

# مَدَائِدُ وَنُقُوشٌ

Orbits & Inscriptions

العدد (13) السنة الثانية - مارس 2019



الخيول العربية  
في الوثائق العثمانية

شهرية تعنى بالتراث والتاريخ | تصدر عن مركز بحوث التراث الإسلامي

أزمنة أولى في عالم السيارات

علي قرقاش  
أول وكيل لمرسيدس بنز في الإمارات

حكاية العربة عبر التاريخ

محمد بن عبدالله بن عثيمين  
شاعر الملك عبدالعزيز

عُمان في الصحافة العربية  
جريدة «الشورى» نموذجاً

دلالة تاريخ ابن المجاور  
في القرن السابع الهجري



سيارات السركال الكلاسيكية  
نقوش من الماضي تزيّن صفحات المستقبل

المسجد العربي  
أول منبر صدح الأذان في إسطنبول

كودراي يوثق تحولات الحياة رفقة سيارة وكاميرا

معرض أبوظبي الدولي للكتاب  
قريباً في

# زايد بعيون تركية

كتاب يلقي الضوء على حضور المغفور له  
الشيخ زايد بن سلطان آل نهيان  
في الإعلام التركي ونظرة الصحافة التركية للإمارات



يصدر باللغة العربية والتركية



من إصدارات

مركز جمال بن حويرب للدراسات  
Jamal Bin Howaireb Studies Center

إعداد وترجمة  
محمد زاهد جول  
تقديم ومراجعة  
جمال بن حويرب



06 محمد بن عبدالله بن عثيمين  
شاعر الملك عبدالعزيز

ملف



12 العربة عبر التاريخ



16 أزمئة أولى في عالم السيارات

18 رونالد كودراي  
يوثق تحولات الحياة رفقة سيارة وكاميرا



22 متاحف السيارات في الإمارات.. أنيقة يحرسها الجمال

26 سيارات السركال الكلاسيكية  
نقوش من الماضي تزيّن صفحات المستقبل

30 الحاج علي قرقاش..  
أول وكيل لمرسيدس بنز في الإمارات



36 الدؤيش يبيع «الربداء» لابن حسين المريدي

40 ملامح التعليم في حمص في أواخر العهد العثماني

42 لمحات من حياة وشعر الشاعر  
علي محمد لقمان

50 عُمان في الصحافة العربية.. جريدة «الشورى» نموذجاً

54 من مفكرة «أخبار دبي»  
راشد.. ومعجزة ميناء جبل علي (3)

56 دلالة تاريخ ابن المجاور في القرن السابع الهجري

62 المسجد العربي  
أول منبر صدح الآذان في إسطنبول



مَدَارَاتُ وَتَوَاشِيتُ

شهرية تعنى بالتراث والتاريخ ودراسات الخيول العربية  
العدد 13 السنة الثانية - مارس 2019

تصدر عن

مركز بحوث التراث والدراسات العربية

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

Jbhsc.ae

Jbhsc.ae

Jbhsc.ae

Jbhsc.ae

## متحف السيارات في الإمارات

في مطلع العشرينيات وصلت أولى السيارات إلى الإمارات، حسب ما اطلعت عليه من روايات كبار السنّ، وبعض الوثائق والصور التي حفظتها كاميرات شركات البترول آنذاك. ومن ذلك العهد، بدأت السيارات تأخذ مكانها في صحراء الإمارات وتزايد بشكل عجيب، خاصة منذ أواخر الخمسينيات حتى اليوم.

خلال هذه العقود الماضية لم يُفمَّ أحدٌ بتوثيق هذا التاريخ ولا جمعه ولا الكتابة عنه، بل ظلَّ مفترقاً في ذاكرة الأهالي وفي بعض الوثائق والأوراق التجارية هنا وهناك، ولم يتمكّن أحدٌ حتى الآن من جمع كلِّ ما يتعلّق بتاريخ السيارات وقطع غيارها ومستلزماتها في بلادنا، في حين نجح آخرون في كثير من الدول المتقدمة بتأسيس أهمّ المتاحف المتخصصة في السيارات الكلاسيكية القديمة.

كذلك لا يوجد إلا عددٌ قليلٌ جداً من الصور التي تؤثّق تلك المراحل الأولى من قدوم السيارات إلى أرضنا التي كانت بغير شوارعٍ معبّدة، ولا إشاراتٍ مروريّ، ولا شرطة، ولا رخصٍ للقيادة، ولا وكالاتٍ للسيارات، اللهمّ إلا تجاراً جلبوا بعض السيارات المستعملة من بلدان مجاورة، وجابوا بها الصحراء الفاحشة حينها.

متاحف السيارات العالمية المتخصصة كثيرةٌ في العالم، وتأتي الدول المصنّعة للسيارات الأولى في مقدمتها؛ من حيث أهمية المجموعات وجمع الوثائق المتعلقة بهذه الصناعة المهمة التي عبّرت حياتنا إلى الأبد، وسأذكر هنا بعضاً من أهمّ المتاحف العالمية التي تحظى باهتمام المتخصّصين.

### متحف فورد

يقع هذا المتحف في غرب مدينة ديريورن في ولاية ميتشغن الأمريكية، وقد أُفتِحَ عام 1929م في حياة مؤسّسه الصناعي الأمريكي هنري فورد (1863-1947)، ويحتوي المتحف على تشكيلة نادرة من أقدم السيارات الأمريكية منذ عام 1903م. والزائر هذا المتحف سيجد فيه كلَّ ما تمَّ إنتاجه في مصانع فورد منذ بدايات عهد تصنيع السيارات. ويتميّز هذا المتحف، الذي لا مثيل له في العالم، باحتفاظه بعربة الخيل التي استقلّها الرئيس الأمريكي السادس والعشرين «ثيودور روزفلت»، وكان لا يحبُّ ركوب السيارات، وأيضاً سيارة ليموزين من طراز «لينكولن



**جمال بن حويرب**  
رئيس التحرير



متحف فورد للسيارات في ديربورن - ميتشغن

وفي عام 1993 أُفتتِحَ متحفُ تراث السيارات في جايدون، ما مكّن من عرض المزيد من السيارات في المجموعة وحفظ الأرشيف الخاص بهذه الصناعة.

ويضمُّ أرشيف الصندوق الآن آلاف الوثائق التجارية والمبيعات، وأكثر من مليون صورة وأميال من الأفلام المتحركة، وكلّها ترسم تاريخ مسيرة صناعة السيارات البريطانية منذ عام 1880م حتى يومنا هذا.

وفي الختام، لا يسعني إلا أن أشكرَ كلَّ من أسهم في إقامة متاحف للسيارات في دولة الإمارات؛ الحكومية منها والخاصة، كمتحف الشارقة للسيارات القديمة، ومتحف أبوظبي والعين، وكذلك الشباب الذين يحتفظون بكثير من هذه السيارات القديمة في مخازنهم الخاصة، ولكن بسبب قلّة التدوين والحاجة الماشّة إلى توثيق تاريخنا أَدْعُو حكومتنا الرشيدة إلى بناء متحف عالمي للسيارات يحوي كلَّ صور ووثائق السيارات منذ وصولها إلى هذه الأرض الطيبة.

كوتننتال“ التي اغتيل فيها الرئيس الأمريكي «جون كينيدي» في تكساس عام 1963م، وكذلك سيارة الرئيس «ريتشارد نيكسون».

ويحوي متحف فورد أوّل سيارة بريد زودت بها إدارة البريد الأمريكية في عام 1906م، وأوّل سيارة إطفاء تمّ إدخالها في خدمة إدارة المطافئ عام 1924 بلونها الأحمر.

ولم ينسَ متحف فورد الاحتفاظ بتاريخ الحركات النضالية في أمريكا؛ فقد حفظ للتاريخ مثلاً الحافلة التي شهدت واحدة من أهمّ الحوادث في مرحلة نضال السود الأمريكيين، وأدّت إلى تأجيل حركة الحقوق المدنية عندما رفضت سيدة أمريكية سوداء تُدعى «روزا باركس» التخلي عن مكانها في الحافلة لرجل أبيض في مدينة مونتغمري عام 1955.

الحديث عن متحف فورد يطول، وفي هذه النبذة كفاية للدلالة على أهمية متاحف السيارات في حياة الشعوب.

### متحف السيارات البريطانية

يقع هذا المتحف في قرية جايدون في وارويكشاير البريطانية، ويعدُّ مبنى المتحف تحفةً هندسيّةً كلاسيكيّةً رائعةً، ويضمُّ في أقسامه أكبر مجموعة من السيارات البريطانية التاريخية في العالم، إذ يحتوي على ما يقرب من 300 سيارة قديمة.

في عام 1975 تمّ إنشاء مؤسّسة «لبلاند للمركبات التاريخية» لرعايتها جميعاً، وسرعان ما بدأت بجمع الوثائق والصور التاريخية الخاصة بالسيارات البريطانية.

وفي عام 1983، شهدت مجموعات الأرشيف والمركبات نمواً كبيراً لدرجة تفرّز فيها إنشاء صندوق خيرٍ مستقل لحماية هذه المقتنيات. وهكذا نشأ صندوق التراث البريطاني لصناعة السيارات. ويملك الصندوق مجموعة واسعة من المقتنيات التاريخية التي تساعد على سرد التاريخ الطويل والمتنوّع لصناعة السيارات في بريطانيا، منذ نشأتها المبكرة قبل أكثر من مائة عام. وكلُّ قطعة يكتنيتها الصندوق إمّا أن تكون مصنوعة سابقاً من قَبَل شركات السيارات البريطانية، وإمّا أن تكون على صلة بها.

## البائية قادت الراوي إلى تعلقه بالشاعر محمد بن عبدالله بن عثيمين شاعر الملك عبدالعزيز



الملك عبدالعزيز آل سعود رحمه الله

كان جدي الشيخ مبارك بن حويرب يحدثني عن فتوحات الملك عبد العزيز بن سعود، بل كان يرويها لي بتاريخ كلِّ موقعة أو فتح، وينشدني ما قيل فيها من الأشعار، وكنت أستمع إليه أيضاً ينشد مجموعة من قصائد العالم الأحسائي أحمد بن علي بن مشرف التميمي، حتى حفظت بعض أشعاره وأنا لا أعرف عنه اللهم إلا اسمه الذي علق في ذاكرتي، وقصائده التي لا تزال ترنُّ في أذني بصوت جدي رحمه الله.

ومن ذلك الوقت بدأت أبحث عن شعراء الجزيرة العربية، خاصة شعراء الفصحى الذين نستطيع أن نعدّهم على أصابع اليد، من قلة عددهم؛ فلم يكونوا سابقاً وإلى يومنا هذا، إلا قليل في محيط كبير من شعراء الشعر الشعبي، ولا عجب في ذلك فإنَّ الأمية التي عمّت الجزيرة لقرون طويلة كانت كفيلة أن تبعد الناس عن الأدب الفصيح، وتجعلهم يستسلمون لهجتهم العامية التي ورثت الفصحى؛ فسجلوا فيها تاريخهم وآدابهم وحروبهم وأفراحهم وآسيهم حتى صار الشعر في هذه المنطقة لا يتجاوز الشعر الشعبي.

### قصيدة فخمة:

وبسبب ولعي بتاريخ الملك عبدالعزيز آل سعود، جمعت كثيراً من أخباره وما قيل فيه من الشعر وذلك بتأثير من تعلقني في الصبا، وذات يوم وقعت في يدي قصيدة مدح للملك عبدالعزيز جعلتني وأنا أقرأها أدخل في حالة غياب عن الوعي الحسي، وأمتزج فيها من فقامتها وجزالتها وسحر معانيها. وهكذا يفعل بي الشعر الجزل؛ فهو يجعلني في حالة عجيبة، كان مطلع القصيدة يقول:

### العز والمجد في الهندية القضب

لا في الرسائل والتنميق للخطب

تقضي المواضي فيمضي حكمها أما

إن خالج الشك رأي الحاذق الأرب

وليس يبني العلاء إلا ندىً ووعى

هما المعارج للأسنى من الرتب

ومشمعل أخو عزم يشيعة

قلب صروم إذا ما همّ لم يهب

لله طلاب أوتار أعد لها

سيرا حثيثا بعزم غير مؤتشب

ذاك الإمام الذي كادت عزائمه

تسمو به فوق هام النسر والقطب

فلما نظرت إلى اسم صاحب القصيدة، فإذا به الشاعر الكبير محمد بن عبدالله بن عثيمين، رحمه الله. ولهذا أحببت أن أحدثكم عنه بما تيسر من سيرته؛ لأنه بلا شك من كبار شعراء الفصحى في

## كان ابن عثيمين وقوراً كثيراً كغيره من الرجال لا بالقصير ولا الطويل، أسمر اللون سخي الكف كثير العطاء شجاعاً شهدت له المواقع بذلك

### ما يميّز الفترة التي نشأ فيها الشاعر ابن عثيمين أنها كانت فترة استقرار سياسي في الجزيرة العربية

إسقاط الدولة السعودية الأولى. وقام جيش محمد علي بقيادة ابنه إبراهيم باشا بتدمير بلدة الدرعية مركز حكم آل سعود في دولتهم الأولى، وقتل أهلها وأخذ الباقين أسرى إلى مصر في قصة مأساوية حزينة عام 1818. وقد اطلعت بنفسها على آثار الدمار الهائل الذي خلّفه هذا الغزو بعد مرور كل هذه السنين، ولكنه باق كشاهد على فظاعة الحروب وهولها، حمى الله خليجنا من كل شر وردّ كيد الأعداء في نحورهم.

درس شاعرنا ابن عثيمين على يد قاضي السلمية الشيخ الشاعر عبدالله بن محمد الخرجي، وهو أحد العلماء الأفاضل الذين تخرّج على يديه كثير من العلماء من أمثال الشيخ صالح بن عبدالعزيز آل الشيخ وغيرهم. وكان الخرجي يعلّم الفقه والتوحيد وعلوم اللغة، وأظن أنّ هذا الشيخ الجليل هو الذي أثر في شخصية ابن عثيمين وجعله يتجه إلى حفظ الأشعار وكتب الأدب بعد ذلك؛ لأنه كان أعجوبة في معرفته بالآداب العربية.

لم يكتف شاعرنا ابن عثيمين بما تعلّمه من شيخه في الخرج، ولكنه رحل معه عندما قرّر شيخه الرجيل لطلب الرزق والطمأنينة في بلدان الخليج المجاورة، فوصل إلى إمارة رأس الخيمة عند الشيخ أحمد بن حمد الرجباني الدوسري، وهو تلميذ الشيخ عبدالرحمن بن حسن حفيد الشيخ محمد عبدالوهاب. وقد انتقل الرجباني إلى رأس الخيمة وعيّن فيها قاضياً، وكانت له مدرسة تخرج فيها الشيخ محمد بن سعيد بن غباش لخمس سنوات. ولا أدري متى التحق الشاعر ابن عثيمين بمدرسته؟ وما سبب اختياره رأس الخيمة لأخذ العلم وأرّجّح أن تكون معرفة سابقة للشيخ الخرجي بالرجباني جعلته يأتي إليه لأخذ العلم؛ لأنه من نجد، وكانت وفاة القاضي الرجباني في سنة 1917م رحمه الله.

ولم يكتف أيضاً شاعرنا بما أخذه من علوم الرجباني، بل رحل مع شيخه أيضاً إلى الدوحة، ودرس عند الشيخ محمد بن عبدالعزيز بن مانع الذي كان يدرّس في المدرسة الأثرية التي أنشأها الشيخ عبدالله بن جاسم آل ثاني، وفيها يعلّم الفقه والحديث وعلوم القرآن والعقيدة؛ فدرس عنده كتاب بداية المجتهد، وهو كتاب فقهي ألفه ابن رشد وجمع فيه أقوال العلماء في كل مسائل الفقه، وهو بهذا يرتفع عن تقليد المذهب الحنبلي الذي درسه إلى درجة مقارنة الأقوال الفقهية الذي يسمّى اليوم «الفقه المقارن».

الجزيرة العربية خلال القرنين الماضيين، وإذا لم أبالغ فإنه أشعرهم على الإطلاق.

ولد الشاعر محمد بن عبدالله بن سعد بن عثيمين عام 1854، وقيل عام 1844، ولكن الرأي الأول أصوب لعدة اعتبارات، كانت ولادته في بلدة السلمية الكائنة اليوم في مدينة الخرج التي تبعد عن الرياض جنوباً قرابة ثمانين كيلومتراً، ووالده من أهالي حوطة تميم ولكنه ولد فيها ونشأ يتيماً عند أخواله الذين لا نعرف عنهم ولا عن والده شيئاً، وذلك بسبب قلة التدوين كما هو معروف وعام في الجزيرة العربية في القديم والحديث. وهذه معضلة تواجه الباحثين وفي أكثر الأحيان لا يستطيعون أن يجدوا شيئاً يذكر عن الأعلام، اللهم إلا القليل النادر وإني أدعو دائماً إلى تسجيلها وتدوينها وحفظها وتعليم الأبناء الاهتمام بها.

نشأ الشاعر ابن عثيمين في الخرج ولا نعرف كثيراً عن مستوى التعليم في ذلك الوقت، ما عدا كتابات القرآن المنتشرة في

كلّ مكان من الجزيرة، وهي تهتم بتعليم القرآن وبعضاً من القراءة والكتابة، ثمّ ينصرف الطلبة إلى أعمال الدنيا وهم لا يزالون أطفالاً فلا مدارس نظامية ولا جامعات ولا بعثات دراسية كما نراه اليوم، ونحمد الله عليه صباح مساء.

كان يجب على الطالب بعد بقائه مدة وجيزة في الدراسة هذه البدائية أن يتوجه إلى الزراعة إن كان أهله من أهلها، أو إلى الغوص ومخاطر البحر إذا كان أهله من أهل البحر، وقليل جداً من ينصرف إلى متابعة تعليمه عند العلماء، ليصبح بعد ذلك من القضاة أو المعلمين.

#### فترة الاستقرار:

ما يميّز الفترة التي نشأ فيها الشاعر ابن عثيمين، أنها كانت فترة استقرار سياسي في الجزيرة العربية؛ فقد نشأت الدولة السعودية الثانية بقيادة تركي بن سعود، ثمّ بعد مقتله مباشرة تولى ابنه فيصل بن تركي وهو إمام قوي استطاع بقوته وحكته بسط الأمن والنفوذ على مناطق حكم أجداده القديمة، ما هيئاً بلاداً صالحة للثقافة والتعليم والتجارة والقضاء، واستقامت معاملات الناس اليومية إذا قسناها بما حصل قبل حكمه بعقدين، حيث تمّ



مبارك بن حويرب

### ثم يتابع الدكتور بكرى فيقول:

«إلى جانب هذه الثقافة الواسعة كان للشاعر ابن عثيمين ثقافة اجتماعية وسياسية ودينية؛ فثقافته الدينية تبدو بوضوح في ثنايا قصائده المختلفة مدحاً كان أو رثاءً أو موضوعاً في الدين والعقيدة. ومن يقرأ ديوان الشاعر ابن عثيمين يعرف من هم الملوك والحكام الذين أحبهم وأخلص لهم وخلصهم في أشعاره».

### أديب وشاعر:

فقد اتصل شاعرنا بآل خليفة حكام البحرين الكرام، وكان ذلك إبان اشتغاله بتجارة اللؤلؤ التي كانت أهم تجارة في الخليج آنذاك، وقد عرف قدره الشيخ محمد بن عيسى آل خليفة فأكرمه وأجله؛ لأنه كان أديباً وشاعراً، وأول قصيدة كتبها محفوظة في ديوانه كانت في الشيخ محمد بن عيسى التي يقول فيها:

**ضمانٌ على أن الغرام طويلُ**

**إذا شطحت دار وبان خليلُ**

**أقول لنفسي حين جدَّ بها الأسى**

**نهيتك عن ذا والفريق حلولُ**

بعد رحيل ابن عثيمين إلى منطقة الأفلاج ودراسته عند الشيخ سعد بن حمد بن عتيق، رجع ثانية إلى ساحل الخليج، وبدأ بمزاولة تجارة اللؤلؤ.. التجارة الرائجة في تلك الأيام، والتي تكاد تكون المصدر الأساسي لرزق أهالي هذه المنطقة، ولكنه تعرّض لخسارة كبيرة وركبه الدين الذي أثقل ظهره وأقصّ مضجعه، وأظن أنه كان في ذلك الوقت في البحرين، ولهذا لجأ إلى الشيخ الأديب محمد بن عيسى آل خليفة؛ ففضى عنه دينه وخفف عليه مصيبتة. وقد امتدحه بالقصيدة التي ذكرت لكم مطلعها، وسأذكر لكم بعضاً منها، يقول ابن عثيمين:

**ضمانٌ على أن الغرام طويلُ**

**إذا شحّطت داراً وبان خليلُ**

**أقول لنفسي حين جدَّ بها الأسى**

**نهيتك عن ذا والفريق حلولُ**

ثم عاد إلى نجد ثانية وأخذ يدرس عند الشيخ سعد بن حمد بن عتيق في بلد العمار من إقليم الأفلاج؛ فقرأ الفقه والحديث والتوحيد.

### الشعر الجزل:

ومن ينظر إلى رحلته في طلب العلم ومقاساته الأمرين في تحصيله، فسوف يعرف أنّ الرجل لم يكن كحال أي شاعر بل كان مؤرخاً لغوياً حافظاً للفقه والتوحيد، ولكنه غلب عليه الشعر الذي أنشده وهو كبير حيث يعود تاريخ أول قصيدة كتبها إلى سنة 1902 وعمره خمسون سنة.

والشعر عادة يبدأ مع الشعراء في صغرهم، كما حصل لي ولغيري، ومن النادر أن يعرف الشعر مَنْ بلغ في الكبر عتياً إذا لم يكن قاله قبل ذلك ثم هجره، كما فعل النابغة الذبياني، والنابغة الجعدي رضي الله عنه؛ فيقال إنهما نبغا في الشعر بعد الأربعين وقيل بعد الخمسين ولهذا لُقّبوا بالنابغتين، وإن كان الأمر كذلك فيصح أن نسّمّي شاعرنا ابن عثيمين «النابغة» فإنه قد قال من الشعر الجزل بعد الخمسين ما يستحق عليه هذا اللقب.

وأظن أنّ المخزون العلمي والأدبي الذي جمعه خلال عقود من الزمان هو الذي فجّر قريحته الشعرية، وهذا ما نستطيع أن نفهمه من خلال شرحه لقصيدته الرثائية التي يقول في مطلعها:

**عج بي على الربع حيث الرند والبانُ**

**وإن نأى عنه أحبابٌ وجيرانُ**

**فللمنازل في شرع الهوى سننُ**

**يدري بها من له بالحب عرفانُ**

إلى آخر هذه القصيدة، فكلُّ مَنْ يطلع على شرحه يُبهر بسعة اطلاعه. يقول الدكتور بكرى شيخ أمين حول هذه القصيدة وشرحها:

«من خلال شرح ابن عثيمين لهذه القصيدة أدركنا أنّ هذا الانسان امتاز عمّن سواه بحب المطالعة والتعمّق في دراسة أمهات المصادر العربية والدواوين الشعرية، فلقد استشهد أثناء الشرح بأقوال وأبيات من حماسة أبي تمام، والأغاني، وحبية الحيوان للدميري، ومقدمة ابن خلدون، والعقد الفريد والقاموس، كما أورد من الحوادث التاريخية ما لا يضمها كتاب واحد».

## كان مؤرخاً لغوياً حافظاً للفقه والتوحيد ولكنه غلب عليه الشعر الذي أنشده وهو كبير حيث يعود تاريخ أول قصيدة كتبها إلى سنة 1902م وعمره خمسون سنة

سَمَا بِهِمْ عَيْسَى إِلَى الذُّرْوَةِ الَّتِي  
تَعَزَّرَ عَلَى مَنْ رَامَهَا وَتَطَوَّلُ  
فَهُمْ حَيْثُ هَذَا الْخَلْقِ حُسْنٌ تَوَاضَعِ  
وَهُمْ بِالْعُلَى فَوْقَ السَّمَاءِ نَزُولُ  
رَوَابِطُ جَائِشِ الْقَلْبِ فِي يَوْمِ زَيْغِهِ  
إِذَا أَسْلَمَ الْبَيْضَ الْحِسَانَ خَلِيلُ  
وَمَاوَى ضَرِيكِكَ أَتَعَسَّ الدَّهْرُ جَدَّهُ  
وَأَمَّنْ طَرِيدٍ قَدْ تَفَاهَهُ قَبِيلُ  
مُحَمَّدُ لَمْ أَحْمَدِكَ وَحَدِي وَإِنَّمَا  
بِحَمْدِكَ مِنْ فَوْقِ الْبَسِيطِ يَقُولُ  
رَأَوْكَ لَمَا قَالُوهُ أَهْلًا فَدَوُّنُوا  
لِحَمْدِكَ أَبْوَابًا لِهِنَّ فُصُولُ  
فَلَا مَجْدَ إِلَّا قَدْ تَجَاوَزْتَ قَدْرَهُ  
فَكُلْ ثَنَاءً فِي عِلَاكَ قَلِيلُ  
فَمَا لِلْمَطَايَا دُونَ بَابِكَ مَوْقِفُ  
وَلَا لِمَدِيحٍ فِي سِوَاكَ دَلِيلُ

فَأَمَّا وَقَدْ جَازُوا الْغَمِيمَ وَلَعَلَعَا  
وَحَالَتْ خُزُونٌ دُونََهُمْ وَسَهُولُ  
فَبَرَّدَ جَوَى قَلْبٍ أُطِيلَ عَلَيْهِ  
بِقَيْضِ دُمُوعٍ فِي الْجَفُونِ تَجُولُ  
سَقَى آيْنَ حَلُّوَا أَوْ سَقَى مُنْتَوَاهُمُ  
مِنَ الْمُزْنِ رَجَاسِ السَّحَابِ هَمُولُ  
أَعْلَلُ نَفْسِي بِاللِّقَاءِ وَدُونََ مَا  
أَرْجِيهِ دَهْرٌ بِالْوَفَاءِ مَطُولُ  
فَلَا النَّفْسُ تَسْلُوهُمْ وَلَا الْوَجْدُ مُقْصَرُ  
وَلَا الصَّبْرُ مُذْ بَانَ الْخَلِيطُ جَمِيلُ  
وَقَدْ زَعَمُوا أَنَّ الشُّفَاءَ مِنَ الْجَوَى  
دُمُوعٌ مَرَّتْهَا زَفْرَةٌ وَعَوِيلُ  
فَمَا بِالْجَفْنِي لَا يَجِفُّ وَعَبْرَتِي  
دِرَاكًا وَلَمْ يَبْرُدْ بِذَلِكَ غَلِيلُ  
وَمَا أَنْسَ مِنْ الْأَشْيَاءِ لَا أَنْسَ مَوْقِفًا  
لَنَا وَالْعَيُونَ الرَّاغِبَاتُ غُفُولُ

إلى أن قال يمدح الشيخ محمد بن عيسى:

فَمَا نَطَّرْتَ عَيْنِي وَلَا مَرَّ مَسْمَعِي  
بِحَلٍّ وَلَا حَيْثُ اسْتَقَلَّ رَحِيلُ  
كَمِثْلِ بَنِي عَيْسَى حِفَاطًا وَنَائِلًا  
إِذَا عَمَّ أَقْفَارَ الْبِلَادِ مَحُولُ  
جَحَاجِحَةٌ غُرُّ الْوُجُوهِ تَأَزَّرُوا  
بِأَرَاءِ صِدْقٍ زَانَهُنَّ غُفُولُ

إلى آخر هذه القصيدة الرنانة التي تجعل الباحثين في حيرة من أمرهم؛ فكيف يتمكّن شاعر بلغ الخمسين من عمره، ولم يعهد بقول الشعر أن يكتب مثل الشعراء! إلا إذا صدقنا ما قاله بعض الدراسين لأشعاره بأنه كان مولعاً بقول الشعر الغزلي، فلما انتظم في مدارس العلم الديني رآه قبيحاً وتأثم في وجوده لديه، ولهذا أتلفه ولم يُعرف له أثر، ولكن مقدمات قصائده الغزلية دليل على إلمامه بفنّ الغزل وإتقانه له يقول في إحداها:

نَعْمَ هَذِهِ أَطْلَالُ سُلْمَى فَسَلِّمْ  
وَأُرْخِ بِهَا سَبِيلَ الشُّؤُونِ وَأَسْجِمِ

بلى حين خادعت اللجاجة بالأسى  
ومئيتها بالظن صبر المرجم  
ترأت لمشغوف بها لتعيده  
ظلوم الهوى في دائه المتقدم  
وأوتت إلى طرفي بإيماض طرفها  
وهزت قواماً كالقضيب المنعم  
فكنت أمي النفس جد مزارح  
فعدت بما شاهدته جد مغرم  
وقائلة لي والركاب مناخة  
وقد رقرقت دمع الحزين المكتم

وهذه أيضاً من القصائد لو أنّ قارئاً سمعها من غير أن يقرأ اسم صاحبها لقال هي لشاعر جاهلي أو من زمن الدولة الإسلامية الأولى. لم يكن ابن عثيمين في غزلياته التي يجعلها في مطالع قصائده إلا شاعراً متعقفاً يبتعد عن وصف مفاتن النساء، وأطن أن الدين والعلم الذي تعلمه خلال صباه جعله يتقيد بالنسيب ويترك الغزل لغيره. كانت صلة الشاعر كما ذكرت قوية بال ثاني قبل معرفته بال خليفة، حتى إنه اشترك مع الشيخ قاسم في حربه على إحدى القبائل في أواخر القرن التاسع عشر، وكان يحمل الراية وقد أبلى فيها بلاءً حسناً، ما يدل على شجاعته ووفائه؛ فارتفع صيته بينهم، وقويت علاقته بهم، وفي ذلك يقول ابن عثيمين عن هذه المعركة التي انتصر فيها الشيخ قاسم:

يا بارقاً بات يحيي أيله سهراً  
لم ترو لي عن أهيل المُنحنى حَبْراً  
وهل تألقت في تلك الرُبوعِ وهل  
جرت عليها الصبا أذيالها سحراً  
لا أستقبل الهوى مما أكابده  
ولا أبالي بمن قد لام أو غدراً

وقف في مغانيها وعمر بثرها  
صحيفة حر الوجه قبل التندم  
فتم مقيلاً الوجد لا بل مقامه  
وتم هوى نفس المشوق المتيم  
ومسحب أذيال لغزلان جيرة  
سقوني سلاف الوصل غير المقدم  
غضارة عيش قد توهمت أنها  
تدوم فكان الأمر غير التوهم  
متى تذكرها لي تهج بين أضلعي  
عقابيل وجد كالحريق المضرم  
أقول لصحبي والمراسيل تترمي  
بنا سهما ترمي الفيافي بسهم  
ألا عوجه منكم على الربع ربما  
شفيت الذي بي أو قضيت تلومي  
فعاخوا فغطت ناظر العين عبرة  
فلم أتبين شاخصاً من مهدم  
أجد كما أن لا أمر بمنزل  
لمية إلا أمرج الدمع بالدم  
ولا أستبين البرق يفري وميضه  
جلايبب مسدول من الجنج مظلم  
بجزع اللوى إلا أبيت مسهداً  
كأن سراسيفي نفذت بأسهم  
سهرنا فناموا وارتحلنا فخيّموا  
غناء لنجدي علاقة متهم



الأحساء قديماً

لكن شمس ملوك الأرض قاطبة  
عبد العزيز بلا مين ولا كذب  
قادمقانب يكسو الجو عثيرها  
سما مرتكم من نقع مرتكب  
حتى إذا وردت ماء الصرابة وقد  
صارت لواحق أقراب من السَّعْبِ  
قال النَّزَال لنا في الحرب شنشنة  
نمشي إليها ولو جئنا على الركب  
فسار من نفسه في جفحل حرد  
وسار من جيشه في عسكر لجب

وقد خُلد في أشعاره بعد ذلك معظم معارك الملك عبدالعزيز لتوحيد المملكة، وأكثر في مدحه ومدح أبنائه، بل من يتتبع ديوانه البالغ ثمانية آلاف بيت يجد معظمه في مدح الملك ابن سعود.

