من الهنود و ترحيلهم إلى حضرموت على ظهر السفن المشار إليها و ذلك لإنظمامهم إلى الجيش النظامي السلطاني و سميت هذه المجموعة المجندة باسم (الرويله) هذا ما أشارت إليه بعض المصادر من إن بعض تلك السفن توجد عليها المدافع الثابتة ، ففي حالة استخدامها يتم حشوها بالبارود لأطلاق القذائف على هيئة كرات حديدية من أفواه تلك المدافع .

١ الصواري هي الدقال التي ترفع عليها الأشرعة
٢ أضواء على تاريخ اليمن البحري
٣ محمد علوي باهارون الشيخ عمر المحضار و تنقلاته في ساحل حضرموت
٤ الدكتور عبد الكريم عكاشة السلطنة القعيطية



و صناعة السفن الشراعية كانت في الجزيرة العربية منذ القدم ، و كان أكثرها في الجنوب العربي ، و يقال إن صانعي السفن في القرن السادس عشر هم كلاً من أسرة آل سكران و آل مقطوف و آل حسينون كل هذه الأسر من الشحر ، ثم تأتي بعدهم أسرة آل بن ربيد القادمين من منطقة سيحوت محافظة المهرة إلا إنه ليس لدينا المعلومة الصحيحة متى كان قدوم هذه الأسرة من سيحوت إنما يحكى عنهم إنهم قدموا إلى الديس الشرقية في القرن السابع عشر الميلادي ،

و منذ عشرينات القرن التاسع عشر أصبحت صناعة السفن الشراعية حكراً لأسرة آل بن ربيد و كانوا يشكلون نسبة ٩٦٪ من صنّاع السفن إلا إن هذه الصناعة توقفت في النصف الأول من عام ١٩٦٥م بسبب عدم الحركة التجارية كسابق عهدها لعدة عوامل من بينها إعادة فتح قناة السويس التي من خلالها تعامل التجار مع الشركات التي تمتلك السفن البخارية لشحن بضائعهم على تلك البواخر لضمان سلامتها و سرعة وصولها .. كل هذه العوامل أدت إلى شل حركة السفن الشراعية مع إن معظم السفن أدخلت عليها محركات الديزل و مالكيها يحذوهم الأمل لتشغيلها من جديد و تتم عليها الصيانة بين فترة و أخرى إلا إنه لم يكن لهم ذلك الأمل حتى تم الاستيلاء على السفن بالكامل عبر الانتفاضة التي حدثت في شهر مايو عام ١٩٧١م ، و من خلال تلك الانتفاضة تم تأسيس الجمعية التعاونية للنقل البحري إلا إنها لم تستمر طويلاً حيث صدر شأنها قرار من مجلس الوزراء بدمج الجمعية بإحدى الشركات التي تمتلك ثلاث بواخر متهالكة و منتهية أعمارها و أصبحت الجمعية تحت اسم خطوط اليمن البحرية من عام ١٩٨٠م إلا إن إدارة الشركة تنقصها الخبرة لتشغيل هذه السفن حتى إنها أهملت تلك السفن و أصبحت لا وجود لها نهائياً .

https://www.facebook.com/Trathaldees

عمالقة العلوم البحرية الإرشادية :

من خلال قراءتنا لبعض الكتب الملاحية الإرشادية خرجنا منها ببعض المعلومات التي تحكي عن بعض أسماء لشخصيات لهم صولات و جولات في فنون الملاحة البحرية الإرشادية قد يجهلها الكثير من عامة الناس بما فيهم بحارة السفن الشراعية .. و من هذا المنطلق أحببنا إعطاء القارئ تعريفاً لهؤلاء العمالقة الأوائل منهم : أحمد بن تبرويه مؤلف كتاب في علوم البحار ، و كذلك من سُمِّي أسمائهم بالليوث الثلاثة و هم : (**محمد بن شاذان ، و سهل بن أبان ، و ليث بن كهلان**) مؤلفو كتاب أسموه (**الرهماني**)

و كان ذلك في عهد الدولة العباسية كما يقال ، ثم جاء من بعدهم المعلم و الربان خواشير بن يوسف الآركي الذي كان يسافر إلى الهند في القرن الرابع الهجري ثم جاء من بعدهم العمالقة الكبار الذين هم من أسس القواعد الملاحية البحرية الإرشادية و التي يقتدى بها إلى يومنا هذا منذ خمسمائة عام و هؤلاء هم **أحمد ابن ماجد** العماني الأصل مؤلف كتاب من عدة أجزاء بعنوان : (**الفوائد في أصول علم البحر و القواعد**) و كتاب بعنوان : (**حاوية الاختصار في أصول علم البحار**) ، و له مجموعة أرجوزات و قصائد شعرية كلها تحكي عن الإرشادات البحرية ، و كذلك المعلم العبقري : **سليمان بن أحمد المهري الشحري** مؤلف عدة كتب منها (**العمدة المهرية في ضبط العلوم البحرية**) و كتاب بعنوان : (**المنهاج الفاخر في علم البحر الزاخر**) و كتاب بعنوان : (**تحفة الفحول في تمهيد الأصول**) ، و كتاب بعنوان : (**قلادة الشموس و استخراج قواعد الأسوس**) ، و من هؤلاء أيضاً المعلم الربان **عيسى عبد الوهاب القطامي** مؤلف كتاب بعنوان :(**دليل المحتار في علم البحار**) ، و المعلم الربان **ابن خميس** مؤلف كتاب في علوم البحار (**رحماني ابن خميس**) ، والمعلم الربان **يوسف ناصر الخرافي** مؤلف كتاب بعنوان : (**المرشد البحري**) ، والربان **سعيد سالم باطايع** مؤلف منظومتين إرشاديتين بحريتين و الربان ابن منصور مؤلف كتاب (**الرحماني**) .

المؤلف

الباب الأول
بناء السفينة

الفصل الأول : تسمية الأخشاب
تسمية المسامير
تسمية أدوات النجارة
صانعي السفن الشراعية
أماكن صناعة السفن

الفصل الثاني : كيفية بناء السفينة الخشبية الشراعية
نزول السفينة إلى البحر
المواد العضوية المستخدمة في صيانة السفينة عند دخولها المجدب
الدول الصانعة للسفن الشراعية للنقل البحري
تسميات أخشاب السفينة الشراعية و مهامها و تعريفها
تسمية مكامن السفينة من الداخل
قاعدة عود الدقل و العود المسمى القاضي
كيفية رفع عود الدقل و إنزاله (النصابة)

https://www.facebook.com/Trathaldees



السفينة المسماة (السعيد) وشارة المعلم سعيد عوض سالمين بن ربيد



مسلم سعيد باغويطة و ... بازياد يقومان بترميم أحد السفن في ميناء خلف في الستينات

الباب الأول
بناء السفينة
الفصل الأول
تسمية الأخشاب و المسامير و أدوات النجارة و صانعي السفن الشراعية

معظم هذه الأخشاب يتم استيرادها من الهند و أكثر تصديرها من ميناء كليكوت على الشريط الساحلي من الهند ، و من جملة مصدري الأخشاب هناك هم عائلة بارامي الحضرمية و هم الوكلاء لآل بازرعة ممثلاً بالشيوخ الثلاثة علي و محمد و عبد الرحمن آل بازرعة و هؤلاء هم المستوردون للأخشاب بعدن في فترة العشرينات و الثلاثينات من القرن التاسع عشر الميلادي و لديهم فروع في كل من المكلا و الحديدة ، و هم الذين يمتلكون أكثر السفن الشراعية بعدن ، و من مستوردي الأخشاب بعدن بتلك الفترة هما الخواجا : (إنطوني بس) و الذي يمتلك أكثر من ١٣ سفينة شراعية و الآخر يدعى (برمجي) و هو أحد أفراد طائفة الهندوس ـ الهنود ـ و يمتلك عدة سفن .

تسمية الأخشاب و كيفية استخدامها :

الساج :

خشب الساج هو أفضلها و يمتاز بعدة مواصفات منها إعطاء السفينة أكثر دفع في السير إضافة لعدم تأثيرة لبقاءه في الماء فترة طويلة خلافاً عن غيره ، و أيضاً مقاومته للحرارة و الرطوبة ، و يستخدم في كل تكوينات السفينة باستثناء أعواد الدقل و الفرمال ـ فرمان ـ دائماً ما تكون أعوادهما من خشب الفُن الأصل .

الزنقلي (الجنقلي) :

هو خشب صلب و مرن يختلف عن غيره دائما ما يستخدم كقاعدة للسفينة (الهيراب) نظراً لصلابته و عدم كسره بسهولة ، لكنه سرعان ما يتأثر بالبيئة الحارة و الجافة ففي حالة تعرضه لمثل هذه الحالات سرعان ما يتشقق إلا إنه قبل استخدامه

https://www.facebook.com/Truthaldees

كقاعدة للسفينة لابد من غمسه في الماء لفترة بعدها يتم تشذيبه [1] و من ثم يوضع كقاعدة للسفينة ، كما تستخدم هذه الألواح في بناء جدار السفينة الغاطس في البحر .

خشب الفيني :

يتميز خشب الفيني عن غيره نظراً لاستخداماته المحدودة في صناعة السفن ، لكنه كبير الفائدة لمقدرته الكبيرة التي لم تتأثر بالبيئة الحارة ،و كذلك عدم تمدده و الثبات في مكانه ، و يستخدم كحزامات تشد جسد السفينة الداخلي ، و حزامات أخرى تسمى (اللواشك) تثبت فوق الأضلع ،و يستخدم خشب الفيني كقاعدة لسطوح السفينة .

خشب البونتيك :

هو دائماً ما يستخدم في بناء جدار السفينة السفلي و يستخدم أيضاً كبطان من الداخل يربط كل من الهيراب [2] و الموالك[3] و الهنّام [4] و السمكة[5] و شدها ببعضها ، كما يصنع منع دفّة السفينة (السكان) ، ومن مميزات خشب البونتيك عدم استخدامة في الأماكن من السفينة التي تتعرض لأشعة الشمس فهو لا يقاوم الحرارة والجفاف .

خشب الفنص :

خشب الفنص لا يستهان به فهو صلب و قوي و مقاوم للحرارة والجفاف و كثيراً ما تستخدم في بناء السفينة ، و يصنع منه قاعدة للدقل المسمى (لستام) الذي يرتكز عليه الدقل ، ومن مميزاته يصنع منه ما يسمى (العبيدار)[6] و (المجمّرة)[7] التي تمر من خلالها الحبال الخاصة لرفع الشراع و إنزاله ، كما يستخدم في بعض الحالات كقاعدة للسفينة (الهيراب) .

خشب الفن :

و هو نوعان فُن أصل و فُن إبراهيمي . الفُن الأصل دائماً ما يستخدم كدقال (صواري) للسفن الشراعية على امتداد الخليج و الجزيرة العربية لما له من مميزات متعددة بحيث يصل طوله إلى أكثر من ١٨ متر و من مميزاته قوته و صلابته و ليونته و لا ينكسر بسهولة و لا يستخدم كألواح ، أما الفُن الإبراهيمي دائما ما يستخدم كفرمال الذي يرفع عليه الشراع ، و نادراً ما يستخدم كدقال

١ تشذيبه : تسويته و تهذيبه
٢ الهيراب : قاعدة السفينة
٣ الموالك : أول لبنة في جدار السفينة
٤ الهنّام : دعامة مقدمة السفينة
٥ السمكة : دعامة خلفية السفينة
٦ العبيدار : كقاعدة ثابتة لحبال الشراع لرفعة و إنزاله
٧ المجمرة : كقاعدة متحركة لحبال الشراع لرفعة و إنزاله

خشب الميطي :

دائما ما يستورد من بلاد الصومال عن طريق الساحل لقرية (ميط) شرق ميناء بربرة و يأتي خشب الميطي بهيئة جذوع أشجار بعدة تشكيلات يتم تشقيقها و تشذيبها حتى تكون في وضع أضلع للسفينة بما يسمى (شلمان و هداريس) ، كما يستورد خشب الميطي من اليمن بالذات من منطقة (آنس) ووادي مور .

تسمية المسامير و مهامها :

تشير بعض المصادر إنه منذ القدم يتم استيراد المسامير الحديدية بكل أنواعها من الهند ، و تستخدم المسامير في صناعة السفن الخشبية الشراعية على امتداد الجزيرة العربية و الخليج بشكل عام ، و استمر هذا الحال زمناً طويلاً حتى ظهرت صناعة المسامير في إيران ثم تتابع صناعة المسامير في جنوب الجزيرة و الخليج العربي ، هذا و قد اشتهرت أسرة آل مخروس بهذه الصناعة في كل من حضرموت و عدن و وصلت صناعتهم بصناعة المرساة المسمى الباوره ـ البروصي ـ التي لا غنى عنها على ظهر السفن .

أنواع المسامير :

١ . المسمار البروني :

هو أكبر حجماً يستخدم في كل من الهيراب و الهنَّام و السمكة و البطان و القائم نائم و القواري و الحواشي و المنجلي .

https://www.facebook.com/Trathaldees

٢ . المسمار الرش :

يستخدم في كل من الشلمان (الأضلع) و الموالك و اللواشك و جدار السفينة السفلي و الحزامات التي تربط جدار السفينة من الداخل بما يسمى المناشير .

٣ . المسمار القاطرة :

يستخدم في جدار السفينة العلوي ، و يستخدم فوق الأضلع المسماة (الهداريس) التي تأتي في مضايق السفينة الداخلي في المقدمة والمؤخرة ، و يستخدم أيضاً في صناعة سفن الاصطياد (العباري) .

٤. المسمار الولايتي :

و يستخدم في صناعة (الميشوه و الكتر و الكيت)[1] ، كما تستخدم في صناعة الهواري و قوارب الصيد (الغوادف) .

أدوات النجارة و تسمياتها :

١. المنشار أبو قعادة : و يستخدمة اثنان لشق جذوع الشجر .
٢. المنشار أبو جره .
٣. المنشار أبو يدّين : و يستخدمه اثنان
٤. المنشار أبو دفره .
٥. المنشار الصغير .
٦. المقدح المتوسط .
٧. المقدح الخلخال .
٨. القوس الملفوف بحبل من الجلد .
٩. المنقب الهندي .
١٠. المنقب العريض .
١١. المنقب المثمّن .
١٢. البلطه .
١٣. المخلع .
١٤. القدوم .
١٥. المطرقة .
١٦. الجرميت .
١٧. القلم .
١٨. الخيط .
١٩. الدواة .
٢٠. الفارة .



من أدوات النجارة : منشار قعادة

١ عبارة عن قوارب تتبع السفن الكبيرة (الأم) ، وتستخدم للمواصلات

أسماء صانعي السفن الشراعية من أبناء الديس الشرقية :

من خلال عدة اتصالات و تشاورات أجريتها مع أحد صانعي السفن الشراعية هو المعلم سعيد عوض سالمين من ربيد و أثنين من مساعديه هما : مبارك سالم بن ربيد (كونجي) ، و خميس فرج سالمين بن ربيد و حدد لنا اللقاء في بيت خميس فرج سالمين و في اللقاء و بعد الاطمئنان عن الأحوال طرحت عليهم إعطائي وصفاً كاملاً عن كيفية بناء السفينة الشراعية من البداية و حتى النهاية ، و منهم صانعو السفن الأوائل ، هنا أدلى كل بدلوه و عرفت من خلال طرحهم إن معلوماتهم تشير إلى صناعة السفن الشراعية في فترة العشرينات و ما بعدها من القرن التاسع عشر الميلادي ، و صانعو السفن الأوائل هم :

م	صانعو السفن	السفن التي صنعها
١	سالم عبيد بن ربيد	قام بصناعة سفينة القادري على الساحل المحاذي لمنطقة الرملة بمدينة الشحر
٢	عوض سالم بن ربيد	قام بصناعةالسفينة المسماه (الصرك) على ساحل المكلا المحاذي لحارة البلاد
٣	فرج سالمين بن ربيد	قام بصناعة السفينة المسماة النصر على ساحل بازرعة منطقة المعلا عدن و هي أكبر السفن حمولة على امتداد الجزيرة العربية و الخليج آنذاك
٤	محمد سالم بن ربيد (مريوح)	قام بصناعة السفينة المسماة (الهاشمي) الملقب (شنجم) على ساحل بازرعة منطقة المعلا عدن
٥	محمد سالم عبيد بن ربيد	قام بصناعة السفينة المسماة (الشاذلي) على ساحل باسودان منطقة المعلا عدن
٦	عبد الله بلال [1]	قام بصناعة السفينة المسماة (هنتاره) على ساحل باسودان منطقة المعلا .
٧	صالح عوض بن ربيد	قام بصناعة السفينة المسماة (الرياض) على ساحل بازرعة منطقة المعلا عدن
٨	سعيد عوض سالمين بن ربيد	قام بصناعة السفينة المسماة (السعيد) على ساحل جزيرة العبيد حالياً جزيرة (العال)
٩	سعد عوض بن ربيد (السويني)	قام بصناعة السفينة المسماة (الخرطوم) على ساحل باسودان منطقة المعلا عدن
١٠	قائد أنعم العبسي [2]	قام بصناعة السفينة المسماة (القائد) على ساحل البس منطقة المعلا عدن
١١	محمد عبد الله بازياد	قام بصناعة السفينة المسماة (فتح الباري) على ساحل باسودان منطقة المعلا عدن
١٢	سعيد عبد الله بن ربيد	قام بتجديد السفينة المسماة (المنشية) على ساحل باسودان منطقة المعلا عدن
١٣	مبارك عبد الله بن ربيد	قام بصناعة السفينة المسماة (فلسطين) على ساحل باسودان منطقة المعلا عدن

https://www.facebook.com/Trathaldees

و هنا نكون قد اختصرنا لكل صانع سفينة واحدة و أكثرهم صناعة هو المعلم القدير فرج سالمين بن ربيد ، و صناعة السفن الشراعية بتلك الأدوات البدائية هي من أصعب الصناعات لما لها من مقاييس و مساقات و حسابات تأخذ بالمليمتر ، و يتطلب من الصانع أخذ كل المقاسات بالدقة المتناهية حفاظاً على توازن السفينة على سطح البحر حتى لا تميل السفينة يمنة و لا يسرة ، و كذلك توازن مقدمة السفينة و مؤخرتها ، و متى ما اختل توازن السفينة يعرقل سيرها أثناء الإبحار و لا تستطيع رفع الشراع عليها متى ما كانت خالية من الحمول .

١ عبد الله بلال : و هو من شمال اليمن
٢ قائد أنعم العبسي : من شمال اليمن ، قام بصناعة أكثر سفن البس و هو منافس قوي لفرج سالمين بن ربيد

أماكن صناعة السفن :

يتم صناعة السفن الشراعية الخشبية بكل أنواعها و أحجامها و إطلاق التسميات عليها ، سواء كانت هذه السفن للنقل البحري الخارجي أو الداخلي أو الاصطياد أو الغوص أو لنقل الركاب بما في ذلك القوارب الصغيرة (الهوري) ، كل هذه الأنواع يتم صناعتها بالقرب من الساحل في كل دولة حسب التالي :

الدولة	سواحل صناعة السفن فيها
السعودية	ينبع ، جدة ، جيزان
شمال اليمن (سواحل البحر الأحمر)	اللحيّة ، الخوخة ، المخا
جنوب اليمن (سواحل خليج عدن و البحر العربي)	المعلا ، عمران ، المكلا ، الشحر ، الحامي ، القرن ، قصيعر ، قشن ، محيفيف ، يروت
سلطنة عمان	صور ، ساحل الباطنة الممتد إلى مسقط
الإمارات العربية المتحدة	الفجيرة ، رأس الخيمة ، دبي
الكويت	النقعة شرق ، النقعة القبلة ، الشويخ
البحرين	المحرّق
إيران	لنجة ، خور مشهّر ، بندر عبّاس ، الجسم ، كنجون
باكستان	خور كراشي
الهند	كاليكوت ، منيبار ، منجلور ، قوة ، كوشي

و تعتبر الهند من أكثر هذه الدول صناعة للسفن بسبب قلة تكاليف صناعتها ، حتى إن بعض التجار الكويتيين يصنعون سفنهم في الهند ثم يأتون بها إلى بلادهم محملة بالأخشاب و حبال الكمبار والمسامير و غيرها بما في ذلك المرساة .

https://www.facebook.com/Trathaldees

الفصل الثاني

كيفية بناء السفينة الخشبية الشراعية

بعد إن اختير المعلم من قبل مالك السفينة يقوم المعلم باختيار الموقع لبناء السفينة ، والموقع لابد أن تكون الأرض مستوية بالقرب من البحر لتسهيل خروج السفينة بعد استكمال بنائها ، ثم يقوم المعلم صانع السفينة باختيارعود الهيراب [١] ، بعد ذلك يغمس عود الهيراب في الماء لمدة يومين ليتشبع بالماء ، خوفاً عليه من التشقق بفعل حرارة الشمس ، و يقلب عود الهيراب من كل الجهات ليعرف المعلم مدى صلاحيته و خلوه من العيوب ، وإن وجد شي من العيوب يستعمل أفضل طريقة لاستقامته و إعداده للعمل إعداداً جيداً ، و من ثم يوضع الهيراب بعد تشذيبه على قواعد خشبية بعد أن يتم تثبيتها على الأرض ، و تسمى هذه القواعد (طعوم) حيث تكون على مستوى أفقي واحد و لا يكون بها إنحناء من الأسفل ، و لا بد أن تكون مقدمة الهيراب أقل سمكاً في المقدمة و أكثر سمكاً في المؤخرة ، و هذا شرط أساسي لإعداد الهيراب لما له من أثر على السفينة أثناء الإبحار ، كما يقوم الأستاذ المعلم بوضع الميزان المائي على عود الهيراب في أماكن متعددة حتى يطمئن إن عود الهيراب في مستوى أفقي واحد من جميع الجهات تحسباً من تركيب كلاً من العود المسمّى (الهنّام) الذي يأتي في المكان المخصص له و هي حفرة في مقدمة الهيراب ، و كذلك العود المسمّى (السمكة) الذي يأتي في المكان المخصص له و هي حفرة في مؤخرة الهيراب . و بعد كل هذا يقوم المعلم بوضع العلامة على الهيراب بواسطة خيط يوضع في ماء ممزوج بمادة طينية حمراء و توضع العلامة على خطين متساويين لحفر خدّين متساويين على طول عود الهيراب ، و كذلك توضع علامتان في المقدمة و المؤخرة من عود الهيراب ثم يسند العمل لمساعديه و بعد التأكد من قيامهم بالعمل المطلوب ، يتم وضع كلاً من عود (الهنّام) و عود (السمكة) في الحفرتين المخصصتين لهما و تصك هذه الأعواد بمسامير تسمى (البروني) و إلصاقها بالهيراب ، ثم توضع صفائح من الحديد على شكل هلالي ليربطا كل من عود الهنّام و عود السمكة بالهيراب ، ثم توضع على الخدّين المتساويين أول لبنة خشبية تسمى (الموالك) . و كذلك يتم وضع عود خشب متسطيل من الداخل فوق عود الهيراب و يسمى (البطان) و هو مرتبط بالهنّام و السمكة

١ الهيراب : القاعدة الرئيسية للسفينة

https://www.facebook.com/Trathaldees

، ثم توضع الموالك بعد أن يتم تحميتها بالنار حتى تعطي الانحناء المطلوب ، و بعد أخذ بعض الأجزاء لتسهيل طرحها في المكان المخصص لها ، و من ثم يوضع ما يسمى (الشلمان)[1] و كذلك ما يسمى بـ(الهداريس)[2] و هي أضلع توضع في مقدمة السفينة و مؤخرتها ، ثم توضع الأخشاب المسطحة من الداخل ، و المسماه (اللواشك) توضع من مقدمة السفينة إلى مؤخرتها ، و بعدها توضع ما يسمى بـ(القواري)[3] و عددها ثلاث و هي : قارية وراء : و موقعها في واجهة سطح (البندار)[4] ، ثم قارية وسط و تسمى قارية (الصُر) وموقعها في منتصف السفينة ملاصقة لعود الدقل ، و الثالثة تسمى قارية قدّام و موقعها خلف سطح (القُراعة)[5] ، ثم توضع الأخشاب المسماه (المناشير) و هي كقاعدة للسطوح و تأتي من مقدمة السفينة إلى مؤخرتها .. ففي هذه الحالة يكون قد استكمل ٩٥٪ من العمل المطلوب ، و حددت العنابر (الخنون) .

نزول السفينة إلى البحر :

و بعد استكمال بنائها يتم وضع الفتائل القطنية المبللة بالزيت لسد فتحات الألواح من مقدمة السفينة إلى مؤخرتها ، ومن الأسفل إلى الأعلى ، و يسمى وضع الفتائل (قلفاط) ، توضع الفتائل ما بين الألواح كحشو حتى لا تتسرب المياه إلى داخل السفينة ثم يطلى الجدار الغاطس في البحر بالشحم و المحمى بالنار و الممزوج بالنورة حفاظاً على الخشب من التسوس ، ثم توضع عجينة تسمى القار (لامبي) توضع على بقشات المسامير حفاظاً عليها من التآكل بمياه البحر ، ثم يطلى جدار السفينة العلوي بمادة (الصيفة) المستخرجة من زيت (الساردين) أو كبد الحوت ، و يسمى الطلاء (تجويخ) بعد كل هذه الإجراءات يتم صب مادة الصيفة من الداخل تحسباً من تسوس الخشب ، بعد ذلك يتم وضع الحبال على المجسمات الخشبية ، و توضع القواعد في البحر ، و القواعد هي غرس البرونصيات (المرساة) أثناء الجزر و تثبت عليها الحبال و من ثم يتم سحب السفينة تحت إشراف أحد العارفين ، و هكذا يتم سحب السفينة رويداً رويداً أثناء المد و حتى لا يختل توازن السفينة و تهوى و تحصل الكارثة و تسحب السفينة إلى مكان ما في انتظار المد و من ثم يتم سحبها إلى المرسى ، و بعد كل هذا يوضع عود الدقل

١ الشلمان : أضلع السفينة الخشبية في الأجزاء الوسطى و هي على شكل ٧
٢ الهداريس : عبارة أضلع السفينة الخشبية و هو على شكل رقم ٧ و توضع في المقدمة و ا لمؤخرة
٣ القواري : ألواح خشبية سميكة تستخدم لربط جانبي السفينة
٤ البندار : قاطع داخل السفينة
٥ القُراعة : سطح يأتي في الثلث الأمامي للسفينة

و يسمى (نصابة الدقل) ثم يتم جلب كل معدّات السفينة و أدواتها و في هذه الحالة تكون السفينة جاهزة للشحن ، بعد كل هذا يتقدم مالك السفينة بطلب إلى الجهات الرسمية بأثبات جنسية السفينة و إثبات حمولتها الطنّية ليتسنى للسفينة مزاولة عملها حسب النظم المتبعة .

المواد العضوية المستخدمة في صيانة السفينة عند دخولها المجحب :

تستخدم المواد العضوية ما بين فترة و أخرى و ذلك أثناء الصيانة التي تطرأ على السفينة عند دخولها المجحب ، و يتم تجليس السفينة على أعواد تسمى (الفساسي) ثم يبدأ العمل بقشط الأوساخ العالقة في جسم السفينة الغاطس في البحر باستخدام (المقاشير)[1] و(المداعيك)[2] ، و المواد العضوية هي :

١. الزيت المستخرج من بذرة القطن : تغمس فيه الفتائل القطنية ثم يتم خشوها ما بين الألواح لمنع تسرب الماء إلى داخل السفينة ، و كذلك يمنع الفتائل من التعفن لوصول الماء إليها .

٢. الزيت (الصيفة) : المستخرج من سمك السردين (العَيدة) أو كبد سمك القرش هذه المادة لا غنى عنها لطلاء السفينة من الداخل و الخارج وتستخدم ما بين فترة و أخرى ، و ذلك حفاظاً على ألواح السفينة من التسوس و التآكل و تحمي اللوح من حرارة الشمس ، و هذه المادة مصدرها حضرموت و المهرة وأماكن إنتاجها تسمى (مدامس) أو (محابس) يجمّع فيها سمك الساردين و كبد سمك القرش وتوضع عليها الأثقال ليسيل الزيت عبر قنوات ليصب في حوض و من ثم يتم تعبئته و يصدر إلى الخارج .

٣. النورة و شحوم الحيوان : بعد أن تذاب الشحوم على النار تمزج بالنورة جيداً ثم يقوم البحارة بطلاء أسفل السفينة الغاطس في البحر حفاظاً على لوح السفينة من بعض الرخويات البحرية ، و النورة هي نوع من الحجارة يتم حرقها بالنار ثم تسحق .

٤. الكيل : و هو عبارة مادة بترولية تستخرج من الأرض و يتم استيرادها من الهند ، كما يوجد منه في غار في وادي شبدوت بالديس الشرقية حضرموت ، و تستخدم هذه المادة في حشو الفراغات ما بين ألواح السفينة و توضع على بقشات المسامير الحديدية حفاظاً عليها من الصدأ .

١ مقاشيط : حدايد طولها ثلاثة أرباع الذراع و لها عطف في المقدمة
٢ المداعيك : عبارة عن كرة من الحبال الرثّة يتم إعدادها من قبل البحارة

https://www.facebook.com/Irathaldees

الدول الصانعة للسفن الشراعية للنقل البحري :

الدول التي هي أكثر صناعة للسفن الشراعية للنقل البحري على مستوى البحر الأحمر والمحيط الهندي هي اليمن بشطرية الشمالي و الجنوبي و سلطنة عمان و الكويت والبحرين و إيران و الهند ، و كل دولة اختارت لنفسها صناعة تتميز بها عن الأخرى و خاصة من ناحية هيكل السفينة الخارجي ، و لكل دولة لها تسميتها للسفينة و لنأخذ هذه التسميات على النحو التالي :

الدولة	اسم السفينة
الشطر الشمالي	الزيروق
الشطر الجنوبي	السمبوق (الشنّدة)
سلطنة عمان	الغنجة
الكويت	البوم + الكوتية
البحرين	البوم
إيران	اللنج أو المحمل
الهند	البغلة

تتفاوت حمولة كل سفينة لكل دولة ما بين ٢٥٠ طن إلى ٥٧٠ طن و هذه النوعية من السفن هي التي لعبت دوراً كبيراً قبل الحرب العالمية الأولى عام ١٩١٤م ، و في أثناء الحرب قامت بنقل بضائع كالتمور و الحبوب و الأقمشة و الأخشاب و غيرها فيما بين هذه الدول في وقت قامت بريطانيا بإغلاق المنافذ البحرية المؤدية إلى موانئ هذه الدول في وجه السفن البخارية ، و قد تعرضت هذه السفن الشراعية للتفتيش من قبل القطع العسكرية البحرية البريطانية مع إن هذه الدول كانت مستعمرة لبريطانيا و منها شبة مستعمرة كإيران باستثناء شمال اليمن .

و هذا وصف لأحدى السفن :

الحمولة	٣٠٠ طن
طول الهيراب	٤٤ ذراعاً (٦٦ قدم)
طول السفينة من الأعلى	٨٠ ذراع (١٢٠ قدم)
العرض	١٧ ذراع (٢٦ قدم)
العمق (الغزر)	٨ أذرع (١٢ قدم)
طول الدقل	٤٨ ذراع (٧٢ قدم)
مساحة الشراع	٥١ شقة
الغاطس	١٨ قدم
مساحة الشراع القلمي	٣٢ شقة
الطاقم	من ٢٨ ـ ٣٧ فرداً

https://www.facebook.com/Erathaldees

تسميات أخشاب السفينة الشراعية و مهامها و تعريفها

م	التسمية	المهام
١	الهيراب	هو القاعدة الرئيسية للسفينة
٢	الهنّام	الدعامة الأمامية للسفينة
٣	السمكة	الدعامة الخلفية للسفينة
٤	البطان	هو القاعدة الداخلية
٥	الموالك	هي اللبنة الأولى لجدار السفينة
٦	الشلمان	هي الأضلع
٧	الهداريس	هي الأضلع في الأماكن الضيقة في المقدمة والمؤخرة
٨	اللواشك	عبارة عن حزام فوق الأضلع
٩	القواري	تربط جدار السفينة من الجانبين
١٠	المناشير	هي قاعدة للسطوح
١١	الحواشي	كحزامات تربط جوانب السفينة من الأعلى
١٢	القوابض	سلم من الأسفل إلى الأعلى
١٣	الأقلام	حزام يربط الثلث الأخير من السفينة من الجانبين
١٤	القفال	كقاعدة للفرمال و ترفع عليها المظلة الشمسية
١٥	الرماميل	تثبت عليها الحبال و سلاسل المرساة
١٦	المنجلي	هو عود صلب كوسادة لحبال وسلاسل المرساة
١٧	الصاري	هو الدقل يرفع عليه الشراع
١٨	الفرمال	هو عود مستطيل كقاعدة للشراع
١٩	القاضي	دعامة مساعدة للدقل
٢٠	الوصل	هو عود يواصل مع عود الفرمال
٢١	المرد	هو حاجز يمنع دخول الماء للخنون
٢٢	الدرابزون	هو الفاصل على السطح المسمى الشتري
٢٣	القلمي	هو الدقل الثاني للسفينة
٢٤	الرول	هو عود كحزام يربط مؤخرة السفينة العلوي
٢٥	التصاميخ	قطع خشبية تثبت على جانب الدقل من الأعلى
٢٦	الإستام	هو قطعة خشب سميكة كقاعدة للدقل
٢٧	الفساسي	هي أعواد تجلس عليها السفينة أثناء بقائها في المجحب
٢٨	الغصوص	هي أعواد توضع على جوانب السفينة أثناء الإبحار و يثبت عليها الساتر لحماية السفينة من الموج ويسمى الساتر (التلبيس)



٢٩	الرومه	هيأعواد مستطيلةتوضع على جوانب السفينة عندما يوضع الساتر
٣٠	الدارفة	هي قطع خشبية توضع تحت الحمول تحسباً من الماء
٣١	البكرة(المجمّرة)	هي مجسم خشبي تدخل فيها الحبال المسماة الفيشه
٣٢	الحشوة	هي قطعة خشب تستبدل بأخرى في جدار السفينة
٣٣	القُلّى	هي عود بطول ٧٥ سم خاص بما يسمى العيار
٣٤	الكليتي	عود خشب طولة ربع متر يشترك مع عود المجداف و يلف عليهما الحبل أثناء التجديف
٣٥	المحور	هو عود يدخل في خرم البكرات
٣٦	الملوينه	هو عود يلف به الحبل لتثبيت الشئ
٣٧	الولد	هو قطعة خشب صغيرةتدخل في خرم كلاً من عود الفرمال والعود المواصل له
٣٨	الماكري	هو قطعة خشب سميك يوضع كقاعدة ثابتة لحبال (المرساة) و يأتي مكانه في جوانب السفينة من الداخل أعلى السطح المسمى (القراعة) بارتفاع ٧٥ سم
٣٩	السمسه	هي قطعة خشب يثبت عليها حبل الجوش الشراع
٤٠	السنبلة	هي عود بطول ربع متر يفتح خطوط الحبال لتوصيلها ببعض
٤١	البرزه	هي قطعة خشب صغير بشكل مسماري لسد الثغرات
٤٢	العبيدار	هو مجسم خشبي كقاعدة ثابتة لحبال المسماة الروابع
٤٣	القفافي	هي مجسمات لها بكرات تدخل فيها الحبال المسماة العيايير
٤٤	الحلق	هي مجموعة قطع خشبية صلبة يدخل فيها الحبل ، وهي كطوق يطوّق بالدقل و الفرمال عند رفع الشراع و إنزاله
٤٥	الجرادل	هي مجموعة قطع خشبية صلبة بشكل اسطواني مخرومة يدخل فيها ما يسمى المحور
٤٦	القوامر	هي فتحات العنابر (الخنون) ، بعد استكمال الحمول داخل الخنون يتم تغطيتها بقطع خشبية تسمى (فوالك)
٤٧	الدراريب	هي كساتر يوضع على جانبي مقدمة السفينة أثناء الإبحار
٤٨	التناكيس	هي أعواد متصلة بالأضلع إلى الأعلى
٤٩	الجخوار	هو كقاعدة معلقة بالحبال يعمل عليها البحارة في الأماكن التي لم تطال إليها أياديهم
٥٠	الفالكه	توضع خارج السفينة و تشد بالحبال بإحكام و هي كموضع لغسل الأواني عند رسو السفينة
٥١	الزولي	هو حوض خشبي موضعة في الثلث الأخيرمن السفينة لقضاء الحاجة



تسمية مكامن السفينة من الداخل :

م	التسمية	تعريف
١	الحلقوم	يأتي في مضايق السفينة في المقدمة
٢	الفُنَّة	هو سطح يعلو الحلقوم
٣	الدبوسة	سطح يعلو الفُنَّة تأتي أسفل سطح القراعة و موقعها في مقدمة مضايق السفينة يوضع عليها الحطب و بعض الحبال و أدوات السفينة
٤	القراعة	سطح يعلو الدبوسة: توضع عليها الحبال و السلاسل و المرساة و تستعمل أيضا للغسلة و غسل الأواني ، و يأتي في مؤخرتها حاجز يسمى المرد لحجز المياه الداخلة أثناء الإبحار ، و تخرج المياه عبر ثقبين في جدار السفينة بارتفاع عن السطح بعدة سنتيمترات ، و الثقبين يسميان (البرازيم) .
٥	الخنون	و هي عنابر توضع فيها البضائع و تقسم إلى ثلاثة أقسام هي : خن قدّام ، و خن وسط ، و خن الخديع لها فتحات لإدخال الحمول تغطي الفتحات بقطع خشبية (فوالك) ، و كذلك توضع على سطح الخنون قطع خشبية تسمى (دا رفه) و هي كفرش عندما يوضع الحمول على السطح حفاظاً على الحمول من المياة الداخلةأثناء الإبحار
٦	الخيز	هو مضايق مؤخرة السفينة
٧	البندار	سطح يوضع عليه الحمول ويأتي في الثلث الأخيرمن السفينة ، و كذلك توضع عليه الأشرعة في حالة عدم استعمالها
٨	القطع	هو جزء مفصول من سطح البندار توضع فيه المواد الغذائية للسفينة
٩	الشتري	هو سطح و مقر قيادة السفينة و سكن للناخوذة و الربان و الكراني و الصرنج ، و يوجد في مقدمة السطح حاجز يسمى (الدرابزون) ، كما يوجد على السطح آلة (الديوار) الذي يدار بالأيدي بواسطة عدة قطع خشبية تسمى البارة ، و تستعمل آلة الديوار عند سحب المرساة من قاع البحر عند ارتفاع الموج و اشتداد الريح ، و كذلك يوجد على السطح قاعدة لعجلة القيادة تسمى البغل المرتبط بحبال تؤدي إلى بما يسمى الكانة ومن ثم إلى السكان
١٠	الوادرة	هي أرضية السفينة تبدأ من مقدمة مضايق السفينة إلى مؤخرتها ، و فيها تتجمع المياه التي تتسرب من بين الألواح أثناء الإبحار ، كل هذه المياه تتجمع في الوسط في مكان يسمى (البندول)
١١	البندول	عبارة عن حوض تتجمع فيه المياه المتسربة إلى السفينة ، و تسحب هذه المياه من قبل البحارة بواسطة أوعية مصنوعة من الجلود تسمى (الزيله) أو بواسطة سطول الصفيح ، و تصب هذه المياه في ساقية من الخشب تسمى الصليفة و من ثم إلى البحر

https://www.facebook.com/Trathaldees

قاعدة عود الدقل و العود المسمى القاضي :

القاعدة التي يوضع عليها عود الدقل تسمى (لستام) و هي عبارة عن قطعة خشب سميك بقطر خمس بوصات و بطول متر و نص كمتوسط ، و يختلف حجمه من سفينة إلى أخرى ، و يحفر فيه من الأسفل من ثلاث إلى أربع حفر بقدر ثلاثة أرباع الفوت ، ثم يثبت على الأضلع المسماة (الشلمان) ، و كذلك يحفر فيه من الأعلى حفرتان بقدر بوصتان ، والحفرتان هي كقاعدة لعود الدقل و عود القاضي ، و يتم أخذ بعض الزوايا من مؤخرتيهما ثم يوضع كل منهما على قاعدته و هي (لستام) .

