

# Ships and Boats in The Arabian Gulf The story of a glorious struggle



## السفن والمراكب في الخليج العربي

### قصة كفاح مجيدة



#### د. إبراهيم خليل العلاف

أستاذ ومدير مركز الدراسات الإقليمية

جامعة الموصل - العراق

ibrahim.all@hotmail.com

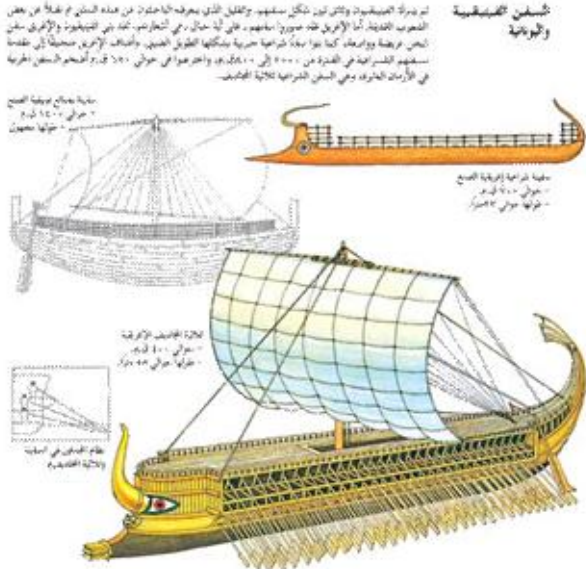
#### ■ الاستشهاد المرجعي بالدراسة:

إبراهيم خليل العلاف ، السفن والمراكب في الخليج العربي:  
قصة كفاح مجيدة - دورية كان التاريخية - العدد الرابع ؛  
يونيو ٢٠٠٩ ، ص ٦١ - ٦٨ . (www.historicalkan.co.nr)





ولئن أتقن المصريين ركوب البحار ، فقد برع العراقيون كذلك في صنع وسائل لنقلهم عبر دجلة والفرات ، وعلى جدران معابدهم ما يثبت ذلك ، ففي خورسيبياد مثلاً رسوم تشبه "الكلك" المعروف<sup>(٦)</sup> . ومن منا يستطيع أن ينكر سفينة نوح التي كانت من أحكم وأتقن ما سبق ذكره من سفن ومراكب: ((وآية لهم أنا حملنا ذريتهم في الفلك المشحون)).<sup>(٧)</sup> ثم أخذ فن الملاحة نصيبه من التقدم على يد اليونانيين ، والرومان القدماء ، ومع هذا فقد كان الرومان يستخدمون سفن الفينيقيين في حروبهم وتجارتهم.<sup>(٨)</sup>



وجاء دور العرب الذين لم يبرعوا في ركوب البحر قبل الإسلام ، باستثناء أهل حمير وأهل سبأ في اليمن . فقد خاف العرب في الجزيرة العربية ركوب البحر ، ولعل السبب في ذلك يرجع إلى امتداد جبال الحجاز التي تقصل بينهم وبين البحر. وهناك من يقول: (( أن العرب ، لبدواتهم ، لم يكونوا مهرة في ثقافته وركوبه كالروم والافرنجة الذين لممارستهم أحواله ومرابهم في الثقل على أعواده مرنوا عليه واحكموا الدراية بثقافته (...))<sup>(٩)</sup>

ولما ظهر الإسلام ، وخفقت راياته على سواحل الشام ومصر ، أزمع العرب على ارتياد البحر والركوب فيه. ويتناقل المؤرخون رواية تقول أن أول من ركب البحر منهم هو العلاء بن الحضرمي والي البحرين ، في عهد الخليفة الثاني عمر بن الخطاب رضي الله عنه (١٣- ٢٣ هجرية / ٦٣٤- ٦٤٤ ميلادية ) ، والذي توجه بحرا لفتح بلاد فارس في اثنتي عشر ألفا من المقاتلين. لكنه فشل في تلك الغزوة فعادت سفن المسلمين إلى البصرة وقيل انه لم يرجع منها إلا القليل ، وغضب الخليفة عمر على العلاء وعزله.<sup>(١٠)</sup>

ولما ولي عثمان رضي الله عنه الخلافة (٢٣- ٣٥ هجرية / ٦٤٤- ٦٥٦ ميلادية ) ، طلب منه معاوية بن أبي سفيان ، وكان يعمل واليا على الشام آنذاك ، أن يسمح له بغزو الروم بحرا فوافق الخليفة على ذلك بشرط أن لا يقصر أحداً من المسلمين على ركوب البحر ، بل يجعل الأمر اختياراً.<sup>(١١)</sup> ونجح معاوية في هدفه ، وتشجع المسلمين ، وأقدموا على العناية بالقوة البحرية والتي كان لها اثر كبير في اتساع رقعة الدولة الإسلامية. وقد يكون من المناسب أن نشير إلى موقعة ذات الصواري التي حدثت بين الأسطول الإسلامي والأسطول الرومي في البحر المتوسط سنة ٣٤ هجرية- ٦٥٦ ميلادية. وكما هو معروف

**يرتبط** تاريخ السفن ، بتاريخ كفاح الإنسان الطويل ، من أجل فك مغاليق أسرار الطبيعة . وللملاحة منزلة رفيعة بين اكتشافات الإنسان المتعددة ، فهي دليل ناصع على جرأة الإنسان وعناده . ولكي نوضح القصة المجيدة لتأريخ السفن والمراكب في الخليج العربي ، ينبغي أن نرجع قليلاً إلى الوراء لنصل للبحث بأولئك المجاهدين الذين جابوا البحار من أرباب الحضارات القديمة.<sup>(١)</sup>

وبالرغم من توصل الباحثين ، إلى نتائج مهمة حول الحضارات القديمة ، إلا أنهم ما زالوا في خلاف شديد حول تحديد اسم البلد الذي ظهرت فيه الحضارة لأول مرة . ومعنى ذلك أنهم في خلاف أيضاً ، حول تحديد اسم البلد الذي ظهر فيه فن الملاحة.<sup>(٢)</sup>

يذهب بعض الباحثين إلى أن الفينيقيين ، ملاحى صور وصيدا ، هم أول من جاب البحار ، وأول من أسس المستعمرات التجارية عبرها. ولكنهم حفظوا سرهم وكتموا ما توصلوا إليه من معلومات في مجال البحار ، فكانوا أول الرواد الذين أبحروا غرباً للتجارة والكسب.<sup>(٣)</sup>