كان ابن عثيمين وقوراً كثير الصلاح والدين، ربة بين الرجال لا بالقصير ولا الطويل، أسمر اللون، سخي الكف كثير العطاء شجاعاً شهدت له المواقع بذلك.

قبل موته بسنوات، ترك الشعر وانشغل بالعبادة حتى لاقى ربه في منطقة والده حوطة تميم في سنة 1944م، وله ثلاث وتسعون سنة وهو بكامل قواه وذاكرته، رحمه الله وأدخله فسيح جناته.

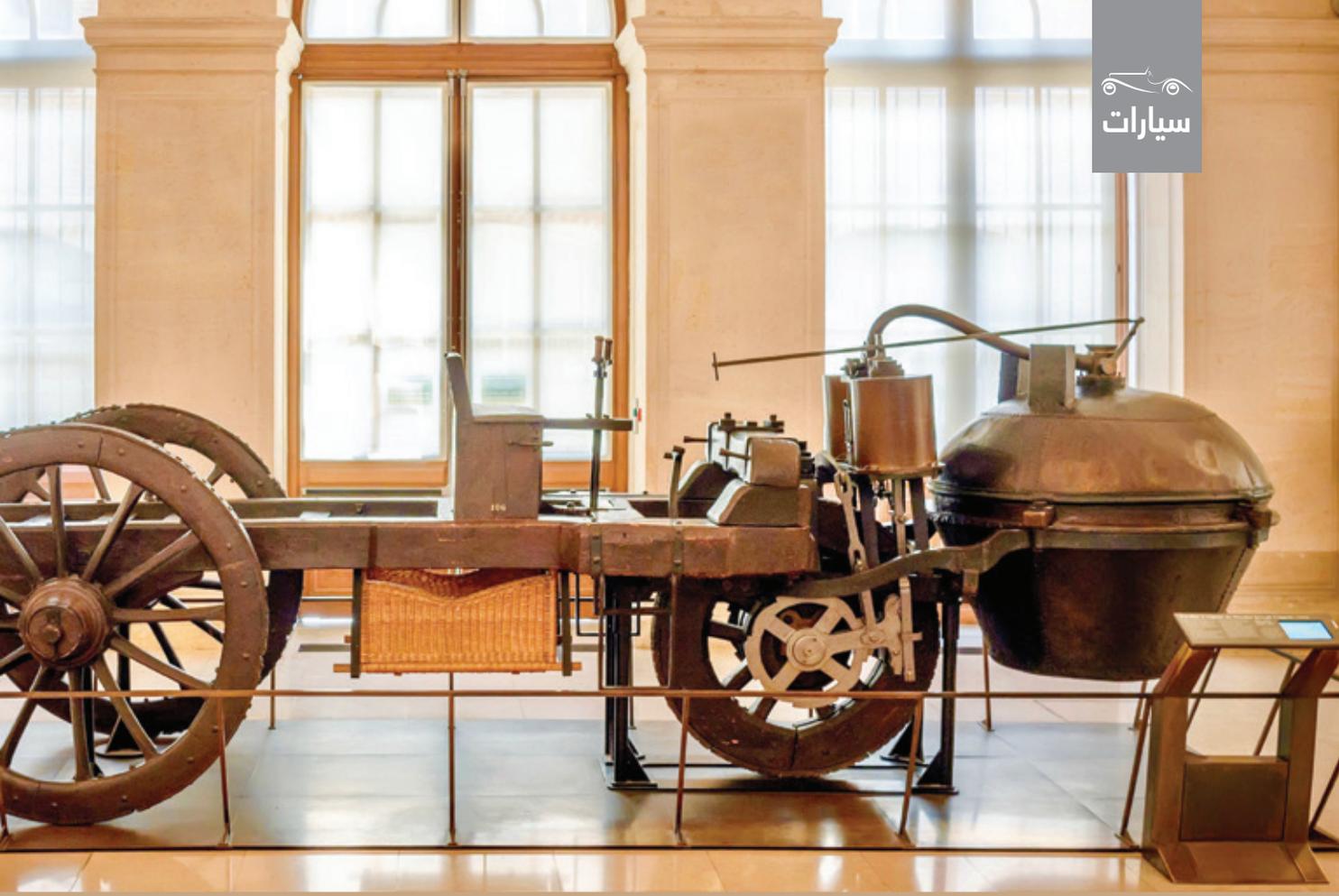
نَفسي الفِداء لِأَقوامٍ متى ذُكِرُوا  
تَحَدَّرت عَبراتي تُشِبُّهُ المَطرَا  
مَن لي بِأَحورٍ مَهزوزِ القَوامِ إِذا  
بَدَا تَوَهَّمُتُهُ في سَعَدِهِ القَمَرا

إلى أن قال يذكر هذه المعركة:

وليتم بين مقتولٍ ومنهزمٍ  
قد استعار جناح الرأل إذ ذعرا  
يدعو الوليد أباه بعد معرفة  
فما يرد له ليتا وإن جأرا  
لما انجلت عنكم غماء جهلكم  
كنتم كناكثة الغزل الذي ذكرا  
وبعدها إن أردتم سوء منقلبٍ  
فشاغبوا أو فقولوا لا إذا أمرا

اتصل شاعرنا ابن عثيمين بالملك عبدالعزيز بن سعود بعد ضمّه منطقة الأحساء في سنة 1913، وقال فيه قصيدته العجيبة، حيث يقول فيها:

ذاك الإمام الذي كادت عزائمه  
تسمو به فوق هام النسر والقطب  
عبد العزيز الذي ذلت لسطوته  
شوس الجبابر من عجم ومن عرب  
ليث الليوث أخو الهيجا مسعرها  
السيد المنجب ابن السادة النجب  
قوم هم زينة الدنيا وبهجتها  
وهم لها عمد ممدودة الطنب



## من الدرجة إلى خيول الجر إلى المحرك العربة عبر التاريخ

محمد التداوي\*

السؤال التالي: كيف كان حال العربات قبل المحرك؟ وهي القصة التي تطوّرت عبر آلاف السنين من الدرجة إلى خيول الجر إلى المحرك، رحلة بدأت بالدرجة وهي الحركة التي أدّت إلى اختراع العجلة بعدها، والعجلة التي غيّرت تاريخ البشرية أدّت إلى اختراع العربة، والعربة لن تتحرّك وحدها، والإنسان ضعيف أمام هذا الدور المجهد، إن قام بالدفع أو الجر، وهنا احتاجت إلى قوة الحيوانات التي كان لها دورها الأهم، وهناك أنواع محددة، مثل الخيل، ارتبطت تاريخياً بجر العربات عبر التاريخ، وشاركها بعض من الأنواع

أصبح للإنسان حضارة بينما استخدم أدوات ساعدته على التغلّب على المصاعب والعقبات التي تواجهه ككائن حي محدود الإمكانيات الجسدية أمام متطلبات البقاء، وبعدها ساعده عقله المتطور على توفير متطلبات بقائه أصبح شغله الشاغل البحث عن تطوير أدواته، واختراع كل ما هو جديد ومفيد، ليساعده لا على البقاء فقط، بل على التطوّر أيضاً. وهذه الأفكار التي تحوّلت إلى اختراعات مرّت بمراحل استمرّت عشرات الآلاف من السنين حتى تصبح ذات قيمة عملية في حياة البشر، وربما لا يعرف الكثيرون أنّ اكتشافات إنسانية عظيمة بدأت يحدث عادي أتی بفكرة.

وربما ترى الأجيال الحالية حركة السيارات فلا تستغرب إلى أن يحدث عطل ما، وتحتاج السيارة إلى من يدفعها أو يحركها من مكان إلى مكان، حينذاك يطراً

رحلة الإنسان مع اختراع العربة ليست وليدة العصر الحديث، وإنما سبق ذلك حكايات كثيرة أسهمت في الوصول إلى الشكل النهائي للعربة كما نعرفه الآن.

## أهم الرسوم التي وصلتنا لمركبة لا تجرها الخيول كانت مخطوطة العالم ليوناردو دافينشي

أو للجر قيمة تذكر، مقارنة بالمجهود الهائل المبذول، فلولا الشكل الدائري للجدوع المستخدمة والذي هو أساس سهولة الحركة، لما تفتّن البشر في اختراع طرق الجر أو الدفع من الإنسان نفسه مروراً بالخيول والحيوانات الأخرى وصولاً إلى المحرك.

النظريات العلمية الأثرية تنتقل بعد هذه التجربة البشرية التي أنتجت نواة فكرة تبلورت عبر عدة قرون حتى أنتجت أول عجلة بشكلها المعروف (رسم تطوّر شكل العجلة) إلى صندوق صغير يحمل على عجلة واحدة يدفعها شخص، كانت نواة العربات في التاريخ واستمرت في دورها إلى أن أصبحت العجلة عجلتين، واستبدل دفع الإنسان لهذه العربة بالحيوان للجر، وجربت عدة أنواع من الحيوانات حتى اتخذت الخيول مكان المقدمة حينما تطوّرت العربة البسيطة إلى عربة كبيرة.

أمّا عن العربات التي تُجرُّ بواسطة الخيول أو الحيوانات، فقد عرفتها الشعوب قبل تاريخ اختراع أول محرّك يُركَّب على عربة بأكثر من ثلاثة آلاف عام، حينما غزت شعوب الهكسوس المسلحة بسلح جديد كان يتمثّل في العربة الحربية الهكسوسية، واستطاعوا، بعد أن ساعدتهم العربات الحربية التي تجرها الخيول، احتلال الدلتا المصرية.

### صندوق مكشوف

تجمعت الحركة الدائرية متمثلة في العجلة وقوة الجر متمثلة في الخيول، ليظهر الشكل الذي نعرفه عن أول عربة

متساوية عن طريق دحرجتها تحت الكتلة الثقيلة، لم تكن سوى النواة الأولى لما لا يختلف عليه بعد، بأنّ بلاد الرافدين هي موطن اختراع العجلة، حتى يفاجئنا التاريخ بجديد يغيّر ما نعرفه عن أنّ العراق القديم اخترع العجلة بشكلها الدائري المعروف، وكل ما جاء بعد ذلك كان تعديلاً وتحسيناً وتغييراً في مادة الصنع نفسها، ليبقى الشكل دائرياً حتى يومنا هذا.

إنّ محاولات الدرجة على جذوع أشجار متساوية تسبق العجلة نفسها، وهي طريقة النقل التي استخدمها المصريون القدماء في عصر الدولة القديمة لنقل الأحجار الضخمة من المحاجر البعيدة وحتى أقرب مرسى لنهر النيل، ومراكبه الناقلة التي تتحرك بقوة الرياح أو التجديف والعكس بحسب الاتجاه شمالاً أو جنوباً، وحتى أقرب مرسى لبناء الأهرامات، وهنا تعاد الطريقة نفسها؛ فتدفع الأحجار من جديد فوق عدد من جذوع الأشجار التي تتدحرج تحت الوزن الضخم للأحجار مشكّلة حركة دائرية انتقالية في الاتجاه المطلوب، وجعلوا الأمر أكثر سهولة باستخدام الأبقار للجر، واكتفى الإنسان بنقل وتعديل ووضع الجذوع في الاتجاه المطلوب، مع رش المياه لتسهيل الحركة.

### الكتل الضخمة

وهنا سؤال مهم يفرض نفسه حول آلية حركة هذه الكتل الضخمة، فلو تجاوزنا طريقة الدفع أو الجر إلى كيفية الحركة نفسها، التي لولاها لما كان للدفع

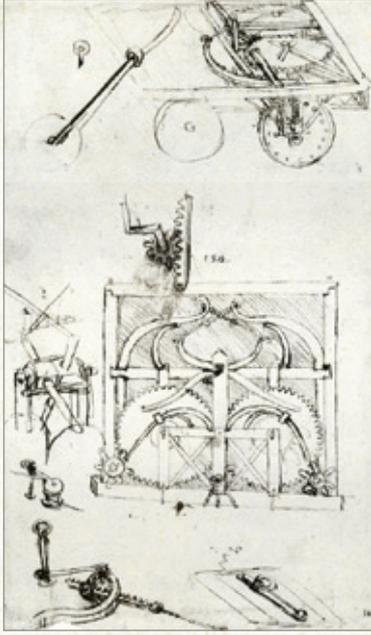


أول عربة تتحرك بمحرك يعمل بالبخر 1769م، متحف الحرف والفنون باريس

الأخرى بحسب البيئات المختلفة. القصة ربما تبدأ من مصر القديمة؛ فلم يشغل بال العلماء عبر العصور كيف استطاع هذا الشعب بناء أهراماته؟ بل شغل بالهم، كيف أحضروا هذه القطع الضخمة من الحجارة التي بنيت بها الأهرامات من مناطق بعيدة من دون استخدام عربة أو عربات ناقلة؟ لكن كيف والعربات لم تكن اخترعت بعد؟! وهو ما جعل العلماء يبدؤون رحلة الإجابة عن الأسئلة تباعاً عبر ما حللوه من آثار مكتشفة تدل على قصة اختراع العربة.

### نظريات متعددة

أرجعت الكثير من النظريات العلمية أنّ طريقة نقل الأحجار على جذوع أشجار



نحت بارز موجود في متحف حضارة الأناضول يمثل رسماً للعربة الخيثة ويظهر سمك العجلات

الألفية الثانية بأول الأفكار في ذاتية الدفع.

### خطوة متطورة

الانتقال من مرحلة إلى أخرى أخذ في العادة عدة قرون، وفي بعض المراحل آلاف السنين حتى تنتقل البشرية إلى خطوة التطور التالية، وكانت العربات التي تجرها الحيوانات هي المسيطرة على الحقب التالية، وإن كانت الاختلافات تنحصر في نوع الحيوان الذي يقوم بالجر من خيول وبغال وأبقار، إلى أن جاءت أول الأفكار في شكل ألعاب صغيرة تتحرك بركة ميكانيكية ذاتية لمسافة قصيرة، وهناك نماذج كثيرة في متاحف العالم المختلفة، ومن معظم الحضارات القديمة تقريباً بداية من الدولة الحديثة في مصر مروراً بالبطالمة والعرب، وإن كانت أهم الرسوم التي وصلتنا

## موديل بنز أول سيارة معروفة في التاريخ كسيارة تعمل بمحرك بنزين مثبت على عربة

الشواهد هي عربة أحمس بطل التحرير، والتي تميّزت بخفة وزنها بعدما استخدم تصميماً أكثر خفةً ومن دون الجوانب الخشبية الثقيلة، ثمّ قلّص المصريون عدد الخيول إلى اثنين بدلاً من ثلاثة، مثلما كانت عليه العربة الهكسوسية، وأيضاً قلّلوا عدد الأفراد إلى اثنين بدلاً من ثلاثة، واستبدلوا الرماح، التي كانت تساعد كثيراً في المواجهات القريبة، بالسهام المتطورة التي تصيب أهدافها عن بعد، وبالتالي استطاعت العربة المصرية المناورة واللف والدوران بعد إصابة أهدافها المرجوة، من دون أن يصاب أحدٌ من أفرادها بأيّ أذى. وتعدّ العربات الست المكتشفة في مقبرة توت عنخ آمون من أفضل وأجمل النماذج المكتشفة في كلّ العصور القديمة، واعتقد العلماء حتى وقت قريب أنّ هذه العربات المكتشفة كانت تستخدم للاحتفالات فقط، لكن بعد دراسات حديثة أثبتوا بما لا يدع مجالاً للشك أنها العربات التي استخدمها فعلاً الملك الصغير في حياته العملية ما بين حروب ورحلات قنص وصيد.

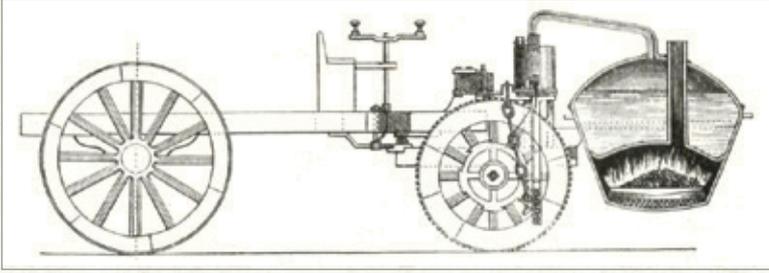
حركة الدرجة التي أدت إلى اختراع العجلة، والتي بدورها أدت إلى صناعة العربة التي احتاجت إلى قوة جر؛ فكانت الحيوانات وخاصة الخيول، وتلك الحركة المطلوبة لدفع أو جر العربة، جعلت الإنسان يفكر أكثر في استقلالية هذا الدفع أو الجر، وبالتالي الاستغناء عن الحيوانات بكل مشكلاتها، واستبدالها في نصف

اخترعها الإنسان، ولم تكن هذه العربات سوى صندوق خشبي مكشوف بجوانب عالية تجرّها ثلاثة خيول قوية، ولم تكن عربة تستطيع الحركة بسهولة ويسر، ولكن تندفع في اتجاه واحد محدثة حالة من الهلع والدهس في صفوف جنود الجيش الخصم، وكانت تحمل ثلاثة أفراد يتوزعون كالتالي: الأول سائق، الثاني حامل للرمح والسهام، والثالث يحمل درعاً، يحمي بها زميليه من سهام الأعداء، لكنها لم تكن تتمتع بمرونة وسهولة الحركة حيث عطل ارتباط العجلات ببعضها من سهولة الحركة والمناورة، وأيضاً كان للأوزان الهائلة مشكلاتها من حيث الإجهاد الذي تسببه للخيل المربوطة سويّاً، خاصة في الحروب، ولا يخفى على أحد أنّ إصابة حصان واحد برمح أو سهم في هذه الحالة قد يخرج العربة كلها من المعركة، ويفقد الجيش الميزة المكتسبة بهذا السلاح الجديد.

استفاد المصريون من الدرس، وبدؤوا بتطوير العربة الهكسوسية متجنّبين أهمّ العيوب التي ذكرتها، وقاموا بعمل استقلالية الحركة في عجلات العربة الحربية المصرية. وأقدم



رسم توضيحي لشكل أول عربة بمحرك بخاري



أول عربة تتحرك من دون خيول، رسم ليوناردو دافينشي، الشكل الأول شكل ميكانيكية الحركة الداخلية

اختراعه في التاسع والعشرين من يناير عام 1886م، عن سيارة بنز باتينت موتورفاغن التي بيعت قبل أقرب النماذج المصنّعة من قِبَل مخترعين آخرين بحوالي أربع سنوات، لتصبح موديل بنز أول سيارة معروفة في التاريخ كسيارة تعمل بمحرك بنزين مثبت على عربة، واستمرّ إنتاج هذا النموذج حتى عام 1896م. وبعد كارل بنز قدمت العديد من براءات الاختراع لإنتاج سيارات وموديلات أحدث وأسرع وأقوى وأكثر أماناً وجمالاً، إلى ما لانهاية من التحديثات والتحسينات التي طرأت على المركبة أو السيارة، وعلى نوع وقودها وعلى إمكاناتها في السرعة والقوة، وهو ما أنتج بعد ذلك سباقات السيارات التي أخذت بدورها الأضواء من عالم الخيول، وتحديداً خيول السباقات. ونظمت سباقات للسيارات كما هي للخيل. تلك كانت رحلة حركة درجة بسيطة أدت إلى أن يطوّر الإنسان من أفكاره، ليصل بعد خمسة آلاف عام للمحرك الذي غيّر حياة البشرية للأبد، لنرى من بعد اختراعه جديداً كل يوم، بل كل لحظة، وبعد أن كان معدّل التطوّر بطيئاً جداً قبله وقبل العربات والمركبات التي لم يساعدها المحرك على الحركة فقط، بل تجاوزه للطيران.

\* باحث في التاريخ

النموذج الثاني بعدها بعامين في العام 1771م، باهتمام خاص من وزير الحرب الفرنسي حينذاك بغرض نقل معدات حربية ثقيلة، تساعدهم على حروبهم ضد الإنجليز. وتوجد أيضاً نماذج عدة؛ منها نموذج متحف الفنون والحرف في فرنسا.

### تطور متسارع

تتوالى الاختراعات التي لم تنل نصيباً كبيراً من الشهرة والرواج، مثل العربة الروسية، والتي لم تساعدها أوضاع روسيا والحروب في أوروبا على أن تنال شيئاً من العناية وأهمل المشروع، ولم تنل سيارة كوينو نفسها الموجودة في المخازن الحربية الفرنسية اهتمام نابليون بوناپرت لأسباب غير معروفة، وانتظرت العربة ذاتية الدفع لتظهر في نهايات القرن التاسع عشر عدة براءات للاختراع، حول عدد من المحركات التي تعمل بالنفط ومشتقاته، ولكن استقر الرأي العام عند السيارة التي أنتجها كارل بنز بأول موديل ناجح يعمل بمحرك بنزين عام 1885م.

### أول سيارة

استطاع كارل فريديريش بنز أن ينتج محركاً يعتمد على البنزين في وقوده وكان محركاً رباعي الأشواط مركباً على سيارة بثلاث عجلات، وقد نال براءة

لمركبة حقيقية لا تجرها الخيول كانت مخطوطة العالم الفذ الإيطالي ليوناردو دافينشي بنموذجه المعروف عن أول مركبة لا تجرها خيول، وإنما تدار من الداخل بواسطة أربعة أفراد. وتحفظ لنا المتاحف الآن النسخة الخطية من هذا التصميم الذي يوضّح استقلالية الدفع عوضاً عن الجر الحيواني، وهذه العربة لم تكن سوى عربة حربية محملة بمدافع صغيرة بغرض الهجوم، وهناك آراء سائدة بأنها كانت بغرض الترهيب أكثر من أن تكون فاعلة في الحروب. وبالطبع حاولوا في القرون اللاحقة إنتاج عربة ليوناردو دافينشي، ولكنه كان قد احتاط للأمر بأن صمّم التروس بطريقة معكوسة، حتى لا يستفيد منها أحد إن سُرقت هذه التصاميم، إلى أن استطاع العلماء في 2010م إنتاج هذه العربة، بعدما عدّلوا خطأ رصّ التروس بصورة عكسية، وتوجد من هذه العربة عدة نسخ تتوزع في متاحف كثيرة، وأيضاً في بلدة دافنشي التي ولد فيها في مقاطعة توسكانيا بإيطاليا.

جاءت الثورة الصناعية بمراحل البخار، وكان هناك الكثير من الأمنيات لاستبدال الخيول بمحرك بخاري محمّل على مركبة، وكانت البداية لعالم السيارات ذاتية الدفع بمحرك بخاري من تصميم المهندس نيقولا جوزيف كوينو، المهندس في البحرية الفرنسية الذي استطاع في عام 1769م إنتاج أول نموذج يسير بقوة دفع ناتجة من موتور بخار محمّل على عربة، ومع أنّ النموذج الأول تحطّم في حادث اصطدامه بجدار أثناء تجربته، حيث لم يكن به مكابح ولا معدّل اتجاهه، إلا أنهم أنتجوا منه

## أزمنة أولى في عالم السيارات

منذ اختراع العربة وحتى يومنا هذا لم تتوقف عجلة السرعة عن الدوران، وخاصة في عالم السيارات التي أصبحت مفردة لا غنى عنها في حياتنا، فكلما تطوّرت العلوم الميكانيكية والفيزيائية والرياضية انعكست على الصناعة بشكل عام، وعلى صناعة السيارات بشكل خاص، واختراع السيارة يعكس جملة من التطوّرات والابتكارات التي حدثت في عدة دول من العالم. في هذه الأرقام والتواريخ رصدٌ لأزمنة أولى في عالم السيارة وعالم البشر أيضاً.

**عام 1335:** سجّل التاريخ أيضاً أنّ العبقري الإيطالي "ليوناردو دافينشي" قام هو الآخر فيما بعد بوضع تصميم لعربة ذاتية الحركة على ثلاث عجلات، معززة بنظام توجيه وميكانيزمات مختلفة بين العجلتين الخلفيتين، لكن هذه التصميم بقيت حبراً على ورق.



**عام 1769:** تمّ اختراع أول عربة ذاتية الحركة في التاريخ، وكانت عبارة عن عربة جر بثلاث عجلات أُخترعت بواسطة مهندس ميكانيكا فرنسي يدعى "نيكولاس جوزيف كوينو"، حيث قام باستعمال محرّك بخاري لدفع عربته التي أُسْتُعْمِلَتْ لجرّ مدافع الجيش الفرنسي.



