



## الصناعات الحرفية العُمانيَّة «بين الماضي والحاضر» (٥.٣)

# الصناعات الخشبية



العمانيَّة تشق عباب البحار والمحيطات خاصة مع عودة الازدهار إلى البحرية العمانيَّة منذ عام

١٩٧٠م.

وفي عام ١٩٩٦م تم تدشين نصب التذكري للسفينة العمانيَّة (صحار) في ميناء كانتون الصيني تخليدا لوصول تلك السفينة. وقد صارت صناعة السفن بأنواعها وأحجامها المختلفة من أقدم الصناعات التي عرفها العمانيون إن لم تكن في مقدمة تلك الصناعات وأكثرها أهمية وانتشارا. ويعود ذلك في الحقيقة إلى أن عمان بحكم موقعها الجغرافي الاستراتيجي وسواحلها الطويلة الممتدة على كل من المحيط الهندي وبحر العرب والخليج العربي والتي يصل طولها إلى نحو ألف وسبعمئة كيلو متر، قد خبر أبناؤها البحر منذ فجر التاريخ واجتازوه إلى ما وراءه من أقاليم ومناطق أخرى. ومن ثم كان النشاط البحري من أبرز وأهم الأنشطة التي مارسها العمانيون في حياتهم على امتداد التاريخ.

والسفن العمانيَّة متميزة، كما أن بحاراتها في طبيعة بحارة المسلمين، وتنتشر شهرتهم في أرجاء العالم جميعها من عهد الإمبراطورية العربيَّة. ولقد فتح البحارة مدنهما في أوج الخلافة العربيَّة تصب بين أكثر المدن العمانيون الطرق البحرية إلى الصين والشرق، وكانت مدنها في أوج الخلافة العربيَّة تحسب بين أكثر المدن سكانا وروعة في بلاد الإسلام، وهذا كان يعني فعليا في ذلك الزمان، العالم أجمع، وكان العمانيون يصنعون المراكب على الطريقة المعروفة في المحيط الهندي حيث كانت السفن تخرن بالألياف وتسد ولا تسمر بمسامير الحديد. وكانت السفن تصنع من خشب النارجيل أو من خشب الساج الذي تميز بالمتانة والقوة، ومقاومة التأثيرات البحرية والجوية. وكان العمانيون يجلبون هذه الأخشاب من الهند أو يذهبون إلى هناك لتصنيعها. وتتميز السفن العمانيَّة بالقوة وكبير الحجم لتتمكّن من الإبحار في المحيطات الكبيرة، ومقاومة مخاطر الملاحة والأمواج العاتية، واستيعاب أعداد كبيرة من البحارة والملاحين والمسافرين، ونقل كميات أكبر من السلع والبضائع. واشتهر من المدن العمانيَّة بصناعة السفن صور وقلهات.

صناعة السفن:

اشتهرت بعض المدن العمانيَّة الساحلية بصناعة السفن ومن أشهرها صحار وصور ومطرح ومرمياط، وتوجد أنواع كثيرة من هذه السفن في عُمان. وقد بدأت الحياة البحرية في عُمان، بالأطواف، وقوارب جريد النخل، وقصب الماء الصغيرة وغيرها من وسائل النقل المائي البدائيَّة. وما زالت بعض وسائل النقل هذه تستعمل حتى اليوم، كالشاشة العمانيَّة، وزوارق قصب الماء (البوص)، وغيرها. ويمكن الاستدلال بالشاشة، والقارب المتطور عنها. على أن جوانب المراكب الأولى، قبل استعمال الألواح، كانت تصنع من سيقان وفروع بعض الأشجار الدقيقة المستقيمة، يوضع الواحد منها فوق الآخر كما في القارب، وتشد بحبال وخيوط من ليف النخيل أو القنبار، وهو ليف جوز الهند، بعد أن تهبذ حافات العيدان، بحيث لا تكون بينها فرج يتسرب إليه الماء منها إلى داخل القارب. وتلاحظ في القارب أن له أضلاع تستند جانبية، والأضلاع من أهم أجزاء المركب. فهي بمثابة الغالب الذي يصاغ بموجبه هيكل المركب، من حيث الشكل والوسع والطول، وتتخذ الأضلاع، غالبا حتى الوقت الحاضر، من خشب الطول، وهو معروف بصلاته وعدم تأثره بالماء، كما تصنع الأضلاع أيضا من خشب العلب، أي السدر إلا أن هذه المراكب كانت صغيرة، وتزدهر صناعة السفن في مناطق وولايات أخرى مثل في عُمان خاصة وأنها تقع على المحيط الهندي، كما تزدهر صناعة السفن في مناطق وولايات أخرى مثل صحار وصحم في منطقة الباطنة وفي محافظة مسندم وكذلك في محافظة ظفار وغيرها من المناطق المطلَّة على البحر حيث تنتشر مصانع السفن والورش الخاصة بها بأحجامها المختلفة. وبالنسبة لولاية صور يوجد بها أكثر



