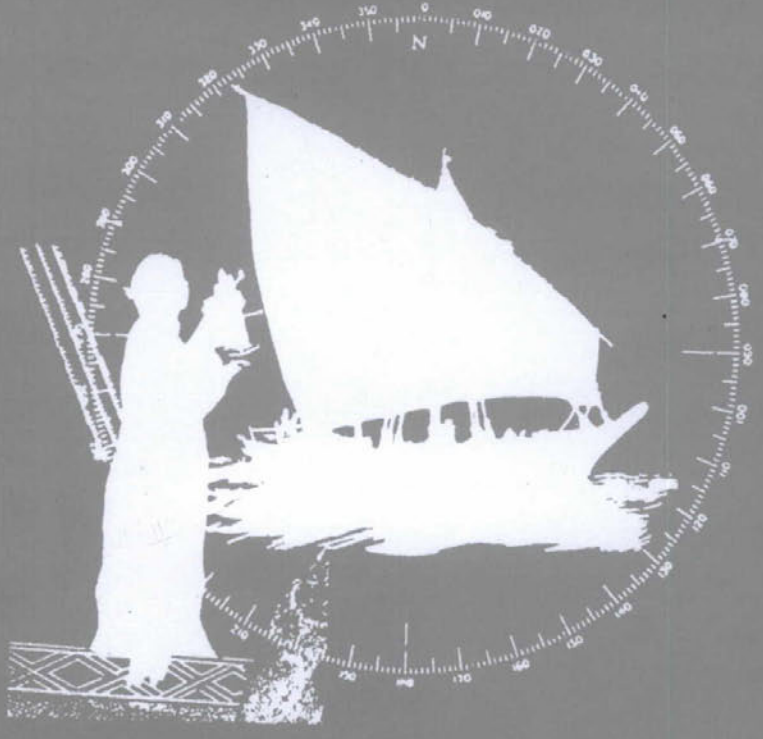
نواخذة
السفر الشراعي في الكويت

د. يعقوب يوسف الحجي



مركز البحوث والدراسات الكويتية
الكويت - ٢٠٠٥ م

نواخذة
السفر الشراعي في الكويت

ردمك : ISBN: 99906-56-17-7

رقم الإيداع : Depository Number: 2004/00374

الطبعة الأولى - الناشر: المؤلف، ١٩٩١م.

الطبعة الثانية - الناشر: شركة الربيعان للنشر والتوزيع، ١٩٩٣م.

الطبعة الثالثة - الناشر: مركز البحوث والدراسات الكويتية، ٢٠٠٤ - ٢٠٠٥م

نواخذة
السفر الشراعي في الكويت

د. يعقوب يوسف الحجي

مركز البحوث والدراسات الكويتية
الكويت - ٢٠٠٥ م

بسم الله الرحمن الرحيم

تصدير

هذا الكتاب يستعرض مجموعة غير قليلة من قادة النشاط البحري في مجال السفر الشراعي الذي كان على رأس النشاطات الاقتصادية والاجتماعية في الكويت خلال النصف الأول من القرن العشرين .

وهؤلاء هم نواخذة الكويت الشراعيون الذين نهض بهم ومعهم اقتصاد البلاد خلال فترة ما قبل النفط ، وهم الرموز الذين دار حولهم محور الحياة الاقتصادية والاجتماعية في تلك الفترة من تاريخ البلاد .

لم يكن عمل هؤلاء النواخذة سهلا ، ولم تكن واجباتهم هينة ميسورة تجاه كل من أهليهم وبحارتهم ، وما ائتمنوا عليه من سفن تغدو وتروح ملأى بالصادرات والواردات من تجارة الكويت عبر بحار وخلجان تلعب بها الأمواج العاتية ، وتهبّ عليها الأعاصير والمخاطر خلال أيام كثيرة من العام . بل كانوا رجالا مسؤولين ومثقلين بالأعباء والواجبات الشخصية والوطنية ، فصبروا وصابروا حتى حققوا للكويت من خلال كفاحهم واقتدارهم على اجتياز المصاعب مكانة غير مسبوقة في الزمن الذهبي للشراع ، هذه المكانة التي شهد بها لهم القاصي والداني ، فأكسبهم ذلك سمعة دولية في هذا المجال .

والكتاب بما يحويه من معلومات وأحداث ، ومواقف وخبرات بشؤون البحر والملاحة والسفر الشراعي ، وبما تضمن من قصص النواخذة الكويتيين وكفاحهم ضد الأخطار التي تعرضوا لها ، وبما كشف كذلك عن طبيعة البلاد والموانى التي ارتادها هؤلاء النواخذة -يكشف بوضوح عما كان لنواخذة الكويت من عزم وثبات ، كانا موضع الإعجاب والتقدير لكل من التقاهم أو خالطهم وتعامل معهم ، كل ذلك مع تواضعهم وخبراتهم العلمية التي كانت تعزّ على كثير من أشباههم في العصر الذي عاشوه ، ووسط المخاطر التي كانت تكتنفهم ، والإمكانات المتواضعة التي تيسرت لهم آنذاك .

هذا من ناحية ، ومن ناحية أخرى فالكتاب يعد استكمالا لعمل علمي كبير آخر قام عليه المؤلف سنوات طوالا ، حتى غدا إنجازا علميا غير مسبوق في تراثنا البحري ،

هو هذه الروزنامات البحرية التي أعدها المؤلف ونشرها مركز البحوث والدراسات الكويتية في سبعة مجلدات ، وهي الأخرى جزء من توثيق التاريخ البحري الكويتي بما جاء بها من تسجيل لخبرات يومية بحرية دقيقة توضح أساليب الملاحة البحرية في مختلف مسارات السفن الشراعية الكويتية .

إن مركز البحوث والدراسات الكويتية وهو يقدم هذا الكتاب إلى أبناء الكويت ومنطقة الخليج العربي والعالم ، لا يسعه إلا أن يقدر تقديرا عاليا الجهد الذي بذله الدكتور يعقوب يوسف الحجي في هذا المجال ، ويذكر له بالفضل والإشادة ما قام به في سبيل إعداد هذه الموسوعة من استقصاء لتاريخ هؤلاء النواخذة في مختلف المصادر ، ولاسيما المقابلات والحوارات التي أجراها مع من عاش من أفراد هذه النخبة حتى يومنا هذا ، أو مع من التقى من سابقيهم إلى رحمة الله تعالى .

فلقد قضى الساعات الطوال وهو يستمع إليهم ويسجل لهم بالصوت والصورة وهم يقصون عليه تاريخ شبابهم الذي أمضوه بين أمواج البحر وشواطئه ، وذكرياتهم عن المخاطر التي أحدقت بهم ، والمواقف التي عاشوها مع بحارتهم ، هذا فضلا عن رحلاته المتكررة إلى المواطن التي ارتادوها ليجمع ما توافر من معلومات أو آثار علمية عن رحلات السفر الشراعي التي قام بها هؤلاء النواخذة .

ومن ثم جاء هذا الكتاب الموسوعي مصدرا علميا موثوقا عن نواخذة السفر الشراعي الكويتي ودورهم في ترسيخ دعائم الاقتصاد الوطني الكويتي خلال السنوات التي سبقت الحرب العالمية الأولى ، وما تلاها من سنوات امتدت كذلك إلى الحرب العالمية الثانية ، وحتى نهاية السفر الشراعي في أواسط الخمسينيات من القرن العشرين .

لقد انطلق هذا الجهد العلمي -حقا- من شرف الغاية ونبل المقصد ، وهو في ميزان أعمال المؤلف العلمية لا يقل عما استحقه هؤلاء النواخذة من ثناء وذكرى طيبة ، جديرين بأن يعيشا في القلوب والعقول .

أ. د. عبدالله يوسف الغنيم

رئيس مركز البحوث والدراسات الكويتية

تقديم

هذه هي الطبعة الثالثة من كتاب «نواخذة السفر الشراعي في الكويت» الذي طبع أول مرة عام ١٩٩١م ، ثم أصدرته شركة الربيعان للنشر والتوزيع في طبعته الثانية عام ١٩٩٣م ، ثم جاءت طبعته الثالثة التي صدرت عن مركز البحوث والدراسات الكويتية في نوفمبر من عام ٢٠٠٤م ، ثم أعيدت هذه الطبعة في هذا الإصدار الجديد . ولقد تمت إعادة كتابة هذا الكتاب في طبعته الثالثة نظرا للزيادات التي تحتم إضافتها إليه مع توافر المزيد من المعلومات عن نواخذة السفر الشراعي الكويتيين ، وبخاصة في الروزنامات البحرية ، وفي التسجيلات القيمة التي قام بها المؤرخ الأستاذ سيف مرزوق الشملان ، والأستاذ رضا الفيلي مع العديد من نواخذة الكويت ورجالاتها ، من خلال البرنامج التلفزيوني «صفحات من تاريخ الكويت» فكانت مصدرا قيما من مصادر هذا الكتاب .

ولقد استقبل القراء هذه الطبعة استقبالا طيبا ، وبعثوا بملحوظاتهم بخصوص بعض النواخذة فأخذت بالاعتبار في هذا الإصدار الجديد للطبعة الثالثة للكتاب ، كما بعث بعضهم بصور للعديد من النواخذة الذين لم تتوافر لدينا صور لهم سابقا ، فلهم الشكر والفضل .

ولن أتكلم عن النواخذة بأكثر مما ذكرته عنهم في الطبعات السابقة من هذا الكتاب . ولكني أود أن أسجل هنا ما ذكره القبطان فاليرز عنهم في كتابه «أبناء السندباد» حين قال : «إن العالم لهو الخاسر الأكبر حين يختفي منه هؤلاء الرجال» .

وأود أن أذكر للقارئ هنا أن التسلسل المتبع في هذا الكتاب هو ذكر النواخذة الذين كانوا في أقصى الحي الشرقي من مدينة الكويت ، ثم التدرج إلى نواخذة الحي الغربي (أو الجبلي) منها ، كما أود أن أنبه القارئ إلى أن هذا الكتاب يختص بنواخذة السفر الشراعي فقط دون سواهم عن النواخذة .

وأخيراً أشكر كل من أمدني بالمعلومات عن نواخذة السفر الشراعي الكويتي ، وهم كثر لا استطيع أن أحصيهم عدداً من نواخذة وبحارة وتجار وغيرهم من المصادر التي لولاها لما كتب هذا الكتاب .

ومن الله نسأل العون ، ومن القراء المعذرة .

د. يعقوب يوسف الحجي

مايو ٢٠٠٥م

مقدمة الطبعة الأولى

كنت أخشى دائما أن ينتهي بي العمر قبل الانتهاء من كتابة هذا الكتاب عن نواخذة السفر البحري الشراعي الكويتيين ، فأنا بالتأكيد مدين لهم ولتاريخ هذا البلد البحري . فلقد وفقني الله إلى الجلوس والتحدث مع الكثيرين من نواخذة الكويت ، وكانوا كرماء معي وصبورين إلى أقصي الحدود . فإن نجح هذا الكتاب في تقديم نبذة جيدة عن أشخاصهم الكريمة ، فذلك من فضل الله ، وإن قصر عن بلوغ هذا الهدف فليعذرني القارئ وسيكفيني أجر الاجتهاد .

لقد عرفت هذه النخبة من رجال الكويت وتشرفت بلقائهم ، واستمعت إليهم وهم يقصون تاريخ شبابهم الذي أمضوه بين أمواج البحر وشواطئه . ولقد وجدتهم صنفا من الرجال فريدا ، لهم من المميزات ما لا تجده عند غيرهم من الرجال .

لقد كانوا بالتأكيد أصحاب رسالة صعبة ، فهم لم يكونوا مجرد قباطنة يقودون سفنهم عبر بحار صعبة وخطرة ، بل كانوا مع كل ذلك رجالا مسؤولين ومثقلين بالواجبات . فهم حراس على سفنهم وأموالها ، وهم محامون يدافعون عن بحارتهم في شتى الموانى البحرية ، وهم محاسبون أمناء لا يفرطون في فلس واحد من حساب البحارة والسفينة والتاجر الذي ائتمنهم . وهم مدرسون ومعلمون على سطح السفينة لمن شاء أن يتعلم . وهم أطباء يداوون ويعالجون البحارة حين يتعذر الحصول على طبيب . وهم بالإضافة إلى كل ذلك يؤمون البحارة في الصلاة خمس مرات في اليوم . كل تلك المسؤوليات تجمعت في شخص واحد هو النوخذة الكويتي ، فكيف يتركون للموت وفي نفوسهم من ألم الإهمال والنسيان ما فيها؟

يروي النوخذة حسين عبدالرحمن العسعوسي للكاتب قصة توضح مكانة النوخذة الكويتي في الزمن الذهبي للشراع . لقد جمع أحد المسؤولين في زنجبار عددا من نواخذة الكويت ، وأدخلهم مكتبه ، وقدم لهم القهوة ثم قال لهم إنهم أكثر نواخذة الخليج تحضرا . ولما سمع النواخذة الآخرون بذلك تساءلوا لم النواخذة الكويتيين دون

غيرهم؟ فرد عليهم المسؤول قائلا : امشوا في الأسواق (أسواق زنجبار) وانظروا لأنفسكم وأنتم مثقلون بالأسلحة من خناجر وعصي ، ثم انظروا إلى نواخذة الكويت وهم يمشون عزلا لا سلاح معهم ولا عصا ، فما الذي يدل عليه ذلك؟

غير أن عصر البترول جاء وكأنه يحمل كراهية لكل ما يمت للبحر بصلة . . فقد وجد النوخذة الكويتي نفسه وقد استُغْني عنه فجأة بعد أن كان حجرا أساسيا في الحياة الاقتصادية في الكويت ، ولزم منزله بصمت . ولم يستطع بعض هؤلاء النواخذة لزوم منازلهم طويلا ، فالبحر يجري في قلوبهم وعروقهم ، ولكن إلى أين يذهبون؟

بعضم ذهب إلى سلطات الميناء البحري في الشويخ عله يجد عملا كمرشد للسفن التجارية لقاء راتب حكومي ، وفرح الواحد منهم بهذا الراتب البسيط بعد أن كان لا يرضى بغير «القلايط» الأربع ينتزعها من يد الحياة انتزاعا ، فالقرب من البحر أفضل من الجلوس في المنزل . ألم يطلب أحد النواخذة من سائق سيارته أن يمر به دائما على الطريق الساحلي مهما كان بعيدا عن مكان العمل؟ إنه يود ألا يغيب البحر عن ناظره حتى وإن طالت عليه المسافة وأدركه الزحام .

لقد مات معظم نواخذة السفر البحري الكويتيين ، فالحمد لله الذي شرفني بمعرفة بعضهم كي أسجل هذه الكلمات في ذكراهم ، وأحفظ بعضا من قصص كفاحهم في بلد كان لا يوفر لأهله حتى الماء العذب ، ولا ينبت فيه إلا الشوك والعرفج ، ومع ذلك لم يجوعوا ولم يعطشوا وقد مرت عليهم حربان عالميتان .

«نواخذة الكويت كلهم عزم وثبات» ، هذا ما قاله أحد كبارهم ، النوخذة عبدالوهاب العثمان ، لكن النوخذة عبدالوهاب أظهر الكثير من التواضع في وصفه لهم ، لأن ذلك ليس فقط كل ما يستحقونه من ثناء .

المؤلف

الكويت : سبتمبر ١٩٩١

المعتــوق

المعتوق من عائلات الحي الشرقي التي ظهر فيها نواخذة سفر قدماء ومشهورون ، مثل كبيرهم النوخذة أحمد المعتوق الذي كان يقود سفينة له قبل الحرب العظمى (العالمية الأولى) وخلالها ، ثم تبعه أولاده من بعده فأصبحوا من نواخذة السفر الذين تتردد أسماؤهم بكثرة عند الحديث عن السفر الشراعي ونواخذته . كما ظهر ابن عمهم عبدالله المعتوق كواحد من نواخذة الكويت المشهورين . ولقد كان لهذه العائلة منزل في أقصى الحي الشرقي من بلدة الكويت القديمة ، وكان أمام منزلهم نقعة خاصة بهم عرفت بـ «نقعة المعتوق» وهي آخر نقعة في الطرف الشرقي للساحل . ولقد استمر نواخذة المعتوق في قيادتهم للسفن الشراعية حتى أواخر سنوات السفر الشراعي الكويتي ، وترددت أسماؤهم في العديد من الروزنامات البحرية التي دوَّنها نواخذة الكويت .

النوخذة أحمد محمد المعتوق

النوخذة أحمد المعتوق

كان النوخذة أحمد المعتوق من نواخذة الكويت القدامى من جيل النوخذة أحمد الغانم ، ومعيوف البدر ، ومحمد بن شيبة وغيرهم . وكانت له سفينة من نوع البوم كان يمتلكها ويسافر بها في بدء كل موسم إلى شط العرب ليحصل على شحنة من التمور ينقلها بهذه السفينة إلى بنادر الهند . ولقد ورد ذكره عام ١٩١١م حين كان يحمل شحنة من التمور للتاجر جاسم بودي إلى بندر كراچي ، حيث باعها هناك . كما ورد ذكره في عام ١٩١٢م حين كان «إمنول» تمر للتاجر حمد الصقر ، وكان بعض التجار يعطي النوخذة أحمد صلاحية لبيع تمره بالقيمة التي يراها مناسبة ، لذا يقال إن «بيعه التمر بيده» ، وهذه ثقة يوليها الكثير من التجار لنواخذة السفر الشراعي الكويتي .

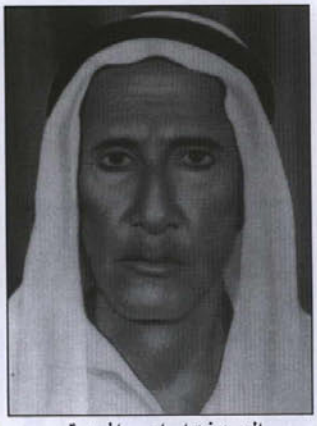
كذلك كان النوخذة أحمد ناشطا في رحلاته الموسمية خلال سنوات الحرب العالمية الأولى . ففي عام ١٩١٧م ورد اسمه في سجل جمرك الكويت قادما من رحلة

سفر إلى الهند ، وربما كان النوخذة أحمد قد عاد بشحنة من المواد الغذائية (مثل الأرز والسكر) نظرا لقلة البواخر التي كانت تنقل مثل هذه المواد من الهند إلى بنادر الخليج في تلك السنوات ـ سنوات الحرب العظمى .

غير أن النوخذة أحمد توقف نشاطه في بدء الثلاثينيات من القرن العشرين حيث حل محله أربعة من أولاده هم : إبراهيم وعيسى ويوسف وعبدالرزاق ـ جميعهم من نواخذة السفر المعروفين .

النوخذة إبراهيم أحمد المعتوق

من نواخذة السفر الشراعي الكويتي الذين خدموا مدة طويلة في السفر الشراعي الكويتي ، ولقد ورد ذكره في العديد من روزنامات النواخذة الكويتيين منذ عام ١٩٣٤م وحتى عام ١٩٥٤م . ففي عام ١٩٣٤م ذكره النوخذة عبدالوهاب العسعوسي حين صادفه في بندر جزيرة هنيام الإيرانية ، كما ذكره النوخذة عيسى العثمان عام ١٩٣٨م حين صادفه بالقرب من خورمارة (على ساحل مكران) وهو في رحلة سفر إلى ساحل الهند الغربي . وفي عام ١٩٤٠م كان النوخذة إبراهيم المعتوق يبحر في طريقه إلى دخول بندر كراچي . فواجهه النوخذة عيسى بشارة وذكره في روزنامته ، كما ذكره النوخذة عيسى في الموسم الذي سبق ذلك (عام ١٩٣٩م) حين ذكر أنه كان راسيا بالقرب من مدخل خور كراچي وكان النوخذة إبراهيم المعتوق راسيا معه ، وحين وصل إلى بندر براول أشار النوخذة عيسى بشارة إلى ذلك في روزنامته . وفي عام ١٩٤٣م كان النوخذة عيسى بشارة يبحر على طول ساحل فارس (عند جبل الجرد) فمر عليه النوخذة إبراهيم المعتوق وسفينته خالية من التمر وهو في طريقه إلى ساحل الهند ، وكان ذلك في سنوات الحرب العالمية الثانية ، حيث صعب على النواخذة الحصول على كميات كافية من التمور لنقلها إلى الهند . وأما في عام ١٩٤٦م فقد كان النوخذة إبراهيم المعتوق قد ترك بندر مسقط في طريقه إلى الكويت حين شاهده النوخذة عيسى بشارة . كما شاهده في الرحلة ذاتها النوخذة مفلح الفلاح الذي


النوخذة إبراهيم المعتوق

كان في بندر مطرح آنذاك . وأما آخر ذكر للنوخذة إبراهيم المعتوق فقد ورد في روزنامة النوخذة سلمان بن عيسى عام ١٩٥٤م حين كان في بندر مطرح العماني فوصل إليه النوخذة إبراهيم المعتوق قادما من ساحل الهند الغربي (من النيبار) ، وبعد يوم واحد أبحر النوخذة إبراهيم من مسقط في طريقه إلى الكويت . هذا ما أورده بعض نواخذة الكويت بشأن النوخذة إبراهيم المعتوق وسفراته (التي معظمها إلى ساحل الهند الغربي) ، ولعل هذا يكفي دليلا على أن النوخذة إبراهيم من نواخذة السفر الشراعي الكويتي النشطين .

النوخذة عيسى أحمد المعتوق

النوخذة عيسى نوخذة ناشط مثل أخيه إبراهيم حيث ورد ذكره في العديد من روزنامات النواخذة الكويتيين ، كما تميز عن أخيه إبراهيم برحلاته إلى السواحل الإفريقية الشرقية وسواحل اليمن الجنوبية إضافة إلى ساحل الهند الغربي . ولقد ذكره النوخذة عيسى بشارة عام ١٩٣٧م حين كان معه في بندر كراچي . كما ذكره عام ١٩٤١م حين صادفه عند مدخل شط العرب ، وحين واجهه في بندر الشحر اليمني حيث كان النوخذة عيسى يقوم برحلة إلى السواحل الإفريقية الشرقية . وحين عاد من هذه الرحلة واجهه النوخذة عيسى بشارة في مسقط . ولقد ذكر النوخذة عبدالوهاب العسعوسي أن النوخذة عيسى المعتوق ، حين كان يبحر معه بالقرب من بلدة بوشهر الإيرانية انقطعت حبال الشراع في سفينته فاضطر النوخذة جاسم بن ناجي إلى جره وراءه حتى استطاع بحارته أن يصلحوا حباله . وفي عام ١٩٤٢م كان النوخذة عيسى المعتوق يبحر بالقرب من خورفكان ومعه النوخذة عبدالوهاب العسعوسي وهما في طريقهما إلى دخول الخليج ، وحين وصلا إلى جزيرة قيس توقفا في بندرها للتزود بالماء العذب ثم مواصلة الرحلة حتى الكويت . ولقد ورد ذكر آخر للنوخذة عيسى المعتوق ورحلة أخرى له إلى السواحل الإفريقية عام ١٩٣٧م حين كان في بندر عدن ومعه النوخذة عبدالمجيد الملا أحمد الذي ذكر في روزنامته أن النوخذة عيسى المعتوق حين خرج من عدن انكسرت العارضة التي ترفع الشراع بسبب الهواء العاصف والأمطار التي هبت عليهم في ذلك الوقت . وأما آخر ذكر للنوخذة عيسى المعتوق فقد ورد في روزنامة

النوخذة عيسى المعتوق

النوخذة عيسى العثمان عام ١٩٥٠م حين كان الأول في رحلة إلى السواحل الإفريقية الشرقية فأبحر حتى دلتا نهر الروفيجي في تنزانيا لشحن كمية من أعمدة الكندل . وفي خور أنكيدو كان النوخذة عيسى المعتوق قد شحن سفينته بالأعمدة وأبحر باتجاه زنجبار في طريق عودته إلى الوطن حين كان معه النوخذة عيسى العثمان الذي سجل وجوده في روزنامته . ولعلها سفرات قليلة تلك التي قام بها النوخذة عيسى المعتوق بعد ذلك قبل أن يترك السفر الشراعي ويبقى في الكويت إلى حين وفاته .

النوخذة يوسف أحمد المعتوق

بدأ النوخذة يوسف المعتوق رحلاته على السفن الشراعية -مثل إخوته- في الثلاثينيات من القرن العشرين . فقد ورد ذكر لإحدى رحلاته عام ١٩٣٨م في روزنامة النوخذة عبدالمجيد ملا أحمد حين تقابل معه في بندر جزيرة حالول القطرية ، ولعل النوخذة يوسف كان قد توجه إلى أحد بنادر ساحل عمان (الإمارات حاليا) لإنزال بعض البضاعة فاضطرته الرياح القوية إلى الاحتماء في بندر هذه الجزيرة . وأما في الموسم السابق (عام ١٩٣٧م) فقد ذكر النوخذة عيسى بشارة في روزنامته أنه بينما كان مبحرا على ساحل مكران في طريقه إلى بنادر الهند ، مر عليه النوخذة يوسف المعتوق وهو عائد من بنادر الساحل الهندي في طريق عودته إلى الكويت . كما ذكره النوخذة عيسى في الموسم التالي (١٩٣٩م) ، فقد ذكر أنه حين ترك بندر كراچي كان النوخذة يوسف المعتوق في طريقه إلى دخول هذا البندر ، وحين وصل النوخذة عيسى بندر براول كان فيه النوخذة يوسف المعتوق الذي سافر من هذا البندر في حينه . وكذلك ذكر النوخذة عيسى العثمان في روزنامته أن النوخذة يوسف بن معتوق لحق به بالقرب من بندر كراچي ـ لقد كان في رحلة إلى ساحل الهند الغربي في ذلك الموسم . وفي عام ١٩٤٤م وحين كان النوخذة عيسى بشارة خارجا من بندر كراچي شاهد النوخذة يوسف المعتوق داخلا البندر ذاته . ومن الجدير بالذكر أن النوخذة يوسف المعتوق كان يقود «بوم العدساني» ، وهو للتاجر سليمان العدساني فترة من الزمن .

النوخذة يوسف المعتوق

النوخذة عبدالرزاق أحمد المعتوق

قام النوخذة عبدالرزاق بقيادة السفن الشراعية السفارة مثل باقي إخوته ، كما ورد ذكره عند بعض النواخذة منذ عام ١٩٣٤م وحتى عام ١٩٤٣م ، ولكن هذا لا يعني أن النوخذة عبدالرزاق المعتوق توقف عن السفر وقيادة السفن الشراعية بعد ذلك العام . ففي موسم عام ١٩٣٤م كان النوخذة عبدالرزاق المعتوق عائدا من رحلة سفر ، وحين دخل الخليج اضطرته رياح الشمال إلى الاحتماء في بندر جزيرة هنيام ، وكان معه النوخذة عبدالوهاب العسعوسي الذي سجل وجودهما في ذلك الوقت في جزيرة هنيام ، كما ذكر النوخذة عبدالوهاب أن النوخذة إبراهيم المعتوق -أحد إخوة النوخذة عبدالرزاق- كان معهما في ذلك البندر . وأما النوخذة حجي بن يوسف الحجي فقد كان في طريقه إلى ساحل الهند الغربي عام ١٩٤٣م حين شاهد النوخذة عبدالرزاق المعتوق مبحرا بالقرب من جزيرة هنيام في رحلة جديدة له ، فذكر ذلك في روزنامته . هذه بعض الإشارات لنشاط النوخذة عبدالرزاق المعتوق في سنوات ازدهار النقل الشراعي الكويتي ، ترك بعدها النوخذة عبدالرزاق السفر حتى وفاته في الكويت .

النوخذة عبدالله محمد المعتوق

هو ابن النوخذة محمد المعتوق وعم النواخذة إبراهيم ويوسف وعيسى وعبدالرزاق . ولقد ولد النوخذة عبدالله في حوالي عام ١٩١٢م ، ودرس عند الملا سعد بن شرهان لمدة ثماني سنوات في غرفة أعطاها إياه الشيخ سالم الصباح ليعلم الأولاد مبادئ القراءة والكتابة وتلاوة القرآن والحساب . وعندما أصبح في حوالي الخامسة عشرة من عمره ركب ليتعلم أساليب قيادة السفن الشراعية والملاحة . وعندما أصبح في الثانية والعشرين من عمره ركب نوخذة يقود السفن الشراعية إلى الهند ، ثم إلى إفريقيا الشرقية . ولقد ركب في قيادة سفينة للتاجر خالد الداوود المرزوق . كما قام بقيادة سفينة التاجر عبدالعزيز الصقر المعروفة باسم «طارق» . ولقد كان معه على هذه السفينة عام ١٩٤٣م حسين ابن النوخذة بلال الصقر يتعلم منه قيادة السفن والملاحة .

النوخذة عبدالله المعتوق

وفي آخر الموسم من ذلك العام أراد النوخذة عبدالله المعتوق أن يبحر من بومباي إلى الكويت ، ولكنه بعد أن شاور نفسه ، فضل عدم السفر بسبب نهاية الموسم ، وخطورة السفر في مثل ذلك الوقت ، وكانت السفينة «طارق» راسية بالقرب من ميناء بومباي ، عندما شاهد النوخذة عبدالله النوخذة بلال الصقر يرفع أشرعته ويبحر قاصدا الكويت . وما هي إلا ليلة واحدة أو اثنتان حتى هب عليه طوفان وغرق هو وبحارته (طبعة بلال) . أما النوخذة عبدالله فقد أمضى صيف ذلك العام في بومباي ، ولم يعد إلى الكويت إلا في بدء الموسم التالي ـ أي أنه «بَرَّص» .

وصل النوخذة عبدالله في سفينته إلى معظم البنادر الهندية الغربية واليمنية الجنوبية والإفريقية الشرقية ، يدل على ذلك ورود اسمه مرات عديدة في روزنامات عدد من نواخذة الكويت . ففي عام ١٩٣٩م كان النوخذة عبدالله المعتوق في رحلة إلى بنادر اليمن الجنوبية ، وفي بندر سيحوت توقف لشحن كمية من زيت الأسماك (الصل) للعودة بها إلى الكويت ، وهناك التقى به النوخذة عبدالوهاب العسعوسي فذكر ذلك في روزنامته . كما ذكره النوخذة عيسى العثمان في عام ١٩٤١م حين كان في رحلة إلى ساحل الهند فتوقف في بندر كاليكوت لشحن الأخشاب والحبال . ورآه في العام التالي النوخذة عيسى بشارة حين كان النوخذة عبدالله المعتوق في رحلة إلى اليمن (وربما إلى السواحل الإفريقية الشرقية) ، فقد قابله في بندر الشحر وفي بندر المكلا كذلك . وأما في عام ١٩٤٧م فقد شاهده النوخذة عيسى بشارة في شط العرب وفي بندر منكرور الهندي في السنة التالية (١٩٤٨م) . ولقد كان النوخذة عبدالله في هذه الرحلة قد أنزل التمر في الهند ثم شحن كمية من ألواح القرميد من بندر منكرور وأبحر بها عبر بحر العرب والمحيط الهندي مباشرة حتى أنزلها في بندر ممباسا الإفريقي ثم عاد بحمولة من أعمدة الكندل إلى الكويت ، وهي رحلة هندية إفريقية متكاملة قام بها هذا النوخذة في أواخر سنوات النقل الشراعي الكويتي . ولقد ذكر كل من النوخذة مفلح الفلاح والنوخذة أحمد الفهد أنهما شاهدا النوخذة عبدالله المعتوق في بندر منكرور في عامي ١٩٤٧م و١٩٤٨م . وفي شط العرب كان النوخذة عبدالله قد شحن

سفينته بالتمر وبدأ يستعد لرحلة أخرى في الموسم التالي (١٩٤٩م) ، وكان سفره من الشط برفقة النوخذة يعقوب اليتامى الذي ذكر في روزنامته : «سافرنا على بركة الله وحسن توفيقه ومعنا [النوخذة] عبدالله المعتوق» ، ولعل هذه الرحلة من أواخر الرحلات التي قام بها هذا النوخذة ، ترك بعدها السفر وبقي في بلده يعمل بتجارة الأسهم والتجارة بعد أن جمع من خلال رحلاته هذه خبرة علمية وتجارية طيبة ساعدته على التأقلم مع الحياة الجديدة في الكويت . وكان يزور أصدقاءه في قهوة النواخذة بالقرب من سوق التجار . وفي لقاء معه ومع عدد من النواخذة والتجار في هذه القهوة قال النوخذة عبدالله المعتوق إن البحر «أحيانا . . . تراه موتا جاء به طوفان» . كما اشتكى من الشيخوخة وأمراضها التي أصبح يواجهها حتى وفاته ـ رحمه الله .

النوخذة معتوق محمد المعتوق

هو أخو النوخذة أحمد المعتوق ، والد كل من إبراهيم وعيسى ويوسف وعبدالرزاق المعتوق ، ولكن المعلومات المتوافرة عن نشاطه في قيادة السفن الشراعية قليلة ، منها أنه كان في رحلة سفر إلى بنادر الساحل الهندي الغربي في سفينة لأولاد داود المرزوق فتعرضت لمصاعب بالقرب من بندر الياش الإيراني وغرقت ومات النوخذة معتوق وبحارته ولم يسلم منهم أحد ـ يرحمهم الله . وجدير بالذكر أن النوخذة معتوق كان في الأصل نوخذة غوص في سنوات حكم الشيخ مبارك الصباح للكويت .

الغـيـث

عـائلة الغـيث مـن العـائلات الكويتـيـة التي سكنت في الحي الـشرقي من مـدينة الكويت ، وكـان لهم منزل على الساحل بالقـرب من منازل القـضيبي والمسباح والغانم والبورسلي ، ولم يعرف عن رجال هذه العائلة العمل في حرفة الغـوص على اللؤلؤ - عدا واحـد من رجالها- وهو النوخـذة عبدالله الغيث الذي تحول فيما بعـد من الغوص إلى السـفر الشـراعي . ولقد كـان كبير هذه العـائلة هو النوخـذة علي الغيث ، وكـان من نواخـذة السفر القـدامى الذين كـانوا يقودون السـفن الشـراعيـة إلى الهند خـلال سنوات حكم الشيخ مبـارك الصباح للكويت ، ولقـد كان يقود سـفينة له وكـان له ولدان هما عـبدالـله وعبـدالكريم ، اللذان أصبـحا فيـما بعد من نواخذة السـفر الشـراعي الكويتي المعروفين . ولقد ورد في الوثـائق البريطانية المنشورة اسم النوخـذة علي الغيث حين كان في شط العرب عام ١٩٣٦م يشحن سفينته بالتمر .

النوخذة عبدالله علي الغيث

ربما تعلم النـوخذة عـبدالله حرفـة قيـادة السـفن الـشراعيـة من والـده علي ، ولكنه عـرف كـذلك أنه من نواخـذة الغـوص على اللؤلؤ ، وربما كـان النـوخـذة عـبدالله يقـوم برحلات سفر في الموسم ثم في رحـلات للغوص على اللؤلؤ حين العودة في الصيف . وعلى كل فإن النوخذة عبدالله كان نوخذا غـوص أكثر منه نوخذا سفر ، ولكنه ذكر في روزنامـات أحـد النواخـذة الكويتيين حين كـان في قيـادة سـفينة تابعـة له ، فقـد ورد في روزنامة النوخذة يعقوب اليتامى أنه كان يبحر برفقة النوخذة عبدالله الغيث بالقرب من بندر مقـوه (على ساحل فارس) ، وكان ذلك في شـهر نوفمبر من عام ١٩٤٦م . ولعل هذه الرحلة من آخـر رحـلات النوخـذة عـبدالله . ولقـد ورد ذكـر الـنوخـذة علي راشـد الراشد كنوخذة في سفينة النوخذة عبدالله الغيث عام ١٩٤٣م .

النوخذة عبدالله الغيث

النوخذة عبدالكريم علي الغيث

النوخذة عبدالكريم الغيث

النوخذة عبدالكريم ولد غيث من نواخذة الكويت الشجعان الذين دفعوا ثمنا غاليا لكي يبقى اسمهم خالدا في تاريخ الكويت البحري ، فقد توفي في حادثة غرق هو وبحارته ، ولم ينج منهم أحد ، وكان ذلك قبالة ساحل الهند الغربي في نهاية عام ١٩٤٤م .

كان النوخذة عبدالكريم في سفينة خاصة به ، وقد ترك شط العرب شاحنا بالتمور قاصدا بندر كراچي -أول بندر تتوقف فيه السفن الكويتية . ولما كانت تلك السنة من سنوات الحرب العالمية الثانية فقد ألزمت حكومة الهند (البريطانية) ما وجد من سفن في هذا البندر بشحن كميات من الحبوب والأرز وإيصالها إلى البنادر الهندية الجنوبية . ولما كان النوخذة عبدالكريم الغيث قد أنزل ما لديه من تمر فقد شحن سفينته بأكياس من الأرز لإيصالها إلى بندر تريفندرم ، وكان يرافقه في هذه الرحلة النوخذة عيسى العثمان الذي شحن هو كذلك سفينته بالأرز غير المقشور (الشلب) ، وأخذا يستعدان للسفر جنوبا إلى بندر تريفندرم . ويروي النوخذة عيسى العثمان للمؤلف أنه في الليلة السابقة لسفرهما من كراچي تناولا طعام العشاء في سفينة النوخذة محمد العصفور الذي كان موجودا أيضا في ذلك البندر ، وخلال العشاء نصحهما النوخذة محمد ـ أحد كبار نواخذة وقباطنة السفر الشراعي الكويتي ـ بألا يستعجلا بالسفر لأن هناك تحذير من هبوب عاصفة خطرة قريبا ، ولكن النوخذة عيسى والنوخذة عبدالكريم لم يصغيا لهذا التحذير . وخرج النوخذة عيسى صباحا من بندر كراچي ، وفي صباح اليوم التالي كان قد مر بالقرب من راس كورباري في طريقه إلى بندر تريفندرم ، وتبعه النوخذة عبدالكريم ، وبينما كان هذا يبحر بالقرب من راس كورباري هبت عليه العاصفة وأصبح البحر كالطوفان ، واقتربت سفينة النوخذة عبدالكريم من المياه الضحلة بالقرب من راس كورباري (إلى الجنوب قليلا من كراچي) ، وأصبحت السفينة وبحارتها في خطر ، فأمر النوخذة عبدالكريم بإلقاء المراسي علها تمسك بالسفينة وتمنعها من الاقتراب من الخطر ، ولكن الرياح لم تمهلهم حتى لركوب قارب النجاة (الماشوه) ، لقد غرقت السفينة وبحارتها وهم في مكانهم ولم ينج منهم أحد .

وجاء الخبر بغرق سفينة النوخذة عبدالكريم ولد غيث ولم يعثر إلا على قارب النجاة التابع للسفينة ، وكان فيه واحد من البحارة ، وكان ميتا . وعم الخبر السيء الكويت ، وسمع به أهل البحارة والنوخذة ، فكان خبرا مؤلما للجميع ، وعرفت هذه الحادثة «بطبعة عبدالكريم ولد غيث» ، وبأنها واحدة من أسوأ حوادث الغرق التي تعرضت لها سفن الكويت السفّارة . ويروي أحد البحارة للمؤلف واسمه صالح المكيمي أنه كان عازما على السفر مع النوخذة عبدالكريم في تلك السفرة (أي سنة طبعة النوخذة عبدالكريم) ، ولكنه عدل عن السفر بسبب خلاف نشأ بينه وبين أحد البحارة الذين كان من المفترض أن يزاملهم ، وحين أخبر والدته بذلك فرحت ، ولم يسافر في ذلك الموسم بل ذهب مع أحد سفن نقل الماء العذب حتى أتاه الخبر بغرق النوخذة عبدالكريم وبحارته ، فكان شعوره شعور الحي الذي كتب له عمر جديد .

ولقد كان النوخذة عبدالكريم ناشطا في أسفاره التي أورد ذكرها العديد من النواخذة الكويتيين في روزناماتهم منذ عام ١٩٣٤م وحتى عام ١٩٤٤م ، وبخاصة النوخذة عيسى بشارة والنوخذة عيسى العثمان . ففي عام ١٩٣٤م تقابل مع النوخذة عيسى بشارة بالقرب من ليما على ساحل الباطنة العماني ، وفي عام ١٩٣٧م ذكر النوخذة عيسى بشارة أنه لحق بسفينة النوخذة عبدالكريم ولد غيث على ساحل كاتيوار الهندي ، ثم تقابل معه في بندر كاليكوت ، وخرجا معا من هذا البندر في رحلة العودة إلى الوطن . وأما النوخذة عيسى العثمان فقد ذكره في الأعوام ١٩٣٧م و١٩٣٨م و١٩٣٩م ، ثم كان آخر نوخذة يبحر معه في رحلته المفجعة عام ١٩٤٤م . كذلك ورد ذكر النوخذة عبدالكريم في روزنامة النوخذة أحمد الخشتي (عام ١٩٣٥م) ، وفي سجلات الوثائق البريطانية عام ١٩٣٦م حين كان في شط العرب يحاول شحن سفينته بالتمر .

وفي أحد اللقاءات مع النوخذة عبدالرحمن القطامي (عام ١٩٩٣م) جاء ذكر النوخذة عبدالكريم الغيث والحادثة التي فقد فيها حياته وحياة بحارته وسفينته فقال النوخذة عبدالرحمن للمؤلف : «عبدالكريم ولد غيث رجل فاضل ، وذو أدب وأخلاق» ، ولكنها المنية ـ ولقد قيل من قديم : الخيِّر مشحوح فيه .

القضيبي

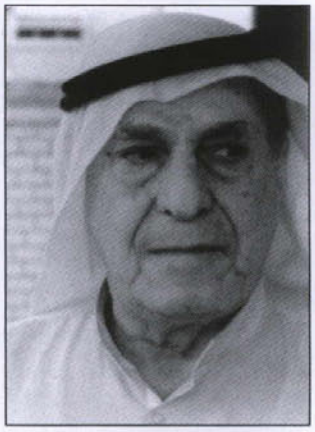
القضيبي من العائلات التي سكنت في الحي الشرقي في مدينة الكويت القديمة ، وكانت في الأصل من العائلات التي عمل رجالها في حرفة الغوص على اللؤلؤ ، وبها اشتهرت . وكان لهذه العائلة سفينتان من سفن الغوص من نوع السنبوك ، وكان أحدها (سنبوك القضيبي) من السفن الجميلة والجيدة الصنع . ولكن وبعد أن بدأت تجارة اللؤلؤ بالتدهور تنبه لذلك النوخذة أحمد القضيبي ، ونصح إخوته بالتحول إلى التجارة عن طريق السفن الشراعية السفارة ، فكانت عائلة القضيبي من العائلات الكويتية القليلة التي سلمت من الإفلاس بعد أن انهارت تجارة شراء اللؤلؤ وبيعه . ولقد ظهر في هذه العائلة ثلاثة من نواخذة السفر الشراعي ، كان أشهرهم على الإطلاق النوخذة صقر بن غانم القضيبي .

النوخذة غانم القضيبي

عمل النوخذة غانم معظم سنوات شبابه في حرفة الغوص على اللؤلؤ تبابا ثم غيصا ثم نوخذة في إحدى سفن الغوص على اللؤلؤ ، وحين قرر إخوته التحول من الغوص إلى السفر الشراعي تسلم قيادة سفينة له ولإخوته هي البوم «فتح الخير» ، وكانت سفينة صغيرة الحجم ، قام بقيادتها النوخذة غانم إلى بنادر الساحل الهندي الغربي حوالي ٤ سنوات . وكان يركب معه «معلما» يساعده في قياس مواقع السفينة النوخذة رجب الخارجي ، كما ركب معه ابنه صقر يتعلم معه الملاحة وأساليب قيادة السفن الشراعية السفارة . وفي السنة الرابعة ، كان النوخذة غانم في شط العرب في بداية رحلة أخرى له إلى الهند ، ولكنه مرض مرضا شديدا ، ولم يستطع بدء هذه الرحلة ، فعاد إلى الكويت تاركا ابنه صقر يقود هذه السفينة (بمساعدة النوخذة منصور الخارجي) ، ولقد كانت هذه آخر رحلة للنوخذة غانم القضيبي حيث بقي في الكويت حتى وفاته .

النوخذة صقر غانم القضيبي

ولد عام ١٩١١م في أسرة كانت حرفة الغوص على اللؤلؤ تشكل الحرفة الأساسية لرجالات هذه الأسرة ، وعندما بلغ حوالي ست سنوات دخل المدرسة المباركية لتعلم القراءة والكتابة ، ثم انتقل إلى المدرسة الأحمدية ، وكان من مدرسيه الأستاذ عبدالملك الصالح والشيخ عبدالعزيز الرشيد . ولقد أظهر هذا الصبي تفوقا ملحوظا على أقرانه من التلاميذ ، وكان يحفظ الأناشيد المدرسية والأشعار الوطنية ، مما قربه من مدرسيه ، وبخاصة من الشيخ عبدالعزيز الرشيد ، الذي لاحظ جمال صوت تلميذه ، فكان يدعوه لقراءة الأناشيد والأشعار في الاحتفالات السنوية التي كانت تقام للطلاب في ديوان السيد خلف النقيب ، وكان يقول لتلميذه هذا : «لقد أوتيت مزمارا» . كذلك كان هذا التلميذ يجيد لعبة القدم ، وقد كون له فريقا مدرسيا كان هو رئيسه .


النوخذة صقر القضيبي

وكان التلميذ صقر هذا يذهب خلال عطلة الصيف مع والده في رحلات للغوص على اللؤلؤ ، ثم أصبح يغوص على اللؤلؤ (غيص عزال) حتى بلغ السابعة عشرة من عمره فترك الغوص على اللؤلؤ وأخذ يستعد لرحلات السفر الشراعي ، ليصبح فيما بعد واحدا من كبار نواخذة السفر الشراعي الكويتي .

وكان والده وأعمامه (وبخاصة عمه أحمد القضيبي) قد أحسوا بأن سنوات الغوص على اللؤلؤ قد قاربت على النهاية ، فعزموا على صنع سفينة للسفر الشراعي من نوع البوم السفار ، وركب النوخذة غانم القضيبي في قيادتها ومعه ابنه صقر والنوخذة رجب الخارجي مساعدا له و«معلما» يقيس له مواقع السفينة في البحار المفتوحة . ولقد كان الولد صقر في هذه الرحلات يعمل «سكوني» على هذه السفينة ، وكان في الوقت ذاته يتعلم أساليب الملاحة والقياس من النوخذة رجب . ولقد استمر صقر في عمله هذا ثلاث سنوات متتالية . وفي السنة الرابعة كان مع والده في شط العرب في رحلة جديدة إلى الساحل الهندي الغربي ، وحدث أن مرض والده ولم

يستطع أن يقوم بقيادة السفينة ، وبينما عاد هو إلى الكويت على إحدى سفن الماء ، اضطر ابنه صقر إلى قيادة هذه السفينة بمساعدة النوخذة منصور الخارجي . ولقد كان صقر في حوالي السادسة والعشرين من عمره آنذاك .

أبحر النوخذة صقر ومعه النوخذة منصور الخارجي (الذي حل محل أخيه النوخذة رجب) إلى كراچي ثم بمبي ثم إلى بندر كاليكوت حيث استقبله عمه أحمد القضيبي هناك وزوده بشحنة من الأخشاب والحبال ، وأبحر النوخذة صقر عائدا إلى الكويت ومعه (سنيار) النوخذة عبدالرحمن القطامي ، وكان خروجهما من بندر كووه . وفي الغبة كان النوخذة منصور الخارجي يقيس مواقع السفينة ، وكذلك كان النوخذة صقر يقيس بواسطة «الكمال» الخاص به ، وحين كان الإثنان يقارنان نتائجهما ، كان الفرق بينهما طفيفا .

وفي رحلة أخرى إلى الهند كان النوخذة صقر قد شحن سفينته بكمية من البضاعة فوق طاقة السفينة (فقد كان عمهِ أحمد «شرها» في هذا المجال) وكانت كمية كبيرة من الأخشاب والحبال . وفي رحلة العودة كان برفقته النوخذة أحمد الطعان ، وكان الوقت آخر الموسم ، وفي الطريق هبت عليهم عاصفة -هواء موسمي ومطر وبرق ، فانشق الشراع ، وانشغل البحارة في نزح المياه من داخل السفينة . وقام النوخذة صقر بملاحظة سفينته التي غاص معظم جسدها تحت سطح البحر ، وبعد مدة جاءه المجدمي (رئيس البحارة) واقترح عليه إلقاء جزء من الحمولة حتى تستطيع السفينة البقاء والصمود ، وحين أمر النوخذة صقر بإلقاء الحمولة من فوق سطح السفينة (المكونة من لفات الحبل) قام البحارة بذلك ـ كل فريق على جهة حتى تحتفظ السفينة باتزانها ، وكان البحارة يرددون وهم يلقون بهذه الحمولة (التي كانت للتاجر سيد علي سيد سليمان) «وأنا اشبيدي . . . الخلاف الله» ، أي ما حيلتي ـ يخلف الله على الجميع .

وما أن أتم البحارة إلقاء الحمولة التي على سطح السفينة حتى هدأت العاصفة ـ أي بعد نصف ساعة فقط ، ولكن لا أحد على السفينة قد شعر «بالندم» ـ إذ لا مكان للندم على سطح السفن الشراعية السفارة .

ولكن الأمواج لم تهدأ مع هدوء الريح ، بل كانت عالية كالجبل ـ لأن الأمواج «لا تموت براحة» في البحار المفتوحة . وبعد ساعات أصبح الهواء يهب من جهة الشمال ، فرفعت الأشرعة وعادت سفينة النوخذة صقر تبحر قاصدة الساحل العماني ، وبالقرب من هذا الساحل ظهرت سفينة النوخذة (السنيار) أحمد الطعان . لقد تعرض هذا النوخذة للعاصفة ذاتها ، ولكنه لم يشأ أن يرمي جزءا من بضاعته ، لقد كان النوخذة أحمد الطعان «صلبا شديدا لا يهاب» ـ كما وصفه النوخذة صقر القضيبي .

وفي العام التالي (١٩٣٨م) أوصى النوخذة أحمد القضيبي أحد كبار صناع السفن الشراعية الكويتيين ـ أوصاه بصنع سفينة جديدة لعائلة القضيبي ، فكان ميلاد البوم «رشيد» ـ الذي سمي على اسم رشيد عالي الكيلاني ـ والذي أصبح من أجمل وأشهر خشب الكويت والخليج ، والذي أبقى اسم الأستاد محمد بن عبدالله عاليا في سماء الكويت والخليج حين التحدث عن صناعة السفن و«الوشارات» قبل ظهور البترول ونهاية سنوات السفر الشراعي الخليجي . ولقد كان أحمد القضيبي واضعا بالاعتبار ابن أخيه النوخذة صقر ليكون قبطان هذه السفينة «الكاملة الأوصاف» ، وكان النوخذة صقر ينظر إلى هذه المهمة بكل عزم وهمة . ولقد قام النوخذة صقر بقيادة هذه السفينة خلال سنوات الحرب العالمية الثانية ، وكان يسابق غيره من النواخذة للوصول إلى بنادر الساحل الهندي في تلك السنوات ، ولقد ذكر النوخذة صقر للمؤلف أنه كان بالقرب من جزيرة سلامة (في مضيق هرمز) ، وكان معه (بالقرب منه) النوخذة حسين العسعوسي في البوم «مهلب» المشهود له بالسرعة ، والمعروف عن نوخذاه بأنه من أفضل نواخذة السفر الشراعي الكويتي ، ومع ذلك لم يستطع «مهلب» أن يسبق البوم «رشيد» . كذلك لم يستطع البوم المشهور «المصفى» لعائلة العماني أن يسبق البوم «رشيد» إلا بصعوبة- ولقد كان النوخذة صقر يروي هذا باعتزاز ، ويردد : «رشيد . . يا حسافة على رشيد . . . جبيل وسريع . . . مثل البنت في ليلة عرسها» . كما روى النوخذة صقر للمؤلف عن رحلة له إلى ساحل الهند خلال الحرب العالمية الثانية فقال :

كان العام ١٩٤٤م ، وكنت في شط العرب أحاول الحصول على شحنة من التمر لكي أحملها إلى بنادر الهند . وهناك طلب مني أحد التجار اليهود من عائلة «ساسون» أن أنقل له ١٨ رأسا من الخيل على سطح السفينة «رشيد» إلى ميناء بمبي فقبلت ذلك ، وتم نقل الخيول على سطح السفينة ـ كل ٩ خيول على جانب من جانبي السفينة ، بحيث تكون مؤخرة الخيل باتجاه البحر . وركب معنا اثنان من «السواس» للعناية بهذه الخيول لأننا بحارة ولا نعرف كيف نعتني بالخيل .

وأبحرنا على طول الساحل الإيراني من الخليج ، وبعد أن خرجنا من مضيق هرمز (عند جبل الكوه) فاجأتنا عاصفة هواء يسمى «دباوي» ـ وهي من أخطر ما يمكن للسفن التعرض له في ذلك المكان . حتى انكسر الصاري فقمنا بالتخلص منه ، ورفعنا «الدستور» مكانه ، نود الوصول إلى كراچي بأسرع ما يمكن . ولقد كانت الخيول تصهل وتضرب السطح بأرجلها من الفزع ، بينما كانت السفينة ترتفع لتهوي على الماء ، والسواس فزعون ، إذ أنها المرة الأولى لهم في سفينة شراعية . لقد كان الاثنان من الموصل في العراق ، ولكن ما أن هدأت هذه العاصفة ، وعدت إلى مكاني على «النيم» حتى جاءني أحد السواس ورمى غطاء رأسه «الجراوية» على السطح بالقرب مني مرددا : «هذا إلكم يا أهل الكويت» وبعد أن انتهى من الإشادة بي وببحارتي قلت له : إننا لو كنا كسالى لمتنا في بلدنا من الجوع . . فلابد من ركوب البحر والاتكال على الله .

وبعد أن وصل النوخذة صقر بندر كراچي وباع التمر اشترى صاريا صغيرا لسفينته (مؤقتا) ، وأبحر إلى بندر بمبي لكي ينزل الخيول . ولكن دخوله ميناء بمبي في ذلك الوقت -حين كان التيار ضد دخوله- كان صعبا ، ولم يستطع الاقتراب من الرصيف . ولما لاحظت سفن الكويت التي كانت موجودة في بمبي قصور النوخذة صقر عن الاقتراب أرسلت كل سفينة مجموعة من البحارة في قواربهم لكي يجروا النوخذة صقر ويقربوا سفينته من الرصيف ، حتى اجتمع حول السفينة حوالي عشرة قوارب

بينما كان أربعة منهم تكفي ، ويعلق النوخذة صقر على ذلك قائلا : «أهل الكويت أهل شيمة وتعاون ، فأنا لم أطلب المساعدة من أحد ، ومع ذلك جاءني عشرة مواشي لمساعدتي بدلا من الأربع» .

وأما في عام ١٩٤٥م (آخر سنوات الحرب العالمية الثانية) فقد كان النوخذة صقر عائدا من رحلة سفر إلى الهند ، وبينما كان يبحر في الغبة (بحر العرب) شاهد عن بعد انعكاس أشعة الغروب على سطح غريب في البحر ، فأمسك المنظار المقرب (الدربيل) وشاهد الطرف العلوي لإحدى الغواصات . وفي اليوم التالي شاهد الغواصة مرة أخرى ، ولكنها عادت واختفت بسرعة مثل الغواصة الأولى . وبعد أيام وصل مسقط ، وهناك علم أن غواصة يابانية قد ضربت إحدى المراكب الإنجليزية في ميناء مسقط ، وكانت الضربة هذه من القوة بحيث إن آلة «الدوار» التي كانت على سطح المركب هذا قد طارت من مكانها ووقعت في البلدة (مسقط) . كذلك علم النوخذة صقر في مسقط أن غواصة قد ضربت إحدى السفن الشراعية الإيرانية لنوخذة من بندر كنك هو عبدالله كرچي ـ ضربته في وسط الغبة ولم ينج من بحارتها أحد سوى خمسة بحارة .

أما آخر رحلة للنوخذة صقر فقد كانت رحلة هندية ـ إفريقية عام ١٩٤٦م . فبعد أن أنزل التمر في كراچي وبمبي طلب منه عمه أحمد القضيبي أن يبحر من بمبي إلى الساحل الإفريقي الشرقي مباشرة لكي يحضر شحنة من أعمدة الكندل إلى الكويت لبيعها في عمارة القضيبي على الساحل هناك .

أبحر النوخذة صقر من بمبي خاليا من البضاعة ، وبرفقته أخوه النوخذة محمد القضيبي «سنيار» ، وكان عمه قد وضع ربانا يساعده في هذه الرحلة ، ولكن الربان ركب مع النوخذة محمد في سفينته . ومع أنه لم يسبق للنوخذة صقر أن أبحر من بمبي إلى السواحل الإفريقية مباشرة ، إلا أن ثقته بنفسه وبمقدرته على القياس جعلته يقوم بهذه الرحلة التي قطع خلالها المسافة ما بين الساحل الهندي والساحل الصومالي

الشرقي في ١١ يوما بدلا من أربعة عشر يوما التي يتطلبها قطع مثل هذه المسافة في سفينة شراعية . لقد اجتمع في هذه الرحلة عوامل شتى جعلت ذلك ممكنا - أولها تصميم هذه السفينة (رشيد) وثانيا الهواء الملائم طوال الرحلة ، وثالثها القيادة والنوخذة الجيد . ولما نتخ النوخذة صقر وأخوه محمد بالقرب من راس الخيل واصلا إبحارهما جنوبا حتى بندر زنجبار ، ثم دلتا الروفيجي ، وبعدها إلى زنجبار استعدادا لرحلة العودة إلى الوطن .

ولما عاد النوخذة صقر من هذه الرحلة توفي عمه أحمد القضيبي ، فتوقف النوخذة صقر عن السفر وقيادة السفن ـ لقد «طاب خاطره» كما قال من السفر وركوب البحر ، وبحث عن عمل في شركة نفط الكويت فعين قبطانا لأحد «التكات» التابعة لميناء الأحمدي . ولقد كان المسؤول الإنجليزي (Mr. Ticker) يقدر الخبرة الجيدة التي كانت لدى النوخذة صقر ، فحاول إقناعه بالبقاء في هذه الشركة موظفا ، وزاد من راتبه ، ولكن النوخذة صقر أراد أن يعمل في ميناء الشويخ بالقرب من أهله بدلا من الأحمدي أو الفحيحيل . ولما طلب من الشيخ خالد عبدالله السالم (رئيس الميناء آنذاك) وظيفة عينه في وظيفة مكتبية -حسب طلبه- حيث رفض النوخذة صقر العمل في وظيفة تعيده للبحر ثانية . ولقد كان رئيسه في هذه الوظيفة (قسم البيانات) عبدالله العجيري ، وبعد ١٤ سنة في هذه الوظيفة تقاعد عن العمل في عام ١٩٦٢م بعد أن وصل راتبه إلى ١٢٠٠ روبية وهو مبلغ كبير في ذلك الوقت .

وحين سأله المؤلف عن السنوات التي ركب فيها نوخذا قال : «نعم ـ يعن عليّ البحر هذه الأيام . . . أيام حلوة ولطيفة ـ ذكريات ما ينساها الإنسان ، ولكني مافيني شدة الآن» . بقي أن نذكر أن النوخذة صقر ورد ذكره في روزنامة النوخذة عيسى العثمان من عام ١٩٣٧م وحتى عام ١٩٤٣م وفي ٢٦ من فبراير عام ١٩٩٩م توفي النوخذة صقر غانم القضيبي ودفن في مقبرة الصليبيخات ، فكانت الخسارة به كبيرة .

لقد كان من نواخذة الكويت المتميزين .

النوخذة محمد غانم القضيبي

النوخذة محمد غانم القضيبي

كان والده غانم نوخذا غوص وسفر حيث كان في قيادة البوم «فتح الخير» لعائلة القضيبي (حمولة ٢٢٠٠ منّ) عددا من السنوات قبل أن يتسلم قيادته النوخذة رجب الخارجي (من نواخذة فيلكا) . ولقد ركب النوخذة محمد القضيبي مع أخيه صقر في هذه السفينة لتعلم حرفة قيادة السفن الشراعية ، ولمدة ثلاث سنوات تعلم فيها الملاحة وقيادة السفن من أخيه صقر . ثم ركب النوخذة محمد مع النوخذة رجب في البوم (فتح الخير) بعد أن ترك النوخذة صقر قيادته وتسلم قيادة البوم المشهور (رشيد) ، ولقد استطاع النوخذة محمد أن يكمل تعليمه مع النوخذة رجب فأصبح نوخذا مساعد (نوخذا شراع) لأخيه صقر في «البوم العود» ـ أي في البوم (رشيد) . ويروي النوخذة محمد للمؤلف عن إحدى رحلاته مع أخيه صقر في إحدى سنوات الحرب العالمية الثانية حين كان البوم (رشيد) مشحون بالتمور وعلى سطحه عدد من الخيول العربية لأحد التجار اليهود في البصرة ، وحين وصل البوم (رشيد) إلى كراچي أنزل التمر ، ثم أبحر قاصدا ميناء بمبي لإنزال الخيول فيه ، وكانت عاصفة قد ضربت السفينة وانكسر الصاري ، وألقي بحرا ، وكان البحارة والنوخذة في اختبار عسير في تلك السفرة . ولكن النوخذة صقرا وأخاه محمدا استطاعا أن يرسيا البوم في بندر بمبي ، وتم إنزال جميع الخيول هناك ، ولم يصب أي منهم بمكروه . لقد كانت سفرة صعبة مازال النوخذة محمد القضيبي يتذكرها حتى اليوم .

وبعد عامين كان فيهما مساعدا لأخيه أصبح النوخذة محمد قبطانا للبوم (فتح الخير) ، وكان ذلك في حوالي عام ١٩٤٥م . وفي آخر سنوات الحرب العالمية الثانية كان في بندر بمبي فقرر السفر برفقة أخيه النوخذة صقر (سنيار) من الهند إلى السواحل الإفريقية . ولكن الإنجليز في الهند كانوا يمنعون خروج السفن من بمبي ليلا في تلك السنوات ، كما كانوا يمنعون إخراج النقود من الهند إلى الخارج ، ولكن النوخذة صقر قرر السفر من بمبي ليلا وقرر معه أخوه محمد السفر برفقته ، وخرج النوخذة صقر في البوم (رشيد) واستطاع الابتعاد بسفينته خارج حدود بندر بمبي ، لكن أخاه النوخذة

محمد لم يستطع ذلك بسهولة ، فاصطدمت الماشوه (القارب) التابعة له بأحد السلاسل المربوطة بالمراسي للبواخر التي كانت بالقرب من جزيرة الحبشي عند مدخل ميناء بمبي فأصيبت بأضرار ، ولكن تم رفعها على السفينة وإصلاحها ، واستمر النوخذة محمد مرافقا لأخيه صقر في رحلتهما إلى السواحل . ولقد كان الهوا العيوقي الذي يهب عليهما «على المطلب» ـ أي كما كانا يشتهيان ، فوصلا إلى الساحل الصومالي الشرقي (بالقرب من راس الخيل) بعد أحد عشر يوما من الإبحار في المحيط . ومن راس الخيل أبحرا حتى بندر زنجبار حيث ركب مع النوخذة صقر أحد الربابنة المحليين لهدايتهما داخل دلتا الروفيجي . وهناك في خور صلالة شحنا سفينتهما بأعمدة الكندل ثم أبحرا سويا إلى زنجبار ، ثم من زنجبار بدأت رحلة العودة إلى الكويت .

كان النوخذة محمد يرافق النوخذة صقر ا ، كل في سفينته . ولكن البوم (رشيد) لم يكن من السفن الشراعية العادية ، لقد كان سريعا وذا صفات ملاحية غير عادية ، فلم يستطع النوخذة محمد مجاراته ، وفي الطريق كان هناك «سمبوك صوري» مبحرا بالقرب من (رشيد) ، وهذا السنبوك الصوري الكبير كان ذا سرعة عجيبة (لم ير النوخذة محمد سفينة أسرع منه) ، ولكن النوخذة صقر استطاع اللحاق به ولكن بعد جهد ليس بالهين . أما النوخذة محمد فقد أصبح مبحرا بمفرده حتى وصل بندر مسقط بسلام .

رحلة أخرى صعبة مازال النوخذة محمد القضيبي يتذكرها حين هبت عليهم عاصفة وانقطع الحبل الذي يدير الدفة (السكان) ، فضربت الريح الشراع في الاتجاه المعاكس ـ وهذا من أخطر ما يحدث للسفن الشراعية فيقال إن «الشراع كرّف» ، ولقد حدث ذلك بسرعة ، فلما أنزل الشراع خرقه الصاري ، فتمزق وحاول البحارة التخلص منه ، وكان النوخذة محمد المسؤول الأول في تلك الظروف ، وإليه كان يتطلع البحارة للأوامر التي أدت في النهاية إلى سلامتهم وسلامة سفينتهم . لقد كان النوخذة محمد وبحارته في تلك العاصفة أقرب للموت غرقا من الحياة ، ولكنها عزيمة

النوخذة الشاب محمد القضيبي وبحارته في تلك الأوقات ، وكذلك هي العناية الإلهية التي جعلت من الضيق فرجا في آخر المطاف .

لكن السفر الشراعي الكويتي قد بدأ في الضعف (ثم التوقف) في بداية الخمسينيات من القرن العشرين ، فاضطر النوخذة محمد إلى ترك السفر وقيادة السفن . ولكنه لم يسع إلى وظيفة حكومية ، بل استثمر ما لديه من رصيد الخبرة التجارية التي حصل عليها في أثناء قيادته للسفن الشراعية والتنقل من بندر إلى آخر ، فعمل في التجارة ، ومازال يزاولها حتى اليوم ، ومازال يمد الباحثين بالمعلومات القيمة عن تراث السفر الشراعي الكويتي بروح كلها مودة وصدق وتواضع .

الرضـــــوان

الرضوان عائلة ارتبط رجالها بالبحر (غوصا وسفرا) ارتباطا كبيرا حيث لم يكن لهم من عمل سوى قيادة السفن الشراعية والتجارة بوساطتها ، ولم يترك رجالها بندرا على ساحل الهند أو الخليج أو اليمن أو إفريقيا الشرقي إلا وأبحر رجالها إليه . ولقد انقسمت هذه العائلة ما بين الكويت وبلدة لنجة المشهورة تماما كما انقسمت عائلة الرشدان حيث شيدوا المنازل في الكويت وفي لنجة وامتلكوا السفن الشراعية السفارة التي جعلت منهم نواخذة مشهورين وهم :

النوخذة أحمد محمد الرضوان

من أشهر نواخذة الرضوان وهو الذي كان بقيادة بغلة ابن رضوان المشهورة «أمل الرحمن» . ولقد ورد ذكره في روزنامات بعض النواخذة الكويتيين مثل النوخذة حجي ابن يوسف الحجي والنوخذة مفلح الفلاح . كما ورد ذكر النوخذة أحمد الرضوان في كتاب «أبناء السندباد» المشهور للقبطان الأسترالي ألن فاليزر عام ١٩٣٨/ ١٩٣٩م حين كان النوخذة أحمد في رحلة إلى السواحل الإفريقية الشرقية . وفي بندر حافون شاهده القبطان ألن ووصف سفينته (البغلة) ، وذكر أنها كانت في رحلة إلى السواحل في ذلك العام بقيادة النوخذة أحمد الرضوان . كذلك كان النوخذة أحمد في رحلة إلى السواحل الإفريقية عام ١٩٤١م حين شاهده النوخذة حجي بن يوسف الحجي في بندر عدن ، كما ورد ذكر النوخذة أحمد الرضوان في روزنامة النوخذة مفلح الفلاح الذي ذكر أن النوخذة أحمد بن رضوان وصل إلى بندر مسقط في شهر مايو عام ١٩٤٦م (ربما في طريق عودته إلى الكويت من السواحل الإفريقية الشرقية) . ولقد ركب مع النوخذة أحمد أخوه رضوان مساعدا له ، كما ركب معه من أقاربه يوسف عبدالله الرضوان (ابن أخيه) يتعلم منه الملاحة وقيادة السفن الشراعية ، ولم يترك النوخذة أحمد البحر إلا في أواخر سنوات السفر الشراعي الكويتي حيث باع سفينته (البغلة) في الهند وترك السفر حتى وفاته . ويجدر بالذكر أن النوخذة أحمد كان في رحلة هندية ـ

إفريقية عام ١٩٥٠م حين سمع عن طريق الراديو عن وفاة الشيخ أحمد الجابر وهو في طريقه إلى ممباسا . ولقد كانت هذه آخر رحلة له .

النوخذة رضوان محمد الرضوان

النوخذة رضوان الرضوان

ركب مع أخيه أحمد عدة سنوات في (بغلة بن رضوان) أو «السلامتي» كما تسمى أحيانا ، وذهب إلى معظم بنادر الساحل الإفريقي الشرقي والساحل اليمني الجنوبي ثم أصبح نوخذا في بوم صغير لعائلة الرضوان اشتراه النوخذة أحمد من عائلة صرخوه ، وهو ذو حمولة تقدر بحوالي ١٤٠٠ منّ ، وذهب به إلى الساحل اليمني والإفريقي عدة مرات قبل أن يترك السفر كما تركه أخوه أحمد ، ثم عمل في تجارة بيع العقار وشرائه في الكويت والبحرين حتى وفاته .

النوخذة عبدالله محمد الرضوان

النوخذة عبدالله الرضوان لا يقل كفاءة ونشاطا عن أخيه النوخذة أحمد ، فقد تدرب جيدا على قيادة السفن الشراعية وتعلم أساليب الملاحة والقياس فأصبح يقود السفن الشراعية إلى الهند وإفريقيا واليمن . ولقد ذكره النوخذة عيسى بشارة في روزنامته عام ١٩٤١م حيث ذكر أن النوخذة عبدالله «سافر من بندر الشحر إلى السواحل الإفريقية» . كما كان في الموسم ذاته في بندر لاموه الإفريقي يشحن أعمدة الكندل حين شاهده النوخذة حجي بن يوسف في هذا البندر وذكره في روزنامته . كذلك كان النوخذة عبدالله في رحلة سفر حين شاهده النوخذة عيسى بشارة بالقرب من بندر مسقط العماني عام ١٩٤٥م وذكره في روزنامته ، وقال إنه كان قادما من بنادر اليمن الجنوبية . غير أن النوخذة عبدالله كان على موعد مع القدر ، ففي عام ١٩٤٨م كان في قيادة البوم «المصفي» الذي باعه أهله (العماني) على عائلة الرضوان (بواسطة النوخذة علي عبدالوهاب الخليفة) بمبلغ ٤٩ ألف روبية عام ١٩٤٧م ، وكان في رحلة إلى ساحل الهند الغربي في ذلك العام ، وفي طريق العودة بقيادة النوخذة عبدالله الرضوان وبرفقته النوخذة محمد المنصور والنوخذة سليمان المهيني ، حدث أن هبت عليهم عاصفة بعد مسير خمسة أيام من بندر كاليكوت الهندي (في الغبة) ، وغرقت

سفينة النوخذة محمد المنصور ولكن الله سلم النوخذة وبحارتها الذين انقسموا إلى قسمين أحدهما ركب مع النوخذة عبدالله الرضوان ، والقسم الآخر ركب مع النوخذة سليمان المهيني ، ولكن بعد مسيرة أيام قليلة كذلك ضربتهم عاصفة قوية ثانية فغرقت سفينة النوخذة عبدالله الرضوان ومات كل من عليها من بحارة إضافة إلى النوخذة عبدالله الرضوان ذاته ، بينما سلمت سفينة النوخذة سليمان المهيني ومن عليها من الغرق ، وعادت إلى بندر بومبي لكي يحكي بحارتها قصة غرق النوخذة عبدالله الرضوان والنوخذة محمد المنصور في موسم واحد مشؤوم .

النوخذة إبراهيم أحمد الرضوان

دربه والده أحمد الرضوان على قيادة السفن الشراعية والملاحة ، وعندما أكمل تدريبه تسلم البوم «تيسير» الخاص بعائلته ، وهو سفينة حمولتها حوالي ٢٤٠٠ منْ ، وأصبح يقودها في رحلات موسمية إلى السواحل الإفريقية الشرقية مرروا ببنادر ساحل اليمن الجنوبية . ففي عام ١٩٤٤م كان في رحلة طويلة وصل خلالها إلى دلتا الروفيجي حيث تقابل مع النوخذة مفلح الفلاح في خور صلالة ، ثم في «خور البنيان» حيث أمضى النوخذة مفلح الليل نائما في سفينة النوخذة إبراهيم حتى صباح اليوم التالي . وحين عاد كلاهما إلى زنجبار التقيا ثانية في هذا البندر ، ثم في مسقط وهما في طريق عودتهما إلى الكويت . ولقد ذكر هذه التفاصيل النوخذة مفلح في روزنامته . قام النوخذة إبراهيم بعد ذلك بعدة رحلات سفر حتى بداية الخمسينيات حين ترك السفر وقيادة السفن الشراعية .

النوخذة يوسف عبدالله الرضوان

ركب مع عمه النوخذة أحمد الرضوان وهو صبي في حوالي التاسعة من عمره ، وحين بلغ عشرين عاما من عمره ركب مع النوخذة سعد القطامي (في سفينة للرضوان) عدة سنوات تعلم فيها أساليب الملاحة والقياس من النوخذة سعد ، ثم ركب بعد ذلك مساعدا للنوخذة أمان الفلاح (سنة واحدة) ، ثم ركب «معلما» يساعد

النوخذة يوسف عبدالله الرضوان

النوخذة حمد العمر في تحديد مواقع السفينة خلال عبورها الغبة . كذلك ركب النوخذة يوسف مع النوخذة غانم عبدالوهاب الشاهين ، وعندما اكتمل تدريبه تسلم قيادة سفينة لعائلة الرضوان ، وهو البوم «تيسير» عام ١٩٥٠م ، حيث ذهب إلى بنادر الهند . ولكن عصر السفر الشراعي الكويتي قد أذن بالأفول آنذاك ، فبعد ثلاث رحلات اضطر النوخذة يوسف إلى ترك السفر والبقاء في الكويت يعمل في التجارة حتى وفاته عام ٢٠٠٢ ـ يرحمه الله . ولقد ذكر النوخذة يوسف للمؤلف أنه كان في رحلة إلى الهند ، وحين وصل بالقرب من جزيرة ستالوه (على ساحل مكران) لامست السفينة صخورا تحتها (دك البوم) «فعجبنا من ذلك» ، إذ لا صخور في تلك المنطقة العميقة ، ولكن حين وصلوا إلى بندر كراچي علموا أن زلزالا ضرب ذلك المكان فأحدث تصدعات في قاع البحر وبرزت بعض الصخور بالقرب من سطح الماء ، ولقد أحدثت الموجات التي سببها الزلزال غرق الكثير من البيوت التي كانت على الساحل . ولقد حدث هذا الزلزال عام ١٩٤٢م (حسبما ذكره النوخذة عيسى العثمان الذي كان في رحلة سفر إلى الهند في ذلك العام) ، وفي العام التالي اختفت هذه الصخور .

النوخذة عيسى الرضوان

تدل المعلومات القليلة المتوافرة عن هذا النوخذة أنه كان في قيادة سفينة له من نوع البغلة (كان يطلق عليها بغلة عيسى الرضوان) عام ١٩٤٠م . ولقد ذكر ذلك النوخذة سعود السميط في روزنامته عام ١٩٤٠م . كما ذكر النوخذة سعود أن النوخذة عيسى كان في رحلة إلى السواحل الإفريقية الشرقية (مثل باقي نواخذة الرضوان في هذا المجال) ، حين شاهده مبحرا على الساحل الصومالي الشرقي في طريق عودته من السواحل الإفريقية فكتب : «صباح اليوم نرى محمل قدامنا ـ المغرب تأخر عنا وهي بغلة عيسى بن رضوان» . غير أن هذه الرحلة بلا شك ليست الوحيدة لهذا النوخذة الذي امتلك هو الآخر سفينة من نوع البغلة مثل النوخذة أحمد الرضوان مما يدل على أنه في خلال الأربعينيات من القرن العشرين كان في الكويت أربع سفن من نوع البغلة وليست ثلاثا ، وكانت آخر البغال في أسطول السفن الشراعية الكويتي .

العمـــاني

اشتهرت عائلة العماني في الكويت بعمل رجالها في حرفة الغوص على اللؤلؤ ، فقد اشتهر من رجالها النوخذة جاسم محمد العماني كواحد من نواخذة الغوص الكويتيين الكبار ، كما اشتهرت سفينته السنبوك بسرعتها وجمالها (سنبوك العماني) ، وكذلك اشتهر بحسن معاملته لبحارة الغوص وبعده عن كل ما من شأنه أن يظهره بمظهر المتسلط أو المستغل لهؤلاء البحارة المساكين . وبينما كان النوخذة جاسم العماني هو الذي يتولى رحلات الغوص على اللؤلؤ بقي أخوه عبدالله في البلدة لكي يدير تجارة العائلة فيها . ولقد روى أحد أقارب النوخذة جاسم العماني (وهو محمد أحمد العماني) للمؤلف أن عمه جاسم هو الذي أحضر تاجر اللؤلؤ المشهور هلال بن فجحان المطيري من البحرين بعد أن تركها (على زعل مع الشيخ مبارك الصباح عام ١٩١٢م) . ولقد استمر النوخذة جاسم العماني في حرفة الغوص بعد أن قرر أخوه التحول إلى حرفة السفر الشراعي بعد أن ظهر كساد حرفة الغوص للناس ، ولذا لم يقم النوخذة جاسم بقيادة السفن الشراعية ، بل ترك أولاد أخيه عبدالله يقومون بهذه المهمة ، فتم صنع البوم السفار (المصفي) لهذه العائلة ، وقام بقيادته العديد من أبناء عبدالله العماني . أما النوخذة جاسم فقد ترك حرفة الغوص ، وجلس في ديوانه (في الحي الشرقي من البلدة) يستقبل فيه أصدقاءه حتى وفاته عام ١٩٥٩م (بعد وفاة أخيه عبدالله) .

النوخذة أحمد عبدالله العماني

ركب النوخذة أحمد مع عمه جاسم العماني في رحلات للغوص على اللؤلؤ حين كان شابا ، وحين قرر التحول من مهنة الغوص إلى قيادة السفن الشراعية ركب مع النوخذة منصور الخارجي لكي يتعلم منه مبادئ الملاحة وقيادة السفن الشراعية ، وبعد ذلك أصبح نوخذا في سفينة صغيرة للعائلة قام بقيادتها في عام ١٩٣٧م ، وسافر بها إلى شط العرب حيث كان والده عبدالله يجهز له شحنة من التمور لنقلها في سفينته إلى الهند . وفي عام ١٩٤٠م عاد النوخذة أحمد من ساحل الملبار الهندي بشحنة من

النوخذة أحمد العماني

الأخشاب المنتقاة بعناية كبيرة ، وقام الأستاد المشهور محمد حسين بوعليان بصنع بوم سفار هو البوم (المصفي) الذي أصبح من أشهر وأجمل سفن الكويت السفّارة . وفي رحلة أخرى للنوخذة أحمد هبت عليه عاصفة في دوحة سورت (على ساحل الهند الغربي) فانكسرت الدفة (السكان) وانشق الشراع ، لكن قلاف السفينة صنع دفة مؤقتة علقها في مؤخرة السفينة فاستطاعت الوصول إلى أحد البنادر القريبة حيث تم إصلاح الدفة . ولقد شهد هذه الحادثة ابن النوخذة أحمد (وهو محمد العماني) الذي روى للمؤلف تفاصيلها . وكان معهم كذلك أخو النوخذة أحمد وهو عبدالرحمن العماني الذي كان يتعلم قيادة السفن من أخيه أحمد . كذلك قام النوخذة أحمد بقيادة البوم «تيسير» للتاجر ثنيان الغانم وكذلك البوم «المصفى» .

وفي عام ١٩٤٩م كان النوخذة أحمد في رحلة طويلة إلى الهند والسواحل الإفريقية ، فقد شاهده النوخذة عيسى العثمان في بندر منكرور الهندي يحاول شحن حمولة من ألواح القرميد للسواحل الإفريقية . وهناك اتفق مع النوخذة عيسى على الإبحار للسواحل سويا (سنجار) ، وخرج الاثنان من بندر منكرور وأبحرا عبر المحيط الهندي الغربي حتى ميناء ممباسا حيث أفرغا ما لديهما من بضاعة وأبحرا إلى زنجبار ثم إلى دلتا نهر الروفيجي ـ خور أنكيدو ـ حيث شحنا سفينتيهما بأعمدة الكندل وأبحرا في طريقهما إلى الكويت . وبينما كانا يبحران بالقرب من راس حافون (الإفريقي) توفي أخو النوخذة أحمد (وهو علي عبدالله العماني) فاضطرا إلى التوقف لدفنه على الساحل ، وكان ذلك في يوم ٢ مايو ١٩٥٠م . ثم استمر الاثنان يبحران سويا حتى بندر مسقط . وبعد استراحة قصيرة في هذا البندر أبحر الاثنان سويا حتى دخلا الخليج في طريقهما إلى الوطن .

أما آخر رحلة للنوخذة أحمد العماني فقد كانت في عام ١٩٥٢م ، فبينما كان النوخذة أحمد يقود سفينة الصقر «الدوبة» ، والتي كانت في الأصل سفينة لنقل الماء للتاجر حمد الصقر ثم حولت إلى سفينة للسفر . وحين وصل بالقرب من جزيرة الشيخ الإيرانية (داخل الخليج) مات النوخذة أحمد فاضطر من كان في السفينة من

أقاربه وبحارته إلى دفنه في هذه الجزيرة ، وكان قد بلغ ٥٤ عاما من عمره ، ويروي ابنه محمد للمؤلف أن والده قال لهم بعد أن تناول الغداء إنه يريد من أحدهم أن يصب على وجهه بعض الماء لأنه كان يشعر بالتعب ، ولما تم ذلك استرخى ونام على ظهره ، ثم فارق الحياة .

النوخذة عبدالرحمن عبدالله العماني

تعلم النوخذة عبدالرحمن العماني قيادة السفن الشراعية من أخيه أحمد ، ثم تعلم الملاحة من النوخذة أحمد الطعان الذي كان في قيادة البوم (المصفى) عدة سنوات ، ولما أصبح نوخذة تسلم قيادة هذه السفينة ، فكان يذهب إلى ساحل الهند الغربي في رحلتين في الموسم الواحد . كذلك ركب النوخذة عبدالرحمن في بوم للتاجر أحمد الفلاح ، ولكن السفينة الأخرى التي اشتهر بقيادتها هي البوم (الفاروق) للتاجر محمد داوود المرزوق وإخوانه . ولقد كان في قيادة هذه السفينة عام ١٩٤٨م ، وكان عائدا من رحلة إلى الهند حين جنحت سفينته على العكاز ـ قبالة ساحل البلدة (الكويت) . وفي رسالة من خالد داوود المرزوق وأخوه عبدالوهاب إلى أخيهما في الهند أتى ذكر ما حدث لهذه السفينة كالتالي : «**وبعد سيدي ، نخبركم [أن] بوم عبدالرحمن العماني ، قدر الله عليه ولحم على ظهر العكاز ـ من بحر قبال الديرة ، وصار لحومه الساعة ٧ من الليل ـ هواه قوي ، واستقام البوم يومين ما أحد قدر ياصله من شدة البرد والهوا ، ونهار ثالث طلعنا له امزورية . . . التمر مع الكيل عشرين روبية ونزل حمله . . . واليوم إن شاء الله . . . يطلع ونجيبه النقعة ، والبوم حسب الظاهر أنه سالم وانكان فيه عوار ـ بيصه . . . يا أخي لو غير هالبوم انكان ما تعوضنا منه شيء ، لأنه زرق على قوع ، والبوم الآن قبال بيتنا . . . وهذا شيء الله قاسمه**»[1]

ولقد كان هذا البوم من خشب الكويت «المسمية» ، وكان صانعه الأستاد محمد بن عبدالله ـ صانع بوم (المهلب) الشهير .

(١) يقول إن هذه السفينة قوية، ولو حدث لغيرها ما حدث لها لما بقي منها شيء، لكونها قد انزلقت على أرض صخرية قوية.

كذلك كان النوخذة عبدالرحمن في قيادة (الفاروق) السنة التالية (١٩٤٩م/ ١٩٥٠م) ، ويدلنا على ذلك رسالة من المعتمد السياسي البريطاني في الكويت تشهد بأن النوخذة عبدالرحمن العماني هو نوخذة السفينة (الفاروق) ، وأن لديه رخصة لحمل ثلاثة بنادق وعدد من الطلقات ، وذلك للدفاع عن النفس .

ترك النوخذة عبدالرحمن العماني قيادة السفن الشراعية بعد وفاة أخيه أحمد في عام ١٩٥٢م ، وكانت وفاته هو في عام ١٩٨٠م عن عمر قارب ٦٧ عاما .

النوخذة حسين علي العماني

ركب النوخذة حسين يتعلم مع عمه أحمد ومع عمه عبدالرحمن ، كما ركب مع النوخذة حسين العسعوسي في البوم (المهلب) ، فحصل على العديد من الخبرات الجيدة أهلته فيما بعد ليصبح واحدا من نواخذة السفر الشراعي الكويتي . وبعد أن أصبح نوخذة قام بقيادة سفينة للتاجر ثنيان الغانم وهي البوم (البدع) ، وقام بقيادته منذ عام ١٩٣٧م وحتى عام ١٩٤٧م ، وكانت جميع رحلاته إلى بنادر ساحل الهند الغربي . وحين بدأت حركة نقل الذهب من الهند وإليها في أواخر الأربعينيات وأوائل الخمسينيات من القرن العشرين قام النوخذة حسين بقيادة سفينة ذات محرك (لنج) ، عددا من السنين ثم ترك قيادة السفن إلى الأبد ، وعمل في وظيفة حتى عام ١٩٨١م ، وحين كان يعبر الشارع (شارع الخليج) صدمته سيارة ومات يرحمه الله .

النوخذة حسين علي العماني

يصفه عمه (محمد أحمد العماني) بأنه «نوخذة جيد وعنده إدراك» ، ولكن ظهور النفط في الكويت ، والعمل في استخراجه وتسويقه ، وضع حدا لعزيمة هؤلاء الشباب النواخذة فوجدوا أنفسهم مستغنى عنهم ، فتركوا قيادة السفن والبحر إلى الأبد . ولقد ذكر النوخذة عيسى العثمان في روزنامته أنه شاهد النوخذة حسين العماني يقود إحدى السفن في عام ١٩٤٥م ، وكان الاثنان يبحران بالقرب من مضيق هرمز في طريقهما إما إلى الهند أو إلى اليمن والسواحل الإفريقية الشرقية .

آل بطـي

يتردد اسم عائلة البطي حين التحدث عن بدايات السفر الشراعي في الكويت وعن أسماء العائلات الكويتية التي عملت في تجارة السفن الشراعية . وللأسف الشديد فإن المعلومات المتوافرة عن هذه العائلة القديمة ضئيلة لا تتناسب ومكانة هذه العائلة وتجارتها . فقط هناك ذكر لمسجد البطي (المعروف بمسجد النصف) الذي أسس عام ١٧٧٦ (١١٩٠هـ) ، وكذلك هناك ذكر لدروازة البطي ، وهي البوابة الأولى من جهة الشرق لسور الكويت الثاني . كما يذكر أن بعض السفن التابعة لهذه العائلة فقدت في سنة الطبعة عام ١٨٧١* وحتى مجرد ذكر هذه الأشياء يدل على مكانة هذه العائلة التي فقد تاريخها فوجب ذكرها هنا حفظا لحقوق أهلها من تجار ونواخذة أملا أن يسعف الحظ الباحثين في المستقبل في إبراز نشاط هذه العائلة عند توافر معلومات جديدة عنها .

* راجع اللقاء مع مشاري الروضان ـ صفحات من تاريخ الكويت الذي أجراه معه الأستاذ سيف مرزوق الشملان عام ١٩٦٥ .

القطـامـــي

القطامي عائلة متميزة من حيث ارتباط رجالها بالسفر وقيادة السفن الشراعية ، ومن حيث عدد النواخذة المشهورين الذين برزوا فيها ، إذ إن معظم رجالها امتهنوا قيادة السفن الشراعية منذ السنوات العشر التي سبقت قيام الحرب العالمية الأولى وحتى نهاية السفر الشراعي الكويتي . ولقد كان رجال هذه العائلة يشجع بعضهم بعضا ويعلم بعضهم البعض حرفة قيادة السفن الشراعية ، فحافظوا بذلك على مكانتهم كنواخذة كبار من نواخذة السفر الشراعي ، ولم يعمل رجال هذه العائلة بحرفة الغوص على اللؤلؤ ، بل ركزوا جهودهم في قيادة السفن الشراعية السفارة ، فظهر فيهم بعض من مشاهير نواخذة السفر في الكويت وفي الخليج كذلك ، وبخاصة النوخذة والأديب والشاعر عيسى بن عبدالوهاب القطامي ، الذي ألف كتاب «دليل المحتار في علم البحار» فأسدى خدمة كبيرة للعديد من النواخذة في الخليج ، الذين كان بعضهم يتخذ هذا الكتاب دليلا يستخرج منه المجرى المطلوب خلال رحلاته داخل الخليج وخارجه . كما برز فيهم النوخذة بدر عبدالوهاب القطامي الذي رفع اسم هذه العائلة عاليا بما أوتي من ذكاء وعلم ومقدرة غير عادية على قيادة السفن ، وكذلك في معرفته بأساليب الملاحة الصعبة والشائكة . ولقد حظى المؤلف بلقاء بعض هؤلاء النواخذة ، وبخاصة النوخذة بدر الذي ترك في نفسه انطباعا طيبا لم تمحه السنون حتى اليوم .

النوخذة عيسى عبدالوهاب القطامي

النوخذة عيسى بن عبدالوهاب بن عبدالعزيز بن عبدالوهاب القطامي هو نوخذة الكويت الأول وقبطانها الكبير . وهو من أشهر نواخذة الكويت وأغزرهم علما بالملاحة وبفنونها ، وأكثرهم نبوغا وصيتا . ولد في الكويت عام ١٨٧٠م (١٢٨٧هـ) وبعد عام من ولادته توفي والده ، فحرصت والدته على تعليمه وأدخلته الكتّاب ، فتعلم القراءة والكتابة ومبادئ الحساب . ثم وجد أمامه طريقا واحدا وهو ركوب البحر ، فسافر أول مرة مع خاله ثنيان محمد الغانم (والد النوخذة محمد ثنيان الغانم) لتعلم مبادئ

الملاحة والسفر الشراعي . وبعد سنتين ركب مع خاله النوخذة إبراهيم محمد الغانم في سفينته لمدة ثلاث سنوات متصلة ، كان خلالها يتعلم مبادئ الملاحة وقراءة الخرائط وقياس مواقع السفينة في عرض البحر ، حتى شعر بالقدرة على قيادة السفن . لكنه لم يتسلم سفينة في بادئ الأمر ، بل ركب مع النوخذة المعروف أحمد بن ناصر «كمعلم» يحدد له مواقع السفينة في وسط البحار ، ولمدة سنتين ، كما قام بقيادة إحدى سفن العبدالجليل (من نوع البغلة) بعد أن أصبح نوخذا ،وكان ذلك قبل قيام الحرب العالمية الأولى (في مطلع القرن العشرين) . ثم امتلك سفينة هندية من نوع الكوتية وقام بقيادتها إلى موانى الهند مثل براول وخورميان وكراچي ، وكان ذلك في حدود عام ١٩١٢م ، كما أنه امتلك سفينة من نوع البوم عرف باسم «الحصان» ، ولكن لا تتوافر معلومات عن هذه السفينة من حيث حجمها ولا السنة التي قام بقيادتها فيها . كذلك قام النوخذة عيسى القطامي بقيادة إحدى سفن آل صادق عددا من السنين قبل أن يترك قيادة السفن الشراعية ، ويترك ابنه عبدالوهاب في قيادة سفينته .

ولم يقنع النوخذة عيسى القطامي بمجرد قيادة السفن الشراعية ، بل سعى لخدمة غيره من النواخذة في الخليج عن طريق وضع كتاب يوضح المجاري الرئيسية إلى الهند واليمن وساحل إفريقيا الشرقي . فأخذ يبحث في كتب الأقدمين ، ويتحدث إلى من كان موجودا من نواخذة الغوص على اللؤلؤ والسفر في الخليج (قابل على سبيل المثال النوخذة راشد بن علي ، مؤلف كتاب مجاري الهداية) . كما استعان بالخرائط البحرية المتوافرة (النوالي) ، ووضع كتابه المشهور «دليل المحتار في علم البحار» ، عام ١٣٣٤هـ (١٩١٦م) ، لكنه لم يطبعه إلا في عام ١٣٤٢هـ (١٩٢٤م) في مطبعة دار السلام في بغداد . فأصبح مرجعا ومرشدا للكثير من نواخذة الخليج في رحلاتهم إلى الهند وإفريقيا واليمن . ولقد كان من المألوف أن تكون نسخة من هذا الكتاب في صناديق العديد من نواخذة الخليج خلال رحلاتهم البحرية . كما احتوى هذا الكتاب ، إضافة إلى المجاري وخطوط الطول والعرض لموانى الخليج والهند وإفريقيا واليمن ، شروحات لاستخدام «الكمال» وحساب الطول والعرض ، وتحديد مواقع السفينة في «الغبة» ،

وهذا وحده علم كان من أصعب العلوم البحرية آنذاك . كما جاء في هذا الكتاب شروحات ورسومات توضيحية جعلته مرجعا تاريخيا يفيد الباحث في تراث الخليج البحري . حتى القبطان الأسترالي آلن فاليرز وجده كتابا نافعا ، وعدّه عملا موازيا في أهميته وفائدته لكتاب الرحالة اليوناني القديم عن البحر الأرتيري القديم المعروف باسم «Periplus» . ومن المعروف أن هذا النوع من المرشدات الملاحية تسمى رهمانيات (ومفردها رهماني) .

وفي عام ١٩١٣م قتل بحارة صوماليون الطواش سيف بن علي بن سيف وهو في سفينته ، وسرقوا أمواله وفروا ، فسافر النوخذة عيسى القطامي ومعه ابنه عبدالوهاب في سفينة شراعية بحثا عن القتلة في موانى الخليج ، ولم يهدأ بال النوخذة عيسى حتى تم القبض عليهم في ميناء لنجة الإيراني ، وإحضارهم إلى الكويت ، حيث قتلوا رميا بالرصاص ، ودفنوا في إحدى الآبار القديمة .

ولم يكن النوخذة عيسى القطامي مجرد قبطان بحري ، بل هو شاعر برع في فن الموال (الزهيري) ، وله الكثير من الزهيريات التي فقد الكثير منها ، وفيها يستخدم النوخذة عيسى الكثير من الاصطلاحات البحرية والشعبية . ولكنه لم يبرز في الشعر الفصيح نظرا لعدم إتاحة الفرصة له لدراسة اللغة العربية والنحو وهذا ما جعله يشعر بالحسرة جراء هذا التقصير في إحدى زهيرياته المنشورة في كتابه (دليل المحتار) .

يا ناس إش الحل ودي أقـــرأ النحـــو

وأقلد أهل الأدب وأنحي بنشـــرهم نحـــو

وأجنب الجـــهل وادأب للبـــيـــان بنحـــو

كما أنه أراد خدمة حرفة الغوص ورجالها ، فألف كتابا آخر اسمه «المختصر الخاص للمسافر والطواش والغوص» ، طبعه في بغداد في مطبعة دار السلام عام ١٣٤٣هـ (١٩٢٥م) ، وثالثا عن أوزان اللؤلؤ . وهناك كتاب «عمان والجبل الأخضر» بحث فيه

النوخذة عيسى القطامي الحالة الاجتماعية والاقتصادية والسياسية لهذه السلطنة ، ولكن لم تتوافر لدينا نسخة عنه .

يوصف النوخذةعيسى القطامي بأنه نابغة متعدد المواهب ، كما يوصف بخفة الظل وبأنه صاحب نزعة تفاؤلية . كما كان صاحب نكتة ودعابة لا يمل منه جليسه ، وهو لا يجالس العابثين وذوي النفوس الثقيلة . وأما موهبته في تقليد اللهجات العربية فقلما تجدها عند إنسان آخر في الكويت . ولقد ألف كتابا أسماه «كتاب اللهجات» ، لا نعلم هل طبعه أم بقي مخطوطا ، وقد تضمن مواويل (زهيريات) بلهجات الكويت والبحرين وسائر بلدان الخليج ، بالإضافة إلى لهجات أهل الحجاز والشام ومصر والعراق .

ومن صفاته نبذه للتعصب الديني ، وحبه للعلماء والشعراء والمصلحين ، فمن أصدقائه الشيخ عبدالعزيز الرشيد ، والشاعر صقر بن سالم الشبيب . ولقد كان النوخذة عيسى يحيط الشاعر صقر بالمحبة والرعاية ، ويساعده في محنته حتى نشأت بينهما صداقة متينة جعلت عاطفة هذا الشاعر المرهف والضرير تفيض نحو صديقه هذا قائلا :

وهل لي سوى عيسى إذا الضر مسني ... بلقيـاه عني ينجلي الهم والضـر
وهل بعد عيسى الحر لي من مؤانـس ... وأندر شيء في الكويت هـو الحـر

ولقد شعر النوخذة عيسى القطامي بمحدودية البيئة التي عاش فيها ، والتي لم تتسع لمواهبه ، فعبر عما يشعر به في هذا الموال الزهيري :

لـو علمـوني هلي في مـصـر أو بيـروت
لابدع عـجـايب لكم تذكـر بعـد مـا مـوت
لكـن ويا للأسف كـم واحـد منعـوت
يـعـرف مـن العـلـم أبـوابـه ولا ينـفـع
ولا فـتـح بـاب لأبـنـاء الـوطـن يـنـفـع

ولا قـــصـــــده يألف له كـــتب تنفع
هذا وعندي مـــثل هذا عـــســـاه يموت

ولكن شاءت الظروف أن يترك النوخذة عيسى وطنه ويستقر في مدينة مسقط في سلطنة عمان عام ١٣٤٦هـ (١٩٢٧م) ، ولم يعش طويلا في منفاه ، فقد توفي هذا القبطان الأديب عام ١٣٤٨هـ ، ودفن في مسقط ، وهو لم يتعد الواحد والستين عاما من العمر .

ولقد روى النوخذة خالد محمد الشاهين للمؤلف أنه في العام الذي توفي فيه النوخذة عيسى القطامي كان هو مع خاله النوخذة عبدالوهاب بن عبدالعزيز القطامي في مسقط (بعد أن وصلا إليها قادمين من الهند في البغلة «البدري») ، وإذا بصديق للنوخذة عبدالوهاب يخبره بأن النوخذة عيسى القطامي «توفي بالأمس» ، وأنه تم دفنه في مقبرة تحت جبال مسقط .

النوخذة عبدالوهاب عيسى القطامي

النوخذة عبدالوهاب عيسى القطامي

أخذه والده عيسى معه للسفر وعمره ١٠ سنوات ، وكان يقود سفينة من نوع البغلة لعائلة العبدالجليل ، وكان الغرض هو تدريب ابنه عبدالوهاب على الملاحة وقيادة السفن الشراعية . وبعد سنتين من التدريب مع والده ، ركب مع عمه النوخذة عبدالعزيز القطامي (ربما في البغلة «البدري») ، وتعلم منه المزيد من أساليب الملاحة والتنوخذ . وكان والده في تلك الأثناء قد ذهب لأداء فريضة الحج (عن طريق الباخرة مرورا بالهند) ، وعندما عاد من الحج وتوقف في الهند (ربما بندر بمبي) ، أعجبته هناك إحدى السفن الهندية من نوع الكوتية فاشتراها وقادها إلى الكويت . وفي الموسم التالي ركب معه ابنه عبدالوهاب يتعلم منه المزيد ، ولمدة ثلاث سنوات متصلة حتى عام ١٩١٥م حيث أصبح نوخذا لأول مرة وعمره ١٧ عاما في سفينة والده الكوتية ، وقام بقيادتها من الهند إلى الكويت ، بعد أن أجرت له مجموعة من نواخذة الكويت (في الهند) امتحانا لتقييم مقدرته على قيادة السفن ومدى إلمامه بطرق الملاحة والقياس .

ولقد كان ذلك أعظم أمنية له في حياته ، وهي أن يصبح نوخذا . غير أن أحد التجار في الهند طلب من والده أن يجعل معه مساعدا له نظرا لصغر سنه ، فركب معه «نوخذا شراع» لمساعدته في رحلته الأولى هذه . وهكذا استمرت رحلات النوخذة عبدالوهاب بن عيسى في قيادة السفن الشراعية بعد أن أصبح نوخذا في سفينة والده . ثم اشترى له والده سفينة من نوع البوم السفار ، وقام بقيادة هذه السفينة إلى موانى الساحل الهندي الغربي طيلة سنوات الحرب العالمية الأولى . ثم حدث أن اشترى التاجر محمد ثنيان الغانم السفينة المشهورة «بوم ابن رشدان» من أصحابه ، واختار قبطانا له النوخذة عبدالوهاب ، الذي قام بقيادة هذه السفينة برحلات إلى الهند واليمن والسواحل الإفريقية الشرقية بطريقة لا تخلو من الحكمة والتميز بحيث جعلها سفينة الكويت الأولى في فترة الثلاثينيات من القرن العشرين . ولقد ركب معه في هذه السفينة أطيب البحارة الكويتيين وأطيب النهامة والمجادمة كذلك . واستمر في قيادتها حتى عام ١٩٣٨م حين ترك قيادة هذه السفينة لأخيه النوخذة يوسف وتوظف مديرا عاما لبلدية الكويت في ذلك العام .