**عام 1876:** استطاع "نيكولاس أوتو" تحريك العالم بأسره، من خلال وضعه أوّل تصميم لمحرّك احتراق داخلي يعمل على البنزين، وبناء أوّل محرّك رباعي الأشواط.



**عام 1887:** قدّم للعالم مهندس التدفئة الألماني "رودلف ديزل" محرّك الديزل الذي يختلف في العديد من النواحي عن محرّك البنزين، ليكون أوّل محرّك احتراق داخلي من دون شمعات احتراق في التاريخ.



**عام 1891:** اخترع "كارل بنز" سيارة رباعية العجلات، ويعود له الفضل أيضاً في اختراع قاعدة العجلات.



**عام 1890:** أول سيارة دخلت مصر في عهد الخديوي توفيق، وكانت ملك الأمير عزيز حسن، وكانت فرنسية الصنع ماركة "دي ديون بوتون".



**عام 1908:** نجح الأميركي "هنري فورد" في جعل السيارات في متناول الجميع، عندما استطاع صناعة طراز "T" وبيعه بسعر 950 \$، ليصل عدد السيارات المباعة من هذا الطراز فيما بعد إلى أكثر من 15 مليون سيارة في الولايات المتحدة.



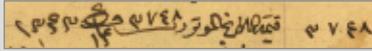
**عام 1908:** دخلت أول سيارة إلى العراق من نوع أولدموبيل، وتروي مصادر تاريخية موثوق بها أنّ أول سيارة دخلت البلاد استوردها السياسي والوجيه الكردي "حمدي باشا بابان" عام 1908 من مدينة حلب في شمال سوريا.



**عام 1912:** وصلت إلى الكويت أول سيارة وكانت من نوع «مانيفرا»، مقدمة هدية من رجل الأعمال الكويتي المقيم في بمباي «جاسم بن محمد الإبراهيم» إلى حاكم الكويت الشيخ مبارك الصباح.



**عام 1924:** بتاريخ 14 ربيع الأول 1343هـ، الموافق 13-10-1924م اشترى عيسى بن عبداللطيف السركال سيارة وأدخلها رأس الخيمة.



**عام 1933:** أول سيارة تصل إلى دبي نوع فورد موديل T كانت ملكاً للمغفور له الشيخ سعيد بن مكتوم آل مكتوم.



**عام 1936:** دخلت سيارة فورد إلى إمارة أبوظبي في عهد الشيخ شخبوط بن سلطان آل نهيان، وكان حينذاك حاكماً لإمارة أبوظبي.



جزء من حكاية رخاله بريطاني في الإمارات

# رونالد كودراي

## يوثق تحولات الحياة رفقة سيارة وكاميرا



رونالد كودراي، رخاله بريطاني عاش في دولة الإمارات من العام 1948 وحتى العام 1955م، وكان موظفاً لدى شركة تنمية البترول «الساحل المتصالح» المحدودة، كان هاوياً للتصوير، والتقط حينذاك نحو ستة آلاف و800 صورة تغطي كافة جوانب الحياة في مختلف أنحاء الإمارات قبل اكتشاف النفط فيها.

## رحلة استطلاعية قام بها كانت باستخدام سيارة «دودج باور واجن» مزوّدة بإطارات ضخمة مأخوذة من طائرة من طراز داكوتا، وقد أحدثت هذه السيارة فرقاً كبيراً في رحلته

كانت أكثر رحلاته صعوبة، عندما تمّ تزويده بسيارتي «لاندروفر» من الطراز القصير الذي تكون المسافة بين عجلاته الأمامية والخلفية صغيرة، ويصفهما بأنهما سيارتان رائعتان، ولكنهما تأتيان مزودتين بعجلات صغيرة فقط، إضافة إلى بعض المشكلات الميكانيكية. وإذا ارتفعت حرارة السيارة، فإنّ الزيت يتسرّب فيها ولا تصلح قيادتها قبل تجفيفها وتبريدها، وهي عملية لا بدّ من القيام بها كلّما قطعت السيارة بضعة أميال. ويذكر أنه في إحدى المرات وبينما كان يقود «اللاندروفر» انقلبت السيارة على جانبها وانزلقت على طول كئيب رملي، ولم يكن لها سقف، فكان من حسن حظه أنها لم تنقلب على ظهرها.

ويقول كودراي، إنّ آخر رحلة استطلاعية قام بها كانت باستخدام سيارة «دودج باور واجن»، مزودة بإطارات ضخمة مأخوذة من طائرة من طراز «داكوتا»، وقد أحدثت هذه السيارة فرقاً كبيراً في رحلته.

وبالحديث عن رحلاته إلى أبوظبي، يصف كودراي الطريق الذي كان يسلكه، وكيف كان المقطع يفصل بين البر الرئيس وجزيرة أبوظبي، فكان العبور لها على الجمال أسهل من وصولها بالسيارات، مشيراً إلى أنه في كثير من الأحيان وبينما كان ينتظر انحسار المد أو يقوم بالحفر في السبخة لانتشال السيارة العالقة، كان يتساءل لماذا اختار الشيوخ هذه المدينة لتكون مركزهم الرئيس!؟

يقول كودراي، إنّ معظم رحلاته إلى أبوظبي كانت بالسيارة من دبي،

شكّلت بينونة نقطة مناسبة للترؤد بالمياه بفضل وفرة آبارها، وكذلك للاستعانة بالمرشدين؛ إذ غالباً ما كان البدو يتواجدون في بينونة باعتبارها أقرب نقطة إلى الساحل يمكنهم ترك إبلهم للرعي فيها عندما يضطرون لاجتياز السبخة مشياً على الأقدام.

ويسرد كودراي تفاصيل رحلته عند السفر إلى الجنوب من بينونة، حيث ترتفع الكثبان الرملية بشكل تدريجي، وتبدأ الرمال بالتحوّل إلى لون غامق وتطفو الحبيبات الأكبر حجماً إلى السطح. كما أنّ وجود امتداد من المساحات المائلة نحو الأسفل يجعل القيادة سريعة وسهلة، إلى أن يصادفه تحوّل مفاجئ في تشكّل الرمال؛ فكان يصل أحياناً إلى الحافة شديدة الانحدار من الكثبان الرملية. وفي معظم الأوقات كان باستطاعته القيادة من خلف الكثبان الرملية أو على كتف الكثبان، ولا يغامر باجتياز الجزء المنحدر إلا في حال الوصول إلى نقطة اللاعودة بشكل غير متوقّع.

وكان الحظّ يحالفه أحياناً، حيث تنتج عن المنحدرات بقع صغيرة من السيخات الراسخة، ولكن عندما تندمج قواعدها مع منحدر من الرمال الناعمة، كانت المشكلات تواجههم غالباً، وكان انتشال سيارة عالقة في الرمال، بل وغائصة حتى هيكلها في أغلب الأحيان، يتطلّب جهوداً مضيئة تتمثّل بغرف الرمال الساخنة من أسفل العجلات، ودفع بدن السيارة الحديدي الذي يكون ساخناً لدرجة يتعدّر معها لمسه بيدين عاريتين.

ويصف كودراي رحلته الأولى بأنها

نشر كودراي العديد من الكتب المصورة التي تمثّل ذكرياته وتوثّق رحلاته، ومن بينها كتاب بعنوان «أبوظبي: الألبوم العربي.. مجموعة صور من منتصف القرن العشرين». في هذا الكتاب يصف كودراي مغامراته متنقلاً بين مختلف أنحاء الإمارات، من بازار دبي وجبال رأس الخيمة إلى سواحل أبوظبي وواحات ليوا. يقول كودراي، إنه أول شخص يقوم برحلة استطلاعية إلى واحات ليوا باستخدام السيارة، مشيراً إلى أنه خلال الفترة بين عام 1953 و1955م، قام بأربع رحلات استطلاعية مكثفة إلى واحات ليوا، فزار معظم أجزائها مسافراً بسيارة «لاندروفر»، ومرة واحدة بسيارة «دودج باور واجن». وكانت الخيارات المتاحة أمامه من حيث الطرق التي بإمكانه أن يسلكها، أوسع من الخيارات المتوافرة أمام راكبي الإبل المغادرين أبوظبي والمتجهين إلى ذات الوجهة التي يقصدها. ورغم ذلك فقد كانت لدابته «السيارة» مشكلاتها الخاصة، بحسب نوع الرمال التي تواجهها في رحلتها. وكان البدو يعبرون السبخة الساحلية عبر أقصر الطرق الممكنة، وكانت هناك عوامل عدة تؤثر في اختيارهم للمسارات التي يتبعونها للوصول إلى ليوا، مثل المستوطنات التي يقصدها وتوافر المرعى وتموضع الآبار وأماكن وجود الأقارب.

يقول كودراي، إنه في كافة رحلاته إلى ليوا، كان يسافر على طول الخط الساحلي إلى أن يصل مباشرة إلى شمالي ليوا، ثمّ يتجه جنوباً عبر بينونة، وكان هذا من شأنه أن يختصر المسافة المقطوعة فوق الرمال باتجاه ليوا، كما



سيارة كودراي تفوص في الرمال على مشارف ليوا

منطلقاً من الجميرا ورمالها البيضاء على طول المسارات الساحلية؛ إذ لم تكن هناك طرق في ذلك الوقت. ويقول إنه من المفارقة أنّ القيادة في هذه الأراضي القاحلة، تحكمها تحركات المد والجزر، فإن كان المدّ منحسراً استمتع بزيادة سرعته على رمال الساحل الناعمة متجنباً قوارب وشباك الصيد. وكان عادة ما ينعطف إلى الداخل عبر رمال أم سقيم ليتبع الطريق الذي يقود إلى سفح جبل علي، حيث تنتصب شجرة غاف وحيدة تسمّى «غافة النوبيي» وهي آخر شجرة على طول الساحل، وكان يستمتع بالاستراحة في ظلها بامتنان في فترات الصيف. ويتابع كودراي وصف الطريق الذي يسلكه بأنه يتكوّن من امتداد من السبخات المتقطعة، وتتوءات منخفضة من الرمل الحجري والرمال التي نمت عليها بعض النباتات، ما يضطره إلى القيادة ببطء على تلك الطريق الوعرة. ثمّ يتحدث كودراي عن «سبخة مطي» التي كان الناس يعبرونها للوصول إلى الساحل، إلا أنّ الترحال على طول السبخة من الشرق إلى الغرب لم يكن ممكناً قبل ظهور السيارات.

عند الوصول إلى المقطع، إذا كان المدّ منخفضاً كفاية للعبور، فإنّ ذلك من حسن الحظ، إذ إنّ التنبؤ بحالات المدّ والجزر هناك لم يكن بالأمر السهل، بسبب تأثير الرياح والتيارات القوية في القناة حول الجزيرة، وكان كودراي يضطر في كثير من الأحيان للانتظار ساعات طوال لينحسر الماء. وكان السائقون الذين يرافقونه ماهرين في اجتياز المقطع، فكانوا مثلاً يزيلون

طقساً احتفالياً وفي الوقت ذاته له فوائد عملية. ولم تزل حالة عدم اليقين المرتبطة بعبور المقطع إلى أن تمّ تكليف «خانصاحب» ببناء ممر عبره. ويقول كودراي، إنّ «خانصاحب» كان أفضل من يقوم بهذا العمل؛ لأنه تمكّن من دمج معرفته الواسعة بالبحر وتحولات المدّ والجزر فيه إلى جانب خبرته في المقاولات. وكان الشيخ حمدان بن محمد بن خليفة يزور «خانصاحب» وعماله في موقع العمل، ليحثّهم على الانتهاء من المشروع بسرعة، وكان أوّل من يعبر المقطع فوق الممرّ الجديد وذلك بتاريخ 5 يناير 1953م.

حزام مروحة السيارة، تفادياً لتعرّض المحرّك للمياه بفعل دوران المروحة، ولكن حتى هؤلاء ورغم مهارتهم، لم يكن بإمكانهم دائماً تفادي المشكلات عندما يتسابقون مع المدّ لإنقاذ السيارة. وفي إحدى المرات انجرفت السيارة بشكل كامل أثناء العبور، لكنهم استخدموا مهاراتهم وارتجلوا الحلول؛ فاستعادوا السيارة وأعادوا تشغيلها. وكان السائقون يحتفلون بعبورهم بنجاح في طقوس تتمثّل بقيام أحدهم بلف قطعة قماش من قميصه على مقبض التشغيل، ثمّ يغمسها خزان الوقود ويشعلها ليمرّر لهيها حول المحرّك لتجفيفه من المياه، وكان ذلك



# يوميات جمال بن حويرب

الجزء الأول

العبيكان  
Obekon



مركز جمال بن حويرب للدراسات  
Jamal Bin Howaireb Studies Center

## عندما يسير الزمن على خطى العراق متاحف السيارات في الإمارات.. أناقاة يحرسها الجمال



متحف العين للسيارات الكلاسيكية

في الإمارات التي تعرض السيارات الكلاسيكية والطرزات القديمة التي مازالت محتفظة ببريقها الجذاب:

### متحف السيارات التراثية والكلاسيكية في العين

يعرض متحف السيارات التراثية والكلاسيكية، الذي افتتح عام 2014 في منتجع «عين الفايضة» في مدينة العين، أكثر من 37 سيارة قديمة يصل تاريخها إلى أوائل القرن الماضي، والتي عاصرت فترة ما قبل الاتحاد وبعده، واستخدمتها شخصيات مهمة في تاريخ الإمارات، ليحكى قصة تطوّر وسائل النقل في الإمارات. ولكلّ زائر نصيبه في المتحف، ابتداءً من عشاق السيارات ذوي الخبرة، وحتى أولئك الذين لا يهتمون كثيراً بالسيارات الأثرية والكلاسيكية.

يضمّ المتحف 7 أقسام؛ قسم السيارات التراثية التي عاصرت تأسيس الدولة، وقسم السيارات الكلاسيكية التي يصل عمرها لأكثر من 70 سنة، وبعضها كان مملوكاً لشيوخ الإمارات وكبار الشخصيات، ويضمّ المتحف أيضاً معرضاً لصور السيارات المستخدمة في الإمارات قبل وبعد الاتحاد، وخاصة في إمارة أبوظبي، ومكتبة تضمّ

### خاص - مدارات ونقوش

يتعلّق الناس بالأشياء التراثية أو الكلاسيكية العريقة؛ لأنها تعطيهم مجالاً رحباً لتخيّل الزمن الذي كانت فيه السيارات الفارحة تجوب الطرقات بشكلها الأنيق ولونها المميز، أو تلك السيارات التي استخدمها نجوم السينما في الزمن الماضي، أو تلك التي مازالت ماثلة في الذاكرة حينما تعرض بعض الطرازات القديمة في بهو فندق فخم أو مركز تسوّق مشهور أو صالة عرض لبيع السيارات؛ فترى الناس يتلقون حولها، ويلتقطون الصور، ويرسلون الفيديوهات القصيرة عبر مواقع التواصل الاجتماعي وفي دواخلهم حنين لحقبة زمنية مضت، حيث تسود قناعة عامة بأنّ الماضي كان أجمل من الحاضر.

لذلك تمثّل السيارة عالماً ملوناً من الأحلام، فكم تمنينا أن نقود سيارة جاكوار قديمة، أو سيارة رولز رويس مكشوفة، أو سيارة رياضية دون النظر إلى أنّ سيارة اليوم أكثر تطوّراً، وأنّ كلّ مركبات اليوم تتحوّل إلى مركبات ذكية تعيش في الزمن الجديد.. زمن المستقبل.

فيما يلي نظرة خاطفة على أبرز متاحف السيارات



من مقتنيات متحف أبوظبي

## مجموعة واسعة من الكتيبات والصور والملصقات وغيرها من الهدايا التذكارية التي تتعلّق بالسيارات القديمة تقدّمها المتاحف لزوّارها

## التعلّق بالسيارات القديمة يعود سببه إلى حبّ الناس للعيش في زمن جميل



سيارة من مقتنيات حاكم الشارقة



سيارة كلاسيكية من متحف الشارقة

مجموعة من الكتب التي تتناول أنواع السيارات القديمة وأشكالها وألوانها وموديلاتها والغرض منها، إضافة إلى بعض الكتب عن صيانة السيارات القديمة.

وفي قسم الهدايا والإكسسوارات توجد مجموعة واسعة من الكتيبات والصور والملصقات وغيرها من الهدايا التذكارية التي تتعلّق بالسيارات القديمة، وتراث مدينتي أبوظبي والعين. ويضمّ المتحف أيضاً مركزاً للتدريب حول كلّ ما يتعلّق بصناعة السيارات وصيانتها.

### متحف الشارقة للسيارات القديمة

تمّ افتتاح متحف الشارقة للسيارات القديمة لأول مرة في عام 2008، وتمّ تحديث أسلوب العرض في المتحف وإعادة افتتاحه في عام 2013، ويعدّ هذا المتحف مقصداً رائعاً لعشاق السيارات الكلاسيكية، ويؤمّمه السائحون والزوّار من مختلف أنحاء العالم، حيث يمكن مشاهدة مجموعة كبيرة من السيارات الكلاسيكية في حدود مئة سيارة، ويعود تاريخ تصنيعها إلى بدايات القرن الماضي، ويعرض في المتحف مختلف أنواع السيارات العريقة التي تعود لفترة عشرينيات القرن الماضي، ويعود تاريخ صنع أقدمها إلى عام 1915م، إضافة إلى الدراجات النارية والهوائية الكلاسيكية.

ويضمّ المتحف خمسة أقسام يعرض كلّ منها مرحلة تاريخية من تطوّر صناعة السيارات، ويتيح التعرّف إلى تقنيات عمل محرّك السيارة بشكل عملي، كما يقدم المتحف أيضاً تجارب تفاعلية وأنشطة ترفيهية لجميع الزوّار من مختلف الأعمار.

ومن الأنواع المعروضة سيارات رولز رويس، فورد، مرسيدس، شفروليه، بنتلي وغيرها الكثير، كما يمكنك الاطلاع على المبتكرين البارعين الذين كانوا وراء إنتاجها، والجهود الكبيرة التي بذلوا ليمنحوا البشرية أحد أجمل وأهم الابتكارات التي أسهمت في تطوّر الحضارة الإنسانية، حيث أتاحت للبشرية التنقّل والسفر وحرية الحركة.

ومن أبرز المقتنيات سيارة دودج موديل 1915م، وتعدّ أقدم سيارة في المتحف، ومازالت في حالة الوكالة، وتمتاز حشوة مقاعد السيارة بأنها من الألياف الطبيعية،

ويمكن تشغيلها بالطريقة اليدوية. كما توجد سيارة مرسيدس بنز 600 بولمان موديل 1969م، أنثجّ منها 2677 سيارة فقط، وتعود ملكيتها لصاحب السمو الشيخ الدكتور سلطان بن محمد القاسمي، عضو المجلس الأعلى حاكم الشارقة. ومنذ ذلك الحين لم تُصنّع "مرسيدس 600" إلا عند الطلب، وهو ما يعني إنتاج 25 سيارة سنوياً، ذات مواصفات خاصة منها: هيدروليكية ضبط المقاعد والتحكّم في النوافذ وفتح وإغلاق الأبواب، كما أنّ السيارة المعروضة ضد الرصاص.

## زيارة متاحف السيارات تتيح لنا مشاهدة تشكيلة كبيرة من السيارات الكلاسيكية التي يعود تاريخ تصنيعها إلى بدايات القرن الماضي



سيارات في متحف أبوظبي

### متحف الإمارات الوطني للسيارات

بعدُ متحف السيارات واحداً من أهمّ وأشهر المتاحف الرائعة والمميّزة التي توجد على أرض مدينة أبوظبي العاصمة الشهيرة، ويتميّز بتصميمه الرائع والخلاب؛ فقد تمّ تشييده ليتخذ شكلاً معمارياً مميّزاً جعله من أهمّ المتاحف الخاصة بالسيارات في العالم. ويضمّ المتحف العديد من أنواع السيارات؛ من أهمها السيارات الأمريكية الكلاسيكية الشهيرة، إضافة إلى سيارات المرسيديس ذات ألوان قوس قزح الرائعة والمميّزة، كما أنه يحتوي على أكبر شاحنة على مستوى العالم أجمع.



### البدفورد:

تاريخ إنتاج سيارة (البدفورد) الإنجليزية، كان بين عامي (1930 و1985م) في مقاطعة بدفورشير، ومن هنا أُسْتُمِدَ اسم السيارة في منطقة تُدعى لوتون في بريطانيا، وكانت تستخدم للأغراض العسكرية. وهناك شاحنة بدفورد من فئة طراز آر إل، حيث يعود تاريخ صناعتها إلى عام 1969م، وهي بريطانية الصنع وتتكوّن من 6 إسطوانات، وتمتاز بسرعة قصوى تصل إلى 70 ميلاً في الساعة، حيث تكوّنت

شركة بدفورد في عام 1931م، وأنتجت مجموعة من السيارات كبيرة الحجم منها، الشاحنات والحافلات، وسيارات الإطفاء، والمركبات العسكرية، والشاحنات الصغيرة، وتمّ تصنيع آخر سيارة بدفورد عام 1985م.



#MrEdge



#MissEdge



**SA**  
**SWISS ARABIAN**  
SINCE 1974

DUBAI: Arabian Center - 052 6073838 • Dubai Outlet Mall - 052 6073831 • Dubai Mall - 052 6073834  
• Deira City Center - 052 6073852 • Dubai Festival City - 052 6073833 • Ibn Batuta Mall - 052  
6073828 • Mall Of The Emirates - 052 6073830 • Madina Mall - 052 6073850 • Oasis Center - 052  
6073836 • Reef Mall - 052 6073847. SHARJAH - City Center - 052 6073861 • Mega Mall - 052 6073858  
Sahara Center - 052 6073860. ABU DHABI - Al Wahda Mall - 052 6073823 • Dalma Mall - 0526073821  
• Khalidiya - 052 6073817. Madinat Zayed - 052 6073818 • Marina Mall - 052 6073819. AJMAN - City  
Center - 052 6073856. RAS AL KHAIMAH - Rak Mall - 052 6073871

[www.swissarabian.com](http://www.swissarabian.com) [/swissarabian](https://www.facebook.com/swissarabian) [/swissarabian](https://www.instagram.com/swissarabian)

## سيارات السركال الكلاسيكية نقوش من الماضي تزيّن صفحات المستقبل

### خاص مدارات ونقوش:

لا تترك دولة الإمارات العربية المتحدة شيئاً للمصادفة، إذ يتمُّ التخطيط بإتقان ودقة مسبقين لكلِّ حدثٍ أو مناسبة، في البلد الذي أصبح قبلة للسائح والزائر من أصقاع الأرض، الذين يتوافدون بالملايين سنوياً على مهرجاناتها ومعارضها وفعالياتها التي تُدرُّ ملايين بل مليارات الدراهم، ويتمُّ تنظيمها وفق خطط ورؤى قيادة حكيمة تهدف إلى اقتصاد مزدهر، وإنسان تملأ حياته السعادة، ووطن مستقر وآمن ينافس على المراتب الأولى عالمياً في كلِّ شأن.



جانب من السيارات المعروضة في متحف السركال

مهرجانات ومعارض تسوّق تجارية وصناعية وسياحية تشهدها الدولة طوال العام، تحقّق نجاحات منقطعة النظير، مدعومة بأنشطة وفعاليات ينظمها القطاع الخاص، الشريك التوأم للقطاع العام في مسيرة البناء والعطاء التي لمّا تزل مستمرة منذ قيام الدولة، بهدف تقدّم وازدهار شعب الإمارات.

من فيض فعاليات وأنشطة القطاع الخاص، تبرز معارض السيارات الكلاسيكية الدائمة التي يسعى أصحابها إلى ربط الماضي العريق بالحاضر الزاهر والمستقبل المشرق.

ولعلّ من أبرزها "معرض أسرة السركال" في دبي، ناهيك عن المعارض والمهرجانات السنوية التي تنظّمها مؤسسات وأندية متخصصة، كما هي الحال بالنسبة إلى معارض السيارات والدراجات المتنوعة التي تنظّمها مؤسسة دبي للمهرجانات والتجزئة، إحدى مؤسسات دائرة السياحة والتسويق التجاري.

### معرض السركال

هناك في ديرة، وعلى مسافة غير بعيدة عن مطار دبي الدولي، يقع مبنى السركال الذي ينفرد بهندسة معمارية مميزة تدفع الزائر والمقيم في دبي إلى تلمّس التاريخ العريق الذي يعكسه تصميمه وزخرفته، ويجهل الكثيرون أنّ جوفه يحوي معرضاً يضمُّ مجموعة من عشرات السيارات الكلاسيكية التي تحاكي بعراقتها، زخارف البناء الخارجي. ممّا يلفت نظر الزائر للمبنى أنّ أشعار أمير الشعراء أحمد شوقي، وآخرين، ترصع جدران المعرض، لتزيد من عراقة المكان، إلى جانب العديد من

التحف والمنحوتات الفنية التي يتمثّل بعضها بصناديق قديمة منحوتة بشكل فني أنيق. في الداخل متحف للسيارات القديمة يضمُّ أكثر من 60 سيارة قديمة، من بينها سيارة «الكاديلك ليموزين» التي تعود للمغفور له الشيخ راشد بن سعيد آل مكتوم، وسيارة «فورد» صُنِعت عام 1918، وسيارة «رولز رويس» تعود لعام 1972، تمّ تجميعها على مدار السنوات الطويلة. ويعدُّ من أكبر معارض السيارات الكلاسيكية في الإمارات. يقول ناصر أحمد السركال، إنَّ عمّه عيسى بن عبداللطيف السركال جلب

## يضم متحف السركال أكثر من 60 سيارة قديمة من بينها «الكاديلاك ليموزين» للشيخ راشد بن سعيد وسيارة «فورد» تعود إلى عام 1918



سنة 1924 أوّل سيارة إلى إمارة رأس الخيمة، من نوع «فورد»، سعة أربعة ركاب، كان يستعملها في تنقلاته بين منطقتي المعبريض وشمل.

وفي العام 1928 جلب سيارة أخرى إلى الشارقة، واستعملها في تنقلاته بين دبي والشارقة وعجمان وأم القيوين والمناطق المجاورة، عبر الطرق الساحلية الصلبة.

وفي العام 1934م، افتتح خانصاحب حسين حسن عماد، ولأول مرة، الطريق بين الشارقة ورأس الخيمة بوساطة سيارة «فورد» ماثلة لسيارة عيسى السركال.

في المعرض تقف سيارات عاصرت الحربين العالميتين الأولى والثانية، إلى جوار سيارات عسكرية تمّ الحفاظ على إطاراتها من دون أيّ تعديل.

### تعايش

اهتمّ المعرض بالسيارات التي تحمل سمات ودلائل أصبحت لصيقة ببعض الدول مثل باص النقل المشترك الصغير الذي ميّز أرخبيل الفلبين، والذي يعكس طريقة المواصلات التي كانت معتمدة هناك في فترة من الفترات. ومن البرازيل، سيارة «فولكس واغن»، المصنوعة من مادة الفبر غلاس، والتي أصبحت من رموز شوارع بلاد السامبا. وتعايش هنا سيارتان كانتا يوماً تتقاسمان العالم. فمن الولايات المتحدة الأمريكية، تقف سيارة الفورد، التي يعود تاريخ تصنيعها لعام 1940، وهي من النوع الفخم، تتشابه فيها طريقة فتح الأبواب مع طراز الـرولز رايس القديم، وتعكس قوة صناعة السيارات الأمريكية،

جانب من السيارات المعروضة في متحف السركال

الكلاسيكية النادرة، وقد زار العديد من دول العالم، في محاولة لجمع أكبر عدد ممكن منها: «إنّ تاريخ المعرض يعود لعام 1947، حين أسّسه والده ناصر عبداللطيف السركال، وهو منذ ذلك الوقت يسعى للتجديد من خلال التطلّع إلى إضافة سيارات قديمة مختلفة». ويؤكّد السركال أنّ السيارات الموجودة هي للعرض فقط، ويقول: «لكننا نقدم إصلاح أي من السيارات الكلاسيكية الموجودة في دبي والتي يمكن أن تردنا من خارج المعرض». وعن سبب اختيار هذا المبنى تحديداً

وخاصة أنها مصنّعة من الحديد المضاد للريصاص، إلى جوار سيارة من عهد الحكم الشيوعي في أوروبا الشرقية. تتعايش السيارتان هنا في سلام قلّ نظيره في العالم الخارجي، وتبدو على وجوه الزائرين ملامح الدهشة والانبهار من هذا المكان الذي يعيدنا إلى سنوات كثيرة خلت في مدينة يتسمّ كلُّ ما فيها بالعصرية والحداثة.