الدقل و ما يتعلق به :

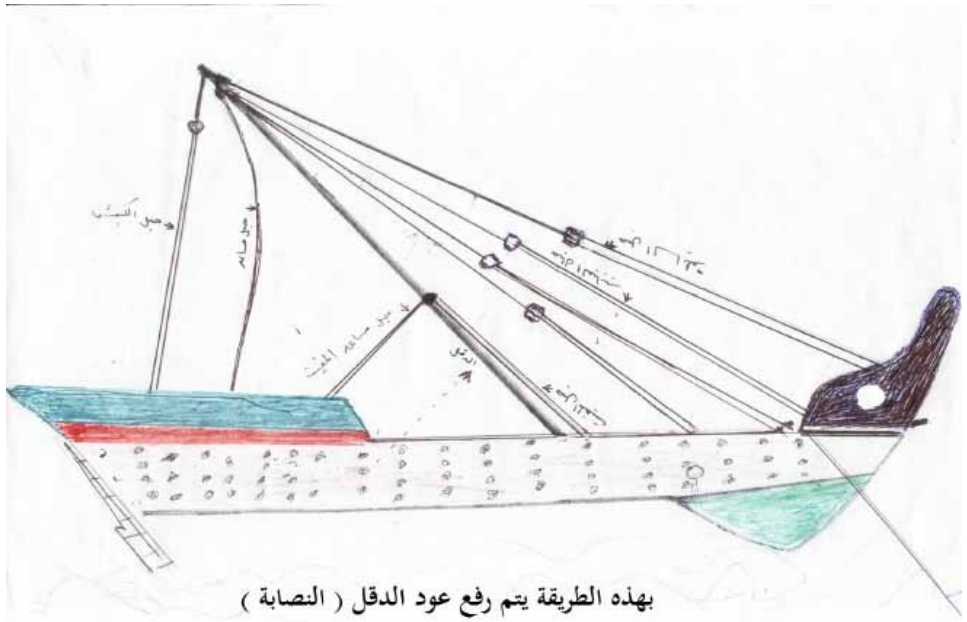
أعلى الدقل يسمى (جامور) و أسفله يسمى (سيك) يتراوح طول الدقل من ١٥ إلى ١٨ متر ، وطول القاضي من ٨ ـ ١٠ متر ، و كذلك يختلف قطرهما و بعد أن يتم وضعهما كل على قاعدته يشدان بحبل يسمى (التزويره) أما بالنسبة لأعلى الدقل يسمى (الجامور) هو كقاعدة لحبال تسمى (الصادري) و هي كقاعدة لحبال العيايير التي تثبت فيها المجسمات الخشبية (القفافي) التي تندرج فيها حبال العيايير و حبل يسمى (الصبّاحي) الذي له قاعدة في مقدمة صدر السفينة ، و مهام حبل الصباحي هي عند اشتداد الريح حيث يرفع عليه شراع يسمى (الجيم) و يعتبر كطوق نجاة يؤدي إلى بر الأمان ، و شراع الجيم هو أصغر الأشرعة .

https://www.facebook.com/Trathaldees

كيفية رفع عود الدقل و إنزاله (النصابة) :

أولاً توجه دعوة لطاقم سفينة أخرى للمشاركة في رفع عود الدقل أو إنزاله ، كما توجه دعوة أخرى للمشرف الذي سيقوم بالإشراف على العملية ، و تسمى عملية رفع الدقل (النصابة) و تسمى عملية إنزاله (خزاره) و في كلتا الحاليتن يتم تثبيت المجسمات الخشبية المسماة (القفافي) على مقدمة عود الدقل و على مؤخرته ، و من ثم تندرج الحبال في المجسمات و تسمية الحبال على النحو التالي :

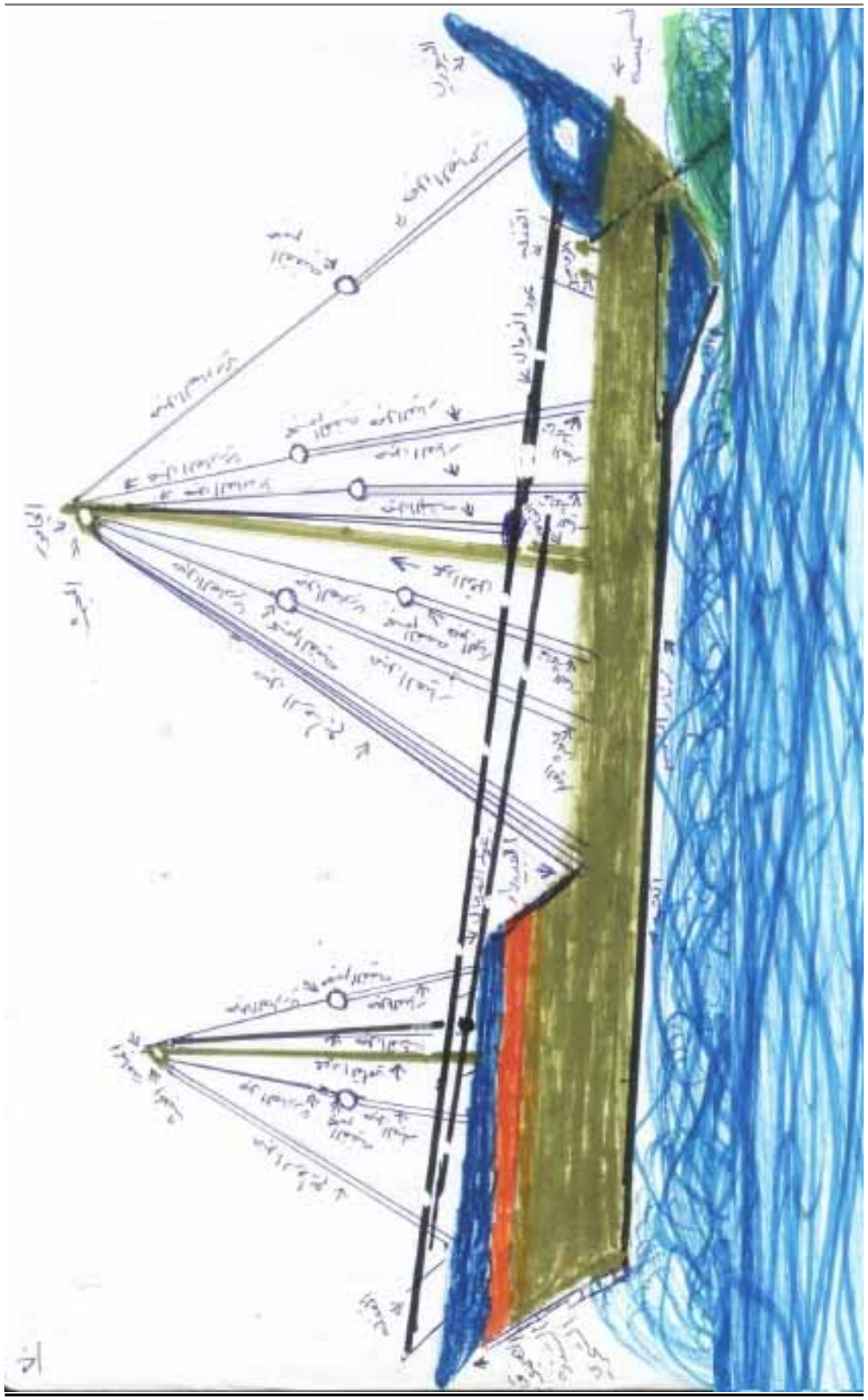
(١) حبل الكبش (٢) حبل السايلوه (٣) حبل المغيت (٤) حبل التاليه



بهذه الطريقة يتم رفع عود الدقل (النصابة)

عند بدء العمل تصدر الأوامر من قبل المشرف على العملية بصفته المسئول الأول و الأخير على العملية ، كون العمل بالأيادي و فيه من الشدة ، ففي هذه الحالة يكون المشرف على حذر تام حفاظاً على توازن عود الدقل حتى لا يهوى فوق السفينة و تحصل الكارثة ، و بعد الانتهاء من العملية تقدم الحلوى أو التمر و القهوة ، ثم توجه دعوة للمشاركين أن يشاركوا في لعبة تسمى (القافي) و هي شبيهة بلعبة العدة و لكن بدون حمل العصي و يكتفون بالرزح بالأرجل و الصفق بالأيدي على إيقاع الطبول و المراويس و تبدأ الإنطلافة من السفينة الراسية و التوجه إلى الرصيف و هم يرددون الغناء البحري و يشاهدهم المتواجدون على الرصيف ، و هنا تجد الفرحة والنشوة بادية على وجوه المشاركين ، كما يتفاعل معهم من هو واقف على أرضية الرصيف ، و بعد الانتهاء يتفرق المشاركون فمنهم من يذهب إلى البر للتسوق و منهم من يعود إلى السفينة .

https://www.facebook.com/Trathaldees



الباب الثاني
التجهيزات

الفصل الأول : الأشرعة

كيفية تفصيل الشراع

تسمية الأشرعة و كيفية استعمالها

الإجراءات التي تتخذ في تدوير الشراع

الفصل الثاني : الحبال و تسمياتها و مهامها

العياير و تسمياتها

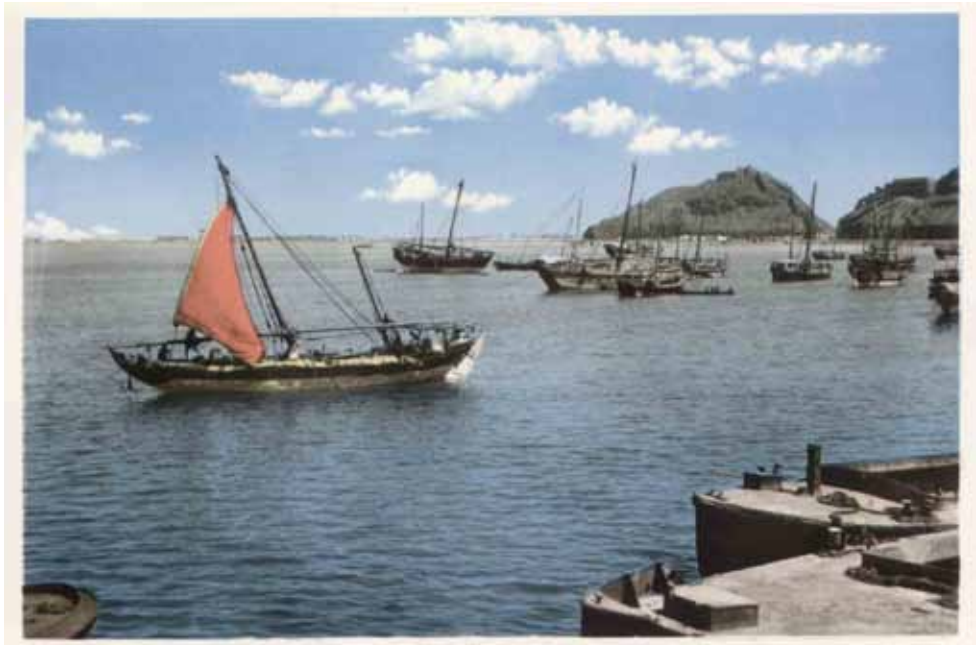
المجسمات الخشبية

المرساة و تسميتها و مهامها

الفصل الثالث : طاقم السفينة و تصنيفهم الوظيفي

تجهيزات المؤن

جمعية التراث والآثار بالديس الشرقية
https://www.facebook.com/Trathaldees



المعلا موقع صناعة السفن الشراعية .. سفينة تنصب شراع الجيم

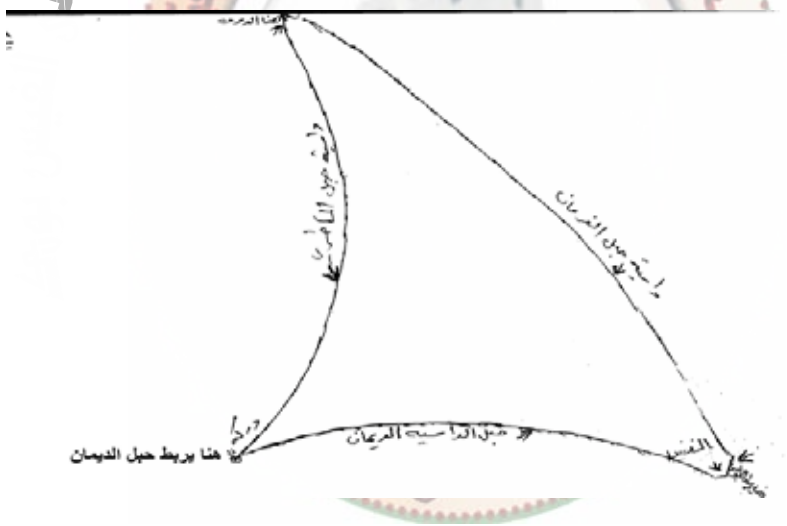




نماذج من القفافي و هي مجسمات لها بكرات تدخل فيها الحبال المسماة العيايير

الباب الثاني
التجهيزات
الفصل الأول
الأشرعة

كيفية تفصيل الشراع :



https://www.facebook.com/Trathaldees

أولاً : يقاس طول عود الفرمال بمقاس طول السفينة

ثانياً : يكون قماش الشراع من النوع الغليظ يسمى (المحمودي) أو مايسمى (المربوع) ، هذه الأنواع مستحسنة و يرغبها الجميع و الأكثر استحساناً منها نوع يسمى (أبو كُم) .

ثالثاً : يتم تفصيل الشراع على أرض مستوية ، ثم توضع القاعدة وهي الحبال بشكل مثلث ، و توضع على الأرض و تثبت بها المسامير تحسباً من إنحراف الحبال و يشرف على العمل الخبير الذي يقوم بتفصيل الشراع قطعة قطعة ، و كل قطعة تسمى (حدف) و بعد استكمال

التفصيل تبدأ الخياطة من قبل البحارة ـ طاقم السفينة ـ و الاستعانة بنظرائهم تحت إشراف الخبير المشار إليه و تسمى الخياطة (ضرابة) ، و بعد الانتهاء من الخياطة يتم لف أطراف الشراع بالحبال المثبتة التي على الأرض ، و تسمى هذه الحبال على النحو التالي : حبل داسية الفرمال [1] ، و حبل داسية الديمان [2] ، و حبل الماطري [3] ، وبعد استكمال العمل نهائياً تقديم صحون الحلوى أو التمر مع القهوة ثم يحمل الشراع على أكتاف البحارة إلى السفينة و من ثم يوضع في المحل الخاص به و يطوى شيئاً فشيئاً تتخلله أرجوزة مطلعها تقول :

مليوه يا مليوه

مصحوبة برزحة الأرجل و صفق بالأيدي على أيقاع متناسق .

استبدال الشراع المربع بالمثلث :

قديماً كان يستخدم الشراع المربع على ظهر السفينة و يتكون من عدة أشرعة ، إلا إنه تم الاستغناء عنه و استبداله بالشراع المثلث لأسباب عدة منها :

١ . اختلاف صناعة هيكل السفينة : كونه أكثر افتراشا على سطح البحر ، و هذا لا يعطي السفينة دفعاً في السير مما يدل على ذلك هو كثرة الأشرعة في آن واحد سوى كانت الريح مواتية أو غير مواتيتة .

٢ . عند رفع الأشرعة يكون الجزء الأول من مقدمة السفينة منتكساً بسبب هيكلها و يرتفع مؤخرة السفينة ويؤدي ارتفاع المؤخرة إلى ارتفاع جزء من مساحة السكان إلى أعلى سطح البحر و هذا مما يؤثر على الدفة أثناء سير السفينة .

٣. عندما يضرب ريح الحيمر أو تهب عاصفة فمن الصعب على البحارة السيطرة على الأشرعة و سرعة الإمساك بها كون الريح تحركها بمنة و يسرة ، و تستغرق وقتاً حتى يتم الإمساك بها .

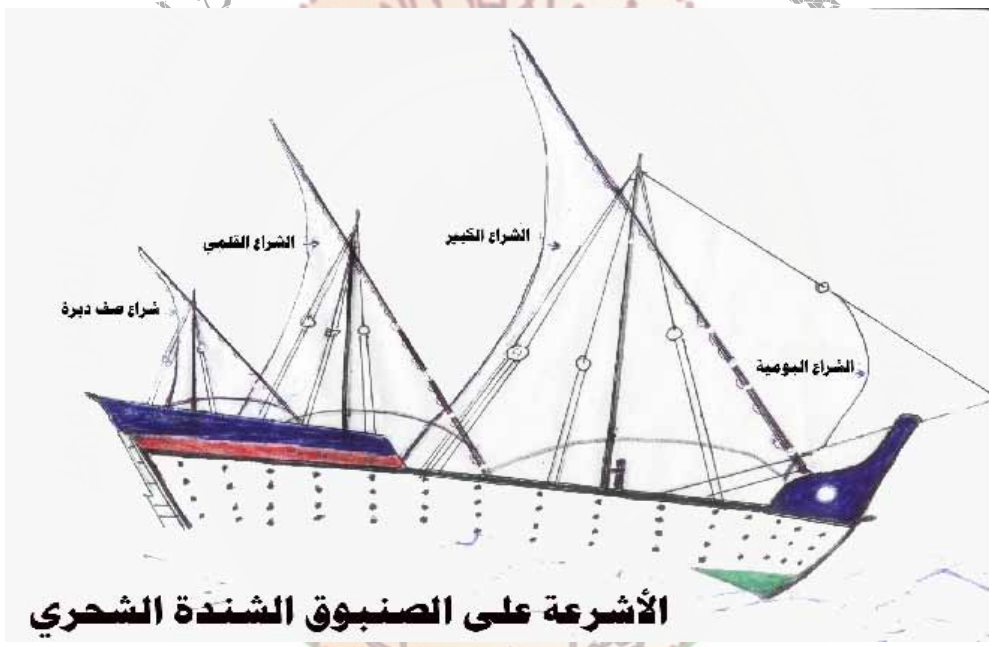
٤ . عند سير السفينة باتجاه الريح المعاكس حيث يكون السير متعرجاً فليس من السهل تدوير الأشرعة من جهة إلى أخرى في وقت قصير .

و من هذا المنطلق تم استبدال الشراع المربع بالشراع المثلث ، و لأول مرة في المحيط الهندي في القرن الخامس عشر الميلادي .

١ الفرمال : عود يوضع فوقه الشراع أثناء الإبحار
٢ الديمان : الحبل الذي يشد الشراع من الأسفل
٣ الماطري : الحبل الذي يشد مؤخرة الشراع من الأعلى إلى الأسفل

تسمية الأشرعة و كيفية استعمالها :

(١) الشراع الكبير الوسطي ، (٢) الشراع الفتيني (٣) الشراع القلمي (٤) الشراع البومية (٥) الشراع الجيم (٦) الشراع صف ديرة الذي يأتي في مؤخرة السفينة (٧) الشراع القابي والذي يكون في أعلى الدقل و الذي لا يتم استخدامه إلا نادراً عندما تكون الريح مواتية .



الأشرعة على الصنبوق الشندة الشحري

تستعمل كل الأشرعة دفعة واحدة أثناء الريح المواتية ، وهذه فرصة يستغلها النوخذة لأجل زيادة سرعة السفينة ، ففي هذه الحالة تجد طاقم السفينة يشعر بالفرح تقرع فيها الطبول و تشدوا أصوات الغناء البحري و الصفق بالأيدي والرزح بالأرجل ، و هناك من يقوم بتجهيز وجبة العصيدة والقهوة الممزوجة بالسكر، هذا في حالة الريح المواتية ـ أما في حالة اشتداد الريح تستبدل تلك الأشرعة المشار إليها بشراع الفتيني ، و عندما يشتد الريح أكثر يعطي النوخذة تعليماته تنزيل الشراع إلى مقاس معين يسمى (هكَّع) ، و عند اشتداد الريح العاتية يستبدل شراع الفتيني بشراع المسمى (الجيم) ففي هذه الحالة تجد طاقم السفينة بحالة إستنفار قصوى و هم في حالة هلع و خوف من

https://www.facebook.com/Trathaldees

شدة الريح و هيجان الأمواج ، و يعتبر شراع الجيم بمثابة طوق نجاة و تستمر السفينة في سيرها إلى الوصول إلى بر الأمان . و يتم مواصلة الإبحار وقت السحر أو الفجر استغلال الريح المواتية التي تهب من جهة البر حينها يرفع الشراع الكبير و أحياناً يتبعه الشراع القلمي و شراع البومية لأجل أن تقطع السفينة في سيرها أكثر مسافة ، أما في حالة عدم استمرارية الريح طويلاً يتحول حال الريح البري إلى ريح شتوي في هذه الحالة يتم إنزال الأشرعة واستبدالها بشراع الفتيني و يستمر السير على خط مستقيم بعد ذلك يهب ريح الزيّب الذي لا يستطيع السير فيه على خط مستقيم ويتحول السير إلى إتجاه عرض البحر لعدة ساعات بعدها يصدر النوخذة تعليماته بتحويل جهة الشراع ويتحول السير إلى جهة البر ثم إلى عرض البحر و هكذا دواليك طوال استمرار الريح على حالها .

الإجراءات التي تتخذ في تدوير الشراع :

١ . يؤخذ الطرف الثاني لحبل الديمان و تدويرة على مقدمة عود الفرمال المرتبط بالشراع ، ليحل محل الطرف الأول للديمان .

٢ . يسحب مقدمة عود الفرمال المرتبط بالشراع شيئاً إلى المؤخرة بواسطة حبل المسمى (الخمراوي) و هو كمساعد في دورة مقدمة عود الفرمال .

٣. تحويل المسمى (الشرت والعيايير) بالإتجاه المعاكس للشراع ليجعل عود الدقل أكثر تماسكاً .

٤ . يستعمل حبل (البرائي) في تدوير مؤخرة عود الفرمال المرتبط بمؤخرة الشراع .

٥ . يثبت مقدمة الشراع في مقدمة صدر السفينة بواسطة حبل يسمى (الجوش) ، و عند تثبيته .. يرجزالبحارة بارجوزة : (يا مزيد زاد مشّالي) و هو أحد الأهازيج التي تقال .

أما عند تثبيت حبل الديمان على محاذاة سطح البندار تقال أرجوزة :

(**ديمان سي يا سي**) .... وهكذا الحال بالنسبة للسير باتجاه الريح المعاكس و يسمى (تشريقة بردّة) بما معناه السير متعرج نظراً لتدوير الشراع عدة مرات باتجاه الريح ، و الريح الأزيب هو الأكثر اشتداداً في البحر الأحمر بدءً من باب المنذب حيث يخرج من

الريح صفير و يسمى البحر الأحمر بـ (الصفّاريات) و هكذا يطلق عليه التسمية من قبل البحارة . و بهذا نكون قد أعطينا صورة عن كيفية الإبحار في الإتجاه المعاكس في كل المواسم و أكثر الرياح اشتداداً هي رياح الكوس التي تبدأ من رأس العارة ثم غبّة الفضلي التي تبدأ من رأس جبل شمسان حتى ساحل مقاطين ، ثم تليها غبّة العين ثم الرييمات على طول رأس غبر ، و كذلك غبة قمر التي تبدأ من رأس فرتك إلى رأس جبل ساير وبحر عُمان و المحيط الهندي ، ومعظم السفن الشراعية تتوقف عن العمل عندنا في موسم الخريف . و قليل من هذه السفن من تعمل على خطوط كل من الخوخة ـ الحديدة ـ مصوّع ـ عصب ـ جيبوتي ـ زيلع ـ بربرة .

و أحب أن أشير هنا إلى إن الريح الشمالي (الكوس) هي أقل اشتداداً في البحر الأحمر بدءً من باب المنذب إلى نهاية البحر الأحمر ، خلافاً للريح الأزيب الذي هو أكثر اشتداداً في البحر الأحمر و أقل اشتداداً في خليج عدن و بحر عمان و الخليج العربي و المحيط الهندي ، أما بالنسبة للريح المواتية التي تهب أحياناً في بعض فصول السنة فتستعمل فيها كل الأشرعة وكل من حبال (الجوش) و (الديمان) على النحو التالي :

١ . مقدمة حبل الجوش المرتبط بمقدمة الشراع يتحول إلى المؤخرة إلى محاذاة عود الدقل ، أو ما يسمى (القُلام) . هذا في حالة تحسن حالة الريح .

٢ . مقدمة حبل الديمان المرتبط بمؤخرة الشراع يعطى له مسافة معينة خارج السفينة و يسمى (ديمان برع) .

https://www.facebook.com/Trathaldees

٣. بالنسبة لما يسمى (بالشرت و العيايير) فتثبت في الجانبين على محاذاة مؤخرة خن الوسط و لكل منهما قاعدة للحبال تسمى (دركه) .

عند رفع الشراع يتحول كلٌ من (الشرت و العيايير) عكس اتجاه الشراع ويعطيا الدقل أكثر تماسكاً و توازناً . أما بالنسبة تسمية الإبحار بالريح المواتية تسمى (ياهوم) أي ما معناه إن السفينة مدبرة عكس الريح ، و هناك مصطلحين هما (ماخر) ، و (دابر) أي المخور هو سير السفينة بمواجهة الريح ، و دابر هو عكس الريحويضرب الريح بمؤخرة السفينة ،و يعطي السفينة أكثر سرعة في السير .

الشراع المسمى (الكشي) :

يقال الشراع كشي ، و هو أحد الأشرعة المسماه و المشار إليها و التسمية بهذا الإسم كونه يطوى على الفرمال ثم يرفع على الصاري و من ثم يتم نشره لمواصلة سير السفينة و يستعمل الشراع الكشي في حالتين :

الحالة الأولى : هي إن يرفع الشراع بهذه الطريقة في الأماكن المكشوفة للريح ، كون البحارة لا يستطيعون رفعه و هو منشور بسبب الريح .

الحالة الثانية : و يستعمل الشراع الكشي في انتظار قدوم النوخذة من البر بعد أن استكمل كل الإجراءات المتعلقة بمغادرة السفينة ، و هنا يكون البحارة قد أقدموا على سحب حبل المرساة وعلى وشك رفع المرساة من قاع البحر ، و تستعمل هذه الطريقة خاصة في المراسي التي تكون أكثر صوناً من الريح .

الشراع اليانصة :

يرفع السشراع اليانصة على الصاري ، و هو أحد الأشرعة التي أشرنا إليها ، و سمي بهذا الإسم كونه يستخدم نادراً في حالة عدم وجود مساحة كافية لخروج السفينة من مكانها على مقدمتها ، و الطريقة التي تستخدم هي بأن يؤخذ مقدمة الشراع إلى مؤخرة السفينة و العكس صحيح .

و هناك حالات مماثلة دون رفع الشراع هي :

الحالة الأولى : هي أن يتم سحب السفينة من مكانها على مقدمتها بواسطة القارب التابع للسفينة باستخدام التجديف من قبل البحارة ، و يسمى سحب السفينة بهذه الطريقة (نتّاري) .

الحالة الثانية : هو أن يثبت حبل على المرساة (البروصي) و يوضع على القارب و أخذه إلى مسافة ثم يرمى به في البحر و من ثم يسحب و هكذا يستمر الحال إلى أن تأخذ السفينة المكان الذي يرفع فيه الشراع .

https://www.facebook.com/Trathaldees

الفصل الثاني

الحبال و تسمياتها و مهامها

تستورد الحبال بكل أنواعها و أحجامها من الهند بواسطة تجار مشهورين على امتداد الجزيرة العربية و الخليج ، و شراء الحبال يأتي من عدم تمكن بعض السفن من السفر إلى الهند ، و الحبال هي نوعان بكل أحجامها : نوع يسمى (كمبار) و النوع الآخر يسمى (سلب) و هو أكثر ليونة و أكثر قوة خلافاً لحبل الكمبار، تستعمل السفن حبل الكمبار بنسبة ٧٠٪ و النوع الآخر (السلب) بنسبة ٣٠٪ و يستخرج من النوعين بقدر مسافات معينة حسب ما تقتضيه الحاجة ، و من هنا يطلق عليها التسميات التالية :

١. الفيشة : حبل يترواح طوله من ٣٠ ـ ٤٠ ياردة و قطره ٤ بوصات يوضع طرف مقدمته في عود الفرمال و التي عليها المسماة (البكرة) ، و الطرف الآخر يمر في خدي الدقل ثم يثبت في مجسم المسمى (المجمّرة) ، و مهمة الحبل هو رفع عود الفرمال عندما يوضع عليه الشراع و يرفع على الدقل (الصاري) .

٢. (السايلوه) و(الكبش) و(المغيت) و(التالية): كل هذه الحبال تستخدم عند انتصاب الدقل (رفعه) أو إنزاله و لكل منها مهمته و يختلف حجمها و طولها و قطرهما ، و تستخدم أيضاً هذه الحبال أثناء سحب السفينة بعد استكمال بنائها و جرها من البر إلى البحر و العكس .

٣. العمار : و هو حبل يتكون من عدة حبال بأختلاف أحجامها و أما التسمية فواحدة ، و أكبرها حجماً يترواح طوله إلى ٥٠٠ياردة و قطرة ٥ بوصات يوضع طرف مقدمته في حلقة حديد لكل من المرساة المسماة (الباورة) أو (البروصي) و يستعمل حبل العمار عندما ترسو السفينة في الأماكن المكشوفة .

٤. الروايع : حبل يترواح طوله من ١٥٠ ـ ١٨٠ ياردة و قطره ٤ بوصات يثبت طرفاه في كل من المجسم المسمى (العبيدار) و (المجمرة) و تستخدم الروايع في رفع الشراع و إنزاله ، و لكل من المجمرة و العبيدار أربعة خطوط تمر فيها حبال الروايع .

https://www.facebook.com/Trathaldees

٥. الخمراوي : حبل يترواح طوله عشرين ياردة و قطره من ٢ ـ ٣ بوصات يثبت طرف مقدمته في مقدمة عود الفرمال و مهمته سحب عود الفرمال إلى الوراء أثناء تدوير الشراع .

٦. الجوش : حبل يترواح طوله ٤٠ ياردة و قطره ٣ بوصات يندرج في مقدمة حبل داسية الشراع ، و يعتبران توءمان أحدهما يكون في المقدمة و الآخر يكون في المؤخرة ، عندما تكون الريح مواتية ، و إذا لم تكن غير مواتية يثبتان في مقدمة صدر السفينة .

٧. الديمان : هما توءم مرتبطان بمؤخرة أسفل مؤخرة الشراع ، و يطلق على أحدهما (الفرخ) .

٨. الشيبنة : حبل يترواح طوله مائة ياردة و قطره بوصة واحدة تثبت مقدمته في خرصة ما يسمى البلد (المسبار) و عندما يرمى البلد في البحر تعطى له مسافة من الحبل ليقاس به عمق البحر ، و يقاس بالباع .

٩. الخيطة : يترواح طولها إلى ٥٠٠ ياردة و قطره بوصتين و نصف ، و تنقسم إلى خمسة أقسام يتوزع أربعة منها بما يسمى (خيطة العيار) و الخامس يسمى (خيطة الشرت) .

١٠. النتّاري : يترواح طوله ٣٠ ياردة و قطره بوصتان ، تثبت مقدمته في القارب التابع للسفينة (الزعيمة) و مهمته سحب السفينة من مكان لآخر بواسطة القارب بواسطة التجديف .

١١. البرّاي : حبل يترواح طوله من ٤٠ ـ ٥٠ ياردة و قطره ٢ بوصة يندرج في القُفّية العالقة في مؤخرة عود الفرمال و مهمته يساعد في تدوير مؤخرة الفرمال عند تدوير الشراع .

١٢. الخبطة : حبل يترواح طوله من ١٥٠ ـ ٢٠٠ ياردة تثبت مقدمته في المرساة المسماة (اللّقن) يرمى (اللّقن) في البحر ثم يسحب عليه لأجل نقل السفينة من مكان لآخر حتى يحدد رسو السفينة في المكان المناسب .

١٣. المنتيله : حبل بطول ٣٠ ياردة و قطرة ٢ بوصة يستعمل عند رفع الشراع القلمي ليعطيه أكثر تماسكاً ، كذلك يستخدم كحبل ديمان للشراع صف ديرة .

١٤. السلنجات : الواحد يسمى سلنج و هو من نوع السلب و يتم تشبيك طرفيه

ببعض طول الواحد من ٨ ـ ١٢ متر حيث يوضع عليه الحمول و من ثم يرفع إلى السفينة بواسطة رافعة (الونش) أو بواسطة العيّار .

١٥. التزويرة : حبل يبلغ طولة من ١٠ ـ ١٥ متر و قطره بوصة و نصف يبلل الحبل بالماء ليصير أكثر ليونة ثم يطوق على كلٍ من عود الدقل و عود القاضي و يدار بالأيدي بواسطة عود يسمى (الملوينه) ليجعل كل من عود الدقل و القاضي أكثر تماسكاً .

١٦. التقفورة : يبلغ طوله من ٤ ـ ٥ متر يبلل بالماء ثم يطوق على كل من عود الفرمال و عود يسمى (الوصل) و يشد عليهما الحبل بقوة و يجعلهما أكثر تماسكاً .

١٧. البوسة : حبل يبلغ طوله متر و نصف و قطره ٢ بوصة يثبت الحبل في حلقة حديد و مكانها أعلى سطح القراعة بسنتيمترات ، يوضع حبل البوسة على حبل يسمى (العمار) عندما تلقي السفينة بمرساتها في الأماكن المكشوفة .

١٨. القلس : حبل يبلغ طوله ثلاثة أرباع المتر و قطره نصف بوصة يثبت في حبل داسية الفرمال المثبت عليه الشراع ، و يظل حبل القلس ثابتاً في داسية الفرمال سواء كان الشراع أعلى الدقل أو غير ذلك .

١٩. المشالي : حبل يبلغ طوله متر و قطره ربع بوصة يثبت مؤقتاً فوق الحبال حتى لا تتحرك من مكانها لتكون أكثر تماسكاً .

٢٠. الشارية : حبل بطول نصف متر و قطره نصف بوصة ، تثبت أطرافه ببعض و يندرج الحبل في كل من عود المجداف و ما يسمى بـ (الكليتي)[1] و الكل مرتبط ببعض أثناء التجديف .

٢١. المجر : حبل بطول ١٢ ياردة و قطره بوصة يثبت فوق عود يسمى (الكانه) و يؤدي الحبل إلى ما يسمى (البغل) و هو كقاعدة لعجلة القيادة (الشرخ) الذي يوجه دفة السفينة .

٢٢. الشبكة : توضع عليها بعض الحمول الصغيرة كالكراتين

و حبل الكمبار بكل أحجامه له تسميات كثيرة ..

١ الكليتي : قطعة خشب يرتبط يربط حبل الشارية مع عود المجداف

https://www.facebook.com/Trathaldees

العيايير و تسمياتها :

و عددها أربعة و لكل منهما مجسم يسمى (القُفّيه) و لكل منها قاعدة حبال ثابتة في جانبي السفينة تسمى (الدركه) ، و كذلك قاعدة حبال في أعلى الدقل تسمى (الصادري) و يندرج في كل المجسمات الحبال المسماة (خيطة العيّار) و تسميتها : عيار قدّام ، و عيار وسط ، و عيار وراء ، و عيار برندة الذي يستخدم عند رفع الشراع .

و كل إثنين من العيايير في جانب من السفينة ، و عند الإبحار يرفع الشراع تتحول العيايير عكس الشراع ليجعل الدقل أكثر تماسكاً ، و كذلك من مهام العيايير رفع الأثقال كالبراميل و الأخشاب و رفع القارب (الزعيمة) على سطح السفينة .

الشرت :

و هو مجسم خشبي و يندرج فيه حبل يسمى خيطة الشرت و له قاعدة حبل تسمى (الدركة) و يطوق بقطع خشبية تتكون من ثمان إلى عشر قطع تسمى (الحلق) و لكل قطعة ثقبان من الأسفل و الأعلى يندرج فيهما حبل ثم تطوق على عودي الدقل و الفرمال عند رفع الشراع ، و يتحول الشرت إلى عكس الشراع و يشد عليه بقوة ليجعل الدقل أكثر تماسكاً .

الصبّاحي :

و هو مجسم قُفّية له قاعدة على الدقل تسمى (الصادري) و له قاعدة في صدر السفينة يندرج في القفية حبل يستعمل عند رفع الشراع المسمى (البومية) أو المسمى (الجيم) و هما أصغر الأشرعة .

القفافي :

و عددها اثنتان تثبت في عود (الكانة) من الجانبين و لكل منهما فتحة يمر فيها حبل يسمى (المجر) و الكانة هي عود مبروم يدخل في ثقب يوجد في رقبة السكان ، و الكانة هي التي توجه دفة السفينة بواسطة حبل (المجر) الذي يؤدي إلى ما يسمى (البغل) و هو كقاعدة يؤدي الى عجلة القيادة .

المجسمات الخشبية :

العبيدار :

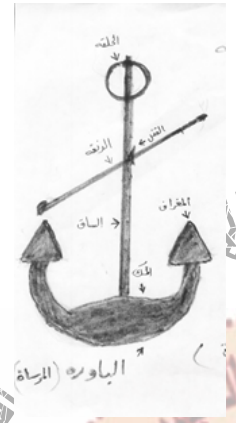
هو مجسم خشبي ارتفاعه متر و نصف حيث يكون ثابتاً في الثلث الأخير من السفينة و هو كقاعدة لحبال (الروايع) و له أربع فتحات تدخل فيها قطع خشبية مستديرة بشكل اسطواني و مثقوبة تسمى (يرادل) ثم يدخل في اليرادل عود يسمى (المحور) من ثم يمر في فتحات المجسم المسمى العبيدار وهناك مجسم آخر يسمى (المجمّرة) و التي لها أربع فتحات ودائماً ماتكون معلّقة بحبل يسمى (الفيشة) المثبت بعود الفرمال و المرتبط بالشراع . و تنزل المجمرة عند رفع الشراع و تطلع عند إنزال الشراع بسبب تثبيت أطراف حبال الفيشة المرتبطة بالفرمال حيث يقول المثل : (لا تلتقي المجمّرة و الفرمال) .

المرساة و تسميتها و مهامها :

المرساة هي التسمية الوحيدة المتعارف عليها عامة بغض النظر عن اختلاف صناعتها أو شكلها ، إلا إن البحارة الحضارم يطلق على المرساة التسميات التالية :

١. **البروصي المول** : و هو أكبر حجماً
٢. **الباورة المول** : و هي أكبر حجماً
٣. **ما بعد المول** : سواء كان بروصي أو باورة و هو أصغر حجما من المول
٤. **اللقل** : سوى كان بروصي أو باورة .

https://www.facebook.com/Trathaldees





قبل استخدام كل من البروصي و الباورة يثبت عليهما حبل يسمى (العمار) أو تثبت عليهما سلسلة تسمى (سنقل) تتكون من عدة (شواكل) التي يتحدد من خلالها طول مسافة السلسلة التي وضعت على المرساة أي الباورة أو البروصي أثناء رسو السفينة ، و تستخدم المرساة المول في حالة اضطرار السفينة للرسو بالأماكن المكشوفة للريح و الأمواج ، و عند مغادرة السفينة مكانها يتم سحب المرساة بواسطة آلة تسمى (الديوار) ، وهو عبارة عن طاحون يدار بالإيدي بواسطة أعواد خشبية تسمى (البارات) تتكون من خمسة إلى ستة .

المرساة المسمى ما بعد المول : تستخدم في المراسي الأكثر صواناً من الريح

و **المرساة اللقن :** توضع في البحر خلف السفينة على مسافات تقدر بـ(٢٥ متر) و يشد عليه بالحبل حتى لا يعطي دورة للسفينة باتجاه الريح ، و تستخدم المرساة اللقن في الموانى التي هي أكثر ازدحاماً بالسفن .

https://www.facebook.com/Trathaldees

كما تستعمل الكلاليب في حالة فقدان أحد المرساة في البحر و خاصة في الأماكن التي هي أكثر صونا يتم البحث عن المرساة عن طريق التخطيفاً و هو عبارة عن وضع مجموعة كلاليب متباعدة عن بعضها على عود بطول حوالي ٥ متر أفقي و يربط طرفا العود بالقارب التابع للسفينة و يتم البحث بواسطة التجديف .

الفصل الثالث

طاقم السفينة و التجهيزات بالمؤن

طاقم السفينة و تصنيفهم الوظيفي :

بعد أخذ الراحة طوال موسم الخريف و اقتراب موعد السفر المسمى (الموسم) و الذي يبدأ من أوائل شهر سبتمبر ، كما و قد سبق للنوخذة أن استدعى بعض من كان معه في الموسم الماضي و التخلي عن البعض الآخر و استبدالهم بغيرهم ، هذا و بعد أن حددت المهام تعطى القدم المالية (تقاديم) لكل أفراد الطاقم ، بعد ذلك يحدد النوخذة موعد السفر بإشعار طاقم السفينة . و **يتكون طاقم السفينة حسب الوظائف التالية :**

م	الوظيفة	العدد	المهام الذي يقوم بها
١	نوخذة	١	و هو المسئول الأول و الأخير عن السفينة و طاقمها ، و هو الذي يعطي التعليمات الإرشادية أثناء سير السفينة .
٢	الصرنج (رئيس بحارة)	١	يتلقى التعليمات من الناخوذة ، بما يتعلق بكل أعمال السفينة ، و يسند تعليماته للبحارة .
٣	الكراني	١	هو الذي يسجل حمول السفينة و المسئول الأولعلى الحمولة ، و يستلم (النولون) و هي قيمة النقل ، كما يقوم بعملية الحساب بين البحارة و النوخذة .
٤	السكاني	٤ ـ ٥	يقوم بكل الأعمال على السفينة ، و يتم ترتيب السكونية في نوبات على قبض دفة السفينة .
٥	القبضي	٣ ـ ٤	يقوم بكل الأعمال على السفينة ومساعد سكاني
٦	مقدم قدام	١	هو كبحار و مسئول عن المرساة و الحبال ، و كل ما يتعلق من عمل في مقدمة السفينة .
٧	الوكيل	١	كبحار ، و مسئول عن معدات و أدوات السفينة ، و تموينات السفينة .
٨	البحار	٦ ـ ١٥	تسند إليه كل الأعمال من قبل الصرنج أو النوخذة
٩	الطحّان	١	يقوم بطحن الطعام على المرهاة
١٠	صغّير درك	٣ ـ ٤	يقوم بالطباخة و مساعدة البحارة في أعمالهم و عليه إعداد الحطب ، و قيادة الهوري و الزعيمة لنقل البحارة من السفينة إلى البر و العكس .
١١	صغّير شربة	١	يقوم بالأعمال الخفيفة كتقديم الماء و غيرها
١٢	النجّار	١	يقوم بأعمال صيانة السفينة أثناء الإبحار

https://www.facebook.com/Trathaldees

إيرادات السفينة و كيفية توزيعها :

بدون الدخول في التفاصيل نعطي لمحة مختصرة عن إيرادات السفينة و كيفية توزيعها :

أولاً : ترصد كل الإيرادات في سجل

ثانياً : يتم رصد كل الصرفيات

ثالثاً : بعد خصم الصرفيات و ما يبقى من صافي الإيرادات يتم أقتسامها بالتساوي ما بين مالك السفينة و طاقمها ، و كل ما يخص طاقم السفينة من إيرادات يستلمه النوخذه ليتسنى له توزيعه على الطاقم حسب الآتي :

الإسم	الأسهم	العدد
النوخذه	٤	١
الصرنج	٢	١
كاتب (كراني)	١,٥٠	١
سكاني	١,٥٠	٥
مساعد سكاني	١,٢٥	٤
مقدم قدام	١,٢٥	١
وكيل	١,٢٥	١
نجار	١	١
بحارة	١	٩
صغير درك	١	٣
صغير شربة (صغير قرص)	٠,٢٥	١
طحّان	١,٥٠	١
مطرب إن وجد	١	١

بعد كل ذلك يتم خصم القُدم المالية التي أعطيت للبحارة سابقاً . و هنا يحدد البحار مصيره إما مواصلة العمل على ظهر السفينة أو يطلب الاستغناء و يتحول إلى سفينة أخرى .

