مجلة جامعة الشارقة للعلوم الإنسانية والاجتماعية

**اسم المقال:** تاريخ حرفة القلافة في إمارات الساحل المتصالح خلال الفترة (1925 - 1971) م
**اسم الكاتب:** لطيفة خلف الزعابي، خير الدين يوسف شترة
**رابط ثابت:** https://political-encyclopedia.org/index.php/library/9198
**تاريخ الاسترداد:** 2026/11/01 18:31 +03

الموسوعة السياسيّة هي مبادرة أكاديمية غير هادفة للربح، تساعد الباحثين والطلاب على الوصول واستخدام وبناء مجموعات أوسع من المحتوى العلمي العربي في مجال علم السياسة واستخدامها في الأرشيف الرقمي الموثوق به لإغناء المحتوى العربي على الإنترنت.
لمزيد من المعلومات حول الموسوعة السياسيّة - Encyclopedia Political، يرجى التواصل على info@political-encyclopedia.org

استخدامكم لأرشيف مكتبة الموسوعة السياسيّة - Encyclopedia Political يعني موافقتك على شروط وأحكام الاستخدام المتاحة على الموقع https://political-encyclopedia.org/terms-of-use

تم الحصول على هذا المقال من موقع مجلة جامعة الشارقة للعلوم الإنسانية والاجتماعية ورفده في مكتبة الموسوعة السياسيّة مستوفياً شروط حقوق الملكية الفكريّة ومتطلبات رخصة المشاع الإبداعي التي ينضوي المقال تحتها.

جامعة الشارقة
UNIVERSITY OF SHARJAH

# مجلة جامعة الشارقة

مجلة علمية محكمة

## للعلوم الإنسانية والاجتماعية




المجلد 19، العدد 2
ذو القعدة 1443هـ / يونيو 2022م

الترقيم الدولي المعياري للدوريات 1996-2339

يونيو 2022م مجلة جامعة الشارقة للعلوم الإنسانية والاجتماعية المجلد 19 العدد 2
https//:doi.org/10.36394/jhss/19/2/12

# تاريخ حرفة القلافة في إمارات الساحل المتصالح خلال الفترة (1925 - 1971)م

## لطيفة خلف الزعابي[1]

## خير الدين يوسف شترة[2]

**تاريخ الاستلام: 09-06-2020** **تاريخ القبول: 21-11-2020**

**ملخص البحث:**

تتناول هذه الدراسة موضوع حرفة القلافة (صناعة السفن) في تاريخ إمارات الساحل المتصالح خلال الفترة (1925 1971-) م، من حيث عرض أصول هذه الحرفة ونشأتها والعوامل التي ساعدت على انتشارها وتطورها في المنطقة.

وهذا بحثاً عن جملة إجابات تتعلق ببعض الأسئلة الجوهرية في هذا الموضوع، ومنها: ما هو مفهوم القلافة ودورها في المجتمع الإماراتي قديماً؟ ثم ما هي ملامح البنية التنظيمية لحرفة القلافة؟ وكيفية بناء السفن في تلك الفترة؟ ولعل من أهم الإشكاليات التي سعينا للبحث فيها أيضاً: هي ماهية خصائص حرفة القلافة بالمنطقة وأقسامها؟ وكذا أدوات هذه الحرف ومصير أهل هذه الصنائع والحرف في مجتمع الإمارات الحالي؟

وقد استقت الدراسة مادتها في المقام الأول من المصادر المحلية سواءً كانت مدونة أو شفوية عن طريق المقابلات الشخصية، بالإضافة إلى كتابات وشهادات الذين زاروا المنطقة أو عاشوا فيها، كما اعتمدنا على جملة المصادر والمراجع التي تناولت هذا الموضوع وتطرقت إلى بعض جوانب هذه الفترة وما يليها من أحداث... ولكن في أقطار خليجية أخرى، زيادة على ذلك فإننا لم نغفل عن المصادر المعاصرة، فضلاً عمَّا ورد في المراجع اللاحقة من معلومات وإحصائيات تناولت جوانب ذات صلة بالموضوع.

**الكلمات الدالة**: صناعة السفن، حرفة القلافة، إمارات الساحل المتصالح، التاريخ الاقتصادي والاجتماعي للخليج العربي.

---

(1) كلية الآداب والعلوم الإنسانية والاجتماعية - جامعة الشارقة (الشارقة - الإمارات العربية المتحدة)
U16101585@sharjah.ac.ae

(2) كلية الآداب والعلوم الإنسانية والاجتماعية - جامعة الشارقة (الشارقة - الإمارات العربية المتحدة)

## المقدمة:

أ. الإطار الموضوعي للبحث:

ارتبط مصير سكان إمارات الساحل المتصالح بالبحر منذ أن استقر بهم الأمر في هذه الأرض، فلا توجد إمارة من الإمارات السبع المشكلة لدولة الإمارات العربية المتحدة حالياً إلا ولها ساحل ممتد، فكان البحر هو أهم مصدر لرزقهم ومعاشهم، وكان هو رهان مصيرهم، وغناهم وفقرهم، وأمنهم وخوفهم. (السنهوري، 2016م، ص 26)

ومن هذا المنطلق عمل أهالي المنطقة على تعلم حرفة صناعة السفن، وكانت البداية بالاستفادة من رسو السفن على سواحلهم، فكانوا يتعلمون ويتوارثون من حرفييها وربابنتها صنعة الملاحة وصناعة السفن، ثم انتقل بهم شغفهم في مرحلة مبكرة إلى اقتناء أنواع متعددة من السفن التي تُصنع في المدن المجاورة ومن الهند خصوصاً، ليتحول ولعهم بحرفة السفن إلى تشييد مصانع وورش لهذه الحرفة من أجل أن يصنعوا سفنهم الخاصة، وهذا باستخدام آلات بسيطة وباستثمار مواهبهم المتواضعة، في صناعة سفن صغيرة مادتها الأولية مقتناة من أخشاب الأشجار المحلية مثل القرط والسدر والشريش، كما استعانوا بمهارات صناع سفن أجانب، حيث استعانوا كثيراً بحرفيي مدينتي صور ولنجة في تعلم صناعة سفن خاصة بهم ( الشامسي، 2016م، ص24)

وبتعاقب الأجيال المولعة بهذه الحرفة بدأت تتشكل ملامح حرفة القلافة، حيث تناقلت أبجديات هذه الحرفة؛ أجيال من بعد أجيال من دون أن تكون هناك مدارس أو جامعات لتعليم هذه الحرفة، أو حتى مؤلفات توضح المبادئ الأساسية لهندسة صناعة السفن .( الغملاسي، 2009م، ص 25)، وبمرور الوقت تعددت أنواع السفن وتنوعت بحسب الهدف منها وطبقاً لمهمتها الأساسية، وذلك لمواكبة أنواع وأحجام ومهمات السفن خلال هذه الفترة ولاسيما مع تغير الأوضاع الاقتصادية في المنطقة، ففي فترات معيّنة كانت السفن الصغيرة المستخدمة لصيد الأسماك أكثر السفن المطلوبة، ثم ظهرت أهمية السفن الضخمة ولاسيما للسفر البعيد، كما ظهرت أهمية السفن المتوسطة للغوص ( الشرقاوي، 2014م، ص 284) إلى أن تطورت صناعة السفن وأصبحت تعتمد على الآلات الحديثة.

ب. المشكلة البحثية:

إن موضوعنا هذا والموسوم بـ: تاريخ حرفة القلافة في إمارات الساحل المتصالح خلال الفترة (1925 - 1971) م سيتناول بالاستناد إلى المصادر التاريخية على تناول عدة اشكاليات متشعبة نأمل من خلالها معالجة كل متغيرات الإشكالية الرئيسة وهي: ما هو مفهوم القلافة ودورها السياسي والاقتصادي والاجتماعي في المجتمع الإماراتي قديماً؟ ثم ما هي ملامح البنية التنظيمية لحرفة القلافة؟ وما هي الأدوات والطرق المستعملة في تشييد وإنشاء سفن تلك المرحلة؟ ولعل من أهم الإشكاليات التي سنسعى للبحث فيها أيضاً: هي ماهية خصائص حرفة القلافة بالمنطقة وأقسامها؟ وأخيرًا ما هو مصير هذه الحرفة في مجتمع الإمارات الحالي؟

ج. الفرضية:

تفترض الدراسة - بالاعتماد على جملة المصادر الأولية والتي هي في المقام الأول من المصادر المحلية سواءً كانت مدونة أو شفوية عن طريق المقابلات الشخصية – أنه كان لهذه الحرفة الدور المؤثر في تطور الحياة السياسية والاجتماعية والاقتصادية لمجتمع امارات الساحل المتصالح خلال فترة الدراسة.

د. المنهجية المتبعة في البحث:

تقوم منهجيّة البحث على منهجين هما: المنهج التاريخي ومن خلاله عملنا على استرجاع واسترداد معطيات الماضي لنتحقق من مجرى وسير الأحداث، ولنُحلل جملة المشكلات البحثية التي طرحناها سلفاً، بهدف تعقّب الظاهرة ومتابعتها تاريخيًا، ومراجعتها من خلال مصادرها المختلفة التي استندت عليها، مع تحليل البيانات والمعلومات المتعلقة بها، وكذا عرض النتائج للنقد والتحليل للتعرف على مصداقيتها ودقتها.

كما اعتمدنا على المنهج الوصفي بغاية دراسة واقع هذه الحرفة كما وجدت في واقعها خلال هذه الفترة التاريخية، وطبعاً هذا لا يتأتى إلا بوصفها وصفًا دقيقاً يُعبّر عنها تعبيرًا كيفيًا أو تعبيرًا كميًا، فالتعبير الكيفي يصف لنا الظاهرة ويوضح خصائصها، أما التعبير الكمي فيعطيها وصفاً رقميًا يوضح مقدار هذه الظاهرة أو حجمها ودرجة ارتباطها مع الظواهر المختلفة الأخرى.