أما كيف تعلموا ركوب البحر ، فثمة أساطير تلقي أضواء على نشاطاتهم الأولى ، ومنها أن الصدف شاءت أن يكون هناك قوم منهم يقطنون سواحل الشام في غابات واسعة الأرجاء ، فضربت صاعقة رؤوس الأشجار ، فاشتعلت ، وامتد اللهب إلى أن التهم كل أشجار الغابة ، ولما لم يجد أهل تلك المناطق نجاة من النار عمدوا إلى قطع أشجار تلك الغابة المحترقة ما أمكنهم والقوها في البحر ، واعتلوا متنها وكان قائدهم أوزوس ، ثم سعى أولئك إلى تحسين هذا القارب البسيط.<sup>(٤)</sup>

وثمة رواية أخرى تقول بان المصريين ، هم أول من صنع المراكب وقادها في الأنهار والبحار . فقد بدئوا باعتلاء جذوع الأشجار من أحد شواطئ النيل إلى الشاطئ المقابل ، ثم ربطوا الجذوع إلى بعضها ببعض ، وشدوا وثاقها بالأعشاب المتينة كالبردي ، وكونوا منها كتلا من الخشب أمسكوها بأيديهم مستعملين أقدامهم كمحركات ، ثم جعلوا فيها مقاعد واستعملوا أيديهم أو قطعاً من الخشب كمجاديف إلى أن أتقنوا صنعها ، فحفروا تلك الكتل الخشبية وجوفوها ، فصارت مراكب أخذت تطفو على سطح الماء . ويرجع تاريخ أول صورة مركب شراعي مصري إلى سنة ٦٣٠٠ قبل الميلاد.<sup>(٥)</sup>





ومهما يكن من أمر ، فسفائن المحيط الهندي ، والخليج العربي ، والبحر الأحمر " لا يستعمل فيها مسمار البتة ، إنما هي مخيطة بأمراس من القنباري وهو قشر جوز النارجيل ، يدرسونه الى ان يتخييط ويفتلون منه امراسا يخيطون بها المراكب ، ويخللونها بدمر من عيذان النخل فإذا فرغوا من إنشاء (السفينة) على هذه الصفة سقوها بالسمن أو بدهن الخروع ، ويقصد أهل الخليج والمحيط أولئك ، من إنشاء (السفين) على هذه الصفة سقوها بالسمن أو بدهن الخروع أو بدهن القرش وهو أحسنها ...." (١٦) وهدف أهل الخليج والمحيط من إنشاء مراكبهم بتلك الصورة ليلين عودها ويرطب لكثرة الشعاب المعترضة في (تلك البحار) ، ولذلك لا يصرفون (فيها) المركب المسماري". (١٧)



إن الخشب الذي تعمل منه تلك السفن كان يستورد من الهند ، وهو شديد الصلابة ، ولا يتحمل دق المسمار فيه وكثيرا ما يتصدع من جراء ذلك . وعلى العموم كانت سفن البحر الأحمر ، والخليج العربي ذات قيعان عريضة ، وذات سارية واحدة في الأغلب . ولم تكن السفن ذات الدفتين موجودة في غير البحر المتوسط. (١٨)

ومهما يكن من أمر ، فان السفن المخيطة لم تبدأ بالزوال سريعا إلا حينما غيرت التجارة الأوربية الوضع الاقتصادي كله في المحيط الهندي ، وبصدد تركيب هيكل السفينة وحمايته من عوادي البحر . فانه كان يدهن بمادة صلبة تسمى الجلفطة. وهناك من يقول أن الأمواج كانت تصد بمزيج القار أو الراتينج ودهن الحوت وكان القصد من ذلك حماية قاع السفينة من دودة السفن Worm Ship وكان الطلاء عادة بدهن السمك ، وللسفن العربية في الخليج العربي والمحيط الهندي ظهر ، وثمة سفن كانت تحمل على ظهرها (٤٠٠) رجل ، وكانت دفة السفينة من النوع الوحيد من الدفات التي عرفها العالم ، وكانت دفة كبيرة بين مؤخرة السفينة وجانبها. وكان لابد للسفن من دفة على كل جانب. (١٩)

لقد برع العرب في الخليج العربي بصناعة السفن والمراكب منذ أقدم العصور ويرجع ذلك إلى مهارتهم في الملاحة ومعرفتهم التامة بعلم الفلك. وكان لموقع الخليج العربي الجغرافي ، والاستراتيجي ، دور في تطور الحركة الملاحية والتجارية وارتياح الخليجيين أماكن بعيدة شملت وادي السند وشرق آسيا. (٢٠)

لقد اختصت السفن الخليجية بالشرع المثلث ، وهو شرع سائد حتى يومنا هذا . وكان للخليجيين دور مهم في نقل هذا الشرع إلى البحر المتوسط ، ومما يؤكد الباحثون أنه لولا الشرع الخليجي المثلث لما قام الأوروبيون برحلاتهم المحيطية التي استكشفوا فيها مناطق مجهولة من العالم ، وينسج الشرع من أوراق جوز الهند أو سعف النخيل. وفي القرن التاسع عشر رأي أحد البحارة الغربيين أن السفن الخليجية ليس فيها وسيلة لطى الشرع عندما يكفهر الجو . كما لوحظ بان السفينة الخليجية تحمل فوق ظهرها مراكب صغيرة للنجاة وهي على نوعين : القارب ، والدونج . وقد يحمل القارب (١٥) رجلا مقابل

فأن الخليفة معاوية (٤٠-٦٠ هجرية / ٦٦٠-٦٨٠ ميلادية) قد أولع وخاصة ، عندما تسلم الخلافة ، بإنشاء السفن وقد وصل حجم الأسطول العربي الإسلامي في عهده إلى قرابة (١٧٠٠) سفينة. وكانت المراكب البحرية العربية ، أنواعا مختلفة فهناك السفن التجارية ، وهناك السفن البحرية ، والتي منها الصغار الخفاف السريعة ، ومنها الكبار الضخام لقذف النفط المشتعل على الأعداء. وكان في مقدمة المراكب حديده حادة تسمى الفأس أو اللجام إذا صدمت مركب العدو خرقتة وأغرقتة ، وهذا السلاح الحربي الفتاك يذكرنا برأس الكباش الذي كان يستعمل لثقب الأسوار ، ودك الحصون في المعارك البحرية. (١٢) كما استخدم المسلمون الأسطول في فتح الكثير من الجزر الكبرى في البحر المتوسط ، أمثال صقلية ورووس وانتزعوها من أيدي البيزنطيين . وقد اهتم العرب بعد ذلك بإنشاء دور الصناعة "الترسانة" ، وأول دار للصناعة بنيت في تونس على عهد الخليفة الأموي عبد الملك بن مروان سنة ٥٤هـ (٦٧٤م). (١٣)