### عرض

يقول عيسى بن ناصر بن عبد اللطيف السركال، الذي يهوى جمع السيارات

## المتحف يحقق فرصة مميزة لهواة السيارات الكلاسيكية ليشاهدوا السيارات المعروضة دون دفع رسوم دخول



من مقتنيات متحف السركال

من الأشكال إلى هوس، والدليل على ذلك أنّ السيارات في المعرض ليست ذات تواريخ متسلسلة أو تعود إلى حقبة معينة بذاتها، بل هي متنوعة ومختلفة، معتبراً أنّ هذه الهواية جزء من هوايات عدة منها «جمع الطوابع، وحفظ الشعر واهتمام واضح بالهندسة المعمارية»، وأشار عبداللطيف إلى البناية التي يوجد فيها المتحف، والتي تتميز بطابعها الإسلامي، وتزدان بآيات قرآنية تزخر المكان وقصائد كبار الشعراء.

### حياة الأجداد

وحول ارتباط السيارات بأحداث سياسية وتاريخية أوضح سلامة عبداللطيف أنّ السيارة العسكرية «بدفورد»، كانت تستخدم قبل الاتحاد في نقل الأشخاص من عُمان إلى دبي والعكس، ومن بين السيارات المهمة في المعرض سيارة «كاديلاك» عائدة للمغفور له الشيخ راشد بن سعيد آل مكتوم، وتعدّ شاهدة على فترة حكمه رحمه الله لإمارة دبي، وأشار عبداللطيف إلى أنّ سيارة «لينكولن» تعود لوالد

بدائي بسيط جداً، بقوة أربعة سلندرات، وكانت تستعمل لتوزيع الألبان. إلى جانبها، تقف سيارة ستروين، موديل عام 1948، ذات الأبواب الأربعة المتحركة، ومحرك بقوة أربعة سلندرات أيضاً. ومن ستروين أيضاً، سيارة أخرى تعود لعام 1950، ما زالت محافظة على جمالها وأناقتها، التي تميّز بها التصميم الفرنسي القديم، وهي سيارة مكشوفة بأربعة أبواب ذات قبضات غريبة الشكل. أمّا بيك أب فورد الأحمر القريب، فيعود تاريخ تصنيعه إلى العام 1955، وإن كان ما زال محافظاً على جماليته الأولى.

### هواية

وقال مدير العلاقات العامة في مؤسسة ناصر بن عبداللطيف السركال، سلامة عبداللطيف: «إنّ هواية عيسى السركال في جمع السيارات جاءت كنتيجة طبيعية للأسفار الكثيرة التي يقوم بها حول العالم»، مؤكداً «أنّ هذه الهواية لم تتحوّل بشكل

لاحتضان معرض للسيارات الكلاسيكية، يوضّح السركال أنّ قربه من مطار دبي الدولي يجعله في منزلة الواجهة للمدينة، كما يعدّ البناء مجموعة ثقافات مندمجة بروحية تتناسب مع المعروضات الموجودة.

ويتحدّث السركال عن وجود الكثير من العروض التي يتلقاها المعرض من قِبَل الكثير من الشركات لشراء السيارات المعروضة لكنها تُرفض، معللاً ذلك الرفض بقوله: «لأننا لا نهتم بالمرردود المادي الذي يمكن أن نحصل عليه، فهذه السيارات للعرض وليست للبيع».

### لغات

الزائرون الذين يقصدون المكان، هم من مختلف الجنسيات، ويرى السركال في اختلافهم «مراة لزائري دبي» الذين يأتون من كلّ حذب وصوب. وهو لذلك أصبح متقناً لأكثر من لغة أجنبية، ما يسهّل عليه التواصل باللغات المختلفة التي تزور المكان.

وعن أقدم سيارة موجودة في المعرض، نجد تحفة فورد القديمة، التي صنعت من الخشب عام 1928، بمحرك



من مقتنيات متحف السركال

## أحد زوّار المعرض انهار باكياً عندما شاهد سيارته التي كان يقتنيها معروضة



عيسى، المرحوم ناصر السركال، وسيارة «كاديلاك» بيضاء كانت تملكها والدته، وهناك سيارة من نوع «مرسيدس» تعود إلى أوائل السبعينيات، وكان يستخدمها السركال أثناء وجوده في أوروبا، وهناك سيارة الجيب العسكرية التي حرص السركال على اقتنائها وبحث عنها إلى أن وجدها في الفلبين.

### ماضٍ وحاضر

أكّد عبداللطيف أنّ الهدف الرئيس بالنسبة إلى السركال في إنشاء هذا المعرض هو إرضاء عشاق السيارات القديمة وهم كُثُر في دبي؛ فالمعرض يحقّق فرصة مميزة لأصحاب هذه الهواية ليشاهدوا السيارات غير المعروضة للبيع دون دفع رسوم دخول، فالعلاقة بين السيارات والناس على حدّ تعبير عبداللطيف، تجاوزت الإبهار إلى العودة لذكريات الماضي.

وأوضح أنّ «معظم مرتادي المعرض من كبار السن الذين عاشوا حقبة السيارات المعروضة»، وأضاف: زارنا شخص من جنوب إفريقيا وانهار باكياً عندما شاهد سيارته التي كان يقتنيها لدينا، وقال إننا أرجعناه إلى أجمل فترة في حياته، وجلس في سيارته وعاش لحظات جميلة مع نفسه، وكل فترة يأتي هذا الشخص ليجلس في سيارته.



جانب من السيارات المعروضة في متحف السركال

### مصادفة

وعن الطريقة التي استخدمها السركال في جمع السيارات قال عبداللطيف: «لا توجد آلية أو تخطيط معين بل تلعب المصادفة دورها،

وأي سيارة تعجبه يأخذها على الفور، حتى إنه لا يعتمد فقط على السفر، بل تأتيه السيارة إلى هنا ولا يتأخّر لحظة في شرائها»، مؤكّداً «التركيز بالنسبة إلى السركال هو الحصول على سيارات يفصلها عن زمننا الحالي ما لا يقل عن 50 عاماً، كي يطلق عليها سيارات كلاسيكية».

## مائة سنة من صناعة المستقبل علي قرقاش أول وكيل لسيارات مرسيدس



آلة حاسبة ميكانيكية من طراز برونز فيغا استخدمها علي قرقاش، مؤسس مجموعة قرقاش، عام 1953



شاحنة بدفورد من طراز إيه . آر . بي تعدّ المفضلة للنقل البري على طول الساحل الإماراتي عام 1970

في ذاكرة عشاق السيارات، ماركة مرسيدس بنز لا تغادر موقعها من حيث الأهمية والقيمة التي تضرب جذورها عميقة في عراقية الإنتاج الصناعي، ويكفي أيُّ سائقٍ فخرًا أن يقولَ لزملائه إنه يقود سيارة مرسيدس، دون النظر إلى سنة صنعها أو طرازها أو حجمها؛ لأنَّ اسم الشركة الألمانية العريقة يحمل تفاصيل السيارة التي تهفو إليها قلوب محبّي السيارات.

لعقود عدة ارتبط اسم مرسيدس بنز في الإمارات باسم وكيلها المعتمد "قرقاش"، العائلة العريقة، التي أسّس مجموعة تجارية باسمها الراحل علي قرقاش عام 1918م، والتي تطوّرت فيما بعد إلى تجارة السيارات بعد الحرب العالمية الثانية، عندما بدأ الحاج علي قرقاش شراء سيارات بدفورد العسكرية الخارجة من الخدمة، وإعادة تأهيلها لتستخدم على خطوط النقل بين دبي ومسقط في الأربعينيات من القرن الماضي.

وتعدُّ مشاريع قرقاش الموزع المعتمد لمرسيدس بنز في دبي والشارقة والإمارات الشمالية منذ عام 1958م، وتضمُّ مجموعة كبيرة من المعارض ومراكز الخدمة المنتشرة في دبي، والشارقة، ورأس الخيمة والفجيرة، والتي تجسد بأسلوب عملها عراقية الاسم الرائد لمرسيدس بنز مع فريق عمل يزيد على 1000 موظف.

وبمناسبة مرور مئة عام (1918 - 2018) على تأسيس المجموعة أصدرت كتاباً تذكاريّاً بعنوان «قرقاش خلال مئة عام.. نفخر بماضينا.. نصنع مستقبلنا» تضمّن عشرات الصور ذات الدلالة على النشاط التجاري، حيث تصدّرت سيارة مرسيدس بنز بأشكالها وسنوات وصولها إلى الإمارات، إضافة إلى صور دالة على البيئة وتطوّرها العمراني خلال العقود الماضية.



المقر القديم لأعمال الحاج علي قرقاش

الحاج علي قرقاش وعائلته



مرسيدس بنز نادرة من طراز 600 لاندوليت استخدمتها  
ملكة بريطانيا خلال زيارتها للإمارات عام 1979.

مطار دبي الدولي في صورتين من نفس الموقع قبالة معرض مرسيدس وقد بدت علامة مرسيدس بنز، الأولى عام 1968 والثانية عام 2018.



ثلاث سيارات مرسيدس من طراز جي واجون خلف منصة حجر الأساس للمقر الجديد لمجموعة قرقاش ومعرض مرسيدس بنز في حي دبي للتصميم 2017.



حظيت مرسيدس بنز بعلاقة  
متميزة مع شرطة دبي على  
مرّ العقود 1970 - 2018.



## صور قديمة نادرة

\*\* الشيخ زايد في سيارة رنج روفر عام 1976 مع مرافقيه يتفقد معدات استكشاف النفط في البحر



\*\* الشيخ زايد في سيارة رنج روفر يتفقد بعض المشاريع في أبوظبي في بداية السبعينيات



\*\* الشيخ زايد مع نجله الشيخ محمد بن زايد في صباح لحظة نزوله من سيارة مرسيدس



\*\* محمد بن راشد مع مرافقه محمد بن هندي المهيري في صورة تعود إلى عام 1964



\*\* في 18 نوفمبر 2012 محمد بن راشد  
أول من يقود سيارة رنج روفر موديل  
2013 على مستوى العالم



\*\* محمد بن راشد يقبل نجله حمدان بن محمد منتصف الثمانينيات  
من نافذة سيارة رنج روفر

# الدُّويش يبيع «الربداء» لابن حسين المريدي وثيقة تتناول أنماط بيع الخيل العربية في البوادي والحضر

**بقلم: يحيى عبدالله الكندري**

حسن بن عبدالرحمن آل حسين بتزويدي بنسخة رقميّة عنها، فله جزيل الشكر على تعاونه، وليست أولى مساعداته العلميّة، ومن الطريف أن يتطابق اسمه وهو الحفيد مع اسم جدّه المذكور في الوثيقة قبل 134 عاماً (1).

## البائع والمشتري

تورّخ الوثيقة لشراء التاجر حسن بن عبدالرحمن آل حسين (توفي 1314 هـ = 1897م)، فرساً عربيّة أصيلة من رسن الرُّبد، لونها أحمر، من مالكة ناصر بن ثلّاب الدُّويش، وهو من قبيلة مطير، والثّلاب فرعٌ من أسرة الدُّويش شيوخ قبيلة مطير وزعمائُها، ولعله أحد أولاد ثلّاب بن مخيمر بن زقم بن مفوز (فواز) بن وطبان الدُّويش، ووطبان الأوّل هو الجدُّ الجامع للدُّوشان، وقد التقت حملة عباس

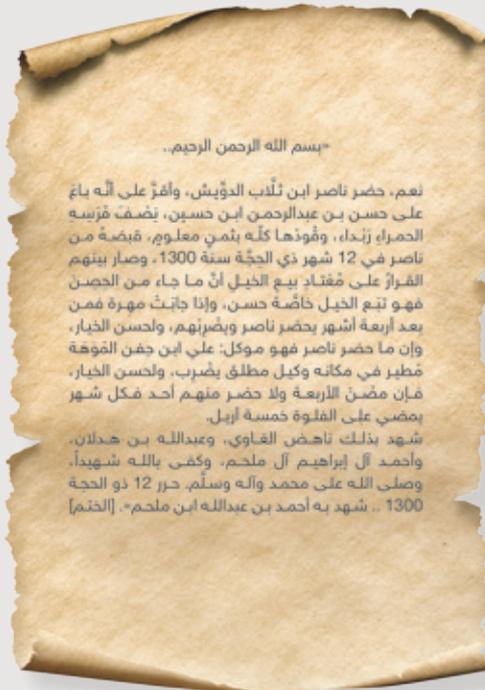
حلمي باشا الأوّل بمخيمر بن زقم بن مفوز (فواز) الدُّويش، ونقلت عنه شهادته عند الحديث عن «رُبد الخشبي»، ومعظم نتاج الرُّبد عند مخيمر الدويش أفراس حمراء (2)، والفرس المذكورة في هذه الوثيقة رباء حمراء أيضاً، ورغم أني لم أجد في الشجرة أبناء ثلّاب الدويش المذكور أحداً اسمه ناصر، وأبناء ثلّاب حسب شجرة الدُّويشان أربعة: منوخ وعبيد وكنعان وعبدالهادي، وليس لهم عقب، إلا عبدالهادي فإنه رُزق بحجاب (3). فلا يبعد أن يكون ناصر المذكور في الوثيقة أخواً لهم. انقطع عقبه أيضاً، والله أعلم. وقد عرفت قبيلة مطير والدوشان خاصةً بتربية أجود

يذكر القنصل الروسي العام في بيروت ق. بازيلي، أنّ البدو في بادية الشام كانوا يشتركون في الفرس الواحدة حتى يصل عدد الملاك إلى عشرة أشخاص أحياناً! كما يجيزون بيع نصفها وثلاثها وربعها، ما تسبّب في تعقيد بيع وشراء الخيل آنذاك، وأدى لصعوبة الانفصال عن الشركاء، خصوصاً بالنسبة إلى الأوروبيين الذين وفدوا إلى الشرق بفرض شراء الخيل، وممّن واجهوا هذه المشكلة القنصل الفرنسي في بيروت، الذي يروي بازيلي أنه قام في العام (1840م) بشراء نصف فرس أصيلة، ولم يستطع أن يشتري نصفها الآخر من ثلاثة أو أربعة ملاك مشتركين معه، إلا بعد سنتين وبصعوبة بالغة.

وثيقة مهمة وقعت عليها تتناول الخيل العربية، وتهدف إلى التعريف بأنماط بيعها لدى البوادي والحاضرة، وأنواعها، وأهم الفحول التي تضيء جوانب مجهولة في تاريخ الخيل العربية وسير أهلها الأوّلين من أصحاب المرائب والتجار والفرسان، واعتمدت في تحليلها على كتابات الرحالة والمؤرخين المحليين، والفولكلور الشعبي، والمقابلات.. وهذا نص الوثيقة:

## أصل الوثيقة

أصل هذه الوثيقة من أرشيف أسرة آل حسين الكريمة بالأحساء، وقد تفصّل الشيخ



بسم الله الرحمن الرحيم..

نعم، حضر ناصر ابن ثلّاب الدُّويش، وأقرّ على آله باع على حسن بن عبدالرحمن ابن حسين، نصف قرنيه الحمراء زبداء، وقونها كلّه بثمن معلوم، قبضة من ناصر في 12 شهر ذي الحجة سنة 1300، وصار بينهم الفراز على مُقتاد بيع الخيل أن ما جاء من الحصن فهو تبع الخيل خاصّة حسن، وإنما جابت مهرة فمن بعد أربعة أشهر يحضر ناصر ويضربهم، ولحسن الخيار، وإن ما حضر ناصر فهو موكل: على ابن جفن القووة مطير في مكانه وكيل مطلق يضرب، ولحسن الخيار، فإن مضن الأربعة ولا حضر منهم أحد فكل شهر يمضي على القووة خمسة أربل. شهد بذلك ناهض الغاوي، وعبدالله بن جدلان، وأحمد آل إبراهيم آل ملحم، وكفى بالله شهيداً، وصلى الله على محمد وآله وسلّم حرر 12 ذو الحجة 1300.. شهد به أحمد بن عبدالله ابن ملحم. [الختم]



الأرسان وأعظمها قيمة، ومن خيل الدوشان المميزة: «كحيلة كروش»، و«الحمداية السمرية» (4)، و«كحيلة العجوز»، و«العبيبة السراكية»، و«المغنيبة الحدرجية»، و«ربداء الخشبي» (5).

ومما يشهد لارتباط الدوشان بالرُبد واستمرارها عندهم، قول شيخ قبيلة مطير فيصل بن سلطان بن الحميدي الدويش في إحدى حدايه (6):

### نَزَكَبَ عَلَى اللَّيِّ جَدَّهِنَّ (رَبْدَان) تَفَرَّقَ عَشِيرٍ عَنِ عَشِيرٍ

في حال غيابه، وهو علي بن جفن من فخذ الموهة من بطن علوى من قبيلة مطير، وإن مضت الأربعة أشهر ولم يحضر البائع (الدويش) ولا وكيله (علي بن جفن المويهي المطيري)، فإن على الدويش أن يدفع لقاء عناية ابن حسين بالفلوة ثمناً قدره خمسة ريالات فضية (ريال نمساوي)، لأنه ما زال يمتلك نصف الفلوة، ومما يُميّز هذه الوثيقة ويعطيها أهمية كبرى كمصدر لصورة هذا البيع، ما جاء في أولها: «وصار بينهم القرار على معتاد بيع الخيل»، ما يعني أن صورة البيع المذكورة هي قانون البيع المعتاد في هذه الحالة آنذاك، خصوصاً مع كون البدو يعترفون بهذه القوانين بشكل عرفي، فهي غير مسجلة ومكتوبة، كما سيأتي على لسان عبدالله وليمسون، وبازيلي، وميهاي الحداد، وغيرهم.

ويذكر الرحالة السويسري بوكهارت أن الإمام سعود بن عبدالعزيز بن محمد آل سعود، توفي (1229هـ - 1823م)، قد سنّ قانوناً يمنع فيه بيع ثلث الفرس كما تفعل عنزة، إذ يرى أنّه يؤدي إلى الخداع غالباً، ولكنّه أجاز لأهل نجد بيع نصف الفرس، وهو نمط البيع المذكور في وثيقتنا.

### بدو الشام

وبالعودة لما ذكره القنصل الروسي العام في بيروت ق.بازيلي، من أن البدو في بادية الشام يشتركون في الفرس الواحدة حتى يصل عدد الملاك إلى عشرة أشخاص أحياناً، فإنهم بذلك يجيزون بيع نصفها وثلثها وربعها، مما يتسبب بتعقيد شراء الخيل وصعوبة الانفصال عن الشركاء، خصوصاً

أما المشتري (7) فهو حسن بن عبدالرحمن المريدي، ولد في النصف الأول من القرن الثالث عشر، من أسرة تجارية، وفي فترة الخلاف بين أبناء الإمام فيصل بن تركي آل سعود انتقل مترجمنا حسن بن عبدالرحمن بن محمد آل حسين إلى الأحساء، وكان تاجراً ميسوراً، ذا أملاك قبل نزوله الأحساء، وفي فترة وجيزة أصبح من كبار تجارها، واتسعت إقطاعاته الزراعية وعقاراته في كثير من قرى الأحساء وحاضرتها، علاوة على تجارته الأخرى مع بومبي والبحرين، وتوفي وهو متوجه للحج في مدينة عنيزة بالقصيم في (12/شعبان/ 1314هـ)، الموافق (1897/1/16)، وقد ذكره المؤرخ إبراهيم بن عيسى في «كناشه»، وابن بسام في «تحفة المشتاق».

### بيع الخيل في البادية

تُشير الوثيقة إلى إحدى طرائق بيع الخيل، وهو بيع النصف كما تسميه البادية، ويعدُّ أحد أنماط الشراكة في الخيل، وله أحكامه ونظامه عند البدو، ويشرح لنا نص الوثيقة طريقة هذا البيع، وتتلخص في أن إنتاج الفرس من الأفلح يكون للمشتري فتقول الوثيقة: «وصار بينهم القرار على معتاد بيع الخيل أنّ ما جاء من الحصن (الأحصنة) فهو تبع الخيل خاصة حسن»، أمّا الأفراس فإنها تكون بالمضاربة بين المشتري والبائع، وللمشتري (ابن حسين) الخيار في الإبقاء على الفلوة ودفع نصف ثمنها إلى شريكه (الدويش)، ويكون ذلك بعد مضي 4 أشهر على ولادة الفلوة، كما عيّن البائع (الدويش) من يضارب بالنيابة عنه

### الشهود والوكيل

وكيل الدويش كما تذكر الوثيقة هو علي بن جفن المويهي المطيري، من فخذ الموهة من بطن علوي، الذي يرأسه الدويش علاوةً على رئاسته لقبيلة مطير، وبالنسبة إلى كاتب الوثيقة أحمد بن عبدالله الملجم فهو من حاضرة الأحساء، وكذلك قريبه الشاهد الأول، وأحمد آل إبراهيم الملجم، ويعود نسب أسرتهما آل ملجم إلى بطن بريه من قبيلة مطير. وربما يعود اختيار آل ملجم لعلاقتهم الطيبة مع ابن حسين وقرب مسكنهم من مسكنه، أو بسبب القرابة مع الدويش. أما الشاهدان الآخران؛ ناهض الغاوي، وعبدالله بن هدلان، فلم أهدت إلى معرفتهما إلا أنه يغلب على الظن أن يكونا من أسر الأحساء أو من قبيلة مطير.

### هوامش:

1. هو جدّه من جهة الأم، إذ إن صاحب الوثيقة توفي ولم يولد له.
2. «أصول الخيل» (عباس باشا) (-362 364)
3. شجرة الدوشان شيوخ قبيلة مطير، حررت بتاريخ (1415/1/15هـ)
4. تذكر الليدي أن بلنت أن الإمام فيصل بن تركي آل سعود تحصّل على مربي كحيلة كروش والحمداني السّمري من الدوشان. «حج إلى ربوع نجد» (ص 281).
5. نقلها الشيخ حمد الجاسر في كتابه «أصول الخيل العربية الحديثة» (ص 143) عن الفصل الخامس عشر من الجزء الثاني من «قبائل بدو الفرات» لبلنت، وذكر أنّ هذا الفصل لم يُعَرَّب في نشرة الفارس ونضال معروف.
6. «سلطان بن الحميدي الدويش»، طلال الشمري: (ص 8 - بحث غير منشور). وهو شاهدٌ شعريٌّ ينشر لأول مرّة.
7. تمت مراجعة ترجمته من قبل خفيده الشيخ حسن بن عبدالرحمن آل حسين، وأشكره على ما أمدّني به من معلومات عائليّة ووثائق خاصة.

بالنسبة إلى الأوروبيين الذين وفدوا إلى الشرق بغرض شراء الخيل، ويضيف بازيللي أن أحد الذين واجهوا هذه المشكلة القنصل الفرنسي في بيروت، إذ يروي أنه (الفرنسي) قام في العام (1840م) بشراء نصف فرس أصيلة، ولم يستطع أن يفدي نصفها الآخر من ثلاثة أو أربعة ملاك مشتركين معه إلا بعد سنتين وبصعوبة بالغة.

### ثمن البيع

ومن المؤسف أن الوثيقة لم تتعرض للثمن الذي دفعه ابن حسين ليحصل على نصف الفرس مع حق الانتفاع بها، إذ اكتفى محررها بقوله في أولها: «وقودها كله بثمان معلوم»، أي أنّه اقتادها إلى مربطه بالثمن المعلوم من قبل أطراف البيع، والمتفق عليه بينهما، ولعلهما أحبّ أن يخفيا قيمتها عن الشهود، أو غير ذلك من الأسباب.

ومما يُشير إلى أهمية هذه الفرس وقيمتها لدى طرفي البيع، أنهما أشهدا على هذا البيع 4 رجال هم: ناهض الغاوي، وعبدالله بن هدلان، وأحمد إبراهيم الملجم، وكاتب الوثيقة أحمد بن عبدالله الملجم، والذي مهرها بختمه الخاص، كما عيّن البائع (الدويش) علي بن جفن المويهي المطيري وكيلًا عنه في حال غيابه؛ كل هذا التثبيت والإشهاد أمارّة على أهمية الفرس وقيمتها الغالية.



## قريباً في معرض أبوظبي الدولي للكتاب



## ملامح التعليم في حمص في أواخر العهد العثماني



شيخ الكتاب يعلم التلاميذ

### د. غازي مختار طليمات

في أواخر الحكم العثماني لبلاد الشام، أي قبل أكثر من قرن، كان التعليم في مدينة حمص يتم في كثير من الكتاتيب (جمع كُتَّاب) بضم الكاف وتشديد التاء، وقليل من المدارس.

والكُتَّابُ غرفة ملحقة بمسجد من مساجد الأحياء، يتعلَّم فيها الأطفال قراءة القرآن الكريم؛ إذ كان الآباء يرسلون أبناءهم إلى مسجد الحي الذي يقطنونه، ومعهم أجزاء من كتاب الله، ابتداءً من جزء (عم) فجزء (تبارك) إلى جزء (قد سمع) وانتهاءً بسورة البقرة والفاحة.

التجويد، وهم يتربعون على حُصْر سميكة مُرَشَّت على أرض الغرفة أو يقعدون على أريكة أو دكة خشبية طويلة، بلا مناخذ ولا مساند. وكانوا حينما يقرؤون يترنحون ذات اليمين وذات الشمال، وإلى الأمام وإلى الوراء، وطرايبشهم تغطي رؤوسهم، وقد أخذت ذؤاباتها المتدلية تنوس على أصداعهم وجباههم، وراحت أصواتهم تملأ الغرفة تغريداً وتجويداً.

ثمَّ يتيح الشيخ للأطفال أن يحفظوا ما قرؤوا، فتتداخل الأصوات، وتختلط الأصداء، وتخرق جدران الكُتَّاب لتنتشر في الشارع، فيعرف من يعبر الشارع أنه يمرُّ بجوار كُتَّاب.

### احتفاء كبير

بعد أن ينهي الطفل قراءة القرآن كله يحتفل به شيخ الكُتَّاب، وأهل الطفل وأولاد الكُتَّاب احتفالاً شعبياً لا يقل بهجة عن الاحتفال بالزفاف. ويسمى هذا الاحتفال (ختمة). والختمة تعني أنَّ الطفل تحرَّج بعد أن أتقن قراءة القرآن كله ترتيباً وتجويداً.

في هذا الاحتفال كان أطفال الكُتَّاب كلهم يرتدون ثياباً جديدةً ويسيرون

### مشهد بصري

وكان لكل كُتَّاب شيخ يتقن القراءة حفظاً وتجويداً وترتيباً، يجلس على كرسي خشبي بسيط، وفي يده عصا طويلة، كان يقرأ آية أو بضع آيات قصيرة، فيردد الأطفال ما يقرأ مع الحفاظ على مخارج الحروف وأحكام

صفوفاً وراء عريفهم إلى دار الطفل المحتفى به. وكان العريف يضع على رأسه مصحفاً وضع فوق كرسي مزخرف يسمى (كرسي العاج) وإلى جانبه أو ورائه يسير الطفل الذي ختم القرآن، وهو يرتدي ثوباً زاهياً مطرزاً. ويسير الموكب بقيادة شيخ الكُتَّاب إلى دار الطفل المحتفى به. وأمام باب الدار يستقبل أهل الطفل الموكب ويوزعون على الأولاد قطع الحلوى، وتخلعون على الشيخ (جُبَّة) جديدة، وإذا كانوا من الأعيان أو الأثرياء أضفوا إلى الجبة هدية أخرى أو ما تجود به أنفسهم من المال.

