

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/library/9198>  
تاريخ الاسترداد: 2026/06/07 11:05 +03

الموسوعة السياسية 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 السياسية - Encyclopedia Political، يرجى التواصل على [info@political-encyclopedia.org](mailto:info@political-encyclopedia.org)

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



جامعة الشارقة  
UNIVERSITY OF SHARJAH

# مجلة جامعة الشارقة

مجلة علمية محكمة

للعالم  
الإنسانية  
والاجتماعية



المجلد 19، العدد 2

ذو القعدة 1443 هـ / يونيو 2022م

الترقيم الدولي المعياري للدوريات 1996-2339

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

لطيفة خلف الزعابي<sup>(1)</sup>

خير الدين يوسف شترة<sup>(2)</sup>

تاريخ القبول: 2020-11-21

تاريخ الاستلام: 2020-06-09

### 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 سعيها 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 سواء 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 عما 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 وفقيرهم، 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 أجنبي، حيث استعانوا كثيراً بحرفيي مدينتي صور ولنجة في تعلم صناعة سفن خاصة بهم (الشماسي، 2016م، ص 24)

وبتعاقب الأجيال المولعة بهذه الحرفة بدأت تتشكل ملامح حرفة القلافة، حيث تناقلت أجيال 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 معينة 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 الرئيسية 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؟ وأخيراً 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 سواء 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 منهجية البحث على منهجين هما: المنهج التاريخي ومن خلاله عملنا على استرجاع واسترداد معطيات الماضي لتحقيق من مجرى وسير الأحداث، ولأنحلل جملة المشكلات البحثية التي طرحناها سلفاً، بهدف تعقب الظاهرة ومتابعتها تاريخياً، ومراجعتها من خلال مصادرنا 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 وصفاً دقيقاً يعبر عنها تعبيراً كيفياً أو تعبيراً كمياً، فالتعبير الكيفي يصف لنا الظاهرة ويوضح خصائصها، أما التعبير الكمي فيعطيها وصفاً رقمياً يوضح مقدار هذه الظاهرة أو حجمها ودرجة ارتباطها مع الظواهر المختلفة الأخرى.

#### هـ. 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.

سادساً- 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"<sup>(1)</sup>، 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<sup>(2)</sup> (العمرى، 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 بسوي 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 بمر تقبيها حتى تدنيه من الأرض ليبدأ، ابن منظور، جمال الدين محمد بن مكرم. (1993م)، لسان العرب، دار صادر، بيروت - لبنان، 11 / 656 . وتنتمي شجرة جوز الهند إلى العائلة النخيلية اسمها العلمي (Cocos nocifer) وتعني وجه القرد وهي من أهم المحاصيل المدارية ويصل ارتفاعه 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 وتبعتها)، (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، فافتنعوا بضرورة الاستغناء عن المسامير في السفينة لأنها تعجل باهتراء السفن وخرابها. بينما السفن المخرزة بالحبال تستطيع أن تتلقى الصدمة (الدورة، 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 القلائف 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 القلائف، ثم يبدأ في مناولتهم عدة الشغل، ثم يبدأ بمباشرة العمل، (القناعي و الخصوصي، 1982م، ص 48) وفي هذه المرحلة السنوية المبكرة يتعلم أيضاً أسماء عدة القلاف، وكيفية الإمساك بها، وكيفية استخدامها، ومن ثم يبدأ العمل ببعض الأدوات، كما يكلف بالقيام بالمهام 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. (الشمالن، 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 آباءه 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، الاضطخري، (أبو إسحاق بن فارس . 1961م، ص 176).