■ بعض النقوش على اخشاب السفن



■ زخارف على سفينة الغنجة

## خبر العمانيون البحر منذ فجر التاريخ واجتازوه إلى ما وراءه من أقاليم ومناطق

## بناء السفن وتجهيزها صناعة متكاملة تتطلب جهدا ومهارة فنية كبيرة

إلى الساحل، وكانت أرض الساحل صخرية، فإن ألواحها تتشقق بسبب صلابة المسامير، أما إذا كان مخططا، فإن خيوطه تلين وتنقطع، ولا تصاب ألواحُه بنفس التلف الذي تصاب به الألواح المسمرة، ويمكن خرازتها من جديد. وهذا هو السبب الحقيقي لتمسك بحارة المحيط الهندي بالمراكب المخطبة. فابن جبير الذي سافر في واحد منها من (عذاب) إلى (جدة). يقول إن المراكب التي تبني في عذاب، كانت تخرن بخيوط من القنبار، وهو قش جوز الهند، ثم تخلل بدسر من جذوع النخيل، وتسى بعد ذلك بالدهن المسترجح من القرش حتى يلين عودها ويرطب لكثرة الشعاب المعترضة في هذا البحر (يعني البحر الأحمر) ولذلك لا يصرفون فيه المركب المسماري. وقد قال ابن بطوطة: "القفين: بفتح القاف وسكون النون وفتح الباء الموحدة والراء، هو ليف جوز النارجيل، وهم يديبونه في حفر على الساحل (يعني ساحل جزيرة المهل) أكبر جزر (مالديف)، ثم يضربونه بالمزارب، ثم تغزله النساء وتصنع منه الحبال لخيطة المراكب". لأن ذلك البحر كثرة الحجارة، فإن كان المركب مسمرًا بمسامير الحديد وصدم الحجارة انكسر، وإذا كان مخططا بالحبال أعطى الرطوبة فلم ينكسر". هذه المعلومات عن ميزة المراكب المخطبة، قد أخذها ابن جبير، وابن بطوطة، عن بحارة المراكب التي سافر فيها، في البحر الأحمر، والبحر العربي، وهي توضح لنا سبب عدم الإقبال على بناء السفن المسمارية كسفن البحر المتوسط، بعد أن أمر الحجاج بن يوسف أصحاب السفن ببناؤها، واستعمالها بدلا من المخزرة.