تجهيزات المؤن :

القارب (الزعيمة) و أدواتها ومهامها :

الزعيمة كما يطلق عليها بهذا الإسم في اليمن و هي تابعة للسفينة الأم و تسمى في دول الخليج باسم (الميشوه) أو (العبّار) و هناك صنف آخر يسمى (الكتر) و كذلك المسمى (الكيت) و هي عبارة عن وسيلة مواصلات و خدمات عامة و يتكون بنائها من الأخشاب المشار إليها في صفحات بحثنا هذا ، أما بالنسبة للأدوات فتتكون من الآتي :

١. عود الدقل .
٢. عود الفرمال
٣. الشراع
٤. المرساة (البروصي)
٥. البانكيات [١]
٦. السوائب (مجاديف)
٧. الكليتيات [٢]

و المهام هي :

١. نقل المواد الغذائية التابعة للسفينة من الأرصفة و غيرها .
٢. نقل مياه الشرب بواسطة أحواض التوانك سواء كانت خشبية أو حديدية ،أو براميل أو أصطال الصفيح (التناك) سواء كانت من الأرصفة أو من الآبار القريبة من الشريط الساحلي ، و يتم نقل المياه بواسطة البحارة .
٣. نقل الفرم (رمل أو حجار) من اليابسة إلى السفينة .
٤. نقل الحطب إلى السفينة .
٥. سحب السفينة الأم من مكان إلى آخر ، و يتم ذلك عبر البحارة بواسطة التجديف .
٦. كمواصلات للبحارة سواء كان بالتجديف أو الشراع .

https://www.facebook.com/Trathaldees

كيفية التزود بالمياه :

قديماً كانت تستعمل السفن الشراعية أحواضاً خشبية لحفظ مياه الشرب ، و هذه الأحواض يتم تصنيعها بإحكام و تسد فتحات الألواح من الداخل بفتائل الكنبار

١ البانكيات : هي قطع خشبية يجلس عليها البحارة أثناء التجديف .
٢ الكليتيات : قطع خشبية منحوتة يثبت فيها حبل الشارجة و عود التجديف

أو الفتائل القطنية حتى لا تتسرب منها المياه و مع مرور الزمن اسبدلت هذه الأحواض بأحواض حديدية (توانك) ، و قديماً كانت تجلب المياه على أكتاف البحارة بواسطة القرب و المعارص و أسطال الصفيح حيث تصب في حوض داخل القارب التابع للسفينة و من ثم يسحب القارب بواسطة التجديف أو برفع الشراع عليه إلى السفينة ثم تنقل المياه إلى الأحواض الخاصة بها داخل السفينة ، و تستمر هذه الحالة حتى الاكتفاء .

أما في حالة قرب نفاذ المياه يمنع استعمال المياه في الحالات التالية :

الطهور ـ الغسلة ـ الغسيل ، و تفرض الرقابة على الماء ما عداء الشرب فقط فهو مسموح به حتى ماء الطبخ يخلط بقدر من مياه البحر ، كل هذه الإجراءات تتم في حالة السفينة في رحلة طويلة ، و أحياناً مما يضطر النوخذه أن يرسو بالسفينة على الشريط الساحلية للتزود بالمياه من الآبار القريبة من الساحل ، و كم هي كثيرة تلك السواحل التي توجد بقربها مياه الآبار .

أما اليوم فقد ازدادت وسائل حفظ المياه و التزود بالمياه يتم من خلال مد أنبوب من الرصيف إلى السفينة .

التزود بالحطب :

بعد أن يحدد مسار وجهة السفينة ، و حددت رحلتها ذهاباً و إياباً يأخذ بالتخمين ويتم التزود بالحطب قبل أن تغادر السفينة الميناء بعدة أيام ليتسنى لصغيّر الدرك من أخذ كمية من الحطب إلى اليابسة و إعداده للطبخ ، و في حالة نفاذ الكمية المعدة يقوم صغير الدرك بإعداد كمية أخرى على ظهر السفينة ، أما في حالة نفاذ الحطب نهائياً و السفينة مستمرة في سيرها ففي هذه الحالة تكون مضطراً من استخدام بعض القطع الخشبية و تكسيرها و إعدادها للطبخ حتى و إن كانت هذه القطع من أحد الضروريات للسفينة ، و عوضاً عن هذه القطع الخشبية يكون في وقت لاحق . أما كيف يتم شراء الحطب تجده مكوماً أكواماً و أكواماً و خاصة على الموانى الساحلية ، و من خلال تلك الأكوام يتم الشراء ، أما في ميناء عدن و بالذات في أوائل الخمسينات من القرن التاسع عشر الميلادي يباع الحطب بالميزان و يسمى الوزن (البهار العدني) و الذي يساوي ١٥ فراسلة ضرب ٢٨ رطل يساوي ٤٢٠ رطل .

https://www.facebook.com/Trathaldees

الموفة و توابعها :

الموفة هي التنّور المصنوع من الطين المحروق ، و يكون موقعها في السفينة خلف أحد جوانب السطح المسمى (القراعة) ، و يختلف حجم الموفة من سفينة إلى أخرى بحسب طاقم السفينة بعض هذه الموفات تتسع لإربعين قرصاً و أكثر ، و لها فوهة في الأعلى ، و من توابع الموفة :

أ) **المضرب** : و هو شكل دائري مصنوع من الخوص يمروّح به أحد صغيّري الدرك ليشب به النار في قعر الموفة .

ب) **المصرى** : و هي عبارة عن قطع من الصفيح (التناك) تتوسط فوهة الموفة باتجاه الريح لكسبه ليجعل النار أكثر اشتعالاً في الحطب داخل الموفة .

ج) **الملاوي** : و هي عبارة عن جواني فارغة تبل بالماء وتوضع على فوهة الموفة لتحد من حرارة النار داخل الموفة حتى لا يحترق ما بداخلها .

الصريدان (السريدان) :

هو عبارة عن حوض خشبي مربع الشكل مملوء بالطين لتكون مانعاً من حرارة النار و موقعه خلف ما يسمى سطح (القراعة) و هو بمحاذات الموفة ، و توجد على سطح الصريدان شواخص كمواقد للطبخ .

الملاّس :

عند الطهي يستخدم ما يسمى (الملاّس) و هو عبارة عن قطعة خشب مستطيلة بطول ما يقارب الذراع و سمكها بعدة سنتيمترات و يحل محل الملعقة أثناء الطهي .

https://www.facebook.com/Trathaldees





الباب الثالث
الإبحار

جمعية التراث والآثار بالديس الشرقية

الفصل الأول : الإرشادات الملاحية البحرية

الديرة وتسمياتها المتعددة عند العرب

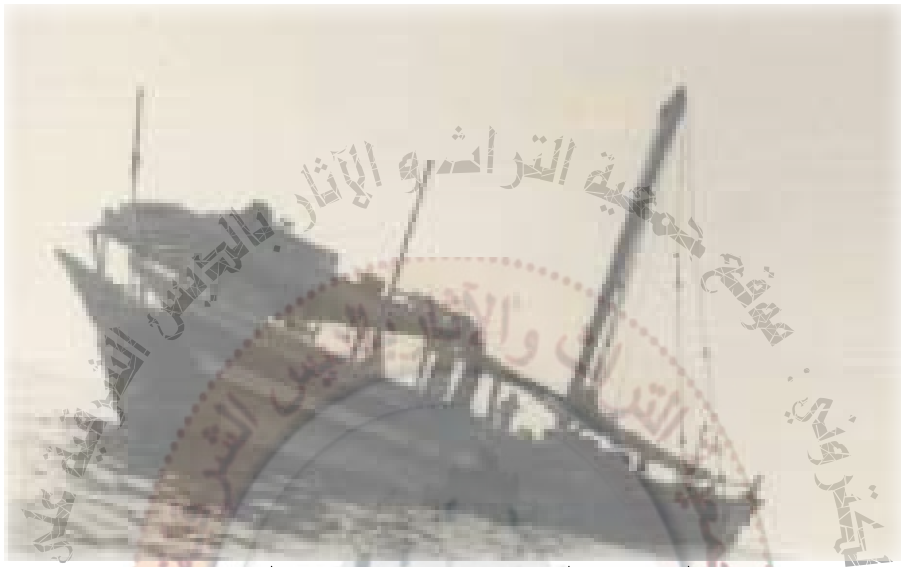
الكمال و قياس ميل الشمس في البروج الباطلي

رؤوس الجبال و الجزر و الأخوار و تسمياتها

الفصل الثاني : رحلة الأسفار

الوجبات الغذائية ، النوبة ليلاً أثناء الإبحار ، البُلد (المسبار) و مهامه لقياس الأعماق ، اتجاه القبلة على ظهر السفينة ، كيفية يكون السنجار ، التخاطب بالسلام أثناء الإبحار ، التخاطب بلغة الإعلام الملونة ، الأحكام على ظهر السفينة ، الأهازيج التي تقال أثناء العمل ، المصطلحات البحرية و معانيها ، السفينة و المعتقدات الخرافية ، الإعاقة أثناء الإبحار و كيفية معالجتها ، المرض و الوفاة أثناء الإبحار ، إضراب البحارة على السفينة ، كيفية التعامل مع البحارة عند نزولهم إلى البر ، علامات قرب البر ، الترحيب بالعودة ، من أسباب تعرض السفن للحوادث ، أسماء السفن التي تعرضت لبعض الحوادث ...

https://www.facebook.com/Trathaldees



السفينة السعيد تمخر غباب البحر

آلة الكمال لتحديد ميل الشمس

الباب الثالث

الإبحار

الفصل الأول

الإرشادات الملاحية البحرية و القياسات

الإرشادات الملاحية البحرية :

الإرشادات الملاحية البحرية الأكثر استيضاحاً و توسعاً إرشادياً هي تلك التي وضع لها قواعد في القرن الرابع عشر والخامس عشر الميلادي هم عمالقة الفلك و الملاحة البحرية كلٌ من المعلم الملاح أحمد محمد بن ماجد مؤلف عدة كتب ومجلدات فلكية و ملاحية إرشادية منها كتاب بعنوان (الفوائد في أصول علم البحر و القواعد) و كتاب آخر بعنوان (حاوية الاختصار في أصول علم البحار) و كذلك المعلم الملاح سليمان أحمد المهري مؤلف عدة كتب و مجلدات فلكية و ملاحية إرشادية منها كتاب بعنوان (العمدة المهرية في ضبط العلوم البحرية) و كتاب آخر بعنوان (المنهاج الفاخر في علم البحر الزاخر) و نظراً لما تكتنفه هذه الكتب و المجلدات من علوم مما جعلها أن ترجمت بعدة لغات و جعلها في مصاف الكتب العلمية التي تحتويها المكتبة الوطنية بباريس ، و تشير بعض المصادر إن المعلم الملاح أحمد محمد بن ماجد هو من قاد الملاح البرتغالي فاسكو ديجاما من ميناء مالندي الكيني إلى ميناء كاليكوت الهندي و كان ذلك عام ١٤٩٨م [١] ، و ما هذه السفن والبواخر التي تجوب بحار شرق آسيا و القارة الهندية والمحيط الهندي و البحر الأحمر إلا و هي متخذة سيرها من علوم هؤلاء العباقرة العرب المشار إليهم آنفاً . **و هذه إرشادات ملاحية بحرية في مياه البحر الأحمر و المحيط الهندي :**

١ المصدر العرب و الملاحة في المحيط الهندي للمؤلف جورج فضلو حرّراني صفحة ٢٣٧

https://www.facebook.com/1rathaldees

من	إلى	المجرى و المجرى المعاكس
عدن	جيبوتي	مغيب الجوزاء ـ التير ـ الكليل ـ العقرب
جيبوتي	عدن	مطلع الثريا ـ السماك ـ الواقع ـ العَيّوق
عدن	بربره	القطب الأصل
بربره	عدن	الجاه الأصل
عدن	زيلع	مغيب السنديار ـ السهيل
زيلع	عدن	مطلع الفرقد ـ النعش
عدن	ميط [1]	مطلع الحمارين ـ السهيل
ميط	عدن	مغيب الناقة ـ النعش
عدن	حيس	مطلع سهيل
حيس [2]	عدن	مغيب النعش
عدن	رأس عصير	مطلع التير
رأس عصير [3]	عدن	مغيب السماك
عدن	قلنسية سقطرى	مطلع الجوزاء
قلنسية سقطرى	عدن	مغيب الثريا
عدن	بندر قاسم [4]	مطلع العقرب
بندر قاسم	عدن	مغيب العَيّوق
عدن	المكلا	مطلع الثريا ـ السماك ـ الواقع
المكلا	عدن	مغيب الجوزاء ـ التير ـ الإكليل
عدن	فرتك	مطلع السماك
فرتك	عدن	مغيب التير
فرتك	مرباط	مطلع العَيّوق ـ الواقع
مرباط	فرتك	مغيب العقرب الإكليل
فرتك	رأس الحد	مطلع الواقع ـ السماك
رأس الحد	فرتك	مغيب الإكليل ـ التير
عدن	باب المنذب	مغيب التير ـ الجوزاء ـ المغيب الأصل ـ الثريا
باب المنذب	عدن	مطلع السماك ـ الثريا ـ المطلع الأصل ـ الجوزاء
باب المنذب	المخا	مغيب الناقة ـ النعش
المخا	باب المنذب	مطلع الحمارين ـ السهيل
باب المنذب	الحديدة	مغيب النعش ـ الفرقد
الحديدة	باب المنذب	مطلع السهيل ـ السنديار
باب المنذب	عصب (اريتريا)	مغيب الواقع ـ السماك
عصب (اريتريا)	باب المنذب	مطلع الإكليل ـ التير
باب المنذب	مصوَّع	مغيب العيّوق ـ الواقع ـ السماك
مصوَّع	باب المنذب	مطلع العقرب ـ الإكليل ـ التير

١ ميط : ميناء ساحلي شرق ميناء بربره و تشتهر بتصدير أعواد المنتريز و بعض أضلع السفينة (الشلمان)
٢ حيس : ميناء ساحلي شرق ميناء بربرة قريباً من ميط
٣ رأس عصير : رأس يقع بالسحل الصومالي عند مدخل خليج عدن باتجاه جزيرة سقطرى به فنار لإرشاد السفن
٤ بندر قاسم : و تعرف حالياً باسم بوساسو هي من كبرى مدن الصومال، والميناء الرئيسي في الصومال) منذ بداية الحرب الاهليه في الصومال في ١٩٩١). وتقع على الساحل الجنوبي للخليج عدن (١١°١٧'٠,٧٠"ن، ٤٩°١٠'١٠,٥٢"ه) عند مصب وادي بآلدي، وهي عاصمة منطقة باري (في اراضي الحكم الذاتي جمهورية أرض البنط

و هكذا نكون قد أوضحنا بعض المجاري المأخوذه من ديرتي الملل و المطلق .

إن الارشادات الملاحية التي أشرنا إليها لم نعثر على أكثرها في أمهات الكتب الإرشادية البحرية لأصحابها أمثال ابن ماجد المهري القطامي ابن خميس وغيرهم وإنما أخذناها من الذاكرة من خلال استمرارية سيرنا في هذه المياة المشار إليها.

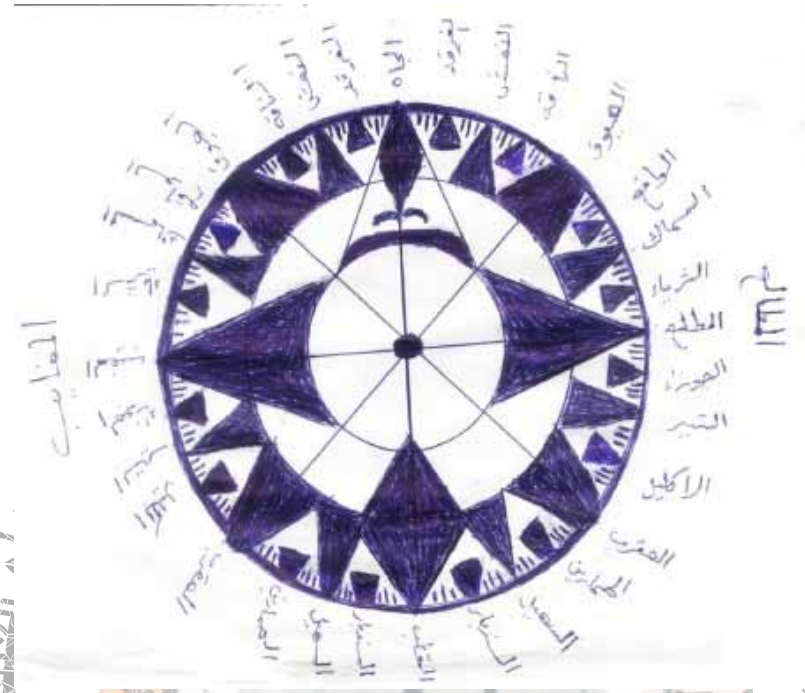
الديرة وتسمياتها المتعددة عند العرب

قبل أن أدلي بتسميات الديرة عند العرب حاولنا أن نعرف من هي تلك الدولة الأولى التي أخترع علمائها الديرة و نسب إليها ذلك الاختراع ، لكننا لم نجد أية مصادر للباحثين أو المؤرخين تشير ما قبل القرن العاشر الميلادي و لكن من خلال قراءتنا لكتاب الرفيق النافع صفحة ٩ لمؤلفه المؤرخ و الأديب الراحل محمد عبد القادر بامطرف رحمه الله أشار في كتابة إن الصينيون هم الأوائل من اخترع الديرة عام ١١٠٠ ميلادي و يأتي بعدهم العرب الجنوبيون ثم اليونانيون و من ثم الفرس و الهنود هؤلاء هم الأوائل و من بعدهم يأتي الإيطاليون بمخترعهم الذي أطلقوا عليه اسم البوصلة و تعريفنا لتسمية الديرة عند العرب هي : بيت الإبرة . و لها عدة تسميات منها : الديرة ، الديرة الجاهية ، الديرة الفرقدية ، ديرة المطلق ، الديرة الملية .. كل هذه الديّر لها قاعدة و عملية حسابية واحدة انطلاقا من كل الاتجاهات على الكرة الأرضية التي تمثل ٣٦٠ درجة تنقسم إلى قسمين : جنوبي و شمالي لكل منهما ١٨٠ درجة° × ٢ = ٣٦٠ درجة ، و تنقسم إلى أربعة إتجاهات :

١. من الجاه إلى المغيب ٩٠ درجة
٢. من المغيب إلى القطب ٩٠ درجة
٣. من القطب إلى المطلع ٩٠ درجة
٤. و من المطلع إلى الجاه ٩٠ درجة

مجموعها تساوي ٣٦٠ تنقسم إلى ٣٢ نجم و ما بين كل نجم و آخر ١١ , ٢٥ درجة × ٣٢ = ٣٦٠ درجة .

https://www.facebook.com/Trathaldees



و هكذا تكون المجاري في الأخنان و (نجوم الديرة) ، و نأخذها في المطلع و المغيب على النحو التالي :

المطلع		المغيب	
النجوم (الأخنان)	الدرجات	النجوم (الأخنان)	الدرجات
الفرقد	١١,٢٥	السندبار	١٩١,٢٥
النعش	٢٢,٥٠	السهيل	٢٠٢,٥٠
الناقة	٣٣,٧٥	الحمارين	٢١٣,٧٥
العَيّوق	٤٥	العقرب	٢٢٥
الواقع	٥٦,٢٥	الكليل	٢٣٦,٢٥
السماك	٦٧,٥٠	التير	٢٤٧,٥٠
الثريا	٧٨,٧٥	الجوزاء	٢٥٨,٧٥
المطلع	٩٠	المغيب	٢٧٠
الجوزاء	١٠١,٢٥	الثريا	٢٨١,٢٥
التير	١١٢,٥٠	السماك	٢٩٢,٥٠
الإكليل	١٢٣,٧٥	الواقع	٣٠٣,٧٥
العقرب	١٣٥	العَيّوق	٣١٥
الحمارين	١٤٦,٢٥	الناقة	٣٢٦,٢٥
السهيل	١٥٧,٥٠	النعش	٣٣٧,٥٠
السندبار	١٦٨,٧٥	الفرقد	٣٤٨,٧٥
القطب	١٨٠	الجاه	٣٦٠

الدرجات الفاصلة ما بين الأخنان :

هي خطوط إرشادية تستخدم مؤقتاً توجد على الديرة و تسمى (دجاري) و بالمفرد (دجري) و هي كلمة إنجليزية (degree°) تعني درجة ، سواء كانت هذه الخطوط في الجانب المطلع من الديرة أو في الجانب المغيب ، تستخدم السفن هذه الخطوط كمجاري مؤقته في الحالات التالية :

١. عند توقف الريح أثناء سير السفينة تظل السفينة راكدة على سطح البحر لا حراك لها في السير مما يجعلها عرضة للتيار المسمى (المايه الهندي) و (المايه الشامي) و يسحبها يمنة و يسرة ، و في حالة إعادتها إلى خط سيرها لا بد من أن تأخذ لها مجرى مؤقتاً من هذه الخطوط .

٢. عند تهليب [١] الشراع و استبداله بآخر ، و هذا مما يأخذ وقت حتى تستكمل فيه الإجراءات برفع الشراع على الدقل (الصاري) ، و في هذه الحالة تجد السفينة يتلاطمها الموج و يسحبها التيار أي (المايه) مما يخرجها من خط سيرها و لأجل عودتها إلى ما كانت عليه لا بد من استخدام هذه الخطوط .

٣. متى ما صادفت السفينة في خط سيرها جرماً طافاً أو شباك اصطياد أو علامات مستحدثة مما يجعل السفينة من أن تخرج من مسارها و عليها أن تأخذ لها مسار من هذه الخطوط بعد تخطيها تلك العوائق و تعود إلى ما كانت عليه .

٤. في حالة خروج السفينة من مسارها بسبب خروج قابض سير الدفّة من المجرى و لم يعوّض ذلك الخروج مما يترك مساحة شاسعة عند النتوخ [٢] أي القدوم ، و خاصة القدوم من الهند أو السواحل مما يضطر النوخذة من أن يستخدم كل هذه الخطوط ، و قد يستخدم أحد الأخنان إلى أن يوصل بالسفينة إلى بر الأمان .

و قد يتساءل البعض من الناس لماذا كل هذه التسميات للديرة طالما و إن هناك قاعدة و عملية حسابية واحدة ، و ما هو الاختلاف فيما بينهم ، نقول نعم هناك اختلاف فيما بين الديرة الجاهية و الديرة الفرقدية ، و الخلاف هو : مطلع الجوزاء يأتي في الديرة الجاهية يقابله مطلع التير في الديرة الفرقدية و الفرق هو خن واحد بسبب الإبرة المغناطيسية التي

١ تهليب الشراع : إنزال الشراع
٢ النتوخ : القدوم

https://www.facebook.com/Trathaldees

في الديرة الجاهية تقابل مغيب الفرقد ، و الإبرة المغناطيسية التي في الديرة الفرقدية تقابل الجاه ، و هناك أيضاً اختلاف فيما بين ديرة المطلق و ديرة المل و الخلاف هو : إن ديرة المطلق سيرها إنطلاقاً من برٍ إلى بر مثلاُ من رأس عصير الصومالي إلى بر الهند أما ديرة المل فسيرها هو مسايرة البر .. و من ديرة المل أخذ الملاح باطايع منظومته انطلاقا من جزيرة صيرة العمانية وصولاً إلى بندر علي (المخا) و هذه مقتطفات من المنظومة التي بدأها قائلاً :

عمان :

من تحت صـــــيرة ... الفـــلك قـد جد سـيره
الله خبـــــــيره ... ينظـــر بعـــين العـنية

المهرة :

تنظـــره بالعـــين ... ذا صـقر من بعـدها حصوين
إنـــزل بخنـــين ... با تتـبع الساحلـــــــية

حضرموت :

شـــرمة نـــراها ... و القـــــرن كل بـغاها
ما شـــي كـــماها ... وادي فـــروعه قَـــوية

شبوة :

هي غـــبة العـــين ... يعـــرفها الـزين و الشـين
و رأس الغـــصـين ... نتـــركهـــا بالســـــوية

أبين :

و ذا جـــبل مـــد ... الفضـــلي والنـــاس تشهد
أباً على جـــــد ... ما قـــــد ظلـــم الرعية

عدن :

و العقـــرب الآن ... مجـــــراك منها لسيلان [1]
تشـــوف شـمسان ... بنـــدر عـــدن سـلطنية

اليمن :

بنـــدر عـــلى بـان ... لا تتبـــع الجـوش ديمان
من أجـــل تســطان ... الخيـــصة المأخـــرية

١ جبل مطل على شقرة .

و من حيث ما توقف الملاح باطايع في منظومته أحببنا أن نواصل السير وصولاً إلى مرفأ (جيزان) و ذلك من معرفتنا التامة بهذه المياه من خلال عملي على ظهر السفن الشراعية طوال خمسة و عشرين عاماً و هو الذي مكنني من إعداد هذا البحث المتكامل عن السفينة الشراعية ، و مما أشرت إليه من معرفتي لتلك المياه واصلت السير بهذه المنظومة المختصره على نهج منظومة الملاح باطايع و قلت فيها :

مـن بنـدر عـلي [1] شمَّـرنا ... و عـلى ربـنا تـوكـلَّـنا
و بـــريح الزيَّـب دبَّـــرنا ... سهِّـل لـنا يـا رب الـبرية
ســايـر البـــر ســايـر ... ذا الخـوخة و رأس زاهـــر
خـلي الـديمـان دابـــر ... الجـــوش أخِّـــر فيه شـوية
مغـــيب النـــعش مجـراك ... اتـــرك النـــاقة و السـمّاك
مـــالـــك مـــن ذا و ذاك ... خـــذها نصيحة من خـوية
رأس المـجامـــــلة رُق [2] ... حـــذاري السـفينة تـــدّق
جـقِّر [3] البُـلد و اطـــــرق ... و قـايس البـاع بالســـوية
قـدامـك رأس الـكـثيب ... رأس عـيسى مـنه قـــريب
و الحديدة تـرحب بالغريب ... دعـــها و أحـــسن النـــيَّة
خـلي زُقـر و رشـّة [4] يـسارك ... و خـور كـمران سـدك أمامك
و الصـــليف خـلها يمـانك ... جـزيرة المورك سـدها اللُحيّة
أنـزل بين النـعش و الفـرقـد ... جـزيرة حمـر و بحيص [5] تتودد
هلِّب شراع ... ك و أحسن المرقد ... و اشـمـر إذا طلعـت البدرية [6]
قـيدان و العـول و العواشق [7] ... جـــزر ظاهـــرة كالـــبواسق
مـا علـيها شـي عـــوائـــق ... طـواق [8] بعـدها طريق الوطية
أقبض مغيب الفـرقـد أمان ... على صدر [9] يأتي جبل جـيزان
دوّر وغت [10] الجوش [11] و الديمان [12] ... و اطـــرح قبال الفرضة الأولية

١ بندر علي : المخا
٢ رق : ضحالة البحر
٣ جقِّر : ضبط المسبار (البُلد)
٤ زُقـر و رشـّة : جزر يمنية بالبحر الأحمر
٥ حمر و بحيص : جزر في البحر الأحمر
٦ طلعت البدرية : الصباح الباكر
٧ قـيدان و العـول و العواشق : أسماء جزر
٨ طواق : جزيرة بمحاذاة ميدي
٩ صدر : مقدمة السفينة
١٠ غت : تثبيت مقدمة الشراع
١١ الجوش : مقدمة الشراع
١٢ الديمان : حبل في مؤخرة أسفل الشراع

https://www.facebook.com/Trathaldees

و بهذا نكون قد و صلنا إلى مرفأ جيزان . كل هذا و تبقى دوماً في الحلق غصة و في القلب حسرة من آبائي و أخواني النواخيذ من أبناء الديس الشرقية الذين فيهم المعلم و الربان تمنيت لو كان أحداً منهم حذا حذو الملاح باطايع رحمه الله لكان عائش معنا ما حيينا ..لكن الله هو الهادي إلى سبيل الرشاد .

الكمال و قياس ميل الشمس في البروج :

يقول الله في كتابه الكريم :﴿ و الشمس تجري لمستقر لها ذلك تقدير العزيز العليم ﴾[1] و قال : ﴿ الشمس و القمر بحسبان ﴾[2] ، و استناداً لهذه الآيات و الآيات المماثلة لها مما جعل علماء الفلك الغوص فيما تعنيه هذه الآيات و الخروج منها بالعلوم المفيدة للبشرية و ها هي اليوم بين أيدينا نهتدي بها في ظلمات البر و البحر في كل مكان و كل زمان ، و من هذه العلوم أخذنا ميل الشمس في البروج الإثني عشر عدد أيامها في السنة ٣٦٥ يوماً في البسيطة و تزداد يوماً واحداً في كل أربع سنوات عدد أيامها ٣٦٦ في الكبيسة و يشرح صاحب كتاب (فرجة الهموم) ميل الشمس في البروج على النحو التالي :

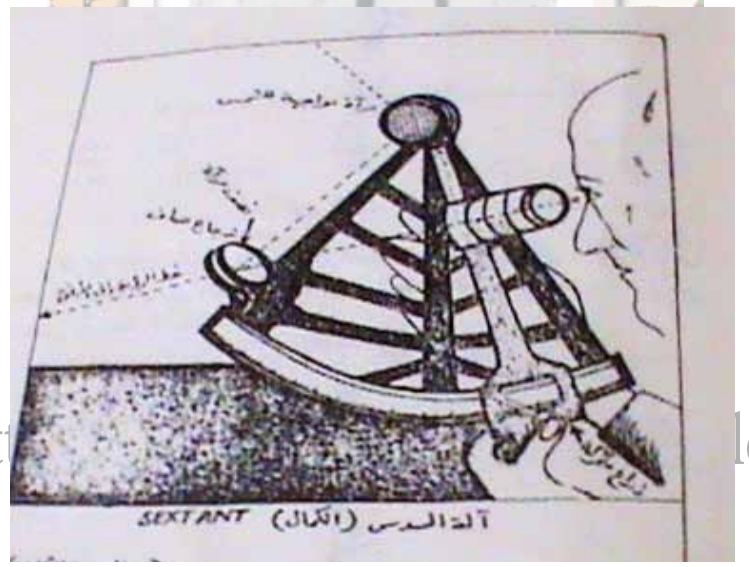
إذا حلّت الشمس في برج الحمل و هو الأول من البروج الشمالية يبدأ ميلها الشمالي عن خط الاستواء و تجري فيه ٣١ يوماً ، تجري في الأيام العشر الأولى كل يوم ٢٤ دقيقة و في العشر الثانية كل يوم ٢٣ دقيقة و في العشر الثالثة كل يوم ٢٢ دقيقة و تستمر في الابتعاد عن خط الاستواء ثم تحل بعده في برج الثور و تقطعه في ٣١ يوماً أيضاً صعوداً عن خط الاستواء و يصير جريها في العشر الأيام الأولى كل يوم ١٨ دقيقة و في العشر الثانية كل يوم ١٧ دقيقة و في العشر الثالثة كل يوم ١٦ دقيقة و الميل يزداد ثم تحل بعده في برج الجوزاء و هو آخر البروج الصيفية و تقطع فيه صعوداً عن خط الاستواء ٣٢ يوماً تجري في العشر الأيام الأولى في كل يوم ثمان دقائق و في العشر الثانية كل يوم ٧ دقائق و في العشر الثالثة كل يوم ٦ دقائق و في نهاية البرج تتوقف عن الاستمرار في الحركة و الابتعاد عن خط الاستواء و يبلغ الميل غايته الشمالية ، ثم تنتقل إلى برج السرطان و هي راجعة إلى خط الاستواء الخط الأصلي و تقطعه في ٣١ يوماً و يصير جريانها مماثلاً لجريها في يرج الجوزاء حتى في الميل و الدرجات و الدقائق ففي الأيام العشر الأولى تجري كل يوم ٦ دقائق و في العشر الثانية كل يوم سبع دقائق و في العشر الثالثة كل يم ٨ دقائق ثم تحل برج الأسد و هي مستمرة في طريق العودة إلى خط الاستواء و تقطعه في ٣١ يوماً تجري في العشر الأيام الأولى كل يوم ١٦ دقيقة و في العشر الثانية ١٧ دقيقة و في العشر الثالثة كل يوم ١٨

١ سورة يس الآية ٣٨
٢ سورة الرحمن الآية ٥

دقيقة فصار برج الأسد مماثلاً لبرج الثور في الاتجاه ثم تحل بعده في برج السنبلة راجعة إلى خط الاستواء ، و هو آخر البروج الشمالية و تقطع فيه ٣١ يوماً تجري في العشر الأيام الأولى كل يوم ٢٢ دقيقة و في العشر الثانية كل يوم ٢١ دقيقة و في العشر الثالثة كل يوم ٢٠ دقيقة ثم تتوقف موازية الخط ثم يبدأ ميلها في البروج الجنوبية و يعطي جريها عكس جريان البروج الشمالية .

ميل الشمس بحساب الأشهر الشمسية :

من ٢١ مارس يبدأ ميل الشمس إلى الشمال من خط الاستواء فيزداد ميلها شيئاً فشيئاً باستمرار إلى الشمال حتى يصل غايته في ٢٣ يونيو ثم ينقص تدريجياً من ٢٤ يونيو مع رجوع الشمس إلى خط الاستواء حتى ينتهي في ٢٣ سبتمبر حينما تصير الشمس فوق خط الإستواء تماماً ليس لها ميل بتاتاً . و من ٢٤ سبتمبر يبدأ الميل الجنوبي و يصل إلى غايته في ٢١ ديسمبر ثم ينقص تدريجياً مع عودة الشمس من غاية الميل الجنوبي إلى خط الإستواء إلى أن ينتهي في ٢٠ مارس حينما تكون الشمس واقفة تماماً فوق خط الإستواء .

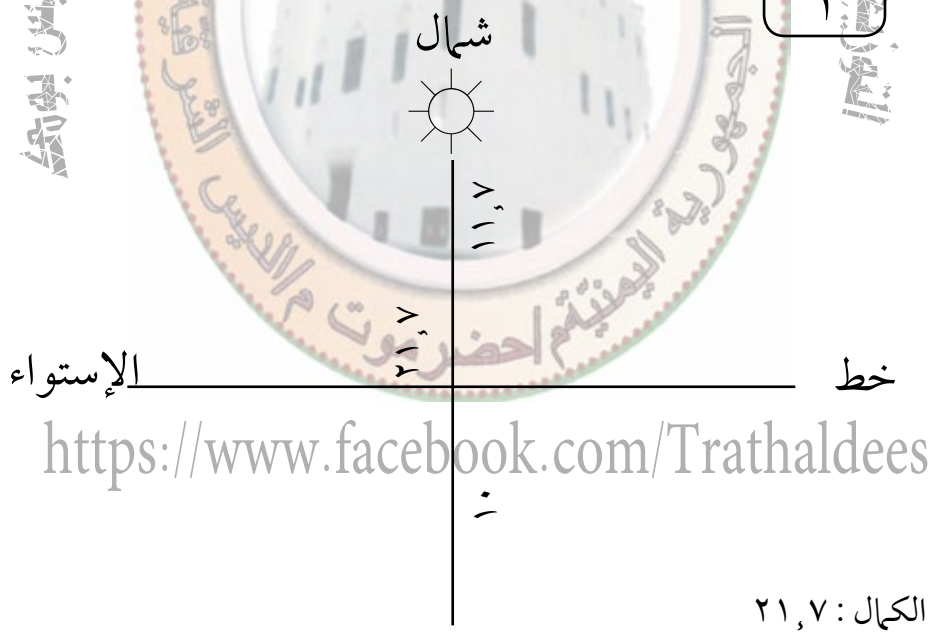


الكمال عند البحارة المتأخرين هو آلة تسمى السدس Sextant و هو عبارة عن جهاز متطور في طرف مقدمة أعلاه مرآه يحركها ذراع باتجاه قرص الشمس و من ثم تعكس ذلك إلى مرآه في أسفل الكمال و من خلالها يعرف ميل الشمس بواسطة المنظار و يستخدم الكمال في الحالات التالية :

١ . معرفة ميل الشمس في البروج
٢ . معرفة ميل الشمس من خط الاستواء
٣ . معرفة ميل الشمس من القطب الشمالي أو الجنوبي
٤ . معرفة ميل الشمس من السفينة
٥ . معرفة موقع السفينة على سطح البحر سواء كان ذلك في الطول أو في العرض .
٦ . تحديد المسافة بين موقع السفينة والبلد الذي تقصده .

و كل هذا يأتي من خلال عمليات حسابية متخذة من جداول ميل الشمس في البروج أو من جداول الأشهر الشمسية ، و من هذه العمليات أخذنا عملية كيفية سير السفينة على سطح البحر و كيفية التعامل مع آلة الكمال نوضحها في الرسومات التالية :

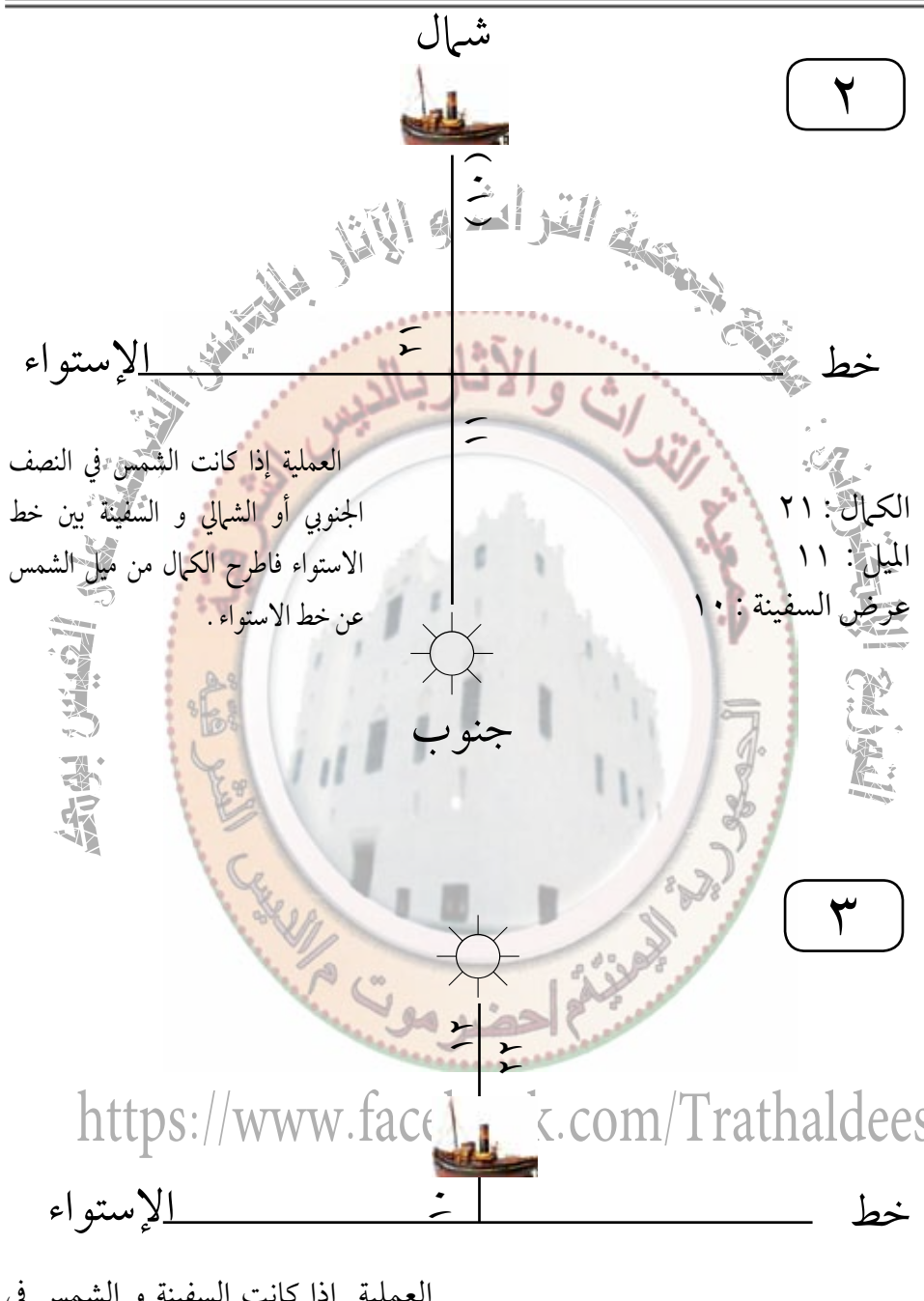
١



الكمال : ٢١,٧
الميل : ١١,٧
عرض السفينة : ١٠

https://www.facebook.com/Trathaldees

٢



الكمال : ٢١
الميل : ١١
عرض السفينة : ١٠

العملية إذا كانت الشمس في النصف الجنوبي أو الشمالي و السفينة بين خط الاستواء فاطرح الكمال من ميل الشمس عن خط الاستواء .

