مدارات ونقوش

Orbits & Inscriptions

العدد (14) السنة الثانية - إبريل 2019

شهرية تعنى بالتراث والتاريخ ودراسات الخيول العربية | تصدر عن مركز جمال بن حويرب للدراسات

جمال بن حويرب:
متحف البريد في الإمارات بين الحاجة والترف

ما هي قصة أول طابع يُسْحَب من التداول؟

مظاريف الشارقة الجوية طافت العالم

رحلة بالأرقام في تاريخ طوابع الإمارات

الجدول الزمني لتاريخ البريد في الإمارات

في مركز بن حويرب للدراسات: دعوة إلى إنشاء متحف للطوابع في الدولة

برج راشد.. 40 عاماً من التميز

رصد توثيقي لمسارات الطرق القديمة في الإمارات

آثار أبوظبي في كتاب البحث عن دلمون

مناهج تأليف مخطوطات اللغة وتحقيقها.. كتب الخيل أنموذجاً

عبد العزيز الرشيد.. مؤرخ الكويت الأول

متوافر في معرض أبوظبي الدولي للكتاب

يطلب من

مركز جمال بن حويرب للدراسات

Jamal Bin Howaireb Studies Center

مدارات ونقوش

شهرية تعنى بالتراث والتاريخ ودراسات الخيول العربية

العدد 14 السنة الثانية - إبريل 2019

تصدر عن

مركز جمال بن حويرب للدراسات

رئيس التحرير

جمال بن حويرب

هيئة التحرير

حسين درويش

خليل البري

مريم أحمد

المدير الفني

أيمن رمسيس

الإعلانات والتوزيع والاشتراكات

+97143940309

info@jbhsc.ae

عنوان المركز

الإمارات العربية المتحدة - دبي

الموقع الإلكتروني:

www.jbhsc.ae

Jbhscae | Jbhscae

Jbhscae | Jbhsc AE

06 عبدالعزيز الرشيد مؤرّخ الكويت الأول

12 مسارات الطرق القديمة في الإمارات

ملف

18 قصة أول طابع بريدي يتم سحبه من التداول في الإمارات

22 مظاريف الشارقة الجوية

26 رحلة بالأرقام في تاريخ طوابع البريد بالإمارات

28 السفن التجارية والموانئ علامة بارزة في تاريخ بريد أبوظبي

32 تاريخ المراسلات والخدمات البريدية في الكويت

34 تاريخ الطوابع في الإمارات

38 الجدول الزمني لتاريخ بريد دولة الإمارات العربية المتحدة

42 جاسبارو بالبي التاجر الذي أصبح رحالة

46 آثار أبوظبي في كتاب «البحث عن دلمون»

50 مناهج تأليف مخطوطات اللغة وتحقيقها.. كتب الخيل أنموذجاً

56 لمحات من التاريخ العربي في الأناضول

58 «برج راشد» 40 عاماً من التميّز

60 الألحان الطّوال في الشعر العامي

متحف البريـد في الإمارات.. بين الحاجة والترف

جمال بن حويرب
رئيس التحرير

يعتقدُ كثيرٌ من النّاس أنَّ الاهتمامَ بإقامة المتاحف والصَّرف عليها في فروع الحياة والمجتمع والسياسة والاقتصاد، ضربٌ من إضاعة جهد الحكومات فيما لا يدر على الدولة نفعاً كبيراً، بل يرون فيه هدراً عظيماً للأموال التي كان ينبغي أن تُصْرَفَ في البنى التحتية والتعليم والصحة، فما فائدة تخصيص متحف للعملات والبريد مثلاً، ونحن لدينا متاحف عامة يمكن أن ننوِّعَ فيها كيفما نشاء؟! بمعنى أنه لا داعي لفتح أبواب جديدة للصرف في متاحف متخصِّصة تشتِّت الزائرَ وتزيد الأعباء.

ونقول لهم: وهل الصَّرفُ على المتاحف المتخصِّصة التاريخية إلا من باب الصَّرف على البنى التحتية والتعليم والسياحة وزيادة الاقتصاد، فتثبيتُ تاريخ الدول فرعٌ من ثبات الدولة نفسها، وإعطائها بعداً تاريخياً عميقاً يزيد ثقة شعبها بها، ويبهر من يزورها من المسافرين، بل لم يضع تاريخ أيِّ دولةٍ إلا عندما خرج فيها مثل هؤلاء من أصحاب الرؤى القصيرة التي تفسد أكثر ممّا تصلح.

ولو تتبّعنا متاحف العالم لوجدنا هذه المتاحف المتخصِّصة يقيمها الأغنياء والشركات والحكومات وهي في ازدياد منذ قرون، إلا عند العرب الذين تنقصهم المتاحف العامة قبل المتاحف المتخصِّصة، وسأضرب لكم مثالاً بمتحف البريد في لندن، وهو يناسب موضوع هذا العدد «تاريخ البريد».

متحف البريد في لندن

تعود أصول المتحف إلى أوائل القرن العشرين، إذ بدأ أولاً بدايات ضعيفة وبمجموعات قليلة في الطوابق السفلية من مقر مكتب البريد العام، ثمَّ قامت الملكة إليزابيث الثانية رسمياً بافتتاح متحف البريد الوطني في مدينة لندن عام 1969. وكان من أهم أهداف بناء المتحف، حفظ مجموعة من الطوابع الفيكتورية البريطانية الحائزة جوائز، كان قد تبرَّع بهذه المجموعة ريجينالد فيليبس عام 1965، فأتاح المتحف للعامة إمكانية الاطلاع على مقتنياته.

وفي عام 1998، اضطرَّ المتحفُ إلى إغلاق أبوابه بعد بيع مبنى المتحف، فتمَّ نقل المقتنيات الصغيرة إلى المناطق المحيطة بمبنى فريلينج هاوس، موطن الأرشيف منذ عام 1992 – في حين تمَّ تخزين المقتنيات الكبيرة بعيداً عن وسط لندن.

المتاحف المتخصصة تسهم في تثبيت البنى التحتية للدول وتزيد حركـة السياحة وتعزز الاقتصـاد

بعض مقتنيات متحف بريد لندن

في عام 2004 نشأ صندوق التراث البريدي، وتمَّ نقل المجموعات إلى هذا الصندوق الذي تمَّ تكليفه بالعناية بالمقتنيات وزيادتها. منذ ذلك التاريخ، بدأ العمل جدياً على بناء مقر جديد يليق بمكانة التراث الذي سيستقرُّ فيه. وافتُتِحَ متحفُ البريد في 28 يوليو 2017، في حين تمَّ افتتاح قطار البريد في 4 سبتمبر 2017.

يضمُّ متحف البريد 60 ألف مقتنى وآلاف السجلات تسرد تفاصيل 400 عام من التاريخ البريدي، بأسلوب تفاعلي ترفيهي ممتع.

ويتضمَّنُ أيضاً صالات عرض تفاعلية، ويمنح الزوّار فرصة للذهاب في رحلة مع الزمن عبر قطار البريد الذي يمرُّ في الأنفاق الأصلية ومنصات محطة السكك الحديدية في لندن، التي يعود تاريخها إلى أكثر من 100 عام. كما يحوي مرافق أبحاث حديثة ومجموعة واسعة من الأنشطة التعليمية، ما يجعل زيارة المتحف أمراً ممتعاً لكافة الأعمار وعلى اختلاف الاهتمامات.

هذا وقد تمَّ تصنيف مقتنيات متحف البريد ضمن مجموعات هي: التصاميم والأيقونات، مجموعة الطوابع، والبر والجو والبحر، والحيوانات، والخدمات البريدية، وزمن الحرب، والأعلام والأحداث المهمة.

وتضمُّ كلُّ مجموعة أقساماً تتحدَّثُ عن الخدمات البريدية المختلفة، فعلى سبيل المثال يمكن من خلال مجموعة التصاميم والأيقونات استكشاف تاريخ التصميم في الخدمة البريدية، من الملصقات والزي الرسمي وصناديق البريد إلى الخرائط والتصميمات الشهيرة مثل طابع «بيني بلاك» الذي يعدُّ أوَّلَ طابع ملصق في التاريخ، وأوَّلَ بطاقة معايدة تُرْسَلُ بمناسبة عيد الميلاد وذلك عام 1843م، أي منذ أكثر من 175 عاماً.

أمّا قسم الحيوانات، فيسلِّطُ الضوء على مختلف الحيوانات التي كان لها دورٌ في الخدمات البريدية، من القطط الموكلة باصطياد القوارض في مبنى البريد، إلى الكلاب التي كانت ترصد مواضع الخلل في الأسلاك، إلى الأحصنة والحمير التي كانت تحمل البريد.

هذا قليلٌ من كثيرٍ في مقتنيات وأقسام هذا المتحف العريق، وأتمنّى أن يعودَ المثبِّطون إلى رشدهم، ويعاونوا هواة جمع الطوابع ومحبي تاريخ البريد على إنشاء متاحف بريدية على أعلى مستوى من التقنية والإبهار.

jamal@jbhsc.ae

صحافي ومثقّف عصامي ترك بصمة بارزة في وطنه

عبدالعزيز الرشيد
مؤرّخ الكويت الأول

منذ صغري وأنا شغوف بالتاريخ، وبدأت أول ما بدأت بالسؤال عنه من أهلي كبار السن، كجدي مبارك بن حويرب، وخالي عبدالله بن حويرب وجداتي، رحمهم الله. فكنت أزعجهم بأسئلتي عن أنسابهم وتاريخهم، فحفظت بعضاً من سيرتهم وأشعارهم بما استطعت أن أحصل عليه منهم، وفاتني أن أسجل أحاديثهم أو أكتب كلَّ ما أسمعه منهم، فأنا صغير قليل الخبرة ولم أجد من يوجهني آنذاك، بل لم أجد من يشجعني، والناس كما تعلمون في تلك الأوقات لاهية منشغلة في البحث عن رزقها، وليس لديها وقت لسماع ما نسميه «خراريف»، وهي كلمة عامية مفردها خروفة وأصلها فصيح من حديث خرافة المشهور الذي اختطفته الجن، ثمَّ لما عاد حدثهم بما رأى فكذبه الناس وقالوا حديث خرافة، ولكن الرسول، صلى الله عليه وسلم، رُوِيَ عنه أنه قال: خرافة حق.

مصادر التاريخ

هذه القصص والأخبار التاريخية التي يراها بعضنا أنها من جنس الأساطير ولا فائدة منها قد تكون مصدراً مهماً من مصادر تاريخنا الذي ضاع معظمه بسبب عدم التدوين، وإن قالوا وماذا نستفيد من تدوين أخبار زمن لم تكن فيه حضارة ولا تقدم، وإنما هي صحراء وإبل وبحر، فالجواب على هؤلاء: إنَّ هذه الحضارة التي ترونها اليوم ما هي إلا تكملة لجهود الماضين المؤسِّسين، فلا يُبْنَى بناء في الهواء، وإنما على قواعد ثابتة، وهذه هي حضارتنا الحديثة بنيت على قواعد أجدادنا الثابتة التي هيّأت لنا كلَّ ما ترونه، ومن حقِّ الأجيال الناشئة أن تعرف تاريخها وتدوِّن ما صار من قبل لتأخذ العبرة وتستفيد لحاضرها ومستقبلها، ويجب ألا ننسى مقولة والدنا الخالد الشيخ زايد، رحمه الله: «من ليس له ماضٍ ليس له حاضر».

زمن استقرار

في زمن استقرار وازدهار الكويت في عهد الشيخ عبدالله الثاني بن صباح الصباح الذي أتقن فنون السياسة والحرب، وزادت سفن أهل الكويت كثيراً في عهده، ما يدل على القوة الاقتصادية والحربية التي استخدمها في معاونة الجيوش العثمانية في سنة 1871، في هذا العهد المستقر ولد الشيخ عبدالعزيز بن أحمد الرشيد البداح في الكويت سنة 1887م، في بيت فضل، ترجع أصول والده إلى منطقة الزلفي في نجد التي تعرضت لقحط شديد، فغادرتها أسرته واستقرت في الكويت، وعملت في تجارة الجلود وصوف الأغنام.

كبر الشيخ عبدالعزيز فلما بلغ الثامنة من عمره أدخله والده الكتّاب، فتعلّم كتاب الله والخطّ ومبادئ الحساب التي هي أساسيات التعليم آنذاك، فلم يُعرف بعد التعليم الحديث إلا بعد فترة طويلة من هذا العهد.

يقول محمد ملا حسين عن هذه الفترة المبكرة من حياة الشيخ عبدالعزيز الرشيد: «ترك الشيخ عبدالعزيز الكتّاب لتعاطي التجارة مع أبيه، وكان آنذاك من تجار الكويت المعدودين ويشتغل بتجارة الصوف وجلد البهم، فزاول البيع والشراء مدة وهو لا يفكر في العلم؛ لأنه لم يتذوَّق حلاوته، لكنه أحب قراءة القصص الخرافية كقصة حسن الصائغ وغيره».

عبدالعزيز الرشيد
1887-1938

بسبب ولع الشيخ عبدالعزيز الرشيد بالقراءة، بدأ يبحث عن العلم ويحرص عليه؛ فالتزم الدراسة عند الشيخ عبدالله بن خلف الدحيان، وكان من أهل العلم والورع، فمكث يتعلّم عنده فترة من الزمن وهو في الرابعة عشرة من عمره، فقرأ الفقه الحنبلي، ثمَّ وردت عليه فكرة الرحلة في طلب العلم؛ لأنَّ بقاءه في الكويت لن يفيده، فعارض والده هذه الفكرة بسبب خوفه عليه، وفي إحدى

راسل الشيخ عبدالعزيز الرشيد المجلات العربية مبكراً وأصبح مراسلاً لجريدة الشورى المصرية

سفرات والده خارج الكويت انتهز هذه الفرصة فرحل إلى منطقة الزبير، والتي كانت مركزاً للعلم في تلك الأيام وعمره خمس عشرة سنة، كان ذلك في سنة 1902، وكان لسان حاله يقول :

لأستسهلنَّ الصَّعبَ أو أُدْرِكَ المُنَى

فما انقادت الآمالُ إلا لصابر

يقول الأستاذ محمد ملا حسين: «للأب عذره في هذه المعاملة القاسية، لما كان يشاهده على طلاب العلم في الكويت من الزراية والفاقة، غير أنَّ الجوى لا يعرف الحدود فإذا طفح به القلب تدله به صاحبه؛ ولذلك ضرب الولد صفحاً عن نصائح والده في الكفّ عن طلب العلم، ودبّر وسيلة للسفر لانتجاع الآداب والعلوم».

دخل الشيخ عبدالعزيز الرشيد، الزبير العراقية القريبة من الكويت، والتي كان عامة أهلها من أهل نجد الذين قطنوها من زمن بعيد، فدرس المذهب الحنبلي في مدرسة الزهير على يد الشيخ محمد العوجان، وتابع دراسته اللغوية والجبر والفلك وكل ما يراه مفيداً له، وهذا دأب طالب العلم المجتهد الذي لا يفتر عن التعلُّم وهو مقبل عليه.

في عام 1903 عاد الشيخ عبدالعزيز إلى وطنه، وقد درس قدراً من العلم لم يشبع نهمه، ولكن الوالد الذي يخاف على ابنه فكّر في حيلة يقوم بها فيغيّر من فكره، فلم يجد غير الزواج، فعرض عليه الأمر فوافق، وفرحت العائلة بهذا الخبر، وظنوا أنه سيبقى في الكويت إن تزوج، وبعد الزواج بفترة عاوده الحنين لطلب العلم فرحل إلى الأحساء، وهي منطقة عامرة بكبار العلماء حينئذٍ، فدرس ألفية ابن مالك وبعض العلوم الأخرى، كان ذلك في سنة 1906.

لم يستطع الوالد تقبُّل رحلة ابنه، ولهذا بعد عودته من الحج عرّج إلى الأحساء وأمره أن يسافر معه إلى الكويت، فامتثل أمره وعاد، ولكن الأمر لم يطل عليه كثيراً، فقد خرج ثانية إلى الأحساء في عام 1908، درس فيها العلم، ثمَّ عاد إلى وطنه واشتغل في تجارة والده، وسافر معه في رحلات الغوص.

بحثاً عن العلم

لم يقنع الشيخ عبدالعزيز بما حصّله من العلوم، فعزم في سنة 1911 أن يشدَّ الرحال إلى بغداد، فدرس العلم عن العلامة الشيخ محمد شكري الآلوسي، نبذة من شرح السيوطي على ألفية ابن مالك، وأكمل هذا الشرح على أخيه السيد علاء الدين الآلوسي، ودرس الفقه والحديث على العلماء، ثمَّ وجد الشيخ عبدالعزيز أنَّ بغداد لا تكفي لإشباع نهمه العلمي، فارتحل منها إلى القاهرة، وأمل في الانضمام إلى دار الدعوة والإرشاد التي أسَّسها الشيخ محمد رشيد رضا صاحب مجلة المنار.

النادي الأدبي الذي أسسه عبد العزيز الرشيد

تغير كبير

في عهد الشيخ مبارك الكبير تغيَّرت مشيخة الكويت كثيراً، وكان من أهم ملامح هذا التغير بداية ظهور حركة تعليمية وثقافية كبرى يقودها أهل المال والعلم والوجاهة، ويرعاها حاكم البلاد ويشجعها. ولعلَّ افتتاح المدرسة المباركية في الثاني والعشرين من ديسمبر سنة 1911، وهي أول مدرسة نظامية في الكويت، وكانت تعتمد على تبرعات الأعيان، وفرضت روبيتين على كل طالب يعدُّ أهله من ميسوري الحال، أما الفقراء فقد كانت الدراسة مجاناً لهم، وهذا قمة التعاون في الخير، ومن بركة هذه المدرسة المباركية أنه بلغ عدد الطلاب سنة 1912، أي في سنتها الأولى، أكثر من مائتين وخمسين طالباً، وكان من الطبيعي أن يتضاعف هذا العدد خلال السنوات، كل هذا يشهد لهذا التغير في المجتمع الكويتي، وقد تكون أحد أهم أسبابه الطفرة الاقتصادية نوعاً ما في أسعار اللؤلؤ ونماء الاقتصاد والاستقرار السياسي، وهو نفسه السبب الذي جعل التاجر والمحسن أحمد بن دلموك يفتتح مدرسة الأحمدية في دبي، وقد تابع ابنه محمد

سافر الشيخ عبدالعزيز مبكراً إلى بغداد والقاهرة ومكة واتصل بالعلماء طلباً للمزيد من المعرفة

من بعده مشروعه الخيري، رحمهما الله تعالى.

في هذه الأثناء كان الشيخ عبدالعزيز الرشيد يتابع تعليمه في بغداد على يد الشيخ العلامة محمود الآلوسي صاحب المصنفات المشهورة، منها كتاب «تاريخ بغداد ونجد»، وكتاب «بلوغ الأرب في أحوال العرب»، والتي نال عليها جائزة من ملك السويد، وقد بقي عنده ينهل من علومه، وحثه على أن يؤلف رسالة في بعض الفتاوى الحديثة، فطبع رسالته الأولى في مطبعة دار السلام ببغداد، وسمّاها «تحذير المسلمين من اتباع غير المؤمنين»، وهو لم يتجاوز الرابعة والعشرين من عمره، وقد جاء على غلاف الكتاب تأليف: العالم الجليل والكامل النبيل الشيخ عبدالعزيز بن أحمد الرشيد البداح الكويتي، وهذا يدل على علوّ درجته العلمية آنذاك، ولا أظنه كتب عن نفسه ذلك، بل قامت إدارة الرياض البغدادية بإضافة هذا الوصف المستحق له.

كتب الشيخ عبدالعزيز في مقدمة الكتاب: هذه رسالة مختصرة وعجالة ميسرة، انبعث العزم إلى تركيب جملها، واندفع الفكر في ترتيب مجملها ومفصلها، تشتمل على آيات قرآنية وأحاديث نبوية مفسرة مقررة مشروحة محررة بأقاويل أهل العلم وأرباب الفضل والفهم.. إلى آخر ما كتبه.

سمع الشيخ عبدالعزيز في سنة 1912، وهو في بغداد، بأنَّ الشيخ محمد رشيد رضا افتتح مدرسة الدعوة والإرشاد لتخريج الدعاة، وهي أشبه ما تكون بالتعليم الجامعي، ولعله قرأ خبر افتتاحها من مجلة المنار التي كان يصدرها محمد رضا، وكانت تدرس الكيمياء والأحياء واللغة الأجنبية، إضافة إلى العلوم الدينية؛ فسافر إلى القاهرة وزار المدرسة في جزيرة الروضة، وخضع لمقابلة لتحديد مستواه، ولكن الإدارة رفضت قبوله، ولا أحد يعرف حتى اليوم سبب هذا الرفض، مع أنَّ الشيخ رضا يكبر الشيخ الرشيد بست سنوات تقريباً، وقد تكون رسالته المتشددة الآنفة الذكر سبباً لهذا الرفض، أو لأنَّ المدرسة تريد تعليم أبناء المصريين فقط، أو لأنها لم تكن مجانية وكانت تحتاج إلى مساعدات مالية وإلى طلاب ميسوري الحال، ولمن ليس لديه المال الكافي فعليه أن يدرس في جامع الأزهر؛ لأنه كان يتكفّل بتعليم المغتربين بغير مقابل، بل يدفع لهم مبلغاً ييسّر عيشهم في الغربة، وقد تكون سن الشيخ عبدالعزيز هي العائق، لأنَّ من شروط المدرسة يومئذ أن يكون عمر المتقدم ما بين العشرين والخامسة والعشرين، وكان الشيخ عبدالعزيز قد تجاوز هذه السن، والله أعلم.

الكويت والعراقي

الرضوخ للواقع

رضخ الشيخ عبدالعزيز للواقع الذي صده عن متابعة تعليمه، ولا ندري لماذا لم يكمل في جامع الأزهر الشريف الذي كان يعجّ بالعلماء والفقهاء في مذاهب المسلمين، ولكنه قرر بعد أسبوع من وصوله إلى القاهرة أن يتوجّه إلى مكة، فوصل إلى جدة وانتقل منها إلى مكة، وبعد موسم الحج سافر إلى مدينة رسول الله، صلى الله عليه وسلم، وبقي فيها عشرة أشهر، ودرس في الحرم الشريف لمدة شهرين، ثمَّ عاد إلى مكة ثانية، واتصل بعلمائها وحضر حلقاتها العلمية، والتقى أساتذة المدرسة الصولتية، وقد وجهت له دعوات لحضور احتفالاتها، وشارك في توزيع الجوائز على الطلبة، والمدرسة الصولتية قام بتأسيسها الشيخ محمد رحمة الله، وهو أحد العلماء الهنود الذين قدموا إلى مكة، وتعدُّ من أوائل المدارس شبه النظامية في ذلك العهد، وكانت تدرِّس العلوم الشرعية، وما زالت هذه المدرسة قائمة حتى اليوم.

العودة إلى الكويت

عاد الشيخ عبدالعزيز إلى الكويت في سنة 1913، وعاود تدارس العلم مع الشيخ عبدالله بن خلف الدحيان، رحمه الله،

درّس في المدرسة المباركية وأسّس المدرسة الأحمدية وأصدر «مجلة الكويت» عام 1928

وكان عضواً في الجمعية الخيرية التي تأسَّست في الكويت عام 1912، وكان يتذاكر فيها مع الشباب المهتمين بالعلم، الفقه والعقائد وعلوم اللغة العربية، واتصل بعلماء الإسلام خارج الكويت من أمثال الشيخ جمال الدين القاسمي في دمشق، وغيره من العلماء .

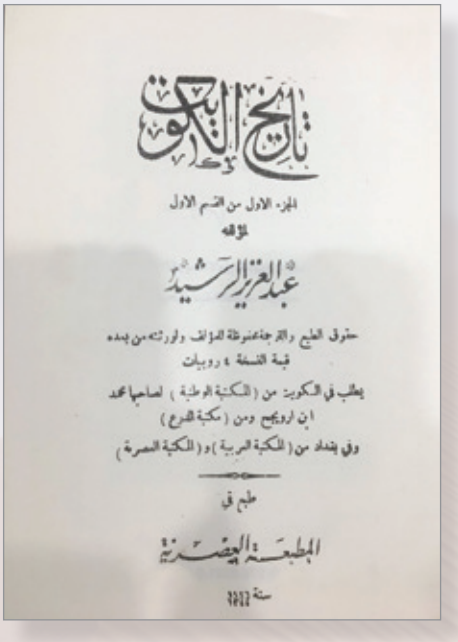
بسبب نبوغ الشيخ عبدالعزيز في العلم الشرعي، تمَّ تعيينه في المدرسة المباركية سنة 1917 مدرساً ومديراً لها خلفاً للأستاذ يوسف بن حمود، وبقي يعلّم ويدير المدرسة المباركية لمدة سنتين، ثمَّ استقال منها، وأنشأ مع زميله الأستاذ عبدالملك الصالح المدرسة العامرية، ولكنه لم يعمل فيها إلا قليلاً واشتغل بالتجارة، حيث استلف مبلغاً من المال وفتح به متجراً يبيع فيه الأرز والقهوة والأقمشة وغير ذلك، كأنه زهد في التعليم وأهله، ثم بعد ذلك أسند له ولي العهد آنذاك الشيخ أحمد الجابر، رحمه الله، مهنة الوعظ في مجلسه.

لم يكن الشيخ عبدالعزيز شيخ علم أو تاجراً فقط، بل حمل السلاح ودافع عن وطنه الكويت، حيث شارك في معركة الجهراء عام 1920، وجرح فيها في قصة طويلة رواها الشيخ عبدالعزيز في كتابه «تاريخ الكويت».

تأسيس الأحمدية

في عام 1921 سعى الشيخ عبدالعزيز لتأسيس مدرسة نظامية، وقد نال ما تمنى، فتمَّ تأسيس المدرسة الأحمدية نسبة للشيخ أحمد الجابر الذي أمر بها، واشتغل الشيخ الرشيد بالتعليم فيها، وقد أسهم في تنمية مهارات الطلاب بالأنشطة والفعاليات، ثمَّ في سنة 1923 قام بتأسيس النادي الأدبي، وألقى فيه أول محاضرة وكان موضوعها الخطابة.

في هذه الفترة دُعِيَ الشيخ عبدالعزيز للمشاركة في عديد من الاحتفالات والمناسبات وإلقاء الكلمات، وكان يراسل المجلات العربية وينشر فيها مقالاته، وأصبح مراسلاً لجريدة الشورى المصرية، ويكتب الرسائل الصغيرة في الفتاوى والأحداث الطارئة، حسب ما كان يراه مناسباً.



كتاب تاريخ الكويت للمؤرخ عبد العزيز الرشيد

في عام 1926 قام بتأليف أهم كتاب سيبقى خالداً باسمه هو «تاريخ الكويت»، الذي ساعده على إكماله الشيخ أحمد الجابر، رحمه الله، وأعطاه ألفين وخمسمائة روبية ليكمل هذا المشروع الكبير، وقد جمع مادة الكتاب مما رآه وسمعه من الماضين، وكذلك مما قرأه في الكتب، وهو من المصادر المهمة عن تاريخ تلك الفترة؛ لأنه عالمٌ عرف بالصدق والأمانة العلمية، يقول في مقدمة الكتاب: «لم أزلْ راغباً في تدوين ما علق بأذهان إخواني الكويتيين من أخبار وطني العزيز وحوادثه، وما طرأ عليه من التقلُّبات والتطوُّرات منذ تأسيسه إلى يومنا هذا، علماً مني بأنَّ جمع شتات ذلك أعظم خدمة يقوم بها الوطني لوطنه، وأنفس هدية يقدمها لأبناء جلدته».

مجلة الكويت

مجلة الكويت

بعد إتمام هذا المشروع الكبير أنشأ أول مجلة في تاريخ الكويت، بل في تاريخ الخليج العربي، وسماها «مجلة الكويت»، وكان أول صدورها في مارس من سنة 1928، وهي من أهم إنجازاته،

ترك الشيخ عبدالعزيز الكُتّاب للعمل في التجارة مع أبيه وكان آنذاك من تجار الكويت المعدودين

وقد توقفت عن الصدور في مارس عام 1930 لأسباب مختلفة، يقول الشيخ عبدالعزيز في أول عدد منها ويهديها للشيخ أحمد الجابر: «إلى صاحب السمو أمير الكويت المعظم الشيخ أحمد بن جابر آل الصباح.. من أحق يا مولاي بإهداء المجلة إليه منك يا صاحب السمو الأمير الجليل، ولولاك لما صحَّ لها أن تبرز إلى عالم الوجود اليوم، ومن أولى بتقديم غادتها إلى ساحته منك يا صاحب السعادة، وقد مننت عليها بلفتة أزالت كلَّ غمّة في سمائها».

انتشرت «مجلة الكويت» في الخليج بقوة مع كثرة معاناتها المادية، وكان لها وكلاء في إمارة دبي، وهما الأديبان الكويتيان عبدالله الصانع والسيد ياسين الغربلي في وقت مقامهما في الإمارات، كما يظهر هذا في إحدى صفحات المجلة، ومن يتصفح هذه المجلة يجد أنها كانت حاوية للأدب والشعر والتاريخ واللغة والسياسة والعلوم الشرعية، لا يُمَلُّ منها ويستفيد القارئ الكثير بقراءتها.

قال الشيخ عبدالعزيز في أول مقدمة له فيها: «إنَّ إصدار مجلة للكويتيين في الكويت أمنية كان الوصول إلى قمتها من أسمى ما تتوق إليه النفس، ومن أجلّ ما تتمناه في هذه الحياة، غير أنَّ أشباح المثبطات التي ما زلت أبصرها في الطريق كادت ترميني في هوة من اليأس، لولا التشجيع الذي آنسته من رجل الكويت عندما عرضت المشروع عليه، فإنه أخذ بيدي إلى ساحة الأمل، ودكّ كلَّ ما أمامي من عقبات، ولا بدع فالأستاذ الفاضل الشيخ يوسف بني عيسى القناعي هو مصلح الكويت الذي تنضوي إلى رايته جموع العلم والأدب هناك، وها قد صحت العزيمة بفضله، وبفضل إخوانه الكويتيين الأماثل على تحقيق الأمنية بإصدار مجلة شهرية سنتها عشرة أشهر وتعوض القراء عن شهرين بكتاب نافع مفيد، فعسى أن تجد منهم تنشيطاً».

في أحد أعداد «مجلة الكويت»، وجّه الشيخ عبدالعزيز إلى ضرورة الاهتمام بكتب عمان التاريخية، فقال: «ألف في تاريخ قطر عمان عدة مؤلفات تناولت البحث عن حالتها الغابرة، وأخبرنا أديب دبي وشاعرها الفاضل الماجد أحمد بن سلطان بن سليم عن أربعة من تلك المؤلفات منها «تحفة الأعيان في تاريخ عمان»، وثلاثة غيرها، من بينها تأليف جمع الحوادث التي وقعت بينهم وبين البرتغاليين سابقاً»، وقال أيضاً: «إنَّ هناك دواوين لبعض الشعراء ممتعة تدل على ما لعمان من عظمة وماض حميد، وأسف الصديق الفاضل على عدم ظهور شيء منها مطبوعاً إلى اليوم، وناط أمله بسعادة العالِم الكبير سليمان باشا الباروني، ونحن نقول من المؤسف جداً أن تبقى مثل هذه المؤلفات النفيسة مهجورة لا يستفيد منها إلا أفراد قلائل، في حين احتياج الناس على اختلافهم إلى أمثالها من سائر المؤلفات التي تبحث عن غابر البلاد العربية وحاضرها، فعسى أنَّ سعادة الباشا أو من لهم الكلمة النافذة في تلك الأرجاء يتفضلون على الأمة العربية بإبراز تلك الكنوز الثمينة ليذكروا فيشكروا». انتهى كلام الشيخ عبدالعزيز، وأنا أقول إنه صدر كثير منها والحمد لله، وكلمات الشيخ الرشيد نستطيع أن نعرف منها علاقته بأدباء زمانه من أمثال شاعر الإمارات ومؤرخها أحمد بن سليم، والأديب الثائر الليبي سليمان باشا الباروني، وكذلك يمكنكم أن تشعروا بحرقته على تاريخ العرب، واهتمامه بنشره وعدم تركه حتى يضيع مع جملة الكتب الضائعة.

صفات كريمة

هذا، وللشيخ عبدالعزيز صفات كثيرة وأخلاق كريمة، يقول عنها الأستاذ محمد ملا حسين: «الشيخ عبدالعزيز هو مثال للتواضع ومعرفة النفس يتكلم بهدوء ووقار، فيستولي على جليسه بلطفه وحيائه ولهجته الصادقة، وكان يلهو بمطالعة الكتب على أنواعها، وإذا خلا إلى نفسه انصرف إلى قلمه وقرطاسه وكتابه».

قام الشيخ عبدالعزيز الرشيد برحلات كثيرة إلى البحرين وبغداد والأحساء ونجد، ثمَّ انتقل إلى جاوة في إندونيسيا، وهناك أسَّس مجلة أدبية دينية سمّاها مجلة «الكويت والعراقي» اشترك معه فيها العراقي الأستاذ يونس بحري وصدرت في سبتمبر من عام 1931، ولكنها لم تستمر، وكذلك أصدر مجلة أخرى باسم «التوحيد» وتوقفت هي الأخرى.

وهو في منطقة جاوة الإندونيسية شعر بآلام في صدره، وأحضر له الطبيب، ولكن أتاه القدر المحتوم، ففارق الحياة سنة 1938 وهو في الواحدة والخمسين من عمره بعد سنوات طويلة قضاها في الدعوة والتعليم والوعظ والتأليف، رحمه الله تعالى، وأدخله فسيح جناته.

المجد

قصائد مهداة إلى صاحب السمو الشيخ

محمد بن راشد آل مكتوم

نائب رئيس الدولة رئيس مجلس الوزراء حاكم دبي

حفظه الله ورعاه

شعر

جمال بن حويرب

يطلب من

مركز جمال بن حويرب للدراسات

Jamal Bin Howaireb Studies Center

رصد توثيقي بالأرقام والمسافات من مصادر بريطانية

مسارات الطرق القديمة في الإمارات

إعداد وترجمة: فاطمة بنت ناصر*

نُقدِّم في هذه المادة جزءاً من تقرير بريطاني تمَّ إعداده عام 1935م، وهو أحد مقتنيات المكتبة البريطانية (أوراق خاصة وسجلات مكتب الهند) وتتكوَّن المادة من مصادر أقدم بكثير من تاريخ إعداد التقرير الذي بين أيدينا، حيث تمَّ تضمين معلومات لعدة مسؤولين بريطانيين جمعوها في فترات مختلفة تعود إلى عام 1908م، كبعض المواد الواردة في كتاب «دليل الخليج» الذي أعدَّه المقدم صمويل باريت مايلز.

تكمن أهمية هذه المادة في تنوُّع مصادرها وشموليتها، فهي لا تتطرَّق فقط إلى وصف مسارات الطرق بين حاضرة وأخرى كذكر طول المسافة بينهما والمدة التي تستغرقها كلُّ رحلة بالساعات، ولكنها تتضمَّن الكثير من البيانات الديموغرافية المهمة كعدد السكان في كلِّ منطقة، وعدد ما يملكونه من الماشية، إضافة إلى مصادر المياه المتوافرة ووصف النباتات التي تتميَّز بها كلُّ منطقة، وذكر أهمِّ معالم البنيان من حصون وأسواق وغيرها.