ه. خطة البحث:

وبناءً على ما سبق ولمعالجة إشكاليات هذه الدراسة البحثية تم تبني الرؤية الآتية:

أولاً- ماهية حرفة القلافة واختصاصات العاملين فيها.

ثانياً- طبيعة حرفة القلافة.

ثالثاً- ظروف المشتغلين بحرفة القلافة.

رابعاً- صيانة السفينة ووضع اللمسات الأخيرة لها.

خامساً- أنواع السفن المصنعة في إمارات الساحل المتصالح وطرق استخدامها.

سادسًا- مصطلحات خاصة بأجزاء ومكونات السفن التي كانت شائعة في المنطقة

سابعاً- تطورات حرفة القلافة ومصيرها.

**أولاً- ماهية حرفة القلافة واختصاصات العاملين فيها:**

عُرفت حرفة صناعة السفن في الخليج العربي قديماً بـ " القلافة"[1]، ولذا سمي صانع السفينة "قلافاً" أو "جلافاً"، وهي من أعرق المهن التي اشتهر بها سكان الخليج قديماً. و" القلافة " في هذه الحالة تعني ربط أجزاء الخشب بالحبال، أو خياطتها كما يخاط القماش.. وهذا ما كان يحدث في الماضي قبل استخدام المسامير الحديدية في منطقة الخليج العربي، فقد كانت السفن تُبنى بواسطة الحبال، وتُشد جميع أجزاء هياكلها وألواحها بألياف شجر النارجيل[2] (العمري، 2009م، ص 198، وأيضاً- معهد الشارقة للتراث، 2019م، ص 37) ).

(1) القلافة: ( الدرورة، وكلمة " قلافة " لفظة عربية ورد ذكرها في كتب اللغة: قلف السفينة أي خرز ألواحها بالليف وجعل في خلالها القار .( مسعود، 1992، ص 643)، و: " قلف الشجر " أي نحى عنها لحاءها، والقلف والقلافة بمعنى القشر، وتنسب " قلافة " السفن إلى " القلاف " الذي يقوم يسوي الأخشاب وينجرها ويقلفها . ( مسعود، 1992، ص 644) كما تستعمل محلياً كلمة " الخدمة " لحرفة صناعة السفن، فيقال أن القلاف الفلاني يخدم لدى فلان، أو يخدم سفينة فلان، أو أن هذه السفينة من خدمة فلان، أي من عمل يد فلان وهكذا ( الشامسي، 2016م، ص 73).

(2) شجر النارجيل: النارجيل هو جوز الهند وشجرته مثل النخلة سواء انها ال تكون غلباء تميد بمرتقيها حتى تدنيه من الأرض ليناُ، ابن منظور، جمال الدين محمد بن مكرم .(1993م)، لسان العرب، دار صادر، بيروت – لبنان، 11 / 656 . وتنمي شجرة جوز الهند إلى العائلة النخيلية اسمها العلمي ( Cocos nocifer) وتعني وجه القرد وهي من أهم المحاصيل المدارية ويصل ارتفاعها إلى 25 متر، وثمارها كروية أو بيضاوية الشكل : الربيعي،

ويرجع السبب في بناء السفن بهذه الطريقة إضافة إلى الجوانب الاقتصادية (الكلفة المالية الباهظة المترتبة على استيراد المسامير وتبعاتها)، (أنظر الملحق رقم 01) هو قوة التيارات البحرية في الخليج العربي والمحيط الهادي مما كان يتسبب في ارتطام السفن بالشاطئ، ومن كثرة هذا النوع من الحوادث أطلق سكان المنطقة على اليابسة المحاذية لخلجانهم بأن تحوي مغناطيس يجذب السفن المصنعة بالمسامير الحديدية، فاقتنعوا بضرورة الاستغناء عن المسامير في السفينة لأنها تعجل باهتراء السفن وخرابها. بينما السفن المخرزة بالحبال تستطيع أن تتلقى الصدمة (الدرورة، 2001م، ص 107) وعلى الرغم من زوال طريقة بناء السفن بالحبال ( القلافة) بعد أن حلت محلها طريقة بناء السفن بواسطة المسامير الحديدية، إلا أن التسمية استمرت تعريفاً لهذه الحرفة العريقة. كما تستعمل محلياً كلمة " الخدمة " لحرفة صناعة السفن، فيقال أن القلاف الفلاني يخدم لدى فلان، أو يخدم سفينة فلان، أو أن هذه السفينة من خدمة فلان، أي من عمل يد فلان وهكذا (حسين، 2009، ص 16).

**1. تعلم حرفة القلافة:**

مارس معظم القلاليف هذه الحرفة منذ الصغر، حيث يبدأ تعلمها منذ الثامنة ويسمى في حينها " وليداً "، ويظل يتعلم الحرفة في ورش العمل سنة أو سنتين، في البداية يراقب القلاليف، ثم يبدأ في مناولتهم عدة الشغل، ثم يبدأ بمباشرة العمل، (القناعي و الخصوصي، 1982م، ص48) وفي هذه المرحلة السنية المبكرة يتعلم أيضاً أسماء عدة القلاف، وكيفية الإمساك بها، وكيفية استخدامها، ومن ثم يبدأ العمل ببعض الأدوات، كما يكلف بالقيام بالمهمات البسيطة، وفي الأماكن التي لا تحتاج إلى خبرة ودراية، فمثلاً يبدأ المتدرب باستخدام المجدح ( المقدح )، وعمل ثقوب في الألواح، ثم يتعلم ضرب المسامير، ثم يمسك بالمنشار لنشر الألواح وتشريحها، ليتطور الأمر معه فتصبح لديه القدرة على وضع الألواح الصغيرة ويسد الثغرات بين الألواح، أي وضع ما يسمى السجاجة. (الشملان، 1992م، ص 10)

وبعد مرحلة مراقبة ومتابعة من الأستاذ يتقرر أمره، وما إذا كان سيستمر في العمل أم لا؟ وهنا يجري الأمر على شقين: إذا كان الولد من الأسرة العاملة في القلافة فإنه في غالبية الأحوال يستمر في العمل، وتستمر عملية تدريبه " مع بعض الشدة "، حتى يصبح قلافاً، فهذه حرفة آبائه وأجداده، أما إذا كان المتدرب إنساناً عادياً فيترك له الخيار في

داود جاسم . (2013م)، الموسوعة العربية للعلاج بالأعشاب الطبية، دار إحياء التراث العربي، بيروت – لبنان، 1 / 172 . ويتم استخدامها في عدة استخدامات مثل الحبال، والحصائر والسلال، وفي عمل اسقف المنازل قديماً كما تدخل في صناعة السفن، الاصطخري، (أبو إسحاق بن فارس . 1961م، ص176 ).

الاستمرار في العمل أو الانسحاب والبحث عن حرفة أخرى، ولاسيما أن حرفة القلافة حرفة متعبة وشاقة، وتتطلب استعداداً ذهنياً وبدنياً من القلاف، وفيما يتعلق بتوارث حرفة القلاف فإن الوضع منذ الثمانينيات من القرن الماضي قد تغير؛ فكثير من أبناء القلاليف دخلوا المدارس والجامعات، واشتغلوا بوظائف إدارية أو مارسوا التجارة، مما جعلهم يبتعدون عن ممارسة الحرفة، إلى جانب أن الطلب على السفن الخشبية قد تقلص جداً . (راشد، 2009، ص-ص 12 - 14).

**2. اختصاصات العاملين بحرفة القلافة:**

يتميز العمل في حرفة القلافة بأنه عمل جماعي يؤديه فريق متكامل، وأي خلل في أي جزء من العمل قد يؤدي إلى ضياع المجهود كاملاً مع ظهور عيوب كثيرة في السفينة بعد انتهاء العمل فيها، مما قد يؤدي إلى إعادة صناعة أجزاء منها، ولذلك يتم اختيار القلاليف بدقة، حيث يتم مراقبة عملهم باستمرار تفادياً لأي خطأ، كما أن دخول أي عنصر جديد ( قلاف جديد) لا يكون إلا بعد إجراء اختبارات صعبة لمعرفة مدى إتقانه للحرفة، ويقال أن القلاف الجيد يُعرف من أول وهلة، عن كيفية استخدامه للجدوم والمطرقة، وذلك لأن طريقة استخدام آلات العمل تعد من أساسيات الحرفة، ولإتمام العمل بالسفينة يخصص القلاليف لتولي أعمال معينة، مع ملاحظة أن القلاليف يجيدون العمل في غالبية تلك الوظائف في ظل قلة عدد القلاليف في بعض ورش العمل .( الغملاسي، 2009م، ص72)، ويتشكل هيكل هذه الصنعة وفق الترتيب الآتي:

- الأستاذ: رئيس القلاليف، وأكثرهم خبرة ودراية، وهو مهندس السفينة والمشرف والمتابع لجميع مراحل بنائها، وهو من يتفق على بناء السفن مع الملاك، ويدفع أجور القلاليف .
- نائب الأستاذ: من يلي الأستاذ في الخبرة والمرتبة، ويتولى الإشراف على القلاليف والقيام بمهام الأستاذ في أثناء غيابه. (العريمي، 2019، https://www.atheer.om/archives/495279)
- مسؤول الشلامين: قلاف يعمل على تشذيب ألواح السفينة المسماة الشلامين .
- مسؤول تركيب الألواح: قلاف مهمته تركيب ألواح السفينة الخارجية والداخلية حسب ما يوصيه الأستاذ. (جمال، 2003م، ص 31)

- ضارب المسامير: قلاف توكل إليه مهمة ضرب المسامير ودقها في جسد وهيكل وألواح السفينة ويتميز بعض هؤلاء القلاليف بحركات متناسقة ومتناغمة، مما يصدر عنه أنغام جميلة وحماسية يطرب لها بقية القلاليف والمتابعين لبناء السفينة. (القناعي، الخصوصي، 1982م، ص 44).