وقد سمي العرب مجموع السفن (أسطولا) مستعيرين اللفظ اليوناني Stolos وكانت السفن العربية أضخم من السفن البيزنطية. إلا أنها كانت أقل منها سرعة ، وسرعان ما تحسنت السفن العربية. ويدين العرب للبيزنطيين ، بفضل تعليمهم الفنون البحرية ، ولكن العرب الذين تعلموا هذه الفنون من البيزنطيين أصبحوا أساتذة بها. وقد انتشرت بعض الاصطلاحات البحرية التي استعملها العرب في أوروبا . ومن هذه الاصطلاحات لفظة أمير البحر Admiral وكلمة Coruette المأخوذة عن لفظة "غراب" العربية والتي تعني نوعا من أنواع المراكب العربية. ويبدو أن تأثير العرب في مناطق حوض البحر المتوسط ، كان أكثر من تأثيرهم في أوروبا ، فقد استخدم البنادقة الغراب العربي في القرنين العاشر والحادي عشر إبان معاضدتهم للصليبيين. (١٤)



لقد توزعت البحرية الإسلامية توزيعا جغرافيا بين بحرين : هما المحيط الهندي والبحر المتوسط ، وتبعاً لذلك تميزت السفن التي تمخر عباب البحر المتوسط عن نظيراتها في المحيط الهندي والخليج العربي. فقد كانت مراكب المحيط الهندي والخليج العربي تخاط بالليف ، بينما كانت مراكب البحر المتوسط تدق بالمسامير. وقد ترك لنا الرحالة العرب والأجانب وصفا لتلك السفن ولعل مراجعة بسيطة لما كتبه ابن جبير في القرن الثاني عشر الميلادي ، وماركو بولو في القرن الثالث عشر الميلادي دليل واضح على ما نقول . ويمكن هنا الإشارة إلى أن ابن جبير قدم وصفا جميلا للخيوط المستعملة في تثبيت الألواح فهو يقول: إن هذه السفن مخيطة بأمراس من القنبار وهو قش جوز النارجيل يرسونه أي صناع السفن إلى أن يتخييط ويفتلون منه امراسا يخيطون بها المراكب. (١٥)

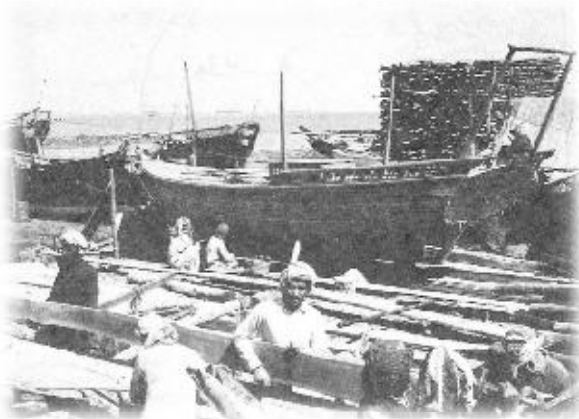
١٨٠٩ ، فرضت حظرا على تصدير الخشب من ساحل الملبار إلى الخليج العربي ، في محاولة منها لمنع القواسم من بناء المزيد من السفن.<sup>(٢٦)</sup>

تبدأ صناعة السفينة في المكان المخصص لذلك على شاطئ البحر ، حيث يحدد القلاف حجمها من حيث الطول والعرض والارتفاع ، بحسب نوعها ، والغاية التي ستستخدم لها ، ووفق قياسات متناهية في الدقة لكي تحفظ توازن السفينة عند إبحارها مما يعكس مهارة القلاف الخليجي.<sup>(٢٧)</sup> وبعد تحديد الحجم يتم تركيبها بدءا من الهيكل الرئيسي لها ، والذي يعتمد بناءه على تثبيت (البيص) ، ويعد العمود الفقري لها ، والذي يحفظ توازنها ، ثم تثبت عليه الإضلاع التي تكون متفاوتة في الحجم ، وتكون مقوسة ، وتمتد من مقدمة السفينة إلى مؤخرتها ، ويكون كل ضلعين متقابلين متساويين في الحجم والوزن.<sup>(٢٨)</sup>

وبعد الانتهاء من صناعة الهيكل ، يبدأ القلافون في تثبيت الألواح الخارجية ، ثم يتم تركيب (الفنة) ، وهي السطح العلوي للسفينة الذي يبدأ من المقدمة ، ويأتي دور الصاري (الدقل) المخصص لتثبيت الشراع ، ويشد بالحبال ، وبواسطته يقوم الربان بالتحكم بالسفينة . فضلا عن (الكمر) ويوضع في منتصف الهيكل ، وهناك (الداعومة) التي توضع في أعلى (البيص) من الإمام للمحافظة على السفينة من الارتطام.<sup>(٢٩)</sup>

أما المرحلة الأخيرة من بناء السفينة ، فتتلخص في وضع (الفتيل) المصنوع من القطن والصل ، لسد الفراغات بين الألواح لمنع تسرب الماء. وتبدأ مرحلة الدهان الخارجي للسفينة بزيت الصل التي تشكل مادة دهنية عازلة للهواء عن الخشب لحفظها من التآكل بسبب الرطوبة والحشرات. وأخيرا تنزل السفينة إلى البحر حيث تسحب على ألواح خشبية دائرية إلى أن تستقر في البحر.<sup>(٣٠)</sup>

ومما ينبغي ذكره أن هناك تقاليد ترتبط بصناعة السفن ، وقد تحدثت السيدة لؤلؤة عن والدها النوخدة الكويتي المعروف عبد الوهاب عيسى عبد العزيز القطامي (١٨٩٨-١٩٦٧) فقالت أن أحد التجار إذا قرر بناء سفينة ، فإن عليه أولاً أن يبحث عن القبطان (النوخدة) الذي سيتولى قيادتها ، فالنوخدة ليس هو ربان السفينة وحسب بل ، هو المسئول عن تجارتها وأموالها ، وهو العالم بأسرار الرياح والأمواج ، وهو الأب والأخ لكل بحار على ظهرها.<sup>(٣١)</sup> وثمة ما يشير إلى أن القوانين السائدة في الخليج العربي والمتعلقة بالعمل البحري ، كانت تلزم جميع البحارة بامثال أوامر النوخدة ، وخاصة في موسم الغوص برا وبحرا ، وليس لهم الحق في مخالفة أوامره.<sup>(٣٢)</sup>



(٤) في الدونج. وللسفن صاري يسمى الدقل وهو من جذع النخيل ، وقد يصل طوله إلى (٧٦) قدما . أما الانكر Angkor أو الهرساة فكان غليظا لادفة فيه ، وهو في السفن الخليجية يصنع من الحجر وفي وسطه ثقب للحبال . ومن الطريف الإشارة إلى أن السفن العربية الخليجية ، لقوتها ومتانتها ، عرفت في الهند باسم (ماداراتا) وفي الواقع ، فان ماداراتا تعني ( مدرعات) العربية.<sup>(٣١)</sup>