وتصادف أن طلب المقيم السياسي البريطاني في الخليج (في ذلك العام) من الشيخ أحمد الجابر أن يبعث له بأربعة نواخذة (قباطنة) لاختبارهم من قبل قبطان «المنور» البريطاني «شورهام» الذي كان في زيارة لبندر الكويت في صيف ذلك العام (١٩٣٨م) . فكان النوخذة عبدالوهاب واحدا من الأربعة نواخذة الذين وقع الاختيار عليهم ، ولما تم اختياره أعطي شهادة تفوق في الملاحة وقيادة السفن ، هو وزملاؤه الثلاثة الآخرون .

وفي عام ١٩٣٦م أصيبت إحدى السفن الكويتية (بوم ولد مبارك) بأضرار في الخليج ، فجمع التاجر محمد ثنيان الغانم عددا من نواخذة الكويت وبحارتها وطلب منهم التوجه لإنقاذها والعودة بها إلى الكويت ، ووضع النوخذة عبدالوهاب رئيسا عليهم حتى عادوا بها وتم إصلاحها .

ولم يكن النوخذة عبدالوهاب يجهل المكانة والعلم الذي حصل عليه ، لذا كان

قليل الكلام والاختلاط بالناس فظن بعضهم أن به نوعا من الكبرياء ولكنه لم يفقد قط احترام زملائه من النواخذة وتجار الكويت .

ثم بدأ السفر الشراعي يضمحل فلم يعد النوخذة عبدالوهاب إلى قيادة السفن ، بل ترك الكويت (خلال أحداث المجلس عام ١٩٣٩م) وسكن في البصرة عدة سنوات ثم عاد إلى الكويت عام ١٩٤٣م وعمل في التجارة بين الكويت والهند حتى عام ١٩٤٨م حيث أضاف ملحقا لكتاب والده «دليل المحتار في علم البحار» يتعلق بالغوص والسفر الشراعي الكويتي . وبعد عودته للكويت سجل تلفزيون الكويت مقابلة له في برنامج (صفحات من تاريخ الكويت ، عام ١٩٦٥م) عن البحر والغوص على اللؤلؤ ، وكان من المفترض أن تسجل له حلقة ثانية منفصلة عن السفر البحري ، لكن ذلك لم يتم فضاعت على الباحثين في تاريخ الكويت البحري معلومات لا شك أنها قيمة .

وفي عام ١٩٦٧م زار الكويت مرة ثانية القبطان الأسترالي آلن فاليرز وكان النوخذة عبدالوهاب على فراش المرض ، ولم يتمكن من زيارته فكتب آلن فاليرز في مقدمة كتابه (أبناء السندباد ، ١٩٦٨م) مايلي :

«إنني سعيد لأنني كنت موجودا في الوقت المناسب لكي أجمع المعلومات [عن تاريخ السفر البحري الكويتي] من مصادرها الموثوقة ، وأعمل ما أستطيع لتسجيلها . لقد ترك النوخذة العظيم عيسى القطامي [يقصد عبدالوهاب بن عيسى القطامي] ، والذي يرقد على فراش الموت في منزله في الوقت الذي كنت أصافح فيه النجدي [النوخذة علي بن ناصر النجدي] ، ترك كتابا جيدا ومرشدا ، فكتابه هذا مع كتابي [أبناء السندباد] هما آخر ما تبقى من كتب عن تاريخ الكويت البحري» .

وبعد أشهر من زيارة القبطان فاليرز إلى الكويت (في عام ١٩٦٧م) توفي النوخذة عبدالوهاب القطامي نتيجة هذا المرض الذي أقعده طويلا ودفن في الكويت . وكانت وفاته في ١٦/ ١٢/ ١٩٦٧م - يرحمه الله .

النوخذة يوسف عيسى القطامي

النوخذة يوسف عيسى القطامي

نوخذة آخر من نواخذة الكويت الكبار وقباطنتها المشهورين ، تعلم قيادة السفن والملاحة على يد أقربائه (من عائلة الشاهين الغانم) ، وقام بقيادة أشهر خشب الكويت ـ البوم «بن رشدان» ، وكان جريئا وصلبا ولا يهاب الأخطار في شبابه ، وحكيما عاقلا ودودا في آخر سنوات حياته ، ولم ينس بحارته بعد أن ترك السفر ، بل ظل مكتبه مفتوحا لهم ، يزورونه فيكرمهم ، ويمزحون معه فيتقبل مزاحهم بصدر رحب وكأنهم أخوة أو أبناء له . وكان متواضعا في شبابه ، وأكثر تواضعا في شيخوخته ، وحين فارقنا خسرنا واحدا من نواخذة الكويت المتميزين .

يصفه الأستاد علي عبدالرسول (صانع السفن المشهور) بأنه نوخذة «جريء وصلب في البحر لا يهاب» ، ويذكر أنه في عام ١٩٣٦م ، حين كان مع النوخذة راشد المبارك في بندر جزيرة هنيام ينتظرون هدوء رياح الشمال (هم ومجموعة من سفن الكويت مثل بوم العثمان «تيسير» وبوم النوخذة بلال الصقر) ، أقبلت عليهم سفينة صغيرة من نوع البوم ورست في البندر ، ونزل بحارتها في قارب (الماشوه) ، وملؤوا خزان السفينة بالماء العذب ، ثم ركبوا سفينتهم وأبحروا خارج البندر في ذلك الجو العاصف ، مما أثار دهشة النواخذة جميعهم في ذلك البندر ـ كيف تجرؤ سفينة صغيرة مثل هذه على الإبحار في ذلك الوقت ـ وكيف لم ينتظر نوخذاها -يوسف بن عيسى القطامي- مثلهم حتى تهدأ الرياح . ويضيف الأستاد علي «أننا حين وصلنا إلى الكويت وجدنا أن النوخذة يوسف قد وصل قبلنا بستة أيام» .

أما أولى رحلات النوخذة يوسف بعد أن أصبح نوخذة فقد رواها بنفسه للمؤلف في عام ١٩٧٩م على النحو التالي :

«اتفقت مع النوخذة ناصر النجدي على أن أبحر في سفينته (من نوع البوم) لكي أبيع الماء على سفن الغوص المنتشرة في الخليج ، ولكني لم أحصل على بحارة فدخلت المسجد وصببت على رأسي دلو ماء ووجدت مجموعة من الرجال (المهارة) داخل المسجد فطلبت

منهم السفر بحارة معي فوافقوا ، وأعطيتهم بعض الروبيات (السلف) التي كنت قد اقترضتها من والدتي وبدأنا رحلتنا داخل الخليج . ولما حان موعد الغداء لم نجد قدرا نطبخ به فاستعملنا علبة الصل (الزيت) وطبخنا فيها الغداء بما فيها من بقايا (الصل) وأكلنا ، وكان معي (يتعلم) علي بن ناصر النجدي الذي أصبح فيما بعد نوخذة» .

وبعد ذلك بدأ النوخذة يوسف بالسفر إلى الهند وساحل إفريقيا الشرقي ، وفي إحدي هذه الرحلات ، وبينما كان يبحر بالقرب من الساحل العماني (قرب الأشاخر) هاجم سفينته مجموعة من القراصنة يدعون «الشحوح» وركبوا على السفينة بقصد نهبها نظرا لأنهم جياع ويعتبرون كل سفينة تمر بالقرب منهم رزقا ساقه الله إليهم . لكن النوخذة يوسف أمر بحارته برفع الأشرعة والمراسي ودفعته الرياح الشمالية الشرقية (الأزيب) بعيدا عن الساحل مما أدخل الرعب في قلوب القراصنة الذين تخلص النوخذة يوسف منهم بإلقائهم في البحر جميعا .

وأما أفضل رحلاته فقد كانت في السفينة الشراعية الكويتية المشهورة «بوم ابن رشدان» والتي تعتبر من أفضل خشب الكويت . فقد كانت رحلاته على هذه السفينة رحلات تاريخية حيث سجل إحداها القبطان آلن فاليرز في كتابه «أبناء السندباد» عندما كان في رحلة مع النوخذة علي النجدي في سفينته «بيان» . ولقد ذكر هذا القبطان النوخذة يوسف في العديد من الأماكن في كتابه هذا ، وقال إن النوخذة يوسف كان يزورهم في سفينتهم ويتحدث مع النوخذة علي النجدي ، وأضاف أنه كان معجبا به (النوخذة يوسف) وأنها كانت متعة له أن يزوره في سفينته النظيفة «ابن رشدان» .

ولقد كانت رحلة النوخذة يوسف في ذلك الموسم (١٩٣٨م/ ١٩٣٩م) رحلة هندية ـ إفريقية متكاملة ، بدأت من البصرة إلى كراچي ، ثم من كراچي إلى منكرور حيث شحن النوخذة يوسف هذه السفينة الضخمة (حمولة ٥٠٠٠ منْ) بألواح القرميد وأبحر بها عبر المحيط الهندي (الغربي) إلى بندر ممباسا حيث أنزل ما لديه من بضاعة في هذا البندر ثم أبحر إلى بندر لاموه حيث شحنها بأعمدة الكندل (٢٤,٠٠٠ عمود)

وأبحر بها إلى مسقط ثم البحرين ، حيث باعها هناك وعاد إلى الكويت بعد ذلك . ولقد كان النوخذة يوسف في الموسم الماضي قد حمل شحنة من الأخشاب وأبحر بها إلى بندر عدن مباشرة ، عبر بحر العرب ، وهي رحلة لا يقوم بها إلا النوخذة المعلم (القبطان) . وأما رحلة النوخذة يوسف بن عيسى القطامي التاريخية إلى بندر بورسودان (داخل البحر الأحمر في موسم عام ١٩٤١/ ١٩٤٢م) فقد روى تفاصيلها للمؤلف في عام ١٩٧٩م على النحو التالي :

«وصلت بندر مسقط في بدء رحلة سفر في ذلك الوقت (بداية الحرب العالمية الثانية) ، وفي مسقط شحنا أربع سيارات لأحد التجار إلى ظفار ، وأنزلناها هناك ، ثم أبحرنا صوب بندر عدن . وفي عدن حصلنا على بضاعة لنقلها إلى بندر بور سودان ، فقبلت بذلك ، وأبحرت داخل البحر الأحمر [بمساعدة ربان محلي من عدن] ، ووصلت بندر بور سودان ، حيث أنزلت البضاعة فيه ، ثم أبحرت جنوبا إلى بندر الحديدة اليمني ، وهناك طلب مني وكيل الإمام يحيى أن أنقل بضاعة هي أكياس من القهوة اليمنية ، ولكن الإمام سمع عن غواصة أغرقت إحدى السفن فامتنع عن إرسال البضاعة إلى السفينة ، ثم دفع لنا ٨٠ ريالا تعويضا لنا ، بعد أن جعلنا ننتظر في ذلك البندر شهرين متصلين . عدنا بعدها إلى عدن ثم إلى مسقط والكويت في آخر الموسم من ذلك العام» .

ولقد كان النوخذة يوسف يروي تفاصيل هذه الرحلة التاريخية بلا أدنى شعور بالفخر ، بل بهدوء وبابتسامة ارتسمت على محيا هذا النوخذة الذي كان يضفي على من حوله شعورا بالطمأنينة وبالسلام .

ولو أن روزنامة النوخذة يوسف (أي دفتر يومياته خلال رحلاته) سلمت من الضياع ، لوجدنا فيها من التفاصيل والمعلومات ما يجعلها من أكثر الروزنامات البحرية قيمة تاريخية وتراثية ، ولقرأنا فيها تفاصيل رحلته هذه إلى بور سودان ، وغيرها من الرحلات .

ولقد أورد النوخذة عيسى بشارة في روزنامته عام ١٩٣٥م أنه التقى النوخذة يوسف بن عيسى في بندر مسقط ، وهما في طريق العودة إلى الكويت ، كما أورد النوخذة حجي بن يوسف في روزنامته عام ١٩٤١م أنه صادف النوخذة يوسف بن عيسى في بندر المكلا اليمني . هذا ولم يتوقف النوخذة يوسف القطامي عن السفر إلا في أواخر الأربعينيات من القرن العشرين ، بعد أن بدأ السفر الشراعي الكويتي في اضمحلاله ثم توقفه إلى الأبد . وتحول النوخذة يوسف من قيادة السفن إلى الأعمال الحرة (التجارية) ، وكان له مكتب في سوق التجار يجلس فيه صباح كل يوم ويستقبل فيه أصدقاءه من النواخذة والتجار والبحارة . وفي أواخر سنوات حياته كان لا يبقى فيه إلا ساعات قليلة صباح كل يوم حيث يزوره بعض بحارته ، ثم يخرجون معه في العاشرة صباحا إلى حيث تنتظرهم سيارة النوخذة يوسف فيركبون جميعا ، والنوخذة يوسف معهم ثم تختفي السيارة بين جموع السيارات التي اكتظت بها شوارع الكويت ، في طريقهم إلى منازلهم .

وفي آخر لقاء للمؤلف معه (في عام ١٩٧٩م) تحدث النوخذة يوسف حديث الشيخ الوقور ذي التفكير الإنساني المتقدم ، حيث لم ير هناك من مبرر للتعالي على الناس ، أو للتمايز الطبقي بينهم ، فكلنا كويتيون وكلنا عباد الله ، وقيمة الإنسان بعمله وبفكره وبما قدمه لوطنه وأهله وليس بأصله وفصله . وبعد هذا اللقاء ، وفي عام ١٩٨١م (حين كان المؤلف يواصل دراسته في الخارج) توفي النوخذة يوسف بن عيسى القطامي عن عمر بلغ ٧٣ عاما ، فحزن على فوات الفرصة لوداع هذا الإنسان والنوخذة الكبير .

النوخذة عبدالعزيز عبدالوهاب القطامي

هو أخو النوخذة عيسى القطامي (مؤلف كتاب «دليل المحتار في علم البحار») ، ولكنه يختلف عنه في طباعه وصفاته . تعلم من والده عبدالوهاب قيادة السفن الشراعية ، وكان بعد ذلك نوخذة في بغلة القطامي المشهورة «البدري» ، وكانت

رحلاته جميعها إلى بنادر الساحل الهندي الغربي . لقد كان عبدالعزيز من نواخذة السفر الكويتي القدامى أمثال النوخذة أحمد بن ناصر ، وأحمد الغانم وخالد العسعوسي وعلي المبارك ، لذا فمعظم رحلاته على السفن الشراعية كانت في السنوات التي سبقت قيام الحرب العالمية الأولى . ففي رسالة للنوخذة خالد العسعوسي يذكر فيها أن النوخذة عبدالعزيز القطامي كان حاضرا في بندر كاليكوت في عام ١٩١٠م ، وأنه قد شحن سفينته (البغلة) بالأخشاب وأبحر بها في طريق عودته إلى الكويت . ولقد كان معه في تلك السنة ابنه عبدالوهاب ، وكان يتعلم من والده قيادة السفن الشراعية . كذلك كان النوخذة عبدالعزيز في رحلة أخرى إلى الهند في العام التالي (١٩١١م) ، حيث أنزل ما لديه من تمر في بندر خورميان ثم أبحر جنوبا إلى كاليكوت . أما في عام ١٩١٢م فقد توقف النوخذة عبدالعزيز عن قيادة السفن ، وأصبح يسافر إلى الهند بواسطة البواخر ويشتري بضاعة (تتكون من الأرز والقهوة والسكر والأخشاب) ، ويشحنها بالمركب أو في سفينة «البدري» التي تسلم قيادتها ابنه عبدالوهاب خلال سنوات الحرب العالمية الأولى وما بعدها من سنوات .

وفي عام ١٩٠٦م طلب الشيخ مبارك الصباح (حاكم الكويت آنذاك) من النوخذة عبدالعزيز القطامي الذهاب إلى الهند لقيادة يخته «مشرف» من بمبي إلى الكويت ، فذهب مع أحد مساعديه إلى هناك وقام بقيادة هذه السفينة إلى الكويت وأوصلها بسلام .

ثم استمر النوخذة عبدالعزيز في رحلاته الموسمية إلى ساحل الهند الغربي ، وكان إذا وصل إلى بندر كاليكوت ذهب إلى «عمارة» تاجر الأخشاب المشهور في كاليكوت آنذاك ـ علي بن أحمد با رامي الذي يرجع أصله إلى أجداده الذين قدموا من حضرموت إلى ساحل الملبار قبل مئات السنين .

يوصف النوخذة عبدالعزيز بأنه رجل متدين شديد الإيمان حتى إنه لقب بـ «حمامة مسجد» ، وكان من الشخصيات التي تحظى بالاحترام في زمنه في الكويت وله أصدقاء كثيرون في العديد من البنادر الهندية والخليجية . وحين توفي كان السفر الشراعي

مازال ناشطا ، وكان ابنه عبدالوهاب شابا واعدا سوف تجعل منه الأيام واحدا من كبار نواخذة الكويت ومن قباطنتها المشهورين .

النوخذة عبدالوهاب عبدالعزيز القطامي

دربه والده عبدالعزيز وشجعه على قيادة السفن الشراعية في سفينة «البدري» ، فأصبح نوخذا ولما يبلغ العشرين من العمر بعد ، وحين بلغ الثلاثين من عمره كان من نواخذة الكويت الكبار و«معالمتها» المشهورين . ولم تكن قيادة السفن الشراعية إلا واحدة من مواهبه المتعددة ، فقد كان مدربا جيدا وتاجرا ذكيا ومحبا للفن البحري وللطرب ، لاتكاد تخلو سفينته من مطرب ونهام . هذا إضافة إلى حسن معاملته لبحارته ودفاعه عن حقوقهم في كل الأوقات .

النوخذة عبدالوهاب القطامي

كان شابا في حوالي الخامسة عشرة من عمره حين ركب مع والده في سفراته إلى بنادر الساحل الهندي ، وكان والده يعده لقيادة «البدري» لكي يتيح له المجال للتفرغ للأعمال التجارية . وفي عام ١٩١٧م (خلال الحرب العالمية الأولى) سلمه قيادة البدري وأصبح يسافر هو بالمركب إلى بنادر الهند لكي يكشف عن أسواق التمر فيها فيوجه ابنه عبدالوهاب إلى حيث يكون السعر مناسبا . وهكذا استمر النوخذة عبدالوهاب يقود البغلة «البدري» في رحلات موسمية إلى الهند حتى عام ١٩٢٣م حين حدث بينه وبين والده سوء تفاهم فترك قيادة «البدري» وتسلم قيادة سفينة لأحد تجار جزيرة خارج الإيرانية ، وكان معه ابنه بدر يتدرب معه خلال هذه الرحلات . وبعد عامين (أي في حوالي عام ١٩٢٥م) عاد النوخذة عبدالوهاب إلى قيادة «البدري» عدة سنوات حتى شعر بأن في إمكان ابنه بدر قيادتها فسلمه قيادتها وتسلم قيادة سفينة أخرى عام ١٩٣٦م وهي بوم الصقر المشهور «بالداو» ، فكان النوخذة المناسب لهذه السفينة الضخمة والجيدة الصنع . ولا نجد في هذا المجال أفضل مما ذكره القبطان ألن فاليرز (في كتابه «أبناء السندباد») عن هذه السفينة وعن قبطانها النوخذة عبدالوهاب ، حيث ذكر (ص ٤٥٢) مايلي :

«كنت سعيدا لأنني لم أنم تلك الليلة لأنني تمكنت من مشاهدة بوم عبدالوهاب القطامي العظيم ، وهو يدخل الميناء في أولى ساعات الصباح الباكر كأنه شبح هائل ، ويجد له مكانا مناسبا يرسو فيه في الظلام . وكنت أسمع صرير البكرات عند إنزال العارضة ، بينما كان البحارة يتكلمون وينادون بعضهم بعضا بهدوء لئلا يزعجوا سائر من في الميناء . لقد كان منظرا رائعا والمركب يلقي بمراسيه في الظلام الحالك . والريح تعصف بصورة متقطعة ، مما جعل العملية في غاية الصعوبة ، فعملية من هذا النوع شاقة جدا حتى خلال النهار ، عندما يستطيع النوخذة أن يرى جميع المراكب حوله ، فكيف والوقت ليل ، وليس في أي من المراكب الراسية بصيص من نور يدل عليها؟ والواقع أني لست أدري كيف استطاع [عبدالوهاب] القطامي أن يهتدي إلى طريقه بين المراكب ، ومركبه يسير بسرعة ، وأن يوقفه بحذاء البوم الصغير الذي يملكه ابن أخيه عبدالله القطامي(*) . فلو تم هذا العمل نهارا لكان عملا باهرا ، أما وقد تم ليلا فقد كان أشبه بالمعجزة . ولا شك أن تقدير المسافات بطريقة عبدالوهاب في تلك الليلة ، والرسو في ميناء مزدحم بالمراكب ، دون الاستعانة بمصباح واحد ، بكل رشاقة وروعة ، هو قمة الفنون الملاحية ، فقد كانت هذه المراكب تقاد إلى مراسيها دون مساعدة الشراع ، مما يزيد من مسؤولية النوخذة ، فكل شيء متروك لتقديره وحكمه . لأنه إذا ارتكب خطأ واحدا في وقت كهذا ، فليس بإمكانه أن يصلحه بنشر الشراع ، أو بمحاولة الرجوع إلى الخلف ، ولذلك فإن عليه أن يدخل بالطريقة المطلوبة ، وإلا فلا يمكنه أن يوجه مركبه أبدا ، وإذا حدث أدنى خطأ ، لابد أن يصطدم المركب بمركبين أو ثلاثة على الأقل . ومع كل ذلك فإن قيادة مركب كبير كهذا (الداو) في مثل هذه الظروف ، كانت تعتبر عملا روتينيا عاديا جدا بالنسبة للنواخذة هؤلاء» .

ولقد كان النوخذة عبدالوهاب في رحلة إلى السواحل الإفريقية في ذلك العام (١٩٣٨م/ ١٩٣٩م) ، وحين كان في بندر بربرة (لإنزال ما لديه من تمر في هذا البندر) طلب منه القنصل البريطاني في بربرة (الصومال) أن يقيم له حفل سمر على الطريقة الكويتية ، فوافق النوخذة عبدالوهاب ، وأمر بحارته بفرش سطح «الداو» بالسجاد

* المقصود هو أن عبدالله هو أخ للنوخذة عبدالوهاب غير الشقيق.

العجمي ، وجاءه القنصل ، وحضر حفلة السمر هذه ، وأعجبته وأعطى النوخذة عبدالوهاب رسالة توصية تساعده في الموانى الإفريقية (في كينيا وتنزانيا وزنجبار) .

وفي موسم عام ١٩٤١م/ ١٩٤٢م حين كان النوخذة عبدالوهاب يعد «الداو» لرحلة سفر جديدة دعا زوجة المعتمد السياسي البريطاني في الكويت (فيولت ديكسون) للركوب على سطح «الداو» الذي كان واقفا بالقرب من منزل المعتمد على الساحل ، فذهبت وألقت نظرات فاحصة على «الداو» وعجبت من ضخامته ، وحين أبحر به النوخذة عبدالوهاب إلى شط العرب كان «لنج» المعتمد السياسي في شط العرب ، فلم يستطع الاستمرار في مسيره صوب البصرة ، فاضطر لقضاء الليل راسيا بالقرب من «الداو» مربوطا به بحبل حتى صباح اليوم التالي .

أما طريقة النوخذة عبدالوهاب في تدريب أولاده وأقاربه على قيادة السفن الشراعية وأساليب الملاحة فقد وصفها للمؤلف ابن اخته النوخذة خالد محمد الشاهين على النحو التالي : «**كان إذا بزغ الفجر جمعنا على سطح السفينة وصلى بنا ، ثم جعلنا نتلو جزءا من القرآن حتى يحين موعد الإفطار ، ثم يعطينا بعد الفطور الدفاتر والأقلام ويدربنا على كتابة الرسائل ، وبعدها يضع أمامنا الخرائط البحرية ويعلمنا كيفية قراءة الخريطة وتحديد مجاري السفينة . وحين تصبح الشمس في منتصف السماء ظهرا (الزوال) يبدأ في تدريبنا على قياس ارتفاع الشمس وتحديد خطوط الطول والعرض وموقع السفينة**» ، وما هي إلا سنوات حتى يتركه طلابه ليقودوا سفنهم بأنفسهم . ولقد اتبع هذا الأسلوب مع أبنائه وأقاربه فأصبحوا جميعهم من نواخذة الكويت المعروفين ، وبخاصة ابنه بدر الذي ارتقى بنفسه حتى أصبح من قباطنة الكويت الأفذاذ .

أما صداقات النوخذة عبدالوهاب مع التجار والوسطاء في مختلف البنادر فهي جيدة ومتشعبة . وكان خلال وجوده في أحد البنادر الإفريقية يقيم احتفالا غنائيا على سطح سفينة أو على الساحل يحضره أصدقاؤه ، فيعزف أحد المطربين العود ويسمر الجمع وتظهر في هذه الحفلات مواهب النوخذة عبدالوهاب الفنية . وفي رسالة

للمؤلف من البروفسور شريف (مدير الأرشيف الوطني في زنجبار) ذكر فيها أن أحد المطربين السواحليين ، واسمه سيد علي البسكوتي ، والمشهور في تلك الأصقاع بفن الطرب ، كان على معرفة بالنوخذة عبدالوهاب حين كان يأتي إلى زنجبار ، وذكر أنه تعلم من النوخذة عبدالوهاب بعض الألحان والغناء العربي البحري منه .

ثم ترك النوخذة عبدالوهاب قيادة البوم «الداو» ، وأصبح يشرف على أولاده النوخذة بدر والنوخذة يوسف والنوخذة ناصر ، ويرسلهم في رحلات مختلفة إلى العديد من البنادر ـ كل في سفينته ـ فكان كالذي يدير شركة تجارية خاصة به وبأولاده . وفي عام ١٩٤٦م اشترى البوم «فتح الخير» ، المعروف باسم «النامسة» وهو من السفن المشهورة وكان التاجر يوسف الصقر يمتلكها ، وأصبح يقود هذه السفينة في رحلات موسمية بجانب أولاده الثلاثة ، كما اشترى البوم «الباز» من مالكه النوخذة غانم العثمان عام ١٩٤٩م . وأما في عام ١٩٥٠م فقد اشترى سفينة ذات محرك (من نوع اللنج) من حكومة مسقط العمانية ، واستخدمه في رحلات سريعة إلى بنادر الساحل الهندي الغربي ، ثم بدأ السفر الشراعي الكويتي بالضمور حتى توقف ، فاضطر النوخذة عبدالوهاب وأولاده إلى ترك السفن وقيادتها ، فباعوها ، وبقي النوخذة عبدالوهاب في الكويت يعمل مع ابنه ناصر في تجارة استيراد الأخشاب ومواد البناء حتى وفاته في الكويت في عام ١٩٦٣م .

النوخذة عبدالرحمن عبدالعزيز القطامي

النوخذة عبدالرحمن القطامي

لم يخلق النوخذة عبدالرحمن القطامي لركوب البحر ولقيادة السفن ، ولولا إصرار والده عبدالعزيز على تدريبه وإجباره على قيادة إحدى السفن الشراعية ، لما صار عبدالرحمن هذا نوخذة ، ولما شعر بالندم على ذلك .

فحين أتم مرحلة الدراسة الأولية (قراءة وكتابة) وضع والده في تصرفه سفينة صغيرة ليقودها إلى الهند ، ووضع معه (نوخذا شراع) مساعدا له في رحلته هذه . ويصف النوخذة عبدالرحمن (للمؤلف) رحلته الأولى هذه على النحو التالي :

«بينما كنا مبحرين بالقرب من راس [جبل] الكوه (على الساحل الإيراني) بعد خروجنا من مضيق هرمز ، تغير اتجاه الريح ، فاضطررت للاقتراب من الساحل على الرغم من معارضة النوخذة المساعد لي على ذلك . وبالفعل فقد كان البحر قليل العمق في ذلك المكان ، فجنحت السفينة على الرمال في تلك المياه الضحلة وبقيت في مكانها . وفجأة شاهدنا قاربا وبه مجموعة من البحارة يجدفون بسرعة نحونا ، ولما اقتربوا منا عرفنا أنهم قراصنة من ساحل البلوش جاءوا لسرقة ما لدينا من تمر وأموال ، فقلت لهم سوف أعطيكم من التمر ما تشاءون ، فانشغلوا في رفع أكياس التمر من السفينة إلى القارب وأنا أفكر في وسيلة للتخلص منهم ، ولما كان المد العالي قد بدأ فقد انتظرت حتى ارتفع المد فصحت بالبحارة وطلبت منهم قطع حبال المرساة ورفع الشراع ، فطفت السفينة وأبحرت تاركين السراق في دهشة من أمرهم من جراء ما حدث ، ولم أقترب من هذه المنطقة مرة أخرى» .

هذه كانت أولى رحلاته ، ولا شك في أنها لم تشجعه أكثر على قيادة السفن ولا حببته في الاستمرار في قيادتها ، ولكنه تحت ضغط وإصرار والده قام بالعديد من الرحلات السفارة إلى الهند حتى عام ١٩٣٧م حين ترك قيادة السفن مبكرا ، واتخذ له عملا حرا في بلده بعيدا عن ركوب البحر وقيادة السفن .

ولقد شاهده خلال رحلاته القليلة هذه النوخذة عيسى بشارة حين قابله في بندر الدوحة (قطر) عام ١٩٣٥م وذكر أن النوخذة عبدالرحمن كان قادما لتوه من بمبي في طريقه إلى الكويت . كما ذكره مرة أخرى في عام ١٩٣٧م حين كان الاثنان في بندر كاليكوت ، حيث ترك النوخذة عبدالرحمن هذا البندر برفقة النوخذة خلف بن فرح في طريقهما إلى الكويت .

وفي عام ١٩٩١م التقى المؤلف بالنوخذة عبدالرحمن القطامي في مكتبه المطل على ساحة المباركية في الكويت ، وكان يجلس بالقرب منه صديقه الحميم فهد بن براك الخميس ، وتحدث الاثنان عن الكويت ورجالاتها والبحر وحياته ، وكان كل واحد منهما نموذجا للتواضع والمودة ومكارم الأخلاق .

ولقد قال النوخذة عبدالرحمن للمؤلف خلال هذا اللقاء ما يلي :

« . . البحر أحيانا مثل القيامة ، ناس تهلل وناس تكبر تطلب من الله السلامة . . . وأنا لم أركب البحر مختارا ، ولكن والدي أجبرني على ذلك ، ونحن ناس نطلب النول (بضاعة للنقل) حين نقود السفن الشراعية ، وبذلك نكون تحت إمرة التجار ، يرسلوننا من بندر لآخر حسبما تقتضيه مصالحهم ، وهذا موزين» .

ولقد كان النوخذة عبدالرحمن خلال حديثه (بصوته الخفيض) غاية في التواضع ، حتى أنه لم يجد ضرورة لذكره من النواخذة في هذا الكتاب . وفي عام ١٩٩٥م توفي النوخذة عبدالرحمن بن عبدالعزيز القطامي ، فخسرت الكويت واحدا من رجالاتها الكرام .

النوخذة عبدالله عبدالعزيز القطامي

أراده والده عبدالعزيز أن يصبح نوخذة مثل إخوته وأقربائه ، وهكذا كان وتعلم وركب السفن الشراعية منذ بداية الثلاثينيات من القرن العشرين وحتى أواخر الأربعينيات منه ، فقد خدم مدة طويلة نسبيا في السفر الشراعي الكويتي على الرغم من قلة المعلومات المتوافرة عن رحلاته طوال تلك السنين .

النوخذة عبدالله القطامي

ركب شابا مع ابن عمه النوخذة عبدالوهاب بن عيسى القطامي في البوم «ابن رشدان» ، وهو الذي دربه وعلمه أساليب الملاحة والقياس ، ولما اكتمل تدريبه وإعداده سلمه والده سفينة صغيرة ليقوم بقيادتها . ففي عام ١٩٣٣م كان في رحلة إلى بنادر الساحل الهندي ، وهناك في بندر باونكر كان يحاول بيع ما لديه من تمر في ذلك البندر الذي يصعب الوصول إليه نظرا لكثرة العوائق والأخطار حوله . ولما وصل هذا البندر كان موجودا فيه النوخذة عبدالوهاب العسعوسي الذي ذكر في روزنامته أنهما انتظرا أياما قبل أن يبيعا ما لديهما من تمر في هذا البندر . وفي عام ١٩٣٥م كان النوخذة عبدالله في رحلة أخرى إلى الهند ، وبالقرب من بمبي التقى بالنوخذة أحمد الخشتي

الذي كان يبحر بالقرب منه في سفينته ، وبعد أن وصل إلى بندر كاليكوت شحن سفينته بالأخشاب وأبحر عائدا إلى الكويت .

على أن أشهر رحلة للنوخذة عبدالله القطامي كانت رحلته (وبرفقة صديقه النوخذة علي النجدي) إلى السواحل في موسم عام ١٩٣٨م/ ١٩٣٩م ، هذه التي نجد توثيقا جيدا لها في كتاب «أبناء السندباد» للقبطان الاسترالي ألن فاليرز ، فقد ذكره في أماكن متفرقة على ساحل اليمن والساحل الإفريقي الشرقي ، ثم في مسقط بعد أن وصل إليها في طريق عودته إلى الكويت . لقد كانت رحلة طيبة للنوخذة عبدالله لولا ما حدث لأخيه في الكويت في ذلك العام (سنة المجلس) ، الأمر الذي كدره خلال الجزء الأخير من رحلته وجعله لا يستطيع الاستمرار في قيادة سفينته من مسقط إلى الكويت ، فحل محله مساعده النوخذة سعد القطامي . ولقد ذكر ما حدث في تلك السنة القبطان فاليرز في كتابه المذكور على النحو التالي :

«كان عبدالله لا يزال يعاني من أثر حمى شديدة أصابته بعد أن افترقنا في البحر . وكان وقع الخبر عليه كالصاعقة ـ إذ إنه كان يحب أخاه محمد حبا جما ، ولم يكن قد سمع بخبر الفتنة ، ولذلك ، فقد كان خبر موت أخيه صدمة كبيرة له . فالحوادث من هذا النوع نادرة الوقوع بالكويت . كما أن رجل البحر قلما يضحي بحياته من أجل سخف سياسي ، فهذا من اختصاص أولئك الذين لا يغادرون البلاد . لقد كان من الصعب على عبدالله أن يصدق تلك الأخبار المأساوية ، وظل يعتقد أن الوفاة لابد قد حدثت عن طريق الصدفة والخطأ ، ففي فتنة من هذا النوع تحدث في سوق مزدحم ، إذا كنت قريبا من مركز الشغب ، فلابد أن تصاب بالرذاذ ، وكم كان يتمنى لو كان أخوه قد رافقه في رحلته بدلا من التخلف في الكويت» .

ولقد كان لدى القبطان فاليرز الكثير من الوقت لمعرفة النوخذة عبدالله القطامي الذي كان يبحر برفقة زميله النوخذة علي النجدي (والذي كان القبطان فاليرز راكبا معه) ، ولهذا وصفه بأنه كان «راضيا» بطريقته في السفر وقيادة سفينته ، ولكن بحارته كانوا لا يحبذون بقاءهم شهرين في بندر زنجبار دون عمل انتظارا لبدء موسم العودة

إلى الكويت . ولكن النوخذة عبدالله كان يفضل الانتظار على القيام برحلات قصيرة بين البنادر الإفريقية لا تعود عليهم بالربح المأمول .

وحين بدأت رحلة العودة سافر النوخذة عبدالله من بندر لاموه ، وفي الطريق تقابل مع صديقه النوخذة علي النجدي ، وأبحر الاثنان معا حتى مسقط ، وهناك قرر نواخذة الكويت الموجودون هناك أنه آن الأوان لإخبار النوخذة عبدالله بمقتل أخيه محمد ، وصعدوا على سطح سفينة بهدوء ووقار ، الواحد خلف الآخر يعزونه ، ثم يتركون السفينة له ولصديقه علي النجدي الذي كان طوال هذا الوقت بجانبه . وحين بدأت رحلة العودة من مسقط إلى الكويت ذهب النوخذة عبدالله إلى أخيه النوخذة عبدالوهاب في سفينته (الداود) بينما قام مساعده النوخذة سعد القطامي بقيادة سفينته إلى الكويت .

استمر النوخذة عبدالله في قيادة السفن الشراعية طوال فترة الأربعينيات من القرن العشرين . وكان قد تعرض في عام ١٩٤٠م إلى حادث اصطدام باخرة بسفينته (ربما عند مدخل الخليج) التي سافر بها إلى السواحل في العام الذي مضى ، وغرقت سفينته ولكنه وبحارته سلموا من هذا الحادث . ولكنه اشترى سفينة صغيرة (بوم سفار) وقام بقيادتها ، كما أنه قام كذلك بقيادة البوم «مشهور» الذي اشتراه التاجر عبدالعزيز الصقر بعد موت صاحبه (هلال المطيري) . وفي عام ١٩٤٧م/ ١٩٤٨م كان النوخذة عبدالله في رحلة إلى الهند ، وبالقرب من بندر خورميان شاهده النوخذة مفلح الفلاح وذكر ذلك في روزنامته ، ولعل هذه السفرة من أواخر رحلات النوخذة عبدالله القطامي قبل أن يترك السفر ويشغل نفسه في عمل تجاري في بلده . وفي عام ١٩٧٩م وصله خبر مؤلم كدره ـ لقد توفي صديق عمره النوخذة علي النجدي غرقا ، ولم يعثر على جثمانه ، فكان هذا خبرا موجعا له ، ولكنه لم يكن يجهل -وهو ابن البحر المؤمن- أن القضاء والقدر هما اللذان يحكمان النفس الإنسانية . وفي بداية التسعينيات من القرن العشرين بدأ المرض والشيخوخة يداهمانه ، وأصبح طريح الفراش ، ولما زاره المؤلف في منزله آخر مرة كان لا يكاد يميز الشخص الذي أمامه ، لقد كانت أيامه معدودة ، وفي

شهر أبريل ١٩٩٥م توفي النوخذة عبدالله القطامي في منزله ، وسقطت ورقة أخرى من أوراق تلك الدوحة المباركة ـ يرحمه الله .

النوخذة محمد عبدالعزيز القطامي

اشتهر النوخذة محمد القطامي في الكويت كسياسي أكثر منه نوخذة ، إذ ارتبط اسمه بسنة المجلس السابق ذكرها . ولكنه كان بالفعل نوخذة سفر ، ولهذا درب من قبل أقربائه . ولقد كان النوخذة محمد في قيادة بوم «الحصان» الذي كان لعائلة القطامي ، وكان النوخذة محمد في قيادته في عام ١٩٣٦م حين كان في رحلة إلى بندر براول الهندي ، وفي طريق عودته إلى الكويت شاهده النوخذة أحمد الخشتي الذي ذكره في روزنامته . وفي العام التالي (١٩٣٨م) كان النوخذة محمد في رحلة أخرى إلى بنادر الهند ، وهناك في منكرور شاهده النوخذة عيسى بشارة ، وذكره في روزنامته . ولكن حدث أن عين في جمرك الكويت البحري للنظر في المشاكل اليومية ، فأجبره ذلك على ترك السفر وقيادة السفن ، وكان هذا سببا في فقده لحياته على الساحل نتيجة لمهاترات سياسية في أحد أسواق الكويت .

النوخذة محمد القطامي

يوصف النوخذة محمد بأنه نوخذة جيد وحسن التدريب ، وكان يقود سفينة «الحصان» بكفاءة ، وقد كانت في الأصل إحدى سفن نقل الماء العذب ، حولت إلى سفينة للسفر . ولقد روى النوخذة بدر القطامي للمؤلف أن والده عبدالوهاب كان في قيادة البوم «الداو» في تلك السنة (سنة المجلس) ، وإنه على الرغم من أسفه الشديد على مقتل أخيه محمد في الكويت ، إلا أنه لم يكن يشاركه في آرائه السياسية ، وأنه كان ينصحه بقوله : «إن القطامي أهل بحر وليسوا أهل سياسة وواجب عليهم أن ينتبهوا للبحر ويكسبون منه العيش» . وحين قتل أخوه محمد قال : «وقع ما كنت منه أخاف» . أما أخوه النوخذة عبدالله فقد قال : «ياليت أخي محمد لم يترك السفر ولا قيادة السفن» إذن لسلم ولبنى لنفسه مجدا كنوخذة مثل بقية أقاربه ، ولربما استمر في قيادة السفن الشراعية حتى نهاية السفر الشراعي الكويتي» ، ولكن هكذا شاءت الأقدار .

النوخذة بدر عبدالوهاب القطامي

النوخذة بدر القطامي

ليس من قبيل الثناء المعتاد الذي درج عليه الكتّاب حين يصفون شخصية محببة لديهم حين نثني ونمدح النوخذة بدر عبدالوهاب عبدالعزيز القطامي ـ أحد كبار نواخذة السفر الشراعي الكويتي ومن قباطنتها المعدودين . فلا شك في أن هذا الإنسان النوخذة تمتع بقدرات عظيمة ، وكان شخصية ذكية متعددة المواهب حرة التفكير لم نجد من تفوق عليه في علمه وفي ثقته بنفسه وبصراحته وفي تواضعه بين من قابلنا من النواخذة ـ الكويتيون منهم وغير الكويتيين . ولو كان النوخذة بدر الوحيد في بلده الذي امتهن هذه الحرفة (حرفة قيادة السفن) لكفاها فخرا ، فكيف والكويت أخرجت للعالم نواخذة من أمثال عبدالوهاب العثمان ومحمد العصفور وحسين العسعوسي وأحمد الخشتي وعبدالوهاب القطامي . لقد كانوا جميعهم هبة إلهية طيبة لهذا الوطن ـ رفعوا اسمه عاليا ، وكان علمه يرفرف على سفنهم في أقصى بنادر الهند والساحل الإفريقي الشرقي ـ وفي أماكن لم تصلها حتى الآن خطوط الكويت الجوية . لقد كانوا مواطنين صالحين أكفياء ، وقاموا بواجبهم كاملا .

ولقد أنعم الله على المؤلف بلقاء الكثيرين منهم قبل أن يغادرونا إلى دار الحق ، فكان ذلك نعمة من السماء لا ينسى فضلها ولا تقدر بثمن . وحين جلس إلى بعضهم يتحدث معهم كان يعرف أن بقاءهم لن يطول ، ولذا حاول تسجيل ما استطاع من أحاديثهم . ولقد كان النوخذة بدر القطامي من أرحبهم صدرا وأغزرهم علما وأكثرهم تجربة وأكثرهم صراحة في إجابته عن الأسئلة التي توجه إليه مهما كانت «حساسة» أو محرجة ، فاستحق لذلك شكرا خاصا له ، ومكانة في قلب المؤلف تزداد رفعة على مر السنين ، ولقد كان الاستماع إليه يروي بعضا من تاريخه البحري في مكتبه بالقرب من قصر السيف في الثمانينيات من القرن العشرين متعة وفائدة ، وكانت فرصة تاريخية لا تعوض .

ولد النوخذة بدر في منزل القطامي في حي «الشرق» حوالي عام ١٩١٠م ،

وكانت أول مدرسة التحق بها هي ديوان ابن رومي ثم مدرسة ابن شرهان ، وهي عبارة عن غرفة فيها حصير يجلس عليه التلاميذ يتعلمون مبادئ القراءة . وفي يوم من الأيام اشتكى له المعلم ابن شرهان من أن العمال الذين اتفق معهم لنقل الطين إلى سطح المنزل لم يحضروا ، فما كان من بدر ورفاقه إلا أن تبرعوا بنقل الطين ، مع أن ذلك كان يعني الانقطاع عن الدراسة يوما كاملا . والتحق بدر بعد ذلك بالمدرسة المباركية وكان أحد أساتذته السيد عمر عاصم . وتركها وهو في الصف الثالث واتجه إلى مدرس يقال له إسرائيل كان يدرس اللغة الإنجليزية ، وقد استأجر بيتا لهذا الغرض في «فريج سعود» يدعى «بيت الربان» نسبة إلى شخص يقال له خليفة الربان أرسله الشيخ مبارك الصباح لمساعدة البحرية الإنجليزية للدخول إلى شط العرب خلال الحرب العالمية الأولى ثم ترك الكويت وسكن البحرين وتوفي فيها . غير أن ذلك لم يدم طويلا ، فقد التحق إسرائيل بالقنصلية البريطانية وأقفل مدرسته ، فلم يعد أمام بدر سوى التفكير بركوب البحر .

طلب منه والده عبدالوهاب ذات يوم أن يستعد للسفر معه في البغلة «البدري» ، ولما سمعت والدة بدر بذلك قالت لزوجها : «لِمَ تأخذه معك وهو صغير؟» فأجابها قائلا : «يكفي مدارس . . خليه يروح لمهنة الرجال» . وقبل الولد بدر وركب مع والده في أول رحلة بحرية له ، وكان قد بلغ من العمر أحد عشر عاما .

أقلعت «البدري» بقيادة عبدالوهاب من الكويت إلى شط العرب ، ثم إلى الهند ، وحين عودتها إلى الكويت ، وبينما كانت تبحر بالقرب من جزيرة الشيخ على الساحل الإيراني للخليج صاح النوخذة عبدالوهاب يطلب من البحارة تغيير مكان الشراع إلى الجهة الأخرى (خايور) ، وهب البحارة للعمل وكان اثني عشر بحارا منهم ممسكون بأحد حبال الشراع (الرويسي) ومعهم كذلك بدر وقد صار طرف الحبل (الثنية) من خلفه ، والشراع يهتز بقوة من شدة الريح حتى قذف البحارة جميعهم على سطح السفينة ، ورمى الحبل الولد «بدر» في البحر خارج السفينة . لكن تمت السيطرة على الشراع آخر الأمر ، ولما وضع طعام العشاء (قبل أذان المغرب بساعة واحدة) تفقد البحارة بعضهم

بعضا وعرفوا أن بدرا لم يكن بينهم ، هنا قال النوخذة عبدالوهاب لرئيس البحارة أن بدرا سقط في البحر ، وطلب منه إنزال القارب الصغير (الكيت) وأخذ البوصلة والسراج والتجديف مع عدد من البحارة باتجاه المجرى الذي كانت السفينة قد سلكته علهم يجدون الولد (بدر) على قيد الحياة .

أما بدر فقد توقع أن يصبح طعاما لـ «هوام البحر» ، وكان خائفا من سمك القرش ، فهو إن أراد السباحة باتجاه الساحل فلن يصل نظرا لأن البر كان بعيدا عنه ، فتخلص من ملابسه وأخذ يراقب البحر من حوله خوفا من باخرة تمر فوقه ولا تراه وهو بين الأمواج ، وأخذ ينتظر حتى بدأت الشمس في الغروب وأصبح البحر ظلاما من حوله ، وهو يغط ثم يرفع رأسه فوق الماء . وبعد ساعات رأى من على بعد نقطة مضيئة تظهر وتختفي وهي تقترب منه ، ثم بدأ يسمع أصواتا تردد «لا إله إلا الله» حتى أصبح الصوت على بعد حوالي ٥٠ مترا منه ، عندها صاح رافعا يده «كاني . . كاني . . موجود . .» ثم سمع بعد ذلك أصوات أجسام ترتطم بالماء ، وما هي إلا دقائق حتى كان حوله ثمانية بحارة ألقوا بأنفسهم لإنقاذه . أما بدر فقد غطس كله بالماء بعد أن اقترب البحارة منه من شدة الفرح . ولما عادوا به إلى السفينة لفوه بلحاف حتى شفي مما هو فيه من خوف وتعب ، واستمرت «البدري» في رحلتها إلى الكويت وقد تعلم بدر أول درس عملي ، لكنه لم يكن درسا مناسبا للمبتدئين . أما والدته فقد اشترت كيسا من الدقيق وأوصت بخبزه وتوزيعه على الفقراء حمدا لله على سلامة ابنها بدر .

ثم بدأ بدر رحلته الثانية مع والده على «البدري» في السنة التالية . فبعد أن شحنوا السفينة بالتمر وأبحروا إلى مسقط ثم إلى عدن حيث باعوا التمر اتجهوا إلى ساحل إفريقيا الشرقي لشراء أعمدة المنكروف (الجندل) . وبعد ذلك توجهوا إلى جزيرة زنجبار ينتظرون هبوب الرياح الموسمية الجنوبية الغربية (السهيلي) والتي سيحين موعدها بعد أربعة أشهر من وصولهم إلى زنجبار . هنا اقترح بدر على والده عبدالوهاب أن يدعه يقود «البدري» إلى أحد الموانى القريبة حاملا البضاعة من ميناء إلى آخر ليكسب بعض

المال بدلا من البقاء في زنجبار بلا عمل . لكن والده رد عليه قائلا «لا أستطيع أن أتركك وحدك . . أنت صغير ولا أود أن يضحك علينا الناس . . يمكن أن أرسل معك شيخا من أهالي صور اسمه جمعة لكي يساعدك» .

رضي بدر باقتراح والده ، وبدأت رحلته الأولى قائدا لـ «البدري» إلى ميناء «لندي» إلى الجنوب من زنجبار . وفي الليل اشتدت الريح عليهم وبدأت سرعة «البدري» تزداد فاقترح الشيخ جمعة على بدر أن ينزل الأشرعة حتى تخف سرعة السفينة ولا يضطرون لدخول هذا الميناء ليلا . لكن بدرا كان له رأي آخر ، فهو يعرف المسافة المتبقية إلى ميناء «لندي» ، فحتى لو أنزل الأشرعة فسوف يصلون الميناء في منتصف الليل ، كما أن البحر القريب من الميناء عميق ولا تستطيع المراسي إمساك السفينة في ذلك البحر ، فلابد من الاستمرار . هنا قال الشيخ جمعة للبحارة «اشهدوا . . لقد خالف بدر أوامري» ، وتركه يقود السفينة حتى أدخلها الميناء واتجه بها بالقرب من سفينة لأحد أهالي صور فصاح أحدهم قائلا «الفخر ليس لك يا بن قطامي ، الفخر للشيخ الذي معك» . فرد عليه الشيخ جمعة صائحا «صه . . صه . . يا ناصر ، فهذا هو القطامي الصغير وليس الكبير» .

وبعد أيام شحن بدر «البدري» بأكياس الذرة (حوالي ٢٠٠٠ كيس) وعاد بها إلى زنجبار ، وقد استغرقت هذه الرحلة ستة أيام كسب فيها بدر حوالي ٢٠٠٠ شلن . ولما قابل البحارة النوخذة عبدالوهاب قالوا له : «خل ربانك عندك ، بدر ما يحتاج له» . ولما سأل عبدالوهاب الشيخ جمعة قال «نعم ، صحيح ، ويشهد على ذلك ناصر بن سيف . . لقد أخزيتني يا عبدالوهاب مع البحارة ، ليتك لم ترسلني مع بدر» . فرد عليه عبدالوهاب قائلا إنه كان عليه أن يخفف من سرعة السفينة منذ بدء الرحلة وليس قبل الوصول إلى الميناء لأن ذلك سوف يعرض السفينة للخطر ويجعلها تقترب من الصخور وتتحطم .

ترك النوخذة عبدالوهاب «البدري» في العام التالي ليقودها النوخذة عبدالوهاب

الخليفة الشاهين ، وتسلم سفينة (بوم) لأحد أهالي جزيرة «خرج» الإيرانية ، وركب معه ابنه بدر في هذه السفينة سنتين أخريين عاد بعدها النوخذة عبدالوهاب إلى قيادة «البدري» مرة أخرى (عام ١٩٢٥م) ، حيث شحنوا بالتمر ثم أبحروا باتجاه مسقط ثم عدن ، وكان يصحبهم في هذه الرحلة (سنيار) خمس سفن أخرى من سفن الكويت جميعهم مبحرون إلى أسواق التمر على ساحل اليمن الجنوبي . ولما وصلت «البدري» إلى ميناء «الشحر» لم يكن سوق التمر جيدا مما أرغم النوخذة عبدالوهاب على التفكير في سوق أخرى لبيع التمور وهو ميناء المكلا في حضرموت . فأخبر ابنه بدر وطلب منه أن يقود السفينة إلى المكلا بينما يتجه هو برا إلى هناك . فتسلم بدر قيادة «البدري» مرة ثانية ولكن دونما مساعد له في هذه المرة .

لم يكن أمر قيادة «البدري» في ذلك المكان بالأمر الهين نظرا لطبيعة البحر هناك . فحركة المياه قرب المكلا تبقى أياما وليالي مستمرة في اتجاه واحد ثم تغير اتجاهها ، ويستمر ذلك عدة أيام أخرى ، وكان اتجاه الريح في ذلك الوقت إلى جهة الشحر ، أي ضد اتجاه «البدري» إلى المكلا ، مما اضطر بدرا إلى أن يبحر بزاوية عن اتجاه الريح (مياوش) . ولكن في منتصف الطريق بين الشحر والمكلا وقف الهواء ، وفي المساء دفعهم التيار المائي إلى جهة مقابلة للمكلا ولكنها بعيدة عنها بحيث لا يستطيعون إلقاء المراسي نظرا لعمق الماء هناك ، كما أن سرعة التيار كبيرة (حوالي ٧ أميال) ، ومما جعل الأمر أكثر صعوبة هو أن الهواء (الأزيب) بدأ يهب باتجاه عدن وهذا ما جعل الوصول للمكلا أمرا غاية في الصعوبة .

هنا بدأ البحارة في سؤال بدر قائلين له «أما تعرف الطريق إلى عدن يا نوخذة؟» فأجابهم بدر بالإيجاب ، فاقترحوا عليه الذهاب إلى عدن فلربما كان سوق التمر جيدا هناك . فاستحسن الفكرة وعزم على الاتجاه صوب عدن فكان من السهل عليه وصولها بسلام . لكن لم يكن في المكلا مكان لتسلم البرقيات . فكيف يتمكن بدر من الاتصال بوالده عبدالوهاب؟ غير أن ذلك لم يكن صعبا ، فقد عرف بدر أن هناك باخرة تقوم بنقل الحديد من عدن إلى المكلا تابعة لعائلة تسكن في عدن اسمها عائلة «البس» ، وأن

بها جهازا لإرسال البرقيات ، فلربما أرسل له والده برقية عن طريق هذه الباخرة .

أما في عدن فقد استقبل «البدري» التاجر جاسم الشاهين الذي كان يعمل وكيلا للغانم في عدن ، وهنأ بدرا على سلامة الوصول ، وأخبر بدرا أن سوق التمر في عدن جيد ، وأنه أفضل من سوق المكلا . هنا أمر بدر بإنزال التمر وتنظيف «البدري» وإعدادها لرحلة العودة للكويت .

أما النوخذة عبدالوهاب فقد ألم به مرض لفترة قصيرة بينما كان في الشحر ، وفي أثناء ذلك ساورته الشكوك في مصير «البدري» وبحارتها ، فأرسل برقية يستفسر فيها عن السفينة ، فأرسل له بدر برقية جوابية أخبره فيها أنهم موجودون في عدن ، وأنهم باعوا جميع التمر وهم عازمون على السفر بعد يومين أو ثلاثة ، عندها طلب منه عبدالوهاب أن ينتظره حيث سيصل عدن بعد أيام عن طريق الباخرة المذكورة .

تسلم النوخذة عبدالوهاب قيادة «البدري» مرة أخرى ، وكانت محملة بالصل (زيت السمك) من بنادر المهرة وعلى سطحها ١٥٠ بحارا من المهرة (المهاره) قاصدين البحرين والكويت للعمل على سفن الطواشة أو شراء اللؤلؤ (للتجديف) ، وحينما كانوا بالقرب من مضيق هرمز عند مدخل الخليج هبت عليهم عاصفة وثار الغبار حتى حجب عنهم الرؤية مما اضطر النوخذة عبدالوهاب إلى إنزال الشراع وترك السفينة «مدبرة» مع الرياح المتجهة جنوبا . وفي صباح اليوم التالي هدأت الرياح ولمح بدر من بعد خيالا ظن أنه جبال مسقط ، وأخبر والده بذلك ، ولكن عبدالوهاب لم يوافقه الرأي ، فقد ظن أن مسقط تبعد حوالي ١٥٠ ميلا جنوبا ، وأن هذه الجبال هي عند جزر «سوادي» . غير أن بدرا أصر على رأيه مما جعل المهرة يتغامزون فيما بينهم ، من عسى أن يكون على صواب ، الوالد أم الولد؟ ولما كان ما يعنيهم حقا هو سلامتهم ، فقد طلبوا من عبدالوهاب أن يتجه صوب تلك الجبال ، عساها تكون مسقط .

وافق عبدالوهاب واتجه صوب الجبال ، وبعد قليل أيقن عبدالوهاب أن ابنه بدرا على صواب ، فنادى أحد البحارة وطلب منه أن يجهز فراشه والصندوق التابع له ، فقد

عزم على ترك «البدري» والرجوع إلى الكويت عن طريق باخرة تابعة لشركة B.I.C الهندية البريطانية . ولما سأله البحارة عن السبب أجابهم «غلبني بدر . . . وسوف يكون نوخذاكم» ، ونزل من «البدري» وتركها ليقودها بدر إلى الكويت بسلام . وفي الكويت قال البحارة للنوخذة عبدالوهاب إن بدرا أثبت أنه نوخذة جيد ، فلم لا تعطيه سفينة يقودها بنفسه ، فوافق وأصبح بدر نوخذة لسفينة من نوع البوم صغيرة الحجم (١٠٠٠ من) قادها إلى كراچي وموان أخرى على ساحل الهند الغربي وهو لم يتجاوز العشرين من عمره .

وفي السنة التالية تسلم النوخذة بدر سفينة والده «البدري» وقادها خمس سنوات متصلة . ولقد كانت رحلاته على هذه السفينة من الرحلات التاريخية ، سجل بعض أحداثها القبطان الأسترالي آلن فاليرز في كتابه «أبناء السندباد» عام ١٩٣٩م عندما كان النوخذة بدر في رحلة إلى ساحل إفريقيا الشرقي . يقول آلن في كتابه المذكور (ص ٢٧٥) التالي :

«وسرعان ما انتهى الطبيب من فحصه للسفينة وسمح لها بالرسو على اعتبار أنه لم يكن عليها أي مرض سار . وأخذت أنظر حوالي مرة ثانية ، وأمتع البصر بجمال ذلك الميناء في ذلك المساء الاستوائي . بينما أتى لزيارتنا عدد من النواخذة الكويتيين . وكان من بينهم غانم ابن عثمان ، قبطان البوم الكبير المسمى «الباز» الذي كنا نرسو معه سويا في حيفون . كما كان هناك بدر بن عبدالوهاب قائد البغلة المسماة «البدري» ، وهي مركب جميل كان يرسو قريبا من الرصيف الحجري بين عدد من المراكب العمانية القادمة من صور . بالإضافة إلى كويتي آخر لم أكن قد قابلته من قبل . وكان بدر شابا في مقتبل العمر ، طويل القامة ، مهيب الطلعة في ثوبه الأبيض الطويل وعباءته الداكنة . وكان ثوبه الأبيض وكوفيته البيضاء مصبوغين باللون الأزرق ، على عادة النواخذة الكويتيين عندما يقومون برحلاتهم البحرية . وكان غانم ابن عثمان يرتدي ملابس مشابهة لبدر . وقد تباحث نجدي مع هؤلاء ، واستفسر منهم عن الأحوال السائدة في الميناء ، وعن الفرص المتاحة لتصريف البضاعة ، وعن أمور أخرى

مشابهة . وقد علم منهم أنه لا توجد صعوبة في إنزال الركاب ، فقد كان غانم قد تخلص من مائة وخمسين منهم . إلا أن السوق لم تكن مناسبة لبيع المنتوجات العربية ، التي يمكن أن تجد لها سوقا أفضل في زنجبار ، بحسب رأي بدر . وقد برر بدر ذلك بأن العمانيين كانوا دائما يبيعون بضائعهم بأسعار أقل من أسعار غيرهم . فما تكاد تسنح فرصة لغيرهم لكي يبيع شيئا من سلعه حتى يكون العماني قد عرض سلعته بسعر أرخص . لقد كان الموقف صعبا ، فقد مضى عليه في ممباسا شهر كامل لم يستطع خلاله أن يتخلص من بضاعته كلها بعد ، ولذلك فقد كان ينوي السفر إلى «تانجا» في الجنوب . وإلى بعض الموانى الصغيرة الأخرى لكي يشتري شحنة من السمسم والمواد الأخرى ليعود بها إلى الوطن ، وسيمر بممباسا في طريق العودة لتحميل بعض الركاب ، وقد ختم بدر كلامه قائلا إنه قد يئس من إمكانية بيع بضاعته في ممباسا ، وأنه لذلك سيبحر إلى زنجبار في صباح اليوم التالي» .

ولعل النوخذة بدر من نواخذة الكويت القليلين الذين أتيحت لهم الفرصة لقيادة البغلة ثم البوم ، فعرفوا مميزات وعيوب كل نوع من هذه السفن . كما أن سفراته على «البدري» كانت معظمها مثيرة . ففي إحدى هذه السفرات حمل مجموعة من الخيول والجمال من عمان على سطح البدري وذهب بها إلى ميناء الشحر ، وحدث أن هاج البحر فهاجت الخيول والجمال معه ، حتى أن أحد الجمال قام من مكانه فزعا وكسر أحد الأعمدة حوله . لكن البدري وصلت إلى ميناء الشحر بسلام ، وكذلك وصلت معها الخيول والجمال بسلام . وأما عن رحلة النوخذة بدر مع مجموعة من بحارته في قارب صغير داخل أدغال ساحل أفريقيا الشرقي (سمبا أورانجا) لصرف العملة التي معهم ، فقد وصفها للمؤلف بأنها «مدهشة ، وشفنا فيها أشياء ما شفناها من قبل» .

وكان النوخذة بدر خلال قيادته للبدري يعلم إخوته أصول الملاحة على سطح هذه السفينة ، وقد كان معه أخوه ناصر وأخوه الأصغر يوسف ، اللذين أصبحا فيما بعد نواخذه تسلما قيادة (البدري) فيما بعد .

ثم ترك النوخذة بدر «البدري» لكي يتسلم قيادتها أخوه ناصر ، أما هو فقد تسلم

قيادة سفينة صغيرة من نوع البوم ذات حمولة تقارب ٢٠٠٠ منْ (١٥٠ طنا) تابعة لآل الصقر ، وبعد سنتين من قيادة هذه السفينة ، تسلم قيادة «بوم بوقماز» وهي سفينة ذات حمولة تقدر بحوالي ٣٠٠٠ منّ ، حمل بها التمر من البصرة إلى الهند ثم عاد إلى الكويت ليتسلم قيادة سفينة تعد من أفضل وأجمل خشب الكويت ، تلك هي بوم الحمد المعروف باسم «السليماني» . ومع أنها الرحلة الوحيدة للنوخذة بدر على هذه السفينة ، إلا أنها لم تكن سهلة أو مريحة .

أبحر النوخذة بدر بـ «السليماني» من البصرة في طريقه إلى عدن خلال الحرب العالمية الثانية ، وكان قد فصل شراعا له على سطح السفينة (مساحته ٦٣ شقة) ، وبعد ستة أيام وصل مسقط حيث تزود بالماء وأبحر إلى عدن وباع التمر هناك ثم شحن السفينة بالملح . وفي طريقه شرقا إلى المكلا هب عليه «الأزيب» وهي رياح تهب من الشمال الشرقي (مطلع النعش) . وبينما البحارة يحاولون الإبحار صوب المكلا انكسرت قاعدة الصاري الكبير (العود) فمال على أحد جانبيه ولكن بقي مستندا على أكياس الملح التي منعته من السقوط بحرا . فصاح بدر بالبحارة ، وطلب منهم عدم مس الصاري بل تركه مائلا ، وغير اتجاه السفينة إلى صوب ميناء «بربرة» على الساحل الصومالي الشمالي . ولم يود النوخذة بدر أن ينزل الشراع خوفا من أن تخرق قاعدة الصاري أحد جوانب السفينة . وهناك تم إصلاح الصاري (في بربرة) ، وأبحر «السليماني» إلى ميناء المكلا وميناء الشحر حيث ركب معهم الكثير من الركاب في طريقهم إلى ساحل إفريقيا الشرقي (ممباسا) .

عين النوخذة بدر مسارا مباشرا لسفينته من الشحر إلى ممباسا بعيدا عن الساحل ، وأخبر الركاب بأن رحلتهم لن تأخذ أكثر من أسبوعين (على خلاف العادة حيث تستغرق الرحلة ٢٠ يوما بسبب إبحار السفينة بمحاذاة الساحل الإفريقي الشرقي) . لكن الركاب أبدوا شكوكهم ، ولكن حين لاح لهم الساحل بعد ١٤ يوما هبوا إلى النوخذة وسلموا عليه فرحين وأخبروه أنه في خلال وجوده في ممباسا ، فسوف يتعشى كل ليلة في منزل واحد منهم .

وفي ممباسا باع النوخذة بدر الملح وأبحر باتجاه دلتا الروفيجي لشراء خشب المنكروف (الكندل) ، وبعد أكثر من شهر من التعب والمعاناة في ذلك المكان المزعج ، أبحر «السليماني» باتجاه مدخل الروفيجي وعليه ما يقارب ٢٤ ألف عمود من الجندل . لكن كيف يمكن إخراج «السليماني» إلى البحر وغاطسه حوالي ١٧ قدما ، بينما قاع المجرى لا يتعدى عمقه ١٨ قدما . لقد كان الأمر غاية في الصعوبة والخطورة . إنها مغامرة في الحقيقة ، لكن النوخذة بدر كان يعرف ما يريد ، ويعرف كيف يقوم به ، فقد انتظر حتى المد الأسفل وأخذ معه بعض البحارة ومعهم براميل خالية وحبالا ، وأخذوا يمرون في مدخل الروفيجي ويضعون علامات على الجانبين لتحديد عمق المجرى ، وعندما جاء المد العالي أبحر بدر بـ «السليماني» مهتديا بالعلامات التي وضعها حتى تم له الخروج إلى البحر الواسع (المحيط الهندي) بسلام . ولقد كانت هناك لحظات كاد «السليماني» فيها أن يرتطم بقاع القناة (حيث كان عمق الماء نصف قدم) لكن النوخذة بدرا كان قد أوصى الأستاد (أو القلاف) بحمل المنشار في يده حتى يقطع بعض الأعمدة عند الضرورة ، فيسقط جزء من الحمولة إلى البحر فيخفف حمل السفينة فتطفو على الماء ، لكن ذلك لم يكن ضروريا . أما العلامات التي وضعها النوخذة بدر في المجرى فقد بقيت في مكانها يهتدي بها النواخذة الآخرون ، وعرفت بـ «بويات بن قطامي» .

ترك «السليماني» ساحل إفريقيا الشرقي في طريقه إلى مسقط ، وقبل وصولها بأيام مرض النوخذة بدر (يقول من كثرة الإجهاد والتعب والمسؤولية) واضطر لترك السفينة في مسقط ، حيث تسلم قيادتها النوخذة أمان الفلاح وأوصلها بسلام إلى الكويت . تسلم النوخذة بدر في السنة التالية قيادة السفينة المشهورة بوم شاهين الغانم (الوشار) وهي من السفن الكبيرة الحجم (حمَّال ٤٥٠٠ منْ) ، وقادها إلى بومباي ثم إلى النيبار حيث شحنها بالأخشاب وعاد بها إلى الكويت . لكنه لم يشأ أن يستمر نوخذة (جعدي) ، بل أراد أن تكون له سفينة خاصة به ، فاشترى بوما صغيرا من الأستاد محمد بن عبدالله حمولته حوالي ١٠٠٠ منْ بمبلغ ٧٠٠ روبية (وكان أصله

لعائلة السجاري) وأبحر به إلى الهند حيث باع التمور ثم ذهب إلى ميناء منكرور على الساحل الغربي للهند حيث شحن سفينته بالقرميد (كبريل) ، وأبحر مباشرة عبر المحيط الهندي باتجاه ممباسا . ولقد استغرقت رحلته من منكرور إلى ممباسا ١٧ يوما فقط استخدم خلالها «الكمال» لتحديد موقعه في البحر ثلاث مرات فقط . وكان معه سكوني من عمان اسمه راشد ، الذي ظن أن النوخذة بدر لن يهتدي إلى البر ، فلما أخبره بدر بأن البر سيكون أمامهم في نهار اليوم التالي ، ضحك وقال «يا نوخذا وين البر . . هذا دو» أي فضاء ، ولكن راشدا لم يخف فرحته حين رأى البر أمامه في صباح اليوم التالي .

استمر بدر يقود السفن للهند وإفريقيا حتى ترك البحر في عام ١٩٥٤م بعد أن باع سفينته وعمل مرشدا للبواخر في ميناء الشويخ مدة قاربت ١٤ عاما ، وكان خلالها يعتمد على خبرة طويلة وقيمة جمعها خلال سنواته الطويلة في السفر والملاحة . ولقد شهد له بالكفاءة العديد من قباطنة السفن التجارية وهم يتركونه يقود سفنهم داخل الميناء وخارجه ، حتى ترك عمله هذا وتفرغ لتجارته .

ثم عاوده الحنين إلى البحر ، فأنشأ في أوائل الثمانينيات «عمارة» لصناعة السفن ، واتفق مع الأستاد جاسم عبدالرسول على صنع السفن المختلفة ، وكان يزور هذه العمارة كل يوم . وفي أحد الأيام زاره التاجر يوسف أحمد الغانم وسأله هل «يعنّ» عليك البحر؟ فأجابه «مافيني قوة» ، كما أنه أخبر المؤلف ذات يوم قائلا : «**ما شككت في معلوماتي قط في يوم من الأيام أو تراجعت . . البحر عبارة عن عمل وخطر ووناسة . . ولو عاد لي شبابي فلن أطلب أكثر من إزار ألف به وسطي . . هذا كل ما أريد**» . **لكنه لم يكن ليجهل أن هذا من المحال . ولما سأله المؤلف عن الفرق بين أيام الماضي وأيام الحاضر أجاب ، «في الماضي كنا ننتزع اللقمة من فم الأسد ، أما اليوم فإنها توضع في حلوقنا . . هذا هو الفرق»** .

ولقد أورد العديد من نواخذة الكويت اسم النوخذة بدر القطامي في

روزناماتهم منذ عام ١٩٣٦م وحتى عام ١٩٥٣م . ففي عام ١٩٣٦م أورد النوخذة عيسى بشارة أنه شاهد «بغلة ابن قطامي» في بندر كاليكوت ، وكانت هذه السنة بقيادة النوخذة بدر بعد أن تسلم والده عبدالوهاب قيادة البوم «الداو» . وأما في عام ١٩٤١م فقد كان النوخذة حجي بن يوسف بن حجي في بندر الطاهرية (على ساحل فارس) فجاء إلى هذا البندر النوخذة بدر القطامي «ليشتري حطب وقيد لأن الوقيد غالي في الكويت» . كذلك كان النوخذة بدر في رحلة إلى السواحل الإفريقية عام ١٩٤٦م ، وفي بندر المعلا في عدن شاهده النوخذة عيسى بشارة فذكر وصوله هذا البندر في روزنامته . وأما أخوه النوخذة ناصر القطامي فقد ذكر (في موسم عام ١٩٤٩م/ ١٩٥٠م) أنه حين كان في بندر مسقط وصل أخوه بدر فسلمه قيادة سفينته البوم «البدري» ليوصله من مسقط إلى الكويت . وأما في عام ١٩٥٣م فقد كان النوخذة بدر في شط العرب (في آخر رحلة سفر له) يحاول شحن سفينته بالتمر . وفي منطقة كردلان قام النوخذة بدر بزيارة النوخذة سلمان العيسى في سفينته ، فكتب النوخذة سلمان في روزنامته « . . . وجانا بدر بن عبدالوهاب القطامي وسير علينا ـ عنده سمرة» أي أن النوخذة بدر كان ينوي عقد حفلة سمر (أو وصلة فن بحري) على سطح سفينته في الليل ، وربما أخبر زميله النوخذة سلمان بذلك حتى يأتي لحضور هذه «السمرة» إذا أراد .

وفي اليوم الأول من الشهر الأول من عام ١٩٨٦م توفي النوخذة بدر في مستشفى الصباح بعد أن مرض لمدة أسابيع عديدة ، ودفن في مقبرة الصليبيخات ، لكن موته لم يكن يخلو من حزن عم أصدقاءه ومحبيه .

بقي أن نذكر أن النوخذة بدرا كان في بومباي مع النوخذة بلال الصقر حين عزم النوخذة بلال على الإبحار إلى الكويت آخر الموسم ، وكان التاجر ثنيان الغانم والنوخذة عبدالوهاب بن عيسى القطامي في بومباي كذلك فطلبا من النوخذة بدر أن يرافق النوخذة بلالا لكي يساعده (معلم) ، لكن النوخذة بدر اشترط أن يصبح النوخذة

بلال راكبا ولا يتدخل في مجرى السفينة ، لكن النوخذة بلال رفض ذلك وأبحر دون أن يكون النوخذة بدر معه ، وما هي إلا أيام حتى هبت عاصفة قوية غرق فيها النوخذة بلال وبحارته ، ولم ينج منهم إلا ١٢ بحارا ، ولم يكن النوخذة بلال من الناجين ، وهي الحادثة المعروفة باسم «طبعة بلال» في مايو عام ١٩٤٣م .

النوخذة يوسف عبدالوهاب القطامي

النوخذة يوسف عبدالوهاب القطامي

لا يقل النوخذة يوسف مهارة وحبا لقيادة السفن الشراعية عن إخوته بدر وناصر ، بل هو «نوخذة جيد ومعلم من أطيب المعالمة» ـ كما وصفه أحد رجال البحر المطلعين (نوخذا غلوم قبازرد) . ولقد دربه أخوه بدر على قيادة السفن وعلمه أساليب الملاحة وعلم القياس ، ولما حان وقت قيادته للسفن الشراعية ركب نوخذا في بوم «غزال» للتاجر أحمد الغانم ، وكان ذلك في بداية الأربعينيات من القرن العشرين (أي في بداية الحرب العالمية الثانية) . وبعد سنين في قيادة هذه السفينة تسلم قيادة واحدة من أشهر وأجمل سفن الكويت ، وهي البوم «السليماني» للتاجر خالد عبداللطيف الحمد وإخوته ، وكان ذلك في موسم عام ١٩٤٥م/ ١٩٤٦م . وكان معه في هذه الرحلة النهام والبحار المشهور عبدالله بن عاصي ، والنهام سالم الفيلكاوي . وقد بدأت هذه الرحلة من شط العرب حيث حَمَّل النوخذة يوسف سفينته (السليماني) بأكياس من الذرة إضافة إلى التمر ، وأبحر بها إلى بمبي ثم إلى كووه حيث أنزل كل ما لديه من بضاعة . وهناك -في كوّه- حدثت بينه وبين البحارة مشادة ، وقرر البحارة عدم مواصلة الرحلة ، ولكن تدخل بعض النواخذة الكويتيين أعاد الوئام بين النوخذة يوسف وبحارته ، فأبحر إلى كاليكوت حيث حصل على (نول) لنقل شحنة من الأخشاب إلى التاجر محمد بازرعة -من أكبر التجار اليمنيين في عدن آنذاك . وحين أبحر النوخذة يوسف من كاليكوت مباشرة عبر بحر العرب إلى عدن كان يتمتع بمقدرة جيدة على القياس وتحديد موقعه كل يوم في عرض البحر . ومن عدن أبحر إلى المكلا

حيث قابل أخاه النوخذة ناصر في هذا البندر ، والذي أخبره أن والده عبدالوهاب ينتظره في بندر صور العماني بصحبة النوخذة عبدالله محمد الصوري ، صاحب الغنجة الجميلة . وحين وصل النوخذة يوسف إلى بندر صور وجد والده في هذا البندر ، حيث أقيمت حفلة سمر من قبل النوخذة عبدالوهاب ، ثم أبحروا إلى الكويت .

وفي عام ١٩٤٧م ركب النوخذة يوسف مساعدا لوالده في بوم «النامسة» بعد أن اشتراه النوخذة عبدالوهاب من التاجر يوسف الصقر ، وقاما برحلة إلى بنادر الساحل الإفريقي . ثم تسلم النوخذة يوسف قيادة «النامسة» في الموسم التالي (١٩٤٨م) ، وبعدها سلمه أخوه ناصر قيادة سفينته (البوم البدري) ، وقادها في رحلة إلى السواحل الإفريقية كذلك . وفي عام ١٩٥٠م تسلم قيادة «النامسة» مرة أخرى وقام بقيادة هذه السفينة في رحلة هندية ـ إفريقية متكاملة ، حيث أنزل التمر في الهند ، ثم شحن ألواحا من القرميد وعبر بها إلى بندر ممباسا الإفريقي ، ثم عاد إلى الكويت ، فكانت هذه من أواخر الرحلات التي قام بها النوخذة يوسف قبل أن يترك السفر إلى الأبد .

ولقد أورد النوخذة ناصر ذكر أخيه النوخذة يوسف في روزنامته خلال سفراته هذه ، والتي كان معظمها إلى بنادر السواحل الإفريقية الشرقية ، كما ذكر النوخذة مفلح الفلاح في روزنامته (عام ١٩٤٧م) أن النوخذة يوسف القطامي كان معهم في دلتا الروفيجي في تنزانيا (في خور ديمة) في ذلك الموسم ، وهو يحاول شحن سفينته بأعمدة الكندل .

غير أن النوخذة يوسف لم يكتب له العمر الطويل فقد توفي مبكرا ولم يزد عمره على الخمسين عاما ، ومن الجدير بالذكر هنا أن النوخذة يوسف تسلم قيادة البغلة «البدري» سنة واحدة بعد أن ترك قيادتها أخوه النوخذة بدر .

النوخذة ناصر عبدالوهاب القطامي

النوخذة ناصر القطامي

ولد النوخذة ناصر القطامي في عائلة معظم رجالها نواخذة سفر ، فوالده النوخذة والقبطان عبدالوهاب بن عبدالعزيز القطامي ، وأخوه النوخذة بدر عبدالوهاب القطامي ، وأقاربه من آل القطامي مشهود لهم بالسبق في هذا المضمار . ولكن لابد من إعداده لهذه المهنة الشاقة والعظيمة المسؤولية . ففي البدء تعهده والده بالرعاية ، ثم ركب مع أخيه بدر في سفينة والده «بغلة البدري» والتي يصفها النوخذة ناصر بأنها مدرسة أولاد عبدالوهاب ابن عبدالعزيز القطامي . وكان خلال رحلات النوخذة ناصر هذه يتعلم من أخيه فنون الملاحة والشراع ، وكان يخضع يوميا لتدريب منظم ومستمر . وفي إحدى رحلاته مع أخيه بدر كانوا في شط العرب ينتظرون شحن سفينتهم بالتمر ، وإذا بالنوخذة إبراهيم المشعل ، نوخذة إحدى سفن التاجر ثنيان الغانم ، يمرض ويعود إلى الكويت تاركا سفينته في الشط ، فأرسل ثنيان الغانم إلى الشاب ناصر يطلب منه أن يقود سفينته هذه إلى الهند . فلما علم أخوه بدر قال إن أخاه ناصر لا يتعدى الثامنة عشرة من عمره ، لكنه سمح له بأن يجرب مقدرته ، فوافق ناصر على قيادة هذه السفينة . ولما ركب عليها قال أحد البحارة للمجدمي (شريدة بن سعد الشريدة) : جاءكم ولد النوخذة ، فرد عليه المجدمي قائلا : اسكت . . هذا هو النوخذة . وما أن هبت رياح الشمال حتى كان النوخذة ناصر في قيادة إحدى السفن الشراعية إلى الهند .

وعندما أصبح نوخذة سفر ، وأتقن علم القياس ، ركب في عام ١٩٣٨ مع النوخذة أحمد الرضوان في سفينة (بغلة ابن رضوان) كمعلم يساعده في تحديد مواقع السفينة في عرض البحار . ثم تسلم قيادة البغلة البدري ، تلك السفينة التي قادها بعض من كبار نواخذة الكويت من قبل ، مثل عبدالعزيز القطامي ، وعبدالوهاب القطامي ، وعبدالوهاب الخليفة الشاهين ، وراشد العسعوسي ، وبدر بن عبدالوهاب القطامي .

ولم يتخصص النوخذة ناصر في قيادة السفن إلى موانى الهند ، بل سافر كثيرا إلى موانى اليمن وساحل إفريقيا الشرقي . ويعتبر هو وأخوه النوخذة بدر من نواخذة

الكويت الذين تجمعت لديهم خبرة جيدة عن موانى وتجارة الساحل الإفريقي الشرقي من رأس حافون شمالا إلى دلتا الروفيجي ولندي جنوبا . وكانا من القلائل اللذين عملا في القطاعة بين موانى الساحل الإفريقي هذا . ففي إحدى السنوات اشترى ناصر جميع كمية الذرة المخصصة للساحل الإفريقي واليمن من المسؤولين الإنجليز في ميناء ممباسا ، وقام ببيعها بالتقطيع على العديد من النواخذة في مختلف موانى اليمن وإفريقيا .

استمر النوخذة ناصر في قيادة البدري ، ولم يحصل له من رحلاته الطويلة هذه ما عرضه للخطر . غير أن بداية الأربعينيات من هذا القرن لم تكن لتسمح لسفينة مثل البدري بالاستمرار ، فقد انتهى عصر البغال ، فاضطر ناصر إلى بيع البدري إلى شركة كاوسجي دنشو في عدن عام ١٩٤٢ ، ولم يكن ذلك زهدا فيها ، بل لأنها لم تعد تستطيع أن تنافس البوم كوسيلة للنقل الشراعي . ولكنه عاد واستأجرها من أصحابها الجدد عدة أشهر قبل أن يتركها إلى الأبد (نظرا لتوافر السلع للنقل في ذلك الوقت) .

باع النوخذة ناصر «البدري» هذه ، ولكنه لم يترك البحر بعد ، بل صنع له الأستاد أحمد بن سلمان سفينة من نوع البوم ذات حمولة تقارب ٣٠٠٠ منّ ، وأطلق عليها اسم «البدري» تخليدا لسفينة العائلة (بغلة البدري) ، وسافر عليها سنوات عديدة مع بحارته من أهل الكويت حتى جاء الوقت الذي أصبح فيه من الصعب الحصول على بحارة كويتيين مستعدين للسفر لمدة أشهر طويلة تحت الشراع ، فاضطر النوخذة ناصر إلى بيع سفينة البوم «البدري» إلى أحد نواخذة رأس الخيمة ، واسمه سلطان بن سيفان ، وقام بعد ذلك بشراء سفينة أخرى من نوع البوم اسمها «مشهور» ، لكن هذه السفينة لم تبق عنده طويلا فباعها وترك السفر الشراعي إلى الأبد ، وأخذ يساعد والده عبدالوهاب في تجارته معتمدا على رصيد جيد من الخبرات التجارية التي اكتسبها بالممارسة والاجتهاد .

يقول النوخذة ناصر القطامي للمؤلف : «لا يعنّ البحر علي ، ولكني فخور بأن

بحارتي استمروا في العمل والسفر معي طوال ١٢ عاما ، ولم يفارقوني ، لذا فأنا أشعر بمحبة واحترام تجاههم» . وفي ٢٣ من شهر مارس ١٩٩٥ توفي النوخذة ناصر عن عمر قارب ٧٦ عاما ـ يرحمه الله .

بقي أن نذكر أن النوخذة ناصر سجل يومياته خلال رحلاته إلى الهند وإلى السواحل في روزنامة قام بنشرها وتحقيقها مركز البحوث والدراسات الكويتية عام ٢٠٠٢م .

النوخذة صقر عبدالوهاب القطامي

النوخذة صقر هو أصغر أبناء النوخذة عبدالوهاب بن عبدالعزيز القطامي الذين ركبوا البحر وقاموا بقيادة السفن الشراعية . ركب أول الأمر مع والده عبدالوهاب على السفينة «الداو» عام ١٩٣٨ ، وكانت رحلتهما إلى اليمن وبربرة على الساحل الصومالي . ثم ركب مع أخيه النوخذة بدر القطامي في (البغلة البدري) ، وكذلك ركب سنة واحدة مع أخيه النوخذة يوسف في سفينة آل الحمد المعروفة باسم «السليماني» . ومن خلال هذه الرحلات تنوعت خبراته بالملاحة وقيادة السفن الشراعية ، حتى إذا ما أطل عام ١٩٤٨ ركب نوخذة في البوم «الباز» الذي اشتراه والده من صاحبه النوخذة غانم بن عثمان ، يساعده النوخذة شمس الدين محمد صالح .

النوخذة صقر القطامي

أبحر النوخذة صقر من شط العرب بعد أن شحن سفينته بالتمر . وأخذ يستعد لرياح الشمال حتى يبحر باتجاه الهند ، وكان بالقرب منه النوخذة عيسى النشمي نوخذة للسفينة «المهلب» ، وكذلك النوخذة مبارك بن ناصر على إحدى السفن الشراعية الأخرى . وقبل سفرهم نصحهم أحد النواخذة بالانتظار حتى تهب «رياح الأحيمر» حتى لا يتعرضون لها وهم في البحر . لكن النوخذة صقرا لم ينتظر ، فأبحر باتجاه الهند . وبينما هو يبحر بالقرب من ميناء لنجه على ساحل فارس ، هبت عليه عاصفة الأحيمر وهاج البحر من حولهم فتعرضوا للمصاعب وتمزق الشراع وترك النوخذة صقر السفينة تحت رحمة الرياح حتى هدأت ثم قام بتفصيل شراع لسفينته ،

وتابع سيره حتى وصل إلى ميناء خورميان على الساحل الغربي للهند حيث كان والده عبدالوهاب في انتظاره هناك . ولما وصل بسفينته قبل غيره من السفن لم يصدق ذلك والده عبدالوهاب حتى رست السفينة وركب على سطحها .

وفي رحلة أخرى للنوخذة صقر في البوم «الباز» وصل بندر خورميان حيث باع ما لديه من تمر في هذا البندر ثم أبحر إلى بندر منكرور ، وكان هناك (في هذا البندر) أخوه النوخذة ناصر الذي ذكر وصوله هذا البندر في روزنامته ، كما ذكر أن النوخذة صقرا ترك بندر منكرور «والله أعلم إلى كاليكوت» . ولقد كانت هذه الرحلة من رحلات النوخذة صقر الأخيرة ، إذ أن توقف البحارة عن ركوب السفن الشراعية وضع حدا لرحلات السفر الشراعي الكويتي ، وهذا بدوره أجبر هؤلاء النواخذة الشباب الواعدين على ترك البحر وقيادة السفن وهم في منتصف الطريق ، فوضع ذلك حدا لحماستهم ولتطلعاتهم المستقبلية . وبقي النوخذة صقر في الكويت بجوار والده يساعده في تجارته حتى وفاة والده عبدالوهاب ، فاستقل بتجارته وأعماله الحرة ، ومازال يعود رفاق المهنة من نواخذة وتجار ، ويزورهم ويزود الباحثين بالمعلومات ، كما أصدر دليلا لصيادي الأسماك يحتوي على المجاري التي يسلكها الصيادون للوصول إلى أماكن تكاثر الأسماك ومصائدها في الخليج بالقرب من الكويت .

النوخذة سعد عبدالله القطامي

تربى النوخذة سعد وتعلم عند عائلة القطامي وإليهم انتسب ، وأصبح نوخذة يقود السفن الشراعية إلى الهند واليمن وسواحل إفريقيا الشرقية . ولقد قام بقيادة البوم «الحصان» والبوم «الناصري» للتاجر والنوخذة محمد بن شاهين الغانم ، ولقد ورد ذكره في العديد من الروزنامات البحرية التي دونها نواخذة السفر الشراعي الكويتيون . ففي عام ١٩٣٩ كان النوخذة سعد القطامي في رحلة إلى ساحل الهند الغربي ، وفي الطريق إلى براول كان برفقته النوخذة عيسى بشارة الذي كتب يقول في روزنامته «خطفنا إلى براول ومعنا النوخذة سعد القطامي ، كذلك ورد ذكر

النوخذة سعد عبدالله القطامي

النوخذة سعد في روزنامة النوخذة عبدالوهاب العسعوسي عام ١٩٤٠ حين كان النوخذة عبدالوهاب في بندر بربرة الصومالي فوصل إلى هذا البندر النوخذة سعد وبدأ في إنزال التمر في هذا البندر . ولما تم ذلك أبحر برفقة النوخذة عبدالوهاب إلى بندر المعلا في عدن . كما ذكره النوخذة عبدالوهاب عام ١٩٤٠ حين كان معه في بندر المكلا اليمني . ولعل هذه الإشارات تدل على أن النوخذة سعد كان قد قام بقيادة السفن الشراعية إلى معظم الموانى الهندية واليمنية وربما الإفريقية الشرقية كذلك ، لأن معظم السفن الشراعية الكويتية التي تصل عدن تتجه بعد ذلك إلى بنادر السواحل الإفريقية الشرقية (مثل ممباسا وزنجبار ولاموه) للعودة بشحنة من أعمدة الكندل الإفريقية .

استمر النوخذة سعد القطامي يقود السفن الشراعية بكفاءة حتى أفول نجم السفر في أوائل الخمسينيات من القرن العشرين فترك قيادة السفن وحصل على وظيفة «مرشد للبواخر» في ميناء الشويخ في الكويت في عام ١٩٥٤ . ولقد كان ضمن مجموعة طيبة ومختارة من نواخذة الكويت الذين عملوا مرشدين في هذا الميناء بعد تركهم للسفر . ثم تقاعد النوخذة سعد عن العمل حتى وفاته في عام ١٩٧٧ يرحمه الله .

ومن الجدير بالذكر أن النوخذة سعد القطامي كان من هواة المسرح والتمثيل ، وله مساهمات في هذا المجال ، كما كان عازفا على آلة العود ويحب الغناء والطرب .

النجـــــدي

ظهر في هذه العائلة النوخذة ناصر النجدي ـ والد النوخذة المعروف علي بن ناصر النجدي ، ولكنه كان من نواخذة الغوص على اللؤلؤ وكانت له سفينة للغوص على اللؤلؤ وأخرى لنقل الماء العذب وبيعه على سفن الغوص في البحر . ولقد كان منزل النوخذة ناصر النجدي في الحي الشرقي من البلدة ، بالقرب من منزل هلال المطيري ، ولكنه لم يذهب في رحلات للسفر الشراعي . كذلك ظهر في هذه العائلة النوخذة إبراهيم ناصر النجدي الذي ربما كان في الأصل من نواخذة الغوص الذين تحولوا إلى السفر الشراعي ، وعلى كل فالمعلومات المتوافرة عن النوخذة إبراهيم النجدي أنه من نواخذة السفر الكويتي القدامى ، وهو أخو النوخذة علي ناصر النجدي . ولقد خدم النوخذة إبراهيم في السفر الشراعي الكويتي فترة طويلة نسبيا ، وكان يقود السفن السفارة حتى أواخر سنوات حياته . ولقد برز بعده اثنان من أبناء النوخذة ناصر وهما النوخذة علي وأخوه النوخذة عبدالله .

النوخذة علي ناصر النجدي

النوخذة علي بن ناصر النجدي أحد نواخذة الكويت الكبار المتميزين ، ومنهم إذا عُدوا ، ولا شك في ذلك . ولقد تميز عن الكثيرين من النواخذة بشجاعته التي جعلته يقود سفينته عبر بحار مفتوحة وخلال عواصف خطرة على الرغم من أنه لم يكن ممن برعوا في استخدام أجهزة القياس وقراءة الخرائط البحرية . كذلك فإن النوخذة علي من النواخذة القلائل الذين حافظوا على علاقتهم بالبحر حتى آخر لحظة في حياتهم ، ودفع الثمن المستحق عليه للبحر كاملا .

النوخذة علي ناصر النجدي

كان والده ناصر النجدي من نواخذة الغوص وتجار اللؤلؤ ، ولم يكن من نواخذة السفر الشراعي ، فحين بلغ ابنه علي السابعة عشرة من عمره بعثه مع النوخذة يوسف ابن عيسى القطامي ليتعلم عنه قيادة السفن الشراعية ، بعد أن تدرب في رحلات الغوص على اللؤلؤ بما فيه الكفاية . وخلال ركوبه مع النوخذة يوسف في بوم النوخذة

ناصر النجدي المخصص لنقل الماء العذب وبيعه على سفن الغوص ، بدأ في التردد على ساحل العدان ، وعرف مجاريه ومخاطره على السفن الشراعية ، وكان خلال هذه الرحلات يعد نفسه ليكون نوخذا في أحد الأيام فيحقق ما كان يصبو إليه .

ولما عرف والده ناصر ولع ابنه علي بقيادة السفن إلى الهند وضع معه نوخذا مساعدا وأرسله في أول رحلة له إلى الهند في البوم «سعدون» ـ بوم الماء الذي كان يملكه . ولما أتم ابنه علي هذه الرحلة ، وعاد سالما إلى الكويت ، قرر أن يبني له سفينة سفّارة ويسلمه قيادتها .

فبعثه إلى الهند (إلى بندر كاليكوت) حيث انتقى الأخشاب اللازمة لصنع هذه السفينة بعناية وعاد بها إلى الكويت حيث صنع منها الأستاد محمد حسين بوعليان سفينة من أفضل السفن السفارة التي صنعت في الكويت ، وأطلق عليها البوم «بيان» ، وكان ذلك في عام ١٩٣٧ .

وبعد أن أصبحت هذه السفينة جاهزة للسفر ركب في قيادتها النوخذة علي ومعه نوخذا يدعى علي بن حسن مساعدا له ، وأبحر النوخذة علي إلى الهند في أولى رحلات البوم «بيان» ، وعاد إلى الكويت بسلام ، فقرر والده منذ ذلك الحين أن يترك ابنه علي في قيادة السفينة دونما أحد يساعده ، لقد أثبت ذلك الشاب الذي لم يبلغ الخامسة والعشرين من العمر بعد أنه نوخذا سفر كفء . هذه كانت بدايات النوخذة علي النجدي الذي دخل تاريخ الكويت البحري كواحد من مشاهير النواخذة في الكويت وفي غيرها من دول الخليج .

يقول النوخذة علي للمؤلف حين زاره في مكتبه عام ١٩٧٩ : «**إنه الشوق للبحر وقوة العزيمة والشباب ـ تلك التي دفعتنا لركوب البحر وللمغامرة . . . لقد أخذنا البحر «عفرتة» ، على عكس ما كان عليه النواخذة الكويتيون القدامى ، الذين كانوا أكثر حذرا منا ، لا يغامرون في الظروف الجوية الصعبة ، بل كانوا يخففون من الأشرعة على السفينة ليلا ، أما نحن فقد كنا جيلا لا يعرف إلا المنافسة والسباق والتحدي . . . لقد**

كان النواخذة القدامى يذهبون رحلة واحدة في الموسم ، أما نحن فكنا نذهب رحلتين أو ثلاث رحلات في الموسم الواحد» .

ففي أحد الرحلات كان النوخذة علي في أحد بنادر اليمن (ربما المكلا) ، وكان يود الإبحار إلى بمبي لشحن بضاعة ثم العودة بها إلى الكويت . ومع أنه لم يكن يحسن استخدام جهاز الكمال لقياس موقعه في البحر المفتوح (من الساحل اليمني إلى الساحل الهندي الغربي) ، كما لم يكن معه معلم يساعده في ذلك ، إلا أن النوخذة علي قرر أن يبحر إلى بومباي معتمدا على خبرته وحسن تقديره للمسافات ، ومعرفته بالمجاري ، وكذلك باستخدامه المتصل لآلة «السكروب» التي تقيس المسافة التي تقطعها السفينة . وبعد حوالي الأسبوعين نتخ بندر براوة ثم واصل إبحاره حتى دخل بندر بمبي ، وهذه واحدة من الأمثلة التي تدل على جسارة هذا النوخذة وعلى ثقته الكبيرة في نفسه وفي علمه وخبرته الملاحية . أما عن دخوله بندر بربرة الصومالي ليلا في سنوات الحرب العالمية الثانية ، وكذلك دخوله بندر مقديشو وممباسا ليلا فقد ذكر تفصيلات ذلك للمؤلف بلهجة لا تخلو من الاعتزاز والافتخار . وأما دخوله بندر المنامة (البحرين) ليلا عام ١٩٣٩ خلال عودته من رحلة طويلة إلى السواحل الإفريقية الشرقية فقد أكدها القبطان الاسترالي آلن فاليرز في كتابه «أبناء السندباد» ، ولعل هذا العمل خير شاهد على كفاءة هذا النوخذة (علي بن ناصر النجدي) .

ولقد خلد القبطان فاليرز اسم النوخذة علي النجدي وكذلك سفينته «بيان» في كتابه المذكور ، على الرغم من بعض الإشارات التي أراد بها هذا القبطان أن يقلل من كفاءة هذا النوخذة ، وبخاصة جهله باستخدام آلة الكمال والنوالي (الخرائط) الملاحية .

ففي صفحة ٤٨٧ من هذا الكتاب نورد ما كتبه هذا القبطان عن قيادة النوخذة علي لسفينته من بندر البحرين إلى الكويت عبر بحر العدان المليء بالشعاب المرجانية وبالمخاطر الملاحية ، كالتالي :

«لقد كان اندفاعنا من البحرين عبر الشعاب المرجانية إلى الكويت أكثر أجزاء

الرحلة كلها إثارة ودرامية . . . . ومما يجدر ذكره هنا أن الجانب الغربي من الخليج العربي الممتد من البحرين إلى جوار الكويت ، مملوء ببقايا المراكب المحطمة الغارقة لأن المنطقة تعج بالشعاب المرجانية وبالجرف وبالرمال المتحركة على امتداد مائتي ميل . لكن النجدي كان يعرف كل شبر من البحر . وكنت أراقب النجدي باهتمام ، وأغبطه على تلك الخبرة ، فلم يكن باستطاعتي أن أقوم بما يقوم به ، ولو بعد عشر سنوات من الإبحار والغوص على اللؤلؤ ، وحتى لو توافرت لدي جميع الآلات اللازمة» .

ويعلق النوخذة علي النجدي على هذا الوصف قائلا : «لسنا بأفضل من غيرنا ، لكنه الشوق للبحر ، وإحنا حاطين فكرنا وعقلنا للبحر دائما . . حاطين عقلنا للمسافات ، للريح ، للموج ، لكل شيء له علاقة في مهنتنا» . ولما سأله الكاتب عن أفضل سفن الكويت التي شاهدها أجاب بأن كل سفن الكويت جيدة ، لكن العبرة «ليس فقط بالسفينة ، ولكن بمن يسيِّر السفينة . . لابد من الحرص على السكوني للتأكد من مجراه وسناده» .

وكان النوخذة علي خلال رحلاته المتعددة إلى الهند أو اليمن والسواحل الإفريقية يصادف غيره من النواخذة ، ولقد أتى بعضهم على ذكره في روزناماتهم مثل النوخذة عيسى العثمان الذي ذكر أنه صادف النوخذة علي بالقرب من مدخل الخليج في رحلة العودة إلى الكويت عام ١٩٤٢ ، كما شاهده مرة أخرى (في الرحلة ذاتها) في بندر جزيرة لارج الإيرانية حيث توجه النواخذة الموجودون آنذاك إلى هذه الجزيرة للاحتماء من رياح الشمال القوية التي كانت تهب ضدهم . كذلك أورد النوخذة يعقوب اليتامى ذكر النوخذة علي النجدي في روزنامته عام ١٩٤٦ حين كانا يبحران بالقرب من بندر مقوه (على ساحل فارس) ، وكذلك في عام ١٩٤٩ حين شاهده يبحر بالقرب من بندر الميداني (على ساحل مكران) . وأما النوخذة سعود فهد السميط فقد ركب مساعدا للنوخذة علي النجدي في عام ١٩٣٩ (نوخذا شراع) ، وأورد في روزنامته تفاصيل رحلة كاملة إلى السواحل الإفريقية الشرقية مثل الرحلة التي أوردها القبطان فاليرز في كتابه «أبناء السندباد» .

ولم ينس النوخذة علي النجدي بحارته الأوفياء ، وكان يشيد بذكرهم وبشجاعتهم وإخلاصهم وبقدراتهم الكبيرة والمتميزة ، كما أنهم كانوا يشعرون بالفخر وبالاعتزاز لكونهم بحارة النوخذة علي النجدي ، النوخذة الكريم و«الزكرتي» . وتأكيدا على هذه الخصال يقول البحار جاسم مرزوق للمؤلف إنه «لا ينسى كرم النوخذة علي النجدي والنوخذة عبدالوهاب اليعقوب» . أما الأستاذ خليل بن راشد الذي ركب مع علي النجدي في رحلته التاريخية إلى السواحل عام ١٩٣٨/ ١٩٣٩ فيقول : إن علي النجدي كان يزوره في عمارته (بعد أن ترك السفر وقيادة السفن) ويسأله عن أحواله وعما إذا كان بحاجة إلى المال ، وأنه لم ينسه حتى مات . ولقد اشتهر النوخذة علي بالكرم حتى في خارج الكويت ـ في بندر صور العماني ، وكان البعض يصفه «بالنوخذة الشيخ علي بن ناصر» ، وكان كريما حتى آخر يوم في حياته ، إذ أنه توفي ولم يترك بعده من ثروة مادية . وكان الوقت الذي اضطر فيه النوخذة علي إلى التوقف عن السفر وبيع سفينته إلى أحد النواخذة في بندر كنك الإيراني قد جاء ، وكان ذلك في عام ١٩٥٣ ، وفي عام ١٩٦٧ زار الكويت القبطان آلن فاليرز بدعوة من وزارة الإعلام ، وكان النوخذة علي في طليعة المستقبلين له ، وكان آلن فاليرز آنذاك قد ترك البحر وراجع ذكرياته مع علي النجدي فأصبح أكثر إنصافا وتقديرا لهذا الرجل الذي جاب البحار وقارع الوسطاء وعاد بسفينته وبحارته سالما طوال تلك السنوات ، دونما حاجة إلى جهاز للكمال أو للجداول الرياضية أو إلى ساعة الكرونومتر . وفي عام ١٩٧٦ أصبح النوخذة علي مختارا على ضاحية كيفان السكنية ، وحين راجع المؤلف ما كتبه القبطان فاليرز عنه في أبناء «السندباد» ، وجد الوصف التالي للنوخذة علي ناصر النجدي (ص ٥٠١) :

«لقد كانت للنجدي أخطاؤه ، وقد ذكرت كثيرا منها ، إلا أنه رغم ذلك كله ، كان بحارا ذا صفات رائعة ، كما كان قائدا قديرا وملاحا وربانا يشار إليه بالبنان ، علاوة على دهائه ومقدرته على مقارعة التجار والوسطاء المقيمين على البر . لقد كان النجدي رجلا بكل ما في الكلمة من معنى ، ولذا أحببته كثيرا» .