وبهذا الاحتفال يصبح الطفل مرشحاً للانتماء إلى المدرسة. فما المدارس التي عرفتها حمص في ذلك العهد؟



حفل تسلم شهادة السرتيفيكا 1930 المرحوم عبد الغفار  
اتماز السباعي رحمه الله

## عندما ينهي الطفل قراءة القرآن كله يحتفل به شيخ الكُتّاب، وأهل الطفل وأولاد الكُتّاب احتفالاً شعبيّاً لا يقل بهجة عن الاحتفال بالزفاف



البنية الأولى للمدرسة الإنجليزية الوطنية في حمص



مدارس للبنات



المدارس العثمانية الرسمية في سورية قبل وبعد عام 1908

### مدارس حمص

حينما نشبت الحرب العالمية الأولى سنة 1914م، كان في حمص نوعان من المدارس.

1. **مدارس أميرية (رسمية):** ترعاها الدولة وتنفق عليها، وتختار لها المعلمين والمدرسين.

2. **ومدارس أهلية (خاصة):** يرعاها أهل الخير والبر من أثرياء حمص، ويختارون للتدريس فيها فضلاء العلماء.

- أما المدارس الأميرية فلم تكن أكثر من أربع مدارس للبنين بمدرسة واحدة للبنات، وهي مدرسة (منبع العرفان)، و(المدرسة الخيرية) و (المدرسة الرشدية) و(المدرسة العثمانية) و(مدرسة الإناث).

- وأما المدارس الأهلية فقد كانت سبع مدارس، أربع منها للطوائف المسيحية. وهذه المدارس السبع هي (الكلية الوطنية العلمية) التي أسست عام 1906م ومدرسة (الاتحاد الوطني)

التي بنيت سنة 1908م، ومدرسة (نجاح الدارين) التي أُسِّسَتْ في الفترة نفسها. وأُسِّسَتْ الطوائف المسيحية في

حمص مدارس لأطفال رعاياها وهي (الكلية الأرثوذكسية) لطائفة الروم الأرثوذكس، و(المدرسة الإنجليزية) لطائفة

البروتستانت. وكتاهما تأسست عام 1909م. وإلى جانب هاتين المدرستين أُسِّسَتْ مدرستان مسيحيان أحيان برعاية أجنبية. وهما (مدرسة الجزويت)، و(مدرسة راهبات القليلين الأقدسين).

### تعليم متميز

ومن يقارن مدارس حمص بمدارس المدن السورية الأخرى يجد أنّ مدينة

وسَّع الله عليهم في الرزق كانوا ينهلون هذه العلوم من (الأزهر) في القاهرة. ومن أبرز علماء حمص في ذلك العهد: خالد الأناسي، والشيخ عبدالكريم السباعي، وعبدالحميد الزهراوي. والشيخ نجم الدين صافي، وعبدالحميد الحراكي، ومحمد طاهر الأتاسي، وعبدالرحمن سلام، والشيخ محمد ياسين عبدالسلام. وأمّا المناهج المقررة على طلاب المدارس الأميرية والأهلية فقد كانت تشمل إلى جانب العلوم الشرعية العلوم المختلفة، واللغتين العربية والتركية، وفي عام 1918، أي بعد انتهاء الحكم العثماني لبلاد الشام، حذفت اللغة التركية من المناهج.

حمص فاقت المدن الأخرى في عدد المدارس وأنواعها ومستوى التعليم فيها، حتى أصبحت مقصد التلاميذ الوافدين إليها من فلسطين والأردن والمدن السورية الأخرى. كانوا يفدون إليها لتلقي العلم حتى نهاية الصف العاشر؛ أي ما يعرف اليوم بالمرحلة الإعدادية وبعض المرحلة الثانوية. ومن طمح من خريجي هذه المدارس لمتابعة التحصيل، كان عليه أن ينتج مظان التعليم العالي في الأستانة (إسطنبول). أمّا الراغبون في تلقي العلوم الشرعية فقد كانوا ينتظمون في حلقات حول علماء حمص الكبار الذين يدرسون هذه العلوم في المساجد الكبرى. ومن

## لمحات من حياة وشعر الشاعر علي محمد لقمان



بقلم: د. شهاب غانم

### لمحات من حياة علي لقمان:

لا شك أنّ علي محمد لقمان (1918-1979م) رحمه الله، من أهم الشعراء بل والشخصيات المؤثرة في تاريخ عدن، بل واليمن، في الفترة بين الحرب العالمية الثانية ووفاته في آخر 1979 رحمه الله. فقد كان أول من نشر ديواناً شعرياً في عدن وكان ذلك ديوان (الوتر المغمور) عام 1944، وأول من نشر مسرحية شعرية في عدن وكانت تلك مسرحية (بجماليون) عام 1948، وأول من نشر ديواناً باللغة العامية هناك وكان (ياهو.. الورد) عام 1958، كما كان أول خريج يماني في الصحافة، وكان ذلك بدرجة الشرف في جامعة القاهرة عام 1947.

أثناء الحرب العالمية الثانية وهو في أوائل العشرينيات من العمر عمل في إدارة القسم العربي لمكتب النشر مساعداً للمستشرقة الشهيرة فريا ستارك التي كتبت عنه في «كتب الشرق والعرب»: (في شخصه الشاب يستطيع المرء أن يرى مستقبل البلاد العربية، ففيه يلتقي عهدان من عهود التاريخ - الفايكنغ ووال ستريت - قد تُولف بينهما التقاليد ولكنهما يختلفان في جميع ظروف الزمان والمكان وتتجسم في ذلك اللقاء المشكلة الجوهرية التي تواجهها جميع الحكومات العربية ألا وهي المسافة الطويلة التي يجب أن تقطعها في الحضارة). وفي تلك الفترة ترجم لقمان عدداً من الكتب الإنجليزية منها مجموعة من الشعر الإنجليزي الرومانسي قيل لي إنها لوردزورث أو بايرون لم أطلع عليها ويبدو أنّ نسخها ضاعت في سنوات الحرب.

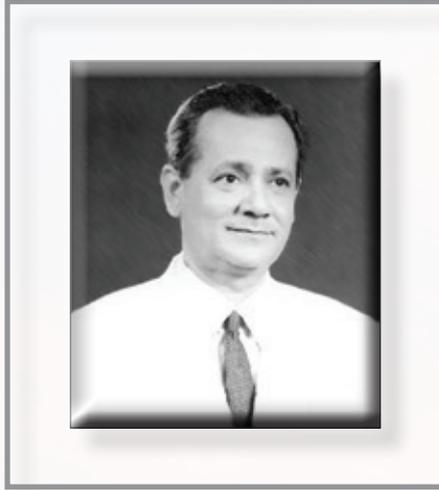
درس الثانوية في عدن وكان من مدرسيه والذي الشاعر محمد عبده غانم، رحمه الله، الذي كان زوجاً لشقيقة لقمان. وبعد أن حصل على شهادة السنينير كامبردج الثانوية أتم دراسته في جامعة عليكرة في الهند قبل أن يدرس في جامعة القاهرة ويحصل على ليسانس آداب بدرجة الشرف من قسم الصحافة عام 1947 وكان من مدرسيه - وبعد ذلك من أصدقائه - التوأمان الشهيران في عالم الصحافة علي

ومصطفى أمين.

عمل لقمان مديراً لتحرير صحيفة "فتاة الجزيرة"، أول صحيفة مستقلة في عدن وكان صاحبها ورئيس تحريرها والده رجل النهضة الشهير جدي لأمي المحامي محمد علي لقمان، رحمه الله. وكان علي لقمان في الوقت ذاته رئيساً لتحرير صحيفة "القلم العدني" الأسبوعية التي أنشأها بنفسه ثم صحيفة "الأخبار" اليومية التي أنشأها بعد ذلك بسنوات. وكتب في هذه الصحف الثلاث وغيرها من الصحف مئات المقالات السياسية والأدبية والاجتماعية والفكرية. كان علي لقمان سياسياً بارزاً وأميناً عاماً للحزب السياسي المعروف باسم "الجمعية العدنية"، وتقدم إلى الانتخابات الشعبية وفاز فيها وتقلد لفترة شهور منصب وزير ولكن سرعان ما استقال، فقد كان في غالب حياته السياسية في مقدمة المعارضة. وقد تولى منصب رئيس مجلس هيئة الكهرباء في آخر عهد الاستعمار وأوائل عهد الاستقلال.

وبعد انتقال الشاعر عام 1972 من عدن إلى تعز في الجمهورية العربية اليمنية، استمرت قصائده تظهر في صحف الشمال، ولكن عندما سمع أحد المسؤولين هناك يتذمر من نزوح الجنوبيين الكبير إلى الشمال هرباً من الحكم الشمولي في الجنوب، أصبح يمهر قصائده بلقب "نزيل عصيفرة" فعاتبه أصدقائه في مجلس الرئاسة؛ الرئيس عبدالرحمن الإيراني، والأستاذ أحمد محمد نعمان، والشاعر السيد أحمد بن محمد الشامي، رحمهم الله، فتوقف عن استعمال اللقب. وقد استعملت ذلك اللقب في عنوان كتابي عنه: "علي محمد لقمان، نزيل عصيفرة، ومختارات من شعره" عام 2002 وكان أول كتاب عنه.

وقد أصدر علي لقمان ثمانية دواوين وخمس مسرحيات وكتاباً منشوراً وكتيباً بالإنجليزية. وكل تلك الكتب صدرت في عدن ما عدا ديوان "عنب من اليمن" الذي أصدره الشاعر بعد النزوح إلى الشمال. وقد خلف عدداً من الدواوين



الشاعر علي محمد لقمان

الصحافة في عدن نفسها من جديد وأقيمت بعض الندوات التلفزيونية حوله في مسقط رأسه عدن في الفترة الأخيرة وشارك فيها بعض أبناء عدن الأوفياء للشاعر من فنانين وأدباء وأصدقاء وتلاميذ أمثال الفنان خليل محمد خليل والأستاذ عبدالله فاضل فارح والفنان محمد مرشد ناجي والسادة شكيب عوض وخالد صوري وجعفر مرشد وأديب قاسم، رحمهم الله.

تزوج علي لقمان ابنة محمد عمر جرجرة الشيبية، وأنجبا د. وجدان رحمه الله، وأم وضاح شهاب غانم، رحمها الله، وابنتين توفيتا في الطفولة، والجيولوجي محمد جبر، والمهندس الكهربائي عماد، وولاء الذين يعيشون في أمريكا. وتوفيت لهما طفلتان. وقد توفي الشاعر في أمريكا حيث ذهب للعلاج ونقل جثمانه إلى اليمن ودفن في صنعاء. وقد عانى في السنوات العشر الأخيرة من حياته عدة أمراض، منها السل الذي نجا منه، والسرطان الذي قضى عليه. واتصل صديق يسأل عنه وهو في منزلي بدبي على فراش مرضه الأخير، لأنه سمع أنه توفي من ألم في الظهر.. فقال لي علي لقمان:

**يقولون إني متٌ من وجع الظهر**

**وما علموا أنني أموت من القهر**

وعند وفاته رثاه أستاذه وصديقه ونسيبه والذي بقصيدة من 60 بيتاً منها:

والمسرحيات المخطوطة جهزت أنا منها بعد رحيله ديوانه "يا ليل في عصيفرة" للنشر ولكن طلبه د. أحمد الهمداني فأثرته به فنشره ضمن الأعمال الشعرية الكاملة للشاعر ضمن المجلد الأول الذي حوى الدواوين بينما حوى المجلد الثاني المسرحيات. وكان ابنه د. وجدان لقمان، رحمه الله، قد أصدر بعد رحيل والده مجموعة صغيرة من شعر لقمان كان قد ترجمها الشاعر نفسه إلى الإنجليزية. كما نشرت أنا له آخر العام الماضي 2018 الجزء الثاني من ديوانه باللهجة العدنية "يا هوه.. الورد" تحت عنوان "عودة الورد" مع مقدمة وشرح للألفاظ العامية حتى يفهمها القارئ العربي في الإمارات وغيرها.

وقد غنى عدد من المغنين اليمنيين أثناء حياته بعض قصائده باللغة الفصحى وبعض كلمات الأغاني التي كتبت بلهجة عدن خصيصاً للغناء ومنها "صلاة قلب" التي غناها محمد مرشد ناجي، و"الكوكب الساري" التي غناها أحمد بن أحمد قاسم، و"يا طير كم لي طريق" التي غناها ياسين فارح، على سبيل المثال.

وعلى الرغم من أهمية لقمان الكبيرة كأديب وسياسي وصحفي فقد عانى في عدن بعد الاستقلال عام 1967، ليس كسياسي فقط بل أيضاً كشاعر، التجاهل والتهميش طوال فترة الحكم الشمولي الحاقداً على الوطنيين. ولكن ظهرت عنه بعض المقالات والدراسات بعد وفاته تشيد بدوره الأدبي، وذكره بعض زملائه السياسيين بإنصاف ووفاء فيما نشره من مذكرات كما في كتاب "الاستقلال الضائع" للحاج عبده حسن الأدهل على سبيل المثال. وربما كنت أنا من أوائل من كتب عنه كأديب في الصحافة وكذلك والدي محمد عبده غانم، ود. عبدالعزيز المقالح الذي نشر فيما بعد أكثر من دراسة قيّمة عن علي لقمان شاعراً وناقداً، ثم جعل تلك الدراسات فصولاً في بعض كتبه. وقد كان أول كتاب ينشر عن لقمان كتابي "علي محمد لقمان.. نزيل عصيفرة ومختارات من شعره" عام 2002، ثم صدرت عنه عدة كتب منها كتاب نقدي للأديب العراقي د. أحمد الحداد وآخر للكاتب من عدن نجمي عبد المجيد. وأعتقد أن علي لقمان شاعراً غنائياً ومسرحياً وصحفيًا ومفكرًا سياسيًا يستحق أكثر من كتاب وأطروحة.

ومنذ بدايات الوحدة بدأ اسم علي لقمان يظهر في

كل أفاق ولم تنهض وأيقظه  
صوت وأقعدك التدجيل والوسن  
من كل تدليس أفاك عمامته  
شر يضيق بما يستحدث الزمن  
والناس صنفان أرواح منابها  
نور السماء وبعض طينها الوطن

#### لمحات من شعره:

للقمان ثمانية دواوين بالفصحى أولها "الوتر المغمور" الذي نشر عام 1944 بعدن، فكان أول ديوان ينشر هناك، وتغلب عليه الرومانسية ومنه من قصيدة "تعالى":

تعالى نغب في الحب عن عالم الخنا  
تعالى إلى وادي القلوب تعالى  
تعالى إلى محراب فني ورقتي  
وأىكة أحلامي ووكر خيالي  
وظل مديد للمحبين وارف  
عزيز على قلبي المتيّم غالي  
فما العمر إلا ليلة عبقرية  
مخلدة في روعة وجلال

ومن ديوانه الثاني "أشجان في الليل" الذي نشر عام 1945 قصيدة بعنوان أبوالعلاء المعري:

مقامك، فوق الفرقدين، منير  
وصيتك، بين العالمين، شهير  
لئن عشت في الدنيا كفيفاً، فإنما  
عيون الكفيف العبقرى شعور

كنت أرجو بأن تعيش إلى أن  
تكتب الشعر باكياً في فراقي  
نحن جدان في وئام ووضاح  
لصقنا ولم نزل في التصاق

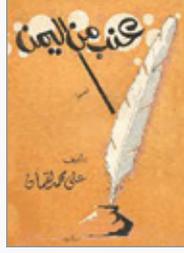
وئام ووضاح هما ابنتي وابني، وهما حفيدان مشتركان لهما.. كما رثيته أنا بقصيدة منها:

إن صنعاء غيببت في تراها  
ألمعياً من آل لقمان قرما  
كم تجلى ملء الصحافة نثراً  
وتسامى ملء الدواوين نظما  
ومضى في "الفتاة" ينهض شعباً  
و"بأخباره" يناهض ظلماً  
وينادي بيقظة اليمن الأم  
وكانت تحيا ردى مدلهما  
كرمها ذاب في يديه عصيراً  
بابلياً شذى ولوناً وطعماً  
إن تكن في الحشا قد احتضنته  
فهو طفل في الليل عانق أماً

وقال د. عبدالعزيز المقالح في رثائه: "لقد ذهب علي محمد لقمان السياسي، وغاب علي محمد لقمان الوجيه العدني، وبقي علي محمد لقمان الشاعر هذا الذي لا تستطيع أي قوة في العالم أن تقلل من شأنه أو تهدم من كيانه.. لن يذهب اسمه ولن يغيب عن حياتنا الأدبية. كيف يمكن أن يضع هذا الصوت الذي ارتفع قوياً في مطلع الأربعينيات يخاطب شعب اليمن في ألم مرير:



غلاف عودة الورد



ديوان غنّب من اليمن

النائي عن الوطن، وفيه كثير من الشعر الوطني والقصائد السياسية. وفيه قصيدة مؤثرة في رثاء طفله الثانية "ظلال" عام 1953 منها:

لا تعذلوا من صحّاح يا ولدي

هذا أبٌ ولهانٌ في كَمَدٍ

حملوا بأيديهم حُشاشَتَهُ

فمضت حُشاشَتُهُ ولم تَعُدِ

وسَعوا بها نحو البلى حَبَباً

وسعى بوجدٍ غير مُتَّيِدِ

هل تعلمون بما تُكابِدُهُ

أنفاسُهُ الحرَّى من النَّكِدِ

مُتَوَجِّعٌ بالأُمسِ دَاعِبَهَا

واليوم ناداها فلم يَجِدِ

يا قومُ ما في العيش نائِبَةٌ

إنَّ النَّوائِبَ فُرْقَةُ الوَلِدِ

يا ليلُ كم لي فيك من شَجَنِ

مُتَوَهِّجِ الجمراتِ مُتَّقِدِ

أخفيتُ فيك مدامعي فَجَرْتُ

كيف السُّلُوُ وَمَن قُضت ولدي

بيتي خلا من ظِلِّها فَخَلا

يومي وكان ملاءةً وَعَدِي

على البغي، هذا الناس من عهد آدمٍ

تباروا فلم تسلب نهاك شرورُ

إذا المال أغراهم نفرت كأنه

وإن كان يخلو في الحياة، سعيُ

وإن كنت رهن المحبسين، فإنما

لك الكون كرسبي، وأنت أميرُ

وفي ديوانه الثالث "على رمال صيرة" الصادر عام 1952 وفيه عدة قصائد عاطفية وتأملية واجتماعية وسياسية وعدد منها عن عدن ولحج وفيها رثاء لشاعر لحج الكبير الأمير أحمد فضل العبدلي الملقب "بالقمندان" وفي قصيدة يتغنّى فيها بالدستور اللحجي يبدؤها بالغزل بالدرع أو الثوب الرقيق الذي تلبسه نساء لحج وعدن ثم ينتقل للسياسة:

أعيدي لحنك الغالي أعيدي

ففي لقياك يا غيداء عيدي

فيا لحجية عزفت لحوني

وغنت في خمائلها قصيدي

عليها "درع" غانية كعوب

بثغر باهت الدنيا وجيد

ولم أر من جمال "الدرع" أحلى

على جسد المدغدغة الخرود

بني لحج أفيقوا من سبات

طويل فالحياة لمستفيد

وبعد أن نشر ديواناً بالعامية عام 1958 بعنوان "يا هو.. الورد" نشر ديوانه الفصيح الرابع "أنت شعبي" عام 1962 وأذكر أنه أرسل لي نسخة وأنا طالب هندسة بجامعة أيردين، فقرأته مرات عديدة لقلّة الكتب العربية لدي في ذلك المكان

بكيت بشعرك الأحاباب هجراً  
 ولاقيت الأحبة في غرام  
 وذقت الشهد في أبيات شعر  
 وكم عسل شهى في كلام  
 وقفتُ كما وقفت قبيل عصر  
 كأن لم يمض عام إثر عام  
 أهنيّ أمتي بمقام حر  
 أبيّ في المراقي والمرامي  
 وللألقاب في الأيام معنى  
 بأنك فوق ذي حسد مسامي  
 ولولا العبقرية في قليل  
 لضاع الكون في كذب الرغام  
 ذكرت صباي والدنيا نضال  
 وبين يديك في الدنيا زمامي

ومن ديوان لقمان السادس بالفصحى "ليالي غريب" الذي نشر في 1965 أيضاً وضمنه الكثير من قصائد أيام شبابه في الغربية بجانب القصائد المعاصرة، فنجدته مثلاً يحيي صدور ديوان والدي الأول "على الشاطئ المسجور" المنشور عام 1946 بقصيدة طويلة وبشيد بالطبيب المصري الذي أنقذ ذراعه بعملية معقدة وكانت انكسرت عند قفزه من قطار بقصيدة طويلة ويرثي شاعر اليمن الكبير محمد محمد الزبيري الملقب بأبي الأحرار بقصيدة طويلة أيضاً. وفي الديوان مقطوعة قصيرة من أربعة أبيات بعنوان "داء الجنوب" أي جنوب اليمن تقول:

كلما زدت في الجنوب مقاما  
 زدت ياساً من أمتي في الجنوب

في كُلِّ رُكنٍ حُسْنُ صورتِها  
 ما فارقتُ روعي ولا خَلدي  
 تلهو هُنا بِسامةٍ وهُنا  
 نَشوى فلا تلوي على أحدٍ  
 وارحمتاه لطفلةٍ ضحكُ  
 والموتُ يخطفها بغيرِ يدٍ  
 تمضي بها الحُمى وجانحتي  
 مثلُ الغُضا فيخونني جَلدي  
 وتئنُّ في يدِ جدِّها وأنا  
 كُلُّ الأنينِ مجالهُ كيدي  
 وتلوخُ لي تحت الشُعاعِ سنَى  
 يخبو فتخبو الرُوحُ في الجَسدِ  
 ولو استطعتُ ضممتُها ملكاً  
 في ظلِّ قلبِ الوالدِ البَرِّدِ  
 وخبَّأتها عن كُلِّ عاديةٍ  
 في موضعٍ في القلبِ مُنفردِ

ومن قصائد ديوانه الخامس بالفصحى "هدير القافلة" الذي نشر في بيروت عام 1965 قصيدة يهديها لوالدي د. محمد عبده غانم مدير المعارف بمناسبة تكريم والدي الذي كان أستاذه وصديقه في الشعر وظهره مرتين فغانم كان زوجاً لشقيقة علي لقمان، كما تزوجت أنا ابنة علي لقمان رحمهم الله جميعاً ومن أبياتها:

أبا قيس، "أبا ليلى القوافي"  
 أجرنا فالفواجع في زحام

مزقت شملها الرزايا ولم تدرك

فعاشرت فريسة للخطوب

ضاع أهل العقول فيها ولم يسلم

من العاصفات أهل الخطوب

لا تلمني في وحدتي وانعزالي

إن دائي يا صاحبي في "جنوبي"

وفي ديوانه الفصيح السابع "الدروب السبعة"، والدروب السبعة هي سبعة دروب في جبل شمسان أعلى جبال عدن، وقد طبع في بيروت عام 1969، نقرأ عدداً من القصائد الوطنية السياسية والقومية مثل "إيلات وإيلات" و"قصائد فلسفية مثل قصيدة الروح التي يعارض فيها عينية ابن سينا، وعدة مراثٍ أهمها مراثيه لوالده المحامي محمد علي لقمان رجل النهضة، رحمه الله، وقصيدته في زفاف ابنته إلى كاتب هذا المقال ومنها:

واليوم "في الخمسين" يد  
ازفّ شمس أسرتي  
في هيلمانٍ باذخ  
الشهب من ضيوفه  
وحولها كواكب  
يختلن في تدلّ  
والزّف من رواقص  
وعنبر مبارك  
عرائس الشعر شدت  
وحيدة في سحرها  
وليس يحلو عرس  
إلى "شهاب" نير  
لو في الوجود موردي (5)  
في موكب محتشد  
منور مجدد  
من لؤلؤ وعسجد  
لوامع في صيّد  
كجوهر منضد  
عين ملاح خرد  
في مجمر زبرجدي  
بالرائعات الجدد  
تروي جمالاً اوحده  
إذا خلا من منشد  
كفارس متقد (6)

مهذب مثقف وسيّد من سيد

وقد نشر لقمان ديوانه الفصيح الثامن "عنب من اليمن" بعد نزوحه إلى تعز فراراً من الحكم الشمولي في جنوب اليمن وطبع في القاهرة عام 1975. وفيه عدد من القصائد كتبت في مناسبات دينية وقصائد من وحي الشطر الشمالي من اليمن ومن أهمها قصيدة "مقهوية من سمارة" وقد زرت المقهى نفسه بعد ذلك بأكثر من ثلاثة عقود. ومن القصيدة الرائعة الوصف:

"مقهوية" إني "مقهو" فبيننا

رباط من الفن الخدوم مقدس

فلا تفزعي من ناظريّ إذا هما

ألحا فهذا الحسن يغري ويؤنس

طويت "سمارا" قمة بعد قمة

فراق مكان أنت فيه ومجلس

وبي ظمأ لم ينقطع وتطلع

وعندك من هذا الضنى متنفس

تحلق بي سيارة في شعابة

أكاد أمس الشمس منها وأمس

كأنك في حصن منيع حماته

طريق من الغازي المدجج اشرس

ولم تحل منذ الجاهلية قهوة

إذا لم تقدمها خرائد انس

كلانا "يقهوي" الناس من عهد آدم

فبنك أكواب وخمري أكؤس

وجربت هذا الخلق في كل بقعة

فطاب لي الذئب الذي يتعسس



رسم توضيحي قديم لمدينة عدن

## ما قيمة الإنسان غالية

### فيه، ولا الإنسان مهتماً

ولعلي لقمان عدة دواوين مخطوطة لم تنشر. كما نشر في حياته ديواناً بالعامية العدنية يتناول القضايا الاجتماعية والسياسية بعنوان "يا هوه! الورد" عام 1958 ونشرت أنا الجزء الثاني تحت عنوان "عودة الورد" عام 2018 أي بعد 60 عاماً من نشر الجزء الأول وكتبت له مقدمة وفسرت ألفاظه العامية. كما نشر ابنه د. وجدان الذي كان طبيباً استشارياً في الغدد الصماء عام 1981 ديواناً صغيراً بالإنجليزية بعنوان "شعر من أرض سبأ" يحوي ترجمات قام بها لقمان نفسه لبعض شعره فقد كان متمكناً من اللغتين.

ونشر لقمان في حياته أول مسرحية شعرية تنشر في عدن بعنوان "بجماليون" عام 1948، ثم نشر أربع مسرحيات شعرية أخرى هي "الظل المنشود" عام 1951، "العدل المفقود" 1957 التي أهداها لوالدي، و"قيس وليلى" عام 1957، و"سمراء العرب" عام 1966، وهذه عن الزباء أو زنوبيا. وله بعض المسرحيات لا تزال مخطوطة. ومسرحياته بعضها فلسفي وبعضها اجتماعي أو سياسي أو تاريخي.

### رحمه الله رحمة واسعة

وفي ديوانه الفصيح التاسع "يا ليل في عصيفرة" الذي نشر بعد وفاته ونشر ضمن أعماله الشعرية الكاملة بعض أجمل قصائده مثل "المدينة الفاضلة" ويقصد بها عدن و"المشاققة في العيد" و"الأبناء المتخفون" وأصغر أطفاله من ذوي الهمم. ومن هذه القصيدة الأخيرة:

### لو أستطيع وهبتك الفهما

وبنيت في جثمانك العظما

وسعيت، يا ولدي، بلا كلل

كيما تنال البأس والعلما

وحللت عقدتك التي منعت

عنك الكلام، لتنظم النغما

أخشى عليك إذا قضيتُ أنا

دنيا عرفت سخاءها لؤما

إن الحياة تنازع شرس

لا تحسبن مجالها سلما

الرحمة الكبرى يصورها

ربي! أبأ في الكون أو أمأ

أرنو إليك، وأنت في كبدي

كبذ، فيجري مدمعي جمأ

وأراك في مرج فأمرح في

وجدي فأسلو الكرب والغما

أخلاقك المثلى تعلمني

إن البراءة نعمة عظمي

لكننا في الشرق يا ولدي

حيث البلاء نعهده نعلمي



**Al Karama**  
**AYURVEDIC CENTRE**

Total Ayurveda & Wellness services under one roof

AT YOUR  
SERVICE  
FOR MORE THAN  
**30**  
YEARS

*Ajurved*  
From Wisdom to good health

**FAMILY MEMBERSHIP SCHEME**

**TOTAL AYURVEDIC  
HEALTH SOLUTIONS  
FOR YOU  
& YOUR FAMILY**



\*This is a complementary  
medicine, some cases may  
need ordinary medical  
treatment.