- قلاف كلفات (جلفات أو قلفاظ): قلاف يؤدي مهمة الكلفات، وتعني إدخال فتائل القطن المشبعة بالدهن بين فراغات ألواح السفينة، ليمنع تسرب الماء إلى داخلها، وهذا العمل يتقنه جميع القلاليف لأهميته ولاحتياج غالبية السفن للكلفات.

- قلاف شقاق: وهو المكلف بشق الألواح، ولابد له من الدقة والتوازن وقوة النظر حتى لا يخطئ، فتتشقق الألواح وتضيع قيمتها، وأحياناً يشترك رجلان في شق الأخشاب الضخمة ويستخدمان منشاراً كبيراً ذو مقبضين.

- عامل: رجل يساعد القلاليف في مناولتهم أدوات القلافة، وينظف موقع العمل كما يلبي طلبات القلاليف في إحضار بعض الأدوات والمعدات من خارج الورشة .( جمال، 2003م، ص 31) .

- الوليد: صبي لم يتجاوز العاشرة يناول القلاليف أدوات القلافة، وذلك مقابل تعلم الحرفة ويظل هناك حتى يتقن الحرفة أو ينسحب منها .

- الطباخ: هو الذي يُعد وجبات الطعام للعاملين بالورشة ولاسيما وجبتي الإفطار والغداء .(العلاف، 2014م، ص 49) .

**3. صفة الأستاذ ومهامه:**

الأستاذ لقب يطلق على كبير القلاليف ورئيسهم وأكثرهم خبرة ودراية بالحرفة ويتميز بما يلي :

- يكون الأستاذ غالباً من أسرة عريقة في ممارسة حرفة القلافة، وقد نال تدريبه ومارس الحرفة منذ صغر سنه.

- يتمتع ببعد النظر ودقة الملاحظة، هادئ الطباع يتابع جميع أمور العمل بنفسه، ويوجه القلاليف في أثناء العمل. (القناعي، الخصوصي، 1982م، ص 45) .

- يكون ذا قلب كبير ويحب جميع العاملين والقلاليف الذين يعملون معه ويقدرهم.
- يتميز بالأمانة ويعطي كل ذي حق حقه.
- هو الذي يقوم بعقد اتفاقيات البيع والشراء مع المتعاملين، حيث يتفق مع صاحب السفينة على السعر وأنواع المواد ومواصفات السفينة المطلوبة ومدة إنجاز العمل، وإن كان لا يمكن تحديد المدة مئة بالمئة لأن العمل يتوقف على توفير المواد المستخدمة لصناعة السفينة ولاسيما الأخشاب، إلى جانب أن العمل يومي وقد يتغيب بعض القلاليف في بعض الأحيان فيتعطل العمل، وإذا ما اتفقوا على سعر معين للسفينة فإن غلاء المواد فيما بعد يتحمله الأستاذ وحده ؛ لذا فإن الأستاذ لا يربح الكثير من مهنته، على خلاف القلاف الذي يحصل على أجرته اليومية من دون أي مسؤولية عن ارتفاع أسعار السفينة وتكاليفها . (السنهوري، 2016م، ص-ص31 - 33، الحجي، 1988م، ص71).
- يتحمل الأستاذ أجرة القلاليف واختيارهم وتوفير الطعام لهم وتوفير حتى أماكن إقامتهم إذا لم يكونوا من أبناء المدينة التي يعملون بها، وفي هذه الحالة يبني لهم حجراً خشبية يقيمون فيها.
- يعمل الأستاذ بعد الاتفاق مع مالك السفينة مخططاً للسفينة في رأسه حيث لا يستخدم القلم والورقة، ويحدد القلاليف طول السفينة وعرضها وارتفاعها ونوعية الخشب اللازم لكل جزء منها ونوعية المسامير، ثم يوفر لهم جميع احتياجات بناء السفينة. (الحجي، 2010م، ص 9 ) .
- قد يسافر الأستاذ في بعض الأحيان إلى الهند لاختيار الأخشاب اللازمة لصنع السفينة وشرائها حيث تكون أرخص، وتعد مدينة كاليكوت الهندية أكثر الأماكن شهرة لبيع الأخشاب. (راشد، 2009م، ص 120)
- في حال البدء ببناء سفينة جديدة أو الانتهاء من صنع سفينة يوزع الأستاذ ومالك السفينة الطعام والهدايا على القلاليف ويجزل العطاء لهم.
- يستطيع الأستاذ تصميم أنواع مختلفة من السفن وإعادة هيكلتها من جديد، وهذا الأمر يتوقف على مدى خبرته في الصنعة ودرايته بها.

- كان الأستاذ يحظى بمرتبة اجتماعية عالية، ويحوز على تقدير الناس واحترامهم، فقد كان الجميع يدرك أهمية الأستاذ والجهد الكبير الذي يبذله. (العمري، 2009م، ص 177)، وفي بعض الأحيان يمارس العمل بنفسه مع بقية القلاليف، ولاسيما في الأعمال الحساسة التي تحتاج إلى خبرة ودراية كبيرتين.
- كان الأساتيد (كذا) ينتقلون للعمل من إمارة إلى أخرى، وأحياناً ينتقلون للعمل بين مدن ودول الخليج عندما يطلبهم للعمل أصحاب السفن، وذلك تقديراً لخبرتهم والمكانة و السمعة التي يتمتعون بها . وقديماً كان الأستاذ يسافر مع ربابنة السفن الضخمة. والتي كانت تستعمل للتجارة مع إفريقيا وتتمثل مهمته في إصلاح تلك السفن عند توقفها في الموانئ الإفريقية، وقد يظل هناك لعدة أشهر بالنظر إلى الحاجة إلى خدماته. (العلاف، 2014م، ص 52)

**ثانياً: ظروف المشتغلين بحرفة القلافة:**

يبدأ العمل في الصبح الباكر عند شروق الشمس، وبعد فترة قصيرة يتوقف العمل لتناول الإفطار، ثم يعاودون العمل في حرفتهم حتى الظهيرة وبعدها يأخذون استراحة ويتناولون وجبة الغذاء، الذي يكون جاهزاً مسبقاً، بعدها يعود القلاليف لممارسة العمل حتى المغيب وبعد ذلك يقوم كل قلاف بوضع عدته في المكان المخصص لها، وهو جفير العدة، ليعود إلى بيته، أما القلاليف الغرباء فينامون في موقع العمل في غرف مصنعة من الخشب مخصصة لذلك، كما تخصص بعض هذه الغرف لتوضع بها المعدات، ولتغيير الملابس، أما الأخشاب فكانت توضع في مكان مخصص لها في موقع العمل، وغالباً ما يكون موقع العمل قريباً من الشاطئ . وأجازة الحرفيين عادة تكون يوماً واحداً في الأسبوع (يوم الجمعة). ( راشد، 2009، ص 18)،

وبالنسبة لظروف العمل، فإن أهل هذه الحرفة يتوزعون في أماكن متفرقة بمحل الصناعة والإنشاء، فمثلاً بالنسبة للعمال الذين يتخصصون في شق الأخشاب وتصفيفها وتهذيبها يخصص لهم المكان الأكبر في المحل، كما تعتمد صناعة السفن على ورش الحدادة التي كان يوجد البعض منها في الدولة، والتي كانت تقوم بصناعة الأدوات والمعدات الخاصة بالحرفة مثل المناشير، والمطارق، والمسامير ( الحجي، 1988م، ص 59)، كما انتشرت المحلات الخاصة ببيع الأدوات اللازمة لبناء السفينة وبعض المواد اللازمة لتشغيلها أيضاً، مثل بيع الحبال والمراسي والبوصلة " الديرة " والصل والدامر

والـودج . وكان هنـاك بعـض المحـلات الكبيـرة التـي تسـتورد الأخشـاب والمـواد مـن الهنـد وتبيعهـا فـي الإمـارات، وتسـمى " عمـارات " لأن الـدكان عـادة يكـون كبيـراً يوحـوي أكثـر مـن بـاب. (السـنهوري، 2016م، ص 27).

وبالنسبة للأجرة اليومية فقد كانت قديماً تدفع بالعملة المتداولة في تلك الأونة وهي الروبية الهندية، وكانت الروبية في البداية تساوي 8 أنات، ثم ارتفعت حتى أصبحت 16 أنه . وكان القلاف يتدرج في الأجر من 8 أنات إلى 16 أنه، ثم روبية وأكثر وهكذا. (الحجي، 1998م، ص 75)، كما تأثر من يعملون بحرفة الكلافة بإرتباطها بألقاب صناع السفن ولازمتهم هذه التسمية؛ فأصبح بعضهم يحمل لقب النجار أو القلاف أو الجلاف أو الأستاذ.