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 القلايف 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 القلايف 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، وإلتزام العمل بالسفينة يخصص القلايف لتولي أعمال معينة، مع ملاحظة أن القلايف يجيدون العمل في غالبية تلك الوظائف في ظل قلة عدد القلايف في بعض ورش العمل. (الغملاسي، 2009م، ص72)، ويتشكل هيكل هذه الصناعة وفق الترتيب الآتي:

- الأستاذ: رئيس القلايف، وأكثرهم خبرة ودراية، وهو مهندس السفينة والمشرف والمتابع لجميع مراحل بنائها، وهو من يتفق على بناء السفن مع الملاك، ويدفع أجور القلايف.
- نائب الأستاذ: من يلي الأستاذ في الخبرة والمرتبة، ويتولى الإشراف على القلايف والقيام بمهام الأستاذ في أثناء غيابه. (العريمي، 2019، <https://www.atheer.com/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 القلائف بحركات متناسقة ومتناغمة، مما يصدر عنه أنغام جميلة وحماسية يطرب لها بقية القلائف 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 القلائف لأهميته ولاحتياج غالبية السفن للكلفات.
- قلاف شقاق: وهو المكلف بشق الألواح، ولا بد 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 القلائف في مناولتهم أدوات القلافة، وينظف موقع العمل كما يلي طلبات القلائف في إحضار بعض الأدوات والمعدات من خارج الورشة. (جمال، 2003م، ص 31).
- الوليد: صبي لم يتجاوز العاشرة يناول القلائف 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 القلائف ورؤسهم 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 القلائف في أثناء العمل. (القناعي، الخصوصي، 1982م، ص 45).

- يكون ذا قلب كبير ويحب جميع العاملين والقلائف 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 القلائف في بعض الأحيان فيتعطل العمل، وإذا ما اتفقوا على سعر معين للسفينة فإن غلاء المواد فيما بعد يتحملة 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-ص 31 - 33، الحجى، 1988م، ص 71).
- يتحمل الأستاذ أجرة القلائف 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 القلائف طول السفينة وعرضها وارتفاعها ونوعية الخشب اللازم لكل جزء منها ونوعية المسامير، ثم يوفر لهم جميع احتياجات بناء السفينة. (الحجى، 2010م، ص 9).
- قد يسافر الأستاذ في بعض الأحيان إلى الهند لاختيار الأخشاب اللازمة لصنع السفينة وشراؤها 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 القلائف 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 القلائف، 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 ربانة 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 الصباح الباكر عند شروق الشمس، وبعد فترة قصيرة يتوقف العمل لتناول الإفطار، ثم يعاودون العمل في حرفتهم حتى الظهر وبعد ذلك يأخذون استراحة ويتناولون وجبة الغذاء، الذي يكون جاهزاً مسبقاً، بعدها يعود القلائف لممارسة العمل حتى المغيب وبعد ذلك يقوم كل قلاف بوضع عدته في المكان المخصص لها، وهو جفير العدة، ليعود إلى بيته، أما القلائف 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 وتصفيها 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

والودج . وكان هناك بعض المحلات الكبيرة التي تستورد الأخشاب والمواد من الهند وتبيعها في الإمارات، وتسمى " عمارات " لأن الدكان عادة يكون كبيراً يوحوي أكثر من باب. (السنهوري، 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 روية 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:

- عدم استخدام قلاف يعمل عند أحد الأساتذة الآخرين إلا بموافقتهم، كما أنه في حالة طلب أحد الأساتذة من أستاذ آخر المساعدة فعليه تلبية طلبه حتى انتهاء العمل.
- كان الاتفاق على بناء السفينة بين الأستاذ وصاحب السفينة عادة يتم شفويّاً، وكانت الدفعات تسلم بدون إيصالات، مما يدل على الثقة التي كانت متبادلة بينهما. (الحجي، 2010م، ص 9).
- يعمل الأساتذة والقلايف بروح عالية وتسود بينهم المحبة والألفة ويتعاونون فيما بينهم، وعندما يكون هناك عمل كبير لا تستطيع ورشة واحدة إنجازها فإن بقية الورش ترسل بعض القلايف للمساعدة، وأحياناً يعمل الأساتذة معهم يدباً بيد، وتسمى هذه العملية " الفرعة " (الصايغ، 2000م، ص 53)، أي المساعدة الجماعية لفريق يحتاج للعون. ويستمر العمل حتى تنجز السفينة في أقصر وقت ممكن، وكانت روح التعاون والود سائدة بين صناع السفن في الإمارات، وتحكمهم روح الأصالة العربية التي تقوم على تلبية النداء عند الحاجة. (جمال، 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 بفئاتل القطن فيتعاون فيها كل قلايف الورش المجاورة (أنظر الملحق رقم 02).