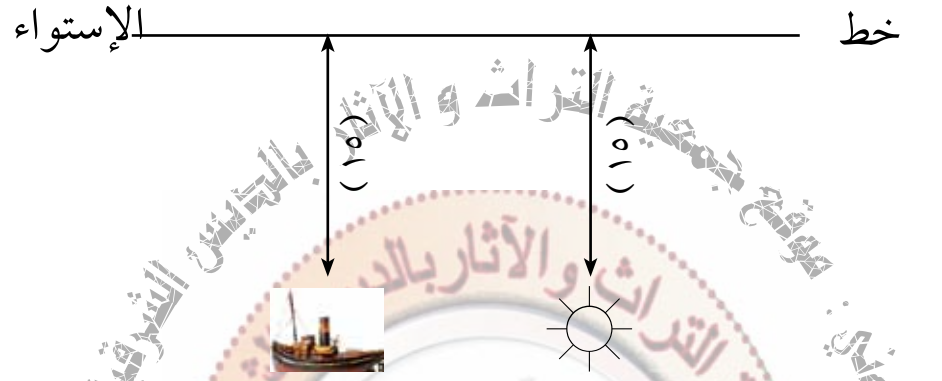
٣

الكمال ١٢
الميل ٢٢
العرض ١٠

العملية إذا كانت السفينة و الشمس في النصف الشمالي أو الجنوبي ، و الشمس فوق السفينة أو موازية لها فالقياس معدوم أي إن الكمال لا يظهر بعد الشمس عنك و ميل الشمس هو عرض السفينة .

https://www.facebook.com/Trathaldees

٤



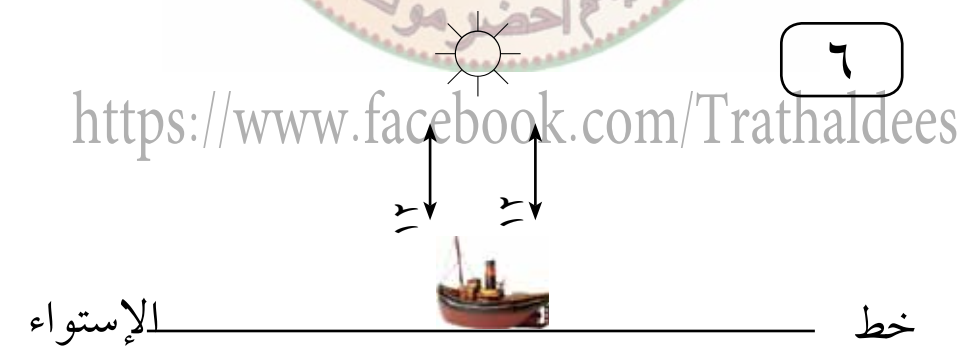
هنا الكمال معدوم لأن الشمس فوق السفينة تماماً ، الميل ١٥ هو عرض السفينة ، و إذا كانت السفينة و الشمس على خط الإستواء فالقياس و الميل معدومان و لا عرض للسفينة.

٥



هنا الكمال و الميل معدومان لأن الشمس و السفينة على خط الإستواء تماماً عرض للسفينة

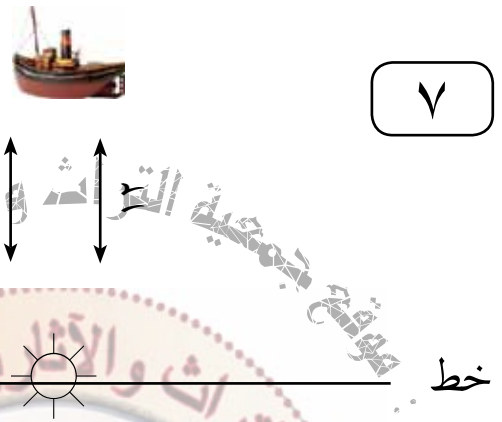
٦



الكمال ١٢
الميل ١٢
العرض معدوم لأن السفينة على خط الإستواء

إذا كانت السفينة على خط الإستواء تماماً و الشمس في النصف الشمالي أو الجنوبي فيكون الكمال و الميل متساويين .و لا عرض للسفينة .

٧



الكمال : ١٢
العرض : ١٢
الميل : معدوم لأن الشمس فوق خط الإستواء

هكذا عندما تكون السفينة في النصف الشمالي أو النصف الجنوبي و الشمس على خط الإستواء فالقياس هو عرض السفينة و الميل معدوم

الباطلي:

الباطلي هو وحدة قياس تتكون من أدوات يعرف من خلالها المسافة التي قطعتها السفينة الشراعية أثناء سيرها . و يتكون الباطلي من الأدوات التالية :

١. قطعة معدنية من النحاس مجوفة وزنها ٢ كيلو جرام ، و لها زعانف ، و لمقدمتها خرصة (حلقة) .
٢. خيط مبروم قطره بوصة و طوله بطول السفينة .
٣. مخروط .
٤. عداد

كيفية استخدام الباطلي :

يثبت على القطع المشار إليها طرف الخيط المبروم و يرمى بها في البحر ، بعد أن قد تم تثبيت الطرف الآخر من الخيط على المخروط المؤدي إلى العداد الذي يضع له قاعدة خشبية بطول ذراع حيث تكون بارزة خارج السفينة بمحاذاة مقر القيادة خوفاً من

https://www.facebook.com/Trathaldees

احتكاك الخيط بجسم السفينة مما يؤدي عدم ضبط السير للسفينة ، و المخروط هو الذي يعطي الدوران لكل من القطعة النحاسية و العداد إلا إن العداد أحياناً لم يعط العد الصحيح بسبب الريح و ارتفاع الموج و سرعة جريان المد الذي يأتي من مؤخرة السفينة مما يدفعها أكثر إلى الأمام و يجعل الخيط في وضع غير مستقيم ، و يستخدم الباطلي دوماً أثناء السفر البعيد مثلا : كالسفر من اله ند و إليها حيث يستمر السفر أيام و ليالي في غبب سوداء حالكة لا ترى فيها براً و لا طيراً ، و هناك بعض من النواخيذ ممن يستخدم الباطلي أثناء سفره إلى شرق افريقيا و البعض الآخر ممن لم يستخدم الباطلي بل يستخدم (النالية)[1] التي من خلالها تحدد المسافة من مكان إلى مكان و خاصة عند مسايرة البر..

رؤوس الجبال و الجزر و الأخوار و تسمياتها :

من هنا من حضرموت الحضارة و التاريخ من حضرموت الخير و من سواحلها الغنية بالثروات المتعددة و من هنا كانت بداية الانطلاقة للبحارة الحضارم الذين أمخروا بسفنهم الشراعية ليغازلوا بها الأمواج في لجّات البحار و من أجل التعرف على تلك الجزر المترامية هنا و هناك المسكونة منها و غير المسكونة و التعرف أيضاً على رؤوس الجبال المطلة على البحر و ما هذه التسميات التي أوردناها إلا دليل على معرفة البحارة الحضارم بهذه المياه و ما فيها من جزر و جبال مطلة برؤوسها على البحر .. و هنا قد لا أصيب التسميات بحسب التسلسل الجغرافي و هذا يعود للذاكرة التي لم تسعفني أحياناً لذا أستسمحكم عذراً و هنا نورد هذه التسميات في مياه المحيط الهندي و مياه البحر الأحمر :

https://www.facebook.com/Trathaldees

الجزر الكبيرة :

البحرين / سقطرى / زنجبار / الخضراء / أرخبيل القمر / سيشل / مدغشقر (ملجاشي) / سيريلانكا .

١ النالية : خريطة

الجزر الصغيرة :

جزيرة هنيام / جزيرة الفاو / جزيرة خرج / جزيرة الشيخ / جزيرة قيس / جزيرة النبي صالح / جزيرة بوبيان / جزيرة فيلكا / جزيرة وربة / جزيرة أم المرادم / جزيرة قاروه / جزيرة عوهه / جزيرة كُبّر / جزيرة أم النمل / جزر الطمب (الكبرى ، الوسطى ، الصغرى) / جزيرة سلامة و بناتها / جزيرة مصيره / جزيرة صوقره/ جزيرة نوس / جزيرة مدركه / جزيرة حاسكيه / جزيرة قراو / جزيرة الحلانيه / جزيرة السواده / جزيرة كوريا موريا / جزيرة صيل شرمة / القناه (براقة ، العصيده ، الكمبوس) / جزيرة ميون / جزيرة السوابع / جزيرة الحربيات / جزيرة حنيش / جزيرة زقر / جزيرة رشه / جزيرة كمران / جزيرة الطير (سيبان) جزيرة الزبير / جزيرة المورك / جزيرة حمر / جزيرة القيدان / جزيرة بحيص / جزيرة العولتين / جزيرة العواشق / جزيرة طواق / جزيرة فرسان / جزيرة رسات / جزيرة كتمبل / جزيرة القرش / جزيرة أم القماري / جزيرة المسمارية / جزيرة سواكن / جزيرة دهلك / جزيرة أم النامس / جزيرة أم الحطب / جزيرة أم الغنم / جزيرة سربوه / جزيرة فاطمة / جزيرة حالب / جزيرة مسحه / جزيرة مسقلأ / جزيرة عيبات / جزيرة سعد الدين / جزيرة ميط ...

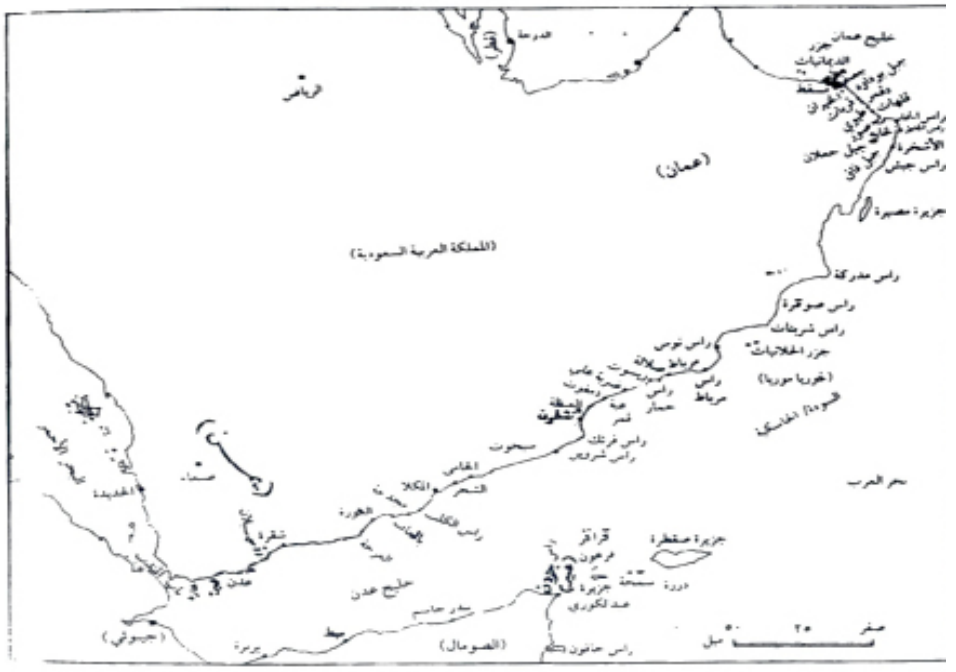
هنا نكون قد اختصرنا الجزر و ذلك لكثرتها ..

رؤوس الجبال :

https://www.facebook.com/Trathaldees

رأس مسندم / رأس كوة مبارك / رأس الجاش / رأس عشير / رأس المداني / رأس أبو رجال / رأس المهواري / رأس الميداني / رأس الخان / رأس بردستان / رأس الكمك / رأس شناص / رأس باسيدو / رأس عصبان / رأس المنصوري / رأس الشيخ مسعود / رأس تنورة / رأس بو رصاص / رأس بو داوود / رأس خيران / رأس الحد / رأس الخابه / رأس الحناني / رأس مرباط / رأس ساير / رأس حمار / رأس فرتك / رأس الدرجة / رأس شروين / رأس العقاب / رأس با غشوة / رأس

شرمة / رأس المكلا / رأس بروم / رأس غبر/ رأس الرجيمات / رأس الكلب / رأس بالحاف / رأس مقاطين / رأس سيلان / رأس شمسان / رأس عمران / رأس العاره / رأس الزيادي / رأس بو زهر / رأس المجاملة ـ الخلب / رأس عيسى / رأس الكثيب / رأس الصليف / رأس كمران / رأس جيزان / رأس فرافر / رأس الليف / رأس المحرم / رأس المسماريات / رأس قصار / رأس بير / رأس الكات بربره / رأس بيدوه / رأس شوعب / رأس ميامي (مؤمن) / رأس عصير / رأس الخزائن / رأس عوض / رأس الخير / رأس حافون / رأس الكثبان / رأس غبة الكافر / رأس شرعين .



الأخوار :

هي عبارة عن أحواض مائية بحرية ليس لها منفذ حيث تقع ما بين ضفتي اليابس و لهذا انشئت على البعض منها الموانئ الرئيسية منها على سبيل المثال خور البصرة و خور دبي و خور المعلا عدن و خور ممباسا و خور ممبي في الهند و خور بربرة بالصومال إلا إن هذه الأخوار تختلف عن بعضها من حيث طول المسافة و من حيث سعة العرض

فيها ، و هكذا تأتيها السفن الشراعية من أجل الشحن أو التفريغ أو الصيانة أو التزود بالمؤن أو الإتصان من الريح الشديدة و يكون الدخول و الخروج عبر فتحة يحسب لها قائد السفينة الشراعية ألف حساب إلى أن يجتازها ، و أيضاً مما يعيق سير السفينة الشراعية داخل الخور هو سرعة جريان المد و الجزر و كذلك الريح المعاكس ففي هذه الحالة لا تستطيع السفن الشراعية المخور داخل الخور مما يجعلها تلقي مراسيها حتى يتوقف المد أو الجزر ففي كلتا الحالتين و متى ما كانت الريح معاكس فالسير داخل الخور سيكون متعرج مما يجعل السفينة الشراعية من أن تدير شراعها عدة مرات حتى يمكنها من الوصول إلى المكان المقصود و العكس صحيح سواء كان ذلك عند الدخول أو الخروج من و إلى الخور . و هذه هي تسمية الأخوار أخذت من كتاب علوم العرب البحرية من ابن ماجد إلى القطامي :

خور البصرة	خور عبد الله	الخفجي	خور عرار
خورشجيح	خور قطر	خور حبيسان	خور العديد
خور الدعان	خور غناطه	خورمرافقين	خور دبي
خور الشارجة	خور عجمان	خور الحمرية	خور أم القوين
خور رأس الخيمة	خور الرس	خور فكان	خور كلبا
خور الحمام	خور موريج	خور القرم	خور خوير
خورجرامه	خور المعلا	خور العميرة	خور العنويد
خور جوفي	خور نواره	خور ممباسا	خور السراجي
خور الدورق	خور بهمشير	خور موسى	خور الزباره
خور معشور	خورمركان	خور المنادي	خور هندبان
خور الديلم	خور البلاليني	خور القيصر	خور دوزجلا
خور بردستان	خور كرستك	خور نيراء	خور التنك
خور دورفيل	خور ماره	خور جرير	خور ميان
خور هنجول	خور المهراوي	خور ميان	خور مشهر
خور الحديدة	خور مصَّوع		

https://www.facebook.com/Thathaldees



الفصل الثاني

رحلة الأسفار

تسمى بداية رحلة الأسفار بـ (فتوح البحر) ، و تسمى أيضاً (كرم موسم) حيث تبدأ الرحلة من العشر الأولى أو النصف من شهر سبتمبر ، و قبل هذا التاريخ يكون الناخوذة قد استكمل كافة الإجراءات اللازمة ، و تحديد موعد السفر .. و مغادرة البحارة الديس الشرقية لا تكون في ساعة معينة كل مجموعة تحدد لها متى تكون المغادرة ، فمنهم من ينطلق مع الهزيع الأخير من الليل ، و منهم من ينطلق مع بزوغ خيوط الفجر ، ومنهم من يتأخر إلى وقت الأصيل .. كل هذه الأوقات يتلطف فيها الجو و يميل إلى البرودة بعض الشيء ، كون البحارة يحملون أمتعتهم على ظهورهم و المشي على الأقدام إنطلاقاً من الديس الشرقية مروراً بمنطقة الحامي و الشحر و المكلا و انتهاءً بمنطقة بروم حيث تكون هناك السفينة راسية بمرسى يسمى (الدحس) ، و بعد أخذ البحارة راحة لمدة يومين يبدأ العمل بتذكية السفينة على الجانبين باستخراج الأوساخ العالقة في جسد السفينة الغاطس ، و من ثم يتم نقل ما يسمى (الفَرَم) من اليابسة إلى السفينة الفرم هو كثيب ساحلي أو أحجار مما يجعل السفينة أكثر ثباتاً على سطح البحر عندما يرفع الشراع حتى لا تتعرض السفينة للانقلاب ، و في أثناء سير السفينة و دخول الليل يقوم البحار (الوكيل) بإنارة الفوانيس ، يأتي الفانوس ذو اللون الأخضر من الجانب الأيمن و يأتي الفانوس ذو اللون الأحمر من الجانب الأيسر ، ثم يأتيا الفانوسان ذوي اللون الأبيض إحداهما يكون في أعلى عود السارية و الآخر يكون تحت منتصف الدقل و هكذا تستمر الرحلة حتى وصول السفينة إلى الميناء القاصدة إليه ، بعد ذلك يتم التخلص من الفرم و إبعاده بعيداً عن المرسى ، ثم بعد ذلك يتم إدخال السفينة إلى المجحب للصيانة ، و بعد استكمال الصيانة عليها يتم سحب السفينة إلى المرسى بواسطة القارب التابع للسفينة و يجرها البحارة بالمجاديف و المسماة (السوايب) .

الوجبات الغذائية :

المواد التموينية الغذائية للسفينة يتم وضعها في مستودع يسمى (القطع) و تكون تحت إشراف أحد طاقم السفينة يسمى (الوكيل) مقابل أجر ربع سهم إضافة إلى وظيفته كبحار و دائماً تجده يتفقد المواد التموينية الغذائية بين فترة و أخرى حتى لا



يتعرض للتوبيخ من قبل البحارة و يعاقب من قبل النوخذة ، و يكون على دراية تامة عن وجهة السفينة المتجهة إليها ، و من خلال هذه المعلومة يقوم بإعداد كشف تفصيلي بالمواد الغذائية المطلوبة ، يتم توزيعها يومياً من قبل الوكيل عند كل وجبة لكل من الطحان و أحد من صغيري الدرك كلٌ في مجال اختصاصه لإعدادها و تقديمها . و تصنيف الوجبات على النحو التالي :

١. **وجبة الفطور** : تعطى لكل أفراد الطاقم من نصف شطيرة خبز المصنوع من الذرة الرفيعة و يستثنى الطحان من ذلك حيث تعطى له شطيرة خبز كاملة ، و تسمى وجبة الفطور (اللُبة) .

٢. **وجبة الغذاء** : تتكون من الأرز و نادراً ما تكون من الذرة الشامية و تسمى (قشيشة) و كلتا الوجبتان يضع عليهما السمك الطازج الذي يتم اصطياده بما يسمى الخيط المجرور أو السمك المملح (المالح) . و لا يتم تقديم وجبات الغذاء إلا بإعلان يدق فيه الجرس بثلاث ضربات ، و تقدم هذه الوجبات من قبل صغيري الدرك في صحاف خشبية أو معدنية و تسميتها صحفة قدّام و صحفة وسط و صحفة وراء .

٣. **وجبة العشاء** : تعطى لكل فرد من طاقم السفينة شطيرة خبز كاملة و نادراً ما تكون وجبة العشاء من التمر في حالة نفاذ الحبوب . و هناك وجبة عشاء تعطى في غير وقتها و تسمى (عشاء غُبّه) نظراً لسير السفينة ليلاً و تقدم هذه الوجبة قبل دخول وقت المغرب .

النوبة ليلاً أثناء الإبحار :

تسمى النوبة زام أول و زام آخر هذه التسمية متعارف عليها من قبل بحارة السفن الشراعية ، و قبل أن تبدأ النوبة يجتمع طاقم السفينة فوق السطح المسمى الشتري حيث مقر القيادة ثم يبدأ المنشد بأنشاد ما يسمى براتب الحداد ، ثم بعد الانتهاء من ذلك يتوزع طاقم السفينة إلى فريقين يترأس كل فريق منهما النوخذة و رئيس البحارة (الصرنج) يبدأ الزام الأول من الساعة الثامنة مساءً إلى الساعة الثانية ليلاً ، و عند تسليم النوبة ينادي بصوت عالي يقول صاحب الزام : (ودّهُ ودّهُ الله بالسلامة) و من خلال هذا النداء يستيقظ الفريق الآخر لاستلام نوبته حيث يستمر فيه إلى الساعة الثامنة صباحاً ، أما بقية النهار هناك نوبة لقابض سير الدفة (السكان). و ينلقب الزام في الليلة الثانية النوبة التي في المقدمة تأتي في المؤخرة ... و هكذا طوال الرحلة .. و صاحب النوبة عليه مراقبة السفن البخارية والشراعية و مراقبة البر و الجزر تحسباً من الاصطدام ، إضافة إلى مراقبة خلو مقدمة الشراع من الريح ، و في حالة خلوه من الريح ينادي صاحب النوبة بصوت عالي

https://www.facebook.com/Trathaldees

يقول : (في الريح) بما معناه إن قابض سير الدفة طلع من مجراه ، ومن خلال هذا النداء يرجع صاحب الدفة إلى مجراه ، إلا إنه يتعرض للتوبيخ من قبل النوخذه ، و كذلك صاحب الزام يراقب إذا كان هناك جزيرة أو قرب البر أو أي جسم طاف على سطح البحر و في أثناء الزام تجد البحارة يجلسون أمام أحد أفراد الطاقم ليقص عليهم القصص التاريخية مثل غزوات الرسول ﷺ و الخلفاء الراشدين و الفتوحات الإسلامية والقصص الخيالية في الحب و الغرام و البطولات مثل قصة عنترة وعبلة و أبو زيد الهلالي و الزير سالم و قصص أبو نواس و كلاً من عروة و عفراء و شمسون و دليلة و قيس و ليلى و غيرها .. ، و عندها يقوم صغّير درك بإعداد الشاي و تقديمه للبحارة حتى لا يأخذهم النعاس .

البُلد (المسبار) و مهامه لقياس الأعماق :

البُلد هو مثلث الشكل مصنوع من معدن الرصاص أو معدن الحديد تتوسط أعلاه خرصة (حلقة) يثبت فيها حبل يسمى (الشيبنه) و يستعمل البلد لقياس عمق البحر و خاصة عند الإبحار ليلاً لمعرفة قرب البر ، الطريقة المستعملة في ذلك أن توضع على قاعدة البلد عجينة من الشحم (الودك) أو عجينة تسمى القار (لامبي) لمعرفة أرضية قاع البحر هي ترابية أو صخرية .. هذا في حالة ما يراد بالسفينة أن ترسو على بحر الشريط الساحلي ، أما إذا كانت أرضي قاع البحر صخور فهنا يتم الانتقال بالسفينة إلى مكان آخر أرضيته ترابية و الهدف من ذلك هو الحفاظ على الحبل المسمى (العمار) المؤدي إلى المرساة الذي يرمى به في البحر أثناء إرساء السفينة .

أما كيفية استعمال البلد أثناء الإبحار لمعرفة العمق يتم إصدار توجيهات من النوخذة و يقول : (جراء) و كلمة جراء هي مصطلح بحري معروف عند البحارة ، و بمجرد سماع هذه الكلمة يتقافز البحارة من أماكنهم بأخذ البُلد من محاذاة السطح المسمى (الشتري) إلى محاذاة السطح المسمى (القراعة) ، ثم تصدر تعليمات أخرى من النوخذة و يقول : (طرّق و ارمي) بما معناه طرّق من أي طارق سواء كان جني أو عفريت ، و عندما يرمي رامي البلد يقول : (بسم الله و نبينا محمد) ، و من خلال حبل (الشيبنه) المثبت في خرصة البلد هنا يقاس عمق البحر بالباع و تعطي النتيجة للنوخذة حتى يكون على علم بمقاس عمق البحر ، فإما أن يرسو بالسفينة ، و إما أن يواصل سيرها فالقرار بيده كونه هو المسئول الأول و الأخير .

https://www.facebook.com/Trathaldees

اتجاه القبلة على ظهر السفينة :

قال الله تعالى في كتابه الكريم :﴿ قد نرى تقلب وجهك في السماء فلنولينك قبلة ترضاها فولِ وجهك شطر المسجد الحرام و حيث ما كنتم فولوا وجوهكم شطره .. ﴾[1] .

إن تحديد اتجاه القبلة للصلاة على ظهر السفينة الشراعية أمر له أهميته سواء كانت السفينة راسية أو أثناء سيرها حيث تقام الصلاة جماعة و أفراداً ، حيث حدد اتجاه القبلة من خلال أسماء النجوم التي على الديرة (البوصلة) و هكذا اخترنا اتجاه القبلة في مياهنا الإقليمية من كتاب دليل المحتار في علوم البحار لمؤلفه المعلم عيسى عبد الوهاب القطامي من مواليد دولة الكويت ، و هذه النجوم تعتبر كقاعدة يهتدي بها الربابنة و النواخيذ في سفرهم و يهتدون بها في صلاتهم على ظهر السفن ، و نأخذ القبلة في مياهنا الإقليمية على النحو التالي :

المكان	اتجاه القبلة
غبة قمر (الغيضة)	مغيب نجم السماك
من رأس فرتك إلى رأس شروين	مغيب السماك و الواقع
من قصيعر إلى الشحر	مغيب الواقع و العيّوق
من الشحر إلى المكلا	مغيب العيّوق
من المكلا إلى عدن و ميون	مغيب الناقة و النعش
من ميون إلى المخا	مغيب الفرقد و النعش
من المخا إلى الحديدة و اللحيّة	مغيب النعش
من اللحيّة إلى ميدي	مغيب النعش و الناقة

كيفية يكون السنجار :

معنى السنجار هو أن تترافق سفينتان أو أكثر على السير معاً في اتجاه واحد إلى الجهة المراد الوصول إليها أو القرب منها ، و لا يتم هذا إلا بعد أن يتفق نواخيذ هذه السفن فيما بينهم على السير معاً ، حتى و إن كانت إحدى السفينتين لم تستكمل إجراءاتها بالسماح لها بالسفر هنا يجب على نوخذة السفينة الأخرى أن ينتظر لسنجاره حتى يستكمل إجراءاته و السماح له بالسفر ، بعد ذلك ينطلقان معاً و في حالة إن إحدى السفينتين سبقت الأخرى في السير يتم الحد من سيرها بواسطة رفع الجزء الأسفل من الشراع حتى لا يكتسب الريح و يسمى بـ (تعليق الشراع) ، هذا من ناحية و من ناحية أخرى إذا كانت الريح مواتية على

[1] البقرة الآية ١٤٤

السفينة المتأخرة أن ترقع شراع آخر حتى تلتحق بالسفينة المتقدمة ، و هكذا تستمر هذه العلاقة حتى الوصول إلى الجهة المقصودة ، و أحيانا يحصل لإحدى السفينتين لنقل حمول إلى جهة أخرى هنا تنفض علاقة السنجرة ، و الغرض من السنجار هو في حالة حصول أي خلل لأحدى السفينتين تكون السفينة الأخرى تحت الخدمة حتى يتم إصلاح ذلك الخلل ، و من ثم يوصلان سيرهما .

و كلمة سنجار متعارق عليها من قبل بحارة جنوب الجزيرة و بحارة الخليج العربي .

التخاطب بالسلام أثناء الإبحار :

هنا نستعرض كيف يتم التخاطب بالسلام أثناء سير السفينة في عرض البحر، فالله سبحانه و تعالى أمر بالرد على السلام فقال في كتابة العزيز : ﴿ و إذا حييتم بتحية فحيوا بأحسن منها أو ردوها ﴾[1] والتحية التي يتخاطب بها في عرض البحر تكون عندما تلتقيا سفينتان في عرض البحر و باتجاه سير واحد أو العكس و البادي بالسلام الذي يأتي من جهة اتجاه الريح مهما كان حجم السفينة أو خبرة قائدها ، هنا يصدر النوخذة تعليماته لأحد طاقم السفينة أن يبدأ بالسلام و يقول له : (رد الحال) بمعنى أبدأ بالسلام ، أما إذا كانت السفينتان تبعدان عن بعضهما يتم التخاطب بالسلام هو رفع العلم كلٌ يرفع العلم على سارية سفينته ، و البادي هو الذي يأتي من جهة قدوم الريح ، أما التخاطب بالسلام ليلاً فيتم ذلك عبر إشارات ضوئية لا تتعدى ثوان هذه الإشارات متعارف عليها و هي تؤكد إن كلاً من الآخر هل هو مستيقظ أم هو نائم ؟

أما التخاطب بالسلام في حالة إحدى السفن راسية على بحر الشريط الساحلي و السفينة الأخرى قادمة في سيرها عليها أن تغير سيرها باتجاه السفينة الراسية و عليها أن تأتي من مؤخرة السفينة الرأسية و تبدأ بالسلام ، ثم تواصل سيرها من أمام مقدمة السفينة الراسية .. و هكذا العرف المتعارف عليه لا يحق للسفينة القادمة أن تأتي من مقدمة السفينة الراسية إلا إذا كان هناك شي في الأنفس بين نواخيذ بعض السفن فإنه يخترق هذا العرف المتعارف علية ليغيظ به نظيره و هذا ما يحصل إلا نادرا من قبل بعض النواخيذ المتعصبين .

التخاطب بلغة الإعلام الملونة :

يتم التخاطب بلغة الإعلام من على سطح السفن و أكثرها تخاطباً هي السفن البخارية و التخاطب هو لغة يتم تدريسها في معاهد أعالي البحر و أكاديميات العلوم

١ سورة النساء الآية ٨٦

البحرية ، و الطالب يأخذ عليها علامة ، و هذه اللغة متعارف عليها دولياً و تسمى لغة (السيمافور) ، و لكل لون له لغته يتحدث بها ربان السفينة مع ضابط الميناء ، و هنا نعطي تعريف عن كيفية التخاطب بهذه اللغة :

- عندما تكون السفينة تلقي مراسيها عند مشارف الميناء ترفع العلم ذو اللون الأسود و الأصفر ، الذي يرمز إلى طلب السفينة إلى مرشد لإدخالها إلى الميناء .
- بعد صعود المرشد على ظهر السفينة ينزل العلم المشار إليه و يرفع العلم ذو اللون الأحمر و الأبيض ، الذي يرمز إلى وجود المرشد على ظهر السفينة .
- في أثناء سير السفينة و هي في طريقها إلى الميناء يرفع علم الدولة التي تنتمي إليها السفينة على عود السارية في مؤخرة السفينة .
- يرفع على الصاري علم الدولة التي ستظل السفينة تحت حمايتها فترة بقائها في الميناء.
- و بعد أن تأخذ السفينة مكانها في الميناء ينزل العلم ذو اللون الأحمر و الأبيض ، وهنا ينتهي دور المرشد من على ظهر السفينة .
- يرفع العلم ذو اللون الأصفر عالياً على الصاري و هو يرمز إلى طلب المفتش الصحي للإطلاع على صحة طاقم السفينة من خلال بطاقات التطعيم التي يحملونها ، و من لم توجد لدية بطاقة تطعيم يطعم حينها ، و من ثم يقوم المفتش الصحي بإعطاء الربان شهادة تثبت خلو طاقم السفينة من الأمراض .

أما التخاطب ليلاً فيتم عبر الإشارات الضوئية يتبادلها ربان السفينة مع ضابط الميناء ، إضافة إلى إضاءة الفوانيس الملونة على الصاري و التي تؤدي الدور الذي أدته الأعلام الملونة ، و يستثنى منها العلم ذو اللون الأسود و الأصفر .

https://www.facebook.com/Trathaldees

الأحكام على ظهر السفينة :

لم تكن الأحكام الصادرة من على ظهر السفينة من قبل النوخذة مستندة إلى شريعة سماوية أو إلى دستور و قوانين الدولة التي تنتمي إليها تلك السفينة و طاقمها ، إنما الأحكام عبارة عن عُرف متفق عليه بين جميع ربابنة و نواخيذ السفن الحضارمة ، و قد يتعامل به ربابنة و نواخيذ سفن الخليج إذا لم تكن كلها فالبعض منها ، و ليس للمذنب حق في أن يطعن في الحكم أو يطلب التماسا بتخفيف الحكم ، و الأحكام تصدر من قبل النوخذة أو من ينوب عنه في حالة غيابه ، و الأحكام هي في الحالات التالية :

١. **السرقة** : ففي حالة السرقة و عدم الاعتراف بها يستدعي النوخذة أفراد الطاقم واحداً واحداً ، و يحاول جر المذنب بالكلام الطيب لانتزاع الاعتراف و يتعهد للمذنب أن لا يفشي خبر السرقة على أحد ، و في حالة عدم الاعتراف بالسرقة يتم نقل الطاقم إلى أحد العرافين أو مالك الجن بدورة يقوم باستدراج الطاقم واحداً واحداً بالكلام لانتزاع الاعتراف و إذا لم يعترف له أحد يقوم بإعداد لقمة خبز و تسمى (لقمة الخانوق) و تعطى لكل فرد من أفراد الطاقم لمضغها و يبلعها و يجلس يراقب الجميع ، و من أكل لقمته يقول له أخرج ، أما السارق فإنه يلوك اللقمة في فيه و لا يستطيع بلعها و تخرج من شذقيه الرغوة ، و يتصبب وجهه عرقاً ، و هو في حالة كأنه يحتضر و يشاهد هذا المنظر من لم يكمّل لقمته ، و الحكم عليه أن تصفد يداه بحبل من الخلف ثم يربط بالدقل و يبقى طول النهار في الشمس ، ثم يجلد بثلاث ضربات متوالية ، و يبقى منبوذاً و يندم على فعلته ، ثم تخصم عليه قيمة السرقة و بعدها يفصل عن العمل نهائياً .

٢. **التشابك بالأيدي** : أما التشابك بالأيدي فيختلف فيه الحكم في الذي تثبت عليه الحجة إنه هو البادي فيربطونه بالدقل عدة ساعات تتراوح بين ٤ ـ ٥ ساعات ثم يجلد بثلاث ضربات ، أما الخصم الآخر فيجلد ثلاث ضربات متوالية و بنفس الحبل .

٣. **الغياب عن العمل** : أما الحكم على الغائب عن العمل فيتم استقطاع مبلغ من مستحقاته حسب طبيعة العمل الذي غاب عنه ، و يظل المبلغ المستقطع بحوزة النوخذة و يضاف إليه مبلغ من حساب المسمى (السركال)[١] ، و من خلال هذا المبلغ يتم شراء أحد الأغنام و ذبحها و يجلس على مائدة أكلها الجميع بدون استثناء .

٤. **التحرش الجنسي** : بعد إثبات الحجة على الجاني يعاقب بما يلي :

أ)- يربط بالدقل لمدة ثلاثة أيام متوالية من الساعة الثامنة صباحاً إلى السادسة مساءً .

ب)- و يجلد ثلاث مرات في اليوم بمعدل ثلاث أسواط في كل مرة .

ج)-عند ربطه أن يبصق كل من يمر بجانبه من البحارة ، إلا أن البحارة يتأففوا حياءً من ذلك.

د)- يفصل من العمل عند وصول السفينة أحد موانى بلاده .

١ السركال : هو كلمة تشمل المصاريف العامة لطاقم السفينة

الأهازيج التي تقال أثناء العمل :

هنا نذكر ما يقال من الأهازيج أثناء أي عمل يخص السفينة الشراعية ، لنأخذ من كل عمل مقطع مما يقال :

١. **عند رفع الشراع :إذا كان الوقت صباحاً يقال :**

يا الله صباح الخير رزقك على الله يا طير

و هناك أهازيج أخرى .