ثمة محاولات جادة تتم اليوم في بعض بلدان الخليج العربي من أجل تأصيل وتجدير صناعة السفن التقليدية ، والاهم من ذلك السعي باتجاه المحافظة على التجارين المهرة القلائل الذين برعوا في بناء السفن والمراكب ، والذين يستفاد منهم كذلك في صناعة أبواب البيوت الخشبية الجميلة ، وكما هو معروف فان الإمارات العربية المتحدة ، كانت من أهم مراكز صناعة السفن في الخليج العربي حتى أنها نالت شهرة ما زالت باقية ، ولم تكن هذه الصناعة مقتصرة على الاستخدام ، بل كانت معدة للتصدير إلى الأسواق المختلفة.<sup>(٣٢)</sup>



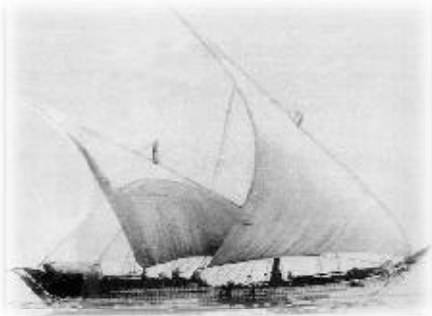
وقد حمل عدد من الأهالي بجدارة لقب (قلايف) جمع قلاف ، وهو صانع السفينة على امتداد سواحل الخليج العربي . كما تطورت أشكال وأحجام السفن الخشبية حسب تطور المهنة البحرية وتنوعها عبر التاريخ ، وأساتذة صناعة السفن في الإمارات سعداء بما يصنعون حيث طبقت شهرتهم الأفاق حتى أن الهنود والباكستانيين والصينيين تعلموا منهم بعض أسرار مهنتهم<sup>(٣٣)</sup> . وللأسف لا تتوفر لدينا قوائم بأسماء صناع السفن الخليجيين ، لكن ثمة جهود تبذل لمتابعة ذلك. وقد ورد ذكر بعض صناع السفن المحدثين في الكويت ، منهم الحاج سلمان وولده احمد ، والحاج صالح بن راشد ، وإخوانه جاسم ، وعبد الله ، والحاج حمد بن بندر .<sup>(٣٤)</sup>

ظهرت في السنوات القليلة الماضية ، بعض المراكز الثقافية الخليجية التي حرصت على استعادة سيناريوهات (مشاهد) صناعة السفن في الخليج العربي ، خاصة وأن هذه الصناعة ، ارتبطت بالخليجيين كأناس كانوا يرتادون البحر ويمخرون عبابه . ومن الطبيعي أن تختلف صناعة السفن باختلاف استخداماتها ، فمن البانوش الذي ابتكر في الثلاثينات من القرن الماضي ، والذي حور لكي يعمل بالمحركات ، وهو في الأصل سنوك غير شكل مقدمته إلى الشوعي ، والبوم ، والبغلة وغيرها من الأنواع التي تستخدم في صيد الأسماك والغوص عن اللؤلؤ ونقل البضائع والركاب.<sup>(٣٥)</sup>

ويمارس القلافون صناعة السفن بعد حصولهم على الأخشاب المستوردة من الهند ، وهي أنواع خاصة من خشب الصاج أو النارجيل (الجوز الهندي) والصنوبر المقاوم للرطوبة. ومن الطريف الإشارة إلى أن حكومة بومباي إبان الحملة البريطانية على موانئ القواسم في سنة

والبغلة تشبه (الداو) العربي وهو عبارة عن مركب كبير تتراوح حمولته بين ١٥٠ . ٢٥٠ طناً . ويمكن التمييز بين الداو والبغلة بوجود دهليز طويل في مقدمة السفينة يختص به الداو من دون البغلة . وكلمة (داو) ، تقترب بالدوانج وهي كلمة فارسية تعني سفينة صغيرة . وهناك من يقول أن (الداو) اسم سواحي لم يستعمله العرب ، ولكن الذي أشاعه هم الكتاب الانكليز ، ويطلق على معظم أنواع السفن الشراعية الأهلية ، ويقابل كلمة (داو) في العربية اسم مركب . ولكل بغلة اسم ، فهناك على سبيل المثال ، بغلات عرفت في الخليج منها: المسالي ، والسلامي ، والبدري ، والمنصوري ، وشط الفرات ، وقطروشة .

(٢) **البوم** : والجمع أبوام ، وهو طراز قديم للسفن ينتهي بطرف حاد في كلتا المقدمة والمؤخرة ، وتعرف بهذا الاسم العربي . ولأبي البحر جعفر بن محمد الحنظلي العبدي المتوفي سنة ١٦١٩ ، قصيدة مطلعها: **وان سمعت مقال فامض متكلا على الهك في الابوام بحارا** <sup>(٣٦)</sup> ويصلح البوم للمياه العميقة ، وكان يعمل بالتجارة بين الكويت وزنجبار حتى مطلع القرن العشرين . وتختلف سفينة البوم ، من بعض الوجوه ، عن السفن الشراعية العربية في القرون الوسطى بأن ألواحها مسمرة وليست مخططة ، وان معداتها حديثة الطراز بعض الشيء وان لها صارين . كما أن لها شرعا مثلثا . ومن البوم ما يتسع لستين أو سبعين شخصا ، ومنها صغيرة لاتسع إلا خمسة أو ستة أشخاص . ويعد البوم سفينة صالحة للمياه العميقة ، وقد ظل البوم يستخدم في عمليات التجارة بين الكويت وزنجبار ، وورد ذكر ذلك في سنة ١٩٣٩ ، ويختلف البوم في بعض الوجوه عن السفن الشراعية العربية التي كانت معروفة في العصور الوسطى فألواحها مسمرة لا مخططة ، ولها دفة في المؤخرة لا دفتان على الجانبين ومعداتها حديثة إلا أنها لا تزال محتفظة بالطابع التقليدي . وهناك البوم الكبير وهو من أفضل السفن التي كانت تستخدم في الأسفار البحرية ، لهاتنته ، وقدرته على نقل الحمولة الكبيرة . <sup>(٣٧)</sup>



وتشير المصادر المتداولة بان أكبر سفينة شراعية صنعت في الكويت في الحقبة المعاصرة كانت (بوم) كبير اسمه : (فتح الخير) ويسمى الداو ، وكانت ملكيته تعود لحمد عبد الله الصقر ، وهو من أشهر تجار الكويت سنة ١٩١٤ ، وقد صنعه عبد الله بن راشد . أما البوم المسمى (نايف) ، فقد صنع في الكويت كذلك سنة ١٩٢١ ، ويعود إلى عبد الله بن ناصر بورسلي . وتحتفظ الكويت اليوم بسفينة شراعية كبيرة من طراز البوم اسمها (المهلب) يعود صنعه إلى سنة ١٩٣٦ ، وصاحبها الأصلي هو ثيان الغانم رحمه الله . وقد عرف الخليجيون أبواما عديدة ، لها تسميات لطيفة ، منها فضلا ذكرناه ، فتح الكريم ، وسمحان ، وغالب ، وطارق ، وتيسير ، ومنصور ، وسهيل ، ومرزوق . <sup>(٣٨)</sup>