**KERALA AYURVEDIC  
TREATMENTS**

- Back Pain
- Shoulder Pain
- Body Pain
- Joints Pain
- Knee Pain

**HERBAL BEAUTY CARE  
THERAPIES**

**SKIN CARE TREATMENT**

**AYURVEDIC SLIMMING  
TREATMENT**

**SPECIAL DE-STRESS  
THERAPY**

- For Migraine / Headache,  
Sleep related problems and  
Stress.

**NATURAL WELLNESS  
THERAPIES**

- Relaxation Massages &  
Therapies
- Body Purification & Detox  
programme
- Rejuvenation of Body & Mind  
- Stress Management  
programme

Tel : 04-3355288, 04-3359899 Tel./Whts app. (24/7) : 056 8380900  
E-mail : info@alkaramaayurveda.com, Location: Karama Centre, Karama, Dubai, UAE

MOH No. RI 17933

## قاسم الرويس يسلم الضوء على أبرز صحفها عُمان في الصحافة العربية.. جريدة «الشورى» نموذجاً



قاسم الرويس خلال المحاضرة

22 أغسطس 1974م، تاركاً خلفه مجموعة من المؤلفات المطبوعة منها: "نظرات الشورى"، "أوراق مجموعة"، "معتقل هاكستب"، "ظلال السجن"، "خمسون عاماً في القضايا العربية"، و"عن ثورة فلسطين 1936".

### جريدة الشورى

وعن نشأة فكرة «الشورى» قال الرويس: إنَّ فكرة إصدار جريدة بدأت في ذهن محمد علي الطاهر، عندما وجد أنَّ مقالاته في الصحف تتعرض للحذف والشطب والرفض، حسب هوى الصحيفة سياسياً أو تجارياً، فقرر إصدار جريدة يبثُّ فيها ما يختلج في صدره نحو وطنه،

بدأ المحاضر حديثه عن تأسيس جريدة "الشورى"، من قبل الصحفي الفلسطيني محمد علي الطاهر، المكنى بـ"أبو الحسن"، في العام 1924، في مصر التي كان يقيم بها، وتوقفت في 1931، تحت ضغط سلطات الاحتلال البريطاني، والحكومة المصرية.

وتحدث الرويس عن المعاناة التي واجهها الطاهر خلال مسيرته الصحافية الطويلة، وما تخللها من سجن وإبعاد وملاحقات، بدءاً من مصر، مروراً بدمشق، وانتهاء المطاف به في بيروت، حيث أقام بها معززاً مكرماً، وراح يكتب في صحف لبنان والمهجر، عن أحوال أمته من مشرقها إلى مغربها، إلى أن توفي في

### مدارات ونقوش - دبي

في إطار الجلسات نصف الشهرية التي يُنظّمها مركز جمال بن حويرب للدراسات في مقره بالجميرا، استضاف المركز الكاتب والباحث السعودي قاسم بن خلف الرويس، في ندوة بعنوان "عُمان في الصحافة العربية.. جريدة الشورى نموذجاً"، وتولّى المهندس رشاد بوخش، رئيس جمعية التراث العمراني، تقديم المحاضر والتعريف به قبل الندوة التي جذبت جمعاً من الباحثين والمهتمين والإعلاميين.

## انتشرت الصحيفة خلال عامها الأول في أقطار الشرق والغرب وتداولها القراء بمختلف البلدان



محمد علي الطاهر (أبو الحسن)

العربي بصورة عامة، كما نجد اهتماماً بالإصلاحات الاقتصادية والتنظيمات الإدارية، مع إشارات للأوضاع العلمية والثقافية في المناطق العمانية، كما نلاحظ توثيقاً لزيارات العمانيين وأسفارهم للخارج، وكذلك توثيقاً لزيارات بعض الشخصيات لعمان. وأضاف: اختلفت مصادر أخبار عمان وجهاتها، وإن كانت ترد غالباً من مراسليها في مسقط، ولكن كان للجريدة "4 صفحات" لمراسلين في الخليج (دبي، البحرين، بندر عباس والبصرة). ومن خارج الخليج (يومباي، كراتشي، القاهرة، بغداد، عدن وزنجبار). يزودونها بأخبار عمان إضافة إلى ما يصل الجريدة من رجالات العرب في الخليج، مصر، الحجاز، العراق والهند. كما كانت تنقل بعض الأخبار من الصحف الإنجليزية والهندية، والإيرانية والزنجبارية، والعراقية والشامية والمصرية.

زكي باشا، عبدالعزيز الثعالبي، سليمان الباروني، خليل السكاكيني، ومنصور فهمي، وغيرهم.. والذين تعهدوها بأقلامهم، ومنحوها ثقتهم، فاعتزت بهم. وكانت دار "الشورى" ملتقى رجال العلم والثقافة والسياسة والملاذ الذي يأنس فيه كل غريب نازح عن أوطانه المستعبدة أو المستعمرة.

واستطرد المحاضر أنه بتاريخ 5 أغسطس 1931، الموافق 21 ربيع أول 1350 هـ، وفي العدد 335، نشرت "الشورى"، تحت عنوان "الشورى وقانون المطبوعات الجديد"، أنها بسبب القيود والتعجيزات التي وضعها القانون الجديد، ستضطر إلى التوقف عن الصدور، ولبضعة أسابيع، ولكن كان التوقف أدياً، إذ أصبح العدد 335 الأخير من هذه الجريدة التي استمرت سبع سنوات، كانت خلالها شوكة في طوق المستعمرين، ومنبراً لكل الوطنيين.

### عمان في "الشورى"

قال قاسم الرويس: إنَّ الصحيفة نشرت عن عمان ومسقط 186 خبراً ومادة، بلغت أوجها في العام 1929م الذي حوى أكبر نسبة من المواد المنشورة، تمثلت في 50 مادة، بنسبة 26,88%، لكنها تقلصت إلى أقل نسبة في العام 1930، حيث بلغت 12 مادة وخبراً فقط، وبنسبة 6,45%، فيما بلغ متوسط نشر المواد 26,65 مادة في السنة الواحدة. تركزت على النواحي السياسية، بحكم الحالة السياسية غير المستقرة في عمان وما جاورها، إضافة إلى السيطرة البريطانية على الخليج

ويبين فيها موقفه من دول الاستعمار، بكل حرية ويتحمل وحده مسؤولية ما يكتب فيها. وتمكّن بعد مرور عام كامل من المتابعات والمراجعات لدى الدوائر المصرية من الحصول على ترخيص إصدار جريدة أسبوعية سمّاها "الشورى" في القاهرة في العام 1924، وأصدر عددها الأول يوم الأربعاء 23 ربيع الأول 1343هـ، الموافق 22 أكتوبر 1924م، وقد علت الترويسة الآية الكريمة "وأمرهم شورى بينهم".

وأضاف المحاضر: "لم ينقض العام الأول على صدور الجريدة، حتى انتشرت في أقطار الشرق والغرب، فتداولها القراء في الخليج والدول العربية والهند، وسائر ولايات أمريكا، كما كانت تُقرأ في روسيا وألمانيا وسويسرا وإنجلترا".

وكان الطاهر يعيد الفضل في نجاح جريدته في بداياتها إلى ما وجده من الرعاية والاهتمام من كبار الكتاب العرب، وعلى رأسهم؛ شكيب أرسلان، أحمد



أبو الحسن أمام مكتب «دار الشورى» بالقاهرة عام 1954

## كانت معظم مواد الصحيفة تنشر بلا توقيع أو أسماء مستعارة خوفاً من ملاحقة سلطات الاستعمار البريطاني



جانب من الحضور

ومن شركات الصحافة، أو وكالات الأنباء وبخاصة تلك التي رمز لها بحرف "ص"، إضافة إلى مراسلات القراء. واستطرد المحاضر: الملاحظ أنّ السائد فيما كتب من مسقط وعمان، أو عنهما، من مقالات أو تعقيبات، باستثناء بعض الكتاب، كانت تنشر من دون توقيع، أو بأسماء مستعارة، خوفاً من ملاحقة سلطات الاستعمار البريطاني، ومن هذه الأسماء:

(خبير، عماني، مكاتب، العصامي، عابر سبيل، عماني عربي أزدي، عربي صميم، وطني غيور، عماني حر، عماني منصف). لدرجة أنّ الجريدة استخدمت صيغاً أخرى لا تدلّ على أنّ مصدر هذا الخبر أو ذلك هو أحد مراسليها المعتمدين، مثل: "كتب إلينا من مسقط" أو "كتب إلينا من خليج فارس" أو "اتصل بنا" أو "ورد إلينا" أو "حمل إلينا البريد من مسقط" أو "ورد إلينا من مكاتبنا في الخليج". أو ما شابهها من صيغ لا تريد الجريدة أن

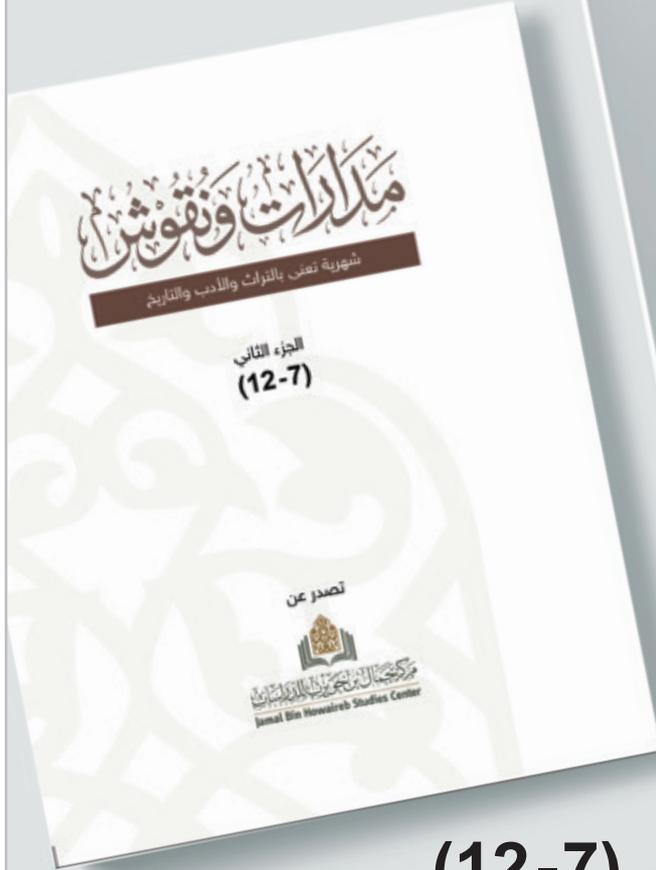
تكشف عن مصادرها من خلالها. **واختتم المحاضر بالقول:** إنّ هذه المواد الصحافية التي بين أيدينا، سيجد فيها الباحث في تاريخ الخليج بصورة عامة، وتاريخ عمان خاصة، ما يساعده على سد بعض الثغرات، أو تحليل بعض الحوادث أو الاستدلال على بعض الأحوال، أو فتح آفاق لأبحاث ودراسات مفيدة، خاصة وأنها تؤثّق علاقات عمان والعمانيين بالصحافة العربية، واطلاعهم عليها، وتعاملهم معها، واشتراكهم فيها، ومراسلتهم لها للتعبير عن رأيهم، ونشر إبداعهم في مرحلة مبكرة.

### قاسم الرويس في سطور

للكاتب والباحث السعودي قاسم خلف بن علي الرويس، المولود في محافظة الخرج عام 1969، 18 مؤلفاً، منها: بدويات وحضريات في الصحراء العربية، وثائق من تاريخ الدوادمي، مختارات من تاريخ الملك فيصل، شذرات من التاريخ السعودي، من أخبار الإمارات، ماذا في الكويت؟.. أوراق من عشرينيات القرن العشرين، سوانح أفكار لأمير البيان شكيب أرسلان، ومسائل الجوار والحماية عند البادية في الجزيرة العربية.

وتتركز اهتمامات الباحث الذي تخرج في كلية التربية بجامعة الملك سعود في العام 1993، بصورة عامة، على العناية بتاريخ الجزيرة العربية وآدابها وتراثها.

# الآن في الأسواق



الجزء الثاني (7-12)

من مجلد

مدارات وقوشة

يطلب من



مركز جمال بن حويرب للدراسات  
Jamal Bin Howaireb Studies Center

100 درهم



## من فكرة «أخبار دبي»

فلسفة آل مكتوم التي توارثوها أبا عن جد هي أن يبناو للمستقبل لا للحاضر فحسب

### راشد.. ومعجزة ميناء جبل علي (3)



راشد يوقع اتفاقية إنشاء ميناء جبل علي

بقلم: خليل البري

”برج راشد، ميناء راشد، مطار دبي الدولي، ميناء ومدينة جبل علي، الحوض الجاف، مصنع الإسمنت، الألمنيوم، الفولاذ.. إلخ، كلها علامات بارزة مضيئة، ليس في سجل دبي فحسب، وإنما في مسيرة دولة الإمارات العربية المتحدة الناهضة. هذه العلامات الآخذة في الرسوخ، جعلت الرأي العام الدولي والعربي، يتساءل عن الإنسان الذي يقف خلف هذه الإنجازات العظيمة، إنه صاحب السمو الشيخ راشد بن سعيد آل مكتوم، نائب رئيس الدولة، حاكم دبي. والحقيقة المقرونة بالأرقام والوقائع تؤكد أنّ سموه يخطّط ليس لدبي وحدها، وإنما للدولة كلها، وإلى عشرات السنين المقبلة، وفي خلدّه أنّ أيّ إنجاز تشيّد دبي، أو أي تقدم تحرزه، ما هو إلا إنجاز وتقدم لدولة الإمارات من أدناها إلى أقصاها“.

تلك كانت مقدمة تحقيق كتبه في العدد الحادي والعشرين - السنة الثانية عشرة، من مجلة ”أخبار دبي“، الصادر يوم السبت 4 حزيران ”يونيو“ 1977، تحدّثت فيه عن إنجازات المغفور له الشيخ راشد بن سعيد، طيّب الله ثراه. وفي مقدمتها ميناء جبل علي الذي أطلقت عليه الصحافة الغربية حينها بأنه ”معجزة العصر“.. فما قصة هذا الميناء المفخرة؟ لعلني هنا أستشهد بما كتبه معالي

الفريق ضاحي خلفان تميم، نائب رئيس الشرطة والأمن العام في دبي، في مجلة الشرطة قبل وفاة الشيخ راشد بعامين، في مقالة بعنوان «المفاجأة الكبرى» قال فيها: ”كان الشيخ راشد يداوم صباحاً في الديوان، ثمّ

يذهب ليجلس مقابل جبل علي في خيمة هناك، فسرت إشاعة أنه مريض ويحتاج إلى الراحة بعيداً عن صخب المدينة، والحقيقة أنه كان يخطّط لبناء أكبر ميناء على وجه الأرض، بل وتكفي رماله المستخرجة لتلف قطر الكرة الأرضية“.

واستذكر خلفان كيف أنّ الشيخ راشد كان يصل قبل الجميع إلى خيمة بسيطة مع مجموعة من صحبه، إلى منطقة جبل علي التي كانت سبخة لا حياة فيها، فكانت فكرة إنشاء ميناء في سبخة تقع في قلب اليابسة، إلى أن جاء وفد ياباني لزيارة دبي، وتفقّد خلالها منطقة جبل علي، فقال رئيس الوفد: إنّ هذا المشروع سيكون الأنجح على مستوى المنطقة، بل وسيشكّل أهمّ مصادر الدخل لدبي ما بعد عصر النفط.

فقال الشيخ راشد، رحمه الله: ”إنّ

إقامة هذا الميناء، تأتي تماشياً مع خططنا لجعل هذا البلد مركزاً له شأنه في المجتمع العالمي، ولكي نحوّل بلدنا من بلد يعتمد على التجارة فقط، إلى مركز يسهم في الصناعات العالمية المتطورة، ويسهّل السبيل أمام هذه الصناعات لتمضي قدماً في خدمة الإنسانية ومجالات الحياة المختلفة“.

#### مشاريع صناعية كبرى

في العدد التاسع - السنة الثانية عشرة، الصادر يوم السبت 5 آذار ”مارس“ 1977، في تحقيق بعنوان: ”ماذا يجري في جبل علي؟“، كتبْتُ: ”جبل علي أصبح اسماً على كلّ لسان، ليس في دولة الإمارات العربية المتحدة، ومنطقة الخليج العربي فحسب، بل وفي العالم بأسره.. فالمشاريع الجبّارة العملاقة التي يجري تنفيذها هناك بألاف ملايين الدراهم،

راشد:

## إقامة هذا الميناء تأتي تماشياً مع خططنا لجعل هذا البلد مركزاً له شأنه في المجتمع العالمي

سوف نُحوّل بلدنا من بلد يعتمد على التجارة فقط إلى مركز يسهم في الصناعات العالمية المتطورة ويسهل السبل لتمضي قدماً في خدمة الإنسانية



مهندس في بلدية دبي يشرح مراحل إنشاء الميناء العملاق

كان العمل يجري آنذاك على قدم وساق لإنشاء مصنع غاز النفط السائل الذي سيقوم بتكرير كل الغاز الطبيعي الناتج من حقول «فتح»، إضافة إلى مصنع للإسمنت تبلغ طاقته الإنتاجية نصف مليون طن سنوياً، وورشة تصنيع هياكل الفولاذ الإنشائية ومحطة توليد الطاقة البخارية ومصنع كوابل الأسلاك الكهربائية. وتوجّه الموكب

ومئات ملايين الجنيهات الاسترلينية والدولارات، من شأنها أن تغيّر الوجه الاقتصادي لهذه المنطقة، وتحيلها من منطقة منتجة للبترو، فحسب، إلى منطقة صناعية كبرى على وجه الكرة الأرضية، تضج بحركة لا تهدأ، وتستقطب الخبرات التقنية العالية من كل أرجاء المعمورة. سيتم إنجاز 10 مشاريع صناعية كبرى في جبل علي تشمل: مصهوراً للألمنيوم، مصنعاً للألمنيوم، مصنعاً للإسمنت، ميناء عميقاً، ميناءً سياحياً، ضواحي سكنية، مصنعاً للغاز، مصنعاً للصلب، محطة كبرى للكهرباء، مصفاة للبترو ومطاراً. أمّا مدينة جبل علي السكنية فسوف تتسع لنصف مليون نسمة، وتختصر المسافة بين دبي وأبو ظبي إلى 100 كيلومتر فقط.

### إليزابيث تشهد الافتتاح

خلال زيارتها للدولة في العام 1979، افتتحت الملكة إليزابيث يصبها الشيخ راشد «ميناء جبل علي» الذي ضمّ 72 رصيفاً واستغرق العمل فيه 4 سنوات، وضمّ ترسانة لإصلاح السفن وأرصعة خاصة مجهزة برافعات تبلغ حمولتها 6 آلاف طن، وحوضاً جافاً يضمّ مرابط للسفن التي تبلغ حمولتها 30 ألف طن. وقام الموكب بعد ذلك بجولة في أنحاء المنطقة الصناعية في جبل علي، حيث كان يجري استكمال إنشاء معمل ومصنع الألمنيوم الذي بدأ إنتاجه في شهر أكتوبر 1980، كما

مشروع قيد التنفيذ في دبي، وكان يتابع كل شيء بنفسه خطوة بخطوة، وكانت هذه الجولات فرصة للالتقاء بعامة الناس عن قرب والاستماع إليهم وتلبية مطالبهم، وبعد عودته من جولاته اليومية كان يمضي كثيراً من الوقت في أعماله الرسمية من خلال مجلسه الذي يتيح الفرصة للناس للالتقاء به، حيث يشاركونهم قضاياهم ويصغي لمطالبهم ويعمل على تليبيتها. وأولى الشيخ راشد، رحمه الله، مجلسه اهتماماً كبيراً، وحظي بإعجاب الجميع لما تحلّى به من حلم وصبر، إذ كان يصغي لكل رأي أو مظلمة، ضامناً للجميع أفضل الحلول للقضايا والمشكلات، وموفراً المساعدة لكل فرد، وكان المجلس يضمّ أشخاصاً من جنسيات متعددة وقّر لهم قاعدة للحوار البناء، ورجالاً يعتدّ برأيهم، وكانت

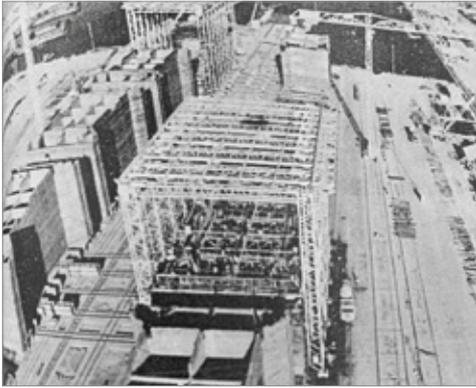
الملكي بعد ذلك إلى مجمع ومصهر الألمنيوم ومشروع تحلية المياه. حيث كان في استقباله آنذاك سمو الشيخ حمدان بن راشد وزير المالية والصناعة ورئيس مجلس إدارة شركة دبي للألمنيوم المحدودة «دوبال»، ودعا سموه الملكة إليزابيث الثانية لإلقاء كلمة موجزة، ومن ثمّ التفضّل بتدشين مشروع تحلية المياه التابع لشركة ألمنيوم دبي المحدودة.

### نهج دقيق ومنظم

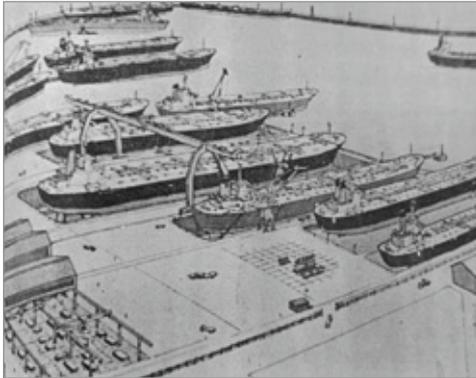
عُرِفَ عن الشيخ راشد، رحمه الله، أنه كان يتبع نهجاً دقيقاً ومنظماً ومتفرداً لمتابعة الأعمال والمشاريع ضمن جدول يومي، حيث كان يقوم بجولتين في مدينة دبي يومياً يتابع فيهما المشاريع. ولا يكتفي باستطلاع سريع، بل كان يتابع أدقّ التفاصيل لأيّ

## ضاحي خلفان:

### الشيخ راشد وصل قبل الجميع إلى خيمة بسيطة مع مجموعة من الرفاق إلى منطقة جبل علي التي كانت سبحة لا حياة فيها



خلال المراحل الأولى لإنشاء الميناء



جانب من الميناء

ما يصدره من أوامر وتعليمات، والمتابعة هنا، نقصد بها المتابعة الميدانية التي تُعدُّ وسيلة من وسائل الضبط والربط. فلا يكفي لأي إنسان مسؤول أن يصدر تعليمات وأوامر، دون التأكد من أنها تنفذ تنفيذاً مناسباً ومعقولاً. وقد كان المغفور له الشيخ راشد بن سعيد آل مكتوم، قائداً فذاً.. امتلك القدرة على متابعة قراراته متابعة مثالية“.

#### ويختتم معاليه قائلاً:

”لم يكن مجلس الشيخ راشد للمجاملات، بل كان منبراً للتعبير عن الآراء مثل الـ«هايدبارك» في بريطانيا، كما أطلق عليه في حينها“. وأوضح أنّ ”من أبرز صفات الشيخ راشد القيادية التخطيط الاستراتيجي بعيد المدى، ومن هذه النماذج، منطقة مطار آل مكتوم،

تتمُّ في المجلس دراسة المشاريع دراسة وافية والنظر إليها وإلى مراحل تطورها، ما يؤدي إلى تفهمها التام من قِبَل أعضاء المجلس.

#### التحليل والمقارنة

يقول معالي الفريق ضاحي خلفان

في كتابه عن الشيخ راشد: ”من بين خصاله وصفاته العديدة، القدرة على التحليل والمقارنة، فراشد بن سعيد آل مكتوم، كان رجلاً وحكماً، من ذلك النوع الذي يعتمد اعتماداً كبيراً على التحليل والمقارنة. وقد كان ذلك الأسلوب واحداً من أساليبه التي اعتمد عليها في ممارسة مهامه ومسؤولياته المنوطة به، كرجل يعتلي سدة الحكم وقمة المسؤولية في هذه البلاد. ومن هذا المنطلق، فإنَّ التطوير والرقي وشموليتهما بالنسبة لدبي، والإمارات بصفة عامة، والوصول بالبلاد إلى مقدم الركب الحضاري، ليس فقط على المستوى الخليجي، وإنما على المستويين العربي والعالمي، كان من أهم أهدافه، وبالتالي، اتخذ من التحليل والمقارنة لكافة ما يصادفه خلال تلك العملية التنموية، أسلوباً مميزاً في حياته“.

ويضيف معاليه: ”كان راشد، رحمه

الله، يملك القدرة على اختيار الوقت المناسب لتنفيذ عمل ما، فلم ينفذ أيّ خطة من خطط التنمية بكافة أشكالها، إلا واختار لها الوقت المناسب“.

#### مجلس «هايدبارك»

ويؤكد خلفان: ”القائد الناجح،

هو الذي يملك القدرة على متابعة

وميناء جبل علي“.

وأضاف أنّ ”الشيخ راشد كان يداوم صباحاً في الديوان، ثمَّ يذهب ليجلس مقابل جبل علي في خيمة هناك، حيث كان يخطِّط لبناء أكبر ميناء على وجه الأرض، وحاول البعض أن يثنيه عن إنشاء الميناء، فقال لهم (إذا لم أتيتو فلن تبنووه)، وهذه فلسفة آل مكتوم، التي توارثوها أباً عن جد، وهي أن يبنوا للمستقبل لا للحاضر فحسب“.

#### مسؤول ياباني:

هذا المشروع سيكون الأنجح

على مستوى المنطقة

وسيشكّل أهم مصادر الدخل

لدبي ما بعد عصر النفط



### عنوان الكتاب: أغسطس:

إمبراطور روما الأول

**المؤلف:** أدريان غولدزورثي

**تاريخ النشر:** 29 سبتمبر 2015

**دار النشر:** مطبعة جامعة بيل

يروي هذا الكتاب القصة المثيرة لإمبراطور روما الأول، الذي خاض في الصراع العنيف على السلطة في روما وهو في سن التاسعة عشرة، فشرع في تدمير منافسيه أجمعين، ويعود له الفضل، أكثر من أي شخص آخر، في بناء الإمبراطورية الرومانية. تعد قصة قيصر أغسطس واحدة من أكثر القصص تشويقاً في التاريخ الغربي، فهي مملوءة بالإثارة والتناقض والمجازفات الخطيرة والنجاح غير المتوقع. دخل أغسطس حقل السياسة العنيفة في روما عندما كان شاباً يافعاً، فشق طريقه بمهارة عبر مناهات التحالفات المتعرجة خلال سنوات من الحرب الأهلية. وبعد تعيينه خلفاً ليووليوس قيصر المقتول، تفوق على منافسيه المحنكين أمثال مارك أنتوني وبروتوس. ثم أعاد تقديم نفسه كرجل سلام خيّر معطاء وخلق نظاماً حكومياً جديداً.

يوظف المؤلف غولدزورثي معرفته العميقة بالمصادر التاريخية القديمة توظيفاً كاملاً ليسرد تفاصيل هذه السيرة الذاتية، ويروي أحداث حياة أغسطس الطويلة بتفصيل لم يسبق له مثيل، ويضع تحت مجهره الرجل الأسطورة، المناور البارِع، والاستعراضِي والسخي والشرس في آن. ازدهرت الإمبراطورية في ظل حكم أغسطس ولكن نجاحه لم يكن مضموناً على الإطلاق كما أن أحداث

حياته اتخذت مساراً لا يمكن توقعه. يستعرض غولدزورثي الجوانب المتعددة في شخصية أغسطس، من العاطفة إلى الوحشية ومن الصورة العامة وإلى الصراعات الخاصة للرجل الحقيقي الذي لا تزال حياته الملحمية تؤثر حتى اليوم في التاريخ الغربي.