ومن المهام الأخرى التي توكل إلى قلاف:

#### الدركال:

وهو عمل يؤديه القلاف أو عدد من القلايف لصيانة السفينة كأن يبذل " 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 " الذقل " وهو الصاري، أو أن يقوم بتغيير 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 يبدأ بيديهم يوماً حتى ينتهوا من العمل المطلوب منهم انجازه. (راشد، 2009م، ص-ص 19 - 22)

#### الكلفات (الجلفاط):

وهي عملية تجري بعد الانتهاء من صنع السفينة، ويضع القلايف فئاتل القطن في الشقوق بين ألواح السفينة، وفي ذلك اليوم يتعاون غالبية القلايف من مختلف الورش في هذه العملية، التي تنتسم بروح الود والمحبة، ويسمع صوت المطارق على سطح السفينة تدق بضربات منسجمة تصدر عنها أنغام موسيقية جميلة ومتناسقة تعكس بحق روح الانسجام بين القلايف، 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، وتُنشر 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، دبت، 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 طناً، كما يبلغ طولها حوالي 135 قدماً. 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، وبالنفوش 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، ص12)، من جهة أخرى يرى آخرون أن أصل منشأها هندي، فمن خلال تركيبها 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 يعدُّ 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 قدماً، وحمولته 200 طن، ويُعد البتيل أسرع السفن الشراعية الخليجية، كما أنه مزود أيضاً بالمجاديف مثل البقارة، (الشامسي، 2016م، ص 68). لكن البتيل أكبر حجماً من البقارة في العادة، وأسرع حركة وأشد على تحمل الأمواج، حيث كان يحمل تقريباً 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 قديماً؛ وشاع استعمالها بشكل مكثف منذ مطلع القرن السادس عشر الميلادي (بنادر التراث، 2003م، ص 61).

## 3. البقارة:

وكما سبق الذكر هي أكثر شبهاً بسفينة (البتيل) ويرجع أصل البقارة إلى البدن العماني، لهذا اشتهرت سلطنة عمان بصنع البقارة منذ القدم، فالبقارة بها قاعدة قصيرة نسبياً 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 بزواوية 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

الدفعة 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 (البئيل) 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، دبت، ص 29).

#### 4. اليوم:

حل (اليوم) في القرن العشرين تدريجياً محل (البغلة) وأصبحت السفينة الرئيسية لنقل الركاب واليضايع في المحيط الهندي ومنطقة الخليج العربي. و(اليوم) 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 كثيراً خلال فترة الدراسة. ( الحجبي، 1998م، ص-ص 75 - 125 )، ولعل من الأسباب التي أدت إلى انقراض صناعة (البغلة) وإحلال (اليوم) 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 (اليوم) فمؤخرته المدببة أكثر قدرة على الصمود في وجه مثل تلك الأمواج، لذا جاء تصميم (اليوم) على يد الصناع الكويتيين في أواخر القرن التاسع عشر ميلادي تطويراً لتصميم (البغلة) وتحسيناً لها. ويتميز (اليوم) بمقدمته التي يبرز في طرفها العلوي الصاطور ذو اللونين الأسود والأبيض. وتتراوح حمولة (اليوم) ما بين 47 - 400 طن، وطوله ما بين 50 - 120 قدماً أما عرضه فيتراوح ما بين 15 و30 قدماً.. (التيتون، 2006م، ص 59) .