**ثالثاً- أخلاقيات الحرفة:**

تميزت حرفة القلافة بأخلاقيات وقوانين وممارسات اجتماعية أهمها:

- عـدم اسـتخدام قـلاف يعمـل عنـد أحـد الأسـاتذة الآخريـن إلا بموافقتـه، كمـا أنـه فـي حالـة طلـب أحـد الأسـاتذة مـن أسـتاذ آخـر المسـاعدة فعليـه تلبيـة طلبـه حتـى انتهـاء العمـل.
- كان الاتفـاق علـى بنـاء السـفينة بيـن الأسـتاذ وصاحـب السـفينة عـادة يتـم شـفوياً، وكانـت الدفعـات تسـلم بـدون إيصـالات، ممـا يـدل علـى الثقـة التـي كانـت متبادلـة بينهمـا. (الحجـي، 2010م، ص 9) .
- يعمـل الأسـاتذة والقلاليـف بـروح عاليـة وتسـود بينهـم المحبـة واالألفـة ويتعاونـون فيمـا بينهـم، وعندمـا يكـون هنـاك عمـل كبيـر لا تسـتطيع ورشـة واحـدة إنجـازه فـإن بقيـة الـورش ترسـل بعـض القلاليـف للمسـاعدة، وأحيانـاً يعمـل الأسـاتذة معهـم يـداً بيـد، وتسـمى هـذه العمليـة " الفزعـة " (الصايـغ، 2000م، ص 53)، أي المسـاعدة الجماعيـة لفريـق يحتـاج للعـون. ويسـتمر العمـل حتـى تنجـز السـفينة فـي أقصـر وقـت ممكـن، وكانـت روح التعـاون والـود سـائدة بيـن صنـاع السـفن فـي الإمـارات، وتحكمهـم روح الأصالـة العربيـة التـي تقـوم علـى تلبيـة النـداء عنـد الحاجـة. (جمـال، 2003م، ص-ص 31 - 33).

**رابعاً- صيانة السفينة ووضع اللمسات الأخيرة لها:**

تتم عملية صيانة السفن بعد عملية إنشائها بفترة وذلك من أجل تعديل العيوب، أو إصلاح ما تلف سواء من أجزاء السفينة الخارجية أو الداخلية، فكما أن حرفة صناعة السفن تحتاج إلى حرفي ماهر، فإن الصيانة هي الأخرى تحتاج إلى عمال مهرة، وقد تتم الصيانة أثناء وجود السفينة في البحر، الأمر الذي يتطلب فريق عمل متعاون ويتصف بالمهارة، أما عملية وضع اللمسات الأخيرة للسفينة كسد الشقوق التي بين ألواح خشب السفينة بفتائل القطن فيتعاون فيها كل قلاليف الورش المجاورة (أنظر الملحق رقم 02).

ومن المهام الأخرى التي توكل إلى قلاف:

**الدركال:**

وهو عمل يؤديه القلاف أو عدد من القلاليف لصيانة السفينة كأن يبدل " البيص " أساس أو قاعدة السفينة، أو " الميل " وهو مقدمة السفينة، أو " الرقعة " وهي مؤخرة بعض أنواع السفن، أو " الصور " وهو أحد الألواح الأساسية في وسط السفينة " الدقل " وهو الصاري، أو أن يقوم بتغير لوحاً أو أكثر من ألواح جسد السفينة، أو يعمل " أشخاصه " أو أكثر، وهي استبدال جزء صغير من جسد السفينة، أو أن ينزع عدداً من المسامير القديمة الصدئة ويستبدل بها أخرى جديدة، أو تغيير " شلمان " أو " عطفه " ( الرومي، 1996م، ص 43) وهي أجزاء العمود الفقري أو هيكل السفينة من الداخل، وتبرز روح الجماعة والتعاون عندما تكون هناك سفينة كبيرة أو عدة سفن تحتاج للإصلاح والصيانة، فيعمل عدد كبير من القلايف ومن مختلف الورش معاً يداً بيد يومياً حتى ينتهوا من العمل المطلوب منهم انجازه. (راشد، 2009م، ص-ص 19 - 22 )

**الكلفات (الجلفاط ):**

وهي عملية تجري بعد الانتهاء من صنع السفينة، ويضع القلاليف فتائل القطن في الشقوق بين ألواح السفينة، وفي ذلك اليوم يتعاون غالبية القلاليف من مختلف الورش في هذه العملية، التي تتسم بروح الود والمحبة، ويسمع صوت المطارق على سطح السفينة تدق بضربات منسجمة تصدر عنها أنغام موسيقية جميلة ومتناسقة تعكس بحق روح الانسجام بين القلاليف، ويرتفع الغناء فيما بينهم، ويكون يوماً كبيراً تغمر الفرحة فيه نفوس الجميع نظراً لانتهاء العمل، وكأن السفينة مولود جديد . وتشارك في هذه المناسبة أحياناً

الفرق الشعبية بالرقص والغناء، ويحضر عدد كبير من الناس لمشاهدة هذه العملية، وتُنحر لذلك الذبائح ويُعد الطعام للجميع ويستمر العمل حتى نهاية اليوم وإنجاز المهمة على أكمل وجه. (الشرقاوي، 2014م، ص380)

**خامساً: أنواع السفن المصنعة في إمارات الساحل المتصالح وطرق استخدامها:**

**1. البغلة:**

كانت (البغلة) وهي سفينة شراعية كانت من أهم سفن النقل الشراعي في بعض البلدان قبل أن يحل محلها سفينة السفار في مطلع القرن العشرين، (إدارة المتاحف والتراث، د.ت، ص 23)، والمعروف أنها كانت تُصنع في العديد من موانئ الخليج مثل: صور ولنجة والكويت والإمارات (أنظر الملحق رقم 03)، ويذكر أنها استخدمت في الغوص على اللؤلؤ، وفي نقل الأخشاب والتمور والخيول العربية إلى الهند، وحمولة (البغلة) تتراوح ما بين 120 - 400 طنًا، كما يبلغ طولها حوالي 135 قدما. كانت البغلة الكبيرة منها ذات قاعدة نحاسية ولها ثلاث صواري، ومؤخرتها المربعة الشكل ذات النوافذ الخمس التي تطل على غرفة الدبوسة، تتميز بالسطح العالي وبالممرات العالية، وبالنقوش والزخرفة المحفور عليها، أما عجلة القيادة (السكان) فلها رقبة هي أسطوانة قوية من الخشب تدخل في تجويف أسفل "الرقعة" وتبرز للأعلى (فوق سطح النيم) حيث عجلة القيادة التي تتحكم فيها. ( الكسادي، 2017م، ص10)، وأصل هذا الطراز من السفن لا يزال مجهولاً حتى الآن حيث لا توجد أدلة على وجود (البغلة) أو (الغنجة) قبل القرن الثالث عشر الهجري / التاسع عشر الميلادي، ومن خلال الكتابات المصدرية التي اطلعنا عليها نجد أن الآراء متباينة في أصل منشأها وحتى في تاريخ وجودها بمنطقة الخليج العربي؛ فهناك من يرى أنها كانت موجودة قبل القرن السابع عشر ميلادي، وأن سكان الخليج العربي خصوصاً قد اقتبسوا طراز تصميمها من البرتغاليين الذين غزوا الخليج في أوائل القرن السادس عشر ميلادي، أي أنها سفينة برتغالية الأصل إلا أن استعمالها في الخليج بدأ على نطاق واسع في أوائل القرن التاسع عشر. ( الكسادي، 2017م، ص 12)، من جهة أخرى يرى آخرون أن أصل منشأها هندي، فمن خلال تركيبتها وأدوات صناعتها نجدها أقرب إلى السفن الهندية المعروفة بـ(الكوتية)، ولذا فإن تصميم (البغلة) بحسب هذا الرأي من المحتمل أن يكون من الهند.

**2. البتيل:**

وهو يشبه إلى حد كبير طراز البقارة، ويُعد من السفن الجميلة المنظر في البحر، فهو يعدُ من السفن العريقة والضخمة التي كان لها أثراً بارزاً في منطقة الخليج العربي، ولا يختلف البتيل عن البقارة إلا في شكل عمود المقدمة والمؤخرة، (أنظر الملحق رقم 04) إذ أن البتيل يتميز عن البقارة في هذا المجال. فمقدمة البتيل تنتهي بمقدمة بيضاوية الشكل تسمى "الطبق"، والبتيل له صار أو اثنان (حسب حجمه). وله سطح رئيسي كامل، كما يتراوح طوله ما بين 50 إلى 60 قدما، وحمولته 200 طن، ويُعد البتيل أسرع السفن الشراعية الخليجية، كما أنه مزود أيضاً بالمجاديف مثل البقارة، ( الشامسي، 2016م، ص 68). لكن البتيل أكبر حجما من البقارة في العادة، وأسرع حركة وأشد على تحمل الأمواج، حيث كان يحمل تقريبًا ما بين 70 إلى 80 من البحارة. (بنادر التراث، 2003م، ص 61)، وبحسب الدراسات التاريخية فقد تعددت استخداماته بمنطقة إمارات الساحل المتصالح على الخصوص، فقد أستخدم في النقل البحري إلى الهند، وفي التجارة والغوص سواء للمغاصات القريبة أو البعيدة، مثل سوقطرة وسيلان، كما تطور استخدامها وأضحت تشارك في الأغراض الحربية عند بعض مشيخات المنطقة، وعموماً فإن "البتيل" كانت شائعة الاستعمال لدى العرب قديمًا؛ وشاع استعمالها بشكل مكثف منذ مطلع القرن السادس عشر الميلادي( بنادر التراث، 2003م، ص 61) .