الطريق الأول: الرحلة من دبا إلى رأس الخيمة

بيانات عامة عن هذا الطريق:

نقطة الانطلاق: دبا

نقطة الوصول: رأس الخيمة

المسافة: (37 ميلاً = 59.54 كيلومتراً)

مدة الرحلة: 14 ساعة

البيانات القادمة عن مسار هذا الطريق تمَّ إعدادها بالاستعانة بالمصادر التالية:

- مادة حول طرق البلاد العربية من إعداد كولونيل ليوت وديسبرو والكابتن بويل كتبت عام 1865.
- المعجم الجغرافي للخليج العربي كتب عام 1908.
- معلومات من السكان المحليين.

الوصف العام للمسار

مسار هذا الطريق سالك دون صعوبات تذكر، وهو طريق تسلكه البغال بيسر، في الأميال الأولى تصادف عدداً من

بيانات ديموغرافية عن عدد سكان كل منطقة ومواشيهم إضافة إلى مصادر المياه ووصف للنباتات وأهم معالم البنيان

الشجيرات المنخفضة، بعدها سيتسع مسار الطريق إلى (17 ميلاً = 27.35 كيلومتراً) وبعدها سوف تصادفك منطقة شجرية أخرى. عند الوصول لرأس الخيمة سوف تعبر طريقاً يمرُّ برأس خور رأس الخيمة الذي يمتد لنحو (4 أميال = 6.43 كيلومترات). المياه متوافرة في هذا المسار والآبار على طريق رأس الخيمة تتوافر بها كميات جيدة من المياه وكذا الحال بالنسبة للمؤن الغذائية، فهي متوافرة خاصة على أول وآخر ممر طريق «الخالدي».

نقطة الانطلاق

تقع دبا في الجانب الغربي، وهي شاطئ رملي يبلغ عرضه (6 أميال = 9.6 كيلومترات)، وهي مفتوحة من جهة الشمال والشمال الشرقي حتى جهة الشرق. وتقطن في المدينة 1000 نفس، وبها 175 مسكناً. إضافة إلى عدة آبار تحوي كميات جيدة من المياه، ويصل عمقها إلى 24 قدماً. أمّا النخيل في هذه المدينة فيبلغ عددها 10 آلاف نخلة. ويملك سكانها 20 جملاً و50 حماراً و700 من رؤوس الغنم والماعز.

طريق رأس الخيمة

يمتد الطريق لمسافة (37 ميلاً = 59.54 كيلومتراً)، وفي بداياته يمرُّ بمنطقة تكثر فيها الشجيرات المنخفضة. وبعد أن تقطع (5.5 أميال = 8.52 كيلومترات) يصل الطريق بك إلى «ممر الخالدي»، حيث ستجد فيها قرية زهونهة zhunhah، التي تقع في جهة الشمال. وعلى بعد (8 أميال = 12.97 كيلومتراً) وبجانب برج مهجور ستجد بئر الفي Al fie.

وعلى بعد 10.3/4 أميال و 11.1/2 كيلومتر نجد 3 آبار؛ اثنان رأس غبيّ / فرسة الفي وواحدة تسمّى المحترقة Mith-turgah وكلها ذات مياه جيدة. ينتهي ممر الخالدي بعد 22 كيلومتراً. وعند الكيلومتر 23 يصل بك الطريق إلى واحة الأصلي garden of al asli وفي جنوبها تقع قلعة الهباب Habbab Fort وعلى بعد ميل واحد في الاتجاه الشمالي الشرقي، وبعد وصولك لمسافة 24 كيلومتراً ستصل إلى قرية خت khatt وبها 100 مسكن و20 ألف نخلة. وعند الكيلومتر 27.5 ستجد قرية الفحلين Falain وبعدها بكيلومتر ونصف الكيلومتر ستجد الحيل Hail. وعند قطعك 30 كيلومتراً ستصل إلى الفلية falaiyah وبعدها بنصف كيلومتر ستصل إلى القصيدات Qasaidat. بعد ذلك سينعطف بك المسار لجهة الجنوب لتجنب خور رأس الخيمة.

تمَّ قياس المسافة في هذا الطريق بدءاً من قلعة دبا وحتى منتصف قرية رأس الخيمة.

بيانات عن رأس الخيمة

تقع رأس الخيمة بموازاة الأراضي الرئيسة للمنطقة على لسان من اليابسة لا يتجاوز طوله 2.5 كيلومتر. خور رأس الخيمة يعدُّ جيداً ومؤمن المراسي خاصة للقوارب المحلية. يبلغ عمق الخور (9 أقدام = 2.7 متر) ولكن مدخل الخور أقل عمقاً بكثير فهو لا يتعدى (القدمين = 0.6 متراً) إذا ما أخذنا بعين الاعتبار أنَّ السفن الكبيرة تحتاج على الأقل إلى عمق يتراوح بين (2 إلى 3.5 أمتار). ومصادر المياه هنا شحيحة إلى حد ما. عدد السكان هنا 5 آلاف، وهم يملكون عتاداً جيداً من الأسلحة. وبالمدينة قلعة وسور قديم متداعٍ يقع في المنطقة الواقعة بين الماء واليابسة. وبالمدينة 1000 مسكن نصفها من الحجر والنصف الباقي على هيئة أكواخ من سعف النخيل. وبها 15.600 نخلة و20 حصاناً و130 جملاً و175 حماراً و150 رأساً من الماشية و800 رأس من الماعز و48 سفينة بحرية و120 مركب صيد.

الطريق الثاني: الرحلة من أبوظبي إلى البريمي

بيانات عامة عن هذا الطريق:

نقطة الانطلاق: أبوظبي

نقطة الوصول: البريمي

المسافة: (104 أميال = 167 كيلومتراً)

تقسيم الرحلة: 5 أجزاء

البيانات القادمة عن مسار هذا الطريق تمَّ إعدادها بالاستعانة بالمصادر الآتي ذكرها:

- زويمر 1901
- الرائد بي. زد كوكس 1902
- معلومات من السكان المحليين

الوصف العام للمسار:

هو طريق للقوافل تسلكه الجمال يمرُّ عبر كثبان الصحراء وهو مقسم إلى 5 أجزاء حسب أماكن الانطلاق والتوقف:

1 - أبوظبي Abu Dhabi

2 - المقطع 10 al maqta أميال = 61 كيلومتراً)

3 - سوق إبليس suq iblis (14 ميلاً = 5.22 كيلومتراً)
4 - نهشلة Nahshilah (28 ميلاً = 54 كيلومتراً)
5 - بوالحويل Bul Huwail (15 ميلاً = 42 كيلومتراً)

الماء والأعلاف والوقود:

لا توجد مياه في النقاط 2 و4 (منطقة المقطع ونهشلة)، بينما تتوافر المياه بكميات شحيحة في بقية المناطق، ما عدا واحة البريمي التي توجد بها كميات جيدة من المياه. وكذا الحال بالنسبة للغذاء والمؤونة فهي شحيحة في معظم المناطق عدا البريمي.

نقطة الانطلاق

أبوظبي، مدينة ساحلية تقطنها 6000 نفس. وفي هذه المدينة قلعة. أمّا المساكن فمعظمها من سعف النخيل، ولكن هناك بعض المساكن المبنية من الطين. بالمدينة كذلك سوق صغيرة ومرسى متواضع. مصادر المياه هنا تعتمد على التجاويف الطبيعية والآبار، ولكن المياه ليست بتلك الجودة. الموارد في هذه المدينة شبه معدومة فلا يوجد حصاد بالمعنى المعروف، فعدد النخيل هنا قليل جداً. تستورد المدينة كميات بسيطة من حاجتها الأساسية كالأقمشة والأرز والقهوة والسكر. وبالمدينة 750 جملاً و85 حصاناً.

المقطع (10 أميال = 16 كيلومتراً)

الطريق من أبوظبي إلى المقطع عبارة عن رمال مستوية حتى الوصول إلى المقطع الذي يعدُّ أحد الأخوار. ويبلغ عرض هذه المنطقة (200 ياردة = 182.8 متراً). وهذا الخور مياهه ليست عميقة فهي لا تتجاوز (5 أقدام = 1.5 متر). وفي وسط هذه المنطقة توجد قلعة.

سوق إبليس (14 ميلاً = 22.5 كيلومتراً)

عند المرور في الطريق الرملي تبرز من على جهة الشرق ربوة من الحجر الكلسي مشكّلة منظراً رائعاً في وسط الكثبان الرملية البيضاء.

طريق نهشلة Nahshilah (82 ميلاً = 54 كيلومتراً)

يحتوي هذا الطريق على تجاويف للمياه وهي شحيحة. وما زال الطريق حتى هنا طريقاً رملياً تتخلله الكثبان الرملية.

ملاحظة: هناك مسارات بديلة بالقرب من المسارات المذكورة، مثال: بدلاً من عبورك بسوق إبليس يمكنك تغيير مسارك للجنوب قليلاً لتعبر من خلال منطقة الحبل Al Habal ومنها تصل إلى منطقة تدعى مويه أرنب Muwaih Arnab التي تقابل منطقة نهشلة وبعدها إلى البحر Juhar التي تقابل بو الحويل Bul Huwail وبعدها تصل إلى البريمي.

الطريق الثالث: من أم القيوين إلى الفجيرة

بيانات عامة عن هذا الطريق:

نقطة الانطلاق: أم القيوين
نقطة الوصول: الفجيرة
المسافة: (66 ميلاً = 106 كيلومترات)
تقسيم الرحلة: جزآن
مدة الرحلة: 3 أيام

البيانات القادمة عن مسار هذا الطريق تمَّ إعدادها بالاستعانة بالمصادر الآتي ذكرها:

- الرائد بي. زد كوكس P.Z Cox وليوتنانت جابرييل Lieutenant C.H Gabriel
- معلومات من السكان المحليين

الوصف العام للمسار

يبدأ مسار هذا الطريق في أراض صحراوية ويستمر هكذا لمسافة (24 ميلاً = 38.6 كيلومتراً) بعدها تظهر السهول التي تستمر لمسافة تقارب (10 إلى 12 ميلاً = 16 إلى 18 كيلومتراً). بعد السهول يأتي طريق جبلي لا يشكّل صعوبة أمام حركة الجمال. وفي الأميال الستة الأخيرة (9.6 كيلومترات) تظهر السهول مرة الأخرى وتستمر حتى يخفيها البحر.

الماء والأعلاف والوقود

الماء وفير خاصة في النصف الأول من الرحلة، ثمَّ يشح حتى الفجيرة التي تتوافر فيها المياه بشكل جيد. وعلى عكس المياه فإنَّ الغذاء والمؤونة يتوافران بصعوبة خاصة في النصف الأول من الرحلة وما إن نقطع (24 ميلاً = 38.6 كيلومتراً) وفور الوصول إلى منطقة سهل الذيد (Dhaid) حتى تتيسر الأمور ويمكن التزوُّد بما ينقص من مؤونة.

توافر المؤن ومستلزمات الحياة

المؤن بشكل عام محدودة، فالتمور تجنى في مواسم معينة في كل من: أم القيوين، فلج آل علي (المعلا)، حقالة Haqalah، والفجيرة. أمّا وسائل النقل من الحيوانات فهي

تقارير تضمَّنت معلومات وضعها مسؤولون بريطانيون جُمِعَت عن المناطق في فترات مختلفة يعود أقدمها إلى عام 1908

محدودة في هذه المناطق. كما يمكن الحصول على القمح الطحين jowari من الفجيرة.

نقطة الانطلاق أم القوين:

إحدى قرى ساحل عمان المتصالح (إمارة من دولة الإمارات حالياً). يحمي هذه المدينة سور تعلوه الأبراج، إضافة إلى مجموعة من المباني الدفاعية التي تشبه المنازل الصغيرة وتتيح التصويب من كلِّ الاتجاهات. بعض هذه المباني بني بمواد ثابتة ولكن معظمها من سعف النخيل. يبلغ عدد سكان أم القيوين 5 آلاف نسمة. وبالمدينة سوق يتكوَّن من 20 متجراً.

تتوافر المياه في المدينة بفضل الآبار التي تكون غالباً بعمق (6 أقدام = 1.8 متر) وكذا الحال بالنسبة للأعلاف والوقود فهي متوافرة بكثرة. أمّا المؤن ومستلزمات الحياة التي تنتجها المدينة فهي محصورة بشكل أساسي في التمور، إضافة إلى المواشي والأحصنة. فهناك 40 حصاناً و700 جمل و40 حماراً و10 أبقار و200 رأس من الغنم والماعز. وللمدينة نشاط بحري يتمثل في وجود 70 قارباً لصيد اللؤلؤ، و60 قارباً لصيد الأسماك.

فلج آل علي (المعلا) (16 ميلاً = 25.7 كيلومتراً)

هذا المسار يقطع الصحراء ويمر بعدة آبار معروفة مثل: بئر المويه Muwaih وجهارا Ghara وبيته أو بياته Beatah وأم النغول Umm an naghul. وفي فلج آل علي (الذي يطلق عليه محلياً الفلي) عدة آلاف من أشجار النخيل التي تسقيها الأفلاج بنظام القنوات المائية. ويعد وادي منغول Wadi Manghol المغذي الرئيس لهذه الأفلاج. أمّا الحيوانات فمعظم ما يوجد في هذه المنطقة هو الجمال.

الفجيرة (50 ميلاً = 80 كيلومتراً)

هذا المسار يشق طريقه بمحاذاة وادي منغول من جهة الشمال. بعد أن تجتاز (6 أميال = 9.6 كيلومترات) ستصل إلى آبار المرقبات Muraqqibat والتي تقع على الضفة اليمنى لوادي منغول. بعد (3 إلى 4 أميال = 4 إلى 6 كيلومترات) شمال منطقة الذيد سيقطع الطريق سهل الذيد ومنطقة البيرودي Al Biruddi ووادي حقالة / هقالة Wadi Haqalah. الطريق يقع تماماً أسفل قرية تحمل نفس اسم هذا الوادي في المنتصف بينها وبين سهل المدام Madam. بعدها ستقطع الطريق تلال جبلية مروراً بمنطقة السيجي وبعدها يمرُّ نزولاً بوادي حام الذي لا يبعد كثيراً عن منطقة مسافي. ويستمر مسار الطريق في وادي حام ماراً بقرية البليدة والبثنة حتى ينتهي في الفجيرة. وفي الفجيرة ميناء يعرف بغلاه/ جلاه Ghalah. وبهذه القرية 150 بيتاً منها المصنوع من الطين ومنها المصنوع من الحجارة. ويحيط بها سور دفاعي محكم يصل ارتفاعه إلى (9 أقدام = 2.7 متر). وفي جانب السور الغربي والجنوبي يوجد خندق ومتاريس لتعزيز الحماية. ويوجد بمحاذاة القرية وفوق قمة تلة قلعة حصينة.

في الفجيرة توجد المياه العذبة بوفرة وهي تجلب من عدة آبار يبلغ عمقها (24 قدماً = 7.3 أمتار). كما يتوافر العلف والوقود بكميات وفيرة. أمّا المؤن الرئيسة التي تنتجها القرية فهي عبارة عن تمور بكميات بسيطة والقمح وطحين جواري jowari والتبغ.

الطريق الرابع: الرحلة من دبي إلى شناص

بيانات عامة عن هذا الطريق:

يبدأ الطريق بمسار رملي منبسط يمتد لمسافة (30 ميلاً = 48 كيلومتراً) بعدها تظهر الكثبان الرملية ذات الارتفاع المعتدل، ويرتفع بها المسار لظهور منحدرات جبل الفياح Faiyah والتي تمتد لمسافة (37 ميلاً = 59.5 كيلومتراً). نصل بعدها إلى المرحلة الثانية من الطريق وهي مقسمة إلى قسمين؛ الأول يقطع هضبة المدام، والثاني يصل بنا إلى طريق جبلي يمر بمحاذاة منطقة الظاهرة. والمسار في هذه الهضبة يبعد (21 ميلاً = 33.7 كيلومتراً) من الساحل. ينتهي مسار هذه الهضبة بالوصول إلى وادي حتا وفيه يستمر الطريق حتى الوصول إلى شناص.

نقطة الانطلاق: دبي

نقطة الوصول: شناص

المسافة: (90 ميلاً = 144.8 كيلومتراً)

البيانات القادمة عن مسار هذا الطريق تمَّ إعدادها بالاستعانة بالمصادر التالي ذكرها:

- الرائد بي. زد كوكس P.Z Cox وليوتنانت جابرييل Lieutenant C.H Gabriel
- معلومات من السكان المحليين

الماء والأعلاف والوقود

تتبُّع منهجي للنخيل والآبار على طول الطرق التي تصل بين المدن أو التي تمرُّ بين الجبال أو عبر الوديان

لا يعاني قاطع هذا الطريق انعدام المياه، فهي متوافرة إمّا على هيئة آبار، وإمّا عيون تصادف سالك الطريق كلَّ بضعة كيلومترات. أمّا الأعلاف فهي نادرة في المحطات الأولى وخاصة في منطقة (المحدثة/ Muhdathah) و(يفر الفياح/ Yahfar Al Faiyah).

توافر المؤن ومستلزمات الحياة:

تقريباً معدومة بسبب انعدام زراعة الحبوب في كل من دبي وشناص.

دبـــي:

بُنِيَت هذه المدينة على خليج صغير، وبها العديد من البيوت المصنوعة من الحجر، إلا أنَّ معظم البيوت مصنوعة من سعف النخيل. هناك بقايا سور يحيط بالمدينة لحمايتها، إلا أنَّ معظمه تهدَّم. كما توجد عدة أبراج دفاعية، ويسكن بالمدينة 15 ألف نسمة.

الوقود والأعلاف وفيرة في دبي، غير أنَّ مستلزمات الحياة كالأغذية قليلة وتقتصر على التمور والبرسيم والسمك المجفف. المحاصيل الزراعية بالكاد تُذْكَر؛ فهي مدينة لا تعتمد على الزراعة. وتملك دبي عدداً كبيراً من الجِمال والحمير إضافة إلى البقر والماعز وعدد قليل من الأحصنة.

المحدثة (Muhdathah 20 ميلاً = 23 كيلومتراً)

من هنا يبدأ مسار الرحلة ويستمر لمسافة 32 كيلومتراً. وطريق هذا المسار من الرمال المستوية. وبعد قطع (7 أميال = 11 كيلومتراً) يصادفك بئر المتينة أو المتنة Matinah وبعدها وعند بلوغ الميل (14 = 22 كيلومتراً) يقع بئر الخوانيج khawanij. أمّا في المحدثة فهناك بئر تحتوي على كميات جيدة من المياه تغذيها واحة البريمي.

يفر الفياح أو الفلاح (Yahfar Al Faiyah 20 ميلاً = 23 كيلومتراً)

هذا الطريق الذي يعبر في السهول سيتحوّل مع الوقت ليأخذ مساراً تصاعدياً وبعد (10 أميال = 16 كيلومتراً) تجد بئر غاتا أو جهاته Ghatta. في الميل السابع عشر (17 ميلاً = 27 كيلومتراً) سيتصاعد الطريق لمروره فوق السلسلة الجبلية لجبال الفياح Jabal Faiyah وحين تنتهي تلك السلسلة ينحدر الطريق بشكل مفاجئ في سهل المدام. في يفر الفياح هناك بئر واحدة عمقها يبلغ 40 قدماً، كما يوجد بها عدد من الأشجار المصفوفة بانتظام.

شناص (50 ميلاً = 80 كيلومتراً)

طول هذا المسار (50 ميلاً = 80 كيلومتراً) ويسير باتجاه الشمال بمحاذاة زاوية سهل المدام، وبعد اجتياز (4 إلى 5 أميال = 6 إلى 8 كيلومترات) يصادفك جبل روضة Jabal roza وبعدها مباشرة يتحوّل المسار إلى طريق جبلي متصاعد ليجتاز السلسلة الجبلية التابعة لسلطنة عمان. بعدها سيكون مسار الطريق في بطن وادي حتا، وسيعبره حتى يصل إلى نهايته عند الساحل، وهذا الطريق يمرُّ بعدد من القرى المتتابعة منها: حدف Hadaf، مصفوت Masfut، هجارين Hajarain، فلج بني غافر Falaij Bin Qafaiyir، طميت tamait، مشابه Mushabbah، وأخيراً عجيب Ajib التي تطل على منظر عجيب؛ فمنها يمكنك رؤية ساحل الباطنة الخصب؛ وذلك بسبب وقوعها على ارتفاع يبلغ نحو 1000 قدم.

شناص

بلدة عمانية ساحلية صغيرة الحجم يقدّر عدد سكانها بنحو 2000 نسمة. وأبرز معالمها القلعة والسوق. يعتاش سكان هذه البلدة من العمل في زراعة النخيل وصيد الأسماك وغيرهما من المهن المرتبطة بالبحر. أمّا الماء في هذه البلدة فيتم استخراجه من الآبار. ويملك ميناء هذه البلدة 4 سفن من نوع بقارة baqarahs.

الطريق الخامس: الرحلة من الشارقة إلى مرير

بيانات عامة عن هذا الطريق:

يبدأ المسار بطريق صحراوي رماله بيضاء، ويستمر كذلك حتى انقضاء (25 ميلاً = 40 كيلومتراً)، بعدها يصعد المسار فوق هضبة قاطعاً مسافة (15 ميلاً = 24 كيلومتراً) وفي هذا المسار عليك اجتياز القمة الجبلية التي يعدُّ صعودها سهلاً بفضل مجاري المياه التي تتخلل ذلك الجبل. أمّا الهبوط فهو أصعب بكثير، حيث تتفاجأ بالانحدار المفاجئ. بعد النزول من الجبل يستمر المسير في بطن الوادي حتى الوصول إلى الساحل.

نقطة الانطلاق: الشارقة

نقطة الوصول: مرير

المسافة: (80 ميلاً = 128.7 كيلومتراً)

تقسيم الرحلة: 3 أجزاء

البيانات القادمة عن مسار هذا الطريق تمَّ إعدادها بالاستعانة بالمصادر التالي ذكرها:

- معلومات من السكان المحليين جمعها كلٌّ من: الرائد بي. زد كوكس P.Z Cox وليوتنانت جابرييل Lieutenant C.H Gabriel

الماء:

الماء شحيح جداً في المرحلة الأولى من هذا الطريق، ولكنه وفير في منطقة الذيد. وكذلك في المرحلة الثانية فهو شحيح فيها، عدا وادي القور Wadi Al Qor.

الوقود والأعلاف:

متوافرة بشكل عام في كافة المراحل عدا المرحلة الأولى.

توافر المؤن ومستلزمات الحياة:

معدومة في كافة المراحل عدا في الشارقة.

الشارقة:

على عكس الكثير من المدن لم يكن هناك سور للشارقة وقت هذه الزيارة. ويعدُّ مقر سكن الشيخ وتلك الأبراج المصنوعة من الطين، والتي تشرف على المنطقة الواقعة بين قلب المدينة ومزارع النخيل، الخط الدفاعي الوحيد للمدينة في وقت كتابة هذا التقرير. هناك عدد لا بأس به من البيوت ذات البناء الجيد، ولكن معظم المساكن هي من سعف النخيل. يقدر عدد سكان الشارقة بـ(15) ألف نسمة، ويوجد بها (200) متجر. أمّا الماء - جيد إلى حد ما - فيجلب إليها من الآبار. الوقود والأعلاف وفيرة هنا. وكذلك الحال بالنسبة للمؤن ومستلزمات الحياة والتنقل؛ فهناك التمور والحيوانات التي يقدر عددها بـ (500) جمل و(550) حماراً و(130) بقرة و(2200) رأسٍ من الغنم، إضافة إلى (22) حصاناً.

وتملك الشارقة عدداً من القوارب منها 5 من نوع "البغلة"، و13 من نوع "السمبوك"، و182 قارباً لصيد اللؤلؤ، وعدد مثله من قوارب صيد الأسماك.

الذيد (30 ميلاً = 48 كيلومتراً)

منطقة الذيد هي المرحلة الأولى في هذا المسار، ويبدأ كطريق صحراوي بالقرب من آبار الزبير wells of Zibair. بعد قطع (25 ميلاً = 40 كيلومتراً) يبدأ الطريق في التحوُّل التدريجي من طريق صحراوي إلى سهول مشجرة مغطاة بالنباتات المختلفة.

والذيد منطقة بها قلعة مكونة من 4 أبراج ويسكنها 700 نسمة. والمياه بها وفيرة ومصدرها مجرى مائي قوي التدفق. أمّا المؤن ومستلزمات الحياة؛ فالتمور تشكِّل الجزء الأكبر منها وهناك القليل من القمح وعدد قليل من المواشي.

مرير (50 ميلاً = 80 كيلومتراً)

بعد مسافة بسيطة من بداية هذا المسار ستصادف بئر الوشاح Wushah عند مسافة (3 أميال = 5.6 كيلومترات)، بعد هذه البئر سيستمر الطريق في عبوره في سهل المدام لعدة أميال أخرى. بعد اجتياز سهل المدام يتصاعد الطريق تدريجياً بسبب التلال، وحينذاك نكون وصلنا لسلسة جبال منطقة الظاهرة Alzahirah. وهذا المسار يقطع طريق بطن وادي القور Wadi al Qor الذي ينتهي بانحدار شديد حين ينتهي مساره بالقرب من الساحل. ويلتقي هذا الوادي بالساحل في نقطة بو بقرة Bu Bqairah. وهناك عدة قرى صادفتنا بالتوالي في هذا الطريق وهي قرية راحة عند (35 ميلاً = 56 كيلومتراً) وقرية فشرة أو فاشرة Fashrah عند (37.75 ميلاً = 60.7 كيلومتراً)، وقرية نوسلة أو نسلة عند (38 ميلاً = 61 كيلومتراً) وبالقرب من هذه القرية يلتقي وادي سافي أو سفي بالوادي الرئيس، وعند (41 ميلاً = 65.9 كيلومتراً) نصل إلى أسود Aswad.

تعدُّ مرير ميناءً لمنطقة وادي القور Wadi al Qor على الرغم من أنَّ هذا الوادي يلتقي بالبحر عند منطقة بو بقرة Bu Baqairah التي يزرع فيها التبغ والقمح وحبوب الدخان. وتملك هذه القرية (10) من الجمال و(20) حماراً و(30) بقرة و(200) رأس من الأغنام والماعز، إضافة إلى (2000) نخلة و(25) قارباً. أمّا مرير فتملك (20) جملاً و(20) حماراً و(35) بقرة و(250) رأساً من الأغنام والماعز. ويملك سكان هذه القرية (15) من قوارب البغلة والبتيل، والتي يبحرون بها إلى مسقط. وبهذه القرية (4000) نخلة. أمّا منطقة مرير (الكبيرة) فتملك (25) جملاً و(25) حماراً و(40) بقرة و(200) رأس من الأغنام والماعز، وبها (3000) نخلة تزرع وتحصد بالطرق التقليدية المعروفة. ويملك سكان مرير الكبيرة (18) من قوارب البقارة baqarahs.

* **كاتبة من سلطنة عمان**

زيارات ميدانية إلى الحصون والقلاع للتأكد من الحقيقة

قصة أول طابع بريدي يتم سحبه من التداول في الإمارات

بقلم د. معتز محمد عثمان*

بتاريخ 1 / 1 / 1973 طرحت الهيئة العامة للبريد في دولة الإمارات العربية المتحدة، المجموعة الأولى لها، والمكونة من 12 طابعاً بريدياً، تتناول مجموعة من الصور التي جسدت الاتحاد بين مختلف الإمارات، إضافة إلى شعار الدولة الرسمي وصورة المغفور له الشيخ زايد بن سلطان آل نهيان، باني الاتحاد، طيَّب الله ثراه، ولكن إلى جانب اهتمامهم بروعة الاختيار والنجاح في التصميم، وإبراز اللوحات التي تجسد روح الاتحاد، فإنه حدث أن طُبِعَت صورة لأحد الحصون على أحد هذه الطوابع، سهواً، وسُعِّرَ بقيمة (درهمين)، وتمَّ تعريف هذا الحصن خطأ، ما أدى إلى سحبه من التداول بعد التأكد من عدم صحة الاسم المعرَّف به، ولم تقم الهيئة بإرفاق تعميم يشرح سبب السحب وموطن الخطأ، لكي تتضح الصورة للهواة والمهتمين بمعرفة الأسباب وراء عملية السحب، وتمَّ الاكتفاء بوضع نبذة بسيطة عن هذا الموضوع في الصفحة الرئيسة لبريد الإمارات كالتالي:

«كانت المجموعة الأولى تتكون من (12) طابعاً تحمل معالم مختلفة من الدولة كان أبرزها الطابع الثاني عشر في هذه المجموعة، والذي كان يمثل إمارة أم القيوين، فقد سحب من التداول بسبب خطأ فني في الطابع، وهو يباع حالياً بقيمة عالية بسبب هذا الخطأ الفني». ويلاحظ هنا عدم شرح وتفسير

أول طابع بريدي

نوعية هذا الخطأ الفني وموقعه بالتحديد، وهل هو في صورة الحصن نفسها أم في اسم الحصن.

اهتمام متزايد

تُرك الموضوع من دون شرح وافٍ، فكان منطقياً أن يأتي وقت يُفتح فيه هذا الموضوع من جديد، خصوصاً بعد تزايد أعداد المهتمين بجمع الطوابع، ولأنه من المنطقي عندما يتم طرح هذا الاستفسار عن سبب السحب، وجب أن تكون هناك إجابة، ولهذه الأسباب مجتمعة طُرِحَ السؤال، وكان لا بدَّ من الإجابة عنه، ولكن الإجابات كانت متضاربة وغير حاسمة لهذا

التشابه الكبير في معظم قلاع وحصون الدولة أدى إلى خطأ التسمية

اللبس، نظراً لأسباب عدة حسب رأينا:

1- الجهة المسؤولة عن تصميم هذا الطابع والتي وضعت تعريف اسم الموقع لهذا الطابع لم تقم بالتوضيح.

2- التشابه الكبير بين معظم قلاع وحصون الدولة، حيث إنها تقوم على غاية وهدف واحد، ألا وهو الحماية والتحصين ضد الأعداء، ولذلك كان هناك شبه إجماع على أنه حصن عجمان الشهير.

3- التغييرات والترميمات الكثيرة والمراحل التي مرّت بها معظم القلاع في الدولة أسهمت في اختفاء معالمها وأشكالها الهندسية الأصلية بطريقة كبيرة، وهو ما اعتمد عليه المصمم آنذاك، ما أدّى إلى صعوبة الجزم في هذا الشأن.

4- عدم وجود معلومات أو توثيقات لدى الأرشيف الخاص بتلك المتاحف آنذاك، بقيام الهيئة باختيار صور لمتاحفهم لوضعها على بعض طوابع هذه المجموعة.

5- عدم المعرفة والتأكد من قيام المصمم باستخدام صورة مطابقة للواقع أو القيام بعملية دمج وتركيب أو من الزاوية التي تمَّ التقاط صورة الحصن منها.

6- أدّى اعتماد آراء الكثيرين الذين اتفقوا على تحديد الحصن، نظراً للتشابه الكبير مع الحصن الذي هو حالياً متحف عجمان، حيث تداول ذلك الرأي كثير من الجرائد الرسمية والمنتديات والمواقع التراثية، إلى الاعتقاد بأنها صحيحة وأكيدة.

المعلومة الصحيحة

دون الخوض كثيراً في هذه الأسباب، قمنا بمحاولة بسيطة للوصول إلى أدق

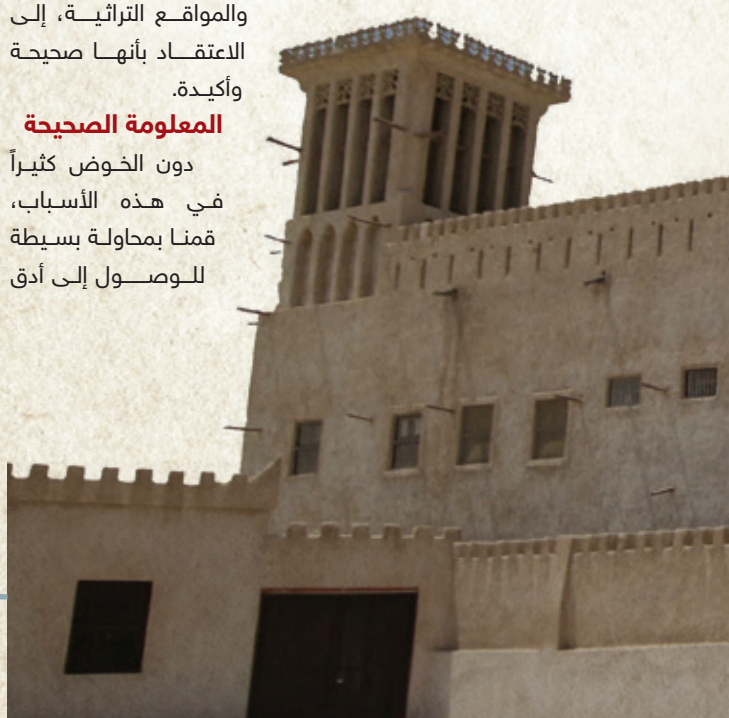
صورة نادرة جداً وهي أقرب صورة في مجموعتنا لهذا البحث، حيث توضِّح مدى التقارب والتطابق المطلوب.

وأقرب صورة تقودنا إلى المعلومة الحقيقية الصحيحة، وذلك بناءً على رغبة مجموعة من المتخصصين في هذا المجال الذين لهم رؤية ومتابعة دقيقة له، فاتخذنا بعض الخطوات التي نراها ضرورية ومعتمدة في أصول إجراء هذا النوع من البحوث البسيطة، وكانت كالتالي:

الخطوة الأولى (زيارة ميدانية لمتحف عجمان):

قمنا أولاً بزيارة لمتحف عجمان والتقاط مجموعة صور لهذا الحصن الشهير الذي اتفقت مجموعة كبيرة، وأنا من ضمنهم، على أنه «الضالة المنشودة»، أي أنه هو الحصن المعني في الطابع، وكانت خطوة أولى ستتم مقارنتها مع الهدف الثاني في الاختيار (حصن أم القيوين) وكانت الصورة كالتالي:

يلاحظ هنا التشابه بين الصور القديمة لمتحف عجمان وصورة الطابع المقصود، والعجيب في الأمر أنَّ الصورتين تظهران بوضوح شكل السقف المصنوع من جذوع الأشجار، وكذلك درجة ميلان سارية العلم، وأمّا بخصوص الاختلاف في



بسبب خطأ فني في رسم الحصن ارتفع ثمنه بين المتداولين والهواة

الفتحات الأفقية واختلاف لون الجدار الملاصق، فقد يعزى الأمر لأعمال الترميم أو لإضافات حديثة للبرج.

صورة قديمة وموثقة لحصن عجمان، والتي أخذت من متحف عجمان لتوضيح مراحل التغيرات والإضافات للشكل العام للحصن؛ لأنَّ يد الترميم والصيانة كانت تطولها بين الحين والآخر، والتعديلات في استخدام هذا الحصن كما تمَّ توثيقه في أرشيف المتحف.