#### 5. الجالوت:

تتميز سفينة (الجالوت) بمقدمة عمودية، ومؤخرة عريضة، وتدل هاتان السماتان على تأثر أهل منطقة إمارات الساحل المتصالح بالتصميم الأوروبي في صناعة السفن، (أنظر الملحق رقم 07)، ولعل لفظ (جالوت) يعود بأصله إلى القوارب التي تسمى (جولي بوت) والتي كانت تستخدمها البحرية البريطانية في تلك الفترة..، وسفن (الجالوت) كانت شائعة الاستعمال في منطقة الخليج العربي فقد كانت تستعمل في صيد اللؤلؤ والنقل الساحلي ومنه الصغير والكبير. ويبلغ طول (الجالوت) من 20 إلى 100 قدم، وتتراوح حمولته ما بين 40 و200 طناً. ( 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 قدماً ومقدمة الشوعي مستقيمة بصفة عامة ( الغملاسي، 2009م، ص 27)، 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 قدماً، والصغير منها لا يتجاوز الـ 20 قدماً تقريباً، أما الأصغر فهو يتراوح ما بين 15 إلى 17 قدماً، 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 عمقاً، ولكنه يبطن بحصير من سعف النخيل. ويزود (البدن) عادة بصار واحد، ولكن هناك نوعاً من (البدن) أكبر حجماً 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 قدماً 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 شيوعاً في المنطقة، ويتراوح طوله من 25 إلى 35 قدماً، 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 أجزائه 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:

- البيص: أول خشبة رئيسية تمتد على الأرض لبناء السفينة وهي قاعدة السفينة. (المعمري، 2018م، ص 30) .
- ميل صدر: مقدمة السفينة.
- ميل نفر: مؤخرة السفينة.
- الشيلامين: مفردها شلمان، تشكل أضلاع السفينة لكنهما تختلف عن العطفة فرأسه الأسفل يقع على البيص وينجر طبقاً لانحناء بطن السفينة. ( التيتون، 2007م، ص106) .
- عطفة: الجمع عطف نوع من أضلاع السفينة يقع منتصفه على بيص السفينة ويميل طرفاه مع انتشار بطن السفينة، وتمسك به ألواح السفينة وطرفه الأسفل يمسك بمسامر ضخم مع البيص.
- نر: الجمع نرات مفاصل تشد بواسطة مسامير ومهمتها تسهيل حركة الدفة.
- سكان: دفة السفينة (المقود) يوصل ويربط بالسفينة عن طريق النره. ( المعمري، 2018م؛ ص27) .
- فلس: خشبة من النوع القوي جدا وفي وسطها حفرتين مستطيلة يثبت داخلها أسفل الصاري والعبد.
- صور: الجمع صوارة، وهي خشبات قوية تشد بعرض السفينة وذلك للحفاظ على تماسك السفينة لمواجهة الأمواج.
- الزبدرة: ألواح تغطي بها حافات السفينة العليا ويجلس عليها البحار للتجديف.
- أحزمة الربط: ألواح توضع بداخل السفينة ممتدة من المقدمة إلى المؤخرة.
- لوحة الوجه: هو الإطار الخارجي للسفينة وعادة ما يكون أسمك من الألواح العادية ويقابله داخل لوح يسمى (الدرميت).
- الدرमित: 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.
- شرع: الجمع أسرع هو عبارة عن ثلاثة أشرعة، الشرع الكبير والشرع 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 الشرع الأمامي (اليوش: أقصر أضلاع الشرع) وهو معروف بالصاري وهو العمود الفقري للسفينة الشراعية.
- دقل: صاري السفينة.
- الجيب: شرع يستخدم عادة في الانتقال بين المسافات البسيطة مع التجديف.
- الفرمن: خشبة العمود لظهر الشرع 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 تقلص الطلب على سفن النقل البحري والسفن المخصصة للغوص وصيد اللؤلؤ، ولهذا فقد بدأ الأساتيد وأصحاب الحرفة في دراسة 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: اليوم 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 (الشماسي، 2016م، ص 64).