وفي فبراير ١٩٧٩ ، وبعد عودة الكاتب من رحلة إلى أكسفورد للقاء القبطان فاليرز ، سمع أن النوخذة علي النجدي ذهب في رحلة صيد مع اثنين من رفاقه (من عائلة الهولي) ولم يعودوا منها ، وأنهم في عداد المفقودين . ولكن بعد أيام عثر على أحد الإخوة (سليمان الهولي) ، فقد سبح بعد أن غرق اليخت الذي كانوا عليه ، وركب على «بويه» لإرشاد السفن . أما النوخذة علي ورفيقه الآخر (عبدالوهاب الهولي) فقد غرقا ولم يعثر إلا على واحد منهما بعد أيام قرب الحدود الكويتية ـ السعودية ملقى على الساحل . ولم يكن ذلك بجثمان النوخذة علي النجدي . لقد ضاع النوخذة علي النجدي بين أمواج البحر ودفع الضريبة كاملة ، وعندما سأل الكاتب صديقه ورفيق حياته النوخذة عبدالله القطامي عن مصير صديقه قال : «لقد أخبرني النوخذة علي النجدي أنه سيموت في البحر . . قال لي : عبدالله أنا راح أموت في البحر» . لقد سلم النوخذة علي من أهوال المحيطات ، لكنه لم يسلم من رحلة بحرية عادية في الخليج ، في «بحر البنات» ، وبعد أن بلغ السبعين من عمره ـ يرحمه الله .

النوخذة إبراهيم ناصر النجدي

النوخذة إبراهيم ناصر النجدي

من نواخذة السفر الشراعي الكويتي القدامى ، وهو أخو النوخذة المعروف علي بن ناصر النجدي ، وكان نوخذا جعديا ـ أي يقوم بقيادة إحدى السفن لتجار الكويت مثل الكثيرين من النواخذة الكويتيين . ولقد ذكره النوخذة عيسى العثمان في روزنامته عام ١٩٤٦ حين كان معه في بندر إعيينات الإيراني وهما في طريقهما إلى الكويت . هذا ما توافر عن النوخذة إبراهيم النجدي من معلومات في روزنامات النواخذة الكويتيين .

النوخذة عبدالله ناصر النجدي

ركب النوخذة عبدالله النجدي مع أخيه النوخذة علي ليتعلم منه قيادة السفن الشراعية السفارة ، وكان ذلك في بوم علي النجدي «بيان» ، وفي عام ١٩٣٨ كان النوخذة عبدالله (سكوني) في بوم أخيه علي حين ركب معهما القبطان الأسترالي آلن

فاليرز وسجل العديد من الملحوظات على سلوك وقدرات النوخذة عبدالله ، تلك التي لم تكن ملحوظات إيجابية (وذلك بسبب فقدان المودة عند آلن للنوخذة عبدالله) وذلك في كتابه الشهير «أبناء السندباد» ، ولكن في العام أو الموسم التالي (١٩٣٩/ ١٩٤٠) حصل النوخذة عبدالله من والده على بوم خاص به ، وبدأ رحلاته الشراعية كنوخذة يقود سفينته بنفسه . ولقد وردت تفصيلات عن رحلته هذه في روزنامة النوخذة سعود سميط الذي كان مساعدا للنوخذة علي النجدي حيث رافق النوخذة عبدالله أخاه عليا في تلك السفرة من شط العرب وحتى بنادر اليمن . وبالقرب من جزيرة مصيرة العمانية حدث خلل للصاري الخاص بسفينة النوخذة عبدالله فاضطر أخوه علي (وسعود السميط) إلى التوقف حتى تم إصلاح الصاري وعاد النوخذة عبدالله إلى قيادة سفينته حتى بندر المكلا . وهنا افترق الأخوان وذهب النوخذة علي النجدي بسفينته إلى بندر بربرة الصومالي وباع التمر فيه ثم عاد إلى عدن ، ومن عدن إلى المكلا ثم إلى الشحر ، ومن هناك عبر إلى ساحل إفريقيا الشرقي . أما أخيه عبدالله فقد باع ما لديه من تمر ثم عبر إلى ساحل إفريقيا الشرقي . وفي طريق عودته تقابل مع أخوه علي بالقرب من مالندي ـ على ساحل كينيا الشرقي ، وأبحر برفقته على طول الساحل الإفريقي الشرقي حتى ساحل اليمن حيث افترق الإثنان ولم يتقابلا ثانية إلا عند دخول الخليج . هذه إحدى رحلات النوخذة عبدالله النجدي التي لدينا سجل عنها ، وهي رحلة طويلة إلى السواحل الإفريقية الشرقية . ولقد قام النوخذة عبدالله بالمزيد من الرحلات . ففي عام ١٩٤١ كان النوخذة عبدالله في رحلة إلى السواحل الإفريقية حين شاهده النوخذة حجي بن يوسف الحجي في بندر عدن ، وهذه رحلة أخرى إلى السواحل قام بها النوخذة عبدالله النجدي قبل أن يترك السفر في أواخر الأربعينيات من القرن العشرين .

النوخذة عبدالله النجدي

كذلك ورد ذكر للنوخذة عبدالله النجدي عام ١٩٤٣ حين شاهده النوخذة عيسى بشارة وهو في شط العرب عائدا من رحلة سفر ، وذكر أن «بوم النجدي الصغير» وصل إلى الشط في آخر ذلك الموسم .

النوخذة حمد بن سالم العمر

النوخذة حمد بن سالم العمر

نشأ النوخذة حمد كما ينشأ غيره من الأولاد في الكويت ، وركب بحارا ثم تدرج في مهنته حتى أصبح نوخذة شراع في بوم النوخذة علي النجدي المعروف باسم «بيان» . وكان في عام ١٩٣٩ في رحلة مع النوخذة علي النجدي يساعده في رحلته الطويلة التي بدأت من الكويت ثم إلى البصرة ثم إلى اليمن ثم إلى الساحل الإفريقي . وفي زنجبار ترك النوخذة علي النجدي سفينته في قيادة النوخذة حمد الذي ذهب بها إلى دلتا الروفيجي ، وشحنها بأعمدة المنجروف وعاد بها إلى زنجبار بسلام . ولقد كان يصاحبه في هذه الرحلة الشاقة القبطان الأسترالي آلن فاليرز ، الذي أثنى على النوخذة حمد ، وقال إنه لا يقل في قدراته وكفاءته في قيادة السفن عن النوخذة علي النجدي . كما وصفه بأنه من أكثر بحارة السفينة عبادة وتقوى ، وكان يؤم البحارة في الصلاة كل يوم . كما أعجبه تحمله للمهام والمسؤوليات التي أوكلت إليه (راجع كتاب «أبناء السندباد») .

وبعد سنوات من السفر الشراعي مساعدا للنوخذة علي النجدي ثم مساعدا لأخيه النوخذة عبدالله ، أصبح النوخذة حمد يقود السفن الشراعية . ففي حوالي منتصف الأربعينيات كان نوخذا في بوم الرضوان ، وقد ركب معه «معلما» يساعده الشاب يوسف عبدالله الرضوان (الذي أصبح نوخذا فيما بعد) . وبعد أربع سنوات من قيادة هذه السفينة ترك قيادتها النوخذة حمد وسلمها للنوخذة يوسف الرضوان . ولقد كان النوخذة حمد العمر يحلم أن يتمكن من شراء بقعة من النخيل على شط العرب ليمضي فيها ما تبقى له من عمر (كما نقل عنه ذلك القبطان فاليرز) ، غير أن سنوات السفر الشراعي كانت قد أذنت بالانتهاء فتوقف السفر الشراعي ولم يعد النوخذة حمد يقود السفن إلى الهند وإفريقيا ، وأقبلت الكويت على عصر جديد وحياة جديدة ، ولم يتمكن النوخذة حمد من تحقيق حلمه فمات في وطنه بعد أن أدى واجبه تجاهه كاملا .

النوخذة سليمان العمر

النوخذة سليمان العمر

تدرج النوخذة سليمان العمر من نوخذا في إحدى سفن الغوص إلى سكوني في إحدى السفن الشراعية ، ومن ثم أصبح نوخذا في إحدى السفن الشراعية بعد أن أثبت جدارته حين كان «سكوني» . ولقد تسلم النوخذة سليمان قيادة سفينة صغيرة من نوع البوم السفار ، وقام بقيادتها في رحلات موسمية منتظمة إلى بنادر الساحل الهندي الغربي . وفي إحدى رحلاته هذه شاهده النوخذة عيسى بشارة في بندر كراچي عام ١٩٤٠ فكتب في روزنامته : «أصبحنا وخطفنا من كاز بندر . . . ترخصنا وطلعنا ، الهوا بحري معنا [النوخذة] سليمان العمر للنيبار . . . .» أي أن النوخذة سليمان ، وبعد أن أنزل ما لديه من تمر في بندر كراچي أبحر صوب كاليكوت لكي يشحن سفينته بالأخشاب ثم يعود إلى الكويت عبر بحر العرب . ولقد استمر النوخذة سليمان في رحلاته الموسمية هذه حتى أواخر سنوات السفر الشراعي الكويتي .

ومن الجدير بالذكر أن النوخذة سليمان كان يقوم خلال فصل الصيف برحلات للغوص على اللؤلؤ ، ولكنه لم يوفق في هذه الحرفة المرهقة ، لذا اضطر إلى القيام برحلات سفر وقطاعة بعد انتهاء موسم الغوص ، كما ركب في أحد السنوات في أحد السفن التابعة للتاجر فلاح الخرافي .

النصـــف

ظهر في عائلة النصف العديد من نواخذة السفر الشراعي ، وقاموا بقيادة السفن الشراعية من نوع البغلة منذ زمن طويل ـ أي قبل حكم الشيخ مبارك الصباح للكويت . على أن نشاط نواخذة السفر من هذه العائلة (المعروف والموثق) كان في سنوات حكم الشيخ مبارك ، ثم خلال حكم ابنه سالم من بعده وحتى الأربعينيات من القرن العشرين . ولقد برز أربعة نواخذة من أبناء راشد بن نصف وهم أحمد وناصر ومحمد وعلي ، أما أحمد وناصر فقد توفيا في عاصفة بحرية يطلق عليها «سنة الطبعة» ويقال إنها كانت عام ١٢٨٨هـ (١٨٧١م) ، حيث فقدت العديد من سفن الكويت في هذه الحادثة ، وأما محمد بن راشد وأخوه علي فقد كانا من النواخذة البارزين خلال سنوات الحرب العالمية الأولى وما تلاها من سنوات ، كما برز اسم النوخذة جاسم بن نصف بن بدر واحدا من نواخذة الكويت القدامى الذين كانوا يسافرون إلى بنادر الهند والساحل الإفريقي الشرقي . وأما جاسم بن بدر فيذكر أحد أقاربه أنه كان نوخذة سفر أيضا ، غير أنه ليس هناك من الوثائق ما يدلنا على نشاطه . ومن الجدير بالذكر أن أهل الكويت وبعض التجار في الهند ساعدوا هذه العائلة (بعد أن فقدت سفنها سنة الطبعة) وذلك بالتبرع لها بالأخشاب وبالمسامير وبأقمشة الشراع ، لبناء سفينة جديدة سميت بـ «المنصوري» وأشرف على بنائها نصف بن بدر ، كما ساعدهم في هذا الجهد عائلة بن نعمة من البصرة . ولقد استمر رجال هذه العائلة في قيادة السفن الشراعية حتى أواخر سنوات السفر الشراعي الكويتي ، وكان النوخذة ناصر بن راشد بن ناصر بن راشد النصف آخر النواخذة في هذه العائلة التي تعدُّ من أقدم العائلات الكويتية التي ارتبط رجالها بقيادة السفن الشراعية السفارة .

النوخذة جاسم بن نصف بن بدر

ما هو معروف وموثق عن هذا النوخذة نجده في وثيقة محفوظة في سجلات حكومة زنجبار ، ومفادها أنه في عام ١٨٨٣ كان النوخذة جاسم يقود سفينته (البغلة)

المسماة «فتح المبارك» في رحلة إلى بندر بمبي الهندي ، وأنه (بعد أن أنزل التمر في أحد البنادر الشمالية على الساحل الهندي الغربي) قام برحلة إلى الساحل الإفريقي الشرقي عبر بحر العرب وغرب المحيط الهندي . ففي يوم ١٣ من شهر يناير ١٨٨٣ أبحر من بندر بمبي ببضاعة وبرفقته أربعة ركاب حتى وصل إلى الساحل الصومالي الشرقي بالقرب من بلدة تدعى «برافا» ، وبالقرب من هذا الساحل تعرضت سفينة النوخذة جاسم لعاصفة وأمطار غزيرة ، فاضطر إلى الطلب من بحارته إلقاء جزء من حمولة السفينة حتى تستطيع أن تبقى على الماء وتقاوم ذلك الإعصار ، وكان ذلك في الرابع من شهر فبراير عام ١٨٨٣ . ولقد استمرت هذه العاصفة يومين متتاليين ، وحين هدأت واصل النوخذة جاسم إبحاره فوصل بندر جزيرة زنجبار في ١٣ فبراير من ذلك العام . ونظرا لأن البضاعة التي ألقيت بالبحر تخص أحد التجار ، فقدد ذهب النوخذة جاسم إلى القنصل البريطاني في زنجبار ليحصل على «شهادة» أو براءة ذمة من القنصل البريطاني يستطيع أن يقدمه للتاجر في زنجبار لكي لا يظن به أنه تلاعب بالبضاعة وادعى أنه فقدها . ويبدو أنه حصل على هذه الشهادة ، وهذا ما سجله القنصل البريطاني في زنجبار في هذه الوثيقة التاريخية ، والتي تدل كذلك على أن عبور نواخذة الكويت الغبة (بحر العرب) من الساحل الهندي إلى الساحل الإفريقي الشرقي ربما كان في أواسط القرن التاسع عشر وليس في بدايات القرن العشرين . ولعل النوخذة جاسم هذا استمر في قيادة السفن الشراعية حتى بداية القرن العشرين قبل أن يترك السفر وقيادة السفن الشراعية . ولم يرزق النوخذة جاسم بولد لكي يصبح نوخذا بعده .

النوخذة علي بن راشد بن نصف

النوخذة علي بن راشد من نواخذة السفر القدامى والمشهورين ، وكان في قيادة إحدى سفن العائلة من نوع البغلة قبل سنوات الحرب العالمية الأولى ، وكان ينقل التمر إلى بندر كراچي وبراول وخورميان ثم يبحر جنوبا إلى بندر كاليكوت حيث يبقى في هذا البندر عدة أسابيع يشحن فيها سفينته بالأخشاب وبالصبار (تمر الهند) وبالحبال والبهارات ثم يعود إلى الكويت ـ رحلة واحدة في الموسم الواحد كعادة النواخذة

الكويتيين من جيله . غير أنه ليس من المعروف، ما إذا كان النوخذة علي بن راشد قد ذهب إلى بنادر الساحل الإفريقي الشرقي أم لا ، والاحتمال الأكبر أنه لم يذهب إلى السواحل مثل قريبه النوخذة جاسم بن نصف . أما في سنوات الحرب العالمية الأولى وما بعدها فيبدو أن النوخذة علي توقف عن قيادة السفن الشراعية وأصبح تاجرا يذهب بالباخرة من الكويت إلى بومبي ثم إلى كاليكوت (بالقطار) لمساعدة أخيه النوخذة محمد بن راشد ، أو يذهب إلى بندر منكرور حيث يشتري كمية من القهوة ويرسلها بالباخرة إلى الكويت ، وله العديد من المراسلات مع التجار في تلك البنادر . ولقد رزق النوخذة علي بن راشد بولدين (بدر وخالد) ولكن لا يوجد ذكر لهما كنواخذة سفر مثل والدهما .

النوخذة محمد بن راشد بن نصف

اشتهر النوخذة محمد بن راشد بقيادة سفينته البغلة التي عرفت ببغلة محمد ابن راشد والتي كان اسمها «المنصوري» أو «قطروشة» وهو الاسم الذي سبق أن أطلقه رحمة بن جابر الجلهمي على سفينته . ففي عام ١٩١١ كان النوخذة محمد ابن راشد في بندر كاليكوت يستعد لرحلة العودة إلى الكويت ، وكان معه النوخذة أحمد محمد الغانم نوخذا في سفينته (الدنكية) ، وبعد أيام أبحرا معا (سنيار) في طريقهما إلى الكويت ، ولقد كان النوخذة محمد بن راشد يصحب معه ابنه الوحيد راشد معه في هذه الرحلة (ربما لتدريبه على قيادة السفن الشراعية والتنوخذ) . وفي رسالة من النوخذة محمد بن راشد إلى تاجر الأخشاب البحريني جمعة بن محمد الدوي (عام ١٩١٢) يذكر فيها أنه مستعد لوضع البغلة تحت تصرفه لكي يشحن عليها أخشابا له من ساحل المليبار إلى البحرين ، وكان مما قاله له : «حلت البركة» . وربما كان النوخذة محمد يعمل شراكة مع أخيه النوخذة علي بن راشد الذي كان بمثابة التاجر وأخوه محمد هو النوخذة ، فكانا يلتقيان في بندر كاليكوت في الوقت الملائم من موسم السفر حيث يتم شراء البضاعة وتشحن في البغلة التي يقودها

النوخذة محمد إلى الكويت ، بينما يعود النوخذة علي إلى الكويت عن طريق البواخر . ومع أن النوخذة محمد بن راشد ليس له سوى ولد واحد فقد أصبح فيما بعد من نواخذة السفر .

النوخذة راشد بن محمد بن راشد النصف

تعلم قيادة السفن الشراعية من والده محمد بن راشد ، وفي السنوات التي أعقبت بدء الحرب العالمية الأولى بدأ في قيادة السفن الشراعية إلى الهند . ولقد ورد ذكر النوخذة راشد في سجلات جمارك الكويت عام ١٩١٦ حيث كان النوخذة راشد في قيادة سفينة من نوع البوم السفار (بوم النصف) ، وكان قد وصل من بندر كراچي حاملا أكياسا من الأرز حيث كان الطلب على الأرز كبيرا في ذلك العام ، أحد أعوام الحرب العالمية الأولى ، حيث توقفت فيه معظم البواخر عن نقل الأرز إلى بلدان الخليج ، وكادت تحدث مجاعة في الكويت وفي نجد لولا السفن الشراعية الكويتية وغيرها من سفن دول الخليج . كذلك قام النوخذة محمد بن راشد بإحضار الأرز من الهند في العام التالي (١٩١٧) ، وكان أغلب الأرز لعائلة الصقر في تلك الرحلة . هذا ما هو متوافر عن النوخذة راشد محمد بن راشد الذي لم يرزق بولد لكي يدربه ويصبح نوخذا من بعده .

النوخذة ناصر بن راشد بن ناصر النصف

النوخذة ناصر النصف

هو آخر نوخذة ظهر في عائلة النصف ، وكان ذلك خلال الثلاثينيات أو الأربعينيات من القرن العشرين ، فقد كان النوخذة ناصر يقود سفينة صغيرة الحجم من نوع البوم ، وكان يسافر بها في رحلات موسمية إلى بنادر الساحل الهندي الغربي . ولقد شاهده النوخذة علي بن حسين العسعوسي في إحدى رحلاته ، وأكد أنه من نواخذة السفر الشراعي من الجيل الأخير . كذلك شاهده النوخذة عبدالله إبراهيم إسماعيل في بندر كراچي عام ١٩٤٧ . ولقد كان النوخذة ناصر يقود سفينة من نوع البوم للتاجر والنوخذة أحمد محمد الغانم ، كما ركب أيضا في سفينة للنوخذة علي

النجدي . وفي أواخر الأربعينيات ترك النوخذة ناصر قيادة السفن حتى حصل على وظيفة في ميناء الشويخ مع غيره من نواخذة الكويت ، وفي عام ١٩٨٨م توفي النوخذة ناصر فكان من نواخذة الجيل الأخير في الكويت .

النوخذة إبراهيم بن نصف

هو إبراهيم بن نصف بن بدر ـ والد الشاعر عبداللطيف النصف الذي ورد ذكره في «تاريخ الكويت» ، ولقد ذكر النوخذة جاسم العصفور للمؤلف أن إبراهيم بن نصف هذا كان من نواخذة الكويت القدامى ، ولقد كان نوخذة في الوقت الذي كان فيه أخوه جاسم نوخذة في بغلة لعائلة النصف عام ١٨٨٠ ، غير أن قلة المعلومات المتوافرة عن هذا النوخذة تجعل من الصعب تسجيل صورة واضحة عنه وعن نشاطه في قيادة السفن الشراعية الكويتية ، كما أننا لا نعلم من أولاده من قام بعده بقيادة السفن الشراعية السفارة .

النوخذة يوسف أحمد النصف

ذكر النوخذة عبدالله يوسف الثنيان الغانم أن عمه محمد ثنيان الغانم أخبره أن يوسف أحمد النصف كان من النواخذة الكويتيين القدامى والكبار ، ولكن لا تتوافر المزيد من المعلومات عن نشاطه ورحلاته .

الفضـــالة

هي إحدى عائلات الحي الشرقي المعروفة ، والتي مارس بعض من رجالاتها حرفة السفر الشراعي في سنوات حكم الشيخ مبارك الصباح للكويت ، وكانت لهم «عمارة» لبيع الأخشاب ومستلزمات السفن ، وكانت هذه العمارة أمام منزل هذه العائلة القريب من منازل النصف والعصفور والنجدي . ولقد اشتهر من رجال هذه العائلة النوخذة علي بن حمد الفضالة (نوخذا إحدى البغال الكويتية المشهورة) ، الذي ربما تعلم قيادة السفن الشراعية من والده .

النوخذة علي بن حمد الفضالة

النوخذة علي من نواخذة السفر الشراعي الكويتي القدماء الذين كانوا يقودون السفن الشراعية في سنوات حكم الشيخ مبارك الصباح للكويت . ولقد اشتهر النوخذة علي بأنه نوخذا البغلة «السلس» المشهورة في تاريخ الكويت البحري ، وكانت إحدى السفن القلائل من هذا النوع في أسطول السفن الشراعية الكويتية آنذاك . ولقد كان النوخذة علي يبحر بها في بدء الموسم إلى شط العرب ويشحنها بالتمر (الذي كان يوفره له أحد التجار الأصدقاء هناك) . ولقد كانت بعض رحلات النوخذة علي إلى بنادر الساحل اليمني الجنوبية إضافة إلى بنادر الساحل الهندي الغربي . ففي رسالة مؤرخة في بندر عدن في عام ١٩١٤ (عام الحرب العالمية الأولى) ورد ذكر بغلة علي ابن حمد الفضالة التي كانت قد وصلت إلى بندر عدن في ذلك العام ومعها «بغلة ابن نصر الله» . ومع أن عصر «البغلة» كان قد شارف على نهايته في تلك السنوات إلا أن النوخذة علي بن حمد لم يشأ أن يتنازل عن سفينته هذه حتى ترك البحر وقيادة السفن الشراعية ، ولم يستبدل بها سفينة من نوع البوم السفار الذي حل محل البغلة للرحلات الموسمية إلى الهند والسواحل .

النوخذة خليفة بن علي الفضالة

ربما تسلم قيادة سفينة والده البغلة (السلس) بعد أن ترك قيادتها النوخذة علي ، وأبحر بها إلى بنادر الهند واليمن عدة سنوات قبل أن تباع هذه السفينة كما بيعت غيرها من سفن الكويت . وليس معروفا كم سنة قام النوخذة خليفة بقيادتها ولا السفن التي قام بقيادتها بعد ذلك ، حتى آخر سنوات قيادته للسفن الشراعية السفارة .

العصفـــــور

العصفور عائلة عمل رجالها في حرفة السفر الشراعي والغوص على اللؤلؤ منذ زمن طويل ، وظهر فيهم النواخذة وملاك السفن والتجار ، وكان لبعضهم شأن كبير . ففي مخطوط بعنوان «عقد جيد الدر في معرفة حساب نيروز أهل البحر» الذي كتبه جابر بن عبدالخضر بن هلال العباسي قبل حوالي ١٦٠ عاما (على شكل مذكرات ملاحية يومية ـ أي روزنامة) ، ورد ذكر أحد التجار من عائلة العصفور (والذي ربما كان نوخذة كذلك) على النحو التالي :

- الثلاثاء ١٧ رمضان ١٢٦٠هـ (١٨٤٤م) عصر هذا اليوم فضنا من خور البصرة [شط العرب] في بغلة الرجل الأكرم المسمى جاسم بن نصف بن عصفور الناصري ، ومعنا الرجل الأكرم محمد الرسيبي وعبدالمحسن بن مهيدب ويوسف بن معيضد وجملة ناس من العرب الششترية والبغادة ـ عبدالمعبود وعمه باقي ناس . . .*

هذا بخصوص السفر الشراعي ، أما بالنسبة لتجارة اللؤلؤ فقد ورد في كتا «تاريخ الغوص على اللؤلؤ» للأستاذ سيف الشملان ذكر تاجر اللؤلؤ المشهور محمد بن علي بن موسى العصفور ، الذي كان من كبار تجار اللؤلؤ في الكويت في أول سنوات حكم الشيخ مبارك الصباح للكويت والسنوات التي سبقت ذلك ، وكان قد فقد ثروته التي جمعها من تجارة اللؤلؤ بعد ذلك ، فورث حرفته أبناؤه وأحفاده مثل جاسم محمد العصفور وعيسى العصفور ثم أبناؤه محمد ومحمود وجاسم وأحمد الذين قاموا بقيادة السفن الشراعية وأصبحوا من نواخذة السفر الشراعي الكبار حتى نهاية السفر الشراعي الكويتي .

* «الوثيقة» ـ العدد ٢ السنة الأولى ـ يناير ١٩٨٣م ـ والناصري هنا من آل نصر بن مذكور التميمي حكام البحرين السابقين.

النوخذة محمد بن عيسى العصفور

هو من كبار نواخذة السفر الشراعي الكويتي ،وهو نوخذا ومعلم وفلكي وتاجر وقبطان قام بقيادة السفن الشراعية بكل كفاءة ودراية وبنى لنفسه ولعائلته سمعة طيبة وذكر حسن ليس عند زملائه فقط من النواخذة بل وبين البحارة والتجار وصناع السفن كذلك ، وترك البحر بعد أن ترك خلفه سجلا حافلا خاليا من الأخطار وبعيدا عن النقد أو التقصير . يصفه التاجر صالح علي الشايع بأنه «نوخذا ألمعي وشخصية محترمة ، وهو نوخذا مع النواخذة وتاجر مع التجار» ، كما يصفه المجدمي فهد الطراروة بأنه «رجل واثق من نفسه ومن علمه ، قليل الكلام ، وله هيبة عند الجميع حتى أن البحارة يتهيبون من الاقتراب من «النيم» حين يكون النوخذة محمد جالسا عليه . وحين تهب العواصف في البحر تجده صلبا لا يهاب ، حتى عند رفع شراع الكابية» .

النوخذة محمد العصفور

كذلك وصفه أحد بحارته (الشاعر عبداللطيف الديين) بأنه «معتدل ، فلا هو بالمبذر ولا هو بالمقتر ، عاقل وحكيم وإذا عصفت الريح بالسفينة لا يهاب ولا يربك البحارة بالأوامر المتعجلة» . كذلك وصفه أحد البحارة بأنه قليل الكلام ، لا يشتكي من شيء ولا يذم شيئا ، فإذا وضع الغداء أمامه جلس وأكل بصمت ثم قام وغسل يده وجلس في مكانه (على الكاتلي) غير مبد رأيا في الطعام سلبا أو إيجابا .

تعهده والده بالرعاية ، ولما شب وتعلم القراءة والكتابة والحساب بعثه مع نوخذا من ساحل فارس اسمه إدريس ليعلمه قيادة السفن والقياس ، وكان ذلك على متن سفينة صغيرة كان والده يمتلكها من نوع البوم . وبعد سنوات أصبح هو يعلم النوخذة إدريس ما استشكل عليه من مسائل تتعلق بالقياس (مثل تحديد خطوط الطول) . ثم ترك النوخذة إدريس وركب مساعدا للنوخذة عثمان النصرالله (معلم) يقيس له مواقع السفينة ويحددها له خلال أسفاره إلى الهند ، وكان محمد خلال ذلك يكتسب المزيد

من المهارات حتى حان الأوان ليتسلم قيادة سفينته (اسمها تيسير) ، وكان عمره ثلاثين عاما في حينه .

لكن والده باع سفينته هذه إلى التاجر حمد الصقر فاضطر ابنه النوخذة محمد عيسى العصفور إلى ركوب إحدى سفن التاجر فلاح الخرافي وهو البوم «مشهور» الذي قام بقيادته عددا من السنين ثم تحول إلى البوم «فتح الخير» الذي كان يملكه التاجر ذاته ، وبهذا أصبح هو والنوخذة أحمد الخشتي من «نواخذة خشب فلاح» سنين طويلة ، وقام بقيادة هذه السفينة بكفاءة عالية ، وذهب بها إلى بنادر لم يصلها من قبله أحد من نواخذة الكويت من جيله . وكان خلال رحلاته في هذه السفينة يصحب معه أخاه محمودا أحيانا ، وأخاه جاسما أحيانا أخرى بقصد تدريبهم وإعدادهما لقيادة السفن الشراعية .

غير أن النوخذة محمد لم يكن ليعطي أيا منهما دروسا خاصة ، بل كان يتركه يتعلم من ذاته ، ويكتفي بمراقبته وتوجيهه والإجابة عن تساؤلاته . فإذا انتهى من عمليات القياس (أي تحديد خطوط الطول والعرض) ترك النوخذة محمد الورقة التي أجرى فيها حساباته لكي يلتقطها أخوه محمود أو جاسم لتفحصها ومقارنتها بما لديه من حسابات ، ولقد ذكر النوخذة محمود العصفور للمؤلف أن هذا الأسلوب كان أفضل بالنسبة له لأنه جعله يعتمد على نفسه ويتحمس أكثر للتعلم ، ولا شك في ذلك ، إذ أن النوخذة محمودا أصبح فيما بعد واحدا من أطيب نواخذة الكويت ومن «معالمتها» الذين يعتمد عليهم في القياس .

قاد النوخذة محمد سفينته إلى معظم موانى الهند واليمن وساحل إفريقيا الشرقي . وله مواقف يذكرها البحارة له بإعجاب ، منها دخوله ميناء ممباسا الإفريقي في سفينته الشراعية ليلا . غير أن الرحلة التي خلدته أكثر من غيرها هي وصوله إلى ميناء كولمبو (سري لانكا) قبل غيره من النواخذة الكويتيين الذين عاصروه . ففي

عام ١٩٣٧ كان في قيادة سفينة التاجر فلاح الخرافي (ربما البوم مشهور) . ولما وصل إلى ميناء منگلور على الساحل الغربي للهند نوله أحد التجار هناك (أي تعاقد معه على إيصال بضاعة معينة) لنقل أكياس من سمك السردين المجفف إلى كولمبو . ومع أنه لم يسبق له أن أبحر إلى هذا الميناء ، إلا أنه لم يتردد في قبول هذه الصفقة . وأبحر باتجاه كولمبو معتمدا على علمه ودرايته وعلى الخرائط البحرية عنده . وكان يصحب معه في رحلته هذه أخاه النوخذة جاسم العصفور ، الذي روى تفاصيل هذه الرحلة للمؤلف .

تركت السفينة ميناء منگلور واتجهت جنوبا نحو ميناء ترون درم ثم كوجن وحتى الطرف الجنوبي لشبه القارة الهندية . وفي ذلك المكان طاش البحر وهبَّت العواصف ، فأصبحت السفينة بين أمواج كالجبال ، وتمزق الشراع ، وكاد يلقي ببعض البحارة من فوق السفينة ، وأصبح الخطر ماثلا أمام الجميع ، إلا النوخذة محمد لم تهزه هذه العاصفة ، ولم يخفه منظر سفينته وهي تهوي بين موجتين وكأنهما تودان الإطباق على السفينة بمن فيها . لقد بدا صلبا أمام بحارته لا يلين ، فعالج الأمر بحكمة حتى هدأت الرياح وسلم الجميع ، ورست السفينة في ميناء كولمبو الكبير والممتلئ ببواخر للبضاعة وللمسافرين . ولما هبط النوخذة محمود إلى أرض الميناء وتجول في مدينة كولمبو تعرف على أحد التجار اليمنيين ، وأعجب بحسن تلك المدينة ونظافتها وجودة الحياة فيها . وبعد أيام رجع بسفينته إلى كاليكوت ثم شحنها بالأخشاب في طريقه إلى الكويت بعد رحلة تاريخية فتح فيها طريقا جديدا للنواخذة الكويتيين (قام بهذه الرحلة نفسها من بعده النوخذة أحمد العماني) . ومن الجدير بالذكر أن النوخذة محمد العصفور هو أول من رفع شراع القابية وشراع الشمندي على سفينته من نواخذة الكويت . أما القابية فهي شراع يرفع فوق الشراع الكبير (العود) ويحتاج إلى مهارة غير عادية لرفعه . وأما الشمندي فهو شراع ثالث يرفع في مؤخرة السفينة .

وفي عام ١٩٣٨ كان النوخذة محمد أحد النواخذة الأربعة الذين تم اختيارهم

لإجراء اختبار في الملاحة وفنونها لهم من قبل قبطان السفينة الإنجليزية «شورهام» التابعة للأسطول الملكي الإنجليزي . ولما تم اختياره مع بقية زملائه (حسين العسعوسي وعبدالوهاب القطامي وأحمد الخشتي) ، استحقوا شهادات أعطيت لهم تشهد على أنهم يمتازون بمعرفة جيدة في مجالهم هذا . ولقد اشترك النوخذة محمد العصفور مع زميله النوخذة حسين العسعوسي في وضع روزنامة فلكية أسموها «النتيجة الكويتية في الحسابات الفلكية» ، تبدأ من محرم ١٣٥٠هـ حتى ذي الحجة ١٤١٤هـ (١٩٣١ ـ ١٩٩٤م) ولقد طبعت أول الأمر في البصرة عام ١٩٣٣ على نفقة التاجر عبدالله حمد الصقر ، والتاجر عبدالله الزيد الخالد .

وفي عام ١٩٤٣ (في أثناء الحرب العالمية الثانية) طلب النوخذة محمد العصفور من صانع السفن المشهور محمد حسين بوعليان أن يصنع سفينة له هي البوم «إقبال» الذي أسماه على اسم شاعر الباكستان الكبير محمد إقبال ، وكان من أشهر وأفضل خشب الكويت السفارة (حمولته ٣٠٠٠ منّ) ، وقام بقيادته عدة سنوات ثم ترك قيادته لأخيه النوخذة محمود ، وكان ذلك في حوالي عام ١٩٤٧ ، أصبح بعدها النوخذة محمد تاجرا يذهب بالباخرة في بداية الموسم إلى الهند ويشتري بضاعة (أخشابا وغيرها) يجهز بها سفينته (إقبال) حين وصولها إلى هناك . ولقد كان يمضي أشهر الموسم في بندر كاليكوت ، ويصحو من النوم مبكرا ويذهب إلى خور كلاّي القريب لانتقاء الأخشاب التي يشتريها ويصدرها إلى الكويت . ولقد أثنى على خبرته هذه الأستاد علي عبدالرسول الذي وصف النوخذة محمد بأنه «راعي نظر» في صنع السفن «وكأنه أستاد» .

ولقد ذكر النوخذة عيسى العثمان للمؤلف أنه في السنة التي غرق فيها النوخذة عبدالكريم ولد غيث (عام ١٩٤٥) : «**كنا في كراچي ، وحين عزمنا على السفر أخبرنا المسؤول في ميناء كراچي أن عاصفة (ضربة الأحيمر) سوف تهب ونصحنا بعدم السفر في ذلك اليوم . وفي المساء ذهبنا لزيارة النوخذة محمد العصفور وتناولنا العشاء معه**

في سفينته ، ونصحنا بعدم السفر ، وكان أكبر منا سنا وأكثر منا خبرة . ولكني خرجت من بندر كراچي قبل العاصفة ، وكذلك فعل النوخذة عبدالكريم ، الذي غرق في تلك العاصفة وسلمت أنا وبحارتي» .

ومع أن روزنامة النوخذة محمد فقدت للأسف الشديد إلا أن هناك العديد من نواخذة الكويت الذين ذكروا النوخذة محمد في روزناماتهم . ففي عام ١٩٣٧ كان النوخذة أحمد الخشتي بالقرب من جزيرة ناتلوه (على ساحل الهند الغربي) فلحق بسفينة النوخذة محمد العصفور ، وسلم عليه ، ووجده قد أنزل ما عنده من بضاعة وأبحر إلى بندر كاليكوت لشحن الأخشاب لرحلة العودة إلى الكويت . وأما النوخذة عيسى بشارة ففي موسم عام ١٩٤١/ ١٩٤٢ كان قد أبحر لتوه من بمبي حين شاهد سفينة النوخذة محمد فاتفق الاثنان على عبور الغبة (بحر العرب) سويا (سنيار) ، وكانا يبحران معا حتى وصلا إلى الساحل العماني ـ فكانا اثنين من كبار نواخذة وقباطنة الكويت يبحران معا في ذلك العام (إحدى سنوات الحرب العالمية الثانية) . وفي عام ١٩٤٣ كان النوخذة محمد قد أبحر من شط العرب في بدء رحلة سفر جديدة ، وبالقرب من جزيرة قيس انكسر الصاري الأمامي (العود) في البوم «إقبال» فاضطر النوخذة مفلح الفلاح (الذي كان يبحر بالقرب منه) إلى جره وراءه حتى أوصله إلى بندر كنك حيث اشترى محمد صاريا جديدا لسفينته هذه بسعر ١٨٠٠ روبية ، ورفعه فوق سفينته وأبحر في طريقه إلى الهند . ولقد ذكر ذلك النوخذة ناصر بن حجي في روزنامته . أما النوخذة يعقوب اليتامي فقد ذكر في روزنامته أنه شاهد النوخذة محمد العصفور بالقرب من مدخل الشط في عام ١٩٤٦ وهو يستعد لبدء رحلة سفر جديدة . أما القلاف منصور فقد ركب مع النوخذة محمد في أولى رحلاته في قيادة البوم (إقبال) ، وكانت سفرة هندية ـ إفريقية طويلة ومتكاملة ، فبعد أن أنزل النوخذة محمد شحنة من التمر في بنادر الهند شحن سفينته بألواح «القرميد» من بندر منكرور وأبحر بها (عبر المحيط) برفقة

النوخذة حسين العسعوسي والنوخذة عبدالله المعتوق في طريقهم إلى ميناء ممباسا الإفريقي ، وبعد أربعة أيام «ضربهم طوفان» فاضطر النوخذة محمد (بعد مقاومة مستمرة) إلى رمي بعض ألواح القرميد في البحر لكي يخف الضغط على سفينته وتصمد في ذلك البحر العاصف . وبعد يوم وليلة خف الهواء ونتخ النوخذة محمد ورفاقه الساحل الإفريقي الشرقي ثم استمروا في مسيرهم حتى بندر ممباسا . وبعد إنزال القرميد توجه النوخذة محمد إلى زنجبار حيث اتفق مع ربان محلي ليرشدهم داخل دلتا الروفيجي في تنزانيا . وبعد أن ترك النوخذة محمد بندر زنجبار مر على جزيرة كواله ، ثم دخل خور حميد ، ولكن الربان جنح بالسفينة على حالة من الرمل داخل هذا النهر ، فتسلم النوخذة محمد منه القيادة واستطاع هو وبحارته إنقاذ السفينة . ثم تم شحنها بأعمدة الكندل وأبحر بها النوخذة محمد إلى زنجبار ثم إلى الكويت . هذه بعض من رحلات النوخذة محمد العصفور قبل أن يترك السفر .

وفي عام ١٩٥٣ تسلم قيادة البوم (إقبال) نوخذة من ساحل فارس (بعد أن توقف النوخذة محمود عن قيادتها) ، وفي إحدى رحلات هذا النوخذة الأخير أرسل معه النوخذة محمد صندوقا يحوي دفاتره وخرائطه وأجهزة الملاحة الخاصة به ـ أرسلها معه إلى أخيه محمود في الكويت . ولكن هذا الصندوق لم يصل إلى الكويت ، بل غرق مع البوم إقبال في بحر العرب . لقد دخله ماء البحر من فتحة في الخلف فتحت للفراشة التي تحرك السفينة (بعد أن أدخل فيها محرك) ، فغرقت في الحال ، وضاعت أجهزة ودفاتر النوخذة محمد بما فيها روزنامته ، فضاعت لذلك معلومات تاريخية قيمة .

وفي العام ١٩٦١ ، وبينما كان النوخذة محمد في رحلة تجارية إلى الهند ، جاءه القدر المحتوم ، وتوفي في ميناء كاليكوت الهندي عن ٦٤ عاما . ولم يكن بجانبه أحد من أقاربه ، فوصلت برقية من كاليكوت من تاجر الخشب (بارامي) إلى أخيه محمود ، فأرسل أخاه الأصغر جاسما للتحقق من ذلك . وبعد ثلاثة أيام من المواصلات الصعبة

وصل جاسم إلى كاليكوت فوجد جثمان أخيه محمد مُسجى في إحدى الغرف ، فلما رفع عن وجهه الغطاء بدا له وكأنه قد مات لتوه ، لم يتغير شكله كثيرا ، فترحم عليه ودفنه في مقبرة المسلمين في كاليكوت .

النوخذة محمود عيسى العصفور

لعل الشوق والذكاء الفطري هما اللذان دفعا النوخذة محمودا لكي يتعلم من أخيه محمد فنون البحر الشائكة والصعبة ليصبح واحدا من أبرز نواخذة الكويت وقباطنتها . فقد ركب مع أخيه البحر وعمره ١٥ عاما ، وتعلم الكثير منه على يد هذا النوخذة والقبطان . وما أن أصبح عمره ٢٢ عاما حتى أصبح نوخذا في بوم صغير للتاجر فلاح الخرافي اسمه «مطيران» حيث سافر عليه إلى الهند عدة سنوات ، ثم تركه ليسافر مع النوخذة راشد المبارك معلما أو ربانا نظرا لأنه يعرف استخدام «الكمال» للقياس . ويذكر النوخذة محمود للكاتب أنه في رحلته هذه (عام ١٩٣٦) مع النوخذة راشد المبارك «**كان النوخذة علي النجدي معنا في سفينته (سنيار) ، وكذلك كانت معنا سفن أخرى ، وكانوا جميعهم يعتمدون علي وعلى مقدرتي على القياس للوصول من الهند إلى عدن . فقد قال لي النوخذة علي : يا محمود كلنا معتمدين على الله وعليك ، لكن الله وفق ولاح لنا جبل شمسان بالقرب من ميناء المعلا في عدن**» . **وأضاف : إن الجيل الماضي من النواخذة الكويتيين كان كل واحد منهم يصحب معه نوخذة مساعدا له (نوخذا شراع) ، أما الجيل الأخير مثلنا فلم يجد حاجة إلى نواخذة شراع بل تحمل كل نوخذة المسؤوليات كلها- «النوخذة هو كل شيء»** .

النوخذة محمود العصفور

تسلم النوخذة محمود بعد ذلك قيادة بوم العصفور «إقبال» ، وقاده إلى موانى الهند وإفريقيا . كانت إحدى هذه الرحلات في صحبة النوخذة عيسى بشارة ، نوخذة البوم «فتح الخير» للتاجر ثنيان الغانم حين أبحروا من ميناء منكرور على الساحل الغربي للهند مباشرة إلى ميناء ممباسا على ساحل إفريقيا الشرقي .

وأما رحلته التاريخية إلى ميناء موزمبيق في عام ١٩٤٦ ، فقد روى أحداثها للكاتب على النحو التالي :

«كنت مع مجموعة من نواخذة الكويت في زنجبار ، وهناك سمعت أن السكر في موزمبيق متوافر عند أحد التجار هناك ، بينما هو شحيح في الكويت فعزمت على الإبحار إلى ميناء موزمبيق لشراء السكر ثم السفر إلى الكويت . ولم أخبر أحدا بذلك ؛ خوفا من أن يحبطوا عزم بحارتي نظرا لأنه لم يسبق لهم أن أبحروا إلى موزمبيق . وعندما أخبرت البحارة وقبلوا السفر أعطيتهم «السلف» . لكن النواخذة علموا بعزمي على السفر فلم يشجعوني على هذه الرحلة وقالوا إنك إذا ذهبت فلن تعود ، ولكني توكلت على الله وأبحرت جنوبا باتجاه موزمبيق» .

ولكن البحر بدأ يزداد ظلاما وهبت العاصفة ، فخاف البحارة وقال بعضهم إن النوخذة محمود ذاهب بهم إلى «بحر الظلمات» . لكن النوخذة محمود واصل مسيره حتى لاح لهم ميناء موزمبيق ، ودخله بحذر شديد ووجد فيه سفينة لأحد نواخذة ميناء «كنك» الذي أمده بالمعلومات القيمة عن الميناء والقوانين فيه وعن سوق السكر كذلك . فنزل النوخذة محمود وأبلغ سلطات الميناء بوصوله ، ثم ذهب إلى تاجر (هندي) ليشتري منه السكر ولكن هذا التاجر لم يتسلم الحوالة النقدية -أي ثمن البضاعة- من التاجر فهد المرزوق ، فاضطر النوخذة محمود إلى العودة إلى زنجبار خاليا من البضاعة إلا من بعض أكياس السكر التي أوصلها إلى زنجبار ، فكان أول نوخذة كويتي يصل هذا المكان وآخرهم كذلك . ولقد ذكر النوخذة محمود للمؤلف أنهم كانوا خلال هذه الرحلة يشجعون بعضهم البعض ، «وكنا نسولف ونتغشمر ، والبحر ما يخلصه إلا الضحك والعرص والسوالف» .

ولقد ذكر النوخذة عيسى بشارة في روزنامته رحلة النوخذة محمود التاريخية هذه ، إذ ذكر في يوم ٦ أبريل عام ١٩٤٦ حين كان في بندر زنجبار : «وصل محمود بن عصفور من موزمبيق» ، وكذلك ورد ذكر هذه الرحلة في سجل سلطات ميناء زنجبار

حيث ذكر التالي :

- البوم «إقبال» - كويتي . وصل [زنجبار] في ٥ أبريل ١٩٤٦ من الكويت عن طريق البصرة وكراچي وبومبي ومنكلور وممباسا وموزمبيق . النوخذة محمود عيسى ، المالك [للبضاعة التاجر] فهد المرزوق ، الحمولة ١٨٠ طنا ، وعدد البحارة ٣١ بحارا ، ولا يوجد [على البوم] حمولة (بضاعة) ولا ركابا [حين قدومه من ممباسا]* .

ويعدّ النوخذة محمود من نواخذة السواحل نظرا لكثرة تردده على بنادر الساحل الإفريقي الشرقي ، وهؤلاء النواخذة (نواخذة السواحل المشهورين) هم النوخذة محمود العصفور والنوخذة ناصر عبدالوهاب القطامي والنوخذة معيوف البدر والنوخذة مفلح الفلاح والنوخذة عيسى بشارة والنوخذة سلمان بن عيسى . وفي رحلة أخرى للنوخذة محمود في قيادة البوم (إقبال) كان معه المجدمي (رئيس البحارة) فهد الطراروة - وهو واحد من أكفأ المجادمة الكويتيين من الجيل الأخير - وقد روى للمؤلف إحدى رحلاته مع النوخذة محمود العصفور على الوجه التالي :

«كنا في بوم العصفور «إقبال» بقيادة النوخذة محمود ، وكان الوقت آخر الموسم ونحن مازلنا في كليكوت يشاركنا في هذا البندر بوم «طارق» للصقر ، وسنبوك آخر لأهل اليمن . ولما تركنا كاليكوت وغابت عن أنظارنا هبت علينا عاصفة «فدبرنا» جنوبا ، ثم سكن الهواء ثلاثة أيام متتالية ، ولم نستطع رفع الأشرعة فبقيت السفينة إمسمره في البحر والنوخذة محمود يقيس ارتفاع الشمس كل يوم لتحديد مكان السفينة . لكنه لم يخف قلقه فقال «يا بو صالح إذا لم يهب الهواء غدا فنحن في خطر» . وكنا في ذلك الحين بالقرب من خط الاستواء ، لكن من حسن الحظ هب علينا الهواء (نعشي) من الشرق ، ورفعنا الأشرعة (العود والقلمي والبومية) حتى «نتخنا» راس الحد ، ولما وصلنا الكويت بعد ذلك استقبلنا في الماشوه نفر من أهالي الكويت ، وكان من بينهم النوخذة محمد العصفور . فطلب مني النوخذة محمود أن يقوم البحارة بإنزال

* عن أرشيف زنجبار الوطني، ويجدر بالذكر هنا أن النوخذة محمود عاد إلى الكويت بشحنة من أعمدة الكندل.

ما على السفينة من أخشاب . لكنني رفضت طلبه نظرا لأن البحارة كانوا مرهقين . فلما سمع النوخذة محمد ما قلته ، قال لأخيه محمود «صح يا محمود ، كلام بوصالح عدل ، خلهم يروحون بيوتهم أول ، بعدين ينزلون الخشب» .

ولقد ذكر العديد من نواخذة الكويت مشاهداتهم للنوخذة محمود في شتى البحار والبنادر في بحر العرب وغرب المحيط الهندي ، فقد ذكره (بالإضافة إلى النوخذة عيسى بشارة) النوخذة عيسى العثمان في روزنامته في الأعوام ١٩٣٩ ، ١٩٤١ ، ١٩٤٤ ، ١٩٤٦ ، ١٩٤٨ . وأما النوخذة أحمد الفهد فقد ذكره عام ١٩٤٨ حين قابله في بندر مسقط . ويجدر بالذكر هنا أن النوخذة محمود العصفور قد أدخل محركا في سفينته (إقبال) في أواخر الأربعينيات من القرن العشرين ، وقام بقيادتها عدة سنوات (حتى عام ١٩٥٢) ، ثم ترك السفر وبدأ يعمل في التجارة الحرة ـ تجارة مواد البناء من أسمنت وحديد وأخشاب ، وكان له مكتب تجاري في منطقة الشويخ الصناعية يستقبل فيه أصدقاءه وضيوفه ، وكان يحتفظ فيه بصورة للبوم (إقبال) حصل عليها من مصور خلال رحلة «ذكرى» له في بندر ممباسا . وكان النوخذة محمود ودودا كريما مع ضيوفه ومع بحارته ، وكان «يعود عليهم» ويلبي بعض حاجياتهم المادية حتى وفاته في ٢٥ من شهر سبتمبر ١٩٨٩ . قبل الغزو البعثي الصدامي للكويت في الثاني من شهر أغسطس عام ١٩٩٠ المشؤوم .

النوخذة جاسم عيسى العصفور

النوخذة جاسم العصفور

سعى النوخذة جاسم ليصبح نوخذة سفر مثل إخوته من قبله ، فركب أول مرة مع أخوه النوخذة محمد ليتعلم عنه قيادة السفن الشراعية وأساليب الملاحة والقياس ، وكان معه (في سفينة التاجر فلاح الخرافي) حين وصلوا إلى ميناء كولمبو في جزيرة سري لانكا (أو سيلان سابقا) . وفي رحلاته هذه مع أخيه كان النوخذة محمد يقيس مواقع السفينة ويحسب خطوط الطول والعرض في ورقة ثم يعطيها لأخيه جاسم لكي يراجعها ويتعلم منها ، حتى أتقن النوخذة جاسم أساليب القياس وتحديد موقع السفينة

في عرض البحار .

ولما أصبح في استطاعته قيادة السفن الشراعية ركب النوخذة جاسم أول مرة كنوخذة في سفينة للتاجر عبدالمحسن الناصر الخرافي حمولتها ٢٦٠٠ منْ ، وكان ذلك في عام ١٩٤٥ ، آخر أعوام الحرب العالمية الثانية . لكنه لم يستمر أكثر من عام في قيادة هذه السفينة ، إذ صنع له إخوته سفينة ذات حمولة تقدر بحوالي ٢٢٠٠ منّ ، صنعها الأستاد المعروف محمد حسين عام ١٩٤٦ ، وأصبح اسمها «أسامة» .

قاد النوخذة جاسم هذه السفينة إلى معظم موانى الهند وإفريقيا الشرقية . ولقد حدّث الكاتب عن رحلة قام بها إلى ساحل إفريقيا الشرقي حيث ذهب في سفينته هذه حتى دلتا نهر الروفيجي في تنزانيا لشراء أعمدة الچندل (المنجروف) . وكان هذا المكان المزعج والمرعب تحت مسؤولية مقاول يهودي اسمه ريزا ، رجل سمين مشلولة إحدى يديه ، وعنده كلاب شرسة تحرسه مع خدم في هذه الدلتا . كما كان هناك مسؤول ألماني عن الحكومة التنزانية . وكان النوخذة جاسم على علاقة حسنة بهما ، لكنه لم يكن يشتري جميع حمولة السفينة من الأعمدة من هذا المقاول ، بل يشتري النصف الآخر من أهل الدلتا من العمال السواحليين ، أسوة بغيره من نواخذة الكويت والخليج . وكان ريزا هذا يعلم بذلك ، ولكنه يتساهل أحيانا ، نظرا لأنه يعلم أن هذا ما يجعل الرحلة لشراء الأعمدة مربحة قليلا لهؤلاء البحارة القادمين من أقصى بلدان الخليج . ولو ضايقهم لامتنعوا عن المجيء فكسدت تجارته . ومع ذلك فقد كان هذا المقاول يكن لنواخذة الكويت احتراما أكثر مما يكنه لغيرهم من نواخذة الخليج .

أما عن تكلفة بقاء السفينة شهرا كاملا في دلتا نهر الروفيجي ، وما يقدمونه من طعام للعمال السواحليين الذين يقطعون الأعمدة لهم ، وبخاصة التمر والرز ، فهو كبير نسبيا ، ولكن كيف يمكن الحصول على الأعمدة دون إطعام هؤلاء الرجال؟

ومع أن النوخذة جاسم قام بقيادة السفن الشراعية في آخر سنوات السفر الشراعي

الكويتي إلا أن بعض النواخذة الكويتيين أوردوا ذكره في روزناماتهم . منهم على سبيل المثال النوخذة عيسى العثمان الذي قابل النوخذة جاسم العصفور في جزيرة كوالة في موسم ١٩٤٩/ ١٩٥٠ ، وكان النوخذة جاسم في ذلك الموسم قد قام برحلة طويلة إلى السواحل الإفريقية الشرقية . وأما النوخذة يعقوب اليتامى فقد ذكر في روزنامته أنه شاهد النوخذة جاسما بالقرب من طيوي (على الساحل العماني الشرقي) ـ في ١٣ مايو عام ١٩٥٠ ، وكانت هذه الرحلة آخر رحلات النوخذة جاسم العصفور ، ترك بعدها السفر وقيادة السفن ليستثمر ما تعلمه من خبرات في عمل تجاري في وطنه وبين أهله ، فكان في هذا من أنجح النواخذة الكويتيين .

ومازال النوخذة جاسم يمارس عمله هذا بنجاح ، ويزور أصدقاءه ويحدث الباحثين (بهدوئه ووقاره الذي اتصف به) عن رحلات السفر الشراعي الكويتي التي ذهبت ولم يبق منها سوى أحاديث وذكريات .

يقول النوخذة جاسم العصفور للمؤلف : «نعم يعن البحر علي ، أين البحارة . . . أين الرجال؟ لقد كنا حقا إخوة في تلك الأيام» .

النوخذة أحمد عيسى العصفور

لم يشتهر النوخذة أحمد في رحلاته على السفن الشراعية إلى الهند وإفريقيا كما اشتهر إخوته محمد ومحمود وجاسم ، ولكنه من نواخذة الكويت القلائل الذين شاءت الأقدار أن يموت غرقا في البحر وهو يقود سفينته إلى الهند ، ولم ينج من بحارة سفينته سوى طباخ السفينة .

كان ذلك في حوالي عام ١٩٤٠ حين كان النوخذة أحمد نوخذا في بوم للنوخذة والتاجر محمد شاهين الغانم ، وهو البوم الذي سبق أن كان في قيادته النوخذة حسين العسعوسي الذي ترك قيادته عام ١٩٣٧ وتسلم قيادة «المهلب» بدلا منه . فحين شحن النوخذة أحمد العصفور البوم بالتمر أبحر إلى ساحل الهند الغربي حيث باع التمر في

بندر كراچي أو بومبي ثم شحن البوم بأكياس الأسمنت وأبحر عائدا إلى الكويت . غير أن البحر هاج وعصف بعد أيام قليلة من تركهم ساحل الهند (بالقرب من كورباري) وكانت هذه العاصفة تدعى «بضربة الأحيمر» ، ولما أحس الجميع أن السفينة قد دخلها الماء وأنها في حالة سيئة ألقوا بأنفسهم في البحر ، وكان النوخذة أحمد من بينهم . ويروي بعض البحارة الكويتيين أن النوخذة أحمد استطاع أن يسبح ساعات طوال قاصدا الساحل ، ولكنه كان يسبح في الجهة المعاكسة (غربا) فلم يصل البر ومات غرقا مثل بقية بحارته ما عدا طباخ السفينة الذي شاء الله أن يسبح في اتجاه الساحل وبذا سلم من الموت لكي يروي للناس قصة «طبعة» النوخذة أحمد العصفور .

وفي لقاء مع التاجر صالح علي الشايع قص للكاتب ما كان بينه وبين النوخذة أحمد العصفور . فقد كان صالح يدير مكتبا تجاريا في بومبي ، وكان النوخذة أحمد العصفور يتعامل مع هذا المكتب ، فنشأت علاقة صداقة حميمة بينهما ، وكان التاجر صالح الشايع يشفق على النوخذة أحمد نظرا لكونه رجلا بسيطا لا يحسن مقارعة الوسطاء والتجار . ففي ذات مرة طلب أحد التجار الهنود من النوخذة أحمد العصفور أن يوصل له شحنة من الحديد (الخردة) من بندر إلى آخر (وهو بندر بمبي) ، ولكن حين أوصل النوخذة أحمد هذه البضاعة أخذ التاجر الهندي يماطله ولم ينزل بضاعته من السفينة حتى لا يدفع عليها أجرة (أرضية) في ميناء بومبي . هنا تدخل التاجر صالح الشايع وأنزل البضاعة على حسابه حتى أتى التاجر الهندي لتسلمها ، ولكن بعد أن أجبره التاجر صالح على دفع الأرضية وتعويض للنوخذة أحمد على تأخيره أياما كثيرة هو وسفينته في ميناء بومبي . هذا ما كان من شأن النوخذة أحمد العصفور ورحلته المفجعة في ذلك العام .

قصة أخرى تروى عن النوخذة أحمد العصفور حين كان في رحلة إلى بنادر المهرة (على ساحل اليمن الجنوبي) لإحضار كمية من «الصل» إلى الكويت ، فقد كان النوخذة أحمد العصفور قد باع ما لديه من تمر هناك ، ولكن التجار المهرة لا يدفعون

نقودا ثمنا لما يشترونه من تمر ، بل يبيعون للنوخذة زيت السمك السردين (الصل) في المقابل ، فلما باع النوخذة إبراهيم النصرالله ما لديه من تمر واشترى كمية من الصل جاءه التاجر المهري وطلب منه أن يدفع ثمن الصل مقدما (بدلا من بيعه في الكويت ثم تسلم قيمته فيما بعد) . ولكن النوخذة إبراهيم (الذي كان موجودا مع النوخذة أحمد العصفور في تلك البنادر) أخبر كفيله هناك (والذي يدعى خفير) بما طلبه التاجر المهري منه ثمنا مقدما للصل ، فأخبره الخفير بالسفر ليلا خفية إلى الكويت ، ثم يبيع الصل هناك ويرسل المبلغ إلى التاجر المهري ، وفي الليل رفع النوخذة إبراهيم شراعه وأبحر ، وفي صباح اليوم التالي علم التاجر بهرب النوخذة إبراهيم فتشاور مع جماعته وقرروا أن النوخذة أحمد العصفور يجب أن يتحمل المسؤولية (لأنه نوخذا كويتي مثل النوخذة إبراهيم النصرالله) واتفقوا على أن يقطعوا حبال المراسي ليلا وترك سفينة النوخذة أحمد لكي تتحطم ثم يقوموا بالاستيلاء على ما فيها من بضاعة عقابا له وللنوخذة إبراهيم النصر الله . ولكن الخفير الخاص بالنوخذة أحمد العصفور علم بما يخطط لسفينة النوخذة أحمد العصفور فأخبره بذلك ، وركب هو وجماعة مسلحة تابعة له في سفينة النوخذة أحمد . ولما أقبل الليل جاء المتآمرون فوجدوا جماعة الخفير على سطح السفينة ، فحدث إطلاق نار بين الجماعتين ، ولكن المتآمرين انهزموا في آخر المطاف وتركوا النوخذة أحمد ، الذي لم يضيّع وقتا في رفع أشرعته والسفر قاصدا الكويت . ولقد روى هذه الحادثة للمؤلف النوخذة عيسى بشارة ، وهذه الحادثة تؤكد أهمية أن يكون لك خفير (أو كفيل) في بنادر المهرة له نفوذ بين السكان هناك ، وإلا فإن التجارة دون خفير تعني تعريض النفس والمال للخطر في تلك السنوات ، ولقد كانت هذه الحادثة في السنوات القليلة التي سبقت قيام الحرب العالمية الثانية . أما النوخذة إبراهيم النصرالله فلم يذهب إلى بنادر المهرة بعد ذلك .

العسعوسي

العسعوسي من عائلات الكويت القديمة التي ارتبط اسمها بالبحر منذ عهد طويل ، وقام رجالها بقيادة السفن الشراعية منذ منتصف القرن التاسع عشر (وربما قبل ذلك) وحتى نهاية السفر الشراعي الكويتي . ففي وثيقة مؤرخة في عام ١٨٥٩م (رجب ١٢٧٥هـ) وهي عبارة عن سند ملكية ، ورد ذكر النوخذة حسين بن محمد العسعوسي كنوخذة ومالك للسفينة (البغلة) المسماة «فتح المبارك» ، وكانت في آخر سنوات حكم الشيخ جابر بن عبدالله (أو جابر العيش) . ولقد استمر نواخذة العسعوسي في قيادة السفن بعد هذا النوخذة (حسين بن محمد) ، وبرز العديد منهم في مجال السفر الشراعي كنواخذة مشهورين ، وبالأخص النوخذة خالد بن عبدالعزيز العسعوسي والنوخذة عبدالرحمن بن حسين بن جاسم العسعوسي والنوخذة راشد العسعوسي والنوخذة حسين عبدالرحمن العسعوسي ـ قبطان البوم «مهلب» المشهور ، كذلك ظهر في هذه العائلة العديد من الشخصيات ذات الوجاهة في المجتمع ، وكان آخرهم النوخذة عبدالله بن عبدالرحمن العسعوسي الذي شغل العديد من المناصب القيادية في الكويت بعد أن توقف السفر الشراعي الكويتي . وفيما يلي نبذة عن كل نوخذة من هؤلاء النواخذة .

النوخذة عبدالرحمن حسين جاسم العسعوسي

النوخذة عبدالرحمن العسعوسي من نواخذة الكويت القدامى الذين كانوا نشطين في زمن الشيخ محمد والشيخ جراح الصباح وحتى عام ١٩١٠م . ولا شك في أنه تعلم قيادة السفن الشراعية ممن سبقوه من رجال ونواخذة من عائلة العسعوسي . ويروى أنه قد كلف من قبل الشيخ محمد الصباح (الذي حكم الكويت من عام ١٨٩٢م وحتى عام ١٨٩٦م) بالإشراف على بناء سفينة (بغلة) له ، فاختار لها الأستاد

محمد ولد گروف . ولما مد هذا الأستاد قاعدة السفينة (أمام منزل أو ديوان العسعوسي في الحي الشرقي من بلدة الكويت القديمة) تولى الشيخ مبارك الصباح الحكم في الكويت ، فخاف الأستاد محمد أن يطاله غضب الشيخ مبارك ففر هاربا إلى الكوفة (في العراق) تاركا السفينة وقد اكتمل الجزء السفلي منها (البيص والشلامين) . وبينما كان الشيخ مبارك يتجول على الساحل شاهد البغلة (نصف المكتملة) فسأل عن أستادها وعن مالكها ، ولما علم أن الأستاد قد فر وتركها قال : «الله ايخيبه» ، وطلب من النوخذة عبدالرحمن العسعوسي أن يطلب من أحد الأستادية أن يكملها فتم اختيار الأستاد صالح بن راشد ، الذي أكمل بناءها فأهداها الشيخ مبارك إلى صديقه الشيخ خزعل وعرفت «بالمرداوية» نسبة إلى الشيخ خزعل بن مرداو ، وأصبح اسمها الرسمي «الهاشمي» .

ولقد قام النوخذة عبدالرحمن العسعوسي بقيادتها عدة سنوات ، كان خلالها يذهب بها إلى شط العرب حيث يجهز لها رجال الشيخ خزعل كمية من التمور ثم يبحر بها في رحلة موسمية واحدة متكاملة إلى بنادر الساحل الهندي الغربي حيث يتوقف أولا في بندر كراچي لبيع التمر فيه إذا كان السعر طيبا ، أو يتوجه إلى بنادر كتوار (خورميان وبراول) لبيع التمر فيها . ثم يبحر جنوبا إلى بندر كاليكوت حيث يشحن السفينة بالأخشاب والصبار والحبال وربما الأرز والقهوة ويعود بها إلى الكويت أو شط العرب لينزلها هناك للتجار أو للشيخ خزعل ورجالاته . وهذه كانت طريقة النواخذة القدامى أمثال النوخذة عبدالرحمن العسعوسي وأحمد بن ناصر وعبدالعزيز القطامي : رحلة واحدة في الموسم الواحد دون تسرع أو تعريض أنفسهم للمخاطر .

ولكن النوخذة عبدالرحمن ترك قيادة هذه السفينة في حوالي عام ١٩١٠ ، وسلم قيادتها إلى قريبه النوخذة الواعد خالد بن عبدالعزيز العسعوسي ، واكتفى هو بالعمل في تجارة العائلة ، فكان يذهب في موسم نضج التمور (في شهر

سبتمبر) إلى شط العرب ويجهز شحنات من التمر للنوخذة خالد والنوخذة راشد العسعوسي ، ثم يذهب بالمركب إلى بندر كراچي لاستقبال التمور هناك لكي يسوقها فيه (أو في البنادر القريبة من كراچي) ثم يستقل القطار إلى بمبي ثم إلى منكرور ، وأخيرا إلى بندر كاليكوت التاريخي حيث يشتري شحنة من الأخشاب ويرسلها مع سفن العائلة إلى الكويت . ولقد استمر النوخذة عبدالرحمن في عمله هذا حتى أواخر سنوات حياته .

النوخذة خالد عبدالعزيز العسعوسي

لو أردت أن تعدد اسم خمسة من كبار نواخذة الكويت (سواء من الجيل القديم أو ما تلاه من أجيال) لبرز النوخذة خالد العسعوسي واحدا منهم ؛ ولا شك في ذلك ، فالنوخذة خالد من كبار نواخذة وقباطنة الكويت ، شهد له في ذلك زملاؤه من النواخذة ، كما شهد بذلك حاكم الكويت الشيخ مبارك الصباح كذلك ، الذي وصفه (للمعتمد السياسي البريطاني في الكويت عام ١٩١٣م) بأنه «قبطان صاحب اقتدار ودلالة» . ولقد برز النوخذة خالد كنوخذة للسفر الشراعي و«معلم» للقياس في وقت كان فيه النواخذة المعالمة (أي الذين يحسنون قياس خطوط الطول والعرض) في الكويت من الندرة بمكان ، إذ لا مدارس لتعليم الملاحة فيها ولا معالمة كثر يمكن للطالب الناشئ أن يتعلم منهم . ولعل بروز النوخذة خالد في القياس (هو وبعض زملائه مثل النوخذة عيسى القطامي ومعيوف البدر) في الكويت في تلك السنوات (التي سبقت قيام الحرب العالمية الأولى) يعد دليلا على تفوق ذلك النوع من الرجال وتميزه عن غيره .

بدأ النوخذة خالد بقيادة بوم العسعوسي «حولي» الذي صنع في حوالي عام ١٩٠٦م ، ويعدّ من أجمل وأسرع خشب الكويت السفارة . وكانت جميع رحلاته في هذه السفينة إلى ساحل الهند الغربي ، رحلة واحدة في الموسم الواحد يعود بعدها النوخذة خالد إلى بلده للاستراحة في شهور الصيف بين أهله قبل أن يركب في رحلة

أخرى إلى الهند . ولقد كان النوخذة خالد يذهب أحيانا إلى بندر منكرور في القطار تاركا سفينته في بندر كاليكوت لشراء كمية من القهوة ويرسلها عن طريق الوسطاء في بمبي بالمركب إلى الكويت ـ وهذا عمل تجاري إضافي كان النوخذة خالد يقوم به حتى يحين موعد (أو موسم) العودة إلى الكويت فيركب سفينته ويقودها عبر بحر العرب إلى الكويت ، وكان النوخذة خالد يصحب معه أحيانا بعض النواخذة الكويتيين (سنيار) الذين لا يحسنون الملاحة والقياس حتى يوصلهم إلى الساحل العماني ثم يتركهم يواصلون سفرهم صوب الكويت .

ثم تسلم النوخذة خالد قيادة البغلة «المرداوية» بعد أن ترك قيادتها النوخذة عبدالرحمن العسعوسي وسلم النوخذة عبدالله العسعوسي قيادة البوم «حولي» ، وكان ذلك في حوالي عام ١٩١٠م ، فكان يجتمع في بندر كاليكوت (خلال أشهر الموسم) النوخذة خالد بالنوخذة راشد وبالتاجر و(النوخذة) عبدالرحمن العسعوسي «ليبارون» خشب العسعوسي في ذلك البندر ، أي يعتنون بها وبتجارتها .

وحين ترك النوخذة خالد قيادة السفن الشراعية (وبيعت البغلة بعد موت مالكها الشيخ خزعل) ، استمر النوخذة راشد العسعوسي في قيادة البوم «حولي» الذي سمي بهذا الاسم تيمنا بماء حولي العذب الذي تم العثور عليه في ذلك العام (١٩٠٦م) .

ويوصف النوخذة خالد بأنه رجل طويل قليلا هادئ الطبع قليل الكلام ، وكان ذا شخصية قوية ومحترمة من قبل رجالات الكويت ومن قبل التجار كذلك في البصرة وفي الهند . ففي عام ١٩١٣م كتب التاجر إبراهيم الفضل ـ أحد الوكلاء العرب في الهند ـ رسالة إلى زميله التاجر والوكيل محمد سالم السديراوي يدعوه فيها للعشاء في منزله «مع حضرة الأخ خالد العسعوسي» ، الذي كان موجودا في بمبي في ذلك الوقت (سبتمبر ١٩١٣م) .ولقد وصفه قريبه وتلميذه النوخذة حسين عبدالرحمن العسعوسي (قبطان المهلب) بأنه «معلم مضبوط ورجل عاقل ومتزن ، ومن أكبر النواخذة» .

وفي عام ١٩١٣م كان الشيخ مبارك الصباح قد أوصى بصنع مركب (ذو محرك) في إنجلترا لاستخدامه في إحضار كميات منتظمة من الماء العذب إلى الكويت من شط العرب لتسهيل الأمر على أهل الكويت ، وحين وصل هذا المركب (واسمه «إسعيد») إلى ميناء بومبي قرر الشيخ مبارك أن يبعث له النوخذة خالد العسعوسي ومعه (مساعدا له) النوخذة عبدالله بن حمود السليمان الحمود والسكوني سلطان بن محمد خلف لقيادته من بومبي إلى الكويت . ولعل في هذا إشارة إلى مكانة النوخذة خالد في الكويت آنذاك .

هذا ما توافر عن هذا النوخذة الذي لم يحفظ التاريخ لنا الكثير عنه وعن دوره في السفر الشراعي الكويتي ـ مثله مثل العديد من النواخذة القدامى الذين نسيهم التاريخ .

النوخذة راشد بن علي العسعوسي

النوخذة راشد العسعوسي

النوخذة راشد العسعوسي نوخذا جيلين متصلين من نواخذة السفر الشراعي الكويتي ، وأحد كبارهم ، ومن أكثرهم تواضعا ومودة وطيب خلق . رجل أمضى شبابه وما بعد الشباب من سنوات في قيادة متصلة للسفن الشراعية ، ولم يشعر بالملل أو يشكو من التعب ، ولم يحصل على ثروة تتناسب والجهد الذي بذله ، وسنوات الشباب التي نثرها بين أمواج الخليج وبحر العرب . ولقد استمر في قيادة السفن ، من سفينة إلى أخرى ، حتى نهاية الأربعينيات من القرن العشرين ، أي بعد أن قارب السفر الشراعي الكويتي على نهايته ، فبقيت له ذكرى طيبة عند أهل البحر في الكويت حتى اليوم- بعد مضي ما يقارب النصف قرن على فراقه هذه الحياة .

ولا شك في أن النوخذة راشد تعلم ممن سبقه من النواخذة (ربما عبدالرحمن أو خالد العسعوسي) وتسلم قيادة السفن مبكرا (في حوالي عام ١٩١٠ أو قبل ذلك بقليل) ، وكان يقوم برحلات موسمية منتظمة إلى بنادر الساحل الهندي الغربي حتى بندر كاليكوت . ففي موسم عام ١٩١٠/ ١٩١١ كان قد قام برحلة إلى الهند ثم عاد منها برفقة

العديد من النواخذة الكويتيين ، منهم النوخذة أحمد الغانم الذي ذكر في رسالة له أنه والنوخذة راشد العسعوسي والنوخذة محمد بن راشد النصف قد توقفوا في البحرين لإنزال بعض البضاعة قبل التوجه إلى الكويت . كما قام برحلة أخرى في العام الذي تلاه ، وكان في بندر براول يحاول بيع ما لديه من تمر في هذا البندر . كما كان في قيادة البوم «حولي» عام ١٩١٧ ، وعاد بكمية من الأخشاب قيمتها ٨٤٣٣ روبية . ثم ترك النوخذة راشد قيادة البوم «حولي» لقريبه حسين العسعوسي (بعد أن دربه على قيادة السفن الشراعية) ، وأصبح نوخذا «جعدي» ـ أي يقود السفن التابعة للتجار لقاء أسهم معينة . ففي عام ١٩٢٨ كان في قيادة البوم «نايف» لأولاد داود المرزوق ، وكان معه في إحدى رحلاته هذه «النهام» المشهور عبدالعزيز الدويش . ولقد استمر النوخذة راشد في قيادة هذه السفينة رحلتين في الموسم الواحد ، ثم نوخذة في البوم «الميمون» عدة سنوات ، ثم عاد إلى قيادة البوم «نايف» حتى عام ١٩٤٨ حيث ترك السفر بعد ذلك .

بقي النوخذة راشد في الكويت ، وكان يجلس أمام ديوان العسعوسي مع أصدقائه يرقبون السفن العائدة من السفر ، ومعه منظار مقرب ينظر خلاله السفن القادمة ثم يخبر من حوله بأنها سفينة النوخذة فلان . أما كيف يستطيع النواخذة معرفة السفن وأصحابها (على الرغم من تشابهها عن بعد) فهذا من الأمور التي تدعو للعجب .

وكان النوخذة راشد ودودا ومتواضعا على الرغم من تقدمه في السن ، لا يستنكف الجلوس حتى مع الشباب يتحدث إليهم ، وكان طروبا يهزه اللحن الجيد والصوت الشجي ، لقد أراد التمتع بما بقي له من فسحة في هذه الحياة بعد عمل في السفر الشراعي الكويتي ما قارب أربعين عاما متصلة .

ولقد ذكر العديد من نواخذة الكويت النوخذة راشد العسعوسي خلال رحلاته الكثيرة إلى الهند ، ومنهم من النواخذة القدامى النوخذة أحمد الغانم والنوخذة

عبدالرحمن العسعوسي والنوخذة خالد العسعوسي ، وأما الجيل الأخير من نواخذة الكويت فقد ذكروه في مواضع عديدة في روزناماتهم . ففي عام ١٩٣٩ كان مبحرا برفقة النوخذة عيسى بشارة بالقرب من جبل الجرد (على ساحل فارس) ، وفي عام ١٩٤٣ شاهده النوخذة عيسى مبحرا بالقرب من جزر الفواتي (على ساحل الهند الغربي) ، وكان في قيادة «بوم المرزوق» آنذاك . كذلك ذكره النوخذة أحمد الخشتي في روزنامته عام ١٩٣٦ في شط العرب حين كان في قيادة «بوم شاهين الغانم» . وأما في بندر كاليكوت فقد ذكره كل من النوخذة عبدالوهاب العسعوسي (عام ١٩٣٢) والنوخذة أحمد الفهد (عام ١٩٤٧) . ومن الجدير بالذكر أن النوخذة راشد قام بقيادة البغلة «البدري» ـ بغلة القطامي المشهورة ـ عاما واحدا .

وفي عام ١٩٦١ توفي النوخذة راشد العسعوسي بعد حياة قضى منها معظم أيام شبابه بعيدا عن أهله وبلده ـ بين أمواج بحر العرب وفي بنادره الكثيرة المتناثرة .

النوخذة عبدالله عبدالرحمن العسعوسي

هو نوخذة سفر ونوخذة غوص وتاجر وشخصية إدارية بارزة وُكلَ إليه الكثير من المناصب الإدارية المتقدمة في العديد من الوظائف ، فكان رصيده من الخبرة العملية وإخلاصه في عمله من أسباب نجاحه بحيث ترك له سمعة طيبة في وطنه ، وكان من شخصياته البارزة . درس مبادئ القراءة والكتابة عند الشيخ محمد صالح والسيد عبدالوهاب الحنيان ، ولما بلغ الحادية عشرة من عمره ركب مع والده النوخذة عبدالرحمن العسعوسي في رحلات موسمية تجارية إلى بنادر الساحل الهندي الغربي ، وكان خلالها يتعلم طرق وأساليب قيادة السفن الشراعية السفارة . وحين بلغ السادسة عشرة من عمره أصبح نوخذا في سفينة والده (البوم المشهور ـ حولي) ، فقاد هذه السفينة في رحلات سنوية إلى بنادر الهند ، وكان هو النوخذة والتاجر (الذي يتصرف في بيع البضاعة) معا . وبعد أربع سنوات من قيادته هذه

النوخذة عبدالله العسعوسي

السفينة ترك قيادتها للنوخذة راشد العسعوسي ، وحل محل والده حيث كان يسافر بالباخرة إلى الهند ويبيع ويشتري البضائع التي كانت سفن العسعوسي تحملها في رحلاتها من الهند وإليها . وكان النوخذة عبدالله (قبل أن يترك قيادة السفن السفارة) يذهب في رحلات للغوص على اللؤلؤ بعد أن يعود من رحلات السفر ، فقد كان لعائلة العسعوسي سفينة للغوص وثلاث سفن أخرى لإحضار المياه العذبة من شط العرب ، إلى جانب السفن السفارة التي كان يقودها بعض نواخذة العسعوسي . غير أن النوخذة عبدالله العسعوسي لم يوفق في الغوص كما وُفِّق في رحلاته السفارة ، فترك رحلات الغوص بعد أن مارس هذه الحرفة خمس سنوات ، واكتفى برحلات للغوص قريبة من الكويت (وهي رحلات غوص العدان) ، وكان النوخذة عبدالله يمتلك سفينة لغوص العدان هي «جالبوت» صغيرة الحجم كان يطلق عليها اسم «الميمونة» . وفي تلك الأثناء (في عام ١٩٣٨) طلب إليه أن يصبح موظفا في الأشغال فلم يقبل ذلك لظروفه الصحية ، ولكنه عين في عام ١٩٤٥ مديرا للبلدية من قبل المجلس البلدي ، كما أصبح مديرا للصحة العامة في عام ١٩٤٧ ، وكان يدوام في المستشفى الذي كان في عمارة معرفي (بالقرب من قصر السيف) . وفي السنة التالية (١٩٤٨) عين النوخذة عبدالله العسعوسي مديرا لدائرة الأوقاف العامة فقام بتطوير هذه الدائرة ، وأصبح النوخذة حسين العسعوسي مساعدا له (وكيل وزارة) بعد أن ترك السفر الشراعي وقيادة السفن في بداية الخمسينيات من القرن العشرين .

ولقد عاصر النوخذة عبدالله العسعوسي أحداث الجهرة (عام ١٩٢٠) وكان عمره آنذاك حوالي ثلاثون عاما . ولقد روى في لقاء له عام ١٩٧٠ (مع الصحفي عبدالفتاح مليجي) ما عاصره من أحداث في تلك الموقعة على النحو التالي (عن كتاب «رجال وتاريخ») :

«وفي ذلك الوقت بوغت بالهجوم على الجهرة ، وصار بينهم رمي ، ودخل

الإخوان واحتمى الشيخ سالم بالقصر الأحمر ، وجاء خيالة ، وأخبرونا بما جرى .

لقد دافع أهل الجهرة عنها وقتلوا كثيرا من الإخوان ولكن ذخيرتهم نفدت ، ولو كانت عندهم ذخيرة لقضوا عليهم جميعا .

وفزع أهل الكويت . . وخرج الجميع متجهين إلى الجهرة ، من أهل الشرق كان يخرج من كل منزل شخصان أو ثلاثة ، وقد خرجت ومعي حسين بن عبدالرحمن العسعوسي وحسين بن راشد العسعوسي ، وركبنا في «جالبوت» حسين بن علي ، وكان عددنا به ثمانين شخصا تقريبا ، وسرنا ووراءنا أكثر من جالبوت . وبعد ثلاث ساعات وصلنا إلى الجهرة . . ووقفنا بانتظار الذين وراءنا . . وأثناء الانتظار ، رأينا رجلا يجيئنا راكضا ، ويشير بيديه ، ونزل الماء . . وعندما وصل إلينا قال : لقد صار القتال في القصر ، فتكدرنا كثيرا ، وبعد ساعتين وصل مركب الشيوخ الذي به الفزعة -النجدة- وعلى رأس الفزعة المغفور لهما الشيخ سلمان الحمود الصباح ، والشيخ عبدالله السالم . . وبعد أن رسا المركب ذهبنا إليه ومعنا الرجل الكويتي -عبدالرحمن الحساوي- وهناك قال الرجل للشيخ سلمان ما قاله لنا . . وبدأ حوار بين الشيخ سلمان وحسين بن علي :

ما رأيك في هذا الكلام؟

قال حسين بن علي . . رأيي أننا ننتظر ونرى النتيجة ، فإذا كان القصر قد سلم فعلا وانتهى كل شيء . . فعلينا العودة إلى الكويت لحمايتها .

وقال الشيخ سلمان . . ولكنني أرى أن نظل للصباح -وكان الحديث يدور بعد الظهر- ثم ننزل لنقاوم الإخوان مهما كان الأمر .

ورد حسين بن علي . . إذا صح ما سمعناه ، فإنهم الآن يحتمون بالمنازل والقصر والأشجار ، ونحن سنقاتلهم من الصحراء مكشوفين . . وبمثل هذا الحال سيتمكنون من الانتصار علينا .

قال الشيخ سلمان . . من هنا للصباح يفرجها الله .

ولكننا ونحن في المركب لاحظنا أن «الإخوان» شالوا جميع ما لهم ومشوا بعيدا عن الجهرة ، رأيناهم بالمناظير وكنا لا ندرك السبب . . وبعد العصر ، طلب بعض الجماعة النزول إلى البر . . فسمح لهم بذلك . . وبعد نصف ساعة رأيناهم يعودون فرحين مهللين ومعهم اثنان من الخيالة هما المرحوم إبراهيم الفاضل ، ومطلق بو حديدة ، وقالوا : حاول «الإخوان» في الصباح فتح باب القصر ولكنهم لم يتمكنوا من ذلك . . وبعد سقوط الكثير من القتلى منهم ، ومشاهدتهم «الفزع» النجدة طلبوا من الشيخ سالم الصلح ، فوافقهم على ذلك ، وفعلا تم الصلح على أن يبتعدوا إلى الصبيحية ، وبعد أسبوع يحضرون إلى الكويت لمواجهة الشيخ سالم بها .

وقد ظهر أن السيد عبدالرحمن الحساوي رأى «الإخوان» وهم يعملون على فتح باب القصر فركض إلينا طالبا النجدة الفورية ، وظن أنهم لا محالة سيدخلون القصر ، وقال ما قال .

- جاءنا أمر من الشيخ سلمان الحمود بأن الشيخ سالم يطلب منا العودة إلى الكويت والمحافظة عليها خوفا من غدر الإخوان . . ولكن حسين بن علي قال للشيخ سلمان ، لابد لي من مقابلة الشيخ سالم ، وعلى هذا سأنتظر إلى الصباح . . ونزلنا جميعا بالسلاح متجهين إلى القصر ، وهناك وجدناهم يجهزون الجرحى لإرسالهم إلى الكويت . . وحول الجهرة شاهدنا القتلى من المعتدين . . ومما رأيناه : عبد منهم كان يجلس فوق نخلة دون أن يراه أحد ، وكلما ظهر أحد فوق القصر أطلق عليه النار ، وبعد فترة أحس من بالقصر بمصدر النار فوجهوا إليه نارهم وقتلوه» .

ولقد رزق النوخذة عبدالله العسعوسي بطول العمر ، ففي الثمانين من عمره كان يستيقظ مبكرا ويصلي ثم يمشي على قدميه بعض الوقت ، ثم يذهب إلى السوق (إلى قهوة النواخذة) ويجلس مع رفاقه من النواخذة والتجار ، ثم يعود إلى المنزل . وفي أوائل

شهر سبتمبر من عام ١٩٨٣ كان النوخذة عبدالله في رحلة علاج فتوفي في لندن ، ونقل جثمانه منها ودفن في الكويت ، فخسرت الكويت واحدا من رجالاتها البارزين .

النوخذة عبدالرحمن عيسى العسعوسي

كل ما هو متوافر لدينا عن هذا النوخذة أنه من نواخذة الكويت القدامى ، ومن النواخذة المعالمة . ولقد كان يقوم بقيادة السفن الشراعية في الوقت ذاته الذي كان فيه النوخذة خالد العسعوسي والنوخذة راشد العسعوسي يقودون فيه السفن ، غير أن النوخذة عبدالرحمن هذا كان نوخذا في «بوم مسعود الرشيدي» في موسم عام ١٩١٧ -إحدى سنوات الحرب العالمية الأولى- وأنه كان قد قام برحلة إلى بندر كراچي وقام بإحضار ٢٢٥ كيسا من الأرز من ذلك البندر إلى الكويت نظرا للحاجة إلى المواد الغذائية في تلك السنة . أما مسعود الرشيدي مالك السفينة فقد كان من تجار الكويت القدامى ، وكانت له سفينة سفارة كان النوخذة عبدالرحمن في قيادتها .

النوخذة حسين عبدالرحمن العسعوسي

النوخذة حسين العسعوسي

هو نوخذة آخر من نواخذة الكويت الكبار وقباطنتها المعدودين . ركب مع أعمامه للتعلم وبه شوق غير عادي لتعلم هذه المهنة الشائكة والصعبة والمثقلة بالمسؤوليات والمتطلبة لكثير من المهارات . كان عمره ١٣ سنة حين ركب مع عمه النوخذة خالد العسعوسي ، وكان ذلك قبل بدء الحرب العالمية الأولى بعدة سنوات . ولكنه اكتشف أن قدراته الحسابية لم تكتمل فترك السفر سنة واحدة والتحق «بمدرسة السيد» حيث تعلم المزيد من الحساب ، ثم ركب البحر ثانية مع عمه راشد العسعوسي (في البوم حولي) ، وكان ذلك في عام ١٩١٤ . ولقد كان خلال هذه الرحلات في شوق زائد لتعلم كل ما يحتاج إليه ليصبح نوخذة ، فتعلم الملاحة والقياس ، وأصبح مسؤولا عن دفتر حسابات مصروف الرحلة . وكان عمه خالد قد خصص له قلاطتين (في البغلة المرداوية) حين كان مساعدا له . وفي حوالي عام ١٩٢٣ تسلم قيادة البغلة (المرداوية)

وأصبح نوخذا وعمره حوالي ٢٦ عاما ، وقام بقيادة هذه السفينة ثلاث سنوات متصلة إلى بنادر الساحل الهندي الغربي . ثم قام بقيادة البوم «حولي» ، ثم ركب «معلما» مع النوخذة عيسى بورحمة في بوم التاجر محمد ثنيان الغانم وأخيه ثنيان المعروف باسم «فتح الكريم» وذلك لمدة عامين ، ثم تسلم قيادة «بوم البكر» تسع سنوات متصلة ، كان خلالها يعلم أولاد البكر (أحمد وبكر) أساليب التنوخذ والملاحة . وفي عام ١٩٣٦ تسلم قيادة سفينة للتاجر والنوخذة محمد شاهين الغانم لموسم واحد ، تسلم بعده البوم المشهور «المهلب» من عام ١٩٣٧ وحتى عام ١٩٤٩ ليقوم بقيادته رحلتين في الموسم الواحد طيلة ١٢ سنة بكفاءة عالية ، جعل خلالها هذه السفينة من أشهر سفن الخليج السفارة التي كانت تجوب بحر العرب وغرب المحيط الهندي في العصر الذهبي لرحلات السفر الشراعي الكويتي والخليجي . ولقد كانت رحلات النوخذة حسين في هذه السفينة «آية . . . كانت توفيقا من الله عز وجل» كما وصفها النوخذة حسين للمؤلف .

ولقد قام النوخذة حسين بقيادة هذه السفينة إلى جميع الموانى الهندية واليمنية والإفريقية الشرقية التي وصلتها سفن الكويت ماعدا موانى البحر الأحمر (راجع كتاب «قصة المهلب» للمؤلف) .

قام النوخذة حسين بعد ذلك بشراء سفينة من عائلة النصف حمولتها ٢٠٠٠ منْ وقام بقيادتها حتى عام ١٩٥٤ . ثم ترك السفر إلى الأبد وبقي في الكويت تاركا ابنه علي يقوم بقيادة هذه السفينة (بعد أن دربه على قيادة السفن) حتى نهاية السفر الشراعي الكويتي . أما النوخذة حسين فقد أخذ يدير أعمالا تجارية خاصة به ، ويتردد على زملائه من التجار والنواخذة .

ثم اختيرا للعمل موظفا في دائرة الأوقاف العامة التي كان يرأسها قريبه النوخذة عبدالله عبدالرحمن العسعوسي ، وظل في هذا المنصب حتى عام ١٩٦٩ حيث تقاعد عن العمل (بدرجة وكيل وزارة مساعد) .

ولقد حظي المؤلف بعدة لقاءات مع النوخذة حسين العسعوسي ، واستمع له يتحدث عن رحلاته الطويلة وعن التنوخذ ومسؤولياته ، وعن خشب الكويت ونواخذتها ، وعن الشعوب التي زارها واختلط برجالاتها وبتجارها . وكان يجيب عن تساؤلاته بهدوء وبصدق . سألته عن قصة الاختبار الذي أجري له ولثلاثة من زملائه في الكويت من قبل قبطان الفرقاطة الإنجليزية شورهام عام ١٩٣٨ ، وماهي الأسئلة التي وجهت إليه عن أساليب الملاحة فقال :

«طلب رئيس الخليج الإنجليزي (ومركزه في بوشهر) من الشيخ أحمد الجابر عام ١٩٣٨ أن يبعث له بأربعة من نواخذة الكويت لكي يختبرهم في الملاحة ، نظرا لأنهم كانوا يقومون برحلات إلى الهند وإفريقيا مع أنه ليست هناك مدرسة لتعليمهم الملاحة في الكويت . فبعث الشيخ أحمد الجابر إلى محمد ثنيان الغانم وطلب منه اختيار أربعة نواخذة كويتيين ، فجاء محمد ثنيان وطلب مني ترشيح النواخذة على أن أكون واحدا منهم ، فاخترت النوخذة أحمد الخشتي والنوخذة عبدالوهاب بن عيسى القطامي والنوخذة محمد العصفور ، ولما ذهبنا على سطح البارجة (شورهام) أجريت لنا اختبارات في الملاحة وفي تحديد مواقع السفينة في البحار ، فأجاب كل واحد منا على انفراد . وبالنسبة لي فقد أجبت عن أسئلة القبطان الإنجليزي ، ولما تطابقت أجوبتي مع ما كان قد خطه في ورقه عنده ، صاح متعجبا وربت على كتفي . وحين ذهبنا إلى السوق في اليوم التالي وجدنا الناس تبارك لنا على الشهادات التي حصلنا (جميعنا) عليها» .

لكن هذه الشهادات لم تكن لتجعل النوخذة حسين ورفاقه يحسون بالتعالي على غيرهم من نواخذة الكويت ، بل كان يقول إن نواخذة الكويت «أذكياء ونوادر مع احترامي لنواخذة الخليج جميعهم» ، ويضيف أن رئيس صحة وبلدية زنجبار كان يقول إن نواخذة الكويت هم أكثر نواخذة الخليج تحضرا . ويختتم النوخذة حسين حديثه مضيفا ، «احنا ما نغش أحد ، ولا نلف وندور ، نيتنا طيبة مع الناس ، وفي كل مكان نذهب إليه نكون معززين مكرمين ، عند السفارات وعند السلاطين ، وأنا الآن في

الثمانين ولم أدخل المحاكم مطلقا ، ولا اشتكيت على أحد . . في الماضي كانت الشكوى عندنا عيب . . وأذكر أنني كنت أذهب إلى عمارة النصف وأجد فيها قطع الذهب تحسب باليد على مرأى من الناس ، ولم يكن هناك من حارس سوى رجل كبير السن كان ممسكا في يده عصا ، وكان معظم الوقت نائما» .

وفي معرض حديثه عن «المهلب» ومالكه (التاجر ثنيان الغانم) ذكر النوخذة حسين أن ثنيان كان يعزه ويكرمه ولا يرد له طلبا ، كما كان يجهز هذه السفينة بكل متطلبات السفر ولا يبخل عليها بشيء . وفي إحدى السنوات زاد ثنيان من أسهم النوخذة حسين سهما واحدا فأصبح يتسلم خمسة قلايط (أسهم) بدلا من الأربعة التي يتسلمها نواخذة السفر . كما أضاف أن «المهلب» قد «أغنى ثنيان» ، وبخاصة في سنوات الحرب العالمية الثانية . وحين تأسفت أمامه لموت أحد الشباب (موتا طبيعيا) رد علي بكل هدوء وحكمة قائلا : «لا . . . ما تدري . . . هذا قضاء ، ومن يعلم أن حياته [هذا الشاب] لو طالت هي أحسن من موته؟» .

وحين قلت له لو أن الأولين (من النواخذة) عملوا كذا . . . وتعلموا كذا . . رد علي قائلا : «هؤلاء انقضى دورهم وراحوا . . . ما فائدة لو عملوا كذا وكذا؟» .

ولقد ذكر العديد من نواخذة الكويت النوخذة حسين العسعوسي في روزناماتهم منذ عام ١٩٣٧ وحتى عام ١٩٥٣ وهؤلاء النواخذة هم عيسى بشارة ومفلح الفلاح وعبدالوهاب العسعوسي وعيسى العثمان وسعود السميط وسلمان العيسى . أما في عام ١٩٤٦ فقد ذكر النوخذة مفلح في روزنامته أنه شاهد البوم «مهلب» بقيادة النوخذة حمد بن عيسى في رحلة العودة في ذلك العام ، (وذلك لأن النوخذة حسين بقي بالقرب من ابنه محمود الذي أصيب بحمى في ذلك الوقت في بندر كاليكوت) .

هذا ما وجب ذكره عن واحد من نواخذة وقباطنة الكويت المشهورين . بقي أن

نضيف ما ذكره أحدبحارة «المهلب» وهو البحار عيد محارب (في لقاء له مع منصور الهاجري في جريدة الوطن) الذي كان مع النوخذة حسين في إحدى رحلاته ، فلما وصل إلى الساحل العماني (عند راس نوس) طلب منه أحد النواخذة اليمنيين أن يجر «المهلب» سفينته إلى مسقط نظرا لعدم قدرتها على السير في ذلك الجو وفي ذلك المكان ، ولما أوصلهم النوخذة حسين إلى بندر مسقط قال له النوخذة اليماني : «والله يا نوخذة حسين ، لو كان عندي هذا البوم (المهلب) لكنت أدهنه بالسمن بدلا من الصل» .

وبعد سنوات عاش فيها النوخذة حسين معززا مكرما في وطنه وبين معارفه ومحبيه انتقل إلى رحمة الله في يوم الاثنين ١٣ من شهر أكتوبر ١٩٨٦ عن عمر زاد على الثمانين قليلا فصح عليه بيت المتنبي :

يحسبه دافنه وحده ومجده في القبر من صحبه

ومن الجدير بالذكر أن الأستاذ سيف الشملان أجرى مع النوخذة حسين العسعوسي لقاء تلفزيونيا قيما يشكر عليه (برنامج صفحات من تاريخ الكويت) عام ١٩٨٥ .

النوخذة عيسى عبدالرحمن العسعوسي

تعلم النوخذة عيسى العسعوسي قيادة السفن الشراعية من أقاربه ، فأخوه هو النوخذة حسين العسعوسي (نوخذا المهلب) ، ووالده وأقاربه جميعهم من النواخذة . ولقد اشتهر النوخذة عيسى بقيادة السفن الشراعية في فترة الأربعينيات من القرن العشرين ، وأشهر سفينة قام بقيادتها هي البوم «المثنى» الذي قام بصنعه الأستاد علي عبدالرسول للتاجر عبداللطيف محمد ثنيان الغانم ، فكان واحدا من أفضل خشب الكويت السفارة .

قام النوخذة عيسى بقيادة هذه السفينة بعد أن ترك قيادتها النوخذة عبدالعزيز

النوخذة عيسى العسعوسي

المشعل ، وكان ذلك في آخر سنوات الحرب العالمية الثانية . ويروي النوخذة علي بن حسين العسعوسي أنه كان في إحدى الرحلات مع عمه عيسى العسعوسي في البوم «المثنى» وحين تركوا بندر كاليكوت أبحروا مباشرة (عبر بحر العرب) إلى بندر عدن اليمني ، ولما وصلوا إلى عدن سمعوا أن غواصة ألمانية اعترضت إحدى السفن الشراعية الخليجية وضربتها بالمدافع وأغرقتها تاركة بحارتها مبعثرين على سطح البحر حتى جاءت سفينة وأنقذتهم وأعادتهم إلى عدن .

وبعد سنوات من قيادة «المثنى» ركب في عام ١٩٤٩ نوخذا في لنج (شواف) للتاجر ثنيان الغانم ، ثم ترك النوخذة عيسى العسعوسي قيادة السفن الشراعية ، وعمل في وظيفة حكومية (في وزارة التربية ـ أو دائرة المعارف آنذاك) . ثم صار مسؤولا عن السفن (سفن النزهة) التابعة لوزارة التربية ، وفي عام ١٩٧٩ كان في منطقة عشيرج يشرف على تجهيز إحدى سفن الوزارة بالمحرك (الماكينة) ، وبدلا من إرسال أحد المتخصصين في تركيب المحركات داخل اللنجات أرسلوا له «مهندسا» جامعيا لم ير البحر إلا بعد أن وصل الكويت ، وحين قابله النوخذة عيسى (بالقرب من السفينة) سأله : أخبرني كيف ستثبت الفراشة في مؤخرة السفينة ، فتلكأ المهندس -هذا عمل لم يدرسه في كتب ومذكرات الجامعة فبدأ «باللف والدوان» ـ كما يقال ، والنوخذة عيسى يستمع له ويرقب حركات يده . ولما انتهى قال له بهدوء : «خله يا ولدي . . . لا تخرب شي عامر» . لقد أدرك بخبرته الطويلة التي حصل عليها أن هذا المهندس لا يصلح للعمل الذي أرسل من أجله ، ولو كان غيره من مسؤولي هذه الأيام لتركه يعبث بالسفينة حتى يتلفها ، وهي التي صنعها الأستاد الكبير محمد بن عبدالله ، وكانت تحفة فنية لم يصنع مثلها من قبل . ولقد حدث كل هذا أمام المؤلف .

وفي مقابلة معه (فبراير ١٩٧٩) أجراها المؤلف تحدث طويلا عن عمر وشباب أمضاهما في قيادة السفن الشراعية ، لكنه أظهر أسفه على الإهمال الذي لقيه نواخذة الكويت وبحارتها من جراء الجحود والنسيان ، وتذكر كيف كانت عليه سمعة

النواخذة الكويتيين في مختلف البنادر . وذكر أن أحد المسؤولين الإنجليز سأل الشيخ أحمد الجابر عن كثرة السفن الكويتية ووجودها في كل مكان ، وبخاصة البوم لشكله المميز ولون مقدمته (الساطور) الأبيض والأسود ، هل هذه السفن تابعة لشركة واحدة ، ومن يا ترى يملك هذه الشركة؟ كما أعرب النوخذة عيسى عن أسفه لأن الناس اليوم يتندرون بإطلاق كلمة نوخذة على أتفه الناس بعد أن كانت هذه الكلمة لا تطلق إلا على من هو أهل لها ، ولم يتوقف النوخذة عيسى عن عمله في الإشراف على السفن حتى توفي رحمه الله في ٢٣ من سبتمبر عام ١٩٨٣ .