### المؤلف في سطور:

**أدريان غولدزورثي** هو مؤرخ بارز تركز أعماله على العالم القديم، وتتضمن مؤلفاته سيرة ذاتية لشخصيات شهيرة مثل يوليوس قيصر وأنتوني وكليوباترا، إضافة إلى العديد من الكتب الأخرى. يلقي غولدزورثي محاضرات تاريخية، وتتم استشارته بشكل دائم في إعداد الأفلام الوثائقية التاريخية التي تنتجها كبرى القنوات مثل قناة هيستوري وناشيونال جيوغرافيك وبي بي سي.



## الشاعر الدرويش الذي أفسد مشروعا للزواج دلالة تاريخ ابن المجاور في القرن السابع الهجري



سعد بن عبد الله الحافي\*

وأشعار» الجزء السابع من سلسلة آدابنا الشعبية في الجزيرة العربية، أن هناك شيخ قبيلة ويسميه، جاء لخطبة ابنة رجل من قومه غني ولكنه بخيل، وقد صادف أن كان لديهم في ذلك اليوم ضيف غريب أعطوه لبناً في المساء، فقال لهم أكل ثم أشرب، فقالوا ليس عندنا طعام فقال: الله كريم يا بدوي، وانصرف عنه وعن اللبن، وفي ذات الوقت قدم عليهم الشيخ فأكرموه، وعندما جلس على الطعام دعا الرجل الغريب فقالوا: هذا بعدين، قال: هذا ضيف قبلي وأحق مني، وقلط معه وأخذ يمد له من اللحم، ولم ينهض عن الطعام حتى أحس بأن الضيف الغريب قد شبع، وفي الصباح أخبرهم بحاجته فوافقوا له وذهبوا معاً قاصدين إحدى القرى وفي الطريق توقفوا للغداء.. ثم يسرد ما يتفق مع مضمون القصة السابقة ويذكر الأبيات كما يلي:

**شبعنا وشبع الذر من سور زادنا**

**وللذر من زاد الرجال معاشي**

**يعطي العطا من كان ضاري للعطا**

**ويمن العطا من كان خاله لاشي**

**من لايعرب عيلته قبل منسبه**

**تروح عيالاته عليه بلاشي**

ويلاحظ أنّ إضافة الياء للقافية غير صحيحة ويعيبها والأصح الاكتفاء بتسكين حرف الشين. ويذكر محمد بن زين بن عمير، رحمه الله، في كتاب «حكايات من الماضي» ما يتفق مع منديل بالأسماء، ولكن طالب الزواج كان ابن الشيخ الذي لم يكن مقتنعاً بها، ولكنه جامل ابنه ثم يسرد قصة الدرويش حين تقديم الغداء ويورد الأبيات التالية:

**أكلنا وبدنا على الذر سورنا**

**وللذر في زاد الغانمين معاش**

**ومن لا يوجد نيسبه قبل نيشبه**

**خطر على ولده يروح ابلاش**

**الشاعر:**

يقال إنه رجل درويش، والدرويش عند أهل الجزيرة العربية يطلق على غير العربي الفقير، ويرتبط غالباً بالشخص الذي يأتي وحيداً من بلاد فارس والهند سيراً على الأقدام لأداء مناسك الحج، ويعتمد في قوته على ما يقدمه الناس له.

**مناسبة الأبيات:**

هناك روايات عدة متقاربة تتلخص في أنّ هناك درويشاً صادف رجلين كانا في طريقهما إلى إحدى القرى من أجل إجراء عقد نكاح (ملكة) لابنة أحدهما على الآخر، وقد توقفوا للغداء، فحلّ عليهم الدرويش ضيفاً وكانوا قد صنعوا قرصاً من دقيق القمح وعندما نضح أخرجوه من الجمر، فنهض والد الفتاة فأخذ جزءاً منه (شلفه) وأعطاهها الدرويش في يده ووضع الجزء المتبقي في ماعون وصب عليه السمن وقام بفركه والدرويش ينظر فرمى الدرويش بنصيبه معهم في الماعون قائلاً: «إن أيدمووا بالقرص فأنا خويهم وإن شلفوا أنا خوي شلاف»، فانتهره أبو البنت، لكن الآخر أصر عليه أن يشاركهما، فأكل معهما وفضل من طعامهم ما تركوه للنمل الذي اجتمع عليه فأخذ الدرويش ينظر للنمل متمثلاً بهذه الأبيات، بعد أن عرف غرضهم الذي هم ذاهبون من أجله، وقد ضمنها إشارة للرجل الكريم بعدم إتمام زواجه بائنة ذلك الرجل البخيل ففهم الإشارة وتراجع.

**مضمون القصة:**

يذكر منديل الفهيد، رحمه الله، في كتاب «قصص

## الرواة غالباً ما يخترعون المناسبات أو يربطونها بأشخاص لهم شهرة



صور من مخطوطات شعر شعبي

بخل ردي الخال في ربع قوتنا  
ودنا طوايا والكبود اعطاش  
وقام الكريم وجاد من ماجوده  
واكرم غريب الدار مما حاش  
حتى شبعنا واشبع الذر سورنا  
وللذر من زاد الكرام معاش  
فمن لا يعرب منسبه قبل منسبه  
والا ترى ولده يروح بلاش

### دراسة الأبيات:

1- نجد أن ابن المجاور (ت 690 هـ) في كتابه «تاريخ المستبصر» ذكر في حديثه عن كرم العرب: «كان حاتم طي إذا قَدَّمَ الزاد قدام الضيوف وفضل منه شيء لم يرده إلى منزله بل يخليه على حاله. كما قال:

رحلنا وخلفنا على الأرض زادنا  
وللطير من زاد الكرام نصيب

أقول إن هذا البيت يتطابق في سياقه مع بيت الدرويش برواياته المتعددة فهل يكون أحدهما محرفاً عن الآخر:

أكلنا وبدنا على الذر سورنا  
وللذر في زاد الغانمين معاش

2- بالتدقيق في الأبيات التي أوردها ابن عمير نجد الصنعة تظهر واضحة في البيتين الأول والثاني:

بخل ردي الخال في ربع قوتنا  
ودنا طوايا والكبود اعطاش  
وقام الكريم وجاد من ماجوده  
واكرم غريب الدار مما حاش

3- ورد عند منديل الفهيد بيت لا يخرج عن سياق البيتين وبالتالي يرجح لدي أن الأبيات الأقرب للصحة بين الروايات تكون هكذا:

أكلنا وبدنا على الذر سورنا  
وللذر في زاد الغانمين معاش  
يعطي العطا من كان ضاري للعطا  
ويمن العطا من كان خاله لاش  
ومن لا يوجد نيسبه قبل نيشبه  
خطر على ولده يروح ابلاش

4- لا يتصور أنّ الدرويش ينظم الشعر العامي بهذه الجودة.

5- إنّ العامة وخاصة الرواة غالباً ما يخترعون المناسبات أو يربطونها بأشخاص لهم شهرة وقصص مشابهة، خاصة إذا بعدت الفترة الزمنية للأبيات وجهل شاعرها، ولأبي زيد الهلالي وراشد الخلاوي وغيرهما نصيب وافر من ذلك، وقد اقترنت بحجرف الذويبي قصص أسطورية منها هذه الأبيات وقصتها، وهنا تقدم زمن ابن المجاور قرينة قوية تؤيد من ينفي أن يكون حجرف الذويبي من أهل القرن الثالث عشر الهجري،

وطرفاً في مناسبة الأبيات عند بعض الرواة وخاصة أنه ليس هناك من يثبت حقيقة هذا الارتباط.

6- إنَّ اختلاف الروايات يقوي القول باجتهاد الرواة وتدخلم في الأبيات والقصة.

7- إنَّ القرن السابع الهجري الذي دون فيه ابن المجاور تاريخه كان بشيع فيه الشعر العامي بين قبائل الجزيرة العربية ومن رحل منها إلى الشام وشمال أفريقيا وابن المجاور في رحلته مخالط لهم وناقل عنم خالطهم وذكر ذلك في مواضع متعددة من كتابه.

8- إنَّ البيت الذي أورده ابن المجاور ليس من شعر حاتم الطائي ولكن ابن المجاور يستشهد بما في ذاكرته واللغة والأسلوب في البيت تدل على أنه من الشعر العامي القديم وأجزم أنه جزء من أبيات أخرى ويرتبط بمناسبة تختلف عما ذكر ابن المجاور، وربما تكون هي ذات المناسبة التي جعل الدرويش بطلها ولكن البعد الزمني وتدخّل الرواة حورها إلى هذا الشكل.

9- جاء عند الإمام أبي حامد الغزالي في كتاب إحياء علوم الدين:

شَرَبْنَا شَرَابًا طَيِّبًا عِنْدَ طَيِّبٍ

كَذَلِكَ شَرَابُ الطَّيِّبِينَ يَطِيَّبُ

شَرَبْنَا وَأَهْرَقْنَا عَلَى الْأَرْضِ فَضْلَهُ

وَلِلْأَرْضِ مِنْ كَأْسِ الْكِرَامِ نَصِيبٌ

وتروى بمعنى الطعام كما يلي:

أَكَلْنَا طَعَامًا طَيِّبًا عِنْدَ طَيِّبٍ

كَذَلِكَ طَعَامُ الْأَطْيَابِ يَطِيَّبُ

أَكَلْنَا وَخَلَّفْنَا عَلَى الْأَرْضِ فَضْلَهُ

وَلِلطَّيْرِ فِي زَادِ الْكِرَامِ نَصِيبٌ



وهنا يظهر بشكل جلي جريان البيتين على ألسنة الناس، وربما هناك من وُظف بيتاً منها في نص آخر، ولكن ما يهمنا هنا أنّ اتفاق السياق المعنوي له مع أبيات الدرويش لا يعني بالضرورة ارتباطهما بنفس القصة وبالتالي هناك أبيات مستقلة ترتبط بقصة الدرويش وشاع تناقلها بين الرواة.

\* رئيس تحرير مجلة الحرس الوطني السعودية

عضو اللجنة الثقافية ورئيس لجنة الأدب الشعبي بمهرجان الجنادرية

مختارات من شعر  
د. مهجد عبده غانم



يطلب من

اختيار وتقديم

د. شهاب غانم

# المسجد العربي

## أول منبر صدح الأذان في إسطنبول



المسجد العربي في إسطنبول

### محمد زاهد جول

الأخيرة من وجودها، ونجحت مستعمرة غلطة، التي التزمت الحياد في الحرب التي دارت بين العثمانيين والبيزنطيين عام 1453، بعقد اتفاقية مع السلطان محمد الفاتح، استطاعت من خلالها المحافظة على معظم امتيازاتها في ظل الحكم العثماني. استقر الإيطاليون في منطقة غلطة بموجب الامتيازات التي مُنحت لهم في القرن الثاني عشر. وكان اسم غلطة موجوداً منذ القدم، إضافة إلى أنّ الإيطاليين ومن بعدهم اللاتينيين كانوا يسمونها "بيرا" ولم يكونوا يستخدمون اسم "غلطة"، أما العثمانيون فكانوا يسمونها "غلطة" ولم يستخدموا تسمية "بيرا" على الإطلاق. وعمد المسلمون إلى تسميتها "قلعة مسلمة" نسبة إلى القلعة التي بناها مسلمة بن عبد الملك في تلك المنطقة. وأطلق عليها العثمانيون اسم غلطة بسبب هذا الاسم

يحمل المسجد العربي، الذي تمّ بناؤه في عام 97 هـ (715م) بأمر من القائد الأموي مسلمة بن عبد الملك، الذي قاد الحملة الأموية لفتح القسطنطينية، في المنطقة التي يطلق عليها "كاراكوي" في يومنا هذا، ميزة كونه المسجد الأول في إسطنبول (القسطنطينية)، وفيما يلي قصة وشكل المسجد العربي الأول الذي صدح الأذان منه في سماء مدينة إسطنبول.

تمّ السماح للجنوبيين بإنشاء مستعمرة تجارية في "غلطة" بعد انتهاء الهيمنة اللاتينية على إسطنبول في عام 1261، وبدأت المستعمرة الجنوبية المستقلة في غلطة بالتمزق كدولة ذات سيادة بعد أن خارت قوى الإمبراطورية البيزنطية في المرحلة

## تكشف الوثائق أنّ الوجود الإسلامي في منطقة "غلطة" سبق الدولة الإيطالية الشهيرة



القديم لها، وتمّ إطلاق اسم "مسجد غلطة" في وقفية الفاتح (Fatih Vakfiyesi) على المسجد العربي، وقد سُمّي الحيّ الذي أقيم هناك في العهد العثماني "حي غلطة"؛ لأنّ المسجد كان أوّل مسجد يقام في تلك المنطقة.

### كيف تم بناء المسجد العربي؟

حاصر القائد الأموي مسلمة بن عبد الملك، في شهر ذي الحجة من عام 95هـ الموافق 15 آب "أغسطس" عام 717م، البيزنطيين بجيش من البر وأسطول قوي من جهة البحر، واستمرّ الحصار أكثر من عام كامل دون التمكن من فتح القسطنطينية، لكنه فتح غلطة وفرض سيطرته عليها، وتمّ بعد ذلك بناء المسجد العربي، وفتحه للعبادة نتيجة للاتفاقية التي عقدها مسلمة مع الإمبراطور "ليون".

تكشف الوثائق أنّ الوجود الإسلامي في منطقة غلطة سبق الدولة الإيطالية الشهيرة، وبدأ ببناء مسجد وبناء حي في تلك المنطقة. ويعدّ المصدر الأكثر أهمية في إعطاء معلومات حول مسجد مسلمة (المسجد العربي) هو الهروي الذي تجوّل في القسطنطينية في القرن الثاني عشر. ويوضّح الهروي في سيرته وجود مسجد في إسطنبول تمّ بناؤه من قِبَل مسلمة بن عبد الملك، ويقول في كتابه: "يوجد في هذه المدينة مسجد بناه مسلمة بن عبد الملك والتابعون (رضي الله عنهم)، وقبر يعود لأحد الأبناء الذكور لسيدنا الحسين، رضي الله عنه".

ويعدّ المقدسي (946-1000م) من بين الجغرافيين والرّحالة الذين قدّموا معلومات حول هذا الموضوع، ولم يأت المقدسي إلى إسطنبول لكنه استفاد من مؤلفات من قدموا إليها. وأوضح



المسجد العربي في إسطنبول

أنّ الإمبراطور قام بإنشاء بناء في الجهة المقابلة للقصر من أجل الأسرى المسلمين بطلب من القائد مسلمة بن عبد الملك خلال حصار القسطنطينية. وهناك احتمال كبير أنه أخذ هذه المعلومة من المؤرخ البيزنطي قسطنطينوس برورفيرغانيوس (Constantinus Prorphyrganetos).

فُرِئت خطبٌ في هذا المسجد باسم الخليفة الفاطمي في عهد الدولة الفاطمية. وفي عام 1047 هزم طغرل بك السلجوقي الجيش البيزنطي في موقعة "حسن قلعة" Hasankale في منطقة "باسينلر" على مشارف أرزروم؛ فعرض عليه البيزنطيون الصلح لكنه اشترط عليهم إصلاح بناء المسجد العربي وفتحه للعبادة، وقبل البيزنطيون بشرطه وعُقدت الاتفاقية على هذا الأساس. وتمّ إيقاف الخطب التي تُقرأ باسم الخليفة الفاطمي الشيعي، واستمرت الخطب تحت اسم الخليفة العباسي والسلطان طغرل بك، وتمّ وضع إشارة القوس والسهم التي هي شعار السلطان طغرل على محراب المسجد.

### تحويل المسجد إلى كنيسة:

مارس الجيش العربي المسلم، الذي أقام في إسطنبول مدة



زاوية جانبية للمسجد



صورة تاريخية من العهد العثماني



مئذنة المسجد من الجانب الشرقي



لقطة عامة للمسجد

## أكبر تغييرات حدثت في المسجد قامت بها السلطانة صالحة زوجة السلطان مصطفى الثاني وأم محمود الأول عام 1731

سبعة أعوام، عبادته في هذا المكان، ثمّ اتجه الجيش العربي بعد ذلك إلى الشام نتيجة لظهور حركة تمرد في الشام في تلك الآونة، فاعتنم بابا الدومينيكان والرهبان هذه الفرصة وحولوا المسجد العربي إلى كنيسة، وقاموا ببناء منارة لجرس الكنيسة تمّ تحويلها إلى مئذنة للمسجد لاحقاً. وكان هذا المعبد المسيحي الذي سمّاه اللاتينيون والجنويون "كنيسة سان باولو" كنيسة كاثوليكية مرتبطة بروما الغربية.

### استعادة المسلمين للمسجد بعد فتح إسطنبول:

تمّ تحويل الكنيسة إلى مسجد بعد فتح إسطنبول عام 1453، كما أضيف محراب ومنبر للمسجد وتمّ منحه اسم "المسجد العربي" في سجلات الدولة العثمانية، وحدثت أكبر تغييرات في المسجد حين قامت السلطانة صالحة، زوجة السلطان مصطفى الثاني وأم محمود الأول، بإصدار الأوامر بإصلاح وتعديل المسجد عام 1731 بعد الحريق الهائل الذي التهم منطقة "آزاب قابي" بأكملها. وبفضل البناء الموسّع والسقف الذي تهيم عليه فنون العمارة الخشبية تمّ إضافة مقصورة السلطان، وتحوّل ذلك المسجد إلى "مسجد السلاطين". كما تمّ إضافة النوافذ العلوية التي تناسب فن العمارة العربي، وبناء سور على فناء المسجد وكذلك بناء الممر المؤدي إلى الشارع وإقامة "الشادرفان" (مكان الوضوء) في فترة التعديلات التي أشرفت عليها السلطانة صالحة. وتمّ في التعديلات التي أجريت للمسجد عام 1868 بإشراف السلطانة عادلة إصلاح الشادرفان وإضافة خزان للمياه.

### لمن القبر الموجود في ساحة المسجد؟

تعرّض المسجد العربي لحرائق عدة في فترات مختلفة من القرن التاسع عشر، وتمّ إصلاحه عدة مرات دون تضرّر للشكل الأصلي للمسجد، وتمّ وضع المحراب على واجهة جدار الكنيسة السميكة باتجاه القبلة، أمّا الغرفة ذات المحراب الصغير على يسار محراب المسجد فهي معتكف مسلمة بن عبد الملك، ويقال إنّ القبر الذي في ساحة المسجد قبره أو مقامه، حسب بعض الروايات رغم وجود قبر بالشام لهذا القائد، والله أعلم بصدق هذه الروايات.

### العثور على جثث محنطة داخل المسجد:

تمّ العثور على شواهد قبور وجثث محنطة تعود لللاتينيين

والجنوبيين داخل المسجد أثناء أعمال الصيانة عام 1913، وتمّ نقلها إلى متحف إسطنبول الأثري.

### الخصائص المعمارية للمسجد:

يحتوي المسجد على 70 نافذة على شكل ثلاثة طوابق، أمّا سطحه الخشبي المزخرف فيستند إلى جدران المسجد الأربعة، إضافة إلى 22 عموداً خشبياً، وهناك مقصورة تقوم على ثمانية أعمدة من الرخام في المسجد، وتمّ إحضار منصة المسجد من مسجد صقلّي محمد باشا الموجود في "آزاب قابي". بنيت جدران المسجد العربي من خليط من الأحجار والطوب، أمّا منبره ومحرابه فقد صنعا من الرخام، وسطحه الخشبي مغطى بالقرميد. ويأخذ تصميم المسجد شكلاً مستطيلاً وتمّ إضافة ملحق صغير له آخر مرة عام 1913، وهناك ممر مقنطر يؤدّي إلى ساحة المسجد من تحت منارة الجرس المستطيلة الشكل، والتي تمّ تحويلها إلى مئذنة يتم الصعود إليها عبر درج يتألف من 102 درجة، وتأخذ اللوحة الرخامية المنقوشة كتاريخ مكاناً داخل المسجد على الجدار الأيمن من ناحية القبلة.

المجد



قصائد مهداة إلى صاحب السمو الشيخ

محمد بن إسماعيل آل خليفة

نائب رئيس الدولة رئيس مجلس الوزراء حاكم دبي  
حفظه الله ورعاه

شعر

جمال بن حويرب

يطلب من

## حكام دبي لا يتغيرون

«كُلُّ شيءٍ تغيّر في دبي.. إلا الحاكم» كان هذا هو عنوان المقالة التي كتبها الصحفي اللبناني الراحل سليم اللوزي، مؤسس ورئيس تحرير مجلة «الحوادث» اللبنانية قبل 50 عاماً، مصدراً بمقالته تلك العدد الخاص الذي أصدرته المجلة عام 1969 تحت عنوان «دولة التجار تدخل عصر البترول».

الدولة التي قصدتها المجلة هي إمارة دبي، والحاكم الذي قصده سليم اللوزي هو الشيخ راشد بن سعيد آل مكتوم، عليه رحمة الله، والمناسبة التي صدر فيها العدد هي تصدير النفط من إمارة دبي. فلماذا أطلقت المجلة على دبي، التي كانت في ذلك الوقت إمارة، مسمى «دولة».. وماذا قصد الكاتب بقوله: «كُلُّ شيءٍ تغيّر في دبي.. إلا الحاكم»؟ هذه الأسئلة تجيب عن بعضها المقالة نفسها، وترتك بعضها الآخر لذكاء القارئ وفطنته.

يقول سليم اللوزي في بداية مقالته، التي ضمّنها حديثاً للشيخ راشد، عليه رحمة الله، ربما يكون هو الحديث الصحفي الوحيد الذي أدلى به في حياته، حيث لم أجد له أحاديث صحفية في أرشيف الصحافة، ولا إذاعية أو تلفزيونية في أرشيف الإذاعة والتلفزيون: عند منعطف تاريخي حاسم.. تقف اليوم إمارة دبي لتلقي نظرة على الماضي.. إن قصة دبي تختلف عن قصة آية إمارة من إمارات الخليج العربي.. إنها قصة صراع مع المستحيل، ومع كل شيء صعب وشاق.. فمن لا شيء استطاعت إرادة الرجال أن تصنع كل شيء.. ومن دون روية أو ريال من عائدات النفط استطاع حاكمها البدوي الذكي أن يخلق في قلب الصحراء واحة غناء، أطلق عليها العرب اسم «لؤلؤة الساحل» وأطلق عليها الغربيون اسم «بندقية الخليج».

ثمّ يمضي اللوزي في سرد حكاية دبي، وكيف تكوّنت الإمارة، والصعوبات التي واجهها حكامها عبر مسيرتها، وصولاً إلى حاكمها آنذاك، الشيخ راشد بن سعيد آل مكتوم، الذي يورد الكاتب على لسانه في نهاية المقالة هذه الكلمة:

«إنّ مهمة الحكم في السنوات القادمة سوف تكون أكثر صعوبة، لقد نجحنا في بناء بلد نموذجي من دون أن يكون عندنا نفط، لذلك ينتظر الناس الآن أن نصنع لهم المعجزات بالنفط الذي تدفّق علينا مرة واحدة، ولكن زمن المعجزات قد انتهى.. اليوم هو زمن العلم والتخطيط والخبرة، وعلينا أن نستفيد من تجارب الذين



علي عبيد الهاملي\*



مقال سليم اللوزي

غلاف مجلة الحوادث

يورد المؤرخ البريطاني «غريم ويلسون» في كتابه «راشد الأسطورة.. جذور آل مكتوم وتاريخ دبي» مقولة للسياسي البريطاني الشهير إدوارد هيث، الذي كان عضواً في البرلمان البريطاني في ذلك الحين وأصبح رئيساً للوزراء بعد ذلك، حيث يقول عن الشيخ راشد، رحمه الله، في معرض حديثه عن فترة الخمسينيات من القرن الماضي:

«مرات عدة أثناء هذه الفترة، من جهات متنوعة، مررت بإشارات عابرة إلى دبي، وأحياناً أيضاً بهذا الرجل الاستثنائي ذي الرؤية الاستثنائية، الذي خاض تحدي إخراج هذه القرية من العصور المظلمة. وتكوّن لديّ انطباعاً بأنه يحظى بالاحترام لأسلوب تفكيره وجهوده. ولكن بين بعض المسؤولين البريطانيين، كان هناك من يتصوّر أنه قد يفشل في النهاية، ذلك أنه لن يستطيع تحقيق شيء من دون النفط». ولقد ثبت خطأ هؤلاء المسؤولين البريطانيين. وفي وقت لاحق، أدرك هيث، عندما فكّر في مدى خطأ هؤلاء المسؤولين، أنهم لم يستوعبوا قدر الرجل الاستثنائي.

«كل شيء تغير في دبي.. إلا الحاكم» كان عنواناً ذكياً، وضعه صحفيّ ذكيّ، لا يدرك معناه إلا الأذكاء فقط. هذا ما أثبتته الأيام عبر مسيرة دبي وحكامها الكرام، فعدم التغيّر هنا لا يعني الجمود، وإنما يعني الثبات على المبدأ، ومبدأ حكام دبي دائماً هو أنّ ما حقّقناه ليس هو نهاية المطاف، وإنما هو حافز ودافع لتحقيق المزيد. وهذا هو ما فعله صاحب السمو الشيخ محمد بن راشد آل مكتوم، رعاه الله، عندما أعلن وثيقة الخمسين، التي تضمّنت تسعة بنود تضمّ جوانب من رؤية سموه لمدينة دبي المستقبل، والحياة التي يتمناها لكلّ من يعيش في مجتمعها.

\* كاتب من الإمارات

سبقونا؛ فنعتمد على الدراسات المسبقة والتخطيط استعداداً لاستقبال الخير القادم، بحيث ينساب في أفنية المشاريع المعدة سلفاً». ويختم الشيخ راشد كلامه وعيناه زائفتان وراء الأفق البعيد: «سوف تصادفنا مشكلات ومتاعب، ولكنها سوف تكون مشكلات التنظيم ومتاعب التقدم».

يعلّق سليم اللوزي قائلاً:

وبعد..

هذه هي دبي..

وهذا هو حاكمها..

ومن أجل هذا يقولون في لؤلؤة الساحل: «كل شيء تغير

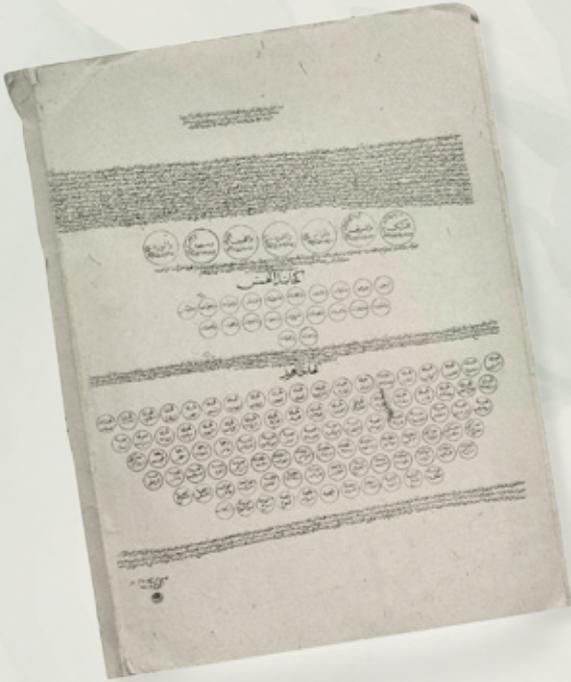
في دبي.. إلا الحاكم».

حديث الشيخ راشد، عليه رحمة الله، عن العلم والتخطيط والخبرة، وحديثه عن الدراسات المسبقة والتخطيط لاستقبال الخير القادم، يذكّرنا بأديث صاحب السمو الشيخ محمد بن راشد آل

مكتوم، نائب رئيس الدولة رئيس مجلس الوزراء حاكم دبي، رعاه الله، الدائمة عن فلسفة الحكم لديه، وعن أهمية التخطيط للمستقبل، ولعلّ آخرها المبادئ الثمانية التي أعلنها بمناسبة إتمام سموه 50 عاماً في خدمة الوطن، منذ توليه أول مسؤولية، قائداً لشرطة دبي، والدعوة التي وجهها صاحب السمو الشيخ محمد بن زايد آل نهيان، ولي عهد أبوظبي نائب القائد الأعلى للقوات المسلحة، إلى أبناء وبنات الإمارات لتوجيه الشكر لسموه.