**3. البقارة:**

وكما سبق الذكر هي أكثر شبها بسفينة (البتيل) ويرجع أصل البقارة إلى البدن العماني، لهذا اشتهرت سلطنة عمان بصنع البقارة منذ القدم، فالبقارة بها قاعدة قصيرة نسبيًا مثبتة بها قاعدة أخرى إلى الخلف، حيث أن مقدمة (البقارة) مستقيمة على عكس مقدمة (البتيل) المدببة ( أنظر الملحق رقم 03)، وتمتاز (البقارة) أيضاً بمؤخرة مثل (البتيل)، ( بنادر التراث، 2003م، 62) وتميل عنها بزاوية نحو 10 للأعلى (مثل بعض أنواع البدن). ولعل السبب في جعل القاعدة (البيص) تتكون من جزأين هو أن ارتفاع مؤخرة البقارة (أو البدن) عن الأرض يسهل في جرها على الشاطئ، نظراً لأن ارتفاع المؤخرة يقلل من احتكاك قاعدة البقارة بالرمل (على الشاطئ)، كما أن ارتفاع مؤخرة البقارة عن سطح الأرض يجعل ركوب البحارة أسهل حين رسوها بالقرب من الساحل، إذ أنه بينما تكون مقدمة البقارة في الماء تكون مؤخرتها فوق اليابسة. ولقد احتفظت البقارة بالنظام الذي يحرك

الدفة والمثبت على البدن، وتسطح البقارة بالكامل بعد ترك فتحات في سطح السفينة، يمكن من خلالها الوصول إلى خن السفينة. ومن حيث الحجم فإن (البقارة) أصغر من (البتيل) إلى حد ما وتستخدم (البقارة) لأغراض الغوص والأسفار والتجارة. وعموماً فقد قلَّ استخدام هذا النوع من السفن بمنطقة إمارات الساحل المتصالح منذ أربعينيات القرن الماضي . ( الغيص، د.ت، ص 29).

**4. البوم:**

حل (البوم) في القرن العشرين تدريجيا محل (البغلة) وأصبحت السفينة الرئيسية لنقل الركاب واليضائع في المحيط الهندي ومنطقة الخليج العربي. و(البوم) هو من السفن المتشابهة الطرفين، وتكاليف صنعه أقل من تكاليف صناعة سفينة (البغلة) و(الغنجة) (أنظر الملحق رقم 06)، وعادة فإن استعماله وصناعته في منطقة الخليج العربي كانت شائعة كثيرا خلال فترة الدراسة. ( الحجي، 1998م، ص-ص 75 - 125 )، ولعل من الأسباب التي أدت إلى انقراض صناعة (البغلة) وإحلال (البوم) محلها هو أن هذه الأخيرة كانت صعبة القيادة في البحار المتلاطمة الأمواج، فوجود (رقعة) في مؤخرتها كان يُعد مصدر خطر على السفينة في حالة وجود أمواج عالية تضربها من الخلف. أما (البوم) فمؤخرته المدببة أكثر قدرة على الصمود في وجه مثل تلك الأمواج، لذا جاء تصميم (البوم) على يد الصناع الكويتيين في أواخر القرن التاسع عشر ميلادي تطويرا لتصميم (البغلة) وتحسينا لها. ويتميز (البوم) بمقدمته التي يبرز في طرفها العلوي الصاطور ذو اللونين الأسود والأبيض. وتتراوح حمولة (البوم) ما بين 47 - 400 طن، وطوله ما بين 50 - 120 قدما أما عرضه فيتراوح ما بين 15 و30 قدما.. (التيتون، 2006م، ص 59) .

**5. الجالبوت:**

تتميز سفينة (الجالبوت) بمقدمة عمودية، ومؤخرة عريضة، وتدل هاتان السمتان على تأثر أهل منطقة إمارات الساحل المتصالح بالتصميم الأوروبي في صناعة السفن، (أنظر الملحق رقم 07)، ولعل لفظ (جالبوت) يعود بأصله إلى القوارب التي تسمى (جولي بوت) والتي كانت تستخدمها البحرية البريطانية في تلك الفترة..، وسفن (الجالبوت) كانت شائعة الاستعمال في منطقة الخليج العربي فقد كانت تستعمل في صيد اللؤلؤ والنقل الساحلي ومنه الصغير والكبير. ويبلغ طول (الجالبوت) من 20 إلى 100 قدم، وتتراوح حمولته ما بين 40 و200 طنا. ( القناعي، الخصوصي، 1982م، ص 134) .

**6. السنبوك:**

السنبوك جمعه سنابيك يتراوح طوله ما بين 25 قدم إلى 100 قدم وعرضه ما بين 9 - 20 ويصل ارتفاعه من 3 إلى 10 أقدام، (أنظر الملحق رقم 08) مقدمة السنبوك (ميل صدر) مائلة للأمام ومنحنية، ومؤخرته (ميل تفر) شبه مربع، ويستخدم عادة للغوص، وفي التجارة وصيد الأسماك ونقل الركاب داخل وخارج منطقة إمارات الساحل المتصالح، ويعتمد استخدامه لمختلف الأغراض على حجمه، كما يعتبر من القوارب المحلية الأصل ويشابه في شكله قارب الصمعا. ( الغملاسي، 2009، ص-ص 25 - 26) .

**7. الشوعي:**

الشوعي من المراكب المستخدمة في الخليج العربي لأغراض الصيد والرحلات المتوسطة المسافة والقصيرة. يختلف عن السنبوك الخليجي الصغير والبانوش إلا في حجمه(أنظر الملحق رقم 07)، فحمولة الشوعي قلما تتجاوز 15 طنا، ويتراوح طولها ما بين 60 - 80 قدمًا ومقدمة الشوعي مستقيمة بصفة عامة ( الغملاسي، 2009م، ص27)، وقد ينتهي رأسها أحياناً بانحناءة مزدوجة محدبة، وهو مركب ساحلي يصلح لكل الأغراض، كما أنه يسطح من المقدمة إلى المؤخرة، وله فنة في الثلث الخلفي من السطح، لقد استخدم بكثرة في رحلات الغوص وصيد الأسماك ولم يستخدم لنقل البضائع، يصعب تمييز الشوعي من السنبوك لأن صفات النوعين متشابهة ولعلهما من أصل واحد لما فيهما من شبه كبير بالمراكب الشراعية الأوروبية الصغيرة في القرن السادس عشر الميلادي، فكلاهما منخفض وسطح المؤخرة يحيط به حاجز من القضبان في كلا النوعين، وعموماً فإن السنبوك أو الشوعي من أولى المراكب العربية التي تأثرت في طريقة وتصميم بنائها بنماذج السفن الأوروبية. ( التيتون، 2006م، ص 57) .

**8. الصمعا:**

وهي قارب إماراتي الأصل يشبه السنبوك في مواصفاته إلا أنه يختلف عنه في شكل المقدمة، فالسنبوك مدبب، في حين أن صدر الصمعه مطوي، ويتراوح طول البيص أي القاعدة فيها ما بين 20 إلى 30 قدما، والصغير منها لا يتجاوز ال20 قدما تقريبا، أما الأصغر فهو يتراوح ما بين 15 إلى 17 قدما، ويستخدم في صيد اللؤلؤ والتجارة. (الغملاسي، 2009م، ص 35)

**9. البدن والعويسية:**

هو من السفن التي كانت تعمل في صيد الأسماك والنقل في منطقة الخليج العربي، وتصميمه منخفض مستقيم ويتميز بالصدر البارز والمؤخرة العالية التي تثبت عليها الدفة بالحبال، أن الدفة تعد إحدى مميزات البدن تتحرك على الماء بجهاز معقد قديم يتكون من الجذوع والحبال. و(البدن) قليل العمق ولكنه عند الدفة أكثر عمقًا، ولكنه يبطن بحصير من سعف النخيل. ويزود (البدن) عادة بصار واحد، ولكن هناك نوعا من (البدن) أكبر حجما يستخدم في التجارة له صاريان يسمى (العويسية). ولذا فإن الطراز الذي يجمع بين (البدن) و(العويسية) يمكن أن تتراوح حمولته ما بين 10 و100 طن. ويبلغ معدل طول (البدن) 45 قدما وعرضه 10 أقدام. وقد توقف إنتاج هذا النوع من السفن من مطلع تسعينيات القرن الماضي.. (الشامسي، 2016م، ص 68).

**10. الشاحوف:**

من أكثر القوارب الصغيرة شيوعا في المنطقة، ويتراوح طوله من 25 إلى 35 قدما، يتسم شكل هذا القارب بمقدمة مدببة وقائم خلفي منتصب ومزدوج الحافة، استخدم هذا القارب في منطقة إمارات الساحل المتصالح لأغراض عديدة منها صيد اللؤلؤ وصيد الأسماك على السواحل أما في الوقت الحاضر فقد تم تعديل مواصفاته ليدخل في السباقات البحرية العصرية. (الشامسي، 2016م، ص 69) .

**11. الشاشة:**

وهو قارب صغير بدائي يصنع من جريد النخيل تربط أجزاؤه بالحبال ثم يملأ الهيكل بكرب النخلة وألياف جوز الهند وأغصان النخيل التي تساعد على الطفو، ثم يمد عليها ما يشبه الغطاء. يبلغ طول (الشاشة) حوالي 10 أقدام ويتسع بالكاد لشخصين، وهو أشبه ما يكون بالصنادل؛ إذ يطفو على سطح الماء، ويستخدم على امتداد الساحل الشرقي من، منطقة إمارات الساحل المتصالح، وتتيح له خفته الصمود أمام الأمواج، وعمر الشاشة لا يزيد على ثلاث سنوات. وعادة يستخدم على الشواطئ وفي أغراض الاتصال بين السفن الراسية في الميناء ولصيد الأسماك بالقرب من الشواطئ. (الغملاسي، 2009م، ص 31).