### 2. أدوات حرفة القلافة:

إن علاقة الأدوات المستخدمة في بناء السفن بـ " القلاف " علاقة حيوية، إذ يعتمد عليها اعتماداً كلياً، وبالرغم من أن تلك الأدوات بسيطة إلا أن طريقة استخدامها على قدر كبير من الفاعلية والأداء، ومن أكثر الأدوات التصاقاً بالقلاف " الجدوم " أو الفأس. ولم يكن يفارق أحدهما الآخر – حتى عندما يقفل القلاف راجعاً إلى 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 إلى هويته أينما حل. (الحجي، 1998م، ص-ص 66 - 67)، وطبيعة بناء السفن وشكلها يُحتم على القلاف استعمال أدوات تتناسب مع الخامة وشكل السفينة. فمثلاً ربما تعتبر أهم عملية في بناء السفينة هي رص الألواح لكي تُكون جسد السفينة، وكلما كان تراص الألواح جيداً 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 ظهرت الآلات الحديثة التي تسير السفن بدل الشراع؛ سارع الأساتذة إلى تغيير تصميم السفن، وأدخلوا عليها تعديلات عميقة حتى تتماشى مع نوعية الآلات المستخدمة (التيتون، 2007م، ص 65)، 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 الأساتذ 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 مشرقاً ومغرباً، 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)، وانكشفت 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 القلايف 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، السنوك، 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 التاريخية 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 جزءاً 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، يعقوب يوسف (2007). صناعة السفن الشراعية في الكويت. مركز البحوث والدراسات الكويتية.
- الحجي، يعقوب يوسف (2010). كيف بنى 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 الذاكرة للنشر والإعلام.
- الشماسي نجيب عبدالله (2016). الإمارات في سفينة الماضي. المسار للدراسات الاقتصادية والنشر.
- الشرقاوي، أحمد (2014). من التراث الإماراتي. مركز الذاكرة 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 وأمجد لا تنسى، وكالة أنباء الإمارات، استرجعت بتاريخ 23/7/2016 م. <http://wam.ae/ar/details/1395298070649>
- العريمي، محمد بن حمد (2019م). صناعة السفن. مجلة أثير، 2 أبريل، 2019م. <https://www.atheer.com/archives/495279>
- بالصور-وستاد-عماني-سبعيني-يحيى-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>
- العمرى، 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.
- هبة، 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.

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

- al'iṣṭakhriyyi 'abū 'ishāq 'ibrāhīm bn muḥammadu bn fārisu 1961). almasālika wa-al-mmālk taḥqīqa muḥammada jābira 'abdāl'ālī ilḥasīnī wizārata al-tthaqāfati
- binādīri al-tturāthi 2003). wizārata al-'ilāmi wa-al-tthaqāfati bi-al-baḥrayni
- twḥyl muḥammadun sharābun yūsf muḥammada 2013). mujtama'a al'imārati al'aṣālata wa-al-mu'āṣirata maktabatu alfalāaḥi
- al-tytwn muḥammada najība 'aḥamida jāsimu 2007). tārikha ṣinā'ati al-ssufuni fi albaḥrayni wa-al-khaliji mu'uassasatu al'ayyāmi lil-nnashri bi-al-baḥrayni .
- jamālun muḥammada 'abdi alḥaddiyyi 2003). alḥarfa wa-al-mihana wa-al-'ānshīṭata alqadīmata fi alkū'ayti markazu albuḥwṭhi wa-al-ddirāsāti alkū'aytiyyati
- ilḥājī ya'qūba yūsf 1988). ṣinā'ata al-ssufuni al-sshirā'iyyati fi alkū'ayti markazu al-tturāthi al-ssha'biyyi
- ilḥājī b'qwb yūsf 2007). ṣinā'ata al-ssufuni al-sshirā'iyyati fi alkū'ayti markazu albuḥwṭhi wa-al-ddirāsāti alkū'aytiyyati
- ilḥājī b'qwb yūsf 2010). kayfa nabnī safinata shirā'iyyata markazu albuḥwṭhi wa-al-ddirāsāti alkū'aytiyyati
- ḥusīna ḥassiyanna muḥammada 2009). taṭawwura ṣinā'ati al-ssufuni fi albaḥrayni jarīdatu alwasāṭi 2526.
- al-ddarwratu 'uliya bn 'ibrāhīm 2001). jawāniba mina al-tturāthi albaḥriyyi fi dawlati al'imārati markazu zāyada lil-tturāthi wa-al-ttārikhi
- rāshidun 'uliya muḥammada 2009). ṣinā'ata al-ssufuni alkhāshabiyyati fi dawlati al'imārati al'arabiyyati almuttaḥidati dāru alkutubi alwaṭaniyyati hay'iatan 'abiwazabiyyin lil-tthaqāfati wa-al-tturāthi
- al-rrūmiyyu 'aḥamida albasharu 1996). mu'jama almuṣṭalaḥāti albaḥriyyati fi alkū'ayti markazu albuḥwṭhi wa-al-ddirāsāti alkū'aytiyyati
- al-ssanhūriyya 'islāma 2016). al-ṣṣinā'ati al-ttaqlydiyyati wa-al-ḥarfi alqadīmati fi al'imārati markazu al-rrāyati lil-nnashri wa-al-'ilāmi
- al-sshāmisiyyu najību 'abdāllāhi 2016). al'imārati fi safinati al-māḍy almasāru lil-ddirāsāti aliqṭṣādiyyati wa-al-nnashri
- al-sshārquwiyyu 'aḥamida 2014). mina al-tturāthi al-'imārati markazu al-rrāyati lil-nnashri wa-al-'ilāmi bi-al-qāhirati
- al-sshamlāni 'abda al-lhi khalīfati 1992). binā'a al-ssufuni alkhāshabiyyati fi dawlati albaḥrayni markazu albaḥrayni lil-ddirāsāti wa-al-buḥwṭhi
- al-ṣṣāyighu fāṭimata 2000). mina alqabīlāti 'ilā al-ddawlati manshūrātu dāri alkitābi aljāmi'iyyi
- 'abdu alwāḥḥābi 'abda al-lhi manā 2016). sufuna al'imārati tārikha baḥriyya khāliḍa wa'amjāda lā tansā wikālata 'anbā'i al'imārati istarja'at bitārikhi 23 / 7 / 2016m1 .. <http://wam.ae/ar/details/1395298070649>
- al-'rymy muḥammada bn ḥamdi 2019m). ṣinā'ata al-ssufuni majallatu 'athīrin 2 'abrilun 2019m. <https://www.atheer.com/archives/495279/> bi-al-ṣṣūri- wstād- 'ummānī- sabbi'īnī- yaḥkī- shuhḥādun
- al'ilāafu 'ibrāhīm khalīla 2014). al-ssufuna wa-al-marākiba fi al-khaliji al'arabiyyi majallatu dirāsatin 'iqlimiyyatin 5(14) ,jāmi'ata almawṣili <https://doi.org/10.33899/regs.2009.29008>