بعض الصور الحديثة للحصن بعد تحويله إلى متحف ويمكن ملاحظة التغييرات الكبيرة والجوهرية على الشكل العام للحصن، والإضافات الكبيرة التي قامت بها إدارة المتحف على هذا الحصن خلال عدة مراحل على مر الزمن.

الخطوة الثانية (مقابلة مدير متحف عجمان):

قمنا أولاً بالحصول على مجموعة من الكتب وبعض المنشورات من متحف عجمان لكي ندعم هذا البحث بوثائق رسمية ومن جهات رسمية، كما طلبنا مقابلة بعض المسؤولين عن هذه المتاحف، وقد وفقنا في لقاء الأستاذ علي سعيد المطروشي، مستشار التراث والتاريخ المحلي بدائرة التنمية السياحية، مدير متحف عجمان، والذي قدَّم لنا كلَّ الدعم والمساعدة، حيث قمنا بطلب تأكيد هذا الموضوع منه، فكان الردُّ صريحاً وواضحاً بأنه لا يوجد لديهم في أرشيف المتحف أي شيء يدل على قيام إدارة البريد بأخذ صورة للمتحف، وبعد إطلاعه على الصورة أكد لنا أنه لا يتطابق مع متحف حصن عجمان.

الخطوة الثالثة (زيارة ميدانية لمتحف أم القيوين):

الاتجاه مباشرة لمتحف أم القيوين والتقاط مجموعة من الصور من عدة زوايا لهذا الصرح التراثي الشهير، لكي نضمها للمجموعة، وبعدها نقوم بإجراء المقارنات لمعرفة أوجه التشابه بينهما وكانت الصور كالتالي:

(موضع صور للمخرج)

يمكن ملاحظة أوجه التشابه الكبيرة هنا بين حصن أم القيوين وصورة الطابع المقصود، والتي سنطلق عليها العلامة المميزة.

هنا نجد الصورة التي تفصل في الموضوع وهي عبارة عن الدليل القاطع لحل هذا اللبس، حيث يلاحظ وجود شباك صغير وفوقه ثلاث فتحات، وهو ما يُعدُّ علامة مميزة لهذا الحصن، والتي لم توجد في أي من الحصون الباقية، كما تُقَدِّم لنا هذه الصورة النادرة إجابة واضحة لسبب اختفاء الشبابيك الخمسة الكبيرة، والأربعة الصغيرة الأخرى، وذلك بسبب الترميمات والتغييرات التي حدثت في مراحل لاحقة، ولكن تمَّ الإبقاء على العلامة المميزة كما تمَّ شرحه.

الخطوة الرابعة (مقابلة مديرة متحف أم القيوين):

حصلنا على مجموعة من الكتب والمنشورات من متحف أم القيوين، دعماً لبحثنا، ثمَّ قابلنا الأستاذة علياء محمد الغفلي، مدير متحف أم القيوين – دائرة الآثار والتراث، والتي قامت بالترحيب بنا مشكورة وأبدت لنا شكرها الجزيل على الاهتمام بتلك المواضيع التي توثِّق تاريخ دولتنا الحبيبة، وبعد عرض الموضوع عليها وعرض صور الطابع، قمنا معاً بمقارنة ما يحتويه أرشيف المتحف من صور قديمة قبل الترميم، وحصلنا على عدة صور قديمة ونادرة أكَّدت لنا أنَّ هذا الحصن ليس حصن "فلج المعلا" وإنما هو الحصن الذي تحوَّل لهذا المتحف، والبرج يسمّى "برج المنشر" والحصن هو "حصن أم القيوين".

الخطوة الخامسة (زيارة ميدانية إلى فلج المعلا):

فلج المعلا، وهي منطقة تبلغ مساحتها نحو 10 كيلومترات مربعة، وتقع في المنطقة الشمالية، على بعد 50 كم من إمارة أم القيوين، واشتهرت على مدى مئات السنين بالنخيل، حتى إنَّ البعض أطلق عليها واحة النخيل لكثرة نخيلها، وقد ذُكِرَ أنَّ اسمها (فلج المعلا) مشتق من الفلج، الذي يعني مجرى الماء، لكثرة المياه التي تجري بها سواء التي تنبع من باطن الأرض، أو القادمة من أعالي الجبال، وتجري بعد ذلك في جداول، أمّا المعلا فهو اسم العائلة الحاكمة لإمارة أم القيوين، والتي سكنت تلك الأرض منذ قرون عدة.

وكان لا بدَّ من البحث عن أيِّ تشابه بين صورة الطابع وهذا الحصن في فلج المعلا، وكانت النتيجة واضحة ولا تدعو إلى الشك، وهي بأنه لا يوجد أي حصن أو برج في فلج المعلا يتشابه ولو من بعيد مع صورة الطابع، وقد قمنا بالتقاط مجموعة من الصور، ولكن لم يكن بينها ما نبحث عنه، لأنه لا يوجد أي تشابه بينهما وبين الصورة في الطابع لا من قريب

كُتِبَ تحت الطابع حصن "الفلج" والصحيح هو حصن "فلج المعلا"

ولا من بعيد، واستمر البحث في أرجاء منطقة فلج المعلا عن حصون أخرى وبعد الجولة والمعاينة والتي استمرت حتى ساعات متأخرة من الليل، لم نحصل على أي شيء، إضافة إلى حصولنا على قائمة رسمية وموثقة من دائرة الآثار والتراث من أم القيوين لجميع أبراج فلج المعلا وهي كالتالي:

(برج الصنابي أو برج يوله + برج الشمالي + برج بن حليس + برج الوسطاني + برج الشريعة)، ومعظمها أبراج صغيرة الحجم ومنفصلة وهي بعيدة كل البعد عن ضالتنا، ولذلك لم نجد أي شيء يتصل بموضوعنا في فلج المعلا، وهذا يؤكِّد الخطأ في الاسم، أي في الموقع المكاني للحصن المطلوب، وبذلك يتم استبعاد حصن فلج المعلا.

أخيراً حصن فلج المعلا (حصن الفلج كما ورد ذكر اسمه بالخطأ تحت الطابع):

ولكي نلقي الضوء على المحور الثالث في هذا الخطأ، والذي يعدُّ السبب الرئيس في هذا اللبس، حيث كُتِبَ تحت هذا الطابع حصن الفلج، ما دفعنا إلى التحقُّق من هذا الموضوع والتوجُّه إلى حصن فلج المعلا: يقع حصن فلج المعلا في واحة فلج المعلا والذي يعدُّ مصيفاً لأهالي الإمارات في الماضي، حيث تكثر فيه زراعة النخيل والخضراوات ويتكوَّن هذا الحصن من بناء مربع الشكل ذي برجين؛ أحدهما في الجهة الشمالية الشرقية والآخر في الجهة الجنوبية الغربية، وقد بني هذا الحصن من الحجارة البحرية، والتاريخ الموثق في أرشيف دائرة الآثار والتراث للبناء هو عام 1800م، بأمر من الشيخ عبدالله بن راشد الأول – رحمه الله، الذي حكم إمارة أم القوين من 1800.

وهنا تظهر الصورة وبوضوح عدم وجود أي تشابه مع صور الحصن الموجود في الطباعة لا من بعيد ولا من قريب، ولذلك علينا استبعاد هذا الافتراض تماماً، وتأكيد وجود هذا الخطأ في الاسم أسفل الطابع، حيث تتضح الصورة جلية بأنه عبارة عن خطأ من المصمم، وبالأخص من المدقق والشخص المسؤول عن مراجعة هذه المجموعة، وعدم قيامه بالمراجعة الصحيحة لهذا الموضوع قبل إعطاء الضوء الأخضر لإصدار أمر الطباعة، وهو ما عدَّه بريد الإمارات خطأ فنياً في الطابع.

صور قديمة لبرج حصن فلج المعلا من الأرشيف مع صور حديثة بعد أعمال الترميم والصيانة، وتَظهر التعديلات في الشكل الهندسي الخارجي العام لهذا الحصن الشهير.

النتيجة النهائية للبحث:

بعد كل هذه المعطيات والحقائق والصور والمقابلات والمقارنات، نحمد الله على الوصول إلى نتيجة نهائية واضحة وجلية، وبكل ثقة، في اعتماد الرأي الذي يرجح أنَّ هذا الطابع المسحوب من التداول هو لحصن أم القيوين، وأيضاً بعد طرح كل هذه المعطيات والحقائق والصور النادرة، وهذا بلا أدنى شك، فالخطأ كان في كتابة "حصن الفلج" بدل "حصن أم القيوين".

والآن نقول إنَّ هذا ما حاولنا التحقيق حوله والوصول إليه، ولكن يبقى المجال مفتوحاً للجميع لمزيد من التحقيقات؛ لأنَّ كلَّ الآمال لن تصلَ إلى حدِّ الكمال الذي اختص الله سبحانه وتعالى نفسه به.

أتمنّى من الله أن نكونَ قد وُفِّقْنا في هذا البحث البسيط والمتواضع ولو بالقدر القليل، وأن نجتمعَ دوماً على دروب الخير، وأن تعمَّ الفائدة على الجميع، وأن تستمر محاولات توثيق جزءٍ ولو كان بسيطاً من تاريخ دولتنا الحبيبة.

***باحث وكاتب ومحكِّم قانوني، مؤلف كتاب تاريخ عملات الإمارات، وكتاب تاريخ طوابع الإمارات، وكتاب التاريخ البريدي للإمارات**

رحلة بريدية لرسائل طافت أرجاء العالم

مظاريف الشارقة الجوية

خالد علي العميرة

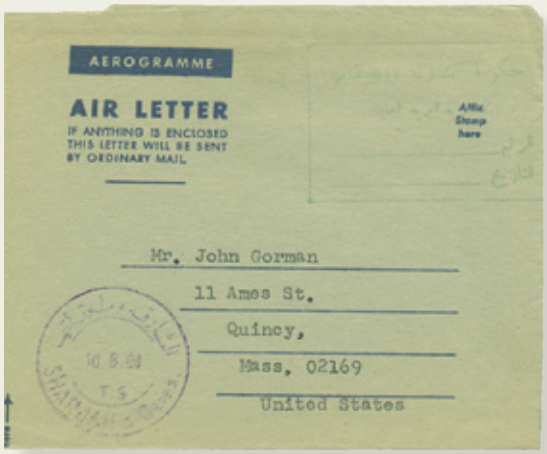
المظروف الجوي (الإيروغرام - Aerogramme) هو قطعة ورق رقيقة وخفيفة الوزن، قابلة للطي، ذات حواف مزودة بالصمغ تلتصق بمجرد ملامستها الماء. ومن المفترض أن تختصر هذه الورقة دور الظرف البريدي والرسالة التي بداخله في الوقت نفسه، فهي عبارة عن ورقة تُكْتَبُ الرسالة عليها، ثمَّ تتحوَّل بعد أن تُطْوَى هذه الورقة إلى مظروف يُرْسَلُ بوساطة خدمة البريد الجوي ولكن بأسعار تفضيلية.

لنلقي نظرة على تاريخ بداية ظهور المظاريف الجوية، واستعمالها في مكتب بريد الشارقة، وتوثيق المظاريف البريدية التي أصدرتها خصيصاً دائرة البريد في إمارة الشارقة.

بداية ظهور المظروف الجوي كانت في سنة 1923م، ولكن تحت مسمى (آيروميسيفا – AEROMISIVA)، (رسالة جوية – Air Letter Sheet) بوساطة دائرة بريد كولومبيا، ثمَّ المكسيك في سنة 1930م، ثمَّ تايلاند في سنة 1933، ولم تكن تحمل هذه المظاريف أيَّ تعرفة بريدية، لذلك كانت تضاف إليها طوابع بريدية لترسل بعد ذلك إلى وجهتها (شكل1). وفي 15 يوليو 1933، طرحت مصلحة بريد العراق أوَّل مظروف جوي في العالم يحمل تعرفة بريدية على شكل تصميم طابع يصور الملك فيصل الأول ويحمل القيمة 15 فلساً. احتوى هذا المظروف الجوي العبارة الإنجليزية (AIR MAIL LETTER CARD)، وبدأ بعد ذلك الإصدار استعمال مصطلح (رسالة جوية – Air Letter Sheet) بكثرة لغاية سنة 1952م، ففي هذه السنة أقر وبشكل إلزامي استعمال مصطلح "إيروغرام – Aerogramme" رسمياً في مؤتمر الاتحاد البريدي العالمي الذي عُقِدَ في بروكسل، حيث جاء في معاهدة البريد العالمية المبرمة في بروكسل سنة 1952م، الآتي:

يتكوَّن "الإيروغرام" من ورقة مطوية بعناية و«مصمغة» ومقاساتها بهذا الوضع يجب أن تكون بنفس مقاسات التذكرة البريدية ويخصَّص الجزء الأمامي من الورقة التي تثبت بهذه الطريقة للعنوان كما يجب أن تحمل بصفة إجبارية العبارة المطبوعة "إيروغرام" وعبارة مماثلة لها بلغة بلد التصدير بصفة اختيارية، ويستطيع المرسل منه أن يستعمل جميع أجزاء الورقة باستثناء الجزء المخصَّص للعنوان – ويجب ألا يحتوي الإيروغرام على شيء – أمّا الرسم فهو معادل على الأقل للرسم المقرَّر في بلاد التصدير على الخطاب غير المخلص عليه من الوزنة الأولى، وتحدد كل مصلحة شروط إنشاء وصنع وبيع الإيروغرام.

وفي تعريب مصطلح الإيروغرام، جاء في قاموس الاصطلاحات البريدية التي أقرَّتها المؤتمرات البريدية العربية المنعقدة في القاهرة (1955) وبغداد (1956) وطرابلس



الشكل 1، مظروف جوي لا يحمل تصميم طابع، استعمل قبل طرح مظاريف الشارقة الجوية

الشكل 2، مظروف الشارقة الجوي، ويظهر هنا شكل المظروف الجوي قبل طيه

جاء في قاموس الاصطلاحات البريدية التي أقرَّتها المؤتمرات البريدية العربية أنَّ مصطلح «إيروغرام» يعني «بطاقة جوية مظروفة»

(1957)، أنها «بطاقة جوية مظروفة». ويلاحظ أنَّ مصطلح «بطاقة جوية مظروفة» عُدِّلَ إلى «رسالة جوية مظروفة» ويمكن مشاهدة هذه العبارة الأخيرة على مظاريف الشارقة الجوية الصادرة في سنة 1964م.

مكتب بريد الشارقة

في 10 يوليو من سنة 1963م، أُفْتُتِحَ أوَّل مكتب بريد في إمارة الشارقة، لتبدأ خدمة بريدية رسمية بعد مرور أكثر من نصف قرن على خدمة بريدية اعتمدت كلياً على مكتب بريد دبي5. كان من بين الحضور الشيخ سلطان بن صقر القاسمي، يرافقه مساعد الوكيل السياسي البريطاني في دبي، مايكل دي بيرتون (Michael De Burton). وفي هذه الأثناء قام ناظر البريد يوسف سالم تادروس بإهداء الشيخ سلطان بن صقر القاسمي أول إصدار لطوابع الشارقة المتداولة في مكتب البريد. أول الإصدارات البريدية – المجموعة الاعتيادية الأولى – تكونت من 15 طابعاً بريدياً، تصور حاكم الإمارة، علمها، وموقعها على الخارطة، في تصميم موحد وفئات مختلفة. المجموعة من تصميم عبدالرحمن كوندي، وطباعة هاريسون وأبناؤه المحدودة. وبعد 4 أيام من طرح الإصدار الأول، أصدرت الإدارة البريدية تكملة المجموعة العادية الأولى في 19 يوليو 1963م، وهي مخصصة للبريد الجوي وتتكوَّن من 6 فئات بالتصاميم نفسها، مع إضافة رسم طائر وكلمة «بريد جوي».

بعد مرور عام على افتتاح مكتب بريد الشارقة وإصدار أولى المجموعات في 10 يوليو 1963م، تقرَّر طرح مظاريف

الشكل 3، تصاميم الطوابع على الفئات الثلاث التي تم طرحها في دائرة بريد الشارقة

الشكل 4، مظروف جوي فئة 20 بيزة ملغى بختم الشارقة بتاريخ اليوم الأول للإصدار

جوية مخصَّصة لدائرة بريد الشارقة ويحمل فيها تصميم الطابع جميع تفاصيل إصدار 19 يوليو 1963م، خلال الفترة التي سبقت إصدار مظاريف الشارقة الجوية، استعملت مظاريف جوية بريطانية لا تحمل أيَّ تعرفة بريدية ومخصَّصة لوضع الطابع عليها، شاع استعمالها منذ افتتاح مكتب البريد في سنة 1963 ولغاية أغسطس 1964 (الشكل 1). ومن الملاحظ أنَّ هذه المظاريف استعملت فقط بوساطة ناظر بريد الشارقة، ودائماً ما تحمل ختم دائرة بريد الشارقة: «حكومة الشارقة وملحقاتها، مديرية البريد العامة، الرقم، التاريخ» يستعمل باللون البنفسجي أو الأخضر، ويحمل أحياناً توقيع ناظر البريد. يلاحظ كذلك الاكتفاء بوضع الختم في الموضع المخصَّص لطابع البريد مع عدم إضافة أي طوابع بريدية كونها للاستعمال الرسمي الخاص بدائرة بريد الشارقة. أقدم استعمال مسجل لهذا النوع من المظاريف في 10 سبتمبر 1963، في حين أنَّ آخر استعمال كان في 10 أغسطس 1964م.

الإصدار الأول:

لمظاريف الشارقة الجوية – إصدار الشيخ صقر بن سلطان القاسمي:

طرح الإصدار الأول لمظاريف الشارقة الجوية في 6 أغسطس 1964م، واحتوى على ثلاث فئات، هي 20 بيزة – أخضر مخصَّصة للمظاريف المرسلة للخليج، 30 بيزة – أزرق

استعملت مظاريف جوية بريطانية لا تحمل أيَّ تعرفة بريدية خلال الفترة التي سبقت إصدار مظاريف الشارقة الجوية

الشكل 5، مظروف الشارقة الموشح، مرسل إلى الولايات المتحدة الأمريكية في 30 مارس 1967م

للمظاريف المرسلة لبعض الأقطار العربية، و40 بيزة – أحمر لبقية دول العالم، (الشكل 2، 3، 4).

المظاريف الجوية طبعت على ورق أزرق فاتح اللون يحمل علامة مائية تحمل العبارة «البريد الجوي الإمبراطوري» باللغة الإنجليزية فقط «Imperial Air Mail»، وقسم بوساطة خطوط منقطة إلى سبعة أقسام في الجهة الأمامية، وقسم وحيد ذي مساحة كبيرة لكتابة الرسالة في الخلف. احتوت الأقسام السبعة في الجهة الأمامية على قسم رئيس أول (الرقم 1) يحمل تصميم الطابع في أعلى جهة اليمين، والكتابة «الشارقة وملحقاتها» في أعلى جهة المنتصف، والكتابة باللغة العربية «رسالة جوية مظروفة»، وبالإنجليزية الكتابة «BY AIR MAIL, PAR AVION, AIR LETTER AEROGRAMME» في أعلى جهة الشمال. كما احتوت هذه الجهة على أربعة خطوط لكتابة عنوان المرسل إليه. أمّا القسم الرئيس الثاني (الرقم 2) فَخُصِّصَ لكتابة عنوان مرسل المظروف الجوي، واحتوى على الكتابة باللغة العربية «اسم المرسل وعنوانه» في أعلى جهة اليمين، والتحذير «إذا وضع أي شيء بداخلها ترسل هذه الرسالة بالبريد السطحي» في أسفل الجهة نفسها. في حين كُتِبَت هذه العبارات نفسها باللغة الإنجليزية في أعلى جهة الشمال والتحذير في أسفل هذه الجهة نفسها. كما وضعت أربعة خطوط منقطة في منتصف هذه الجهة لكتابة اسم وعنوان المرسل. وأربعة أقسام لا تحوي أيَّ تفاصيل (قسمان في جهة اليمين وآخران

الشكل 6، مظروف الشارقة المغير القيمة، النوع الأول

الشكل 7، مظروف الشارقة المغير القيمة، النوع الثاني

في جهة الشمال – الأرقام 3، 4، 5، 6) خصّصت كمساحة إضافية في حال الحاجة إليها لتكملة كتابة الرسالة، تثنى بعد ذلك لغلق المظروف. القسم الأخير (الرقم 7) ويقع أعلى الجهة الأمامية وهو القسم الأقل مساحة ويحوي مادة تصبح لاصقة عند ملامستها للماء وتعمل على إغلاق الظرف بإحكام.

ظهرت عينات محدودة من هذه المظاريف ملغاة بختم الشارقة النوع الأول وبجانبه ختم تذكاري مخصّص لمظاريف اليوم الأول للإصدار ويحمل شعار حكومة الشارقة، ويمكن ملاحظة استعمال اللون الأخضر لختم هذه المظاريف بوساطة ختم الإلغاء وختم اليوم الأول للإصدار (الشكل 4). أقدم استعمال لعينة حقيقية (لم ترسل بوساطة الهواة) من المظاريف تمَّ توثيقها في شهر نوفمبر 1964م، وهي مظروف يحمل فئة 20 بيزة (أخضر) أضيف إليه طابع من إصدار الشارقة الأول (إصدار 10 يوليو 1963م) فئة 10 بيزات لتستكمل التعرفة البريدية بختم الشارقة الأول بتاريخ 21 نوفمبر 1964م.

الشكل 8، مظروف الشارقة الجوي المغير القيمة، النوع الأول، مرسل إلى كراتشي بتاريخ 29 يوليو 1968م

الإصدار الثاني:

لمظاريف الشارقة الجوية – إصدار توشيح الصورة:

بعد تولي الشيخ خالد بن محمد القاسمي مقاليد الحكم في إمارة الشارقة في 24 يونيو 1965م، تقرَّر توشيح كمية من المظاريف السابقة بخطوط عريضة على صورة الشيخ صقر بن سلطان القاسمي لترمز إلى تغيُّر الحاكم. ظهر هذا التوشيح في بادئ الأمر على الإصدارات البريدية في شهر يوليو من سنة 1965م، في حين تأخر ظهوره على المظاريف البريدية إلى سنة 1966م. فبعد توشيح المظاريف البريدية بخطوط عريضة باللون البنفسجي (الشكل 5)، أعيد تداولها في مكتب بريد الشارقة في 22 مارس 1966م.

الإصدار الثالث:

لمظاريف الشارقة الجوية – إصدار تغيير القيمة:

بعد قرار حكومة الشارقة الارتباط بنقد قطر ودبي (الدرهم والريال)، والذي كان منتظراً أن يدخل حيِّزَ التنفيذ في شهر سبتمبر 1966م، رأت أن يحل النقد السعودي (القرش والريال) مؤقتاً فظهر التوشيح على عدد من إصدارات طوابع الشارقة بدءاً من شهر يوليو 1966م، واستمر استعماله لغاية طرح النقد الجديد (عملة قطر ودبي) في شهر سبتمبر 1966م، حيث قامت دائرة البريد بإعادة توشيح العديد من الإصدارات البريدية بفئات الدرهم والريال وطرحها من جديد في مكتب البريد.

فيما يخص المظاريف البريدية الجوية، قامت دائرة البريد بتوشيح الكمية المتبقية من مظاريف الشارقة الجوية التي تحمل فئة 20 بيزة بفئة 40 درهماً، وهي التعرفة البريدية المخصصة للمظاريف الجوية لجميع دول العالم، إضافة إلى توشيح صورة الشيخ صقر بن سلطان القاسمي في الطابع بثلاثة خطوط لترمز إلى تغيُّر الحاكم. ويلاحظ أنَّ هناك إصدارين من المظروف الجوي المغير القيمة، الأول وهو أكثر شيوعاً ووثق استعمال حقيقي له في سنة 1968م، وهو عبارة عن ثلاثة خطوط أفقية تغطي القيمة القديمة تعلوها الكتابة «40 درهماً – Dh 40» باللون الأسود (الشكل 6 و 8)، في حين اختلف الثاني في توشيح القيمة وشكل الخطوط لتغطية القيمة القديمة حيث جاءت الخطوط بشكل عمودي، مع طبع القيمة الجديدة على النحو الآتي «40 درهماً – 40 Dh». باللون الأسود. ويعدُّ هذا النوع آخر إصدار لمظروف جوي تطرحه دائرة بريد الشارقة في مكتب البريد (الشكل 7).

الشكل 9، مظروف أبسلي مرسل من الشارقة إلى الولايات المتحدة الأمريكية في 1 أغسطس 1971م

مظاريف «أبسلي – APSLEY» الجوية

كان آخر مظروف جوي تصدره دائرة بريد الشارقة هو المظروف الجوي مغير القيمة في سنة 1967م، ولذلك كان من الطبيعي أن تقوم الدائرة بتوفير البديل المناسب – مظاريف «أبسلي» الجوية – والتي لا تحمل أيَّ قيمة بريدية، ويتطلب إضافة طوابع بريدية عليها تتناسب مع المنطقة البريدية المرسل إليها المظروف. بدأ استعمال مظاريف أبسلي لأول مرة في دائرة بريد دبي منذ سنة 1966م، ويغلب الظن أنَّ مصدر دائرة بريد الشارقة من هذه المظاريف هو من دبي (الشكل 9).

رحلة بالأرقام في تاريخ طوابع البريد بالإمارات

عام 1909: أُفْتُتِحَت في دبي وكالة بريدية واستعملت طوابع هندية حتى 1947، ثمَّ طوابع باكستانية حتى 1948، ثمَّ الطوابع البريطانية التي عليها القيمة بالعملة الهندية من 1947 حتى 1961. وبين 1961 و1963 كانت الوكالة الوحيدة التي تستخدم طوابع البريد الخاصة بالإمارات المتصالحة.

عام1932: تمَّ في 7 أكتوبر، إرسال أول رسالة من بريد دبي عن طريق مطار الشارقة.

عام 1958: طرحت المعتمدية السياسية في دبي مقترحاتها بشأن تصميم أو تصميمات عدة لطوابع الإمارات المتصالحة، لعرضها على الحكام، وانصبّت المقترحات على أن يتضمّن التصميم رموزاً مثل اللؤلؤ وأشجار النخيل.

عام 1960: أعلنت هيئة البريد البريطانية إصدار «طوابع بريد جديدة للإمارات المتصالحة»، وجاء في الإعلان أنَّ ذلك هو الإصدار الأول لطوابع بريد مصورة بتصميم خاص، وستستخدم في دبي.

عام1961: كان نقل البريد يتم عبر الطيران، إذ كانت تحضر طائرة دوف، تابعة لطيران الخليج، الرحلة: البحرين، الدوحة، أبوظبي، مرتين أسبوعياً حاملة البريد.

عام 1963: صدرت في دبي والشارقة أولى المجموعات من الطوابع البريدية التي تكونت من فئات مختلفة.

عام 1964: أصدرت إمارات عجمان وأم القيوين ورأس الخيمة والفجيرة أول إصدار من طوابعها الخاصة.

عام 1964: كانت أبوظبي تستخدم الطوابع البريطانية ثمَّ أصدرت أول مجموعاتها في عام 1964، ولكن بقيت تستخدم العملة (الروبية) حتى شهر يناير 1967، حينما أصدرت أول مجموعة تعكس الاستقلال الكامل.

عام 1971: صدرت مجموعة طوابع خاصة في أبوظبي بمناسبة تولي المغفور له الشيخ زايد بن سلطان آل نهيان مقاليد الحكم في الإمارة.

عام 1972: صدر القانون الاتحادي رقم (8)، وتمَّ بموجبه توحيد الخدمات البريدية في الدولة وإنشاء الإدارة العامة للبريد التي تختص وحدها بنقل الرسائل والطرود البريدية، وتقديم الخدمات البريدية في مختلف إمارات الدولة، إضافة إلى إصدار الطوابع باسم دولة الإمارات بدلاً من قيام كل إمارة بإصدار الطوابع الخاصة بها.

عام 1973: صدر أول طابع بريد يحمل اسم دولة الإمارات العربية المتحدة في يناير. وانضمت دولة الإمارات إلى اتحاد البريد العالمي، ومقره مدينة برن في سويسرا.

عام 1985: صدر القانون الاتحادي رقم (4)، الذي تضمن إنشاء الهيئة العامة للبريد. بهدف تحسين الخدمات البريدية المقدمة للجمهور ولمزيد من التطوير ومواكبة العصر وتحديث أساليب تقديم تلك الخدمات والاستفادة من التقنيات الحديثة.

عام 2001: صدر القانون الاتحادي رقم (8)، بإنشاء مؤسَّسة الإمارات للبريد (بريد الإمارات) اعتباراً من تاريخ 29 مايو 2001.

عام 2014: أصدرت مجموعة بريد الإمارات في أكتوبر 2014 طوابع تذكارية بمناسبة نجاح دولة الإمارات في الحصول على حق استضافة معرض إكسبو العالمي 2020 في دبي.

وسائل تقليدية اعتمدت على الأشخاص الموثوقين و (المطاريش)

السفن التجارية والموانئ علامة بارزة في تاريخ بريد أبوظبي

خالد علي العميرة

منذ نشأة أبوظبي وحتى الخمسينيات من القرن الماضي، كانت المواصلات البريدية فيها منعدمة، باستثناء الكمِّ اليسير من البريد الشخصي الخاص بحكَّام الإمارة والتجار، فلم تقتضِ الحاجة وجود مكتب بريد لخدمة سكان البلدة في ذلك الوقت، لذلك اعتمد العدد القليل من هؤلاء السكَّان على وسائل أخرى في نقل وتوصيل الخطابات إلى الأهالي والأصدقاء في الأماكن البعيدة.

كان بريد الحكَّام الرسمي والشخصي يُرسَل عبر الحرّاس الشخصيين «المطارزي»، وأحياناً أخرى عبر مبعوث خاص من الحاكم، وعادةً ما يكون اختيار المرسل تبعاً لأهمية موضوع كل خطاب أو الشخصية المرسل إليها. في حين كان اعتماد التجار في نقل البريد في الغالب وضمن الإمكانات المتاحة، على ما توافر لهم من مواصلات أو بوساطة رجال امتهنوا نقل البريد والبضائع لوجهات محددة. كانت تجارة أبوظبي مرتبطة في الداخل مع عمان، وهي في معظمها تجارة في المواد الغذائية مثل التمور وغيرها، إلا أنَّ خطوط التجارة الأهم والأسرع تبقى تجارة بعض الموانئ على الساحلين العربي والفارسي، وهي موانئ لا ينقطع عنها بريد التجار ذهاباً وإياباً.

بريد أبوظبي الحكومي

في رسالة مؤرخة في شهر ديسمبر 1826م، ورد اسم عبدالله بن سليم، كموفد من الشيخ طحنون بن شخبوط الفلاحي إلي الإمام سعيد بن سلطان آل بوسعيد، يحمل خطابات ورسائل شفهية إليه ومنه إلى أبوظبي. وتذكر رسالة أخرى مؤرخة في 9 مارس 1829م، قيام شيبان الخميري في 19 فبراير 1829م بإرسال خطابات الشيخ طحنون بن شخبوط إلى مسقط، كما جاء ذكر شيبان موفداً يحمل بريداً من الشيخ طحنون إلى الشيخ سلطان بن صقر القاسمي، في رسالة مؤرخة في 12 نوفمبر 1829م. وفي أحيان أخرى وعندما لا يجد الوكيل السياسي من يقوم بتوصيل البريد إلى أبوظبي كان يبعث بوساطة خليفة بن دميثان، والذي بدوره كان يرسل من طرفه المبعوث المناسب الذي يحمل البريد إلي الشيخ، وكان كذلك يتسلم البريد بالطريقة نفسها، عبر مبعوث من خليفة بن دميثان إلى الوكيل السياسي في الشارقة.

الطارش الموثوق

في أحيان أخرى كان البريد الرسمي المرسل إلى أبوظبي يبعث عبر «طارش» مكلف من الوكيل السياسي، ففي رسالة مؤرخة في 19 مارس 1828م، يذكر الملا حسين بأنَّ السفينة الحربية «تيرنيت» التي يقودها القبطان ريشادرسون قد وصلت إلى الشارقة، وأنه قد تسلم من القبطان خطاباً موجهاً إليه، وخطابات أخرى إلى سالمين بن ناصر وسلطان بن صقر القاسمي والشيخ طحنون بن شخبوط الفلاحي، لترسل بعد ذلك إليهم عبر الطارش. ويذكر في رسالة أخرى أنه تسلم خطاباً مرسلاً من الكابتن ولسون بتاريخ 6 أكتوبر 1828م من أبوظبي، وعلى الرغم من أنه لم يذكر كيفية تسلم البريد إلا إذا كان «الطارش» معروفاً جداً، وفي العادة تبعث هذه الخطابات بوساطة الطارش عبر مراكب عند تأخر زيارة السفن الحربية للمنطقة ويبرز أيضاً، اسم سالمين بن خميس، وهو من أهالي الشارقة في نقله لمراسلات الحكام، فيذكر الملا حسين في 13 إبريل 1829م، بأنه كلف من السلطان سعيد بن سلطان بنقل رسالتين؛ واحدة موجهة إلى الشيخ سلطان، وأخرى إلى الشيخ طحنون بن شخبوط. كما جاء ذكر محمد بن علي بوشليبي مبعوثاً من الشيخ سلطان بن صقر القاسمي، يحمل خطاباته إلى الشيخ طحنون بن شخبوط الفلاحي. كان معظم بريد حكومة أبوظبي المرسل إلى المقيم البريطاني السياسي، يُنْقَل بوساطة الوكيل السياسي

التجارة في أبوظبي ارتبطت بحركة البريد منذ نشأتها وحتى خمسينيات القرن الماضي

قصر الحصن

المحلي، ففي رسالة مؤرخة في 2 إبريل 1830م، يذكر الملا حسين أنه تسلّم رسالة من الشيخ طحنون بن شخبوط الفلاحي في 1 إبريل 1830م، موجهة إلى المقيم البريطاني، ليقوم بإرسالها عبر مركب تابع لأم القيوين متوجه إلى بوشهر.

وكيل للتراسل

في فترة حكم الشيخ خليفة بن شخبوط الفلاحي (1833م-1845م)، ورد اسم سعيد بن سالم، وكيلاً للشيخ سلطان بن شخبوط الفلاحي، وموفداً يحمل بريد ورسائل الحكومة إلى الوكيل السياسي المحلي، كما جاء ذكره كموفد من الشيخ خليفة إلى سعد بن مطلق أثناء وجوده في منطقة البريمي. وأيضاً كان سعيد بن سالم موفداً يعتمد عليه في عهد الشيخ سعيد بن طحنون الفلاحي، حاكم أبوظبي في الفترة من (1845-1855م). وكان ذياب بن عيسى الفلاحي، وهو ابن عم الحاكم، موفداً خاصاً لرسائل الشيخ خليفة بن شخبوط، ففي 16 يونيو 1843م، أرسله مع عشرة رجال يحملون خطاباً إلى الشيخ صقر بن سلطان القاسمي.