٢. **عند رفع الشراع القلمي يقال :**

موسمنا في البحر نسّم دياميه و القفافي صاحت من زوعة ارياحه

٣. **عند إنزال الشراع يقال :**

هليوه هليوه هليوه .... الخ

٤. **عند طي الشراع يقال :**

مليوة يا مليوة .. إلي يا مليوة

و يتخللها صفق بالأيدى و رزح بالأرجل

٥. **عند سحب البروصي من قاع البحريقال :**

إلي يا ملي ياسي ملي يا ملي يا سي

٦. **عند رفع البروصي من قاع البحريقال :**

يا شابش يا ملي شابش

٧. **عند الشحن و التفريغ يقال :**

يا باشا خفيرك نايم

٨. **عند استخراج الأوساخ العالقة من جدار السفينة الغاطس في البحريقال :**

ياريت الشجر كلهن ليم يا محسن الليمان

https://www.facebook.com/Trathaldees

٩. عندما يطلى جدار السفينة بالشحم و النورة يقال :

إلي فك الرُمان و احترم باللاس .. فك الرُمان

١٠. عند سحب السفينة من مكان لآخر يقال :

إلي بندوه مطايب الريح بندوه مطايب الريح

١١. عند شد حبل الديمان المرتبط بالشراع يقال :

إلي يا سي ديمان سي يا سي ديمان سي

١٢. عند نقل الفرم من اليابسة إلى السفينة يقال :

يا داخل الجنة سلم على يوسف و قل له بالكلام الزين

١٣. عند التزود بالمياه يقال :

إلي من الحالي شل القربة

١٤. عند التزود بالحطب يقال :

ما احسن وقيدك يا عويد السُمر

١٥. عند رفع عود الدقل و إنزاله يقال :

إلي يا مسهل يا مسهل يا مسهل يا مسهل

١٦. عند طي أي حبل كبير يقال :

إلي يا سالم يا سالم إلي يا سالم يا سالم

١٧. عند تثبيت مقدمة الشراع (اليوش) يقال :

إلي يا مزيد زاد مشّالي يا مزيد زاد مشّالي

https://www.facebook.com/Trathaldees

المصطلحات البحرية و معانيها :

من خلال عملي في ظهر السفن الشراعية طوال ٢٥ عاماً تم التعرف على كثير من المصطلحات البحرية نذكر منها المصطلحات التالية بمعانيها :

م	الحرف	المصطلح	المعنى
١	أ	أزيب (أبوعلي)	الريح الجنوبية الشرقية
٢	أ	استام	قاعدة الدقل (االصاري)
٣	أ	أنزل	تحويل مسار السفينة عكس الريح
٤	أ	اطلع	تحويل مسار السفينة باتجاه الريح
٥	أ	أقبض	أمسك النجم الفلاني في الديرة
٦	أ	أكفل	إلصاق الشراع بالدقل
٧	أ	أرمي	رمي البلد (المسبار) أو أرمي البروصي (المرساة)
٨	أ	أقفل	تقفيل السكان حتى النهاية
٩	أ	أبو كم	نوع من القماش الغليظ يستخدم أشرعة
١٠	ب	بروصي	مرساة السفينة
١١	ب	بطان	لوح خشب مستطيل كقاعدة للسفينة من الداخل
١٢	ب	برّي	هي الريح التي تأتي من جهة البر
١٣	ب	برّاي	حبل بمؤخرة عود الفرمال ، و يعطي الفرمال أكثر تماسك أثناء رفع الشراع
١٤	ب	باره	المكان المكشوف الذي ترسو فيه السفينة
١٥	ب	بارات	مجموعة قطع خشبية يدار بها آلة الديوار
١٦	ب	باع	المسافة التي تقدر بافتراش اليدين
١٧	ب	بندول	المكان الذي تتجمع فيه المياه داخل السفينة
١٨	ب	بوسة	الحبل بطول المتر الواحد يثبت على حبل البروصي
١٩	ب	بومية	أحد الأشرعة الصغيرة
٢٠	ب	بندار	مكان يأتي في الثلث الأخير من السفينة
٢١	ب	بانكي	قطعة خشب يجلس عليها البحار أثناء التجديف على القارب
٢٢	ب	بيطة	تسمية أحد الحبال
٢٣	ب	بُلد	البلد هو المسبار الذي يقاس به عمق البحر
٢٤	ب	بنت أحمد	ريح الشمال (الكوس)
٢٥	ب	برزه	قطعة خشب صغير بشكل مسماري
٢٦	ب	برازيم	هي ثقوب في جوانب سطح السفينة و سطح القراعة
٢٧	ت	تلبيس	ساتر من الموج يستخدم أثناء الإبحار

https://www.facebook.com/Trathaldees

٢٨	ت	تذكية	تذكى السفينة على جانبيها لقشطالأوساخ العالقة أو الدخول و الخروج من و إلى المجحب لعدم المياه الكافية لرفعها
٢٩	ت	تقيودة	حبل بطول متر و قطره بوصة يقيد به السكان من الأسفل
٣٠	ت	تصاميخ	قطع خشبية تأتي في أعلى الدقل من الجانبين لتدعيمه
٣١	ت	تشريقة	الإبحار باتجاه البحر
٣٢	ت	تقاديم	سلفة مالية تعطى البحارة مقدماً
٣٣	ت	تناكيس	أعواد خشبية تلتصق بالشلمان من الأعلى
٣٤	ت	تير	أحد نجوم الديرة (البوصلة)
٣٥	ت	تدريخ	قشط لوح السفينة العلوي الخارجي
٣٦	ت	تركيس	تثبيت حبل الفيشة بالفرمال
٣٧	ت	تكوير	نقل السفينة من اليابسة إلى البحر
٣٨	ت	تسبيلة	سحب الشيء دفعة واحدة
٣٩	ث	ثريا	أحد نجوم الديرة
٤٠	ج	جزوه	طاقم السفينة
٤١	ج	جوش	حبل توأم يأتي في مقدمة الشراع
٤٢	ج	جيم	أحد الأشرعة الصغيرة
٤٣	ج	جامور	أعلى رأس الدقل
٤٤	ج	جلز	الأرض الغير رخوة في المجحب
٤٥	ج	جاه	القطب الشمالي في الديرة
٤٦	ج	جكار	السباق
٤٧	ح	حاشية	**أعواد خشب سميك مبروم كحزام بجوانب السفينة تأتي على سطح العنابر (الخنون)**
٤٨	ح	حوال	الريح الخفيفة
٤٩	ح	حمارين	أحد نجوم الديرة (البوصلة)
٥٠	ح	حلقوم	أسفل مقدمة السفينة من الداخل
٥١	ح	حلق	مجموعة قطع خشبية صلبة خاصة بها يسمى الشرت
٥٢	خ	خرّام	هو ثقب يأتي في رقبة السكان
٥٣	خ	خربية	الريح الشمالي (الكوس) السلسة
٥٤	خ	خنون	العنابر الخاصة الحمول
٥٥	خ	خمراوي	حبل توأم يثبت على مقدمة عود الفرمال
٥٦	خ	خيس	أسفل مؤخرة السفينة من الداخل
٥٧	خ	خبطة	انتقال السفينة من مكان إلى آخر

٥٨	خ	خديع	جوانب مؤخرة الخن الأخير
٥٩	خ	خاوي	الخالي من الشيء
٦٠	خ	خساع	الأوساخ العالقة بجسد السفينة (الغاطس)
٦١	خ	خدود	هي خطوط بالمجسمات الخشبية
٦٢	د	درّابة	ساتر خشبي غير ثابت
٦٣	د	درابزوت	مقدمة سطح الشتري (مقر القيادة)
٦٤	د	داسية	القاعدة السفلى للشراع
٦٥	د	دارفة	مجموعة قطع خشبية توضع تحت الحمول
٦٦	د	دفين	حبل يدفن الشراع .
٦٧	د	دام	مواد غذائية خاصة البحارة
٦٨	د	دستور	عود مستطيل خاص بشراع البومية
٦٩	د	دقل (الصاري)	عود في منصف السفينة تنصب عليه الأشرعة
٧٠	د	ديوار	آلة حديد بشكل طاحون يدارر بالأيدي بواسطة أعواد تسمى (بارات)
٧١	د	دلالي	حبال سميكة تدلى بجوانب السفينة الخارجي كدرع واقي
٧٢	د	دبائل	فتائل قطنية لسد القتحات ما بين الألواح
٧٣	د	دعاكة	استخراج الأوساخ العالقة بالسفينة
٧٤	د	دكور	حدائد تثبت فوق السكان
٧٥	د	ديهان	حبل تؤأم يثبت في مؤخرة الشراع (الداسية)
٧٦	ر	ردود	الريح التي تأتي من جهة البحر وقت الظهيرة
٧٧	ر	روايع	الحبال الخاصة برفع الشراع و إنزاله
٧٨	ر	رق	اضمحلال البحر
٧٩	ر	رومه	عود مستطيل يستخدم عند وضع الساتر المصنوع من الخوص
٨٠	ر	رحماني	كتاب ارشادات بحرية
٨١	ر	رد الحال	ابدأ بالسلام
٨٢	ر	رش	المسامير المستخدمة لصناعة السفن
٨٣	ر	ربان	قائد السفينة
٨٤	ر	رول	هو عود خشب صلب يربط في الجوانب العلوية من مؤخرة السفينة
٨٥	ر	رماميل	أعواد خشبية صلبة بشكل اسطواني تأتي في مقدمة السفينة و مؤخرتها
٨٦	ر	روش	أثر سير السفينة
٨٧	ز	زيلة	ماعون مصنوع من الجلد يستخدم لسحب المياه من السفينة بواسطة البحارة
٨٨	ز	زنّار	هو العلامة المحددة لوضع الشحم الذي يطلى به اللوح الغاطس للسفينة .
٨٩	ز	زنّار	هو العلامة المحادية لوضع الخمول

https://www.facebook.com/Prathaldees

٩٠	ز	زام	النوبة الليلية
٩١	ز	زعيمة	القارب التابع للسفينة
٩٢	ز	زولي	مجسم خشبي لقضاء الحاجة
٩٣	س	سيك	أسفل مؤخرة الدقل
٩٤	س	سنجار	مرافقة السفن لبعضها البعض
٩٥	س	سهيلي	أحد الرياح التي تهب في فصل الخريف
٩٦	س	سهيل	أحد نجوم الديرة
٩٧	س	سركال	التمويل الغذائي لطاقم السفينة
٩٨	س	سمكة	أحد الأعمدة الثلاثة الرئيسة للسفينة
٩٩	س	سندبار	أحد نجوم الديرة (البوصلة)
١٠٠	س	سنبسة	قطعة خشب ثابتة بمقدمة النويري (الصدر)
١٠١	س	سنبلة	قطعة خشب مبروم بطول ذراع خاص بفتح متن الحبال
١٠٢	س	سطلة	تعني توقف الريح نهائيا
١٠٣	س	سيف الماء	الداعومة الأمامية للسفينة
١٠٤	س	سوه	تعني رمي البروصي (المرساة)
١٠٥	س	سايلوه	حبل يستخدم أثناء رفع الدقل و إنزاله
١٠٦	س	سيّالي	أضلع تثبت من فوق أضلع الشلمان و الهداريس
١٠٧	س	سنقل	سلسلة توضع فوق المرساة
١٠٨	س	سائبة	المجداف
١٠٩	س	سلبيس	هي أعود مستطيلة تثبت في الجانبين على طول سطح السفينة الخاص بالعنابر (الخنون)
١١٠	ش	شتري	سطح في مؤخرة السفينة و مقر القيادة
١١١	ش	شرخ	عجلة قيادة السفينة
١١٢	ش	شرت	يطوق الفرمال و يلصق بالدقل و يساعد لتماسك الدقل
١١٣	ش	شلمان	أضلع السفينة
١١٤	ش	شرو	شدة الريح
١١٥	ش	شويربية	وضع مرساتين في البحر كل في جهة باتجاه الريح
١١٦	ش	شطّن	توقف السفينة عن التشغيل
١١٧	ش	شوتي	طرف مقدمة الحبل
١١٨	ش	شلش	حزمة أخشاب
١١٩	ش	شارية	حبل صغير يلتف على عود المجداف
١٢٠	ص	صبأ	أحد الرياح التي تهب في فصل الخريف

١٢١	ص	صال	طافاً
١٢٢	ص	صليفة	ساقية خشبية لإخراج الماء من السفينة
١٢٣	ص	صاري	الدقل
١٢٤	ص	صابي	تائه
١٢٥	ص	صيفة	مادة سائلة تستخرج من سمكل السردين أو سمك القرش
١٢٦	ص	صك	تعني تثبيت الشئ
١٢٧	ص	صريدان	عود خشبي يستخدم لطهي الطعام
١٢٨	ص	صف ديرة	أحد الأشرعة الصغيرة
١٢٩	ص	الصرنج	رئيس البحارة
١٣٠	ص	صوان	المكان الذي تصطان فيه السفن من الريح
١٣١	ص	صف	قطعة خشب بشكل اسطواني بمقدمة عود المجداف
١٣٢	ص	صوّخ	مال للدوران
١٣٣	ض	ضربة	عاصفة
١٣٤	ض	ضباب	عدم الرؤية
١٣٥	ض	ضرابة	خياطة الشراع
١٣٦	ض	ضلوع	الشلمان و الهداريس و السيّالي
١٣٧	ط	طق	إعطاء حبل الديمان نفس (ربخ)
١٣٨	ط	طرّق	تعني التعوذ من كل طارق أثناء رمي البلد في البحر
١٣٩	ط	طرشة	طشات الموج أثناء الإبحار
١٤٠	ط	طربوش	علامة مطلية بمؤخرة السفينة و مقدمتها من الخارج
١٤١	ط	طاف	عدّى
١٤٢	ط	طحّان	أحد طاقم السفينة يقوم بطحن الحبوب
١٤٣	ط	طلس	أملس
١٤٤	ط	طهُم	ليس له وجود
١٤٥	ظ	ظهر	قطعة صخرية في البحر
١٤٦	ع	ظلّة	يستظل تحت ظلها البحارة
١٤٧	ع	عبيدار	مجسم خشبي كقاعدة ثابتة لحبال الروائع الخاصة بالشراع
١٤٨	ع	عيّوق	أحد نجوم الديرة
١٤٩	ع	عيايير	مجسمات خشبية لها حبال تسمى خيطة لرفع الشراع
١٥٠	ع	عمار	حبل سميك خاص بالبروصي (المرساة)
١٥١	ع	عولي	أحد الرياح التي تهب في فصل الخريف
١٥٢	ع	عوش	الحمول الأخف وزناً

https://www.facebook.com/Trathaldees



١٥٣	ع	عرصة	حبل يثبت فوق المجسم الخشبي (العيار)
١٥٤	ع	عجيز	مؤخرة خارج السفينة
١٥٥	ع	عاري	الجزر
١٥٦	ع	عبري	سفينة اصطياد
١٥٧	ع	عدود	هي المطبات التي تأتي في البحر القريبة من الساحل
١٥٨	غ	غت	تثبيت مقدمة الشراع على صدر السفينة
١٥٩	غ	غمّار	خلو مقدمة الشراع من الريح
١٦٠	غ	غصوص	أعواد تستخدم عند تثبيت الساتر أثناء الإبحار
١٦١	غ	غزر	البحر العميق
١٦٢	غ	غباط	جوانب السفينة الخارجي ، و تأتي في الثلث الأخير
١٦٣	غ	غبيب	المسافة ما بين رأس جبل ممدود إلى البحر و رأس آخر واطي في البر
١٦٤	غ	غنجة	السفينة العماني
١٦٥	ف	فيشة	حبل توأم يثبت طرف مقدمته بالفرمال و طرف مؤخرته يثبت على المجسم الخشبي المسمى المجمرة و كل منهما يختصان برفع الشراع و إنزاله .
١٦٦	ف	فساسي	هي أعواد سميكة تجلس عليها السفينة داخل المجحب أثناء الصيانة
١٦٧	ف	فتيني	أحد أشرعة السفينة
١٦٨	ف	فتكة	قطعة قماش الشراع
١٦٩	ف	فكمة	أطراف الجونية
١٧٠	ف	فِرّج	انشر الشراع .
١٧١	ف	فرار	هو ما يمنع من الإحتكاك
١٧٢	ف	فوالك	مجموعة قطع خشبية لسد فتحات العنابر (الخنون)
١٧٣	ف	فرم	هو الرمل أو الحجار يعطي السفينة أكثر ثباتاً على سطح البحر عند رفع الشراع في حالة عدم وجود الحمول داخل السفينة
١٧٤	ف	في الريح	تعني خروج قابض سير السفينة من مجراه
١٧٥	ف	فُنّة	مكان في أسفل مقدمة السفينة من الداخل
١٧٦	ف	فصمة	كرة حبل تربط في مقدمة الحبل لرميه إلى الرصيف
١٧٧	ف	فُن و فُنّي	تسمية أعواد الدقال الأول يسمى فُن و الآخر يسمى الإبراهيمي
١٧٨	ق	قاضي	عود سميك مساعد للدقل
١٧٩	ق	قاطر	أن تسحب السفينة ورائها قارب أو سفينة أو حزمة أخشاب
١٨٠	ق	قرّاعة	سطح في الثلث الأمامي من السفينة
١٨١	ق	قطع	كمستودع للمواد الغذائية للبحارة يأتي في الثلث الأخير من السفينة



١٨٢	ق	قابي	شراع يأتي على رأس الدقل
١٨٣	ق	قاع	جواني فارغة تبلل بالماء توضع على فوهة الموقة للحد من حرارة النار .
١٨٤	ق	قلس	حبل بطول المتر الواحد يربط الشراع بالفرمال
١٨٥	ق	القلمي	الدقل الثاني للسفينة
١٨٦	ق	قواري	أخشاب سميكة تربط جوانب السفينة من الداخل
١٨٧	ق	قلفاط	هو سد الفتحات ما بين الألواح بالذبائل القطنية
١٨٨	ق	قاص	تعني المسمار المتآكل
١٨٩	ق	قشار	الصخور البحرية
١٩٠	ق	قلّح	توقف الريح
١٩١	ق	قرحفة	عطف خشبي يربط عود السمكة بالهيراب
١٩٢	ق	قابل	مقابلة السفينة على المرساة
١٩٣	ك	كبرت	سطح صغير بمقدمة البندار يوجد عليه المجسم الخشبي المسمى العيدار
١٩٤	ك	كتر	نوع من القوارب الصغيرة
١٩٥	ك	كمبار	نوع من الحبال
١٩٦	ك	كوتية	تسمية السفينة الكويتية
١٩٧	ك	كليتي	قطعة خشب صغيرة تستخدم أثناء التجديف
١٩٨	ك	كوبار	قطعة لسد الفتحات
١٩٩	ك	كضر	تداخل حبل بحبل آخر
٢٠٠	ك	كردة	قطعة خشب سميك
٢٠١	ك	كانه	عود صلب يدخل في خرم السكان لتوجيه الدفة
٢٠٢	ك	كشوة	جوانب السفينة من الخارج في الثلث الأخير
٢٠٣	ك	كمال	يقاس به دوران الشمس وقت الزوال
٢٠٤	ك	كاش	استمرارية قوة الريح
٢٠٥	ل	لواشك	أخشاب مستطيلة تثبت فوق الأضلع من الداخل
٢٠٦	ل	لقن	المرساة التي توضع في البحر خلف السفينة حتى لا تدور
٢٠٧	ل	لبّه	هي وجبة الفطور
٢٠٨	ل	لودي	يد الملكد (المدق)
٢٠٩	ل	لامبي	عجينة مستخرجة من المشتقات البترولية تستخدم لسد فتحات الألواح
٢١٠	ل	لطّي	ألصق
٢١١	ل	لاطي	ملتصق
٢١٢	ل	لاحق	تعني إلحاق الهيراب بالأرض
٢١٣	م	مايه	التيار البحري
٢١٤	م	مخال	الجو الممطر

https://www.facebook.com/Trathaldees

٢١٥	م	مجرور	هو خيط لاصطياد السمك
٢١٦	م	مجمّرة	هي مجسم خشبي لها أربعة خطوط خاصة برفع الشراع و إنزاله .
٢١٧	م	مهيان	سفرة الطعام
٢١٨	م	مدعاك	كرة حبال يستخرج بها الأوساخ العالقة في جسم السفينة .
٢١٩	م	مخور	هو الإبحار باتجاه الريح
٢٢٠	م	مرين	اختلاف لون البحر كثير الغبرة
٢٢١	م	مصره	قطعة صفيح توضع على فوهة الموفه باتجاه الريح تساعد على اشتعال النار .
٢٢٢	ن	نيوري	هو أعلى مقدمة السفينة يعطي صحة لمسار السفينة
٢٢٣	ن	نالية	خريطة ارشادية بحرية
٢٢٤	ن	نعش	أحد نجوم الديرة
٢٢٥	ن	نفس	موضع بمقدمة الشراع
٢٢٦	ن	نصابة	عملية رفع الدقل و تثبيته على قاعدته
٢٢٧	ن	نتّاري	سحب السفينة بواسطة القارب
٢٢٨	ن	نشاء	أعطاء الحبل أكثر مسافة عندما ترسو السفينة في الأماكن المكشوفة
٢٢٩	ن	نزوغ	رفع الشراع على الدقل
٢٣٠	هـ	هيراب	قاعدة السفينة
٢٣١	هـ	هنّام	الداعومة الأمامية للسفينة
٢٣٢	هـ	هداريس	أضلع تأتي في مضايق السفينة
٢٣٣	هـ	هب	بدأ الريح
٢٣٤	هـ	هوند	الملكد (المدق)
٢٣٥	هـ	هريا	أترك ما بيدك
٢٣٦	و	وادرة	أرضية السفينة
٢٣٧	و	وصل	عود خشب
٢٣٨	و	وشار	السفينة الحديدة
٢٣٩	و	وكر	أعلى مستوى المد
٢٤٠	و	ولد	قطعة خشب صغيرة توضع في حفرتي الوصل و الفرمال
٢٤١	ي	يردله	قطعة خشب صلب بشكل اسطواني
٢٤٢	ي	ياهوم	الإبحار بالريح المواتية من الخلف .
٢٤٣	ي	يتمندل	يتأرجح
٢٤٤	ي	ياموليه	تعني القيام بأي عمل مثل سحب المرساة من أمام السفينة
٢٤٥	ي	يخوار	خشب مستطيل غير ثابت يعلق بالحبال يستخدم للوصول للأماكن العلوية من السفينة .
٢٤٦	ي	يبوصي	تعني ضوء النار

السفينة و المعتقدات الخرافية :

قديماً كان لدى بعض الأمم كالصينيون و الإغريق و الفراعنة كانت لهم معتقدات جعلوا على مقدمة سفنهم الشراعية رسومات مخيفة و مرعبة مستوحاة من الخيال اعتقاداً منهم إنها ستطرد الأرواح الشريرة أثناء سير السفينة ، ثم جاء العرب الأوائل من بعدهم و جعلوا لمقدمة السفينة رأس حصان كتخويفاً للعدو و كدليل إنهم أصحاب خيل و أهل كر و فر ، إلا إن هذا لا يمنعهم من تقديم القرابين للمارد البحري اعتقاداً منهم إنه سيحميهم من الأرواح الشريرة و هكذا رسخت المعتقدات في عقول بعض الناس من بينهم النواخيذ و ملاك السفن هؤلاء دائماً ما تجدهم يشترون بعض الحاجيات و تقديمها قرابين للمارد البحري اعتقاداً منهم إنه آخذ من هيراب السفينة سكناً له و حامياً للسفينة من الأرواح الشريرة ، و من المعتقدات الخرافية تجد بعض النواخيذ من يستنجد بناسٍ قد هلكوا منذ أمداً بعيداً و ينادونهم بأسمائهم و هذا هو الشرك بعينة فمن هذا المنطلق مما دفع بأحد البحارة إذ قال للنوخذة بدلاً من أن تنادي على ناساً قد هلكوا نادي على هؤلاء البحارة أمامك و قل يا فلان و يا فلان تعطيهم أكثر همّة و نشاط و هذه الواقعة حدثت فعلاً إلا إنني لن أفصح عن اسم النوخذة والبحار محتفظاً بذلك .

و من المعتقدات والخرافات أيضاً هو أن يراق دم الماعز على قاعدة السفينة و الهيراب قبل أن يشرع في بنائها اعتقاداً من إن دم الماعز سيدفع عنهم الأشرار و هذا الذي كان يحصل في جنوب اليمن ، و هناك اعتقاداً مماثلاً عند الكويتيين و هو عندما يأتوا بالهيراب إلى المكان الذي ستبنى عليه السفينة عندئذ تفرض الحراسة على الهيراب خوفاً من أن تخطو فوق الهيراب أحد النساء الحوامل اعتقاداً إن خطوها مصدر شؤم و نحس على السفينة و على مالكها و اعتقاداً أيضاً عند المرأة إن خطوها على الهيراب سيجعلها تنجب ولداً و كذلك من المعتقدات عند النواخيذ هو من يندر بندر إلى مجسمات خشبية و طينية داخل مباني شبه مهجورة اعتقاداً إنها أضرحة لأولياء و صالحين تقدم إليهم النذور سواء كانت هذه النذور مالية أو عينية حيث ترمى في البحر من على السفينة بمحاذاة تلك الأضرحة اعتقاداً منهم إنها أي النذور ستصل إليهم ، و هناك بعض المجتمعات اعتقاداً منهم بهؤلاء مما جعلهم يطلقون أسماء هؤلاء الأولياء على بعض المناطق و منها تسمية جبل بالقرب من قرية الفتك على الساحل الشرقي لمحافظة المهرة سميت باسم أحمد الجوهري باعوين الذي له مشهد في مدينة الشحر .. و الذي قال فيه الملاح باطايع

https://www.facebook.com/Trathaldees

في منظومته :

الفـتك يفـتك و الجوهــري سـدك
ذا رأس فــرتك بعده الطريق الوطية

بعدها نأتي إلى ساحل شرمة هناك يوجد مبنى بداخله مجسم خشبي أطلق عليه اسم عمر المحضارالذي قال فيه الملاح باطايع في منظومته :

للشـيخ محــضار يظهر كرامات إظهار
بلــيل و نـــهار ما في الـعقيدة خفية

و هناك مناطق و مدن سميّت بأسماء يقال عنهم أولياء أو صالحين منها :

المكلا : تسمى بندر يعقوب
بروم : تسمى بندر مزاحم
عدن : تسمى بندر العيدروس
المخا : تسمى بندر الشاذلي
بربرة : تسمى بندر الشيخ اسحاق حيث توجد قبة على تل رملي عند مدخل ميناء بربرة .

الإعاقة أثناء الإبحار و كيفية معالجتها :

و نقصد بالإعاقة ـ و هي نادراً ما تحصل إثناء الإبحار ـ فالبعض منها يأتي فجأة و البعض الآخر يأتي من خلال إرسال إشارات توحي إن هناك شي سيحدث ، ففي هذه الحالة تبدأ الاستعدادات بسرعة متناهية من قبل طاقم السفينة الذي يتحرك هنا و هناك ، و في حالة استنفار قصوى لتفادي شي أو بعض الشي من المجهول القادم و ما يسببه من أضرار و خسائر ، و من علامات قدوم المجهول مايلي :

١. تلبد الغيوم و عدم الرؤيا الواضحة .
٢. انتشار الغبار و الأتربة .
٣. الرعد و البرق و الصواعق .
٤. هطول الأمطار الغزيرة .
٥. قوة شدة الريح .
٦. اضطراب البحر و ارتفاع الموج .

https://www.facebook.com/Trathaldees

ففي هذه الحالة تحسباً من غرق السفينة يتم رمي بعض الحمول في البحر و إنزال الشراع و استبداله بالشراع المسمى الجيم و هو أصغر الأشرعة ، هذا من ناحية و من ناحية أخرى متى ما تعرض عود الدقل أو عود الفرمال للكسر إحداهما أو كلاهما ، و يكون استبدالهما بعود الدقل القلمي .

أما الإعاقة التي تأتي فجأة هي سقوط السكان في البحر و لا يشعر به أحد و معالجته بأحد الحالات التالية :

١. يوضع مكان السكان سرير يسمى (هندول) و يثبت بالحبال التي تؤدي إلى عجلة القيادة .
٢. أو يوضع سلم خشبي تثبت فيه قطع خشبية ثم الحبال المؤدية إلى عجلة القيادة .
٣. أو توضع عدة قطع خشبية تثبت على مقدمة عود الفرمال القلمي و توضع عليه سلسلة أو مرساة صغيرة و إنزالها إلى البحر ، ثم تثبت على مؤخرة عود الفرمال القلمي الحبال التي تؤدي إلى عجلة القيادة . و هذه المعالجات عبارة عن إسعافات أولية تؤدي إلى بر الأمان ،

أما في حالة خروج أحد القواري من مكانها فمعالجتها تكون بوضع حبل متين يندرج من أسفل الهيراب إلى الأعلى ، و يشد الحبل بعود يلف عليه مرات و مرات و يسمى (المقلبي) .

المرض و الوفاة أثناء الإبحار :

هنا نعطي صورة متكاملة عن كيفية التعامل مع هاتين الحاليتين و كيفية معالجتها ، ففي كلتا الحالتين المسئول الأول و الأخير عليهما هو النوخذة ، و هنا يكون النوخذة قد استعد لمثل هذه الحالات من إسعافات أولية كمسكنات و ضماد و العسل و الأعشاب الطبية و أدوات الكي ، إضافة إلى الكفن و متعلقاته .. كل هذا الاستعدادات يتم التعامل بها في كلتي الحالتين نظراً لرحلة السفينة لسفر طويل كالمحيط الهندي و شرق إفريقيا و البحر الأحمر علماً إن بعض السفن تمخر في هذه المياه البحرية أكثر من عشرة أيام متوالية إذا ما صادفت إعاقة أثناء الإبحار كرياح شديدة و أمطار و عواصف أو كسر الدقل أو عود الفرمال أو توقف الريح إضافة إلى التيار ففي هذه الحالة يعيش طاقم السفينة بين سماء و ماء لا يرون براً و لا طيراً إذ يعتبر الطير من علامات قرب البر ، و طالما عدم وجود البر أو مشاهدته عن بعد و هنا تكون قد حصلت الوفاة فتكون المعالجة بأحد الحالات التالية :

١. طهارة الميت بورق السدر (الغسوس) ثم غسله ثم تكفينة ثم الصلاة عليه ، و

https://www.facebook.com/Trathaldees

من ثم إنزاله إلى البحر فوق هندول (سرير) يبقى طافاً على سطح البحر إلى حيث ما يشاء الله ، أما أن يقذفه البحر إلى الساحل أو تتقاذفه الأمواج و يسقط من على السرير فتأكله الحيتان .

٢. أو بعد تطهيره و غسله و تكفينه و الصلاة عليه تثبت على الميت قطعة حديد أو مرهاة أو مرساة صغير تمكنه من الغوص إلى عمق البحر و من ثم تأكله الحيتان .

٣. أما إذا كانت الوفاة حصلت بالقرب من البر فتقام عليه الصلاة ، فيتم إنزاله على القارب إلى الساحل فيحفر له قبراً فيدفن فيه .

أما بالنسبة للمريض فتعطى له الأدوية العشبية أو الكيميائية و المسكنات و الله الشافي وعند وصول السفينة إلى الميناء القاصدة إليه هنا النوخذة يتعرض للمسائلة من قبل ضابط الميناء عن كيفية وقوع الوفاة كون اسم المتوفى مدون في كشف المنافيس [١] .

إضراب البحارة على السفينة :

لم يكن في يوم من الأيام يوجد في صفوف البحارة من ينتمي لحزب أو نقابة ، و لم تكن في ذهنهم هذه الأشياء و لا يعرفونها في حياتهم إطلاقاً ، و إذا كان هناك إضراب من قبل البحارة فهو يأتي عفوياً و الأسباب التي تدفع البحارة إلى الإضراب هو عدم الاستجابة لمطالبهم و رفضها دائماً من قبل النوخذة ، و مطالب البحارة تكمن في الآتي:

١. طلب قدمة مالية إضافية ليتسنى لهم من شراء بعض حاجياتهم لأسرهم لكون هذه الحاجيات غير متوفرة في بلدهم .

٢. هناك أكثر البحارة من يمتهن البيع و الشراء و لا يجد الفرصة المناسبة لتسويق ما كان معه و شراء ما كان ينوي شراؤه بسبب عدم وجود فرصة من جراء الشحن و التفريغ و من ثم يأتي السفر فجأة .

٣. عند عبور السفينة على البلاد التي ينتمي إليها البحارة و رفض النوخذة الدخول إليها مما يترك في نفوس البحارة حسرة من زيارة أولادهم .

٤. كل هذه العوامل تؤدي البحارة إلى الإضراب و يتحينوا الفرصة المناسبة ، و عندما ينفذ الإضراب تجد النوخذة يزمجر بأعلى صوته ، و يتوعد البحارة بمحاكمتهم عند وصوله لأحد الموانئ إلا إن البحارة يظلون متمسكين بما هم عليه و في النهاية يتوصلوا إلى قناعة إن مطالبهم لا يستجاب لها من قبل النوخذة فمن هنا يأتي الإضراب و يشمل

١ المنافيس : هي أحد وثائق السفينة التي تشمل أسماء أفراد الطاقم و البضاعة .

الأعمال التالية :

(١) الشحن و التفريغ

(٢) عدم رفع المرساة من البحر

(٣) و كذلك الانتقال بالسفينة من مكان إلى آخر بما في ذلك اضطرار من دخول المجحب للصيانة عليها في الوقت الذي يكون فيه المد في أعلى مستواه .

(٤) يشمل الإضراب حتى و إن كانت السفينة مبحرة و مطلوب استبدال الشراع بآخر .

كل هذه الأعمال حساسة مما يجعل النوخذة في النهاية يستسلم و يذعن لطلبات البحارة .

كيفية التعامل مع البحارة عند نزولهم إلى البر :

لكل ميناء نظام من خلاله يتم التعامل مع البحارة أثناء نزولهم من على السفينة إلى البر و كذلك طلوعهم إلى السفينة ، و هنا نعطي وصف يشمل كل الموانئ التي تتواجد فيها السفينة ، و كيفية ذلك التعامل ، إنه يأتي من خلال رفع كشف بأسماء البحارة إلى سلطة الميناء مرفقة بشهادة من قبل مفتش صحة الميناء يشير فيها خلو طاقم السفينة من الأمراض . أما إذا هناك أمراض يحجر على طاقم السفينة و يمنعونهم من النزول إلى البر و يستثنى من ذلك المنع النوخذة ، أما في حالة السماح لطاقم السفينة بالنزول يعطى للنوخذة مجموعة كروت رسمية عليها شعار الميناء و عددها بعدد طاقم السفينة يقوم النوخذة بتوزيعها على الطاقم ، و من خلال تلك الكروت يتم الدخول و الخروج من و إلى الميناء ، و يعتبر الكرت كهوية لحامله في حالة تعرضة من قبل السلطة الأمنية أثناء تجواله في المدينة . هذا و قبل أن تغادر السفينة الميناء يتم سحب الكروت من البحارة و إعادتها إلى السلطة بواسطة النوخذة .

و هناك مثال آخر في بعض الموانيء بعد إتمام كافة الإجراءات يسمح للبحارة بالنزول بعد إن أعطي للنوخذة قطع معدنية بعدد البحارة يقوم النوخذة بتوزيعها على البحارة ، و بهذه القطع المعدنية يستطيع البحار من النزول و الطلوع في أي وقت يشاء و إبرازها عندما يطلب منه ذلك .

أما الموانيء الساحلية فتجد البحار ينزل إلى البر من واقع كشف يحمل أسماء البحارة يرفع إلى مسئول ذلك الميناء .

https://www.facebook.com/Trathaldees

علامات قرب البر :

قبل أن نعطي للقاري تعريفاً بعلامات قرب البر نعرج أولاً على بداية انطلاق السفينة من مياهنا الإقليمية و التوجه إلى ميناء البصرة مروراً بمواني دول الخليج لتفريغ حمولتها المتعددة الأصناف كالتبك و الجلود و الليم المجفف و النورة و الصيفة ، هذا و عند وصول السفينة إلى ميناء البصرة يتم تجهيزها تجهيزاً كاملاً لاستقبال شحنة التمور و التوجه بها إلى الهند أو شرق إفريقيا أو اليمن و الرحلة في هذه المياه طويلة جداً تستغرق عدة شهور و قبل نتوخ [1] السفينة لا بد من التحري لمعرفة علامات قرب البر سواء كان التحري ليلاً أو نهاراً ، إذا كان ليلاً يستخدم ما يسمى البلد يقاس به عمق البحر و متى كان التحري نهاراً تعرف علامات قرب البر بالعين المجردة ففي حالة عدم ظهور أي علامة يسدي الربان أو النوخذة توجيهاته لأحد البحارة المتخصصين لطلوع الدقل إذا كان سيشاهد شيئاً من علامات البر كالجبال و المنائر أو الأشجار ، و من علامات قرب البر نعطي تعريفاً بهذا الوصف :

١. مشاهدة الثعابين البرية و البحرية طافية على سطح البحر ـ خاصة في مياه عمان و بالذات بمحاذاة جزيرة مدركة .

٢. مشاهدة طيور الضفيك و الكربيك تحوم في جوالسماء مما يدل على وجود أسماك صغيرة كونها لا تعيش في الأعماق .

٣. مشاهدة شجرة القرمط و القلحف طافية على سطح البحر .

٤. ظهور العقود المائية والدوامات سواء كان التيار هندي أو شامي ، و هذا مما يدل على تقارب الجبال البارزة في البحر و تقارب الجزر الكبيرة .

أما في حال قدوم السفينة و دخولها ميناء القرن [2] أو الحامي أو المكلا أو عدن بالذات تقرع طبول الفرح و تسمع الأصوات الشجية تصدح من أفواه البحارة و لسان حالهم يقول :

الحمد لله عا السلامة يوم جينا سالمين

ثم يقام الرقص على لعبة (الكاسر) والذي يتكون من عدة إيقاعات مختلفة الأحجام تصدر منها أصوات مختلفة في آن واحد يتخللها الصفق بالأيدي و الرزح بالأرجل .. و الكل في حالة نشوى لا توصف .

١ نتوج : قدوم السفينة
٢ القرن : الميناء الرئيس لمدينة الديس الشرقية

الترحيب بالعودة :

هناك عودتان إلى أرض الوطن في العام الواحد و خاصة للقادمين من شرق إفريقيا ، و التسمية لهذه العودة هو (الموسم الديماني) و أكثر استحباباً للعودة تكون في الموسم الذي يبدأ قبل غروب نجم الثريا في العشر الأولى من شهر مايو بعدها يغلق البحر في وجه السفن الشراعية بسبب شدة الريح العاتية و ارتفاع الموج من ٤ ـ ٦ أمتار ، إلا إن بعض الربابنة و نواخيذ السفن الشراعية ممن يدخله الغرور و يجازف بالسفينة التي يعتليها واهماً من إنه سوف يجتاز هذا البحر و يعود إلى أرض الوطن سالماً ، و لكن تأتي الرياح بما لا تشتهي السفن فتحصل له الكارثة كالتي حصلت في فبراير عام ١٩٥٨م و راح ضحيتها العشرات من أبناء الديس الشرقية و عشرات من أبناء المقد و الحامي و لا تزال هذه الواقعة عالقة في أذهان الناس و سوف تتناقلها الأجيال و تسمى هذه الحادثة بحادثة عبد الكوري قرب جزيرة سقطرى ، أما بالنسبة للعودة الثانية المسماة بـ (الموسم) تبدأ في أوائل شهر نوفمبر من نفس العام و بمناسبة العودة إلى أرض الوطن تقام الطقوس ليلاً من قبل النساء حيث تقرع الطبول في فناء أحد البيوت و تسمى هذه الطقوس (التجلوب) كترحيب بالقادم يرددن خلالها الأهازيج و يتبادلين الشعر ، و من أشعارهن هذه الأبيات :

يا قريب الفرج يا قريب فرّج على من ضاق حاله
يا قريب الفرج يا قريب كل مساهن رجاله
جلبوا و احترو او ادعوا لهم بالسهالة

https://www.facebook.com/Frathaldees

و أبناء الديس الشرقية هم أكثر اغتراباً في كل من المدن التالية : الجزيرة الخضراء قرب زنجبار و فيها آل بن سبيتي ، لامو و زنجبار فيها آل قرنح ، تنجانيقا فيها آل الكسادي ، دار السلام ، مالينديي ، ممباسا فيها السادة آل المقدي و آل الحداد وآل بامسعود وآل باخوار وآل باوزير نيروبي فيها آل باصعلة وآل الدويلة وآلالعبيدة ، وأوغندا فيها آل الحوثري .. و معظم هؤلاء من يعمل في مجال التجارة و لا يزال بعضهم يمارس هذه المهنة .

وبمناسبة العودة حينها تقدم الهدايا للصبايا و تسمى (الفواله) و هي من جوز الهند (الكزاب) و كذلك فاكهة البرتقال و السكر المربعات (المقصقص) و حلوة الفيل ، أما بالنسبة لهدايا الأقارب فهي فاكهة البرتقال و الكزاب و قليل من الهيل و القرنفل و قطع القماش المسمى (الليسو) هكذا تكون العادة التي تقام بمدينة الديس الشرقية ، أما كيفية الاستقبال والأحتفال بقدوم العائدين إلى أرض الوطن في كل من الحامي و المقدو الشحر و المكلا فيخرج بعض الناس إلى الساحل لاستقبال العائدين و هم يقرعون الطبول و يرددون الأهازيج و يطلقون الزغاريد كترحيب بالعائدين بعد إن تلقوا البشارة من أحد المبشرين الذي شاهد السفينة في عرض البحر حتى إن رمت مرساها في الميناء ، أما بالنسبة للهدية فهدية الجميع واحدة تقديم الفواله للصبايا و هدية الأقارب أيضاً أسوة بنظرائهم أبناء الديس .

أما بالنسبة لعودة البحارة من كل من الهند و البصرة بعد سفر و عناء طويل دام لعدة أشهر فهدية البصرة هي الجحال و الكواز و اليدويات و التمور المسمى (الديري) و (المبسل) أما هدية البحارة القادمين من الهند هي ما يسمى (البطانة) شبيهة بالكريم و كذلك المقارم

(الشيله) المسمى (الصُرّتي) و نوع من الأرز المطبوخ و المجفف و يسمى باللهجة المحلية (قلي حوات) ، و كذلك القماش المسمى الشكن و كذلك الحلوى السوداء المسماة حلاوة الفيل .

أسباب تعرض السفن للحوادث :

أسباب تعرض السفن للحوادث أثناء الإبحار هي كثيرة منها :

١ . الإبحار في الأوقات التي يضطرب فيها الريح المسماة (الأحيمر) الذي من خلاله يضطرب البحر وترتفع فيه الأمواج و لا تستطيع السفن الشراعية الإبحار إلا إن بعض النواخيذ ممن يدخله الغرور و يتظاهر أمام نظرائه إنه قادر على الإبحار بالسفينة و لدية الإمكانية و الحنكة و كيفية التصرف بالسفينه غير إن آماله و ظنونه تخيب و يقع في مصيدة الريح و الأمواج و هذا كالذي حدث في حادثة عبد الكوري و راح ضحيتها العشرات

و العشرات و نجا من أبناء الديس صالح محسن السباعي (بانبش)

و عبد الله ناصر الناخبي و عوض البخيت الملقب (خُبرة)

٢. عند اشتداد رياح الكوس و السهيلي (الصبا) التي تضرب أحياناً بقوة مما يؤدي إلى اضطراب البحر و ارتفاع الأمواج من ٥ ـ ٦ أمتار حينها يغشى السفينة الماء من كل مكان فتغرق بمن فيها .

٣. عندما تهب عاصفة مصحوبة بالرعد و الصواعق و الأمطار الغزيرة مصحوبة بالثلوج إضافة إلى عدم اتضاح الرؤيا و هذا بدوره يؤدي إلى عدم السيطرة على السفينة و قد يعرضها إلى الإرتطام بالصخور أو الجبال المطلة على البحر أو الجنوح إلى البر و إرتطامها بالأرض و تتحطم عليه .

٤. عدم استمرارية الصيانة مما يسبب إلي تفكك الألواح و خلو حشوها من الفتائل القطنية و ظهور فجوة في الجدار الغاطس و التي من خلالها يدخل الماء و لا يستطيع البحارة سحبه إلى خارج السفينة مما يؤدي إلى غرقها .

٥. عندما تكون السفينة مبحرة ليلاً و عدم إضاءة الإنارة على الفوانيس مما يجعلها عرضة و هدفاً مباشراً للمراكب المبحرة في نفس الإتجاه أو الإتجاه المعاكس .

٦. سادساً عند إغفال قابض سير الدفة أثناء الإبحار بسبب خروجه من مجراه مما يؤدي إلى جنوح السفينة .