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

al-ghmlāsy 'aḥamida 'ibrāhym rāshida 2009). al-ssufuna fī al-tturāthi al-'imārāty dāru al-tthaqāfati wa-al-'ilāmi alqanā'iyyu wa-al-khuṣūsiyyu 1982). tārikha ṣinā'ati al-ssufuni fī alkū'ayti wa'anṣiṭatihā al mukhtalifati 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 al-khalījī al'arabiyyi biqāṭarin mas'ūdun jabrāni 1992). al-rrā'ida mu'jimu lughawiyu 'aṣrī dāru al'ilmī lil-malāayini

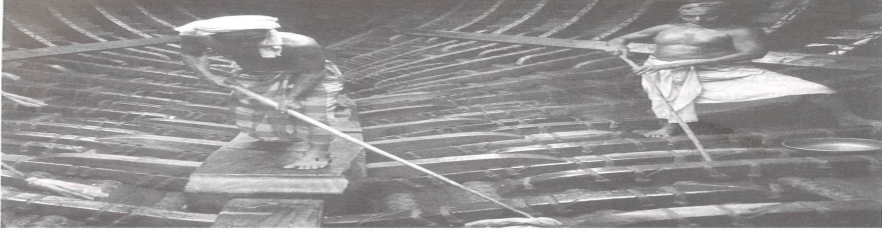
almu'ammariyyu fahda 'allī 2018). albaḥra fī al-tturāthi al-ssha'biyyi al-'imārāty dā'iratu al-tthaqāfati wa-al-ssīāḥati dāra al kutubi