ويسعى الخليجيون اليوم للمحافظة على تقاليد صناعة السفن ، والاحتفاظ بالحرفيين القلائل الذين يبرعون في هذه الصناعة العظيمة ، التي تعكس كفاح الإنسان الخليجي ، واستجابة لتحديات البيئة ، والزمن ، عبر العصور التاريخية المختلفة . وقد يكون من المناسب أن نذكر بان صناعة السفن في الخليج العربي ظلت مزدهرة ، على الأقل ، حتى مطلع القرن الماضي . وقد ورد في مذكرات شاهد عيان عاش في الخليج ، وكان فيه سنة ١٩١٠ ، أن الكويت وحدها ، كانت تملك قرابة ثمانمائة مركب وسفينة ، يعمل على ظهورها حوالي (٢٠٠٠) ، رجل ، ولم يكن كلهم من الخليجيين ، بل كانوا من مختلف أجزاء الخليج العربي . ولحسن الحظ تتوفر لدينا بعض الإحصائيات الأولية عن أنواع وأعداد السفن المملوكة لموانئ الخليج العربي ومنها الإحصائية التي وردت في كتاب ( دليل الخليج ) ، والمتعلقة بالمراكب السائدة في مطلع القرن العشرين . ومما جاء في هذه الإحصائية أن جزر البحرين العديدة (مملكة البحرين حاليا) كانت تمتلك آنذاك (١٣) بغلة و(٦٠) بتيل ، و(٢٢) بوم و(١٦٠) بقارة و(٧٨٩) سمبوك وشويس و(٦٩٤) شعوي وقوارب أخرى خفيفة ويكون المجموع (١٧٦٠) سفينة يعمل على ظهرها (١٨٣٩٠) رجلا . <sup>(٣٣)</sup>

وفيما يلي وصف لأهم أنواع السفن في منطقة الخليج العربي: (١) **البغلة**: وهي سفينة كبيرة ، تتراوح حمولتها ما بين ١٠٠ . ٢٠٠ طن . وتمتاز بان مؤخرتها عالية ومنحوتة . أما مقدمتها فمدببة ، ولها صاري رئيس مثبت في وسطها ، وبها قمرة واسعة واحدة قائمة على سطح مائل ، وبها قاعات ونوافذ بالمقدمة . وقد استخدمها العرب في التجارة بينهم وبين بلاد فارس ، والساحل الهندي ، ويتراوح عدد بحارتها بين ٣٠ - ٥٠ بحارا . وقد قل استعمالها الآن . <sup>(٣٤)</sup> وفي القرن الثامن عشر سلحت (البغلة) بالمدافع ، ولدينا ما يشير إلى أن واحدة منها بنيت عام ١٧٥٠ ، وظلت تمخر عباب البحر حتى عام ١٨٣٧ . كما كان جزءا من أسطول القواسم البحري ، يتألف من (البغلات) ، و(الترانكي) حتى أن هناك ما يشير إلى المعركة التي وقعت صباح يوم ٢٥ كانون الأول ١٨١٨ بين الأسطولين البريطاني والقاسمي ، وفيها اعترضت السفن البريطانية تشكيلا بحريا قاسما مؤلفا من سبع سفن من نوع (بغلة) و(ترانكي) لكن التشكيل البحري القاسمي ، استطاع الإفلات ولم يحصل الانكليز على أية نتيجة ، لكنهم ظلوا يلاحقون أسطول القواسم حتى استطاعوا حرق سفينة في الحملة البريطانية الأخيرة والكبرى التي حدثت في السنة ١٨١٩ - ١٨٢٠ ، وكان من نتائجها أن بريطانيا حققت خطوة رئيسية في سياستها الهادفة للسيطرة على الخليج العربي . <sup>(٣٥)</sup>





### (٦) التكنات : وهي سفن صغيرة تتميز بقعرها المسطح المطلي

بالقار ، وهي حربية ، وكانت تؤلف العمود الفقري في أسطول (الفابودان باشي أي رئيس الأسطول ) العثماني في البصرة ، وقد ظلت التكنات معروفة في الخليج حتى القرن الثامن عشر. <sup>(٤٣)</sup>

### (٧) الترانكي: نوع من السفن كان شائع الاستعمال في الخليج

العربي في النصف الأول من القرن الثامن عشر ، وقد انقرض الآن. وكان يسير بالمجذاف والشرع معا ويستخدم في الحرب والتجارة . وقد ورد اسم الترانكي في كتاب الرحالة نيبور على أنها سفن تحمل البن من الحديدية وبشبهها بالبرميل الكبير الذي ليس له سطح ، فالواحها رقيقة جدا ، وتبدو وكأنها مرتبطة ببعضها ببعض فقط بدون أن تغطي بالزيت ، وأجزاءها مخاطة ، ولا تستخدم فيها المسامير وترتبط فيها الألواح بالجبال. <sup>(٤٤)</sup>

### (٨) السنبوق: ويقال سنبوك أيضا وكتبه ابن بطوطة بالصاد

والسنبوك سفينة صغيرة استعملها أهل الخليج ، وسمي السنبوك من سنك الدابة على التشبيه. وللسنبوك مقدمة طويلة تمتد فوق البحر حوالي (٢٠) قدما ويزيد ارتفاع المركب كلما مضينا نحو المؤخرة حيث مقاصير عالية. وقد قدرت حمولته بـ (١٥٠) طنا ، وترتفع صاريته المصنوع من خشب الساج (٩٠) قدما على سطح البحر. أما الشرع ، فكان يصنع من جذوع أشجار ثلاث ترتبط أطرافها بقوة بقطع عديدة من الجبال القوية. وتضفي مقدمته على منظره جمالاً ، وهناك من يقول أن اسم سنبوك مشتق من CHINBOX الهولندية ، وتعني الزورق الصغير المخصص لصيد اللؤلؤ. ويقول آخرون أن سنك كلمة فارسية تعني زورق صغير وقد وردت كلمة سنبوك كناية عن سفينة عمانية سادت في القرن الرابع عشر الميلادي. ويمتاز السنبوك بمقدمته المنحنية . ويبدو أن السنبوك قد تأثر بهجيء الأوربيين ، فحاول الأهالي جعله زورقا بخاريا <sup>(٤٥)</sup>. وقد خلد الشاعر الخليجي ابراهيم السديحاني رحمه الله السنبوك بقصيدة شعرية مطلعها: <sup>(٤٦)</sup>

يارا كـب من فوق سنـبوك أوشـار  
طررز ومـن سـواه عاشت يمينه  
أهل النظر حولـه يدرون الافكار  
وأهل الخشب بالسـبق مترحينه