لم تكن العلوم قبل نصف قرن كما هي الآن، ولم يكن في المنطقة حكام يعرفون التخطيط واستشراف المستقبل، لكن راشد، عليه رحمة الله، كان سابقاً لعصره.. أدرك أنّ الذهاب نحو المستقبل دون تخطيط مسبق أشبه ما يكون بدخول معركة دون سلاح، وتوقّع أن تصادفه مشكلات ومتاعب، لكنها سوف تكون مشكلات التنظيم ومتاعب التقدّم، كما قال عليه رحمة الله لسليم اللوزي، لذلك أعدّ نفسه لتحديات المرحلة المقبلة. ومثلما كان هناك مشجعون ومؤيدون لكلّ مشروع جديد طرحه الشيخ راشد، عليه رحمة الله، أو خطوة مستقبلية فكّر فيها، كان هناك مثبطون ومعارضون ومشككون.

# الخيول العربية في الوثائق العثمانية



وثيقة عثمانية تبين سلالات الخيول العربية

## البروفسور زكريا كورشون

إنَّ للخيول، التي هي من أجمل مخلوقات الخالق وأبدعها تصويراً، مكانةً مرموقةً وقيِّمةً رفيعةً في جميع الثقافات. فقد لعبت الخيول دوراً بارزاً في حياة الأتراك في آسيا الوسطى، فما من قصة عنهم إلا ودُكرت فيها الخيول. تقدّم الأتراك نحو الغرب على سهوات خيولهم إلى أن وصلوا أواسط أوروبا، فحازت الخيول تبعاً لذلك ثقلاً كبيراً في الأدب التركي، ونظم الأتراك فيها الأشعار، وكتبوا عنها الحكايات وخلدوها في تراثهم.

تعرّف الأتراك إلى الخيول العربية مع بداية هجرتهم نحو الغرب في العصور الوسطى، وتشير الوقائع إلى أنّ الأتراك السلاجقة هم أوائل الأتراك الذين استخدموا الخيول العربية في جيوشهم وفتوحاتهم، ثمّ انتقل هذا التقليد من بعدهم إلى الأتراك العثمانيين، فصارت الخيول العربية تمثّل عنصراً أساسياً في حياتهم اليومية والعسكرية، وانعكس هذا الأمر بشكلٍ مباشرٍ في أدبهم. لقد توسّع العثمانيون في القارات الثلاث قائلين: «تُقرب الخيول العربية البعيد»، وبالتالي لا بدّ من السؤال: كيف استفاد العثمانيون من الخيول العربية في فتوحاتهم؟ هنالك العديد من الوثائق في الأرشيف العثماني التي يمكن أن تكون جواباً عن هذا السؤال، لكن من غير الممكن التطرّق إلى كلّ تلك الوثائق في هذه المقالة، لذا سيتمّ الاكتفاء بتناول الوثائق المؤرّخة للنصف الثاني من القرن التاسع عشر، وشرح مكانة الخيول العربية لدى العثمانيين من خلالها.

## لمحات من الوثائق العثمانية حول الخيول العربية

يعدّ القرن التاسع عشر بالنسبة إلى الدولة العثمانية عصر العمل الدبلوماسي أكثر من كونه حقبة نشاط عسكري، فقد انصبّ التركيز بشكلٍ أكبر نحو تأسيس وتوطيد العلاقات مع الدول الأجنبية، ولتحقيق هذه الغاية كانت الخيول العربية من أكثر أنواع الهدايا التي يعثها السلاطين العثمانيون للملوك والملكات والأمراء وأصحاب النفوذ، وفي هذا الصدد تشير الوثائق العثمانية إلى إرسال هدايا من الخيول إلى قيصر روسيا ورؤساء فرنسا، وإيطاليا وألمانيا. ومن المعلوم أيضاً اصطحاب السلطان عبد العزيز خان خلال جولته الأوروبية في سنة 1867م عدداً من الخيول العربية، ليهدئها للملوك والملكات والأمراء.

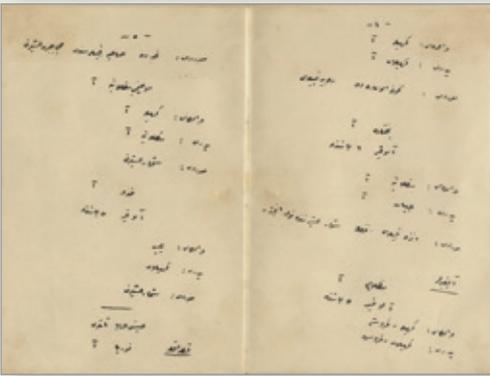
ازدادت الحاجة إلى الخيول العربية مع التحوّل إلى الجيش النظامي في الدولة العثمانية في القرن التاسع عشر، وتأسيس معسكرات له

في مناطق مختلفة، فبدأت الدولة تهتم بتربية الخيول العربية ودعمت مُربي الخيول في سوريا والعراق والبصرة ونجد، كما أنّ الأمراء والوجهاء من تلك المناطق كانوا يرسلون بين الفينة والأخرى الأصيل من الخيل للسلاطين العثمانيين. كما عُرف عن السلطان عبدالحميد الثاني تربيته للخيول العربية الأصيلة في مزارعه الخاصة، وقد وُظف لهذا الأمر خبيراً يُدعى «مظفر باشا» الذي قام بدوره بالتواصل مع بعض شيوخ القبائل العربية المهتمين بتربية الخيول، واستفاد منهم في تحصيل المعلومات وتوريد المهار «صغار الخيول» الأصيلة بهدف تربية نوعية جيدة من الخيول.

كانت الخيول التي تُبعثُ كهدايا للسلطان تُرسل معها شجيرات أنسابها، وفي الغالب تكون منسوبة لخمسة خيول يروى أنها كانت للرسول صلى الله عليه وسلم، لكن ظهور شجيرات أنساب مزيفة من وقتٍ لآخر دعا إلى تقييد أنساب الخيول العربية بالوثائق، وفي هذا السياق قام السيد محمد غالب بن جاري بإعداد قائمة توضح أنساب الخيول العربية وقدّمها للسلطان عبدالحميد الثاني.

في سياق آخر، ولدت رغبات الأوروبيين في الحصول على خيول عربية مشكلة أخرى، حيث بدأ الملوك والملكات والأغنياء المعجبون بالخيول العربية في إرسال المندوبين والتجار إلى بغداد والبصرة ونجد

## لم يكن يُسمَح بتمرير الخيول العربية من النقاط الجمركية أمام هذا الوضع أُضطر عدد من وجهاء أوروبا إلى أخذ أذونات خاصة من السلطان للحصول على فرس أو فرسين عربيين



وثائق عثمانية تدل على اهتمام كبير بالخيول العربية

لجمع الخيول لهم. انتشرت هذه الظاهرة لدرجة أدت إلى أن تحظر الدولة العثمانية تصدير الخيول العربية إلى الخارج، فقد كانت الخيول العربية الأصيلة تُباع بمبالغ باهظة لتصدّر إلى الدول الأجنبية. وفي ظل وضع كهذا، إذا لم يكن معدل تربية الخيول مساوياً للمُصدّر منها، فإنّ انقطاع نسلها هو أمر حتمي، لذلك كان الالتزام بقرار المنع قوياً، فلم يكن يُسمَح بتمرير الخيول العربية من النقاط الجمركية، أمام هذا الوضع أُضطر عددٌ من وجهاء أوروبا إلى أخذ أذونات خاصة من السلطان للحصول على فرس أو فرسين عربيين.

ولّد حظر تصدير الخيول العربية إلى الخارج ظاهرةً التهريب في تجارتها، حيث عمل بعض التجار الأوروبيين على إغراء مُربي الخيول العربية بضعف أسعارها، ومن ثمّ تهريبها من مواقع لا تتوافر فيها مراكز جمركية، وكانت «مُحمّرة» هي أكثر المناطق التي انتشرت فيها هذه الظاهرة. وحسب تقارير الاستخبارات للعام 1879م، فقد تمّ اكتشاف تهريب عددٍ كبيرٍ من الخيول العربية إلى الهند بواسطة الممّثل السياسي الإيراني عبر «مُحمّرة»، ولمحاربة الظاهرة سعى موظفو الدولة والإداريون المحليون إلى البحث عن حلول أخرى، وبجانب التدابير الأمنية المتخذة تمّ الشروع في منح مكافآت لكلّ من يخبر عن عمليات تهريب الخيول العربية. ورغم الحظر والتدابير الأمنية لم يكن بالمقدور منع تهريب الخيول العربية.

كما سعى الأوروبيون والأمريكان إلى إصلاح خيولهم بتهجينها بالخيول العربية، فقد أشارت الوثائق العثمانية إلى أنّ خيول «أورلوف» و«ريسبششين» التي يتمّ تربيتها في المزارع الأوروبية هي هجين من الخيول العربية.

### الخيول العربية في معارض باريس وشيكاغو

إنّ السمعة الطيبة التي حازتها الخيول العربية في مختلف أنحاء العالم شجّعت العثمانيين على التعريف بها في المعارض الأوروبية، حيث تمّ عرضها في عدة معارض أقيمت في مدن أوروبية وأمريكية لعرض منتجات الدول، وكانت أقسام الخيول العربية الأكثر جذباً للزوّار في تلك المعارض التي حظيت باهتمام عالمي كبير.

عرضت الدولة العثمانية الخيول العربية لأول مرة في عام 1893م في معرض شيكاغو في الولايات المتحدة الأمريكية، الذي يعدّ أكبر المعارض العالمية آنذاك، حيث تمّ إرسال 40 فرساً مع فرسانها، وعُرّضت في زاوية أُطلق عليها اسم «ساحة الخيول العثمانية»، وكان قبول إرسال هذه الخيول للمشاركة بها في المعرض مشروطاً بإعادتها وعدم تركها هناك أو بيعها.

هذا المعرض الذي أقيم بمناسبة الذكرى الـ400 لاكتشاف «كرستوفر كولومبوس» أمريكا، شاركت فيه وفود من مختلف أنحاء العالم، ولفتت الخيول العربية في المعرض انتباههم ونالت إعجابهم. بهذا الشكل ضربت سمعة الخيول العربية الطيبة الآفاق. كما شارك العثمانيون في معرض باريس العالمي عام 1900م بإرسال أنواع معينة من الخيول من الدرجة الثانية للتعريف بها، وأعدّ كتيّب مفصّل عن الخيول المشاركة، كُتبت فيه أنساب الخيول، وألوانها، وأعمارها، وقاماتها وأماكن تربيتها، ويحتوي الكتيّب على معلوماتٍ للتعريف بالخيول العربية وُضعت فيه هذه الفقرة: «لأنّ الخيول العربيّة معتادة على العيش مع الإنسان في حياته اليومية، فهي تبدو كسولة في زمان استراحتها، ولكن بمجرد ما أن يمتطي الفارس صهوتها تكشف أصالتها وكبرياءها، وكأنّها تؤكّد بذلك قيمة ممّتها».

ends his words with his eyes looking behind the far horizon.

Salim Al-Lozi comments on these words saying:

Hitherto....

This is Dubai.

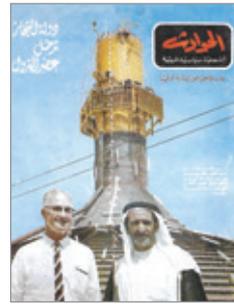
This is its ruler.

And for this they say about the Pearl of the Coast: "Everything's changed in Dubai ... except for the Ruler."

Sheikh Rashid's talk about science, planning and experience, about well made studies and planning for the reception of the upcoming welfare, resonates with the talks of His Highness Sheikh Mohammed bin Rashid Al Maktoum, Vice President and Prime Minister of the UAE and Ruler of Dubai, which demonstrate his philosophy of management and the importance of planning for the future. The latest of which is the eight principles he has announced on the occasion of completing glorious 50 years in serving the nation, since he assumed the first responsibility, the Head of Dubai Police. It also echoes the letter by His Highness Sheikh Mohammed bin Zayed Al Nahyan, Crown Prince of Abu Dhabi and Deputy Supreme Commander of the UAE Armed Forces, inviting the sons and daughters of the UAE to thank Sheikh Mohammed bin Rashid.

Scientific fields were not the same as now half a century ago, and there were no rulers in the region who knew planning and future foresight, but Rashid was ahead of time. He realized that going into the future without prior planning is like entering a battle without a weapon, expecting to encounter problems and hardships, but they will be the problems of organization and the hardships of progress as he said to Salim Al-Lozi. So he prepared himself for the challenges of the next stage. Just as there were supporters and backers of every new project put forward by Sheikh Rashid or a future step he thought of, there were negativists, naysayers and skeptics.

The British historian Graeme Wilson, in his book *Rashid's*



Cover of Al Hawadeth Magazine



Salim Al-Lozi's article

*Legacy: The Genesis of the Maktoum Family and the History of Dubai*, quotes a statement by the famous British politician, Edward Heath, who was a member of the British Parliament at the time and then served as Prime Minister of the UK. Talking about the 1950s era, Heath says about Sheikh Rashid:

"Many times during this period, from various quarters, I passed by brief references to Dubai, and sometimes also to this exceptional man of extraordinary vision, who fought the challenge of taking this village out of the Dark Ages. I had the impression that he is respected for his way of thinking and his efforts. But among some British officials, there were those who thought he might fail in the end, because he wouldn't be able to achieve anything without oil."

Those British officials were proven wrong. Later, when he thought about how wrong these officials were, Heath realized they did not understand the extraordinary man.

'Everything's changed in Dubai, except for the Ruler' was a smart headline, used by a clever journalist, where only smart people could understand

its meaning. This has borne out by Dubai's journey and its noble rulers. Immutability, here, does not mean stagnation and immobility, it means firmness on principle. The principle of Dubai's rulers, typically, is 'what we have achieved is not the end; it is an incentive and motivation to achieve more'. This is what His Highness Sheikh Mohammed bin Rashid Al Maktoum did when he announced The Fifty-Year Charter, divided to nine articles including some aspects of his vision for the future city of Dubai and the life he wishes to maintain for everyone living in this community.

\*An Author from the UAE

## The Rulers of Dubai are Immutable



Ali Obaid Al Hamli\*

**'Everything's changed in Dubai, except for the ruler' was the title of the article written by the late Lebanese journalist Salim Al-Lozi, the founder and editor of the Lebanese Al Hawadeth magazine 50 years ago. This article was the editorial of the magazine's special issue 1969, entitled "State of merchants enters the era of petroleum".**

The state that the magazine was referring to is the Emirate of Dubai, and the ruler who was meant by Salim Al-Lozi is Sheikh Rashid bin Saeed Al-Maktoum, may Allah have mercy on him. The occasion of the issue was oil export from the Emirate of Dubai. Why did the magazine name Dubai a "state" when it was an emirate at that time? What did the writer mean by saying 'Everything's changed in Dubai, except the ruler'? This article will answer some of these questions leaving others to the reader's intelligence and wit.

*Incorporating a speech by Sheikh Rashid, RIP - which is perhaps the only press talk ever made by Sheikh Rashid, as I didn't find any interview for him in the press, radio or television archives - Salim Al-Lozi starts his article saying:*

"At a crucial historical turning point, the Emirate of Dubai stands today to look at the past. The story of Dubai is different from that of other emirates of the Arabian Gulf. It is a story of struggle against the impossible, and with everything difficult and arduous ... from nothing, the will of men could do everything ... without a rupee or a riyal of oil revenues, its clever Bedouin ruler could create in the heart of the desert a prosperous oasis that was called 'the Pearl of the Coast' by Arabs and the 'Venice of the Gulf' by the Westerners."

Then Al-Lozi goes on to tell the story of Dubai, how the emirate was formed, and the difficulties that its rulers faced during its journey, to its ruler then, Sheikh Rashid bin Saeed Al Maktoum, who is quoted at the end of the article saying:

"The task of governance in the coming years will be more difficult. We have succeeded in building a modern state without having oil. So people are waiting for us to make miracles with the oil that flowed to us, but the time of miracles is over. Today is the time of science, planning and experience. We must take advantage of the experiences of those who preceded us. We will rely on well made studies and planning in preparation for the upcoming welfare so that it flows into the channels of pre-prepared projects", said Sheikh Rashid.

"We will encounter problems and hardships, but they will be the problems of organization and the hardships of progress" Sheikh Rashid

**Book Title:** Augustus:

First Emperor of Rome

**Author:** Adrian Goldsworthy**Published:** September 29, 2015**Publisher:** Yale University Press

The dramatic story of Rome's first emperor, who plunged into Rome's violent power struggles at the age of nineteen, proceeded to destroy all rivals, and more than anyone else *created* the Roman Empire.

Caesar Augustus' story, one of the most riveting in Western history, is filled with drama and contradiction, risky gambles and unexpected success. Thrusting himself into Rome's extremely violent politics while yet a very young man, Augustus skillfully maneuvered his way through twisting alliances during years of civil war. Named heir to the murdered Julius Caesar, he outwitted and outlasted far more experienced rivals like Antony and Brutus. Ruling supreme, he reinvented himself as a benevolent man of peace and created a new system of government.

In this highly anticipated biography Goldsworthy puts his deep knowledge of ancient sources to full use, recounting the events of Augustus' long life in greater detail than ever before. Goldsworthy pins down the man behind the myths: a consummate manipulator, propagandist, and showman, both generous and ruthless. Under Augustus' rule the empire prospered, yet his success was never assured and the events of his life unfolded with exciting



unpredictability. Goldsworthy captures the passion and savagery, the public image and private struggles of the real man whose epic life continues to influence Western history.

**About the Author**

**Adrian Goldsworthy** is a leading historian of the ancient world and author of acclaimed biographies of Julius Caesar and Antony and Cleopatra among many other books. He lectures widely and consults on historical documentaries produced by the History Channel, National Geographic, and the BBC. He lives in the Vale of Glamorgan, UK.



## Visiting car museums allows us to see a wide variety of cars dating back to the early 20th century

### Emirates National Auto Museum

Emirates National Auto Museum is one of the most important and famous museums located in the capital Abu Dhabi. Characterized by its distinctive design, this pyramid-shaped museum is considered one of the most important car museums in the world. It is the house of a vast collection of off-road vehicles and classic American cars, as well as the Mercedes rainbow collection and the world's largest truck.



Giant Dodge Power Wagon at the Emirates National Auto Museum

### Bedford:

The English Bedford was produced between 1930 and 1985, in the country town of Bedfordshire, where the name of the car was derived - in an area called Luton in Britain. The Bedford RL, mainly used for military purposes, is a British-made, six-cylinder truck with a maximum speed of 70 mph that was manufactured in 1969. Bedford company was established in 1931, and it manufactured a series of heavy vehicles including trucks, buses, fire trucks, military vehicles and light trucks. The last Bedford car was manufactured in 1985.



1957 Bedford Model

**Museums provide visitors with a variety of brochures, pictures, posters and other souvenirs relating to classic cars**

**Passion with old cars is due to People's nostalgia to live in a good time**

as books on maintaining old cars.

There is a wide variety of brochures, pictures, posters and other souvenirs related to old cars and the heritage of Abu Dhabi and Al Ain in old cars accessories and gifts section. The museum also has a training center on everything related to the automotive industry and maintenance.

### Sharjah Classic Cars Museum

Sharjah Classic Cars Museum first opened its doors in 2008. It underwent remarkable renovations and was re-inaugurated in 2013. This museum is an ideal destination for classic cars lovers. It draws tourists and visitors from all around the world. It displays more than 100 classic cars manufactured in the early 20th century. The museum displays vintage classic cars of different brands dating back to the 20th century- the oldest car showcased in the museum dates back to 1915, in addition to classic motorcycles and bicycles.

The museum is divided into five sections; each represents a historical stage of development in the automotive industry. It also offers visitors the opportunity to learn about the different types of car engines and how they function. In addition, the museum organizes interactive activities and experiments suitable for all ages

Brands showcased in the museum include Rolls Royce, Ford, Mercedes, Chevrolet, Bentley and many others. Visitors can read about the brilliant innovators who were behind the manufacturing of those glamorous cars, and admire the great efforts they exerted to offer humanity the greatest innovations that have contributed to the evolution of human civilization, as it provided mankind with the best means of transportation and travel.

The museum's collection highlights include a 1915 Dodge model, the oldest car in Sharjah Classic Cars Museum - it is still very new and can be started manually and



1969 Mercedes-Benz 600 Pullman, belongs Shaikh Sultan Al Qasimi



1915 Dodge model, the oldest car in Sharjah Classic Cars Museum

the filling of the car seats is natural fibers. There's also a 1969 Mercedes-Benz 600 Pullman, a total of 2,677 vehicles only were manufactured. This car belongs to His Highness Dr. Shaikh Sultan Bin Mohammad Al Qasimi. Since then "Mercedes 600" was only made upon request, which means 25 cars only were produced yearly. The "Mercedes 600 Pullman" features unique specifications, including hydraulic seats adjustment, as well as windows and doors control. It's worth mentioning that the car displayed in the museum is bulletproof.

## When history follows the steps of authenticity

### Car museums in the UAE .. Elegance guarded by beauty

#### Exclusive: Orbits and Intersections

People get attached to classical items because they bring back memories of good old times. This applies to classic cars as they recall times when luxury cars roamed the roads in their elegant and distinctive colors, or were used by movie stars. Even now as they get displayed in the lobby of a luxury hotel, a shopping centre or a showroom, people move around them taking pictures, sending short videos through social media and feeling nostalgic to a past era, with a general conviction that the past was more beautiful than the present.

A car is a colorful world of dreams. We have always wished to drive a vintage Jaguar, a Rolls-Royce convertible or a sports car without considering that today's car is more sophisticated and that today's vehicles are turning to be smart vehicles living in a new age .. the future age.

The following is a glimpse on the most prominent car museums in the UAE that show classic cars and old models which still retain their attractive luster:



From the Collection of Abu Dhabi Museum



A Collection from Heritage and Classic Cars Museum at Al Ain

#### Heritage and Classic Cars Museum at Al Ain

Opened in 2014 at Ain Al Faida Resort - the Heritage and Classic Cars Museum at Al Ain offers more than 37 classic cars dating back to the early 20th century. These cars witnessed the period before and after the Union and were used by important figures in the history of the UAE. The museum tells the story of transportation progress in the UAE, with plenty of choices for all visitors, starting with experienced car enthusiasts, to those who are not fond of antique and classic cars.

The museum has seven sections, the heritage cars section that witnessed the period of the state establishment, and the classic cars section, which is more than 70 years old, some of which were owned by UAE sheikhs and dignitaries. The museum also comprises a Photo Gallery of the cars used in the UAE before and after the Union, especially in the Emirate of Abu Dhabi, and a library that includes a collection of books covering the types of classic cars, their forms, colors, models and purposes, as well



\*\* Sheikh Mohammed bin Rashid with Mohammed bin Hindi Al Muhairi in 1964



\*\* Sheikh Mohammed bin Rashid leaning from a Range Rover to kiss his son Sheikh Hamdan in mid 1980s



\*\* On November 2012, Sheikh Mohammed Bin Rashid received the world's first 2013 Range Rover

# Rare Old Photos

\*\* Sheikh Zayed in a Range Rover in 1976 with his entourage inspecting offshore oil exploration



\*\* Sheikh Zayed in a Range Rover in 1976 with his entourage inspecting offshore oil exploration equipment



\*\* Sheikh Zayed in his Range Rover checking the progress in Abu Dhabi's Projects in early 1970s

## Foreword



**Jamal Bin Huwaireb**  
Chief Editor

## A Car Museum in the UAE

**In the early 1930s, the first cars arrived in the UAE, as I have learnt from the accounts of the elderly and some of the documents and pictures that were kept by the camera of oil companies at the time. From that time, cars began to take their place in the UAE's desert and to remarkably increase, especially since the late 1950s until today.**

During these past decades, no one has documented, collected or written about this history. It has remained in the memory of people and in some documents and commercial papers here and there, but no one has yet been able to collect everything related to the history of cars, spare parts and equipment in our country. While others in many developed countries have established the most important museums specializing in classic cars.

Moreover, there are very few photographs that document these early stages of the arrival of cars to the UAE, which had no paved streets, traffic signs, police, driving licenses or car agencies except for few traders who brought some used cars from neighboring countries and roamed the arid desert at the time.

There are many leading specialized auto museums around the world. Auto-manufacturing countries take the lead in terms of the importance of collections and keeping documents related to this important industry that has changed our lives forever. I will mention here some of the most important international museums of interest to specialists.

### The Henry Ford Museum

Located in the west of Dearborn, Michigan, United States, this museum was opened in 1929, during the life of its founder the American industrialist Henry Ford (1863 – 1947). The museum contains a rare collection of the oldest American-made cars since 1903.

Visitors to this museum can see all types of vehicles produced by Ford factories since the beginning of car manufacturing era. This unmatched museum worldwide, is famous for hosting the horse-drawn carriage used by the 26th president of the United States, Theodore Roosevelt, who preferred real horses to horsepower. The museum also has the Lincoln Continental that President John F. Kennedy was riding in when he was assassinated, in addition to President Richard M. Nixon's car.

The Ford Museum houses the first post office truck supplied to the US Postal Administration in 1906 and the first fire truck introduced in 1924 to the Fire Department in red color.

The Ford Museum did not forget to keep the history of struggle movements in America. For example it keeps the bus, which witnessed one of the most important incidents in the black American struggle, and fueled the civil rights movements after Rosa Parks, an African-American woman, was arrested for refusing to surrender her seat to a white person in Montgomery in 1955. The talk about the Ford Museum goes on and on, and this foreword is not enough to indicate the importance of car museums in people's lives.

### The British Motor Museum

Situated in the small village of Gaydon, Warwickshire, in the UK, the British Motor Museum is home to the world's largest collection of historic British Cars; it boasts nearly 300 cars in its collection. The Museum building is a spectacular piece of architecture with an art deco design.

In 1975 'Leyland Historic Vehicles' was set up to bring the collections together. The core collection began to attract all sorts of other material and an associated archive collection began to accumulate. By 1983 the collections had grown to the point where it was decided to establish the British Motor Industry Heritage Trust to safeguard them.

The British Motor Industry Heritage Trust owns collections which record the history of motor car manufacture in Britain. This includes a wide range of historical items which help describe the long and varied history of the motor industry, since its early beginnings more than one hundred years ago. Every item that it collects has been made by or is connected to British motor manufacturers.

The Archive now encompasses thousands of business and sales documents, more than a million images and miles of moving film, all of which chart the course of the British motor industry from the 1880s up to present day.

In conclusion, I would like to thank all those who contributed to the establishment of museums in the UAE, such as Sharjah Classic Cars Museum, Abu Dhabi and Al Ain Museums, as well as young people who keep many of these classic cars in their own stores. However, in light of the lack of recording and the urgent need to document our history, I call on our wise government to build a world-class auto museum with all the pictures and documents of cars since its arrival in to the UAE.

Jamal bin Huwaireb

stronger together:  
**A tale of wisdom**



مركز جمال بن حويرة للدراسات

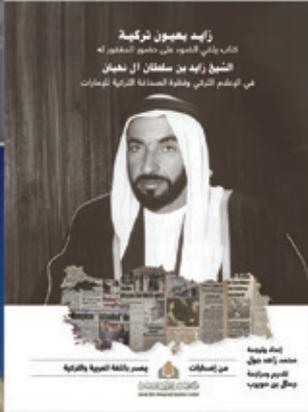
Jamal Bin Howaieb Studies Center



مركز جمال بن حويرب للدراسات  
Jamal Bin Howaireb Studies Center

● أهدافنا:

خدمة الباحثين في التراث والتاريخ واللغة العربية والتوثيق والنشر والتدريب



● خدمات المركز:

- دراسات الخيول العربية
- الاستشارات الثقافية والتدريب
- معارض ومؤتمرات
- البحث والنشر
- مجالس علمية متنوعة
- مكتبة عامة تشمل أهم ونوادير كتب الأدب والتاريخ والتراث
- استضافة كبار الأدباء والمفكرين
- مكتبة إلكترونية
- مجلة المركز «مدارات ونقوش»



للتواصل  
هاتف  
0097143940309

[www.jbhsc.ae](http://www.jbhsc.ae) [info@jbhsc.ae](mailto:info@jbhsc.ae)

[Jbhsc a e](#) [Jbhsc a e](#) [Jbhsc a e](#) [Jbhsc A E](#)