**سادساً : مصطلحات خاصة بأجزاء ومكونات السفن التي كانت شائعة في المنطقة:**

- البيـص: أول خشـبة رئيسـة تمـد علـى الأرض لبنـاء السـفينة وهـي قاعـدة السـفينة. (المعمـري، 2018م، ص 30) .
- ميل صدر: مقدمة السفينة.
- ميل تفر: مؤخرة السفينة.
- الشـيلامين: مفردهـا شـلمان، تشـكل أضـلاع السـفينة لكنهمـا تختلـف عـن العطفـة فرأسـه الأسـفل يقـع علـى البيـص وينجـر طبقـا لانحنـاء بطـن السـفينة. ( التيتـون، 2007م، ص106) .
- عطفـة: الجمـع عطـف نـوع مـن أضـلاع السـفينة يقـع منتصفـه علـى بيـص السـفينة ويميـل طرفـاه مـع انتشـار بطـن السـفينة، وتمسـك بـه ألـواح السـفينة وطرفـه الأسـفل يمسـك بمسـمار ضخـم مـع البيـص.
- نر: الجمع نرات مفاصل تشد بواسطة مسامير ومهمتها تسهيل حركة الدفة.
- سـكان: دفـة السـفينة (المقـود) يوصـل ويربـط بالسـفينة عـن طريـق النـره. ( المعمـري، 2018م؛ص 27) .
- فلـس: خشـبة مـن النـوع القـوي جـدا وفـي وسـطها حفرتيـن مسـتطيلة يثبـت داخلهـا أسـفل الصـاري والعبـد.
- صـور: الجمـع صـوارة، وهـي خشـبات قويـة تشـد بعـرض السـفينة وذلـك للحفـاظ علـى تماسـك السـفينة لمواجهـة الأمـواج.
- الزبدرة: ألواح تغطى بها حافات السفينة العليا ويجلس عليها البحار للتجديف.
- أحزمة الربط: ألواح توضع بداخل السفينة ممتدة من المقدمة إلى المؤخرة.
- لوحـة الوجـه: هـو الإطـار الخارجـي للسـفينة وعـادة مـا يكـون أسـمك مـن الألـواح العاديـة ويقابلـه داخـل لـوح يسـمى (الدرميـت).
- الدرميت: لوح سميك يوضع تحت سطح السفينة ويثبت بالمسامير بأضلاع السفينة.

- التعاريض: العارضة التي توضع على القوائم ليستقر عليها (الفرمن).
- قايم: للسفينة قائمان وهما عبارة عن خشبتين قويتين يوضعان عموديا ويوضع عليها عارضة تقع عليها (القرية) عند إنزالها.( الحجي، 2010م، ص 47).
- كانه: عبارة عن خشبة تدخل في رأس رقبة السكان يمسك بها البحار (السكوني) لتحريك السفينة.
- خن: الفراغ الداخلي للسفينة ويتكون من ثلاثة أجزاء خن الصدر –خن المياه- خن تفر وله استعمالاته متعددة.
- شراع: الجمع أشرعة هو عبارة عن ثلاثة أشرعة، الشراع الكبير والشراع الصغير والقلمي.
- عبد: خشبة موازية للصادر عموديا وتستخدم كتقوية للصاري ويساعد في عملية المقاومة والصلابة. (الحجي، 2007م، ص 97)
- دستور: خشبة أسطوانية تستخدم في ربط طرف الشراع الأمامي (اليوش: أقصر أضلاع الشراع) وهو معروف بالصاري وهو العمود الفقري للسفينة الشراعية.
- دقل: صاري السفينة.
- الجيب: شراع يستخدم عادة في الانتقال بين المسافات البسيطة مع التجديف.
- الفرمن: خشبة العمود لظهر الشراع وأطولهم وأقلهم وزنا يساعد السفينة على عدم الميلان أثناء الإبحار. ( الحجي، 2007م، ص-ص 98 - 104) .
- مجداف: يستخدم لتحريك السفن من مكان إلى آخر، والجمع (مجاديف) ويزيد ويقل عددها حسب حجم السفينة.

**سابعاً: تطورات حرفة القلافة ومصيرها**

مرت حرفة القلافة بتطورات عديدة طوال فترة الدراسة، متأثرة بتطورات الأحداث السياسية والاقتصادية والاجتماعية، المحلية منها والعالمية، وكانت دائما هذه الحرفة تستفيد من واقعها الجديد فتحاول أن تتأقلم معه مخافة الإنقراض، وقد كان التأثير عادة يمس طبيعة العمل وصفته، وكذا أدوات الحرفة ذاتها:

**1. طبيعة العمل:**

كما سبق الذكر؛ أدت التطورات المتسارعة التي مسّت الوضع الاقتصادي في الخليج العربي بعد انكماش التجارة الخارجية، بسبب الكساد العالمي، وتقلص السفر بالسفن الضخمة، وانهيار تجارة اللؤلؤ، وكان هذا يعني كارثة كبيرة لصناع السفن، إذ أدى ذلك إلى تقلّص الطلب على سفن النقل البحري والسفن المخصصة للغوص وصيد اللؤلؤ، ولهذا فقد بدأ الأساتيذ وأصحاب الحرفة في دارسة البدائل (توهيل، 2013م، ص 44). مما اضطرهم إلى الاتجاه نحو بناء سفن متوسطة الحجم تسمح لمستخدميها بقضاء حوائجهم بسهولة وبتكلفة أقل، وبدأت صناعة سفن جديدة تظهر مثل: البوم والشوعي والبانوش والهوري وهي سفن أصغر حجماً وأسرع وأخف وزناً وتصلح فقط للأسفار القريبة كما تستغل أيضاً في صيد الأسماك، وبسبب الضرورة الاقتصادية لجأ القلافة إلى تصنيع سفن النزهة بأن أضافوا إلى السفن أماكن للراحة وكبائن لأصحاب السفن وبعض وسائل الراحة، لضمان وجود مشترين لهذا النوع من السفن ( الشامسي، 2016م، ص 64) .

**2. أدوات حرفة القلافة:**

إن علاقة الأدوات المستخدمة في بناء السفن بـ " القلاف " علاقة حيوية، إذ يعتمد عليها إعتمادا كليا، وبالرغم من أن تلك الأدوات بسيطة إلا أن طريقة استخدامها على قدر كبير من الفاعلية والأداء، ومن أكثر الأدوات التصاقا بالقلاف " الجدوم " أو الفأس. ولم يكن يفارق أحدهما الآخر – حتى عندما يقفل القلاف راجعا الى بيته في المساء فإن الجادوم لا يفارقه، رغم أنه يستخدم عشرات الأدوات الأخرى بجانبه، وهذا هو الشائع عند أفراد هذه المهنة (الحجي، 2007، ص-ص 48 - 53) . فهي تشير الى هويته أينما حل. (الحجي، 1998م، ص-ص 66 - 67)، وطبيعة بناء السفن وشكلها يُحتم على القلاف استعمال أدوات تتناسب مع الخامة وشكل السفينة. فمثلا ربما تعتبر أهم عملية في بناء السفينة هي رص الألواح لكي تُكون جسد السفينة، وكلما كان تراص الألواح جيدا كلما كانت فرص تسرب الماء

إلى السفينة أقل. ولا يمكن تحقيق ذلك الشرط إلا باستخدام عتاد وأدوات محددة ومصنوعة بطريقة معينة بحيث تحقق استعمالها ذلك الشرط. (راشد، 2009، ص 52) فعلى سبيل المثال هنالك عدة أحجام من المثاقيب، وعدة أحجام من المناشير، فلكل مثقاب ومنشار دور محدد ومكان ووقت معين.

غير أنه وبالضبط في أواخر الستينيات من القرن الماضي ظهرت الأدوات والمعدات الكهربائية، وهنا سارع الأساتذة إلى شراء هذه المعدات التي حتما ستساعدهم على إنجاز مهامهم بصورة أسرع وأيسر فأدخلوا المناشير الكهربائية الكبيرة والصغيرة ومعدات لزم الأخشاب والمثاقب الكهربائية. والأمر نفسه حدث عندما عندما ظهرت الآلات الحديثة التي تسير السفن بدل الشراع؛ سارع الأساتذة إلى تغيير تصميم السفن، وأدخلوا عليها تعديلات عميقة حتى تتماشي مع نوعية الآلات المستخدمة ( التيتون، 2007م، ص65)، فأدخلوا نظام الكروة التي وضعت في مؤخرة السفينة، والذي يضم مروحة الآلة " البروانة "، كما صنعوا داخل جوف السفينة ألواحاً لوضع الماكينة عليها ووصلوا الآلة بالمروحة، وقد برع بعض الأساتيذ في تركيب الآلة في السفينة وتسمى هذه العملية " شد الماكينة " .( الشامسي، 2016م، ص-ص 75 - 79).

وما زالت هذه الحرفة وإن تغيرت طبيعة وصفة عملها وبعض أدوات العمل فيها، تكابد من أجل البقاء والاستمرارية، حتى بعد التطور المهول في تكنولوجيا صناعة السفن، أن هذه الحرفة تعتبر جزءاً من تراث وطننا ويجب أن نعتز بها، ومن أهم مظاهر الاعتزاز بها؛ هو حمايتها وتشجيع روادها.

## الخاتمة:

**خلصت الدراسة إلى مجموعة من النتائج تمثلت في:**

1. أكدت المصادر التاريخية والمكتشفات الأثرية أن حرفة القلافة من الحرف الشهيرة التي مارسها الآباء والأجداد في إمارات الساحل المتصالح، حيث تعود لأكثر من خمسة آلاف سنة قبل الميلاد.

2. أن أبناء منطقة إمارات الساحل المتصالح -شأنهم شأن أبناء الخليج العربي عموماً- ساهموا في تطوير صناعة السفن، وجعلها ذات أحجام كبيرة ليتمكنوا من الإبحار بها مشرقًا ومغربًا، فقد بلغوا بها حتى إلى الصين وجنوب القارة الأفريقية، بغرض المتاجرة بالأخشاب والبهارات.

3. أن أبناء منطقة إمارات الساحل المتصالح استخدموا في مرحلة مبكرة الحبال بدلاً من المسامير في بناء السفن قديماً.

4. في مرحلة ما بعد الحرب العالمية الأولى أين ساءت الأوضاع الاقتصادية وانهارت تجارة اللؤلؤ (عصب التجارة الخارجية لأهل الخليج العربي)، وانكمشت التجارة الخارجية بسبب الكساد العالمي....، اتجهت صناعة السفن في إمارات الساحل المتصالح نحو الاعتماد على السفن متوسطة الحجم لكونها تسمح لمستخدميها بقضاء حوائجهم بسهولة وبتكلفة أقل.