٧. عند تحميل السفينة فوق طاقتها الطنيّة يؤدي إلى غرقها عندما تشتد الريح و ترتفع الأمواج .

https://www.facebook.com/Trathaldees

أسماء السفن التي تعرضت لبعض الحوادث :

- **السفينة الداؤود** : النوخذة سعيد عمر حوري أغرقت في مياه الخليج و هي قادمة من البصرة في طريقها إلى عدن محملة بأصناف التمور ، و مات غرقاً كلاً من النوخذة سعيد عمر حوري و سعيد سالم حوري و فرج أحمد باصميته و خميس مبروك مسجدي الملقب بوشوك من الديس و جوهر باعباد من الحامي .

- **السفينة الرياض** : النوخذة جمعان مباراكي من قصيعر صدمه مركب في مياه البحر الأحمر بمحاذاة جزيرة زقر و هي قادمة من الحديدة في طريقها إلى عدن و مات غرقاً كل طاقمها من بينهم إثنان من أبناء الديس هما عبود سالم الكثيري الملقب (عبود مشقره) و كذلك عمر سالم التبالي .
- **السفينة السعيد** : النوخذة عبد الله عبد الرحيم عمر حوري قادمة من عدن في طريقها إلى المكلا مما صدمها مركب بمحاذاة منطقة شقرة على بعد ٣٠ ميل من عدن و نجا كل طاقم السفينة بأعجوبة .
- **السفينة فتح الخير** : النوخذة عمر صالح ضيف البكري صدمهم مركب في المياه المحاذية لبئر علي و هي في طريقها إلى المكلا و أصيب فيها من الركاب محسن علي الوحيري و عوض سالم بامسعود .
- **السفينة أمانة الرحمن** : النوخذة أحمد محفوظ سليمان صدمها مركب في مياه الخليج و نجا طاقمها و أدي بها إلى ساحل الكويت .
- **السفينة فلك السعادة** : النوخذة عبد الرحيم عمر حوري أدخلت فيها المياه و هي قادمة من كاليكوت بالهند إلى عدن مما أدى بها إلى ساحل جوادر بإيران حفاظاً على الأرواح .
- **السفينة السهالة الملقبة (كلبة عشار)** : النوخذة عمر سعيد المقدي أدخلت فيها المياه و هي في مياه الخليج ما بين الكويت و البحرين مما أدى بها إلى ساحل الكويت حفاظاً على الأرواح .
- **السفينة فلسطين** : النوخذة عبيد مبارك الحريبية جنحت في ساحل سقطرى بسبب ضربة رياح الأحيمر .
- **السفينة الكوثر** : النوخذة عوض أحمد المنصوري جنحت في ساحل سقطرى بسبب ضربة رياح الأحيمر .
- **السفينة زمزم** : النوخذة عمر ضيف البكري جنحت على ساحل مقاطين قادمة من عدن في طريقها إلى المكلا ، و السبب هو إغفال قابض سير الدفة و خروجه من مجراه .

https://www.facebook.com/Trathaldees

- **السفينة المسعود** : النوخذة خميس بن الكديش جنحت على الشعاب المرجانية المسماة (شعب السكوتي) قادمة من عدن في طريقها إلى جيبوتي و السبب هو إغفال قابض سير الدفة و خروجه من مجراه . و مالكها الخواجه إنطوني ألبس .
- **السفينة فتح السلام** : النوخذة سالمين محفوظ المضي جنحت السفينة من مرساها بسبب الرياح العاتية مما إدى بها إلى ساحل منطقة درفات بالقرب من سيحوت بمحافظة المهرة . و هذه السفينة من أملاك سالمين محفوظ المضي .
- **السفينة الإقبال** : النوخذة عبيد مبارك الحريبية جنحت إلى ساحل حورة بمحافظة شبوة و السبب هو إغفال قابض سير الدفة و خروجه من مجراه ، و هي في طرقها من المكلا إلى عدن .
- **السفينة المتسهل** : التابعة للنقل البحري بعدن ، النوخذة عوض أحمد المنصوري أغرقت بسبب ضربة الأحيمر و هي راسية في ميناء المخا و ليس هناك وسائل لانتشالها و رفعها على سطح البحر .
- **السفينة قاصد كريم** : النوخذة محمد عمر ياسين أغرقت بسبب ضربة الأحيمر و هي راسية في ميناء المخا .
- **السفينة سهالة الباري** : النوخذة خميس نصيب أحمد أدخلت فيها المياه بسبب فجوة في جدار السفينة و هي بمحاذاة ساحل شقرة على بعد ٤٠ ميل من عدن و هي قادمة من عدن في طريقها إلى جزيرة سقطرى ، و قد نجاة طاقمها بالكامل .
- **السفينة غاندي** : النوخذة أحمد عقيل المقدي أدخلت فيها المياه بسبب تفكك الألواح و هي قادمة من ظفار في طريقها إلى عدن مما أدى بها على الساحل ما بين الريدة و قصيعر .
- **السفينة الشرف** : النوخذة جمعان سالمين اليزيدي وادخلت فيها المياه و هي في طريقها من عدن إلى المكلا مما أدى بها على ساحل مقاطين حفاظاً على الأرواح .

https://www.facebook.com/Trathaldees

الفصل الثالث

التيارات و الطوفانات و الرياح

التيارات البحرية و تسميتها :

التيارات البحرية كما نسميها نحن البحارة الحضارم (المايه الهندي) و (المايه الشامي) ، و لكل من هذين التيارين دور كبير في سرعة السفينة أو عرقلة سيرها و خاصة في الممرات الضيّقة التي يكون فيها التيار أكثر جرياناً شبيهاً بجريان السيل تتخلله الدوامات و التي تشكل خطورة على سير السفينة أثناء عبورها و خاصة في الأيام التي يرتفع فيها المد إلى أعلى مستواه ، و هنا نعطي تعريف للمايه الهندي و المايه الشامي .

المايه الهندي : يبدأ تيار المايه الهندي من جنوب و غرب إفريقيا مروراً بشرق إفريقيا و البحر الأحمر وصولاً إلى المحيط الهندي و انتهاءً بالخلجان المجاورة كخليج البنغال و غيرها .

المايه الشامي : يبدأ تيار المايه الشامي من خليج البنغال و غيره مروراً بالمحيط الهندي وصولاً إلى البحر الأحمر و شرق إفريقيا و انتهاءً بغرب و جنوب إفريقيا، و أصعب ما يكون السير في هذه المياه هي مياه البحر الأحمر بسبب كثرة الصخور و الشعاب المرجانية و الجزر المترامية هنا و هناك التي يتراوح عددها بالمئات ، و أكثرها تقع في المياه الإقليمية لدولة اريتريا و تبدأ من جزيرة دهلك و تنتهي بجزيرتي فاطمة و حالب المحاذيتان لميناء عصب الذي يبعد عن باب المنذب بعشرات الأميال ، و معظم الجزر في البحر الأحمر لا يوجد عليها فنارات ترشد السفن العابرة لتجنبها الأخطار ، و لخطورة البحر الأحمر كما وصفه المعلم الملاح عيسى عبد الوهاب القطامي في كتابه (دليل المحتار في علم البحار) بهذه الأبيات :

من لم يبات سهير العين منتظرِ ... يفارق النوم من شمسان[1] إلى البابِ
لا يركب البحر أرى في ركبه خطرِ ... جزر السوابع[2] تشابه روس أنيابِ
كالطير لا يستطيع إن حلّ في شرَكٍ ... ما بين سبع و ثعبان و أذيابِ

هكذا يصف العالم الملاح القطامي خطورة البحر الأحمر التي أشارت إليها الأبيات الشعرية لما فيها من اتخاذ الحيطة والحذر لكل سالك هذه المياه بسبب خطورتها إضافة إلى اشتداد الريح الأزيب الذي يهب في فصل الشتاء و الربيع و الذي لا يستكين

١ شمسان : جبل مطل على مدينة عدن
٢ السوابع : هي مجموعة جزر الأخوات السبع

ليلاً و نهاراً أحيانا و لعدة أيام متواصلة ولقوة شدة الريح يخرج منه صفير كصفير الشبّابة ، و من خطورة البحر الأحمر ايضاً هو ارتفاع الموج من أربعة إلى ستة أمتار ، و كذلك قوة سرعة المد ، و كل هذه الأخطار سببها هو تقارب الضفتين العربي و الإفريقي و هذه العوامل التي تؤدي على عرقلة سير السفينة الشراعية ، و تكون مضطرة إلى أن تركن إلى أحد المراسي لتلقى مراسيها هناك حتى يسكن الريح ثم تواصل سيرها ، إلا إن سيرها محفوف بالمخاطر كما نعرفها نحن و كما أشار إليها بن قطامي في أبياته الشعرية ، و كذلك من خطورة البحر الأحمر هو كثرة سمك القرش المفترس الذي نشاهده بأم أعيننا بين فترة و أخرى يطفو على سطح البحر مكشراً عن أنيابه لانتظار الفريسة لينقض عليها ، كما سبق لطاقم السفينة الرياض التي أغرقت بالقرب من جزيرة الزُقر القريبة من جزيرة حنيش و لم ينجو من الطاقم أحد و كان من بينهم اثنان من أبناء الديس الشرقية و هم عبود سالم الكثيري و عمر سالم التبالي ، و أيضا من خطورة البحر الأحمر هو أن من يسقط في مياهه يعتبر في عداد الموتى و لا يستطيع أحد إنقاذه لعدم وجود وسائل النجاة و إن وجدت فلا يمكن إنقاده بسبب قوة المد و شدة الريح و ارتفاع الموج حتى و إن دارت السفينة شراعها للإلحاق بالضحية و الإمساك بها و هذا من المستحيل أن تدار السفينة شراعها تحسباً من انقلابها أثناء دورتها ، و هناك من قد سقط في هذه المياه من أبناء الديس الشرقية و هم عبيد سالم مفلح و محمد عمر بن شملان و محمد جابر الحوثري و سعيد سالم بسيس و لا أحد استطاع إنقاذهم و ماتوا غرقاً في هذه المياه ، أما إذا كان الريح ساكن والموج هادئ و المد مستقر ففي هذه الحالة يتم إنزال القارب من على ظهر السفينة الأم و يتم الإنقاذ .

الطوفانات و تسمياتها :

https://www.facebook.com/Trathaldees

١. **طوفان الدامانى** : يضرب في أرض الهند في ٣٠ النيروز[1] .
٢. **الأحيمر** : يضرب في أرض الأحقاف من نواحي جزيرة مدركة بسلطنة عمان إلى الشحر ، و قد يمتد في بعض السنين إلى عدن و يضرب في ٣٤٠ النيروز و قد يتأخر أحياناً و قد يتقدم أحياناً أخرى و يأتي من جهة مطلع نجم العقرب .
٣. **طوفان الأرض** : يضرب في بحر هرمز و خليج عمان في ٤٠ النيروز .
٤. **طوفان البنات** (**بنات نعش**) : و هو معروف بريح الشتاء يأتي من مغيب النعش ، و هو يضرب من مصيرة في عمان إلى قرب عدن ، و قد يعم أحياناً جميع بر العرب

١ النيروز : هو سنة شمسية تقسم إلى ١٢ برج و تساوي ٣٦٥ يوم ٣٦٦ يوم

، و هو من ٤٠ ـ ٧٠ النيروز .

٥. **الطوفان التسعين** : يضرب في أرض الهند في البر و البحر و قد يتقدم في بعض السنين كما يضرب أحياناً أرض الأحقاف ، و يأتي من جهة البر، و تسميه المهرة (الشلي) ويضرب في بحر تحت الريح شرق القارة الهندية ، و هو أقوى الطوفانات عموماً .

و من علامات الطوفانات كثرة غبرة البحر و البر و الغيوم الكثيفة ، و حرارة الماء و ظهور سرطان البحر و تغيير اتجاه الرياح [1] .

الرياح الموسمية خلال فصول السنة كما نسميها :

تنقسم الفصول إلى ١٢ برجاً على حسب فصولها و تسميتها و عدد أيامها يساوي عدد أيام السنة (٣٦٥ يوم) و يزيد فيها يوماً واحد لكل أربع سنوات وتسمى سنة كبيسة و تقسم الفصول إلى البروج التالية :

م	الفصل	البروج	عدد الأيام	الرياح التي تهب فيه
١	الصيف	الحمل	٣١	البري ، الأزيب ، الردود البحري
		الثور	٣١	
		الجوزاء	٣٢	
٢	الخريف	السرطان	٣١	العولي ، الشمال (الكوس) ، السهيلي (الصبا)
		الأسد	٣١	
		السنبلة	٣١	
٣	الشتاء	الميزان	٣٠	البري ، الشتاء (النعشي) ، الأزيب ، الردود البحري
		العقرب	٣٠	
		القوس	٢٩	
٤	الربيع	الجدي	٢٩	البري ، الشتاء ، الأزيب ، الردود البحري
		الدلو	٣٠	
		الحوت	٣٠	

و أشد هذه الرياح هي الكوس و الأزيب و السهيلي ، و أحب أن أشير إلى أن كل من برج العقرب و الجوزاء يدخلان في التسميات التي شملتها نجوم الديرة (البوصلة)

[1] المصدر : تاريخ اليمن البحري حسن شهاب ص ٣١٠ ـ ٣١١

الباب الرابع

تشغيل السفينة وصيانتها و الشحن والتفريغ و النواخيذ

الفصل الأول : تشغيل و تجحيب السفينة

كيفية تشغيل السفينة الشراعية و توقيفها

كيفية تجحيب السفينة و إنزالها إلى البحر

كيفية صيانة السفينة الخشبية

الفصل الثاني : الشحن و التفريغ

كيفية الشحن و التفريغ

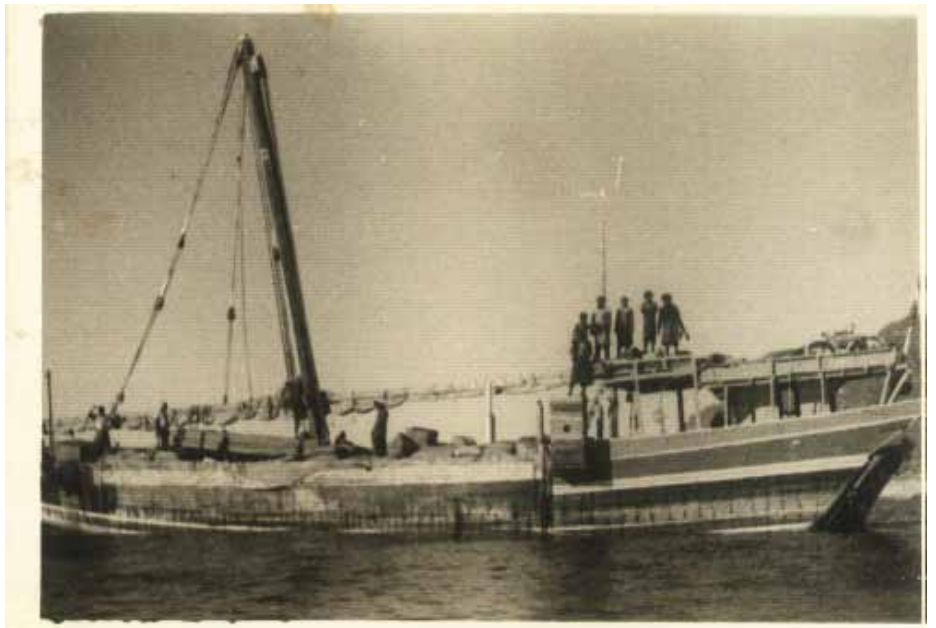
التلبيس و توابعه

ميناء عدن و حركته التجارية

سباق القوارب

بداية إدخال المحركات على السفن الشراعية

https://www.facebook.com/Trathaldees





الباب الرابع

تشغيل السفينة وصيانتها و الشحن والتفريغ و النواخيذ

الفصل الأول

تشغيل و تجحيب السفينة

كيفية تشغيل السفينة الشراعية و توقيفها :

قبل أن نبين كيفية تشغيل السفينة الشراعية و توقيفها إنه لا توجد خطة زمنية تشغيلية يتم من خلالها تحديد رحلات السفينة و كم قيمة ريعها خلال موسم التشغيل ، و لا هناك ميزانية تقديرية للسفينة و لا هناك فترة زمنية للصيانة ، إنما يبدأ التشغيل عشوائياً و ينتهي كذلك . و أساس تشغيل السفينة هو التوكل على الله ، و بداية التشغيل يكون في النصف الأول من شهر سبتمبر و ينتهي في النصف الأول من شهر مايو من العام الذي يليه ، و أسباب توقف السفينة في هذه الأوقات هي الرياح الموسمية و اشتدادها في موسم الخريف و اضطراب البحر ، ففي هذه الحالة إما أن يلجأ النوخذة إلى إدخال السفينة إلى المجحب أو بقائها في المرسى ففي كلتا الحالتان يتم إنزال كافة معدات السفينة من على ظهرها إلى الساحل و يرتّب على كل المعدات حارس يتم تعيينه من قبل النوخذة أما إذا كان المراد بقاء السفينة في المرسى يسمى بقائها بـ (التشطين) توضع لها مرساتان و تسمى (شواربيه) لمواجهة الريح المسمى السهيلي (الصبأ) أو الريح المسمى الشمال (الكوس) و تظل السفينة هكذا حتى يأتي بداية موسم التشغيل فيتم إدخال السفينة المجحب للصيانة الشاملة لها ، و أكثر السفن تأخذ لها مجحب في كلاً من ساحل المعلا عدن أو ساحل المكلا .

https://www.facebook.com/Trathaldees

كيفية تجحيب السفينة و إنزالها إلى البحر :

و هنا نعطي صورة عن كيفية تجحيب أو إنزال بعضالسفن متوسطة الحمولة في ساحل القرن الميناء الرئيسي لمدينة الديس الشرقية ، حيث ينادي المنادي في السوق

ممثلاً ذلك النداء المرحوم بإذن الله تعالى عوض سالم الحمر حيث يوجه دعوة لأبناء الديس للمشاركة في إدخال أو إخراج السفينة الفلانية من أو إلى المجحب و هنا تجد الناس يخرجون جماعات و أفراداً مشياً على الأقدام عبر الطرق القديم المؤدي إلى ساحل القرن الذي يبعد حوالي ٨ كم من المدينة .

بعد أن أخذ المشاركون قسطاً من الراحة يبدأ العمل تحت إشراف أحد العارفين الذين لهم خبرة و تكون كلمته هي المسموعة للجميع و بدون نقاش ،و سنبين هنا كيفية سحب السفينة من اليابسة إلى البحر ، و يبدأ العمل على النحو التالي :

تغرس مرساتان و إغراقها في الأرض بنسبة ٦٠ ٪ و ذلك لتمكينها جيداً في الأرض حتى لا تتأثر أثناء سحب السفينة ، ثم توضع على المرساة المجسمات الخشبية ذات الأربعة الأخدود ، و من ثم توضع الحبال ذات سمك من ثلاث إلى أربع بوصات و تواصلها مع المجسمات الأخرى على ظهر السفينة و تحمل نفس المواصفات .

توضع على الأرض أعواد خشبية في طريق السفينة إلى البحر و تتطلى الأعواد بمادة الشحم حتى يعطي سهولة للسفينة أثناء سحبها و كلما تقدمت السفينة في السحب تؤخذ هذه الأعواد واحداً واحدا من المؤخرة إلى المقدمة و هكذا دواليك .

توضع على جوانب السفينة طيات الحبال بشكل إطارات و هي بمثابة درع واقي في حالة تعرض السفينة للسقوط أثناء السحب .

توضع أكياس مملوءة بالرمل و على جانب طريق السفينة الى البحر و كلما تحركت السفينة قدماً تؤخذ الأكياس من المؤخرة إلى المقدمة حفاظاً على السفينة من الانزلاق وهكذا حتى وصول السفينة إلى المكان المخطط لها .

يتم توزيع المشاركين من قبل المشرف على جانبي السفينة بانتظار للإشارة يبدأ العمل و عندما تعطى الإشارة يبدأ العمل بسحب السفينة بالحبال ، و عندها تصدع أصوات المشاركين بالأهازيج و لسان حالهم يقول : (إلي يا مسهل .. يا مسهل) و كذلك يرددون : (يا الله على باب الكريم .. يا الله على بابك) و هكذا على هذا الحال حتى وصول السفينة إلى البحر ، ثم يتم تجليس السفينة على أعواد تسمى (الفساسي) و من ثم توضع على أسفل جانبي السفينة البراميل الفارغة لكي ترفع السفينة إلى الأعلى عندما يأتي المد . و يتم سحب السفينة إلى العمق ثم بعد ذلك يتم التخلص من أعواد (الفساسي) و البراميل الفارغة . و هذه العملية أي إخراج السفينة من اليابسة إلى البحر تستغرق يوماً كاملاً برغم كثرة المشاركين .

https://www.facebook.com/TrathAldees



كيفية صيانة السفينة الخشبية :

في البداية يتم سحب السفينة من المرسى بواسطة الزعيمة الصغيرة التابعة للسفينة الأم عبر البحارة باستعمال ما يسمى السوايب (المجاديف) و السوايب هي أعواد توجد في مقدمتها قطع خشبية بشكل اسطوانات و تسحب السفينة إلى المكان المخصص لها في المجحب ثم يتم تجليس السفينة على أعواد خشبية سميكة تسمى (الفساسي) حتى لا تميل السفينة إلى جهة و يكون إدخال السفينة إلى المجحب في وقت يكون المد في أعلى مستواه ، تبدأ الصيانة بكشط الأوساخ العالقة في الجدار الغاطس بواسطة آله تسمى (المقاشير) [١] والمداعيك [٢] عبر البحارة ، و كذلك إذا هناك استبدال قطعة خشب في جدار السفينة بقطعة أخرى تسمى القطعة (حشوة) [٣] أو استبدال (الفتائل) أو الدبائل القطنية بأخرى و تسمى هذه الصيانة أولية . أما الصيانة الشاملة فتكون في موسم الخريف عندما تتوقف السفينة عن التشغيل ، يتم تجليس السفينة على أعواد الفساسي إضافة إلى أعواد أخرى تسمى (البُنَد) ، و في هذه الحالة يتم أخراج كل المعدات الثقيلة من السفينة إلى الساحل تحت إشراف حارس حتى يأتي يوم التجهيز في شهر سبتمبر .

١ المقاشير : حدايد طولها ٢٥ سم لمقدمته عطف شبيه الملعقة
٢ المداعيك : يتم إعدادعا من قبل البحارة و هي من الحبال الرثة
٣ الحشوة : هي قطعة خشب توضع في جدار السفينة

الفصل الثاني

الشحن و التفريغ

كيفية الشحن و التفريغ :

أولاً يتم تجهيز السفينة كاملاً بدءً من أجراء الصيانة ثم يتم فرشها بـ (الهدم) المصنوعة من الخوص أو من الهدم المسمى (المناقير) المصنوع من أعواد قصب السكر ثم توضع القطع الخشبية المسماة (الدارفة) على أرضية الخنون وعلى أرضية السطوح . و هناك حالتان لاستقبال الحمول :

أولاً : إذا كان الحمول على أرضية الرصيف يتم سحب السفينة من المرسى إلى الرصيف بواسطة القارب التابع للسفينة (الزعيمة) و التي تعمل بالمجاديف بواسطة البحارة و يسمى السحب (نتّاري) .

ثانياً : إذا لم يكن الحمول على أرضية الرصيف يتم نقله إلى السفينة الراسية بواسطة القوارب ، و العكس صحيح عند التفريغ . أما في حالة ما إذا كانت السفينة قد تعرضت للشمس فترة لا يمكن الشحن أن يكون دفعة واحدة إنما ينقل جزءً جزءً و لفترة معينة و يسمى (تشروب السفينة) بعد ذلك يستكمل بقية الشحن ، و هناك حالة أخرى إذا كان المراد الإسراع في عملية الشحن أو التفريغ فيضاف إلى طاقم السفينة بعض الأفراد و تعطى لهم الأجرة و يسمون (المازوري) .

أما بخصوص الاستلام و التسليم للبضاعة فيكون عبر كاتب السفينة (الكراني) ، و هناك بعض السفن الصغيرة لا يوجد عليها كاتب (كراني) لاستلام و تسليم الحمول إنما يكون الاستلام و التسليم من قبل النواخذة كلٌ حسب علامته التي يضعها على حموله ، و ليس من واقع بوليصة الشحن إلا ما نذر ، أما إذا كان الشحن و التفريغ في موانٍ رئيسية فلابد من إبراز بوليصة الشحن و مطابقتها بالمنافيس من قبل السلطة المعنية ،

أما عن كيفية دفع النولون (النول) فيدفع نصف النولون عند الشحن و البقية يدفع عند تفريغ الشحن و يستلم صاحب الحق حقه ، و إذا كان هناك فقدان لبعض الطرود يتم خصم قيمتها من النولون .

https://www.facebook.com/Trathaldees

التلبيس و توابعه :

التلبيس هو مصنوع من الخوص شبيه بالحصير و يتكون من عدة وحدات يتم تصنيعها في منطقة (عرقة) بمحافظة شبوة ، و يستخدم التلبيس كساتر واقي لحماية الحمول من المياه الداخلة أثناء الإبحار و يثبت التلبيس على الجدار العلوي للسفينة على محاذاة العنابر (الخنون) و له قاعدة في جدار السفينة من الأسفل تسمى (الصرمة) أما توابعه فهي أعواد خشبية تسمى (الغصوص) و أعواد أخرى تسمى (الرومة) و كل منهما يكمّل الآخر كساتر مؤقت إلا إنه يطوى في جدار السفينة بعد تفريغ الحمول . و في بداية الخمسينات تم الاستغناء عن التلبيس و توابعه و حل محله ما يسمى (الدراريب) و هي قطع خشبية يتم تصنيعها لهذا الغرض .

ميناء عدن و حركته التجارية :

نظراً لموقعه الجغرافي مما جعل الحركة التجارية في الميناء نشطة و استمرارها ليلاً و نهاراً ، و هذا ما جعل السفن الشراعية و التجارية تتوافد إليه من كل مكان بسبب سرعة الإجراءات كالشحن و التفريغ و التزود بالمؤن و الصيانة و غيرها من الخدمات بأقل التكاليف ، و هكذا استمرت الحركة التجارية مما أعطى الميناء شهرة عالمية إلى أن نشبت الحرب العالمية الثانية عام ١٩٣٩م ما بين الحلفاء من جهة و مابين ألمانيا و إيطاليا من جهة أخرى مما جعل إيطاليا تحتل اريتريا برئاسة موسيليني و منها انطلقت الطائرات الإيطالية بقصف مدينة عدن مما راح ضحيتها عشرات المدنيين و جرح المئات منهم و أحرقت عشرات السفن الشراعية على امتداد ساحل بازرعة بالمعلا كما أعطبت بعض السفن البخارية و أغرق البعض منها داخل الميناء ، و هكذا استمرت الحرب إلى أن توقفت في عام ١٩٤٥م إلا إن مخلفات الحرب لم يسلم منها ساكنو مدينة عدن حيث راح ضحيتها عشرات المدنيين و جرح المئات و من بين الضحايا أحد أبناء الديس الشرقية هو المرحوم بإذن الله تعالى (صالح محمد قرنح) رحل و هو في ريعان شبابه في بداية عقده الرابع رحمه الله تعالى و أسكنه فسيح جنّاته .

و بعد أن توقفت الحرب لم يعد ميناء عدن كسابق عهده حيث شُلت الحركة فيه نهائياً لسنوات مما أدى إلى مغادرة بعض السفن الميناء و التوجه بها نحو بعض الجزر المجاورة كجزر كوريا موريا بسلطنة عمان و جزيرة ميط بالمياه الصومالية و أرخبيل مقاطين في مياهنا الإقليمية و جزر القنا المحاذية لكل من بئر علي و بلحاف و ذلك لجلب مخرجات الطيور(درق أو الربش) و التوجه به إلى عدن و بيعه للشيخ باسودان و هو بدوره يقوم بتصديره إلى الخارج عبر السفن البخارية لاستعماله كسماد للزراعة .

https://www.facebook.com/Trathaldees

سباق القوارب :

يقام في بعض الأحيان سباق القوارب التابعة للسفن الشراعية في ميناء المعلا عدن بناءً على طلب من مصلحة ميناء عدن و يقام السباق على شرف المندوب السامي لمدينة عدن و بعض المقربين إضافة إلى بعض المسئولين في الحكومة و بعض الأعيان و يشارك في السباق عشرون قارباً يتم ترقيمها من قبل مصلحة ميناء عدن بصفتها المشرفة على السباق تمثل هذه القوارب عشرون سفينة متعددة الجنسيات و يبدأ السباق انطلاقاً من رصيف المعلا إلى البوجة رقم (٦) وسط ميناء التواهي تحت الرقابة من قبل مصلحة الميناء حيث يستخدم البحارة المجاديف في سباقهم و يستغرق السباق ذهاباً و إياباً لأكثر من ساعتين و قد حضرت أنا ذات مرة أحد السباقات و تكريم الفائزين الأوائل و كان من حظ ذلك السباق القارب التابع للسفينة المسماة (فلك السعادة) ملكية سالم محمد بن داغر و النوخذة عبد الرحيم عمر حوري و كانت الجوائز تتوزع على النحو التالي :

الفائز الأول يعطى له ٥٠ ,٠٠٠ روبية ما يعادل ٦٥ ,٠٠٠ شلن
الفائز الثاني يعطى له ٣٠ ,٠٠٠ روبية ما يعادل ٤٥ ,٠٠٠ شلن
الفائز الثالث يعطى له ٢٠ ,٠٠٠ روبية ما يعادل ٣٠ ,٠٠٠ شلن

هكذا و في اليوم الثاني تقام وليمة غذاء على ظهر السفينة الفائزة قواربها و يدعى إليها بعض أفراد مصلحة الموانئ و الجمارك و الهجرة البحرية و يتوزع الضيوف على ظهر السفينة الفائزة قواربها و بعد تناول وجبة الغذاء يقدم الفنجان الشاي و من ثم أبو زربين (القات الهرري) و في الساعة الرابعة والنصف تنطلق القوارب الفائزة الواحد تلو الآخر متجهة صوب الرصيف و عليها لاعبي لعبة تسمى (القافي) و هم يرددون أصوات الغناء البحري على إيقاعات الطبول و حنّات المراويس و هم يتمايلون على ظهور قواربهم بحركات جميلة متناسقة و موحدة يتخللها الصفق بالأيدي و الرزح بالأرجل و من خلال سماع أصوات الطبول و الغناء ياتون أفراد و جماعات من خارج الميناء لمشاهدة و سماع ما يقال و تجد الأكثر منهم لم يشاهد في حياته مما شاهده في ذلك اليوم ، و كانت الأربعينات و الخمسينات من القرن التاسع عشر الميلادي هي الأكثر احتفاءً و سلاءً بعدها مات الاحتفاء و السلأ و مات أصحابه إلى أبد الآبدين .

بداية إدخال المحركات على السفن الشراعية :

جاء إدخال محركات الديزل على السفن الشراعية في اليمن في بداية الأربعينات من القرن التاسع عشر و ذلك بعد ضغط من قبل التجار و بعض الشركات المتعاملين مع مالكي السفن الشراعية و جاء الضغط بسبب تأخير البضائع على ظهر السفن مما

يؤدي أحياناً إلى تلف بعض البضائع هذا في حالة تعرض السفينة إلى شدة الريح و ارتفاع الموج مما يعيق سيرها و من هذا المنطلق تم إدخال المحركات و لأول مرة من قبل كل من الشيخ علي محمد بازرعة و الخواجة انطوني بس هؤلاء الذين يمتلكون أكثر السفن الشراعية و من بين السفن التي أدخلت عليها المحركات هي السفينة الطايف و السفينة النصر من أملاك الشيخ بازرعة و أيضاً السفينة المخلص و السفينة الوافي من أملاك الخواجة بس و في أواخر الأربعينات و بداية الخمسينات توالى استيراد محركات السفن و تم تركيبها على السفن ثم بدأ التخلص من الشراع شيئاً فشيئاَ إلا إنه لم يستغنى عنه نهائياً فصار يستعمل الشراع عند هبوب الريح المواتية ليعطي السفينة سرعة إضافية في السير و كذلك يستعمل الشراع في حالة ما إذا حصل عطب في المحرك لتمكين السفينة من مواصلة سيرها إلى الجهة القاصدة إليها أو التوجه إلى أقرب شريط ساحلي مناسب حتى يتم إصلاح العطب ، و من بين التطورات التي أدخلت على السفن الشراعية هي إدخال آلة الرافعة لرفع الأثقال على بعض السفن الكبيرة ، و هذا بدوره جعل الاستغناء عن بعض الأشياء مثل استبدال الدقل بأصغر منه و الاستغناء عن بعض البحارة و الاستغناء عن الشراع الكبير و عن توزيع الأسهم من إيرادات السفينة واستبدالها براتب شهري متفق عليه حسب الوظيفة .

و هذا كشف بأسماء العاملين من أبناء مدينة الديس الشرقية على محركات الديزل في السفن الخشبية :

م	الاسم	م	الاسم
١	عبود سالم الكثيري (الملقب مشقرة)	١٤	صالح عوض محمد عفيف (الملقب شكيلة)
٢	سعيد يمين عبد الله	١٥	صالح حسين البكري
٣	حسن حمدون باعويضان	١٦	عبد الله محمد حوري
٤	سعيد مبارك الذيب	١٧	ناصر سالم الكسادي
٥	محمد عقيل مكنون	١٨	محمد سالم الكسادي
٦	سعيد عبد الله جبران	١٩	أحمد سالم الكسادي
٧	صالح عوض بن ركيز	٢٠	سالم سعيد المضي (الملقب بانة)
٨	محمد سالم ياسين	٢١	صالح محمد فرحان
٩	عبد الله محمد ياسين	٢٢	سعيد مبارك عبد ربه
١٠	سالم سعيد ياسين	٢٣	علي جمعان بابريدة
١١	سعيد مبارك سالم بن زيدان	٢٤	عبيد سعيد مبارك السباعي (الملقب مكينة)
١٢	سالم عمر بن سلم	٢٥	سعيد عبيد سويلمين
١٣	سعيد فرج حمدون	٢٦	عمر محمد جبران

https://www.facebook.com/Trathaldees


النوخذة عبود محمد باخبازي

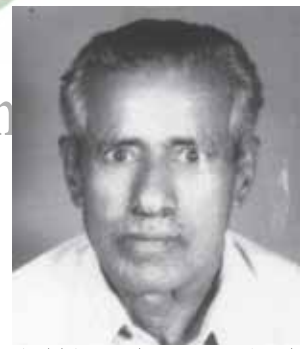

النوخذه عبدالكريم الكسادي

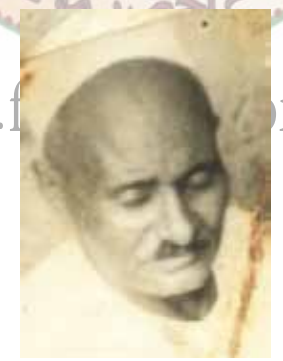

النوخذة عبد الرحيم عمر حوري


النوخذة محمد عمر عوض ياسين


النوخذة عبد الله عبد الرحيم حوري


النوخذة محمد عمر الكسادي


النوخذة عوض علي اليزيدي (الطلي)


النوخذة سعيد سالم حوري


النوخذة شيخ سعيد حوري

الباب الخامس

النواخيذ و السفن الشراعية

الفصل الأول : نواخيذنا

الخبرة تعادل الشهادة

نواخيذنا و المواني التي وصلوا إليها

نواخيذنا و كيفية تصنيفهم

نواخيذنا و العلاقة بنظرائهم العمانيين و الكويتيين

الفصل الثاني: أسماء صانعي السفن الخشبية الشراعية و مساعديهم

أسماء السفن الخشبية الشراعية التجارية التي عمل عليها أبناء الديس الشرقية

أسماء السفن الخشبية الشراعية الصغيرة للنقل البحري

أسماء سفن الاصطياد الخشبية الشراعية

أسماء مالكي السفن الخشبية الشراعية التجارية

أسماء نواخيذ السفن الشراعية من أبناء الديس الشرقية

القبطان و المرشد

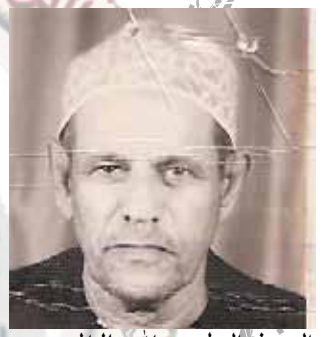
سماء نواخيذ السفن الخشبية الشراعية كلاً من أبناء الحامي و غيرهم

https://www.facebook.com/Trathaldees


النوخذة السيد صالح طاهر بن اسماعيل


النوخذه سالم عوض الشقري


النوخذة محمد عمر ياسين


النوخذة البرك عبد الله سالم المنصوري


النوخذة عبد الله صالح الشقري


النوخذة سالم محفوظ مفلح


النوخذة صالح سعيد شماخ


النوخذة جمعان سالمين اليزيدي


النوخذة عوض بحر شماخ السباعي.


النوخذة علي مبارك سلمان


النوخذة علي بحر عوض شماخ


النوخذة سعيد عبد الله مفلح

الباب الخامس

النواخيذ و السفن الشراعية

الفصل الأول

نواخيذنا

الخبرة تعادل الشهادة :

هؤلاء الكوكبة من النواخيذ لا يجود الزمان بمثلهم أبداً و أيم والله إنهم ليستحقون منا الثناء و التقدير كيف لا و هم الذين حملوا أرواحهم على أكفهم و حملوا أكفانهم في حلهم و ترحالهم و غامروا بحياتهم عبر لجج البحار التي ارتادوها على ظهر سفنهم الشراعية انطلاقاً من مياهنا الإقليمية مروراً بالبحر العربي و الخليج و ساحل بر فارس وصولاً إلى شواطئ الهند و شرق أفريقيا و انتهاءً بالبحر الأحمر بما فيه العربي و الإفريقي هذه البحار لم تكن يوماً مفروشة بالورود بل تشكل قمة الخطورة لما فيها من صخور و شعاب مرجانية و جزر ترابية و صخرية و رؤوس جبال مطلة على البحر و معظمها لا يوجد عليها سراجات و لا فنارات ترشد السائر فيه لتجنب الخطورة ، و أكثرها خطورة هو البحر الأحمر الذي يشتهر بكثرة الجزر و الصخور المترامية ، و بشدة الرياح و الدوامات و علو جريان المد فيها بسبب تقارب البرين البر العربي و الإفريقي ببعض ، و نظراً لمعرفة هذه الكوكبة من النواخيذ بهذه البحار و خطورتها اجتازوها بكل اقتدار أليس من حقهم علينا أن نثني على هؤلاء الكوكبة من النواخيذ الذين انطبق عليهم قول الأديب الشاعر الراحل علي أحمد باكثير حيث قال : إذا ثقفت يوماً حضرمياً لجاءك آية في النابغينا ، هذه الكوكبة ليس لديهم شهادات يحملونها إنما هي الخبرة التي اكتسبوها من الممارسة العملية مما جعلهم في مصاف حاملي شهادةالبكلاريوس في علوم أعالي البحار و خاصة البحار التي ارتادوها منذ الصغر من بداية العمل على ظهر السفن الشراعية بدءً من أول السلم الوظيفي و حتى النهاية و يتكون السلم الوظيفي من سبع مراحل و هي على النحو التالي حسب الوظيفة والتسمية :

١ صغير شربة ، ٢ صغير درك ، ٣ بحار ، ٤ مساعد قابض سكان ، ٥ سكاني ، ٦ صرنج

رئيس بحارة ، ٧ نوخذة و كل مرحلة يتطلب البقاء فيها من ٣ إلى أربع سنوات و قد تطول إلى خمس سنوات و ليس كل منتجاوز السلم الوظيفي يكون نوخذة ، إنما هناك عدة معايير و هي اكتساب الخبرة و قادر على قيادة السفينة إضافة إلى الاستقامة و قوة الشخصية .

نواخيذنا و الموانئ التي وصلوا إليها :

صدق أو لا تصدق إن معظم نواخيذنا هم أميون لا يجيدون القراءة والكتابة لكن الله الخالق هوالذي وهبهم الذكاء و الفطرة و من خلال هذه الهبة وصلوا إلى كل هذه الموانئ و نبدأ **بالموانئ اليمنية حسب التسلسل على الشريط الساحلي** و هي على النحو التالي : ميدي ، اللحيَّة ، الصليف ، كمران ، الحديدة ، الخوخة ، المخا ، دباب ، الشيخ سعيد ، ميون ، العارة ، خور العميرة ، عمران ، فقم ، عدن ، شقرة ، أحور ، عرقة ، بلحاف ، بئر علي ، بروم ، المكلا ، الشحر ، الحامي ، القرن ، قصيعر ، الريدة ، سيحوت ، قشن ، حصوين ، صقر ، خيصيت ، نشطون ، ضبوط ، هروت، الغيظة ، جاذب ، حوف ، قلنسية ، نوجد ،

سلطنة عمان : رخيوت ريسوت ، ظفار ، طاقة ، مرباط ، سدح ، الخابورة ، السيب ، صور ، فحل ، مسقط .