في عهد الشيخ خليفة بن شخبوط الفلاحي، يلاحظ أنَّ الوكيل السياسي قد خصَّص له سفينة لتسهيل عملية التنقل بين الإمارات، فأصبح أكثر اعتماداً على مواصلاته

في كثير من الأحيان كان البريد يصل عبر «طارش» مكلف من الوكيل السياسي

في نقل البريد الرسمي من وإلى الشارقة. ففي 14 سبتمبر 1838م، يذكر الملا حسين أنه أرسل السفينة الخاصة به إلى الشيخ خليفة بن شخبوط الفلاحي، لتوصيل بريد المقيمية وتسلم الرد منه. وفي رسالة مؤرخة في 27 يوليو 1839م، يذكر أنه أرسل خطاباً إلى الشيخ خليفة في 13 يوليو 1839م، ثمَّ قام بإرسال سفينته لتسلم بريد الشيخ خليفة ليقوم بتوصيله فيما بعد إلى المقيم السياسي في بوشهر.

دور ميناء لنجة

وصف رحالة فرنسي زار ميناء لنجة في سنة 1674م، بأنها قرية عربية كبيرة، وجاء في تقرير هولندي كتب سنة 1764م، بأنَّ ساكنيها من عرب «الهولة»، من المرازيق، والميناء يمتلك خمسين مركباً، عليها 700 من الرجال الأشداء، منهم 350 مسلحاً بالبنادق، وقائدهم هو سعيد بن قصيب الهولي. كان ميناء لنجة منذ 1830م ولغاية 1909م، أكثر الموانئ المرتبطة بتجارة الإمارات، فكان مركز تصدير البضائع الأول في ذلك الوقت، ويذكر الأديب عبدالغفار حسين في محاضرة بعنوان «حديث عن تجارة دبي بين مستهل القرن العشرين ومنتصفه» ما نصّه:

«كانت لنجة مركزاً للاقتصاد الخليجي، وفيها جمع من كبار التجار، وخليط سكاني من العرب والعجم والهنود

خور دبي قديماً

ميناء لنجة

والإفريقيين والأوروبيين، وكانت لنجة تزوّد لارستان في فارس بكل ما تحتاج إليها من مواد؛ أطعمة وأقمشة، وغير ذلك ممّا يرد إلى لنجة من الخارج».

لم تكن لنجة مركزاً تجارياً مهماً فحسب، بل أيضاً مركز اتصالات لبريد التجار والوكلاء المحليين السياسيين في المنطقة. يذكر الوكيل السياسي في الشارقة في رسالة مؤرخة في أكتوبر 1828م، أنه كان في أحيان كثيرة يرسل البريد الرسمي عبر ميناء لنجة، ومن هناك وبوساطة رجال يثق بهم، يرسل البريد عبر سفينة إلى بوشهير. وذكر في رسالة أخرى مؤرخة في 21 ديسمبر 1829م، أنه سوف يرسل البريد عبر لنجة. وفي 22 مارس 1830م، كتب الوكيل المحلي السياسي: «أود أن أذكر هنا أنه نتيجة الطقس العاصف فليس هناك الآن إلا القليل من الفرص المتاحة لي للكتابة لك. ولقد قمت بكتابة نسختين من هذه الرسالة، أرسلت واحدة من لنجة والأخرى بوساطة سفينة من هنا».

في الجانب العربي، كانت دبي وبسبب السياسة الحكيمة التي اتبعها الشيخ مكتوم بن حشر آل مكتوم، حاكم دبي خلال الفترة من (1894 إلى 1906)، تتغيّر معالمها بسرعة وتأخذ طريقها للعمران والازدهار بعد إلغاء الضريبة عن السلع المستوردة، ليصبح ميناء دبي ميناءً حراً. فقبل سنة 1902، كان عدد السفن البخارية المحملة بالبريد والسلع التجارية والتي كانت تتوقف في ميناء دبي، لا يزيد على خمس سفن في كل عام، ولكن بعد ذلك العام، بلغ عدد السفن البخارية التي كان معظمها تابعاً لشركة بومباي وفارس للملاحة البحرية، ما لا يقل عن 21 سفينة.

الآن في الأسواق

الجزء الثاني (7-12)

من مجلد

مدارات ونقوش

يطلب من

مركز جمال بن حويرب للدراسات
Jamal Bin Howaireb Studies Center

100 درهم

"بريد الصحراء السريع".. كانت تصل الشام بالكويت في رحلة تستغرق 20 يوماً

تاريخ المراسلات والخدمات البريدية في الكويت

شهدت الأربعينيات ظهور أول طابع وطني كويتي

مثَّلت الكويت ومنذ السنوات الأولى لحكم الشيخ صباح الأول (1762-1756م)، ميناءً مهماً في شمال الخليج العربي للتجارة القادمة من الهند والمتوجهة إلى الشام، وكذلك محطة مهمة للمسافرين والقوافل التجارية الراغبة في عبور الصحراء والمتوجهة بتجارتها إلى حلب.

ومع تلك الأهمية المتزايدة والمكانة الاستراتيجية للكويت كمركز تجاري، خصوصاً في عهد الشيخ عبدالله الصباح، الحاكم الثاني للكويت، والذي امتد إلى 50 عاماً، الذي كان عهداً مزدهراً شهد انتعاشاً اقتصادياً، برزت الحاجة إلى خدمات بريدية تصل الحواضر في ذلك الوقت، فبدأت أولى الخدمات البريدية فيها سنة 1775م، بانتقال مركز الخدمة البريدية إلى الكويت بدلاً من الزبير، بسبب حصار الفرس لمدينة البصرة في ذلك العام، ونتيجة لذلك قامت علاقة مباشرة بين الكويت وشركة الهند الشرقية، وأصبحت الكويت موقعاً مهماً لتقديم الخدمات البريدية للبريد القادم من الهند والمتجه إلى غرب آسيا.

وعيَّنت حكومة الكويت آنذاك سعاة للبريد لإنجاز هذا العمل. وكانوا ينقلون الرسائل من وإلى مصانع شركة الهند الشرقية بالبصرة باستخدام الجمال، ونقل الرسائل من الكويت إلى الشام عن طريق رحلة تستغرق من 14 إلى 20 يوماً يطلق عليها "خدمة بريد الصحراء السريعة" أوDESERT EXPRESS ، وتعدُّ أوَّلَ رحلة بريدية معروفة ومسجلة تلك التي انطلقت من الكويت إلى حلب بتاريخ 15 يوليو سنة 1775.

وبسبب الحروب الإنجليزية الفرنسية في العقود الأخيرة من القرن الثامن عشر نقلت الكويت، عن طريق أسطولها التجاري، الرسائل القادمة من حكومة الهند الإنجليزية والمتجهة إلى لندن؛ نظراً لعدم تعرُّض تلك السفن للتفتيش، وكانت تلك السفن تنقل الرسائل من الهند إلى الكويت ليتمَّ إرسالها من هناك إلى أوروبا عن طريق حلب.

ومع بداية عام 1862م، تمَّ إنشاء خدمة حديثة نسبياً أدت إلى دخول عصر تجاري وسياسي جديد في منطقة الخليج، حيث تمَّ إنشاء خط بواخر للأغراض البريدية لتسير بين بومباي والخليج، ما أدَّى إلى زيادة وتحسين مواصلات الخدمات البريدية.

أول مكتب بريد

وفي عام 1904م وافقت الحكومة البريطانية على اقتراح بإنشاء مكتب بريد في الكويت، وقرَّرت إلحاقه بمكتب المعتمد السياسي البريطاني. كما وافق الشيخ مبارك الصباح بتاريخ 28 فبراير 1904م على القرار، وعلى عدم السماح لأي دولة أخرى بفتح مكتب بريد في الكويت. ولكن هذا المكتب لم يتخذ الصورة الرسمية إلا بتاريخ 1915/1/21م، حين تمَّ افتتاح مكتب البريد الهندي في الكويت، وكان مقرُّه في مبنى مقر المعتمد السياسي البريطاني الواقع في منطقة شرق.

طوابع هندية مستخدمة عام 1922

ومع بداية فتح ذلك المكتب بدأت الرسائل المرسلة من الكويت إلى الخارج تحمل الختم المخصص للكويت، والذي يحمل اسمها بالتهجئة الفرنسية "KOWEIT"، كما تمَّ جلب كميات كبيرة من الطوابع الهندية لدفع رسوم البريد، وكانت تحمل صورة الملك جورج الخامس ملك بريطانيا وإمبراطور الهند في ذلك الوقت، إضافة إلى طوابع تحمل صورة سلفه الملك إدوارد السابع.

وفي عام 1922م تمَّ تبديل التهجئة الفرنسية للختم لتتحول إلى الإنجليزية كما تكتب حالياً "KUWAIT". وقد تنوعت الأختام من خاصة للبرقيات وأخرى للبريد المستحق وكذلك ختم خاص بالرقابة في أثناء الحرب العالمية الثانية وأختام البريد المسجل، وكان الختم يستخدم ليبيِّن مصدر الرسالة وتاريخ إرسالها.

الطوابع

كانت الطوابع المستخدمة عند بدء نشاط مكتب البريد الهندي في الكويت عام 1915م هي الطوابع الهندية نفسها المستخدمة في الهند، وكانت قيمتها تدفع بالروبية الهندية، وهي العملة التي كانت سائدة بالكويت إلى تاريخ الاستقلال سنة 1961م. ومن أقدم الطوابع المستخدمة بالكويت الطابع الذي يحمل صورة الملك إدوارد السابع، والطابع الذي يحمل صورة الملك جورج الخامس.

وفي الأوَّل من إبريل صدرت أول مجموعة طوابع باسم الكويت بالتهجئة الإنجليزية على الطوابع الهندية المراد استعمالها في الكويت، لتطرح للبيع والاستعمال العام، واستمرَّ استخدام هذه الطوابع حتى عام 1948م.

بريد بري

عُدَّ مكتب المعتمد البريطاني بالكويت منذ افتتاحه مكتب البريد (غير الرسمي) الذي كان الناس يتسلمون منه رسائلهم القادمة من الخارج، ويسلمون الرسائل باليد إلى أحد موظفيه. وكان الناس يشترون الطوابع عن طريق أقربائهم وأصدقائهم الذين كانوا يسافرون إلى الهند وبوشهر ويجلبونها لهم من هناك.

وقد استمرت هذه الخدمة (غير الرسمية) نحو إحدى عشرة سنة (1904-1915) إلى أن تمَّ افتتاح المكتب رسمياً في يناير عام 1915.

وفي سنة 1927م أمكن تسيير أول سيارة إلى البصرة عن طريق المطلاع وصفوان، وبذلك أصبح البريد ينقل عن طريق البر بين الكويت والبصرة.

بريد جوي

تمَّ افتتاح خط بريد جوي بين بغداد والقاهرة عندما بدأت الخطوط الملكية البريطانية في المرور بهذا الخط ابتداءً من أول يناير عام 1927م، وقد تمَّ نقل الكثير من الرسائل من الكويت إلى الدول المختلفة عبر هذا الخط، حيث كان يتم إرسال الرسائل الصادرة والواردة من الكويت عن طريق قارب تابع لمكتب المعتمد السياسي البريطاني من الكويت إلى البصرة.

وفي ديسمبر من عام 1932م أصبحت الكويت إحدى المحطات التابعة للتوسعة لخط بريد البصرة إلى كراتشي، والذي كان يقوم بنقل البريد من كراتشي إلى لندن وبالعكس مروراً بالشارقة والبحرين والبصرة.

وابتداءً من عام 1933م أصبح البريد الجوي من الكويت وإليها منتظماً، حيث كانت الطائرات القادمة تهبط خارج السور ليتم تسلم الرسائل والطرود القادمة إلى الكويت منها وتسليمها الرسائل الصادرة من الكويت.

وقد عمل الكويتيون في مكتب البريد الهندي منذ عام 1919م، عند تأسيسه، حيث اشتغل بعضهم سعاة للبريد في البداية، وارتقوا بالرتب إلى أن وصل بعضهم إلى مراكز إدارية عليا.

نفط الكويت

بدأت شركة نفط الكويت بإدارة مكتب البريد الخاص بها والكائن في شارع فهد السالم منذ عام 1946م، بعد أن توسعت أعمال التنقيب عن النفط والإنتاج والتصدير، ما أدَّى إلى زيادة عدد الموظفين التابعين لها بصورة كبيرة وانتشار مكاتبها ومراكز أعمالها في جميع أنحاء الكويت. وكان هذا المكتب مستقلاً عن مكتب البريد الهندي الذي كان يدير شؤون البريد في الكويت ممثلاً للحكومة البريطانية، وقد تمَّ نقل مكتب بريد الشركة إلى الأحمدي في نهاية الأربعينيات.

وفي الأول من مايو 1950م، أصبح هذا المكتب تابعاً لمكتب البريد البريطاني الذي تسلَّم مسؤولية إدارة البريد في الكويت من البريد الهندي ابتداءً من الأول من إبريل عام 1948م، لكنه استمرَّ تحت إدارة شركة نفط الكويت التي أصبحت تديره بالوكالة عن البريد البريطاني.

طوابع وطنية

كانت هناك عدة محاولات ترجع إلى عام 1947م لإصدار طوابع وطنية للكويت، وبالفعل تمَّ إصدار طوابع تذكارية في شهر فبراير من الأعوام 1947م، 1948م، 1949م، 1950م بمناسبة ذكرى عيد الجلوس للمغفور له الشيخ أحمد الجابر الصباح.

ولم تكن هذه الطوابع تحمل قيمة معينة. كما أنها لم تستخدم لتحصيل رسوم البريد، على الرغم من أنها كانت تلصق على الرسائل الصادرة من الكويت إلى الخارج بجانب الطوابع البريدية، وقد تمت طباعة هذه الطوابع في مصر.

كما كانت هناك طوابع مالية صدرت في الفترة نفسها من الأربعينيات وكانت تُسْتَخْدَمُ لتحصيل الرسوم المالية للحكومة، وكانت تحمل صورة المغفور له الشيخ أحمد الجابر الصباح أيضاً.

تاريخ الطوابع في الإمارات في مركز بن حويرب للدراسات

جمال بن حويرب وخالد علي العميرة وحسين درويش وعبد الله جاسم المطيري

مدارات ونقوش ـ دبي

دعا المستشار والمؤرخ جمال بن حويرب، المدير التنفيذي لمؤسَّسة محمد بن راشد آل مكتوم للمعرفة، إلى إنشاء متحف للطوابع، كونه يشكِّل جزءاً من منظومة التطوُّر الحضاري والسياحي في الدولة.

واقترح أن تكون منطقة الشندغة التراثية التي تعدُّ أكبر متحف مفتوح في العالم، مقراً لهذا المتحف، إلى جانب سلسلة المتاحف التي تضمها المنطقة، كمتحف آل مكتوم، ومتحف بيت الشعر الذي يجري اليوم العمل على إنجازه، إضافة إلى "ساروق الحديد" و"معبر الحضارات" ومتحف العطور وسواها.

وارتأى بن حويرب، في مداخلة أدلى بها خلال محاضرة "تاريخ الطوابع في الإمارات"، التي نظَّمها مركز جمال بن حويرب للدراسات أخيراً، أن يكون في كل إمارة مقرٌّ لجمعية هواة جمع الطوابع في الدولة.

شارك في الأمسية المستشار والباحث التراثي عبدالله جاسم المطيري، والمهندس خالد علي العميرة، الباحث في الطوابع وتاريخها. بحضور عدد من المهتمين والأدباء، وأعضاء جمعية هواة جمع الطوابع في الدولة، وجمع من الإعلاميين والصحافيين.

قدم المحاضرة الكاتب والإعلامي حسين درويش، كما ذكر نبذة عن جهود المطيري والعميرة، في مسيرة هذه

جمال بن حويرب:
«الشندغة التراثية» أفضل مكان لإقامة متحف الطوابع وينبغي أن يكون هناك مركز في كل إمارة

الهواية الحضارية.

الطوابع و "إكسبو 2020"

عبدالله المطيري الذي تطلق عليه الصحافة الإماراتية لقب "جامع التاريخ"، اقترح اعتماد مركز للطوابع والخدمات البريدية في معرض "إكسبو 2020"، في حين قال خالد العميرة: إنَّ أسعار الطوابع تعتمد على الطابع نفسه وتاريخ إصداره وتوافره في الأسواق، فكلّما كان الطابع نادراً، ارتفعت قيمته.

قال المطيري، وهو من أبرز هواة جمع العملات والطوابع: "إنَّ طابع البريد ليس مجرد قصاصة ورق صغيرة، وإنما ذاكرة، بما يحمله من صور وخطوط ورسوم تعريفية بالدولة المُصدرة". مشيراً إلى أنَّ عملة الدولة تدل على قوتها السياسية والاقتصادية بما تحويه من شعارات ورموز ومعادن نفيسة وصافية.

العملات والطوابع القديمة بالنسبة للمطيري "زينة وخزينة"، نظراً لجمالياتها الفنية في التصميم والخطوط ولارتفاع ثمنها بمضي الوقت.

وتحدث المطيري عن تاريخ تداول الطوابع على مستوى العالم، حيث ظهرت طوابع البريد للمرة الأولى في أوائل القرن الثامن عشر في إنجلترا، وكانت عبارة عن خدمة تتم بين الحكومات وعلى مستوى الهيئات والمعاملات الدبلوماسية.

في العام 1850 تأسَّست أول شركة بريد في العالم تحت اسم «شركة البوسطة الأوروبية»، وظهرت الطوابع في العام 1852، وكانت عبارة عن لصيقة توضع على الرسائل والمراسلات. حمل أول طابع ظهر في العالم اسم «البيني بلاك» وعليه صورة فكتوريا، ملكة إنجلترا آنذاك. وتوالى بعدها ظهور الطوابع في إسبانيا وفرنسا والولايات المتحدة الأمريكية. حرصت هذه الدول على إضافة اسمها على هذه الطوابع باعتبارها من الإصدارات السيادية، في حين فضَّلت بريطانيا وضع شعار ثابت يحمل رأس الملكة.

وقد ظهرت هذه الهواية العريقة في أواخر القرن التاسع عشر في إنجلترا وانتشرت بعد ذلك في أوروبا مع ازدياد عدد الدول التي تستخدم الطوابع البريدية، ثمَّ بدأت تظهر نوادٍ وجمعيات في دول العالم المختلفة لتلبية طلبات الهواة، وازداد الاهتمام بهذه الهواية بشكل لافت في السنوات الأخيرة نتيجة ظهور شبكة الإنترنت، فأصبح من السهل الاطلاع على أحدث الطوابع في العالم وأغربها وأقدمها على اختلاف أنواعها وفئاتها وأشكالها.

الطوابع في الإمارات

وتحدث المطيري عن تاريخ الخدمات البريدية في الإمارات قائلاً: إنَّ مجموعته تضم طوابع البريد التي صدرت منذ نشأة البريد في الإمارات عام 1909، حيث أنشئ أول مكتب بريد في ديرة، مقابل المخزن العماني، وكانت الطوابع تأتي من الهند آنذاك، واعتباراً من العام 1949 أصبحت الهند مسؤولة عن الخدمات البريدية في الإمارات. وكانت قيمة الطوابع تقاس بالروبية، أو البيزة الجديدة "النايا بيزة"، ثم أسندت الخدمات البريدية إلى سلطة التطوير في الإمارات واستمرت حتى 14 يونيو 1963.

خالد علي العميرة يشرح تاريخ البريد في الإمارات

وفي الأول من شهر أكتوبر 1966، تمَّ الاتفاق مع حكومة البحرين على إصدار الطوابع البريدية، التي طبعت بقيمة الفلس، ولأول مرة، واستمرت هذه الطوابع بالاستخدام حتى قيام الدولة وطباعة الطوابع الوطنية.

الخدمات البريدية

يضيف المطيري: أمّا بالنسبة للخدمات البريدية فقد مرّت بمراحل عدة، في البداية كان البريد يتبع للحكومة البريطانية في الهند وكانت دبي تستخدم الطوابع الهندية إلى أن استقلت الهند عام 1947، وفي عام 1948 أُلحق بريد دبي ببريد كراتشي في باكستان لمدة عام، ثمَّ أُلحق بريد دبي بالبريد البريطاني في لندن عام 1949 وصدرت الطوابع البريطانية المرشحة بالعملة المحلية وهي الروبية آنذاك.

وفي عام 1961 قرَّر مجلس التطوير التابع للإمارات المتصالحة إصدار طوابع خاصة بالإمارات الأعضاء، ولم تستخدم إلا في دبي، كون الإمارات المتصالحة لم يكن فيها مكاتب بريد وهي تحمل

عبدالله المطيري:
أقترح اعتماد مركز للطوابع والخدمات البريدية في إكسبو 2020

اسم الإمارات المتصالحة. وتتألف من 11 طابعاً، بينها سبعة تحمل رسم سبع نخلات كرمز للإمارات السبع، والأربعة الأخرى تحمل رسماً لسفينة شراعية، وفي عام 1963 أُلحق البريد بالحكومة المحلية في دبي، وأصبحت دبي مسؤولة عن إدارة البريد وصدرت أول مجموعة لحكومة دبي في العام ذاته. وأما في عام 1972 فأُلحق بريد دبي بالبريد الاتحادي.

واستطرد: أما إمارة أبوظبي فقد أصدرت طوابعها في 1964، وتحمل معالم الإمارة، وصورة المغفور له الشيخ زايد بن سلطان آل نهيان، طيَّب الله ثراه.

وتحدث المطيري عن إصدار إمارة الشارقة لطوابعها بالعملة الهندية المتداولة آنذاك، لكن بعد وقف التداول بالريال السعودي والعملة البحرينية، وشحت الشارقة طوابعها بـ "القرش"، رغم أنه لم يستخدم في الإمارات.

ثمَّ تطرَّق إلى إصدار بقية الإمارات لطوابعها، مؤكداً أنَّ تطوُّر النفوذ من خلال الطوابع، أوجد هجيناً من العملات، تم استخدامها على الطوابع.

العميرة مرجع مهم

من جهته، تحدَّث مهندس الاتصالات الإماراتي خالد بن علي العميرة الذي أصبح مرجعاً مهماً للحصول على المعلومات الخاصة بالتاريخ البريدي والطوابع والأختام والمظاريف البريدية للدولة، وأرشيفاً بل موسوعة وطنية يعتد بها، بإسهاب عن تاريخ البريد في الإمارات بشكل عام، وفي دبي على وجه الخصوص، بمناسبة مرور 110 أعوام على افتتاح أول مكتب بريد في الإمارات، والذي تمَّ في دبي بتاريخ 19 أغسطس عام 1909، لافتاً إلى أنَّ التاريخ البريدي في الدولة مرَّ بحقب عدة وطرأت عليه تغييرات كثيرة حتى وصل إلى ما هو عليه اليوم، أمَّا التاريخ البريدي لدبي فقد مرَّ بخمس مراحل، بحسب قوله:

المطيري يقترح اعتماد مركز للطوابع في إكسبو

أولاً: إدارة البريد الهندي لمكتب بريد دبي، والتي بدأت منذ 19 أغسطس عام 1909، عند افتتاح أول مكتب بريد في الدولة.

ثانياً: الإدارة الباكستانية لمكتب بريد دبي، والتي بدأت في 15 أغسطس 1947 واستمرت لغاية 31 مارس 1948، وهي فترة صغيرة نسبياً، ولذلك فالمواد التي استعملت آنذاك كانت مواد باكستانية (طوابع وقرطاسية هندية طبع عليها كلمة باكستان) والموجود منها قليل ونادر.

ثالثاً: فترة الإدارة البريطانية، واستمرت من 1 إبريل 1948 وانتهت في 14 يونيو 1963، وتميزت هذه المرحلة بإصدار طوابع خاصة تحمل اسم «الإمارات المتصالحة» بتاريخ 7 يناير 1961 وكان الغرض من ذلك استعمالها في جميع الإمارات، غير أنها لم تستعمل في جميع المناطق بسبب عدم وجود مكاتب بريدية أخرى في الدولة. وتقسم هذه الفترة إلى ثلاثة أطوار هي:

* طوابع الملك جورج السادس
* طوابع الملكة إليزابيث
* طوابع الإمارات المتصالحة

رابعاً: إدارة بريد دبي، أي الإدارة المحلية المستقلة، وبدأت بتاريخ 15 يونيو عام 1963 واستمرت لغاية نهاية يوليو من سنة 1972.

خامساً: مرحلة الإدارة الاتحادية، وتقسم إلى مراحل أو فترات، حيث سميت أولاً الإدارة الاتحادية، ثمَّ أصبحت الهيئة العامة للبريد ثمَّ أخيراً مؤسسة بريد الإمارات.

خالد العميرة:
كلّما كان الطابع نادراً ارتفعت قيمته

وحول تاريخ البريد في أبوظبي تحدث العميرة، موضحاً أنَّ الإمارة كانت قبل افتتاح مكتب بريد في دبي تعتمد في نقل بريدها على ثلاث مناطق رئيسة، وهي: لنجة، ومسقط والبحرين، وبعد افتتاح مكتب بريد دبي أصبحت منفذاً جديداً لإرسال بريد أبوظبي، وهو منفذ أقرب جغرافياً وأكثر سهولة.

وقد استعملت إمارة أبوظبي، مثل غيرها من الإمارات الطوابع البريطانية، وكان التجار والبنوك قبل وجود مكتب بريد في أبوظبي يقومون بمهمة إضافية إلى جانب مهماتهم الأساسية وهي نقل الرسائل إلى مكاتب البريد القريبة.

جهود شخصية

المعلومات الوفيرة لدى العميرة حول تاريخ البريد الإماراتي لم تأتِ من فراغ، وإنما جاءت من خلال بحث متعمق في المراجع والوثائق المختلفة التي جمعها بنفسه من أكثر من مكان، وكذلك الزيارات الميدانية لأشخاص عملوا في هذا المجال وتوافرت لديهم معلومات حوله، منهم من يوجد في الإمارات ومنهم من هو خارجها. يتحدث العميرة: "قابلت أشخاصاً كثيرين في الدولة منهم من هو في أبوظبي، وآخرين في الفجيرة ورأس الخيمة وغيرها، كما سافرت إلى بعض الدول للحصول على معلومات، ولقد حصل أنني سافرت إلى البحرين لمقابلة شخص بحريني عمل في مكتب بريد العين منذ افتتاحه سنة 1967، وكان اللقاء مفيداً جداً لتأريخ الفترة التي عمل فيها، حيث إنَّ الرجل عايش تطوُّر الخدمة البريدية وكان من أواخر الناس الذين خرجوا من البريد نحو عام 1997 وهي فترة طويلة شهد فيها مرحلة مهمة من التاريخ البريدي في العين وأبوظبي".

حضور نوعي مميز في أمسية «تاريخ الطوابع في الإمارات»

يقول العميرة: اليوم انخفضت المشاركة في مزادات الكتالوجات العالمية، ودخلنا في عصر «مزادات الإنترنت»، وأنا مهتم بالمشاركة في المزادات حول الطوابع وخاصة الطوابع الإماراتية والمظاريف المرسلة والكتب التاريخية التي تتعلق بالإمارات أو بتاريخ شبه الجزيرة العربية». مشيرا إلى أنَّ هواية جمع الطوابع تعدُّ هواية مكلفة نسبياً، ولكن أسعار الطوابع تعتمد على الطابع نفسه وتاريخ إصداره وتوافره في الأسواق، فكلّما كان وجود الطابع نادراً ارتفعت قيمته، ولكن عموماً الطابع الذي يدخل المزاد يكون نادراً، وهناك طوابع تدخل المزادات تكون أسعارها لا تتجاوز خمسة أو عشرة دولارات، وثمة طوابع يبلغ سعرها الآلاف.

وفي ختام الجلسة شارك عدد من الحضور في مداخلات مفيدة أضافت معلومات إلى الموضوع، منهم المهندس والباحث رشاد بوخش، رئيس جمعية التراث العمراني في الدولة، والأديب د. شهاب غانم، ومحمد دراجي القنصل الجزائري في دبي، وعدد من الإعلاميين والمهتمين.

الجدول الزمني
لتاريخ بريد دولة الإمارات العربية المتحدة

السنة	إدارة البريد	الطوابع
عام 1909	أول مكتب بريد في الإمارات – إدارة البريد الهندي: في 19 أغسطس 1909، افتتح أول مكتب بريد في دبي، ومع افتتاح مكتب البريد استعملت الأختام والطوابع البريدية الهندية لغاية أواخر سنة 1947م.	
عام 1947	طوابع باكستانية - إدارة البريد الباكستاني: كان انتقال إدارة مكتب بريد دبي من الإدارة الهندية إلى الإدارة الباكستانية في 15 أغسطس 1947م، واستعمال الطوابع الهندية الموشحة بكلمة "باكستان" في 15 أكتوبر 1947م، هو إجراء مؤقت إلى حين انتقال المكتب تحت إشراف إدارة البريد البريطاني في سنة 1948م.	
عام 1948	طوابع الملك جورج السادس - إدارة البريد البريطاني: انتقلت إدارة مكتب بريد دبي من الإدارة الباكستانية إلى الإدارة البريدية البريطانية في الأول من إبريل سنة 1948م، وفي صباح اليوم نفسه تمَّ طرح الطوابع البريطانية الموشحة بالقيم الهندية المستعملة في المنطقة في ذلك الوقت وهي الآنة والروبية.	
عام 1952	طوابع الملكة إليزابيث الثانية - إدارة البريد البريطاني: بعد اعتلاء الملكة إليزابيث الثانية عرش بريطانيا في 6 فبراير 1952م، طرحت في العام نفسه طوابع بريدية بريطانية تصور جلالة الملكة وموشحة بالقيم المحلية لاستعمالها في المنطقة.	

السنة	إدارة البريد	الطوابع
عام 1961	طوابع الإمارات المتصالحة - إدارة البريد البريطاني: في 7 يناير 1961، قامت إدارة البريد البريطاني بطرح أول إصدار رمز إلى كيان اتحادي، وحَمَلَ اسم "الإمارات المتصالحة" في مكتب بريد دبي – المكتب الوحيد الذي يخدم المنطقة. جاء الإصدار بتصميمين؛ الأوّل يصوّر سبع نخلات رمزت إلى الإمارات السبع، والثاني صوَّر لنا قارباً شراعياً يمخر مياه الخليج العربي.	
عام 1963	مكتب بريد أبوظبي: في 30 مارس 1963م، افتتح أول مكتب بريد في أبوظبي، وفي اليوم نفسه طرحت الطوابع البريطانية الموشحة بالقيم المحلية لاستعمالها مؤقتاً. وبعد مرور عام، في 30 مارس 1964، طرحت الإدارة البريدية البريطانية أوّل مجموعة خاصة بإمارة أبوظبي.	
عام 1963	طوابع دبي – دائرة بريد دبي: في 14 يونيو سنة 1963، انتقلت خدمات مكتب بريد دبي من الإدارة البريطانية إلى حكومة دبي. وفي اليوم التالي، في 15 يونيو 1963، أصدرت الإدارة المحلية أوّل مجموعة لها تحمل اسم الإمارة.	
عام 1963	طوابع الشارقة – دائرة بريد الشارقة: في 10 يوليو 1963م، افتتح أول مكتب بريد في الشارقة، وفي اليوم نفسه طرح للاستعمال طوابع بريد تصور حاكم الشارقة الشيخ صقر بن سلطان القاسمي، وعلم وموقع الإمارة.	
عام 1964	مكتب بريد عجمان: افتتح مكتب بريد عجمان في سنة 1964م، وفي 20 يونيو 1964م، قامت الإدارة البريدية بطرح الدفعة الأولى من المجموعة العادية في مكتب بريد عجمان.	

السنة	إدارة البريد	الطوابع
عام 1964	مكتب بريد أم القيوين: افتتح مكتب بريد أم القيوين في منتصف عام 1964م، وفي 29 يونيو 1964م، قامت الإدارة البريدية بطرح الدفعة الأولى من المجموعة العادية الأولى في مكتب البريد.	
عام 1964	مكتب بريد الفجيرة: في 21 أغسطس 1964، أرسلت حكومة الفجيرة أول رزمة مظاريف من مكتب بريد الفجيرة وعليها طوابع بريطانية موشحة بتغير القيمة ومختومة بختم إلغاء الفجيرة السداسي الشكل. احتوت المظاريف على الإعلان الرسمي عن إصدار أول مجموعة طوابع لإمارة الفجيرة، والتي تقرر أن تصدر أوّل دفعة منها في 22 سبتمبر 1964.	
عام 1964	مكتب بريد رأس الخيمة: افتتح أول مكتب بريد في إمارة رأس الخيمة في أواخر سنة 1964م، وفي 21 ديسمبر 1964م، طرحت الإدارة البريدية أوّل مجموعة طوابع في مكتبها الجديد.	
عام 1973	إدارة بريد دولة الإمارات العربية المتحدة: في 18 يونيو 1972، أصدر المغفور له الشيخ زايد بن سلطان آل نهيان، طيَّب الله ثراه، القانون الاتحادي رقم 8 لسنة 1972 بشأن توحيد الخدمات البريدية بالدولة، وفي الأول من أغسطس 1972 تمَّ توحيد الخدمات البريدية في جميع الإمارات السبع. في الأول من يناير 1973م، طرح أول إصدار خاص صوَّر علم وشعار ومشاهد الدولة الجديدة، إضافة إلى صورة رئيس دولة الإمارات العربية المتحدة.	

مركز جمال بن حويرب للدراسات
Jamal Bin Howaireb Studies Center

- **أهدافنـا:**

خدمة الباحثين في
التراث والتاريخ واللغة العربية
والتوثيـق والنشـر والتدريب

- **خدمات المركز:**

- دراسات الخيول العربية
- الاستشارات الثقافية والتدريب
- معـارض ومؤتمرات
- البحث والنشـر
- مجالـس علمية متنوعة
- مكتبة عامة تشمل أهم ونوادر كتب الأدب والتاريخ والتراث
- استضافة كبـار الأدبـاء والمفكريـن
- مكتبـة إلكترونيـة
- مجلـة المركـز «مـدارات ونقـوش»

للتواصل
هـاتـف
0097143940309

www.jbhsc.ae info@jbhsc.ae
Jbhscae Jbhscae Jbhscae Jbhsc AE

ذهب إلى بلاد العرب مغامراً فعاد كاتباً ومرجعاً لسحر الشرق

جاسبارو بالبي
التاجر الذي أصبح رحالة

محمد التداوي

يُعدُّ جاسبارو ترانكويللو بالبي من أهم الرحالة الذين زاروا الشرق مبكراً، وترك كتاباً يحكي رحلته إلى الهند والشرق، في القرن السادس عشر، وما خصّنا منها كعرب، هي رحلته من حلب وحتى الخليج العربي، تحديداً ميناء هرمز، والعودة إلى حلب. بين سطور كتابه الذي بلغ 159 صفحة، والذي نشره بعد عودته من رحلته الأولى الشهيرة، هناك الكثير والكثير ممّا نستطيع أن نستخلصه عن حال أرض الشام والعراق وأهلها وحكامهم وعاداتهم، مروراً بسكان شاطئ الخليج العربي وبعض من عاداتهم وحرفهم.