5. أن القلاليف في مهنتهم كان يتم اختيارهم بدقة واحترافية كون حرفة القلافة تعتمد بشكل كبير على الثقة المتبادلة بين أفراد المجموعة، كما أنها كانت تتميز بأخلاقيات وقيم راقية مثل: التكافل واحترام الآخر، والتواضع، والتعاون.

6. تميزت صناعة السفن في منطقة إمارات الساحل المتصالح بالتنوع في الحجم والمهام المنوطة بكل سفينة، ومن السفن التي اشتهروا بصناعتها: البغلة، البتيل، البقارة، البوم، الجالبوت، السنبوك، الشوعي.

7. أن التطور التكنولوجي الذي طرأ على حرفة القلافة قد أدى إلى تغييرات جذرية في الأدوات والأجهزة المستعملة في صناعة السفن وصيانتها.

8. إن التراث هو الحاضنة التاريخيّة للشعوب، حيث تُشكل الحرف التقليدية جزءاً مهماً من تاريخ الشعوب وحضاراتها، وتُعد إمارات الساحل المتصالح من الدول الغنية بتراثها الحضاري الذي ورثته عبر مختلف مراحلها التاريخية والحضارية، كما تعد حرفة القلافة رغم طابعها الاقتصادي جزء من الرصيد الثقافي والحضاري والإنساني لشعب الإمارات، بل أكثر من ذلك فهي تُشكل جزءاً مهماً من الهوية الإماراتية، غير أن هذه الحرفة تواجه حالياً بعض التحديات التي تجعل بعض ملامحها في طريق الاندثار والإهمال رغم محدودية انتشارها، والمطلوب، كما يقول المتخصصون، أن يتحمل جميع الأفراد والجهات المجتمعية مسؤولياتهم في هذا الصدد ويبادروا إلى الإسهام بعمليات صون هذه الحرفة أمام تحديات الاندثار الكثيرة التي تواجهها، ولعل أبرزها تأطير كوادر حرفية جديدة في هذه الصنعة.

## قائمة المصادر والمراجع:


المراجع العربية:

الإصطخري، أبو إسحاق إبراهيم بن محمد بن فارس (1961). المسالك والممالك (تحقيق محمد جابر عبدالعال الحسيني). وزارة الثقافة.

بنادر التراث (2003). وزارة الإعلام والثقافة بالبحرين.

توهيل، محمد، شراب، يوسف محمد (2013). مجتمع الإمارات الأصالة والمعاصرة. مكتبة الفلاح.

التيتون، محمد نجيب أحمد جاسم (2007). تاريخ صناعة السفن في البحرين والخليج. مؤسسة الأيام للنشر بالبحرين..

جمال، محمد عبد الهادي (2003). الحرف والمهن والأنشطة القديمة في الكويت. مركز البحوث والدراسات الكويتية.

الحجي، يعقوب يوسف (1988). صناعة السفن الشراعية في الكويت. مركز التراث الشعبي.

الحجي، بعقوب يوسف (2007). صناعة السفن الشراعية في الكويت. مركز البحوث والدراسات الكويتية.

الحجي، بعقوب يوسف (2010). كيف نبني سفينة شراعية. مركز البحوث والدراسات الكويتية.

حسين، حسين محمد (2009). تطور صناعة السفن في البحرين. جريدة الوسط، *2526*.

الدرورة، علي بن إبراهيم (2001). جوانب من التراث البحري في دولة الإمارات. مركز زايد للتراث والتاريخ.

راشد، علي محمد (2009). صناعة السفن الخشبية في دولة الإمارات العربية المتحدة. دار الكتب الوطنية، هيئة أبوظبي للثقافة والتراث.

الرومي، أحمد البشر (1996). معجم المصطلحات البحرية في الكويت. مركز البحوث والدراسات الكويتية.

السنهوري، إسلام (2016). الصناعات التقليدية والحرف القديمة في الإمارات. مركز الراية للنشر والإعلام.

الشامسي نجيب عبدالله (2016). الإمارات في سفينة الماضي. المسار للدراسات الاقتصادية والنشر .

الشرقاوي، أحمد (2014). من التراث الإماراتي. مركز الراية للنشر والإعلام بالقاهرة.

الشملان، عبد الله خليفة (1992). بناء السفن الخشبية في دولة البحرين. مركز البحرين للدراسات والبحوث.

الصايغ، فاطمة (2000). من القبيلة إلى الدولة. منشورات دار الكتاب الجامعي.

عبد الوهاب عبد الله، منى (2016). سفن الإمارات تاريخ بحري خالد وأمجاد لا تنسى، وكالة أنباء الإمارات، استرجعت بتاريخ 23/7/2016م. http://wam.ae/ar/details/1395298070649

العريمي، محمد بن حمد (2019م). صناعة السفن. مجلة أثير، 2 أبريل، 2019م. https://www.atheer.om/archives/495279/ بالصور-وستاد-عُماني-سبعيني-يحكي-شهاد.

العلاف، إبراهيم خليل (2014). السفن والمراكب في الخليج العربي. مجلة دراسات إقليمية، *5*(14)، جامعة الموصل. https://doi.org/10.33899/regs.2009.29008

العمري، جميل حمزة (2009). صناعة السفن في الخليج العربي، مجلة القادسية في الآداب والعلوم التربوية، *4*.

الغملاسي، أحمد إبراهيم راشد (2009). السفن في التراث الإماراتي. دار الثقافة والإعلام.

القناعي والخصوصي (1982). تاريخ صناعة السفن في الكويت وأنشطتها المختلفة. مؤسسة الكويت للتقدم العلمي.

المأثورات الشعبية ج *4* (2004)، *65*، مركز التراث الشعبي لدول الخليج العربي بقطر.

مسعود، جبران (1992). الرائد معجم لغوي عصري. دار العلم للملايين.

المعمري، فهد علي (2018). البحر في التراث الشعبي الإماراتي. دائرة الثقافة والسياحة، دار الكتب.

هبرة، مصطفى عزت (2004). موسوعة الغوص واللؤلؤ في مجتمع الإمارات والخليج العربي قبل النفط. مركز الدراسات والوثائق.

ابن منظور، جمال الدين محمد بن مكرم (1993). لسان العرب. دار صادر.

**الترجمة الصوتية لمصادر ومراجع اللغة العربية: Romanized Arabic References:**


al'iṣṭakhriyyi 'abū 'isḥāq 'ibrāhym bn muḥammadu bn fārisu 1961). almasālika wa-al-mmālk taḥqīqa muḥammada jābira 'abdāl'āli ilḥasīnī wizārata al-tthaqāfati

binādiri al-tturāthi 2003). wizārata al'i'lāami wa-al-tthaqāfati bi-al-baḥrayni

twhyl muḥammadun sharābun yūsf muḥammada 2013). mujtama'a al'imārāti al'aṣālata wa-al-mu'āṣirata maktabatu alfalāaḥi

al-tytwn muḥammada najība 'aḥamida jāsimu 2007). tārīkha ṣinā'ati al-ssufuni fī albaḥrayni wa-al-khalīji mu'uassasatu al'ayyāmi lil-nnashri bi-al-baḥrayni .

jamālun muḥammada 'abdi alhāddiyyi 2003). alḥarfa wa-al-mihana wa-al-'ānshiṭata alqadīmata fī alkū'ayti markazu albuḥwthi wa-al-ddirāsāti alkū'aytiyyati

ilḥajī ya'qūba yūsf 1988). ṣinā'ata al-ssufuni al-sshirā'iyyati fī alkū'ayti markazu al-tturāthi al-ssha'biyyi

ilḥajī b'qwb yūsf 2007). ṣinā'ata al-ssufuni al-sshirā'iyyati fī alkū'ayti markazu albuḥwthi wa-al-ddirāsāti alkū'aytiyyati

ilḥajī b'qwb yūsf 2010). kayfa nabnī safīnata shirā'iyyata markazu albuḥwthi wa-al-ddirāsāti alkū'aytiyyati

ḥusīna ḥassiyanna muḥammada 2009). taṭawwura ṣinā'ati al-ssufuni fī albaḥrayni jarīdatu alwasaṭi 2526.

al-ddarwratu 'uliya bn 'ibrāhym 2001). jawāniba mina al-tturāthi albaḥriyyi fī dawlati al'imārāti markazu zāyada lil-tturāthi wa-al-ttārīkhi

rāshidun 'uliya muḥammadu 2009). ṣinā'ata al-ssufuni alkhashabiyyati fī dawlati al'imārāti al'arabiyyati almuttaḥidati dāru alkutubi alwaṭaniyyati hay'iatan 'abiwaẓabiyyin lil-tthaqāfati wa-al-tturāthi

al-rrūmiyyu 'aḥamida albasharu 1996). mu'jama almuṣṭalaḥāti albaḥriyyati fī alkū'ayti markazu albuḥwthi wa-al-ddirāsāti alkū'aytiyyati

al-ssanhūriyya 'islāma 2016). al-ṣṣinā'āti al-ttaqlydiyyati wa-al-ḥarfi alqadīmati fī al'imārāti markazu al-rrāyati lil-nnashri wa-al-'i'lāami

al-sshāmisiyyu najību 'abdālllahi 2016). al'imārāti fī safīnati al-māḍy almasāru lil-ddirāsāti aliqtiṣādiyyati wa-al-nnashri

al-ssharqāwiyyu 'aḥamida 2014). mina al-tturāthi al-'imārāty markazu al-rrāyati lil-nnashri wa-al-'i'lāami bi-al-qāhirati

al-sshamlāni 'abda al-lhi khalīfati 1992). binā'a al-ssufuni alkhashabiyyati fī dawlati albaḥrayni markazu albaḥrayni lil-ddirāsāti wa-al-buḥwthi

al-ṣṣāyighu fāṭimata 2000). mina alqabīlati 'ilā al-ddawlati manshūrātu dāri alkitābi aljāmi'iyyi