الأمارات : خور فكان ، عجمان ، رأس الخيمة ، دبي ، أبوظبي

قطر : ميناء قطر

البحرين : ميناء المحرق

الكويت : ميناء الكويت

العراق : ميناء البصرة ، الفاو

إيران : ميناء عبدان ، لنجة ، خور مشهر ، بندر عباس ، بشهر ، خور ميان ، جسم

https://www.facebook.com/Trathaldees

سيريلانكا الميناء ، كلمبو

الهند : منقلور، مليبار ، كليكوت ، قوه ، كوشي ، مدراس ، بمبي .

باكستان : ميناء كراشي

كينيا : موانئ : ممباسا ، ماليندي

تنزانيا : موانئ : سيماورنجا ، زنجبار ، الجزيرة الخضراء

الصومال : مركه ، كسمايو ، معبر ، مقديشو ، هبيو ، علوله ، بوصاصو ، رأس قري ، ميط ، حيس ، بربرة زيلع ، أيل ، قندله .

جيبوتي :ميناء جيبوتي ، أبخ ، تجره

ارتيريا : موانئ : عصب ، مصوّع ، حرقيقو

السودان : موانئ : بورت سودان ، عنقجائي

مصر : موانئ : سفاجا ، الغردقه ، نويبع ، الإسماعيلية

السعودية : موانئ : الرويس ، ينبع ، جدة ، القنفذة ، القحمة ، البرك ، جيزان

نواخيذنا و كيفية تصنيفهم :

من خلال عملي مع كوكبة من النواخيذ و معايشتي لهم و ما توصلت إليه من أسمائهم و تعدادهم الذي بلغ أكثر من مائة و ستين فرداً ٦٠ ٪ منهم لا يجيد القراءة و الكتابة و منهم من أخذ تعليمه من المعلامة على أيدي أساتذة لا يحملون الشهادة الابتدائية وقليل منهم من أقتنى بعض الخرائط و الكتب الملاحية و تعلم كيفية استعمالها و تطبيقها على أرض الواقع ثم أخذ علم القياس على يد المعالمة الربابنة و هم :

المجموعة الأولى : في علم القياس :

- عبود محمد باخبازي كنوخذة و ربان أخذ علم القياس على يد المعلم الربان سبيت بن الهندوان من مواليد منطقة الحقلة مديرية الشحر.
- عبد الكريم سالم الكسادي كربان و نوخذة أخذ علم القياس على يد المعلم الربان خميس بن خردوده من مواليد منطقة صور سلطنة عمان .
- عبد الله سعيد المنصوري (السويده) كنوخذة و ربان أخذ علم القياس على يد اثنين من أصدقائه العدنيين قباطنة البواخر .

المجموعة الثانية : في علم الخرائط و الكتب الملاحية :

عبد الرحيم عمر حوري ، عبد الله عبد الرحيم باوزير ، محمد عمر الكسادي ، عوض علي اليزيدي (الطلي) ، يوسف محمد شماخ

المجموعة الثالثة :

https://www.facebook.com/Trathaldees

لديهم الخبرة الطويلة إضافة لإقتنائهم لكتاب حاوية الإختصار في علم البحار للعالم الفلكي أحمد بن ماجد و كتاب دليل المحتار في علم البحار للربان عيسى عبد الوهاب القطامي .

المجموعة الرابعة :

قد اختزنت في ذاكرته حفظ المجاري و حفظ المواقع التي توجد فيها الصخور و الشعاب المرجانية و الجزر و كيفية تجاوز الدوامات و كيفية التعامل مع اشتداد الريح و ارتفاع الأمواج هؤلاء أخذوا المهنة منذ الصغر بدأوا السلم الوظيفي المكون من سبعة سلالم و كل سلّم يتطلب البقاء فيه من ٣ ـ ٤ سنوات و صولاً إلى سلّم النوخذة ، هؤلاء

النواخيذ الذين أبحروا بسفنهم الشراعية و خاضوا بها عباب البحار التي ارتادوها بدءً من مياهنا الإقليمية مروراً بمياه الخليج العربي وصولاً إلى شواطئ المحيط الهندي وشرق إفريقيا و انتهاءً بالبحر الأحمر بضفتيه العربي و الإفريقي ، هؤلاء يستحقون أن نثني عليهم و نشيد بأعمالهم العظيمة .

المجموعة الخامسة :

ليس لديهم الخبرة الكافية لتمكنهم من الإبحار إلى الموانئ البعيدة كموانئ الخليج و الهند وشرق إفريقيا و معرفتهم محدودة بموانئ البحر الأحمر كميناء جيزان ، مصوع ، عصب ، اللحيّة ، كمران ، الحديدة ، الخوخة ، المخا .. و كذلك معرفتهم محدودة بموانئ الدول المجاورة .

المجموعة السادسة :

نتيجة نزاهته و أمانته هي التي أوصلته أن يكون نوخذة و عمله و هو البحث عن الحمول و تحصيل (النولون) و ا لتخاطب في الموانئ مع الجهات الرسمية ، أما إدارة السفينة فهي على حساب الصرنج رئيس البحارة .

نواخيذنا و العلاقة بنظرائهم العمانيين و الكويتيين :

هذه العلاقة لم تكن وليدة الصدف و إنما تأصلت جذورها منذ أن وضع لبنتها الأولى أجدادنا الأوائل ، و السؤال الذي يطرح نفسه يقول كيف جاءت هذه العلاقة فيما بينهم نقول جاءت من خلال تواجد نواخيذنا الحضارم بسفنهم الشراعية في بعض الموانى ومنها موانئ الخليج و هذا التواجد ليس للاستطلاع أو النزهة أو التعرف على بعض المعالم الأثرية أو أخذ الصور التذكارية فيها و إنما جاء تواجدهم فيها مع سفنهم الشراعية بهدف العمل ، و هذا مما يدل على معرفتهم المسبقة بهذه الموانئ سواء كان للشحن أو التفريغ أو التزود بالمؤن أو الصيانة و من خلال هذا التواجد جاءت هذه العلاقة و توطدت فيما بينهم و من ثم من خلفهم ، و كانوا كل منهم يدلوا بدلوه لنظيره بالمعلومات و كانوا يتبادلون الزيارات على ظهر السفن ويتبادلون الهدايا و تقام الولائم و جلسات الطرب حيث إن معظم النواخيذ الكويتيين يتواجد على ظهر سفنهم مطربون لترويح البحارة و المطربون هم : محمود الكويتي ، عبد اللطيف الكويتي ، محمد زويّد ، عبد الله فضالة ، عبد العزيز أبو رقبة ... و في أثناء تواجدهم في ميناء المكلا دائماً ما تقام منهم ليالي السمر على ظهر السفن يدعى إليها المطرب محمد جمعة خان و المطر عبد الله حاج بن طرش للمشاركة في السمر الذي يستمر إلى وقت السحر و كذلك عند تواجدهم في ميناء المعلا تجدهم دائماً ما يقيموا السمر على ظهر السفن يدعى إليها كل من

https://www.facebook.com/Trathaldees

المطرب عمر محفوظ غابَّة و المطرب أحمد عبيد القعطبي و المطرب إبراهيم محمد الماس و المطرب عوض عبد الله المسلمي و المطرب يوسف عبد الغني .

و من سفننا التي يتواجد عليها مطربون هي السفينة(فلك السعادة) ملكية سالم محمد بن داعر و النوخذة عبد الرحيم عمر حوري و المطرب حسن الطفش من أبناء محافظة لحج ، و كذلك السفينة (الفوز) ملكية سالم محمد بن داعر و النوخذة سالمين محفوظ المضي والمطرب أحمد سعيد برومي من أبناء مدينة الحامي ، و أيضاالسفينة (الرشيد) ملكية عبد الرحمن بازرعة والنوخذة علوي صالح مكنون و المطرب السيد سالم خمور من أبناء مدينة الشحر .. و هكذا استمرت العلاقة فيما بينهم إلى يومنا هذا و من هؤلاء النواخيذ العمانيين هم بن خردوه ، بن ودشيله ، بن سلطان ، بن سيفان ، بن ناجم ، ...و غيرهم . و من النواخيذ الكويتيين هم : العثمان ، الخرافي ، القطامي ، الصقر ، الحمد ، السنعوسي ، النجدي ، الثنيان ، و غيرهم و نسأل الله أن يطول عمر الأحياء منهم و أن يتغمد المتوفين فسيح جناته .. و كان لنواخيذ الكويت وكيل في عدن يدعى جاسم شاهين الغانم .

التسمية الموحدة عند البحارة الحضارم و البحارة الكويتيين :

كنا قد أعددنا صفحة ذكرنا فيها بعض التسميات لأجزاء السفينة الشراعية و أدواتها التي لم يختلف على تسميتها كلٌ من البحارة الحضارم والبحارة الكويتيين و هنا نذكر بعض التسميات التي لا خلاف عليها بين الفريقين المشار إليهما و الكل يتكلم بلسان واحد و يسميها على النحو التالي : البُند / الشلمان / القلمي / البوميه / العبيدار / الحلق / البارة / الخن / الماكري / البوسه / الصدر / الشرت / البطان / الباوره / البانكي / نجوم الديرة / الدرّابه / الكانه / البندار / الحاشيه / الدركه / الرقبة / الكمال / الديوار / الجامور / الدبوسة / القلفاط / الشفرة / العمار / الجوش / الدرابزون / الطربال / حبل التاليه / حبل الخيطة / حبل البيطه / طق الديمان / غمر الشراع / برنده / كُن / عين الريح / سيك / شنيال / فصمه / عضه القفية / عرصة القفية / شطّن / رق البحر / شتّر السفينة / سلبيس / ساق الباورة / السطح / رمانه / خدعه / بنديره / وشار / هوري / غنجة / كوتيه / خرسانه / البغله / طعوم / فُنّه / غصوص / قفله / كشتيل / وادره / يخوار / دفره / داسيه / زيله / فانوس / يردله .

https://www.facebook.com/Trathaldees

التسميات المختلف عليها :

فريقان متضادان و الكل بتكلم بلغة الضاد و يستظل تحت خيمة الإسلام و المذهب واحد والعمل الواحد لا خلاف بينهما و لكن هناك خلاف بينهما جاء في التسميات إذ كلٍ له تسميته الخاصة به يتحدث بها مع أبناء جنسه أو مع غيرهم هذان الفريقان هم البحارة الحضارم و البحارة الكويتيين و التسميات المختلف عليها هي أجزاء السفينة وأدواتها و هي كثيرة جداً أخذنا منها التسميات التالية :

م	التسمية عند البحارة	
	الحضارم	الكويتيين
١	الدقل	الصاري
٢	القاضي	العبد
٣	الهيراب	البيص
٤	الهنَّام	ميل الصدر
٥	السمكة	ميل التفر
٦	دعامة الهنَّام	برميل
٧	الجيم	الجيب
٨	المجمَّرة	جامعة
٩	الشرخ	الجرخ
١٠	البنذول	جمّة
١١	المالكي	المالج
١٢	هدروس	جلنكه
١٣	المناشير	درميت
١٤	البكرة	الزغبه
١٥	الفيشة	زقبه
١٦	البرائي	الرويسي
١٧	سيك	الفلس
١٨	تقيودة	تسلامه
١٩	الروايع	بسّه
٢٠	النخيسه	نر
٢١	ذكور السكان	فخذ النر
٢٢	مدعاك	مهبّه
٢٣	الصرنج	المجدمي
٢٤	المغيت	ركّاسي

https://www.facebook.com/Trathaldees

الفصل الثاني

بيانات احصائية

أسماء صانعي السفن الخشبية الشراعية و مساعديهم

تم بعون الله سبحانه و تعالى و بعد سعي حثيث من قبلنا لأجل الحصول على أسماء صانعي السفن الخشبية الشراعية و مساعديهم من أبناء الديس الشرقية توصلنا إلى الأسماء التالية :

الرقم	الاسم	الصفة	الرقم	الاسم	الصفة
١	فرج سالمين بن ربيد	صانع	٦٠	مبارك عبيد بازياد	مساعد ثاني
٢	سالم عبيد بن ربيد	صانع	٦١	سبيتي أحمد بن ربيد	مساعد ثاني
٣	عوض سالم بن ربيد	صانع	٦٢	عوض فرج بايمين	مساعد ثاني
٤	عبد الله سالم بن ربيد	صانع	٦٣	أحمد عبد الله بن ربيد	مساعد ثاني
٥	محمد سالم بن ربيد	صانع	٦٤	عوض أحمد بن ربيد	مساعد ثاني
٦	محمد سالم عبيد بن ربيد	صانع	٦٥	سالم محمد بن ربيد	مساعد ثاني
٧	صالح عوض بن ربيد	صانع	٦٦	أحمد صالح بن ربيد	مساعد ثاني
٨	سعد عوض بن ربيد	صانع	٦٧	سالم عبيد بازياد	مساعد ثاني
٩	سعيد عوض بن ربيد	صانع	٦٨	محمد سالم بازياد	مساعد ثاني
١٠	عبد الله محمد بازياد	صانع	٦٩	جمعان أحمد بازياد	مساعد ثاني
١١	قائد أنعم العبسي	صانع	٧٠	فرج عبيد بازياد	مساعد ثاني
١٢	علي مبارك بن عروه	صانع	٧١	فرج عبد الله باسلامة	مساعد ثالث
١٣	محمد حسن بن نعوم	صانع	٧٢	سعيد حيمد سبتي (كده)	مساعد ثالث
١٤	سليمان ياسين أحمد	صانع	٧٣	سالم حيمد سبتي (كده)	مساعد ثالث
١٥	عمر سالمينالمحافيظ	صانع	٧٤	سعيد محمد بن ربيد	مساعد ثالث
١٦	حاج أحمد باطرفي	صانع	٧٥	عبد الله سالم بن ربيد	مساعد ثالث
١٧	مبارك عبد الله بن ربيد	صانع	٧٦	عوض سالم بن ربيد	مساعد ثالث
١٨	سعيد عبد الله بن ربيد	مساعد أول	٧٧	محفوظ سالم بن ربيد	مساعد ثالث
١٩	مبارك سالم بن ربيد (كنجي)	مساعد أول	٧٨	سعيد مبارك بازياد	مساعد ثالث
٢٠	عوض علي بن عروه	مساعد أول	٧٩	عمر سالم بازياد	مساعد ثاني

https://www.facebook.com/Trathaldees

٢١	أحمد سعيد بازياد	مساعد أول	٨٠	سعيد عوض قاضي	مساعد ثالث
٢٢	سعيد سالم باراشد	مساعد أول	٨١	عبيد مبارك بازياد	مساعد ثالث
٢٣	صالح عبد الله باسلامة	مساعد أول	٨٢	مسلم سعيد باغويطه	مساعد ثالث
٢٤	سالمين عوض بن ربيد	مساعد أول	٨٣	محفوظ مبارك باخبازي	مساعد ثالث
٢٥	محمد عوض بن ربيد (بودقل)	مساعد أول	٨٤	محمد سعيد باعويطة	مساعد ثالث
٢٦	سالمين فرج بن ربيد	مساعد أول	٨٥	عبد الله أحمد بازياد	مساعد ثالث
٢٧	أحمد فرج بن ربيد	مساعد أول	٨٦	البرك عبيد بازياد	مساعد ثالث
٢٨	أحمد عوض الدنكلي	مساعد أول	٨٧	سالم عبيد بازياد	مساعد ثالث
٢٩	صالح سالم عميران	مساعد ثاني	٨٨	سعيد علي باعشن	مساعد ثالث
٣٠	سالمين عبد الله باسلامة	مساعد ثاني	٨٩	جمعان أحمد بازياد	مساعد ثاني
٣١	أحمد راجح حداد	مساعد ثاني	٩٠	سعيد محمد الغيلي	مساعد ثالث
٣٢	راجح أحمد حداد	مساعد ثاني	٩١	سرور فرج بن ربيد	مساعد ثالث
٣٣	خميس فرج بن ربيد	مساعد ثاني	٩٢	سعيد عبيد بازياد	مساعد ثاني
٣٤	أحمد عبد الله بازياد	مساعد ثاني	٩٣	سعيد أحمد بن ربيد	مساعد ثالث
٣٥	فرج سالم باراشد	مساعد ثاني	٩٤	محمد مبارك بازياد	مساعد ثالث
٣٦	محمد عبد الله بن ربيد	مساعد ثاني	٩٥	عبد الله أحمد بازياد	مساعد ثالث
٣٧	عبد الله طاهر الصيعري	مساعد ثاني	٩٦	سعيد أبوبكر باغويطة	مساعد ثالث
٣٨	محمد مبارك بازياد	مساعد ثالث	٩٧	مبارك أحمد بازياد	مساعد ثالث
٣٩	محمد سعيد الغيلي	مساعد ثالث	٩٨	عمر عبد الله فقيره	مساعد ثاني
٤٠	أحمد فرج عبيد بازياد	مساعد ثالث	٩٩	عبد الله عمر فقيره	مساعد ثاني
٤١	أحمد البرك بازياد	مساعد ثالث	١٠٠	محفوظ عمر فقيره	مساعد ثالث
٤٢	علي مبارك زغيو	مساعد ثالث	١٠١	سعيد عمر فقيره	مساعد ثالث
٤٣	صلاح أحمد بازياد	مساعد ثالث	١٠٢	محمد عمر فقيره	مساعد ثالث
٤٤	محمد عبد الله حنتوي	مساعد ثالث	١٠٣	أحمد عبد الله فقيره	مساعد ثالث
٤٥	سعيد سالم حنتوي	مساعد ثالث	١٠٤	صالح عمر فقيره	مساعد ثالث
٤٦	محمد أحمد بازياد	مساعد ثالث	١٠٥	سالم علي بن عروه	مساعد ثالث
٤٧	محمد أحمد باطرفي	مساعد ثالث	١٠٦	محمد أحمد عبد الله بازياد	مساعد ثالث
٤٨	عمر أحمد باطرفي	مساعد ثالث	١٠٧	خالد أحمد بازياد	مساعد ثالث
٤٩	عمر محمد المحافيظ	مساعد ثاني	١٠٨	البرك سبيتي بازباد	مساعد ثالث
٥٠	سعيد سالمين المحافيظ	مساعد ثاني	١٠٩	عبد الله سالم البرك بازياد	مساعد ثالث
٥١	عبد الله علي المحافيظ	مساعد ثاني	١١٠	محمد مبارك عبيد بازياد	مساعد ثاني
٥٢	محمد علي المحافيظ	مساعد ثالث	١١١	فرج عمر سنقل	مساعد ثالث

٥٣	محمد عبد الله بو عابد	مساعد ثاني	١١٢	ياسر سعد عوض بن ربيد	مساعد ثالث
٥٤	محمد عبد الله المحافيظ (البوم)	مساعد ثالث	١١٣	عوض سعد عوض بن ربيد	مساعد ثالث
٥٥	سعيد أحمد الشجاع	مساعد ثاني	١١٤	عبد الله محمد علي باخوار	مساعد ثالث
٥٦	عمر محمد سيقل	مساعد ثالث	١١٥	ربيع سعد مبارك غرامه	مساعد ثالث
٥٧	عبد الرحمن محمد الجبلي	مساعد ثالث	١١٦	صلاح سعد مبارك غرامه	مساعد ثالث
٥٨	علي عيسى أحمد	مساعد أول	١١٧	خميس سعد مبارك غرامه	مساعد ثالث
٥٩	أحمد سعيد الشجاع	مساعد ثالث			

أسماء السفن الخشبية الشراعية التجارية التي عمل عليها أبناء الديس الشرقية

م	السفينة	م	السفينة	م	السفينة
١	الزاهر	٣٦	السليماني	٧٠	الجوهره
٢	الطائف	٣٧	الكوثر	٧١	المبشر
٣	الهاشمي	٣٨	الجنوب	٧٢	سعد الرزاق
٤	الفضل	٣٩	فلسطين	٧٣	أمانة الرحمن
٥	العلوي	٤٠	النشيط	٧٤	المحروس
٦	خميان	٤١	السيد	٧٥	أمانة الله
٧	نور البحر	٤٢	اللطيف	٧٦	العصفور
٨	البشير	٤٣	الوافي	٧٧	الأقبال
٩	حصن الفرج	٤٤	الظريف	٧٨	الطارق
١٠	فتح الرحمن	٤٥	القرن	٧٩	العدني
١١	قاصد كريم	٤٦	المخلص	٨٠	الرشيد
١٢	أمانة الوطن	٤٧	القائد	٨١	المشخص
١٣	المتسهل ١ بازرعة	٤٨	الجنود	٨٢	القادري
١٤	ابوديك	٤٩	الداود	٨٣	الصرك
١٥	غاندي	٥٠	النفيد	٨٤	عبله
١٦	النور	٥١	المسعود	٨٥	الخرطوم
١٧	الرياض	٥٢	الحسيني	٨٦	تناصبور
١٨	السهاله	٥٣	المحسني	٨٧	فتح السلام
١٩	سهالة الباري	٥٤	حليمه	٨٨	المنشيه
٢٠	روما	٥٥	الخضر	٨٩	الصبر

https://www.facebook.com/Trathaldees

٢١	المروه	٥٦	الرشيق	٩٠	الأمين
٢٢	الديس	٥٧	المتوكل	٩١	الميمون
٢٣	الشاذلي	٥٨	النصر	٩٢	تونس
٢٤	العدس	٥٩	سمحان	٩٣	عدن
٢٥	السعيد	٦٠	سهالة الرحمن	٩٤	الطويله
٢٦	فتح الباري	٦١	الزهره	٩٥	المنتصر
٢٧	فتح الخبر	٦٢	المنصور	٩٦	المتسهله
٢٨	العيدروسيه	٦٣	القمري	٩٧	زمزم
٢٩	السلوان	٦٤	النفس	٩٨	الرباط
٣٠	الفوز	٦٥	الصفاء	٩٩	جاد الكريم
٣١	الجبر	٦٦	البدري	١٠٠	المتسهل ٢ (طوني بس)
٣٢	ترغي	٦٧	اليسر	١٠١	ثوبان
٣٣	الغريفة	٦٨	مفروشة	١٠٢	الحرية
٣٤	المحضار	٦٩	دار السلام	١٠٣	الشرف
٣٥	الهلال	١٠٤	الحجاب	١٠٥	اليسر

أسماء السفن الخشبية الشراعية الصغيرة للنقل البحري

يترواح حمولة كل واحدة منهمن ما بين ٨٠ ــ ٢٠٠ طن حيث تقوم هذه السفن بنقل البضائع من و إلى الموانى القريبة في كل من دول شبه الجزيرة العربية و الخليج و كذلك تقوم بنقل البضائع من على ظهر البواخر و السفن الشراعية الكبيرة في حالة عدم وجود رصيف ترسو إليه لتفريغ حمولتها . و من أهم تلك السفن :

- البلم
- الجالبوت
- الزيروق
- الغويري
- الجلبه
- المعدّي
- الدونجي
- التشاله

https://www.facebook.com/Trathaldees

- الباشي
- الدونكيه
- البدن و هو الوحيد يستخدم للنقل و كذلك لصيد الأسماك و نقله إلى شرق إفريقيا لكل من زنجبار و ممباسا ودار السلام .

و قدياً هناك تسميات لبعض السفن منها الطليعة ، الغراب ، الطراد

أسماء سفن الاصطياد الخشبية الشراعية :

- البدن
- العبري : هو الوحيد من بينهم ينقل الاسماك الى شرق افريقيا لكل من زنجبار وممباسا ودار السلام .
- السمبوق
- الشوعي
- البلم
- اللنج
- البنُّوش
- الغادفه
- الهوري
- اللورجيه
- الرمس
- المشحوف

https://www.facebook.com/Trathaldees

الاستثناءات :

١. أحياناً يستعان بالبعض منها بنقل البضائع من و إلى السفن الشراعية الكبيرة أو البواخر الراسيه التي لا تجد لها رصيفاً بتفريغ بضاعتها .
٢. كل من البدن و العبري تنقلان حمولتهما منالأسماك إلى ممباساودار السلام (كينيا)
٣. كل من اللورجيه و الرمس مصنوعتان من أعواد الأشجار و جريد النخيل يتم تصفيفه بعنايه ثم يشد عليها بالحبال شدّا محكماً و ليس لهما جدار يحميها من الموج .

أسماء مالكي السفن الخشبية الشراعية التجارية :

١. علي و عبد الرحمن بازرعة يمتلكان عدة سفن
٢. سالم و محمد باشنفر يمتلكان عدة سفن
٣. الخواجه انطوني بس الجنسية بريطاني يمتلك عدة سفن
٤. علي إبراهيم نور الجنسية صومالي يمتلك عدة سفن
٥. باسودان و شريكه الجفري يمتلكان عدة سفن
٦. باطويل يمتلك ٣ سفن
٧. بن داعر يمتلك ٣ سفن
٨. بارحيم يمتلك سفينتان
٩. باشراحيل يمتلك عدة سفن
١٠. باجمّال يمتلك سفينة واحدة
١١. بوسبعة يمتلك عدة سفن
١٢. باعشن يمتلك سفينة واحدة
١٣. باسنيد يمتلك سفينة واحدة
١٤. باوارس يمتلك سفينة واحدة
١٥. الفائز الجنسية سعودي يمتلك سفينة واحدة
١٦. الجريكي الجنسية يوناني يمتلك سفينة واحدة
١٧. عوض سالم لكسح يمتلك ٣ سفن
١٨. سالم عوض باسباع يملك ثلاث سفن
١٩. باسويد يمتلك عدة سفن
٢٠. باقعر يمتلك عدة سفن
٢١. محيرز يمتلك سفينة واحدة
٢٢. بلكور يمتلك عدة سفن
٢٣. باغويطة يمتلك سفينتان
٢٤. مقروم يمتلك سفينة واحدة

و هناك الكثير من ملاك السفن الخشبية الشراعية من أبناء مدينة الحامي أمثال : آل باعباد ، آل باعامر ، آل عيديد ، الكسادي ، الكلالي ، الشنظوري ، بن حيدر ، آل سبتي ، آل حبيشان ، آل واكد ، عبد الله محمد باشعيب و أحمد سعيد باهجال .. و غيرهم

https://www.facebook.com/Trathaldees

أسماء مالكي السفن الخشبية الشراعية من أبناء الديس الشرقية :

م	اسم المالك	م	اسم المالك
١	عبد الرحيم عمر حوري	٢٣	سالم و محفوظ مبارك سلمان
٢	عمر سالم حوري و أخوانه	٢٤	علي سعيد معيتب
٣	عوض أحمد رموضة	٢٥	عوض و صالح سعيد شماخ
٤	سالم و عبد الله محفوظ مفلح	٢٦	عبيد علي اليزيدي
٥	سعيد جمعان اعتبار	٢٧	عبيد سعيد الهبص
٦	علي سلم السباعي	٢٨	حسين أحمد المقدى
٧	سالم عبد الله بن النقش	٢٩	عبد الرحيم سالم باوزير
٨	مبارك جمعان الديب	٣٠	يوسف محمد شماخ
٩	مبارك سالم قروحة	٣١	عبد الرحيم غوث باوزير
١٠	الحاج محمد سالم صبين	٣٢	صالح مبروك حنتوى
١١	عبيد مسلم المنصوري و أخوانه	٣٣	عبد الله عبود عميران
١٢	محمد عمر الكسادي	٣٤	يحى سالمين بن حيسي
١٣	صالح عوض بحاح	٣٥	سالمين سعيد صبين
١٤	أحمد و مبارك عمر برقة	٣٦	شيخ عوض بن القور باوزير
١٥	ناصر أحمد الجريري	٣٧	عوض سلوم و أخوانه
١٦	المشائخ آل با وزير	٣٨	عبد الله و عمر سعيد هجام
١٧	صالح و أحمد عوض سلوم	٣٩	سالم عبد الرحيم حوري
١٨	سالم عبيد بسيس	٤٠	سعيد عبد الله باخبازي
١٩	مبارك عبيد قروحه	٤١	أحمد سالمين قروحة
٢٠	فرج سالمين بن ربيد	٤٢	صالح علي الشقري
٢١	سالمين محفوظ المضي	٤٣	عمر شماخ السباعي
٢٢	عوض سالم عيوري	٤٤	أسرة آل الخامر

https://www.facebook.com/Trathaldees

أسماء نواخيذ السفن الشراعية من أبناء الديس الشرقية :

١	عبود محمد باخبازي	٣١	يوسف محمد شماخ
٢	عبد الكريم سالم الكسادي	٣٢	حسن سعيد شماخ
٣	عبد الله سعيد المنصوري	٣٣	عوض سعيد شماخ
٤	عبد الرحيم عمر حوري	٣٤	صالح سعيد شماخ
٥	محمد عمر الكسادي	٣٥	علي سعيد حمدين
٦	عبد الله عبد الرحيم باوزير	٣٦	عوض محمد حمدين
٧	عوض علي اليزيدي (الطلي)	٣٧	علي عوض حمدين (السواحلي)
٨	أحمد محفوظ الكسادي	٣٨	عبيد سعيد واتين
٩	مبارك نصيب جمعان	٣٩	سالم طاهر بن اسماعيل
١٠	سعيد عبد الله هجام	٤٠	صالح طاهر بن اسماعيل
١١	أحمد سالم هجام	٤١	حسن عبد الله بن اسماعيل (التركي)
١٢	طاهر سعيد بن اسماعيل	٤٢	شيخ بن سعيد حوري
١٣	عمر عوض ياسين	٤٣	عبد الله عبد الرحيم حوري
١٤	محفوظ عوض ياسين	٤٤	عمر سعيد حوري
١٥	سالم محفوظ مفلح	٤٥	أبوبكر عمر حوري
١٦	أحمد سعيد المقدي	٤٦	سالم عبد الله حوري
١٧	سالمين محفوظ المضي	٤٧	سعيد عبد الله حوري
١٨	سالم سعد باخبازي	٤٨	عمر سعيد المقدي
١٩	عبد الله محفوظ مفلح	٤٩	شيخ سعيد المقدي
٢٠	سالم عوض بليل	٥٠	محمد عمر ياسين
٢١	سالم عبد الرحيم حوري	٥١	غوث أحمد باوزير
٢٢	عمر سالم حوري	٥٢	عبود سعيد بازهير
٢٣	عبد الله سالم حوري	٥٣	جمعان سالمين اليزيدي
٢٤	سعيد سالم حوري	٥٤	سالم عوض الشقري
٢٥	علي عمر قرنح	٥٥	علي سالم سلمان
٢٦	سالمين أحمد قرنح	٥٦	علي سلم السباعي
٢٧	أحمد عقيل المقدي	٥٧	عوض حسين الحوثري
٢٨	علوي عبد الله المقدي	٥٨	عبد الله سعيد هجام
٢٨	أحمد عيدروس المقدي	٥٩	عمر سعيد هجام
٣٠	عبد الله أحمد ياسين	٦٠	سعيد مبارك هجام

https://www.facebook.com/Frathaldees

٦١	علي سعيد معيتب	٩٠	أبوبكر عمر هجام
٦٢	إبراهيم أحمد مكنون	٩١	محمد عبد الرحمن المقدي
٦٣	محمد أحمد باوزير	٩٢	عمر محفوظ المضي
٦٤	أحمد محفوظ سليمان	٩٣	محمد سالمين محروس
٦٥	مبارك جمعان دويل	٩٤	عمر سالمين محروس
٦٦	سالم عقيل المقدي	٩٥	عبد الرحمن سالمين محروس
٦٧	مبارك جمعان الديب	٩٦	سعيد عمر حوري
٦٨	نصيب جمعان نصيب	٩٧	محمد عمر حوري
٦٩	سالم عبد الرحيم شيخان	٩٨	عمر سعيد حوري
٧٠	أحمد عبيد مقرم	٩٩	عوض سالم حوري
٧١	عمر صالح مول الدويلة	١٠٠	سعيد جمعان اعتبار
٧٢	عوض أحمد رموضة	١٠١	عمر ضيف البكري
٧٣	سالم عبيد بسيس	١٠٢	محمد سالم مفلح (مقام ناخودة)
٧٤	سعيد عبد الله مفلح	١٠٣	حسين عبد الله المقدي
٧٥	سالم عبيد الهبص	١٠٤	عوض علي كويلي
٧٦	أحمد عوض الفيل	١٠٥	سعيد سالمين صبين
٧٧	خميس نصيب أحمد	١٠٦	محفوظ أحمد بن ربيد (أبو جهل)
٧٨	أحمد عوض سلوم	١٠٧	عبد الرحمن الشوعي باوزير
٧٩	صالح عوض سلوم	١٠٨	صالح محسن السباعي
٨٠	سعيد عمر عمبران	١٠٩	عوض العبد الحداد
٨١	عبيد مسلم المنصوري	١١٠	عوض مصبح النموري
٨٢	سالم مسلم المنصوري	١١١	محمد سالم الشوعي
٨٣	محمد عبد الله جبران	١١٢	عبد الله عبود حنتوي
٨٤	أحمد عبيد بامحيمود	١١٣	شيخ سهل بن اسحاق
٨٥	فرج سعيد مصافع	١١٤	سعيد مسلم المنصوري
٨٦	عبد الله محمد مقبل العامري	١١٥	صالح مبروك حنتوي
٨٧	الحاج محمد سالم صبين	١١٦	عبود سعيد حنتوي
٨٨	حيمد سعد الحمر	١١٧	عبيد مبارك الحريبية
٨٩	سالم عمر الجاوي	١١٨	سعيد عمر معيتب
١٠٢	سالم عبد الله النقش	١١٩	عمر عوض رموضة
١٠٣	عوض مبارك سعيواد	١٢٠	عبد الله حمدون با عويضان
١٠٤	عوض رجب	١٢١	صالح محمد الصبان

https://www.facebook.com/Frathaldees

١٢٢	محمد يوسف الصومالي	١٤٥	سعيد حامد مبارك
١٢٣	سعيد عبود حنتوي	١٤٦	سعيد عوض الشقري
١٢٤	سالم عبود حنتوي	١٤٧	عبد الله صالح الشقري
١٢٥	البرك عبد الله المنصوري	١٤٨	صالح علي الشقري
١٢٦	ناصر أحمد الجريري	١٤٩	سالم علي الشقري
١٢٧	خميس مبروك بو شوك	١٥٠	سالم ربيع المنصوري
١٢٨	علي بحر عوض السباعي	١٥١	صالح مبارك المنصوري
١٢٩	عوض بحر عوض السباعي	١٥٢	محفوظ مبارك سلمان
١٣٠	كرامه مقد	١٥٣	سالم مبارك سلمان
١٣١	عبد الصمد عمر باوزير	١٥٤	الشيخ عامر بن اسحاق
١٣٢	عبد الرحيم أحمد باوزير	١٥٥	سعيد عوض سلمان
١٣٣	عوض عبد الصمد باوزير	١٥٦	أحمد سالمين قروحة
١٣٤	سالم عبد الله السباعي (الحدوري)	١٥٧	مبارك سالم قروحه
١٣٥	أحمد فرج باسنيت السباعي	١٥٨	سعيد عوض سالم بن جميع
١٣٦	مبارك سعيد با صريره السباعي	١٥٩	عوض شيخ باوزير
١٣٧	سالم عامر بن سهل	١٦٠	عبد الرحيم عبد الله باوزير
١٣٨	صالح مبارك عليان	١٦١	أحمد عمر خيران (مقام ناخودة)
١٣٩	عبيد سعيد الهبص	١٦٢	محفوظ خميس حميد
١٤٠	عبد الله عبد الكريم الكسادي	١٦٣	سعيد عوض باوزير (عصيده)
١٤١	عوض سعبد مفلح	١٦٤	سعيد محمد قرعان
١٤٢	سعيد أحمد با مهري(ناخودة)	١٦٥	سالم عوض حوري
١٤٣	عوض أحمد بامحيمود (ناخودة)	١٦٦	محمد عوض عبدالرحمن باخوار
١٤٤	محمد عوض عبد الرحمن باخوار (مقام ناخوذة)	١٦٧	محمد قاسم الكلدي (مقام ناخودة)

https://www.facebook.com/Trathaldees

القبطان و المرشد :

تميزعدد من أبناء مدينة الديس الشرقية على بقية أبناء حضرموت في امتهان مهنة القبطان و المرشد على متن البواخر ، حيث إن البواخر تلقي مراسيها عند مشارف الميناء حتى يأتيها المرشد لإدخالها إلى الميناء و العكس صحيح ، و من هؤلاء المرشدين بميناء عدن في الخمسينات و الستينات من القرن الماضي :

حاج عبيد بسيس و محفوظ أحمد بن ربيد ، و كلاهما انتقلا إلى جوار ربهما .

و من أسماء القباطنة :

- القبطان عادل عبد الله أحمد بن سلم السباعي ، أكاديمي و حاصل على شهادة الماجستير في علوم الملاحة البحرية صادرة من أحد الدول الإسكندنافية (السويد) ، و عمل قبطان على ظهر البواخر المحلية عدن ـ المكلا ـ بريم ملكية شركة خطوط اليمن البحرية ، ثم اختير من قبل هيئة الموانئ بدولة الإمارات العربية كمرشد للبواخر . و من دفعته المهندس الأستاذ عبد الحافظ أحمد القعيطي المدير العام لميناء المكلا ، و المهندس الأستاذ نجيب صالح البطاطي كبير المهندسين بميناء المكلا .
- القبطان عبد الله سعيد المنصوري (بن السويدة) ، قبطان الباخرة بربرة ملكية شركة البس الملاحية البحرية بعدن ، اختير من قبل هيئة الموانئ بدولة الإمارات العربية كمرشد للبواخر ، و انتهت خدماته لكبر سنه ، انتقل إلى جوار ربه بمسقط رأسه بالديس الشرقية في النصف الأول من عام ٢٠٠٥م .
- القبطان عبد الكريم سالم الكسادي ، قبطان الباخرة (اردنتي) ملكية أسرة آل باشنفر ، ثم انتقل إلى دولة الكويت للعمل ، و بعد إن تم اختباره عُيِّن كمرشد بحري لميناء الشعيبة
- القبطان يوسف محمد شماخ ، قبطان الباخرة (رأس بير) ملكية شركة البس الملاحية البحرية بعدن ، ثم انتقل إلى الباخرة بريم ملكية شركة خطوط اليمن البحرية ، ووافته المنية بعدن أواخر الثمانينات .
- القبطان أحمد سالم الشقري ، يحمل رتبة عسكرية (عقيد) ، قائد أحد القطع البحرية العسكرية انتقل إلى جوار ربه في التسعينات ووري جثمانه الثرى بعدن .
- القبطان عوض محمد حمدين قبطان الباخرة ثمود ، ملكية أسرة آل باحكيم ، وافيته المنية في مسقط رأسة بالديس الشرقية .
- القبطان جمعان سالمين اليزيدي ، قبطان الباخرة (أردنتي) ملكية أسرة آل باشنفر بعدن .
- النوخذة المتميز سعيد عبد لله هجَّام ، نوخدة السفينة الشراعية المسماة (النفيذ) ملكية شركة البس الملاحية بعدن ، أبحر بالسفينة من عدن إلى ميناء كولومبو (بسيريلانكا) ، انتقل إلى جوار ربه أواخر الخمسينات بعدن .
- النوخذة المتميز سالم سعد باخبازي ، نوخذة السفينة الشراعية المسماه (الرباط) ملكية أسرة آل بارحيم ، اجتاز قناة السويس وصولاً إلى ميناء الإسماعيلية بمصر ، انتقل إلى جوار ربه في أوائل الستينات بالديس الشرقية .

https://www.facebook.com/Trathaldees



الكابتن عبد الله سعيد المنصوري



.الكابتن يوسف محمد سعيد شماخ



الكابتن العقيد أحمد سالم علي الشقري



الكابتن سعيد عوض علي الشقري

أسماء نواخيذ السفن الخشبية الشراعية كلاً من أبناء الحامي و المقد :

الرقم	الاسم	الرقم	الاسم
١	سعيد سالم باطائع (ربان)	٣٩	عبيد منصور مباركوت
٢	محمد عبد الله باعباد (ربان)	٤٠	حسين أحمد عيديد
٣	عوض أحمد بن عروة (ربان)	٤١	عمر عبيد مكنون
٤	عبد الله سعيد بن عروة	٤٢	عبد الله محمد مكنون
٥	محمد عوض عيديد (ربان)	٤٣	عمر مبارك باشراحيل
٦	عمر عبيد باصالح	٤٤	عبد الله محمد باشعيب

٧	عبد الله عمر الكسادي	٤٥	أحمد عوض عيديد
٨	محمد مبارك باشراحيل	٤٦	زين عبد الله عيديد
٩	عمر حسين عيديد	٤٧	عوض مبارك الكلالي (الصغيّر)
١٠	صالح إبراهيم مكنون	٤٨	عوض أحمد سواطر
١١	عمر عوض الشاطري	٤٩	أحمد سعيد باهيال
١٢	مبارك عوض باعامر	٥٠	حاج عبيد سبيتي
١٣	سهل علي باعباد	٥١	عبيد سعيد سبيتي
١٤	شيخ محمد باعباد	٥٢	سهل بن علي سهل
١٥	أحمد حسين عيديد	٥٣	عمر عبد الله الكسادي
١٦	مبارك عبيد مباركوت	٥٤	صالح أحمد الخلاقي
١٧	سالم سالمين كعيتي	٥٥	أحمد محمد عبد الله باعباد
١٨	أحمد سالمين كعيتي (أحمد عري)	٥٦	محمد عبد الله المقدي
١٩	عبد الله سعيد حبيشان	٥٧	علوي أحمد المقدي
٢٠	سالم علي بقرف	٥٨	حسين محمد مكنون
٢١	أحمد عبد الله بقرف	٥٩	عبد الله مبارك باصالح (عجامبو)
٢٢	أحمد صالح الكسادي	٦٠	محمد عوض باشحري
٢٣	حسين سالم الكسادي	٦١	علي أحمد بركات
٢٤	سالم عبد الله حبيشان	٦٢	أحمد علي باعباد
٢٥	علي عبد الله حبيشان	٦٣	عمر علي بركات الشاطري
٢٦	عبد الله بركات الشاطري	٦٤	حسن عبد الله عيديد
٢٧	أحمد محمد حسين عيديد	٦٥	محمد عبد الرحمن محمد باهارون
٢٨	سالم عوض بن جامع	٦٦	سالم حسين عبد الله عيديد
٢٩	سالم احمد باصالح	٦٧	حسن علوي حسن عيديد
٣٠	عبد الله عوض محمد عيديد	٦٨	سعيد عبد القادر الركن باعباد
٣١	محمد عبد الله عيديد	٦٩	عوض سالم باطايع
٣٢	عبد الله محمد عبد الله عيديد	٧٠	عمر سالم باعامر
٣٣	أحمد سالم شحور	٧١	عمر عبدالله مكنون
٣٤	محمد محفوظ الكسادي	٧٢	عوض مبارك باعامر
٣٥	عمر محمد عبد الرحمن باهارون	٧٣	عبيد صلاح الكسادي
٣٦	أحمد سعيد سالم باطايع	٧٤	محمد عمر علي مكنون
٣٧	عوض سعيد شحور	٧٥	محمد هارون محمد باهارون
٣٨	عبد الله أحمد شنظور	٧٦	عبد الله سالمين كعيتي

https://www.facebook.com/Trathaldees

٧٧	عبد الله عمر علوي مكنون	١٠١	سعيد سعد بن عروة
٧٨	أحمد عبد الله باعباد	١٠٢	محمد عبد الرحمن باهارون
٧٩	علي حسين أحمد عيديد	١٠٣	عوض بن عروة
٨٠	سالم أحمد بن عروة	١٠٤	عمر سالم شحور
٨١	عوض مبارك بقرف	١٠٥	سهل أحمد باعباد
٨٢	عوض عبد الله حبيشان	١٠٦	عبد الله أحمد شحور
٨٣	عبيد سالم باصالح	١٠٧	مبارك عوض الكلالي
٨٤	سعيد علي كعيتي	١٠٨	أحمد عوض باصالح
٨٥	سعيد محمد المقدي	١٠٩	سالمين أحمد سواطر
٨٦	محمد سعيد المقدي	١١٠	علي سعيد بقرف
٨٧	أحمد علي باعباد	١١١	إبراهيم سالم عبد الله مكنون
٨٨	سالم عبد الشيخ باطايع	١١٢	سالم عبد الله باصالح
٨٩	علوي حسن عبد الله عيديد	١١٣	عوض خميس بن عروة
٩٠	عوض سعيد مباركوت	١١٤	محمد عبد الله المقدي
٩١	عبد الله علوي صالح مكنون	١١٥	سعيد عبد الله الكسادي
٩٢	حيدر أحمد حيدر	١١٦	عبد القادر سعيد الركن باعباد
٩٣	سالم أحمد باصالح	١١٧	عمر علوي حسن عيديد
٩٤	ابراهيم سالم عبد الله مكنون	١١٨	عمر عبيد باصالح
٩٥	محمد عوض باعباد	١١٩	سالم علي بن الشيخ أبوبكر
٩٦	عمر عوض المقدي	١٢٠	حسن محمد عمر عيديد
٩٧	عمر سعيد باصالح	١٢١	عبد القادر سعد سعيد بن عروة
٩٨	محمد عبد الله باشحري	١٢٢	سعيد أحمد باعباد
٩٩	حسين أحمد شنظور	١٢٣	عبد الله أحمد الكثيري
١٠٠	عبيد عبد الكريم الكسادي	١٢٤	سالم أحمد مرعي

https://www.facebook.com/Trathaldees

هذا ما توصلنا إليه ..