ومن الطبيعي كتاجر أن ينصب اهتمام بالبي أكثر بذكر تفاصيل العملة السائدة في البلدان التي مرَّ بها وقيمتها في مقابل عملات أخرى معروفة في ذلك الوقت في مدينته البندقية، فنحن الآن نعرف الدرهم والدينار والدولار واليورو والجنيه واليين... إلخ، وكلها عملات حديثة، في حين يحدثنا هو عن عملات وقيم نقدية ووزنية كانت سائدة في تلك الفترة، التي تعدُّ بدايات فترة التغييب التركي للعالم الإسلامي عامة والعربي خاصةً. في فترة التغييب تلك، جاء مثل بالبي ليصبح شهيراً لا لشخصه ولكن لتعلق ذكراه بتاريخ أرضنا في تلك العصور، وما حكاه عنها، وعن سكن العرب لهذه الأرض على امتداد التاريخ، وإن غاب هو عن تدوين حكايات الشعوب التي صبرت على الظروف الحياتية الصعبة قبل اكتشاف استخدامات النفط، حيث إنه موجود في أرض العرب منذ القدم وهو ما أكده بالبي في كتابه.

منارات حضارية

لم تكن أوروبا نائمة كلياً في تلك العصور، بل كانت هناك منارات حضارية تحاول أن تحافظ على قديم مجد الرومان، وتستقي من الحضارات السابقة خيط العلوم لتبدأ به نهضتها بعد ذلك، وليس هناك أيُّ شك في أنَّ الرحالة

VIAGGIO
DELL' INDIE
ORIENTALI,
DI GASPARO BALBI,
Gioielliero Venetiano.
Nelquale si contiene quanto egli in detto viaggio hà veduto per lo spatio di 9. Anni consumati in esso dal 1579. fino al 1588.
Con la relatione de i datij, pesi, & misure di tutte le Città di tal viaggio, & del gouerno del Rè del Pegù, & delle guerre fatte da lui con altri Rè d'Auuà & di Siam.
Con la Tauola delle cose più notabili.
CON PRIVILEGI.
IN VENETIA, MDXC.
Appresso Camillo Borgomanieri.

غلاف النسخة الإيطالية الأصلية

كانوا الوسطاء الأوائل لنقل بعض من الصورة الناقصة عن حياة بعض الشعوب وعاداتهم ولغاتهم، وربما للتجارة، ومن حاضرة تجارية قوية مثل فينسيا خرج رحالة ومغامرون كثر، من أشهرهم ماركو بولو مثلاً. لم تكن رحلة جاسبارو بالبي إلى الشرق جولة خالصة لرحالة، إنما كانت في الأساس مقامرة تجارية بطلها ذلك الشاب الفينيسي (نسبة إلى مدينة فينسيا، البندقية في الروايات العربية)، والمولود في

نقل بالبي مشهد الغطاس العربي في مياه الخليج

حبه للمغامرة قاده من فينيسيا لحلب ثم بغداد ثم الجزيرة العربية

عام 1550 ميلادية، والذي أقنع تاجرين كبيرين من المدينة باستثمار مالي معه في تجارة إلى بلاد الشرق والهند يحمل معه منتجات أوروبية مطلوبة في الشرق، ليعود من الشرق بالجواهر والأحجار الكريمة والتوابل، وهي أيضاً نواقص يطلبها السوق الأوروبي. الربح الكبير الذي سيعود عليهما من تمويل رحلة كتلك جعلاهما يضعان ثقة سريعة بعد أن وقَّع لهما جاسبارو على تعهدات مالية تتبع قانون المدينة في ذلك الوقت، وتُدين جاسبارو إن لم يعد بأرباح.

طموح الشباب

شاب صغير السن وطموح ومغامر لا شكَّ في ذلك، لكننا لا نعرف شيئاً عن طفولته ونشأته، وربما لم نكن لنسمع عنه لولا رحلته تلك التي غادر فيها مدينة فينيسيا عام 1576م، ووصل إلى مدينة حلب خلال فترة غير معلومة لدينا، وهي بداية القصة التي تهمُّنا من رحلته التي أخرتها ربما مشكلات وصعوبات لا نعرف عنها الكثير إلى أن غادر حلب في عام 1579م، كما كتب هو على غلاف كتابه الذي نشره بعد عودته من رحلته في عام 1588م.

عاد بالبي من رحلته ليواجه مصيراً سيِّئاً في البداية، حيث سُجِن حينما قدَّم ورثة التاجرين الأوراق للمحكمة التي حكمت بسجنه قبل أن تفرج عنه بكفالة بعد ذلك. لم يعد التاجر الرحالة بالكنوز من رحلته الأولى، لكنه عاد بكراسة دوَّن فيها أسماء بلدان، وقيماً نقدية وأوزاناً وقصصاً وحكايات ومخاطر، وصداقات بنى عليها بعد ذلك كتابه الذي وضع اسمه بين الرحّالة الأوروبيين الذين زاروا الشرق ودوَّنوا ما سمعوه وشاهدوه. ولا مفرَّ لشاب غريب اللسان من أن يواجه مشكلات في نقل ما سمعه لأسباب ليس أقلها اللغة واختلاف مخارج الحروف، فجاسبارو مثلاً كان ينقل أسماء البلدان كما سمعها، والأذن اللاتينية تنقصها مسامع سبع حروف عن العربية، فلو سمع «جعفر» لكتب «جفر»، هذا مع العين، ناهيك عن الصاد والضاد والغين والقاف والخاء والحاء، ثمَّ زِدْ على ذلك أنَّ هذه المسمَّيات أيضاً مَرَّ عليها خمسة قرون وبالتأكيد طالتها يد الزمن وبدَّلت وغيَّرت لا في المسمّى فقط بل امتدت إلى شكل البلدان، بل هناك بلدان اندثرت وبلدان خرجت من لا شيء، وبغداد نفسها التي كرّر تسميتها «بابل» وهو مخطئ في ذلك، حيث إنَّ بغداد بناها العباسيون من العدم وأصبحت أهم حواضر الدنيا في عصور ازدهارها، ليأتي أيضاً نفس اللغط حول المسمّى المنقول من الرحّالة الأجانب، حيث كتبها كل واحد فيهم بطريقته التي سمعتها أذنه بها، وحسب من نقلها له، فمنطوق التركي غير العربي، غير الأوروبي.

حكاية مغامر

بالطبع لا يعد جاسبارو بالبي كاتباً محترفاً، إنما قام بمغامرة أخرى وهي وضع ما دوَّنه في رحلته إلى الشرق في صورة كتاب، واستعان في سدِّ بعض نواقص الرحلة مثل الحديث عن الوضع السياسي والمدن الكبرى مثل بغداد التي أخذ وصفها نصاً من كتاب رحالة شهير ومعاصر له من المدينة نفسها، ويرجح بعض دارسي رحلته وكتابه بأن نصَّ وصف مدينتي بغداد والبصرة أُخذ من كتاب فيدريجي الفينيسي "رحله إلى الشرق"، وهذا شيء يفهم بوضوح حينما تجد دقته في نقل القيم النقدية والمصرفية مقابل الحديث السريع حول وصف مكان أو أشخاص وأحداث إن لم تكن غريبة بالنسبة إليه. لم تخلُ روايته من ذكر غريب الحكايات مثل تلك التي حدَّثوه فيها عن أنَّ بعض السهول كانت تسكنها في الأزمنة الغابرة خيول ذات شعر أخضر وعيون صُفر، ولكنها لم تخرج عن تخيُّلات جاءت من رحم الروايات الشعبية عن الحيوانات الأسطورية التي تشكِّلُ جزءاً مهماً من ثقافة العراق القديم. إن كانت قصة الخيول أسطورية فقصة الأسود التي تعيش في العراق على أطراف النهر ودلتاه حقيقية، بداية من الرسوم والتماثيل التي تصوّر الملوك في رحلات الصيد أو تمثِّل الأسود المروضة في احتفالات النصر، إلى وجودها الحقيقي وهو ما ذكره في صفحة 75، حيث كانت تهدد الفلاحين وقراهم وهو ما يضطرهم لقتلها قبل أن يحدث العكس، فهناك استحالة للتعايش بين الحيوانات المفترسة والحياة الحضرية.

بحيرات الزيت

من أهم الصور التي نقلها أيضاً ثراء أرض العرب بالنفط، فلم يكن يتخيل أيُّ إنسان أن يكون لتلك البحيرات المملوءة بالزيت الأسود قيّمة حتى بدايات استخدامات مستخرجات

لم يعد بالبي بالكنوز من رحلته الأولى بل بكراسة دوَّن فيها أسماء بلدان وقصصاً وحكايات

ومشتقات هذا «القير» كما سماه بلفظه العربي، وتحدَّث عن أنَّ الاستخدامات المحدودة لهذه المادة تتمثَّل في تبطين المراكب، والمنازل كعازل للخشب عن الماء في الحالة الأولى وللمنازل من أشياء كثيرة.

يحكي بالبي عن مغادرته البصرة إلى البحر المفتوح وهو الخليج العربي ويبدو واضحاً من سرده أنَّ مناخ وشكل المنطقة تغيَّر كثيراً عمّا كان عليه وقت الرحلة، كما ذكر جزراً وشواطئ ووديانـاً ممتلئة ربما ظنها أنهاراً، وجزراً وارفة وملاحين مهرة وغطاسين بارعين. وربما يعدُّ أهمَّ المشاهد التي نقلها بالبي، مشهد الغطاس العربي في مياه الخليج، وذكره لشكل الغطاس وقدراته ونفسه الطويل وتأكيده أنَّ ما يحكيه لم يُحْكَ له، بل شاهده وعاينه بنفسه ونصّه في الترجمة العربية:

رسم لثلاثة من التجار العرب يطلقون الحمام خارج المدينة من النسخة المترجمة للغة اللاتينية

«صباح اليوم التالي وهو يوم 28 من الشهر، وصلنا إلى موضع يقع إلى اليسار، هي جزيرة يقال لها الجبل، هناك غطس ربانا في البحر؛ لأنه لاحظ وجود ثقب في المركب كان الماء يتسرّب منه، فأدخل في الثقب قطعة خشب مصنوعة خصيصاً لسد مثل هذه الثقوب يبلغ طولها نصف ذراع، ويلف في رأسها شعر ذيل حصان فالرجل الذي يغطس في الماء يذهب إلى موضع الثقب في السفينة وما إن يمد الخشبة المذكورة حتى يجذب الثقب الشعيرات فيدفع الخشبة حالاً. إنه أمرٌ عجيبٌ حقاً، بهذه الطريقة يعرف صاحب السفينة أين هي العيوب في سفينته فيعالجها حالاً كما حدث في سفينتنا. وأضيف بهذا الصدد شيئاً آخر عن هؤلاء الملاحين، فهم عند الغطس يضعون على الأنف قطعة من قرن الجدي، تطبق على المنخرين بقوة. والأمر الذي لا يصدق أنَّ أمثال هؤلاء الغطاسيين يبقون مدة طويلة تحت الماء، وهذه حقيقة رأيتها بأمِّ عيني».

يكمل بالبي الحديث حول رحلته إلى هرمز..

«وأخيراً وصلنا إلى ميناء هرمز، واستغرق السفر من البصرة إلى هنا 31 يوماً؛ لأننا غادرنا البصرة في 9 نيسان (إبريل) 1580م، وفي العاشر من آيار (مايو) وصلنا إلى هرمز».

الحمام الزاجل

مشهد آخر نقله بالبي خاصة في الجزء الأخير من كتابه، تحديداً من ملاحظات رحلة العودة من هرمز إلى البصرة ثمَّ إلى بغداد، وهي قصة الحيلة التي يستخدم فيها التجار العرب الحمام الزاجل لنقل الأخبار والرسائل، فيقول:

«لا أظن أنَّ الكلام الآتي سيعدُّ خارج موضوع الرحلة؛ إذ يطيب لي قبل أن أضع خاتمة الفصل الخاص بأهم أخبار البصرة، أن أروي أمراً لعلَّ بعض الناس لا يصدقونه، ولكنه حقيقي، ومفاده أنَّ بعض التجار الذين يتعاملون بين البصرة وبغداد يحضرون معهم من بغداد بعض أنواع الحمام؛ لأنها كثيرة في تلك المدينة، وعندما ينقلون الحمام داخل أقفاص، لا يدعون الضوء يتسرَّب إليها بكثرة، وعندما يصلون إلى البصرة يحبسون الحمام في غرفة إلى أن تحين الفرصة ليتصلوا بجماعتهم من أجل إطلاعهم على هبوط أسعار التوابل أو صعودها في سوق البصرة،

فيكتبون رسالة ويربطونها تحت جناح الحمامة، ولكي لا تضيع المعالم على الحمام فلا ترجع إلى البيت الذي تربَّت فيه، يخرج التجار إلى خارج المدينة مسافة ميل تقريباً، ويطلقون الحمام من هناك، فيصل إلى بغداد في اليوم نفسه، وعندما يلاحظ صاحب البيت وصول الحمام يخرج الرسالة ويطلع على فحواها، وهكذا يتعرَّف تجار بغداد إلى حال السوق بطريقة سهلة لا تكلفهم شيئاً مع المحافظة على السرية في الوقت نفسه، وهو أمر جزيل الفائدة لهولاء التجار.

وهذا المشهد تحديداً خرج إلى النور بجانب النص في رسم في نسختيه المترجمتين للاتينية والهولندية، وهو يمثِّل ثلاثة من التجار العرب كما وصفهم يطلقون الحمام الزاجل خارج المدينة.

الحديث عن الترجمة العربية أصبح مهماً جداً، في حالة كتلك، فكتاب رحلة نادرة ووحيدة في ذلك الوقت كان يحتاج إلى تدقيق وتحقيق أكثر، وإن كنَّا نشكر للمترجم الأب د. بطرس حداد نقله إلى العربية، وفي انتظار أن يقوم آخرون بعمل تدقيق أكثر وعمل على الأقل خريطة لخط السير مع توضيح أو إدخال تفسيرات لما لم يستطعه المترجم. النقطة الثانية هي أنَّ اللغة التي كتب بها جاسبارو بالبي كتابه لم تكن لغة أدبية جيدة بقدر ما كانت مباشرة في الوصف والحديث دون الالتفات للجمل اللحنية والجمالية، والتي يفضلها القارئ في العموم. ورافقت تلك الصفة الترجمة فجاءت بالضعف الوصفي نفسه مع تفسيرات متعددة أدخلها المترجم من أجل تفسير الغريب على القارئ غير المطلع على روايات الرحالة الأوائل حول الشرق، تحديداً الخليج العربي منه.

رحلة هرمز

يقول بالبي في كتابه: **«لنعد الآن إلى الحديث عن رحلتنا إلى هرمز، فأقول إننا واصلنا الإبحار، ففي الثاني والعشرين من نيسان (إبريل) نحو منتصف الليل، وصلنا إلى جزيرة كبيرة جداً وجميلة للغاية وعامرة بأشجار النخيل، وكانت كل الأراضي إزاء الجزيرة؛ أي على ضفتي النهر خصبة ومزروعة. كان مجرى النهر في ذلك الموضع واسعاً جداً شبيهاً بمجرى نهر النيل، وهناك يتفرَّع من النهر جدول يجري في أرض بيرين (يقصد البحرين في الغالب) وأسجونفان (يبدو أنه اختلط عليه الاسم) ثمَّ يصب في البحر الذي يصطاد منه الناس اللؤلؤ. ولكون ذلك الفرع قليل العمق فهو لا ينفع لسفينتنا، لذلك لم نتوغل فيه بل بقينا في النهر الكبير، وعند حلول المساء توقفنا عند رأس جزيرة تقع بالقرب من البحر الذي هو الخليج (يقصد في الغالب جزيرة بني ياس). وفي الساعة الواحدة من صباح اليوم التالي توغلنا في البحر وكان هادئاً جداً. لذا لم نستطع قطع مسافة طويلة لانعدام الريح. وفي منتصف النهار هبَّت ريح سموم شرقية قوية للغاية، وكانت معاكسة لنا، حتى اقتضت الحالة أن ننزل المراسي من الجهات الأربع في موضع إزاء بلاد العرب الواقعة إلى اليمين، فعن يسارنا بلاد فارس.**

في صباح اليو التالي وهو 25 من الشهر المذكور، سرنا سيراً حسناً منذ بزوغ الشمس تدفعنا ريح الجريباء الطيبة. وكانت مقدمة السفينة تمخر البحر قليلاً (في الترجمة بخيلاً) وبعد شروق الشمس بساعة كنّا قد وصلنا إلى المنطقة التي تنتهي فيها السيطرة التركية.

اسم صحيح

وبمناسبة التصحيح، فالتصحيح أيضاً يبدأ من اسم بالبي نفسه وهو جاسبارو، وليس كاسبارو، مع توضيح نطق الجيم في جاسبارو من الإيطالية حيث تنطق الجيم الخفيفة بلسان اليمن القديم أو بلسان سكان مدينة مثل القاهرة، إذاً فهو جاسبارو بن ترانكويللو الذي عمل والده مساعد قبطان في حامية جزيرة كريت، ومن أسرة جاسبارو التي صارت شهيرة بفضل مغامرته التي أعطت لحياته طابعاً مختلفاً، فصار كما عرف بنفسه وكما عرف في سجلات المدينة بالجواهرجي الفينيسي، ولا شكَّ من خلال ما فهمناه من سجلات المحكمة أنه جهَّز لرحلة تالية ربما استفاد فيها ممّا تعلمه في مغامرته الأولى الطويلة والخطرة، والتي حكاها في كتابه الذي رأى النور إلى ترجمات ثلاث في حياته، تبعها أول إصدار بالإنجليزية في لندن بعد عام تقريباً من وفاته، إن كان فعلاً غادر الدنيا في العام 1624م، وليس بعد ذلك، حيث يختفي اسمه من سجلات تجار المدينة في العام التالي، وهو ما يُفَسّر باحتمالية الوفاة، وخاصة أنه كان قد تجاوز الرابعة والسبعين من العمر حينذاك. رحل بالبي وبقي كتابه الذي أبقى له ذكراً ارتبط برحلته إلى بلاد الهند عابراً جزءاً مهماً من أرض العرب.

كتاب يسرد قصة العمل الاستقصائي الأثري بأسلوب شائق

آثار أبوظبي في كتاب البحث عن دلمون

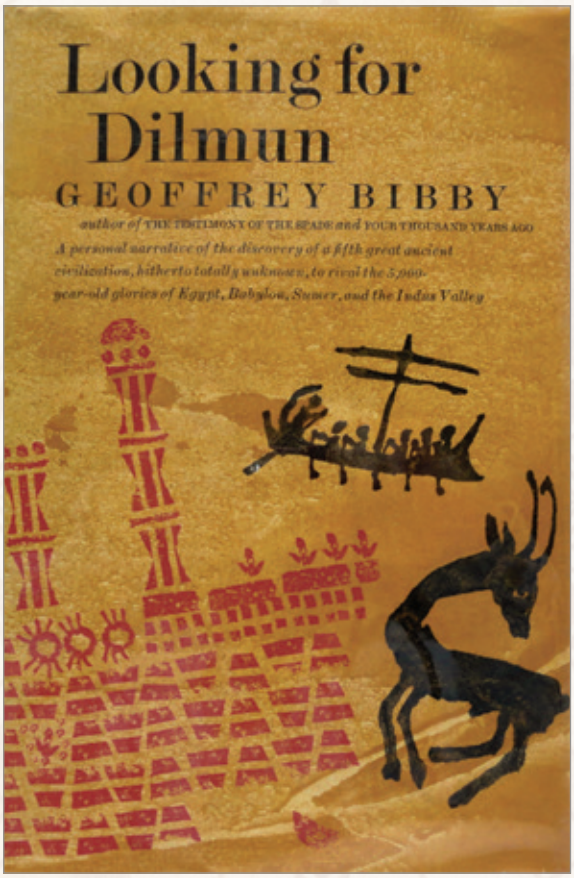
كانت دلمون أرضاً تمتد إلى ما وراء حدود البحرين، إلى أقصى الشمال من الكويت وجنوباً حتى المملكة العربية السعودية. بدأ البحث عن دلمون الحقيقية عندما قام عالم الآثار الدنماركي جيفري بيبي بزيارة البحرين من أجل استكشاف الآلاف من المدافن غير معلومة التاريخ والمنتشرة في جميع أنحاء البلاد. ثم وضع بيبي كتاباً يعد بمثابة توثيق لرحلة العمل التي قامت بها البعثة الدنماركية في منطقة الخليج العربي. ويروي الكتاب الصادر عام 1969، قصة العمل الاستقصائي الأثري بأسلوب شائق. ويتحدث بيبي عبر صفحات الكتاب عن رحلة الاستكشاف في منطقة الخليج العربي فيقول:

«دخل العمل في البحرين مرحلة جديدة منذ 1960، ولمدة سبع سنوات كنا نحفر معبد بربر والمدينة المحيطة بقلعة البحرين وقرية فيلكا، ومدينة الفخار الكاسي ومدناً أخرى. وما لبث الحفر في البحرين أن أصبح روتينياً. ولقد وجدنا عبر سنين التنقيب الأختام والتوابيت والتماثيل الطينية والأواني الفخارية، وكان علينا التوقف ليس لعدم وجود الآثار؛ بل لأنه من غير المعقول توقع أن يستمر الشيخ سلمان وشركة النفط في تمويلنا إلى أجل غير مسمى».

رحلة أبوظبي

وثق بيبي زيارته إلى أبوظبي فقال: «في تلك الفترة ذهبنا إلى أبوظبي لإلقاء نظرة على نتائج الحفر التي كانت قد بدأت منذ عامين. وانتقلنا إلى مخيم أم النار بعد أن كان فريقنا قد بدأ أعمال التنقيب فيها وحفروا في اثنين من التلال ووجدوا دائرة مثالية من كتل الحجر الجيري المقطوعة، حيث كنا نستخدم أحدث الحفارات المتوافرة في ذلك الوقت».

وأضاف: «لم تكن التلال قبوراً على الإطلاق بل كانت مباني خاصة لدفن الموتى بلا تمييز بين فقير أو غني كما هي حال الأهرامات. فقد كان الجدار الخارجي مدعوماً بجدار حجري سميك على طول الطريق. وكانت المداخل عبارة عن مداخل صغيرة، أبوابها مصنوعة من ألواح حجرية رفيعة تزينها مقابض حجرية منحوتة. في منتصف الطريق بين المداخل يوجد جدار صغير متقاطع مع جدران أخرى وقد قسم الجزء الداخلي للمبنى الدائر بوساطة نظام من الجدران إلى أفران صغيرة وممر عرضي. ورصفت كل من الممرات والتجاويف بألواح، بينما اتسعت الجدران تدريجياً صعوداً



غلاف كتاب البحث عن دلمون

إلى أعلى، ما يدل على أن التجاويف والممر قد تم تثبيتها بدقة متناهية لتسمح لنور الشمس بإضاءة القسم الداخلي. وقد تبين وجود هدايا كانت قد رافقت الموتى إلى القبر بين الرفات، هدايا من الفخار والأسلحة النحاسية. قمنا بحفر خمسة قبور أخرى أصغر حجماً فأصبح لدينا الآن سلسلة من المقابر المحفورة تتراوح من الأصغر إلى الأكبر».

رفات وفخار

وتابع بيبي واصفاً المقابر في أم النار: «من هذه المقابر الخمسة الأصغر، واحدة فقط كانت تحتوي جداراً خارجياً مكتملاً.

صفحات تتبع عالم الآثار الدنماركي جيفري بيبي خلال زيارته البحرين من أجل استكشاف الآلاف من المدافن التقى زايد ووصفه بأنه صياد عظيم ومن أشهر مقاتلي الصحراء

وتحتوي جميع المقابر، باستثناء أصغرها، على رفات بشرية وفخار. ويحتوي أحد القبور على رفات ما لا يقل عن 36 فرداً، إضافة إلى أكثر من 40 آنية فخارية، منها 22 لم تنكسر. أما المقابر الأخرى فاشتملت على نحو 16 آنية».

وأضاف: أثارت عمليات التنقيب هذه تساؤلات عدة عن قدم حضارة أم النار، فإحدى الفرضيات تدل على أن الأواني والمزهريات كانت تنتمي إلى مجموعة من التركيبات الموجودة في إيران وبلوشستان، والتي تم تصنيفها بشكل عام على أنها «من العصر الحجري».

وبعض الجرار المكتشفة تشبه في صناعتها جرار «ثقافة كولي»، ما قد يدعم فرضية أن سكان أم النار كانوا الجيران الغربيين لشعب كولي، واستوردوا جزءاً من فخارهم. أو أن أم النار كانت قريبة من كولي، وكانت كولي معاصرة إلى حد ما في وقت سابق لثقافة وادي السند. لكن ثقافة وادي السند كانت معاصرة لثقافتنا البربرية، مع ديلمون الأولى، المدينة الثانية في البحرين. لذلك كانت أم النار بدورها معاصرة، أو سابقة إلى حد ما، ثقافة بربر.

أصبح الاحتمال أكثر غموضاً أن يكون لدينا هنا في أم النار أول موقع من «الحضارة المفقودة» الثانية في البحر السفلي «مملكة ماكان» النحاسية، والأكيد أن أم النار لم تكن يوماً جزءاً من ديلمون. بعد خمسة أيام، في الصباح الباكر، دخلنا إلى الشاطئ ومضينا في رحلتنا إلى البريمي.

رحلة البريمي

يقول بيبي في حديثه عن رحلته إلى البريمي: «كانت الرحلة الاستكشافية إلى البريمي هي الثانية ضمن عدة رحلات كان آخرها في العام 1968. أما رحلتي الأولى فكانت في العام 1959، سنة الحفر الأولى في مقابر أم النار. في تلك السنة، كنت قد طرت من البحرين مع زملائي لنلقي نظرة على تقدم عملية التنقيب. وعند وصولنا، رأينا من مسافة بعيدة رجلاً يتجه إلى قمة الجزيرة المظلمة من جهة المخيم وقال: ستقابلون زواراً مميزين في غضون نصف ساعة، وسيخرج الحاكم للنظر في ما تجدونه».

ويصف لقاءه بالمغفور له الشيخ زايد بن سلطان آل نهيان، طيب الله ثراه، لأول مرة فيقول: «استغرقت الزيارة نصف ساعة، ورافق الشيخ شخبوط بن سلطان، ولداه سعيد وسلطان، وشقيقه زايد، رجل طويل القامة نحيل ولكنه عريض الكتفين يشبه الصقر، وله لحية سوداء قصيرة مشذبة بعناية. كان زايد أكثر وقته عادةً في المناطق الداخلية، ولكنه الآن يذهب إلى الساحل ترقباً لهلال رمضان، وكان يتولى منصب نائب الوصي على قرى واحة البريمي. كان ذائع الصيت وعرف بكونه صياداً عظيماً ومن أشهر مقاتلي الصحراء».

ويضيف: «في زيارتنا الثانية كنا متجهين إلى الجنوب الشرقي، بعيداً عن الساحل إلى البرية الهائلة للربع الخالي. لكن في البداية، كان علينا تجاوز السبخة الساحلية حيث غرق حطام سيارات وشاحنات مهجورة. ثم اجتزنا المنحدرات الشاهقة وكنا نسير على طول مسارات ممزقة. وقد احتوت الواحة على سبع من القرى؛ أربعة منها يحكمها الشيخ زايد. وثلاثة تحكمها سلطنتا مسقط وعمان».

وتابع: «قمنا بزيارة قصر ضيافة الشيخ زايد الواقع في قرية في أقصى جنوب العين، وكان يبرز من بعيد، فهو أحد الحصون التي كانت قد بنيت لأغراض دفاعية بحتة، شامخاً في أعلى ربوة. كان القصر مكوناً من ثلاثة طوابق عالية، وقد احتوى الطابق العلوي على النوافذ. وكان القصر مزوداً بفتحات للبنادق وله مدخل ضيق واحد. وعلى الباب وجد عدد من الحراس والخدم. رحب بنا الشيخ زايد عند دخولنا قاعة الضيوف وكان برفقته عدد من رجاله. لقد بدا الشيخ زايد أكثر طولاً من قبل عندما قابلناه في أم النار، وكان رداؤه البني وعقاله الأسود يظهر الأصالة البدوية. وجلسنا على الوسائد بجانب الشيخ زايد وتحدثنا لمدة نصف ساعة معه عن نتائجنا في أم النار، وحول التاريخ المبكر للجزيرة العربية، وقدمت لنا مائدة فاخرة تزخر بالأطباق المتنوعة من الطعام».

كل عام كنا نحفر في وقت واحد في موقعين في البحرين واثنان في الكويت. وفي أبوظبي كان لدينا موقعان يمتدان لأكثر من 100 ميل. كانت تلال البريمي غير مستكشفة من قبل وكانت مشكلات الإمداد أكبر بكثير مما واجهناه في أي مكان آخر فقد كان يتوجب علينا نقل الجزء الأكبر من إمداداتنا عبر الطريق الصعب من الساحل.

كان هدفنا الرئيس هو الحفر على سفوح جبل حفيت الشمالية، وخلال عامين قمنا بالتنقيب عن سبعة وعشرين مدفناً. ووجدنا أواني أثرية وأطباقاً برونزية وسيفاً برونزياً وطبقاً مزخرفاً من الحجر. كانت قرى الواحة تحتوي على عدد من المنازل الحجرية وتميزت مجتمعاتها بالإنتاج. فكان الرجال يخرجون للصيد في كل يوم وعملت النساء بالنسيج وصنع الفخار والتطريز وكان الأطفال يرعون الماشية.

تقليد عرفته مدينة حمص منذ مئات السنين

خميس المشايخ

د. غازي مختار طليمات*

تشتهر دول ومدن بسمات ومزايا رياضية أو طبيعية أو عمرانية تميزُها من غيرها؛ فإسبانيا تفرَّدت بمصارعة الثيران، والبندقية بشوارعها المائية وقواربها الرشيقة. والقاهرة بأهرام الجيزة، وبيزا ببرجها المائل، أمّا مدينة حمص السورية فقد تفرّدت من البلاد العربية عامة ومن بلاد الشام خاصة بمهرجان اجتماعي، له مظاهر دينية، وأهداف جهادية.. وهو «خميسُ المشايخ». فما هذا المهرجان؟ ومتى كان يُقام؟ وما المرامي التي كان يرمي إليها؟

خميسُ المشايخ عيد شعبي كانت تحتفل به حمص طوال قرون من عصر صلاح الدين الأيوبي إلى منتصف القرن العشرين، حينما أُلغي الاحتفال به سنة 1954. فحُرِمَت حمص بإلغائه من ظاهرة كانت تباهي بها، ومن وفود وحشود كانوا يؤمونها من المدن الشامية الأخرى لمشاهدة ما لا يشاهدون في بلداتهم.

بهجة الحياة

كان العيد يقام يوم الخميس الأخير من شهر نيسان/ إبريل من كل عام. وكأنما اختير هذا اليوم للتعبير عن الابتهاج بتجدد الحياة في الطبيعة مع قدوم الربيع، وصفاء السماء، ونقاء الهواء، وازدهار الأشجار.

حمص قديماً

طقس احتفالي اجتماعي يعبر عن الابتهاج بتجدد الحياة في الطبيعة وقدوم الربيع

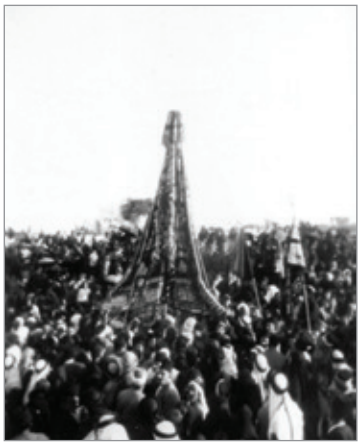
ويعود بدءُ الاحتفال به إلى أيام صلاح الدين الأيوبي الذي انتصر على الصليبيين، وحرَّر القدس من الاحتلال الأوروبي، وردَّ إليها شرفها ومجدها وطابعها العربي الإسلامي، ثمَّ ذهب صلاح الدين، وبقي الاحتفال بزوال الاحتلال، فلماذا حافظت حمص وحدها على هذا العيد المجيد السعيد؟

طُرق صوفية

عُرفت حمص بنزعتها الجهادية الدينية، وبشيوع الطرق الصوفية بين مشايخها، وأبرزُ الطرق التي كانت شائعة فيها – كما يقول المؤرخان محمود السباعي ونعيم الزهراوي في كتابهما: حمص دراسة وثائقية:

1. الطريقة السعدية: وشيخها سعد الدين الجباوي ومن فروعها الشيخ أحمد مهرات، والشيخ رجائي الصريع، والشيخ سعدو سالمة.
2. الطريقة الرفاعية، وشيخها عبدالله جندل الرفاعي.
3. الطريقة القادرية أو الكيلانية، وشيخها مصطفى عثمان.
4. الطريقة الجنيدية.
5. الطريقة الأحمدية.
6. الطريقة الدسوقية.

كان الاحتفال يبدأ صباح يوم الخميس باجتماع الشيوخ ومريديهم وأتباعهم في الركن الشمالي من المدينة أمام جامع خالد بن الوليد، حيث ترتفع فوق كل شيخ راية كبيرة فخمة النسيج، طرزت بآيات الذكر الحكيم، واصطفت حول الشيخ وعلى ميمنة جواده وميسرته خيول عربية يمتطيها مريدوه، ووراء الصف أتباع الشيوخ، يسيرون أرتالاً، وفي أيديهم الدفوف والمزاهر، وهم ينشدون الأناشيد الدينية الجهادية الداعية إلى التقوى وإلى التضحية في سبيل الله.



من أجواء موسم خميس المشايخ

طقس جماهيري

وعلى الأرصفة المحاذية لجانبي الشوارع تقف جماهير الشعب الحمصي والزوّار لمشاهدة هذا الموكب الضخم الفخم، أو للتبرك بالشيخ، ويظلُّ الموكب سائراً حتى يخترق شوارع حمص الكبرى من الشمال إلى الجنوب مجتازاً خمسة كيلومترات حتى يصلَ إلى ضاحية بابا عمرو عند العصر، وفي هذه الضاحية مقام عمرو بن معد يكرب الزبيدي.

إنَّ بدء الاحتفال من مقام بطل، وانتهاءه عند مقام بطل آخر يرمز إلى المعنى الخطير الكبير وإلى المرمى البعيد المجيد الذي يرمي إليه هذا الاحتفال، وهو الحفاظ على روح الجهاد، ونقلها من الأجداد إلى الحفدة، لكيلا ينسيهم ترف الحياة حبّ الموت في سبيل الله.

مناهج تأليف مخطوطات اللغة وتحقيقها
كتب الخيل أنموذجاً

تحمل بعض المحاضرات والأمسيات آفاقاً أبعد من الزمن الذي تُعقد فيه، وخاصة عندما يتعلَّق الموضوع بقضايا تراثية تستمر قيمتها التاريخية والفكرية مع الزمن، لتصبح مرجعاً يدل الباحثين إلى حقائق ويأخذ بأيديهم نحو مزيد من البحث والتقصي، وهو ما يدفعنا في مجلة "مدارات ونقوش" إلى نشر هذه المحاضرة للدكتور حسن العثمان من جامعة أم القرى، ألقاها في المؤتمر السابع "في تحقيق المخطوطات الإسلامية.. كتب الخيل أنموذجاً" من تنظيم مؤسسة الفرقان.