### (٣) الجالبوط : والجالبوط غالبا ما يصل في حجمه لبوم كبير ، أو

بغلة ، وحمولته تتراوح بين ٢٠ - ٥٠ طنا . ويستخدم في الخليج العربي ضمن أسطول صيد اللؤلؤ ، وخاصة في الكويت والبحرين . ويقال أن الجالبوط دخل مع الانكليز إلى الخليج العربي ، حيث يرد اسمه في المصادر الانكليزية باسم "جلواط" وقد يكون اسمه مشتقا من مركب انكليزي قديم يسمى جولي-بوت ، لكن مما يدحض ذلك قول صاحب التحفة النبهانية ، من ان الجالبوت ، والسنبوق كانا من سفن البحرين ، وكان لهم ، أي للبحرينيين في السابق ، ويقصد قبل القرن العشرين ، سفنا متنوعة يسمونها (بغلة) ، و(بتيل) و(بوم) ، و(بقارة) ، لكن هذه قل استعمالها واكتفى البحرينيون بالجالبوت والسنبوق ، وأنهم يعبرون عن مجموع السفن بـ (الخشب) ، وعددها يتراوح بين ٣-٤ آلاف سفينة. <sup>(٢٩)</sup>



### (٤) الغلافة: صنف خاص من السفن ، كان لها دور مهم في

الخليج العربي خلال النصف الثاني من القرن الثامن عشر . وقد ظلت هذه السفن شائعة الاستعمال على طول الساحل الغربي للهند ، وفي منطقة الخليج العربي حتى نهاية القرن المذكور. والغلافات ، سفن حربية تتحرك بالمجاديف عادة ، وتتميز بأنها تستطيع السير في مناطق قليلة العمق ، وأصل كلمة غلافة يعود الى قلافة ، ومنها قلف ، وهو حرز ألواح السفينة بالليف وجعل القارف خلالها . ويبلغ طول الغلافة (٨٤) قدما وعرضها (٢٤) قدما ويركب عليها (١٠) مدافع ومؤخرتها ذات نقوش. أما مقدمتها فثائثة وللسفينة شرع ضخم ، كما أن لها صارية ضخمة ، وفيها أربعة وعشرون مجذافا . وكان أسطول الشيخ سليمان رئيس قبيلة كعب يضم عشرة غلافات سنة ١٧٦٥. <sup>(٤٠)</sup>

### (٥) الغراب : كلمة عربية تطلق على نوع من أنواع السفن التي

كانت شائعة الاستعمال خلال القرون السادس عشر والسابع عشر والثامن عشر على سواحل مالابار ، والخليج العربي ، والبحر الأحمر. والعادة أن يكون الغراب سفينة ذات ثلاث صاريات <sup>(٤١)</sup>. والغراب نوع من السفن مشهور في أشعار المحدثين قال ابن الساعاتي: <sup>(٤٢)</sup>

وركبـت بحر الروم وهو كـجلبـة  
والمـوج تحسبـه جـيـادا تـركـض  
كـم مـن غـراب للقطيعة أسود  
فـيـه يطـير بـه جناح ابيض  
وقد سمي الغراب بهذا الاسم لان مقدمته تشبه رأس الغراب.

المسامير- كما قدمنا- أما المسامير فقد كانت إحدى التأثيرات الأوربية التي دخلت إلى المنطقة.

لقد أخذت صناعة المراكب التقليدية بالتدهور والانقراض. فضلاً عن أن بعض بناء السفن، اخذوا يعملون على إعادة تحويل مصانع سفنهم بقصد صنع سفن بخارية صغيرة. ومع أن بعض المؤسسات الحديثة في بعض مناطق الخليج العربي تبذل جهوداً كبيرة من أجل الاحتفاظ بصناعة المراكب التقليدية، إلا أن ذلك لم يعد ممكناً أمام مغريات الحضارة والتكنولوجية التي تعم منطقة الخليج العربي في الوقت الحاضر، ولعل من أبرز ما تم بهذا الشأن، سعي الدول الخليجية للتلاؤم مع متطلبات الملاحة الحديثة وذلك بإعادة بناء المواني، وإنشاء الأرصفة الخاصة لما يعرف بـ (الحاويات Containers)، وهي وحدات تعبئة كبيرة سهلة التحميل، والترفيغ، والنقل، بواسطة الآلات الرافعة، أو كذلك الشاحنات مباشرة. وثمة خطوط منظمة بالحاويات تمخر عاب الخليج العربي.<sup>(٥١)</sup>

وفي ختام عرض هذه القصة المجيدة لسفن ومراكب الخليج العربي، لا يسعنا سوى الدعوة إلى ضرورة الاهتمام بالتراث البحري الخليجي، وتوثيق أحداثه وشخصه، وذلك من خلال إقامة (متحف) يضم أنواع السفن، وصورها، وأنواعها، وأشكالها، وكيفية بناءها، وسير أبرز البحارة، والتجار، والصناع، الذين مارسوا هذه المهنة العظيمة عبر التاريخ، ليكون معلماً تهدي به الأجيال القادمة، ودليلاً على حيوية هذا الشعب العريق.<sup>(٥٢)</sup>

### الهوامش والمصادر

(١) الإبحار أي ركوب البحر على سفينة أو نحوها، أمر عريق في القدم، والظاهر أن الذي ساق الإنسان إلى ركوب البحر رؤية الأشجار، أو جذوعها على ظهر الماء، فحاول حينئذ صنع شيء يتخذه من الخشب ليركبه ويسير به على الماء تحدياً لها رأى: انظر كاظم الدجيلي، "السفن في العراق" مجلة لغة العرب، بغداد، ايلول ١٩١٢، ص ٩٣ وكذلك إبراهيم خليل العلاف، الخليج العربي، دراسات في التاريخ والسياسة والتعليم، سلسلة شؤون إقليمية رقم (١١) مركز الدراسات الإقليمية، دار ابن الأثير للطباعة والنشر، جامعة الموصل (الموصل، ٢٠٠٧) ص ٢٨٣.

(٢) انظر: جورج فاضلو حوراني، العرب والملاحة في المحيط الهندي، ترجمة وزاد عليه الدكتور السيد يعقوب بكر، مكتبة الأنجلو المصرية، (القاهرة، لا.ت)، ص ١٦.

(٣) المصدر نفسه، ص ٣٣، ٣٤.

(٤) العلاف، المصدر السابق، ص ٢٨٥.

(٥) حوراني، المصدر السابق، ص ٢٩، ٣٠.

(٦) تتحدث النقوش السومرية والآكدية التي ترجع إلى الألف الثالث قبل الميلاد عن صلات بحرية بين أرض الجزيرة وبلاد دلمون (البحرين) وماجن (عمان) انظر: حوراني، المصدر السابق، ص ٢٧.