ولقد ورد ذكر النوخذة عيسى العسعوسي في العديد من الروزنامات ، ففي عام ١٩٣٩ كان النوخذة عيسى العسعوسي في بندر خورميان ، وهناك شاهده النوخذة عيسى بشارة وذكره في روزنامته ، كما ذكره مرة أخرى عام ١٩٤٦ حين شاهده في بندر عدن ، ثم بالقرب من جزيرة فرور (داخل الخليج) في طريقه إلى الكويت . كذلك ذكره النوخذة أحمد الفهد والنوخذة مفلح الفلاح في عام ١٩٤٧ ، وأما في عام ١٩٤٩ فقد ذكره كل من النوخذة عبدالوهاب العسعوسي (بالقرب من خورفكان) والنوخذة يعقوب اليتامى (بالقرب من جزيرة سلامة عند مدخل الخليج) .

النوخذة عبدالوهاب العسعوسي

النوخذة عبدالوهاب عبدالرحمن العسعوسي

يعتبر النوخذة عبدالوهاب العسعوسي والنوخذة علي حسين العسعوسي آخر حلقتين من سلسلة طويلة من النواخذة الكويتيين الذين برزوا في عائلة العسعوسي منذ عهد الشيخ صباح بن جابر (١٨٥٩م) إلى الوقت الحاضر . وهي سلسلة شملت بعضا من أفضل نواخذة الكويت وقباطنتها المعروفين .

ركب النوخذة عبدالوهاب أول مرة مع النوخذة حسين العسعوسي في سفينة لأحمد البكر لتعلم مبادئ قيادة السفن الشراعية . وفي خلال ثلاث سنوات متصلة تعلم أساليب الملاحة وقراءة الخرائط على يد هذا القبطان الكبير . ثم ركب مع النوخذة

عيسى العسعوسي مسؤولا عن الدفة (سكوني) في بوم «فتح الخير» لعائلة العسعوسي ، ولمدة ثلاث سنوات أخرى ، تعلم خلالها المزيد من علوم البحر والسفر . ثم ركب بعد ذلك مع النوخذة راشد العسعوسي كنوخذة شراع في بوم شاهين الغانم (العوى) لمدة ثلاث سنوات أخرى حتى حصل على الخبرة اللازمة التي أهلته لقيادة سفينة شراعية بمفرده .

ففي عام ١٩٣١ ركب نوخذة بوم «فتح الخير» للعسعوسي ، وكانت رحلته إلى بنادر الساحل الهندي الغربي ، ثم استمر في قيادة السفن ـ كانت إحداها للتاجر والنوخذة أحمد الغانم والثانية للتاجر عبدالمحسن ناصر الخرافي ، وكان أحيانا يقوم برحلتين في الموسم الواحد . وفي عام ١٩٣٩ كان نوخذا في البوم «مشرف» الخاص بمحمد بن سلطان المسباح ، وفي رحلته هذه (بالقرب من خورفكان) هبت عليهم عاصفة كدرت النوخذة عبدالوهاب وبحارته فكتب عنها التالي (في روزنامته) .

– الاثنين : ٢٩ يناير ١٩٤٠ «أصبحنا خاطفين اعدال خورفكان . . . فلع الهوا ، شمال تارس ومطر . . . الساعة ٢ من الليل رمينا من الحمال عدد ٨٠ گلة تمر . . . البارحة علينا غيم ومطر والهوا شمال ـ طوفان» .

وبعد أن هدأت هذه العاصفة التي لم يشهد مثلها النوخذة عبدالوهاب من قبل ، وصل إلى بندر مسقط بسلام (في طريقه إلى بنادر الساحل اليمني) ، ومازال النوخذة عبدالوهاب يتذكرها حتى اليوم .

ثم ركب في قيادة البوم «مرزوق» للتاجر محمد السعد (في عام ١٩٤١) وقام برحلة إلى بنادر الساحل اليمني ، ثم في بوم «فتح السلام» حتى عام ١٩٥٣ حين ترك السفر ، ثم عمل في وظيفه حكومية في دائرة الأوقاف عام ١٩٥٦ مع أخيه عبدالله العسعوسي . ولقد جرب النوخذة عبدالوهاب قيادة السفن في شتى الظروف وإلى مختلف البنادر الهندية واليمنية وبنادر الساحل الإفريقي الشرقي ، وهو يعتقد أن

النواخذة القدامى (في الكويت) كانوا يقودون السفن بطريقة أكثر تعقلا وحكمة من النواخذة الشباب من جيله ، وكانوا لا يخاطرون بأرواحهم وبسفنهم في الظروف الجوية السيئة . وأما عن البحر فإنه «يعن عليه» ، ولكن «ذهب البحر وذهب أهله معه ، لقد أكلهم التراب» .

والحق أن النوخذة عبدالوهاب كان من أنشط النواخذة من جيله ، وكان لا يتردد في قيادة السفن الشراعية إلى أي بندر يضطر إليه ، وفي شتى الظروف ، وكان يقوم أحيانا برحلات سفر تعقبها رحلة للقطاعة دون كلل ـ لقد استثمر النوخذة عبدالوهاب سنوات شبابه خير استثمار ، يشهد على ذلك ما سطره في روزنامته من يوميات غنية بالمعلومات والأحداث (والتي قام بنشرها مركز البحوث والدراسات الكويتية عام ١٩٩٩) .

ولقد ذكر النوخذة عبدالوهاب الكثير من النواخذة في روزناماتهم ، يكفي أن نذكر في هذا المجال أن النوخذة عبدالوهاب كان في رحلة طويلة إلى بنادر الساحل الإفريقي الشرقي في عام ١٩٤٧/ ١٩٤٨ حين صادفه في بندر ممباسا النوخذة مفلح الفلاح وذكره في روزنامته ، وهذه إشارة إلى وصول النوخذة عبدالوهاب إلى بنادر السواحل الإفريقية في رحلة ثانية (مطراش ثاني) في ذلك الموسم غير مذكورة في روزنامته (مفقودة) . ولقد أكد النوخذة عيسى بشارة في روزنامته وجود النوخذة عبدالوهاب في بندر زنجبار في ذلك الموسم .

ثم ترك النوخذة عبدالوهاب العسعوسي عمله في دائرة الأوقاف ، وأصبح يعمل في مؤسسة الكويت للتقدم العلمي ، ومازال النوخذة عبدالوهاب يحضر في ديوان العسعوسي (المطل على شارع الخليج) كل يوم محافظا على تراث أسرة العسعوسي ، ومستقبلا فيه ضيوفه على الرغم من تقدمه في السن . وحين يسأله المؤلف عن البحر والسفر يبتسم ويرد عليه «راح البحر . . . راح وانتهى ، عسى الله أن يرحمنا برحمته» .

النوخذة علي حسين عبدالرحمن العسعوسي

النوخذة علي العسعوسي

النوخذة علي العسعوسي أصغر النواخذة من آل العسعوسي وآخرهم ؛ فأبوه النوخذة حسين عبدالرحمن العسعوسي الذي دربه ليكون أحد نواخذة السفر البحري الشراعي . فقد ركب مع والده البوم «المهلب» عدة سنوات يتعلم منه أصول الملاحة . كما أنه ركب مع والده قبل ذلك في سفينة للتاجر محمد الشاهين . وفي سنوات الحرب العالمية الثانية ركب مع عمه عيسى العسعوسي في السفينة «المثنى» لمدة خمس سنوات . ولقد كانت هذه الرحلات خطرة ومتعبة نظرا لأن البحر كان يخفي الكثير من الغواصات الألمانية التي كانت تغرق السفن الشراعية لأتفه الأسباب . ولقد شاهد النوخذة علي بعض الناجين من البحارة حين أغرقتهم إحدى الغواصات قرب الساحل الإفريقي الشمالي الشرقي . ثم جاء الوقت لكي يتسلم النوخذة علي قيادة السفن الشراعية ، فركب سفينة من نوع البوم للتاجر محمد الخرافي سنة واحدة .

وفي عام ١٩٤٧ كان عائدا من رحلة سفر فتقابل مع قريبه عبدالوهاب العسعوسي الذي ذكر في روزنامته أنه كان يبحر برفقة النوخذة علي العسعوسي (في بومه) بالقرب من بندر بوشهر الإيراني . وفي موسم عام ١٩٥٢/ ١٩٥٣ كان النوخذة علي في قيادة سفينة والده التي سلمه قيادتها فأبحر بها إلى بنادر الهند حيث أنزل التمر فيها ثم توجه إلى بندر منكرور حيث شحن السفينة بألواح القرميد ثم عبر المحيط (الهندي) الغربي برفقة النوخذة سلمان العيسى (سنيار) حتى وصلا إلى السواحل الإفريقية الشرقية ـ أي إلى بندر ممباسا ثم زنجبار . ولقد ذكر تفصيلات هذه الرحلة النوخذة سلمان في روزنامته ، وحتى في رحلة العودة كان النوخذة علي برفقة النوخذة سلمان بن عيسى . وبعد أن وصل النوخذة علي إلى بندر الكويت بسلام عزم على ترك السفر الشراعي والبحث عن وظيفة حكومية في وطنه وبين أهله ، فكان أول عمل حصل عليه وظيفة في دائرة الأشغال العامة ، ثم تركها وعمل في دائرة الإسكان حتى تقاعد عن العمل الحكومي وتفرغ للأعمال التجارية مع والده النوخذة حسين العسعوسي .

لكنه لم ينس البحر وأهله ، وهو دائم الحضور في مجلس والده النوخذة حسين العسعوسي يستقبل أهل البحر ويتحدث معهم بشغف لأنهم الوحيدون الذين يفهمون معنى السفر والبحر والشراع . وحين سأله الكاتب عن شعوره هذه الأيام وقد ذهبت أيام الشراع ، وتوفي معظم النواخذة والبحارة أجاب : إن البحر وأهله «باقون في دمنا . . وما من شك في ذلك» ولعلها كلمات وفاء لجيل بأكمله تأتي من آخر وأصغر نوخذة من عائلة كبيرة من عائلات النواخذة الكويتيين .

الصقـــر

عائلة الصقر من أقدم العائلات الكويتية التي امتلك رجالها السفن الشراعية وقاموا بقيادتها كذلك . وهي من أكثر العائلات الكويتية امتلاكا للسفن الشراعية والاتجار بوساطتها (فقد كانت الوشارات -أي صنع السفن الجديدة- مستمرة لديهم لا تتوقف صيفا أو شتاء) ، كما أنها من العائلات الكويتية القليلة التي استمر رجالها في تجارتهم هذه حتى نهاية السفر الشراعي الكويتي . ولقد كان كبير هذه العائلة (صقر) نوخذة ، وكانت لديه سفينة من نوع البغلة ، ثم أصبح ابنه يوسف نوخذة كذلك ، وكانت لديه سفينتان إضافة إلى سفينته المشهورة التي كان يقودها في رحلات موسمية إلى الهند ، والتي غرقت «بمركب يوسف الصقر» ، وهي السفينة التي توفي فيها غرقا على ساحل الملبار الهندي . كذلك تعلم ابنه عبدالله بن يوسف الصقر قيادة السفن الشراعية ، وكان نوخذا في بغلة لوالده ثم في سفينة صغيرة امتلكها وسافر بها إلى السواحل الإفريقية ولم يعد ، ومات ودفن هناك . ومن أبناء عبدالله الصقر النوخذة صقر العبدالله الصقر الذي كان من نواخذة السفر الكويتي المشهورين في السنوات التي سبقت الحرب العالمية الأولى ، وكذلك ابنه أحمد الذي كان يمتلك العديد من السفن ويركب فيها في بعض الرحلات من الهند إلى الكويت . وأما ابنه إبراهيم فقد توفي مبكرا (عام ١٨٨٩) ولم يعرف عنه أنه قام بقيادة السفن الشراعية . وأما الابن الرابع -حمد عبدالله الصقر- فقد ولد في الكويت بعد هجرة والده منها ، وعمل مع أخيه في رعاية تجارة العائلة ، فأصبح فيما بعد أكبر شخصية في الكويت ومن تجار السفر الشراعي الكويتي المعدودين ، وكذلك من أكثرهم حبا لامتلاك السفن الشراعية . ولقد بلغ التاجر حمد الصقر مكانة بارزة في تجارة التمور وتصديرها إلى الهند حتى لقب بـ «ملك التمور» ، وكان يمتلك (مع أخيه صقر) مزارع للنخيل في شط العرب ، وكان يذهب إلى هناك في بدء الموسم للإشراف على سفنه وتجهيز شحنات من التمور لها . كذلك كان ينول بعض السفن الأخرى من سفن الكويت والخليج وبعض السفن الهندية

بالتمور كذلك . وكان لعائلة الصقر مندوبون في مختلف البنادر الهندية للإشراف على بيع التمر وملاحظة سفنهم فيها . ففي بندر كراچي كان التاجر عبدالرحمن الشاهين الغانم ، وفي بندر خورميان كان التاجر عبدالعزيز بن حمد الصقر ، وفي بندر براول كان يوسف بن صقر العبدالله الصقر وقريبه التاجر محمد ثنيان الغانم ، وكان ذلك في سنوات الحرب العالمية الأولى ، أما في العشرينيات وما بعدها فقد انتقل التاجر يوسف الصقر إلى بندر كاليكوت وأصبح وكيلا للعائلة في هذا البندر ، ثم وكيلا لتجار الكويت فيما بعد . ولقد أشرف التاجر حمد الصقر على صنع بعض من أفضل وأشهر خشب الكويت السفارة مثل «بن رشدان» ، و«الداود» . ولقد كانت لعائلة الصقر مشاركة في تجارة اللؤلؤ في الكويت ، وهذا ما يجهله الكثير من الكويتيين .

ويروى أن أول من أوصى بصنع بوم خاص لحرفة الغوص (بوم الغوص) هو التاجر حمد الصقر ، وكان ذلك في سنوات حكم الشيخ مبارك الصباح للكويت ، وكان هذا البوم أكبر سفينة للغوص على اللؤلؤ تم صنعه آنذاك ، وكان في قيادته النوخذة عبدالله عبداللطيف السعيد (صاحب الحادثة المشهورة في عرض البحر) ، وكان ما يحصل عليه التاجر حمد الصقر وأخوه صقر من لؤلؤ يباع على الطواويش الكبار في الكويت مثل هلال المطيري وشملان بن سيف ، وإبراهيم المضف ، وسالم بوقماز . ولعل عائلة الصقر الوحيدة في الكويت التي جمعت بين تجارة اللؤلؤ والتجارة عن طريق السفن الشراعية السفارة في الوقت ذاته ، ولهذا حين كسد سوق اللؤلؤ في العالم لم يؤثر ذلك في تجارة هذه العائلة كما أثر في غيرها من العائلات . هذا إضافة إلى استمرار أثر هذه العائلة في مجريات الأمور السياسية والاجتماعية في الكويت حتى اليوم . ولقد استمر كل جيل يورث حرفة التنوخذ والتجارة للجيل الذي يليه ، ولم يتوقف رجال هذه العائلة عن قيادة السفن الشراعية والاتجار بوساطتها حتى توقف السفر الشراعي ذاته ، وفيما يلي نبذة عن كل نوخذة من نواخذة السفر الذين ظهروا في هذه العائلة .

النوخذة يوسف الصقر

كان والده نوخذة من قبله يقود سفينة من نوع البغلة ، ولكن ليس هناك الكثير من المعلومات المتوافرة عن هذا النوخذة الذي ربما كان نوخذا حتى مطلع القرن التاسع عشر (١٨٠٠) ، فهو إذن من أقدم نواخذة السفر الشراعي الكويتي . أما ابنه يوسف فقد تعلم قيادة السفن الشراعية وأصبح من أشهر النواخذة في زمنه ، كما اشتهر بالشجاعة ، وكان أحد المحاربين في «واقعة النصار» في عام ١٨٣٧ . ولقد كان يوسف هذا نوخذا في سفينة شراعية خاصة به أطلق عليها المركب (مركب يوسف الصقر) لكبر حجمها ، وكان معظم بحارتها من التابعين للنوخذة يوسف . ولقد ذكر النوخذة والتاجر محمد ثنيان الغانم (في المقابلة القيمة التي أجراها معه الأستاذ سيف الشملان عام ١٩٦٦) أن النوخذة يوسف الصقر كان يقوم برحلة موسمية واحدة في كل موسم ، وكان يتوجه إلى مكان يدعى المملحة (في جزيرة الجسم الإيرانية) ويشحن مركبه هذا بالملح البحري ويبحر بها على طول الساحل الهندي الغربي حتى جزيرة سيلان ، ثم يتجه نحو الشمال الشرقي وعلى طول الساحل الهندي حتى خليج البنغال إلى كلكتا وما حولها ليشحن السفينة بأكياس الأرز ثم يعود بها إلى الكويت في آخر الموسم . وفي طريقه إلى الكويت كان النوخذة يوسف يتوقف في بندر مسقط للاستراحة عدة أيام ، ثم يخرج من مسقط وبرفقته عدد من سفن الكويت الشراعية لكي يحميها من القراصنة بالقرب من مدخل الخليج (عند مضيق هرمز وبر الياش) نظرا لوجود مدفع في مركبه تهابه سفن القراصنة وتحسب له حسابا . وفي إحدى رحلات النوخذة يوسف (في عام ١٢٦١هـ ١٨٤٦م) كان يبحر بالقرب من بندر كوچين الهندي (على ساحل الملبار) فهب عليه إعصار أدى إلى غرق هذه السفينة وموت كل من كان عليها بمن فيهم النوخذة يوسف ، الذي كان لديه ستة أبناء وخمس بنات ، كان أكبرهم ابنه سليمان الذي لم يتعد العاشرة من عمره آنذاك . أما بقية أبنائه فهم راشد وعلي وعبدالله ومبارك ومحمد ـ أبناء يوسف بن صقر . ولقد كان النوخذة يوسف يسكن في منزل في الحي الشرقي من بلدة الكويت القديمة (في المنزل الذي

سكن فيه تاجر اللؤلؤ سالم بوقماز فيما بعد) . وكان يوسف يملك كذلك سفينتين إحداهما كبيرة والأخرى صغيرة وورثهما عنه أبناؤه ، وقد وكل عليهم شخصا يدعى غانم بن سعد الذي نقض (شتر) السفينة الكبيرة (المسماة بالأحمدي) نظرا لقدمها وصنع من أخشابها سفينة جديدة بمساعدة من التاجر يوسف البدر الذي أمده ببعض الألواح الجديدة ، أما تكاليف القلاليف فقد دفعتها زوجة النوخذة يوسف الصقر من قيمة مصاغها من أبيها . واستمر غانم بن سعد هذا يرعى أبناء وبنات النوخذة يوسف إلى أن بلغوا سن الرشد فقام عبدالله بن يوسف الصقر (نيابة عن إخوته) بتسلم السفينة المذكورة ، أما السفينة الأخرى الصغيرة فقد انكسرت (غرقت) في إحدى رحلاتها الشراعية . وكان النوخذة يوسف الصقر قد امتلك (قبل وفاته) سفينة ثالثة من نوع البغلة اسمها «الكندي» ، ولكنها كانت قديمة فقام وكيله حسين العسعوسي بنقضها (أي تشتيرها) بإذن منه في بندر مسقط ، وباع أخشابها في ذلك البندر وحفظ الثمن لدى آل بن عيسى (من أعيان مسقط آنذاك) إلى أن استرشد أبناء يوسف الصقر فتسلموا هذا المبلغ بأنفسهم . وأصبح الابن عبدالله المسؤول عن إخوته حتى وفاته عام ١٢٨٨هـ ١٨٧١م ، فتسلم المسؤولية إخوته من بعده حتى آل الأمر إلى صقر بن عبدالله يوسف الصقر* .

بقي أن نذكر أن النوخذة يوسف الصقر كان يتردد على بنادر الهند خلال رحلاته الموسمية ، وكان له العديد من الأصدقاء في تلك البنادر منهم تاجر مسلم (ميمني) في بندر كوچين الذي علم بنية النوخذة يوسف الصقر إعادة بناء وتجديد مسجد السوق القديم فتبرع من ماله بجميع الأخشاب اللازمة لتجديد هذا المسجد التاريخي . ولقد ذكر ذلك بالتحديد التاجر محمد ثنيان الغانم في المقابلة المشار إليها آنفا .

* عن وثيقة عدسانية محفوظة عند الأستاذ جاسم بن حمد العبدالله الصقر قدم نسخة منها مشكورا للمؤلف.

النوخذة عبدالله بن يوسف الصقر

ربما كان النوخذة عبدالله بن يوسف الصقر الوحيد من بين إخوته الذي قام بقيادة السفن الشراعية وأصبح من نواخذة السفر الشراعي الكويتي ، فقد ذكر عنه أنه كان في قيادة سفينة من نوع البغلة (لعلها ذات السفينة التي استخلصها عبدالله بعد أن دفع ما عليها من ديون للوكيل عليها غانم بن سعد كما سبق ذكره) في عام ١٨٦٤م ، وكان اسمها «الحمودي» ، وكانت حمولتها تقدر بحوالي ٢٠٧ أطنان . (كما ورد في أحد الوثائق المحفوظة لدى الأستاذ جاسم الصقر) .

ولا تتوافر الكثير من المعلومات عن النوخذة عبدالله ، ولقد ذكر حفيده (عبدالعزيز الصقر) للمؤلف أن جده عبدالله هذا كان «حارا وسريع الغضب» ، وكان قد رزق بثلاثة أبناء قبل أن يركب سفينة صغيرة بنيت له ، وسافر إلى السواحل تاركا أهله وأولاده ، ولم يعد إلى الكويت بعد ذلك أبدا . فقد روى التاجر محمد ثنيان (في المقابلة المذكورة) أن النوخذة عبدالله (في عام ١٨٧١م) «آشر» بوما صغيرا لا تتعدى حمولته ٨٠٠ منْ ، وركب فيه في إحدى الليالي ومعه مجموعة من خدامه وسافر من الكويت دون أن يخبر أحدا بذلك ، وفي صباح اليوم الذي سافر فيه النوخذة عبدالله من الكويت ولد له ابنه الرابع حمد . ويضيف التاجر محمد ثنيان أن النوخذة عبدالله حدث له ما كدّر خاطره من بعض الرجال في الكويت فعزم على تركهم وترك وطنه وأولاده معهم لأن «أقل شيء كان يكدّر النفس في الكويت في تلك الأيام» .

ولا شك في أن النوخذة عبدالله بن يوسف الصقر استقر في قرية ساحلية على الساحل الإفريقي الشرقي ، لكنه من غير المعروف تاريخ السنة التي توفي فيها ولا نوع العمل الذي قام به في مهجره الجديد ، فقط هناك دليل على أنه توفي ودفن في قرية على الساحل الكيني بالقرب من بندر مالندي الإفريقي . ففي أوائل الثلاثينيات من القرن العشرين حين كان النوخذة عبدالوهاب بن عيسى القطامي في قيادة البوم «بن رشدان» ، ذهب إلى بندر صغير بالقرب من بندر مالندي لشراء أعمدة «الكندل» ، ولما

تم شحن سفينته بهذه الأعمدة ذهب مع الوسيط (الدلال) إلى بلدة مالندي لختم أوراق السفينة ، وفي الطريق مرا على قرية «فيها سباع ووحوش» فقال الدلال : «يا عيسى ، هذه بلدتي ، وهنا دفنا رجل يقال له عبدالله بن يوسف الكويتي» ، فسأله النوخذة عيسى هل يستطيع أن يدله على قبره فأجاب بأنه لا يستطيع أن يهتدي إلى مكان القبر نظرا لقدمه .

هذا ما توافر من معلومات عن هذا الرجل الذي فضل ترك أهله ووطنه على أن يبقى في مكان شعر فيه بالإهانة (كما أحس بها هو) ، وترك وطنه ولم يعد إليه على الرغم من أنه رزق بأربعة أولاد هم : صقر وأحمد وإبراهيم وحمد ، وهم على الرغم مما حدث لهم (من فراق والدهم المفاجئ لهم) أصبح بعضهم من نواخذة الكويت وبعضهم من أشهر تجارها ، فصدق عليهم المثل الكويتي : «ما ياخذ والديهم إلا ويخلف عليهم» .

النوخذة صقر بن عبدالله الصقر

ورث النوخذة صقر من عمه سليمان مسؤولية القيام بواجب عائلته وإخوته ، وكان ذلك في عام ١٣١٠هـ ١٨٩٢م ، وركب البحر وقام بقيادة السفن الشراعية فأصبح من النواخذة البارزين في أيامه (في السنوات التي سبقت قيام الحرب العالمية الأولى) . ففي عام ١٨٩٥ كان النوخذة صقر يقود البغلة «الگندي» أو «فتح الباري» كما كانت تدعى رسميا ، وكان يركب معه في هذه السفينة (بقصد التأهل لقيادة السفن الشراعية) ابن اخته النوخذة والتاجر المعروف محمد ثنيان الغانم . ولقد جمع النوخذة صقر خلال رحلاته الموسمية هذه مالا أهلّه لامتلاك العديد من السفن الشراعية ، فتوقف عن قيادة السفن في حوالي عام ١٩١٠ وعمل بمساعدة أخيه حمد على تنمية تجارتهما ، فامتلكا مزارع للنخيل في شط العرب ، كما صنعت لهما بعض من أكبر وأشهر سفن الكويت السفارة مثل «بن رشدان» و«الداو» وغيرها .

وحين اندلعت الحرب العالمية الأولى وتوقفت البواخر عن نقل المواد الغذائية إلى

بلدان الخليج كان التاجر والنوخذة صقر وأخوه حمد يسيران أسطولا من السفن الشراعية بين الكويت والهند لنقل المواد التموينية اللازمة ، وكان يقوم بقيادة هذه السفن بعض من أشهر نواخذة السفر الشراعي الكويتي مثل النوخذة معيوف البدر والنوخذة أحمد السليمان والنوخذة جاسم المبارك ومحمد بن شيبة وعبدالوهاب بن عبدالعزيز القطامي . ولذلك فإن «أكثر من توفق من التجار في تلك السنوات هم الصقر ، وذلك لكثرة السفن التي كانت تعمل لديهم» ـ حسبما ذكره التاجر محمد ثنيان الغانم في مقابلته المذكورة . وأما النوخذة عبدالوهاب بن عبدالعزيز العثمان فقد ذكر للمؤلف في أحد اللقاءات التي أجراها معه عام ١٩٧٩ أن «الگندي» سفينة النوخذة صقر العبدالله ، كانت تستعد للسفر من الكويت إلى الهند وعليها النوخذة صقر ، لكن النهام (مطرب السفينة) المعروف فرحان بوهيلة تأخر عن الوصول مما أغضب النوخذة صقر العبدالله ، وحين وصل آخر الأمر علم بغضب النوخذة صقر عليه ، فلما ركب الجميع «الماشوه» وأخذ البحارة يجدفون باتجاه السفينة ، صاح النهام فرحان بوهيلة (بنهمة) طويلة وعذبة مدح فيها النوخذة صقر العبدالله ، فاختفى غضبه وقال معلقا «سلط الله عليك [يقصد فرحان بوهيلة] تحفر وتدفن» .

رزق النوخذة صقر بولدين هما إبراهيم ويوسف ، أما إبراهيم فقد توفي مبكرا ، وأما الابن الآخر يوسف بن صقر العبدالله فقد برز كواحد من تجار الكويت المشهورين ، واستقر في بندر كاليكوت ، وعمل وكيلا لتجار الكويت في هذا البندر ، وكان بيته مفتوحا للنواخذة والضيوف طيلة أيام الموسم ، وكان يمتلك عددا من السفن الشراعية التي كان يقودها العديد من نواخذة الكويت المشهورين ، كان واحدا منهم ابن عمه إبراهيم النوخذة المعروف بلال بن إبراهيم العبدالله الصقر الذي تسلم قيادة البوم «النامسة» سنين عديدة ، ترك قيادتها بعد ذلك ليقوم بقيادة سفينة أخرى ويغرق في البحر هو ومعظم بحارته في حادثة من أشهر حوادث الغرق في الكويت .

أما عن الابن الرابع للنوخذة عبدالله الصقر (وهو أحمد) فقد عرف عنه أنه استقل بتجارته عن إخوته ، وكان يمتلك بعض السفن السفارة ، وكان نوخذة كذلك .

النوخذة أحمد عبدالله الصقر

أحمد العبدالله الصقر هو نوخذا وتاجر في آن واحد ، وهو مالك للسفن كذلك ، فهو يشبه النوخذة أحمد الخرافي من هذه الناحية ، وحتى حين كان يركب معه نوخذا مساعدا له ، فإنه يسافر في سفينته إلى شط العرب ، ويشحنها بالتمر ثم يسافر بها إلى بنادر الساحل الهندي الغربي ، مبتدأ من بندر كراچي ثم بنادر كاتيوار ، فإذا لم يبع كل ما لديه من تمر أبحر بها جنوبا (إلى البنادر القريبة من كاليكوت) لبيعها في تلك البنادر ثم يتوجه إلى بندر كاليكوت لشحن سفينته بالأخشاب وبالحبال . وقد يتوجه التاجر والنوخذة أحمد الصقر إلى بندر منكرور بالقطار لشراء كمية من القهوة ويجهزها لشحنها في سفينته ، وقد يتوجه إلى بمبي لمراجعة حساباته مع الوسطاء الكويتيين في ذلك الميناء والبندر العامر .

ولقد كان النوخذة أحمد الصقر نشطا منذ السنوات القليلة التي سبقت قيام الحرب العالمية الأولى (أي منذ عام ١٩١٠) ، واستمر في تجارته هذه حتى سنوات الحرب العالمية الثانية . كما امتلك ابنه عبدالمحسن في الوقت ذاته سفينة شراعية كان في قيادتها بعض النواخذة الكويتيين (مثل النوخذة سعود فهد السميط وذلك في عام ١٩٤٤) .

أما أشهر قصة تروى عن النوخذة أحمد الصقر فهي كونه واحدا من ثلاثة نواخذة كويتيين كانوا قد تركوا بندر كاليكوت في موسم عام ١٩٣٦/ ١٩٣٧ في طريقهم إلى الكويت (عبر بحر العرب) ، ولما أصبحوا في وسط «الغبة» دوك عليهم الهواء (أي توقف تماما) ، ولمدة أسابيع عديدة بحيث نفد ما لديهم من ماء وغذاء ، وعدّوا في الكويت من الأموات ، ولكن السماء أمطرت وهب عليهم هواء «السهيلي» الجنوبي فعاودوا الإبحار ، ووصلوا إلى الكويت بخير وعافية ، وكان أحمد الصقر هو النوخذة في سفينته ، وأما الآخران فهما النوخذة عيسى بورحمة والنوخذة عبدالله العمر الدرباس .

ولكن هذه الحادثة قد تجعل الكثير من التجار يمتنعون عن ركوب السفن الشراعية

أو قيادتها ، لكن أحمد الصقر لم تغير هذه الحادثة في مقدرته أو عزمه على قيادة السفن ، ففي عام ١٩٤٤ (خلال الحرب العالمية الثانية) كان النوخذة أحمد الصقر في رحلة سفر وصل خلالها إلى بندر بمبي ، وبعد أن باع ما لديه من تمر في هذا الميناء (العظيم) توجه إلى بندر كاليكوت حيث يسكن ابن أخيه (يوسف الصقر) في هذا البندر ، ويقوم بتجهيز سفن الكويت بكل ما تحتاج إليه من بضاعة قبل عودتها إلى الوطن .

ولكن بعد أن توقفت الحرب العالمية الثانية توقف النوخذة والتاجر أحمد الصقر عن السفر وترك قيادة سفنه لبعض النواخذة الكويتيين ـ نذكر أحدهم هنا وهو النوخذة سعود السميط الذي عرف عنه أنه كان في قيادة بوم أحمد العبدالله الصقر في في عام ١٩٤٠ . ولقد رزق النوخذة أحمد الصقر بعدد من الأبناء ، وكان ابنه عبدالمحسن الأحمد الصقر تاجرا يمتلك سفينة شراعية قام النوخذة سعود السميط بقيادتها عام ١٩٤٤ .

النوخذة بلال إبراهيم الصقر

النوخذة بلال الصقر من نواخذة الكويت القدامى والمشهورين ، ولقد اشتهر بالحذر والوقار ، وكان الناس يطلقون عليه «حجي بلال» ، وهو أيضا خبير بقيادة السفن الشراعية وذو سجل طيب ، فلم يعرف عنه السباق مع غيره من النواخذة ، أو القيام بأكثر من رحلة واحدة في الموسم الواحد ، وكان يحسن التعامل مع بحارته ، ويناديهم «يا أولادي» ، وينفق الكثير من حاصل الرحلة في إمدادهم بأجود الطعام خلال رحلاته معهم . ولقد كان يقود سفينته بحكمة وحذر ويحسب للسفر حساباته ، ومع ذلك فلم ينج هذا النوخذة من القدر المحتوم - لقد غرق هو ومعظم بحارته وهو قادم من الهند إلى الكويت ، وعرفت هذه الحادثة بـ «طبعة النوخذة بلال الصقر» ، وهي بالفعل أشهر حادثة غرق تعرضت لها إحدى سفن الكويت الشراعية .

ولا نعرف من علّم النوخذة بلال الصقر قيادة السفن الشراعية ، ولكن أقاربه (من

عائلة الصقر) كانوا نواخذة ، وكذلك أقاربهم ، فلعله تعلم على يد واحد من هؤلاء . ولعل أول سفينة قام بقيادتها (حسبما توافر لدينا من معلومات) هي بوم التاجر يوسف ابن صقر العبدالله الصقر المعروف باسم «النامسة» ، والذي صنع عام ١٩١٦ (خلال سنوات الحرب العالمية الأولى) ، ولقد استمر النوخذة بلال في قيادة هذه السفينة (رحلة واحدة في الموسم الواحد) لسنوات طويلة حتى عرفت هذه السفينة بـ «بوم بلال» ، وكانت جميع رحلاته إلى بنادر الساحل الهندي الغربي (حتى بندر كاليكوت) . وفي عام ١٩٣٣ كان النوخذة بلال عائدا من رحلة سفر في سفينته «النامسة» أو «فتح الخير» كما كانت تسمى رسميا ، وحين كان بالقرب من بندر بوشهر الإيراني تعرض له أحد «المناور» الإيرانية وقام بتفتيش السفينة بطريقة أزعجت النوخذة بلالاً وبحارته فرفع شكوى للشيخ أحمد الجابر الذي أرسل خطاب احتجاج للمعتمد السياسي البريطاني في الكويت الكولونيل ديكسون يحتج فيه على تعرض الدوريات البحرية الإيرانية للسفن الكويتية ، ولقد ورد نص هذه الرسائل في الوثائق البريطانية المنشورة . وهناك رحلة أخرى موثقة للنوخذة بلال الصقر وردت في روزنامة النوخذة أحمد الخشتي في موسم عام ١٩٣٦/ ١٩٣٧ . ففي بداية مارس عام ١٩٣٧ عبر النوخذة بلال بحر العرب (الغبة) برفقة النوخذة أحمد الخشتي (سنيار) ، وحين وصلا إلى الخابة (على الساحل العماني) تناول النوخذة أحمد الخشتي طعام العشاء في سفينة النوخذة بلال الصقر ، ثم استمرا في الإبحار حتى دخلا الخليج ، وبينما استمر النوخذة بلال في طريقه إلى الكويت اتجه النوخذة أحمد صوب بندر البحرين . وأما النوخذة عيسى العثمان فقد كان آخر من ذكر النوخذة بلال الصقر في روزنامته من النواخذة قبل أن يغرق في بحر العرب .

كان عام (١٩٤٢) إحدى سنوات الحرب العالمية الثانية ، وكانت البواخر التي تنقل السلع الضرورية والأطعمة إلى الخليج من الهند قليلة جدا ، لذا نشطت السفن الشراعية للقيام بهذا العمل الضروري ، ولذا كثر تردد التجار الكويتيين على بنادر الساحل الهندي مثل كراچي وبمبي ومنكلور وكاليكوت وگووه . ولقد كان التاجر ثنيان الغانم

في بمبي في ذلك الموسم (١٩٤٢/ ١٩٤٣) ، وكان قد أوصى الأستاد المشهور علي بن عبدالله عبدالرسول بصنع سفينة جديدة له في الكويت علي عجل حتى تستطيع أن تسافر إلى الهند لكي تقوم بجلب البضائع التي أعدها له التاجر ثنيان الغانم . ولقد تم صنع هذه السفينة خلال شهرين ، وتم إنزالها في البحر قبل أن يكتمل بناؤها ـ لقد كان القلاف مازال يعمل في صنع الحواجز الجانبية (الريل) وهي في البحر ، ولقد اختار التاجر ثنيان لها النوخذة بلالا ليقودها في أولى رحلاتها إلى الهند ، وعرفت باسم «الوسمي» ، وكانت كبيرة الحجم (حمولة ٤٠٠٠ منْ) ، جيدة الصنع ، حلوة المنظر وكأنها «منور» -كما وصفها أحد بحارتها وهو النهام سعد العبكل .

وكان النوخذة بلال قد ترك قيادة البوم «النامسة» وقرر ترك السفر نظرا لقلة حاصل السفينة بعد كل رحلة بسبب فلسفة النوخذة بلال الذي كان كريما وحذرا وحريصا على راحة بحارته ، ولكنه لم يستطع أن يرد طلب التاجر ثنيان الغانم لقيادة سفينته الجديدة إلى الهند .

أبحر النوخذة بلال في قيادة «الوسمي» في حوالي الأول من شهر أبريل عام ١٩٤٢ خاليا من البضاعة ، وفي يوم الخميس ١٤ من أبريل وصل إلى ميناء بومبي ، وكان فيه النوخذة عيسى العثمان (مع غيره من النواخذة) الذي ذكر وصول النوخذة بلال «خالي من الكويت» في روزنامته . وفي بومبي استقبله التاجر ثنيان الغانم الذي جهزه بالبضائع المختلفة (كالأقمشة والقطن وغيرها من المواد الاستهلاكية) وحض بلال على السفر بأسرع فرصة قبل نهاية موسم السفر .

نظر النوخذة بلال إلى سفينته المحملة بالبضاعة وإلى بحارته الذين بلغ عددهم ٣٦ بحارا ، وإلى الرحلة الطويلة إلى الكويت أمامه ، وإلى الوقت المتأخر نسبيا الذي وجب عليه السفر فيه فساورته الشكوك في جدوى القيام بهذه الرحلة ، وعبر عن ذلك لبعض النواخذة الذين كانوا معه في بومبي (ومنهم النوخذة عيسى العثمان) ، وصارحهم بأنه لا يود القيام بهذه الرحلة في ذلك الوقت من الموسم ، ولكن كيف يعتذر للتاجر ثنيان

الغانم وقد سبق أن أعطاه وعدا بالقبول ـ هذه كانت هي الأزمة النفسية التي تعرض لها النوخذة بلال قبل بدء هذه الرحلة المأساوية .

ولما كان النوخذة بدر عبدالوهاب القطامي في بندر بومبي فقد طلب منه النوخذة بلال أن يركب معه في هذه الرحلة ليساعده ، ولكن النوخذة بدر اشترط على بلال أن يصبح «واحدا من البحارة مع الحشيمة له والإكرام» ، بينما يتولى هو فقط قيادة السفينة إذا ما أراد النوخذة بلال للنوخذة بدر أن يساعده ، ولكن ذلك الشرط أزعج النوخذة بلالا «وكبرت المسألة هذه في نفسه» ـ حسبما روى النوخذة بدر للمؤلف ـ فكيف يصبح بحارا في سفينته التي يقودها نوخذا أصغر منه عمرا وأقل منه تجربة ، لذا رفض النوخذة بلال العرض ، وطلب من النوخذة عيسى العثمان أن ينتظره عدة أيام لكي يبحر برفقته «سنيار» ، ولكن النوخذة عيسى اعتذر للنوخذة بلال ، وأبحر في ٢٧ من أبريل عام ١٩٤٣ من بندر بمبي ، ولم يشأ أن ينتظر خوفا من «غلاق الموسم عليه» . عندها لم يجد النوخذة بلال بدا من استئجار «معلم» هندي (من أهالي بندر كچ الهندي) لكي يقيس له موقع السفينة خلال عبورها الغبة أو بحر العرب .

وكأن ذلك لم يكف لإزعاج النوخذة بلال ولزعزعة ثقته في نفسه ، حتى ارتفع صوت البحارة وهم يستعجلون النوخذة بالسفر بأسرع وقت ممكن (من خلال إرسال إشارات إلى قائدهم المجدمي سيف السيف) ، ويصف البحار والنهام سعد العبكل (في لقاء له مع الأستاذ سيف الشملان) أن «صيحة البحرية تزعزع النوخذة» ، وهذا ما حدث للنوخذة بلال الذي قال بكل صراحة لبحارته «هذا منكم وليس مني» ـ بمعنى أنكم أنتم السبب فيما يحدث ـ لأنكم أصررتم على السفر . وركب سفينته وأرساها بالقرب من مدخل ميناء بمبي ينتظر تحسن الطقس في تلك الأيام التي كان البحر فيها حولهم «كأن به إدخنة» ـ أي لم يكن صافيا أو مشجعا على الإبحار . ولقد تصادف وجود ابن النوخذة بلال (وهو النوخذة

حسين) في بندر بومبي راكبا في ذلك العام مع النوخذة عبدالله المعتوق ليتعلم منه قيادة السفن الشراعية ، وكان يرى سفينة والده راسية عند مدخل ميناء بمبي عدة أيام ، فكان يتساءل لماذا لا يبدأ والده رحلته قبل نهاية الموسم السفر .

وفي حوالي العشرين من شهر مايو عام ١٩٤٣ أبحر النوخذة بلال من بومبي (عبر بحر العرب) في طريقه إلى الساحل العماني ، وبرفقة إحدى السفن لأحد أهالي بندر لفت الإيراني ، وبدأت قصة «طبعة النوخذة بلال» كما رواها للمؤلف أحد البحارة الناجين منها وهو البحار مبارك المجيبل ، وهي تتطابق مع ما ورد في اللقاء الذي أجراه الأستاذ سيف الشملان مع النهام سعد العبكل ، واللقاء الذي أجراه المؤلف مع النهام سعد العبكل ومع البحار عيد محارب .

كان الهواء معتدلا في اليوم الأول للرحلة (بحري ـ على حد اليوش) ، وفي الليلة الثانية لهم زادت شدة الهواء فغيروا الشراع إلى واحد أصغر منه ، ثم ازداد الهواء شدة ، وفي الليلة الرابعة أصبح يهب من الغرب ، وأصبح البحر كالطوفان ، وأخذ الماء يركب على السفينة وانشغل البحارة في نزحه خارج السفينة ، واكفهر الجو من حولهم وأظلمت الدنيا ، وبدأ البرق والرعد ، وكان البرق إذا سطع وتبعه الرعد تلاقى البحارة حول بعضهم البعض من الخوف ، والمطر يصب عليهم ، والنوخذة بلال يعد نفسه وبحارته وسفينته للمجهول ، فأمر برمي بالات القطن التي كانت على السطح ، وكانت البالات كبيرة الحجم ، وكلما رمى البحارة واحدة اندفعت نحوهم بقوة الأمواج وارتطمت بجانب السفينة حتى كسرتها ، واندفع مزيدا من ماء البحر داخل السفينة ، وهي تغطس شيئا فشيئا تحت سطح البحر ، فقام البحارة بفك حبال الماشوة (قارب النجاة) وقرر النوخذة والبحارة ترك السفينة والنجاة بأنفسهم ، وركب في الماشوة ١٩ بحارا ، وكان هناك بحاران على سطح السفينة (جالسان تحت الكشتيل في مقدمة السفينة) ، وهما خليفة بن نومان وإبراهيم بن مطر ـ كانا جالسين ، ومن الروع الذي أصابهما لم يستجيبا لطلب البحارة بالركوب في قارب الماشوه ، ولم يستطيعا

الحركة ، بل كانا ينظران للبحارة في الماشوة وهما مشدوهين (طاكتهم البوهة) ، وأما الأستاد (عيسى عبدالرسول) فقد أصيب هو كذلك بالروع ، ولكنه ركب مع البحارة في الماشوة . أما البحارة الباقون فقد ألقى بعضهم بنفسه في البحر وأخذ يسبح ، وغرق بعضهم بسبب المياه المندفعة خلف السفينة (السيور) وبدأ البحارة في قارب الماشوة يحاولون مساعدة غيرهم من البحارة في ركوب القارب ، وكان أحدهم البحار محمد الطليحي الذي «كان يسبح بالقرب من الماشوة فتطاولناه» ـ على حد تعبير البحار مبارك المجيبل .

وبعد أن قطعوا حوالي ثلاثة كيلو مترات ، انقلبت الماشوة بسبب موجة ضربتها ، فتناثر البحارة على سطح البحر ، وضرب السكان (دفة القارب) النوخذة بلال في صدره وأخذ الدم ينزف منه ، وأما البحار بشير (تابع) الصقر فقد «انشلخ رأسه» ومات في الحال (بربر وذهب للقوع) ، وكذلك طباخ السفينة (صالح الجريدي) ـ غرق هو (والمزوية التي كانت معه) . أما البحار مبارك المجيبل فقد حاول الركوب على إحدى بالات القطن ، ولكن ذلك لم يسعفه فأخذ يسبح صوب القارب هو ومجموعة من البحارة واستطاعوا قلبه بحيث طفى ثانية على سطح الماء وركبوا فيه ، وأركبوا النوخذة بلال على سطحه ، ويروي أنه قال لهم : «أنا ميت يا عيالي . . . أشهد أن لا إله إلا الله» ، وبدأ البحارة في ترك القارب ليسبحوا نحو السفينة الإيرانية التي أقبلت نحوهم وبحارتها يستغيثون (إمدبرين) ، وكان أحد البحارة -وهو البحار مبارك المجيبل- قد شاهد حبلا في طرفه مجدافا مربوطا به ملقى من السفينة الإيرانية في البحر فأمسك به وصعد على سطح السفينة هذه ، وكان بحارتها «طايحين من التعب» ماعدا أربعة بحارة كانوا يحاولون إنقاذ أنفسهم وسفينتهم . ولما ركب البحار مبارك على السفينة حصل على «مريس» ـ تمر مذاب بالماء ، فشربه وحصل على بعض الطاقة لكي يحاول إنقاذ ما استطاع من البحارة ، وكان أحدهم النهام سعد العبكل الذي كان يسبح صوب السفينة برفقة أخيه ، فاستطاع سعد الإمساك بالحبل وصعد على سطح السفينة بينما فشل أخوه في ذلك

وذهب مع من غرق من البحارة . وتتابع البحارة في الصعود على سطح السفينة الإيرانية التي كانت أصغر وأقل تجهيزا من بوم النوخذة بلال «الوشار الجديد» ، وبلغ عدد الناجين منهم ١٢ بحارا ، بينما غرق ٢٤ بحارا من بحارة النوخذة بلال إضافة إلى النوخذة بلال ذاته و«المعلم» الهندي المرافق له .

وفي اليوم الخامس خفت العاصفة ـ وهي العاصفة التي يطلق عليها أهل البحر «بضربة الأكليل» ـ فقرر نوخذة البوم الإيراني مواصلة السفر (عبر بحر العرب) إلى الساحل العماني ، وكانت السفينة هذه تبعد حوالي ٥٠٠ ميل عن الساحل الهندي الغربي (حوالي ثلث أو ربع المسافة بين الهند وعمان) ، ولكن البحارة الكويتيين ، وقد أخذوا زمام العمل على سطح هذه السفينة ، اعترضوا على ذلك ، وأجبروا النوخذة الإيراني على العودة إلى الساحل الهندي ، «فنتخوا» بعد أيام قليلة الساحل الهندي بالقرب من بندر رطناكري ، ثم واصلوا مسيرهم حتى وصلوا بمبي ، وفي بندر بمبي (حال وصولهم إليه) ، شاهدوا النوخذة عبدالله المعتوق (في بوم الصقر «طارق») ، ومعه حسين ابن النوخذة بلال ، ولما شاهد النهام سعد العبكل وهو يبكي عرف أن والده بلالا غرق ومعه العديد من بحارته .

لقد سأله حسين : شالعلم يا سعد ، فأجابه : «علم سوء ، لو كان علم خير ما شفتونا راجعين» . وجاءهم النواخذة الكويتيون الموجودون في بندر بومبي آنذاك (مثل النوخذة علي النجدي وعبدالله المعتوق) وكذلك وكيل التاجر ثنيان في بومبي التاجر عبدالعزيز العرفج ، وكذلك التاجر مساعد الساير . وبعد ذلك قدم إلى رؤيتهم التاجر ثنيان بنفسه ، وضم النهام سعد إلى صدره قائلا : «ليت كل مالي وحلالي راح وسلمتم أنتم» وهو يبكي ، ثم وعدهم بالعمل على راحتهم وإرسالهم إلى أهاليهم في الكويت عن طريق الباخرة . ولكن المسؤول الإنجليزي في ميناء بومبي أجرى معهم تحقيقا عن الحادث قبل أن يصرف لهم تذاكر للسفر على الباخرة إلى الكويت ، لقد كان يخشى أن يكون السبب في غرق السفينة تعرضها للغواصات الألمانية أو اليابانية في ذلك العام من

أعوام الحرب العالمية الثانية .

ووصل البحارة الناجون (وعددهم ١٢ بحارا) إلى الكويت وقد سبقهم خبرهم المأساوي هذا ، فوجدوا الكويت يعمها الحزن على فقدان النوخذة بلال وبحارته ، ويصف البحار مبارك المجيبل فرحة اللقاء بقوله إن والدته حين تقابلت معه في الكويت «شالته شيل من الفرحة» ، وكان عمره آنذاك ٢٨ عاما . ولكنه في الموسم التالي ركب بحارا مع النوخذة حسين العسعوسي في البوم «المهلب» .

بقي أن نذكر أن التجار في بومبي قد جمعوا مبلغا من المال لتعويض البحارة الناجين ، ولما عادوا إلى الكويت كان لدى كل واحد منهم مبلغا من المال يقتات عليه حتى بدء موسم السفر التالي .

هذه طبعة النوخذة بلال الصقر ـ أشهر حادثة غرق تتعرض لها إحدى سفن الكويت الشراعية ، منقولة من أفواه بعض بحارتها الناجين (مثل سعد العبكل ومبارك المجيبل وعيد محارب) ، وكانت في يوم الاثنين ٢٣ من مايو ١٩٤٣ (الموافق جمادى الأولى ١٣٦٢هـ) .

ولقد ذكرت ذلك تقارير المعتمد السياسي البريطاني في الكويت ، وأضافت أنه في تلك العاصفة تعرضت أكثر من ٣٠٠ سفينة شراعية للفقدان أو للضرر (في المنطقة ما بين الساحل الهندي وشرقي بحر العرب) .

النوخذة حسين بلال الصقر

هو ابن النوخذة المشهور بلال بن إبراهيم الصقر ، وقد نشأ وليس من طريق أمامه سوى أن ينخرط في مهنة آبائه وأجداده ، وهي قيادة السفن الشراعية السفارة ولكنه لم يتعلم أصول هذه الحرفة عن والده ، بل إنه لم يركب مع والده بحارا ، فقد ركب أول مرة شابا مع النوخذة عبدالله المعتوق ، ثم مع النوخذة عيسى المطر الذي دربه على أساليب الملاحة والقياس ، ويذكر النوخذة حسين للمؤلف أنه كان في بندر بومبي مع النوخذة عبدالله المعتوق حين كان والده يستعد للسفر إلى الكويت ـ تلك السفرة المشؤومة التي

النوخذة حسين بلال الصقر

غرق فيها النوخذة بلال ومعظم بحارته . ويضيف أنه كان يشاهد سفينة والده عند مدخل ميناء بومبي وهي تستعد للسفر ، وكان الجو مكفهرا لا يسر الخاطر ولا يصلح للسفر ، وبعد أيام شاهد بعض بحارة والده عائدين إلى بومبي فعرف أن والده قد غرق .

وبعد سنوات من التدريب مع النوخذة عيسى المطر في البوم «قتيبة» ، سلمه التاجر عبدالعزيز الصقر سفينة جديدة (وشار) صغيرة الحجم ، وقام بقيادتها في رحلات موسمية إلى بنادر الهند الغربية . ثم سلمه التاجر عبدالعزيز الصقر البوم «مشهور» - سفينة تاجر اللؤلؤ هلال المطيري المشهورة (التي كان قد اشتراها بعد وفاة هلال) ، والتي حولت من بوم للغوص إلى بوم للسفر ، وقام النوخذة حسين بقيادتها . وفي إحدى رحلاته كان معه نوخذا (شراع) مساعدا له هو غلوم حسن قبازرد ، الذي يصف النوخذة حسين بلال بأنه «من أطيب من رابع من أهل البحر الكويتيين ، وأنه كريم ، ودود يعامل بحارته أطيب المعاملة» . وبعد سنوات سلمه التاجر يوسف الصقر سفينة جديدة (تم صنعها على ساحل الملبار بوساطة أستاد كويتي) ، وقام بقيادتها عام ١٩٤٨ إلى الكويت ، وهو العام ذاته الذي غرقت فيه سفينة لآل الرضوان وأخرى لآل بوقماز . ولقد روى تفاصيل هذه الرحلة للمؤلف على النحو التالي :

خرجت سنيار (من بندر كاليكوت) مع النوخذة سليمان المهيني الذي كان في قيادة البوم «مشهور» ، وأنا بسفينة يوسف الصقر الوشار ، وكنا محملين حطب إلى الكويت . وبعد ساعات اختفى عني النوخذة سليمان لأن بومه أسرع من بومي ، ولم ينتظر لكي أصله ، بل غط عني ، وأصبحت أبحر شمالا (على الساحل الهندي الغربي) لوحدي . ثم عمَّر الهوا شمال تارس فاضطررت إلى اللجوء إلى بندر كاروار للاحتماء به ريثما تخف شدة الهواء . وهناك في البندر وجدت النوخذة منصور الخارجي والنوخذة غانم الشاهين الغانم الذي جاء إلى هذا البندر بعد أن تعرض لعاصفة مزقت أشرعته ، وكان في بوم جده شاهين (الوشار) .

وبعد يوم أصبحنا نستعد لمغادرة ذلك البندر وإذا بالنوخذة سليمان المهيني مقبلا

علينا ، ولما وصلنا صاح بنا «اشهدوا على بحارتي . . . لقد رفضوا أن يبحروا عائدين إلى الكويت ، وأرغموني على العودة إلى الهند» . وكان النوخذة سليمان قد أحضر معه بعض البحارة الذين سلموا من غرق بوم بوقماز وبوم الرضوان ، ولما عزم النوخذة سليمان على مواصلة الرحلة خاف الباقي من الغرق في ذلك الوقت المتأخر من الموسم . أما أنا والنوخذة غانم وكوتيه هندية مستأجرة من قبل الصقر فقد خطفنا في طريقنا لعبور الغبة عائدين إلى الكويت ، ولم نر من فضل الله مكروها ، فقط قبل وصولنا ساحل عمان بيومين أصاب الكوتية عطل فغرقت ولكننا أنقذنا بحارتها وأحضرناهم إلى مسقط» .

ولقد كانت تلك السنة عاما صعبا في تاريخ السفر الشراعي الكويتي غرق فيه العديد من السفن .

ثم تسلم النوخذة حسين قيادة سفينة للتاجر يوسف الصقر مزودة بالمحرك ومتوسطة الحمولة ، وقام بقيادتها أربع سنوات ثم بيعت للتاجر خالد داود المرزوق وترك النوخذة حسين بلال قيادة السفن وأصبح موظفا في دائرة الشؤون الاجتماعية ، وفي لقاء له مع المؤلف في مكتبه عام ١٩٧٦ أظهر أسفه من بعض التغيرات التي حدثت للمجتمع والناس في وطنه ، وذكر خصال المجدمي المشهور أحمد العبدالهادي ورجولته وإخلاصه ، وكيف أنه تقبل المرض والعجز عن المشي بكل صلابة وإيمان ، كما تذكر من رابع من الرجال ، ثم ختم حديثه قائلا :

«إحنا الآن انتهت مهمتنا ، والحمد لله على كل حال . لكني أخاف على أولادنا من المستقبل وما يخفيه لهم ، فهم لم يدخلوا معركة الحياة كما دخلناها ، ولكني لا أملك إلا أن أدعو الله أن يساعدهم . وبعد أشهر أصيب النوخذة حسين بمرض السرطان الخبيث ، وتوفي في عام ١٩٧٦ ، ودفن في مقبرة الصليبيخات ـ رحمة الله عليه وعلى رفاقه» .

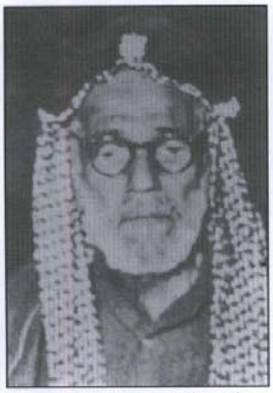
بقي أن نذكر أن هناك العديد من نواخذة الكويت الذين ذكروا أنهم شاهدوا

النوخذة حسين بلال الصقر خلال رحلاتهم ، فدونوا ذلك في روزناماتهم ، نذكر على سبيل المثال النوخذة أحمد الفهد الذي شاهد النوخذة حسين في سفينته بالقرب من جزيرة أم الفيارين (خارج مضيق هرمز) عام ١٩٤٤ ، وكذلك النوخذة يعقوب اليتامى الذي شاهده في شط العرب عام ١٩٤٧ ، والنوخذة مفلح الفلاح الذي شاهده في العشار (شط العرب) عام ١٩٤٨ ، وكذلك النوخذة أحمد الفهد عام ١٩٤٧ في بندر كاليكوت الهندي .

الحجـــي

من عائلات الحي الشرقي من بلدة الكويت القديمة التي ارتبط رجالها بحرفة السفر الشراعي سنين طويلة ، وكانت لهم قرابة مع عائلة النوخذة عبداللطيف العيسى ، وكان النوخذة عبداللطيف والنوخذة يوسف بن حجي يقودان السفن الشراعية إلى الهند إبان حكم الشيخ مبارك الصباح للكويت . ولقد اشتهر في هذه العائلة النوخذة يوسف وأولاده حجي وعبدالوهاب وناصر الذين قاموا بقيادة السفن الشراعية حتى نهاية السفر الشراعي الكويتي .

النوخذة يوسف بن حجي بن ناصر


النوخذة يوسف بن حجي

النوخذة يوسف بن حجي من نواخذة السفر الشراعي الكويتي القدامى الذين كانوا يقودون السفن الشراعية من نوع البغلة قبل أن يحل البوم السفار محلها ، وهو كذلك من أطول النواخذة الكويتيين خدمة في قيادة السفن الشراعية السفارة ، ولقد كان نوخذا في «بغلة معرفي» ـ للتاجر محمد رفيع وابنه عبدالكريم خلال السنوات التي سبقت الحرب العالمية الأولى (أي في حوالي عام ١٩١٠) ، ولقد قام بقيادة هذه السفينة رحلة واحدة إلى بنادر الهند في الموسم الواحد ، وكان يزامله في هذا العمل النوخذة عبدالعزيز بن حرب ، الذي كان هو أيضا نوخذا في إحدى السفن لعائلة معرفي خلال الفترة ذاتها . ولقد تحول النوخذة يوسف بن حجي من نوخذة قطاعة يقود سفينة من نوع «البقارة» ، إلى نوخذا سفر جعدي في خشب معرفي حتى استطاع أن يجمع له مبلغا من المال يكفي لامتلاك سفينة من نوع البوم السفار (الذي صنعه له الأستاد محمد بن عبدالله في حوالي عام ١٩٢٠) ، وقام بقيادة هذه السفينة رحلات كثيرة إلى بنادر الساحل الهندي الغربي . وفي إحدى رحلاته كان عائدا من رحلة سفر ، وكان يبحر بالقرب من راس «الچراخي» داخل الخليج (بالقرب من بندر بوشهر) ، وكان مريضا فتعرضت سفينته للغرق ، وتركها النوخذة يوسف وبحارته ، وسبحوا حتى وصلوا إلى الساحل الإيراني ، ومن هناك حتى بوشهر حيث ركبوا في

باخرة عليها بعض الركاب في طريقها للكويت ، وفي الباخرة عرض عليه بعض تجار الكويت العائدين من الهند جمع مبلغ من المال (عانية) لتعويضه عن فقدان سفينته ، ولكنه رفض قبول هذه المساعدة وقال : «إن الذي أعطاني هذه السفينة هو الذي أخذها» ، وحين وصل إلى الكويت (ربما في أواخر الثلاثينيات من القرن العشرين) جلس في عمارته ولم يركب البحر ثانية ، تاركا أولاده يحلون محله في قيادة السفن الشراعية .

ويروي النوخذة عيسى بشارة للمؤلف أنه في إحدى رحلات النوخذة يوسف في سفينته كان معه ابنه عبدالوهاب يتعلم منه ، وركب عليهم بعض اللصوص (القراصنة) ، وأخذوا يبحثون عن المال عند النوخذة يوسف ، ثم شاهدوا خاتما من الذهب في إصبع ابنه عبدالوهاب فحاولوا نزعه من إصبعه فاستعصى عليهم ، فقال أحدهم : «اقطعوا إصبعه ويخرج لكم الخاتم» ، فترجاهم والده النوخذة يوسف بالصبر ، وسوف يقوم هو بإخراج الخاتم من إصبعه ، وتم ذلك بعد جهد من النوخذة يوسف الذي كان في محنة في ذلك الوقت .

يوصف النوخذة يوسف بالحذر وبالخبرة الطويلة وبالإلمام الواسع في القياس والفلك ، ولقد شهد له النوخذة عيسى العثمان بذلك ، وأضاف أنه كان ينوي السفر في إحدى السنوات فنصحه النوخذة يوسف بالتريث حتى تهب عاصفة كان يتوقعها قبل السفر من شط العرب . كما أن النوخذة عيسى بشارة أورد ذكر النوخذة يوسف بن حجي في روزنامته عام ١٩٣٥ حين أبحر من بندر براول الهندي وواجه النوخذة يوسف وقد ترك بندر منكرور الهندي في طريقه إلى بندر براول شمالا ، كما ذكر أن النوخذة يوسف كان قد أمضى حوالي الشهر الواحد في بندر منكرور قبل أن يتركه إلى بندر براول . ولعل هذه الرحلة من الرحلات الأخيرة لهذا النوخذة الذي قام بقيادة السفن الشراعية فترة لا تقل عن أربعين عاما متصلة . وفي عام ١٩٦١ توفي النوخذة يوسف بن حجي في الكويت عن عمر قارب ٨٤ عاما .

النوخذة حجي بن يوسف الحجي

دربه والده النوخذة يوسف على قيادة السفن الشراعية والقياس ، وحين أكمل تدريبه ركب نوخذة في بوم لعائلة معرفي لمدة عام واحد ، ثم اشترى والده سفينة قديمة (اسمها «فتح الخير») وأخرى قديمة أيضا من النوخذة محمود تيفوني اسمها «طوبز» ، وتسلم قيادتها النوخذة حجي عدة سنوات ، ثم تولى قيادة بوم مسليني لآل طاهر عام ١٩٣٨ . وفي عام ١٩٤٢ ركب نوخذا في بوم راشد بوقماز ، وكان في رحلة إلى بنادر الساحل الهندي الغربي في موسم ذلك العام . وبعد ذلك قام بقيادة سفينة والده «فتح الخير» إلى الهند في عام ١٩٤٣ ، وإلى اليمن والسواحل الإفريقية الشرقية في الموسم التالي (١٩٤٤/ ١٩٤٥) . ولقد توالت رحلات النوخذة حجي في البوم «فتح الخير» حتى عام ١٩٥٠ حين ترك السفر الشراعي وقيادة السفن وعمل موظفا في بلدية الكويت ـ قسم الشؤون المالية ـ حتى عام ١٩٦٢ حيث توفي بالسكتة القلبية وهو في السوق ، ودفن في مقبرة الصليبيخات .

النوخذة حجي بن يوسف الحجي

يوصف النوخذة حجي بأنه نوخذة حذر لا يغامر في الظروف الجوية المضطربة ، ولقد شهد له بذلك أحد بحارته الذي وصف النوخذة حجي بأنه «نوخذا مو صلب» . كما تميز النوخذة حجي بالموهبة الفنية ، إذ خلف العديد من اللوحات الفنية للسفن (التي ضاعت للأسف) ، بينما سلمَتْ روزنامته التي حوت على العديد من المعلومات القيمة الخاصة بالنواخذة والسفن وبرحلات السفر الشراعية واقتصادياتها ، وهي الروزنامة التي قام بنشرها مركز البحوث والدراسات الكويتية . ولقد كان النوخذة حجي في العشار (شط العرب) عام ١٩٤٦ حين شاهده أخوه النوخذة ناصر وذكره في روزنامته حيث ذكر أنه في العشار «وصل لدينا الأخ حجي خالص من الحمال ـ ايخلص أوراقه «للسفر» . كما ذكره النوخذة سعود السميط في روزنامته في العام ذاته حين شاهده في بندر مسقط . وأما النوخذة مفلح الفلاح فقد ذكره في روزنامته عام ١٩٤٥ حين قابله في بندر مسقط ، كما أن النوخذة عيسى بشارة (في عام ١٩٣٧) كان في بندر مسقط فشاهد هناك النوخذة حجي ومعه أخوه عبدالوهاب . ولمزيد من

التفصيلات عن رحلات النوخذة حجي يمكن للقارئ الاطلاع على روزنامته التي حوت ١٢ رحلة سفر شراعية .

النوخذة عبدالوهاب يوسف الحجي

النوخذة عبدالوهاب الحجي

دربه والده ثم أخوه النوخذة حجي على قيادة السفن الشراعية ، ولما أتم تعليمه ركب في سفينة لوالده قديمة وهي البوم «طوبز» ، وقام بقيادتها إلى بنادر الهند واليمن . ولقد كان والده يوسف قد توقف عن قيادة السفن وجلس يبيع الأخشاب في عمارته على الساحل (بالقرب من نقعة بن خميس) ، وكانت الأخشاب التي يحضرها أولاده تباع في هذه العمارة . ولقد ضاعت روزنامة النوخذة عبدالوهاب (كما ضاع الكثير من روزنامات نواخذة السفر الكويتيين) ، ولهذا فالمعلومات المتوافرة عن سفرات النوخذة عبدالوهاب قليلة . ولقد ذكره النوخذة عيسى بشارة في روزنامته حين شاهده في بندر مسقط عام ١٩٣٧ وهو عائد من رحلة سفر ، كما ذكره أخوه حجي عام ١٩٤١ ، وكذلك في عام ١٩٤٢ حين شاهده في بندر بمبي ثم في بندر كاليكوت يحاول شحن سفينة بالأخشاب لرحلة العودة إلى الكويت . وفي بداية الخمسينيات من القرن العشرين ترك النوخذة عبدالوهاب قيادة السفن الشراعية وعمل مرشدا بحريا في ميناء الأحمدي ، ثم موظفا في دائرة الصحة العامة . وفي عام ١٩٨٤ توفي ـ يرحمه الله .

النوخذة ناصر يوسف الحجي

النوخذة ناصر يوسف الحجي

درب النوخذة حجي أخوه ناصر على قيادة السفن الشراعية ، ولما أتم تدريبه برع في الملاحة والقياس (أي تحديد مواقع السفينة في البحار المفتوحة بوساطة حساب خطوط الطول والعرض) ، ولكنه لم يتسلم قيادة سفينة خاصة به بل ركب عدة سنوات مساعدا لأخيه النوخذة عبدالوهاب (في بوم والدهما يوسف) ، يقيس له مواقع السفينة ويساعده كذلك كنوخذة شراع . ففي عام ١٩٤٢ كان مع أخيه عبدالوهاب في رحلة إلى الهند ، وفي عام ١٩٤٣ كان في رحلة أخرى إلى الهند مع أخيه النوخذة

عبدالوهاب ، وأما في رحلته الثالثة عام ١٩٤٤ فقد كان مساعدا لنوخذة يدعى ناصر بن أحمد في سفينة للتاجر الكويتي مرشد العصيمي الذي كان يسكن ويعمل في خور دبي آنذاك . وبعد شحن السفينة بالتمر أبحرت في طريقها إلى بندر كراچي ، ثم إلى بندر كاليكوت حيث تم شحنها بالأخشاب وأبحرت من بندر كاليكوت إلى بندر كاروار . ولكنها اضطرت للتوقف في هذا البندر إذ إن موسم السفر اقترب من نهايته (وهو ما يسمى بغلاق الموسم) ، فاضطر النوخذة ناصر بن أحمد ومساعده النوخذة ناصر بن حجي إلى البقاء في هذا البندر حتى بداية الموسم التالي (وهو ما يعرف عند أهل البحر بالتبريص ، ويقال إنهم برصوا أو توهوا) . وفي بداية الموسم التالي أبحرت السفينة من بندر كاروار إلى خورفكان ثم إلى دبي حيث تم إنزال البضاعة التي كانت في السفينة وأبحرت ثانية صوب الساحل الهندي ـ إلى بندر كاليكوت في رحلة ثانية في ذلك الموسم . ولما أتم النوخذة ناصر هذه الرحلة ترك السفينة في بندر دبي للموسم القادم ، ورجع هو إلى أهله في الكويت عن طريق الباخرة . ولكن الباخرة هذه توقفت في طريقها في بندر بوشهر الإيراني ، وحين نزل النوخذة ناصر ومن معه من الركاب من الباخرة لفترة قصيرة ، سافرت الباخرة وتركتهم في ذلك البندر ، فاضطروا إلى استئجار سفينة أوصلتهم إلى الوطن . . والتقى النوخذة ناصر أهله بعد فراق دام ٦٥٠ يوما . وبعد أسابيع من وصوله من هذه الرحلة تزوج النوخذة ناصر لأول مرة (في ٢٢/ ٧/ ١٩٤٦) . ولكنه لم يمض أكثر من أربعين يوما مع أهله وزوجته ، حتى ركب البحر مرة أخرى في موسم عام ١٩٤٦/ ١٩٤٧ في رحلة مع النوخذة ناصر بن أحمد في سفينة (لنج) ذات محرك للتاجر محمد عبدالملك . فبعد شحن السفينة بالتمر أبحر بها النوخذة ناصر بن أحمد يساعده النوخذة ناصر بن حجي ، وحين اقتربت السفينة من جزيرة هندرابي (على ساحل فارس) حدث أن جنحت على قطعة من الصخور تحت سطح الماء وأصيبت بأضرار ، ولم يكن السبب هو «المعلم» النوخذة ناصر بن حجي بل كان السبب هو النوخذة ناصر بن أحمد الذي لم يسمع تحذيرات النوخذة ناصر بن حجي له .

ولقد ذكر النوخذة ناصر تفاصيل هذه الحادثة في روزنامته على النحو التالي :

«العصر أخذ [النوخذة] باليوش وقلت له لا تاخذ باليوش كثير لأن رك الجزيرة يضايق ، وراس المنصوري بعيد ـ ما منه خوف . وكأنه لم يسمعني ، إلى وقت العشاء ، وألقى البلد ، وأول بلده [كان عمق البحر] ٨٨ باع ، وأخذ يجري بالعقرب ، وقلت له مرتين ، وإن لم يسمع كلامي ، وأنا صليت العشاء ، ومن بعد الصلاة نمت لآخذ راحتي للزام التالي ، (. . . .) إلى أن ينام . وبعد ساعة لحم البوم وجرى عليه المقدر ، وربنا يخلف علينا وعلى أهله» .

واضطر النوخذة ناصر بن حجي بعد ذلك إلى الذهاب إلى دبي لإخبار أصحاب السفينة بما حدث لها ، فأرسلوا لها من قام بإصلاحها ، وترك قيادتها النوخذة ناصر بن حجي وركب في سفينة أخرى مساعدا لنوخذاها في رحلة إلى بندر كراچي ، ولما عاد من هذه الرحلة توقفت السفينة في خورفكان ونزل عنها النوخذة ناصر ، وذهب بالسيارة إلى دبي ، ثم منها بالباخرة إلى الكويت حيث وصلها في يوم ٨/ ٧/ ١٩٤٧ . ثم عمل في ميناء الأحمدي في الكويت حتى عام ١٩٥٠ ، ثم ركب في آخر رحلة له إلى الهند في عام ١٩٥٠ في (لنج) للتاجر عبدالعزيز المطوع ، وكانت رحلة موفقة ومريحة ماديا للنوخذة ناصر ترك بعدها البحر وقيادة السفن ، وعمل في تجارة خاصة به حتى وفاته في عام ١٩٩٧ رحمه الله .

ولعل القارئ المهتم يجد الكثير من التفصيلات في يوميات النوخذة ناصر الحجي التي حوتها روزنامته التي قام بنشرها مركز البحوث والدراسات الكويتية عام ٢٠٠٠ ، كما يجد إشارات إلى النوخذة ناصر في روزنامة أخيه النوخذة حجي . ولقد حظي المؤلف بلقاءات عدة مع هذا النوخذة العاقل والمتواضع والفنان الذي تشهد اللوحات التي رسمها للسفن والبواخر على تمتعه بحس فني مدهش ، ويشهد له كذلك زملاؤه في المدرسة (ومنهم الأستاذ سيف مرزوق الشملان) ، فكانت الخسارة به لا تعوض .

العيسى

العيسى من عائلات الحي الشرقي في الكويت الذي امتهن رجالها حرفة قيادة السفن الشراعية منذ بداية حكم الشيخ مبارك الصباح للكويت وحتى نهاية السفر الشراعي الكويتي . ولقد ظهر الكثير من النواخذة في هذه العائلة ، وكان بعضهم من النواخذة المشهورين . ولقد اشتهر جد هذه العائلة -النوخذة عبداللطيف- بقيادة السفن الشراعية ، ثم درب ابنه ناصر على هذه الحرفة ، فقام هذا بتدريب بعض إخوته ، وهم قاموا بعد ذلك بتدريب بعضهم بعضا . أما النوخذة عبداللطيف فقد امتلك «عمارة» على الساحل يبيع فيها الأخشاب ويستقبل فيها كبار شخصيات الكويت آنذاك ، فلما توفي ورث عنه أبناؤه هذه العمارة ، واستمر العمل فيها حتى نهاية السفر .

النوخذة عبداللطيف بن عيسى

هو كبير هذه العائلة ، تعلم قيادة السفن الشراعية ، وعمل في مطلع القرن العشرين (حوالي ١٩٠٠) في قيادة سفينة من نوع البغلة كان يملكها التاجر عيسى بن إبراهيم العبدالجليل ، وكان اسمها الرسمي «السالمي» ، وكان العامة يطلقون عليها اسم «سحيلة» . ولقد قام النوخذة عبداللطيف بقيادة هذه السفينة في رحلات موسمية إلى بنادر الساحل الهندي ، وكان آل عبدالجليل هم الذين يزودونه بالتمور من أملاكهم في شط العرب . ولكن حينما اضطر التاجر عيسى إلى بيع سفينته هذه قرر النوخذة عبداللطيف بن عيسى شراءها من صاحبها ، وكان ذلك في عام ١٩١١ ، وقام الشيخ مبارك الصباح (حاكم الكويت آنذاك) بإصدار شهادة ملكية (تسمى گول) لهذه السفينة ، وصدق عليها المعتمد السياسي البريطاني في الكويت آنذاك ـ القبطان شكسبير .

واستمر النوخذة عبداللطيف يقود هذه السفينة (التي أصبحت ملكا له) في رحلات موسمية إلى الهند . وهناك إشارات تدل على أنه كان موجودا في بنادر الهند (مثل براول وخورميان وكاليكوت) منذ عام ١٩١٠ وحتى عام ١٩١٧ . وفي وثيقة نشرها المعتمد السياسي البريطاني توجد رسالة من الشيخ مبارك موجهة إلى المعتمد

السياسي البريطاني في الكويت يشكو فيها الشيخ مبارك من السلطات البحرية الإيرانية التي اعترضت (في عام ١٩١٢) أربع سفن كويتية كانت في طريقها إلى الكويت ، وسببت لها الإزعاج والأضرار . ولقد ورد ذكر بغلة عبداللطيف بن عيسى (السالمي) كواحدة من هذه السفن . أما الأخريات فهم دنگية أحمد الغانم وبوم ناصر البدر وبوم عباس (بن نخي) .

ويبدو أن النوخذة عبداللطيف توقف عن قيادة السفن الشراعية في حوالي عام ١٩٢٠ وترك ابنه ناصر مستمرا في قيادة سفينة له من نوع البوم . أما البغلة (السالمي) فقد فقدت في حادث غرق ، ولم يكن نوخذاها آنذاك عبداللطيف بن عيسى .

النوخذة ناصر عبداللطيف العيسى

النوخذة ناصر بن عبداللطيف من نواخذة الكويت المشهورين ، وكان كذلك شخصية محترمة ومعروفة . ولقد دربه والده عبداللطيف تدريبا جيدا ، فأصبح نوخذا ومعلما وعمره يقارب العشرون عاما . وسلمه والده سفينة من نوع البوم ، وقام بقيادتها في رحلات موسمية إلى الهند ، وكان ذلك في حوالي عام ١٩١٧ ـ أي في الوقت الذي كان فيه والده عبداللطيف يقود فيها سفينته (البغلة السالمي) .

النوخذة ناصر العيسى

ثم اشترى النوخذة ناصر سفينة من نوع البغلة عرفت باسم «أميرة البحار» رسميا ، وكانت حمولتها حوالي ١٨٠٠ منْ . ولقد قام النوخذة ناصر بقيادة هذه السفينة سنين طويلة في رحلات موسمية إلى بنادر الساحل الهندي الغربي ، وكان أحيانا يصحب معه أحد إخوته لتعليمه وتدريبه على سطح هذه البغلة المشهورة . ولقد استمر النوخذة ناصر يقود هذه السفينة حتى بداية الحرب العالمية الثانية . وفي عام ١٩٣٨/ ١٩٣٩ كان النوخذة ناصر في رحلة موسمية ، فشاهده القبطان آلن فاليرز الذي أعجب بسفينته وذكرها في كتابه «أبناء السندباد» . وحين كان النوخذة ناصر في بندر البحرين شاهده هذا القبطان وذكر عنه التالي (في كتابه المذكور أعلاه) :

«ومع النجدي وحمود وجدت أيضا [النوخذة] ناصر ـ شقيق حمود ـ ونوخذا البغلة «القطة» ، وكان ناصر رجلا صغير الحجم قصير القامة ، ذا شاربين طويلين ، لكنه لم يكن ينظر إلى سفينته هذه على أنها صغيرة الحجم أو تشبه القطة ، بل كان يسميها «أميرة البحار» . . . ولم تكن [هذه السفينة] تشبه القطة بأي حال من الأحوال» .

وحين وصل النوخذة ناصر إلى الكويت بعد تلك الرحلة كان القبطان آلن قد وصل إليها (مع النوخذة علي النجدي) فكان يمر على الساحل بالقرب من عمارة العيسى ليتمتع بمشاهدة «أميرة البحار» ، وكان النوخذة ناصر يعرف ويلاحظ اهتمامه بها ، فقدم له عرضا لشرائها بمبلغ ٤٠٠٠ روبية ، ولقد كاد هذا القبطان أن يشتري هذه السفينة ، ويضم معه عددا من البحارة الكويتيين ويبحر بهم من الكويت إلى سواحل الولايات المتحدة ، فالسفينة جيدة ـ وكانت تحفة فنية ، والسعر الذي عرض عليه ثمنا لها كان مغريا حقا ، ولكن الحرب العالمية الثانية اندلعت وهو في الكويت ، فطلب من قبل الجيش البريطاني ، واضطر إلى السفر من الكويت بسرعة للمشاركة في هذه الحرب ، وكان ذلك من سخريات القدر ، إذ لو تم شراء هذه البغلة فربما كانت قد سلمت من الضياع إلى هذا اليوم في مكان آمن على ساحل الولايات المتحدة الشرقي بدلا من أن تباع من قبل النوخذة ناصر إلى شخص لم يقدر قيمتها التاريخية أو التراثية فضاعت مثل ما ضاع العشرات من سفن الكويت السفارة .

ويروي ابن النوخذة ناصر (محمد بن ناصر) للمؤلف أن والده في إحدى السنوات (خلال الحرب العالمية الثانية) كان في ممباسا وركب معه سائح ألماني ، وأخبر النوخذة ناصر أنه إذا كسبت ألمانيا الحرب فإنه سوف يشتري هذه السفينة ، ولكن النوخذة ناصر كان من أنصار بريطانيا فرد عليه : (إن شاء الله تخسر ألمانيا ، ولن أبيع لك «أميرة البحار») . لقد كان النوخذة ناصر من أنصار قوات الحلفاء ، بينما كان في الكويت الكثيرون غيره من أنصار ألمانيا وحليفاتها . وهذه سخرية أخرى من سخريات القدر ، فلو أن النوخذة ناصر كان من أنصار المحور وكسبت ألمانيا الحرب لأمكننا مشاهدة «أميرة البحار» في مكان ما في ألمانيا هذه الأيام .

كذلك يصف ابنه محمد رحلات والده هذه بأنها «مثيرة وتدعو للإعجاب» . ففي سنوات الحرب العالمية الأولى أوقفت دورية بريطانية النوخذة ناصر ، وأخذت تفتش سفينته بحثا عن السلاح ، ولما سأل الضابط البريطاني عن نوخذة السفينة ، أشار البحارة إلى الشاب ناصر ، فعجب الضابط وقال إن هذا شاب صغير فكيف يكون قبطانا لكم؟ فرد عليه النوخذة ناصر (عبر المترجم) قائلا : «نعم ، إنني صغير ، لكني حين أجلس على النيم (مكان القيادة) فإنني أكبر» ، وطلب من الضابط البريطاني تعويضا عن تأخيره للسفينة ، فأعطاه ورقة للقنصل البريطاني في الكويت . ولما سمع الشيخ مبارك الصباح بالقصة ، استقبله في قصره وأثنى عليه قائلا : «عفيه على ولدي ، كفو عليك» .

ركب النوخذة ناصر عددا من السفن ، منها بوم الصقر «النامسة» سنة واحدة ، ثم بوم العثمان «فتح الرحمن» ، لكنه أمضى عددا من سنوات حياته يقود سفينته البغلة «أميرة البحار» .

ترك النوخذة ناصر السفر وقيادة البغلة عام ١٩٤٦ ، وبقي في الكويت في (عمارة) والده على الساحل . وفي أحد الأيام زاره التاجر ثنيان الغانم وقال له مازحا إن ابنه فيصل قبطان بحري يقود البواخر أفضل منكم (أي نواخذة الكويت) . فرد عليه النوخذة ناصر قائلا : «أنا رجل شايب ، وعيون ما عندي ، وجالس في هالعمارة ، لكن اطلب من المسؤولين إطفاء الأنوار (البويات) ، واطلب من ابنك فيصل أن يدخل سفينته في ظلام الليل إلى الميناء كما كنا نفعل» . ولما سأل ثنيان ابنه فيصلا عن ذلك أجابه بأنه لا يستطيع ذلك .

وفي عام ١٩٧٣ مرض النوخذة ناصر ، وذهب إلى لندن للعلاج ولكنه توفي هناك في ١٧/ ٩/ ١٩٧٣ ، ودفن في الكويت عن عمر قارب ٨٤ عاما .

النوخذة سلمان عبداللطيف العيسى

النوخذة سلمان العيسى

كرس النوخذة سلمان شبابه وأخصب سنوات حياته لقيادة السفن الشراعية ، وأمضي ما لا يقل عن ثلاثين عاما في هذه الحرفة المرهقة ، ولم يترك السفر إلا بعد أن تركه معظم نواخذة السفر . لقد كان يقود السفن حتى عام ١٩٥٤ . فكان من أواخر نواخذة السفر الشراعي الكويتي . وحين ترك قيادة السفن وبقي في المدينة (مدينة الكويت) لم يشعر بالراحة أو بالطمأنينة ، لقد كان نوخذة في سفينته وتحت إمرته ثلاثون بحارا فكان يشعر بقيمة عمله . لقد كان صعبا على نوخذة مثل سلمان بن عيسى أن يتأقلم مع حياة المدينة وينسى ذكريات ثلاثين عاما قضاها يقود السفن والرجال ، ويقارع الوسطاء والتجار ، ويوزع «القلايط» على بحارته في نهاية الموسم ، ويستريح ثلاثة أشهر بين أهله ثم يودعهم ويركب البحر في رحلة أخرى في موسم جديد .

درس النوخذة سلمان في المدرسة المباركية ـ هذه المدرسة التي علمت الآباء والإخوان ـ ولما بلغ ١٣ عاما من عمره ركب مع أخيه النوخذة ناصر في البغلة ، وتدرج حتى أصبح سكونيا ومساعدا لأخيه ناصر . لكنه لم يستمر طويلا مع أخيه ناصر ، فلكل واحد منهما له طبع يختلف فيه عن الآخر ، وركب مع النوخذة يعقوب بشارة في البوم «سهيل» الخاص بأبناء داود المرزوق . وعلى هذه السفينة علمه النوخذة يعقوب بشارة أساليب الملاحة والقياس ، ولما بلغ العشرين من عمره أصبح نوخذة في بوم لدعيج الفهد ، ثم في بوم لوالده عبداللطيف اسمه «تيسير» ، وقام بقيادته عدة سنوات ثم تركه وركب في قيادة إحدى سفن الماء للنوخذة عبدالوهاب بن عيسى القطامي ، ثم في بوم للنوخذة يوسف بن عيسى القطامي اسمه «بيان» ، وبعد ذلك ركب في بوم ثنيان الغانم (فتح الكريم) . لكن هذه السفينة لم يكتب لها العمر الطويل ، فقد اصطدمت بشعاب مرجانية (قصّار) قرب ساحل مدينة لامو على الساحل الإفريقي الشرقي ، ولم يستطع النوخذة سليمان إنقاذها ، فبقي في لامو سنة كاملة حيث انتهى الموسم ولم يرجع للكويت إلا في العام التالي نظرا لظروف الحرب

العالمية الثانية . ولما عاد إلى الكويت تسلم قيادة سفينة أخرى للتاجر محمد ثنيان الغانم هي البوم «نايف» ، حتى صنعت سفينة أخرى تحل محل «الفتح» فركب عليها النوخذة سليمان عددا من السنين ظهرت له خلالها غواصة أغرقت السفينة المرافقة له . وبعد هذه السفينة ركب في بوم «طراد» للتاجر عبداللطيف محمد ثنيان الغانم ، ثم في بوم صغير لأحمد القصار ، وأخيرا في بوم صغير صنعه الأستاد أحمد بن سلمان واسمه «تيسير» . وفي حوالي العام ١٩٥٤ ترك النوخذة سليمان قيادة السفن .

ولقد ورد ذكر النوخذة سلمان (خلال قيادته للسفن) في العديد من الروزنامات ؛ كما أن هناك رسالة شكوى من التاجر عبداللطيف ثنيان الغانم إلى الشيخ أحمد الجابر ـ حاكم الكويت ، تتعلق بالمعاملة السيئة التي تعرض لها البوم «طراد» الذي كان يقوده النوخذة سلمان عام ١٩٤٧ من قبل سلطات ميناء بوشهر الإيراني . لقد أوقفته الدورية وجرته إلى بندر بوشهر وأنزلت ما به من بضاعة (مثل الدهن والسكر) كان النوخذة سلمان قد أحضرها من سلطنة لحج (من عدن) لتجار الكويت ، ثم اتهمت النوخذة بأنه قد هرب هذه البضاعة ، ولا شك في أن الشيخ أحمد قام بإبلاغ القنصل البريطاني في الكويت بهذه الحادثة .

أما عن النواخذة الذين ذكروا مشاهدتهم للنوخذة سلمان خلال تجواله في بحر العرب وغرب المحيط الهندي فهم كثيرون ، ويستدل من روزناماتهم على أن النوخذة سلمان ذهب إلى معظم البنادر على ساحل الهند الغربي وساحل اليمن الجنوبي وساحل إفريقيا الشرقي ، ومن حسن الحظ أن آخر ثلاث رحلات للنوخذة سلمان (من عام ١٩٥٢ إلى عام ١٩٥٤) سلمت من الضياع في دفتر كان النوخذة سلمان يسجل فيه يومياته ، ولقد تم نشر هذه اليوميات (الروزنامة) من قبل مركز البحوث والدراسات الكويتية . ومع قلة عدد هذه الرحلات إلا أنها من أفضل الرحلات تفصيلا وفائدة للباحثين .

وفي عام ١٩٧٩ تمكن المؤلف من الالتقاء بهذا النوخذة في منزله فوجده قليل

الكلام متحفظا ، سريع الغضب ، لكنه متى ألف الإنسان فهو طيب القلب كريم المعشر وودود . وقد تحدث طويلا عن تاريخه البحري قائلا : «بعد أن تركت السفر أخذت أبحث عن عمل كمرشد للسفن ، ولم أحصل عليه إلا بالواسطة وبعد أربع سنوات من البحث» . وعندما سأله الكاتب عن البحر وهل يشتاق إليه أجاب : «أنا لم أنس البحر وحياته . . رجلي تعورني وما عندي القوة الكافية» . وعن السبب في تفوق وبروز البحارة والنواخذة الكويتيين قال : «كانوا يعملون أسرة واحدة ، لا فرق بينهم في المذهب أو الدرجة ، إنهم جسورون ويحترمون الناس ويعملون بإخلاص» . وعن التعب الذي يتعرضون له في أثناء رحلاتهم قال : «إن التعب الذي نواجهه خلال السفر يذهب بسرعة حين العودة إلى الكويت للراحة بين الأهل . . أول نتعب تسعة شهور ثم نرتاح ثلاثة شهور . أما الآن فنحن دائما تعبانين» .

وأما عن أفضل السفن التي صنعها الكويتيون من نوع البوم فهو يعتقد أن «بوم ولد مبارك» هو أحسن سفينة شاهدها في الكويت وخارجها . وعن ظهور البترول في الكويت ختم النوخذة سليمان حديثه قائلا : «البترول مثل البحر يسجي ويثبر (أي يمد ويجزر) وإذا ثبر أو قل فسوف لن تصبح الحياة سهلة في الكويت» .

وفي حوالي عام ١٩٨٣ توفي النوخذة سليمان بن عيسى بعد أن خدم طويلا في السفر الشراعي الكويتي ، وترك هذه الديار كما تركها الكثير من المخلصين أمثاله .

النوخذة حمود عبداللطيف العيسى

النوخذة حمود العيسى

تعلم النوخذة حمود أساليب الملاحة من أخيه ناصر الذي صحبه معه في رحلات بحرية في سفينته البغلة . ولما أصبح نوخذة تسلم قيادة سفينة لوالده عبداللطيف هي البوم «الميمون» ، ثم ركب في البوم «تيسير» حيث كانت عليه معظم رحلاته . كما ركب معه خلال هذه الرحلات أخوه حمد وابن أخيه محمد بن ناصر العيسى الذي روى للكاتب تفصيلات إحدى هذه الرحلات من الكويت إلى الهند ثم العودة حيث هب عليهم إعصار كـ «الطوفان» ، وكانت هذه الرحلة عام ١٩٣٣ .

أما القبطان آلن فاليرز فقد صادف النوخذة حمود في ميناء المنامة (البحرين) عام ١٩٣٨ ، فكتب في «أبناء السندباد» (ص ٤٧٧) يقول :

«وفي ذلك اليوم الأخير من شهر مايو خرجت مبكرا فوجدت علي النجدي على ظهر بوم حمود عبداللطيف ، الذي كان قد وصل مؤخرا من الهند . وقد جلس على السجادة في مؤخرة السفينة يدخن النارجيلة ، وأمامه طبق من الحلوى ، وقبالته على «الرحوية» يجلس بحار زنجي الأصل يسليه بالعزف على العود . وكان بوم النوخذة حمود موثوقا بالحبال والخشب وبخاصة خشب الساج والخيزران والصناديق الخشبية والكراسي ، وفوق ذلك كله عدد من القوارب المصنوعة من جذوع الأشجار المجوفة . وكان قد مر عليه اثنان وخمسون يوما بعد أن غادر ساحل الملبار في الهند إلى أن وصل إلى مسقط» .

عرف عن النوخذة حمود بن عبداللطيف أنه كريم جدا مع البحارة في رحلاته ، حتى إن البحارة لا يركبون معه إذا كان قصدهم الحصول على مبلغ كبير نسبيا آخر الرحلة (قلاطة) . ويصف النوخذة غلوم قبازرد النوخذة حمود بأنه «رجل طيب وزگرتي وكريم ونوخذة ممتاز ومعلم» .

ولقد أبحر النوخذة حمود إلى بنادر الهند واليمن والسواحل الإفريقية ، وذكره العديد من النواخذة في روزناماتهم ، منهم النوخذة أحمد الخشتي الذي ذكر أنه شاهد النوخذة حمود بالقرب من بندر شهبار (على ساحل مكران) عام ١٩٣٨ ، وكان النوخذة حمود في طريقه إلى بندر كراچي . كذلك ذكر النوخذة ناصر القطامي في روزنامته أنه في فبراير عام ١٩٤٥ كان في بندر زنجبار فوصل إلى هذا البندر والده النوخذة عبدالوهاب القطامي راكبا (عبري) مع النوخذة حمود في سفينته من بندر مسقط ، كما ذكر أن سفينة النوخذة حمود قد تعرضت لصدام من قبل إحدى البواخر بالقرب من جزيرة سلامة (عند مدخل الخليج) ، وأن هذه الباخرة كسرت مقدمة (صاطور) السفينة فقط .

ترك النوخذة حمود السفر في أواخر الأربعينيات ، وعمل مرشدا للبواخر في ميناء الشويخ . وبينما كان في رحلة لأداء فريضة الحج عام ١٩٥٤ توفي في حادث سيارة ، ودفن في تلك الأصقاع ، ولما يتعدى الخمسين من عمره ـ رحمه الله .

النوخذة حمد عبداللطيف العيسى

كان عمره ١٦ عاما عندما ركب حمد مع أخيه ناصر في البغلة لكي يتعلم منه الملاحة وقيادة السفن الشراعية ، وبعد ثلاث سنوات ركب مع أخيه حمود سنة واحدة ، ثم مع أخيه إبراهيم سنة أخرى . ولما توفي والده بدأ عمله كنوخذة وكان قد بلغ من العمر حوالي ٢٢ عاما . وبعد أربع سنوات من قيادته لسفينة لوالده تسلم قيادة «بوم جاسم الشاهين» وهي من السفن الكبيرة الحجم (٤٠٠٠ منْ من التمر) ، وقاد هذه السفينة عامين كاملين ، ثم تركها وركب في بوم «فتح الخير» للتاجر ثنيان الغانم لمدة سنتين . ثم اشترك مع أحد التجار في بوم صغير وركب عليه سنتين ، ترك بعدها البحر وعمل في ميناء الشويخ . ويجدر بالذكر أن النوخذة حمد تسلم قيادة السفينة «المهلب» للتاجر ثنيان الغانم في رحلة واحدة من الهند إلى الكويت عندما اضطر قبطانها النوخذة حسين العسعوسي إلى البقاء في الهند في ذلك العام (١٩٤٧) . ولقد ذكر ذلك النوخذة مفلح الفلاح في روزنامته حين كان في بندر جزيرة قيس حيث كتب (في ١١ من مايو ١٩٤٧) التالي : « . . . الساعة ١ طرحنا [في قيس] . . . قطينا الماشوه ومزرنا . . . الساعة ٥ طرح عندنا حمد بن عبداللطيف في بوم «مهلب» . كذلك ذكره النوخذة عيسى بشارة عام ١٩٤٥ ، وأضاف أنه زاره في سفينته بالقرب من جزيرة سلامة ، وأنه كان قادما من النيبار في طريقه إلى الكويت . كما ذكره النوخذة عيسى العثمان (١٩٤٠) والنوخذة ناصر بن حجي (عام ١٩٤٤) . وأما آخر ذكر له فقد كان في روزنامة النوخذة عيسى العثمان عام ١٩٤٩ حين خرجا معا من بندر منكرور في طريقهما إلى ممباسا . ولعل هذه الرحلة للنوخذة حمد إلى السواحل الإفريقية هي من أواخر رحلاته قبل أن يترك السفر وقيادة السفن . ومن الجدير بالذكر كذلك أن النوخذة

النوخذة حمد العيسى

حمد حصل على شهادة من سلطات ميناء زنجبار تعترف فيها بقابليته ومعرفته واستعداده لقيادة السفن الشراعية ، وكان ذلك في عام ١٩٤٠ .

يوصف النوخذة حمد بأنه رجل ودود ودائم الاتصال بأصدقائه من أهل البحر : نواخذة وصناع سفن وبحارة ، وكثيرا ما يسأل عنهم ويزورهم في المستشفى إذا مرضوا ، وإذا ما توفي أحدهم تجده أول المشيعين . ولقد أخبر الكاتب حين زاره في منزله (عام ١٩٨٨) أنه لم ينس البحر وأهله ، وأنه يحرص على تعليم الشباب تاريخهم البحري ، وأنه على استعداد دائم للإجابة عن تساؤلاتهم . وحين توفي النوخذة بدر عبدالوهاب القطامي ، كان على رأس المشيعين ، ولما تم دفن جثمان صديقه النوخذة بدر قال لمن حوله «لم يبق في العمار (أي الحبل) سوى «متح» واحد أو «متحين» . . .» لقد شبه سنوات العمر بعدد الفتلات المكونة لحبل السفينة ، وقد تقطع معظمها ولم يبق سوى القليل . وفي عام ١٩٩٥ توفي النوخذة حمد وانتقل إلى رحمة الله .

النوخذة يوسف العيسى

النوخذة يوسف عبداللطيف العيسى

تعلم النوخذة يوسف قيادة السفن الشراعية والملاحة من أخيه ناصر في سفينته المشهورة «بغلة ابن عيسى» ، والتي كانت المدرسة التي درب عليها النوخذة ناصر إخوته . ثم ركب مع أخيه النوخذة حمود ثم مع أخيه النوخذة حمد . ولما أتم تدريبه تسلم قيادة بوم صغير لعدة سنوات . ثم ركب في قيادة سفينة للتاجر عبدالرحمن البدر لمدة سنتين إلى الهند . ثم تسلم بوما صغيرا للعائلة حمولته ١٥٠٠ منْ ، وذهب به في رحلة إلى الهند . ولما باع التمر هناك ، ذهب إلى ميناء منكلور الهندي حيث شحن سفينته بالقرميد (الكبريل) ، وأبحر مباشرة إلى ساحل إفريقيا الشرقي عبر المحيط الهندي . وهناك أنزل البضاعة في ميناء ممباسا ، ثم تركه إلى زنجبار حيث استأجر منها ربانا لكي يساعده على دخول دلتا الروفيجي لشراء أعمدة الجندل . ولما تم له ذلك أبحر عائدا إلى الكويت .

بعد ذلك تسلم النوخذة يوسف بوما صغيرا للتاجر مكي الجمعة ، ثم تسلم سفينة

أخرى للتاجر نفسه هي البوم المعروف باسم «بستان» ، وهي من الخشب المشهور في تاريخ الكويت بالجمال وجودة الصنع .

بدأت رحلة النوخذة يوسف في هذه السفينة حوالي عام ١٩٤٣ من الكويت إلى الهند . وحين جاء موعد العودة إلى الكويت لم يستطع النوخذة يوسف الإبحار نظرا لانتهاء الموسم ، وهذا يعني أنهم «برّصوا» في لغة البحر . وعند بداية الموسم التالي شحن النوخذة يوسف سفينته بالبضائع وأبحر باتجاه مسقط ، حيث شحن المزيد من البضاعة ، ثم أبحر إلى الكويت . ولما وصل إليها أنزلت بضاعة الكويت وبقيت بضاعة البصرة في السفينة في مكانها في بندر الشويخ حتى تبحر بها السفينة بعد أيام . ولكن في الليل شب حريق في البوم «بستان» وتقطعت حباله ، وتصاعدت ألسنة اللهب ، والناس ترى ذلك ولا تستطيع عمل شيء لإنقاذ السفينة . وبدأت السفينة تتجه شرقا مع الجزر حتى رأس عجوزة ، ثم ترجع مع المد وهي مشتعلة حتى الصباح . ولم يعرف السبب الذي أدى إلى اشتعال هذه السفينة ، ولكن الخسارة فيها كانت عظيمة .

ولقد ذكر النوخذة يوسف خلال رحلاته هذه العديد من نواخذة الكويت مثل النوخذة حجي بن يوسف الذي شاهده في بندر بمبي عام ١٩٤٢ ، كما ذكره النوخذة عيسى بشارة حين شاهده في بمبي عام ١٩٤٤ وكان في قيادة «بوم حجي مكي» الذي احترق .

طاب خاطر النوخذة يوسف بعد ذلك من ركوب البحر ، فعمل في سنة ١٩٤٥ موظفا في قسم المشتروات في وزارة التربية حتى تقاعد من عمله هذا . وأما عن البحر (فمازال يعن عليه ، ولكن راح الرجال ، وراحت الأرزاق من البحر) حتى الروزنامة التي كان يسجل فيها يومياته فقدت في أثناء الغزو العراقي للكويت . وأما عن البوم «بستان» ، فهو خوش بوم ، كما يقول : «كبير وحلو وسريع ، ولكن ليس لديه حتى صورة تذكره فيه» . وفي شهر فبراير ١٩٩٨ توفي النوخذة يوسف عن عمر قارب ٧٧ عاما .