بدأ الدكتور العثمان محاضرته بالإشارة إلى أنَّ للتأليف في هذا المجال ضربين، ضرباً أفرد الخيل بكتاب مستقل برأسه، قائلاً: «وقفت على أكثر من 200 عنوان؛ ليس على سبيل الاستقصاء، وإنما من جملة ما وقفت عليه، لكن ينبغي أن ننتبه هنا في هذه العناوين الكثيرة، إلى أنَّ بعضها عناوين متعددة لكتاب واحد. كما وقفت على أكثر من 100 عنوان، كان الكلام في الخيل يشكّل أكثر مادتها، لم تكن مستقلة بالحديث عن الخيل، وإنما الكلام في الخيل يشكل معظم مادتها».

مقاصد

وعن الأغراض التي وضعت كتب الخيل لأجلها قال: «يمكن أن نجمل مقاصد التأليف في الخيل، والأغراض التي وضعت لها في أربعة مقاصد، وتحت كل مقصد أبحاث كثيرة لا يتسع الوقت لعرضها؛ الأول: في ذكر أسماء فحولها المشهورة في الجاهلية والإسلام، وفي أنسابها وفرسانها وقبائلها، وما قيل فيها من أخبار وأشعار وآثار، وغير ذلك.. وهذا كله بني على غاية الإيجاز والاختصار. الثاني: في خلقها وأسماء أعضائها وصفاتها وألوانها، وفي أخلاقها وطبائعها المجبولة عليها والحادثة. وفي صفاتها وألوانها الرئيسة والفرعية، ثمَّ ما يستحب ويحمد، أو يذم ويكره من كل هذه. الثالث: في بيان فضلها، وفضل إعدادها والارتباط بها، وما يتعلّق بذلك من السبق والرهان والجهاد والفروسية، وما ورد في ذلك من قرآن وحديث، وغير ذلك. الرابع: في سياستها وتغذيتها وبيطرتها، وسياسة وآداب التعامل معها ورعايتها.

4 مقاصد لتأليف كتب الخيل تحت كل منها أبحاث كثيرة

والغالب في كل مقصد، أن يستقل بكتاب مستقل برأسه؛ إلّا أن بعضهم قد يجمع بين غرضين أو ثلاثة، أو بين الأغراض كلها. ومن جمع بين الأغراض كلها، لم يوفّها حقها».

وفي إجابة عن السؤال عن تصنيف هذه الكتابة وما ترجع إليه هذه المقاصد، في أنساب الخيل، هل تصنّف في الأدب أم الفقه، أم في غير ذلك، قال الدكتور العثمان: «لئن غلبت الصيغة الأدبية والنزعة التاريخية على التآليف المقصورة على المقصد الأول، فإنَّ الطابع اللغوي المعجمي هو الغالب. أما التأليف في المقصد الثاني فيعد النواة الحقيقية للتأليف في المعاجم. ويمكن أن يصنف التأليف في المقصد الثالث، بأنه وعظي يتوافق وسياسة الشرع، وضرورات الدولة، وحاجات المجتمع. لكن تآليف الصنف الرابع صناعية وتعليمية».

مناهج

وتحدث العثمان عن مناهج التأليف في أشهر الكتب الموضوعة وفق هذه المقاصد الأربعة فقال:

«مناهج المقصد الأول يمكن أن يقال إنها مناهج تتمُّ وفق ثلاث أمور:

أولاً؛ أن يبتدئ المؤلف بذكر اسم الفرس، مرتباً إيجابياً لمراعاة الحرف الأول دون الثاني والثالث، ولم أجد كتباً ذكرت فيها أسماء الخيل وأنسابها، وأسماء فرسانها، راعت الثواني والثوالث، ورتبتها أبجدياً مراعاة للحرف الأول، حيث يذكر اسم الفرس فقط ثم يليه فارسه، ومن النادر أن يسبق ذكر الفارس ذكر الفرس. وأضاف: "يتلو اسم الفرس وفارسه وما ورد فيه من أشعار، والغالب أن يقتصر على بيت واحد أو اثنين، ومن النادر بأنَّ يستكثر، علماً أن الإمكان والوسع كبير جداً".

ثانياً؛ يرتب الكاتب كتابه على تقسيم القبائل، بأن يذكر القبيلة ثمَّ ما عندها من خيل وفرسان.

ثالثاً؛ أن يذكر المؤلف ما وقف عليه من مشهور أسماء الفحول، من غير ترتيب، لا بحسب الأوائل ولا بحسب القبائل وعلى ذلك سار أبوعبيدة في كتابه "الخيل"، والأصمعي في "الخيل" أيضاً، وابن جزي في "مطلع اليمن" و"مُطلع اليمن"، وجدته بضبطين، الأول بفتح الميم والثاني بضم الميم.

وتابع العثمان: «أمّا مناهج التأليف في أشهر كتب المقصد الثاني، فإنَّ جميع هذه التصانيف تتمثل في موضوعين رئيسين.

الأول: أسماء وصفات أعضائها، وما يحمد أو يذم من ذلك، وقد اتفق الجميع على أن يبدأ بالرأس وينتهي بالحافر. لكن لم يتفقوا على تفاصيل ما في داخل الرأس ثم الرقبة واليدين والبطن.

الثاني: في ألوانها وما يتفرع عنها، وما يحمد أو يذم في كل ذلك. وقد اتفقت جميع التصانيف على ذكر الألوان، ثم ما يحمد منها وما يذم، وما يكثر وما يقل في بعض المناطق والقبائل. ثمَّ يلي الألوان، الشيات، وما يتصل بها من الغرر والنواصي والتحجيل والدوائر واليعسوب إلى آخره. وهذه التصانيف لم تعتمد منهجاً واضح المعالم في شرحها لهذه الألوان والشيات. ثم إنها لم تعرضها على وفق ترتيب خاص بيّن في كتاب ما أو أكثر. إلا ما وجدته لدا ابن جزي في كتابه (مطلع اليمن) الذي قسم الألوان إلى قسمين؛ ألوان رئيسة أصلية تتمثل في البياض والسواد والحمرة والصفرة والخضرة، ثم ما عداها فإنها ألوان فرعية تركبت من ألوان رئيسة».

وبالانتقال إلى كتب المقصد الثالث قال العثمان: «تمثلها ثلاث مجموعات؛

الأولى: التصانيف الخاصة بفضل الخيل، وبفضل رباطها والجهاد عليها مثل (فضل الفرس – الجاحظ)، (فضل الخيل- شرف الدين الدمياطي)، (فضل الميل إلى رباط الخيل - التلمساني)، (فضل الخيل وما فيها من الخير والميل – العراقي)، (فوائد النيل بفضل الخيل - علي بن عبدالقادر الحسيني)، و(فضائل الخيل - الطيب الفاسي).

الثانية: تمثلها الكتب المعقودة للفروسية، ليست الفروسية فقط وإنما تتكلم عن الفروسية مع الخيل، ومعظم هذه المادة عن الفروسية وفضائل الخيل وما يتعلق بها، من مثل (الفروسية وعلاج الدواب - محمد بن يعقوب القتلي)، و(الفروسية والمكائد الحربية - نجم الدين الرماح)، وفي (صنعة ركوب الخيل - أبي عمر السطوني).

الثالثة: معظم التصانيف التي تكلمت في الخيل قدمت لفضل الخيل بتقديمات موجزة، إذ إنَّ لكل تصنيف منهجاً

خاصاً به، ارتضاه له مصنفه، وليس بينها من شيء مشترك سوى بيان الفضل».

وتناول الدكتور العثمان المقصد الرابع (بيطرتها وسياستها)، فقال: تمثل هذا المقصد مجموعتان:

- الأولى؛ بيطرة الخيل
- الثانية؛ رعايتــه

وأضاف أنَّ هذه التصانيف سارت على منهجين اثنين الأول ذكر جميع أمراض وعلل الخيل. والثاني ذكر كل مرض مفرداً يليه ذكر علاجه ودوائه، واللافت للانتباه في هذه التآليف ثلاثة أمور:

الأمر الأول: تآليف سلطانية بمعنى ما كتب من تأليف يمكن أن يكون كتبه أمير أو سلطان أو برسم أمير أو سلطان أو أهدي إلى أمير أو سلطان. وتابع العثمان: وقفت من غير تعمد للاستقصاء، على أكثر من ثلاثين تصنيفاً على هذا النمط من التصانيف السلطانية.

الأمر الثاني: رغم أنها نسجت على منوال واحد، إلا أننا نجد واحداً منها اتكأ بصورة تامة على غيره، بحيث سلب معظم مادته، كما هو معهود في تآليف الفنون الأخرى.

الأمر الثالث: ما كان من التآليف في أنساب وتاريخ الخيل، أو أسمائها وأسماء فرسانها، أو كان في بيان خلقها وألوانها، أو في بيطرتها وعلاجها، كان في غاية الإيجاز. ومعظم الذين تكلموا في هذا الأمر ذكروا اسم الفرس في بيت واحد أو اثنين، علماً أنه كان بإمكانهم ذكر عشرات الأبيات. أما ما كان منها في الفروسية، أو في فضائل الخيل، وفضائل رباطها فإن معظمه يميل إلى شيء من الإطناب، دون أن يتصف بذلك. ولم أجد كتاباً يمكن أن يقال إن صاحبه أطنب واستزاد إلى درجة تجعله يوصف بهذه الصفة، سوى شرح أحمد بن عبدالله بن حمزة لأرجوزة والده (في صفات الخيل)، فقد بنى كتابه على غاية الإطناب.

التآليف المفردة

واستطرد الدكتور العثمان فقال: وقفت، من غير تعمد الاستقصاء، على أكثر من 100 عنوان، شكل الحديث عن الخيل معظم أبوابها وفصولها، ولفتت انتباهي في مناهج التحقيق اثنتا عشرة نقطة.

1- وضع المؤلفون لكتب الخيل مقدمات طوالاً تقارب حجم الكتاب أو تزيد، كما صنع حاتم صالح الضامن، أو ربما تعدل نصف حجم الكتاب، إن لم تكن الكتاب بأكمله.

2- اتكاء بعض المحققين على بعض، على عكس ما نجده عند المصنفين، أو ربما بعض المحققين سلب كل أو معظم تعليقات وحواشي الآخر.

3- الإيجاز جداً في التحشية، بحيث يوصف بأنه اقتصاد مخل، وهذه صفة تحقيق أحمد زكي لـ(أنساب الخيل - ابن الكلبي). وتحقيقات العراقيين الذين حققوا الخيل بالجملة وهم: نوري حمودي القيسي، حاتم صالح الضامن، عبدالله الجبوري، ويحيى وهيب الجبوري. هؤلاء الأربعة كانت تحقيقاتهم في غاية الاقتصاد والإيجاز، وبعضها يمكن أن يوصف بأنه اقتصاد مخل جداً.

4- عدد غير قليل من المحققين لم يعلق أبداً على النص، كما هي الكتب التي أخرجها زهير الشاويش مثل (عقد الأجناد)، و(نخبة عقد الأجناد)، و(سهيل في ما جاء في ذكر الخيل)، و(جواب السائل عن الخيل الأصائل)، حيث لم يُذكَر شيء في أسفل النص. وكما فعل نظام يعقوبي عندما حقق (فضل الخيل- الدمياطي)، إذ لم يعلق عليه بشيء أبداً، واكتفى بنقل معظم تعليقات محمد راغب طباق للطبعة الأولى.

5- إنَّ عدداً غير قليل حقق الكتاب على نسخة واحدة، مع وجود عدد كبير من النسخ، أو حقق الكتاب على نسخه مبتورة، كما صنع حاتم الضامن في تحقيقه لكتاب (الحلبي) لصاحب التاجي، ومحمد علي سلطاني في تحقيقه (أسماء الخيل) للفندجاني، وعبدالله عسيلان في تحقيقه لـ(سهيل في ما جاء في ذكر الخيل)، أو ربما تكون مع تفردها مجهولة المصنف، كما فعل محمد التونجي في تحقيقه لـ(الجواد العربي).

6- إعادة تحقيق الكتاب الواحد مرات عدة، من غير داعٍ علمي يدعو إلى إعادة تحقيقه، رغم أن هناك الكثير عن كتب الخيل لا تزال مخطوطة وكان من الأجدى أن يتم تحقيقها.

7- ظاهرة عامة لم يسلم منها أحد من المحققين، تتمثل

اختلاف عناوين الكتاب الواحد يرجع إلى أنَّ كثيراً من المؤرخين والمترجمين لا يميلون إلى تسمية الكتاب بالعنوان، بل بمضمونه وأوصافه

في توثيق ما يحتاج في توثيقه من أسماء الخيل وأنسابها، وأسماء الفرسان من السابق للاحق من التصانيف، والمنطق العلمي والتحقيقي والأكاديمي.

8- تصويب النص الذي بين يدي المحقق، بعرضه على غيره من كتب الخيل، لأنَّ كتب الخيل تنقل من بعضها بعضاً، وكان الأجدى أن يعرضه على ما تكلم في أيام العرب، وليس أن يعرض المادة على ذات المادة المتكررة في الكتب. فربما يكون بعضها أخذ من بعض دون أن يدري، وهذا لا يسمى توفيقاً في هذه الجزئية.

9- قصر الضبط اللغوي على معجم بعينه بين يدي هذا المحقق أو ذاك، وهذا الذي صنعه جميع المحققين، فقد قصروا ضبط المفردات على معجم واحد أو معجمين. وكما هو معلوم فإن معظم كتب التراث ليس فيها ضبط أبداً، وإن وُجد فهو ضبط قليل. فيلزم القارئ بالضبط الذي وجده في المعجم الذي بين يديه، ولربما يكون ضبط غيره من المعاجم أوفق في هذا الكتاب.

10- الإفراط في تتبع تصحيفات التحقيق السابق، وهذه ظاهرة عامة، من باب (يكاد المريب أن يقول خذوني)، وكأنه يبرر لنفسه لِمَ أعاد التحقيق، فيفرط إفراطاً عجيباً في تتبع تصحيفات التحقيق السابق. فإن كان الكتاب مملوءاً بتصحيفات التحقيق السابق، فالأوْلى أن يُخرج لنا فهرساً بتصويبات ذلك، ونحن لسنا بحاجة إلى هذا التحقيق، بل إننا نصوب وفق هذا الفهرس.

11- إثبات المحققين في مقدمات تحقيقاتهم أكثر من كتاب في الخيل لصاحب نصهم، ومعلوم في علم التحقيق أن معظم العناوين المختلفة للكتاب الواحد، يرجع سبب تعدادها إلى أن كثيراً من المؤرخين والمترجمين يميلون إلى تسمية الكتاب بمضمونه، وليس بالعنوان، أو تسميته بمقصوده، أو بجزئه، أو بمكان وزمان تأليفه، أو حجمه، أو بحال من أحواله، أو بوصف من أوصافه، أو بمن أهدي إليه، أو نسبته لمصنفه. فيأتي المحقق ويذكر، مثلاً، لابن الكلبي أو للأصمعي، ستة أو سبعة كتب، وإذا حلّلتها أو درستها أكاديمياً، تجد أنها تعود لكتاب واحد وعنوان واحد. ومن أمثلة ذلك نسبتهم الكتب التالية لابن الكلبي، (فحول خيل العرب، نسبة الخيل، نسب الخيل، أنساب الخيل)، وأعتقد أن هذه الكتب الأربعة شيء واحد.

أو كمثل الكتب التالية لأبي عبيدة (حضروا الخيل)، و(صفة الفرس)، و(الخيل)، وكلها شيء واحد. وكذلك نسبتهم لأبي عبيدة، كتابي (طبقات الفرسان) و(مقاتل الفرسان)، وأعتقد أنهما شيء واحد. ونسبتهم للأصمعي كتاب (خلق الفرس)، و(الخيل). وأعتقد أنهما شيء واحد. والأمثلة كثيرة جداً.

12- متفق عليه أنَّ مادة كل كتاب تلزم محققها بأنواع فهارس معينة، وتلزمه بمراعاة ترتيب هذه الفهارس، لكنني لم أجد نمطاً متبعاً واضحاً عند من صنفوا فهارس كتب الخيل من المحققين. وكان هناك اضطراب في ترتيبها، وهذه النقطة قسمت الكلام فيها إلى ثلاثة أقسام:

الأول: اكتفاء كثير من المحققين بالمعتاد المكرر من الفهارس، في حين أن الكتاب قد يكون في غنى عنها، كونها لا تقدم أي فائدة للقارئ، ويكون المحقق قد أهمل عدداً من الفهارس كان ينبغي أن يذكرها.

الثاني: عدد كبير من أنواع الفهارس كان ينبغي أن تذكر، من خلال تتبع مادة الكتاب، في حين اكتفى المحقق بالمكرر وترك ما هو أهم.

الثالث: اضطراب الترتيب، وعدم وجود منهج واضح، وهذا قبيح جداً، عندما نرى هذه الظاهرة جلية واضحة عند محقق واحد لأكثر من كتاب من كتب الخيل. إذ كان ينبغي أن يكون لديه منهج واضح واحد، وأقصد هنا، بالمقام الأول، الدكتور حاتم صالح الضامن، باعتباره طرح 8 من كتب الخيل، ولم أجد له منهجاً واضحاً في ترتيب الفهارس، أو في ما ينبغي أن يذكر.

وكذلك عدم تحري التحقيق لدى كثير من المحققين، فمعظمهم لا يفرق بين التخريج والتوثيق والتعليق وخدمة النص.

وقفة مع تحقيقات الضامن

تناول الدكتور حسن العثمان تحقيقات المؤرخ العراقي الدكتور حاتم الضامن، رحمه الله، فقال إنه حقق ثمانية كتب من كتب الخيل، هي:

1. (أنساب الخيل - ابن الكلبي)، بالاشتراك مع نوري

حمودي القيسي، ثم أصدره منفرداً باسمه.

2. (الخيل – الأصمعي)، سبقه إلى تحقيقه نوري القيسي وهلال ناجي.
3. (أسماء خيل العرب وفرسانها - ابن زياد الأعرابي)، طبع أولاً في لندن، ثم طبع بتحقيق نوري القيسي مع حاتم الضامن، ثم بتحقيق محمد عبدالقادر أحمد، ثم باسم الضامن منفرداً.
4. (الحلبة في أسماء الخيل- صاحب التاجي)، صدر أولاً بتحقيق عبدالله الجبوري، ثمَّ الضامن.
5. (قطر السيل في أمر الخيل- البلقيني)، وهو مختصر الخيل للدمياطي، صدر أولاً بتحقيق الجبوري، ثم الضامن.
6. (مجرى السوابق - تقي الدين حجة الحموي)، بعضهم ضبطه بضم الميم، صدر أولاً بتحقيق عمر موسى الباشا، ثم الضامن.
7. (جر الذيل – السيوطي)، طبع بتحقيق الضامن، ولم أطلع على تحقيق آخر له.
8. (فوائد النيل).

وعلق عليها قائلاً: لو نظرنا إلى هذه الكتب الثمانية، لوجدنا ملاحظات عدة منها:

* خمسة من الثمانية، سبقه إلى تحقيقها غيره، ولست أدري ما الفائدة من إعادة تحقيقها.
* اثنان من هذه الثمانية، طبعت بتحقيق بالاشتراك مع نوري القيسي، ثم أعاد طبعها منفرداً باسمه.
* اعتماده في تحقيقاته تركيباً موهماً جداً، وهو قوله في تعليقاته في التوثيق "أغفلته كتب الخيل"، أو "أغفلته كتب الخيل المطبوعة"، والقارئ يتوهم أنه راجع جميع المطبوع، وجميع المخطوط. في حين وجدت في كتاب من تحقيقه أن جميع ما راجعه 7 كتب، وفي كتاب آخر 9 كتب، وأقصى ما وصل إليه 11 كتاباً، وكونك ترجع إلى 11 كتاباً لا يؤهلك أن تقول: "أهملته كتب الخيل"، أو "كتب الخيل المطبوعة".
* إفراطه في تتبع التصحيفات، ومن أمثلته تحقيقه لكتاب "الخيل"، للأصمعي. نجد أن مادة الكتاب 43 صفحة، في حين بلغت المقدمة 45 صفحة. وتتبعه لتصحيفات طبعة "هفنر" السابقة 13 صفحة. هذه فقط مستقلة، حتى إذا جاء إلى التحقيق أثقل الحواشي في تصحيفات الطبعة السابقة.
* وصفه المقدمات الطوال، ثم قوله: "وكان منهج المصنف في كتابه كما يلي".. والحقيقة أنَّ الذي يذكره على أنه منهج، فإنه ليس بمنهج، وإنما وصف المحتوى.
* كان يقول: "وكان من مصادره"، ويذكر عدداً كبيراً، وهذا محل الظن، لأن كتب الخيل في غاية الإيجاز، والاتفاق في عبارتين أو ثلاثة، لا يعطيك الحق في أن تقول: "كان من مصادره كتاب كذا".

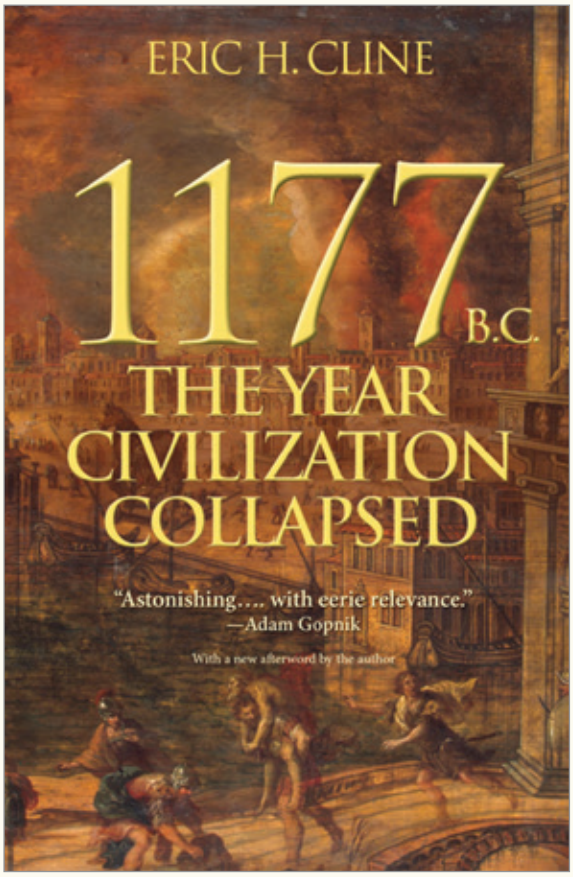
التعقيبات والمناقشات

بعد انتهاء المحاضرة دار نقاش وطُرحت تعقيبات من بعض الحضور، منهم الدكتور عبدالله الغنيم، الذي أشار إلى كتاب "أصول الخيل العربية"، الذي نشر مترجماً في بريطانيا أولاً، ثم قام المرحوم حمد الجاسر بطبعه في مجلدين بعد إجراء بعض التعديلات عليه. وقال إنه يحتاج إلى مزيد من الدراسات والمقارنات، لكي يستفاد مما ورد فيه من مصطلحات تربط بين القديم والحديث.

ثمَّ شارك الدكتور بشار عواد معروف، الذي تساءل عما إذا كان التعريف بالأعلام، أو بالمواضع، أو بأسماء الكتب، من أصول التحقيق أم لا، وطالب باتفاق من قبل المحققين على ذلك.

في حين تساءل الدكتور حسيني جميل أبوحيان من الجامعة الإسلامية في ماليزيا، هل هناك علاقة بين الخيل والخيال؟

أمّا الدكتور صلاح جرار، فقال إنه لا يعتمد سوى على "معجم لسان العرب" في تحقيقاته، وقال: "قد نذهب إلى معجم آخر في حال وجود إشكالية لفظية معينة".



عنوان الكتاب: **1177 قبل الميلاد:**
عام انهيار الحضارة

المؤلـــــف: إريك كلاين

تـاريخ النشــر: 22 سبتمبر 2015

دار النشـــــر: مطبعة جامعة برينستون

في عام 1177 قبل الميلاد، أغارت على مصر مجموعات من الغزاة المعروفين باسم «شعوب البحر». تمكن جيش الفرعون وقواته البحرية من إلحاق الهزيمة بالقوات المغيرة، ولكن النصر أضعف مصر وسرعان ما بدأت تنزلق نحو الانهيار، مثلها مثل معظم الحضارات المحيطة بها. وبعد قرون من التألق، وصل العالم المتحضر في العصر البرونزي إلى نهاية مفاجئة وكارثية. فسقطت الممالك مثل أحجار الدومينو على مدى عقود قليلة فقط. فاختفت الحضارات المينوسية والميسينية والطروادية والحيثية والبابلية. وعلى حين غرة اضمحل الاقتصاد والثقافات المزدهرة في أواخر الألفية الثانية قبل الميلاد والتي امتدت من اليونان إلى مصر وبلاد ما بين النهرين، وزال معها أنظمة الكتابة والتكنولوجيا والهندسة المعمارية الأثرية. لكن لم يكن «شعوب البحر» وحدهم هم سبب هذا الانهيار الساحق. فكيف حدث ذلك إذاً؟

يطرح هذا الكتاب رؤية جديدة لأسباب «العصور المظلمة الأولى»، ويروي المؤلف إريك كلاين القصة المثيرة حول النهاية التي نجمت عن إخفاقات متعددة مترابطة، تتراوح ما بين الغزو والتمرد إلى الزلازل والجفاف وقطع طرق التجارة الدولية. ويسلط كلاين الضوء على العالم المتعدد الثقافات والنابض بالحياة لهذه الحضارات العظيمة، فيرسم لوحة متكاملة الملامح للإمبراطوريات والشعوب المعولمة في العصر البرونزي المتأخر موضحاً أن اعتمادها المتبادل على بعضها هو الذي سرع في انهيارها الدراماتيكي وآذن بعصر مظلم دام قروناً.

بأسلوب جذاب، يدمج هذا الكتاب بين السرد وأحدث الدراسات، ليسلط الضوء من زاوية جديدة على العلاقات المعقدة التي أدت إلى نشوء وتدمير الحضارات المزدهرة في العصر البرونزي المتأخر - والتي مهدت الطريق لظهور اليونان الكلاسيكية.

المؤلف في سطور:

الدكتور إريك كلاين هو أستاذ في علم الآثار والأنثروبولوجيا ومدير معهد الكابيتول للآثار والرئيس السابق لقسم اللغات والحضارات الكلاسيكية والشرقية في جامعة جورج واشنطن بالولايات المتحدة الأمريكية، وهو مستكشف لدى قناة ناشونال جيوغرافيك.

لمحات من التاريخ العربي في الأناضول

محمد زاهد غول

يُذْكَر في التاريخ الرسمي التركي أنَّ الغزوات الأولى للمسلمين نحو الأناضول بدأت فعليّاً في عهد السلاجقة كما يُدَّعَى، وأنَّ هضبة الأناضول بدأت بالتترك والتحوُّل إلى الإسلام بعد الحروب التي قام بها طغرل بك وتشاغري بك نحو هذه البلاد، وأنَّ معركة ملاذ كرد كانت نقطة تحوُّل فُتِحَت من بعدها أبوابُ الأناضول أمام المسلمين.

لكن المصادر التاريخية الكلاسيكية تخالف هذه الادعاءات وتقول لنا إنَّ الغزوات الأولى للمسلمين نحو الأناضول بدأت قبل قدوم السلاجقة إلى الأناضول بأربعمائة عام، وإنَّ انتشار الإسلام بين الروم والأرمن والسريان والأكراد قد بدأ في عهد العباسيين وازداد انتشاره بين الأتراك.

ذكر المؤرخ أحمد بن يحيى بن جابر بن داود البلاذري أنَّ الصحابي سعد بن عمير هو من نظَّم أوَّل حملة نحو الأناضول، وأنَّ المسلمين قاموا بفتح منطقة أنطاكية وقاموا بإنشاء حي للمسلمين فيها.

وذكر المؤرخ الإسلامي الكبير ابن الأثير في كتابه "الكامل في التاريخ" أنَّ أول حملة للمسلمين نحو الأناضول كانت في عهد الخليفة عمر بن الخطاب، رضي الله عنه، حيث تولى قيادتها الصحابي معاوية بن أبي سفيان، رضي الله عنه، كما ذكر ابن الاثير أنه تمَّ فتح مدن ماردين وأورفه وجزره وديار بكر، وأنَّ بعض سكان هذه المناطق اعتنقوا الدين الإسلامي في تلك الفترة.

وقد ذكرت المؤرخة الفرنسية هيلينا أهرويلر (Helene Ahrweiler) في كتابها "آسيا الصغرى والغزوات العربية" (L'Asia Mineure et les İnvasions Arabes) أنَّ الغزوات العربية نحو الأناضول ازدادت في عهد الخليفة الراشد عثمان بن عفان، رضي الله عنه، الذي تولى الخلافة بعد وفاة الفاروق عمر بن الخطاب، كما ذكرت أنَّ المسلمين وصلوا إلى قيصري وشوروم، وأنَّ المنطقة شهدت حركة تحوُّل إلى الإسلام بشكل سريع. ومن الأدلة التي استندت إليها أهرويلر في ادعاءاتها هذه ما ورد في الكرونيكات التاريخية البيزنطية عن مساعدة القرويين المسلمين في الأناضول للمقاتلين العرب إبّان حملة حصار إسطنبول التي بدأت في أيام الدولة الأموية.

انتشر الإسلام بسرعة في الأناضول بعد الفتوحات

معارضة عمر بن الخطاب بناء الأسطول

طلب معاوية بن أبي سفيان والي الشام من الخليفة عمر بن الخطاب بناء أسطول بحري من أجل الحملات التي تمَّ تنظيمها ضد البيزنطيين، لكن عمر بن الخطاب عارض بناء الأسطول خشية إضعافه لقوة الجيش الإسلامي. وقد كان هناك سبب آخر لمعارضة عمر بن الخطاب بناء الأسطول؛ ألا وهو تأمين اعتناق الناس بصورة سهلة للإسلام في المناطق التي تمَّ فتحها حديثاً، فقد كانت هناك صعوبات في توطين الناس في الأراضي حديثة الفتح، وكانت هناك حاجة إلى بعض الوقت لكي يتكيَّف أهالي الصحراء مع الحياة المستقرة أيضاً. ثمَّ إنه حتى لو تمَّ تأمين السفن والطواقم، فقد كانت هناك حاجة إلى بناء الموانئ لحماية هذه السفن. وعلى الرغم من ادعاء المؤرخ الألماني "يوليوس ويلهاوزن"

أول قرية مسلمة تمَّ بناؤها في الأناضول كانت في عهد الخليفة عمر بن الخطاب

(Julius Wellhausen) في كتابه "تاريخ الإسلام" (Geschicte des Islams) أنَّ الخلفاء الأوائل لم تكن لديهم أهداف مثل فتح إسطنبول، فإنَّ أوامر عثمان بن عفان لمعاوية ببناء الأسطول وتوجيهه نحو أوَّل الفتوحات البحرية شرق المتوسط تفند هذه الادعاءات.

وقد تمت الفتوحات في الأناضول في عهد الفاروق على محورين هما: محور هاتاي وأضنة، ومحور ماردين وديار بكر، حيث تمَّ العمل على تركيز الفتوحات بشكل خاص على قلب الأناضول لا شمالها. ثمَّ تغيَّرت سياسة الفتوحات في عهد الخليفة عثمان بعد بناء الأسطول، حيث تمَّ استئناف حركة الفتوحات في الأناضول عبر أنطاليا وملاطية التي تمَّ بناء مركز قيادة للجيوش الإسلامية فيها.

السيطرة على تشوكوروفا دون قتال

دخلت منطقة تشوكوروفا المعروفة بكيليكيا تحت سيطرة العرب المسلمين دون قتال، حيث رأى البطريرك الأرمني ثيودوروس عدم جدوى مقاومة الغزو العربي الإسلامي من الناحية السياسية، وقام بتسليمها للمسلمين بعد أخذ العهد بدفع ضرائب أقل من الضرائب التي كانوا يدفعونها للبيزنطيين. وأصبح الأرمن الذين ساعدوا المسلمين على إزالة الحاميات البيزنطية من المنطقة من رعية العرب المسلمين في الأناضول. وكان المؤرخ الأرمني سيبيوس (Serbos)) قد صرح بأنَّ المسلمين أفضل وأكثر احتراماً من البيزنطيين، وأنَّ فترة السلام في الأناضول قد بدأت بقدوم العرب المسلمين إلى هذه البلاد.

قدوم الجيوش الإسلامية العربية الأولى إلى إسطنبول في عصر الخلفاء

ذكر ابن الأثير أنَّ الجيوش الإسلامية فرضت سيطرتها على مناطق أرمينيا وأذربيجان في عهد الخليفة عثمان بن عفان، وأنَّ فتوحات القوقاز بدأت في تلك الفترة. وعلى الرغم من أنَّ حصار إسطنبول بدأ في عهد الأمويين، فإنَّ المؤرخين السابقين وعلى رأسهم البلاذري قد ذكروا أنَّ معاوية ابن أبي سفيان قد وصل على رأس جيش مسلم يبلغ عدده عشرين ألفاً إلى أسوار إسطنبول بهدف الاستطلاع. وقد وافق المؤرخ الأرمني سيبيوس المؤرخين المسلمين في كتابه "تاريخ هرقل"، حيث ذكر أنَّ الجيوش الإسلامية قد وصلت إلى منطقة قاضي كوي في عهد الخليفة عثمان بن عفان.

بناء أول ترسانة في مدينة فينيكه

صنع المسلمون العرب أول ترسانة في الإسكندرية، والثانية في طرابلس، أمّا في منطقة الأناضول فقد اختاروا مدينة فينيكه لتكون أول مركز للترسانة في هذه المنطقة. وعلى الرغم من أنَّ الوجود الكثيف لأشجار السرو التي تستخدم في صناعة السفن في فينيكه أسهم في تأمين إنشاء الترسانة في هذا المكان، فإنَّ فينيكه قد أصبحت المرفأ الأهم للأسطول الإسلامي العربي، حيث كانت تنطلق منه الحملات المتجهة نحو الأناضول والقوقاز وحوض المتوسط.

وقد استمرَّ الأرمن والسريان والأكراد وغيرهم في الحفاظ على ارتباطهم بالمسلمين، على الرغم من الركود الذي شهدته حركة الفتوحات الإسلامية في الأناضول بسبب الخلافات التي حدثت بين المسلمين في عهد علي بن أبي طالب، كرَّم الله وجهه.

من مفكرة «أخبار دبي»

علامة فارقة في تاريخ دبي والإمارات

«برج راشد» 40 عاماً من التميّز (4)

بقلم: خليل البري

عندما دعيت إلى مؤتمر صحافي في الطابق الثالث والثلاثين في "برج راشد"، أو "مركز دبي التجاري العالمي"، انعقد لساني مما شاهدته من مشاهد بانورامية، وناطحات سحاب ومناظر تخلب الألباب، يعجز عن رسمها عباقرة الفن القديم والحديث، لكن رجلاً عبقرياً ذا رؤية ثاقبة، وضع أسسها قبل نيّف وأربعين عاماً، وكأنه يقرأ، بل ويؤكد ما ستؤول إليه المنطقة في المستقبل القريب. وليشكل هذا "البرج – المركز"، علامة فارقة، ليس في تاريخ دبي ودولة الإمارات العربية المتحدة، فحسب، بل في منطقة الخليج العربي، والشرق الأوسط.