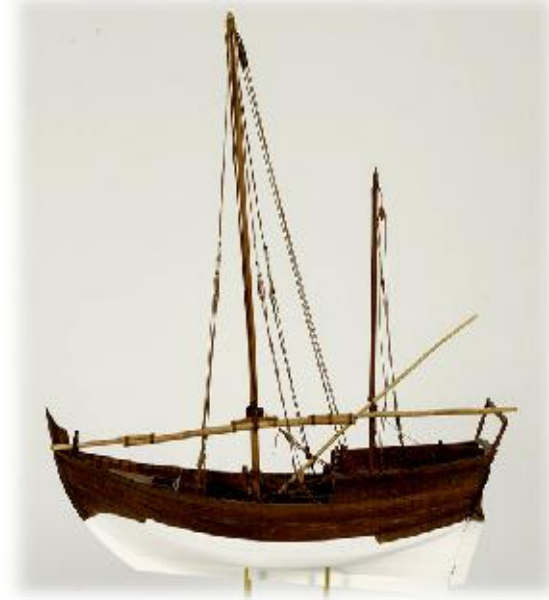
(٧) القرآن الكريم، سورة يس، الآية (٤١)

(٨) العلاف، المصدر السابق، ص ٢٨٦.

(٩) عبد الرحمن بن خلدون، المقدمة (مطبعة الكشاف، بيروت، لا.ت.) ص ٢٥٣ وللتفاصيل انظر:

حسن إبراهيم حسن، تاريخ السلام السياسي والديني والثقافي والاجتماعي، ج ١، مكتبة النهضة المصرية، ط ٧، (القاهرة، ١٩٦٤)، ص ٤٨.

وانظر: صبحي الصالح، النظم الإسلامية: نشأتها وتطورها، دار العلم للملايين، (بيروت، ١٩٦٥)، ص ٥١٢ وكذلك حسن، المصدر السابق، ج ١، ط ٧، ص ٤٨٣.



### (٩) القنجة أو الفنجة، والجمع غنجات، وهي من سفن الأسفار

القديمة، وتشبه البغلة في مؤخرتها، حمولتها تتراوح بين ١٣٠-٣٠٠ طن، وطولها ما بين ٧٥-١٠٠ قدم، وهي من سفن التجارة، واشتهر بصنعها ملاحو ميناء صور في عمان والقنجة سفينة مغطاة.<sup>(٤٧)</sup> وهناك أنواع أخرى من السفن أهمها:<sup>(٤٨)</sup>

(البتيل) وكان شائعاً في القرن الثامن عشر، وهو أصغر من الجالبوط، وله نهاية حادة ومقدمة ترتفع إلى الأعلى وكذلك مؤخرته. ويستخدم ضمن أسطول صيد اللؤلؤ، والبتيل من السفن الكبيرة، وتستعمل فيه صاريين وشراعين والبتيل يمتاز بمقدمته الدائرية. وهناك (الشوعي) وهو عبارة عن قارب صغير شائع في الكويت قريب الشبه بالسنبوك ما عدا أنه أصغر حجماً، حيث تقدر حمولته بـ (١٥) طناً، ويعرف في العراق بـ (الشوعي)<sup>(٤٩)</sup>. أما (البقارة) فهي دون السفينة وأكبر من القارب، وأكثر ما تستعمل لصيد اللؤلؤ حيث تنقل فيها معدات الصيادين من مكان إلى آخر. و(الزاروك) وهو ذو مؤخرة حادة كالسنبوك ولكنه أصغر حجماً. و(الدنكية) التي تتميز بان مؤخرتها أعلى من أي جزء آخر فيها. وهناك (الهوري) وهو القارب الصغير الذي لا يعدو أن يكون جذع شجرة منقورة يجلب من الهند. (والمشحوف)<sup>(٥٠)</sup> وهو عبارة عن قارب طويل جداً ومستقيم المقدمة والمؤخرة.

أما مراكز صنع السفن في الخليج العربي، فاهمها الكويت التي كانت من المواني المهمة في الخليج العربي في القرن التاسع عشر وما بعد ذلك بقليل. وكان يبنى في الكويت سفناً تتراوح حمولتها بين (٧٥-٣٠٠) طناً. ويستعمل في بناءها خشب التيك الذي يجلب من الهند. ولا تخطط هياكل السفن من قبل مهندسين، بل يتبع في عملية البناء النماذج التقليدية، كما تستعمل المطارق والمسامير لبناء هذه المراكب. وهناك من الأساتذة المتخصصين في تصميم وصناعة السفن، أما بتوجيه بعض التجار، أو النواخذة (القباطنة). كما ذكرت البصرة كمركز لصناعة المراكب، وكذلك البحرين التي كان لأهلها مهارة تامة في صنع السفن الشراعية الكبيرة. ومهما يكن فإن الفرق بين السفن التي كانت تبنى في العصور الوسطى، وبداية العصور الحديثة في الخليج العربي، هو أن السفن الأولى، كانت تبنى بدون استعمال



- (٣٥) حوراني ، المصدر السابق ، ص ٣٢٨  
(٣٦) www.A3J-com
- (٣٧) العلاف ، المصدر السابق ، ص ٢٩٠. ولأغراض المقارنة انظر :  
النهائي ، المصدر السابق ، ص ١٥
- (٣٨) انظر :عبد الأمير محمد أمين ، القوى البحرية في الخليج العربي في  
القرن الثامن عشر ، مطبعة اسعد ، (بغداد ، ١٩٦٦) ، ص ٥٦ .
- (٣٩) للتفاصيل : انظر جيبب زيات ، "معجم المراكب والسفن في الإسلام"  
مستل من مجلة المشرق (البيروتية) ١٩٤٩ ، ص ٢٥٤ .
- (٤٠) العلاف ، المصدر السابق ، ص ٢٩٠
- (٤١) أمين ، المصدر السابق ، ص ٣١
- (٤٢) المصدر نفسه ، ص ٣٢
- (٤٤) C.Niebuhr, Travel Through Arabia and other countries in  
the East, Translated by Robert Heron, (Beirut,n.d)p.123.vol.11
- (٤٥) العلاف ، المصدر السابق ، ص ٢٩١ وكذلك جمال الغيطاني ، "ابن  
بطوطة" في: محمد الرمحي وآخرون ، الخليج العربي وآفاق القرن الواحد  
والعشرين ، كتاب العربي (٣٠) ، (الكويت ، ١٩٩٧) ص ٢٩ .
- (٤٦) شبكة الجش الثقافية ، أضواء على صناعة السفن في  
الخليج 2 www.aljesh.net ايلول / سبتمبر ٢٠٠٧ .
- (٤٧) صناعة السفن في دولة الإمارات العربية المتحدة ، منتديات برزه  
عرب ، ٢٤ كانون الأول /ديسمبر ٢٠٠٥ .
- (٤٨) العلاف ، المصدر السابق ، ص ٢٩٢ .
- (٤٩) لأغراض المقارنة ، انظر :محمد خليفة بن حمد بن موسى النهياني ،  
التحفة النبهانية في تاريخ الجزيرة العربية ، ط ٢ ، المطبعة المحمودية ،  
(القاهرة ، ١٣٤٢هـ) ، ص ١٥ .
- (٥٠) www.sa7el.net
- (٥١) رياض الابرش ، الملاحة والنقل في الخليج العربي ، مركز دراسات  
الخليج العربي ، جامعة البصرة ، (البصرة ، ١٩٨٠) ، ص ٧ .
- (٥٢) قدم هذا البحث إلى المؤتمر الثاني لتأريخ الخليج العربي حول  
(تاريخ البحرية العربية في الخليج العربي) والذي انعقد للمدة من ١٥- ١٧  
نوفمبر - تشرين الثاني ٢٠٠٨ ونظمه قسم التاريخ والحضارة الإسلامية في  
كلية الآداب والعلوم في جامعة الشارقة بالاشتراك مع دارة الدكتور سلطان  
القاسمي للدراسات الخليجية .