كشف يشمل أسماء نواخيذ السفن الخشبية الشراعية من أبناء المهرة و قصيعر و الشحر والمكلا و بروم :

المهرة	قصيعر	الشحر
١.بن ياسر	١.خميس بلكديش	١.عبود حاج باسعد
٢.آل باكريت	٢.سعيدعبد الله بن جنيبوخ	٢.حسين النقيب
٣.بن الأسد	٣.جمعان مباراكي	٣.علوي صالح مكنون
٤.بن جزحيز	٤.أحمد محمد باحويرث	٤.غالب عبد الرب بن حنش
٥.بن حوي	٥.علي عبد الله محموص (قطيل)	٥.علي فرج شملول
٦.سالم بن عمرين	٦.جمعان بلكديش	٦.سعيد سالم حنين
٧.حمد غالب حبوبه	٧.سالم عبيد فرج	٧.عمر سعيد بن بريك
٨.محمد بن مهانس حزيز		٨.علي بن سليمان
٩.غالب بن حمد حبوبه	**نواخيذ العباري :**	٩.سبيت بارقبه
١٠.محمد عبد الله باكريت	١.مبارك سويلم	١٠.محمد علي فعفع اليافعي الحضرمي
١١.أحمد عبد الله باكريت	٢.سعيد محفوظ الغرابي	١١.عوض سالم باسباع
	٣.حسين سالم باعباد	١٢.خميس بن نعوم
	٤.ربيع عوض بامقد	١٣.عوض سعيد بامعيبد
	٥.حديّد عوض خير الله	١٤.سبيت بن الهندوان
	٦.بن محمد بامقد	١٥.مبروك حسن النوبي
	٧.سالم عويضان محموص	١٦.عبد الله سعيد بريك
	٨.نصيب محمد بامقد	١٧.عوض أحمد النقيب
	٩.عبد الله عوض باعباد	١٨.سعيد علي حميد
	١٠.جمعان عوص باعباد	١٩.عبد الله منصور بن
	١١.عوض عبد الله بامقد	
	١٢.عبد الله عقيل باعباد	

https://www.facebook.com/Trathaldees

المكلا	بروم	من المناطق الشمالية
١.بخيت نصيب سالم سعدان (النوبة)	١.عبد الرحيم حسن با مزاحم	١. أحمد بتيش (اللحية)
٢.عبيد حاج بن طرش	٢.عبد الله سعيد با مزاحم	٢. عزي شوك (اللحية)
٣.منصور صالح منصور	٣.حسن عبد الرحيم با مزاحم	٣. عبده حجر (اللحية)
٤.محمد عبد الله باسعد		٤.عبرين (اللحية)
٥.حاج سعيد بازهير		٥.محمد الصانع (اللحية)
٦.صالح عوض الريدي		٦.آل عبد الودود (ميدي)
٧.محمد صالح بامسعود		٧.حسن عبده كمران (كمران)
		٨.عمر محمد زباده (كمران)
		٩.عباس حسن (كمران)
		١٠.الغليسي (الخوخة)
		١١.عمر سالم جلعوم (الخوخة)
		١٢.عبده عبد الله جلعوم (الخوخة)
		١٣.السيد حسن محمد (الخوخة)
		١٤.محمد أحمد دميني (الخوخة)
		١٥.علي محمد عكيش (الخوخة)
		١٦.يحى أحمد رزيقي (الخوخة)
		١٧.جنيد عبد الله (الخوخة)
		١٨.محمد حسن (الخوخة)
		١٩.محمد الشامي (الخوخة)
		٢٠.محمد عبده (الخوخة)
		٢١.الواقدي (يختل)
		٢٢.محمد صالح (يختل)
		٢٣.محمد شامي (الخوخة)
		٢٤.محمد عبده (الخوخة)
		٢٥.عباس حسن عبد الله (كمران)
		٢٦.عمر محمد زبادة (كمران)

https://www.facebook.com/Trathaldees

ملحق خاص

السفن الخشبية الشراعية للإصطياد السمكي

https://www.facebook.com/Trathaldees



ملحق خاص

السفن الخشبية الشراعية للإصطياد السمكي

و هكذا نكون قد استوفينا شرحنا للسفينة الخشبية الشراعية استيفاءً شاملاً بعد ذلك نعرج على ميناء القرن ، الميناء الرئيسي لمدينة الديس الشرقية للتعرف على اسطولها الخشبي السمكي والذي نعتبره واحداً من تراثنا البحري لهذه المدينة التي حباها الله بالثروة السمكية و بالموقع الجغرافي مما جعلها كمركز تجاري للتسوق يجلب المتسويقين القادمين من المنطقة كقصيعر و الريده الشرقية و القرى المجاوره لها و كذلك المتسوقين القادمين من محافظة المهرة بكل مديرياتها .

هذه المدينة تتميز بشريط ساحلي ممتد من القاره البيضاء غرباً إلى المنطقة المحمية (يشمون) شرقاً و قديماً كان الساحل يضم ميناءين رئيسيين هما ميناء شرمه وميناء (خلفه) فميناء شرمه تشير بعض المصادر إنه أنشئ قبل ظهور الإسلام بعدة قرون و هناك مصادر أخرى و هي ما عثرت عليه حفريات البعثة الفرنسية المتخصصة في علوم الآثار و أظهرت حفرياتها العثور على أساسات بناء قديمة تدل على مساكن و مخازن لتخزين البضائع و تقول هذه المصادر إنه لا تزال هناك آثار مطمورة تحت الأرض لم يتم اكتشافها بعد : و هذا ما يدل على إن ميناء شرمه كانت له حركه تجارية نشطة و ذلك من خلال موقعه الجغرافي و كانت له سمعه طيبة خارجياً مما جعله كجسر يربط المحيط الهندي وشرق إفريقيا و البحر الأحمر و البحر الأبيض المتوسط إلا إنه مع مرور الزمن توقف شيئاً فشيئاً ثم توقف نهائياً إلا إن اسمه لم ينتهي سيظل اسمه محفوراً على صفحات الكتب القديمة و الحديثة إلى أبد الآبدين ، و ميناء خلفه تشير بعض المصادر إنه أنشئ بعد ظهور الإسلام بعدة قرون و سمي باسم المدينة التي لا تزال آثارها ماثلة للعيان منها القبور و أساسات البناء و لا يزال البعض من آثارها مطموراً تحت الأرض ينتظر الحفريات و هي التي ستعطينا الزمن الذي أنشئ فيه الميناء و كان للميناء دور كبير في استقبال السفن في تفريغها و شحنها و كذلك يقلل من الضغط المتزايد على ميناء شرمة ، و من مميزات الساحل كونه يتميز بعدة خواص منها الرمل الأبيض الأكثر نصاعاً و كذلك الحصى الصغير الأملس الملون حيث يشكل كساتر من الموج على امتداد الساحل و كذلك القواقع النادرة و المتميزة بألوانها و سرطان البحر الكثيف و العناكب ذات اللون الأسود و الأحمر والسلاحف ذالت اللون البنفسجي مائل للاخضرار إلا إنها دائماً



ما تلاحق من قبل صياديها مما جعلها تهاجر و تترك مسقط رأسها إلا إنها تعود عندما تضع بيضها و دفنه ثم تعود من حيث أتت و هكذا هو حالها .

و من مميزات الساحل الطيور منها : النورس ، الكرماني ، الضفيك ، السومي ، الراضخ ، أبو جراب ، الكسيلان ، اللقلاق ، الذي يظهر أحياناً و يختفي أحياناً و هناك بعض الطيور غير المستقرة دائماً ما تكون مهاجرة .

كما بنيت على الساحل عدة أحواض خرسانية كمحابس (مدامس) و لها سواقي حيث تحبس فيها سمك السردين (العيدة) لاستخراج الصيفة التي تستخدمها السفن الخشبية على امتداد ساحل الجزيرة العربية و الخليج ، و من هنا و على بعد عشرات الأمتار من المحابس (مدامس) هناك مساحة تبنى عليها السفن الخشبية ذات الحمولة المتوسطة و كذلك سفن الاصطياد كالعباري و القوارب و الصنابيق الصغيرة و الهواري كل هذه الوسائل منذ القدم كانت تخيّط بحبال القمبار ثم أدخلت عليها المسامير الخشبية و من ثم أدخلت عليها المسامير الحديدية إلا إنه منذ السبعينات و الثمانينات ثم الاستغناء عن هذه الوسائل و استبدالها بما يسمى (الفيبر جلاس) .

و هذا هو تعريفنا للسفينة الخشبية المسمى (**العبري**) و هو سفينة لإصطياد الأسماك و تكوينها على النحو التالي :

نوعية الأخشاب : الزنجلي ـ البوتيك

١. **الهيراب** : كقاعدة للسفينة الطول ٢١ ذراع .
٢. **الهنّام** : هو مقدمة السفينة الطول ٢١ ذراع .
٣. **السمكأ** : هو مؤخرة السفينة الطول ٢١ ذراع .
٤. **الموالك** : هو اللبنة الأولى لجدار السفينة
٥. **العرض** : ٨ أذرع
٦. **الشلمان** : هي الأضلع التي تستخرج من الأشجار يتم تشذيبها .
٧. **الهداريس** : هي الأضلع تأتي في مضايق السفينة في المقدمة و المؤخرة .
٨. قطعة خشب سميك بطول ٧٥ سم و عرض ٢٥ سم و هو كقاعدة للدقل .
٩. **الدقل** : الطول ٢٣ ذراعاً و قطره ١٨ بوصة و يختلف من سفينة لأخرى .
١٠. **الشراع** : من ١٨ ــ ٢٠ شقة
١١. **الحمولة** : من ٤٠ ــ ٥٠ طن
١٢. **الطاقم** : من ٧ ــ ٩ أفراد .
١٣. **الغاطس** : باع و نصف .
١٤. **الحبال**

https://www.facebook.com/Hathaldees

١٥. المرساة .
١٦. معدات الإصطياد
١٧. الهوري

تسمية الأسماك

هذه مياهنا الإقليمية الممتدة من ساحل (ميدي) محافظة حجة غرباً إلى حدودنا الشرقية مع سلطنة عمان . لما لهذه المياه من ثروة سمكية هائلة مما دفع بالأكثرية من أبناء ساحل حضرموت من اختيار مهنة الاصطياد السمكي نظراً لما لهذه المحافظة من مياه و شريط ساحلي ممتد من بئر على غرباً إلى منطقة المصينعة شرقاً ، و لما لهذه المحافظة من ثروة سمكية مما جعلها في مقدمة المحافظات ، و لهذا اختارت هذه الشريحة من أبناء ساحل حضرموت هذه المهنة و جعلتها نقطة انطلاق لحياتهم المعيشية تضمن لهم و لأسرهم العيش الكريم في الحياة فمن هذا المنطلق مما جعلهم هم الأوائل من يمتلك أكبر أسطول خشبي سمكي على امتداد الساحة اليمنية ، و كذلك هم الأوائل ممن امتهن عملية اصطياد سمك القرش و لم يسبقهم عليه أحد منظرائهم مما جعلهم في الصدارة ، ونحن من خلال معرفتنا ببعض الصيادين المخضرمين أحببنا أن نعرف منهم تسمية الأسماك المختلفة فكان لنا ذلك منهم هذه التسميات كما يسميها صيادي مدينة الديس الشرقية .

أسماء سمك القرش : على النحو التالي

النمراني	أبوسيف	شخصة
دييل	النغل	حفي
لشاط	العور	العورة
العورويير	الخنيث	المسكح
الهلكة	الدوغة	الدبس
القطقطة	زفي	حبورقي
القرين	شرشور	ديبة
قميت	بوحجار	شيخة
نكّه	أبوسلالي	أبو الخاتم
الصابئة		

أسماء الأسماك المسطحة ذات الشوكة :

خاسف	الطيره	بنت شريف	القفين
عتريسة	الحاش	القطف	

تسمية الدلفين (الغبر) :

غبر العيده	المعيلي	الصومالي	الفُيم
بو نوره	خيف	مقصوص الرأس	بازنقور

تسمية الأسماك :

غوده	طرناك	شرام	رحثه	جراب
زغفنه	بكس	سهاج	طمكري	ظبية
صعوبان	شوعانيه	غلس	زرب	زينوب
ثمد	شروي	صنوفه	صوبحة	صنك
رغي	خمخمه	مصلوي	مضراس	طرهده
عنبرية	بوقشار	زوكي	خودر	صبابير
نفر	حدر	سواده	صرعه	عندق
غنمه	هابور	غريض	عقام	ناقم
شتمه	حلوى	حنجومر	قربيب	زريه
حميره	دقنّة	بو نهار	باعكيم	كمل
قصعر	بو تمره	قاص	مشط	صفيلح
شيص	عتان	ضرير	فرير	سبسوب
غير	قفاد	عنوب	مري	باغه
بالعيلع (صعباري)	حابس	صليل	باجوف	صبو
غمّد	زمّار	طبوب	حيفول	شيظي
شفر	عرعره	جدب	عيده	منتوج
قناط	بربير	رهد	هملان	مطحنه
زراق (حومة)	كلب البحر	ديك البحر	صوبحة	قتب
بياض	دحيه	سبلي	أبوحنك	غبير
عنقر	بازية	باكاس		

https://www.facebook.com/Trathaldees

قشريات :

شروخ (نوعان) روبيان (قفيعة) أبو مقص

الرخويات :

المحار القواقع البقّار أخطبوط (أم الصباع) حبّار (تربح)

أسماء النواخيذ و مالكي السفن الخشبية الشراعية (العباري) من أبناء الديس الشرقية

١. سعيّد أحمد بن جعره باشعيب
٢. عمر عوض مطلق
٣. صالح مبروك حنتوي
٤. عبد الله عبود حنتوي
٥. صالح عبود باسنبل
٦. محمد سالم كشومه البحسني
٧. حسن سالم كشومه البحسني
٨. عبد الله عوض بانه
٩. البرك عوض بانه
١٠. سعيد رمضان بن جميع
١١. عوض رمضان بن جميع
١٢. سالم عبد الله صبين
١٣. محمد و عبد الله سعيد باغويطة
١٤. أحمد عمر عميران
١٥. فرج عبد الله عيوري
١٦. سعيد سالم الغيلي
١٧. عبد الله سعيد عميران
١٨. العبد أحمد الحداد
١٩. عوض أحمد الحداد
٢٠. فرج أحمد الحداد

أسماء نواخيذ السفن الخشبية الشراعية (العباري) من أبناء الديس الشرقية

١. سالم علي دويران
٢. فرج حسن كشومه
٣. عبد الله عوض غريب
٤. مبارك محمد كشومة

https://www.facebook.com/Trathaldees

٥. عمر البرك عوض
٦. صالح سالم الوعل
٧. كرامة صبيح بن نصير
٨. فرج عبد الله صبين
٩. كرامة سعيد دويران
١٠. محمد حديد اليزيد
١١. سعيد عبيد سويلمين

أسماء مالكي و ربابنة الصنابيق الصغيرة (الدرجة الأولى)

١. سالم العبد حيول
٢. سعيد سعد عيوري
٣. حاج مبارك حميد
٤. عبد الله أحمد مرعي (بو سراج)
٥. أحمد عبود باحمبص
٦. البرك حسن باحسن
٧. سالم عويّض باحمبص
٨. عوض صالح باحسن (عواضي)
٩. مبارك أحمد هذبول
١٠. ربيع عمر باحمبص
١١. محمد عمر حنتوي
١٢. سعيد و فرج عمر باحمبص

أسماء مالكي و ربابنة الصنابيق الصغيرة (الدرجة الثانية)

١. سعيد عمر باحمبص
٢. سالمين سعيد عيوري
٣. محفوظ سعيد عيوري
٤. أحمد جمعان بهاته
٥. حسن صالح الكلدي
٦. عمر أحمد باحمبص

أسماء مالكي و ربابنة الصنابيق الصغيرة (الدرجةالثالثة)

١. محفوظ عمر باحمبص
٢. حسين مبارك باحسن

https://www.facebook.com/Trathaldees

٣. مبارك أحمد حنتش
٤. عبد الله سالم ربيد
٥. سعيد سالم ربيد
٦. أحمد سالم ربيد

أسماء مالكي و ربابنة الصنابيق الصغيرة (الدرجةالرابعة)

١. مبارك أحمد باحسن
٢. سعيد رمضان زغيو
٣. محمد مبارك حنتوي

عملية اصطياد سمك القرش :

أحد **عمليات اصطياد سمك القرش** أولاً يتطلب البحث على سمك السردين (العيدة) أو غيرها من الأسماك الصغيرة باستخدام الشبكة المسمى (المغدفة) ،و عند الحصول على سمك السردين أو غيرها فهي تستخدم طعوم للأسماك الكبيرة و من هذه الأسماك تأخذ الطعوم لأسماك القرش يترواح وزن الطعم الواحد إلى كيلو حيث توضع الطعوم على سنانير حديدية تسمى الواحدة منها (حلقة) يثبت عليها اثنان حبال أحددهما يثبت عليه حجرين كل حجر يزن ما بين واحد كيلو إلى اثنين كيلو و يبعدان عن بعضهما حوالي ثلاثة أذرع ثم يتم إنزالهما إلى البحر إلى عمق أربعون باعاً و ما فوق فواحد من الحجرين يكون في الأسفل قريب من الطعم و الآخر من الأعلى و كلاهما معلقان بالحبل المؤدي إلى ما يسمى (الكاوي) و هو دائماً ما يكون طافّاً على سطح البحر ففي حالة إلتهام سمك القرش للطعم لا يستطيع الفرار و هاتين الحجرين تضربان رأسه حتى يموت و هذا ما يسهل عملية الاصطياد كون العملية متعبة و منهكة للصياد ، و الكاوي الذي أشرنا إليه هو الذي يعطي علامة لمكان موقع الطعم ليتسنى للصياد الإمساك بالحبل ما إذا هناك سمك القرش قد أمسك به أو لم يمسك به ، ففي حالة الإمساك به يتم شقه و تستخرج منه الكبد ، ثم تملح و توضع في الشمس فترة حتى تذاب و من ثم توضع في البراميل لفترة حتى تصبح صيفة تستخدمها السفن الخشبية على امتداد ساحل الجزيرة العربية و الخليج ثم بعد ذلك يؤخذ سمك القرش و يملّح ملحاً كافياً ثم يوضع في خن السفينة (العبري) .

https://www.facebook.com/Trathaldees

الكاوي يتكون من الآتي :

١. القربة المنفوخة هواء .
٢. ثمرة القرع الأبيض بعد أن وضعت في الشمس فترة و يبس ما بداخلها يتم تشبيكها بالحبال كدرع واقٍ لها .
٣. كرب النخيل
٤. صطل البلاستيك الذي استخدم حديثاً أي في النصف الأول من ستينات القرن الماضي .

العملية الثانية من صيادة سمك القرش تسمى (تجويل) بما معناه أن يبات طاقم سفينة العبري في البحر دون أن ترمى مرساة السفينة إنما ترمى خيوط الاصطياد في البحر و عليها السنانير و الطعوم والخيط الواحد يسمى (دري) حيث تربط الخيوط بالخوص في مكان من السفينة و قريب من الصياد كون الخوص يعطي صوت عند التهام سمك القرش الطعم ، و هنا يبدأ الصراع ما بين سمك القرش و الصياد حتى يتم الإمساك به باستخدام ما يسمى (المشغاف) و (المصدع) و هكذا تكون عملية اصطياد سمك القرش بما يسمى (التجويل) .

أما **العملية الثالثة** من صيادة سمك القرش إنه في حالة عدم الحصول على الطعوم من الأسماك تجد بعض الصيادين من هو في عجالة من أمره من يستخدم ما يسمى (الطرقة) و هي كحربة و الطرقة هو عود بطول مترين في مقدمته قاعدة يوضع عليها السهم القاتل و يسمى (غوق) حيث يطلق أحد الصيادين المهرة الحربة على سمك الدلفين ليستخرج منه الطعوم و الدلفين هو دائماً ما تجده يسنم بجانب السفينة و خاصة النوع الذي يسمى (المعيلي) و النوع الذي يسمى (الصومالي) و للدلفين عدة تسميات منها ما يسمى الفُيم و أبو نورة و الحيف ففي حالة اصطياد الدلفين تجده يخرج منه صوت كصوت الإنسان حتى يموت و منه تستخرج الطعوم لاصطياد سمك القرش ، هكذا نكون قد أعطينا صورة من الماضي عن كيفية اصطياد سمك القرش . و نعطي صورة من الماضي عن كيفية اصطياد الأسماك الأخرى نقول إنه لم تكن هناك في العشرينات و الثلاثينات و أواخر الأربعينات خيوط جاهزة لاصطياد الأسماك كخيوط النايلون الحالية إنما هناك

https://www.facebook.com/Trathaldees

خيوط تسمى نزور يتم غزلها بالمغازل من قبل الصيادين أنفسهم بعد أن يتم تجهيزها تحك بما يسمى (الفتوخ) المستخرج من بعض الأشجار و هذا يعطي الخيط أكثر تمدداً حتى لا يلتف ببعضه ثم بعد ذلك يحك الخيط بالنيل ليعطي لون البحر .

أما عملية كيفية اصطياد الأسماك الأخرى إنه بعد الحصول على سمك السردين (العيدة) أو غيرها من الأسماك الأخرى توضع الخيوط في البحر من ٣ ـ ٤ خيوط و عليها الطعوم هذا ما يعتمل به سواء كانت السفينة العبري أو الصمبوق و متى ما أمسك السمك بالطعوم مما يدل على كثرة السمك في هذه المساحة حينها يتم انتزاع الشراع من على الدقل و يرمى بالمرساة و هكذا يتم الاصطياد و يسمى (محلق) .

العملية الأخرى من اصطياد الأسماك تسمى المشاوطة و هي عند وجود كثرة الأسماك في مساحة قد تكون طويلة أحياناً و هنا يكون الصنبوق العبري دوماً ما يكون رايحاً غادياً بالشراع في هذه المساحة لأجل الحصول على أكثر قدر الأسماك بعد ذلك يتم شق الأسماك ثم توضع عليها الملح و من ثم تودع في خن السفينة حتى يأتي يوم لبيعها .

الحداثة و التغييرات في وسائل اصطياد الأسماك :

نقول باختصار إنه بعد إن أدخلت الماكنة على السفينة (العبري) و الصنبوق حصل هناك تغيير كلياً لم يعهده الصيادين في حياتهم و من هذا التغيير هو عملية اصطياد سمك القرش و غيره من الأسماك باستخدام ما يسمى الشكة التي حلت مكان ما يسمى (الحلقة) و الشكة هي حبل طويل طوله ٥٠٠ ياردة و قطره بوصة واحدة .

https://www.facebook.com/Trathaldees

و هنا نعطي تعريف لمن أراد التعرف على عملية كيفية اصطياد أسماك القرش بـ (الشكة) أولاً يؤخذ حبل الشكة و توضع عليه السنانير وعليها الطعوم مدللة بالحبال من الأعلى إلى الأسفل و عددها من ٤٠ إلى ٥٠ طعم و ما بين كل طعم و آخر مسافة عشر ياردة كما تثبت على مؤخرة و مقدمة الشكة ما يسمى (الكاوي) الذي يعرف من خلاله مكان موضع الشكة في البحر ، و الكاوي هو عبارة عن جرم طافاً على سطح البحر و هذا مما يسهل على سرعة الحصول على الشكة في وقت قصير متى ما أريد سحبها من البحر

بدلاً من البحث عنها هنا و هناك و كذلك يثبت على مقدمة و مؤخرة الشكة المسمى المرساة (البروصي) و كل من الكاوي و المرساة كليهما يعطيان الشكة خطاً مستقيماً من الأسفل إلى الأعلى و كذلك خط أفقي طويل بطول الشكة و عندما توضع الشكة في البحر لم يكن لها مقاس و لم يحدد لها عمق معيّن إلا إن بعض النواخيذ السفن العبري و بعض الصيادين ممن يعرف بالتخمين من مقاس العمق فمنهم من يطرح النقاط على الحروف و البعض الآخر يطرح نقاطه قرب الحروف لا يبتعد كثيراً هذا و نعود إلى حديثنا حول الشبكة نقول إن الأكثرية من النواخيذ ممن يستحسن أن يضع الشكة في البحر وقت العصر و يأتي في صباح اليوم الثاني لأخذها ففي حالة حصول سمك القرش في الشكة يتم معالجته كما أسلفنا في الصفحة السابقة . و معظم الصيادين أصحاب السفن العباري من يضع في البحر شكتان في آن واحد و منهم من يكتفي بشكة واحدة .

و من الوسائل المستحدثة هو وجود أقفاص من الشباك الحديدية تسمى (قراقر) باللهجة الكويتية و تسمى (صخوة) باللهجة العدنية توضع بداخلها الطعوم عبر فتحة باب تدخل منها الأسماك و لا تستطيع الخروج ، و من الإستحداثات أيضاً هناك جهاز يسمى (ماجلان) تتوسطه بوصلة و هو من يحدد لك المسافة التي قطعتها السفينة كما يحدد لك أين موقعك في البحر ، و كذلك من الإستحداثات هو وضع إشارات ضوئية على مقدمة و مؤخرة الشكة و هذه الإشارات الضوئية تعطى المارة التجنب من الشكة .

بعد إن أعطينا شرح تفصيلي عن السفينة الخشبية الشراعية و أعطينا أيضاً شرح تفصيلي للسفينة الخشبية الشراعية (العبري) . نعطي هنا شرحاً مختصراً لبعض أنواع السفن الخشبية الصغيرة و تسميتها كالتالي : القارب ـ الصمبوق – الغادفة ـ الهوري .

https://www.facebook.com/Trathaldees

القارب :

يكون كالتالي :

طول الهيراب : ١٦ ذراعاً

العرض: ٣ أذرع

الحمولة : ٤ طن

الطاقم : ٦ أفراد

الغاطس : ١ باع

المعدات : المجاديف ـ البانكيات [١] ـ المرساة ـ الحبال ـ المجر [٢]

المهام : شحن و تفريغ السفن الراسية

الصمبوق الجريف :

يكون كالتالي :

نوعية الخشب : الزنجلي

طول الهيراب : ١٨ ـ ٢٠ ذراعاً

العرض : ٥ أذرع

الحمولة : ٥ طن

الطاقم : ٧ + ١٤ عاليابسة

الغاطس : باع و نصف

المعدات : الشباك يترواح طول الواحد ٣٠٠ ياردة و عرضها ٥٠ ياردة

المجاديف ـ البانكيات ـ الحبال ـ المرساة ـ المجر ـ الكوايه

المهام : هي التطويق على الأسماك بالشباك من كل جانب بما في ذلك سمك العيده (السردين) حيث يتم سحب الأسماك إلى الساحل بواسطة الطاقم المتواجد على اليابسة

الصمبوق الغادفة :

يكون كالتالي :

نوع الخشب : زنجلي

١ البانكيات هي قطع خشبية يقعد عليها البحارة أثناء التجديف

٢ المجر : حبل يدير حركة الدفة .

طول الهيراب : ١٤ ذراعاً

العرض: ٣ أذرع

الطاقم : ٥ أفراد

الحمولة : ٢ طن

الغاطس : ١ باع

المعدات : الشباك ـ المجاديف ـ الشراع ـ الدقل ـ المرساة ـ الحبال ـ المجر ـ أقفاص الشباك الحديدية .

المهام : اصطياد أنواع الأسماك بما فيها سمك العيده (السردين)

عملية كيفية اصطياد سمك العيده بعد أن يرمى عليها الشبك ينزل إلى البحر اثنان من الطاقم يلفان أطراف أسفل الشبك و ينزل آخر يلف أطراف أعلى الشبك و هكذا تستمر العملية حتى الاكتفاء .

الهوري :

هما نوعان أحدهما يصنع محلياً من الخشب المسمى الزنجلي و الآخر يستورد من الهند و بالذات من ساحل منيبار و يسمى الهوري المنيباري كونه جذع شجرة محفور من المقدمة إلى المؤخرة لم يدخله مسمار

الطول : ١٠ أذرع

العرض : باعين إلا ربع

الطاقم : ٢ أفراد

الحمولة : نصف طن

الغاطس :ثلاثة أرباع الباع

المعدات : الشباك ـ المجاديف ـ الشراع ـ الدقل ـ المرساة ـ الحبال ـ المجر

https://www.facebook.com/Trathaldees

المهام : صيادة الأسماك بكل أنواعها و أكثرها السمك الصخري

الخاتمة

الحمد لله رب العالمين و الصلاة و السلام على أشرف الأنبياء و المرسلين سيدنا محمد و على آله و صحبه أجمعين و بعد :

نحمد الله تعالى على نعمة الإسلام و على طول العمر و ما هداني إليه لكتابة تراثنا البحري في صفحات هذا البحث الذي يروي صورة متكاملة عن السفينة الخشبية الشراعية بكل مكوناتها من البداية و حتى النهاية و الإبحار بها شرقاً و غرباً في لجّات البحار ما بين سماء و ماء يقودها رجال أشداء من أبناء هذه المدينة (مدينة الديس الشرقية التي أنجبت كوكبه من النواخيذ فيهم المعلم و الربان و يشهد لهم نظرائهم العمانيون و الكويتيون ، رحم الله من أختاره الله إليه و أطال الله في أعمار من بقي منهم ، و من حقهم علينا الدعاء إلى الله سبحانه و تعالى أن يغفر لهم و يدخلهم فسيح جناته و إنا بهم لاحقون .

الباحث

https://www.facebook.com/Trathaldees

المراجع

١. القرآن الكريم

٢. خبرة الباحث ٢٥ عام من العمل على السفن الشراعية

٣. بن شهاب ، حسن صالح .. أضواء على تاريخ اليمن البحري

٤. القطامي ، عيسى عبد الوهاب .. دليل المحتار في علم البحار

٥. علوم العرب البحرية من ابن ماجد إلى القطامي

٦. الرومي ، أحمد بشر .. معجم المصطلحات

٧. د . الحجي ، يعقوب يوسف .. صناعة السفن الشراعية

٨. د. عكاشة محمد عبد الكريم .. السلطنة القعيطية

٩. حرّاني ، جورج فضلو ... العرب و الملاحة البحرية في المحيط الهندي في العصور القديمة

١٠. الخرافي ، يوسف ناصر ...المرشد البحري

١١. مقابلة مع صانع السفن : سعيد عوض سالمين بن ربيد

١٢. باهارون ، محمد علوي .. الشيخ عمر المحضاروتنقلاته في ساحل حضرموت مقال

https://www.facebook.com/Trathaldees

الفهـــــــــرس

الإهداء ٤
هذا الكتاب ٥
تقديم ٦
شكر و تقدير ٧
تمهيد ٨
المقدمة ٩

الباب الأول
بناء السفينة

الفصل الأول :تسمية الأخشاب و المسامير و أدوات النجارة و صانعي السفن الشراعية ١٧
تسمية الأخشاب و كيفية استخدامها ١٧
أنواع المسامير ١٩
أدوات النجارة و تسمياتها ٢٠
أسماء صانعي السفن الشراعية من أبناء الديس الشرقية ٢١
أماكن صناعة السفن ٢٢

الفصل الثاني :كيفية بناء السفينة الخشبية الشراعية ٢٣
نزول السفينة إلى البحر ٢٤
المواد العضوية المستخدمة في صيانة السفينة عند دخولها المجحب ٢٥
الدول الصانعة للسفن الشراعية للنقل البحري ٢٦
تسميات أخشاب السفينة الشراعية و مهامها و تعريفها ٢٧
تسمية مكامن السفينة من الداخل ٢٩
قاعدة عود الدقل و العود المسمى القاضي ٣٠

الباب الثاني
التجهيزات

الفصل الأول : الأشرعة ٣٣
كيفية تفصيل الشراع ٣٣
استبدال الشراع المربع بالمثلث ٣٦
تسمية الأشرعة و كيفية استعمالها ٣٧
الإجراءات التي تتخذ في تدوير الشراع ٣٨
الشراع الكشي و الشراع اليانصة ٤٠

الفصل الثاني : الحبال و تسمياتها و مهامها ٤١
العيايير و تسمياتها ٤٤
المجسمات الخشبية ٤٥
المرساة و تسميتها و مهامها ٤٥

https://www.facebook.com/Tanthaldees

الفصل الثالث : طاقم السفينة و تصنيفهم الوظيفي ٤٧
إيرادات السفينة و كيفية توزيعها ٤٨
تجهيزات المؤن ٤٩
القارب (الزعيمة) و أدواتها ومهامها ٤٩
كيفية التزود بالمياه ٤٩
التزود بالحطب ٥٠
الموفة و توابعها ٥١

الباب الثالث
الإبحار

الفصل الأول : الإرشادات الملاحية البحرية ٥٥
الديرة وتسمياتها المتعددة عند العرب ٥٧
الكمال و قياس ميل الشمس في البروج ٦٢
الباطل ٦٧
رؤوس الجبال و الجزر والأخوارو تسمياتها ٦٨

الفصل الثاني : رحلة الأسفار ٧٢
الوجبات الغذائية ٧٢
النوبة ليلاً أثناء الإبحار ٧٣
البُلد (المسبار) و مهامه لقياس الأعماق ٧٤
اتجاه القبلة على ظهر السفينة ٧٥
كيفية يكون السنجار ٧٥
التخاطب بالسلام أثناء الإبحار ٧٦
التخاطب بلغة الإعلام الملونة ٧٦
الأحكام على ظهر السفينة ٧٧
الأهازيج التي تقال أثناء العمل ٧٩
المصطلحات البحرية و معانيها ٨١
السفينة و المعتقدات الخرافية ٨٩
الإعاقة أثناء الإبحار و كيفية معالجتها ٩٠
المرض و الوفاة أثناء الإبحار ٩١
إضراب البحارة على السفينة ٩٢
كيفية التعامل مع البحارة عند نزولهم إلى البر ٩٣
علامات قرب البر ٩٤
الترحيب بالعودة ٩٥
أسباب تعرض السفن للحوادث ٩٦
أسماء السفن التي تعرضت لبعض الحوادث ٩٧

الفصل الثالث : التيارات و الطوفانات و الرياح : التيارات البحرية و تسميتها ١٠٠
الطوفانات و تسمياتها ١٠١
الرياح الموسمية خلال فصول السنة كما نسميها ١٠٢

الباب الرابع
تشغيل السفينة وصيانتها و الشحن والتفريغ و النواخيذ

الفصل الأول تشغيل و تجحيب السفينة ١٠٥
كيفية صيانة السفينة الخشبية ١٠٧

الفصل الثاني الشحن و التفريغ ١٠٨
ميناء عدن و حركته التجارية ١٠٩
بداية إدخال المحركات على السفن الشراعية ١١١

الباب الخامس
النواخيذ و السفن الشراعية

الفصل الأول : نواخيذنا ١١٥
الخبرة تعادل الشهادة ١١٥
نواخيذنا و الموانى التي وصلوا إليها ١١٦
نواخيذنا و كيفية تصنيفهم ١١٧
نواخيذنا و العلاقة بنظرائهم العمانيين و الكويتيين ١١٨

الفصل الثاني : بيانات أحصائية ١٢١
أسماء صانعي السفن الخشبية الشراعية و مساعديهم ١٢١
أسماء السفن الخشبية الشراعية التجارية التي عمل عليها أبناء الديس الشرقية..... ١٢٣
أسماء السفن الخشبية الشراعية الصغيرة للنقل البحري ١٢٤
أسماء سفن الاصطياد الخشبية الشراعية ١٢٥
أسماء مالكي السفن الخشبية الشراعية التجارية..... ١٢٦
أسماء مالكي السفن الخشبية الشراعية من أبناء الديس الشرقية..... ١٢٧
أسماء نواخيذ السفن الشراعية من أبناء الديس الشرقية ١٢٨
القبطان و المرشد ١٣٠
أسماء نواخيذ السفن الخشبية الشراعية كلاً من أبناء الحامي و المقد..... ١٣٢
كشف يشمل أسماء نواخيذ السفن الخشبية الشراعية من أبناء المهرة و قصيعر و الشحر والمكلا و بروم و المناطق الشمالية **١٣٥**
ملحق خاص السفن الخشبية الشراعية للإصطياد السمكي ١٣٨

الخاتمة ١٥١
المراجع ١٥٢



https://www.facebook.com/Trathaldees



المؤلف في سطور

- محمد قاسم شائف الكلدي.
- من مواليد ١٩٣٦م مدينة الديس الشرقية- محافظة حضرموت - اليمن.
- الحالة الإجتماعية متزوج و أب لخمسة ذكور و خمسة إناث
- عمل على ظهر السفن الشراعية.
- عضو الهيئة الادارية لجمعية النقل البحري- عدن.
- حاصل على دورات في المحاسبة.
- عمل أمين صندوق لدى الجمعية التعاونية للنقل البحري- عدن.
- عمل أمين مال لدى شركة خطوط اليمن البحرية- عدن.
- عضو النقابة العمالية- عدن.
- عضو وسكرتير الرقابة العمالية- عدن.
- عضو لجان الدفاع الشعبي في بداية تشكيلها- عدن.
- متقاعد.