راشد وضع أسس نهضة تجارية وحضارية قبل نيّف وأربعين عاماً تؤكد عبقرية قائد نظرته ثاقبة نحو المستقبل

كان جسمي مع زملائي الصحافيين في المؤتمر، لكن ذهني وتفكيري، ذهب بعيداً ليستعرض شريطاً من الذكريات على مدى أكثر من أربعين عاماً خلت، وتحديداً في أواخر شهر مايو "أيّار" من العام 1977م، يوم صعدت، وزميلي "تالوار"، مصور مجلة "أخبار دبي"، والمهندس "هيلد"، مدير مشروع إنشاء برج راشد، إلى الدور 35، مستقلين مصعداً خارجياً ضخماً ينقل مواد البناء والاحتياجات الأخرى من الأرض إلى الأدوار العليا التي يجري العمل فيها بوتيرة عالية، لإنهاء العمل بالمشروع الضخم في الوقت المحدد، الذي صادق عليه المغفور له الشيخ راشد بن سعيد آل مكتوم.

فما قصة هذا "البرج" الذي أصبح رمزاً تجارياً عالمياً، منذ ما يزيد على أربعة قرون؟

الشيخ راشد بن سعيد آل مكتوم

إطلالة على دبي من الطابق 35 في البرج برفقة المهندس هيلد عام 1979

معلم تجاري

في العدد الحادي والعشرين، السنة الثانية عشرة، الصادر في الرابع من يونيو "حزيران" 1977، نشرتُ في مجلة "أخبار دبي" تحقيقاً صحافياً يوثق قصة "برج راشد"، أو مركز دبي التجاري العالمي، الذي أمر ببنائه الشيخ راشد، ليستكمل تأسيس لبنات نهضة تجارية، اقتصادية، وعمرانية، وضعت دبي بخاصة، والدولة بعامة، في مصاف الدول المتقدمة، وراحت تنافس دولاً كبرى على "الأولية"، رغم أنه لم يمضِ على قيامها، آنذاك، سوى بضع سنين.

كتبت في التحقيق الذي نشر على سبع صفحات "12-18": (عندما فكّر سمو الشيخ راشد في إقامة "البرج-المركز"، وضع نصب عينيه ما يمكن أن تكون عليه دبي بعد سنين عدة من الآن، وما يمكن أن تصل إليه دولة الإمارات من مستوى حضاري رفيع.. لذا قرر سموه في العام 1974 إنشاء المركز التجاري، وكلّف المهندس جون هاريس بوضع التصاميم، وفي شهر مايو "أيار" من العام ذاته، وافق سموه على التصميم الذي أخذ بعين الاعتبار إنشاء البرج والفندق وقاعة العرض.

في تلك الأثناء تمت الاستعانة بدراسات أجريت على مراكز تجارية مماثلة في المنطقة والعالم، للاستنارة بتجاربها، مع التركيز على رؤية ورغبة الشيخ راشد، رحمه الله، في أن يكون لهذا المركز تصميم مميز.

وفي أواخر العام 1974، وقع الشيخ راشد اتفاقية إنشاء المجمع، ما أتاح المجال لمباشرة العمل في مايو "أيار" 1975.

وكان أول ما اتجه إليه الجهد هو إنشاء 700 عمود لمبنى البرج، ومن ثمَّ إقامة المحور الرئيس.

وقد اتفق على أن يتم إنشاء المركز على مراحل، بحيث يتم إنشاء الفندق وقاعات العرض نهاية العام 1977، وأن يتم تسليم الطوابق الأولى من برج المكاتب ربيع 1978، ويسلم ما يتبقى من المشروع أواسط العام 1979.

وفي أكتوبر "تشرين أول" 1976، وقعت اتفاقية إضافية لزيادة ارتفاع البرج خمس طوابق أخرى، ليصبح 39 طابقاً، تضم 500 شقة في الطوابق الثلاثين الأولى، وهذا يمثل أعلى ارتفاع لأي برج في الوطن العربي. وأعقب ذلك اتفاقية أخرى وقعها راشد مع مؤسَّسة هيلتون العالمية لإدارة الفندق.

في مارس 1975 بدأت الحياة تدب في البقعة الكائنة في مدخل مدينة دبي من جهة أبوظبي "سميت باسم شارع الشيخ زايد، لاحقاً"، وكانت منطقةً بوراً آنذاك، كغيرها من المناطق. لكن

رسخ «برج راشد» مكانة دبي والإمارات كمنافس عالمي رائد في مجال سياحة الأعمال والفعاليات والاستثمار

مع بدء العمل في مشروع "برج راشد" الذي راح يرتفع عن الأرض تدريجياً من خلال ورش تعمل على مدار الساعة، وتضم نحو 1700 عامل، و100 مهندس يعملون جاهدين لإنجاز المشروع المقرر له أواسط العام 1979. (تم إنجازه قبل الموعد المقرر بثلاثة أشهر، بفضل المتابعة المستمرة واليومية من قبل الشيخ راشد، وكذلك الدوائر والأشخاص الذين كلفهم سموه بمتابعة المشروع). وقد جاء المركز ملبياً لكل المستلزمات التجارية العالمية، إذ يضم مكاتب واسعة، وفروعاً للمصارف، وفندقاً من الدرجة الأولى، ومطعماً وساحات عرض للغايات المتعددة، وصالات للمؤتمرات والمعارض، ومسرحاً للمحاضرات والعروض السينمائية ومواقف تتسع لآلاف السيارات، وغيرها من الخدمات والاتصالات.

وقفة عند التفاصيل

كتبت في التحقيق يومها: (لا يدرك ضخامة العمل، وبالتالي أهمية المشروع، إلّا من يطلع عن كثب على سير العمل فيه، أمّا العابرون على الطريق المار بجانبه فقد لا يلفت انتباههم سوى الارتفاع المتصاعد للبرج الذي شارف على الانتهاء ليصبح ارتفاعه 500 قدم، ما عدا سارية التلفزيون التي ترتفع 100 قدم، ليصبح ارتفاع البرج 600 قدم).

كانت هذه البقعة الصغيرة التي أضافت ما يزيد على 200 مليار درهم إلى إجمالي الناتج المحلي في الإمارة واستضافت أكثر من 5000 فعالية تجارية متنوعة من عام 1979 إلى عام 2018.

كما استقطبت أكثر من 30 مليون زائر منهم 12 مليوناً من الأسواق العالمية، كانت آنذاك خلية نحل لا تهدأ، هنا ورش الحديد، وهناك ورش النجارة، وتلك ورش العمل الإنشائي، وقفنا مبهورين إزاء عملية صب الإسمنت في القواعد.

وفي الجزء الجنوبي تستلقي بيوت المهندسين، وعلى بعد منها مساكن العمّال، والمصعدان الكبيران يضجان بحملهما من العمال والمواد المختلفة التي ينبغي إيصالها إلى الطابق الخامس والثلاثين الذي كان يجري به العمل لدى زيارتنا.

المهندس البريطاني هيلد، مدير العمل في المشروع قال لنا: "احتل مبنى البرج أرضاً طولها كيلومتر واحد، وعرضها نصف كيلومتر. ويعدُّ العمود الفقري في مشروع المركز المكون من 39 طابقاً، الطابق 33 منه خصص للمطعم والنادي، والرابع أنشئ فيه مسرح صغير يستوعب قرابة 200 شخص. وتم تركيب مصعد إلى الصالة المكشوفة في الطابق 37، والطابقان العلويان خصصا لمحطة الإرسال التلفزيوني، مع تركيب سارية للإرسال ارتفاعها 100 قدم.

بدأ العمل بإنشاء المركز في مايو 1975 وانتهى في مارس 1979 بكُلفة زادت على 115 مليون جنيه إسترليني

ويخدم مبنى البرج 10 مصاعد ذات سرعة كبيرة، خمسة منها تعمل حتى الطابق 19، والباقية تخدم الطوابق من 2 إلى 5 ومن 19 إلى 33، ومصعدان للبضائع حتى الطابق 35.

وقد أنشئ البرج من الخرسانة المسلحة، وقد روعي في التصميم الظروف المناخية والأرضية للمنطقة، كما روعي في الشكل الخارجي المحافظة على طراز الهندسة الإسلامية، مع توفير الحماية من أشعة الشمس المباشرة لتهيئة أفضل ظروف العمل للمكان.

وفي حديث مع المهندس هيلد، آنذاك، قال: لقد صمم محور البرج، ليكون ثابتاً جامداً لا يتمدد ولا يتقلص، حيث زود بمكيفات من الداخل تحافظ على درجات الحرارة بصورة ثابتة ومستمرة، ولكن من الخارج فإنه يتكيف وفق الظروف المناخية، فيتقلص شتاءً وليلاً، ويتمدد نهاراً وصيفاً.

كما صمم ليكون مقاوماً للهزات الأرضية الخفيفة، واستخدمت لذلك أنواع خاصة من الحديد والإسمنت فضلاً عن التصاميم المدروسة بدقة.

وزودت الجدران بألواح عازلة تمنع تسلل الحرارة وأشعة الشمس العالية لئلا تؤثر في الداخل. كما تمَّ طلاء البرج بنوع من "الكونكريت" لحماية جدران البناء الخارجية.

أما بالنسبة للحرائق فقد ركبت وسائل دقيقة تعمل ذاتياً، منها وحدتان رئيستان لإطفاء الحرائق، وهناك 100 إطفائية مركزية تعمل

روعي في التصميم الظروف المناخية والأرضية للمنطقة والطراز الإسلامي في البناء وتوفير الحماية من أشعة الشمس

تلقائياً في حال نشوب أي حريق، وإذا شب حريق حول مبنى البرج فإن مياهاً تنزل من السقف لإطفائه، ناهيك عن وجود كثير من الأجهزة الفرعية التي تعمل ذاتياً.

والأغرب من هذا أنَّ المكيفات التي تعمل من أجل التهوية تتوقّف تلقائياً في حال نشوب أي حريق، منعاً لامتداد ألسنة اللهب، إضافة إلى وجود سلالم تربط الطوابق مع بعضها لاستخدامها أثناء الحوادث والحرائق.

أما التكييف فقد زود البرج بأربعة مكيفات مركزية ضخمة في كل جانب من جوانبه الأربعة، توزع الهواء إلى الأعلى والأسفل. وقد وضع المكيف الأول في الطابق الأول، والثاني وضع في الطابق الثاني عشر والثالث في الرابع والعشرين والرابع في الطابق 34.

بانوراما دبي

طلبت من المهندس هيلد، اصطحابنا للصعود إلى أعلى البرج لالتقاط بعض الصور. وبعد خمس دقائق من الصعود بوساطة مصعد كبير، تم تركيب اثنين منها، يتسع كل منهما لأكثر من خمسين عاملاً مع معداتهم، نزلنا إلى الطابق 35 حيث كان يجري العمل هناك، وبدا لي الموقع كخلية نحل، عشرات العمال كانوا منهمكين في عملهم.. تجاوزناهم جميعاً وألقينا نظرة على الأفق المحيط.

هذا هو طريق أبوظبي وقد ظهر كشريط أسود ضيق عليه لعب أطفال وليس سيارات! وتلك هي منطقة جبل علي، التي يجري فيها العمل على مدار الساعة لإنشاء أحدث مدينة صناعية، وأضخم ميناء في المنطقة.

وأمامنا عن قرب بدا لنا ميناء راشد كأم رؤوم تضم بين ذراعيها أطفالها الصغار والكبار، وهم يتراكضون للاستئثار بقربها والنوم على ذراعيها الممتدتين في زرقة البحر، مناظر رائعة تخلب الألباب، ما كان يوازيها جمالاً وروعة إلّا ذلك الهواء العليل الذي يهب على الطوابق العليا من البرج، وددت معها البقاء والنوم هناك، هرباً من الحر الشديد الذي نعانيه على الأرض.

وذاك هو خور دبي الذي امتد وسط المدينة وعلى جانبيه تربض بنايات ضخمة وعمارات شاهقة، تناطح السحاب، بدت كقلاع كبيرة على ضفتي الخور، في الوقت الذي بدت فيه السفن والبواخر قزمة أمام هذه القلاع العملاقة.

في الحقيقة يعجز القلم عن وصف كل ما شاهدته من على "برج راشد"، بل إن ذلك يحتاج إلى صفحات وصفحات، وإلى فنان بارع يجلس أعلى البرج ليخلد بريشته "لؤلؤة الخليج".

حافلات في شارع الشيخ زايد متجهة إلى مكة المكرمة في العام 1986

هكذا كانت المنطقة المحيطة بالمركز عام 1979

شارع الشيخ زايد ومركز دبي التجاري الدولي في ثمانينيات القرن الماضي

أضاف ما يزيد على 200 مليار درهم إلى إجمالي الناتج المحلي في الإمارة واستضاف أكثر من 5000 فعالية تجارية

40 عاماً من التألّق

بدأت رحلة "البرج-المركز" من أعلى مبنى في العالم العربي ورمزاً للأعمال، لتصبح موطناً للشركات الإقليمية والعالمية في مجمع «مركز دبي التجاري العالمي» الذي تبلغ مساحته 1.3 مليون قدم مربعة في قلب دبي، حيث احتل الدور المحوري للريادة العالمية للمدينة في قطاع الفعاليات. وقد ظهرت صورته على العملة الورقية من فئة 100 درهم، لمساهمته في بناء القدرة التنافسية للإمارة بصورة مطردة كوجهة للأعمال والمعرفة وملتقى للتواصل.

وقد احتفل المركز في الثاني من مارس الماضي بمرور أربعين عاماً على تأسيسه في هذا الشهر، حيث أصبح رمزاً للتجارة على مستوى المنطقة منذ العام 1979، ليتطور بعدها ويصبح جزءاً لا يتجزأ من التجارة العالمية وتمكين الأعمال في منطقة أوروبا والشرق الأوسط وأفريقيا وشبه القارة الهندية.

وجاء إنشاء المركز تجسيداً لرؤية المغفور له الشيخ راشد، وسعيه لجعل دبي نموذجاً عالمياً يحتذى، حيث أسهم على مدى أربعة عقود في دعم التطوُّر الذي شهدته المدينة، وترسيخ مكانتها كمنافس عالمي رائد في مجال سياحة الأعمال والفعاليات والاستثمار.

صنّاع المستقبل

هلال سعيد المري، المدير العام لسلطة مركز دبي التجاري العالمي، المدير العام لدائرة السياحة والتسويق التجاري في دبي، قال في تصريحات صحافية: كان لدى المغفور له الشيخ راشد بن سعيد آل مكتوم رؤية جريئة تهدف لأن تكون دبي مركزاً تجارياً وعالمياً معترفاً به عالمياً في أنحاء المنطقة.

ودافعاً لأجندة اقتصادية محلية قائمة على التنوع وغير تقليدية ومثالاً قوياً لأي بلد في منطقة الشرق الأوسط، ولتتخلى عن الاعتماد التقليدي القوي على النفط في تحقيق نمو الناتج المحلي الإجمالي. ولقد أرشدنا هذا المسار الذي رسمته قيادتنا خلال تنفيذ مهمتنا في مركز دبي التجاري العالمي لنرى مدينتنا تحقق ما يعتقده البعض مستحيلاً.

أولويات استراتيجية

وأوضح أن هذه التوجيهات منذ

استقطب برج راشد أكثر من 30 مليون زائر نصفهم تقريباً من الناشطين في الأسواق العالمية

تأسيس مركز دبي التجاري العالمي كانت بمثابة منارة توجهنا نحو مهمتنا وأولوياتنا الاستراتيجية التي ركزت على مر السنين على بناء قدرات دبي الأساسية كوجهة للسياحة والتجارة وكمركز مالي عالمي. وطوال العقود الأربعة الماضية، تمَّ تكريمنا ووصفنا بصنّاع المستقبل، سواء بالنسبة للمنطقة ككل وخارجها.

ولعب المركز على مدى السنوات الأربعين الماضية، دوراً أساسياً في أجندة التنويع الاقتصادي في دبي، وفي تمكين التجارة والفعاليات خلال فترة بناء دبي الحديثة.

ودفع الإمارة بسرعة إلى آفاق جديدة من النجاح. كما دعم المركز نمو قطاع الفعاليات في دبي، ما أسهم في تعزيز جاذبيتها كخيار مثالي للمواهب المحلية والعالمية، ويواصل المركز التوسع كمعلم رئيس في النهضة الاقتصادية التي تشهدها البلاد.

وواصل مركز دبي التجاري العالمي لعب دور أساسي في تعزيز مكانة دبي كوجهة اقتصادية عالمية، حيث أضاف ما يزيد على 200 مليار درهم إلى إجمالي الناتج المحلي في الإمارة واستضاف أكثر من 5000 فعالية تجارية متنوعة من عام 1979 إلى عام 2018

وإضافة إلى ذلك، استقطب مركز دبي التجاري العالمي أكثر من 30 مليون زائر من رجال الأعمال إلى دبي منذ تأسيسه وحتى عام 2018، منهم 12 مليون زائر من الأسواق العالمية، ما سهَّل التجارة الدولية وعزَّز مكانة دبي كوجهة عالمية للأعمال.

مركز دبي التجاري العالمي وشارع الشيخ زايد اليوم

تنويع الاقتصاد

وأضاف المري أنَّ مركز دبي التجاري العالمي يحظى اليوم بسمعة طيبة على المستوى العالمي وبجاذبية في السوق وبتنوع لا مثيل له في قطاعات الأعمال، في ظل وجود مجموعة واسعة من القطاعات التي تغطيها أجندة الفعاليات عالية التطور المعروفة عالمياً.

ويستضيف مركز دبي التجاري العالمي أكثر من 600 فعالية سنوياً في مختلف القطاعات الرئيسة، بما في ذلك التكنولوجيا والابتكار والرعاية الصحية والطاقة والاستدامة والعقارات والأغذية والمشروبات والضيافة والسيارات والنقل وغيرها، وتتماشى جميعها بشكل وثيق مع الرؤية الاستراتيجية للتنويع الاقتصادي في دولة الإمارات ودبي.

ويعدُّ مركز دبي التجاري العالمي عامل تمكين رئيساً لدعم حركة التجارة العالمية في دولة الإمارات وغيرها من الاقتصادات العالمية، حيث يتم منح الشركات العالمية الرائدة متعددة الجنسيات والشركات الصغيرة والمتوسطة والشركات الناشئة، المنصة والفرصة للتواصل مع أسواق جديدة وعملاء مرموقين.

ثقة المستثمرين

وقال هلال المري إنَّ مركز دبي التجاري العالمي ومن خلال عروضه المتنوعة، ساعد بشكل كبير على تعزيز ثقة المستثمرين باقتصاد دبي، حيث ارتفع الاستثمار الأجنبي المباشر في الإمارة إلى 4.84 مليارات دولار خلال النصف الأول من عام 2018 وحده، بحسب مؤسسة دبي لتنمية الاستثمار.

كما تعمل المنشآت الجديدة التي طوّرها المركز، على تعزيز قدرة الإمارة على جذب الشركات العالمية بصورة مستمرة، فضلاً عن الاستثمار الأجنبي على المدى الطويل.

ومن المتوقّع أن تزداد كثافة هذا النمو بصورة ملحوظة خلال السنوات القليلة المقبلة، ويرجع ذلك في حد كبير إلى الفرصة التي يوفرها معرض إكسبو 2020 دبي، حيث تستعد المدينة لاستقبال 20 مليون زائر.

نصا المورقي والشيباني ودلالة تقدّم اللحن

الألحان الطّوال في الشعر العامي

سعد بن عبد الله الحافي*

كان الشعر يقال دون فرز أو تصنيف موسيقي لبناء النص، وإنما كان التنعيم أو الملالاه (نعم لا نعم لالا) أو (يالا يا لا لا) وهي كانت تستخدم ميزان الضبط التي يبني عليها الشاعر قصيدته، حتى سمعها الخليل بن أحمد الفراهيدي من بدوي في صحراء المدينة ثمَّ اعتمدها وحوَّلها إلى تفعيلة، وصنف الشعر بناء على تركيب هذه التفاعيل وخرج ببحور الشعر وسماها.

لذلك لا نستغرب أن نجد بعض البحور بدون مسمى في الشعبي، وهذا لا يعني أنها غير مستعملة في الشعبي؛ فالتسمية هي اجتهاد يعتمد على استخدام شائع مرتبط بقبيلة أو مكان أو أداء معين؛ فالسامري والمجرور والهجيني والمنكوس والعرضة مرتبطة بنوع الأداء، بينما الهلالي والشيباني الصخري والدوسري مرتبطة بشيوع الاستخدام؛ فهذا لا يعني أنهم من اخترعوا هذا اللحن أو البحر الشعري. وفي هذا المقال سنتناول الألحان الطويلة في الشعر العامي وسر الشعراء فيها.

نصوص وشعراء:

النص الأول

يا هل الفاطر اللي فوقها من كل دشنٍ جديدٍ غالي
سلموا لي عليه إن كان جيتوا صاحبي يا هل المامونه
عاش من ناشني من عشرته هملول صيفٍ حقوقٍ يالي
ربعت منه وديان الظماير واستتمت وهي مصيونه
انشدوا نور عيني عن حواله واشرحوا له سراير حالي
هو منونٍ علي بحاجتي ولا درا فاكتبوا مضمونه
كان هو مقبل لي لو نحيت بعيد ما نيب عنه سالي
وان نساني وصد وسج مع غيري قويت العزا من دونه
والله اللي اعبد ما شيف دينٍ صدق ما يجرح الرجالي
غير حسة صديقٍ داخليه والمخاليق ما يوحونه
كل من لا يصانع بالجميل لو كان أصيلٍ عالي
مثل من لا يبر بوالديه ويخلف السنه المسنونه
يا وجودي على ما فاتني هيهات يوم الشراب ازلالي
يوم عيني على طرد المها وملاقفه بالهوى مفتونه
خانت الوقت كدر ما صفا من لذته جمل الله حالي
صابرٍ صبر مضهود الجمل والنفس في وليته مرهونه
هب يا حظي اللي بعد الغالي وحط البغيض قبالي
والنصيب الردي ما يدرك لطنطانة الدانه المصيونه
كل ما جيت ابا انها القلب عن ما فات عيني قليلة والي
تعترضها صواديف الزمان وتبتليها وهي مجنونه
عدل والله يحب العدل واللي ما يحبه ضميره خالي
مثل من لا يعرف البا من الطا والعرب خطهم يقرونه
عين شيهانةٍ تطلب علفها وكرها في رفيع الجالي
ما بذرت الجميل الا وانا يوم ابذره خابرٍ ماعونه

الشاعر:

هو سليمان بن ناصر بن شريم من بني زيد. شاعر مجيد أجاد فن المحاورة والنظم على البحور الطويلة. توفي، رحمه الله، عام 1363هـ.

دراسة النص:

يتميز هذا النص بأنه من الألحان المطولة التي تعتمد على

تكرار تفعيلة البحر الذي بني عليه النص، ويسمونه لحن معوسر أو طرق معوسر، أي: لا يتمكن منه جيداً سوى من يتمتع بطول النفس وقوة الصوت التي تساعده على إكمال الشطر دون توقف، وهذا الأسلوب مشهور في قبائل منطقة مكة وغرب نجد، وخاصة في الملعبة الشعرية المعروفة بالمحاورة أو المراد، ويستخدمها الشعراء من باب استعراض المقدرة الشعرية وتعجيز الخصم عن المجاراة، ولجمال اللحن الذي ينتج عن مد الصوت به. وقد تأثر به بعض شعراء حاضرة نجد كابن دويرج وابن شريم، وكذلك لويحان، بعد مخالطتهم لشعراء منطقة مكة بعد منتصف القرن الرابع عشر الهجري؛ لذلك لا نجد في شعر أهل نجد لهذه الألحان «المعوسرة» أيَّ بُعْدٍ تاريخي يتجاوز القرن الرابع عشر الهجري، وفي هذا النص الذي بين أيدينا نجد أنَّ الشاعر نظم النص على:

فاعلن فاعلاتن فاعلاتن فاعلن فاعلاتن فاعل

فالشاعر يخاطب ركباً من راكبَينِ ورديف، يمتطون ناقة فاطراً؛ أي: كبيرة السن، وهي دائماً ما تفضَّل في السفر الذي لا يحتاج إلى سرعة الجري كالغزو أو البريد، وإنما في السفر المعتاد؛ لأنها تتميَّز بالهدوء وقوة التحمُّل والدُّربة على المسافات الطويلة. ثمَّ يصف الشاعر بعض أدوات الزينة من المفارش التي توضع على ظهر الراحلة وأنها جديدة وثمينة؛ دلالةً على أهمية من يمتطيها، ليطلب منهم إبلاغ السلام للحبيبة (صاحبي) عندما تمكّنهم الظُّروف من مقابلتها، ثمَّ يعود مستذكراً ما كان بينه وبين تلك الحبيبة في بعض لقاءاته معها، واصفاً أثره في نفسه بانسكاب المطر السريع من سحابة صيفية، وكيف أنه جلب السرور والسعادة لنفسه ومَنَحه الأمل في إدراك ما يصبو إليه. ثمَّ يطلب منهم سؤال الحبيبة مطمئناً عن أحوالها، وأن يوضّحوا لها معاناة الشاعر وما في نفسه من مشاعر تجاهَها، طالباً الإجابة وتوضيح موقفها بخصوص تحقيق رغبته فيها، وليتأكد من صدق ذلك يطلب منهم توثيق ذلك كتابة؛ فإن وجدَ القبول منها فلن ينساها، وإن بعدت به الديار؛ وإن كانت لا تريده ووجدت غيره فإنه سيتحلّى بالصبر ويرضى بما قُسم له، مُقسماً بأن ليس هناك أشدُّ ألماً وجرحاً للمشاعر من تجاوز صديق في حق صديقه ليكتم ذلك في صدره ولا يجعل الآخرين يشعرون به، وليؤكد أنَّ من لا يقابل الفعل الجميل بمثله، وإن كان ذا حسب ونسب، فإنه كالابن العاقّ لوالديه المخالف

الركب لحمل الأغراض عند الرحيل

للسنة. ثمَّ يتوجَّدُ على ذلك الزمان الماضي حينما كانت الظروف مساعدة له في مغامراته العاطفية؛ فقد تبدل الصفاء بالكدر، وها هو اليوم يصبر كما يصبر الجمل على الحمل الثقيل؛ فقد خانه الحظ بفراق من أحب ومقابلة من لا يحب، ويلوم حظه السيئ الذي لا يميِّز بين الدانة الثمينة وغيرها، وكثيراً ما كان يحاول نسيان الماضي بذكرياته ولكن مع كل محاولة تنهمر عيناه بالدموع؛ فقد تكالبت عليه الظروف بما يشعره بالظلم ولا يريد سوى العدل الذي لا ينكره إلا جاهل لا يميّز بين الطاء والباء بينما الآخرون يستطيعون معرفة ذلك، ليختم قصيدته بأنه عندما اختار تلك الحبيبة، التي يشبِّه عيونها بعيون «الشيهانة» أنثى الصقر التي لا تستقر إلا في الأماكن المرتفعة، فإنه يدرك جيداً أنه قد فعل الجميل فيمن يقدِّر هذا الفعل وسيثمر فيه.

مخطوط قصيدة ابن شريم

النص الثاني:

يقول المورقي نهار في روس الطوال اواق

امعــدٍ بين حــاذه والمحـــاني بالمجــاديرا

واخيل المال يحدا والرحايل بالزهاب اتساق

واقول بجيرة الله والك يا المقفي مسافيرا

ما هو سرُّ الشعراء في اللحن الطويل (المعوسر)؟

عسى من حدهم ينحون ينحى من شفا المفراق
ياخــذ مقــدار ساعــه لا حبـال ولا حداديرا
مطيحه في جبا المشويه اللي مارد البراق
مواقفهـا اعسـار وجالها كله شناظيرا (1)
بعد ما حول الغاطس فها وافهاه كسر الساق
مـن الركبـة الى حـد القـدم غـادٍ شعـاثيرا
ياخـذ مقـدار حوليه يحملونه خبيث اوفاق
اعظامــه لا بلينــا مــا تليمهــا الجبـابيرا
ولا شدوا ودنوا له من الزمل ازرقٍ صعفاق
حسوسٍ بالشجـر يرثع على تالي المظاهيرا
الا يا وجد روحي وجد من تاه الركاب وتاق
وهيلــه مــن ورا ركبــه وخلنــه ورا النيـرا
رمنه في لهيب القيض بالمضماه بالاشفاق
ولا يبخـص مـواريدٍ ولا يبخـص محــاديرا
الا ياطير يا عجل المسير وبالجناح احشـاق
معــي رده اتوديهــا إلى زين المحــاجيرا
ابيك اخـف ولا فـن ياما بي على الملحـاق
وسبت الرجل ما يجدي ولا جنحان ابا اطيرا
أنا إن عيرضت خطوا لي بحرزينٍ من الاوراق
ابحـرزينٍ تهبطـني على ثلاب لا اطـيرا (2)
جمع كل المعاني الطيبه بالخلق والاخلاق
وزهــا صدره كمـا الرمـان غضـاتٍ مزابيـرا
اخيل المال يحدا والرحايل بالزهـاب اتساق
واقول بجيرة الله والك يا المقفي مسافيرا

الشاعر:

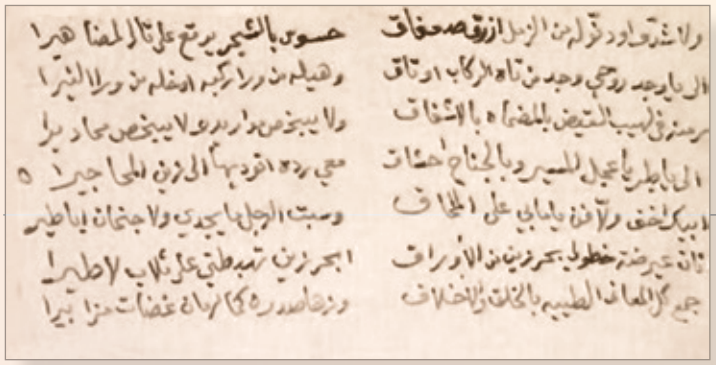
هضيبان المورقي العتيبي: من شعراء مطلع القرن الرابع عشر الهجري، من شعراء منطقة مكة المكرمة وشرق الطائف.

دراسة النص:

أشرت كما تقدم إلى شيوع الألحان المطولة في شرق منطقة مكة المكرمة والطائف، ومنها امتد إلى منطقة نجد، ومن ذلك لحن النص الذي بين أيدينا، الذي يعتمد في بنائه على تكرار تفعيلة (مفاعيلن)، وهو نفس بناء بحر الهزج في الفصيح الذي يعتمد غالباً على تكرارها مرتين، ولكن هنا تميَّز بتكرار مفاعيلن أربع مرات في الصدر وفي العجز، وقد سماه شيخنا أبو عبد الرحمن بن عقيل -متعه الله بالصحة والعافية- باللحن الشيباني؛ بناء على ما يعتقد من أنه أقدم نص وصل له على هذا اللحن للشاعر شويمي الشيباني العتيبي ومنه:

رموني رميةٍ منها العطب وأنا ولد شيبان
ونجـاني ولي العـرش ما جا في مـاريه
رموني من ورا ضلع القرين ومن تحت نعمان
وطرهـم ذبحتي لاشـك ربي ما رضا فيه
كما اني ما اقطع العاني واعينه واشبع الجيعان
بحقـي دون وجهــي واجب تتميم عانيه

والشاعر شويمي الشيباني معاصر للشاعر هضيبان المورقي أيضاً، ولكن ابن عقيل شهر هذه التسمية حتى أصبحت ملتصقة باللحن، ولم نجد في الشعر الفصيح من نظم على هذا اللحن، وهناك ألحان كثيرة لم يذكرها العروضيون، وفي ذلك دلالة كبيرة على أنَّ البحور الشعرية التي حصرها الخليل هي استقراء لنصوص وصلت إليه وليس حصراً لجميع ما قيل، وأنَّ الشعر العامي هو الشعر الفصيح الذي كان الشعراء يقيمون وزنه على التنعيم كمعيار أو ما جعله الخليل التفعيلة أو ما يتوارثه شعراء العامية بالملالاه، وهي الأساس في بناء بحر النص، وأنَّ قصر الشطر على تفعيلة أو أكثر وتكرارها يعود للحن الذي يستطيعه نفس الشاعر ومقدرته على ضبطه.



مخطوطة قصيدة المورقي

وبالنظر للنص نجد أنَّ الشاعر أتقن سبك الأبيات فكان لحناً شجياً، وقد وضع وسمه في مطلع القصيدة كأسلوب شعري قديم (يقول المورقي) ويخطئ من يظن أنَّ اسم الشاعر نهار المورقي كقول الشعراء (يقول الخلاوي والخلاوي راشد) أو (يقول الجميلي والجميلي فيصل) فنهار هنا يعني بها وقت النهار الذي ارتقى فيه الشاعر المرتفعات الجبلية التي تقع بين قرية (حاذه) شمال شرق مكة المكرمة وبين قرية (المحاني) شمال شرق الطائف، حيث شاهد من تلك المرتفعات الجبلية تحرُّكَ ماشية الحي الذين معهم حبيبته، ودفْعَهم للركائب التي حمَّلوها ببيوت الشعر، دلالةً على الرحيل، ثمَّ يدعو الله أن يحفظ حبيبته، ليتحوّل بالدعاء على من كان سبباً في رحيلهم، متمنياً عليه السقوط في بئر عميق بحيث يمكث فيها ساعة من زمان لا يجدون حبلاً ولا شخصاً قادراً على إخراجه، ويسمي البئر (المشوية) التي تتميز بوعورة وضيق مكان الوقوف على فوهتها وبكثرة الصخور التي تعترض (جالها) مما يعني أنَّ الساقط فيها لا يسلم من هذه الصخور قبل أن يصل إلى القاع، فلذلك من ينزل لإخراجه سيذهل عندما يشاهد أنَّ ساق من سقط قد أصيبت بكسور متعددة من الركبة إلى القدم، وبالتالي ستمضي عليه سنة محمولاً لا يستطيع أن يجمع الأطباء عظامه لجبرها، وزيادة على ذلك فإنه يحمل على جمل أسود شديد الجفال ينفر من تحرُّك الأشجار فيجمح بمن عليه سريعاً في مؤخرة الركب، وكأنَّ الشاعر في هذه الأمنية السيئة ينتقم ممن أشار برحيل قوم حبيبته، ولا شكَّ أنَّ المعنى الآخر الذي يريد إيصاله الشاعر لنا أن معاناته من هذا الفراق هي أشد على نفسه من ذلك، ليصف حاله بحال من أضاع ركابه في صحراء قاحلة وراء جبال (النير) في نجد بينما (وهيله)، تصغير أهله، يقطنون في جبال (ركبه) جهة الطائف أي أنَّ هناك مسافة شاسعة بينه وبين أهله وإمعاناً في تصوير المعاناة يكون ذلك في شدة حرارة الصيف بعيداً عن موارد الماء التي يجهل مواقعها ويجهل كذلك المسالك التي توصله للناس. ثمَّ إنَّ الشاعر يخاطب طائراً سريع التحليق طالباً منه أن يحمل تحياته إلى حبيبته ذات العيون الجميلة، ويبيِّن أن سبب اختياره لهذا الطائر كونه أخف وأسرع من الشاعر، وإلا فإنه يتمنى أن يلحق بركب الحبيبة ولكن سبت قدميه لا يساعده على ذلك ولا يملك جناحاً يطير به، ثمَّ يصف مدى سعادته عندما يشاهد حبيبته؛ إذ يطلب منهم أن يكتبوا له حرزين حتى لا يطير من الفرح.