النوخذة إبراهيم عبداللطيف العيسى

النوخذة إبراهيم العيسى

تعلم النوخذة إبراهيم قيادة السفن الشراعية من أخيه سلمان الذي أخذه معه ليعلمه ، وكان قبل ذلك يركب مع والده عبداللطيف . كما أنه ركب أيضا مع أخيه ناصر في البغلة لتعلم أساليب الملاحة . وبعد ذلك قام بقيادة سفينة لوالده هي «الميمون» ، لكنه لم يستمر طويلا في قيادة هذه السفينة (سنة واحدة فقط) بل ترك السفر وتسلم «العمارة» بعد أن توفي والده عبداللطيف . ويعلل ابن أخيه محمد بن ناصر ذلك بأن إبراهيم «وجد أن العمارة أحسن له من السفر» . واستمر النوخذة إبراهيم في عمله هذا حتى توفي عام ١٩٧٣ عن عمر قارب خمسة وخمسين عاما .

ولقد ذكره النوخذة عيسى بشارة في روزنامته عام ١٩٣٧ حين كان الاثنان في بندر كاليكوت .

النوخذة عبدالعزيز عبداللطيف العيسى

النوخذة عبدالعزيز العيسى

لم يكن النوخذة عبدالعزيز مولعا بالسفر البحري وقيادة السفن مثل إخوانه ، ولكنه ركب يتعلم قيادة السفن مع أخيه النوخذة حمد ، وبعد أن استكمل تدريبه تسلم قيادة إحدى السفن الشراعية ، وقام بقيادتها في رحلة إلى بنادر الساحل الهندي ، ولما رجع من هذه السفرة ترك قيادة السفن والسفر ، ولم يركب البحر بعدها ، بل عمل في وظيفة حكومية عدة سنوات ثم تركها ، وأصبح مولعا بالسفر إلى مصر ، وكان يمضي فيها أشهرا طويلة في كل عام حتى آخر سنوات حياته . وفي شهر يوليو ٢٠٠٢ توفي في الكويت ، فكان آخر أولاد النوخذة عبداللطيف العيسى من نواخذة السفر الشراعي الكويتي .

النوخذة عبدالوهاب عيسى العيسى

النوخذة عبدالوهاب العيسى

توفي والده وهو ولد صغير السن فدفعه التحدي إلى إثبات وجوده وشجعته مساعدة والدته وإخوته إلى الانخراط في مهنة جده وأولاده وهي قيادة السفن الشراعية ، فلما تعلم القراءة والكتابة ركب مع عمه ناصر (في البغلة) ، ومنه تعلم قيادة

السفن وطرق الملاحة . ثم ركب مع عمه سلمان لمدة سنتين أكمل فيها تدريباته على قيادة السفن ، ثم ركب «معلما» مع النوخذة محمد صالح في بوم لعبداللطيف العثمان ـ النوخذة المعروف ، ثم «معلما» مع النوخذة أحمد العمر في بوم للتاجر أحمد عبدالله الصقر . وكان النوخذة عبدالوهاب خلال هذه الرحلات يبني لنفسه سمعة طيبة بين التجار والنواخذة في مختلف البنادر الهندية الغربية ، وفي الكويت أيضا . كما ركب مع النوخذة محمد القطامي (قبل سنة المجلس) مساعدا له في سفرة واحدة فقط . وحين بدأت الحرب العالمية الثانية كثر الطلب على السفن الشراعية لنقل البضاعة من الهند إلى أسواق الخليج وإلى البصرة ، وبخاصة الأقمشة ، فأرسل التاجر يوسف المرزوق يطلب من النوخذة عبدالوهاب الحضور إليه (في كراچي) ، ولما قابله طلب منه أن يتولى قيادة إحدى سفنه من الهند إلى الكويت ، فاعتذر النوخذة عيسى بأنه مازال صغيرا على تولي هذه المهمة ، ولكن التاجر يوسف المرزوق قال له إنه يعرف كل شيء عنه ، وأن لديه الثقة فيه ، وأنه يدعو الله له بالتوفيق ، فقبل وأصبح نوخذا في ذلك العام (١٩٤٠/ ١٩٤١) ، وقام بقيادة البوم «بيان» بنجاح إلى الكويت ، وهكذا استمر في قيادة هذه السفينة ست سنوات متصلة (خلال سنوات الحرب العالمية الثانية) فكان أن حظي بتوفيق وبنجاح غير عادي ، إذ إنه في إحدى رحلاته كان ينقل الأقمشة من بمبي إلى البصرة بأجرة تعادل ١٤٠٠٠ روبية (مبلغ كبير في ذلك الوقت) ، ويعود إلى الهند لينقل شحنة أخرى في موسم واحد ، وهذا جعله في وضع أفضل ماديا ومعنويا ، وكذلك كان حال التاجر يوسف المرزوق . وبعد سنوات قليلة (في حوالي عام ١٩٤٧) ترك النوخذة عبدالوهاب قيادة السفن ، وافتتح له مكتبا تجاريا في الكويت . ثم بيع البوم «بيان» على التاجر عبدالعزيز علي المطوع وقام النوخذة مفلح الفلاح بقيادته بدلا من النوخذة عبدالوهاب العيسى .

وأما رحلات النوخذة عبدالوهاب (والتي كانت جميعها إلى بنادر الساحل الهندي) فقد وثق بعضها العديد من نواخذة الكويت في روزناماتهم ـ ومنهم النوخذة عيسى بشارة (في عام ١٩٣٧) والنوخذة عيسى العثمان (عام ١٩٣٩ ـ ١٩٤٦) ،

والنوخذة مفلح الفلاح (عام ١٩٤٦) ، والنوخذة يعقوب اليتامى (١٩٤٦) والنوخذة ناصر بن حجي (١٩٤٦) .

وفي لقاء للمؤلف معه في منزله (عام ١٩٩٦) تحدث النوخذة عبدالوهاب عن السنوات التي قضاها في قيادة السفن ، وعن الكويت آنذاك والحياة فيها ، وعن رجالها وتجارها ، وكان مما قاله : «إن البحر مبروك ويعلّم الناس يأكلون اللقمة الحلال» ، وأنهم كانوا شبابا نشطين يذهبون إلى «حيثما تكون المصلحة» ، وأنهم قاموا بالواجب بأمانة وإخلاص . كما ذكر أنه في أواخر سنوات عمله كنوخذة قام بقيادة «لنج» للتاجر عبداللطيف محمد ثنيان الغانم . وعن مهمات النوخذة والواجبات التي يتحملها أجاب قائلا : «إذا صلح الراس صلح الجسد» وكان يقصد بالرأس هنا «النوخذة» ، وكان فخورا بأن بحارته كانوا يلازمون السفر معه ولا يتغيرون . وفي شهر أغسطس ٢٠٠١ توفي النوخذة عبدالوهاب العيسى يرحمه الله ودفن في الكويت .

النوخذة عبدالرحمن ناصر العيسى

دربه والده النوخذة ناصر ، وركب نوخذا أول مرة في سفينة والده (البغلة) ولمدة عام (موسم) واحد ، ثم ركب في قيادة إحدى السفن لعائلة المرزوق ، وقام بقيادتها عددا من السنين ، ثم تركها وركب نوخذا في سفينة للنوخذة عبدالوهاب بن عيسى القطامي ، ثم في سفينة أخرى بعد ذلك للتاجر مكي الجمعة . ثم اشترى والده ناصر سفينة من نوع البوم السفار وسلم قيادتها إلى ولده النوخذة عبدالرحمن الذي قام بقيادتها أربع سنوات ، ثم ترك البحر بعد ذلك (في عام ١٩٤٩) فكان من أواخر النواخذة من عائلة العيسى الذي بقي في قيادة السفن الشراعية حتى ذلك العام . وفي عام ١٩٦٧ توفي ودفن في الكويت ـ يرحمه الله .

وقد أورد بعض نواخذة الكويت اسمه في روزناماتهم مثل النوخذة عيسى بشارة الذي ذكر (في يونيو ١٩٤٥) أن النوخذة عبدالرحمن كان في طريقه عائدا فاضطر إلى اللجوء إلى بندر جزيرة خارج للاحتماء بها ، وكان هو والنوخذة علي بن نخي

«إمدبرين من عالي» ـ أي كانا قد أبحرا شمالا عن هذه الجزيرة ، فاضطرا إلى العودة إليها واللجوء فيها . وأما في عام ١٩٤٦ فقد ذكر النوخذة ناصر بن حجي أنه شاهد النوخذة عبدالرحمن العيسى في شط العرب (بالقرب من المخراق) ، وأنه «يريد العشار ـ متعور صاطوره» ـ أي أنه كان يود التوجه للعشار لإصلاح مقدمة سفينته التي أصيبت بأضرار (ربما لاصطدامها بإحدى البواخر الداخلة أو الخارجة من شط العرب) ، ثم يشحن التمور والسفر بعد ذلك .

الخميـــس

عائلة الخميس من عائلات «حي شرق» البارزة اجتماعيا وتجاريا . ولقد كان رجالها أهل تجارة وسفر ، وقد امتلكوا العديد من السفن الشراعية السفارة . ففي سنوات حكم الشيخ مبارك الصباح للكويت (وفي مطلع القرن العشرين) ، كان لهذه العائلة سفينة من نوع البغلة عرفت بـ «بغلة بن خميس» ، وكانت تنقل البضاعة إلى الهند ومنها إلى الكويت خلال موسم السفر الشراعي ، غير أن المصادر لم تذكر لنا من كان في قيادتها خلال رحلاتها الموسمية هذه . ثم أصبح لهذه العائلة سفينة من نوع البوم السفار عرفت بـ «بوم بن خميس» أو البوم «الأصفر» ، وذلك لصفار لون أخشابه الخارجية ، وكانت هذه السفينة من أجمل وأشهر خشب الكويت السفارة . ولقد تسلم قيادة هذه السفينةفي رحلاتها الأولى النوخذة علي عبدالمحسن الخميس ، وبه اشتهرت خلال الثلاثينيات من القرن العشرين .

النوخذة علي عبدالمحسن الخميس

النوخذة علي هو آخر نوخذة ذكرته المصادر المتاحة من عائلة الخميس ، ولا نعلم على وجه اليقين من علمه ودربه على قيادة السفن الشراعية السفارة . غير أنه كان نشطا في أواخر العشرينيات وطوال الثلاثينيات من القرن العشرين ، وكان يقود البوم «الأصفر» في رحلات موسمية أغلبها إلى بنادر الساحل الهندي الغربي حيث تركزت في هذا الساحل تجارة العائلة . ولقد ورد ذكر النوخذة علي بن خميس في روزنامة النوخذة عيسى بشارة في عام ١٩٣٥ حين وصل النوخذة علي إلى بندر مسقط العماني عائدا من رحلة سفر إلى ساحل الملبار (النيبار) الهندي ، كما ذكره النوخذة عيسى مرة أخرى في عام ١٩٣٧ حيث ذكر في روزنامته أنه حين كان في بندر كاليكوت وصل إلى هذا البندر النوخذة «بن خميس» . كما ذكره النوخذة عيسى مرة ثالثة في عام ١٩٤٠ حين كان النوخذة علي بن خميس يبحر بالقرب منه على ساحل الهند الغربي بعد أن ترك كل واحد منهما بندر كاليكوت في طريق عودتهما إلى

الوطن . كذلك ذكر النوخذة أحمد الخشتي في روزنامته (عام ١٩٣٨) أنه بالقرب من جبل الكوه (على الساحل الإيراني الجنوبي) «مر علينا بوم عبداللطيف بن خميس امعلي» ـ أي عائدا من رحلة سفر إلى الكويت . ولقد كان يباشر النوخذة علي بن خميس في بنادر الهند الشمالية قريبه خالد الخميس الذي استقر في الهند في تلك السنوات .

يوصف النوخذة علي بن خميس بأنه «نوخذة زگرتي وكريم» ، والبحارة يشعرون معه بالأنس والفرح ، وبخاصة خلال الأسابيع التي كانوا يقضونها في شط العرب لشحن سفينتهم بالتمور قبل بدء رحلتهم . وقد ركب معه كذلك قريبه فهد بن براك الخميس الذي تحدث للمؤلف عن رحلاته هذه في البوم «الأصفر» ، وكان خلال حديثه مثالا للتواضع والموضوعية . ولقد كانت تربط النوخذة علي بالنوخذة عبدالوهاب بن عيسى القطامي صداقة متينة استمرت حتى وفاة النوخذة علي الخميس حيث حل محله النوخذة يوسف العلي المهيني في قيادة البوم «الأصفر» .

النوخذة خالد بن فايز الخميس

المعروف عن النوخذة خالد الخميس أنه من نواخذة السفر القدامى في الكويت (في سنوات حكم الشيخ مبارك الصباح للكويت) ، كما أنه كان ربانا على أحد المراكب التابعة لشركة الهند البريطانية يدخل البواخر إلى شط العرب نظرا لمعرفته بالظروف المحلية الملاحية عند مدخل شط العرب . وليس من المعروف ما إذا كان قد قام بقيادة إحدي السفن الشراعية الكويتية إلى الهند . وفي حوالي عام ١٩١٤ رحل إلى الهند حيث عاش في بومبي ثم في كاليكوت حتى توفي فيها .

ابن شيبـــة

ظهر في عائلة ابن شيبة ثلاثة نواخذة تناوبوا على قيادة السفن الشراعية السفارة منذ أواخر القرن التاسع عشر وحتى منتصف القرن العشرين ـ أي خلال سنوات حكم الشيخ مبارك للكويت ، وأولاده من بعده وحتى حكم الشيخ أحمد الجابر الصباح للكويت ، وبداية حكم الشيخ عبدالله السالم الصباح . ولقد اشتهر فيهم الجد النوخذة إبراهيم بن شيبة ، ثم ابنه محمد وحفيده إبراهيم بن محمد بن شيبة ، وكان بعض هؤلاء نواخذة في سفن لعائلة الصقر حتى عرف الجد إبراهيم وابنه محمد بأنهم «نواخذة الصقر» . كما قام بعضهم بقيادة سفن أخرى لتجار الكويت ، لكن معظم السنوات التي قاموا فيها بقيادة السفن الشراعية كانوا خلالها نواخذة في سفن يملكها التاجر حمد الصقر وإخوانه .

النوخذة إبراهيم بن شيبة

النوخذة إبراهيم من نواخذة السفر الشراعي الكويتي القدامى الذين كانوا يقودون السفن الشراعية رحلة واحدة في الموسم الواحد ، تبدأ بنقل التمور إلى بنادر الهند ثم العودة بالأخشاب وبالحبال وغيرها من البضائع الاستهلاكية . ولقد ورد ذكر النوخذة إبراهيم في رسائل التجار الكويتيين عام ١٩١٣ وعام ١٩١٥ حين كان في قيادة سفينة للصقر ووصل بها إلى بندر كراچي ، كما ورد ذكره عام ١٩١٧ حين كان في قيادة البوم «تيسير» لعائلة الصقر ، وعاد من الهند محملا بأكياس من الحنطة والأرز من بندر كراچي للتاجر صقر العبدالله الصقر ، وكان ذلك خلال الحرب العالمية الأولى حيث أصبحت البواخر التي تنقل هذه المواد الغذائية لا يصل منها إلى بنادر الخليج إلا القليل ، مما أجبر نواخذة السفر (وتجار السفر الشراعي الكويتي) على شحن هذه المواد في السفن الشراعية بدلا من البواخر (أو المراكب كما كانت تسمى) . ولقد استمر النوخذة إبراهيم يقود إحدى سفن الصقر بعد ذلك بسنوات ثم توفي تاركا ابنه محمد يستمر في قيادة السفن الشراعية ويتحمل مسؤولية أهله وعائلته .

النوخذة محمد إبراهيم بن شيبة

النوخذة محمد بن شيبة

دربه والده منذ صغره على قيادة السفن الشراعية ، فقد ولد في حوالي عام ١٨٩٠ ، وركب مع والده ، ثم مع النوخذة عيسى ولد صادق قائدا للدفة (سكوني) عدة سنوات ، وكان خلال فصل الصيف يقوم بقيادة سفينة لنقل الماء العذب (بوم ماي) للتاجر براك بن خميس ، ويمر بها على سفن الغوص على اللؤلؤ لبيع الماء العذب عليها . ولما اكتمل تدريبه تسلم في عام ١٩١٧ سفينة للصقر وقام بقيادتها في رحلات إلى الهند يحمل التمر إلى بنادر الهند مثل كراچي وبراول وخورميان ، ثم يبحر إلى بندر كاليكوت ويعود بشحنة من الأخشاب لعائلة الصقر التي كانت تستخدم هذه الأخشاب في صنع المزيد من السفن الشراعية ـ فقد كانت «الوشارات» لا تتوقف في عمارة الصقر في الحي القبلي من بلدة الكويت القديمة .

ويروي حفيده الكابتن إسماعيل بن إبراهيم بن شيبة (في جريدة القبس عدد ٢٨/ ١٠/ ١٩٩٧) حادثة تذكر أنه «بينما كان جده النوخذة محمد بن شيبة في قيادة سفينة لعائلة الصقر (خلال سنوات الحرب العالمية الأولى) ، وبالقرب من بندر كراچي ، طلبت منهم الدورية الإنجليزية التوقف ، وقام قبطانها بالركوب على السفينة وسأل عن النوخذة ، ولما أجابه النوخذة محمد بأنه هو النوخذة صفعه في وجهه ، ثم حاول أن يصفعه ثانية فأمسك النوخذة محمد بيده وسأله «لماذا؟» ، فأجاب وهو يشير إلى العلم المرفوع في مؤخرة السفينة طالبا إنزاله ـ حيث كان العلم العثماني الذي كانت سفن الكويت ترفعه آنذاك .

وبالفعل أمر النوخذة محمد بحارته إنزال العلم ، وعندها غادر القبطان السفينة ، ثم سمح للنوخذة محمد بالدخول بها في بندر كراچي . وفي كراچي ذهب النوخذة محمد إلى قهوة النواخذة فوجد فيها التاجر مرزوق محمد المرزوق (أحد التجار الكويتيين الذين كانوا يعملون بتجارة السعي ـ أي الاستيراد والتصدير) وكذلك التاجر جاسم بودي والتاجر جاسم الماجد ، ولما سألوه عن رحلته قص عليهم ما حدث له مع

القبطان الإنجليزي ، فقرر التاجر مرزوق رفع دعوى ضد هذا القبطان . وجيء بالقبطان وسأله الحاكم (أو القاضي) هل ضربت هذا الشخص (أي النوخذة محمد) فأجاب «نعم ، لأن سفينته كانت ترفع العلم العثماني ، وخوفا عليه من أن يقصف بالمدافع عند دخوله البندر» . ولكن الحاكم أنّبه على ضربه النوخذة أمام بحارته ، ثم أمره بمغادرة القاعة ، وقال للتاجر مرزوق إن هذا كل ما يستطيع فعله ضد القبطان الإنجليزي لأننا في حالة حرب مع العدو الألماني وحليفه العثماني . ولكن التاجر مرزوق لم يتوقف عند هذا الحد ، بل بعث برسالة إلى الشيخ مبارك يشرح له فيها ما حدث ، فقام الشيخ مبارك برفع رسالة شكوى للمعتمد السياسي البريطاني في الكويت ، ثم أمر الشيخ مبارك بأن ترفع السفن الكويتية علما كويتيا بدلا من العلم العثماني ـ أي قطعة من القماش الأحمر وفي وسطها كلمة «كويت» .

هذه كانت بدايات نشاط النوخذة محمد بن شيبة في قيادة السفن الشراعية ، تلاها العديد من الرحلات والأحداث في سفن لعائلة الصقر ولعدد آخر من تجار الكويت . ففي الثلاثينيات من القرن العشرين تسلم النوخذة محمد قيادة سفينة للتاجر يوسف المرزوق (وهي البوم «بيان») ولمدة خمس سنوات متصلة ، وكان معه السكوني غلوم شاه قبازرد الذي روى للمؤلف قصة إحدى الرحلات التي شهدها مع النوخذة محمد ابن شيبة في البوم «بيان» على النحو التالي : «**تركنا البصرة بعد أن شحنا البوم بالتمر ، وبالقرب من جزيرة سلامة (عند مضيق هرمز) هبت علينا عاصفة (طوفان) ، وكنت أتوقع في كل لحظة أن يأمر النوخذة محمد بإلقاء جزء من الحمولة حتى نخفف على البوم ، ولكنه لم يفعل ذلك ، بل كان يلتفت نحوي قائلا : «اصلب . . . اصلب السكان» ، ولم يحاول النوخذة محمد بن شيبة حتى استبدال الشراع بواحد أصغر منه ـ إنه نوخذة صلب وشداد ، وكان يقظا دائما**» .

ولقد شاهد النوخذة محمد خلال رحلاته العديد من نواخذة الكويت . ففي عام ١٩٣٩ شاهده النوخذة عيسى بشارة مبحرا بالقرب من قرواو (على ساحل الهند

الغربي) ، وذكر في روزنامته : «مر علينا النوخذة محمد بن شيبة سنان إلى كوچي» ـ أي كان في طريقه جنوبا إلى بندر كوچي الهندي الذي يقع إلى الجنوب من بندر كاليكوت ، كما شاهده النوخذة عيسى العثمان في العام ذاته في شط العرب قبل سفره إلى الهند .

ثم ترك النوخذة محمد قيادة البوم «بيان» وقام بقيادة البوم «طارق» ـ سفينة التاجر عبدالعزيز حمد الصقر المشهورة ، فكان يشحنها بالتمر ثم يسافر بها إلى بنادر الهند حيث كان التاجر عبدالعزيز يستقبله ويبيع ما لديه من تمر . ولقد ورد ذكر النوخذة محمد (خلال قيادته للبوم طارق) في العديد من روزنامات النواخذة الكويتيين . ففي عام ١٩٤١ كان في شط العرب حين شاهده النوخذة عبدالوهاب العسعوسي والنوخذة عيسى بشارة ، الذي ذكر أنه خطف من الشط ووراءه النوخذة محمد بن شيبة (في قيادة البوم طارق) ، كما ذكره النوخذة عيسى بشارة عام ١٩٤٦ حين تقابل معه بالقرب من جزيرة أم الفيارين (عند مضيق هرمز) ثم بالقرب من جزيرة سلامة حيث ذكر : «نشوف بن شيبة في (طارق)» . أما في عام ١٩٤٢/ ١٩٤٣ فقد كان النوخذة محمد بن شيبة في قيادة واحدة من أشهر سفن الكويت السفارة ـ تلك هي بوم الصقر والمعروف باسم «الداو» ، وكان في رحلة إلى الهند ـ آخر رحلة لهذه السفينة المشهورة قبل أن تتوقف عن السفر وتلاقي حتفها في بندر كراچي الهندي آنذاك . كان ذلك في موسم عام ١٩٤٢/ ١٩٤٣ ، وهو الموسم الذي تسلم فيه النوخذة محمد بن شيبة قيادة البوم «الداو» ، وكان «الداو» في رحلة سفر إلى الهند حيث أنزل ما فيه من تمر في بندر كراچي ثم أبحر جنوبا إلى بندر كووه (البرتغالي على ساحل الهند الغربي آنذاك) ، وبعد شهر تم شحن «الداو» بمختلف البضائع لتجار الكويت وأبحر وبرفقته سفينة أخرى للتاجر عبدالرحمن الشاهين يقودها النوخذة عبدالعزيز البرجس ، وبعد أن وصلتا بالقرب من الخابة (على الساحل العماني الشرقي أوقفتهما الدورية الإنجليزية وقامت بتفتيشهما (كان ذلك خلال الحرب العالمية الثانية) ، ولما وجدت فيهما بعض الضائع غير المسجلة بالقائمة اتهمتهما بالتهريب ، وعاملت النوخذة محمد بن شيبة

معاملة سيئة ، ثم جرت السفينتين خلفها إلى بندر كراچي ، وتم سجن البحارة وحجز السفينتين ، فأقام التاجر عبدالرحمن الشاهين دعوى في المحكمة (نيابة عن التاجر عبدالعزيز الصقر) ، وبعد ذلك تم إطلاق سراح السفينتين (ولكن بعد أن دفع التاجر عبدالعزيز ما يقارب ٧٥,٠٠٠ روبية) . وخرجت السفينتان من بندر كراچي ثانية في طريق عودتهما إلى الكويت ، وكان ذلك في شهر أبريل عام ١٩٤٣ ، ولكن وبعد أن قطع «الداو» ما يقارب ١٥ ميلا بعيدا عن الساحل الهندي بدأ الماء يدخل بكثرة في جوف السفينة ، ولم يستطع البحارة الاستمرار في نزح الماء ، لقد اختل «الداو» وليس في وسعه مواصلة الرحلة ، فتوقف عن المسير وأمر النوخذة محمد برفع علم في أعلى السفينة يدل على أنها تطلب العون ، فجاءها «التك» من بندر كراچي وأدخلها البندر ثانية ، أما السفينة الأخرى فقد واصلت المسير .

وفي كراچي تبين أن «الداو» قد أصابه الوهن (استعاب) ، ، وأنه سوف يبقى في هذا البندر ولن يعود إلى وطنه ، وقام المجدمي أحمد العبدالهادي بحراسته سنة كاملة ، ثم قرر صاحبه (عبدالعزيز وإخوانه) استرجاع ما يمكن استرجاعه من أخشاب وترك بقايا «الداو» لتدفن تحت رمال البحر في بندر كراچي القديم . وأما النوخذة محمد بن شيبة فقد عاد وبحارته إلى الوطن ، لكي يتسلم قيادة البوم «طارق» مرة أخرى .

استمر النوخذة محمد بن شيبة في قيادة «طارق» حتى عام ١٩٥٠ ، ثم بيعت هذه السفينة على أحد التجار في بندر كنك الإيراني . ولقد ذكر كل من النوخذة مفلح الفلاح والنوخذة عيسى بشارة أنهما شاهدا النوخذة محمد بن شيبة يقود السفينة (طارق) عام ١٩٤٦ ـ بالقرب من جزيرة أم الفيارين ، وفي مطرح بعد ذلك .

وفي أواخر سنوات السفر الشراعي الكويتي تسلم النوخذة محمد بن شيبة قيادة سفينة من نوع (اللنج) ذات محرك للتاجر مكي الجمعة والأستاد أحمد بن سلمان ، وقام برحلات في هذه السفينة إلى الهند عدة سنوات ، وفي عام ١٩٥٨ ترك النوخذة محمد قيادة السفن إلى الأبد ، وأصبحت له (عمارة) لبيع الأخشاب يجلس فيها كل

يوم ، وكان قد بلغ حوالي ٦٠ عاما من عمره . ثم تبدلت الأحوال المعيشية والتجارية في الكويت وترك النوخذة محمد (عمارته) ، ولكنه لم يقطع صلته بأصدقائه من النواخذة ، فكان من رواد ديوان العيسى (أو عمارة العيسى) على ساحل البحر حتى وفاته عام ١٩٨٤ عن عمر زاد عن ٩٠ عاما . ولقد حظي المؤلف بزيارته في منزله عام ١٩٧٩ فوجده ذا هيبة ووقار وعزم وتواضع كما هو حال رجال الكويت ونواخذتها ، وقد تحدث النوخذة محمد خلال هذا اللقاء عن تفصيلات القبض على السفينة «الداو» إحدى أشهر القصص التي حدثت لسفينة شراعية كويتية .

هذا هو النوخذة محمد بن شيبة ، النوخذة الذي قام بقيادة السفن الشراعية فترة لا تقل عن ٤٠ عاما ، وصادف خلالها الكثير من التعب والمعاناة والمفاجآت . وكان خلال خدمته في سفن لعائلة الصقر قد تجمعت عليه ديون للتاجر حمد العبدالله الصقر حتى إن النوخذة محمد بن شيبة كان لا يخرج من منزله حياء من ذلك ، ولكن التاجر حمد الصقر علم بما كان يشعر به هذا النوخذة فأرسل إليه واحدا من رجاله واستدعاه ، وأسقط عنه ما لديه من دين عليه ، ثم أعطاه سفينة وطلب منه قيادتها . فنعم بذلك التاجر كما نعم النوخذة ـ يرحمهما الله .

النوخذة إبراهيم محمد بن شيبة

من النواخذة الشباب الذين اضطروا إلى ترك السفر الشراعي وهم شباب على الرغم من النشاط الذي كانوا يتمتعون به . فقد ركب أول الأمر مع والده النوخذة محمد على السفينة «طارق» لمدة ثلاث سنوات تعلم فيها مبادئ الملاحة والسفر ، ثم ركب مع صديق والده النوخذة سلمان بن عيسى ليتعلم أساليب الملاحة والقياس على السفينة «فتح الخير» للتاجر محمد ثنيان الغانم ، وكانت جميع رحلاته إلى موانى الهند . وفي حوالي عام ١٩٤٢ أصبح إبراهيم نوخذة يقود سفينة للنوخذة عبدالوهاب بن عيسى القطامي الذي ترك السفر آنذاك . وكانت عبارة عن سفينة صغيرة من نوع البوم ذات حمولة تقارب ١١٠٠ منّ من التمر (حوالي ٧٥ طنا) ، استمر في قيادتها

النوخذة إبراهيم بن شيبة

سنتين متتاليتين ، ثم تركها وتسلم قيادة سفينة حجي مكي الجمعة عدة سنوات (من عام ١٩٤٨ إلى عام ١٩٥٨ ، سنوات نقل الذهب) . ثم ركب في لنج لجاسم الشاهين مدة خمس سنوات حتى استطاع أن يشتري لنفسه سفينة (لنج) عام ١٩٥٨ . لكن ما إن أطل عام ١٩٦٠ حتى توقف العمل في السفن البخارية ، فاضطر النوخذة إبراهيم إلى العمل مرشدا في ميناء الشويخ حيث كان يعمل العديد من نواخذة الكويت مثل عيسى النشمي وبدر القطامي وغيرهما . واستمر النوخذة إبراهيم في عمله هذا حتى تقاعد في عام ١٩٧٤ ، ومازال يمارس عملا تجاريا حرا إلى هذا اليوم .

يقول النوخذة إبراهيم للمؤلف (١٩٩٠) : «البحر يعنّ علي ، لكن أين الرجال . . أين البحر وحياته التي عرفناها وعشقناها؟» .

ولقد أورد النوخذة مفلح الفلاح في روزنامته ذكر النوخذة إبراهيم بن شيبة حين صادفه في بندر مسقط عام ١٩٤٨/ ١٩٤٩ حيث ذكر أن لنج النوخذة إبراهيم بن شيبة وصل إلى مسقط في طريقه إلى الكويت . كذلك ذكره النوخذة سلمان العيسى في روزنامته عام ١٩٥٣ حين قابله في بندر مسقط ، كما ذكر أنه تناول طعام الإفطار (في رمضان) في سفينة النوخذة إبراهيم بن شيبة .

بيت صـادق

كان كبيرهم (الحاج إبراهيم علي صادق) نوخذة «قطاعة» يقود سفينة له داخل الخليج ، فتعلم منه ابنه صادق هذه الحرفة وأصبح هو ذاته نوخذة في سفينة له يقودها ويعلم أولاده فيها التنوخذ وقيادة السفن الشراعية . ولقد برز ابنه جاسم كواحد من نواخذة الكويت القدامى المشهورين ، وكذلك ابنه عيسى . ولقد قام هذان الأخوان بقيادة سفينتين لوالدهما عرفتا بـ «خشب عيال صادق» ، وكان أولهما النوخذة جاسم ، ثم أخوه النوخذة عيسى الذي توفي شابا في أواخر العشرينيات من القرن العشرين . ولقد كان الحاج صادق من تجار الكويت المعروفين ، وكانت تجارته هي نقل التمور والأخشاب في سفنه ، وكذلك نقل المواد الغذائية مثل الأرز والحنطة ، وبخاصة في سنوات الحرب العالمية الأولى . ولقد اشتهر «بوم ولد صادق» الذي صنعه الأستاد الكويتي حمود بن حسن على ساحل الملبار الهندي (في كاليكوت حوالي عام ١٩١٦) ، كواحد من أكبر وأفضل سفن الكويت السفارة ، كما كان للحاج صادق سفينة أخرى من نوع البوم كانت في قيادة الابن الثاني (النوخذة عيسى ولد صادق) .

النوخذة جاسم بن صادق

هو واحد من نواخذة السفر الشراعي الكويتي القدامى (مثل النوخذة أحمد بن ناصر والنوخذة أحمد الغانم والنوخذة معيوف البدر) ، وقد تعلم قيادة السفن الشراعية من والده ، وحين اتسعت تجارتهم (في بداية الحرب العالمية الأولى) ركب النوخذة جاسم في قيادة البوم «السلطاني» الذي كان يملكه والده ، ولقد ورد أول ذكر للنوخذة جاسم في رسالة من التاجر مرزوق المرزوق في كراچي في عام ١٩١١ ، يذكر فيها وصول النوخذة جاسم بن صادق بندر كراچي ، وأنه لم يجد سعر التمر في هذا البندر مشجعا فعزم على ترك كراچي إلى بندر آخر لبيع ما لديه من تمر . كذلك ورد ذكر النوخذة جاسم في بندر براوة وبندر كاليكوت في عام ١٩١٢ ، كما ورد أن النوخذة جاسم قد باع جزءا من تمره في ذلك العام (١٩١٢) في بندر كمته الهندي (القريب من

النوخذة جاسم ولد صادق

بندر كـووه ـ إلى الجنوب منه) . وفي عام ١٩١٣ كان النوخذة جاسم قد شحن في سفينته كمية من التمور للحاج عبدالنبي حجي قاسم ، ولما باع هذا التمر في بندر براول أرسل الثمن إلى وكيل الحاج عبدالنبي في بومبي . كذلك كان النوخذة جاسم في بندر كاليكوت عام ١٩١٤ ـ سنة الحرب العالمية الثانية ، وفي السنوات التي تلتها ـ أي عام ١٩١٦ وعام ١٩١٧ حيث كان النوخذة جاسم في رحلة إلى الهند وعاد من بندر كاليكوت في بوم ولد صادق المسمى «السلطاني» . ولقد كان النوخذة جاسم يلتقي مع أخيه النوخذة عيسى في بنادر الساحل الهندي الغربي ، هذا الذي كان يقود السفينة الأخرى لوالده في عام ١٩١٧ .

غير أننا لا نعلم متى توقف النوخذة جاسم عن قيادة السفن الشراعية ، ولكن مما لا شك فيه أن هذا النوخذة كان من نواخذة الكويت النشطين الأكفاء .

النوخذة عيسى بن صادق

دربه والده على قيادة السفن الشراعية ، ثم سلمه سفينة له من نوع البوم السفار ، وقام بقيادتها إلى بنادر الساحل الهندي الغربي ، ولقد عرفت هذه السفينة بـ «بوم عيسى بن صادق» ، وكان يقودها في رحلات موسمية إلى الهند يساعده النوخذة والمعلم عبدالله بن خليفة ، يقيس له مواقع السفينة في عرض البحار ، ويقوم بالواجبات الملاحية في أثناء الرحلة . ولقد ورد ذكر النوخذة عيسى ولد صادق في عام ١٩١٧ حين عاد من كاليكوت بشحنة من الأخشاب وبعدد من أكياس الفلفل (والبهارات الهندية) .

النوخذة عيسى ولد صادق

ولكن النوخذة عيسى لم يستمر بعد ذلك طويلا في قيادة سفينته ، إذ إن والده اضطر إلى بيع ما كان يملكه من سفن ، فوجد النوخذة عيسى نفسه يبحث عن عمل له علاقة بالبحر فركب نوخذا في مركب بخاري لعائلة من تجار البصرة تدعى عائلة البجاري ، وكان يجر وراءه سفنا لنقل الماء العذب من شط العرب إلى الكويت . وفي إحدى رحلاته هذه اضطر إلى النزول في البحر لفك الحبال التي اشتبكت في السفن

خلفه ، وكان الفصل شتاء والماء باردا ، ولكن النوخذة عيسى لم يصعد إلى السفينة إلا بعد أن أنهى عمله بعد ساعة في ذلك الماء البارد ، ولما وصل إلى الكويت مرض ولزم الفراش ثلاثة أشهر مات بعدها وهو لم يتجاوز أربعين عاما من عمره ، وكان ذلك في عام ١٩٢٩ (١٣٤٨هـ) . لقد أبى هذا النوخذة أن يوصف بأنه قد قصر في عمله فدفع حياته ثمنا لسمعته .

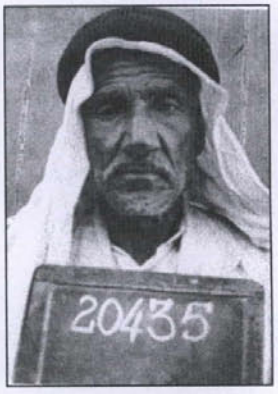
أما النوخذة عبدالله خليفة ، الذي كان يساعد النوخذة عيسى في رحلاته ، فقد كان يلقب بـ «الفهيمي» أو «الفاهم» ، فقد درس في كراتشي وبها تعلم ، وأتقن اللسان العربي والهندي والفارسي والإنجليزي ، وركب نوخذة لسفينة من نوع البوم لأحد أهالي بندر ريق الإيراني (وكانت هذه السفينة في الأصل للنوخذة عبدالكريم ولد غيث) قبل سفره مع النوخذة عيسى في (بوم ولد صادق) . وكان يقود هذه السفينة إلى موانى الهند . وفي عام ١٩٤٤ ترك النوخذة عبدالله الكويت وافتتح لنفسه صيدلية في الديلم على الساحل الشرقي للخليج . يصفه التاجر غلوم قبازرد قائلا : «إن عبدالله نوخذة جيد ومتعلم . . ولد عرب ، واطباعه اطباع عرب ، وهو تربى مع العرب . . .» .

ويجدر بالذكر هنا أن النوخذة عبدالله بن خليفة هذا كان في عام ١٩١٣ يقود سفينة للقطاعة ، وكان محملا تمرا من البصرة إلى عمان فأوقفته الدورية الإيرانية بالقرب من دوحة چارك (على ساحل فارس) وفتشته وعبثت بالتمر وقامت بضرب البحارة الذين معه مما أدى إلى قيام النوخذة عبدالله بكتابة رسالة شكوى إلى الشيخ مبارك الصباح يجد القارئ نصا لها في الوثائق البريطاني المنشورة (Kuwait Political Agency) . هؤلاء هم النواخذة الذين ظهروا في بيت صادق وخدموا في النقل الشراعي الكويتي منذ عام ١٩١٠ وحتى منتصف الأربعينيات من القرن العشرين .

الراشـــد

كان كبير هذه العائلة -الراشد- نوخذا غوص ، وكذلك كان ابنه حسن ، وكانت لهذه العائلة سفينتان من سفن الغوص تستخدمهما في الرحلات السنوية للغوص على اللؤلؤ ، كما كان علي بن خليفة الراشد نوخذة للغوص على اللؤلؤ كذلك . ولكن بعد أن بدأ سوق اللؤلؤ في التدهور ، تحول الجيل الأخير من نواخذة هذه العائلة إلى حرفة السفر الشراعي وحتى نهاية هذه الحرفة في منتصف الخمسينيات من القرن العشرين .

النوخذة علي خليفة الراشد



النوخذة علي الراشد

ركب النوخذة علي الراشد في السنبوك الصغير في رحلات للغوص على اللؤلؤ سنوات عديدة حتى بداية الثلاثينيات من القرن العشرين حين تحول إلى قيادة السفن الشراعية السفارة . وقبل أن يتسلم قيادة إحدى السفن السفارة كان يقوم برحلات «للقطاعة» داخل الخليج ـ إلى موانى البحرين ودبي وأبو ظبي وغيرها من الموانى على سواحل الخليج ، ولكنه ترك القطاعة ليصبح من نواخذة السفر الشراعي حيث قام بقيادة البوم «التوكلي» للتاجر عبدالله الصقر وإخوانه ، والذي كان في قيادة النوخذة صالح المهيني من قبل .

ولقد استمرت رحلات النوخذة علي إلى موانى ساحل الهند الغربي حتى أواخر الأربعينيات ، ولهذا ورد ذكره في العديد من روزنامات النواخذة الكويتيين من الجيل الأخير . ففي عام ١٩٣٤ ذكر النوخذة أحمد الخشتي في روزنامته أنه شاهد النوخذة علي بن راشد على ساحل مكران ، وذكر أنه قد سافر من كراچي ، وأنه قد أمضى ١٧ يوما في الطريق منذ أن ترك هذا البندر . وأما النوخذة عيسى العثمان فقد شاهد النوخذة علي في العشار (شط العرب) وهو يحاول شحن سفينة بالتمر في فبراير من عام ١٩٤٣ ، كما شاهده في بندر كراچي في عام ١٩٤٥ ـ آخر سنوات الحرب العالمية الثانية . كذلك شاهده النوخذة مفلح الفلاح في شط العرب في عام ١٩٤٦ ، والنوخذة يعقوب اليتامي في خورميان عام ١٩٤٨ ، وكان النوخذة علي آنذاك قد سبق

النوخذة يعقوب وهما في طريقهما إلى الهند . ولعل هذه الرحلة من السفرات الأخيرة للنوخذة علي الراشد ، ترك بعدها البحر وقيادة السفن بعد سنوات طويلة قضاها في هذه الحرفة ، وفي حرفة الغوص على اللؤلؤ من قبل حتى وفاته .

النوخذة عيسى أحمد الراشد

قام النوخذة عيسى الراشد بقيادة السفن الشراعية السفارة (مثل قريبه النوخذة علي) في أوائل الثلاثينيات من القرن العشرين وحتى الخمسينيات منه ، ولم يترك البحر وقيادة السفن الشراعية إلا بعد أن تركها الكثير من النواخذة الكويتيين . ففي عام ١٩٣٤ كان النوخذة عيسى في رحلة سفر ، وحين وصل إلى بندر مسقط شاهده النوخذة أحمد الخشتي ، الذي ذكر في روزنامته ما يلي :

«المغرب وصلنا [النوخذة] عيسى بن أحمد [في] بوم خليفة بن راشد . سألناه عن يوم الذي طفنا مسكت بالليل ، هوا قوي ـ كوس وسهيلي ونعشي ومطر ، والمذكور [عيسى بن راشد] تكلف ، وقدر الله ورمى من حمله» .

كما ذكره مرة أخرى في روزنامته عام ١٩٣٧ حين كانا «سنجار» معه منذ خروجهما من شط العرب وحتى المطاف (على ساحل فارس) .

كذلك ذكره النوخذة عبدالوهاب العسعوسي في روزنامته عام ١٩٤١ حين خرج الاثنان من بندر عدن ، وكان النوخذة عيسى في قيادة سفينة للتاجر شاهين الغانم ، وكانت في الأصل سفينة لنقل الماء (بوم ماء) حول إلى سفينة للسفر الشراعي . وأما في عام ١٩٥٣ فقد كان النوخذة عيسى الراشد في رحلة طويلة في سفينة للنوخذة حسين العسعوسي تركها في قيادته بعد أن ترك البحر وقيادة السفن . ولقد بدأ النوخذة عيسى الراشد هذه الرحلة (والتي ربما آخر رحلة له) بالسفر إلى بنادر الساحل الهندي الغربي ، ثم توجه إلى بندر منكرور لشحن ألواح الكبريل تمهيدا لعبور المحيط الهندي إلى الساحل الإفريقي الشرقي ـ إلى ممباسا ثم زنجبار . وفي بندر منكرور شاهده النوخذة سلمان

العيسى وذكر ذلك في روزنامته . ولم يستمر النوخذة عيسى الراشد في قيادة السفن الشراعية طويلا بعد هذه الرحلة فتركها وبقي في الكويت حتى وفاته .

النوخذة محمد حسن الراشد

النوخذة محمد حسن الراشد

ركب أول أمره مع عمه النوخذة علي في رحلات للقطاعة داخل الخليج ، وكان قد ولد في الكويت عام ١٩٢٥ وتعلم عند الشيخ عبدالعزيز حمادة وملا عثمان وكذلك في المدرسة الأحمدية . وبعد أن تدرب على قيادة السفن الشراعية ، ركب مع النوخذة إبراهيم الياسين ، الذي يصفه النوخذة محمد الراشد بأنه كان «كبيرا بالسن ونوخذة مشهود له بالتقوى والورع . . . ورجل بحر يعتمد عليه بالأسفار» . وكان مساعدا للنوخذة إبراهيم في رحلتهما إلى بنادر ساحل الهند الغربي . وبعدها ركب نوخذة لأول مرة في بوم الصقر «التوكلي» ، الذي كان يقوده عمه النوخذة علي من قبل . وبعد أن شحن السفينة بالتمر أبحر إلى بندر خورميان ، وكان معه في هذه الرحلة النهام سعد العبكل . وفي خورميان قابل التاجر عبدالعزيز الصقر الذي طلب منه أن يقوم بقيادة البوم «فاروق» التابع له ولإخوانه . وبعد رحلات في «الفاروق» طلب منه التاجر عبدالعزيز الصقر أن يتسلم قيادة سفينته البوم المشهور «طارق» ، وقام بقيادتها في رحلات هندية ـ إفريقية متكاملة ، حيث كان يوصل شحنة من التمر إلى بندر خورميان ، ثم يتوجه إلى بندر منكرور ويشحن السفينة «طارق» بألواح الكبريل ثم يبحر بها عبر بحر العرب وغرب المحيط الهندي حتى بندر ممباسا الإفريقي ، حيث ينزل الكبريل في خور كالنديني الخاص بالبواخر ثم يتوجه إلى دلتا نهر الروفيجي لشحن السفينة بأعمدة الكندل والعودة بها إلى الكويت . ولقد كانت رحلات النوخذة محمد الراشد على «طارق» من الرحلات الموفقة . وبعد «طارق» تسلم النوخذة محمد سفينة أخرى مشهورة وهي البوم «مهلب» ـ بوم التاجر ثنيان الغانم الذي اشتهر بقيادته النوخذة حسين العسعوسي من قبل . ولكن النوخذة محمد اشترط على صاحب السفينة أن يدفع له خمسة أسهم (قلايط) بدلا من القلايط الأربعة المعتادة ، كما طلب

ثلث أرباح السفينة ، فوافق التاجر ثنيان على هذه الشروط وقام بقيادة «المهلب» رحلة واحدة عادت عليه وعلى بحارته بالربح والمكسب الطيب . وبعد «المهلب» قام النوخذة محمد بقيادة سفينة ذات محرك (لنج) للتاجر الكويتي مرشد العصيمي الذي كان يسكن في دبي آنذاك ، وقام بقيادة هذه السفينة داخل الخليج من عام ١٩٥١ وحتى عام ١٩٥٣ . وفي عام ١٩٥٤ توظف في ميناء الشويخ ، وكان رئيس الموانى آنذاك الشيخ خالد عبدالله السالم الصباح -رحمه الله- ، وكان معه ثلة من نواخذة الكويت الكبار . ثم طلب منه الشيخ خالد أن يصبح نوخذا في لنجه . وفي إحدى رحلاته على هذه السفينة كان معه الشيخ فهد السالم الصباح ورجل إنجليزي ، وكان الشيخ فهد قد طلب منه أن يوصلهما إلى جزيرة وربة وما حولها من جزر وكذلك إلى خيران ـ كانت رحلة استطلاعية لتلك المنطقة الحدودية ، وكان النوخذة محمد الراشد يتمتع بكفاءة عالية أهلته لقيادة هذه السفينة في تلك الأماكن الصعبة . وفي عام ١٩٦٥ أرسل النوخذة محمد مع مجموعة من المرشدين إلى السويس للتدرب على قيادة البواخر في قناة السويس ، وحصلوا على شهادة من هيئة قناة السويس . كما حصل النوخذة محمد الراشد على العديد من الشهادات من قباطنة البواخر التي قام النوخذة محمد بإدخالها أو إخراجها من ميناء الشويخ .

ويعدّ النوخذة محمد الراشد من كبار نواخذة وقباطنة السفن الشراعية في الكويت ومن أكثرهم جرأة وذكاء . وحين ترك الخدمة في الموانى أقيمت له حفلة لتكريمه عام ١٩٨٠ . ولقد أورد العديد من نواخذة الكويت ذكر النوخذة محمد في روزناماتهم ، فقد ذكره النوخذة مفلح الفلاح عام ١٩٤٨ حين كان النوخذة محمد في قيادة البوم «طارق» ، فقد شاهده النوخذة مفلح في بندر ممباسا الإفريقي ، وذكر ذلك في روزنامته . كما ذكره النوخذة عيسى بشارة في العام ذاته حين كان النوخذة محمد قد توقف في طريق عودته في بندر مسقط العماني . كذلك ذكره النوخذة يعقوب اليتامى عام ١٩٥٠ حين قابله في بندر كاليكوت ثم في بندر مسقط وهما في طريق العودة إلى الكويت ، كما شاهده النوخذة يعقوب اليتامى في بندر مسقط عام ١٩٥٢ .

ترك النوخذة محمد الراشد العمل في قيادة السفن ، ثم ترك العمل كمرشد للبواخر في ميناء الشويخ ، وبقي تارة في وطنه وتارة في مصر . ولقد سعد المؤلف بلقائه في مركز البحوث والدراسات الكويتية حيث أجرى معه لقاء وثائقيا عن حياته العملية في قيادة السفن الشراعية . وفي اليوم السابع والعشرين من شهر نوفمبر عام ٢٠٠٢ نُشر نعيه في الصحف الكويتية . لقد توفي النوخذة محمد حسن الراشد فجأة* يرحمه الله .

محمد خليفة الراشد

كان في الأصل نوخذة غوص ثم تحول إلى نوخذة سفر ، ولقد ذكر النوخذة محمد حسن الراشد (ابن أخيه) أن عمه النوخذة محمد عمل في حرفة الغوص أولا ثم نوخذة في «السفن الشراعية الكبيرة» ، ويقصد هنا أنه تحول إلى قيادة السفن الشراعية السفارة ، غير أنه لم يذكر أيا من السفن الشراعية السفارة التي قام بقيادتها عمه النوخذة محمد ، لذا فالمعلومات عنه كانت شحيحة .

* (راجع اللقاء معه في جريدة الوطن ـ عدد ١١/ ١٠/ ٢٠٠٢ الذي أجراه معه منصور الهاجري).

بن نخي

عائلة بن نخي من العائلات الكويتية التي ارتبط رجالها بحرفة قيادة السفن الشراعية منذ حكم الشيخ مبارك الصباح للكويت وحتى أواخر سنوات السفر الشراعي الكويتي في بداية الخمسينيات من القرن العشرين . ولقد برز فيها ثلاثة من نواخذة السفر القدامى الذين دربوا أولادهم وأقاربهم على قيادة السفن الشراعية ، فأصبحوا من نواخذة السفر الشراعي الكويتي المعروفين . ولقد برز النوخذة عباس بن نخي واحدا من أشهر نواخذة السفر الكويتي ، وهو الذي درب أخاه عبدالله وأقاربه على قيادة السفن ، كما أنه خدم في هذه الحرفة فترة لا تقل عن ٣٥ عاما قضاها في خدمة التجار الكويتيين في أثناء الحرب العالمية الأولى وما بعدها ، وحتى سنوات الحرب العالمية الثانية ، وحين توقف بعدها عن السفر استمر أقاربه في قيادة السفن الشراعية من بعده .

النوخذة عباس بن نخي

لم يتعلم النوخذة عباس حرفة «التنوخذ» عن أي من النواخذة المعروفين ، ولكنه «أخذها ولع وشطارة» حتى أصبح من نواخذة الكويت المشهورين الذين أمضوا أفضل سنوات العمر في ركوب البحر وقيادة السفن الشراعية .

النوخذة عباس بن نخي

بدأ النوخذة عباس قيادة السفن الشراعية في حوالي عام ١٩١٠ ، وكان في قيادة سفينة من نوع البوم للتاجر محمد صادق معرفي اسمه «بو شويشة» ، وكان نشطا في نقل السلاح (البنادق والبارود) على هذه السفينة من بندر مسقط إلى الكويت في أثناء حكم الشيخ مبارك الصباح لها . ويروى أن التاجر حجي نجف بن غالب (مندوب الشيخ مبارك في مسقط ، وتاجر سلاح مشهور) قد أرسل شحنة من السلاح مع النوخذة عباس لنقلها إلى الكويت ، وبينما كان النوخذة عباس يستعد للسفر صدر أمر (بريطاني) بمنع التجارة بالسلاح ، ومنع وصولها أسواق الخليج ، فخاف أن يشمله هذا المنع فأسرع بالإبحار بما لديه من سلاح إلى الكويت ، فعلمت بذلك الدورية الإنجليزية التي لحقت به وأدركته ليلا راسيا في أحد الخيران الضحلة المياه (في منطقة روس الجبال

عند مدخل الخليج) التي لا تستطيع الدورية الإنجليزية الاقتراب منها ، فقامت بحراسته حتى الصباح . ولكن النوخذة عباس -شأنه شأن نواخذة الكويت- كان يدرك «أنه لا يموت في مربطه إلا الحمار» ، فخطرت له فكرة للهروب من هذه الدورية قبل صباح اليوم التالي ، فأمر بحارته برفع غطاء خن السفينة (ويسمي جالي) ، وأمرهم بوضع سراج وتثبيته في وسطها ثم أشعل السراج وأنزل الغطاء بهدوء على سطح الماء إلى حيث يأخذه التيار ، بينما أمر بحارته برفع الشراع بهدوء والإبحار من ذلك المكان . وبهذا تمكن من الإفلات من الدورية التي كان قبطانها يرى السراج ويحسب أنه السفينة . وبذلك وصل النوخذة عباس إلى الكويت وأنزل ما لديه من سلاح فيها قبل وصول الدورية الإنجليزية إلى بندر الكويت .

كذلك ركب النوخذة عباس بن نخي في قيادة سفينة للتاجر عبدالنبي حجي قاسم ـ من تجار الكويت المشهورين آنذاك (حوالي عام ١٩١٣) ، وقام بقيادتها ست سنوات كان يذهب خلالها في هذه السفينة إلى بنادر الساحل الهندي مثل كراچي وبراول وخورميان ، ثم إلى كاليكوت لإحضار شحنة من الأخشاب والبهارات وغيرها إلى الكويت . وفي عام ١٩١٣ (١٣٣١هـ) كان النوخذة عباس في بندر خورميان يحاول بيع ما لديه من تمر إلى التجار الهنود فيه ، ولكن أحد التجار قام بوزن الكيس من التمر (الگله) الذي أحضره النوخذة عباس ، ولما تم ذلك قرر أن يدفع للنوخذة عباس ثمنا أقل مما دفع لغيره من قبل ، فلم يرض النوخذة عباس ، وترك بندر خورميان إلى بندر براول حيث باع ما لديه من تمر بحسب سعر السوق في ذلك الحين . ولقد أورد ذلك في رسالة إلى التاجر مرزوق محمد المرزوق في كراچي في شهر يناير عام ١٩١٣ .

وفي إحدى السنوات حين كان النوخذة عباس يقود سفينة التاجر عبدالنبي ، وفي طريقه لدخول بندر الكويت اصطدمت هذه السفينة بأحد الشعاب المرجانية بالقرب من جزيرة عوهة ، فوصل الخبر إلى الكويت حيث جهز رجالها «فزعة» لإنقاذ هذه

السفينة ، وتم ذلك بالفعل حيث أحضرت إلى النقعة وأجريت لها الإصلاحات اللازمة . وفي رحلة أخرى كان النوخذة عباس في طريقه إلى الكويت وقد شحن سفينته بالسلاح ، وبالقرب من بندر لنجة واجهته دورية بلجيكية ، وكان معه في السفينة التاجر البحريني يوسف فخروه وآخر يدعى علي راشد ـ كانا في طريقهما إلى البحرين ، ولكن النوخذة عباس لم يتوقف للدورية هذه فأطلقت عليهم قذيفة أصابت الشراع فهوى على سطح السفينة ، ولكن بحارة النوخذة عباس تمكنوا من رفع الشراع ثانية قبل أن تصلهم الدورية ـ وهذه حادثة أخرى تدل على شجاعة النوخذة عباس (رواها للمؤلف قريبه النوخذة محمود بن نخي) .

وبعد سنوات (أي خلال الحرب العالمية الثانية) ركب النوخذة عباس بن نخي في سفينة (بوم) للتاجر يوسف الفليج (بعد أن ترك قيادة هذه السفينة النوخذة محمد العصفور) ، وقام بقيادتها عدة سنوات إلى بنادر الساحل الهندي ، ينقل فيها التمور التي كان التاجر يوسف الفليج يجهزها له ، ويعود بالأخشاب من ساحل الملبار الهندي . وفي حوالي عام ١٩٤٥ أصبح النوخذة عباس يمتلك سفينة خاصة به ، وهي سفينة من نوع «المنجي» كان قد اشتراها من أحد النواخذة الهنود ، وقام بقيادتها إلى الهند عدة سنوات ، ولقد ذكره النوخذة مفلح الفلاح في روزنامته حين تقابل معه في بندر زنجبار في عام ١٩٤٦ ، وكان النوخذة عباس في رحلة طويلة إلى بنادر الساحل الإفريقي الشرقي آنذاك يستعد لرحلة العودة إلى الكويت بعد أن شحن سفينته هذه بأعمدة الكندل . وأما النوخذة حجي بن يوسف الحجي فقد ذكر في روزنامته أنه شاهد النوخذة عباس بن نخي في بندر كاليكوت الهندي عام ١٩٤٢ ، وكان النوخذة عباس في قيادة بوم التاجر يوسف الفليج آنذاك .

وبعد سنوات قليلة ترك النوخذة عباس قيادة السفن كما تركها غيره من نواخذة الكويت ، وبقي في الكويت حتى توفي في منزله في الحي الشرقي من الكويت القديمة في عام ١٩٥٧ بعد أن قارب عمره مائة عام ـ يرحمه الله .

النوخذة عبدالله بن نخي

دربه أخوه عباس على قيادة السفن الشراعية ، وكان نشطا خلال سنوات الحرب العالمية الأولى ، فقد ورد ذكره عام ١٩١٧ كنوخذة يقود إحدى السفن لعائلة معرفي ، وهي من نوع البوم السفار ، وكانت رحلاته على هذه السفينة إلى بنادر الساحل الهندي الغربي . وفي عام ١٩١٨ تم صنع البوم «العلوي» لعائلة معرفي ـ صنع على ساحل الملبار في مدينة كاليكوت ـ وفي رحلته الثانية من كاليكوت إلى الكويت كان يقوده النوخذة عبدالله بن نخي (عام ١٩١٩) ، وحين كان يبحر بالقرب من جزيرة خارج في طريقه إلى الكويت جنح على إحدى الصخور المرجانية تحت سطح البحر ، فأرسل رجالات الكويت «فزعة» لإنقاذ هذه السفينة والعودة بها إلى الكويت ، ولقد ذكر ذلك التاجر محمد ثنيان الغانم (في برنامج صفحات من تاريخ الكويت للأستاذ سيف الشملان) . كما ذكر ذلك النوخذة محمود بن نخي للمؤلف ، وأضاف أن النوخذة عبدالله بن نخي اشترط أن يدفع له ١٠ آلاف روبية لقاء قيادته للبوم (العلوي) في ذلك العام (أي في إحدى سنوات الحرب العالمية الأولى) .

هذا ما توافر عن النوخذة عبدالله بن نخي الذي كان أحد نواخذة السفر الشراعي الكويتي القدامى ، ولكننا لا نجد ذكرا له في روزنامات النواخذة الكويتيين من الجيل الأخير ، وربما ترك النوخذة عبدالله قيادة السفن الشراعية قبل أخيه النوخذة عباس ، حتى وفاته ـ يرحمه الله .

النوخذة محمود بن محمد بن نخي

النوخذة محمود بن نخي

ركب أول مرة مع النوخذة عباس بن نخي في بوم عبدالنبي حجي قاسم ، وهي من السفن المشهورة في تاريخ الكويت البحري ، وعنه تعلم قيادة السفن الشراعية ، كما ركب بعد ذلك مع النوخذة علي بن حسن بن نخي الذي علمه أساليب الملاحة والقياس ، ولما بلغ ٣٢ عاما أصبح نوخذا في «بوم الفليج» ، حيث قام بقيادة هذه السفينة ثلاث سنوات متصلة إلى بندر كراچي ، ثم ترك قيادة هذه السفينة بعد أن باعها

صاحبها (التاجر يوسف الفليج) إلى أحد التجار في خور دبي ، وتسلم قيادة البوم «بيان» للتاجر محمد ثنيان الغانم في حوالي عام ١٩٣٩ ، وكان معه (سكوني) غلوم قبازرد الذي روى للمؤلف هذه الحادثة :

تركنا بندر كاليكوت في طريقنا إلى الساحل العماني ، وفي الغبة وجدنا سفينة متوقفة (طبعانة) فاقتربنا منها فوجدناها خالية إلا من بضاعة فيها عبارة عن أنواع مختلفة من الأقمشة ، وكان ذلك في بداية الحرب العالمية الثانية ، فقال بعضنا : نأخذ الحمولة هذه ، فإذا وجدنا صاحبها أعطيناه نصفها ، وهذا هو قانون البحر . ولكن النوخذة محمود بن نخي لم يوافق على ذلك ، بل أراد منا أن نترك البضاعة ، ولما شاهد البحارة ينقلون «طاقات الخام» إلى البوم (بيان) غضب ، وأمر البحارة بإلقائها بحرا ، فحاولت إقناعه بأن أخذ البضاعة أفضل من إلقائها بحرا ، ولكنه «زعل علينا» وقال : «إما أنا أو البضاعة» في هذه السفينة وألقى بنفسه في البحر احتجاجا على ذلك ، فأسرعنا لإنقاذه ، وبقي على سطح السفينة أياما لا يكلم أحدا منا ولا يأكل سوى بعض حبات من الجوز ، حتى وصلت السفينة إلى الساحل العماني (عند راس الحد) . وهناك شاهدنا بعض سفن الكويت ، منها بوم العثمان «تيسير» وبوم الصقر «الداو» ، وبوم النوخذة عبدالوهاب الخليفة الشاهين ، فقرر النوخذة محمود الانتقال إلى البوم «الداو» ليكمل رحلته إلى الكويت ضيفا على النوخذة عبدالوهاب بن عبدالعزيز القطامي (نوخذا البوم «الداو») ، وقمت بتسلم البوم «بيان» منه وقيادته . وفي الطريق كنا نبحر برفقة «الداو» ـ سنيار ، وحين وصلنا بالقرب من خورفكان شاهدنا سفينة القرصان البحري المشهور «ولد بركات» البلوشي ، وكان قد تعرض لإحدى السفن الكويتية (بوم حبيب بوشهري) ، وكاد أن يسرقها (بالقرب من راس الميداني) ، فقمنا (السفن الثلاث) بتطويقه ، وأرسلوني لكي أستضيفه (أعزمه) على سطح إحدى السفن ، وقبل بذلك ، وأقبل نحو السفن في قارب خاص به ، ثم صعد على سطح البوم «الداو» ، ونحرت له الذبيحة وأكل واطمأن (وكان اسمه مصطفى ولد بركات) ، وهو شاب في الرابعة والعشرين من العمر ، طويل أحمر البشرة ، كان والده قرصانا قبله وقتله شاه إيران من

قبل) . وبعد الغداء سأله النواخذة : لم تعرض للنوخذة حبيب؟ فأجاب : «أنا أبغي قوت يومي ، ولا أريد أن أقتل أحد» ، وأنا ما قتلت أحد ، فقط أطلب أكل ، ولو أردت أن أقتل النوخذة حبيب لضربت حبال الشراع (البسه) ثم ركب بحارتي على سطح سفينته (وكان عددهم ٨٠ رجلا مسلحا) ، أنا لا أريد أن أقتل أحدا . وبعد سماع ذلك أمر النواخذة بكمية من التمر والأرز والطحين له ، ثم نزل وغادرنا إلى سفينته ـ لقد أعطيناه «الماچلة» لكي لا يتعرض لسفن أهل الكويت في المستقبل . ولقد قتل هذا الشاب في السنة التالية (١٩٤٠) على يد الإنجليز بالقرب من جزيرة سلامة في مضيق هرمز ـ لقد ضربوا سفينته بالمدافع وأغرقوها» .

ترك النوخذة محمود بن نخي قيادة البوم «بيان» بعد ذلك ليتسلم قيادة واحدة من أكبر وأشهر خشب الكويت وهو البوم «الناصري» للتاجر والنوخذة أحمد الخرافي . ولقد قام بقيادة هذه السفينة الكبيرة والجيدة الصنع خمس سنوات متصلة ، ذهب بها إلى بنادر الهند واليمن والساحل الإفريقي الشرقي . ولقد ذكر سجل بندر زنجبار الرسمي أن النوخذة محمود وصل إلى زنجبار في ٢٣ من شهر فبراير عام ١٩٤٦ قادما من الكويت ، وكان قد توقف في أثناء رحلته في بندر بربرة الصومالي (لبيع التمر فيه) ثم في بندر المكلا قبل أن يصل إلى زنجبار ، وكان على سطح السفينة ٣٨ بحارا . ولا شك في أن النوخذة محمود عاد من زنجبار إلى الكويت بشحنة من أعمدة الكندل الإفريقية .

وبعد أن ترك النوخذة محمود قيادة البوم «الناصري» ، اشترى سفينة صغيرة من عائلة الصقر (كان في قيادتها النوخذة صالح المهيني) بمبلغ ٧٠٠٠ روبية ، وقام بقيادتها ، ولكنه لم يستمر في ذلك طويلا ، ولم «يتوفق فيها» كما أخبر المؤلف بذلك ، وباعها ، وترك السفر إلى الأبد ، وكان ذلك في عام ١٩٤٨ ، واشترى له دكانا في السوق الداخلي لبيع الأقمشة حتى هدم هذا السوق في الثمانينيات من القرن العشرين .

ولقد ذكر بعض نواخذة الكويت النوخذة محمود في روزناماتهم مثل النوخذة عيسى بشارة الذي شاهد النوخذة محمود في بندر كراچي عام ١٩٣٧ ، والنوخذة حجي الذي شاهده في بندر البحرين عام ١٩٤٢ ، وكذلك النوخذة مفلح الذي صادفه في بندر الدير عام ١٩٤٧ ، والنوخذة أحمد الفهد الذي ذكر أنه قابل النوخذة محمود بالقرب من بندر كراچي عام ١٩٤٨ .

يقول النوخذة غلوم حسن قبازرد ، وهو النوخذة المساعد للنوخذة محمود بن نخي في البوم «بيان» ، «إن النوخذة محمود نوخذة كفء وخبير بأمور الملاحة ، يؤدي عمله ويقوم بواجبه في قيادة السفينة» وأما النوخذة محمود ذاته فيقول : «نعم ، يعن البحر عليّ ، لكن أين الرجال ، وأين الشباب ، لقد اختفى البحارة الأوفياء ، وولى الشباب فلا رجال ولا سلاح ، فكيف أركب البحر ثانية؟» ولقد كان يتحدث إلى المؤلف بكل هدوء ووقار .

وفي عام ١٩٩٣ توفي النوخذة محمود بن نخي ـ يرحمه الله ودفن في الكويت .

النوخذة علي حسن بن نخي

تدرب النوخذة علي بن نخي على يد النوخذة منصور الخارجي ، وعنه تعلم أصول الملاحة والقياس فبدأ السفر وقيادة السفن الشراعية أسوة بأقاربه من عائلة بن نخي ، فبرز مثلهم كأحد نواخذة السفر الشراعي الكويتي المعروفين . ولقد سلمت بعض أوراق من روزنامة النوخذة علي من الضياع ، وفيها تفصيلات لرحلتين قام بهما إلى بنادر الساحل الهندي الغربي ، إحداهما في آخر سنوات الحرب العالمية الثانية (عام ١٩٤٥) والأخرى في السنة التي تلتها .

النوخذة علي بن نخي

ومن خلال ما دونه النوخذة علي في هاتين الرحلتين يظهر النوخذة علي كنوخذة متمكن من علمه في القياس والملاحة ومقدرته على قيادة السفن الشراعية ، وعلى حكمته وتعقله وحبه لتدوين التفصيلات خلال تسجيله ليومياته وهو في قيادة سفينته . ولقد كانت رحلته هذه عام ١٩٤٥ في قيادة سفينة للتاجر فهد الفليج وإخوانه واسمها

(إسلامي) والأخرى في سفينة لصانع السفن الكويتي أحمد بن سلمان الأستاد واسمها (مرزوق) .

ولا نعلم كم رحلة بعدها قام بها النوخذة علي قبل أن يترك السفر حتى وفاته يرحمه الله . ويجدر بالذكر أن النوخذة عيسى بشارة أورد في روزنامته أنه شاهد النوخذة علي بن نخي بالقرب من جزيرة خارج الإيرانية عام ١٩٤٥ .

النوخذة عبدالنبي بن نخي

النوخذة عبدالكريم عبدالله بن نخي

ربما تعلم حرفة قيادة السفن الشراعية من والده النوخذة عبدالله بن نخي ، ولكن المعلومات المتوافرة عنه قليلة كذلك .

النوخذة عيسى بن نخي

النوخذة عبدالنبي محمد بن نخي

من نواخذة الكويت النشطين ، ففي إحدى سنوات الحرب العالمية الثانية كان مبحراً من الهند برفقة النوخذة صقر القضيبي فضربته إحدى الغواصات وكسرت الصاري ، فقام بحارة النوخذة صقر بانقاذه وبحارته . ولقد ورد ذكر النوخذة عبدالنبي في روزنامة النوخذة عيسى العثمان الذي ذكر في روزنامته أنه تقابل مع النوخذة عبدالنبي بالقرب من جزيرة هنيام في بدء رحلة سفر عام ١٩٤٥ ، كما ذكر النوخذة أحمد الفهد في روزنامته أنه قابل النوخذة عبدالنبي بالقرب من بندر بوشهر وهما في طريق العودة إلى الكويت في شهر مارس من عام ١٩٤٧م ، وفي عام ١٩٩٣م توفي النوخذة عبد النبي عن ٩٣ عاماً ـ يرحمه الله .

النوخذة عيسى بن نخي

كذلك فإن النوخذة عيسى من أواخر نواخذة السفر الشراعي الكويتي ، وقد اضطر إلى ترك قيادة السفن الشراعية بعد أن قام بقيادة إحدى السفن عدةسنوات . ولقد شاهده النوخذة مفلح الفلاح في بندر مطرح (أو مسقط) العماني في موسم عام ١٩٤٦/ ١٩٤٧ وذكر ذلك في روزنامته . وماهي إلا سنوات قليلة بعد ذلك حتى ترك النوخذة عيسى البحر وقيادة السفن ، وبقي في وطنه حتى وفاته يرحمه الله .

بشـــاره

عائلة بشاره هي عائلة بحرية كويتية ظهر فيها العديد من نواخذة السفر الشراعي المعروفين . فجدهم هو النوخذة معيوف بشاره من نواخذة الكويت القدامى ، والذين كانوا يقودون السفن الشراعية إلى الهند في زمن حكم الشيخ مبارك الصباح للكويت . ولقد ذكره التاجر محمد ثنيان الغانم في مقابلته المشهورة مع الأستاذ سيف الشملان ـ ذكره على أنه واحد من نواخذة الكويت القدامى الذين عاصرهم حين كان شابا . كذلك أصبح أبناء النوخذة معيوف نواخذة مثل والدهم . فالنوخذة أحمد بشاره والنوخذة يعقوب بشاره تعلموا حرفة قيادة السفن الشراعية من والدهم معيوف ، وأصبحوا من نواخذة السفر الشراعي الكويتي . ولقد درب النوخذة يعقوب بشاره ابنه عيسى على السفر وقيادة السفن الشراعية ، فأصبح واحدا من كبار نواخذة وقباطنة السفر الشراعي الكويتي ، وآخر نوخذة ظهر في هذه الأسرة البحرية .

النوخذة معيوف بن حسين بشاره

النوخذة معيوف من نواخذة الكويت القدامى وكان يقود سفينة له من نوع البوم (اسمه «سهيل») في السنوات التي سبقت الحرب العالمية الأولى وخلال سنوات الحرب هذه . ولقد كان النوخذة معيوف بشاره في رحلة إلى ساحل الهند عام ١٩١٠ ، وحين وصل إلى بندر كاليكوت وشحن سفينته بالبضاعة ، أبحر عائدا إلى الكويت برفقة النوخذة أحمد الغانم . وفي الطريق مرا ببندر مسقط ، ثم بندر البحرين (لبيع ما لديهما من بضاعة) ، وكانت رحلتهما من مسقط إلى البحرين قد استغرقت ١٨ يوما (ربما بسبب رياح الشمال التي كانت تهب ضدهم في بداية شهر أبريل ١٩١٠) . وكان النوخذة معيوف ينقل تمور التجار في سفينته لقاء مبلغ (نول) معلوم . وفي عام ١٩١٧ ورد ذكر النوخذة معيوف في سجل الجمارك الكويتية ، إذ أنه وصل إلى الكويت في آخر الموسم في سفينته (بوم معيوف بشاره) المحملة بالأخشاب وتمر الهند (الصبار) .

ولعل النوخذة معيوف استمر في قيادته سفينته هذه عدة سنوات بعد نهاية الحرب

الأولى ثم ترك السفر وقيادة السفن بعد أن درب اثنين من أولاده ، هما يعقوب وأحمد ، اللذان أصبحا فيما بعد من نواخذة السفر الشراعي الكويتي . ويجدر بالذكر أن النوخذة معيوف بشاره كان أول نوخذة يقود البوم (الناصري) للتاجر أحمد الخرافي في أول سنة صنع فيها .

النوخذة يعقوب معيوف بشاره

النوخذة يعقوب معيوف بشارة

يعد النوخذة يعقوب بشاره من أواخر نواخذة الجيل القديم من نواخذة الكويت ، إذ إنه كان مازال يقود السفن الشراعية حين كان ابنه عيسى شابا يقود السفن الشراعية كأحد نواخذة السفر الشراعي الكويتي . ولقد قام النوخذة يعقوب بشاره بقيادة العديد من السفن لتجار الكويت . فقد كان نوخذا البوم (سردال) عدة سنوات قبل أن يتسلم قيادته ابنه عيسى ، كما قام بقيادة البوم (ظبيان) للتاجر عبدالمحسن ناصر الخرافي ، وكذلك البوم (المحمدي) الأول للتاجر عبدالله العثمان . ولقد سجل بعض نواخذة الكويت في روزناماتهم بعضا من رحلات النوخذة يعقوب بشاره -منذ عام ١٩٣٦ وحتى عام ١٩٤٥- أي بعد انتهاء الحرب العالمية الثانية ، حيث شارك النوخذة يعقوب زملاءه من نواخذة الكويت في إحضار البضائع إلى الكويت ونقل التمور إلى الهند واليمن .

وأول من أورد ذكر النوخذة يعقوب بشاره في روزنامته ابنه النوخذة عيسى الذي ذكر أنه شاهد والده في بندر كاليكوت في عام ١٩٣٦ وقد شحن بالبضائع وأبحر بها شمالا إلى بندر براوه (على ساحل الهند الغربي) ، كما شاهده في العام ذاته يبحر بالقرب من بندر كراچي . وشاهده كذلك في عام ١٩٣٩ حين كان النوخذة يعقوب بشاره يحمل كمية من الشعير وصل بها إلى بندر براول ثم أبحر منه باتجاه بمبي . وأما في عام ١٩٤٣ فقد أبحر الاثنان -النوخذة يعقوب وابنه عيسى سويا- (سنيار) من بمبي وعبرا الغبة حتى وصلا إلى بندر مسقط العماني ، وهذه من محاسن الصدف ـ أن «يسنيِّر» والد ولده عبر بحر العرب حتى الساحل العماني . كذلك ورد ذكر النوخذة

يعقوب بشاره في روزنامة النوخذة عيسى العثمان عدة مرات ـ في عام ١٩٣٧ وما بعده حتى عام ١٩٤٠ حين وصل النوخذة يعقوب بشاره العشار (في شط العرب) فشاهده النوخذة عيسى العثمان الذي كان يحاول شحن سفينته بالتمور في ذلك العام . وأما النوخذة أحمد الخشتي فقد شاهد النوخذة يعقوب بشاره في بندر البحرين عام ١٩٣٧ وسجل ذلك في روزنامته .

هذه بعض الإشارات عن رحلات النوخذة يعقوب بشاره السفارة ، وهي رحلات شبيهة برحلات نواخذة الكويت القدامى الذين كانوا يقودون سفنهم بتعقل وحكمة وبطريقة لا عجلة فيها ولا تسرع ، حتى ترك قيادة السفن بعد أن درب ابنه عيسى عليها فأصبح واحدا من نواخذة الكويت المشهورين .

ولقد ورد في رسالة كتبها التاجر محمد عبدالمحسن الخرافي (على هيئة شهادة) عام ١٩٤٤ ، ذكر فيها أنه قد «نوّل» ـ أي قامت سفينته بنقل بضاعة من الهند إلى الكويت للتاجر عبدالله الحمد بنول قدره ١٢,٠٠٠ روبية ، وكان النوخذة لهذه السفينة (وهي البوم زياد) يعقوب معيوف بشاره . كما أن النوخذة يعقوب قام بقيادة البوم (سهيل) للتاجر خالد داوود المرزوق وإخوانه ، ولقد كانت وفاته في الكويت عام ١٩٦٥ يرحمه الله .

النوخذة أحمد معيوف بشاره

النوخذة أحمد بشارة

تدرج النوخذة أحمد بشاره من بحار إلى سكوني إلى نوخذة ، وهو من عائلة ظهر فيها نواخذة سفر مشهورون ، فأخوه يعقوب بشاره نوخذة سفر معروف وكذلك ابنه النوخذة عيسى يعقوب بشاره . ولقد بدأ النوخذة أحمد بشاره بحارا في سفينة «فتح الكريم» للتاجر محمد ثنيان وأخيه ثنيان الغانم عام ١٩٣٥ ، وكان نوخذا هذه السفينة هو عيسى بورحمة . ثم تدرج النوخذة أحمد بشاره بعد ذلك حتى أصبح (سكوني) ثم نوخذا يقود السفن الشراعية إلى الهند . ولقد ورد ذكر النوخذة أحمد ورحلاته في بعض الروزنامات ، وبخاصة روزنامة النوخذة عيسى بشاره . ففي عام ١٩٤١ كان

النوخذة أحمد بشاره وابن أخيه عيسى بشاره يبحران سويا عائدين إلى الكويت بعد رحلة إلى ساحل الهند الغربي . وفي عام ١٩٤٢ تقابل الاثنان في بندر بمبي وأبحرا من هذا البندر سويا في طريقهما إلى عبور الغبة عائدين إلى الكويت . ولكن خلال إبحارهما من بمبي كانت سفينة النوخذة أحمد قد أبطأت في مسيرها (ربما لعطل حدث لها) فاضطر النوخذة عيسى إلى جرها بسفينته وكتب في روزنامته : «أحمد بشاره ورانا ـ شيعنا عليه والعصر قلصناه ، ثم بطلنا قلص أحمد بشاره . . . . وعبرنا الغبة مع عمي أحمد» . أي أن النوخذة أحمد بدأ عبورة بحر العرب برفقة النوخذة عيسى بشاره ، وكان يختفي عن ناظر النوخذة عيسى أحيانا ، نظرا لأن النوخذة أحمد بشاره كان «معلما» ـ أي يستطيع تحديد وقياس مواقعه في عرض البحر . ولقد كان ابنه عبدالعزيز يرافق والده أحمد بشاره في بعض رحلاته إلى الهند . وفي عام ١٩٤٦ كان النوخذة أحمد بشاره في بندر مسقط في طريق عودته إلى الكويت حين قابله النوخذة عيسى بشاره في ذلك البندر ، وخرج الاثنان من مسقط سويا في طريقهما إلى دخول الخليج ، وذكر النوخذة عيسى هذا في روزنامته . كذلك ورد ذكر النوخذة أحمد بشاره في روزنامة النوخذة عيسى العثمان عام ١٩٤٣ حين شاهده بالقرب من مركز الفاو عند مدخل شط العرب ، فكتب النوخذة عيسى العثمان في روزنامته : «وصلنا الفاو ـ الحاضر حسن الشطي وفهد وأحمد بشاره» .

هذه بعض من سفرات النوخذة أحمد بشاره ، ولقد كان في قيادة العديد من السفن أشهرها «بوم سيد يعقوب» وبوم لعائلة الحمد ، ثم في بوم لحجي سليم ـ يرحمه الله .

النوخذة عيسى يعقوب بشاره

هو ابن النوخذة يعقوب بشاره ، ونوخذة «فتح الخير» بوم التاجر محمد ثنيان الغانم المشهور ، وقبطان من أكفأ القباطنة الكويتيين ، وواحد منهم إذا عدوا . تعلم من والده أساليب الملاحة وقيادة السفن . وركب العديد من سفن الكويت ، وترك البحر

بعد أن أدى واجبه كاملا ، ولم يصل إلى ما وصل إليه من شهرة إلا بعد جهد وعمل وصبر طويل .

النوخذة عيسى بشارة

ركب النوخذة عيسى أول مرة معلما يساعد النواخذة في رحلاتهم البحرية ، فركب مع النوخذة عبدالله العثمان لكي يساعده في الملاحة . ثم تدرج في قيادة السفن حتى تسلم قيادة «فتح الخير» ، ومن خلال رحلاته على هذه السفينة أثبت النوخذة عيسى أنه من نواخذة الكويت الكبار . فقد قاد هذه السفينة الجيدة الصنع في رحلات كثيرة إلى موانى الهند وساحل إفريقيا الشرقي ، وكان يبحر أحيانا من ساحل الهند الغربي إلى ساحل إفريقيا عبر المحيط الهندي . وفي إحدى هذه الرحلات فاجأتهم عاصفة قوية «تكدر النفس» ، وكان برفقته النوخذة محمود العصفور . لكن النوخذة عيسى استطاع في تلك الرحلة أن يثبت أن سفينته هذه «محمل بحر» وأنه نوخذة صلب لا يهاب .

وفي رحلة أخرى على (الفتح) تحدث النوخذة عيسى عنها للمؤلف ، وكانت رحلة صعبة لم يحدث له أسوأ منها ، فقد كادت العاصفة (عيوقي) أن تغرق «الفتح» بعد أن أطاحت به من مكانه وكسرت أسنانه ، وكانوا بالقرب من ساحل مكران (بلوشستان) لكن «الفتح» قاوم ببسالة وكذلك بحارته وقبطانه .

كذلك ذهب النوخذة عيسى إلى أقصى ما كان يذهب إليه الكويتيون في إفريقيا ، إلى دلتا الروفيجي ، وخيران سمبا أورنجا في تنزانيا . ولا شك في أن دخول السفينة الشراعية إلى تلك الأماكن يتطلب النوخذة المناسب ، فكان الرجل المناسب لتلك المهمة .

أما السفن الأخرى التي قام النوخذة عيسى بشاره بقيادتها فهي البوم «سردال» للتاجر أحمد الخرافي ، وهو في الأصل سفينة لنقل الماء من شط العرب ، حول إلى بوم للسفر الشراعي . كما قام بقيادة البوم «نايف» للتاجر يوسف المرزوق ، وكذلك في بوم «نايف» للتاجر محمد ثنيان الغانم ، وبعد ذلك قام بقيادة البوم التاريخي المشهور «فتح الخير» ثم بوم خاص به هو البوم «أنور» . ولقد سجل النوخذة عيسى يومياته (خلال

رحلاته الكثيرة هذه) في روزنامة قام مركز البحوث والدراسات الكويتية بنشرها ، وهي سجل حافل بالأحداث وغني بالمعلومات المفيدة . وحين ترك قيادة البوم «فتح الخير» باعه مالكه (محمد ثنيان الغانم) على أحد النواخذة من بندر كنك الإيراني ، واشترى النوخذة عيسى سفينة صغير الحجم قام بقيادتها إلى الهند والسواحل الإفريقية عدة سنوات ، وفي إحدى رحلاته علي هذه السفينة عبر من جزيرة مصيرة (على الساحل العماني الجنوبي) إلى السواحل الإفريقية (الصومال الشرقي) مباشرة ، مارا في طريقه بالقرب من جزيرة سقطرة ، وهذه عبرة نادرا ما يقوم بها نواخذة الكويت . وفي إحدى المواسم أبحر النوخذة عيسى إلى ساحل الهند الغربي وعاد منه إلى شط العرب مباشرة حيث شحن سفينة بالتمر وأبحر بها إلى بنادر الساحل اليمني الجنوبي ثم إلى بندر لاموه الإفريقي ، ولم يعد إلى الكويت إلا في نهاية موسم السفر من ذلك العام ـ رحلة هندية وأخرى إفريقية في موسم واحد ، ولا نعرف أي نوخذة كويتي قام بمثل هاتين الرحلتين في موسم واحد .

ويعلق النوخذة عيسى على رحلاته هذه قائلا : «أنا عندي توفيق في البحر . . . المسألة ليست شطارة مني . . . ولقد أخبرني محمد ثنيان مرة أن من يراني على البر (اليابسة) ما يسرح معي اصخله» ـ أي أن النوخذة عيسى يبدو رجلا عاديا ، ولكنه حين يتسلم قيادة سفينته فإن قدراته الكبيرة تبدو واضحة للجميع . وفي إحدى رحلات المؤلف إلى بندر كاليكوت الهندي قابل النوخذة الكنكي محمد سفاري الذي أخبره أن محمد ثنيان استشهد بنشاط النوخذة عيسى بشاره قائلا للنوخذة محمد سفاري : «أنتم تنامون مع حريمكم وعيسى بشاره يروح مطراشين للهند ، وأنتم مطراش واحد ولا كملتوه» . وأما النوخذة عيسى فهو يعجب هذه الأيام من الأعمال التي قام بها هو وبحارته ، وكيف كانوا لا يهابون ولا يخافون مثل اليوم ، وكان خلال قراءاته للروزنامة مع المؤلف يعجب من بحارته ومن الأعمال التي قاموا بها ، وكان يثني عليهم ثناء كبيرا .

ولقد روى النوخذة عيسى بشاره للمؤلف قصة سقوطه في البحر في أحد الرحلات بالتفصيل ، وكان قد بدأ إحدى رحلاته ، وبالقرب من المطاف داخل الخليج

سقط بحرا حين كان يحاول تخليص الشراع من عائق علق به ، وقام البحارة بالبحث عنه حتى أظلم الوقت وأصبح في عداد المفقودين . غير أن العناية الإلهية ساقت البحارة وهم يجدفون في قاربهم في الظلام إلى موقعه ، بل نحوه مباشرة فصاح بهم وتم إنقاذه . وحين ركب سفينته مرة أخرى ، لم يتردد في تسلم قيادتها وإكمال الرحلة إلى بنادر الساحل اليمنى ثم إلى السواحل الإفريقية .

وبعد سنوات طويلة أمضاها النوخذة عيسى بشاره في قيادة السفن الشراعية ، ترك البحر والسفر (عام ١٩٥٧) فكان من أواخر نواخذة السفر الكويتيين قيادة للسفن ، وعمل في وظيفة حكومية عدة سنوات ، ثم تركها ، ومازال حتى اليوم يصل رفاقه من نواخذة الكويت ورجالاتها ، مجيبا عن تساؤلات البحاثة والمهتمين بكل صبر وتواضع .

وحين تمت استعادة البوم «فتح الخير» من قبل مؤسسة انكويت للتقدم العلمي ، ووضع في مكانه الدائم في المركز العلمي التابع لهذه المؤسسة في السالمية ، وحين قام البحارة بوصلة فن (طرب) بحري على سطح هذه السفينة التاريخية احتفالا بعودته إلى موطن صناعته ، دمعت عينا النوخذة عيسى بشاره في ذلك اليوم . لقد ذكره هؤلاء البحارة الأوفياء بسنوات شبابه الخصبة التي نثرها بين أمواج الخليج وغرب المحيط الهندي وبحر العرب .

النوخذة عبدالعزيز خالد بشاره

قام النوخذة عبدالعزيز بشاره بعدة رحلات إلى الهند في أواخر سنوات السفر الشراعي ، ولقد روى قريبه النوخذة عيسى بشاره أنه تقابل مع النوخذة عبدالعزيز بالقرب من راس الحد بعد أن تعرضت سفينة النوخذة عبدالعزيز للغرق في بحر العرب (الغبة) ، ولحسن الحظ أن كان يبحر بالقرب من النوخذة عبدالعزيز وبحارته أحد النواخذة الكويتيين (وهو النوخذة حمد العيسى) ، فقام بإنقاذهم ، وأوصلهم إلى البر (بالقرب من راس الحد العماني) ، حيث قام النوخذة عيسى بنقل نصف البحارة ومعهم النوخذة عبدالعزيز في سفينته ، وأوصلهم إلى الكويت . هذا أشهر ما يروى عن النوخذة عبدالعزيز خالد بشاره ـ يرحمه الله .

النوخذة عبدالعزيز بشاره

الفهـــد

الفهد من عائلات الكويت القديمة التي اشتهر رجالها بعملهم في حرفة الغوص على اللؤلؤ وبقيادة السفن الشراعية السفّارة كذلك ، وقد ظهر فيها الكثير من نواخذة الغوص على اللؤلؤ واكتسبوا شهرة في السنوات التي ازدهرت فيها هذه الحرفة في الكويت . ولقد كان بعضهم يقوم برحلات إلى الغوص على اللؤلؤ في فصل الصيف ، ثم يقوم بقيادة السفن السفارة إلى بنادر الهند في فصل الشتاء (خلال موسم السفر) ، كما كان بعضهم يلتزم بحرفة الغوص وحدها أو بحرفة السفر دون الغوص على اللؤلؤ . ومع أن أغلب نواخذة عائلة الفهد كانوا من نواخذة الغوص إلا أن هناك العديد من نواخذة السفر الذين ظهروا في هذه العائلة ، وفيما يلي نبذة عن كل واحد منهم .

النوخذة سعود عبدالعزيز الفهد

النوخذة سعود الفهد من نواخذة السفر الشراعي الكويتي القدامى الذين كانوا يقومون برحلات سفر موسمية إلى بنادر الساحل الهندي في فصل الشتاء ، ثم يعود آخر الموسم لكي يقوم برحلة غوص خلال فصل الصيف ، فهو نوخذة سفر ونوخذة غوص في آن واحد . ولقد كان النوخذة سعود يقوم بقيادة سفينة سفر (بوم) ملكا لوالده ، وقد ورد ذكره في عام ١٩١١ حين كان في رحلة سفر إلى الهند حيث باع ما لديه من تمر ثم أرسل المبلغ الذي حصل عليه إلى أحد التجار العرب في بمبي لإيداعه في حساب كان والده عبدالعزيز يحتفظ فيه عند هذا التاجر . وأن النوخذة سعود قد ذهب إلى بندر كاليكوت بعد أن باع التمر ، ثم شحن سفينة والده بالأخشاب وأبحر بها حتى بندر كووه ، ومن هناك غبر الغبة في طريقه إلى الساحل العماني ثم إلى الكويت . كذلك كان النوخذة سعود في رحلة إلى بنادر الهند الغربية في عام ١٩١٧ (خلال الحرب العالمية الأولى) ، وكان في قيادة سفينة لوالده عبدالعزيز في ذلك الحين .

ولقد كان النوخذة سعود ينقل التمر للتجار الكويتيين في سفينة والده ، ففي عام ١٩١٢ (على سبيل المثال) كان قد شحن كمية من التمر من شط العرب للتاجر جاسم

بودي ، وعند بيعه هذا التمر أودع الثمن في حساب هذا التاجر عند وكيله في بومبي .

هذه أهم الرحلات التي قام بها النوخذة سعود خلال سنوات الحرب العظمى ، أما رحلاته بعد انتهائها فلا يوجد لدينا سجلٌ بها ، ويبدو أن النوخذة سعود توقف عن قيادة السفن الشراعية في بداية الثلاثينيات من القرن العشرين ، إذ لا نجد له ذكرا في روزنامات الجيل الأخير من نواخذة السفر الشراعي الكويتي .

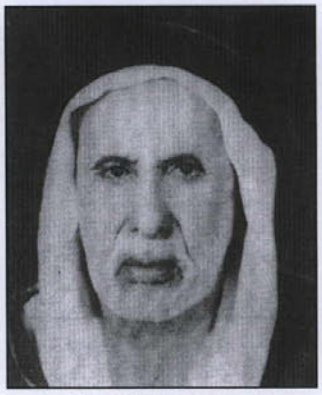
النوخذة عبدالله بن صقر الفهد

النوخذة عبدالله من جيل النوخذة سعود الفهد ، وكان يقوم بقيادة السفن الشراعية إلى بنادر الهند في الوقت الذي كان النوخذة سعود يقود سفينة والده فيه ، أي خلال السنوات القليلة التي سبقت قيام الحرب العظمي وخلالها ، ثم خلال السنوات التي تلت هذه الحرب وحتى بداية الثلاثينيات من القرن العشرين . كذلك كان النوخذة عبدالله من نواخذة الغوص على اللؤلؤ في الكويت . ويبدو أن النوخذة عبدالله كان يقود سفينة كان يملكها ، وكانت علاقته بالشيخ ناصر بن الشيخ مبارك الصباح جيدة ، إذ أن الشيخ ناصر كان يعهد إليه بشحن التمر من مزارع النخيل التي كان يمتلكها والده في شط العرب ، والقيام ببيعها في بنادر الهند ، ثم يحول المبالغ المتجمعة عنده إلى وكيل الشيخ ناصر في الهند . ولقد استمر النوخذة عبدالله في علاقته هذه بالشيخ ناصر حتى وفاته ، بعدها استمر النوخذة عبدالله في رحلاته الموسمية التي انتهت (على ما يبدو) في بداية الثلاثينيات ، ثم لم يعد له ذكر بين نواخذة السفر الشراعي الكويتي ، بل حل محله نواخذة آخرون من عائلة الفهد .

النوخذة عبداللطيف بن عبدالله الفهد

هو ابن النوخذة عبدالله بن صقر الفهد ، وهو الذي دربه على قيادة السفن الشراعية السفارة . ولقد كان النوخذة عبداللطيف يقود السفن الشراعية منذ سنوات الحرب العالمية الأولى (١٩١٧) وحتى نهاية السفر الشراعي الكويتي (حتى عام

١٩٥٤) ، وبهذا فهو نوخذا «جيلين متصلين» من نواخذة السفر الشراعي الكويتي ، حيث قام بقيادة السفن دونما راحة أو ملل فترة قاربت الأربعين عاما . وحتى حين كان ابنه خالد نوخذة سفر كان والده عبداللطيف مستمرا في قيادة السفن الشراعية .


النوخذة عبداللطيف الفهد

أول إشارة إلى تولي النوخذة عبداللطيف قيادة سفينة شراعية كان في عام ١٩١٧ حين كان في رحلة إلى بنادر الساحل الهندي في سفينة (بوم) عبدالعزيز الفهد ، ثم فيما تلاها من رحلات خلال الحرب العالمية العظمى ، فهو يعتبر من نواخذة السفر الشراعي الكويتي القدامى نسبيا . ومع ذلك فلقد استمر نشاطه في الثلاثينيات وما تلاها من سنوات . ففي عام ١٩٣٢ كان النوخذة عبداللطيف في رحلة إلى بندر كراچي ، وكان برفقته النوخذة عبدالوهاب العسعوسي منذ أن خرجا من شط العرب وحتى وصلا إلى كراچي وأنزلا ما لديهما من تمر ، ثم أبحرا من كراچي سويا حتى دخلا الخليج . وبالقرب من بندر كلاتوه (على ساحل فارس) ، «عبر» النوخذة عبداللطيف باتجاه بندر البحرين واستمر النوخذة عبدالوهاب العسعوسي في طريقه إلى الكويت . ولقد ذكر ذلك النوخذة عبدالوهاب في روزنامته . وأما في عام ١٩٣٩ فقد أورد النوخذة عيسى بشاره في روزنامته أنه تقابل مع النوخذة عبداللطيف بن صقر بالقرب من قرواو (على ساحل الهند الغربي) ، وأنه وجد النوخذة عبداللطيف قد ترك بندر كاليكوت قبل ١٢ يوما واتجه (هو والنوخذة عيسى) إلى بنادر أخرى على هذا الساحل الهندي . وأما في عام ١٩٤١ فقد كتب النوخذة حجي بن يوسف في روزنامته : « . . . . معنا عبداللطيف بن صقر داش البصرة» ـ أي داخل الشط لشحن كمية من التمور لرحلة سفر أخرى . كذلك ورد ذكر النوخذة عبداللطيف في روزنامة النوخذة سلمان العيسى عام ١٩٥٣ حين خرج الأخير من بندر مسقط بصحبة النوخذة عبداللطيف في طريقهما إلى الكويت ، وهذه من الرحلات الأخيرة للنوخذة عبداللطيف أنهى بها فترة طويلة قضاها في قيادة السفن الشراعية السفارة .

كما أن رحلات النوخذة عبداللطيف لم تكن تخلو جميعها من المصاعب ، إذ أنه

في عام ١٩٤٦ حين كان يبحر بالقرب من جزيرة قاروه الكويتية تعرضت سفينته لحادثة غرق فقد فيها النوخذة عبداللطيف سفينته (البوم فتح الخير) وعددا من أقاربه ، كما تعرض لمساءلة من قبل سلطات ميناء بمبي في عام ١٩٥٤ (راجع كتاب «نواخذة الغوص والسفر في الكويت» للأستاذ عادل العبدالمغني) .

ترك النوخذة عبداللطيف السفر في منتصف الخمسينيات من القرن العشرين ، وبقي في الكويت يمضي ما تبقى له من عمر حتى وفاته في عام ١٩٦٤ .

النوخذة جمعة بن حجي الفهد

في الأصل كان النوخذة جمعة ووالده حجي من نواخذة الغوص على اللؤلؤ كأغلب النواخذة الذين ظهروا في عائلة الفهد . غير أنه في بداية الأربعينيات تحول النوخذة جمعة بن حجي الفهد إلى السفر الشراعي ، وقام بقيادة إحدى السفن إلى بنادر الساحل الهندي . ففي عام ١٩٤٢ كان في شط العرب في بدء رحلة سفر حين قابله النوخذة عيسى بشاره في نقطة جمرك الفاو (البنكله) ، كما شاهده في عام ١٩٤٧ (النوخذة عيسى بشاره) حيث كتب في روزنامته : «أصبحنا على خير إقبال كنك . . . . تسالمنا مع جمعة بن فهد» ، وكان الاثنان في طريقهما إلى الكويت . وأما في عام ١٩٤٩/ ١٩٥٠ فقد ذكر النوخذة عيسى العثمان أنه شاهد النوخذة جمعة بن فهد بالقرب من جزيرة قيس (داخل الخليج) ، وكان عائدا من رحلة سفر . ولقد كان النوخذة جمعة في رحلة إلى السواحل الإفريقية في عام ١٩٤٧ .

وفي إحدى سفرات النوخذة جمعة إلى بندر كراچي كان برفقة والده حجي الفهد ، الذي تعرض لحادث في هذا البندر أدى إلى وفاته ودفنه في هذا البندر . (راجع كتاب «أسرة آل بن فهد» لمؤلفه جاسم الفهد) ولعل ذلك حدث في سنوات الحرب العالمية الثانية .

ترك النوخذة جمعة السفر في بداية الخمسينيات ، وتفرغ لأعمال حرة في الكويت حتى وفاته فيها .

النوخذة فهد بن موسى الفهد

النوخذة فهد موسى الفهد

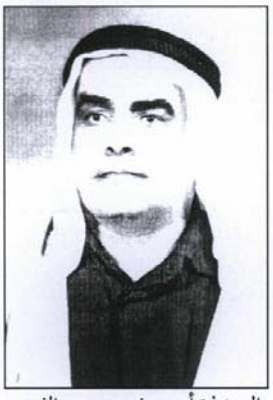
كان والده من نواخذة الغوص على اللؤلؤ ، وربما ركب معه ابنه فهد في رحلاته للغوص على اللؤلؤ ، ولكن بعد أن بدأ سوق اللؤلؤ في الكساد تحول ابنه فهد إلى نوخذة سفر ، وقام بقيادة العديد من سفن السفر لكثير من تجار الكويت . فقد ركب في قيادة سفينة للتاجر والنوخذة أحمد الخرافي ، كما قام بقيادة إحدى السفن للتاجر خالد الحمد وإخوانه (عام ١٩٤٤) . ولكن السفينة التي اشتهر بقيادتها هي «بوم ولد مبارك» ـ سفينة من نوع البوم السفار تبلغ حمولتها ٤٠٠٠ منْ ، وهي من أجود وأحسن ما صنع من سفن في الكويت . ولقد قام النوخذة فهد بقيادتها إلى بنادر الهند واليمن والساحل الإفريقي الشرقي . ولقد كان معه خلال رحلاته هذه (في عام ١٩٣٧/ ١٩٣٨) الأستاد حسن عبدالرسول الذي وصف رحلته هذه مع النوخذة فهد بن موسى بأنها كانت «طويلة ومتعبة» ، إذ أن النوخذة فهد أبحر إلى بنادر اليمن ، وهناك في بندر عدن شاهده النوخذة عبدالمجيد الملا أحمد الفيلكاوي ، ثم أبحر النوخذة فهد من عدن باتجاه الساحل الإفريقي الشرقي إلى ممباسا ثم إلى زنجبار ، ومن زنجبار إلى دلتا الروفيجي في تنزانيا . وفي وسط تلك الدلتا كانت هذه السفينة الضخمة (بوم ولد مبارك) بقيادة النوخذة فهد بن موسى ، الذي كان كبيرا في السن . وبعد شهر من المعاناة في هذه الدلتا أبحر النوخذة فهد من هناك في طريق عودته إلى الكويت . ولقد وصف الأستاد حسن عبدالرسول النوخذة فهد بن موسى خلال هذه الرحلة بأنه «خوش إنسان» ، وقال إن النوخذة فهد خلال هذه الرحلة يعامل بحارته أطيب معاملة وكأنهم أولاده . وفي رحلة أخرى كان النوخذة فهد في بوم «ولد مبارك» فغرقت هذه السفينة وأنقذ بحارتها النوخذة عيسى الراشد الذي كان قريبا منها .

