رمضان الصباح

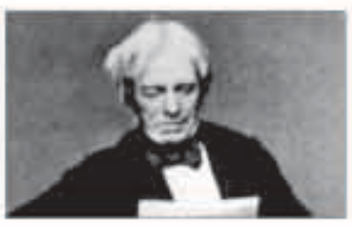
No.2800 - 10th Year
Wednesday 21 June 2017

07

العدد 2800 - السنة العاشرة
الأربعاء 26 رمضان 1438 - الموافق 21 يونيو 2017

ص 10

مايكل فاراداي .. مخترع الدينامو الكهربائي



ص 11

نجوم دخلوا التمثيل من بوابة «الموهبة الاستثنائية» وافتقدوا «الوسامة»

ص 12

أرز أصفر بالدجاج والخضراوات

«القلافة».. مهنة كويتية قديمة أساسها الخبرة والإتقان في صناعة السفن

تعرف صناعة السفن في الكويت بـ(القلافة) ويطلق لفظ (القلاليف) على الذين يصنعون السفن الكبيرة والصغيرة الشراعية.

والقلاف كمفردة في اللغة العربية تعني الشخص الذي يقوم بصناعة السفن الخشبية وتسوية الأخشاب وقلافتها.

وعرف عن أهل الكويت قديما مهاراتهم في صناعة السفن واشتهروا في بنائها واتقنوا فنونها وعدلوا على طرازاتها المالوفة إلى طرازات اثبتت صلاحيتها وفعاليتها لعبور البحار والمحيطات.

ونالت التعديلات الكويتية على السفن ثناء العديد من الرحالة الأوروبيين ومنهم الرحالة الدنماركي كارستن نيبور خلال زيارته للكويت عام 1765 والرحالة وليام بالجريف عام 1862 كما ذكر المعتمد البريطاني ديكسون عام 1912 أن «أحسن السفن الشراعية في الخليج تبنى في الكويت».

ووصل عدد السفن التي أبحرت من الكويت عام 1912 إلى 812 سفينة غوص مما دل على أهمية هذه المهنة بالنسبة للكويتيين وارتفع العدد إلى 1200 سفينة للغوص وللسفر في عام 1919.

ورغم أن القلافة عملية شاقة للغاية لكن قلاليف الكويت كانت لهم شهرتهم واسمهم في هذا المجال فقد كانوا يصنعون السفن الكبيرة في وقت قصير نسبيا وعلى أحسن طراز لأن لديهم الخبرة والمران.

ويسمى كبير القلاليف «استاذ» وتحت إمرته عدد من القلاليف يعملون معه ويشرف عليهم ويقوم بتوجيههم بحكم خبرته في صناعة السفن وهو بمنزلة مهندس السفينة الذي يضع تصميمها وخطوطها الرئيسية بالفطرة والممارسة ولا تقتصر وظيفته على بناء السفن فحسب فقد كانت تسند إليه مهمة إصلاحها كذلك كما كان يعهد إليه بمرافقتها خلال رحلاتها الطويلة.

وكانت السفن تبنى لحساب التجار والنواخذة الذين قد يأتون بالأخشاب والمواد اللازمة من الهند لانخفاض اسعارها ويختار هؤلاء الأستاذ الذي سيتولى الإشراف على صناعة السفينة المطلوبة ويقدمون له المواصفات المختلفة من حيث نوع السفينة وحجمها كما يطلبون منه إحضار للجدمي «المقدمي» والقلاليف والضرابين والعمال اللازمين وذلك بعد تحديد الأجر اليومي المطلوب دفعه لكل منهم فإذا تم الاتفاق على كل شيء تبدأ عملية صنع السفينة.

وداب الكويتيون على صناعة السفن بأحجام وأنواع عدة كما اختلفت أطوال هذه السفن وتباينت حمولاتها من نوع لآخر ومن سفينة لأخرى وذكر كتاب «تاريخ الغوص على اللؤلؤ في الكويت والخليج العربي» أن من أنواع السفن الشراعية التي كانت تستخدم في الغوص (البقارة والبتيل والجالبوت والسنبوك والشوعي وبوم الغوص).

وتعتبر البقارة من أقدم السفن التي استخدمت في رحلات الغوص على اللؤلؤ وفي النقل داخل موانئ الخليج العربي وتتراوح حمولتها بين 10 إلى 30 طنا.

أما البتيل فهي من السفن الأنيقة والجميلة وعرفت بسرعتها وكبر حجمها وتتراوح حمولتها ما بين 20 إلى 50 طنا وانقرض هذا النوع من السفن عام 1940 وهو من السفن الخليجية القديمة متوسطة الحجم ذات الشراعين وتستعمل في رحلات الغوص على اللؤلؤ وتتسع لحوالي 80 بحارا ومن أشهرها بتيل راشد بن أحمد الرومي.

وتعد السنبوك من السفن المتوسطة الحجم وتستخدم في رحلات الغوص و تختلف أحجام هذه السفينة حسب الحاجة وتصنع محليا ويبلغ طولها حوالي 60 قدما وحمولتها من 25 60 طنا.

وتتميز السنبوك الكويتية عن غيرها من «سنابيك» الخليج العربي بوجود عمود في المقدمة منحن للأعلى قليلا وتنتهي بالساطور أما أكبر سنبوك في الكويت قديما فهي سنبوك الجلاهمة وسميت «منصور».

وتعتبر الشوعي من سفن الغوص المعروفة قديما وتختلف أحجامها فمنها ما هو بحجم القارب الصغير وتستخدم لصيد السمك قرب السواحل ومنها ما يقارب حجمها حجم السنبوك وكثيرا ما تحول الشوعي إلى سنبوك إذا كانت كبيرة ومن أشهرها شوعي أحمد العمران وسميت «العربانة».

أما سفينة اليوم فيستخدم الصغير منها في الغوص ويستخدم المتوسط منها للقطاعة أما الكبير منها فيستخدم في رحلات التجارة لقطع المحيطات إلى الهند وإفريقيا وكانت أكبر يوم في الكويت قديما لعبدالله بن ناصر بورسلي وسميت «نايف».

واستخدمت الجالبوت في الخليج العربي للغوص وانتشر هذا النوع في البحرين والكويت وترجع تسمية جالبوت إلى اللغة الإنكليزية وتعني قارب النزهة وكانت أكبر جالبوت في الكويت قديما جالبوت حجي سليم رحمه الله وسميت «شاهينة» وهناك من يقول جالبوت فهد الطخيم وعرفت باسم «ريدة».

وبلغت شهرة صناع السفن الكويتيين درجة جعلت العديد من تجار الخليج يأتون إلى الكويت لصنع سفن لهم فيها كما سافر العديد من كبار صناع السفن الكويتيين إلى بلدان خليجية أخرى لصنع السفن فيها.

واعتمد الكويتيون في بناء سفنهم على الأخشاب المختلفة التي كانوا يجلبونها من الهند وشرق إفريقيا فكل سفينة تصنع كانت فريدة في حد ذاتها ولا يمكن صنع نسخة مطابقة لها تماما.