مخطوط قصيدة المورقي

النص الثالث:

يا هل العيرات باكر كان مريتوا طوارف خلي
خبروه أني شكيت الهم والساموح عقب افراقه

ما نسيت الصاحب اللي بالموده والهوى صافٍ لي
جا لي أصفى من غدير الوقر وأحلى من حليب الناقه

ما نسيته يوم انا انهل من كما ذوب العسل واعلي
خابرٍ نفسي عيوف ولا تداني عقبة العشاقه

مع ثلاثٍ عارضٍ لي غب يوم العيد دق وجلي
وصفهن ثنتين جل وثالثتهن بالوصوف ادقاقه

انهب الممشا لجلهن مير هن ما ودهن يدن لي
كل ما قربت منهن خالفني واقطعن الساقه

يا لطيف الحال غضات الصبا هن كيف ما ياون لي
حملني من كثيب الرمل ملحوضٍ عليه اوساقه

صابني منهن عنودٍ من ثمانه علتي ودواً لي
ودي اصبر مير قلبي من فراقه بالهوى حراقه

صرت مثل اللي ايعبر من زمانه كل حل ابحلي
الله أكبر كل عبدٍ مشتكى حاله على خلاقه

كـن عينـه عين شيهـانٍ ربى بالنايف المتعلي
أو كمـا عين الغـزال اللـي يلـد ابها على دراقه
جـادلٍ تل الظمـاير في كـواليب المـوده تلـي
تل ركبٍ في لهيب القيض ظميا والشراب اشفاقه

الشاعر:

هو عبد الله بن علي بن محمد بن دويرج ولد في أواخر القرن الثالث عشر الهجري ببلدة جفن بإقليم السرّ في نجد. انتقل إلى مدينة عنيزة وفيها عاش فقيراً كادحاً، وليس أدل على حالته من هذه الأبيات التي يخاطب فيها ابنه شعيل وهو صغير السن:

مضى العمر أنا والفقر يا شعيل حط وشيل
أنـا أقـواه يـوم وباقـي الأيـام يقـواني
أدير الروابـع لـين يقبـل سمـار الليـل
إلى جيت لي مع درب ابا اغديه لاقاني
قلبني ولـه فـي ساقتي مثل رجد الخيل
علـى وصلتي للبـاب وايـلاه يتنـاني
وتنـابزت أنـا ويـاه ثـمٍ نخيت شعيـل
بكـى الـورع مالـه حيلـةٍ منـه ياقاني
وذي حالـة الدنيا متى ما اجنفت بالميل
لقيت الحصيني يفـرس الذيب سرحـاني

ولقد جاء في ديوان الشاعر المطبوع الذي جمعه بندر الدوخي أنَّ وفاته في عام 1365هـ بينما جاء في مخطوط عبد الرحمن الربيعي الذي من بلدة الشاعر عنيزة وله علاقة بالشاعر وبتحديد أكثر أنه توفي، رحمه الله، في 25 ذي الحجة سنة 1354هـ.

دراسة النص:

نجد في النص الذي بين أيدينا، والذي يعدُّ من أجمل ما تغنَّى به عشّاق الشيلات، أنَّ الشاعر اعتمد فيه لكل شطر على تكرار (فاعلاتن)، وهي التفعيلة التي يقوم عليها بحر (الرَّمَل) في الفصيح، ويكثر عليها نظم الشعراء العاميين، خاصة في الشعر المروبع القائم على أربعة أشطر؛ ثلاثة متفقة القافية والرابع مختلف. والمروبع فن شعري لا يختص ببحر شعري دون آخر، ولكن يكتفى في الشعر العامي بنسبة النصوص على هذا الشكل إلى فن المروبع، ومنه المروبع الطويل والمروبع القصير الذي يعتمد شطره على تكرار التفعيلة مرتين، ولكن تكرار التفعيلة خمس أو ست مرات في الشطر الواحد للنص ثنائي الشطرين عائد لمقدرة الشاعر على البعد عن حشو الكلام وما يتمتّع به الشاعر من طول نفس، كما في النص الذي بين أيدينا؛ فالشاعر يخاطب ركباً يمتطون (العيرات) وهي الجمال قوية البنية، ويوصيهم عندما يمر بهم الطريق بأطراف منازل حبيبته أن يخبروها بما يعانيه من الهم وتغير أحواله بعد أن ابتعد عنها، وأنه لم ينسَ ما بينه وبينها من حب ومودة صافية يُشبِّهها بصفاء ماء الغدير المتكون في تجويف حجري، وأنها ألذُّ حلاوة من طعم حليب الناقة، ثمَّ يؤكد أنَّ ذكريات وصالها لم تزل عالقة في مخيلته، وكيف أنه اختارها دون غيرها لما يعرفه فيها من الوفاء الذي يجعلها لا تختار غيره عليه؛ إذ ليست هي سلعة رخيصة يدركها كلُّ عاشق، متذكراً اللقاء الأول حين قابلها في اليوم الثاني من العيد في أحد ممرات بلدته فكانت ممشوقة القوام جميلة الملامح رقيقة التقاسيم وبرفقتها اثنتين من النساء البدينات، وقد حاول أن يسرع الخطى مقترباً منهن ولكنهن كنَّ على حذر منه فخالفن الاتجاه الذي يسير فيه مبتعداتٍ عنه. ويستغرب الشاعر عليهن هذا النفور والقسوة بعد أن هلن عليه الرمل، ليؤكد أنه وقع في عشق تلك الفتاة التي يُشبِّهها بالغزالة التي دائماً ما تكون في مقدمة قطيع الغزلان كقائد له، كناية عن جمالها وتميزها عن الأخريات، وأنها هي الداء والدواء بالنسبة له، ويتمنى لو أنه يستطيع الصبر على هذا الحرمان والبعد، ولكنه يشعر باحتراق قلبه حسرة على فراقها؛ فحياته بدونها لا قيمة لها، شاكياً أمره إلى الله تعالى، ثمَّ يصف جمال عيونها التي يشبِّهها بعيون (الشيهانة) أنثى الصقر التي تمتاز بسواد العين واتساعها، وتتخذ من أعالي الجبال مستقراً لها، أو أنَّ عيونها تشبه عيون الغزالة الحذرة التي تتلفت إلى جهة مَنْ تشكُّ أنه صياد يختبئ ليتمكن من اصطيادها.

مخطوط قصيدة ابن دويرج

النص الرابع وهو أيضاً لابن دويرج:

ألا يا راكب اللي كنه الادمي إلى شاف القنوص وذار رعت عامين بالنوار

خفيفه ما عليها إلا الزهاب وخرجها وشداد فولاني (3) من العيرات مقراني

تنحر ديرة العوام لا عنها يمين ولا تروح يسار وهي مسكن رفيع الكار

إلى جيته فسلم لي عليه وقل تراني عنه مشتاني مهل يابو سليماني

وانا توي عليمي وانت رجلٍ تقتبس من رأيك الشعار من البصره الى سنجار

جزمت انك ملكت من الحجاز إلى الكويت وسوق نجراني خفي العلم يقراني

ظما كبدي محرقها وانا دلوي يماح بجمة الابيار يصغ ما عاد لي مقدار

اغثني كان لك رأي سديد وباللوازم تنقل العاني انا وارد وعطشاني

ابي لي قلتةٍ دونه بلشتيه فلت ومرتبٍ دندار سكارا تضرب المزمار

سكارا بالمحاضر من عوايدها اتعش الذيب سرحاني بسلة شغل ابن باني

ولكن كان ما عندك لمثلي في طواريق الهوى مقدار افذا وقتٍ علينا بار

تريح كان ما عندك لفرق المشتبه زودٍ ونقصاني اقول العلم فرواني

ركبت بجالبوت الغي لكن البحر غير البحر دوار توقع يوم سنه شار

تراك بغبةٍ خضرا وحل صفقة هبوب ولطم زيراني اتخل البوم ليحاني

الى جنك شواحيفٍ عليها اللي يدلون البحر عبار ترى الاول يكون اخيار

مع الاول ولا للغبة الخضرا تعود عقب ما كاني ولا تحتاج تبياني

الاوا قلبي اللي من عظيم الوجد يسعر به لهيب النار الى منه ذكر ما صار

وعيني كل ما قلت ارجهنت سال منها الدمع طوفاني على مدعوج الاعياني

أنا بشكي عليك الحال ياللي بالشدايد تكرم الخطار تعرف الورد والمصدار

تساعدني على اللي كل ما داويت جرحٍ جدد الثاني ومنه الهم يسناني

صلاة على سيد الملا طه عدد ما هلت الامطار كذلك والنسم يندار

يعم الآل واصحابه عدد ما غرد القمري بالالحاني على مسلوب الاغصاني

جبال كشب شمال شرق الطائف

دراسة النص:

جاء في تقديم النص «أيضاً له على البحر المعسر الطويل مسندها إلى صديق له بالزبي» ويبدو من أحد أبيات النص أنَّ الشاعر ابن دويرج قد تعمد تحدي ذلك الشاعر في مجاراته على هذا اللحن الشعري الطويل في قوله «وأنا توي عليمي وأنت رجلٍ تقتبس من رأيك الشعار من البصره إلى سنجار...» وقد نظم ابن دويرج قصيدته على بحر الهزج، أو ما يسمّى في الشعر العامي اللحن الشيباني القائم على تكرار تفعيلة (مفاعيلن). فنجد أنَّ الشاعر إمعاناً في تعسير لحن البيت عمد إلى تقسيم كل شطر إلى قسمين: طويل وقصير؛ ففي القسم الأول الطويل من الشطر الأول نجد تكرار (مفاعيلن) ست مرات، وكانت التفعيلة الأخيرة (مفاعيلان). وفي القسم الثاني القصير من الشطر الأول كرر (مفاعيلن) ثلاث مرات، وكانت الأخيرة (مفاعيلان)، وبالتالي يكون الشطر الواحد مكوناً من تسع تفعيلات (مفاعيلن مفاعيلن مفاعيلن مفاعيلن مفاعيلن مفاعيلان مفاعيلن مفاعيلن مفاعيلان).

ويمكن أن نخلص في هذا الجزء الرابع والأخير مما تناولناه عن الألحان الطويلة أو «المعوسرة» أنَّ نؤكد أنها لم تخرج عن البحور الشعرية المتعارف عليها، ولكنَّ السرَّ يكمن في تكرار التفعيلة التي يقوم عليها البحر الشعري فقط، وهذا قابل للتطبيق في أغلبية البحور الشعرية كما فعل لويحان في البحر البسيط، بحيث كرَّر تفعيلة شطر مجزوء البحر البسيط في قوله من محاورة شعرية مع الملك فيصل بن عبد العزيز، رحمه الله:

لويحان:

الليله الليله الليله نبا الطاروق طرقٍ غريب

مثل الدراهم ليا قاموا صيارفها يعدونها

والله ما أدري يطيب لسيدي والا بعد ما يطيب

إن كان ما ناسبت لك يا سنادي جزت من دونها

الملك فيصل:

الليله الليله الليله شواريبٍ تحد الشريب

والأجنبية الى وردت على المارد يحدونها

يا ذيب يا ذيب ياللي جر صوته فوق راس الجذيب

ذكرت عيني وهلت واهملت من عقب مظنونها

ويخطئ من يعتقد أنَّ حبيب العازمي مخترع هذا اللحن في قصيدته التي نالت شهرة لجمال شيلتها:

يا طير يا طير يا طير السعد ياللي ترف الجناح

لا وا هنيك إليا ضاقت عليك الأرض خليتها

بل هو لحن قديم تناوله شعراء المحاورة. ومن ذلك أيضاً محاورة بين علي القري وعلي أبو ماجد:

القري:

الليله الملعبه تحتاج مني ومنك شرحٍ طويل

اقضب طرفها لمن العلم ياصل بيننا منتهاه

وكذلك نجد أنَّ تكرار تفعيلة (فاعلن) يمكن أن يشكِّل منه لحن طويل كما في قصيدة خلف العتيبي:

يا حبيبي ترى القلب بعدك سرح وانجرح جرح ما شفت مثله جريح

المحبة تجر المواليف جر الشجر وأنت الأرواح جريتها

فنجد أنه كرَّر تفعيلة (فاعلن) ثماني مرات في الشطر الواحد. وقد اشتهر حميدان الشويعر من أهل القرن الثاني عشر الهجري بالبناء على هذا النوع من اللحن، لكنه اكتفى بأربع تفعيلات في الشطر الواحد، كما في قوله:

أيها المرتحل من بلاد الدعم

فوق منجوبةٍ كنها الجوذره

روهجت بالعراقيب زبد الضحى

شاف ركابها زايلٍ ذيره

وبالنظر إلى النص الذي بين أيدينا نجد أنَّ الشاعر ابن دويرج، رحمه الله، يصف راحلة النجاب ويشبهها بغزال الآدمي الهارب ذعراً بعد أن لمح صياداً، وأنَّ هذه الراحلة قد أكلت عشب الربيع حولين، مما يدل على تمتعها بالقوة، ورغم ذلك فليس عليها سوى عدة الراكب وأغراضه التي يضعها في الخرج

حبيب العازمي

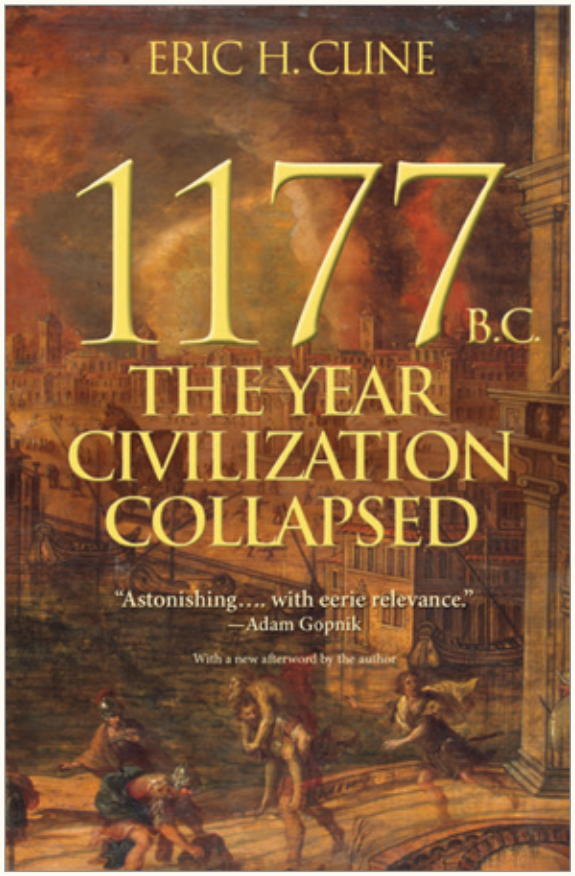
و(الشداد الفولاني) الذي يجلس عليه الراكب، ويوصيه أن يقصد بلدة الزبير ليصل إلى ذلك الرجل الرفيع المنزلة ويبلِّغه السلام، ويمتدحه برجاحة العقل وصواب الرأي، ثمَّ يشتكي إليه معاناته طالباً مساعدته في حلها. وقد حملت أبيات النص رموزاً ذات دلالات معينة.

الهوامش:

1. **المشوية:** بئر تقع في جبال كشب شمال شرق الطائف، وهنا يذكر أنها مورد للبراق من عتيبة.
2. **ثلاب:** رمز لإخفاء اسم الحبيبة شاع استخدامه في نصوص شعراء الحجاز.
3. **الشداد الفولاني:** يذكر الجنيدل، رحمه الله، أن الشداد هو الرحل الذي يستعمل للركوب على الإبل، ويصنع عادة من خشب الأثل، والفولاني نوع من الأشدة يتميّز بأنه صغير الحجم لا يأتي على ظهر البعير كله.

* **رئيس تحرير مجلة الحرس الوطني السعودية**
عضو اللجنة الثقافية ورئيس لجنة الأدب الشعبي بمهرجان الجنادرية

Book Title: **1177 B.C.:**
The Year Civilization Collapsed
Author: Eric H. Cline
Published: September 22, 2015
Publisher: Princeton University Press



In 1177 B.C., marauding groups known only as the "Sea Peoples" invaded Egypt. The pharaoh's army and navy managed to defeat them, but the victory so weakened Egypt that it soon slid into decline, as did most of the surrounding civilizations. After centuries of brilliance, the civilized world of the Bronze Age came to an abrupt and cataclysmic end. Kingdoms fell like dominoes over the course of just a few decades. No more Minoans or Mycenaeans. No more Trojans, Hittites, or Babylonians. The thriving economy and cultures of the late second millennium B.C., which had stretched from Greece to Egypt and Mesopotamia, suddenly ceased to exist, along with writing systems, technology, and monumental architecture. But the Sea Peoples alone could not have caused such widespread breakdown. How did it happen?

In this major new account of the causes of this "First Dark Ages," Eric Cline tells the gripping story of how the end was brought about by multiple interconnected failures, ranging from invasion and revolt to earthquakes, drought, and the cutting of international trade routes. Bringing to life the vibrant multicultural world of these great civilizations, he draws a sweeping panorama of the empires and globalized peoples of the Late Bronze Age and shows that it was their very interdependence that hastened their dramatic collapse and ushered in a dark age that lasted centuries.

A compelling combination of narrative and the latest scholarship, 1177 B.C. sheds new light on the complex ties that gave rise to, and ultimately destroyed, the flourishing civilizations of the Late Bronze Age--and that set the stage for the emergence of classical Greece.

About the Author

DR. ERIC H. CLINE is Professor of Classics and Anthropology, Director of the Capitol Archaeological Institute, and former Chair of the Department of Classical and Near Eastern Languages and Civilizations at The George Washington University, in Washington DC. A National Geographic Explorer.

مختارات من شعر

د. محمد عبده غانم

اختيار وتقديم

د. شهاب غانم

يطلب من

مركز جمال بن حويرب للدراسات

Jamal Bin Howaireb Studies Center

From the history of Abu Dhabi stamps

that he received a letter from Captain Wilson, dated October 6, 1828, from Abu Dhabi. He did not mention the way of receiving the letters, yet the Taresh must have been very well known. Those letters were usually sent by boat through the Taresh when the visit of warships to the area is delayed.

Correspondence Agent

During the reign of Sheikh Khalifa bin Shakhbut al-Falahi (1833-1845), Saeed bin Salem was appointed as the agent of Sheikh Sultan bin Shakhbut al-Falahi, and a delegate carrying the government's mail and letters to the British Resident. It was mentioned that Saeed bin Salem was the envoy of Sheikh Khalifa to Saad bin Mutleq while he was in the area of Buraimi. Saeed bin Salem was also a reliable delegate during the reign of Sheikh Saeed bin Tahnoon al-Falahi, ruler of Abu Dhabi in 1845-1855. Thiab bin Issa al–Falahi, cousin of the ruler, was a special envoy responsible for Sheikh Khalifa bin Shakhbut's letters. On June 16, 1843, Sheikh Khalifa sent Thiab with ten men carrying a letter to Sheikh Saqr Bin Sultan Al Qasimi.

The role of Lengeh harbor

Lengeh was not only an important trading center but also a correspondence center for merchants and British Residents in the region. In a letter dated October 1828, the British Resident of Sharjah stated that he often sent official mail through the port of Lengeh. From there and by men he trusted, the mail was sent by ship to Bushehr. In another letter dated December 21, 1829, he stated that he would send the mail via Lengeh.

On the Arab side, Dubai- due to the prudent policy of Sheikh Maktoum bin Hashar Al Maktoum (Ruler of Dubai from 1894 to 1906) - was rapidly changing and becoming more prosperous. After the abolition of the tax on imported goods, the port of Dubai became a free zone port. Prior to 1902, the number of steam vessels loaded with mail and goods, that were stopping at the port of Dubai, was no more than five each year. But later that year, the number of steamships, most of which belonged to Bombay & Persia Steam Navigation Company, reached at least 21 vessels.

Traditional methods relied on trusted people and Matareesh

Commercial vessels and ports ... a landmark in Abu Dhabi's Postal history

Trade in Abu Dhabi was associated with mail traffic From its inception until the 1950s

Khaled Ali Al - Aomira

Since the inception of Abu Dhabi until the 1950s, postal transport was absent, with the exception of little personal mail of the rulers of the emirate and merchants. There was no need for a post office to serve the town's population at the time, so the small number of those residents depended on other means to send and deliver letters to relatives and friends in remote places.

Anniversary of Accession celebrated in Abu Dhabi stamps

The official and personal mail of the rulers used to be sent through bodyguards (matarzi), or sometimes through a special envoy of the ruler. Selecting the messengers was usually based on the importance of the addressee or the subject matter of the letter. Traders, however, relied mostly and when possible, on the available means of transportation to deliver the mail or on men who worked in delivering the mail and goods to specific destinations. Abu Dhabi's internal trade was linked with Oman, which was often the trade of foodstuffs such as dates and others. However, some ports on the Arabian and Persian coasts witnessed the most important and fastest trade routes with continuous delivery of the mail of merchants back and forth.

Abu Dhabi Official Mail

In a letter dated December 1826, Abdullah bin Sulayem was mentioned as an emissary from Sheikh Tahnoon bin Shakhbut al-Falahi to Imam Saeed bin Sultan Al-Busaidi, carrying letters and verbal messages to him and from him to Abu Dhabi. Another letter, dated March 9, 1829, states that on February 19, 1829, Shaiban Khumairi sent Sheikh Tahnoon bin Shakhbut's letters to Muscat. Shaiban was also mentioned as a delegate carrying a letter from Sheikh Tahnoon to Sheikh Sultan bin Saqr Al Qasimi in a letter dated November 12, 1829. At other times, when the British Resident did not find a messenger to send the mail to Abu Dhabi, the mail was sent by Khalifah bin Dumaithan, deputy of Sheikh Tahnoon bin Shakhbut in Dubai, who in turn sent the appropriate envoy carrying the mail to Sheikh Tahnoon.

Reliable Taresh (Messenger)

Sometimes the official mail, sent to Abu Dhabi, used to be delivered by a person assigned by the British Resident. In a letter dated March 19, 1828, Mullah Hussein mentions that Trent ship led by Captain Richardson arrived in Sharjah and that he received a letter from the captain and other letters to Salmin bin Nasser, Sultan bin Saqr al-Qasimi and Sheikh Tahnoon bin Shakhbut al-Falahi to be sent to them through the Taresh.

In another letter, Mullah mentions

countries, and Red- 40 paisa - for the rest of the world.

Aerogrammes were printed on light blue paper with a watermark bearing the phrase ''Imperial Air Mail''. They were divided, by dotted lines into seven sections at the front, and a single section with a large area for writing the letter at the back. The seven sections at the front contained the first main section (number 1), with the design of the stamp on the top right, "Sharjah and its accessories" on the top of the middle, ''AIR MAIL LETTER'' in Arabic and "AEROGRAMME, AIR LETTER, PAR AVION, BY AIR MAIL" in English at the top left. The front side also contained four lines to write the address of the addressee.

The second main section (No. 2) was assigned to the address of the aerogramme sender, containing "Name and Address" in Arabic on the upper right corner, with the warning "if anything is placed inside it, this message will be sent by surface mail" at the bottom of the same direction. While the same words were written in English at the top of the north and a warning at the bottom of the same direction. The four sections- numbers 3, 4, 5, 6: two sections on the right and two in the left - did not contain any details and were allocated as an additional space if needed to complete the letter, and were then folded to close the envelope.

Fig. 8: Sharjah aerogramme with changed value - type 1, sent to Karachi on July 29, 1966

Limited samples of these aerogrammes have been canceled with the first type of Sharjah seal including a commemorative stamp for envelopes on the first day of issue that bears the logo of the Government of Sharjah. The cancellation stamp and the stamp of first day of the issue used the green color to seal these envelopes. The oldest use of a real sample of the envelopes, that wasn't sent by amateurs, was documented in November 1964.

- The second issue of Sharjah aerogramme - issue of illustrating the image:

After His Highness Sheikh Khalid bin Mohammed Al Qasimi assumed power in the Emirate of Sharjah on June 24, 1965, it was decided to highlight a number of previous envelopes in broad lines on the image of Sheikh Saqr Bin Sultan Al Qasimi to symbolize the change of the Ruler. This illustration first appeared on the mailings in July 1965, while it wasn't before 1966 that they appeared on aerogrammes. After the envelopes were printed in violet lines, they were re-circulated at Sharjah Post Office on 22 March 1966.

Fig. 9: Apsley aerogramme sent to USA on August 1, 1971

- The third issue of Sharjah aerogramme - issue of changing the value:

The Postal Service has changed the remaining amount of Sharjah aerogrammes from 20 paisa category to 40 dirham, which is the postal tariff for aerogrammes to all countries of the world.

APSLEY aerogrammes

Sharjah Post Department issued the last aerogramme in 1967 and started to use APSLEY aerogrammes that did not carry any postal tariff, so post stamps were added to them according to the specified destination.

A Mailing Trip ... Letters Travelled Around the World

Sharjah Aerogrammes

Khaled Ali Al - Aomira

An aerogramme is a thin lightweight piece of foldable and gummed paper- with edges that stick as soon as they touch the water-for writing a letter for transit via airmail, in which the letter and envelope are one and the same. After folding the paper it turns into an envelope which is sent by the airmail service at a preferential rate.

Let's take a look at the start date of aerogrammes, their use at the Sharjah Post Office, and the documentation of the postal envelopes issued specifically by the Postal Department in the Emirate of Sharjah.

The idea of the aerogramme began in 1923, but under the name AEROMISIVA (Air Letter Sheet) by Columbia Post, then Mexico in 1930, and Thailand in 1933. These aerogrammes did not carry any postal tariff, so post stamps were added to them to be sent to their destination. On July 15, 1933, the Postal Service of Iraq launched the first aerogramme in the world with a postal tariff in the form of a stamp design depicting King Faisal I, 15 fils worth. This aerogramme contained the phrase "AIR MAIL LETTER CARD". Thereafter, the term Air Letter Sheet was widely used until 1952, where Aerogramme was officially launched at the UPU conference held in Brussels.

Fig. 1: Aerogramme with no stamp design used before issuing Sharjah aerogrammes

Fig. 2: Sharjah Aerogramme, unfolded

Fig. 3: Stamp designs on the 3 categories issued by Sharjah Post Department

Fig. 4: 20-paisa aerogramme cancelled with Sharjah seal on the first day of issue

Fig. 5: Sharjah aerogramme sent to the USA on March 30, 1967

Fig. 6: Sharjah aerogramme with changed value - type 1

Fig. 7: Sharjah aerogramme with changed value - type 2

Sharjah Post Office

On July 10, 1963, the first post office was opened in the Emirate of Sharjah

- The first issue of Sharjah aerogramme - issue of Sheikh Saqr Bin Sultan Al Qasimi:

The first issue of Sharjah aerogramme was launched on August 6, 1964, and consisted of three categories: Green- 20 paisa - for the envelopes to be sent to the Gulf, Blue -30 paisa - for envelopes to be sent to some Arab

Foreword

Jamal Bin Huwaireb
Chief Editor

Emirates Post Museum.. A Necessity or A Luxury

Specialized museums contribute to enhancing the state infrastructure, increase tourism and boost the economy

Many people believe that establishing museums and spending money on them in all walks of life in society, politics and economics is a mere waste of governments' effort with no substantial return. These people even consider such an investment a squandering of funds that should have been spent on infrastructure, education and healthcare. Their argument in this regard questions the value of dedicating a museum for mint or postal services, particularly as we have a plenty of public museums that can be customized as we want with no need to spend more money on specialized museums that will confuse the visitors and increase the burdens.

As a counter argument, we say that spending on specialized historical museums is actually investing in infrastructure, education, tourism and it boosts the economy. Documenting the history of countries is a factor in stability of states and it lends the country a deep-rooted historical dimension that increases the confidence of its people and amazes its visitors and travelers. In fact, the history of any country has only drifted into oblivion when the short-sighted people did more harm than good.

If we observe the museums of the world, we will find that these specialized museums are built by rich people, companies and governments and they have been on the rise for centuries except in the Arab region where we lack public museums let alone specialized museums. I would like to introduce the "Postal Museum in London" as a good example, which also complements this issue's theme focusing on the postal history.

The Postal Museum in London

The museum has its origins in the early 20th century. Building on very humble beginnings in the basements of the GPO headquarters, Her Majesty Queen Elizabeth II officially opened the National Postal Museum in the City of London in 1969. Built partly to house an award-winning collection of British Victorian stamps – donated by Reginald Phillips in 1965 – the museum provided public access to its collections like never before.

In 1998, the museum was forced to close its doors following the sale of the museum building. Its smaller objects and staff were moved out to the less glamorous surroundings of Freeling House at Mount Pleasant – the home of the archive since 1992 – with larger objects put into storage away from Central London.

In 2004, the collections were transferred by Royal Mail to a newly formed independent charity, the Postal Heritage Trust who were tasked with looking after them and growing them. Since that date, the primary focus was to build a new first class home that the heritage needs. The Postal Museum opened on 28 July 2017 with Mail Rail opening on 4 September 2017.

The Museum has over 60,000 objects and thousands of records detailing nearly 400 years of postal history in an interactive entertaining way.

Besides interactive galleries, the Museum offers visitors an immersive underground exploration of the one hundred year old Post Office railway into the original tunnels. With modern research facilities to a wide-range of learning activities, The Postal Museum offers a fun-filled experience for everyone, from all backg rounds and of all ages.

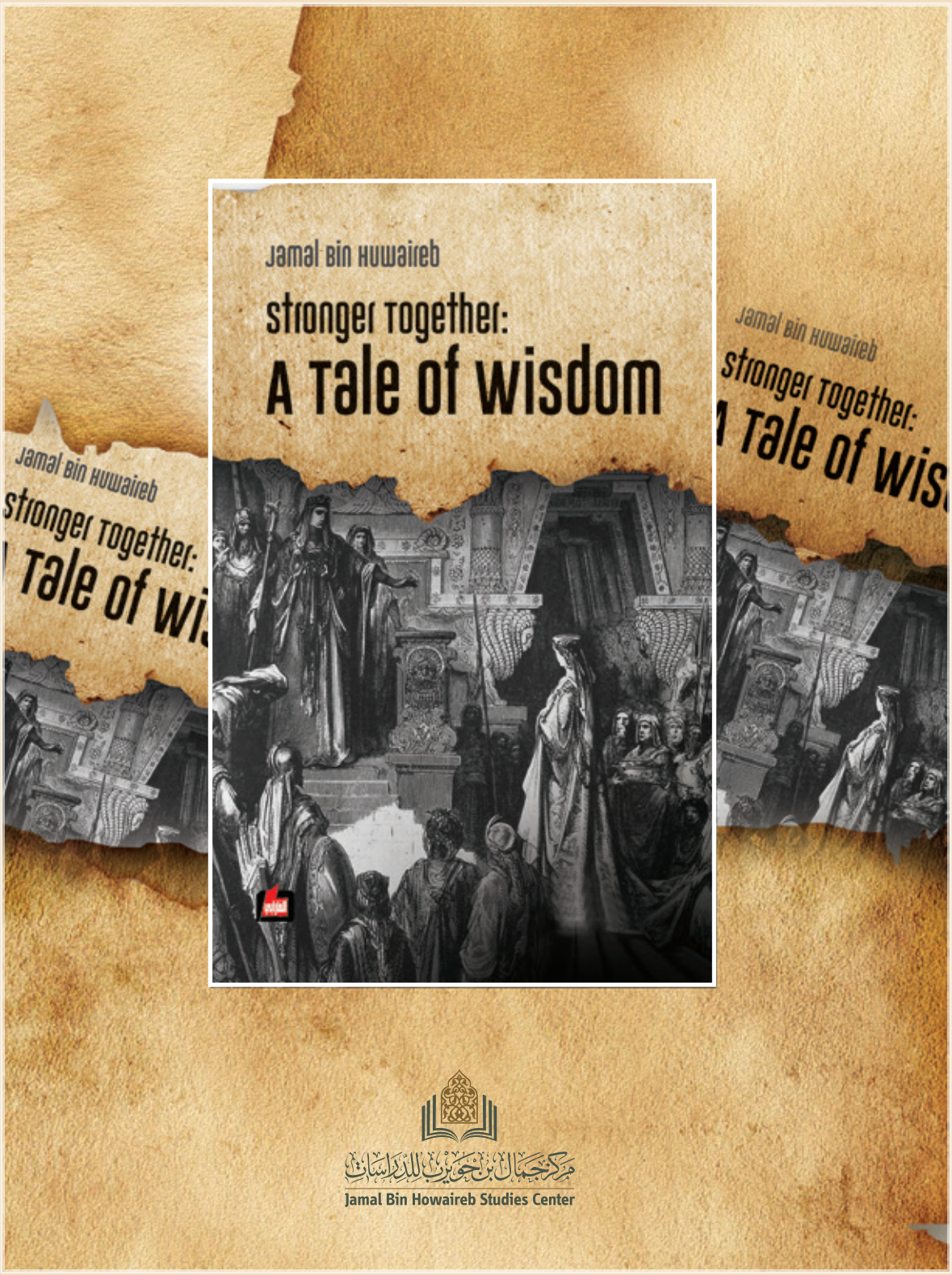
The Museum's items are categorized in themes including: Design & icons; Philatelic collection;
Land, air & sea; Animals; Postal services; Wartime; People; and Notable events.

Each collection tackles a different aspect of postal services. Design & icons, for example, explores the history of design in the postal service from posters, uniforms, letterboxes and maps to iconic designs like the Penny Black, the world's first and most famous stamp. This collections also displays he world's first Christmas card, sent 175 years ago on 1843.

The "Animals" collection sheds light on the roles of different animals in the postal service, from cats were first officially appointed by the Post Office to catch rodent and dogs detecting cable faults, to horses and donkeys carrying the mail.

This is just a glimpse about this ancient Museum's many collections and sections, and I hope that the skeptics return to their senses and help the philatelists and fans of postal history to establish museums equipped with state-of-the-art technology ready to astonish the visitors.

jamal@jbhsc.ae


Jamal Bin Huwaireb
Stronger Together:
A Tale of Wisdom
Jamal Bin Huwaireb
Stronger Together:
Jamal Bin Huwaireb
Stronger Together:
مركز جمال بن حويرب للدراسات
Jamal Bin Howaireb Studies Center

الشيخ زايد بن سلطان آل نهيان

في الإعلام التركي ونظرة الصحافة التركية للإمارات

يطلب من

مركز جمال بن حويرب للدراسات

Jamal Bin Howaireb Studies Center

يصدر باللغة العربية والتركية