وفي عام ١٩٤٥ قام النوخذة فهد بأداء فريضة الحج ، ولم يسافر في ذلك الموسم ، وفي أثناء وجوده هناك ساءت حالته الصحية فاضطر إلى العودة إلى الكويت للعلاج فيها ، ولكنه توفي بعد وصوله إلى الكويت في ٢٩ من شهر مايو عام ١٩٤٥ ، ولقد

دون ابنه أحمد الفهد تاريخ وفاته في روزنامته حيث كتب : «الثلاثاء ١٧ ج ١ (٢٩ مايو) ـ توفي الوالد بهذا التاريخ ـ رحمه الله وأسكنه فراديس الجنان ١٣٦٤هـ» .

النوخذة أحمد فهد موسى الفهد

دربه والده على قيادة السفن الشراعية ، ثم أصبح نوخذا في الأربعينيات من القرن العشرين وحتى نهاية السفر الشراعي الكويتي . وكان يركب مع والده مساعدا له في «بوم ولد مبارك» ، ولكن في السنة التي لقي فيها هذا البوم نهايته لم يكن النوخذة أحمد مصاحبا لوالده فهد في هذه الرحلة ، بل فضل البقاء في الكويت ، ولم يسافر في ذلك الموسم .


النوخذة أحمد فهد موسى الفهد

بدأ النوخذة أحمد نشاطه في بداية الأربعينيات حيث كان في رحلة لبنادر الساحل اليمني في عام ١٩٤١/ ١٩٤٢ ، وكان في قيادة البوم «بدران» للتاجر يوسف المرزوق . وفي السنة التالية كان في قيادة البوم «ظبيان» للتاجر خالد الحمد وعبدالوهاب الخليفة . وفي عام ١٩٤٤ كان نوخذا في مركب (لنج) يوسف الصقر المعروف باسم «كويت» ، وكانت رحلته في هذه السفينة إلى الهند . وأما في عام ١٩٤٥ فقد كان نوخذا في بوم فلاح الخرافي المعروف باسم «تيسير» ، ثم في بوم «مطيران» للتاجر ذاته . وأما في عام ١٩٤٨ فقد تسلم قيادة البوم «ممتاز» للتاجر عبدالمحسن ناصر الخرافي ، وكانت رحلته في هذه السفينة رحلة هندية ـ إفريقية طويلة حيث أنزل التمر في بنادر الهند ثم شحن سفينته بالقرميد وأبحر بها عبر المحيط إلى الساحل الإفريقي (إلى ممباسا) .

ثم بدأ استخدام اللنجات (السفن ذات المحركات) في رحلات سريعة إلى الهند لنقل الذهب ، فركب في «لنج» لعائلة المباركي حتى عام ١٩٥٢ حيث ترك النوخذة أحمد فهد بن موسى الفهد السفر وقيادة السفن إلى الأبد . ولكنه ظل على اتصال برفاقه من النواخذة ، فكان يتردد على مجالسهم . ولقد حظي المؤلف بلقائه في «عمارة العيسى» على ساحل الخليج ، وكان يجر نفسه جرا ليأخذ مكانه بين أصدقائه ،

وكان مما قاله : أن الشباب ولى ، وأنه شيخ كبير يستعين على المشي بالعصا ، ولكن لابد من زيارة الأصدقاء والقيام بالواجب تجاههم . ولقد روى قصة فقدان البوم المشهور (بوم ولد مبارك) في عرض البحر ، وكيف أن الماء دخل في السفينة بكثرة من مكان لم يهتد إليه البحارة ، حتى بدأ البوم يغطس في البحر ، فأمر والده (النوخذة فهد) بإنزال قارب الماشوه ، وركبوا جميعهم فيه حتى أنقذتهم إحدى السفن وأعادتهم إلى الساحل . أما (بوم ولد مبارك) فقد أبحر إلى قاع المحيط .

ثم أصبح النوخذة فهد طريح الفراش في منزله في ضاحية كيفان ، ولم يعد يستطيع المشي ، بل أصبح ملازما للفراش معظم الوقت ، حتى وفاته عام ١٩٩٤ ـ يرحمه الله برحمته ـ عن عمر يقارب ٧٦ عاما .

النوخذة خالد بن عبداللطيف بن صقر الفهد

ركب النوخذة خالد مع والده النوخذة عبداللطيف لتعلم قيادة السفن الشراعية ، وبعد سنوات (أي في أواخر الأربعينيات) تسلم قيادة إحدي السفن للتاجر عبدالمحسن ناصر الخرافي ، وقام بقيادتها إلى الهند . وفي عام ١٩٤٨/ ١٩٤٩ كان في رحلة إلى الساحل الهندي الغربي ، وبعد أن شحن سفينته بالأخشاب أبحر شمالا إلى بندر كووه . وهناك تزود بالمؤن اللازمة للرحلة (من ماء وغذاء) وأبحر برفقة النوخذة عبدالوهاب العسعوسي (سنيار) ، وكانا يبحران معا خلال عبورهم الغبة ، حتى وصلا الساحل العماني (بالقرب من جبل جعلان) ، وهنا توجها إلى مسقط ، ثم إلى الكويت كل واحد بمفرده . ولقد ذكر تفصيلات هذه الرحلة النوخذة عبدالوهاب في روزنامته .

النوخذة خالد الفهد

ولكن بداية الخمسينيات في الكويت لم تترك الكثير من الفرص لنواخذة السفر الكويتي للاستمرار في رحلاتهم الموسمية ، فاضطر النوخذة خالد إلى ترك السفر ، وعمل في وظيفة حكومية عام ١٩٥٢ (في دائرة الأشغال العامة) ، وفي عام ١٩٧٣ توفي إلى رحمة الله .

الياســـين

لعائلة ياسين الجناعي دور لا يستهان به في السفر الشراعي الكويتي ، فقد ظهر فيها نواخذة سفر قاموا بقيادة السفن الشراعية السفارة منذ عصر البغلة وحتى ظهور البوم السفار . فقد كان كبيرهم ياسين الجناعي نوخذا ، ركب أول أمره مساعدا في بغلة عيسى بن حسين (والد الشيخ يوسف بن عيسى) ثم تنوخذ في بغلة كان يمتلكها . وكان النوخذة ياسين يقوم برحلات منتظمة ينقل فيها الحجاج من الكويت إلى جدة ، فقد كانت الكويت مركز تجمع للحجاج الإيرانيين والأفغان والهنود إضافة إلى الكويتيين . وفي إحدى سفراته داخل البحر الأحمر (في طريقه إلى جدة) جنحت سفينة (البغلة) على أحد الشعاب المرجانية التي يغص بها البحر الأحمر واستعابت ، ولكن أمكن إصلاحها وإعادتها إلى الكويت . وقد ذكر الحاج أحمد البزيع الياسين للمؤلف أنه شاهد آلتها (من صواري وعوارض) في الكويت .

رزق النوخذة ياسين بولدين هما النوخذة محمد بن ياسين والنوخذة مهلهل بن ياسين . أما محمد بن ياسين فقد أصبح نوخذا سفر مثل والده ، ويروى أنه في إحدى رحلاته إلى السواحل الإفريقية الشرقية دخل بندر دار السلام في الليل وأرسى سفينته بسلام فيه ، ولما أصبح الصباح تم استجوابه من قبل سلطات بندر دار السلام ، وكان القانون في هذا البندر يمنع النواخذة من دخول هذا البندر ليلا نظرا لأن مدخل هذا البندر تحيط به المياه الضحلة التي تسبب الضرر للسفن ليلا . ولكنه أجابهم بأنه لم يعرف ذلك ، وأنه لن يقوم بالإبحار داخل هذا البندر ليلا مرة أخرى .

أما أخوه مهلهل بن ياسين فقد كان نوخذا غوص ، ولم يركب في قيادة السفن الشراعية السفارة ، ولكن ولداه محمد وياسين أصبح كل منهما نوخذا سفر ، وقام كل واحد منهما بقيادة سفينة من نوع البوم كان يمتلكها (مع والده) .

رزق النوخذة محمد بن ياسين بولد هو إبراهيم بن محمد بن ياسين الجناعي ، وهذا أصبح بدوره نوخذة من نواخذة السفر الشراعي منذ السنوات القليلة التي

سبقت قيام الحرب العالمية الأولى وحتى نهاية السفر الشراعي الكويتي ـ فكان نوخذا جيلين من أجيال نواخذة السفر الشراعي ، ولا نعرف نوخذا آخر فاق هذا النوخذة من حيث عدد السنوات التي قضاها في قيادة السفن الشراعية الكويتية ـ إنها خدمة متصلة قاربت ٤٥ عاما .

النوخذة محمد ياسين الجناعي

هو والد النوخذة إبراهيم الياسين ، وقد كان في قيادة إحدى السفن للتاجر والنوخذة حمد بن محمد الحجي وهي البوم المسمى «كلدونيا» . وفي إحدى رحلاته إلى بنادر الساحل الهندي توقف في بندر خورميان ، وبعد أن تم إنزال التمر من البوم توفي النوخذة محمد فقام بحارته بدفنه في هذا البندر ، وكان معه في هذه الرحلة ابنه إبراهيم (سكوني) ، فجاءه عبدالمحسن الحنيف (وكيل التاجر حمد بن حجي في الهند) ، وقال له إنه طلب نوخذا من الكويت لكي يأتي إلى الهند لقيادة السفينة في رحلة العودة إلى الكويت . ولكن إبراهيم قال إنه يستطيع أن يعود بالسفينة إلى الكويت ، وأن لديه المقدرة ولا يود أن يرى نوخذا آخر يحل محل والده محمد سواه . فقبل بذلك الوكيل ، وأصبح إبراهيم الياسين نوخذا البوم (كلدونيا) ، فسافر من خورميان إلى بندر كاليكوت حيث شحن السفينة بالأخشاب وأبحر بها عائدا إلى الكويت . ويروي الأستاد عبدالله الزاير للمؤلف أنه كان صبيا آنذاك برفقة والده في تلك السفينة ، ولما وصلوا بندر كاليكوت شاهدوا النوخذة خليفة الشاهين في بغلة (عمبر طويل) تستعد للسفر إلى الكويت ، ثم لحقوا بها بالقرب من مسقط على الرغم من أنها تركت كاليكوت قبلهم بعشرة أيام . وفي مسقط شحن النوخذة خليفة البغلة بالأسلحة (بنادق وذخيرة) وسافر في طريقه إلى الكويت . ولكن الدورية البريطانية لحقت به تسأل عن بغلة اسمها (السلامتي) ، فقال لهم النوخذة خليفة إن بغلته اسمها عمبر طويل وكان اسمها الآخر هو (السلامتي) ، فتركتهم الدورية ، فواصل النوخذة خليفة مسيره حتى وصل بالقرب من جزيرة عوهة ، فهبت عليه عاصفة وانكسر

الصاري ، وبعد ساعات أقبل عليهم البوم (كلدونيا) بقيادة النوخذة إبراهيم الياسين في طريقه إلى دخول بندر الشويخ ، فلما شاهد البغلة (عمبر طويل) توقف بالقرب منها ، ثم قرر أن يجرها وراءه حتى أدخلها جون الكويت وأرساها في الشويخ ، ولقد كانت هذه السفرة قبل الحرب العالمية الأولى بعدة سنوات .

النوخذة إبراهيم بن محمد الياسين (الجناعي)

على الرغم من عدم تردد اسم النوخذة إبراهيم كثيرا في هذه الأيام ، وعلى الرغم من قلة ذكره في روزنامات النواخذة الموجودة لدينا إلا أنه من نواخذة السفر الشراعي الكويتي القدماء الذين قاموا بقيادة السفن الشراعية فترة طويلة لا تقل عن أربعين عاما متصلة ، ولعل النوخذة إبراهيم من النواخذة القليلين الذين بدأوا حياتهم العملية قبل الحرب العالمية الأولى ، واستمروا في قيادة السفن حتى عام ١٩٥٣ ـ أي إلى أن ترك هذه الحرفة معظم نواخذة السفر الشراعي الكويتي . ولقد كان النوخذة إبراهيم رجلا خيرا متواضعا صبورا ، وكان إيمانه الشديد بالله أكبر معين له في رحلاته الطويلة هذه عبر البحار ، وكان يركب معه بعض الشباب لتعلم الحرفة ـ حرفة قيادة السفن الشراعية ـ فكانوا يثنون عليه وعلى طيب معدنه وكرم أخلاقه .

ركب النوخذة إبراهيم (في سنوات الحرب العالمية الأولى) في قيادة سفينة للتاجر حمد بن محمد الحجي ، وكان يقودها في رحلات موسمية إلى بنادر الساحل الهندي ، وكان ما يحصل عليه من مال لقاء بيعه التمور يحوله إلى حساب التاجر حمد في بومبي ، واستمر في هذا عدة سنوات . وبعد الحرب الأولى تسلم قيادة سفينة لأحد أقاربه ، ثم أخرى يملكها واستمر في قيادتها بعد ذلك سنوات عديدة .

ولقد أورد بعض نواخذة الكويت الذين التقوا النوخذة إبراهيم ذكره في روزناماتهم . فقد ورد ذكره في روزنامة النوخذة عيسى العثمان عام ١٩٣٩ حين لحق بالنوخذة إبراهيم الياسين بالقرب من خورمارة على ساحل مكران ، كما ورد ذكر النوخذة إبراهيم في روزنامة النوخذة عبدالوهاب العسعوسي عام ١٩٥٢ حين التقاه

بالقرب من بندر نوا بمبي على ساحل الهند الغربي ، واستمر الاثنان يبحران معا حتى بندر كووه ، ثم عزم النوخذة إبراهيم الياسين عبور الغبة (بحر العرب) برفقة النوخذة عبدالوهاب العسعوسي (سنجار) . ولقد قام النوخذة إبراهيم الياسين بزيارة النوخذة عبدالوهاب في سفينته وهما في بحر العرب حتى وصلا (نتخا) ساحل مكران ، واستمر الاثنان في مسيرهما حتى دخلا الخليج حيث اضطرتهما الرياح والغبار إلى الاحتماء في بندر جزيرة هنيام . ومن هنيام أبحر الاثنان معا ولم يفترقا إلا بالقرب من بندر چارك على ساحل فارس حيث واصل كل منهما مسيره حتى الكويت . ويجدر بالذكر أن النوخذة إبراهيم الياسين كان في قيادة بوم لأحمد النصار عدة سنوات وهو المعروف ببوم أحمد النصار . كذلك ذكره النوخذة يعقوب اليتامى في روزنامته في عام ١٩٤٦/ ١٩٤٧ حين شاهده في بندر كووه يستعد (مع نواخذة آخرين) لرحلة العودة إلى الكويت . كما شاهده في عام ١٩٤٨ في بندر خورميان في بداية رحلة أخرى إلى بنادر الساحل الهندي . ومما يجدر ذكره أن النواخذة القدامى (أمثال النوخذة إبراهيم الياسين) كانوا يفضلون السفر إلى بنادر الساحل الهندي الغربي ، ولا يفكرون في السفر إلى بنادر الساحل الإفريقي الشرقي نظرا لتقادم العلاقة بين الهند والكويت ، ولأن التجارة عن طريق السفن الشراعية كانت أكثر تنظيما منها على الساحل الإفريقي الشرقي ، هذا بالإضافة إلى تنوع السلع التي تجلب من الساحل الهندي ومحدوديتها في بنادر الساحل الإفريقي .

ترك النوخذة إبراهيم الياسين قيادة السفن بعد أن توقفت عن السفر وامتنع البحارة الكويتيون عن السفر على السفن الشراعية (وحتى تلك المزودة بالمحركات) ، وكان آنذاك شيخا كبير السن قضى أفضل سنوات حياته في قيادة السفن الشراعية فكان نوخذة جيلين من أجيال نواخذة السفر الشراعي الكويتي يرحمه الله .

الحمـــــود

عائلة الحمود من العائلات الكويتية التي كان لها شأن في سنوات حكم الشيخ مبارك الصباح للكويت ، وظهر فيها العديد من نواخذة السفر وملاك السفن السفارة من أبناء سليمان الحمود . كما ظهر فيها الشيخ يوسف بن حمود ـ المدرس الفاضل والورع والتقي الذي كان من مدرسي المباركية خلال حكم الشيخ مبارك الصباح ومن بعده من الحكام مثل الشيخ جابر وسالم أبناء الشيخ مبارك . ولقد حفظ لنا الرواة والوثائق بعضا من نواخذة هذه العائلة التي فقدت نشاطها الملاحي والتجاري في عهد الشيخ أحمد الجابر ، ولم يبق من رجالها من استمر في قيادة السفن الشراعية سوى النوخذة عبدالله بن حمود السليمان الحمود الذي استمر في قيادة السفن حتى أواسط الأربعينيات من القرن العشرين ، فكان آخر نوخذة من نواخذة الحمود . كذلك ارتبط أحد رجالها (وهو داود بن سليمان الحمود) بالتجارة مع الهند وبتجارة اللؤلؤ كذلك ، وكان نشطا في عمله هذا خلال السنوات القليلة التي سبقت قيام الحرب العالمية الأولى . ويجدر بالذكر أن عائلة الحمود ارتبطت بعلاقة مصاهرة مع أسرة آل صباح الحكام .

النوخذة فهد سليمان الحمود

أولاد سليمان الحمود كثيرون ، منهم فهد ومحمد وخالد وحمود وعبدالعزيز وعلي الحمود ، ولكن لم يتوافر دليل على قيادتهم السفن الشراعية السفارة جميعهم ، بل إن النوخذة فهد بن سليمان الحمود كان يشترك مع أخيه محمد في سفينة سفارة ، وكان فهد هو الذي يتولى قيادتها . ولقد كان النوخذة فهد في سفينته هذه في رحلة سفر إلى بنادر الساحل الهندي في عام ١٩١٠ ، ولقد ذكره النوخذة خالد العسعوسي في ذلك العام ، كما ذكره النوخذة أحمد الغانم ، وكانوا جميعهم في بندر كاليكوت يستعدون للعودة إلى الكويت في ذلك الموسم . غير أن نشاط هذا النوخذة توقف بعد الحرب العالمية الأولى ـ حيث لا نجد له ذكرا ضمن نواخذة السفر الشراعي في السنوات التي تلت الحرب العالمية الأولى . كذلك فإن أخوه حمود السليمان الحمود ، ربما كان نوخذا مثل أخيه فهد ، ولكن

لا يوجد دليل لدينا على انخراطه في هذه المهنة . وكان هناك ابنه النوخذة عبدالله بن حمود السليمان الحمود الذي ربما تدرب على والده حمود أو عمه فهد ، وهذا النوخذة استمر في قيادة السفن الشراعية منذ الحرب العالمية الأولى وحتى نهاية الحرب العالمية الثانية ـ أي قبل سنوات من توقف السفر الشراعي الكويتي .

النوخذة عبدالله بن حمود السليمان الحمود

النوخذة عبدالله الحمود من نواخذة السفر الشراعي الكويتي القدامى ، ولكنه من النواخذة الذين استمروا في قيادة السفن الشراعية فترة طويلة ، ولم يتركوا هذه المهنة إلا بعد أن أجبرهم كبر السن على ذلك . ولقد كانت الحاجة المادية هي التي دفعت مثل هؤلاء الرجال إلى الاستمرار في ركوب البحر وقيادة السفن فترة لا تقل عن ثلاثين عاما متصلة ، على الرغم مما في قيادة السفن الشراعية والأسفار والغربة عن الأهل والوطن من تعب وشقاء ومعاناة .

ربما تعلم النوخذة عبدالله من عمه فهد قيادة السفن الشراعية والملاحة والقياس ، ففي عام ١٩١٣ اختاره الشيخ مبارك مساعدا للنوخذة خالد العسعوسي للذهاب إلى بمبي لإحضار المركب «سعيد» الذي اشتراه الشيخ مبارك لاستخدامه في نقل الماء العذب من شط العرب إلى الكويت . ولقد ذكر الشيخ مبارك في رسالة له إلى المعتمد السياسي البريطاني أن النوخذة عبدالله الحمود من المعالمة -أي ممن يحسنون قياس خطوط الطول والعرض وتحديد مواقع السفينة في عرض البحار . كذلك ورد ذكر النوخذة عبدالله الحمود في سجل جمارك الكويت لعام ١٩١٧ (إحدى سنوات الحرب العالمية الأولى) ، وفيه يرد ذكر بوم النوخذة عبدالله الحمود السليمان ، الذي وصل إلى الكويت وفيه شحنة من علب «الودج» أو الشحوم الحيوانية التي تستخدم لطلاء أسفل السفن لحمايتها من التآكل . ولقد كان النوخذة عبدالله قد شحن سفينته بالتمور في تلك الرحلة ، وسافر بها إلى الهند حيث باعها هناك وحول الثمن إلى حساب الشيخ ناصر بن مبارك الصباح الذي أرسل هذه التمور الخاصة به مع النوخذة

عبدالله الحمود . ولقد استمر النوخذة عبدالله في علاقته التجارية مع الشيخ ناصر حتى وفاته .

ثم تقلب الزمن على النوخذة عبدالله ، وأصبح نوخذا «جعدي» يقوم بقيادة إحدى السفن للتجار . ففي إحدى السنوات ركب مع النوخذة يعقوب بشاره مساعدا له ، وكان النوخذة يعقوب (خلال هذه الرحلة) يكرمه ويعرف قدره . وبعد ذلك ركب النوخذة عبدالله في قيادة البوم «دسمان» للتاجر ثنيان الغانم ، وكانت رحلته على هذه السفينة آخر رحلاته (في عام ١٩٤٤/ ١٩٤٥) ، ترك بعدها النوخذة عبدالله السفر وبقي في الكويت حتى وفاته ، فكان آخر نوخذة من نواخذة هذه العائلة .

ولقد ورد ذكر النوخذة عبدالله هذا في العديد من روزنامات النواخذة الكويتيين المتأخرين . فقد ذكره النوخذة عيسى بشاره في روزنامته عام ١٩٣٧ ، وذكر أنه شاهده في بندر الكويت بعد عودته من رحلة سفر من الهند . كما ذكره عام ١٩٣٩ حين كان عيسى في بندر كراچي فوصل إلى هذا البندر النوخذة عبدالله الحمود . كذلك جاء ذكره في روزنامة النوخذة عيسى العثمان عام ١٩٣٩ الذي ذكر أنه سافر من بندر كراچي ومعه النوخذة عبدالله الحمود . وفي عام ١٩٤١ كان النوخذة عبدالله في شط العرب يشحن سفينته بالتمور ، ولقد ذكر النوخذة عيسى العثمان أنه -أي النوخذة عبدالله كان في مسقط عائدا من براول (الهند) حين شاهده هناك . كذلك ذكره النوخذة سعود السميط في روزنامته حين شاهده في بندر مطرح عام ١٩٤٠ . ولعل آخر ذكر له ورد في دفاتر التاجر ثنيان الغانم حيث كان النوخذة عبدالله الحمود يقود البوم «دسمان» للتاجر ثنيان عام ١٩٤٤ . ولقد ذكر النوخذة عيسى بشاره للمؤلف أنه شاهد النوخذة عبدالله الحمود في تلك السنوات ، وأنه كان شيخا كبيرا نسبيا عام ١٩٤٤ حين كان في قيادة البوم «دسمان» . كذلك ورد ذكر النوخذة عبدالله الحمود كأحد النواخذة الذين كانوا يعملون في خدمة التاجر حمد الصقر ، حيث كان في قيادة بوم الصقر المعروف باسم «مشهور» هذا ما حفظه لنا التاريخ عن هذه العائلة وعن النوخذة عبدالله الحمود .

آل بن ناصـــــر

ظهر في عائلة بن ناصر الراشد نواخذة ، لهم مكانتهم المحفوظة في تاريخ السفر الشراعي الكويتي . فلقد كان النوخذة أحمد بن ناصر الراشد من كبار نواخذة الكويت القدامى ، الذين كانوا يقودون السفن الشراعية من نوع «البغلة» قبل حكم الشيخ مبارك الصباح للكويت وفي أثنائه . ولقد ذكر الرحالة «ستوكيلر» في كتابه عام ١٨٣١ أنه سافر من بمبي إلى الكويت على سطح سفينة كويتية من نوع البغلة اسمها «الناصري» ، وذكر أن نوخذاها كان شابا اسمه عبدالمحسن ، ولعل هذا النوخذة هو من هذه العائلة التي احترفت قيادة السفن منذ زمن طويل . كذلك ظهر في هذه العائلة جيل آخر من نواخذة السفر الشراعي مثل النوخذة مبارك عبدالعزيز بن ناصر وأخيه ناصر عبدالعزيز بن ناصر ، وكذلك النوخذة محمود بن ناصر ، وكان هؤلاء آخر من ظهر في هذه العائلة من نواخذة قبل أن يتوقف السفر الشراعي الكويتي إلى الأبد .

النوخذة أحمد بن ناصر

أشهر نوخذا ظهر في عائلة ابن ناصر ، وكان من النواخذة القدامى نسبيا ـ أي الذين كان لهم نشاط في السنوات السابقة واللاحقة للحرب العالمية الأولى . ولقد ذكر النوخذة مبارك بن ناصر أن عمه أحمد كان يمتلك سفينة صغيرة للسفر وللقطاعة . وفي إحدى السنوات كان في رحلة إلى الساحل الهندي الغربي ، وكان معه الأستاد (صانع السفن) المشهور سلمان الأستاد (والد حجي أحمد الأستاد) يرافقه في رحلته هذه أستادا على سطح السفينة . وحين عاد النوخذة أحمد بن ناصر من رحلته هذه طلب من الأستاد سلمان أن يصنع له سفينة من نوع البغلة ، ولكن النوخذة سلمان اعتذر عن ذلك بحجة أنه لم يسبق له أن صنع سفينة من نوع البغلة ، ولكن النوخذة أحمد بن ناصر أصر على أن يصنع هذا الأستاد سفينة من نوع البغلة ، فاستجاب لهذا الطلب ، وصنع هذه السفينة التي عرفت باسم «الناصري» ، والتي جاءت كأفضل السفن الكويتية من نوع البغلة المعروفة آنذاك . وقام النوخذة أحمد بقيادتها إلى بنادر الساحل

الهندي الغربي ، ينقل التمور إلى هذه البنادر ويعود محملا بالأخشاب من بندر كاليكوت وبالقهوة من بندر منكرور ، وبالرز والسكر وغيرها من المواد التموينية من بمبي وكراچي ، إذ إن البواخر لم تكن تصل الكويت آنذاك ، إلا بعد أن حكم الكويت الشيخ مبارك الصباح . ولقد ركب معه في إحدى سفراته النهام «ولد چحيل» .

وفي عام ١٩١٠م كان النوخذة أحمد بن ناصر في سفينة في بندر كاليكوت ، وهناك شاهده النوخذة أحمد محمد الغانم ، الذي ذكر في رسالة له إلى التاجر محمد سالم السديراوي في بمبي أن النوخذة أحمد بن ناصر سوف يسافر من بندر كاليكوت قريبا . كما ذكره النوخذة معيوف البدر في رسالة إلى التاجر ذاته في عام ١٩١٣م حين كان الاثنان في بندر كاليكوت ، حيث ذكر أن «الحاضرين من الخشب من الجماعة خشب ابن عثمان . . . والخرافي وبغلة [أحمد] بن ناصر . . .»

ولقد اشتهر النوخذة أحمد بن ناصر بقوة جسدية وخفة في الحركة حتى أنه كان مضرب الأمثال في الكويت في هذا المجال . ويروي النوخذة مبارك بن ناصر القصة التالية التي توضح هذه السمة في النوخذة أحمد بن ناصر على النحو التالي :

كان النوخذة أحمد في بندر كراچي ، وكان معه بعض من أصدقائه مثل أحمد بودي وعلي الخشتي ، وثلة أخرى من رجالات الكويت [الذين كانوا يذهبون إلى بنادر الساحل الهندي في الموسم المناسب للسفر] . وبينما هم في السوق أقبل عليهم رجل من البلوش (بهلوان) يطلب أحدا من العرب لكي ينازله و(يصارعه) ، فأشار الجماعة على النوخذة أحمد لكي يتقدم لمبارزته ، ولكن النوخذة أحمد حاول الرفض متجنبا هذه المبارزة . ولكن «البهلوان» هذا حين شاهد الجميع يحضون النوخذة أحمد على المبارزة ، تقدم نحو النوخذة أحمد ، وبصوت عال قال له : «تقدم . . . تقدم وهو يحتقره ، فلم يبق من سبيل للنوخذة أحمد سوى القبول بالتحدي .

تقدم النوخذة أحمد صوب البهلوان البلوشي ، وبهدوء أمسك به من وسطه بقوة حتى كادت مناخره أن تنتفخ ، وحين اتضح أن البهلوان لم تعد لديه القدرة على

تخليص نفسه من قبضة النوخذة أحمد ، رفعه وهوى به على الأرض وتركه ، فقام البهلوان ، دون أن ينطق بكلمة واحدة ، وترك المكان خجلا وحياء .

استمر النوخذة أحمد في قيادة السفن الشراعية في أثناء حكم الشيخ مبارك الصباح للكويت وبعده ، وحتى وفاته في عام الجهرة -أي في عام ١٩٢٠م- وكانت وفاته في الهند حيث دفن هناك ـ يرحمه الله .

النوخذة مبارك عبدالعزيز بن ناصر

يأتي النوخذة مبارك بعد عمه النوخذة أحمد بن ناصر من حيث الشهرة ، ومن حيث عدد السنوات التي قضاها في قيادة السفن الشراعية . ولقد عرف عن هذا النوخذة قوة الشخصية ومحبته لبحارته ، كما عرف عنه الجرأة والشجاعة إضافة إلى معرفته الكثير من الأحداث التاريخية التي مرت على الكويت . ويظهر هذا جليا في اللقاء الذي أجراه معه الأستاذ سيف الشملان في البرنامج التلفزيوني «صفحات من تاريخ الكويت» عام ١٩٦٦م .

النوخذة مبارك بن ناصر

بدأ النوخذة مبارك تدريبه على يد عمه النوخذة أحمد في سفينة له أطلق عليها «شوعي» للتدليل على صغر حجمها ، وكان ذلك في عام ١٩١٨م حين كان النوخذة مبارك في حوالي العشرين من عمره . وبعد سنوات (أي في حوالي عام ١٩٢٠م) أصبح نوخذا في إحدى السفن ، واستمر في عمله هذا حتى نهاية السفر الشراعي الكويتي ـ أي حتى عام ١٩٥٠م حين تعرضت سفينته لحادث غرق ، ترك بعدها البحر وقيادة السفن الشراعية . ولقد ورد ذكر النوخذة مبارك في العديد من الروزنامات الخاصة بنواخذة الكويت ، منها روزنامة النوخذة عبدالوهاب العسعوسي الذي ذكر أنه خطف من بندر مسكت بصحبة «العم» مبارك بن ناصر ، وكان ذلك في آخر موسم عام ١٩٣٩م . كما ذكر النوخذة عيسى بشارة في روزنامته أنه خطف من بمبي إلى أورن (لشحن الملح) مع النوخذة مبارك بن ناصر في ذات الموسم ، وأنه شاهده بالقرب من ملبي (على ساحل الهند الغربي) ، ثم في بندر كاليكوت المشهور . وكان النوخذة عيسى العثمان قد شاهد

النوخذة مبارك بن ناصر كذلك ينزل ما لديه من بضاعة في بندر براول الهندي في بداية عام ١٩٣٩م . وبعد ذلك بعام واحد كان النوخذة عيسى العثمان قادما من الهند ، وبالقرب من خورفكان شاهد النوخذة مبارك بن ناصر يبحر برفقة النوخذة جاسم المبارك ـ إثنان من أشهر نواخذة الكويت ، في طريقهما إلى الوطن .

وأما في موسم ١٩٤١/ ١٩٤٢م فلقد كان النوخذة مبارك بن ناصر في رحلة إلى بنادر الساحل اليمني الجنوبي ، وهناك في بندر عدن ، شاهده النوخذة حجي بن يوسف الحجي وذكره في روزنامته في اليوم الثاني من شهر يناير من عام ١٩٤٢م . ومن الجدير بالذكر هنا أن النوخذة مباركا كان في قيادة سفينته في عام ١٩٣٥م حين كان معه النوخذة محمود بن ناصر (معلما) يقيس له مواقع السفينة في عرض البحار ، وكان معهم يتعلم أصول الملاحة والقياس النوخذة سالم إسماعيل ، الذي أصبح من نواخذة السفر الشراعي الكويتي فيما بعد ، والذي سجل ملاحظاته الملاحية في دفتر خاص به يمكننا أن نطلق عليه «رهماني أو روزنامة سالم إسماعيل» . ولقد روى النوخذة سعود السميط للمؤلف أنه كان في إحدى السنوات في بندر كاليكوت ، وكان معه النوخذة مبارك بن ناصر في سفينته . وحدث أن حصل خلاف بين أحد النواخذة وبحارته بسبب مبلغ السلفة التي كان يجب عليه أن يدفعها للبحارة لشراء بعض الحاجيات لهم ، فقام البحارة واشتكوا عند التاجر يوسف الصقر الذي وقف بجانب النوخذة . ولكن النوخذة مبارك بن ناصر كان له رأي آخر في هذه المشكلة . لقد ذهب فورا إلى التاجر يوسف الصقر ودافع عن البحارة ، وأقنع التاجر يوسف الصقر الذي أمر النوخذة بدفع المبلغ الذي طلبه البحارة فحلت المشكلة . ويضيف النوخذة سعود (الذي كان يكن احتراما كبيرا للنوخذة مبارك بن ناصر لموقفه هذا) أن النوخذة مباركا شجاع وحريص على حقوق أهل الكويت وبحارتها ، وأنه كان يتمتع بشخصية قوية .

ولعل تصرف النوخذة مبارك حين غرقت سفينته يدل على ما ذكر آنفا . ففي عام ١٩٥٠م كان النوخذة مبارك يبحر بالقرب من المطاف في طريقه إلى الهند (أو اليمن) ، حين فاجأتهم عاصفة الأحيمر (وهي من أسوأ العواصف التي تتعرض لها السفن) .

وحين حاول البحارة ومعهم النوخذة مبارك إنقاذ السفينة فشلوا في ذلك ، وبدأ الماء يدخل في جوف السفينة ويرتفع مستواه حتى أصبح من المستحيل إنقاذها . هنا جاء الاختبار الحقيقي للنوخذة مبارك (بل ولأي نوخذا آخر) -لقد كان المتوقع هو أن يأمر النوخذة بحارته بركوب قارب الماشوه والتجديف بعيدا عن السفينة حتى يسلموا من الغرق ، ولكن النوخذة مباركا بقي في مكانه على النيم (مكان القيادة) ، وأمر بحارته بعدم ركوب القارب ، بل أمر بربطه من عدة جوانب بالسفينة ، وأمر بعض البحارة بالاستعداد لقطع الحبال هذه حين يأمرهم بذلك . وبدأ الماء يرتفع حتى غطس سطح السفينة ، والنوخذة مبارك في مكانه ، والبحارة ينتظرون الأمر لركوب القارب والنجاة بأنفسهم ، حتى بدأ الماء يرتفع فوق السفينة ، وبدأ قارب الماشوه يطفو على سطح الماء ، عندها أمر النوخذة البحارة بقطع حبال القارب ثم الركوب فيه ، بينما هو مازال في مكانه في مؤخرة السفينة التي بدأت مقدمتها تختفي تحت سطح البحر . ولما تأكد أن الجميع ركب في القارب قفز من مكانه ورمى نفسه في البحر ثم ركب مع بحارته في القارب ، فكان آخر شخص يترك السفينة . ويعلق النوخذة مبارك على عمله هذا بأنه لو أمر البحارة بركوب القارب دفعة واحدة لهجموا على القارب دفعة واحدة ، ولربما انقلب وغرق وغرقوا معه ، لذا وجب الحذر ، أما تأخره عن ركوب القارب معهم فهو دليل على وفائه وحرصه على بحارته أكثر من حرصه على نفسه . وأخذ الجميع يجدفون صوب الساحل الإيراني ، وكانت معهم بوصلة صغيرة يهتدون بها ، حتى وصلوا إلى بندر كنكون ، وطلبوا من أهلها النجدة حتى عودتهم إلى الكويت ، ولقد كانت هذه آخر رحلة للنوخذة مبارك بن ناصر بعد حوالي ٣٠ عاما قضاها في قيادة السفن الشراعية . ولقد كان اللقاء الذي أجراه معه الأستاذ سيف الشملان لقاءً تاريخيا يشكر الاثنان عليه . وفيه يظهر إلمام هذا النوخذة بالأمور التاريخية التي مرت على الكويت إلماما جيدا ، إذ إنه جالس العديد من الشخصيات المطلعة في الكويت آنذاك . ولقد توفي النوخذة مبارك بن ناصر إلى رحمة الله ، ولكن ذكره في تاريخ الكويت البحري مازال حيا .

النوخذة ناصر عبدالعزيز بن ناصر

هو أخو النوخذة مبارك بن ناصر ، وربما تعلم من عمه أحمد بن ناصر قيادة السفن الشراعية ، وقد كان يقود السفن في العشرينيات من القرن العشرين ، ولهذا فهو من النواخذة القدامى نسبيا ، لذا لا نجدله ذكرا كثيرا في روزنامات النواخذة الكويتيين ، هذه التي قام بنشرها مركز البحوث والدراسات الكويتية .

النوخذة ناصر بن ناصر

ولقد اشتهر النوخذة ناصر بقيادة البوم «كاكه» أو «فتح الخير» ، وهو من سفن الكويت المشهورة ، والتي خدمت في السفر الشراعي الكويتي فترة طويلة ، وكانت هذه السفينة قد صنعت في الهند (قبالة منزل التاجر يوسف الصقر في بندر كاليكوت) في العشرينيات من القرن العشرين ، وكانت شراكة بين التاجر علي إبراهيم الجوعان والنوخذة ناصر بن ناصر . وحين تم تعويمها ركب في قيادتها النوخذة ناصر حتى بيعت إلى التاجر شاهين الغانم ، فترك النوخذة ناصر قيادتها بعد ذلك . ولقد شاهده النوخذة عبدالمجيد الملا أحمد الفيلكاوي يقود هذه السفينة بالقرب من دوحة الگرم (على ساحل مكران) وهو في طريقه إلى الكويت عائدا من رحلة سفر إلى الهند ، وكان ذلك في شهر مارس عام ١٩٢٨م . وبعد أن ترك قيادة البوم (كاكه) قام النوخذة ناصر بقيادة إحدى السفن حتى ترك البحر وبقي في الكويت حتى وفاته عام ١٩٥٠م .

النوخذة محمود أحمد بن ناصر

النوخذة محمود بن ناصر من نواخذة الكويت المعالمة ، وهو الذي كان يساعد النوخذة مبارك بن ناصر في قياس مواقع السفينة في الغبة في بعض الرحلات ، كما أنه درب النوخذة سالم إسماعيل ، الذي ذكر في دفتره (الرهماني) أنه تعلم قواعد القياس من النوخذة محمود بن ناصر في سفينة النوخذة مبارك بن ناصر عام ١٩٣٥م . ولقد كان النوخذة محمود في قيادة بوم التاجر محمد ثنيان الغانم وأخيه التاجر ثنيان المعروف باسم (مساعد) في رحلة إلى الهند عام ١٩٣٢م . وفي طريق عودته من هذه الرحلة (المطراش الأول) شاهده النوخذة عبدالوهاب العسعوسي مبحرا بالقرب من

النوخذة محمود بن ناصر

جزيرة خارج الإيرانية ، ثم دخلا معا في بندر بوشهر تجنبا لرياح الشمال القوية التي كانت تهب ضدهما آنذاك . وحين وصلا إلى الكويت بسلام قاما برحلة ثانية (مطراش ثاني) في ذلك الموسم ، وفي طريق العودة من هذه الرحلة تقابل الاثنان ـ النوخذة محمود بن ناصر والنوخذة عبدالوهاب العسعوسي في بندر كووه ، قبل أن يعبرا بحر العرب في طريقهما إلى الساحل العماني ثم إلى الكويت ، وكان وصولهما في آخر الموسم من ذلك العام (١٩٣٣م) .

هذه بعض الإشارات للرحلات التي قام بها النوخذة محمود بن ناصر ، ولكن من غير المعروف متى ترك هذا النوخذة قيادة السفن الشراعية ، ومن ثم بقي في الكويت حتى وفاته يرحمه الله .

الغـانـم

عائلة الغانم من أقدم العائلات الكويتية التي ارتبط رجالها بقيادة السفن الشراعية ـ في حرفة الغوص أولا ثم في حرفة السفر الشراعي ، وحتى نهاية هذه الحرفة في أوائل الخمسينيات من القرن العشرين . وتشير المصادر المتوافرة إلى أن جد هذه العائلة ـ محمد الغانم ـ كان في بلدة الزبارة مع الخليفة والصباح قبل نزولهم الكويت ، وقدم معهم إلى الكويت ، وأصبح له ثلاثة أبناء هم جبر وسليمان ويوسف . وأما يوسف هذا فقد كان نوخذة في سفينة من نوع البغلة ، وكان يسافر بها إلى مسقط (وربما إلى الهند) ، وفي إحدى رحلاته عائدا إلى الكويت جنحت سفينته على قطعة صخرية تحت الماء بالقرب من الكويت ، وسميت هذه القطعة «عارض يوسف» لهذا السبب . ويوسف هذا هو جد اليعقوب الذين ظهر فيهم العديد من النواخذة . وأما الابن الثاني (سليمان) فقد كان له ابن هو جاسم الذي رزق بابن أسماه سليمان ، وأصبح فيما بعد أكبر تاجر لؤلؤ في الكويت (بحسب ما ذكره النوخذة مبارك بن ناصر في اللقاء الذي أجراه معه الأستاذ سيف الشملان) .

وأما الابن الثالث ـ جبر بن محمد الغانم ـ فإن ابنه محمدا رزق بعدة أولاد هم شاهين وإبراهيم وأحمد وثنيان وعيسى ، وكان معظمهم من نواخذة السفر المشهورين ، كما أصبح أولادهم نواخذة سفر كذلك ، بل إن أولاد وأحفاد محمد بن جبر بن محمد الغانم أصبحوا أشهر نواخذة السفر الذين ظهروا في هذه العائلة ـ عائلة الغانم ـ التي ارتبط رجالها بالبحر ارتباطها شديدا منذ وصولهم إلى الكويت وحتى نهاية السفر الشراعي الكويتي . ولا شك في أن هناك العديد من النواخذة من أحفاد سليمان ويوسف ـ أبناء محمد الغانم الأول ، ولكننا للأسف لا نستطيع إدراج أسمائهم مع نواخذة السفر الشراعي الكويتي لعدم توافر الدليل على ارتباطهم بهذه الحرفة ـ حرفة قيادة السفن الشراعية . وفيما يلي نبذة عن النواخذة الذين هم من أحفاد محمد بن جبر ابن محمد الغانم ، والذين ثبت أنهم قاموا بقيادة السفن الشراعية حتى نهاية السفر الشراعي الكويتي .

النوخذة محمد بن جبر الغانم

أحد نواخذة الكويت القدامى الذين كانوا يقودون السفن الشراعية من نوع البغلة . ويروي النوخذة خالد محمد الشاهين أن جده محمدا هذا كان يقود سفينة من نوع البغلة لعائلة العريفان صغيرة الحجم (حمولتها حوالي ٢٠٠٠ منْ) ، وأنه كان أحيانا يحمل بها بعض الحجاج ويوصلهم إلى ميناء جدة (وبخاصة في السنوات التي كانت فيها الحروب بين القبائل والحكام تجعل الطريق البري من الكويت إلى الديار المقدسة خطرة) . فبعد أن يتوجه النوخذة محمد من الكويت إلى البصرة ، ويشحن سفينته بالحنطة ، يبحر بها إلى الكويت حيث يركب معه الحجاج (رجالا ونساء) ثم يتوجه قاصدا بنادر الساحل العماني واليمني حيث يبيع فيها ما لديه من حنطة ويركب معه مزيدا من الحجاج حتى بندر عدن ، وفي عدن يركب معه ربان لكي يدله على أفضل الطرق إلى جدة في ذلك البحر المليء بالشعب المرجانية . وبعد الوصول إلى جدة ينزل الركاب وتبقى السفينة في ذلك البندر حتى نهاية الحج ، فيعود الحجاج معه إلى الكويت . ولكن بعض الحجاج اليمنيين يعود عن طريق البر إلى بلدانهم بدلا من الانتظار ريثما يبحر النوخذة محمد عائدا إلى الكويت . ولقد كان النوخذة محمد يصحب معه ابنه شاهين في بعض رحلاته ، ولكن شاهين حين شب لم يقم بقيادة السفن الشراعية مثل والده وإخوانه ، ولم يصبح نوخذا مثلهم .

النوخذة إبراهيم محمد الغانم

النوخذة إبراهيم الغانم من نواخذة السفر القدامى والمشهورين ، ولربما تعلم من والده قيادة السفن الشراعية ، والمعروف عنه أنه كان يمتلك سفينة من نوع البغلة ، وكان يقودها في رحلات موسمية إلى بنادر الساحل الهندي الغربي مثل كراچي وبراول وخورميان ثم كاليكوت . وكان مثل غيره من النواخذة من جيله لا يقوم إلا برحلة واحدة في الموسم الواحد ، وكانت السلعة التي يتاجرون بها هي التمر يشترونه من المزارع المنتشرة على ضفاف شط العرب . كما كانوا يعودون بالأخشاب وبالمواد

الغذائية كذلك(مثل الأرز والقهوة والسكر) وكذلك الأقمشة ، إذ إن البواخر لم تكن تصل الكويت لتحضر هذه المواد الأساسية آنذاك . وبعد سنوات من قيادته لهذه السفينة ترك قيادتها لنوخذة آخر واشترى لنفسه «عمارة» لبيع الأخشاب ومستلزمات السفن ، وكانت عمارته على ساحل البحر يربطها مع منزله خلفها جسر خشبي (يدعى مسقف) فوق الشارع الذي يفصلها عن المنزل . ولقد كان هذا الجسر من معالم بلدة الكويت القديمة .

ولكن النوخذة إبراهيم لم يترك السفر ، بل كان يذهب بالباخرة (المركب) من الكويت إلى بندر كراچي ، وهناك يكون في استقبال سفينته حيث يحاول بيع ما بها من تمر في هذا البندر أو في البنادر الأخرى القريبة ، وإذا تم ذلك فإنه كان يتوجه إلى بندر منكرور حيث يشتري كمية من القهوة ويرسلها على إحدى البواخر إلى الكويت للمتاجرة بها ، ثم يتوجه إلى بندر كاليكوت (بالقطار) حيث يشتري كمية من الأخشاب والحبال والصبار (تمر الهند) ويشحنها في سفينته إلى الكويت بينما يعود هو إلى بمبي لمحاسبة التجار (الوسطاء) الكويتيين والهنود قبل أن يستقل المركب عائدا إلى الكويت في آخر موسم السفر في شهر مارس أو أبريل . وتشير الدلائل المتوافرة إلى أن النوخذة إبراهيم كان قد توقف عن قيادة السفن الشراعية في عام ١٩١٠م ، وأنه كان نشطا في تجارة الاستيراد من الهند في سنوات الحرب العالمية الأولى ـ خلال حكم الشيخ مبارك الصباح للكويت . كذلك كان النوخذة إبراهيم يمتلك سفينة من نوع البوم السفار في عام ١٩١٧م ، وكان في قيادتها النوخذة علي الملا ـ وربما باع النوخذة إبراهيم سفينة البغلة التي كان يمتلكها وأصبح له سفينة من نوع البوم بدلا منها ، أو أنه كان يمتلك البغلة والبوم في الوقت ذاته . ولقد استمر النوخذة إبراهيم في عمله هذا ، ولم يرزق بولد إلا في سنوات متأخرة ، فلم يتح المجال لابنه (يوسف إبراهيم الغانم) أن يعمل في هذه الحرفة ـ حرفة آبائه وأجداده من قبل .

النوخذة عيسى محمد الغانم

ربما يكون والده محمد قد دربه على قيادة السفن الشراعية ، ولكنه من نواخذة

السفر القدامى ، وكل ما هو متوافر عنه أنه كان أواخر سنوات عمله في قيادة السفن الشراعية ، كان نوخذا في سفينة من نوع البوم السفار للتاجر مرزوق بن محمد المرزوق ، فكان يشحن هذه السفينة بالتمر في الشط (يلاحظه أخيه أحمد ومندوب التاجر مرزوق في الكويت) ، ثم يبحر بهذه السفينة إلى بنادر الساحل الهندي مبتدأ ببندر كراچي . وفي عام ١٩١٠م كان النوخذة عيسى يجد صعوبة في القيام برحلة موسمية إلى الهند نظرا لكبر سنه وضعف بصره ، وقد كاد يجنح على الصخور في إحدى رحلاته من الهند ، ولهذا كان عليه أن يترك قيادة السفن ويستريح ـ ليس لتقصير منه ولكن «الرجال كبر وقصرت حاسيته» ، فكان على التاجر مرزوق أن يبحث له عن نوخذا آخر يحل محل النوخذة عيسى ، فكان النوخذة محمد العبدالجادر هو الذي حل محله في ذلك العام .

النوخذة ثنيان محمد الغانم

لا نعرف الكثير عن هذا النوخذة ، ولا مَنْ علَّمه قيادة السفن الشراعية ، ويبدو أنه لم يستمر طويلا في هذه الحرفة ، إذ إنه توفي مبكرا ، وكان له ولدا هو محمد الذي أصبح فيما بعد من كبار نواخذة الكويت وتجارها ، كما كان ابنه ثنيان لم يولد حين وفاته فسمي على اسم والده . ولكن ثنيان الابن هذا لم يركب البحر ولم يصبح نوخذا مثل أخيه محمد ، بل أصبح من كبار تجار الكويت وملاك السفن المعدودين في الكويت .

النوخذة أحمد محمد الغانم

أحمد الغانم من شخصيات الكويت المتميزة ومن تجارها الكبار كذلك ، ومن نواخذة السفر الشراعي الكويتي المشهورين . وهو كذلك طبيب افتتح عيادة لمعالجة مرضى الكويت المصابين بالكسور ، فكان كذلك ناجحا في هذه المهنة كما نجح في المهن الأخرى التي امتهنها هذا الرجل الفاضل .

النوخذة أحمد الغانم

ربما تعلم من والده أو أحد إخوته قيادة السفن الشراعية ، فقد امتلك سفينة من نوع

الدنگية («فتح السلام» من صنع الهند) وقام بقيادتها سنوات عديدة إلى بنادر الساحل الهندي الغربي ، ففي عام ١٩١١م كان في رحلة إلى ساحل الهند ، وبعد وصوله إلى كاليكوت شحن سفينته بالأخشاب ثم أبحر عائدا إلى الكويت (عن طريق بندر كووه) وبرفقته كل من النوخذة محمد بن راشد النصف والنوخذة عبداللطيف العيسى والنوخذة عيسى الغانم ـ ثلاثة من نواخذة الكويت المشهورين . وفي العام التالي (١٩١٢م) كان النوخذة أحمد في رحلة أخرى إلى ساحل الهند الغربي ، وفي كاليكوت كان ينتقي أفضل أنواع الأخشاب لرحلة العودة إلى الكويت ، وكان بعض التجار يوصيه لاختيار صار لسفينته أو شحنة من الأخشاب لبناء سفينة جديدة نظرا لخبرته الجيدة في هذا المجال . وحين خرج من كاليكوت (برفقة النوخذة معيوف البدر والنوخذة عبداللطيف العيسى والنوخذة خليفة الشاهين الغانم) ، وأبحروا عبر بحر العرب ودخلوا الخليج أوقفتهم الدورية (البريطانية) بالقرب من بندر الياش ، واتهمتهم بتهريب الأسلحة ، وعبثت بالحمولة وألقي بعضها مما سبب كسرا لجوانب إحدى السفن وفقدان المراسي في واحدة أخرى ، مما سبب إزعاجا حقيقيا لهؤلاء النواخذة . وحين (رخصتهم) الدورية ووصلوا إلى الكويت رفع النوخذة أحمد الغانم شكوى للشيخ مبارك الصباح بخصوص سوء المعاملة التي تلقوها من الدورية ، فكتب الشيخ مبارك رسالة احتجاج إلى القنصل البريطاني (P. Cox) يقول فيها «أصبحنا متكدرين من هذه المعاملة» ، وأضاف أنه ورعيته ليسوا في حاجة لاستيراد السلاح من مسقط لأنه من السهل الحصول عليه من قطر ، فلا داعي لمعاملة رعاياه بمثل هذه المعاملة السيئة . أما قيمة الماشوة (القارب) التابع للنوخذة أحمد الغانم (والذي تضرر خلال عملية التفتيش) فقد كانت ٥٠٠ روبية .

لكن النوخذة أحمد الغانم لم يستمر طويلا في قيادة السفن الشراعية إلى الهند بعد ذلك ، إذ إن سفينته الدنگية غرقت بالقرب من جزيرة فيلكا في إحدى الرحلات ، ولم يشأ النوخذة أحمد أن يستمر في التنوخذ ـ لقد قرر أن يبقى في الكويت لكي يتفرغ لعملين هما التجارة والعلاج الطبي المجاني . ففي عام ١٩١٣م كان يذهب في الباخرة

إلى بمبي ومنها بالقطار إلى كلكتا لشراء كميات من الأرز وشحنها إلى الكويت ، كما كان يمر في بندر كاليكوت وبندر منكرور لشراء بضائع أخرى ثم يعود بالباخرة إلى الكويت لتصريف بضاعته ـ يساعده في ذلك ابنه محمد ثم ابنه يوسف فيما بعد .

ثم توقف التاجر والنوخذة أحمد الغانم عن السفر إلى الهند ، وامتلك العديد من السفن التي كان يسلم قيادتها لبعض النواخذة الكويتيين مثل النوخذة جاسم المبارك وغيره من النواخذة . أما هو فقد استأجر محلا على الساحل (بخار) جعله عيادة لتجبير الكسور ، فإذا جاءه أحد يشكو من كسر أو ألم في رجله أو يده جلس أمام النوخذة أحمد يجيب عن أسئلته ، ثم يمسك بيد المريض أو رجله ، ويحركه بسرعة (يجرها أو يضغط عليها) فيشعر المريض بالألم ، ويخرج ومعه الدواء الذي أعطاه إياه النوخذة ، وما هي إلا أيام حتى يعود للمشي سليما معافى شاكرا (للدختر) أحمد الغانم ، الذي كان يصيب قس المستشفى الأمريكي (كالفرلي) بالحيرة من جراء طريقة علاجه هذه ، مما جعله من أعز أصدقائه في الكويت .

كذلك كان النوخذة أحمد الغانم تاجرا ناجحا وموفقا في الكويت . كما كان «صاحب نظر» في صناعة السفن الشراعية . ففي عام ١٩٣٧م حين كان ابن أخيه ثنيان يراقب بناء سفينة جديدة له (هي البوم «مهلب») ، جاء إلى موقع البناء النوخذة أحمد وطلب من الأستاد (محمد بن عبدالله) أن يغير في مواقع الأضلاع الخلفية للسفينة ـ لقد كان يريدها أن تشبه في مؤخرتها سفينة الدنكية (السريعة) التي كان يقودها ، وبالفعل فقد أصبح «المهلب» واحدة من أسرع وأشهر سفن السفر التي صنعت في الخليج كله .

أما في عام ١٩٤٠م فقد قرر أحمد الغانم أن يوصي بصنع سفينة له هي الأكبر في الكويت منذ نشأتها إلى آخر سنوات السفر الشراعي الكويتي . لقد كانت سفينة ضخمة (حمولتها ٥٢٥ طنا) ولها مؤخرة مستديرة تشبه مؤخرة اليخت ، كما كانت مقدمتها تشبه مقدمة السفن الأوربية (ذات خرطوم طويل) ، وكانت تسير بفعل المحرك والشراع ، وقد قام بصنعها الأستاد أحمد بن سلمان في عمارته في الحي الشرقي من

الكويت . ولقد كان إنزالها حدثا كبيرا في الكويت آنذاك استغرق أسبوعا كاملا ، وعرفت بـ «مركب الغانم ـ مشرف» ، وقام النوخذة أحمد الغانم باختيار نوخذة لها ليقودها في رحلاتها التجارية ، ولقد دفع أحمد الغانم مبلغا كبيرا من المال في هذه السفينة التي أصبحت من أشهر السفن التي صنعت في الكويت أو الخليج . هذا بالإضافة إلى مصنع الثلج الذي أنشأه النوخذة أحمد على ساحل البحر ، والذي استمر في إنتاج الثلج للمواطنين حتى بداية الخمسينيات من القرن العشرين . وحين تم إنشاء محطة لتحلية الماء في الكويت وباعت شركة الماء ما لديها من سفن لنقل الماء العذب من شط العرب إلى الكويت ، قام النوخذة أحمد بشراء بعض من هذه السفن ، وحولها إلى سفن للنقل والسفر ، وأسلم قيادتها لبعض نواخذة الكويت حتى نهاية السفر الشراعي الكويتي ـ أي أن النوخذة أحمد الغانم لم يفقد حبه للسفر وللتجارة بواسطتها حتى تعذر عليه الحصول على نواخذة يسافرون بها فباعها مثلما فعل غيره من تجار الكويت ، وبقي يساعد أولاده في تجارتهم ، وبخاصة ابنه يوسف الذي أصبح واحدا من كبار تجار الكويت فيما بعد .

بقي أن نذكر أن أحمد الغانم حصل على امتياز نقل الرمل من الشويخ (بواسطة السفن) إلى عبادان (داخل الشط) من قبل شركة الأنجلو ـ إيرانية للبترول ، وذلك لإنشاء مصفاة لتكرير البترول ، ولقد استمر هذا الامتياز عدة سنوات . لقد كان أحمد الغانم شخصية متعددة الاهتمامات والمواهب ، وكان من شخصيات الكويت البارزة ، ولهذا حزنت الكويت على فقد هذا الرجل ، بينما بقي في ذاكرة أبنائها أنه النوخذة والطبيب والتاجر الذي يفخرون به كرمز من رموز ماضيهم القريب .

النوخذة خليفة الشاهين الغانم

النوخذة خليفة بن شاهين الغانم

خليفة بن شاهين الغانم كان نوخذة وتاجرا وراوية للتاريخ البحري الكويتي وأحد شخصيات الكويت البارزة في عصره . فقد تعلم قيادة السفن من أعمامه (ربما إبراهيم أو عيسى) وقام بقيادة إحدى سفن والده (البغلة «عمبر طويل» أو «السلامتي» كما

كانت تسمى رسميا) ، وكان من نواخذة السفر الشراعي النشطين في السنوات القليلة التي سبقت الحرب العالمية الأولى وخلالها . ففي عام ١٩١٠م كان في رحلة إلى الهند في بغلته (عمبر طويل) ، وبعد أن أنزل التمر في بندر خورميان توجه إلى بندر كاليكوت ، وكان النوخذة خليفة في هذه الرحلة ـ رحلة العودة من كاليكوت إلى الكويت قد خرج برفقة النوخذة إبراهيم المشعل . كذلك كان النوخذة خليفة في رحلة إلى الهند في عام ١٩١٢م ، وحين وصل إلى بندر براول أنزل منها جزءا من التمر (حوالي ٢٠٠٠ منّ) ثم أبحر بالباقي إلى البنادر الجنوبية (وهي بندر تارچيلي وكننور) حيث باع كل ما لديه من تمر وأبحر إلى بندر كاليكوت حيث شحن كمية من البضاعة إلى الكويت . وبعد أن ترك بندر كاليكوت وعبر بحر العرب (الغبة) وصل إلى بندر مسقط بالسلامة ليثبت خطأ الخبر الذي نشر عنه في بومبي وهو أنه هو وبحارته البالغين ٤٥ رجلا قد غرقوا في البغلة (عمبر طويل) ولم يسلم منهم أحد ، مما أزعج صديقه التاجر سالم بن عوض شيبان في مسقط . كما أن الإشاعة هذه وصلت الكويت ، وذكرها المعتمد السياسي البريطاني في تقريره في ذلك العام في الكويت ، ثم عاد ونفاها بعد أن وصل النوخذة خليفة وبحارته إلى الكويت سالمين .

ولكن النوخذة خليفة حين ترك مسقط في طريقه إلى الكويت كان برفقة بعض السفن الكويتية (مثل بوم ناصر البدر الذي كان نوخذاه معيوف البدر ، وبغلة عبداللطيف العيسى ، وبوم النوخذة عباس علي ودنگية أحمد الغانم) ، وبالقرب من بندر الياش الإيراني ظهر عليهم المنور الإنجليزي (أو الدورية الإنجليزية) وقامت بتفتيشهم بقصد العثور على سلاح في سفنهم) ، ولكن الدورية أساءت معاملة هؤلاء النواخذة وبحارتهم مما أجبر النوخذة أحمد الغانم إلى رفع شكوى ضد الدورية للشيخ مبارك الصباح (كما سبق ذكره) . ولقد كانت هذه السفرة رحلة متعبة حقا للنوخذة خليفة الشاهين وبحارته ، ترك بعدها النوخذة خليفة قيادة السفن الشراعية وأصبح تاجرا يذهب في بدء الموسم إلى شط العرب ويشحن سفينته (التي ربما ترك قيادتها

لأخيه محمد) بالتمر ، ثم يسافر بالباخرة إلى بنادر الهند (مثل كراچي وبراول وغيرها) ، ثم يشحن السفينة بالأخشاب ويرسلها إلى الكويت . كما أنه في موسم عام ١٩١٢م/ ١٩١٣م كان قد توجه بالباخرة إلى بنادر الساحل الإفريقي الشرقي لشراء كمية من أعمدة الكندل ، ومن ثم شحنها (عن طريق البواخر أو السفن الشراعية) إلى الكويت ، ولم يسبق لتاجر كويتي أن ذهب إلى السواحل بالمركب لكي «ينول» السفن أو المراكب من قبل بأعمدة الكندل .

وكان النوخذة خليفة خلال رحلاته السابقة يعمل بالشراكة مع أخيه محمد لصالح تجارة والدهما شاهين ، كما كانا يعدان أبناءهما لكي يصبحوا نواخذة ويتسلمون قيادة سفن العائلة ، ولقد برز بعضهم وأصبحوا من نواخذة الكويت المعدودين .

ثم ترك النوخذة خليفة السفر إلى الهند وإفريقيا بقصد التجارة ، وبقي في الكويت بجانب والده شاهين مسؤولا عن «العمارة» الخاصة بهم . وفي الثلاثينيات من القرن العشرين أصبح النوخذة خليفة من شخصيات الكويت البارزة (وبخاصة حين وفاة والده شاهين في عام ١٩٤٢م) ففي عام ١٩٢١م كان عضوا في مجلس الشورى ، كما أصبح عضوا في مجلس البلدية عام ١٩٣٢م .

وفي عام ١٩٣٩م زار الكويت القبطان الأسترالي ألن فاليرز ، وقابل النوخذة خليفة الشاهين ، واستمع إليه وهو يروي جانبا من تراث الكويت البحري ، ونشأة الكويت كأمة بحرية . ولقد ذكر القبطان فاليرز ذلك في كتابه المشهور (أبناء السندباد) ، ووصف فيه النوخذة خليفة بأنه «رجل وقور . . . قد تعدى السبعين من عمره ، وأنه يتمتع بعلم وافر عن تاريخ الكويت وعن اتصالها بالبحر» ، كما ذكر أن النوخذة خليفة أحضر له نسخة من دليل ملاحي (رهماني) كان أحد نواخذة الكويت القدامى قد أحضره معه من مسقط . ولقد استمر النوخذة خليفة في عمله هذا حتى وفاته عام ١٩٥٧م .

النوخذة محمد بن شاهين الغانم

النوخذة محمد شاهين الغانم

النوخذة محمد بن شاهين الغانم من نواخذة الكويت القدامى البارزين ، وكان كذلك من شخصياتها الكبيرة والمتميزة ، وكان في قيادة سفينة والده (البوم الوشار) في الوقت الذي كان فيه أخيه خليفة يقود سفينة والده البغلة (عمبر طويل) ، وبخاصة في سنوات الحرب العالمية الأولى . ولقد كان نشاط النوخذة محمد يشمل بنادر ساحل اليمن الجنوبي (مثل المكلا وعدن) إضافة إلى بنادر الساحل الهندي الغربي ، وكان يركب معه (لإصلاح السفينة) الأستاد عبدالله عبدالرسول ـ أحد صناع السفن الكويتيين ، ووالد الأستاد المشهور علي عبدالرسول . ففي رسالة مؤرخة في عام ١٩١٠م ورد ذكر النوخذة محمد حين كان في قيادة بوم والده «الوشار» ، فقد وصل شط العرب وشحن سفينته بالتمر ثم أبحر بها إلى بنادر الساحل الهندي الغربي كما ورد ذكره في عام ١٩١٢م وفي عام ١٩١٦م ، وكذلك في عام ١٩١٨م (آخر عام في الحرب العالمية الأولى) حين وصل إلى بندر كراچي وعرض عليه شراء التمر بسعر المنّ الواحد عشرين روبية إلا ربع الروبية ، ولم يقبل بذلك لأن تمره كان «من النوع الطيب» . ولقد كان النوخذة محمد خلال رحلاته هذه يجمع رصيدا من الخبرات البحرية والملاحية التي أهلته فيما بعد (حين ترك قيادة السفن الشراعية) لأن يصبح حجة في أمور السفر الشراعي مما دفع الحاكم لأن يعينه «قاضيا» يحكم في النزاعات التي تحدث بين النواخذة والتجار وبين البحارة والنواخذة ، وهذا ما كان يعرف محليا «براعي السالفة» . ولقد قام النوخذة محمد بوظيفته هذه خير قيام ، وعرف عنه من النزاهة والجهر بالحق (ولو على الأقربين) ما جعله محترما بين النواخذة والتجار والبحارة على السواء ، وكان خلال قيامه بهذه الوظيفة المهمة لا يتقاضى من أحد أجرا على ذلك أسوة بوالده شاهين الذي كان «راعي السالفة» قبله . وفي حوالي عام ١٩٢٠م ترك النوخذة محمد بن شاهين قيادة السفن الشراعية وبقي في الكويت يشارك أخاه خليفة ووالده شاهين في الإشراف على تجارة العائلة ، ثم أصبح مالكا لعدة سفن من نوع البوم وجعل ابنه عبدالله وابنه الآخر خالد في قيادتها ، كما كان بعض النواخذة الآخرين في قيادة باقي سفنه . وفي إحدى السنوات سأله رجل عن أي الخشب

(السفن) أسرع ـ تلك التي تكون مقدمتها مدببة و«مسلوبة» ، أم تلك التي تكون مقدمتها عريضة (متروسة)؟ وبعد أن أحضر النوخذة محمد عصوين إحداهما مدببة الطرف والأخرى عريضة الطرف ، قال للسائل : ادفع بالعصوين على سطح الماء بقوة واحدة ، وسوف تجد أن العصاة ذات الطرف العريض أسرع من العصاة ذات الطرف المدبب ، فدهش السائل ، لقد كان يتوقع أن يخبره النوخذة محمد عكس ذلك بالضبط . والحق أن الدارس لحركة الأجسام في الماء الخاص بعلم الفيزياء يعلم السبب ، ويؤيد رأي النوخذة محمد الذي تعلم بالتجربة والممارسة ما يتعلمه الطلاب في المدارس والمعاهد .

وفي أحد الأيام جاءه نوخذة إيراني (من بندر كنك) يشكو له المسؤولين في الحكومة الذين لم يدفعوا له ثمن الخشب الذي أحضره إلى الكويت كاملا ، لأن جزءا منه قد جرفه التيار وضاع في عرض البحر . ولما استمع له النوخذة محمد بن شاهين جيدا ، وعرف كيف جرف التيار الأخشاب على الرغم من ربطها بالمرساة أجاب بالتالي : «إما أن يكون الحبل المربوط بالمرساة لم يكن ربطه محكما فانفلت من المرساة وانجرفت الأخشاب ، أو أن يكون حبل المرساة قصيرا فعندما بدأ المد العالي ارتفعت المرساة عن قاع البحر وتحركت الأخشاب من مكانها ، أو إنك لم تربط الأخشاب بعضها مع البعض جيدا من الأساس ، وجميع هذه الاحتمالات (التي لا يوجد غيرها سببا لضياع الأخشاب) أنت مسؤول عنها وهي نتيجة لخطأ منك ، ولكن الأفضل لك أن تذهب إلى المسؤول وتقول له إنني أعترف بالخطأ ، ولكني رجل مستور أركب البحار وأتعرض للمهالك ، وهم ربما يعذرونك على ضياع الأخشاب ويدفعون لك حقك كاملا ، وليس عندي غير هذا الكلام لك» .

يقول النوخذة محمد سفاري للمؤلف إنه حين سمع هذا الكلام من النوخذة محمد (والذي كان وجهه يشع وقارا كما قال) ذهب إلى المسؤول وأخبره بما نصحه به النوخذة محمد ، ولكن المسؤول أصر على أن يدفع هذا النوخذة ثمن إهماله (أو جهله) .

وفي إحدى السنوات وصلت «بغلة» لعائلة الكلداري (من بندر لنجة) الكويت ، وفي أثناء المد الواطي انقلبت على أحد جانبيها ، وكانت من الضخامة بحيث تعذر على بحارتها علاجها ، فطلبوا من الشيخ أحمد الجابر (حاكم الكويت آنذاك) المساعدة فأرسل إلى النوخذة محمد الشاهين الذي استخدم ما لديه من خبرة وما توفر لديه من بحارة في تجربة طريقة فنية أدت إلى إعادة السفينة إلى وضعها الطبيعي .

أما الطريقة التي استخدمها النوخذة محمد الشاهين في إصلاح قاعدة إحدى سفنه التي تعرضت لتلف خلال إحدى رحلاتها ، فالأفضل أن نصفها باختصار كما يلي :

كان ذلك في عام ١٩٤١م حين وصل إلى الكويت خبر أن سفينة النوخذة محمد الشاهين (التي كان يقودها ابنه عبدالله) قد أصيبت بأضرار ، فقامت «فزعة» من أهل الكويت من نواخذة وبحارة وأستادية في سفينتين وذهبا إلى بندر چارك (على ساحل فارس) لإصلاح السفينة مؤقتا ثم إحضارها إلى الكويت . ولما وصلت إلى الكويت تعرضت (بالقرب من جزيرة عوهة) لأضرار جديدة ، ولكن تم إحضارها إلى بندر الكويت في آخر الأمر . ولأن قاع البحر بالقرب من «عمارة» شاهين الغانم كان صخريا مما يشكل عبئا على القلاليف الذين ينوون حفر حفرة كبيرة للمسامير التي تثبت القاعدة من أسفل ، قرر النوخذة محمد أن يقوم بإصلاح قاعدة السفينة (البيص) واستبدالها بأخرى جديدة بها في وسط البحر ، وفي ماء عمقه حوالي ٨ أمتار ، فكيف يمكن للقلاليف أن يستبدلوا قاعدة طولها ٢٠ مترا بأخرى بينما تكون السفينة طافية في بحر عمقه ٨ أمتار؟

ولكن الجواب كان في عقل النوخذة محمد ، لقد قام بعمل لم يسبق لأحد القيام به في الكويت (وربما في باقي بلدان الخليج) . لقد قرر أن يقلب السفينة رأسا على عقب بحيث تظهر قاعدتها فوق سطح الماء ، ثم يقوم القلاليف بالعمل في إبدال قاعدتها وهي مقلوبة على سطح البحر ، فكيف تم ذلك؟

جيء بالسفينة ومعها سفينتان أخريان وتم إرساء السفينتين على جانب واحد منها

وثبتتا في مكانهما بواسطة المراسي ، ثم ربط حبل في مقدمة السفينة المعطوبة (ربط في جانبها العلوي) ومرر أسفلها تحت الماء وربط طرفه الآخر في آلة «الدوار» في إحدى السفينتين الإضافيتين ، كما ربط حبل آخر في مؤخرة السفينة المعطوبة ومرر أسفلها ثم ربط بآلة «الدوار» في السفينة الإضافية الأخرى ثم قام البحارة بإدارة «الدوار» في كلا السفينتين وفي نفس الوقت فبدأت السفينة المعطوبة تميل على جانبها حتى انقلبت رأسا على عقب ، وظهرت قاعدتها فوق سطح الماء ، وهنا قام البحارة بالتخلص من القاعدة القديمة وجهزوا الموضع تحتها للقاعدة الجديدة . وهنا لابد من السؤال كيف استطاع القلاليف رفع قاعدة طولها ٢٠ مترا (ووزنها حوالي الطنين) من البحر إلى أعلى السفينة ، والجواب هو أن النوخذة محمد قد طلب من إحدى السفينتين الإضافيتين أن يخرج من سطحها عمود من الخشب في المقدمة وآخر في المؤخرة بحيث يظهر العمودين إلى الخارج فوق سطح البحر مثل المجاديف ، ثم تربط القاعدة بهما بواسطة الحبال ويقوم البحارة برفع القاعدة حتى ترتفع عن سطح البحر ثم تقرب السفينة من السفينة المعطوبة بحيث تصبح القاعدة المعلقة بها في مستوى السفينة المعطوبة ـ أي أن السفينة الإضافية استخدمت مثل الرافعة لترفع القاعدة وتضعها في مكانها كلما طلب منها القلاليف ذلك . وتم ذلك بعد شهر كامل من العمل ، وكان ذلك في شهر رمضان ، وقد قام التاجر والنوخذة أحمد محمد الغانم بتوفير وجبات الإفطار للقلاليف خلال هذا العمل الجماعي الذي لم تشهد الكويت له مثيلا .

ويروي النوخذة خالد الشاهين (ابن النوخذة محمد) أن والده قام بعمل مشابه لسفينة أخرى للتاجر يوسف الصقر حين أصيبت بأضرار بالقرب من راس ركن (في قطر) ، وذهبت مجموعة من الكويتيين لإصلاحها ، وأخذوها إلى بندر المنامة ، وقام محمد الشاهين بإصلاحها هناك بالطريقة ذاتها مما جعل أهل المنامة يتساءلون «اشبيسوون هالكويتيين؟» . بقي أن نذكر أن السفينة حين يتم إصلاحها بهذه الطريقة فإن القلاليف لا يحتاجون إلى حفر حفر كثيرة لإدخال المسامير في القاعدة (من أسفل) لتثبيتها في أضلاع السفينة الداخلية ، كما أن السفينة حين يتم إصلاحها تقلب إلى وضعها الطبيعي بالطريقة ذاتها .

ثم أسس المجلس التشريعي الأول والثاني ، وكان النوخذة محمد الشاهين عضوا فيه ، وعاصر «أحداث المجلس» وما بعدها ، وكان له دكان في السوق الداخلي مع غيره من تجار الكويت ، وظل وفيا لمهنته ولسنين السفر الشراعي والتجارة عن طريق السفن الشراعية حتى وفاته يرحمه الله .

النوخذة جاسم بن شاهين الغانم

قام النوخذة جاسم بن شاهين بقيادة السفن الشراعية مثل أخيه خليفة وأخيه محمد ، وكان في قيادة سفينة لوالده في عام ١٩١٦م عرفت «ببوم جاسم بن شاهين» ، وقد قام في ذلك الموسم برحلة إلى بنادر الساحل الهندي الغربي . وفي رحلة أخرى ذهب إلى بندر عدن لبيع التمر في هذا البندر ، ويبدو أنه أنس للحياة في هذا الميناء الذي كان ناشطا تجاريا في سنوات حكم الإنجليز له ، وقد ترك النوخذة جاسم السفر وقيادة السفن مبكرا واستقر في منزل في حي كريتر في عدن ، وأخذ يباشر تجارة عائلته كوكيل لها في هذا البندر ، يقوم ببيع التمر وإيجاد أفضل الأسواق له ، كما كان وكيلا لعدد من تجار الكويت في عدن كذلك . وكان يذهب أحيانا لزيارة والده وإخوته في الكويت بواسطة البواخر التي كانت تتردد على عدن والهند وباقي بلدان الخليج ، وكان معه ابنه يعقوب يساعده في عمله في عدن .

النوخذة جاسم الغانم

يوصف النوخذة جاسم بأنه رجل عاقل ومحترم من قبل النواخذة والتجار والبحارة على السواء ، وفي عام ١٩٣٩م كان في الكويت حين زارها القبطان فاليرز الذي قابل النوخذة جاسم (مع مجموعة من نواخذة الكويت) ، وأخذ لهم صورة هي واحدة من أفضل الصور التي أخذت لمجموعة من نواخذة الكويت ، وقد ظهر فيها بوضوح النوخذة جاسم الشاهين وقد ظهر على محياه الوقار مثل بقية الرجال الجلوس بجانبه . وحين قامت ثورة يسارية وأحكمت قبضتها على عدن ، اضطر النوخذة جاسم إلى العودة إلى وطنه (بعد أن صودرت أملاكه في عدن) ، وبقي فيها حتى وفاته يرحمه الله .

النوخذة محمد ثنيان الغانم

النوخذة محمد ثنيان الغانم

شخصية أخرى من الشخصيات المرموقة ، ونوخذا وتاجر من أطيب نواخذة الكويت وتجارها ، وخبير بطرق البحر وقيادة السفن الشراعية وبالرجال كذلك . نذر حياته لقيادة السفن الشراعية وللاتجار بواسطتها ، وسافر إلى جميع البنادر التي وصلتها سفن الكويت على الساحل الهندي ، ولما ترك السفر الشراعي أصبح يسافر على البواخر ويمضي أشهرا في كل موسم في بندر براول الهندي يستقبل سفن عائلته وأخواله من عائلة الصقر ، كما كان يتردد على مزارع النخيل في شط العرب ، ويمضي أسابيع في البصرة لكي يجهز كميات من التمر لسفنه ولسفن عائلته وأخواله ، لذا كثرت سفراته وخبراته ، وأصبح مرجعا لتجار الكويت ولنواخذتها لا تكاد تجد من يدانيه في ذلك في الكويت أو خارجها . وهو مع كل هذا شخصية وطنية قدمت المصلحة العامة على المصلحة الشخصية الضيقة ، لذا كسب احترام الرجال في بلده وفي البلدان الأخرى المجاورة والبعيدة عنه ، وكثر ثناؤهم عليه وعلى أفعاله الطيبة ، وحين مات (بعد أن توقف النقل الشراعي الكويتي) بقيت ذكراه حية حتى اليوم في قلوب الكويتيين الذين تعاملوا معه فأحبوه واحترموه .

ولد محمد ثنيان في عام ١٨٨٤م ، وتعلم القراءة والكتابة وتلاوة القرآن عند الملا عبداللطيف العمر ، أحد أشهر المعلمين في الحي القبلي في الكويت آنذاك ، ولما بلغ الحادية عشرة من عمره ركب مع خاله النوخذة صقر العبدالله الصقر في سفينته البغلة «الگندي» أو «فتح الباري» كما كانت تدعى رسميا ، وكان ذلك في عام ١٨٩٥م . وبعد سنوات مع خاله في التدريب على أساليب الملاحة والقياس أصبح «معلما» . وفي عام ١٩٠٣م أصبح نوخذا في بغلة خاله صقر (الگندي) ، وقام بقيادتها في رحلات موسمية من شط العرب إلى بنادر الهند الشمالية حيث كان ابن خاله (يوسف الصقر) يستقبله في بندر براول الهندي ليقوم بتصريف التمور التي أحضرها النوخذة محمد ثنيان وغيره من النواخذة العاملين في سفن الصقر الكثيرة آنذاك . وحين ينزل ما لديه من تمر يبحر جنوبا

إلى بندر كاليكوت حيث يشحن سفينته بالأخشاب وبالحبال وبالصبار (تمر الهند) ثم يبحر بها في رحلة العودة إلى الكويت ـ رحلة واحدة في الموسم الواحد . ولقد استمر النوخذة محمد ثنيان يقود سفينته الشراعية هذه حتى عام ١٩٠٧م حيث ترك قيادة السفن بعد أربع سنوات وأصبح وكيلا لعائلته ولأخواله في بندر براول مساعدا للتاجر يوسف الصقر . وكان أحيانا يذهب بالقطار إلى بندر منكرور أو بندر كاليكوت لكي يجهز البضاعة اللازمة (من أخشاب وصبار وقهوة وغيرها) لسفن أقاربه ، وبخاصة في سنوات الحرب العالمية الأولى حين توقفت معظم البواخر عن نقل هذه السلع إلى بنادر الخليج . ولقد استمر النوخذة والتاجر محمد ثنيان في عمله هذا حتى عام ١٩٢٣م حيث استقل بعمله التجاري عن أخواله (الصقر) وأصبح يدير تجارته بنفسه (بالاشتراك مع أخيه التاجر ثنيان الغانم) ، وبدأ في امتلاك السفن الشراعية السفارة التي جعلته واحدا من أكبر «خشابة» الكويت في زمنه . ولقد ركب في قيادة سفنه وسفن أخيه ثنيان بعض من أفضل نواخذة السفر الشراعي الكويتي .

يصفه أحدهم (وهو النوخذة عيسى يعقوب بشارة) بأنه أفضل من عمل معه من تجار السفر الكويتيين ، وأنه يجهز السفينة بكل ما تحتاج إليه من أشرعة وغيرها ، وأنه لا يبالي إذا تمزق له شراع أو انكسر له صار ، بل يعوض السفينة بكل ما تحتاج إليه بسرعة ودون تردد . كما أثنى النوخذة عيسى على خبرة النوخذة محمد ثنيان وإحاطته بالأحداث التي تجري في مختلف البنادر ، وبأسعار الأسواق ، وبالسفن ونواخذتها ومساراتها ، علاوة على معرفته وصداقته مع التجار والوسطاء في مختلف بنادر الهند والخليج واليمن . كذلك ذكره بإطراء النوخذة حسين العسعوسي نوخذا «المهلب» ـ أحد أفضل السفن التي امتلكها التاجر ثنيان الغانم ، وبين (في مقابلة تلفزيونية معه) أن النوخذة محمد ثنيان كان يحظى بالتوفيق خلال تعامله في البيع والشراء .

مر النوخذة والتاجر محمد ثنيان يوما بأحد النواخذة (حسن قبازرد) وهو يعد سفينته للسفر والقطاعة ، فوقف وسلم عليه ثم ابتسم له وقال «يا ولدي . . بيع* بيتك

* هكذا في الأصل.

وعمِّر محملك» ، فالسفينة تأتي أولا في كويت ما قبل البترول . ولما سمع مرة أن أحد النواخذة (عبداللطيف بن صقر) فقد سفينته الصغيرة ولم يبق له شيء يعيش منه ، أرسل في طلبه ، وكتب له ورقة وبها ١٠٠ روبية تبرعا له ، وطلب منه أن يمر بهذه الورقة على تجار الكويت . ولما فعل النوخذة ما طلب منه استطاع أن يجمع في ثلاثة أيام من المال ما يكفي لشراء سفينة جديدة .

وللنوخذة محمد ثنيان نظرة صائبة حين يحكم على جودة السفن الشراعية ، فإذا كان في شط العرب حين تكون سفن الكويت بالعشرات هناك ، فإنه يمر عليها ويستعرض صفاتها وجودة صنعها ، فإذا ما أعجبته سفينة فإنه يدور حولها معجبا ، وقد يصفها بأنها «منور» أي مركب وليست مجرد سفينة شراعية .

ويروي الشيخ عبدالعزيز الرشيد في مجلته ، (الكويت ، الجزء الثاني من المجلد الثاني ، ١٩٢٩م) أنه بينما كان محمد ثنيان في سفينته مبحرا بالقرب من جزيرة بوبيان الكويتية أبصر طائرة بريطانية تضطر للنزول على سطح البحر وقبطانها يستغيث ، فتوجه إلى حيث الطائرة وأنقذ ركابها ، ولما عرضت عليه الحكومة البريطانية مكافأة مالية رفضها قائلا إنه لم يعمل إلا قياما بواجب الإنسانية . ويختتم الشيخ عبدالعزيز كلامه عن النوخذة محمد ثنيان قائلا (ص ٧٢) :

«هو من فضلاء الكويتيين ونبلائهم ومن أفراد آل زايد العائلة الكبيرة المعروفة في الكويت . اشتهر بين صغير قومه وكبيرهم بكرمه الحاتمي وسخائه الذي كان به كعلم في رأسه نار . لا يوجد مشروع نافع مفيد إلا وترى حضرته في صف المتقدمين إليه والآخذين بعضده والمسندين ظهره بالقول وبالمال . ولا اصطحبه قوم في سفر إلا وقيدهم بربقة فضله ومنته . يناصر العلم وأهله والأدب وذويه . . وهو على وفرة ماله وعظيم جاهه دمث الخلق بعيد عن التكبر والغطرسة» .

وفي إحدى السنوات (من سنوات الحرب العالمية الثانية) كان النوخذة سعود السميط في شط العرب يحاول الحصول على شحنة من التمر للسفر بها إلى بنادر

الهند ، ولكنه لم يوفق لذلك ، فصادفه التاجر محمد ثنيان وسأله عن تأخره في السفر فأخبره النوخذة سعود أن تجار التمور لم يبعثوا له شيئا بعد . ولما سمع محمد ثنيان بهذا قال للنوخذة سعود ، سوف يأتيك التمر بعد ساعات ، وإذا ما شحنت سفينتك فسافر على بركة الله ، وسوف يكون ربح التمر (بعد بيعه) مناصفة بيني وبينك (إضافة بالطبع لقيمة الشحن والتوصيل التي يحصل عليها النوخذة سعود وبحارته ، وهو ما يسمى بالنول) .

وحين مات الشيخ خزعل بن مرداو (حاكم المحمرة في عربستان) اشترى محمد ثنيان سفينته البغلة «المرداوية» أو «الهاشمي» واستخدمها في تجارة النقل الشراعي نظرا لما تتمتع به هذه السفينة من جودة في الصنع . كذلك اشترى محمد ثنيان السفينة المشهورة «بن رشدان» أو البوم «غالب» من عائلة الرشدان ، وحين سأله التجار لماذا يشتري البوم وليس القيصرية (قيصرية بن رشدان في السوق الداخلي) أجاب : «البوم أبرك من القيصرية» . كذلك كان محمد ثنيان يرأس كل «فزعة» تخرج من الكويت لإنقاذ سفينة كويتية من الغرق ، فحين تضرر «بوم ولد مبارك» بالقرب من بندر البحرين أهاب محمد ثنيان بأهل الكويت الذهاب لإنقاذ هذه السفينة وإصلاحها والعودة بها إلى الكويت . وبالفعل فقد تجمع بعض نواخذة الكويت مثل النوخذة بلال الصقر والنوخذة عبدالوهاب العثمان والنوخذة عبدالوهاب القطامي ومعهم بعض التجار والبحارة والقلاليف وذهبوا إلى البحرين وأنقذوا واحدة من أجمل وأكفأ خشب الكويت السفارة .

وفي الكويت كان التاجر محمد ثنيان عضوا في المجلس التأسيسي عام ١٩٣٨م ، وشهد «أحداث المجلس» المعروفة -هو وابنه عبداللطيف وغيرهما من شخصيات الكويت- وعاني ما عاناه من آثارها ، كما كان عضوا في المجلس البلدي كذلك . وحين توقف السفر الشراعي الكويتي باع التاجر محمد ثنيان ما كان يملكه من سفن ـ لقد أدرك أن عصر الشراع قد ذهب إلى الأبد ، وبقي في الكويت يدير تجارته . وفي عام ١٩٦٦م أجريت له مقابلة تلفزيونية (من قبل الأستاذ سيف الشملان ضمن برنامج

«صفحات من تاريخ الكويت») هي في الواقع من أكبر هذه المقابلات قيمة تاريخية وتراثية نظرا للخبرة الواسعة والعلم الغزير اللذين حواهما عقل التاجر والنوخذة محمد ثنيان الغانم . ولقد كان محمد ثنيان (خلال المقابلة) يجيب بكل سعة صدر عن كل ما يوجه إليه من أسئلة على الرغم من كبر سنه ومرضه ، وبعد هذه المقابلة بأشهر معدودة توفي النوخذة والتاجر محمد ثنيان الغانم عن عمر قارب الثانية والثمانين من العمر فحزنت الكويت برجالاتها ونواخذتها وبحارتها على هذا الرجل الفاضل ، وفقد المهتمون بتاريخ الكويت البحري مصدرا أساسيا من مصادرهم الموثوقة ـ مات محمد ثنيان ولم يقل كل ما أراد أن يقوله بهذا الخصوص ، مات وذهبت معه إلى القبر الكثير من المعلومات القيمة عن تراث الكويت وتاريخها البحري ـ يرحمه الله .

النوخذة علي خليفة الشاهين الغانم

النوخذة علي خليفة الشاهين

هو ابن النوخذة خليفة بن شاهين الغانم ، ومن نواخذة السفر الشراعي الكويتي القدامى ، فقد ركب نوخذا في بغلة والده (عمبر طويل) بعد أن ترك قيادتها ، وكان نوخذا في السنوات القليلة التي سبقت الحرب العالمية الأولى (أي في عام ١٩١٢م) . ولقد كاد يفقد حياته في البحر غرقا في إحدى السنوات حين قذفه أحد حبال الشراع بحرا وظل يسبح طوال الليل حتى تم لبحارته العثور عليه وإنقاذه . ولقد روى هذه الحادثة لزوجة المعتمد السياسي البريطاني في الكويت (أم سعود) ، كما رواها العديد من نواخذة وبحارة الكويت ، والغريب في هذه الحادثة أن النوخذة علي حين خرج من البحر بعد أن تم إنقاذه كان شعر لحيته وشاربه قد تحول إلى أبيض اللون من هول ما حدث له .

ثم ركب النوخذة علي في قيادة سفينة من نوع البوم للتاجر مرزوق المرزوق ، وحين وصل بها إلى بندر منكرور حدث له ضرر وأصبح جزءا منه تحت سطح الماء ، ولم يستطع النوخذة علي أن يسافر به عائدا إلى الكويت في ذلك الموسم (في حوالي عام ١٩١٣م) فاضطر إلى البقاء مع سفينته في هذا البندر ريثما تصل المساعدة إليه من التجار في بومبي وكراچي . ولقد اضطر النوخذة علي إلى إرسال مجموعة من البحارة

الذين كانوا معه إلى أهاليهم في الكويت بواسطة الباخرة -بعثهم إلى بمبي بالقطار ، ثم ركبوا الباخرة إلى الكويت . قام النوخذة علي بعد ذلك بقيادة البوم «الوشار» لجده شاهين الغانم ، وكذلك البوم «كاكه» . أما أشهر رحلاته فقد كانت في قيادة مركب الغانم «مشرف» الذي صنع في الكويت للتاجر أحمد محمد الغانم في عام ١٩٤٠م والذي يعد أكبر سفينة صنعت في الكويت آنذاك ، وكانت تسير بفعل الشراع والمحركات . ولقد تسلم النوخذة علي قيادة هذه السفينة عدة سنوات (بعد أن ترك قيادتها النوخذة إبراهيم المشعل) ، ثم ترك قيادتها لغيره من النواخذة حتى بيعت هذه السفينة إلى الملك عبدالعزيز آل سعود في عام ١٩٤٥م ، وترك النوخذة علي السفر حتى وفاته في عام ١٩٦٩م .

النوخذة عبدالوهاب خليفة الشاهين الغانم

النوخذة عبدالوهاب خليفة الغانم

هو واحد من أشهر نواخذة السفر الشراعي الكويتي من الجيل الأخير ، وابن النوخذة خليفة بن شاهين الغانم ، ولقد دربه والده ثم النوخذة عبدالوهاب بن عبدالعزيز القطامي من بعده ، فأصبح نوخذه وقام بقيادة العديد من السفن الشراعية الخاصة بعائلته وبغيرها من عائلات التجار الكويتيين ، كما امتلك بعد ذلك سفينة خاصة به من نوع البوم اسمها «الزاهي» ـ كانت بشهادة العديد من النواخذة وصناع السفن ـ من أجمل وأفضل السفن الشراعية التي صنعت في الكويت أو في الخليج والتي صنعها الأستاد محمد حسين بوعليان . ولقد كرّس النوخذة عبدالوهاب حياته لقيادة السفن الشراعية ، وأمضى في ذلك أفضل سنوات شبابه ، ولم يترك البحر وقيادة السفن إلا بعد أن اضطر إلى تركها هو ومجموعة من نواخذة الكويت الشجعان . ولقد تميز النوخذة عبدالوهاب بن خليفة الشاهين عن الكثيرين غيره من نواخذة الكويت بأنه كان من نواخذة البحر الأحمر علاوة على السواحل الإفريقية الشرقية والهند . ولهذا يمكن القول إن النوخذة عبدالوهاب ذهب إلى جميع البنادر التي كانت تصلها سفن الكويت . ولعل ما ساعده في رحلاته هذه حسن تدريبه ونشاطه وحبه لمهنته ـ مهنة آبائه وأجداده من قبله .

ركب النوخذة عبدالوهاب في قيادة سفينة جده «الوشار» ، كما ركب في البوم الآخر (كاكه) . وفي إحدى السنوات ركب في قيادة البغلة «البدري» ، ثم في قيادة البوم المشهور «السليماني» لعائلة الحمد في أولى رحلاتها السفارة . قام بعد ذلك بقيادة سفينة خاصة به هي «بوم عبدالوهاب الخليفة» الذي كان يضرب به المثل لجماله وحسن صنعته . ولقد كان النوخذة عبدالوهاب في قيادة سفينته هذه في موسم عام ١٩٣٨/ ١٩٣٩م في رحلة طويلة إلى اليمن والسواحل الإفريقية الشرقية ، ولقد شاهده في تلك السواحل القبطان الأسترالي آلن فاليرز الذي ذكر النوخذة عبدالوهاب في عدة مواضع في كتابه «أبناء السندباد» . وفي رحلة العودة من السواحل الإفريقية في ذلك العام توقف النوخذة عبدالوهاب في بندر مسقط ، وهناك شاهد القبطان فاليرز (وكان راكبا مع النوخذة علي النجدي في رحلة استطلاعية) الذي كتب يقول إنه في قهوة النواخذة المطلة على الساحل في بندر مسقط ، جلس النوخذة عبدالوهاب بن خليفة الغانم يحتسي قدحا من القهوة «ويراقب أعمدة الكندل التي كانت تنزل من قارب الماشوه بمساعدة الأمواج التي كانت تتكسر على الساحل» . كما ذكر القبطان فاليرز (في موضع آخر من كتابه هذا) أن النوخذة عبدالوهاب كان يلح عليه لكي يعلمه على «الكمال» -جهاز قياس خطوط العرض- ويشعر بالأسف لعدم وجود مدارس لتعليم الملاحة في الكويت . ولعل هذا الكلام لا يخلو من مبالغة ، إذ إن النوخذة عبدالوهاب الخليفة كان قد درب على استخدام الكمال من قبل قريبه النوخذة عبدالوهاب القطامي .

ويصف الأستاذ حسن عبدالرسول (الذي ركب مع النوخذة عبدالوهاب في رحلة إلى السواحل الإفريقية الشرقية) يصفه بأنه «نوخذا طيب ، وخوش آدمي» ، كما أثنى عليه السكوني غلوم قبازرد والأستاذ جاسم عبدالرسول ، ووصفاه بأنه من أشهر نواخذة الكويت .

ولقد كان النوخذة عبدالوهاب في رحلة إلى بنادر الساحل الهندي الغربي عام ١٩٣٧م ، وفي شط العرب ، وبعد أن شحن سفينته بالتمر خرج من شط العرب برفقة

النوخذة عيسى بشارة الذي ذكر هذا في روزنامته . كما ذكر النوخذة عيسى بأنه شاهد النوخذة عبدالوهاب بعد ذلك في بندر كراچي ، وأنه أبحر معه (برفقته) سنيار إلى بندر خورميان . كما شاهده (بالقرب من الساحل العماني) النوخذة عبدالوهاب العسعوسي في عام ١٩٤١م . وأما في عام ١٩٤٠م فقد كان النوخذة عبدالوهاب الخليفة في رحلة إلى السواحل الإفريقية ، وهناك في دلتا الروفيجي في تنزانيا شاهده النوخذة سعود السميط فذكر ذلك في روزنامته . كذلك ذكره النوخذة مفلح الفلاح في روزنامته في عام ١٩٤٤م حين قابله في بندر المكلا . ولقد كان هذا بعد أن تعرض النوخذة عبدالوهاب لحادثة فقد فيها سفينته (البوم) وهي الحادثة التي -رواها للمؤلف أحد البحارة الذين كانوا مع السفينة الأخرى التي أنقذت النوخذة عبدالوهاب وبحارته- وهو البحار محمد حسن على النحو التالي :

«كان ذلك في عام ١٩٤٠م والنوخذة عبدالوهاب الخليفة يبحر بالقرب من جزر كوريا موريا القريبة من الساحل اليمني الجنوبي ، وكان معه مجدمي (رئيس للبحارة) من أهالي مدينة جدة يلقب (أبو يحيى) . وحين كان النوخذة عبدالوهاب بالقرب من جزيرة الحاسكية (إحدى جزر كوريا موريا أو الحلانيات) صباحا ، وبرفقته بوم (سنيار) للنوخذة مختار سليم ، قال النوخذة عبدالوهاب للسكوني . . . «آسع شويّ» ، فرد عليه السكوني «الصخر يا بوغانم ـ إحنا لازجين بالجزيرة» ، فرد عليه النوخذة غانم قائلا : «إحنا بعاد عن الجزيرة» ، وما هي إلا دقائق حتى «فرقع البوم أو لحم» . وهنا قام البحارة يلقون بالحمولة من على السطح (أعمدة الكندل) ، فاستدار البوم وجنح على صخور الجزيرة وانكسر . أما نحن (في البوم الآخر السنيار) فقد تساءلنا عن توقف البوم ، فقال البعض ربما لديهم ميت فتوقفوا للصلاة عليه وإلقائه في البحر ، وقال البعض الآخر ربما أن البوم متعور ولاحم لأن الدقل (الصاري) يهتز . وكان هذا بالفعل ما حدث ، فذهبنا بقارب الماشوه وأنقذنا النوخذة وبحارته وتركنا السفينة تلعب بها الأمواج ، وركب بحارتها على سطح سفينتنا وأبحرنا معا في طريقنا إلى الكويت ، وكان النوخذة عبدالوهاب خلال هذه الرحلة جالسا لا يأكل معنا ولا يكلم أحدا ،

وأمضى عدة أيام لا يذوق معنا طعاما ـ ضايق خلقه ومتكدر على فقد سفينته وحمولته في ذلك المكان المحفوف بالمخاطر . أما صاري البوم فقد أخذته الأمواج إلى الساحل ، وتم العثور عليه في السنة التالية» .

ولقد أسف الكثير من النواخذة والتجار وصناع السفن على فقدان تلك السفينة ، ولكنهم حمدوا الله على سلامة النوخذة عبدالوهاب وبحارته . وفي الموسم التالي اشترى النوخذة عبدالوهاب سفينة صغيرة من التاجر علي إبراهيم الجوعان ، وركب في قيادتها حتى توقف عن السفر في أواخر الأربعينيات من القرن العشرين . وبعد سنوات قضاها في أعمال خاصة به وبعائلته توفي النوخذة عبدالوهاب بن خليفة الشاهين الغانم في الكويت في ٢٠ من شهر يوليو ١٩٦٥م ، وكان قد بلغ ٨٤ عاما من العمر ـ يرحمه الله .

النوخذة يوسف ثنيان الغانم

النوخذة يوسف ثنيان الغانم من نواخذة السفر القدامى ـ من جيل النوخذة خليفة الشاهين الغانم ، وهو أخو النوخذة والتاجر محمد ثنيان الغانم . ولقد تعلم قيادة السفن الشراعية من خاله صقر العبدالله الصقر ومن النوخذة أحمد بن ناصر . ولما أصبح نوخذا كان في خشب الصقر مثل البوم «الرطاوي» والبوم «الكتواري» .

ففي عام ١٩١٢م كان في قيادة «بوم الصقر» حيث أبحر إلى شط العرب وشحن التمر (بواسطة خاله التاجر حمد الصقر الذي كان يجهز سفنهم بالتمر) ثم أبحر إلى بندر كراچي فوجد في هذا البندر العديد من سفن الكويت التي سبقته مما أدى إلى بقاء سوق التمر في بندر كراچي أقل مما توقعه النوخذة يوسف ، ولهذا ربما اضطر بعض النواخذة إلى التوجه بما لديهم من تمر إلى بندر آخر (مثل بندر خورميان وبندر براول) . ومن المحتمل أن النوخذة يوسف حين وجد سوق التمر في كراچي غير مشجع أبحر إلى بندر براول حيث كان أخيه محمد يستقر فيه طيلة شهور الموسم ليساعد في تصريف التمور التي تصله على سفن الغانم أو الصقر .

ولقد استمر النوخذة يوسف يقود سفينة للصقر من نوع البوم خلال سنوات الحرب العالمية الأولى ، إذن إن هناك إشارة إلى أنه كان قد قام في رحلة إلى الهند حتى بندر كاليكوت (في موسم عام ١٩١٦/ ١٩١٧م) ، وأنه قد أحضر من الهند بضاعة (مثل الخشب والحبال والصبار) بلغت قيمتها ١٣,٨٠٤ روبية .