وقد ذكر الجاحظ في كتاب "الحيوان" أن الحجاج هو أول من أجرى في البحر السفن المقيرة المسمرة، غير المخزرة والمدهونة، والمسطحة، غير ذوات الجُوجُ". وفي هذا الخبر كما نلاحظ إشارة إلى هيكل السفينة العربيَّة في القرن الأول الهجري، فهي ذات قاعدة تشبه جُوجُ الطائر، وليست مسطحة وعريضة مثل قاعدة سفن البحر الأبيض المتوسط، وهي مخزرة ومطلية بالدهن، وليست مسمرة، ولا مطلية بالقار مثل سفن البحر المتوسط. وقد احتفظت السفينة العربيَّة بقاعدتها الحادة وغاطسها، الذي يُشبه بجُوجُ الطائر حتى وقتنا الحاضر، ويرجع تمسك البحارة العرب بالقاعدة الحادة إلى سرعة جريها، وتخللها للأماكن الضيقة بين الصخور والشعاب المرجانيَّة التي اشتهرت بها بحارهم، وهذه الميزة لا توجد في القاعدة العريضة المسطحة، لكن هذه يمكنها أن تغطف بسهولة على المياه الرقيقة التي لايزيد عمقها، على باع واحد، الأمر الذي تعجز القاعدة الحادة عنها، فهي تنشب بسرعة في قاع المياه الرقيقة إن كانت من الرمل أو الطين، وتتحطم إن كان من الحجارة، وهذا هو السبب الذي جعل (الحجاج) يأمر ببناء السفن ذوات القاعدة المسطحة، ففي رأس الخليج العربي مضاحل خطيرة تلتف بسببها مراكب كثيرة، ومن أجل إبعاد المراكب عنها نصب القدماء جذوعا في البحر عليها بيوت، ورتب فيها قوم يوقدون النار بالليل حتى تتباعد عنهم المراكب، قال المقدسي: "ثم الخشبات التي تنسب إلى (البصرة)، وهي الطامة الكبرى، مضيق وبحر رقيق، وقد نصبت في البحر جذوع عليها بيوت، ورتب فيها قوم يوقدون بالليل حتى تتباعد عنهم المراكب من رقة تلك المواضع ، وسعدت شيخا يقول وقد لحقتنا، ثم شدة وضرب المركب في الأرض عشر مرات: هذا موضع يسافر أربعون مركبا فيرجع واحد". فقله أن المركب ضرب الأرض عشر مرات حجة على من يزعم ان المراكب المخطبة كانت ضعيفة، بل إن من يشاهد قوارب الصيد الحاضر لن يجدها أقل متانة عن قوارب الصيد المسمرة. وقد تحدث ابن بطوطة عن السفن المخطبة في أكثر من مكان واحد، إذ ذكرها في أثناء الحديث عن شجر النارجيل في ظفار وآليافه، حيث قال: "وهم يصنعون (أمل ظفار) حبالا يخيطنون به المراكب عوضا عن



د.فتحي عبدالعزیز الحداد \*

مسامير الحديد". وأشار بتفصيل زائد إلى طريقة صنع ألياف النارجيل وهو يتحدث عن جزائر ذببة المهل مقابل الطرف الجنوبي من شبه القارة الهنديَّة وقال: "وتصنع منه الحبال (أي النارجيل) لخيطة المراكب، وبهذه الحبال تخاط مراكب الهند واليمن.

وقد كان استخدام أخشاب السدر، والقرط، وجذوع النخيل، وأخشاب الليمون، هو الشائع، أما الآن فهناك الأنواع العديدة من الأخشاب التي تأتي من مختلف دول العالم مثل الصنوبر والمرندى والتيك وغيرها. وقد تم استخدام الأشجار الموجودة في البيئة العمانيَّة في الصناعات الخشبية كأشجار النخيل، والنارجيل، والغاف، والزام وبعض الأخشاب المستوردة كخشب التاج المستورد من الهند وقد تحدث ابن بطوطة الذي زار المنطقة في القرن الرابع عشر عن هذه الأشجار في ظفار. مما يدل على جلبة من الهند وزراعته في هذه المنطقة.

ومن أهم الأخشاب المستخدمة في صناعة السفن: (الساج، البنطيق) والتي تستورد من الهند، بالإضافة إلى أخشاب أشجار (القرط والسدر والسمر) الموجودة في السلطنة، والتي يصنع منها ضلوع السفينة.

إن عملية بناء السفن وتجهيزها تعد في الواقع صناعة متكاملة تتطلب جهدا ومهارة فنية كبيرة وتحتاج كذلك إلى كثير من الوقت وقسا للتمنوج الذي يتم القيام بتصنيفه والمهام المراد القيام بها. وعادة تنشط عملية بناء السفن في أواخر الصيف أي في شهر سبتمبر من كل عام، وذلك بعد إعداد الأخشاب اللازمة والمناسبة حيث يستغرق تجفيف الأخشاب مدة طويلة قد تصل إلى العام قبل البدء في استخدامها في صناعة السفن وذلك ضمانا لقوة تحملها وعدم إصابتها بأي تشققات بسبب المياه وأمواج البحر بعد ذلك. وقد ظلت صناعة السفن في صور مهنة هامة توارثها الأبناء عن الآباء عبر العصور، علاوة على إنتشاها في مدن عمانيَّة أخرى مثل: صور، بركاء، صحم، صحار، مقيس، مصيرة، ليما، محوت.