'abdu alwahhābi 'abda al-lhi manā 2016). sufuna al'imārāti tārīkha baḥriyya khālida wa'amjāda lā tansā wikālata 'anbā'i al'imārāti istarja'at bitārīkhi 23 / 7 / 2016m1 .. http://wam.ae/ar/details/1395298070649

al-'rymy muḥammada bn ḥamdi 2019m). ṣinā'ata al-ssufuni majallatu 'athīrin 2 'abrīlun 2019m. https://www.atheer.om/archives/495279/ bi-al-ṣṣūri- wstād- 'ummānī- sabbi'īnī- yaḥkī- shuhhādun

al'ilāafu 'ibrāhym khalīla 2014). al-ssufuna wa-al-marākiba fī alkhalīji al'arabiyyi majallatu dirāsātin 'iqlīmiyyatin 5( 14) ،jāmi'ata almawṣili https://doi.org/10.33899/regs.2009.29008

al'umariyyu jamīla ḥamzati 2009). ṣinā'ata al-ssufuni fī alkhalīji al'arabiyyi majallata alqādisiyyati fī al'ādābi wa-al-'ulūmi al-ttarbawiyati 4.

al-ghmlāsy ʾaḥamida ʾibrāhym rāshida 2009). al-ssufuna fī al-tturāthi al-'imārāty dāru al-tthaqāfati wa-al-'i'lāami

alqanā'iyyu wa-al-khuṣūṣiyyu 1982). tārīkha ṣinā'ati al-ssufuni fī alkū'ayti waʾanshiṭatihā almukhtalifati mu'uassasatu alkū'ayti lil-ttaqaddumi al-'lmā

al-m'athwrāt al-ssha'biyyata j 4( 2004) ،65 ،markaza al-tturāthi al-ssha'biyyi lidū'ali alkhalīji al'arabiyyi biqaṭarin

mas'ūdun jabrāni 1992). al-rrā'ida mu'jimu lughawiyyu 'aṣrī dāru al'ilmi lil-malāayīni

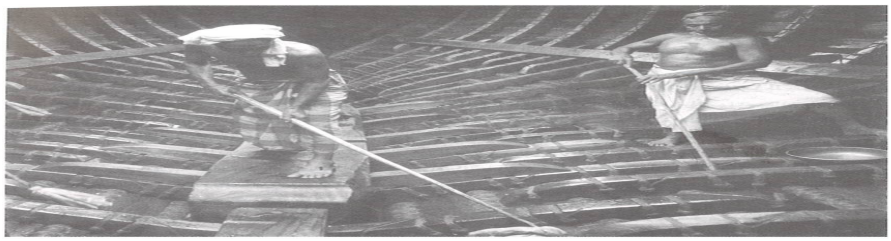
almu'ammariyyu fahda 'allī 2018). albaḥra fī al-tturāthi al-ssha'biyyi al-'imārāty dā'iratu al-tthaqāfati wa-al-ssīāḥati dāra alkutubi

habratun muṣṭafā 'azat 2004). mawsū'ata alghawṣi wa-al-llu'ulu'ui fī mujtama'u al'imārāti wa-al-khalīji al'arabiyyi qabla al-nnafṭi markazu al-ddirāsāti wa-al-wathā'iqi

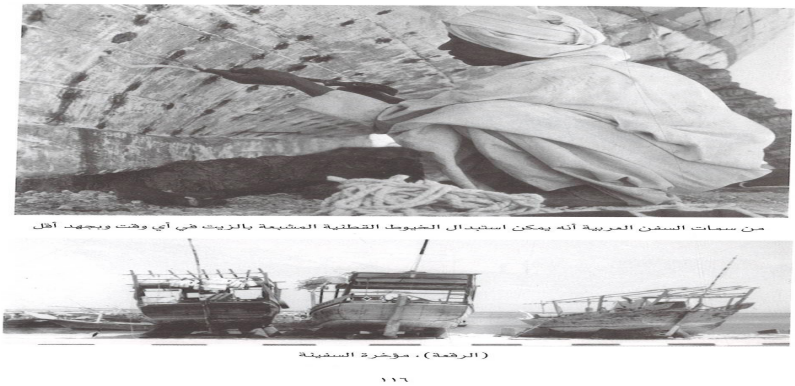
ibna manẓūrin jamāla al-ddīni muḥammada bn mukarramu 1993). lisāna al'arabi dāru ṣādiru

# الملاحق

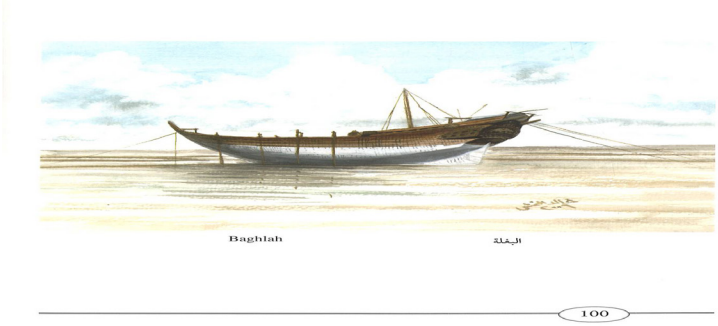
ملحق رقم (1) صناعة السفن بالحبال: (بنادر التراث. (2003م)، ص73)



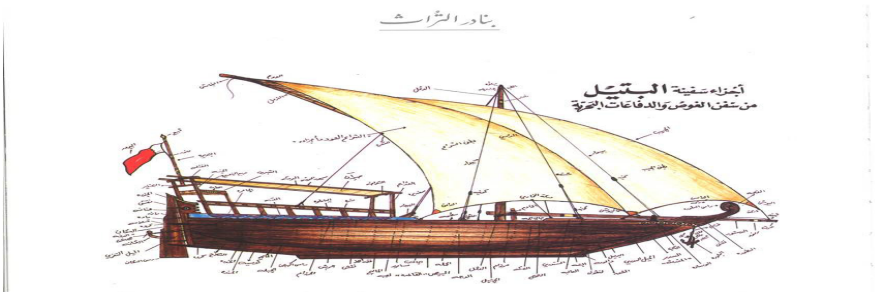
ملحق رقم (2) كيفية سد الشقوق بين الألواح (بنادر التراث، (2003م)، ص116)



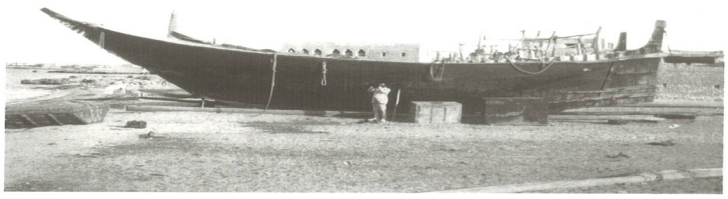

ملحق رقم (3): من أنواع السفن المستعملة: سفينة البغلة (بنادر التراث. (2003م)، ص100)



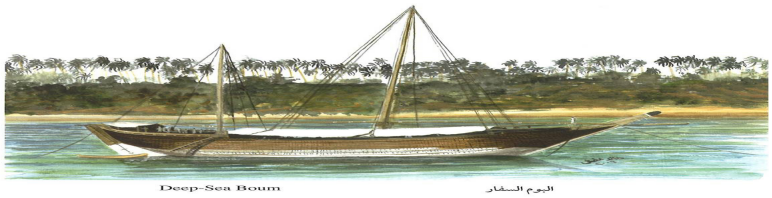
ملحق رقم (4) البتيل من أنواع السفن المستعملة: سفينة البتيل (بنادر التراث. (2003م)، ص90)




ملحق رقم (5): من أنواع السفن المستعملة: سفينة البقارة (بنادر التراث . (2003م)، ص88)




ملحق رقم (6): من أنواع السفن المستعملة: سفينة السفار (بنادر التراث . (2003م)، ص102)




ملحق رقم (7): من أنواع السفن المستعملة: سفينة الجالبوت (بنادر التراث . (2003م)، ص96)



Jalbut جالبوت

96

ملحق رقم (8): من أنواع السفن المستعملة: سفينة السنبوك (بنادر التراث . (2003م)، ص94)



Sambuk السنبوك

94

# The History of Qilafah (Shipbuilding) in the Trucial States during the Period: 1925-1971

**Latifa Khalaf Al Zaabi**(1)

**Kheireddine Yousef Chatra**(2)

**Abstract:**

This study focuses on the shipbuilding industry in the Trucial States during the period 1925-1971. It specifically explores the birth of this industry in the region and the factors that lead to its development and outspread. The study attempts to address five main queries: the definition and role of shipbuilding in the Emirati society in the past; the organizational structure of this craft; common shipbuilding techniques and the tools used during the period under discussion; the defining characteristics of the shipbuilding industry in the region; and the state of shipbuilders in the modern Emirati society.

To address these queries, the researchers relied on both written and oral sources. The authors consulted local and foreign written records related directly and indirectly to the shipbuilding industry and the relevant historical events in the country. In addition, the authors conducted personal interviews of several individuals with some knowledge about the topic under discussion.

**Keywords:** Shipbuilding industry, Qilafah craft, Trucial States, Economic and social history of the Arabian Gulf

(1) College of Arts Humanities and Social Sciences - University of sharjah (Sharjah - U.A.E.)
U16101585@sharjah.ac.ae

(2) College of Arts Humanities and Social Sciences - University of sharjah (Sharjah - U.A.E.)