وليس هناك الكثير من المعلومات المتوافرة عن شخصية النوخذة يوسف بن ثنيان الغانم سوى ما يروى أنه كان في إحدى السنوات قادما من رحلة إلى الهند (في بغلة الصقر) ، وحين كان في مضيق هرمز (بالقرب من جزيرة سلامة) توقف الهواء كلية (دوك) ، وأخذت التيارات توجه السفينة في اتجاهها حتى أصبحت لا تسير في المجرى المطلوب ، عندها ترك بحارته في البحر في محاولة لإدارة مقدمة السفينة حتى تصبح في المجرى المطلوب ، ولقد قام البحارة بهذا العمل ، وحمدوا الله على السلامة ، بعد أن ركبوا على سطح البغلة ، إذ إن هذه السفينة (غوّرت) في مكان توجد فيه أشرس أنواع سمك القرش وأضخمها .

واستمر النوخذة يوسف ثنيان يقود سفينة شراعية لأقاربه من الصقر حتى توقف عن السفر في أوائل العشرينيات من القرن العشرين ، وبقي في الكويت حتى وفاته ١٩٦٩ .

النوخذة عبدالله يوسف ثنيان الغانم

ركب أول مرة مع قريبه النوخذة عبدالوهاب خليفة الشاهين في البوم «السليماني» لعائلة الحمد ، وفي هذه الرحلة دخلا البحر الأحمر وتوقفا في ميناء مصوع الأرتيري ، ولم يسعفهما الوقت في الرجوع إلى الكويت حيث «غلّق» عليهما الموسم واضطرا إلى البقاء في اليمن حتى الموسم القادم . ثم توالت رحلات النوخذة عبدالله برفقة النوخذة عبدالوهاب الخليفة ، وتعلم القياس وأساليب التنوخذ ، وبعد أن أمضى عدة سنوات مع هذا النوخذة ركب بعدها في رحلة مع النوخذة عيسى بشارة ، ثم أصبح نوخذا في البوم «مساعد» للتاجر ثنيان الغانم ، وتعددت رحلاته إلى الهند والسواحل ، وفي عام ١٩٤٦م شاهده النوخذة مفلح الفلاح في مسقط وذكره في روزنامته ثم توقف السفر

النوخذة عبدالله يوسف الغانم

الشراعي فترك النوخذة عبدالله السفر وتوظف في شركة نفط الكويت ، وكان ذلك في عام ١٩٤٩م . يصف النوخذة عبدالله السفر البحري بأنه تعب ومعاناة ، ولا يعنّ عليه البحر الآن ، ولو توفر له العمل البديل في الماضي ما ركب البحر (كما أخبر المؤلف بذلك) ، ولكنه مازال يتذكر أصدقاءه من النواخذة والتجار ويثني على سمعتهم الطيبة وأعمالهم الجليلة .

النوخذة عبدالله محمد الشاهين الغانم

النوخذة عبدالله الشاهين

كان والده هو النوخذة والتاجر المعروف محمد بن شاهين الغانم ، غير أن ابنه النوخذة عبدالله تدرب على يد ابن عمه النوخذة عبدالوهاب بن خليفة الشاهين الغانم ، ولما اكتمل تدريبه ركب أول مرة نوخذة في سفينة لقريبه علي الشاهين الغانم ، ثم أصبح نوخذة في إحدى سفن العائلة (ولعله البوم «الوشار» الذي كان يملكه جده شاهين) ، وفي إحد رحلات النوخذة عبدالله إلى الهند كان في بندر كاليكوت (عام ١٩٣٩م) راسيا وإذا بسفينة النوخذة عيسى بشارة ، وخلال إبحارها من هذا البندر ، تقترب من سفينة النوخذة عبدالله وتصطدم بها (لاث عليها) ، وتحدث ضررا في مقدمة سفينة النوخذة عبدالله ، كما انشق شراع سفينة النوخذة عيسى بشارة ، ولقد ذكر النوخذة عيسى بشارة هذه الحادثة في روزنامته ، كما كان قد ذكره من قبل في روزنامته (في عام ١٩٣٥م) حين كان في مسقط فأقبل عليهم النوخذة عبدالله الشاهين في سفينته قادما من ساحل اليمن . وأما في عام ١٩٤١م فقد كان النوخذة عبدالله يقود سفينته في رحلة العودة ، وبينما كان يبحر بالقرب من بندر چارك (على ساحل فارس) لامست السفينة إحدى الشعاب المرجانية ، وأصيبت قاعدتها بأضرار ، فاضطر النوخذة عبدالله إلى اللجوء إلى بندر چارك ، ثم ذهب إلى التاجر مرزوق بن رشدان في بندر لنجة وأخبره بما حدث فأبرق إلى والده في الكويت فجهزا أهل الكويت (فزعة) سفينتين إحداهما لأحمد الخرافي والأخرى لأحمد الغانم وعليهما بحارة ونواخذة وقلاليف ، وأبحرت السفينتان إلى جارك واحدة بقيادة محمد الشاهين

والأخرى بقيادة عبدالوهاب القطامي ، وأمضيا أياما هناك حتى تم إصلاح السفينة مؤقتا وأبحرت بقيادة نوخذاها عبدالله الشاهين إلى الكويت . ولقد كان النوخذة عبدالمجيد الملا أحمد في بندر چارك ذاته حين صادف سفينة النوخذة عبدالله وهي في حالة سيئة فذكر في روزنامته : «جينا بندر چارك وطرحنا بحر ٤ باع لأجل بوم عبدالله الشاهين هو طبعان -جانا عبدالله شعيب وأخبرنا [بذلك]» ، ولقد كان ذلك في العاشر من شهر مايو عام ١٩٤١م .

وبعد أن وصلت السفينة إلى الكويت قرر النوخذة محمد شاهين الغانم أن يقوم بإصلاحها وإبدال قاعدتها (البيص) بأخرى جديدة ، ولكنه قرر أن يكون هذا العمل داخل البحر بدلا من أن يكون في داخل النقعة خلال المد الواطي . لقد قرر النوخذة محمد أن يقلب السفينة حتى يظهر أسفلها (البيص) فوق سطح الماء ، ثم يقوم القلاليف بإبدال البيص والسفينة عائمة في البحر (كما سبق ذكره) .

ترك النوخذة عبدالله الشاهين قيادة السفن الشراعية بعد هذه الحادثة بسنوات قليلة ثم لازم والده يساعده في عمله وتجارته ، وتوفي في الكويت في عام ١٩٧٥م ودفن بها - يرحمه الله .

النوخذة خالد محمد الشاهين الغانم

هو ابن التاجر والنوخذة محمد بن شاهين الغانم ، ومن عائلة ارتبط كبارها بالسفر الشراعي والنقل البحري وبامتلاك السفن منذ سنين طويلة ، ولذا أعده والده منذ صغره ليكون نوخذة من نواخذة السفر الشراعي الكويتي .

النوخذة خالد محمد الشاهين

وبعد سنوات أمضاها في تعلم القراءة والكتابة عند السيد هاشم الحنيان ، ثم في المدرسة الأحمدية والمدرسة المباركية ، وحين بلغ ١٢ عاما من عمره أرسله والده مع خاله النوخذة عبدالوهاب عبدالعزيز القطامي لتعلم الملاحة وقيادة السفن الشراعية على سطح السفينة البغلة «البدري» . ويصف النوخذة خالد هذه الرحلة للمؤلف بأنها كانت في حوالي عام ١٩٢٨م ، وكان عام كساد تجاري في الكويت ، ولم يكن لدى

النوخذة عبدالوهاب المبلغ الكافي لشراء كمية من التمر للمتاجرة بها . وحين ذهب للسلام على حاكم الكويت الشيخ أحمد الجابر آنذاك ، سأله الشيخ أحمد : إلى أين السفر يا بو بدر؟ فأجاب : إلى وجه الله ، أي إلى حيث يشاء الله ، عندها أعطاه الشيخ أحمد حوالة على وكيل الشيوخ في منطقة الفاو (عند مدخل شط العرب) وقدرها ٢٠٠٠ روبية لكي يشتري بها التمر ويسافر به إلى حيث يمكنه بيعه .

كانت هذه أول فرصة أتيحت للشاب خالد الشاهين للركوب مع خاله عبدالوهاب والسفر إلى بنادر ساحل اليمن الجنوبي لبيع التمر فيها ، ولكن النوخذة عبدالوهاب حين وصل إلى بندر الشحر أخبره صديقه الشيخ محفوظ أن سوق التمر في بنادر اليمن كاسد ، فاضطر النوخذة عبدالوهاب إلى السفر إلى سواحل إفريقيا الشرقية لبيع التمر قبل فساده . وحين وصل بندر ممباسا وأنزل ما لديه من ركاب في هذا البندر أبحر إلى بندر زنجبار . وهناك استأجر مخزنا وأنزل فيه التمر وحاول جاهدا بيعه ، ولكن السوق في زنجبار لم يكن طيبا ، وكان الشاب خالد وابن خاله يوسف يحاولان بيع التمر مفردا ، أي كل بضعة فردات لحالها على المارة . أما خاله فقد كان يبيع كل كيس (گله) بروبيتين حتى استطاع بيع ثلث الكمية الموجودة لديه ، فاضطر بعد أشهر إلى العودة بما تبقى لبيعها في اليمن بأي ثمن كان .

ولكن الشاب خالد مرض خلال وجوده في زنجبار وفي دلتا الروفيجي (ربما بحمى الملاريا) فعاد مع خاله إلى عدن حيث عمه جاسم الشاهين الذي كان يعمل وكيلا لتجارة العائلة في عدن . ومن عدن عاد هو وخاله عبدالوهاب وعمه جاسم بالباخرة إلى البصرة وهو مازال مريضا ، ومن البصرة إلى الكويت . وحين وصل إلى الكويت قال والده لخاله : «أنت أحضرت الولد مريضا إلى الكويت ، والكويت ليس بها من يعالجه ، فلم لم تعرضه على طبيب في البصرة؟» فقام خاله عبدالوهاب وأخذه في سيارة التاجر محمد ثنيان الغانم إلى البصرة ، وهناك شفي من مرضه ، وفي العام التالي لم يذهب إلى السفر ، بل بقي في الكويت حتى العام الذي يليه .

وفي العام الذي يليه سافر الشاب خالد مع خاله عبدالوهاب ثانية ، وكانت هذه السفرة في البوم المعروف باسم «كاكه» ، وكانت رحلته إلى بندر عدن ، وكانت رحلة موفقة من الناحية التجارية . ثم ركب في الموسم التالي مع خاله أيضا ، وفي رحلة أخرى إلى الساحل اليمني الجنوبي . أما في السنة الرابعة فقد سافر مع النوخذة عبدالوهاب بن عيسى القطامي في البوم المشهوم «بن رشدان» . ويقارن النوخذة خالد بين خاله عبدالوهاب والنوخذة عبدالوهاب بن عيسى من حيث التدريب الذي حصل عليه فيصف خاله وطريقته في التعليم والتدريب كما يصف تلميذ أحد المدرسين . فحين يلوح الفجر يقوم الجميع للصلاة ، ثم يجلس خالد مع خاله ويقرأ ما تيسر من القرآن ، ثم يتناولون الفطور ، ثم يبدأ في الكتابة ويعرض ما كتب على خاله فيقوم بتصحيحه والتأكد من سلامة خطه حتى موعد الغداء . وبعد صلاة العصر يبدأ درسا في الملاحة وقراءة الخرائط البحرية (النوالي) على يد خاله عبدالوهاب حتى العشاء (أي قبل غروب الشمس بساعة واحدة) ، ثم يكون الجلوس للتأمل وللإجابة عن الأسئلة التي يوجهها إليه خاله عن البنادر وعلاماتها ومسافاتها حتى موعد النوم ، وهكذا حتى اكتمل تدريبه على يد خاله وأصبح لائقا لقيادة إحدى سفن العائلة . أما النوخذة عبدالوهاب بن عيسى القطامي فقد كان يترك التلميذ يتعلم بنفسه ما استطاع دونما توجيه أو تدريب .

ثم ترك النوخذة عبدالوهاب بن عبدالعزيز القطامي قيادة البوم «كاكه» ، فطلب منه محمد الشاهين (والد خالد) أن يبحث له عن نوخذة يحل محله فأجابه عبدالوهاب : «لديك نوخذة . . ابنك خالد ، لقد دربته وعلمته وفيه الكفاية» . وفي الموسم التالي أصبح خالد نوخذة لأول مرة في سفينة العائلة «كاكه» ، وكان معه نوخذة مساعد هو النوخذة منصور الخارجي ، وكان خالد آنذاك في حوالي العشرين من عمره .

أبحر النوخذة خالد الشاهين في البوم «كاكه» إلى شط العرب وشحنه بالتمر ثم

أبحر إلى بنادر الساحل الهندي الغربي (إلى بندر خورميان) . وفي بندر خورميان وجد رسالة له من التاجر محمد ثنيان الغانم يطلب فيها منه السفر من الهند إلى ممباسا لإحضار شحنة من أعمدة الكندل ، فسافر من بندر خورميان إلى ممباسا ، ثم شحن بضاعة من ممباسا (عن طريق النول) وأوصلها إلى بندر دار السلام في تنزانيا وعاد إلى بندر لاموه حيث شحن سفينته بأعمدة الكندل وأبحر عائدا إلى الكويت .

بعد ذلك قام النوخذة خالد بقيادة البوم «الوشار» الذي كان يملكه جده شاهين ، وكانت سفينة قديمة (على الرغم من أن اسمها الوشار أو الجديدة) ، وكانت في حالة جعلت الشيخ أحمد الجابر ينصح مالكها (شاهين الغانم) بتركها قائلا : «خلوه إيولي . . . آذاكم» .

ثم سلمه والده سفينة جديدة وقام بقيادتها ثلاث سنوات متصلة ثم تعرضت لحادثة غرق روى تفاصيلها البحار إبراهيم سعود المسباح الذي كان بحارا مع النوخذة خالد خلال تلك الحادثة -روى تفاصيلها لمقدم برنامج «صفحات من تاريخ الكويت» الأستاذ سيف الشملان كما يلي :

«كان العام هو عام ١٩٤٤م -في سنوات الحرب العالمية الثانية- ونحن نحمل شحنة من التمور في طريقنا إلى بندر كراچي ، ولكن قبل أن ندخل كراچي انكسر الصاري الكبير فأنزلناه ورفعنا الصاري القلمي مكانه ، ودخلنا كراچي وأنزلنا التمر ، ثم أبحرنا مباشرة إلى بندر كاليكوت حيث شحنا بضاعة إلى بندر بومبي ، ثم عدنا إلى كاليكوت وحملنا بضاعة إلى براوه عبارة عن كمية من الأخشاب المختلفة . كما حملنا أعمدة بامبو على السطح وأبحرنا شمالا قاصدين بندر براوة . ولما قاربنا هذا البندر (ونحن في غبة سورت) -حوالي ١٢٠ ميلا بعيدا عنه ، ترس علينا هو الشمال ، وقمنا انخاير من جهة إلى جهة . وفي الليل نام بعض البحارة وبقي البعض للطوارئ ، وكنت جالسا بالقرب من النوخذة حين سمعت ضربة في أسفل السفينة -ربما كان سببها ارتطام إحدى الأسماك العظيمة [التي تدعى تسمى عند البحارة بالسلسال أو - Sword

Fish] ، وبعد مدة نزلنا في خن السفينة فوجدنا الماء يدخلها من الأسفل حتى أعيانا نزح الماء فأخبرنا النوخذة الذي أدرك أن السفينة قد بدأت تغرق (أصبحت مستعيبة) . وحاولنا أن نلقي بالبضاعة من على سطح السفينة ولكن لم يسعفنا هذا ، بل أصبح وسط السفينة تحت سطح البحر ولم يظهر منها سوى المقدمة والمؤخرة ، وطفت صناديق البحارة على الماء ونحن لا نستطيع فعل شيء سوى إعداد قارب الماشوه لإنقاذنا . وبالفعل أنزلنا القارب وركبناه ومعنا النوخذة ، ورفعنا عليه شراعا صغيرا فأصبح يسير بنا سريعا بواسطة شدة الهواء والنوخذة يقيس وينظر بالمنظار حتى شاهد عن بعد باخرة متجهة نحونا ، فأخبرنا بذلك فكدنا أن نطير من الفرح . وبالفعل أقبلت الباخرة نحونا وأنقذتنا وحملتنا إلى كراچي حيث استقبلنا رجالات وتجار الكويت هناك وأعادونا إلى أهلنا في بضع سفن لبعض النواخذة الكويتيين» .

قام النوخذة خالد بعد ذلك بقيادة سفينة أخرى لوالده ، كما عمل في إحدى سفن نقل الذهب ، وفي إحدى السنوات كتب رسالة إلى والده يشكو فيها التعب الذي تكبده ، وخوفه من الاستمرار في السفر بعد أن وصل إلى بندر عدن ، فجاءه الرد من والده على النحو التالي :

«أنت تعبان ، وقد تتعرض لتعب أكثر ، وقد تحدث لك مصاعب ، وقد تغرق ، ولكن لابد من أن تكمل رحلتك وتتحمل ما يحدث لك ، والسلام» ولقد روى هذا للمؤلف النائب السابق محمد أحمد الرشيد ، الذي كان في وقتها بحارا مع النوخذة ناصر القطامي .

وفي عام ١٩٥٠م ترك النوخذة خالد محمد الشاهين قيادة السفن الشراعية إلى الأبد . لكن النوخذة خالد الشاهين لم يترك البحر لأنه عجز أو مل ، ولكن كما يقول «لأننا وجدنا أنفسنا معزولين ولا بحارة مستعدين للسفر ، ولا قيمة للسفن ، فتركنا البحر وعملنا في التجارة» .

ولقد امتلك النوخذة خالد الشاهين بعض السفن لصيد الأسماك ، وأصبح يدير

شؤونها من ديوانه على ساحل البحر حيث يجلس كل يوم ، والبحر أمامه ومن حوله الأصدقاء . وحتى بعد الغزو العراقي للكويت وتدميره للكثير من منشآتها (ومن بينهم ديوان النوخذة خالد هذا إضافة إلى سفنه) عاد النوخذة خالد إلى مكانه المفضل على ساحل البحر يدير عمله ، وحين سأله الكاتب هل بقي حنينه للبحر؟ أجاب «البحر يعن علي ، لكن ماكو شدة (قوة) ماكو بحارة . . إنني كل يوم هنا وأذهب إلى المنزل لأنام . . إلى أن يشاء الله . . » .

ولقد شاهد النوخذة خالد خلال رحلاته العديد من نواخذة الكويت الذين سجلوا لقاءاتهم بالنوخذة خالد في روزناماتهم ، وبخاصة النوخذة عيسى بشارة الذي ذكر أنه شاهد النوخذة خالد في بندر براوة عام ١٩٣٥م ، كما ذكر في عام ١٩٣٩م أنه سافر من كراچي بصحبة النوخذة خالد الشاهين ، ثم قابله مرة أخرى في بندر مسقط حيث ترك الاثنان هذا البندر في طريقهما إلى الكويت . وأما النوخذة عبدالوهاب العسعوسي فقد ذكر في روزنامته أنه كان بصحبة النوخذة خالد حين كانا في بندر جزيرة هنيام الإيرانية وهما في طريق عودتهما إلى الوطن .

النوخذة غانم عبدالوهاب الشاهين الغانم

النوخذة غانم الشاهين الغانم

ولد النوخذة غانم في عائلة ظهر فيها الكثير من نواخذة السفر الشراعي ، فوالده عبدالوهاب نوخذة وعمه علي نوخذة ، وجده خليفة نوخذة وخاله نوخذة ، ولذلك لم يكن أمامه من طريق سوى أن يتعلم منهم قيادة السفن الشراعية ويصبح نوخذا سفر مثلهم .

ركب غانم مع والده عبدالوهاب سنوات عديدة يتعلم منه التنوخذ والقياس ، وكان معه في عام ١٩٤٠م حين غرقت سفينة النوخذة عبدالوهاب بالقرب من جزر كوريا موريا (على الساحل اليمني الجنوبي) ، وبعدها أصبح غانم نوخذة ، وركب في قيادة سفينة لقريبه التاجر جاسم الشاهين الغانم ، كما ركب في قيادة سفينة جده المعروفة «بالوشار» ، وكان في قيادتها عام ١٩٤٨م ، وهو العام الذي غرقت فيه سفينة

«بوقماز» وأخرى لعائلة العماني (وهو البوم «المصفي») ، ولكنه لم يكن مع هذه السفن ، بل اضطرته عاصفة إلى اللجوء إلى بندر كاروار الهندي (بعد إبحاره من بندر كاليكوت) حيث أصلح أشرعته الممزقة واستعد لعبور بحر العرب في ذلك الوقت المتأخر من الموسم .

ولقد ورد ذكر النوخذة غانم الشاهين في روزنامات بعض النواخذة الذين كانوا يقودون السفن الشراعية في فترة الأربعينيات من القرن العشرين . ففي عام ١٩٤١م كان النوخذة غانم راكبا مع والده عبدالوهاب ، وكانا في الطريق إلى بنادر اليمن الجنوبية ، أما النوخذة أحمد الفهد فقد كان يبحر مع النوخذة غانم في طريقهما إلى بنادر اليمن ، وبالقرب من راس فرتك انكسر الصاري في سفينة النوخذة غانم فاضطر النوخذة فهد الفهد إلى جره وراءه حتى وصلا إلى بندر المكلا حيث تم إصلاح الصاري قبل التوجه إلى بندر عدن . وفي عام ١٩٤٤م كان النوخذة غانم في رحلة إلى بنادر الساحل اليمني ، وفي بندر عدن التقى بالنوخذة مفلح الفلاح الذي ذكر في روزنامته أنه تعشى في ليلة العاشر من يناير ١٩٤٤م في سفينة النوخذة غانم عبدالوهاب خليفة الشاهين .

وفي أوائل الخمسينيات من القرن العشرين ترك النوخذة غانم الشاهين قيادة السفن الشراعية ، وبقي على اتصال برفاقه من النواخذة والتجار والبحارة ، وكان دائم الحضور في «عمارة» العيسى (على ساحل الخليج) حتى وفاته في شهر فبراير عام ١٩٨٩م يرحمه الله . ولقد كان من أكثر نواخذة الكويت مودة وحبا لمساعدة الآخرين .

النوخذة محمد بن علي خليفة الشاهين

ركب أول مرة بحارا ثم أصبح سكونيا ، ثم تعلم أساليب الملاحة والقياس فأصبح «معلم» يساعد النواخذة الذين لا يحسنون «القياس» على تحديد مواقعهم في عرض البحار . ولقد ركب مع النوخذة بكر محمد البكر في سفينة للتاجر ثنيان

الغانم (هي البوم «تيسير») عدة رحلات ، ثم أصبح نوخذة في أواخر سنوات السفر الشراعي الكويتي . ففي عام ١٩٤٦م كان النوخذة محمد في طريقه إلى بنادر الساحل اليمني ، وقبل أن يصل إلى بندر خورفكان واجهته عاصفة اضطرته إلى إلقاء بعض من حمولته من التمر بحرا لكي يخفف على السفينة ، وكان في قيادة سفينة لعائلته (ربما للتاجر أحمد محمد الغانم) ، ولقد شاهده بالقرب من خورفكان النوخذة ناصر بن يوسف بن حجي فذكر ذلك في روزنامته . أما في موسم عام ١٩٤٥م/ ١٩٤٦م فقد كان النوخذة محمد في رحلة سفر وصل خلالها إلى بنادر الساحل اليمني الجنوبي ، ثم شحن من بندر عدن بضاعة إلى بندر الحديدة اليمني (داخل البحر الأحمر) ، وحين وصل إلى بندر المكلا عائدا من هذه الرحلة الصعبة (إلى بندر الحديدة) شاهده النوخذة ناصر عبدالوهاب القطامي الذي ذكر ذلك في روزنامته . ولعل النوخذة محمد بن علي الخليفة من النواخذة القلائل الذين وصلوا إلى بندر الحديدة اليمني الذي يصعب الوصول إليه في سفينة شراعية نظرا لما هو معروف عن وجود الشعاب المرجانية في الطريق إلى هذا البندر بكثرة ، تجعل الملاحة فيه خطرة وعسيرة . ولعل النوخذة محمد آخر نوخذة كويتي ذهب إلى هذا البندر (في عام ١٩٤٦م) .

ولما كان النوخذة محمد قد بدأ في قيادة السفن الشراعية في منتصف الأربعينيات من القرن العشرين ، فقد اضطر إلى ترك السفر وقيادة السفن مبكرا نسبيا حيث توقف السفر بعد ذلك بسنوات ولم يركب النوخذة محمد البحر بعد ذلك حتى وفاته .

النوخذة شاهين يوسف الغانم

النوخذة شاهين يوسف الشاهين الغانم

ورد ذكر النوخذة شاهين بن يوسف في روزنامة النوخذة عيسى بشارة حين شاهده في بندر البحرين قادما من رحلة سفر عام ١٩٤٣م ، ولم يذكر لنا تفصيلات عن رحلته هذه ، ولكن النوخذة عبدالوهاب العسعوسي ذكر في روزنامته عام ١٩٥٣م أنه كان في بندر كووه يستعد لعبور الغبة حين خرج معه النوخذة شاهين بن

يوسف في طريقه إلى الوطن عبر بحر العرب ، وأنه لم يبحر سويا مع النوخذة عبدالوهاب أو النوخذة إبراهيم الياسين ، بل قطع الغبة دون مرافقة أحد من النواخذة . ولقد قام النوخذة شاهين بالعديد من رحلات السفر الشراعي حتي توقف السفر . ولقد كان دائم التردد على ديوان صديقه النوخذة عيسى العثمان في الخالدية حتى بعد أن كف بصره حتى وفاته في عام ١٩٩٠ (أثناء الغزو الصدامي للكويت) .

النوخذة سلطان عبدالله الغانم

تربى النوخذة سلطان وتعلم أصول الملاحة وقيادة السفن الشراعية عند عائلة الغانم فأصبح واحدا من رجالها ومن نواخذة السفر الشراعي الكويتي . ولقد ورد ذكر النوخذة سلطان في روزنامة النوخذة ناصر عبدالوهاب القطامي وفي روزنامة النوخذة مفلح صالح الفلاح ، وفي كليهما كان النوخذة سلطان في رحلة إلى اليمن والسواحل الإفريقية الشرقية . ففي عام ١٩٤٦م وبينما كان النوخذة ناصر القطامي في بندر المكلا وصل إلى هذا البندر النوخذة سلطان ، وذكر النوخذة ناصر أن النوخذة سلطان باع ما لديه من تمر في هذا البندر بسعر ٢٨ روبية للمنْ الواحد ـ أي أن سعر كيس واحد من التمر كان يساوي ١٤ روبية في المكلا في ذلك الموسم من عام ١٩٤٦م ، وهو العام الذي توقفت فيه الحرب العالمية الثانية . وأما في العام الذي تلاه فقد جاء ذكر النوخذة سلطان الغانم في روزنامة النوخذة مفلح الفلاح الذي شاهد النوخذة سلطان في بندر المكلا يحاول بيع ما لديه من تمر ، وحين باع الاثنان ما لديهما من تمر في المكلا أبحرا سويا إلى بندر الحامي القريب من المكلا ، ولقد ذكر النوخذة مفلح أنه زار النوخذة سلطان في سفينته حين كان الاثنان معا . ثم أبحرا في طريقهما إلى بندر ممباسا الإفريقي حيث تقابلا في هذا البندر ، وأنزلا ما لديهما من بضاعة (عبارة عن ملح) ثم سافر كل واحد منهما على حدة إلى زنجبار ثم إلى دلتا الروفيجي لشراء أعمدة الكندل . وحين عودتهما إلى زنجبار تقابلا فيها بعد أن أبحرا من جزيرة كوالة بالقرب من مدخل دلتا الروفيجي . ولقد ذكر النوخذة مفلح في روزنامته أنه ذهب بواسطة قارب الماشوة إلى

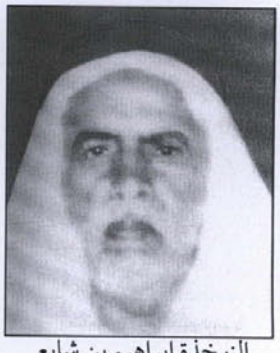
سفينة النوخذة سلطان لزيارته . هاتان رحلتان ورد ذكر النوخذة سلطان الغانم فيهما كنوخذة قام بقيادة سفينته إلى سواحل إفريقيا الشرقية ، ولا شك في أنه قام برحلات غيرها حتى ترك السفر وقيادة السفن الشراعية . ومن الجدير بالذكر أن النوخذة سلطان كان يقوم بقيادة سفينة (بوم) للتاجر والنوخذة أحمد الغانم .

الشـــايـــع

عرف عن كبير هذه العائلة -علي بن شايع- أنه كان من نواخذة الغوص على اللؤلؤ ، وكانت له سفينة من نوع الشوعي يذهب بها إلى المغاصات في موسم الغوص ، ولم يعرف عنه أنه تحول إلى قيادة السفن الشراعية السفارة . ولقد برز واحد من أبنائه كنوخذة سفر مشهور ، وهو النوخذة إبراهيم بن شايع ، الذي أصبح ابنه عبدالعزيز نوخذا سفر أيضا ، وكذلك ابن أخيه محمد -عبدالعزيز محمد الشايع- نوخذا سفر . وجميع هؤلاء النواخذة استمروا في قيادة السفن الشراعية حتى آخر سنوات السفر الشراعي الكويتي .

النوخذة إبراهيم بن علي بن شايع

على الرغم من شهرته كواحد من الذين خدموا في حرفة السفر الشراعي الكويتي فترة لا تقل عن ثلاثين عاما متصلة ، إلا أن النوخذة إبراهيم بن شايع كان خلال عمله كنوخذة «على سعة من أمره» ـ أي أنه لم يكن ممن يذهب «مطراشين» في الموسم الواحد ، ولم يكن من النواخذة المغامرين و«الشدادين» الذين في سباق مع بعضهم بعضا للوصول إلى البنادر المختلفة . لقد كان من جيل القدامى نسبيا من النواخذة الذين كانوا يقومون برحلة واحدة متكاملة في الموسم الواحد ، ويحرصون على سلامة أنفسهم وبحارتهم وسفنهم وبضاعتهم كذلك .


النوخذة إبراهيم بن شايع

ركب النوخذة إبراهيم بن شايع في قيادة البوم «سهيل» للتاجر محمد ثنيان وأخيه ثنيان الغانم عدة سنوات ، وكان في عام ١٩٣٥م في قيادة هذه السفينة التي عرفت عند البحارة بالبوم «التنكسيري» . وفي العام التالي (١٩٣٦م) كان النوخذة إبراهيم قادما من رحلة طويلة إلى السواحل الإفريقية الشرقية حين حدث له ولسفينته ولبحارته ما كدره وعرضه للهلاك . فحين كان يبحر على ساحل فارس (داخل الخليج) بالقرب من بندر لنجة الإيراني ظهرت لهم دورية إيرانية ، ولما اقتربت منهم أخذت تطلق النار عليهم . فأمر النوخذة إبراهيم بحارته بإنزال الشراع حتى تتوقف السفينة ويستوضح

الأمر من الدورية ، ولكن إطلاق النار استمر ، وانقطع حبل الشراع وسقط في البحر . وبينما أصيب أحد البحارة في جبهته وآخر في صدره ـ إصابات لم تكن خطيرة ، صاح النوخذة إبراهيم بالدورية : ما سبب هذا الرمي المتواصل علينا؟ فأجاب قائد الدورية بأن السفينة لم تتوقف ، فرد عليه النوخذة إبراهيم : أنت لم تطلب منا التوقف ولا تكلمت معنا بهذا الشأن . عندها طلب قائد الدورية الإيرانية الأوراق الخاصة بالسفينة كما سأل عن البلد الذي جاءت منه ، ثم أرجع الأوراق وقال للنوخذة إبراهيم : أنت مرخوص ، عندها رد عليه النوخذة إبراهيم : «صوبت علينا ثلاثة من دون حق وآخرها تقول روحوا مرخوصين؟» ولكن قائد الدورية (الذي كان من بندر بوشهر) تركهم وأبحر عنهم . وحين وصل النوخذة إبراهيم بن شايع إلى الكويت تقدم بشكوى للشيخ أحمد الجابر ـ حاكم الكويت آنذاك - الذي أرسل خطاب احتجاج إلى المعتمد السياسي البريطاني في الكويت توجد نسخة منه في الوثائق البريطانية K. P. A . وبعد سنوات من قيادته للبوم «سهيل» قام النوخذة إبراهيم بقيادة البوم «تيسير» بوم النوخذة عبدالوهاب العثمان ، وكان ذلك في عام ١٩٤٢م . وقد قام النوخذة إبراهيم بقيادة هذه السفينة خمس سنوات متصلة ، وكان يتمتع بثقة مالكه النوخذة عبدالوهاب . ولقد قاد النوخذة إبراهيم بن شايع «تيسير» إلى موانى اليمن والساحل الإفريقي الشرقي وذلك لأول مرة ، إذن إن نواخذة «تيسير» السابقين لم يذهبوا إلا إلى بنادر الساحل الهندي الغربي . ولقد كان المقدمي (المجدمي أو رئيس البحارة) هو فهد صالح الطراروة ـ من المجادمة المشهورين ـ وقد روى للمؤلف حادثة وقعت لهم حين دخولهم شط العرب ، إذ اصطدم البوم «تيسير» بالبوم «إقبال» للنوخذة محمود العصفور وأدى ذلك إلى كسر مقدمة (صاطور) البوم «إقبال» ، مما أزعج النوخذة محمود ، وتقدم بشكوى للنوخذة عبدالوهاب العثمان الذي حل المشكلة بذكائه وحكمته المعهودة ، ولم يحدث خلاف بين الاثنين جراء ما حدث . وعلى الرغم من هذه الحادثة فإن رحلات النوخذة إبراهيم بن شايع في قيادة البوم «تيسير» كانت موفقة وخالية من الأخطار حتى ترك قيادة هذه السفينة في عام ١٩٤٧م ليتسلم قيادة سفينة أخرى حتى عام ١٩٥٣م إلى أن ترك البحر والسفر إلى الأبد وبقي في الكويت حتى وفاته في عام ١٩٦٠م .

وهناك العديد من النواخذة الذين ذكروا النوخذة إبراهيم بن شايع في روزناماتهم من عام ١٩٢٣م وحتى عام ١٩٥٠م . ففي عام ١٩٢٣م تقابل مع النوخذة عبدالمجيد الملا أحمد بالقرب من بندر بوشهر ، كما شاهده هذا النوخذة في عام ١٩٥٠م بالقرب من بندر لنجة . وفي عام ١٩٣٥م كان يبحر مع النوخذة أحمد الخشتي في طريقهما إلى بندر كاليكوت ، وكان النوخذة إبراهيم في البوم «سهيل» شاحنا بالملح من بومبي إلى كاليكوت . وأما في عام ١٩٤٢م فقد شاهده النوخذة حجي بن يوسف الحجي مبحرا بالقرب من مسقط ، كما شاهده النوخذة أحمد الفهد في بندر مسقط في عام ١٩٤٥م ، وكذلك النوخذة ناصر بن حجي بالقرب من خورفكان في عام ١٩٤٦م . أما النوخذة عيسى العثمان فقد كان مع النوخذة إبراهيم بن شايع في مضيق هرمز عام ١٩٥٠م وهما في طريقهما إلى الهند أو اليمن . هذه أهم الإشارات التي وردت في روزنامات النواخذة الكويتيين بخصوص النوخذة إبراهيم بن شايع ، وهي تكفي دلالة على نشاط هذا النوخذة الذي خدم في السفر الشراعي الكويتي فترة طويلة نسبيا . وبقي أن نذكر أنه حين توفي الشيخ خزعل أمير المحمرة (في عربستان) بيعت سفينته البغلة المعروفة بـ «المرداوية» أو «الهاشمي» واشتراها التاجر محمد ثنيان الغانم ، ووضع في قيادتها النوخذة إبراهيم بن شايع لسنة أو سنتين ، فكان بذلك من النواخذة القلائل الذين قاموا بقيادة البغلة والبوم ـ النوعين السائدين للسفن الشراعية السفارة آنذاك .

النوخذة عبدالعزيز إبراهيم الشايع

النوخذة عبدالعزيز ابراهيم الشايع

هو ابن النوخذة إبراهيم بن شايع ، وهو الذي دربه على قيادة السفن الشراعية السفارة ، فقد ركب مع والده تسع سنوات حتى أصبح سكوني ثم مساعدا له . ولما اكتمل تدريبه أصبح نوخذا في بوم خاص به اسمه «فتح الكريم» ، وقام بقيادته ١٤ سنة حتى نهاية السفر الشراعي الكويتي ، حيث ترك البحر وقيادة السفن حوالي عام ١٩٥٠م ، فكان هو وابن عمه عبدالعزيز محمد الشايع من أواخر النواخذة الشباب الذي اضطروا إلى ترك التنوخذ بعد أن قل الاعتماد على السفن وعلى النقل الشراعي إلى الهند واليمن وإفريقيا . وفي عام ١٩٨٥م توفي النوخذة عبدالعزيز إبراهيم الشايع يرحمه الله .

النوخذة عبدالعزيز محمد الشايع

النوخذة عبدالعزيز محمد الشايع

يذكر عن هذا النوخذة أن والده محمدا كان نوخذا ، وعمه (إبراهيم بن شايع) كذلك . وربما تعلم مبادئ قيادة السفن الشراعية منهما . ثم ركب «سكوني» مع النوخذة صقر القضيبي عددا من السنوات حتى أصبح نوخذا بعد ذلك . ولقد ارتبط النوخذة عبدالعزيز هذا بالعمل في سفن النوخذة عبدالوهاب بن عبدالعزيز القطامي وأولاده ، حتى عرف أنه كان «نوخذا القطامي» ، كما تسلم قيادة البوم «دسمان» للتاجر ثنيان الغانم كذلك . ويذكر النوخذة ناصر عبدالوهاب القطامي في روزنامته (رحلة ١٠) عام ١٩٤٨م أن النوخذة عبدالعزيز الشايع تسلم قيادة سفينته «البوم النامسة» في بندر الشحر اليمني بينما ذهب هو إلى بندر المكلا ليلتقي به النوخذة عبدالعزيز هناك . ومن المكلا أبحر النوخذة عبدالعزيز «بالنامسة» إلى السواحل الإفريقية الشرقية . كذلك تسلم النوخذة عبدالعزيز البوم «بدري» للنوخذة ناصر القطامي في إحدى السنوات . أما في عام ١٩٤٢م فقد كان النوخذة عبدالعزيز في رحلة طويلة إلى السواحل الإفريقية الشرقية ، وهناك ـ في بندر لاموه ـ قابله النوخذة حجي بن يوسف الحجي الذي ذكر في روزنامته أنه سلم للنوخذة عبدالعزيز خمسين روبية ثمن ٢٠٠ عمود من الكندل كان النوخذة عبدالعزيز قد اشتراها من هناك . وفي عام ١٩٥١م كان النوخذة عبدالعزيز في رحلة إلى بنادر الساحل الهندي ، وبالقرب من بندر منكرور تقابل مع النوخذة عيسى العثمان الذي ذكر هذا اللقاء في روزنامته .

هذه أهم الرحلات للنوخذة عبدالعزيز بن شايع ، قام بها في سنوات شبابه ـ سنوات الحماسة والغرام بالسفن الشراعية وقيادتها ، ولكنه اضطر لترك هذه المهنة مثل غيره من الشباب بعد أن شارف السفر الشراعي الكويتي على التوقف ثم الاندثار ، وبعد أن أمضى خمس سنوات في قيادة السفن الشراعية الكويتية وفي عام ١٩٩٥م توفي إلى رحمة الله .

الجيـــران

تدل المراجع المتوافرة اليوم أن عائلة الجيران كانت من العائلات الكويتية التي ارتبط بعض رجالها بحرفة قيادة السفن الشراعية منذ السنوات التي سبقت قيام الحرب العالمية الأولى (أي منذ ١٩١٢م) وحتى نهاية السفر الشراعي الكويتي ، ولقد اشتهر النوخذة صالح بن جيران بقيادة السفن الشراعية في سنوات حكم الشيخ مبارك الصباح للكويت ، كما برز ابنه حمد كواحد من أشهر نواخذة السفر الشراعي الكويتي من الجيل الأخير لنواخذة السفر الكويتيين . وكذلك كان ابن عمه عبدالله الجيران واحدا من نواخذة السفر الشراعي الكويتي الذي قام بقيادة السفن حتى نهاية السفر الشراعي الكويتي .

النوخذة صالح بن جيران

هو من نواخذة السفر الشراعي الكويتي القدامى ، الذين كانوا يقومون بقيادة إحدى السفن السفارة (من نوع البوم) لتجار الكويت والخليج ، في رحلات موسمية منتظمة إلى بنادر الساحل الهندي الغربي . وفي رسالة لأحد التجار الكويتيين في بومبي ورد ذكر النوخذة صالح بن جيران كأحد نواخذة الكويت ، وكان قد وصل إلى بندر كراچي في سفينة من نوع البوم ، فيها شحنة من التمر ، وكان في هذا البندر ضمن أربع سفن وصلت إليه تحاول بيع ما فيها من تمر . وفي عام ١٩١٧م (خلال الحرب العالمية الأولى) ورد ذكر النوخذة صالح الجيران قادما في سفينته (بوم صالح بن جيران) من بندر كراچي إلى الكويت وفيه كمية من أكياس الأرز للتاجر عبداللطيف بن صقر .

كذلك ورد اسم النوخذة أحمد بن جيران في عام ١٩١٧م كنوخذة في «بوم الخالد» ، وكان قد أحضر ٦ ربطات من السجاد الإيراني ، ولعل أحمد هذا كان في بوم «قطاعة» لعائلة الخالد الكويتية . كما ورد اسم النوخذة محمد بن جيران (في سجلات جمارك الكويت عام ١٩١٧م) ، وكان نوخذا في بوم قطاع (على ما يبدو) . ولقد

امتلك النوخذة صالح بن جيران ، سفينة من نوع الجالبوت ـ ورد ذكرها في سجل جمارك الكويت عام ١٩١٧م ، ولكن ليس من المعروف ما إذا كان النوخذة صالح يستخدمها في رحلات للغوص على اللؤلؤ في فصل الصيف حين عودته من رحلات السفر . ولقد درب صالح ابنه حمد فأصبح من أشهر نواخذة السفر الشراعي الكويتي .

النوخذة حمد صالح الجيران

النوخذة حمد صالح الجيران

النوخذة حمد الجيران معروف عند زملائه من النواخذة وعند تجار السفر الشراعي الكويتي بأنه من نواخذة الكويت الكبار ، وقد قام بقيادة السفن الشراعية فترة طويلة نسبيا -منذ أوائل الثلاثينيات وحتى أواخر الأربعينيات من القرن العشرين- وكانت معظم سفراته على سفينة من نوع البوم السفار للتاجر عبدالمحسن ناصر الخرافي ، وكان النوخذة حمد يقود هذه السفينة بكفاءة رحلتين (مطراشين) في الموسم الواحد إلى بنادر ساحل الهند الغربي . ومع أن النوخذة حمد الجيران لا يعتبر من نواخذة السواحل الإفريقية الشرقية ، إلا أنه ذهب عدة مرات إلى بنادر الساحل اليمني الجنوبية . ولقد قام النوخذة حمد بحمل التمر إلى الهند واليمن ، كما قام في إحدى سنوات الحرب العالمية الثانية بنقل حوالي عشرين رأس خيل على سطح سفينته إلى بمبي لكي تستخدم في سباق الفروسية هناك . ولقد ركب معه في هذه الرحلة الأستاذ جاسم عبدالرسول الذي تحدث للمؤلف عن تفصيلات هذه الرحلة المتميزة . ولقد شاهد النوخذة حمد خلال رحلاته الكثيرة العديد من نواخذة السفر الشراعي الكويتي الذين سجلوا في روزناماتهم لقاءاتهم مع النوخذة حمد في مختلف البنادر الهندية واليمنية . فالنوخذة عيسى بشارة ذكر في روزنامته أنه شاهد النوخذة حمد في بندر براول الهندي عام ١٩٣٩م ، وذكر أن النوخذة حمد سافر من هذا البندر إلى بندر منكرور ، ثم إلى الكويت في آخر المطاف . كما ذكره في عام ١٩٤١م حين شاهده في مدخل شط العرب ، ثم بعد أن وصل إلى بندر الشحر ثم بندر المكلا اليمنيين يحاول بيع التمر في تلك البنادر في سنوات المجاعة -سنوات الحرب العالمية الثانية . وحين عاد من هذه

البنادر وتوقف في بندر مسقط شاهده مرة أخرى النوخذة عيسى بشارة ، وذكره في روزنامته . وفي عام ١٩٤٢م كان النوخذة في رحلة سفر إلى ساحل الهند الغربي ، وحين لم يستطع بيع كل ما لديه من تمر في بندر براول سافر جنوبا إلى بندر كاليكوت ، فوصل إلى هذا البندر ولديه ٥٠٠ منْ من التمر كان قد أحضرها معه من الكويت . ولقد ذكر ذلك النوخذة عيسى بشارة في روزنامته . وأما النوخذة سعود السميط فقد شاهد النوخذة حمد بن جيران في شط العرب في موسم عام ١٩٣٩م ، كما شاهده النوخذة عبدالوهاب العسعوسي في بندر مسقط عام ١٩٤١م وهو في طريقه إلى بنادر الساحل اليمني ، كما ذكر أنه شاهده في بندر عدن في عام ١٩٣٩م حين كان يستعد لشراء كمية من الصل (زيت السمك) من بنادر المهرة (مثل سيحوت) . كذلك ذكره النوخذة عيسى العثمان في روزنامته عام ١٩٤١م ، وذكر أن النوخذة حمد كان راسيا في بندر كاليكوت وإذا بالمرساة تنفصل عن حبلها مما جعل السفينة تتحرك من مكانها . ولكن البحارة استطاعوا علاج الأمر بالطبع . وفي اليوم التالي أبحر النوخذة حمد من بندر كاليكوت في طريق عودته إلى الوطن .

هذه بعض الرحلات التي قام بها هذا النوخذة العاقل الساكن الذكي ، وحينما كسد سوق النقل الشراعي الكويتي ترك النوخذة حمد قيادة السفن الشراعية ، وبعد سنوات توفي (في عام ١٩٦٥م) ودفن في الكويت .

النوخذة عبدالله الجيران

هو ابن عم النوخذة حمد بن جيران ، ولقد كان في قيادة إحدى السفن الشراعية في موسم عام ١٩٤٧م/ ١٩٤٨م ، وفي طريق عودته شاهده النوخذة عبدالوهاب العسعوسي وهو يبحر باتجاه بندر مسقط ، فدخل الاثنان مسقط معا ، ثم أبحرا من هذا البندر سويا حتى وصلا مدخل الخليج ، وبالقرب من جزيرة سلامة افترقا .

هذا ما توافر بخصوص النوخذة عبدالله الجيران في روزنامات النواخذة الكويتيين .

النوخذة جاسم بن ناجي

النوخذة جاسم بن ناجي

من نواخذة السفر الشراعي الكويتي الذي قاد الكثير من السفن للعديد من تجار الكويت في الثلاثينيات والأربعينيات من القرن العشرين ، وممن ورد ذكره في العديد من الروزنامات البحرية التي سجلها نواخذة السفر الشراعي الكويتي . فقد ذكره النوخذة عيسى بشارة عام ١٩٣٩م حين قابله على ساحل فارس وهو في طريق عودته من رحلة سفر ، كما شاهده أيضا بالقرب من جزيرة خارج الإيرانية . وفي عام ١٩٤١م كان النوخذة جاسم بن ناجي في رحلة سفر حين دخل بندر الطاهرية الإيراني ، كما شاهده النوخذة عيسى العثمان في العام ذاته . وفي عام ١٩٤٣م كان النوخذة عيسى بشارة بالقرب من جزيرة قيس وإذا بسفينة النوخذة جاسم بن ناجي (وبرفقته العديد من سفن الكويت) مقبلة عليه في طريقها إلى الهند ، ولم يكن النوخذة جاسم في هذه السفرة يحمل تمرا بل كانت سفينته شبه خالية من البضاعة وذلك لعدم توافر كميات كافية من التمر في تلك السنوات ـ سنوات الحرب العالمية الثانية . كذلك ورد ذكر النوخذة جاسم بن ناجي عام ١٩٤٤م حين كان في قيادة البوم (مساعد) للتاجر محمد ثنيان الغانم وأخيه ثنيان . وفي العام الذي تلاه (١٩٤٥م) كان النوخذة جاسم مستمرا في رحلاته إلى الهند ، وكذلك في عام ١٩٤٦م حين شاهده النوخذة ناصر الحجي في بندر كاليكوت ، وقررا السفر من كاليكوت معا . ويجدر بالذكر أن النوخذة جاسم بن ناجي لا يستمر في قيادة سفينة واحدة بل يبدل كل عام تقريبا سفينة بأخرى ـ أي يتحول من العمل عند تاجر إلى آخر . ولعل أشهر رحلتين له ما ذكر تفصيلاتهما البحار أحمد الملا في لقاء له في صحيفة (الوطن) الكويتية في الأول من شهر ديسمبر عام ٢٠٠٠ . فحين كان النوخذة جاسم في قيادة سفينة للتاجر يوسف المرزوق ذهب إلى شط العرب وشحن كمية من التمر في سفينته ثم طلب منه أحد تجار الخيل اليهود في البصرة أن ينقل له عددا من الخيول إلى بمبي فوافق على ذلك . وقبل سفر السفينة إلى الهند أقيمت على سطحها حفلة طرب حضرها مدير جمرك الفاو العراقي وعدد من موظفيه ، وقد أحيا الحفلة المطرب أحمد الزنجباري وابن سمحان والمطرب البحريني

محمد زويد (الذي كان موجودا في الشط آنذاك) ـ لقد كان النوخذة جاسم بن ناجي «نوخذا زگرتي» كما يوصف .

وفي رحلة أخرى قام النوخذة جاسم بن ناجي في رحلة طويلة من الكويت إلى شط العرب ، ومن الشط إلى اليمن ثم إلى السواحل الإفريقية الشرقية . فمن الشط إلى بندر عدن كان برفقتهم النوخذة علي النجدي ، ومن عدن أبحر النوخذة جاسم إلى حافون (الصومال) حيث حدثت له مصاعب في هذا البندر مع أحد البحارة . ومن حافون إلى مباسا ثم دار السلام حتى تم شحن السفينة بأعمدة الكندل وعاد بها إلى الكويت .

وفي السنة (الموسم) التي تلتها قام النوخذة جاسم بن ناجي بقيادة بوم «المنار» لعائلة الغانم في رحلة إلى الهند . ولقد روى البحار أحمد الملا تفصيلات هذه الرحلة أيضا ، وكيف أن البحارة حين أنزلوا التمر في بندر نولكي الهندي وذهبوا لإحضار ماء عذب للسفينة تعرضوا لإهانة من بعض الهندوس الذين نهروهم لأنهم «نجسين» وأن البحارة لا يمكنهم لمس مصب الماء حتى لا يصاب بالنجاسة ، مما أجبر البحارة على الذهاب والتزود بالماء من مكان آخر ، قبل عودتهم إلى الوطن .

وأما الرحلة الثالثة للنوخذة جاسم بن ناجي التي روى تفصيلاتها البحار أحمد الملا فقد كانت في بوم الصقر إذ أبحر النوخذة جاسم إلى الشط وشحن السفينة بالتمر ثم أبحر بها إلى بومباي ، ولكن حين وصلت السفينة بالقرب من بندر بوشهر الإيراني شاهد النوخذة جاسم سفينة تغرق وفيها رجال ونساء يستغيثون فتوجه إلى هذه السفينة وأنقذ بحارته ركابها وأرجعوهم إلى بوشهر ثم واصلوا إبحارهم إلى الهند ـ وكراتشي ثم بومباي ثم كاليكوت قبل العودة إلى الكويت .

هذه أهم رحلات النوخذة جاسم بن ناجي قبل أن يترك السفر الشراعي في أواخر الأربعينيات من القرن العشرين ، ويعمل مسؤولا للكشف في جمرك الكويت . ففي عام ١٩٥٢م ذكر النوخذة سلمان العيسى أنه حين وصل إلى الكويت جاء للكشف على سفينته النوخذة جاسم بن ناجي ـ ذكر ذلك في روزنامته ، ففي أوائل الخمسينيات

ترك الكثير من النواخذة قيادة السفن الشراعية وعملوا موظفين في دوائر الحكومة وفي ميناء الشويخ كذلك .

ويروي أحد موظفي الجمارك (سعود بدر البدر) أنه في إحدى السنوات (في الستينيات من القرن العشرين) جاءت بغلة (غنجة) كبيرة لأحد أهالي صور ، ورست داخل جون الكويت ، ونزل نوخذاها في القارب حتى وصل إلى الجمرك ، وأقبل نحو النوخذة جاسم بن ناجي ومن كان جالسا معه من النواخذة على كرسي قبالة الساحل ، وسلم ثم طلب ربانا يدخل سفينته إلى بندر الشويخ نظرا لأنه لم يسبق له أن جاء إلى الكويت ، وكانت سفينته كبيرة الحجم ، فتطوع النوخذة جاسم بن ناجي وركب على هذه البغلة وأدخلها بسلام في بندر الشويخ حيث تم إرساؤها فيه .

ولكن النوخذة جاسم لم ينزل عن السفينة ، وأرسل أحد رفاقه إلى السوق فاشترى له خروفين ثم أولم وليمة على سطح هذه (الغنجة) ، تلتها وصلات من الفن البحري والغنائي ، حتى أطرب الجميع ، ولمدة يومين ، حتى أبحرت هذه السفينة من بندر الشويخ (بقيادة نوخذاها الصوري) في طريقها إلى صور .

هكذا عاش النوخذة (الزگرتي) جاسم بن ناجي متفائلا بالحياة -حتى وفاته- يرحمه الله .

النوخذة يوسف بن ناجي

لم يشتهر النوخذة يوسف بن ناجي في قيادة السفن الشراعية الكويتية كما اشتهر النوخذة جاسم بن ناجي . ولقد ورد ذكر النوخذة يوسف في روزنامة النوخذة ناصر ابن حجي عام ١٩٤٦م حين وصل النوخذة ناصر إلى بندر خورفكان فوجد النوخذة يوسف بن ناجي يستعد لمغادرة بندر خورفكان في طريقه إلى الكويت آخر الموسم ، ولم تتوافر معلومات أخرى عن هذا النوخذة في روزنامات النواخذة الكويتيين الأخرى . ويجدر بالذكر أن النوخذة يوسف كان في الأصل من نواخذة القطاعة ثم تحول إلى السفر الشراعي في أواخر سنوات السفر .

النوخذة عبدالله بن جاسم

من نواخذة حي شرق (فريج الجناعات) ، وكان يقود سفينة ذكرها بعض النواخذة في روزناماتهم باسم «بوم عبدالله بن جاسم» ، ولكن ربما كانت لأحد التجار الكويتيين من جماعته . ولعل أول من ذكره من النواخذة في روزناماتهم النوخذة عبدالمجيد ملا أحمد الفيلكاوي عام ١٩٤٤م حيث شاهده بالقرب من بندر لنجه وهما في طريق العودة إلى الكويت . كما ذكره النوخذة عبدالوهاب العسعوسي في روزنامته حيث شاهده في بندر كاليكوت في شهر فبراير من عام ١٩٤٨م ، وذكر أنه أبحر من كاليكوت برفقته (سنيار) وعبرا الغبة معا حتى وصلا إلى بندر مسقط حيث استراح كل منهما عدة أيام ، ثم أبحر النوخذة عبدالله بن جاسم قبل النوخذة عبدالوهاب بيوم واحد . وفي الموسم التالي كان النوخذة عبدالله في رحلة إلى ساحل الهند الغربي ، وحين كان يبحر بالقرب من جزيرة ستالوه (على ساحل مكران) شاهده النوخذة عبدالوهاب العسعوسي الذي كان هو أيضا في رحلة إلى الهند فذكر ذلك في روزنامته . وأما النوخذة يعقوب اليتامى فقد شاهد النوخذة عبدالله بن جاسم في بندر كاليكوت عام ١٩٤٩م ، كما شاهده في العام التالي في بندر كچ مندوي الهندي حيث ذكر في روزنامته : «وصل عبدالله بن جاسم [بندر كچ مندوي] يوم سفرنا . وقد كان النوخذة عبدالله أيضا في رحلة إلى ساحل الهند الغربي في موسم ذلك العام ، أي أن النوخذة عبدالله استمر في قيادته للسفن الشراعية حتى بداية النهاية لرحلات السفر الشراعي الكويتي ، وبعد ذلك حصل على وظيفة إدارية في ميناء الشويخ مع العديد من رفاقه من نواخذة الكويت .

النوخذة أحمد بن جاسم

كان النوخذة أحمد بن جاسم يقود سفينة من نوع البوم لعائلة الفلاح (بوم الفلاح) في موسم عام ١٩٤٥م/ ١٩٤٦م . وخلال عودته من رحلة سفر في ذلك الموسم توافق مع النوخذة يعقوب اليتامى بالقرب من جزيرة هنيام ـ داخل الخليج . وحينما تحسنت

الظروف الجوية أبحر النوخذة أحمد قاصدا الكويت ، وبعد يوم من سفره تبعه النوخذة يعقوب اليتامى ، وهذا كل ما ورد عن هذا النوخذة في روزنامات النواخذة الكويتيين .

النوخذة عبدالرحمن بن جاسم

ورد ذكر هذا النوخذة في روزنامة النوخذة عبدالمجيد الملا أحمد في عام ١٩٤٥م حين أبحر من بندر لنجة فشاهد النوخذة عبدالرحمن جاسم مبحرا في سفينته وذكر : «توافقنا مع بوم عبدالرحمن جاسم وإبراهيم بن شايع» ، وكان هؤلاء النواخذة في طريقهم إلى الكويت في آخر ذلك الموسم (١٩٤٤م/ ١٩٤٥م) .

تيفوني

النوخذة محمود علي تيفوني

النوخذة محمود تيفوني

هو النوخذة محمود علي عبدالله بن حسين التيفوني ، وهو من نواخذة السفر الشراعي الكويتي المشهورين . ولد في الكويت في حي الشرق في بلدة الكويت القديمة عام ١٩١٥م وتعلم القراءة والكتابة والحساب في المدرسة المباركية ، ثم بدأ في ركوب السفن الشراعية وهو صبي مثل الكثيرين غيره من الأولاد في الكويت آنذاك .

تعلم النوخذة محمود قيادة السفن الشراعية من عمه النوخذة حسن بن عبدالله تيفوني ، وفي عام ١٩٣٤م ، ركب نوخذة لأول مرة في قيادة سفينة اسمها «فتح الخير» إلى كراتشي ثم إلى ساحل الملبار . ولقد استمر في قيادة هذه السفينة حتى عام ١٩٣٦م . ثم صنع له الأستاد عبدالله بن محمد سفينة من نوع البوم ذات حمولة تقدر بحوالي ١٦٠٠ منّ ، لكنها بلغت من الجمال وجودة الصنع ما جعلها في مقدمة السفن التي صنعها هذا الأستاد . ولقد قام النوخذة محمود بقيادتها سنين عديدة إلى الهند . كما قام بتدريب ابن عمه قيادة السفن . ومن المعروف أن النوخذة محمود قام أيضا بقيادة السفينة «قتيبة» لعائلة الصقر بعد أن ترك قيادة هذه السفينة النوخذة صالح المهيني . وحين أدخل بعض تجار الكويت المحركات في سفنهم قام النوخذة محمود بقيادة واحدة من هذه السفن ، وبخاصة في سنوات نقل الذهب من الهند وإليها . ولقد سجل بعض نواخذة السفر الشراعي الكويتيون جزءا من نشاط النوخذة محمود حين كان يقوم برحلات سفارة في الأربعينيات من القرن العشرين . فالنوخذة عبدالوهاب العسعوسي يذكر في روزنامته أنه صادف النوخذة محمود بالقرب من المعامر (داخل شط العرب) وهو في طريقه إلى بدء رحلة سفر جديدة في ذلك الموسم من عام ١٩٤١م . كذلك ذكر النوخذة حجي بن يوسف الحجي أنه حين كان في بندر كنك عام ١٩٤٣م وصل إلى هذا البندر النوخذة محمود وهو في رحلة سفر جديدة إلى الهند حيث شاهده النوخذة عيسى بشارة فيما بعد في بندر كراچي يحاول بيع ما لديه من تمر في هذا البندر .

أما في عام ١٩٤٥م فقد كان النوخذة محمود عائدا من رحلة سفر حين اضطر إلى التوقف في بندر بستانه (على ساحل فارس) بسبب رياح الشمال القوية التي كانت تهب ضد السفينة ، ولقد ذكره هنا النوخذة أحمد الفهد في روزنامته . وأما عن آخر رحلة ورد ذكره فيها فهي التي قام بها النوخذة محمود في عام ١٩٤٨م حين كان النوخذة يعقوب اليتامى مبحرا بالقرب من جبل الجرد (على ساحل فارس) فمر عليه النوخذة محمود تيفوني وهو في طريقه (ربما إلى الهند) مبتدأ رحلة جديدة في ذلك الموسم . بعدها قام النوخذة محمود ببعض الرحلات ثم ترك السفر الشراعي وقيادة السفن في عام ١٩٥١م ، وبدأ في عمل تجاري في الكويت حيث أصبح من تجار مواد البناء (مثل الحديد والأسمنت) . وحين شكلت لجنة منح الجنسية الكويتية (والتي كانت مهمتها منح شهادات الجنسية الكويتية لمن يستحقها) اختير النوخذة محمود كأحد أعضائها لما كان يتمتع به من معرفة ودراية بالكويت ورجالاتها . وفي عام ١٩٨٦م كان النوخذة محمود في مصح للعلاج في النمسا حين أتاه الأمر الذي لا يدفع ، فتوفي هناك وأحضر جثمانه بالطائرة ودفن في بلده الكويت . وله روزنامة سجل فيها تفصيلات (أو يوميات) رحلاته على السفن الشراعية ، ولكنها لم تحقق أو تنشر بعد .

النوخذة عبدالغفور حسن تيفوني

النوخذة عبدالغفور تيفوني

هو ابن عم النوخذة محمود الذي ركب معه وتدرب على أساليب قيادة السفن الشراعية وطرقها . ولقد قام بعدة رحلات إلى ساحل الهند الغربي ، كان بعضها على سفينة ذات محرك في السنوات الأخيرة للسفر الشراعي الكويتي ، ترك بعدها السفر وبقي في الكويت مثل ابن عمه محمود حتى وفاته . ولقد ذكر النوخذة يعقوب اليتامى في روزنامته أنه حين عبر الغبة عائدا من الهند عام ١٩٤٧م كان يبحر بالقرب منه النوخذة عبدالغفور تيفوني حتى وصلا إلى ساحل عمان ليعودا ويتقابلا في بندر چيروه (داخل الخليج) ثم في بندر الديِّر قبل وصولهما إلى الكويت . ويجدر بالذكر أن حسن تيفوني كان نوخذا أيضا ركب مساعدا للنوخذة صقر القضيبي .

النوخذة عبدالعزيز يعقوب المطوع

من نواخذة السفر الذين استمروا في قيادة السفن حتى مطلع الخمسينيات من القرن العشرين ، وقام بنقل الذهب من الكويت إلى الهند والعكس ، ولعله النوخذة الوحيد الذي ظهر في هذه العائلة ـ عائلة المطوع . وأول ذكر لرحلاته الشراعية ورد في روزنامة النوخذة عيسى بشارة عام ١٩٣٩م حين كان النوخذة عبدالعزيز يقود إحدى السفن الشراعية (ولعلها بوم التاجر فلاح الخرافي) إلى بنادر ساحل الهند الغربي . فحين وصل إلى هذا الساحل وبدأ في دخول بندر براول كان معه النوخذة عيسى بشارة الذي سجل في روزنامته دخولهما هذا البندر معا ، ثم سافر النوخذة عبدالعزيز من براول إلى بندر كاليكوت . وحين تقابل الاثنان في كاليكوت ذكر ذلك النوخذة عيسى بشارة ، كما ذكر أن النوخذة عبدالعزيز قد سافر من كاليكوت «إلى العالي» ـ أي إلى الكويت . وفي عام ١٩٤٠م كان النوخذة عبدالعزيز في رحلة إلى بنادر اليمن الجنوبية ، ولما وصل إلى بندر عدن شاهده النوخذة عبدالوهاب العسعوسي في بندر المعلا وذكر ذلك في روزنامته . بعد ذلك ترك النوخذة عبدالعزيز بندر عدن وأبحر إلى بندر سيحوت ـ على ساحل المهرة . وفي سيحوت شحن علبا من الصفيح تحوي دهن الصل (زيت سمك السردين) وأبحر عائدا إلى الكويت . وحين دخل الخليج وأصبح بالقرب من بندر كنكون الإيراني كان يبحر برفقته العديد من نواخذة الكويت عائدين إلى الكويت . كذلك ورد ذكر النوخذة عبدالعزيز المطوع في روزنامة النوخذة سعود السميط حين كان النوخذة عبدالعزيز قد توقف بالقرب من جمرك الفاو عند مدخل الشط قبل أن يدخل ليشحن كمية من التمور في بدء الموسم من ذلك العام (في سبتمبر ١٩٣٩م) .

النوخذة عبدالعزيز يعقوب المطوع

وفي رحلة أخرى كان النوخذة عبدالعزيز في سفينة من نوع الكوتية الهندية ، اشتراها من الهند وعبر بها من الساحل الهندي (من بندر منكرور) إلى بندر ممباسا الإفريقي مباشرة دون أن يمر بالساحل الصومالي الشرقي . ولقد شاهده في ممباسا

في ذلك العام النوخذة يوسف الرضوان الذي أبدى اندهاشه من هذه العبرة غير المعتادة .

هذه بعض الرحلات التي قام بها النوخذة عبدالعزيز المطوع والتي لدينا سجل بها . ومن المعروف أن النوخذة عبدالعزيز قد قام كذلك بقيادة سفينة من نوع البوم (صغيرة الحجم نسبيا) كانت للشيخ يوسف بن عيسى القناعي . كما قام النوخذة عبدالعزيز برحلات في سفن من نوع (اللنج) لتجار الكويت في بداية الخمسينيات ، وذلك خلال رحلات نقل الذهب من الهند وإليها ، حتى توقف السفر وترك النوخذة عبدالعزيز ركوب البحر حتى شاخ ومرض مرضا أقعده سنين منعت المؤلف من أن يحظى بلقاء معه بعد أن سمع عن نشاطه وتفانيه خلال عمله ، حتى توفاه الله .

النوخذة شهاب محمد العبدالله الشهاب

النوخذة شهاب محمد الشهاب

النوخذة شهاب نوخذة سفر هادئ وعاقل ومحب لبحارته ويعاملهم كما يعامل الأب أولاده . ركب البحر مدة لاتقل عن ربع قرن قضاها في قيادة السفن الشراعية إلى معظم بنادر ساحل الهند الغربي وساحل اليمن الجنوبي وساحل إفريقيا الشرقي ، وتوفي وهو يقود إحدى السفن الشراعية الكويتية . ركب معه البحار الشاعر عبداللطيف الديين في صباه وأثنى على حسن معاملته لبحارته وعلى عقله ورزانته ، وكذلك أثنى عليه النوخذة سعود البدر الذي شهد مراسم دفنه ووداعه . ولقد قام بقيادة العديد من السفن الشراعية السفارة الخاصة بتجار الكويت . فقد ركب عدة سنوات نوخذة في «بوم يوسف المرزوق» ، كما قام بقيادة «طراد» وهو بوم لعائلة جمعة من نواخذة الحي القبلي في بلدة الكويت القديمة . كذلك قام بقيادة سفينة سفر صغيرة لعائلة الصقر الكويتية . ولقد ورد ذكر للنوخذة شهاب في العديد من روزنامات النواخذة الكويتيين . ففي عام ١٩٣٤م كان في رحلة إلى بنادر ساحل الهند الغربي حين شاهده النوخذة عبدالوهاب العسعوسي في شط العرب ـ بالقرب من الفاو ، وذكر ذلك في روزنامته . كما ذكره النوخذة أحمد الخشتي في روزنامته عام ١٩٣٩م حين كان في بندر خورمارة (على ساحل مكران) وإذا بالنوخذة شهاب يقبل على هذا البندر لكي يحتمي فيه عن الرياح والبرق والمطر ، فقد كان في رحلة أخرى إلى الهند . ولقد كان النوخذة شهاب في قيادة بوم التاجر يوسف المرزوق حينئذ . وفي عام ١٩٤١م ورد ذكر النوخذة شهاب في روزنامات النوخذة عيسى بشارة (في كراچي) والنوخذة عيسى العثمان وكذلك النوخذة حجي بن يوسف الحجي (في جزيرة الشيخ وفي مسقط) ، كما ذكره النوخذة مفلح الفلاح عام ١٩٤٤م حين شاهده في بندر عدن اليمني وفي بندر المكلا حيث كان النوخذة شهاب العبدالله في رحلة طويلة إلى السواحل الإفريقية الشرقية . كذلك ذكره النوخذة سعود السميط والنوخذة عيسى بشارة عام ١٩٤٥م وفي العام الذي تلاه حين كان عائدا من بندر كووه (البرتغالي آنذاك) على ساحل الهند الغربي ، وحين كان في رحلة إلى السواحل الإفريقية في

الموسم التالي . أما وفاته فقد كانت في عام ١٩٤٦م حين كان عائدا من رحلته من إفريقيا حيث دونها في روزنامته النوخذة حجي بن يوسف الحجي ، حيث قابله في بندر المكلا ثم في بندر لاموه الإفريقي ثم في بندر الدير الإيراني حيث توفي النوخذة شهاب حينما كان مبحرا بالقرب من هذا البندر . كما روى حادثة وفاة النوخذة شهاب النوخذة سعود البدر الذي كان هو أيضا يبحر في سفينته مع النوخذة شهاب في رحلة العودة هذه ـ وقد روى هذه الحادثة للمؤلف على النحو التالي :

«كنت أبحر بالقرب من المطاف (وهو لسان رملي تحت البحر على ساحل فارس) في الخليج وبرفقتي النوخذة أحمد الطعان في سفينته وكذلك النوخذة شهاب العبدالله ، وفجأة شاهدنا علما (نوف) يرفع على سفينة النوخذة شهاب فعرفنا أن شيئا ما قد حدث لهذه السفينة فذهبنا لاستطلاع الرأي وإذا بالنوخذة شهاب قد فارق الحياة وابنه الصغير بالقرب منه ، والبحارة في حزن على نوخذاهم . تبادلت الرأي مع النوخذة أحمد الطعان (الذي كان يرتبط بعلاقة نسب مع النوخذة شهاب) فاقترح أن نصلي عليه وننزله بحرا بعد لفه بالكفن ، ولكني لم أقبل بهذا الرأي ، وقلت للنوخذة أحمد الطعان إن الساحل (البر) قريب منا ولابد من أن نأخذ الجثمان إلى البر وندفنه هناك بدلا من إلقائه في البحر ، فوافق النوخذة أحمد وأخذناه إلى الساحل (في بندر الدير) الإيراني وصلينا عليه ثم دفناه وعدنا إلى خشبنا وأكملنا رحلة العودة إلى الوطن ومعي ابن النوخذة شهاب وهو يبكي فراق والده المفاجئ هذا ، وقام مساعد النوخذة شهاب بقيادة السفينة حتى الكويت . وبعد وصولنا شاع الخبر بوفاة النوخذة شهاب رحمه الله [الذي توفي في السابع من شهر يونيو عام ١٩٤٦م ـ كما دونه النوخذة حجي في روزنامته]» .

النوخذة أحمد سعد العميري

النوخذة أحمد سعد العميري

ولد النوخذة أحمد العميري في حي ابن خميس في الجزء الشرقي من مدينة الكويت القديمة ، في عائلة امتهن رجالها حرفة الغوص على اللؤلؤ . ولما تعلم القراءة والكتابة ركب في إحدى سفن الغوص التابعة لعائلته ، وبعد سنوات أصبح غيصا (عزال) . كذلك عمل النوخذة أحمد في نقل الصخور من منطقة عشيرج (غرب مدينة الكويت) إلى النقع المنتشرة على الساحل . وفي مقابلة له عام ٢٠٠٣ (برنامج رجالات من الكويت) ذكر أنه كان يحصل على روبية واحدة ونصف الروبية بعد كل رحلة لجلب الصخور إلى ساحل المدينة ، ولكن الروبية كانت «كبر السفرة» ، كما قال . كذلك ذكر النوخذة أحمد أنه أصبح نوخذا غوص وعمره ١٧ عاما ، كما روى (في هذه المقابلة) عن رحلة له إلى بنادر ساحل فارس الشمالية لبيع السكر فيها خلال سنوات الحرب العالمية الثانية ، وذكر ما جابهه من المخاطر والتحديات ، وهي تدل جميعها على عزمه وكفاءته وحبه للمغامرة ومجابهة التحديات . ولقد وصف النوخذة أحمد نفسه بأنه كان منذ صغره يطلب الأفضل والأحسن ، وأنه كان يسعى دائما للارتقاء بمستواه المعيشي والعملي .

وبعد سنوات في حرفة الغوص على اللؤلؤ ، التي وصفها بالمهنة «الرذيلة» ، تطلع إلى أن يصبح نوخذا سفر بدلا من الغوص ، فركب يتعلم التنوخذ والقياس (الملاحة) من معلم من أهل لنجة . وبعدها تسلم قيادة سفينة لهم ، وقام بقيادتها في رحلات سفر إلى بنادر الساحل الهندي الغربي حتى عام ١٩٤٩م ، ترك بعدها السفر وركوب البحر وأسس شركة العميري للمقاولات والتجارة ، ومازال يديرها بكفاءة حتى اليوم .

وحين تكلم معه المؤلف وجده مازال يعمل بنشاط في إدارة هذه الشركة ، ويدعو الله أن يجنب هذا البلد غوائل الزمان .

ولقد ورد ذكر بوم العميري في روزنامة النوخذة يعقوب اليتامى عام ١٩٤٩م ، وكان النوخذة أحمد العميري في قيادة هذه السفينة في آخر رحلة له ، وكان في بندر

كاليكوت حين شاهده النوخذة يعقوب اليتامى وهو يستعد لرحلة العودة إلى الوطن .

كذلك ركب النوخذة أحمد العميري في سفينة (بوم) يملكه النوخذة عبدالوهاب العثمان ، وكان النوخذة أحمد في كاليكوت حين تسلم برقية من النوخذة عبدالوهاب يحثه فيها على الإسراع بالسفر قبل نهاية الموسم . ولكن النوخذة أحمد العميري بقي حتى تم شحن سفينته بالأخشاب ، ثم سافر من كاليكوت في نهاية الموسم معتمدا على معرفته في القياس والملاحة ، فوصل إلى الكويت بسلام ، وبعدها ترك ركوب البحر وقيادة السفن إلى الأبد . وحين وجه إليه سؤال عن إمكانية عودة أهل الكويت إلى قيادة السفن الشراعية ، ابتسم قائلا : «لن يعود السفر الشراعي إلى الكويت أبدا» .

النوخذة حجي بهمن بن محمد بهمن

في موسم عام ١٩٤٦م/ ١٩٤٧م قرر حجي بهمن ـ أحد نواخذة السفر الشراعي الكويتيين ـ أن يشتري البوم «مساعد» من عائلة إسماعيل ، والتي كان يقودها النوخذة إبراهيم إسماعيل ، وتم له ذلك ، ودفع فيه ١٧,٠٠٠ روبية هندية ، وكان هذا البوم بعد بيعه «شراكة» بين بهمن والفليج .

أخذ النوخذة حجي بهمن يستعد لبدء رحلة سفر إلى بندر كووه (على ساحل الهند الغربي) ، وجمع العدد الكافي من البحارة ، وكان من بينهم أحد عشر بحارا من عائلة بهمن ذاتها ، وأبحر من الكويت قاصدا الساحل الهندي مباشرة دون أن يشحن سفينته بالتمر ، فقد كان هناك بعض السلع الثمينة التي يود تجار الكويت في كووه أن يرسلوها مع النوخذة بهمن .

وصل النوخذة بهمن بندر كووه وباشر بحارته شحن البضاعة على السفينة ، وكان النوخذة والتجار على عجلة من أمرهم . ولما تم ذلك أبحر البوم «مساعد» بقيادة النوخذة حجي بهمن قاصدين بندر مسقط العماني ثم الكويت . ولكن في اليوم الثاني من مغادرتهم الساحل الهندي الغربي هب عليهم إعصار يدعى «بالأحيمر» وأصبح البحر كالطوفان ، ولم يستطع حجي بهمن وبحارته إنقاذ سفينتهم من الخطر فغرقت هي ومن فيها من رجال وبضاعة ولم يسلم منهم أحد ، وعرفت هذه الكارثة بـ «طبعة عيال بهمن» وهي من أسوأ حوادث الغرق التي حدثت للسفن الكويتية . وقد قدر ثمن البضاعة التي فقدت في هذه الحادثة بحوالي ستة ملايين روبية وهو مبلغ كبير جدا في ذلك العام (١٩٤٧م) . ويروي النوخذة عبدالله إبراهيم إسماعيل (في لقاء مع «الوطن» عدد ١٩م/ ٧/ ٢٠٠٢) أن النوخذة بهمن كان له ابن أخت يدعى عبدالرحمن كان يسافر معه ، ولكنه لم يستطع السفر في ذلك العام ، بل بقي بجانب والدته ، فجاءه الخبر المشؤوم : لقد غرق حجي بهمن وبحارته ولم يسلم منهم أحد .

ويجدر بالذكر هنا أن النوخذة بهمن له أخ اسمه عبدالله كان معه في هذه الرحلة المأساوية (نوخذا شراع) ولم يكتب له النجاة ـ يرحمه الله .

النوخذة تركي سليمان الفصام

النوخذة تركي الفصام

بدأ النوخذة تركي الفصام تدريبه بأن ركب بحارا في السفينة المشهورة «مهلب» بقيادة قبطانها النوخذة حسين عبدالرحمن العسعوسي في حوالي عام ١٩٣٩م ، ثم تدرج حتى أصبح سكونيا ـ أو ماسكا للدفة في أحد السفن الشراعية ، قبل أن يكتمل تدريبه ويصبح نوخذا يقود السفن إلى الهند أو اليمن . ولقد ورد ذكر النوخذة تركي الفصام في روزنامة النوخذة سعود السميط حين كان معه في شط العرب في بداية موسم السفر في عام ١٩٤٧م ، فقد كتب النوخذة سعود في روزنامته : «صباح اليوم خطفنا من اعدال نهر عبدالعزيز [في شط العرب] . . . أما تركي الفصام فدخل البنگلة إلى المغرب» . كذلك روى النوخذة سعود للمؤلف كيف أنه هو والنوخذة تركي الفصام كانا قد أبحرا من ساحل الهند الغربي في وقت متأخر من الموسم ، وكان عليهما أن يسرعا قبل أن يموج البحر ويصبح خطرا على السفن (وهو ما يسمى غلاق الموسم) ، وكيف أن النوخذة تركي لم يستطع أن يتوقف لسفينة إيرانية كانت تطلب النجدة ، نظرا لتأخره في السفر وخوفه من الرياح التي تهب في تلك الفترة .

ترك النوخذة تركي الفصام قيادة السفن الشراعية مثل غيره من نواخذة الكويت ، ولكنه حصل على عمل في دائرة الصحة العامة آنذاك ، وأصبح نوخذا لسفينة خاصة بدائرة الصحة تنقل الضيوف والأدوية إلى جزيرة فيلكا كلما اقتضى الأمر ، وكانت هذه السفينة من نوع «اللنج» والتي تسير بفعل المحرك . ولا شك في أن هذا العمل في (لنج الصحة) كان سهلا وأقل مشقة على النوخذة تركي من قيادة السفن الشراعية في الخليج وبحر العرب .

النوخذة إبراهيم حسين صرخوه

تركز نشاط النوخذة إبراهيم صرخوه في قيادة السفن الشراعية السفارة في فترة الثلاثينيات وأوائل الأربعينيات من القرن العشرين حسبما ورد في روزنامات بعض النواخذة الكويتيين مثل النوخذة عبدالوهاب العسعوسي والنوخذة عيسى بشارة . ففي عام ١٩٣٤م كان النوخذة إبراهيم صرخوه في شط العرب لشحن سفينة بالتمر حين شاهده النوخذة عبدالوهاب العسعوسي هناك ، كما شاهده النوخذة عبدالوهاب في السنة التالية في بندر باونكر الهندي . وفي عام ١٩٣٧م كان النوخذة إبراهيم صرخوه في بندر كراچي ، في الوقت الذي كان النوخذة عيسى بشارة فيه فذكره في روزنامته ، كما ذكر أن النوخذة إبراهيم أبحر من بندر كراچي إلى بندر سورميان (إلى الشمال من كراچي) ، ولقد حاول النوخذة إبراهيم دخول هذا البندر دون مساعدة ربان محلي فكان أن جنحت سفينته على الصخور القريبة من مدخل هذا البندر وأصبح في خطر ، فقام بحارة النوخذة عيسى بشارة بمساعدة بحارة النوخذة إبراهيم وعملوا جاهدين حتى أبعدوا سفينة النوخذة إبراهيم عن الخطر . ولقد كتب النوخذة عيسى بشارة في روزنامته أن النوخذة إبراهيم دخل «بندر سورميان من غير ربان ، وعال على الطريق وفزعنا له» . كذلك ورد ذكر النوخذة إبراهيم صرخوه في روزنامة النوخذة عيسى بشارة عام ١٩٣٩م حين تقابل الاثنان في بندر كراچي . وفي عام ١٩٤١م كان النوخذة إبراهيم مازال يقود السفن الشراعية إلى الهند ، فقد شاهده النوخذة عبدالوهاب العسعوسي في الشط في ذلك العام ينتظر هبوب رياح الشمال لكي يبدأ رحلة سفر جديدة ، وبعد سنوات من السفر الشراعي وقيادة السفن توقف النوخذة إبراهيم عن السفر وأصبح وكيلا للتاجر يوسف الفليج في بلدة المحمرة (في الجانب الشرقي من شط العرب) فمكث هناك منذ الحرب العالمية الثانية وحتى نهاية السفر الشراعي الكويتي حيث عاد إلى وطنه الكويت وتوفي فيها .

النوخذة حبيب بوشهري

النوخذة حبيب من نواخذة السفر الشراعي الكويتي ، وقد ورد ذكره في العديد من الروزنامات التي قام بعض نواخذة السفر الشراعي الكويتي بتسجيلها . ففي عام ١٩٣٧م ذكره النوخذة عيسى بشارة حين شاهده في بندر براول الهندي ، كما ذكره النوخذة عبدالوهاب العسعوسي عام ١٩٣٩م حين صادفه في شط العرب . وفي عام ١٩٤٠م ذكره النوخذة سعود السميط في روزنامته حين قابله في بندر مسقط ، كذلك قابله النوخذة حجي في بندر كاليكوت عام ١٩٤٣م . وفي العام التالي شاهده النوخذة عيسى بشارة في بندر بمبي وذكر أن النوخذة حبيب بوشهري «وصل وفيه تمر» . وفي عام ١٩٤٨م ذكره النوخذة عبدالوهاب العسعوسي حين كان الاثنان في الخليج في طريقهما إلى الكويت ، كما ذكره حين كانا بالقرب من جزيرة فيلچة . وأما في عام ١٩٥٠م فقد ورد ذكر النوخذة حبيب في روزنامة النوخذة يعقوب اليتامى حين كان يبحر مع بعض السفن الكويتية على ساحل فارس في طريقهم إلى الكويت . ولقد قام النوخذة حبيب بقيادة العديد من سفن الكويت أشهرها بوم «الناصري» حمال ٣٠٠٠ منّ للنوخذة والتاجر أحمد عبدالمحسن الخرافي . كذلك قام النوخذة حبيب بقيادة بوم للتاجر عبداللطيف محمد ثنيان الغانم ، وآخر لحسن عاشور ، وكذلك في بوم لحمد الملا . ولقد كان معه يساعده (نوخذا شراع) ابنه كاظم في هذه الرحلات ، وهو الذي أمد المؤلف بهذه المعلومات يرحمه الله .

النوخذة عبدالكريم بوشهري

هو أخو النوخذة حبيب بوشهري ، ولقد ورد ذكره في روزنامة النوخذة يعقوب اليتامى حين كان الاثنان في بندر كاليكوت عام ١٩٤٩م ، ولقد ذكر -أي النوخذة يعقوب اليتامى- أن النوخذة عبدالكريم سافر من بندر كاليكوت ، ربما في طريق عودته إلى الكويت ، وكان ذلك في العاشر من يناير من ذلك العام .

النوخذة محمد ولد عيدي

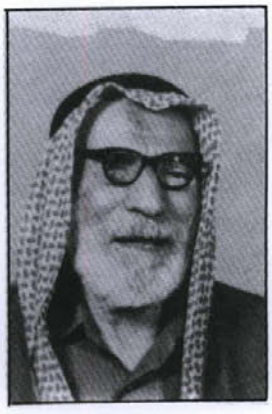
ورد ذكر النوخذة محمد ولد عيدي في روزنامات العديد من نواخذة الكويت . ففي عام ١٩٣٧م ذكره النوخذة عيسى بشارة حين خروجه من شط العرب في طريقه إلى الهند فكان معه (برفقته) النوخذة محمد . ثم تقابل الاثنان في ميناء كراچي ثم سافر محمد ولد عيدي من كراچي بعد ذلك . كذلك ذكره النوخذة عيسى بشارة حين قابله بالقرب من بندر كننور الهندي فكتب : «مر علينا محمد ولد عيدي سنان يبي [يبغي بندر] ترفندرم ، وكان ذلك عام ١٩٤٤م ـ في سنوات الحرب العالمية الثانية . وكانت السلطات الهندية تطلب من السفن الكويتية الموجودة في كراچي شحن كميات من القمح إلى الموانى الهندية الجنوبية . وفي العام ذاته (١٩٤٤م) كان النوخذة عيسى العثمان والنوخذة محمد ولد عيدي في طريقهما من كراچي إلى بندر تريفندرم ، ولقد ذكر ذلك النوخذة عيسى في روزنامته . وفي عام ١٩٤٦م حين كان محمد في شط العرب شاهده النوخذة سعود السميط يشحن سفينته بالتمور ، كما شاهده (في العام ذاته) النوخذة عبدالوهاب العسعوسي في شط العرب كذلك ، وذكر أن النوخذة محمد ولد عيدي كان في قيادة «بوم ابن الشيخ» ، كما شاهده فيما بعد في بندر كاليكوت الهندي يشحن سفينته بالأخشاب قبل عودته إلى الوطن .

ويجدر بالذكر أن النوخذة محمد قام بقيادة بوم لصالح جمال وآخر للتاجر يوسف المرزوق .

السليـــم

كـبيـرهم حـجي سليم بن حـسن ، وهو من الذين عـملوا في تجـارة الأخشـاب وامتلكوا السفن الشراعية السفارة . ولقد أوصى هذا التاجر الأستاذ محمد حسين بوعليان بصنع سفينة شراعية سفارة له في أواخر الثلاثينيات من القرن العشرين فكانت من أجمل وأشهر سفن الكويت الشراعية السفارة ، وعرفت ببوم حجي سليم مع أن اسمها الرسمي كان «فتح الرحمن» . ولقد تناوب على قيادة هذه السفينة كل من النوخذة عيسى سليم والنوخذة مختار سليم حتى نهاية السفر الشراعي الكويتي .

النوخذة عيسى سليم



النوخذة عيسى سليم

تسلم النوخذة عيسى سليم البوم «فتح الرحمن» ، ولقد كان في رحلة سفر عام ١٩٣٩م حين كان النوخذة عبدالوهاب العسعوسي في سفينته وشاهده في رحلة العودة بالقرب من بندر كنكون الإيراني فذكر ذلك في روزنامته مشيرا إلى أن النوخذة عيسى اضطر إلى دخول بندر كنكون بعد أن دخله غيره من السفن بسبب رياح الشمال القوية التي كانت تهب عليهم في ذلك اليوم . كذلك كان النوخذة عيسى في رحلة سفر أخرى عام ١٩٤١م إلى بنادر اليمن الجنوبية ، وهناك بالقرب من بندر سيحوت شاهده النوخذة حجي بن يوسف الحجي الذي كان في رحلة إلى السواحل الإفريقية فذكره في روزنامته . وحين عاد النوخذة حجي وتوقف في مسقط شاهد في هذا البندر النوخذة عيسى سليم وهو عائد في طريقه إلى الكويت . فذكر ذلك ثم ذكره النوخذة عيسى حين التقى به ثانية في بندر جزيرة هنيام . كذلك كان النوخذة عيسى سليم في رحلة سفر عام ١٩٤٣م حين أبحر برفقة النوخذة حجي من الكويت إلى الهند مباشرة في رحلة أخرى إلى ساحل الهند الغربي . وحين وصلا إلى بندر كراچي ذكر النوخذة حجي أن عيسى سليم كان معه في هذا البندر . هذا ما ورد في روزنامات النواخذة الكويتيين بخصوص النوخذة عيسى سليم ، ولم يعرف عنه أن قام بقيادة سفن أخرى تابعة للتجار الكويتيين حتى آخر سنوات عمله في السفر الشراعي الكويتي .

النوخذة مختار سليم

النوخذة مختار سليم

التزم النوخذة مختار سليم (مثل النوخذة عيسى) بقيادة سفينة للتاجر حجي سليم ابن حسن . ولقد ورد ذكره في روزنامة النوخذة حجي بن يوسف حين قابله في بندر مسقط عام ١٩٤١م ، وذكر ذلك في روزنامته . ولقد كان وجود النوخذة مختار في بندر مسقط في الوقت ذاته الذي كان فيه النوخذة عيسى سليم في هذا البندر . كذلك ورد ذكر النوخذة مختار سليم في روزنامة النوخذة حجي عام ١٩٤٣م حين تقابل الاثنان في بندر كراچي ، وبعد أن شحنا سفينتيهما بالبضاعة أبحرا سويا على طول الساحل الهندي الغربي صوب بندر كاليكوت ـ سنيار . كذلك كان النوخذة مختار سليم في رحلة طويلة إلى السواحل الإفريقية بدأت من البصرة حيث شحن النوخذة مختار سفينته بالتمر ثم أبحر إلى بندر سيحوت ثم إلى ممباسا حيث أنزل في هذا البندر ٢٩٧ كيسا من الملح ، وكذلك ٢٥٠٠ كلة تمر لم يستطع بيعها في سواحل اليمن ، كما كان مع النوخذة راكب واحد إلى ممباسا . جميع هذه التفاصيل وردت في سجل الميناء الخاص في بندر زنجبار الذي سجل وصول النوخذة مختار إلى بندر زنجبار في ١٩ من شهر يناير عام ١٩٤٥م .

وبعد أن ترك النوخذة مختار بندر زنجبار في طريق العودة كان يبحر برفقته النوخذة عبدالوهاب بن خليفة الشاهين الغانم بالقرب من ساحل اليمن الجنوبي ، وهناك بالقرب من جزر الحلانيات (أو مصيرة) شاء القدر أن تغرق سفينة النوخذة عبدالوهاب بعد اصطدامها بإحدى الشعاب المرجانية المتخفية أسفل سطح البحر ، وتبعثر بحارتها الذين لجأوا إلى سفينة النوخذة مختار سليم لتنقذهم وتعيدهم إلى أهلهم سالمين . ولقد كان النوخذة مختار بقيادة البوم «فتح الرحمن» كذلك حتى نهاية السفر الشراعي الكويتي .

ويجدر بالذكر هنا أن حجي سليم كان يمتلك سفينة هندية الصنع من نوع الكوتية ، وكانت آخر رحلة لهذه السفينة في عام ١٩٤٨/ ١٩٤٩م حيث إنها غرقت

في طريق عودتها إلى الكويت (ربما بالقرب من جون الكويت) ، وبعد حوالي عشرة أيام تم إيصالها إلى بندر الكويت حيث تم نقضها (تشتيرها) من قبل صاحبها . ولقد ذكر ذلك النوخذة مفلح الفلاح في روزنامته (ص ١٦١) حيث كتب التالي :

- «٢٥ جون ـ اطبعت كوتية حجي سليم»

- «٨ جولاي ـ شترّوا كوتية حجي سليم» .

العمر الدرباس

العمر (بفتح العين) الدرباس من العائلات الكويتية التي امتهن رجالها حرفة السفر الشراعي وقيادة السفن منذ زمن طويل ، وكان جدهم محمد نوخذة ، وربما والده قبله ، ونظرا لتقادم الزمن لم يحفظ لنا التاريخ شيئا عن نشاطهم البحري ، ولكن أولادهم وأحفادهم أصبحوا من نواخذة الكويت الذي ارتبطت أسماؤهم بحرفة السفر الشراعي حتى نهاية هذه الحرفة ، وكان بعضهم من نواخذة الكويت المشهورين ، وبخاصة النوخذة درباس العمر الذي كان نشطا في أثناء الحرب العالمية الأولى وما تلاها من سنوات وحتى بداية الأربعينيات من القرن العشرين .

النوخذة درباس محمد العمر

النوخذة درباس محمد العمر

بدأ النوخذة درباس قيادة السفن الشراعية في السنوات القليلة التي سبقت قيام الحرب العالمية الأولى ، لذا فهو من جيل النواخذة القدامى أمثال أحمد الغانم وخالد العسعوسي وعيسى القطامي ، وكانت له سفينة يقودها إلى بنادر الساحل الهندي الغربي . ففي عام ١٩١٢م كان في شط العرب وحصل على شحنة من التمر (نول) لعائلة الصقر ، وقام بنقلها إلى بندر كراچي لبيعها هناك ، كما كان في كاليكوت في عام ١٩١٦م في أثناء الحرب العالمية الأولى يحاول شحن بضاعة والعودة بها إلى الكويت . ولقد كان الطلب على السفن الشراعية كبيرا في تلك السنوات .

ولقد استمر النوخذة درباس يقود السفن الشراعية بعد أن توقفت الحرب ، ففي عام ١٩٣٣م كان في رحلة إلى الهند ، وشاهده النوخذة عيسى بشارة بالقرب من بندر فصعة بندر (على ساحل مكران) ، وكتب في روزنامته : «نشوف بوم درباس العمر على الصدر ، كذلك شاهده في بندر كووه في عام ١٩٣٥م/ ١٩٤٦م وهو يستعد لعبور الغبة في طريقه إلى الكويت . ولقد تسلم النوخذة درباس بعد ذلك قيادة بوم العثمان «تيسير» ، وقام بقيادته خمس سنوات متصلة إلى بنادر الساحل الهندي الغربي - إذ أن النوخذة درباس ، شأنه شأن نواخذة الكويت القدامى ، كان مكتفيا بالسفر إلى

بنادر الساحل الهندي الغربي ، ولم يجد حاجة إلى التوجه إلى غيرها من البنادر الإفريقية الشرقية . ولقد شاهده النوخذة أحمد الخشتي وهو في قيادة البوم «تيسير» عام ١٩٣٧م ، أولا في شط العرب ثم بالقرب من بندر كووه ، ثم في بندر البحرين في طريق عودته إلى الكويت . ويروى أنه في عام ١٩٤٦م (أي بعد انتهاء الحرب العالمية الثانية) قام النوخذة درباس بقيادة سفينة للملك عبدالعزيز آل سعود خصصها لنقل المواد الغذائية (مثل الحبوب والتمر) من شط العرب إلى بنادر الساحل السعودي الشرقي حيث كانت هناك حاجة ماسة لتلك المواد الغذائية في ذلك الوقت الذي تلا توقف الحرب .

كما عمل في الأربعينيات في قيادة «مركب البچاري» أحد تجار البصرة ، وكان يقلص بعض «الدوب» وراءه محملة بالأطعمة والحبوب للساحل الشرقي في المملكة العربية السعودية (بإذن من الملك عبدالعزيز) وكان هناك بحار (عراقي) يساعده في عمله اسمه إبراهيم الشهاب .

وفي إحدى اللقاءات مع المجدمي محمد بن عمران ، الذي كان رئيسا للبحارة مع النوخذة درباس روى للمؤلف الحادثة التالية (حين كان النوخذة درباس في قيادة بوم العثمان «تيسير» :

«كنا في بوم العثمان «تيسير» في طريقنا للهند ونوخذانا درباس العمر ومعه ابنه عمر «معلما» فانكسر الصاري من الأعلى فأخذ النوخذة درباس يفكر في حل لهذه المشكلة ، أما أنا فلم أتبرع برأي من عندي لحل المشكلة . ولكني انتظرت لكي أرى ما سيعمله النوخذة درباس . فبدأ بعد مدة ينادي البحارة واحدا واحدا ويسأله عن رأيه في كيفية حل المشكلة ، ولكن البحارة لم يهتدوا إلى حل جيد فناداني النوخذة درباس وطلب مني التفكير في حل بعد أن عجز هو عن الوصول إلى الحل . عندها أشرت عليه بطريقة أدت إلى حل المشكلة فعاد «تيسير» إلى الإبحار إلى الهند» .

ويضيف المجدمي ابن عمران أن النوخذة درباس لا يكابر ، بل إنه يحاول إيجاد

أفضل رأى حين يعجز هو عن فرض حل معين على السفينة ، كما أنه «شداد على المحمل» .

كما يروي أحد أحفاده أن النوخذة درباس كان مسافرا في الخليج على إحدى البواخر الأجنبية ومعه صديقه التاجر فلاح الخرافي ، فأحس بأن الباخرة مقبلة على صعوبات نظرا لوجود شعاب مرجانية محلية في طريقها غير موضحة على الخرائط الملاحية . فلما أخبر صديقه فلاح بهذا ، قام فلاح الخرافي وأخذ يلوح بعباءته باتجاه غرفة القبطان الذي أرسل يطلب تفسيرا عما يريده ، ولما قابله النوخذة درباس وأخبره عن وجود شعاب مرجانية في الطريق ، شكره القبطان ووضعه هو وصديقه فلاح الخرافي في مكان خاص في السفينة وحتى نهاية الرحلة .

توقف النوخذة درباس العمر عن قيادة السفن الشراعية في أواخر الأربعينيات من القرن العشرين بعد حوالي أربعين عاما قضاها في ركوب البحر وقيادة السفن الشراعية ، وأصبحت له عمارة (في الحي الأوسط من المدينة) يبيع فيها الأخشاب وغيرها من لوازم السفن والبحر ، وكان يستقبل فيها أصدقاءه وزملاءه من بحارة ونواخذة ، هؤلاء الذين كانوا يكنون له التقدير والاحترام الذي يستحقه رجلٌ أمضى شبابه في البحر مثله . ثم انتقل من بيته في البلدة إلى منزل جديد خارجها ، وبقي فيه حتى وفاته في يوليو ١٩٧١م بعد أن درب ابنه عمر على قيادة السفن الشراعية .

النوخذة أحمد محمد العمر

النوخذة أحمد محمد العمر

ربما تعلم النوخذة أحمد قيادة السفن الشراعية من أخيه النوخذة درباس ، ثم قام بقيادة سفينة لوالده عدة سنوات ، ولذا فهو يعتبر من النواخذة المخضرمين الذين قاموا بقيادة السفن الشراعية بعد الحرب العالمية الأولى ، ثم استمر حتى الأربعينيات من القرن العشرين . ولعل أشهر سفينة قام بقيادتها النوخذة أحمد هي بوم أولاد داود المرزوق المعروفة باسم «نايف» ، والذي يصفه الأستاذ علي عبدالرسول بأنه بوم «حلو . . . حلو وايد» . كذلك قام النوخذة أحمد بقيادة سفينة للتاجر فلاح الخرافي .

ولقد ذكر النوخذة أحمد الخشتي في روزنامته أنه «اتفق» ـ أي تقابل مع النوخذة أحمد العمر (في بوم المرزوق «نايف») في شهر يناير من عام ١٩٣٧م ، وكان النوخذة أحمد في حينها قد أبحر من بندر كراچي ، والتقى النوخذة أحمد الخشتي بالقرب من بندر راجبور الهندي ، كما التقى النوخذة أحمد الخشتي في الوقت ذاته بالنوخذة درباس العمر الذي كان موجودا على الساحل الهندي الغربي في تلك الأثناء . كذلك ذكر النوخذة عيسى بشارة أنه شاهد النوخذة أحمد العمر في بندر كراچي عام ١٩٣٧م ، وفي بندر كاليكوت في العام ١٩٣٩م ، وأما النوخذة عيسى العثمان فقد كان في بندر كاليكوت في شهر نوفمبر عام ١٩٤١م يستعد لرحلة العودة إلى الكويت ، وهناك كان كذلك النوخذة أحمد العمر الذي ترك بندر كاليكوت قبل النوخذة عيسى بيوم واحد . ولكن النوخذة عيسى لحق به بالقرب من كندفور وأصبح يبحر برفقته حتى بدأ الاثنان عبور الغبة (بحر العرب) في طريقهما للساحل العماني . ولكنهما لم يستمرا طويلا مع بعضهما في الغبة ، ولم يعد أحدهما يعرف أين مكان الآخر حتى تقابلا مرة أخرى بالقرب من جزيرة خارج الإيرانية في داخل الخليج .

هذه أهم الرحلات التي لدينا سجل عنها للنوخذة أحمد العمر ، ولا شك في أنه قام بالكثير من الرحلات إلى بنادر الهند . ولقد ترك النوخذة أحمد قيادة السفن الشراعية في الوقت ذاته الذي تركها فيه أخوه النوخذة درباس ، وبقي في الكويت حتى وفاته عام ١٩٧٤م . ولقد درب النوخذة أحمد ابنه سليمان على قيادة السفن فأصبح من نواخذة السفر الكويتي المعروفين من الجيل الأخير .