وجدير بالذكر أنه يتم استخدام أنواع عديدة من الأخشاب الخاصة ببناء السفن العمانيَّة منها أشجار تنمو في السلطنة بالإضافة إلى أخشاب أخرى يتم استيرادها، كما تستخدم في العادة أدوات تقليدية لصناعة السفن مثل المطرقة، والمنشار، والمثقاب، والفوس، والأزميل، والسحج، ووحيدة القلغطة، علاوة على بعض الأدوات الأخرى مثل: المقال: وهي ألواح خشبية صغيرة، والشالمان، وهو خشب مقوس يدخل في بناء المركب، والشيرين: وهو قطع مستطيلة من الأخشاب الرقيقة، والعامي: وهو مادة تستعمل للشوش، والصل: وهو زيت السمك، والغزال: وهو قماش أبيض للشراع، والمحرك الذي يستخدم في قيادة المراكب.

وقد عرف العمانيون طريقتين لبناء السفن منذ قرون عديدة، تتميز الطريقة الأولى ببناء السفينة ودعم هيكلها من خلال استخدام الخيوط والحبال، إذ تصنع السفن من هذا النوع من خشب الساج، وتوضع الألواح جنبًا إلى جنب، ويتم تقبها على مسافات. محددة بمثقاب يدوي دقيق، وتشد الألواح إلى بعضها البعض بحبال مصنوعة من ألياف جوز الهند. ثم تغلف هذه القرب باستخدام مزيج من الليف أو القطن الخام المشرب بزيت السمك، أو زيت جوز الهند، أو السمسم. ثم يتم طلاء هيكل السفينة من جزئه المغعور تحت المياه بطلاء واقٍ يصنع من الزيت أو الدهن مضافا إليه الصمغ وكميات من مادة الجير، وذلك للحيلولة دون تسرب المياه أو تأثر جسم السفينة بها. أما الطريقة الأخرى لبناء السفن فيتم فيها استخدام المسامير، وهي طريقة متشابهة في جوهرها في مختلف مناطق السلطنة، فضلا عن أنها تتشابه مع طريقة صنع السفن في المناطق المحيطة بالسلطنة في الخليج العربي، والبحر الأحمر. ووفقا لهذه الطريقة تبدأ عملية بناء هيكل السفينة بتركيب الألواح، ثم تصاف إليها الأضلاع، ويتم رص الألواح من الحافة إلى الحافة إعتيادا على الخبرة والمهارة دون استعانة بتصميمات مسبقة ولكن يتحدد الهيكل وفقا لنوع السفينة والغرض منها وحجمها

وعادة ما يتم استخدام المساندة والدعامات لإعطاء الهيكل شكله المطلوب وبالتالي تتم عملية في العادة تحت إشراف شخص له خبرته الطويلة بهذه الصناعة. وتحديد مواضع المسامير وأساليب استخدامها. واستخدمت في أعمال التجارة العديد من الأدوات مثل: الحفر الخشب، والرندة: وهي الفارة التي يسحج بها النجار الخشب، والمقدة: وهي المثقاب اليدوي الذي يستخدم في عملية ثقب الأخشاب، وقد استبدل المثقاب اليدوي في الآونة الأخيرة بمثقاب كهربائي، والمنشار الخشبي، والمنشار المعدني الذي يستخدم لقطع الأجسام المعدنية، والمسحل: وهو مبرد يستخدم في نحت سطح الخشب لتسويته حسب ما هو مطلوب، والملزم: وهو قطعة متشعبة من الخشب، والمطرقة ذات رأس مسطح، والبرجل الحديدي، والجوني: وهو مربع ومسطرة للرسم، والقدم: وهو مقياس، والشكثة: وهو مفك المسامير، والمنجرة: آلة كهربائية يستخدمها النجارون، تتكون من ثلاثة أجزاء، وهي عبارة عن منشار وفارة لكشط الخشب ومثقاب مع آلة ضغط الأخشاب، والميزان. وما زالت الأدوات القديمة التي استخدمها النجارون والنقاشون، وغيرها من اللوازم اليدوية: كالمناشير، والمطارق، والمسامير الكبيرة لتقرب الأخشاب كالأزميل، ومثقاب الخشب، والقدم ، والمثقاب المقوس، والسحج، وحديدة القلغطة، وشيئا فشيئا دخلت بعض الأدوات المطورة على هذه الحرفة. وقد أسهمت التقنية الحديثة والآلات المتطورة بشكل كبير في سرعة وجودة الأعمال المنتجة.■

■

■

■

■