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

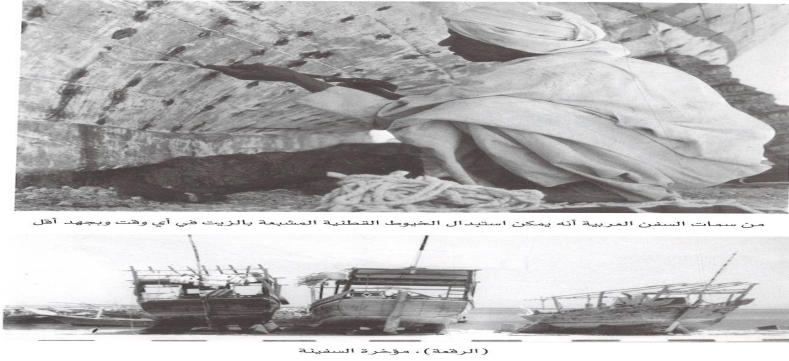
ibna manzūrin jamāla al-ddīni muḥammada bn mukarramu 1993). lisāna al'arabi dāru ṣādiru

## الملاحق

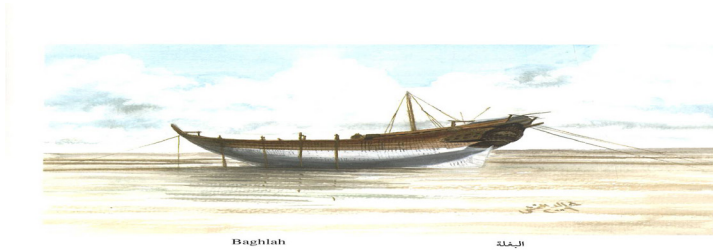
ملحق رقم (1) صناعة السفن بالحبال: (بنادر التراث، 2003م)، ص73)



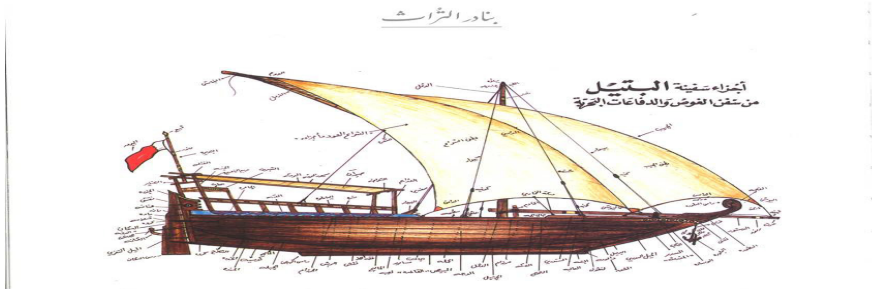
ملحق رقم (2) كيفية سد الشقوق بين الألواح (بنادر التراث، 2003م)، ص116)



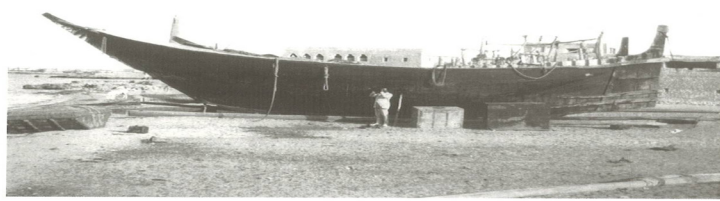
ملحق رقم (3): من أنواع السفن المستعملة: سفينة البغلة (بنادر التراث، 2003م)، ص100)



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



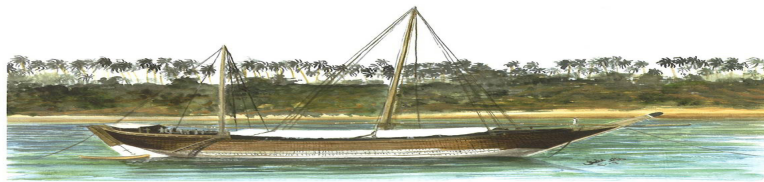
ملحق رقم (5): من أنواع السفن المستعملة: سفينة البقارة (بنادر التراث). (2003م)، ص88)



Baggarah

البقارة

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



Deep-Sea Bourn

السفر

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



Jalbut

جالبوت

96

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



Sambuk

السنوك

94

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

Latifa Khalaf Al Zaabi<sup>(1)</sup>

Kheireddine Yousef Chatra<sup>(2)</sup>

### 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.)