### صاحب الدراسات في سطور:

مؤرخ عراقي ، وكاتب صحفي ، وأستاذ جامعي متخصص بالتاريخ  
الحديث ، ولد في الموصل بالعراق يوم ٢٥ من كانون الأول / ديسمبر  
سنة ١٩٤٥ . ولديه كتب وبحوث ودراسات ومقالات في الصحف  
والمجلات الموصلية والعراقية والعربية. مُنح وسام المؤرخ العربي من  
اتحاد المؤرخين العرب في ١٥ تموز ١٩٨٦ تقديراً لجهوده في خدمة  
التاريخ العربي المعاصر. أشرف على قرابة ( ٣٠ ) رسالة ماجستير  
وأطروحة دكتوراه ، أَلَّف قرابة ( ٣٥ ) كتاباً لوحده وبلاشتراك مع عدد  
من زملائه. نال لقب الأستاذية ( بروفيوسور ) منذ ١٧ تشرين الأول /  
أكتوبر ١٩٩١ .

- (١٠) الصالح ، المصدر السابق ، ص ٥١٣ ، حسن ، المصدر السابق ،  
ص ص ٤٨٣ . ٤٨٤ .
- (١١) المصدر والصفحات نفسها .
- (١٢) العلاف ، المصدر السابق ، ص ص ٢٧٨ . ٢٨٨ .
- (١٣) للتفاصيل انظر : ابن الحسين محمد ابن احمد ، رحلة ابن جببير ،  
(القاهرة ، ١٩١٨) .
- (١٤) حوراني ، المصدر السابق ، ص ص ١٦ . ١٧ . ٢٤٨ . ٢٤٩ . ٢٥٦ .  
٢٥٧
- (١٥) المصدر نفسه ، ص ص ٢٥٦ . ٢٥٧
- (١٦) المصدر نفسه ، ص ص ٢٦٠ . ٢٦١
- (١٧) حوراني ، المصدر السابق ، ص ص ٢٥٩ . ٢٦١
- (١٨) أبناء الخليج العربي والبحر ، الأرشيف ، منتديات ناعم العود  
(الالكترونية) .
- (١٩) حوراني ، المصدر السابق ، ص ص ٢٥٨ . ٢٥٩ .
- (٢٠) أصدر سعيد عبد الله الوائل كتابا نشرته دائرة الثقافة والإعلام بالشارقة  
(دولة الإمارات العربية المتحدة) تضمن إشارة إلى أبواب ونقوش الخشب  
المنتشرة في عمارة الشارقة التقليدية ، وقام محمد مهدي حميدة بعرض  
الكتاب . انظر : جريدة الزمان ٢٨ مايس /مايو ٢٠٠٧
- (٢١) معن خليل عمر ، مجتمع الإمارات والمفاعيل العملاقة ، دار الكتاب  
الجامعي ، (العين ٢٠٠٠ . ٢٠٠١) ، ص ٢٠٠٣
- (٢٢) انظر : عبد الوهاب عيسى القطامي ، دليل المحترار في علم البحار ،  
جريدة القبس ( الكويتية) ٣١ آذار . مارس ٢٠٠٨ وقد اشار ج . ج لوريير في  
كتابه : دليل الخليج ، القسم الجغرافي ، الجزء الرابع ، طبعة جديدة أعدها  
قسم الترجمة بمكتب صاحب السمو أمير دولة قطر ، (الدوحة ، لات)  
ص ٣١٠ إلى أن (٢٠٠٢) قاربا ، كان يبني في السنة في الكويت ويكسب  
حوالي (٣٠٠) تاجر معيشتهم ، في مطلع القرن العشرين ، من هذه  
الصناعة .
- (٢٣) www.SA7el.net
- (٢٤) صالح محمد العابد ، دور القواسم في الخليج العربي ١٧٤٧- ١٨٢٠  
مطبعة العاني ، (بغداد ، ١٩٧٦) ص ص ٢٢٨ .
- (٢٥) www.moic.gov
- (٢٦) المصدر نفسه
- (٢٧) المصدر نفسه
- (٢٨) المصدر نفسه
- (٢٩) النوخدة ، أصلها كلمة فارسية مكونة من مقطعين نوخدا أي نوا أي  
سفينة وخدا أي رب ومعنى الكلمة رب السفينة أو صاحبها . انظر : حوراني ،  
المصدر السابق ، ص ١٩٩ ؛ جريدة القبس ( الكويتية) ، ٣١ آذار /مارس  
٢٠٠٨ .
- (٣٠) محمد غانم الرميحي ، الخليج ليس نفطا : دراسة في إشكالية التنبيه  
والوحدة ، شركة كاظمة للنشر والترجمة والتوزيع ، (الكويت ، ١٩٨٣) ، ص  
١٩ ، ٢٤ .
- (٣١) للتفاصيل انظر : لوريير ، المصدر السابق ، القسم الجغرافي
- (٣٢) العلاف ، المصدر السابق ، ص ٢٨٩
- (٣٣) العابد ، المصدر السابق ، هامش ص ص ٨١ ، ٢٨٧ . ٢٨٨ وكذلك  
جريدة القبس ٣١ آذار / مارس ٢٠٠٨ . ويشير (مايلز ) إلى أن القواسم في  
عز نشاطهم البحري استطاعوا إحداث تغيير في بناء السفن من نوع (داو) ،  
ومن ذلك أنهم أضافوا جزءا جديدا عاليا في مؤخرته مما يسهل عليهم  
التسلق عند الاشتباك مع السفن المعادية وخاصة في مطلع القرن التاسع  
عشر .. انظر :
- (٣٤) S.B.Milles, Countries, and Tribes of the  
Persian Gulf, (London,1966)p..323