النوخذة عبدالله العمر

النوخذة عبدالله محمد العمر

نحا النوخذة عبدالله العمر منحى أخويه درباس وأحمد ، وقام بقيادة السفن الشراعية السفارة . ولقد كان في البدء في قيادة سفينة للتاجر محمد بن شاهين الغانم ، ثم تسلم قيادة «بوم أحمد العبدالله الصقر» ، وكان ذلك في منتصف الثلاثينيات من القرن العشرين . وفي عام ١٩٣٧م (حين كان النوخذة عبدالله في قيادة بوم أحمد

الصقر) خرج من بندر كاليكوت برفقة النوخذة عيسى بورحمة ، ومعهما سفينة هندية لأحد النواخذة الهنود . وفي منتصف الغبة (بحر العرب) توقف عليهم الهواء ، وأصبحت سفنهم تجري إلى حيث يأخذها التيار ، وظلوا على ذلك أسابيع متصلة نفد خلالها ما لديهم من طعام وشراب ، حتى ظن أهل الكويت أنهم فقدوا في عرض البحر ، ولكن شاءت الأقدار أن يهب عليهم هواء السهيلي الجنوبي بعد ذلك ، وتجمعت حولهم الغيوم ، وأمطرت السماء ، فرفعوا أشرعتهم ووصلوا إلى الساحل العماني بسلام ـ ولعل هذه الحادثة من أشهر الحوادث البحرية التي حفظها لنا التاريخ البحري الكويتي ، وهي أشهر ما يروى عن النوخذة عبدالله العمر .

ولقد ذكر النوخذة عيسى بشارة في روزنامته لقاءاته بالنوخذة عبدالله العمر ، ففي عام ١٩٣٨م خرج الاثنان معا من شط العرب ليلتقيا في بندر كراچي ثم في بندر باونگر ـ وهذا من البنادر التي قليلا ما تتوجه لها سفن الكويت نظرا لصعوبة الإبحار إليها بسبب الشعاب المرجانية والبحار الضحلة التي تعترض سبيلهم . كذلك ذكره النوخذة عيسى العثمان في روزنامته (عام ١٩٤١م وعام ١٩٤٥م) ، كما ذكره النوخذة يعقوب اليتامى في روزنامته عام ١٩٤٥م حين قابله في بندر بمبي . ولعل هذه الرحلة من الرحلات الأخيرة للنوخذة عبدالله العمر ، ترك بعدها قيادة السفن ليستريح في وطنه وبين أهله تاركا ابنه جاسم العمر يستمر في السفر إلى أماكن وبنادر لم يصلها هو من قبل ، وحتى وفاته في ١٨/ ٤/ ١٩٧٣م عن عمر قارب ٨٥ عاما .

النوخذة عمر الدرباس العمر

النوخذة عمر درباس العمر

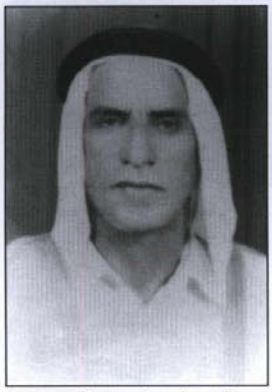
ركب النوخذة عمر مع والده درباس لتعلم قيادة السفن الشراعية ، ثم تعلم الملاحة والقياس ، فركب مع والده «معلم» في بوم العثمان «تيسير» عدة سنوات ، ثم أصبح نوخذا وتسلم قيادة سفينة لوالده ، ولكنه لم يكتف بالسفر إلى بنادر الساحل الهندي الغربي مثل والده وأعمامه ، بل ذهب إلى بنادر اليمن الجنوبية وبنادر الساحل الإفريقي الشرقي . ففي عام ١٩٤٨م/ ١٩٤٩م كان في في رحلة طويلة إلى الساحل الإفريقي

الشرقي ، وفي بندر زنجبار قابله النوخذة مفلح الفلاح الذي ذكر في روزنامته أن النوخذة عمر الدرباس ترك بندر زنجبار في طريقه إلى الكويت في ٩ أبريل عام ١٩٤٩م ، ولعل هذه الرحلة من أواخر رحلات النوخذة عمر الدرباس السفارة ، قبل أن يترك السفر ويستقر في وطنه حتى وفاته .

كذلك ذكره النوخذة يعقوب اليتامى في روزنامته (عام ١٩٤٦م) حين كان النوخذة عمر في رحلة إلى بنادر الساحل الهندي ، فلقد شاهده النوخذة يعقوب في بندر كووه ، ثم صادفه بالقرب من جزيرة سلامة (في مضيق هرمز) في طريق عودته إلى الكويت .

وفي بداية الخمسينيات من القرن العشرين ترك النوخذة عمر قيادة السفن الشراعية بعد أن أدى واجبه كواحد من نواخذة الجيل الأخير في الكويت .

النوخذة سليمان أحمد العمر



النوخذة سليمان العمر

تعلم من والده قيادة السفن الشراعية ، فهو من نواخذة الجيل الأخير في الكويت . ولقد عرف عنه أنه قام بقيادة البوم «مشهور» للصقر ـ وهذه سفينة للغوص كانت للتاجر هلال المطيري فاشتراها منه التاجر عبدالعزيز الصقر . ثم قام النوخذة سليمان بقيادة إحدى سفن أولاد داود المرزوق وهو البوم «سمحان» ـ من السفن القديمة التي صنعها الأستاد جاسم بن راشد .

ولقد ذكر النوخذة أحمد العمر العديد من النواخذة في روزناماتهم ـ منذ عام ١٩٣٧م وحتى عام ١٩٤٣م . ففي عام ١٩٣٧م ذكره النوخذة عيسى بشارة حين شاهده في بندر كاليكوت ، وفي عام ١٩٤٣م كان النوخذة سليمان العمر في بندر كراچي ، وحين ترك هذا البندر قاصدا بومبي خرج برفقة النوخذة عيسى بشارة ، وحين كانا يبحران بالقرب من بندر براول قام النوخذة سليمان بزيارة النوخذة عيسى في سفينته ، ثم واصلا مسيرهما حتى دخلا بندر بومبي . كذلك ذكره كل من النوخذة

عيسى العثمان (١٩٤٥م) ، والنوخذة حجي بن يوسف عام ١٩٤٣م حين شاهده بالقرب من بندر مسقط ، ثم التقى به في بندر جزيرة لارچ الإيرانية ، وهو في طريق العودة إلى الكويت .

هذا ما توفر من معلومات عن النوخذة سليمان العمر الذي كان من أواخر نواخذة السفر الشراعي الكويتي .

النوخذة جاسم عبدالله العمر

هو آخر نواخذة العمر من الجيل الأخير ، ومن أنشطهم وأكثرهم شهرة . ركب البحر وقام بقيادة السفن الشراعية ، منذ منتصف الثلاثينيات وحتى أواخر الأربعينيات من القرن العشرين ، ولم يكتف بقيادة السفن إلى بنادر الهند ، بل ذهب إلى بنادر اليمن وبنادر الساحل الإفريقي الشرقي ، وحتى بنادر البحر الأحمر ، وبهذا يكون من نواخذة الكويت القلائل الذين ذهبوا إلى البحر الأحمر .

النوخذة جاسم العمر

غير أن رحلته إلى بندر جدة السعودي (في أوائل الأربعينيات من القرن العشرين) كانت لا تخلو من المصاعب والأخطار ، فقد كاد يغرق هو وبحارته في ذلك البحر الذي يتعسر على نواخذة السفن الشراعية الإبحار فيه ، ولولا أن كان حوله من ينقذه (هو وبحارته) لفقد حياته في تلك السفرة إضافة إلى فقدانه سفينته .

لقد كان النوخذة جاسم العمر في قيادة سفينة (بوم) للتاجر خالد عبداللطيف الحمد وإخوانه ، وكان الوقت إبان الحرب العالمية الثانية ، وحركة نقل المواد الغذائية (مثل الحبوب) من بندر إلى آخر بواسطة السفن الشراعية كبيرة ، وكان النوخذة جاسم والنوخذة معيوف البدر والنوخذة عبدالعزيز البرجس في قيادة سفن لعائلة الحمد ، فطلب منهم التوجه إلى بندر جيبوتي وشحن أكياس من الطحين ثم الإبحار بها داخل البحر حتى ميناء جدة . وكانوا يبحرون نهارا ويتوقفون ليلا لخطورة الإبحار ليلا في ذلك البحر المليء بالشعاب المرجانية . وفي خلال مسيرهم داخل البحر الأحمر لاحظ

النوخذة عبدالعزيز البرجس (الذي روى هذه الحادثة للمؤلف) أن النوخذة جاسم مقبل على خطر فحاول التخفيف من سرعته ، ليرى كيف يمكن للنوخذة جاسم الابتعاد عن الخطر المحدق به . ولكن النوخذة جاسم لم يستطع ذلك ، فقد أبحرت سفينته فوق أحد الشعاب المرجانية ، وما هي إلا لحظات حتى انخرط الشراع ووقع على سطح السفينة التي جنحت على أحد جانبيها ثم بدأت تغرق ، وبحارتها يتركونها مذعورين . لقد صاح النوخذة جاسم ببحارته لإنزال الشراع ، ولكن الخطر كان أسرع منه ، ففقد سفينته وحمولتها ، وأسرع نحو سفينة النوخذة عبدالعزيز والنوخذة معيوف البدر ، هو وبحارته طلبا للنجاة . ويضيف النوخذة عبدالعزيز البرجس أنه حين شاهد سفينة النوخذة جاسم تغرق أسرع وغير اتجاه سفينته حتى يتفادى الشعاب المرجانية التي أغرقت سفينة رفيقه ، ثم أرسل قارب النجاة إلى النوخذة جاسم وبحارته ، فركبوا معه ، ثم عادوا إلى الكويت .

غير أن سفرات النوخذة جاسم الأخرى كانت سليمة وموفقة . ففي عام ١٩٣٧م كان في رحلة إلى بنادر الهند حيث قابله النوخذة عيسى بشارة في بندر كراچي ، ثم بندر سورميان . وفي عام ١٩٤٤م كان في رحلة إلى بنادر اليمن الجنوبية ، كما كان في رحلة طويلة إلى بنادر الساحل الإفريقي الشرقي في عام ١٩٤٦م ، وهناك ـ في ممباسا وفي زنجبار ، شاهده كل من النوخذة عيسى بشارة والنوخذة مفلح الفلاح . كذلك ذكره النوخذة عبدالوهاب العسعوسي في روزنامته (عام ١٩٤١م) ، والنوخذة سعود السميط (١٩٣٩م) ، والنوخذة عيسى العثمان (١٩٤١م) ، والنوخذة ناصر القطامي في رحلته إلى السواحل عام ١٩٤٦م ، حتى أطلت الخمسينيات من القرن العشرين فتوقف النوخذة الشجاع جاسم عبدالله العمر عن السفر ، وترك مقعده على سطح البوم السفار إلى الأبد .

المبـــاركي

الطواش جاسم المباركي

ارتبط رجال هذه العائلة بحرفة الغوص على اللؤلؤ والتجارة فيه أكثر من ارتباطها بحرفة السفر الشراعي أو النقل البحري . فقد ظهر فيهم النوخذة وتاجر اللؤلؤ جاسم محمد المباركي ، وكان اسمه يتردد في سوق اللؤلؤ في الكويت في سنوات ازدهار هذه التجارة ، لكن وبعد أن بدأ سوق اللؤلؤ العالمي في التدهور تنبه رجال هذه العائلة إلى ضرورة التوجه إلى حرفة النقل الشراعي بدلا من الاعتماد كليا على حرفة الغوص ، فكان أن برز فيهم بعض النواخذة ، أحدهم النوخذة مبارك جاسم المباركي .

النوخذة مبارك جاسم المباركي

النوخذة مبارك المباركي

عرفت عائلة المباركي بأنها من العائلات الكويتية التي مارست حرفة الغوص على اللؤلؤ ، وبخاصة النوخذة جاسم محمد المباركي الذي كان من نواخذة الغوص في حي الوسط من بلدة الكويت القديمة . ولقد درب هذا النوخذة ابنه مباركا وركب معه في رحلات للغوص على اللؤلؤ حتى أصبح مبارك نوخذة غوص مثل والده ، واستمر في هذه الحرفة حتى كسادها في الثلاثينيات من القرن العشرين حيث تحول (مثل العديد من نواخذة الغوص) إلى نوخذة سفر يقود السفن الشراعية إلى موانى الهند المختلفة ، وقد عرف عنه أنه قام بقيادة سفينة خاصة بالعائلة من نوع البوم اسمها «هديب» ، ولقد كان أغلب رحلاته إلى ساحل الهند الغربي حيث تنتشر الكثير من الموانى على هذا الساحل ، ويسهل تصريف التمور فيها . ولقد ورد ذكر النوخذة مبارك في روزنامة النوخذة عيسى بشارة عام ١٩٣٩م حيث قابله في بندر كاليكوت الهندي ، وحين سافر النوخذة عيسى بشارة من بندر كاليكوت سافر معه (يرافقه) النوخذة مبارك في سفينته ، كما ذكر النوخذة عيسى أن النوخذة أحمد القصار (الذي كان موجودا في بندر كاليكوت في حينه) قام بزيارة صديقه النوخذة مبارك المباركي بواسطة قارب الماشوه . كما ورد ذكر للنوخذة «المباركي» في روزنامة النوخذة عيسى بشارة في العام التالي (١٩٤٠م) حيث كان النوخذة عيسى راسيا في بندر منظرة (داخل دوحة كج

الهندية) فكتب : «وصل المباركي» إلى بندر منظرة ـ وربما كان يعني النوخذة مبارك المباركي . توقف النوخذة مبارك عن السفر الشراعي في عام ١٩٤٦م ، وهو العام الذي توقف فيه العديد من نواخذة السفر الشراعي الكويتي عن السفر نظرا لصعوبة الحصول على بحارة كويتيين للاستعانة بهم في الرحلات الشراعية السفارة ، وتفرغ لأعمال خاصة حتى وفاته في عام ١٩٨٦م ـ يرحمه الله .

النوخذة حمد مبارك المباركي

النوخذة حمد المباركي

دربه والده مبارك على قيادة السفن الشراعية ، ثم أصبح نوخذا في بوم اسمه «هديب» كان ملكا لجده جاسم المباركي ، وقام بقيادة هذه السفينة في رحلات موسمية إلى بنادر الساحل الهندي الغربي ، ولقد أورد النوخذة عيسى العثمان في روزنامته أنه حين كان في الغبة (بحر العرب) عائدا إلى الكويت من بندر كاليكوت شاهد بوم النوخذة حمد المباركي ، فأصبح هو والنوخذة عيسى العثمان والنوخذة يوسف الجاسم يبحرون سويا في طريقهم إلى الساحل العماني ، وكان ذلك في موسم عام ١٩٤٥م/ ١٩٤٦م ، أي في آخر سنة للحرب العالمية الثانية . ولقد استمر النوخذة حمد في قيادته لسفينته (بوم هديب) حتى بداية الخمسينيات من القرن العشرين .

النوخذة عبدالله محمد المباركي

النوخذة عبدالله المباركي

ابتدأ النوخذة عبدالله رحلات السفر الشراعي في مرحلة مبكرة ويصفه النوخذة عيسى بشارة بأنه من أقدم وأنشط نواخذة السفر من عائلة المباركي ، فقد واجهه في العديد من البنادر الهندية خلال رحلاتهما الموسمية إلى تلك الأصقاع . كذلك أورد النوخذة سعود السميط في روزنامته أنه كان في طريق عودته إلى الكويت (عام ١٩٤٦م/ ١٩٤٧م) فاضطر للاحتماء في بندر جزيرة خارج الإيرانية ، وفي هذا البندر وجد العديد من سفن الكويت كان من بينها «بوم عبدالله المباركي» ، فقد كان النوخذة عبدالله في طريق عودته من رحلة سفر في ذلك العام ، ويجدر بالذكر هنا أن النوخذة

عبدالله كان يقود سفينة من نوع البوم اسمه (فتح الخير) كان يمتلكها جده جاسم ، وقد قام بقيادتها حتى أواخر الأربعينيات وبداية الخمسينيات من القرن العشرين .

النوخذة خالد محمد المباركي

كذلك قام النوخذة خالد بقيادة إحدى السفن (التابعة لعائلة المباركي) في رحلات موسمية إلى الهند مثل أخيه النوخذة عبدالله ، ولقد كان يركب معه نوخذا يساعده في تلك الرحلات . ولقد أورد النوخذة يعقوب اليتامى ذكر النوخذة خالد المباركي في روزنامته عام ١٩٤٨م ، فقد كان هو والنوخذة خالد في بندر كاليكوت ، وبعد أن تم شحن سفينتيهما بالأخشاب أبحرا سويا من كاليكوت في طريق عودتهما إلى الكويت ، وكان ذلك في شهر يناير عام ١٩٤٩م . وقد استمر النوخذة خالد في رحلاته الموسمية حتى نهاية السفر الشراعي الكويتي .

النوخذة خالد المباركي

الغنيـــــم

عائلة الغنيم من العائلات الكويتية التي ارتبط رجالها بالبحر وبالسفر الشراعي سنين طويلة ، فقد كانت مساكنهم تقع على ساحل البحر بالقرب من الفرضة القديمة ، في الحي الذي عرف باسم «فريج غنيم» ، وكذلك كانت لهم نقعة (حوض للسفن) أمام منازلهم (هي نقعة غنيم) . ولقد مارس رجال هذه العائلة حرفة قيادة السفن الشراعية منذ القدم ، وبخاصة في سنوات ازدهار الكويت (خلال حكم الشيخ مبارك الصباح لها) وكانت لهم سفنهم الخاصة من أشهرها بوم «المنور» لغنيم . ولقد حفظ لنا سجل الجمارك الكويتية (عام ١٩١٧م) أسماء بعض النواخذة من هذه العائلة الذين مارسوا حرفة «التنوخذ» ، وقاموا بقيادة السفن الشراعية (السفارة أو سفن القطاعة) ، ولقد استمر رجال هذه العائلة في قيادتهم للسفن الشراعية حتى أواخر العشرينيات أو مطلع الثلاثينيات من القرن العشرين ، ثم توقفوا عن مزاولة هذه الحرفة . ويجدر بالذكر هنا أن أحد رجالهم (وهو خالد صالح الغنيم) الذي كان رئيسا لمجلس الأمة في دورتين نيابيتين من عام ١٩٧١ إلى عام ١٩٧٦ ، كان في الأصل من رجال البحر (معلم) ، وكان يصاحب النواخذة في رحلاتهم السفارة لكي يحدد لهم مواقع سفنهم في عرض البحار ، ولكن حدث أن توفي أخوه في إحدى رحلات السفر فمنعته والدته من ركوب البحر ومن أن يصبح نوخذا بعد ذلك . وفيما يلي نبذة عن هؤلاء النواخذة من عائلة الغنيم .

النوخذة غنيم سليمان الغنيم

قام النوخذة غنيم سليمان الغنيم كذلك بقيادة السفن الشراعية السفارة في رحلات موسمية إلى الساحل الهندي الغربي في الفترة التي كان فيها أخوه داود يقود السفن الشراعية كذلك . ويروى عن النوخذة غنيم هذا أنه في إحدى سفراته إلى بنادر الساحل الهندي الغربي أنزل ما لديه من بضاعة في أحد هذه البنادر ثم سافر إلى بندر آخر حيث طلب منه دفع رسوم إضافية سبق أن قام بدفعها فلم يقبل فمنع من السفر ،

واضطر إلى الشكوى إلى أحد الأصدقاء الهنود في هذا البندر ، فنصحه بعرض قضيته على أحد كبار المسؤولين الإنجليز (في كاليكوت) . وعندما وصل النوخذة غنيم إلى حيث يجلس هذا المسؤول منع من الوصول إليه ، ولكنه استطاع أن يفلت منهم وأن يقابل هذا المسؤول الذي أحسن استقباله ، وقدم له الشاي واستمع إلى شكواه ، ثم وعده بحل المشكلة في الحال . ولكن النوخذة غنيم تعجب من إتقان هذا المسؤول للغة العربية وسأله أين تعلمها؟ فأجابه المسؤول بأنه قبل وصوله إلى الهند كان في بلدة لنجة (على ساحل فارس) ، وأنه تعلم العربية فيها . بعدها عاد النوخذة غنيم إلى سفينته ورفع شراعه وعاد إلى الكويت ليروي هذه القصة لأقاربه .

النوخذة عبدالله غنيم الغنيم

كان نشاط النوخذة عبدالله الغنيم بارزا خلال سنوات الحرب العالمية الأولى ، فهو مثل النوخذة محمد كان يقوم برحلات موسمية منتظمة إلى بنادر الساحل الهندي الغربي ، إذ كانت الهند المصدر الأساسي للمواد التموينية للخليج كله في تلك السنوات ـ سنوات الحرب العظمى هذه . ففي عام ١٩١٧م كان النوخذة عبدالله في قيادة البوم «الناصري» الذي ربما كان يمتلكه النوخذة عبدالله . ففي رحلته هذه نقل كمية من التمور إلى الهند ثم عاد بكمية من البضائع كان من ضمنها عشرة براميل (خشبية) تحتوي على مادة الأسمنت ، ولعل استيراد الأسمنت في ذلك الوقت المبكر إلى الكويت (عام ١٩١٧م) مما يدعو إلى التساؤل ، حيث لا يستخدمه أحد من الناس كمادة للبناء آنذاك ، ولعل هذه الكمية المحدودة من الأسمنت كانت لاستخدامات البناء الخاصة بالمستشفى الأمريكي في الكويت . ولا شك في أن النوخذة عبدالله قام بعد ذلك بالعديد من رحلات السفر الشراعي إلى الهند ، وربما إلى بنادر الساحل اليمني الجنوبي ، لكنه ترك السفر وقيادة السفن الشراعية في نهاية العشرينيات من القرن العشرين مثل غيره من نواخذة الغنيم ، ولعل ضياع الروزنامات التي سجل فيها هؤلاء النواخذة تفصيلات رحلاتهم هو السبب المباشر في شح المعلومات المتوافرة عن هؤلاء

النواخذة وعن غيرهم من نواخذة الكويت القدامى . ولقد سلم هؤلاء النواخذة «المسؤولية» إلى ما تلاهم من جيل (وهو الجيل الأخير من نواخذة السفر الشراعي الكويتي) فقام هذا الجيل الأخير بواجبه على أكمل وجه ، وبفضلهم عرفت الكويت بالبلد الذي ظهر فيه أفضل نواخذة الخليج وتجارها وصناع السفن فيها .

النوخذة عيسى سليمان الغنيم

كان مثل أخيه غنيم من نواخذة السفر الشراعي الكويتي ، وكانت له سفينة قام بقيادتها إلى بنادر الساحل الهندي الغربي خلال العقدين الأول والثاني من القرن العشرين . ولم يرد ذكره في روزنامات النواخذة المتأخرين ، فهو من جيل النواخذة القدامى نسبيا ، ولذا لم تتيسر الكثير من المعلومات عن نشاطه في هذا المجال .

النوخذة محمد سليمان الغنيم

النوخذة محمد هو أخو النوخذة داود ومثله من حيث كونه واحدا من نواخذة السفر الشراعي الكويتي القدامى الذين كانوا يقومون برحلات موسمية منتظمة إلى بنادر الساحل الهندي الغربي . ويبدو أن نشاط النوخذة محمد كان بارزا خلال سنوات الحرب العالمية الأولى ، وكان في عام ١٩١٧م في قيادة سفينة (من نوع السنبوك) للتاجر والنوخذة أحمد عبدالمحسن الخرافي ، وكانت هذه السفينة تستخدم في رحلات الغوص على اللؤلؤ صيفا ثم في رحلات للسفر الشراعي خلال فصل الشتاء وحتى نهاية موسم السفر ، وهذا يدل على أنها كانت سفينة كبيرة نسبيا . ولقد وصل النوخذة محمد (في عام ١٩١٧م) من رحلة سفر إلى الهند ومعه كمية من البضائع المختلفة كان من بينها ٦٠ علبة دهن (ربما من النوع الذي يستخدم للشونة) كانت تخص أحد التجار من عائلة الصقر ، وتم إنزالها في جمرك الكويت . ولقد استمر النوخذة محمد في رحلاته الموسمية حتى مطلع الثلاثينيات من القرن العشرين ، أسوة بأخيه النوخذة داود الغنيم .

النوخذة داود سليمان الغنيم

من نواخذة الكويت القدامى الذين كانوا يقودون السفن الشراعية السفارة في السنوات التي سبقت قيام الحرب العالمية الأولى وخلال هذه الحرب وحتى نهايتها ، ثم في السنوات التي تلتها حتى أواخر العشرينيات من القرن العشرين . ولقد كان نشاط النوخذة داود بارزا مثل بقية زملائه من النواخذة الكويتيين الذين كان التجار يعتمدون عليهم كثيرا نظرا لكثرة السفن الشراعية الكويتية وقلة عدد النواخذة في ذلك الوقت حتى أن بعض التجار كان يضطر إلى التعاقد مع نواخذة من بندر كنك الإيراني لقيادة سفنهم في رحلات موسمية إلى الهند ، فكان النوخذة داود يبحر إلى شط العرب في بداية الموسم ، وبعد أن يشحن سفينته بالتمور (لأحد التجار) يبحر إلى بنادر الساحل الهندي الغربي بدءا ببندر كراچي ثم بنادر كتوار ثم إلى بومبي ، ومنها إلى كاليكوت حيث يشحن سفينته بالأخشاب ويعود بها إلى الكويت في نهاية الموسم . ولقد ورد ذكر النوخذة داود في سجل جمارك الكويت عام ١٩١٧م ، فذكر أن النوخذة داود عاد من رحلة إلى الهند وفي سفينته كمية من القهوة والصبار (تمر الهند) من بندر منكرور الهندي ، ولعل السبب الذي جعل النوخذة داود يحضر هذه البضاعة بدلا من الأخشاب هو أن رحلته هذه كانت خلال الحرب العالمية الأولى حيث منع تصدير الأخشاب ، وقل تصدير الأرز والقهوة والسكر من الهند إلى بنادر الخليج ، فكان الطلب على القهوة وغيرها من المواد الغذائية كبيرا جدا في تلك السنوات . أما في عام ١٩١٣م (أي قبل اندلاع الحرب العظمى) فقد كان النوخذة داود في رحلة إلى الساحل الهندي الغربي ، وبينما هو في بندر بمبي (وبعد أن أنزل ما لديه من تمر في هذا البندر) وردته رسالة من التاجر علي إبراهيم الجوعان الذي كان موجودا في بندر كاليكوت آنذاك . ولعل التاجر علي أراد في هذه الرسالة من النوخذة داود الغنيم أن «ينوله» بكمية من البضاعة لنقلها خلال رحلة العودة إلى الكويت .

ويبدو أن النوخذة داود استمر في قيادة السفن الشراعية حتى بداية الثلاثينيات من القرن العشرين ثم توقف عن السفر بعد ذلك وحتى وفاته ، إذ إننا لا نجد له ذكرا في روزنامات النواخذة الكويتيين المتأخرين ، فهو إذن من جيل النواخذة الكويتيين القدامى ـ يرحمه الله .

القصـــــار

ظهر في عائلة القصار (في فريج سعود) النوخذة أحمد القصار الذي اشتهر كواحد من نواخذة الهرفي المشهورين وهم الذين يبكرون في الذهاب إلى الهند عند بداية موسم السفر . ولقد درب النوخذة أحمد القصار اثنين من أولاده وهما سليمان ويوسف فأصبحا من نواخذة سفر ، وقاما بقيادة السفن الشراعية السفارة حتى أواخر سنوات السفر الشراعي الكويتي .

النوخذة أحمد عبدالله القصار

النوخذة أحمد القصار

من نواخذة الهرفي المشهورين ، فقد كان يذهب إلى بنادر الهند مبكرا في بداية موسم السفر . ولقد عرف عنه أنه نوخذا المرزوق ـ أولاد داود المرزوق ، إذ إنه قام بقيادة إحدى سفنهم وهو البوم «مشرف» في معظم رحلاته السفارة . ولقد كان النوخذة أحمد يقوم بثلاث رحلات أحيانا في الموسم الواحد ، ينقل التمر من الشط وينزله في بندر كراچي حيث يقوم مكتب المرزوق هناك ببيعه وتسويقه ، ويعود للشط لشحن التمور ويبحر بها مرة ثانية إلى ميناء كراچي ثم ثالثة حتى نهاية موسم السفر . ولعل مثل هذا النوخذة يحتاج إلى الجرأة والثبات وهذا ما تمتع به النوخذة أحمد القصار . ولقد شاهده في رحلاته هذه العديد من نواخذة الكويت الذين ذكروه في روزناماتهم مثل النوخذة عبدالوهاب العسعوسي الذي شاهد النوخذة أحمد القصار في شط العرب في بداية رحلة سفر عام ١٩٣٢م ، كما ذكره النوخذة عيسى بشارة في روزنامته عام ١٩٤٥م حين شاهده في مسقط عائدا من إحدى رحلاته إلى الهند ، وكذلك في عام ١٩٤٥م وفي عام ١٩٤٦م حين شاهده في شط العرب . وأما النوخذة سلمان العيسى فقد ذكر في روزنامته أنه شاهد النوخذة أحمد القصار في بندر منكرور الهندي عام ١٩٥٣م ، وذكر أنه كان في طريقه إلى بندر كاليكوت ليشحن كمية من الأخشاب والحبال ويبحر بها عائدا إلى الكويت . ولعل ذلك يثبت أن النوخذة أحمد استمر في قيادة السفن الشراعية السفارة حتى

نهاية سنوات السفر الشراعي الكويتي حيث ترك البحر واستقر في الكويت ثم أصيب بشلل في رجله أقعده في منزله حتى وفاته عام ١٩٦٩م .

النوخذة سليمان أحمد القصار

لا يقل النوخذة سليمان القصار نشاطا عن والده أحمد الذي دربه على قيادة السفن الشراعية حتى أصبح «سكوني» معه في السفينة التي كان يسافر عليها إلى الهند . ثم ترك السفر مع والده وركب مع النوخذة بدر الخرافي في بوم المرزوق «فاروق» ، وبعد ثلاث سنوات من التدريب على الملاحة والقياس مع النوخذة بدر الخرافي أصبح نوخذا في بوم ثنيان الغانم المعروف باسم «بوتنور» وذلك لمدة عامين ، ففي عام ١٩٣٩م كان في قيادة بوم المرزوق في رحلة إلى بنادر الهند حين شاهده النوخذة حجي بن يوسف الحجي في بندر كراچي ، فذكر ذلك في روزنامته . كما ذكره النوخذة عيسي بشارة حين شاهده في العشار (شط العرب) عام ١٩٤٥م ثم في بندر بومبي حيث ذكر أن النوخذة سليمان سافر من بمبي إلى براول ثم إلى خورميان ، وفي الموسم الذي يليه (عام ١٩٤٦م) تقابل معه بالقرب من رأس النبت عند مدخل شط العرب . وأما في عام ١٩٤٤م فقد ذكر النوخذة عيسى أن النوخذة سليمان القصار وصل إلى بندر براول عصرا ثم خطف من هذا البندر برفقة النوخذة عيسى ، ثم اختفى عنه ليعود ويراه ثانية في بندر بمبي ثم في داخل الخليج بالقرب من جبل شاهين كوه (على ساحل فارس) . ويضيف النوخذة عيسى في روزنامته أن النوخذة سليمان خفف من مسيره لكي يلحق به فقام النوخذة عيسى بزيارته في سفينته . وفي عام ١٩٤٧م كان النوخذة سليمان في طريقه إلى دخول الخليج فتوقف في بندر خورفكان قبل أن يواصل مسيره إلى الكويت . وأما النوخذة سلمان العيسى فقد ذكر أنه صادف النوخذة سليمان القصار في بندر زنجبار في فبراير من عام ١٩٥٤م ثم سافر إلى دار السلام قبل أن يبدأ رحلة العودة إلى الكويت ، ولعل هذه الرحلة إلى السواحل الإفريقية الشرقية تدل على أن هذا النوخذة -سليمان القصار- استمر في قيادة السفن حتى نهاية

النوخذة سليمان القصار

السفر الشراعي الكويتي ، كما تدل على أن النوخذة سليمان هو الوحيد بين أفراد عائلته الذي سافر إلى السواحل الإفريقية الشرقية . وبعد هذه الرحلة اشترى النوخذة سليمان سفينة لنقل الماء (بوم ماء) وقام بقيادتها عاما واحدا ترك بعدها السفر وقيادة السفن إلى الأبد ، إذ إنه عمل موظفا في دائرة المطافئ التابعة للأشغال العامة ، ثم ترك العمل حتى وفاته قبل الغزو العراقي للكويت بسنوات قليلة .

ويجدر بالذكر أن النوخذة سليمان القصار كان يقود السفينة «مشهور» أو بوم هلال وخلال عودته ، وبالقرب من جزيرة قاروه الكويتية اصطدمت هذه السفينة بالشعاب المرجانية فضاعت بذلك واحدة من أشهر سفن الكويت .

النوخذة يوسف القصار

النوخذة يوسف أحمد القصار

ولد في فريج سعود ، ودرس عند ملا سعد بن شرهان ثم عند سيد هاشم الحنيان ، ثم انتقل إلى المدرسة الأحمدية ، حيث درس فيها ثلاث سنوات ، ثم ركب البحر أول مرة مع والده أحمد القصار ليتعلم منه أصول التنوخذ . وفي إحدى السنوات ركب معه أخيه سليمان الذي علمه أصول الملاحة والقياس ، ثم أمضى عشر سنوات أخرى مع والده في بوم أولاد داود المرزوق قبل أن يصبح نوخذة في عام ١٩٤٩م ، في بوم ثنيان الغانم المسمى (بوتنور) ولمدة ثلاث سنوات متصلة أبحر به إلى العديد من موانى ساحل الهند الغربي . ثم ترك قيادة هذه السفينة ليتسلم قيادة سفينة من نوع «اللنج» . وفي إحدى رحلاته على هذه السفينة حدث عطل لمحركها وهي في منتصف المحيط (بحر العرب) ، وكان النوخذة يوسف القصار قد ترك بندر كاروار الهندي في أواخر الموسم (وقت غيوب نجم الثريا) . وفي وسط المحيط أصبحت السفينة تتجه حيث تأخذها الرياح والتيارات البحرية ولمدة ١٥ يوما عُدّ فيها النوخذة يوسف وبحارته في الكويت في عداد المفقودين ، وكان النوخذة يوسف قد رفع شراعا صغيرا على سفينته . ثم شاهد النوخذة يوسف عن بعد باخرة (فرنسية) فطلب من قبطانها نجدة فساعده وبحارته حتي نتخ النوخذة يوسف بالقرب من المكلا ـ على ساحل اليمن

الجنوبي ، وهناك صادف وجود النوخذة أحمد القصار فكانت فرحته كبيرة بعد أن عرف أن ابنه يوسف وبحارته على قيد الحياة .

ترك النوخذة يوسف قيادة السفن عام ١٩٥٨م -أي بعد عام من حدوث العطل الذي كاد يودي بحياته مع بحارته في المحيط- وتوظف في قسم المطافئ التابع لدائرة الأشغال العامة ، وكان مديرها آنذاك خالد الغنيم . وفي عام ١٩٦١م تحول النوخذة يوسف إلى العمل في ميناء الشويخ ـ قسم إرشاد البواخر مع مجموعة من أصدقائه النواخذة ، وتقاعد عن العمل عام ١٩٩٠م . ولقد أورد النوخذة عبدالوهاب العسعوسي في روزنامته أنه شاهد النوخذة يوسف القصار يبحر برفقته عام ١٩٤٩م عبر بحر العرب (سنيار) حتى وصلا إلى ساحل عمان ثم استمرا حتى وصلا إلى بندر مسقط حيث استراحا مع ثلة من نواخذة الكويت أياما قليلة عاودوا جميعا بعدها الإبحار صوب الكويت .

يقول النوخذة يوسف القصار للمؤلف : «إن البحر لا يعن علي الآن لأني عاجز ورجلي لا تساعدني على المشي أو الوقوف . ولقد أخذنا حقنا من الدنيا ولا نود أن نأخذ حق غيرنا كذلك» .

المضـاحكـــة

في الأصل كانت عائلة المضاحكة من العائلات الكويتية التي عمل رجالها في حرفة الغوص على اللؤلؤ ، وظهر فيها العديد من نواخذة الغوص مثل النوخذة مبارك المضاحكة ، لكن كساد حرفة الغوص أجبرت الكثير من النواخذة على تركها ، وهذا ما حدث لعائلة المضاحكة . غير أن التحول من حرفة الغوص إلى حرفة السفر الشراعي لم يكن بالأمر السهل على الكثيرين من نواخذة الغوص . ولقد استطاع ثلاثة من عائلة المضاحكة التحول من نواخذة غوص إلى نواخذة سفر ، وهؤلاء الرجال الثلاثة هم النوخذة عبدالعزيز مبارك المضاحكة ، والنوخذة أحمد المضاحكة ، والنوخذة محمد المضاحكة . وهؤلاء استمروا في هذه الحرفة ـ حرفة قيادة السفن الشراعية إلى الهند واليمن ـ حتى نهاية السفر الشراعي الكويتي .

النوخذة عبدالعزيز مبارك المضاحكة

ولد النوخذة عبدالعزيز في فريج سعود في بيئة بحرية نشطة ، فقد كان لديه بوم للماء يركبه صيفا لنقل الماء العذب من شط العرب إلى الكويت ، ويتركه في فصل الشتاء حين يقل الطلب على الماء العذب ، حيث يقوم بقيادة سفينة شراعية للسفر إلى الهند . أما بوم الماء الذي تنوخذ عليه فهو بوم «بو شويشة» للتاجر والنوخذة أحمد الخرافي ، وأما بوم السفر فقد كان في الأصل سفينة غوص تم تحويلها إلى بوم للسفر بعد كساد حرفة الغوص على اللؤلؤ في الثلاثينيات من هذا القرن .

ولقد ورد ذكر النوخذة عبدالعزيز المضاحكة في روزنامة النوخذة عيسى العثمان عام ١٩٤٥م حين كان النوخذة عبدالعزيز في بندر كراچي حيث أنزل ما لديه من تمر في هذا البندر ثم أخذ سفينته إلى محل الصيانة (الجداف) لكي يقوم البحارة بتنظيفها وصيانتها قبل أن تترك بندر كراچي إلى غيرها من البنادر . كما ورد ذكر النوخذة عبدالعزيز في روزنامة النوخذة عيسى بشارة في عام ١٩٤٦م ـ أي بعد نهاية الحرب العالمية الثانية ـ حيث حضر الاثنان بالقرب من مدخل شط العرب فكتب النوخذة عيسى في روزنامته :

«ترخصنا . . . معنا [النوخذة] عبدالعزيز المضاحكة» ـ أي أن النوخذة عيسى والنوخذة عبدالعزيز أبحرا من الشط في رحلة سفر جديدة في ذلك العام .

استمر النوخذة عبدالعزيز المضاحكة يقود سفينته إلى الهند واليمن حتى توقف السفر الشراعي الكويتي في أوائل الخمسينيات من القرن العشرين فأصبح يجلس في عمارة المضاحكة على السيف يبيع لوازم للسفن والأخشاب عدة سنوات ، ثم ترك العمارة بعد ذلك حتى وفاته في السبعينيات من القرن العشرين .

النوخذة محمد مبارك المضاحكة

كذلك قام النوخذة محمد المضاحكة بقيادة السفن الشراعية في رحلات سفر إلى الساحل الهندي الغربي وربما إلى ساحل اليمن الجنوبي ، ومع أن النوخذة محمد كنوخذة سفر لم نجد له ذكرا في روزنامات النواخذة التي بين أيدينا إلا أن وثائق المعتمد السياسي البريطاني في الخليج أوردت اسم النوخذة محمد مبارك المضاحكة في وثيقة بتاريخ ٦/ ١٢/ ١٩٤٨م ، وهي عبارة عن رسالة بعث بها النوخذة محمد إلى شيخ الكويت ـ أحمد الجابر يشكو فيها من سوء معاملة السلطات الإيرانية في بندر بوشهر له ولسفينته حيث تم توقيفه حين كان مارا بالقرب من ساحل فارس وتفتيشه ثم مصادرة السلاح الذي كان (مرخصا من قبل المعتمد البريطاني) معه ، وما سبب له ذلك من تأخير وإزعاج . وفي الختام يذكر النوخذة محمد السبب في كتابة هذه الرسالة وهو «خشية من المسؤولية عندما نسأل عنه» ـ أي عن السلاح . هذا ما هو متوافر بخصوص النوخذة محمد مبارك المضاحكة ، الذي استمر في قيادة السفن حتى نهاية السفر الشراعي الكويتي .

النوخذة أحمد محمد المضاحكة

أما النوخذة أحمد المضاحكة فقد تعلم مبادئ الملاحة من عمه النوخذة عبدالعزيز ، وبعد أن ركب معه عدة سنوات ، ركب مع النوخذة عبدالعزيز المشعل في

بوم عبدالمحسن الخرافي «فريد» ، ثم في «ممتاز» وكانت أغلب رحلاتهما إلى الهند . ولما أتم تدريبه ركب نوخذة يقود السفن إلى الهند عدة سنوات حتى توقف السفر فبقي في الكويت وعمل مرشدا في ميناء الشويخ عدة سنوات ، ثم في الحوض الجاف ، ثم ترك العمل وتوفي في الثمانينيات رحمة الله عليه . ولقد ذكره النوخذة يعقوب اليتامى في روزنامته عام ١٩٥٢م حين كان النوخذة يعقوب يبحر بالقرب من ساحل الباطنة العماني فمر عليه عدد من النواخذة كان من بينهم النوخذة أحمد المضاحكة ، وكان النوخذة أحمد آنذك في قيادة سفينة ذات محرك (لنج) . ولقد زودت العديد من سفن الكويت بالمحركات في أوائل الخمسينيات ، فأصبحت رحلات السفن إلى الهند واليمن أسرع مما كانت عليه حين كان الشراع المحرك الوحيد للسفن الشراعية .

السلامة

ظهر في عائلة السلامة العديد من نواخذة الغوص على اللؤلؤ ، وهي من أقدم الحرف البحرية التي مارسها أهل الكويت ؛ فهناك النوخذة سلامة بن سلامة ومحمد بن سلامة وراشد بن سلامة (الذي اشتهر بخياطة الأشرعة) . ثم برز أحمد بن محمد بن سلامة كأحد نواخذة السفر الشراعي القدامى ، ثم ابنه محمد وعمه سعيد بن سلامة ، وجميعهم من نواخذة السفر الشراعي الكويتي الذين استمر بعضهم في عمله حتى أواخر سنوات السفر الشراعي الكويتي .

النوخذة أحمد محمد بن سلامة

النوخذة أحمد بن سلامة

النوخذة أحمد بن سلامة من نواخذة السفر الكويتيين القدامى والناشطين الذين استمروا في قيادة السفن الشراعية فترة طويلة لا تقل عن ثلاثين عاما ، قضاها في قيادة سفينة شراعية من نوع البوم كان يمتلكه ، وقام بقيادته إلى جميع البنادر التي وصلت إليها سفن الكويت على الساحل الهندي الغربي ، بل إن النوخذة أحمد ذهب إلى بنادر على الساحل الهندي ، وهي نادرا ما كانت تذهب إليها سفن الكويت السفارة ، وبخاصة في سنوات الحرب العالمية الثانية . ولقد كان النوخذة أحمد يقود سفينته إلى بنادر الساحل الهندي الشرقي في سنوات الحرب العالمية الأولى كذلك . ففي رسالة موجهة من مدير جمرك الكويت (عبداللطيف العبدالجليل) إلى المعتمد السياسي البريطاني ذكر فيها أن سفينة (بوم) النوخذة أحمد بن سلامة قد وصلت إلى الكويت وفيها شحنة من الأخشاب الهندية ، وذلك في شهر أبريل من عام ١٩١٧م - إحدى سنوات الحرب العالمية الأولى - وكان آخر بندر تركته في رحلتها هذه هو بندر كراچي (الهندي آنذاك) . ولقد صادف النوخذة أحمد خلال رحلاته الكثيرة إلى بنادر الساحل الهندي الغربي العديد من نواخذة الكويت الذين ذكروا أحمد بن سلامة في روزناماتهم . فقد ورد في روزنامة النوخذة عبدالمجيد ملا أحمد أنه التقى النوخذة أحمد على ساحل مكران عام ١٩٣٢م ، وأنه طلب منه كمية من الماء العذب ، كما ذكر أنه التقاه بالقرب من بمبي في عام ١٩٤٢م . وأما

النوخذة عيسى بشارة فقد ذكر في روزنامته (عام ١٩٣٧م) أنه كان معه في بندر كاليكوت ، وأنهما تركا هذا البندر معا ، وأن النوخذة أحمد كان قاصدا الذهاب إلى بندر كراچي ، وبينما كانا يبحران سويا اصطاد بحارة النوخذة عيسى سمكة «چنعدة» فأعطوا بحارة النوخذة أحمد نصفها ، ثم اصطاد بحارة النوخذة أحمد سمكة من نوع «السلسال» ، وأعطوا بحارة النوخذة عيسى جزءا منها . ولقد كان النوخذة عيسى قد شاهد النوخذة أحمد بن سلامة في سفينته الجديدة (الوشار) في العام السابق (١٩٣٦م) ، وكان آنذاك بالقرب من جبل الراشدي (على ساحل مكران) ، ثم تقابل معه في بندر خورميان ، ثم في بندر كاليكوت ، ولما ترك الاثنان بندر كاليكوت لحق النوخذة عيسى بسفينة النوخذة أحمد بن سلامة حتى وصلا إلى بندر براول . وأما في عام ١٩٤٣م فقد كان النوخذة أحمد بن سلامة قد ذهب إلى بندر كلت (Quilon) الهندي إلى الجنوب من بندر كاليكوت ، وحين عاد من هذا البندر إلى كاليكوت وجد النوخذة عيسى بشارة في هذا البندر وأعطاه بعض «الأغراض» لكي يوصلها إلى الكويت . كذلك ذهب النوخذة أحمد بن سلامة إلى بندر تروفندرم (Trivandrum) الهندي ، وهو من البنادر التي نادرا ما كانت تصلها سفن الكويت . لقد كان ذلك في عام ١٩٤٤م -إبَّان الحرب العالمية الثانية- وكانت حكومة الهند البريطانية قد ألزمت جميع السفن التي كانت في بندر كراچي إيصال شحنات من الأرز والحبوب إلى بنادر الساحل الهندي الجنوبية ، ولما كان موجودا في كراچي آنذاك شاهد كلا من النوخذة أحمد بن سلامة والنوخذة عيسى العثمان وقد أبحرا بشحنة من الأرز (غير المقشور) إلى بندر تروفندرم . ولقد ذكر النوخذة عيسى العثمان تفصيلات رحلته هذه في روزنامته ، وذكر أنه حين وصل إلى بندر تروفندرم وجد فيه النوخذة أحمد بن سلامة والنوخذة أحمد عيدي ، وكان ذلك في شهر ديسمبر من عام ١٩٤٤م . وبعد أن تم إنزال ما لديهم من بضاعة عاد النوخذة أحمد بن سلامة برفقة النوخذة عيسى العثمان (سنيار) إلى بندر كاليكوت حيث شحن كل واحد منهما كمية من الأخشاب والحبال وأبحرا في طريقهما إلى الكويت .

هذه إشارات متفرقة لرحلات النوخذة أحمد بن سلامة ـ هذا الذي أمضى سنوات

طويلة من حياته وشبابه في قيادة السفن الشراعية حتى اضطر إلى التوقف وترك البحر والسفر والعمل في التجارة حتى وفاته في ١٦ مارس ١٩٧٢م .

ولقد روى الشيخ عبدالله الجابر (لجاسم بن محمد السلامة) حادثة وقعت لسفينة النوخذة أحمد بن سلامة بعد عودته من رحلة سفر عام ١٩٣٢م حيث تم إدخال السفينة (وتسمى بوم أبو الأرواح) إلى النقعة وتم إسنادها بالمجدفات (وهي أعمدة على جانبيها تستند عليها السفينة) ، ثم طلب المجدمي من البحارة أن يقوموا بتنظيف أسفل السفينة بعد أن انحسر عنها ماء البحر ، وبينما كان البحارة يعملون «خانت» المجدفات ، وقع البوم (أبو الأرواح) على البحارة وقتلهم في الحال ، وكان عددهم ١٥ بحارا .

ولقد ذكر جاسم السلامة هذه الحادثة في كتابه «عشيرة آل بن علي» ، وأضاف أن الشيخ عبدالله الجابر قال له : «إن الذين تناولوا التاريخ البحري الكويتي لا أحد منهم تطرق إلى ذكر هذه الكارثة البشرية [التي شهدها الشيخ عبدالله ذاته]» .

النوخذة محمد أحمد بن سلامة

نوخذة شاب في حوالي الثلاثين من عمره توفي في حادثة هي أغرب ما حدث لنوخذة كويتي منذ بدء السفر الشراعي الكويتي وحتى نهايته . كان محمد بن سلامة هذا عند مدخل شط العرب بعد أن شحن سفينته الصغيرة بالتمر في أول الموسم (الهرفي) ينتظر هبوب رياح الشمال لكي تدفعه بسرعة إلى الهند . وبينما هو يستعد للإبحار إذ شاهد سفينة كويتية داخلة إلى الشط لكي تحمل التمور وعليها النوخذة عبدالرحمن القملاس . وبعد التحدث معه افترقا كلٌ في سبيله ، وخطف النوخذة محمد بسفينته التابعة للتاجر يوسف الصقر وهي من صنع الهند (النيبار) . وبعد أيام خرج النوخذة محمد من مضيق هرمز واتجه شرقا على طول ساحل بلوشستان في طريقه إلى كراتشي . وبينما هو مبحر بالقرب من ساحل مكران وإذا به يرى من بعيد سفينة تلحق به حتى قربت منه . وتحدث إلى قبطانها وإذا به النوخذة عبدالرحمن القملاس . ولما سأله النوخذة محمد كم يوما قضاه في الشط قبل بدء رحلته ، أجابه

النوخذة محمد بن سلامة

أربعة أيام فقط مع أنه أمضى أكثر من هذه المدة ، لكنه لم يشأ أن يغيظ رفيقه . وبعدساعات استمر النوخذة القملاس في سيره وسبق النوخذة محمد في طريقه إلى كراتشي . وعندما أقبل المساء صاح النوخذة محمد برئيس البحارة يطلب منه إنزال الشراع ، فتراكض البحارة للقيام بهذا العمل . ولما بدأ إنزال الشراع أمر النوخذة محمد مسؤول الدفة الذي كان بجانبه أن يترك مكانه وينزل للسطح السفلي ليساعد البحارة في إنزال الشراع . ولما بقي وحيدا على السطح العلوي ، أخذ البلد (ثقل لقياس أعماق البحر) ، ونزع منه الحبل وربطه في رجله وألقى بنفسه في البحر قبالة راس الميداني .

تم إنزال الشراع وتوجه المجدمي إلى النوخذة ، ولم يجده في مكانه ، فأخذ يفتش عنه بواسطة مصباح الكاز . وحين لم يعثر عليه ووجد حبل البلد خاليا صاح «أفا . . . لا حول ولا قوة إلا بالله» ، ثم أمر بإنزال قارب الماشوه ومعه حبال ، وعملوا ما يسمى بـ «الكرفة» ، وهي حبال تجر فوق قاع البحر لكي تصطاد ما يواجهها من أشياء في القاع . وبعد مضي ساعات علقت جثة النوخذة محمد بالحبال (كان القاع حوالي ١٢ باعا) ، وأخرجوها ودفنوها على الساحل . وتولى المجدمي (بن عوض) إيصال السفينة إلى كراتشي حيث علم تجار الكويت هناك بالحادثة .

وكان التاجر يوسف الصقر قد علم بعدم كفاءة السفينة هذه ، فقام ببناء سفينة جيدة للنوخذة محمد لكي يبحر بها عائدا إلى الكويت بدلا من سفينته هذه . لكن شاءت الأقدار أن يعود بها النوخذة حسين بلال الصقر بدلا منه . وهكذا انتهت حياة هذا النوخذة الشاب الذي لم يرض بأن يسبقه غيره ، وهو نوخذة الهرفي الحريص على الوصول إلى موانى الهند قبل غيره . لقد دفع نفسه ثمنا لظروف خارجة عن إرادته ، لقد دفع حياته ثمنا لسفينة سيئة الصنع وغير سريعة . هذا كل ما نعرفه عن هذا النوخذة الشاب الذي تعتبر قصته من أغرب القصص البحرية في الكويت .

ولقد ورد ذكر النوخذة محمد بن سلامة في روزنامات النواخذة الكويتيين الذين صادفوه في أماكن متفرقة قبل أن يضع حدا لحياته ولرحلاته الشراعية . فالنوخذة

عيسى بشارة ذكر ثلاث رحلات للنوخذة محمد بن سلامة كانت في عام ١٩٤٢م وعام ١٩٤٣م والعام الذي يليه (١٩٤٤م) ، ففي عام ١٩٤٢م كان الاثنان قد أبحرا من شط العرب سويا ، وفي عام ١٩٤٣م تقابلا على ساحل مكران ، وأما في موسم عام ١٩٤٤م فقد كان النوخذة محمد «امعلي» من بندر كاليكوت فأعطاه النوخذة عيسى بشارة بعض «الأغراض» لكي يوصلها معه إلى الكويت . وأما النوخذة أحمد الفهد فقد ذكر أنه صادف النوخذة محمد بن سلامة في بندر مسقط في عام ١٩٤٥م ، وأما في الموسم الذي تلاه فقد شاهد النوخذة عيسى العثمان النوخذة محمد بن سلامة في بندر مسقط ، وذكر ذلك في روزنامته ، وكذلك ذكر النوخذة مفلح الفلاح النوخذة محمد بن سلامة في روزنامته عام ١٩٤٦م/ ١٩٤٧م .

ومن بين الأوراق التي لدى المؤلف «بروة» سفر موقعة من قبل النوخذة محمد بن سلامة في ٢٥ رمضان من عام ١٣٦٦هـ (٣٠ يوليو ١٩٤٧م) ، وهي من محفوظات الأستاذ سعود خالد داود المرزوق ، وفيها يقر النوخذة محمد بن سلامة ما يلي : «إلى من يراه من كافة نواخذة السفر ـ من خصوص [البحار] إبراهيم بن زعلان ـ مالنا عليه شيء ، من أراد يضمه كي لا يخفى» .

ولعل هذه الكلمات آخر ما خطته يد هذا النوخذة الشاب ـ يرحمه الله .

هل كان النوخذة محمد بن سلامة شجاعا؟ لقد روى أحد بحارته (حسين الخضر) القصة التالية (الوطن عدد ١٥/ ٨/ ٢٠٠٣) : «ركبت بحارا مع النوخذة محمد بن سلامة . . والسفينة ملك يوسف الصقر . . . وبعد خروجنا من النيبار . . . أثناء سير السفينة ، وبعد عشرة أيام خف الهواء علينا والسفينة شبه متوقفة . رمينا خيط الدرية لصيد السمك ، وبعد فترة وإذا بسمك الجرجور في الخيط ، طوله يقارب الثلاثة أمتار ، وضربنا الجرجور برأسه وبدأنا بالسحب إلى أن أوصلناه إلى السفينة ، ولكن المشكلة من ينزل (في البحر) ويرفع الجرجور . . . صاح النوخذة محمد ونادى على البحارة ولكن الجميع خاف . تحمس النوخذة وربطناه بالحبل ونزل في البحر ورفع

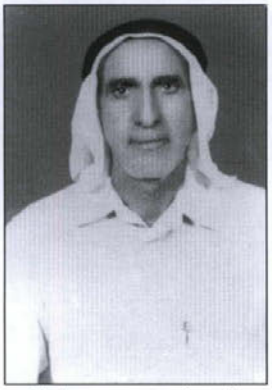
الجرجور والبحارة يسحبونه ، وأول ما رفعنا الجرجور وإذا بأربعة جراجير تابعة له شفتها تسبح تحت رجل النوخذة محمد قبل رفعه على سطح السفينة ، ولكن الحافظ الله» .

هذا ما أورده بعض النواخذة والبحارة عن السبب الذي دعا النوخذة محمد بن سلامة إلى قتل نفسه غرقا . أما أقاربه فقد نفوا أن يكون خسران السباق وراء قتل النوخذة محمد لنفسه ، وإنما «لسر ذهب مع ذهاب صاحبه» . والمؤلف يتفق مع هذا الرأي ، ولا يرى أن النوخذة محمد يقتل نفسه لمجرد أنه خسر سباقا ، فهذا ليس من طباع أهل الكويت .

كذلك أورد أقارب النوخذة محمد أنه كان يقود سفينة كان يمتلكها (واسمها النيباري) حين فقد حياته ، وأن هذه الحادثة وقعت في عام ١٩٥١م (راجع كتاب «عشيرة آل بن علي» لجاسم السلامة) .

بقي أن نذكر أنه حالما وصلت سفينة النوخذة محمد بن سلامة بندر كراچي ، وعلم من كان موجودا من تجار الكويت بما حدث للنوخذة محمد ، أرسلوا برقية إلى والده أحمد في الكويت (والذي ربما ترك السفر وقيادة السفن آنذاك لتقدمه في العمر) ، فأخذها إلى مدير الجمارك آنذاك ليقرأها عليه نظرا لأنها كانت مكتوبة باللغة الإنجليزية ، فطلب منه المدير أن يأخذها إلى محمد قبازرد الذي أخبره بعد أن قرأها أن ابنه محمد قد مات .

النوخذة سعيد محمد بن سلامة


النوخذة سعيد بن سلامة

هو أخو النوخذة أحمد بن سلامة ، ولد عام ١٩٠٦م ، وتعلم في المباركية القراءة والكتابة والحساب ، ثم ركب مع أخيه النوخذة أحمد للتدرب على قيادة السفن الشراعية ، ولما أتم تدريبه ركب في سفينة خاصة به في رحلات القطاعة داخل الخليج ، ثم أصبح نوخذا سفر في إحدى السفن التابعة للتاجر والنوخذة أحمد محمد الغانم ، وبعد سنوات (أي في الثلاثينيات من القرن العشرين) اشترى التاجر يوسف المرزوق البوم «نايف» ـ بوم نوخذا الغوص المشهور عبدالله ناصر بورسلي ، ووضع النوخذة

سعيد بن سلامة نوخذا فيه ، وقام هذا النوخذة برحلات سفر إلى الهند في هذه السفينة الجميلة والمشهود لها بالسرعة . وفي إحدى السنوات ركب مع النوخذة سعيد في هذه السفينة النوخذة محمد جاسم الشميس يتعلم منه قيادة السفن الشراعية ، ولقد روى النوخذة محمد الشميس للمؤلف أحداث رحلة له مع النوخذة سعيد في البوم «نايف» كما يلي :

«تركنا شط العرب شاحنين البوم بالتمر ، وأبحرنا في طريقنا إلى بندر كراچي ، ولما أصبحنا نبحر في مضيق هرمز (بالقرب من جزيرة سلامة) مررنا بالقرب من سفينة ، وبسرعة أصبحت خلفنا . لقد كان البوم «نايف» سريعا جدا . ولكن بعد ساعات سمعنا صوتا في أعلى الصاري ـ لقد انكسر عند طرفه العلوي ، فتطوعت للركوب لإصلاحه في ذلك البحر المتلاطم الأمواج . وربطت بكرة (گفيه) في أعلاه ورفعنا فوق الصاري العارضة الصغيرة التابعة للدقل القلمي (الصغير) ، ثم خطفنا حتى وصلنا جزيرة هنيام الإيرانية حيث أمضينا حوالي الشهر في بندر هذه الجزيرة نحاول إصلاح الصاري ، وتم رفعه على سطح السفينة ، وواصلنا الرحلة حتى بندر كراچي حيث جهز لنا يوسف المرزوق صاريا جديدا للسفينة ، ولكن العجيب في الأمر أن سرعة البوم «نايف» قلت ، ولم يعد يسبق غيره من السفن على الرغم من المحاولات التي بذلها أستاد السفينة لعلاج الصاري وقاعدته ودرجة ميلانه على سطح السفينة . لقد أصبنا بعين حسود ، ولم تعد «لنايف» سرعته المعهودة بعد ذلك» .

هذه أهم رحلة للنوخذة سعيد بن سلامة لدينا سجل عنها . وفي بداية الخمسينيات من القرن العشرين ترك النوخذة سعيد قيادة السفن الشراعية وتوظف في ميناء الشويخ وبرفقته العديد من نواخذة الكويت ، حتى تقاعد عن هذا العمل في عام ١٩٦٩م حيث توفي عام ١٩٧٨م ـ يرحمه الله .

النصرالله

تشترك عائلة النصرالله مع العديد من العائلات الكويتية التي امتهن رجالها حرفة قيادة السفن الشراعية منذ زمن طويل . فقد ورد ذكر النوخذة سليمان النصرالله والنوخذة يوسف النصرالله والنوخذة عثمان النصرالله والنوخذة إبراهيم النصرالله في السنوات التي سبقت والتي تلت قيام الحرب العالمية الأولى ، ثم استمر نشاط هؤلاء النواخذة حتى الأربعينيات من القرن العشرين ، وكان بعضهم من النواخذة المشهورين . ولقد كان النوخذة سليمان النصرالله أقدم هؤلاء النواخذة ، فقد كان نشطا قبل قيام الحرب العالمية الأولى ، ثم توقف عن السفر بعدها .

النوخذة سليمان محمد النصرالله

النوخذة سليمان من نواخذة الكويت القدامى ، وكان يمتلك سفينة شراعية من نوع البغلة عرفت «ببغلة ابن نصر الله» ، وكان يقودها في رحلات شراعية موسمية إلى بنادر الساحل الهندي الغربي . ففي عام ١٩١٠م كان في بندر خورميان يحاول بيع ما لديه من تمر في هذا البندر ، كما كان في رحلة أخرى إلى بنادر الهند في عام ١٩١١م حيث باع ما لديه من التمر في الهند وعاد إلى الكويت . وفي الموسم التالي (١٩١٢م/ ١٩١٣م) كان في رحلة إلى الهند ، وحين مر على بندر كراچي وبندر خورميان لم يستطع بيع كل ما لديه من تمر ، فأبحر بالباقي جنوبا إلى بندر كاروار (الذي يسميه البحارة نوا بمبي) ، وهناك جنحت سفينته على أحد الصخور بالقرب من مدخل هذا البندر وأصيبت بأضرار ، وعلم نواخذة الكويت وتجارها الذين كانوا في الهند بما حصل لهذه السفينة ، وحاولوا إصلاحها لكي تصبح قادرة على مواصلة رحلتها ، ولكن الضرر كان كبيرا ، لها ولصاحبها النوخذة سليمان بن نصر الله ، فسعر سفينة شراعية واحدة في تلك السنوات يعادل سعر عشرة منازل (على الأقل) في الكويت . عندها قرر نواخذة الكويت وتجارها القيام بـ «عانية» ـ أي تبرع للنوخذة سليمان ـ كل بحسب استطاعته ، لتعويضه على فقدان سفينته (البغلة) غير أن النوخذة

سليمان النصرالله لم يستمر في قيادة السفن الشراعية بعد هذه الحادثة ، ولم يظهر له أي نشاط مثل إخوته وأقاربه الذين استمروا في قيادة السفن الشراعية سنوات طويلة حتى الأربعينيات من القرن العشرين .

النوخذة عثمان النصرالله

النوخذة عثمان النصرالله نوخذة قديم بدأ نشاطه في قيادة السفن الشراعية في سنوات الحرب العالمية الأولى . ففي عام ١٩١٧م كان نوخذة في سفينة من نوع البوم السفار لقريبه التاجر والنوخذة يوسف أحمد النصرالله ، يقودها في رحلات موسمية إلى بنادر الهند وبنادر الساحل اليمني الجنوبي (حتى بندر عدن) . وفي إحدى رحلاته (في السنوات التي تلت الحرب) ركب معه الشاب محمد بن عيسى العصفور لتعلم قيادة السفن الشراعية منه ، ولما اكتمل تدريبه ركب مع النوخذة عثمان النصرالله «معلما» ـ أي مساعدا له ـ يحدد له مواقع السفينة في البحار المفتوحة .

النوخذة عثمان النصرالله

ولقد استمر النوخذة عثمان في قيادة السفن الشراعية في الثلاثينيات والأربعينيات من القرن العشرين . ولقد كان في رحلة إلى بنادر الهند في عام ١٩٣٦م ، وفي بندر كاليكوت شاهده النوخذة عيسى بشارة فذكره في روزنامته ، كما ذكر وصول النوخذة محمد العصفور إلى بندر كاليكوت في الوقت ذاته ، لقد كان النوخذة عثمان وتلميذه في ذلك البندر في ذلك العام . كذلك أورد النوخذة عبدالوهاب العسعوسي ذكر النوخذة عثمان النصرالله في عام ١٩٤١م ، فقد ذكر في روزنامته أنه خلال عودته إلى الكويت اضطر هو والنوخذة عثمان النصرالله وجملة من سفن الكويت إلى اللجوء إلى بندر الطاهرية (الإيراني) للاحتماء من رياح الشمال القوية التي كانت تهب ضدهم .

هذا ما توافر عن النوخذة عثمان بن نصر الله ، الذي ترك السفر في الأربعينيات ، وبقي في الكويت حتى وفاته .

النوخذة إبراهيم النصرالله

النوخذة إبراهيم النصرالله

هو نوخذا جريء وشجاع مثل أخيه عثمان ، وكان يقود السفن الشراعية مثل أخيه عثمان في السنوات التي تلت الحرب العظمى وحتى الأربعينيات من القرن العشرين . كذلك كان النوخذة إبراهيم يمتلك سفينة من نوع السنبوك ، ربما استخدمها في رحلات للقطاعة قبل أن يصبح من نواخذة السفر الشراعي . ويذكر عن النوخذة إبراهيم أنه كان إذا اقترب من مضيق هرمز دخل بين الممرات الضيقة (على الجانب الغربي) لمضيق هرمز بدلا من المرور في وسط المضيق هذا ، وذلك طلبا للسرعة (حتى يصل قبل غيره من السفن) . وإذا قيل له لماذا تخاطر بسفينتك وبأرواح البحارة أجاب بأن هذه ليست أول مرة يقوم بعمل مثل هذا ، لقد كان يعرف الخطر الذي أمامه ويستعد له ، وكان موفقا في ذلك .

غير أن النوخذة إبراهيم النصرالله لم يكن موفقا في عام ١٩٤٣م حين كان نوخذا في بوم محمد بن شاهين ، فقد احترق البوم وهو يستعد للسفر ، ولم يبحر من الشويخ بعد . كان ذلك في إحدى سنوات الحرب العالمية الثانية ، والنوخذة إبراهيم بن نصرالله يستعد للسفر إلى جزيرة مصيرة العمانية لإيصال شحنة من الوقود (البنزين) إلى القاعدة البريطانية في تلك الجزيرة . وحين وصلت البراميل المليئة بالوقود قام البحارة بتخزينها داخل السفينة ، وكان النوخذة إبراهيم معهم . وفي المساء قام البحارة بنزح الماء الداخل في السفينة ، وأخذوا معهم مصباحا (زيتيا) إلى داخل الخن ، فاشتعل أحد البراميل فجأة وتطاير البحارة (ومعهم النوخذة إبراهيم) خارج السفينة طلبا للنجاة ، واحترقت وجوه بعضهم وأياديهم ، واشتعل كل برميل بعد الآخر ، وأصبحت السفينة (إمسمرة) أي كان يأخذها التيار وهي مشتعلة ، وجاء صاحبها لمشاهدة حطامها في اليوم التالي ، ولكنه لم يعاقب أحدا من البحارة أو النوخذة على غلطتهم الكبيرة هذه .

ولقد قام النوخذة إبراهيم بقيادة العديد من السفن الشراعية الكويتية ، أشهرها بوم «تيسير» للتاجر ثنيان الغانم وأخيه محمد ، فقد كان يقود هذه السفينة في رحلات منتظمة إلى ساحل الهند الغربي من عام ١٩٣٢م إلى عام ١٩٣٤م كما قام النوخذة

إبراهيم النصرالله بقيادة «بوم الحمر» للتاجر عبدالعزيز الحمر ، عدة سنوات حتى غرق هذا البوم بالقرب من ساحل جزيرة مصيرة العمانية . ولقد ورد ذكر النوخذة إبراهيم النصرالله في روزنامة النوخذة عيسى العثمان عام ١٩٤٠م حين شاهد النوخذة إبراهيم بالقرب من مدخل شط العرب يحاول دخول الشط لشحن التمور إلى الهند ، ولا شك في أن النوخذة إبراهيم قام برحلات غيرها حتى ترك السفر وبقي في الكويت إلى وفاته ـ يرحمه الله .

النوخذة يوسف أحمد النصرالله

النوخذة يوسف النصرالله

المعروف عن النوخذة يوسف النصرالله أنه كان تاجرا في السنوات التي اشتعلت فيها الحرب العالمية الأولى ، فقد كانت له سفينة شراعية سفارة ، كما كان يقوم برحلات تجارية (عن طريق المركب) إلى بنادر الهند وإلى بندر عدن اليمني ، وكان على علاقة طيبة مع تجار الكويت في تلك الديار . وكانت سفينته الشراعية في قيادة النوخذة عثمان النصرالله في سنوات الحرب العظمى ، وقد كان يدير تجارته بالتعاون مع أقاربه من نواخذة النصرالله

غير أنه في الثلاثينيات من القرن العشرين برز النوخذة يوسف النصرالله كنوخذة ليخت الشيخ أحمد الجابر الصباح ـ حاكم الكويت آنذاك ـ فكان يقود يخت الشيخ أحمد (بيان) في رحلات إلى مغاصات اللؤلؤ وإلى جزيرة فيلكا كذلك . ففي عام ١٩٣٧م كانت الرحالة الإنجليزية فريا ستارك في زيارة إلى الكويت ، وقام النوخذة يوسف (بأمر من الشيخ أحمد الجابر) بنقلها من بندر الكويت إلى جزيرة فيلكا ـ هي والمعتمد السياسي البريطاني ـ وقد أخذت له هذه الرحالة صورة مع المعتمد السياسي البريطاني (ديكوري) عام ١٩٣٧م .

ولقد استمر النوخذة يوسف النصرالله في عمله هذا حتى وفاة الشيخ أحمد الجابر عام ١٩٥٠م .

المنصـــــور

لعائلة المنصور (من نواخذة فريج غنيم من بلدة الكويت القديمة) نشاط ملحوظ حين التحدث عن السفر الشراعي الكويتي . ولقد كان جدهم أحمد المنصور من نواخذة السفر الكويتي القدامى ، وكانت له سفينة من نوع البوم ، وكان يذهب بها في رحلات لنقل الحجاج إلى ميناء جدة حين كانت الطرق البرية من الكويت إلى مكة والمدينة محفوفة بالمخاطر من جراء الحروب التي كانت تحدث بين أمراء الصحراء إبان حكم آل رشيد وآل صباح ، وبخاصة في عهد الشيخ مبارك الصباح . ولقد برز العديد من نواخذة السفر الشراعي في عائلة المنصور ، وفيما يلي نبذة عن كل واحد منهم .

النوخذة عبدالله المنصور

كان النوخذة عبدالله المنصور نشطا في رحلاته السفّارة الموسمية إلى ساحل الهند لمدة طويلة ، وكان نشاطه حتى أواخر الثلاثينيات من القرن العشرين حين ترك السفر الشراعي . ولقد ذكره النوخذة عيسى بشارة في روزنامته عدة مرات ، ففي عام ١٩٣٥م كان النوخذة عبدالله في رحلة إلى ساحل الهند فوصل إلى بندر كووه وتوقف فيه ، ثم شحن كمية من الرماح (المردي) ـ وهي عيدان شجر البامبو ، وذلك لنقلها إلى الكويت في رحلة العودة . ولقد شاهده النوخذة عيسى بشارة في هذا البندر وكتب عنه في روزنامته . كما ذكره مرة أخرى (في العام التالي ١٩٣٦م) حين كان النوخذة عيسى في بندر براول ووصل النوخذة عبدالله المنصور إلى هذا البندر ، وبعد أن أنزل ما لديه من تمر في بندر براول أبحر حتى وصل إلى منطقة أورن (بالقرب من بومبي) وذلك لشحن كمية من الملح البحري إلى بندر كاليكوت . وحين وصل النوخذة عبدالله إلى بندر كاليكوت شاهده النوخذة عيسى في هذا البندر الذي يذهب إليه نواخذة الكويت لشحن كمية من الأخشاب والحبال وغيرها من البضاعة ، ثم الإبحار بها عبر بحر العرب إلى الساحل العماني ثم إلى الكويت عبر الخليج . هذه مجرد إشارات وردت عن هذا النوخذة وعن نشاطه في الثلاثينيات ، ولا شك في أنه كان نشطا في السنوات

التي سبقتها قبل أن يترك السفر الشراعي تاركا ابنه حمد مستمرا في سفره الموسمي في كل عام ، وكذلك النوخذة محمد عبدالمحسن المنصور .

النوخذة حمد عبدالله المنصور

عرف النوخذة حمد بأنه نوخذا يعمل على سفينة لآل بوقماز ـ من تجار اللؤلؤ الكويتي المشهورين . ولربما تعلم من والده عبدالله قيادة السفن الشراعية والتنوخذ ، وكان النوخذة حمد قد ترك بندر مسقط في رحلة له عام ١٩٣٩م عائدا إلى الكويت ، حين كان يبحر برفقته النوخذة سعود السميط الذي ذكره في روزنامته . كما ذكره النوخذة عبدالوهاب العسعوسي والنوخذة عيسى بشارة عام ١٩٤١م حين شاهده النوخذة عبدالوهاب في بندر مسقط فذكره في روزنامته ، كما ذكره في الموسم ذاته النوخذة عيسى بشارة الذي ذكر أنه تقابل معه بالقرب من جزيرة فرور الإيرانية وفي جزيرة هنيام حيث قام النوخذة عيسى بزيارة إلى النوخذة حمد في سفينته ، كما ذكره النوخذة عيسى مرة أخرى عام ١٩٤٥م حيث كتب في روزنامته أنه شاهد النوخذة حمد المنصور مبحرا بالقرب من بندر چيروه الإيراني ، وكان في رحلة سفر إلى بندر كراچي ، وأضاف أنه حياه بطريقة أهل البحر «تسالمنا معه» . ولقد استمر النوخذة حمد في سفراته الموسمية . ففي عام ١٩٤٦م شاهده النوخذة ناصر بن يوسف الحجي في شط العرب في بداية الموسم ، كما شاهده النوخذة مفلح الفلاح في الشط كذلك . كما ذكره النوخذة عيسى بشارة عام ١٩٤٧م حين قابله على ساحل الهند الغربي (بالقرب من بندر مادفور) ، وذكر أن النوخذة حمد كان «شاحنا تمرا» في طريقه من كراچي إلى بمبي ـ وذلك لأن سوق التمر لم يكن جيدا في بندر كراچي آنذاك فاضطر النوخذة حمد إلى الإبحار إلى بندر بمبي لتجربة حظه في بيع التمر في هذا البندر . هذه بعض الرحلات التي قام بها النوخذة حمد إلى ساحل الهند الغربي ، وهي رحلات استمرت إلى نهاية الأربعينيات من القرن العشرين ، قبل أن تتوقف في منتصف الخمسينيات إلى الأبد . ويجدر بالذكر أن النوخذة حمد قام بقيادة سفينة هي بوم «ابن نصار» لآل نصار من تجار الكويت . وفي آخر سنوات حياته كان في رحلة إلى الهند ، وحين وصل إلى

بندر كاليكوت توفي ودفن في هذا البندر ، فقام النوخذة جاسم بورحمة بالعودة بسفينة النوخذة حمد إلى الكويت .

النوخذة محمد جاسم المنصور

نوخذا آخر نَشطٌ من نواخذة المنصور ركب البحر وقاد السفن إلى بنادر الساحل الهندي الغربي حتى نهاية حياته حين غرق ومن كان معه من بحارته في بحر العرب في عام ١٩٤٨م . ولقد كانت له ولبحارته قصة مأساوية لابد أن تروى هنا . كما تكرر كثيرا ورود اسم هذا النوخذة في روزنامات العديد من النواخذة حيث ذكره النوخذة سعود السميط عام ١٩٣٩م حين واجهه على ساحل الهند الغربي قاصدا بندر بمبي ، ثم شاهده في بندر كاليكوت حيث خرج مبحرا من كاليكوت عائدا إلى الكويت فقابله النوخذة سعود مرة ثالثة بالقرب من جبل الجرد ـ على ساحل فارس داخل الخليج . كما ذكره النواخذة التالية أسماؤهم في روزناماتهم وهم :

- النوخذة حجي بن يوسف الحجي حين قابله في مسقط عام ١٩٤١م .
- النوخذة عبدالوهاب العسعوسي حين قابله في مسقط عام ١٩٤١م وقابل معه كذلك النوخذة حمد بن منصور في البندر ذاته .
- النوخذة حجي الحجي قابله مرة أخرى في مسقط عام ١٩٤٢م .
- النوخذة عيسى العثمان قابله في بندر بومبي عام ١٩٤٣م .
- النوخذة مفلح الفلاح قابله في بندر مسقط عام ١٩٤٥م .
- النوخذة يعقوب اليتامى الذي قابله بالقرب من بندر شوزه (على ساحل جزيرة الجسم الإيرانية) عام ١٩٤٦م .

وأما قصة غرقه فقد رواها للمؤلف النوخذة سليمان المهيني على النحو التالي :

كنت مع النوخذة حسين بلال معلين من النيبار في طريقنا إلى «نوا بومباي» للتزود بالماء والطعام لأجل العودة للكويت . وتأخر النوخذة حسين بلال فخرجت من «نوا

بومباي» ومعي سفينة هي «بوم بوقماز» وعليه النوخذة محمد بن منصور ، وأخرى هي بوم بن رضوان «المصفي» . وبعد أيام قليلة هاج البحر وصار طوفان ، ودبرنا نحن بالدقل لكننا شاهدنا «بوم بوقماز» يفتل ويغرق ويتركه بحارته ، فأنقذناهم ، وحملنا نصفهم ، أما النصف الآخر ومعهم النوخذة محمد فقد اختاروا الركوب مع «بوم ابن رضوان» لأنه أكبر . لكن البحارة الذين ركبوا معنا قالوا إن نواخذاهم محمدا تركهم وذهب في البوم الكبير الزين «بوم بن رضوان» بينما هم في البوم الصغير مع المهيني . واستمرت العاصفة من الليل حتى الصباح التالي حيث اختفى عنا «بوم ابن رضوان» ، أما نحن فدبرنا وقطعنا الدقل ، ثم وضعنا مكانه الدستور وعدنا في اليوم التالي إلى الساحل الهندي . ولم نستطع العودة للكويت في ذلك العام (١٩٤٨م) ، و«برّصنا» في الهند حتى الموسم التالي . وحين العودة للكويت علمنا أن «بوم بن رضوان» غرق في رحلته تلك ولم يسلم من بحارته وركابه أحد» .

لقد سلم النوخذة محمد المنصور من الغرق في سفينته ليعود ويغرق هو ونصف بحارته وبحارة السفينة التي أنقذتهم من الغرق .

النوخذة محمد عبدالمحسن المنصور

من نواخذة الكويت القدامى ، وكان نوخذة في أحد السفن التابعة لأحد تجار الكويت عدة سنوات . ولقد شاهده النوخذة عيسى بشاره في الكويت بعد أن ترك السفر -شاهده يجلس في عمارة التاجر علي بن إبراهيم الجوعان ، وكان شيخا مسنا في ذلك الوقت حين كان النوخذة عيسى بشارة شابا يقود السفن إلى سواحل الهند واليمن وأفريقيا الشرقية . ولا تتوافر الكثير من المعلومات عنه ، ولم يرد ذكره في روزنامات النواخذة المتأخرين .

وربما توفي في أواخر الخمسينيات من القرن العشرين ـ يرحمه الله .

الطـــراح

ظهر في هذه العائلة العديد من النواخذة ، بعضهم نواخذة قطاعة (مثل النوخذة محمد الطراح) وبعضهم نواخذة سفر ونواخذة قطاعة في الوقت ذاته مثل النوخذة علي بن عمر الطراح ، وابن أخيه النوخذة براك محمد الطراح . ولقد كان النوخذة علي الطراح من نواخذة السفر والقطاعة القدامى ، وكان يقود السفن الشراعية في سنوات الحرب العالمية الأولى . أما النوخذة براك الطراح فهو آخر نواخذة السفر الذين انحدروا من هذه العائلة ، وهو يعدّ من نواخذة الجيل الأخير الذي ترك البحر مضطرا مثلما تركه غيره من نواخذة الكويت بعد اكتشاف النفط في الكويت .

النوخذة علي بن عمر الطراح

نشط النوخذة علي الطراح في سنوات الحرب العالمية الأولى وما بعدها في قيادة سفينة شراعية خاصة به ، أسوة بأخيه النوخذة محمد الذي كان يقوم برحلات للقطاعة . ولقد استمر النوخذة علي يقود السفن الشراعية حتى الثلاثينيات من القرن العشرين . ولقد كان على اتصال بالتجار في الكويت وفي البحرين إضافة إلى التجار في بنادر الساحل الهندي الغربي . وفي عام ١٩١٨م كان في رحلة إلى بندر البحرين على البوم «فتح الخير» ، وحين تم تفتيش الحمولة التي كانت معه (وهي بالات من الصوف) وجد بها بعض الذخيرة (عبارة عن طلقات نارية) ، وكان الإنجليز قد منعوا المتاجرة بالأسلحة ونقلها آنذاك . ولقد بعث القنصل البريطاني في الكويت رسالة إلى مدير الجمرك يستفسر فيه عن صحة هذا الخبر .

وفي رحلة أخرى للنوخذة علي الطراح في البوم (مطيران) كان معه ابن أخيه النوخذة براك الطراح يتعلم منه قيادة السفن الشراعية والملاحية ، وكان النوخذة علي قد ترك بندر كراچي محمَّلا بضاعة (مثل الأرز والسكر الفحم والسبال) ، وكان معه (سنيار) النوخذة أحمد بن سلامة . وفي الطريق بدأ الماء يدخل السفينة والبحارة يحاولون نزحه ، حتى وصلت السفينة بالقرب من جزيرة قيس الإيرانية ، ولم يستطع

بحارتها إنقاذها ، فغرقت وسلم بحارتها ورجعوا هم والنوخذة إلى الكويت مع النوخذة يعقوب طاهر . أما البضاعة فلم يسلم منها إلا بعض أكياس معدودة .

عاد النوخذة علي إلى الكويت وأخذ رسالة من الشيخ أحمد الجابر -حاكم الكويت آنذاك- وسافر في رحلة قطاعة إلى بندر دبي ، ومنه إلى جزيرة قيس حيث تسلموا جزءا من بضاعة سفينتهم الغارقة ، وكذلك الصاري الكبير . أما الصاري القلمي فقد وضع كسارية للعلم في مبنى الجمارك في تلك الجزيرة (راجع اللقاء مع النوخذة براك الطراح في جريدة الرأي العام الكويتية عدد ١٤/ ٤/ ٢٠٠٠م) .

وفي رحلة أخرى يروي النوخذة براك أن فأرا سحب الفتيل الذي يدخل بين الألواح البانية لخزان الماء العذب في السفينة ، فساح الماء وضاع على البحارة ، فقام النوخذة علي بوضع ما تبقى لهم من ماء عذب بالقرب منه (على النيم) ، ودهن التانكي بالصل حتى لا يقرب منه الفأر ، كما ربط بالقرب منه قطة حتى لا يجرؤ الفأر على الاقتراب من تانكي الماء هذا .

ومن الجدير بالذكر أن النوخذة علي الطراح كان قد ركب في رحلات للغوص على اللؤلؤ ، وكان يمتلك سفينة غوص من نوع السنبوك . وفي رسالة له إلى التاجر البحريني جمعة الدوي يذكر أنه بعد عودته من البحرين سوف يذهب في رحلة إلى الغوص (إحنا داشين على بركة الله ـ كما ذكر) . كذلك كان النوخذة علي الطراح في قيادة سفينة للتاجر محمد شاهين الغانم ، وكان معه الشاب خالد الشاهين ـ ابن التاجر والنوخذة محمد لكي يتعلم منه قيادة السفن الشراعية .

النوخذة براك محمد الطراح

ولد النوخذة براك في المنزل الخاص بأهله في فريج الغنيم ، ودرس عند الشيخ عبدالعزيز حمادة وعند السيد هاشم الحنيان ، وحين بلغ من العمر ١٣ عاما ركب مع عمه النوخذة علي لتعلم قيادة السفن الشراعية . وبعد سنوات أصبح (سكوني) مع

النوخذة براك الطراح

عمه علي ، وكان معه حين غرقت سفينة النوخذة علي بالقرب من جزيرة قيس الإيرانية . كذلك ركب النوخذة براك مع والده محمد في رحلات للقطاعة داخل الخليج ، وكان النوخذة براك خلال هذه الرحلات يكتسب الخبرات اللازمة لكي يتسلم قيادة سفينة شراعية ويصبح نوخذا . فبعد عدة رحلات مع والده وعمه ركب نوخذا في بوم موسى العازمي حيث شحن السفينة بالتمر وأبحر بها إلى كراچي ، وخلال وجوده في شط العرب شاهد عمه النوخذة علي الذي أمده ببحار (سكوني) كان يفتقد إليه ، وتمنى له رحلة موفقة ، حتى أنه عندما عاد من هذه الرحلة سالما سأل عنه أحد زملائه الذين امتدحوه وباركوا له على كونه أصبح واحدا من نواخذة السفر الشراعي في الكويت .

وبعد هذه الرحلة الأولى في بوم موسى العازمي ، ركب النوخذة براك في سفينة محمد بن جار الله (والتي كان التاجر عبدالمحسن الخرافي يمتلك نصفها) ، وكانت رحلته هذه إلى بنادر اليمن والصومال . فبعد شحن السفينة بالتمر أبحر بها النوخذة براك إلى بندر عدن حيث باع التمر في هذا البندر وحصل على بضاعة لنقلها من عدن إلى بندر بربرة الصومالي ، وكانت البضاعة عبارة عن علب مليئة بالمحروقات (البنزين) . ولما كانت هذه البضاعة تحتاج إلى الحيطة والحذر من قبل النوخذة براك وبحارته ، فقد منع النوخذة براك من إشعال النار في السفينة لغرض الطبخ ، وأنزل الطباخ في قارب السفينة (الماشوة) ومعه لوازم الطبخ ، وأصبحت السفينة تسير وتجر القارب وراءها حتى إذا ما جُهِّز الغداء أرسِل إلى البحارة على سطح السفينة ، وبعد يوم وليلة وصلت السفينة إلى بندر بربرة بالسلامة ، وأنزلت هذه البضاعة ، ثم عادت إلى الكويت . ولقد كان النوخذة براك يذهب في رحلات للقطاعة بعد عودته من رحلات السفر هذه ، ولا يكاد يستريح بين أهله إلا أسابيع قليلة في العام الواحد .

ولقد صادف النوخذة براك الطراح خلال رحلاته المتعددة العديد من نواخذة الكويت الذين ذكر بعضهم مشاهدته النوخذة براك في روزناماتهم . ففي عام ١٩٣٩م

شاهده النوخذة عيسى بشارة بالقرب من جبل الجرد (على ساحل فارس) ، وذكر في روزنامته أن النوخذة براك «طرح معنا» ـ أي توقف بالقرب منا . كذلك ذكره النوخذة سعود السميط في روزنامته ، وفي العام ذاته حين شاهده في بندر مطرح العماني . وأما في عام ١٩٤٤م فقد وصل النوخذة براك الطراح بندر كووه (على ساحل الهند الغربي) ، وهناك -في هذا البندر- شاهده النوخذة عيسى العثمان فسجل ذلك في روزنامته .

غير أن النوخذة براك الطراح روى للمؤلف ما حدث له بعد تركه بندر كووه في ذلك العام (١٩٤٤م) وهو في طريقه إلى الكويت . لقد كانت هذه الرحلة في أواخر سنوات الحرب العالمية الثانية ، وقد فاجأت النوخذة براك (الذي كان مساعدا للنوخذة محمد الجارالله) وزميله النوخذة القطري عبدالله الخال إحدى الغواصات التي كادت تقضي عليهم جميعا . يروي النوخذة براك هذه الحادثة للمؤلف على النحو التالي :

علّينا من كووه في (موسم) سنة ١٩٤٣/ ١٩٤٤م ، وابتدأنا عبور الغبة بصحبة النوخذة عبدالله الخال والنوخذة عبدالوهاب القطامي . ولكن النوخذة عبدالوهاب قرر الرجوع إلى ساحل الهند تخوفا من عاصفة تدعى بضربة العجوز (نيروز ٢١٠) ، أما نحن فقد كنا شبابا متحمسين فقررنا مواصلة الرحلة . وبعد أن قطعنا ٢٥٠ ميلا داخل البحر (بحر العرب) شاهدنا غواصة تحوم حولنا (ربما ألمانية أو يابانية) ، فرفعنا علم الكويت الأحمر ورفع ولد الخال علم قطر الأحمر كذلك ، فسارعت الغواصة إلى تصويب مدافعها حولنا فأغرقت سفينتنا وتناثرت بحرا ، وكذلك فعلت بسفينة ولد الخال التي كانت محملة بالأخشاب التي منعتها من النزول إلى قاع البحر ، بل بقيت طافية ونحن نسبح حولها حتى ركبنا قارب الماشوة ، ومعنا البوصلة ، فأخذنا مجرى إلى الشرق (إلى ساحل الهند الغربي) . وبعد أربعة أيام من الإبحار (بالشراع الصغير) وصلنا بالقرب من ملوان ـ على الساحل الهندي . وهناك أنقذتنا سفينة هندية وذهبت بنا إلى المسؤولين في ذلك المكان ، الذين سألونا عما حدث لنا ، فلما أخبرناهم بأن

غواصة ضربتنا ، أمعنوا في توجيه الأسئلة لنا (عبر مترجم صومالي) ، ثم أخبرنا بعدم ذكر حادثة الغواصة لأحد حتى لا يشيع الخبر بين الناس . وحين وصلنا إلى بمبي قام تجار الكويت بجمع مساعدة مالية لنا (تسمي عانية) ، وحجزوا لنا تذاكر على الباخرة التي أوصلتنا إلى الكويت ، وكان اسمها «بربيتا» .

قام النوخذة براك بعد ذلك بقيادة سفينة استأجرها الإنجليز من صاحبها شاهين الغانم ، وبعد سنتين ركب في بوم السيد يعقوب بن يوسف ، وكان ذلك في العام الذي احترق فيه ميناء بومبي بسبب انفجار باخرة كانت محملة بالذخيرة في هذا البندر . وقد شحن النوخذة براك سفينته في ذلك العام بالأقمشة وأبحر صوب الكويت يرافقه كل من النوخذة علي المشعل والنوخذة عبدالعزيز المطوع . وبعد ذلك تسلم النوخذة براك بوم التاجر محمد السعد لمدة عامين ، ثم بوما صغيرا لعائلة القضيبي قبل أن يترك قيادة السفن الشراعية ، وكان ذلك في عام ١٩٥٣م . ولكنه عاد وأصبح نوخذة في لنج للشيخ خالد عبدالله السالم ، ثم في لنج للشيخ فهد السالم الصباح حتى وفاة الشيخ فهد . وبعد ذلك ترك البحر وحصل على وظيفة مسؤول في الأحمدي (في لنجات الجمارك) ، حتى تقاعد عن العمل في عام ١٩٧٠م .

بقي النوخذة براك بعد ذلك على صلة بأصدقائه ورفاقه من نواخذة الكويت . وكان المؤلف يلتقي بهم في ديوان النوخذة علي النجدي في ضاحية كيفان ويستمع إلى أحاديثهم عن البحر والغوص والسفر . ولقد كان النوخذة براك يجيب عن كل ما يوجه إليه من أسئلة بصدر رحب ، بل كان أحيانا يتردد على الباحثين ويزودهم بالمعلومات ، حتى وفاته في يوم الاثنين ٢٠ من يناير ٢٠٠٣ ـ يرحمه الله .

النوخذة أحمد عبدالله الطراح

يذكر عن هذا النوخذة أنه كان في رحلة سفر إلى بنادر الساحل اليمني الجنوبي ، وبينما كان مبحرا بالقرب من جزيرة مصيرة العمانية اصطدم مع باخرة ، فغرقت سفينته .

بورحمـــة

لم يظهر في هذه العائلة الكثير من النواخذة ، ولكنهم على قلتهم كانوا من أفضل وأقدم وأشهر نواخذة السفر الشراعي الكويتي . ولقد ورد ذكر النوخذة علي بورحمة عام ١٩١٠م ، كما ورد ذكر النوخذة عيسى بورحمة في عام ١٩١٣م حين كان في بندر كاليكوت الهندي ، كذلك اشتهر ابنه النوخذة محمد عيسى بورحمة وكذلك النوخذة جاسم بورحمة . جميع هؤلاء خدموا في السفر الشراعي الكويتي ، وكان بعضهم مثالا على الإخلاص والتضحيات والقناعة ، وفيما يلي نبذة عن كل واحد منهم .

النوخذة علي بورحمة

كل ما هو معروف عن هذا النوخذة ورد في رسالة خطها حمد ابن التاجر داود المرزوق عام ١٩١٠م ذكر فيها أن النوخذة علي بورحمة كان قد وصل إلى بندر خورميان الهندي في سفينة له مشحونة بالتمر للتاجر علي إبراهيم الجوعان ، وبينما كان داخلا إلى هذا البندر جنحت سفينته على المياه الضحلة ودخل فيها الماء ، فأقبل عليه البحارة من السفن الأخرى وقاموا بفزعة لإنقاذ السفينة وما بها من تمر ، وكان في السفينة ١٤٠٠ منْ تمر ، سلم منها من البلل ما قدره ٥٠٠ منْ وعلى هذا فإن النوخذة علي من أقدم نواخذة السفر الشراعي الكويتي .

النوخذة عيسى علي بورحمة

هو نوخذة قديم ومشهور ومن الذين أمضوا أفضل سنوات حياتهم في السفر وقيادة السفن الشراعية ، فقد كان يمتلك سفينة من نوع البوم في حوالي عام ١٩٠٥م ، وكانت تسمى «الكمانة» وذلك لعيب في تصميم مؤخرتها التي كانت تشبه آلة الكمانة ، ولم تكن بالسفينة السريعة ولا بأفضل السفن التي صنعها الأستاذ حمود بن بدر ، ومع ذلك فقد قام النوخذة عيسى بقيادتها بعزم وثبات مدة طويلة لا تقل عن

النوخذة عيسى بورحمة

ثلاثين عاما متصلة . ولقد كان النوخذة عيسى يبحر بها إلى معظم الموانى على ساحل الهند الغربي ، وكان إذا أراد أن يخطف من بندر كاليكوت إلى عمان (عبر بحر العرب) يرافق أحد النواخذة المعالمة ويصبح معه «سنيار» حتى نتوخ الساحل العماني . ولقد كان معه في بعض هذه الرحلات ابنه محمد يتدريب على قيادة السفن حتى أصبح فيما بعد واحدا من كبار نواخذة السفر الشراعي الكويتي .

ولقد ورد ذكر النوخذة عيسى في عام ١٩١٣م حين كان في بندر كاليكوت مع مجموعة من نواخذة السفر الشراعي ولديه شحنة من التمور إلى أحد التجار الكويتيين . ولما تم إنزال التمر شحن سفينته بالأخشاب وعاد بها إلى الكويت . ولقد استمر النوخذة عيسى يقوم برحلة واحدة إلى الهند في الموسم الواحد (مثل بقية نواخذة الكويت القدامى) حتى أوائل الثلاثينيات من القرن العشرين حيث باع سفينته إلى عائلة مال الله التي كانت تسكن في جزيرة فيلكا الكويتية . ولكنه لم يترك السفر ولا قيادة السفن الشراعية ، بل تسلم قيادة البوم «فتح الكريم» للتاجر محمد ثنيان الغانم وأخيه ثنيان ، وقام بقيادة هذه السفينة حتى عام ١٩٣٧م حتى عرفت بـ «بوم بورحمة» . وفي آخر رحلة له على هذه السفينة كاد يفقد فيها حياته وحياة بحارته .

كان النوخذة عيسى قد أبحر من بندر كاليكوت برفقة (سنيار) النوخذة عبدالله العمر الدرباس (في سفينة التاجر أحمد عبدالله الصقر) ، وحين توسطا في بحر العرب توقف الهواء تماما ، وبقي كذلك عدة أسابيع وشراع كل من السفينتين ساكن والتيارات المائية تدفعهما جنوبا ، وليس هناك من حيلة لدى النوخذة عيسى والنوخذة عبدالله سوى الدعاء . ونفد الماء أولا ، ثم الغذاء ، وقام البحارة بشرب الماء الموجود في جوز الهند ، ولكن ذلك سرعان ما انتهى ، وأوشك الجميع على الهلاك جوعا وعطشا . أما في الكويت فقد انتشر خبر تأخر السفينتين ، وظن الكثيرون أنهما فقدتا في عرض البحر . وكان الأستاد علي عبدالرسول -صانع السفن المعروف- يقوم بصنع سفينة للتاجر محمد ثنيان الغانم فمر عليه محمد ثنيان وقال : «إذا شاء الله وعاد النوخذة

عيسى بورحمة سالما فسوف أعطي كل بحار عشر روبيات وأعطي النوخذة عيسى بشتا جديدا نذرا مني لله» .

وفي الغبة كان النوخذة عيسى والنوخذة عبدالله العمر على وشك الهلاك -هما والبحارة ومر عليهم شهر كامل- لقد كانا في المكان غير المناسب في الوقت غير المناسب ، إذ أن في ذلك الوقت من الموسم يحدث سكون للهواء في منتصف بحر العرب . ولكن بعد يأس بدت على الأفق سحابة سوداء فاستبشر الجميع خيرا ، واستعد البحارة بوضع قطعة من قماش الشراع فوق فوهة الخزان على السفينة ، وماهي إلا دقائق حتى هطل المطر بغزارة وامتلأت الخزانات بالماء العذب ، وهب الهواء (السهيلي الجنوبي) ، فرفعت الأشرعة وأبحرت السفينتان شمالا حتى الساحل العماني . وحين وصل النوخذة عيسى بورحمة الكويت بعد هذه الرحلة قام التاجر محمد ثنيان بتوزيع الروبيات على البحارة ، بينما سلم النوخذة عيسى كيسا به بشت جديد . ولقد اشتهرت هذه الحادثة عند نواخذة الكويت وبحارتها ، وكان أحد رواتها الثقات الأستاد علي عبدالله عبدالرسول .

ولقد واجه النوخذة عيسى بورحمة خلال عمله الطويل في قيادة السفن الشراعية العديد من نواخذة الكويت الذين أوردوا ذكره في روزناماتهم ، مثل النوخذة عيسى بشارة الذي ذكر أنه شاهد النوخذة عيسى في بندر مسقط في عام ١٩٣٥م قادما من رحلة إلى الساحل الهندي الغربي ، كما شاهده في رحلة أخرى عام ١٩٤١م في بندر كراچي . وفي العام ١٩٣٦م كان النوخذة عيسى في رحلة إلى بنادر الساحل اليمني الجنوبية ، وبالقرب من بندر عتاب شاهده النوخذة عبدالمجيد ملا أحمد ، وذكره في روزنامته . كذلك ذكر النوخذة عيسى العثمان أنه كان بالقرب من مدخل شط العرب في عام ١٩٣٨م ، وكان معه النوخذة عيسى بورحمة ، وهما يستعدان للسفر بعد أن شحنا سفينتيهما بالتمر . كما ذكره النوخذة عبدالوهاب العسعوسي عام ١٩٤١م . وبعد سنوات طويلة في قيادة السفن الشراعية كان على النوخذة عيسى أن يستريح ،

فترك قيادة السفن بينما استمر ابنه محمد في هذه الحرفة بكل همة ونشاط حتى بعد وفاة والده عيسى .

النوخذة محمد عيسى بورحمة

النوخذة محمد بورحمة

النوخذة محمد بورحمة من الجيل الأخير من نواخذة السفر الكويتيين ، ولكنه من أشهرهم وأطولهم خدمة ومن أكثرهم إخلاصا وعزما ، «ومنهم إذا عدوا» . نذر حياته لخدمة تجار السفر الكويتيين ، وقام بقيادة سفنهم بكفاءة وبحرص ومسؤولية ، وأمضى ما لا يقل عن ثلاثين عاما في قيادة السفن الشراعية والمزودة بالمحركات ، ولم يترك السفر إلا بعد أن تركه معظم زملائه من النواخذة ، ومع ذلك فلم يجمع من المال ما يوازي عمله المستمر والمرهق هذا ، وحين سكن مع ابنه في منزله في ضاحية الشامية في أوائل الستينيات من القرن العشرين كان يرد على رواد ديوانه قائلا : «إذا كان المعاش الحكومي لا يكفي فسوف نجعله يكفي» هكذا وبكل عزم وثقة وصبر دون شكوى أو تذمر أو اتهام للتجار الذين كان في خدمتهم .

تسلم النوخذة محمد قيادة البوم «هديب» للتاجر محمد ثنيان الغانم وأخيه ثنيان في عام ١٩٣٧م عدة سنوات ، ثم البوم «الميمون» للتاجر ذاته منذ عام ١٩٣٩م وحتى عام ١٩٤٠م ، ثم البوم «المهلب» في عام ١٩٤١م (ولمدة عام واحد) ، ثم البوم «الميمون» مرة أخرى ، ثم سلمه التاجر ثنيان الغانم سفينة من نوع «اللنج» ، في أواخر الأربعينيات من القرن العشرين ، وقام بقيادة هذه السفينة في رحلات متتالية إلى الهند حتى عام ١٩٥١م حين ترك السفر . ولقد ورد ذكر النوخذة محمد بورحمة في روزنامات العديد من النواخذة ، وبخاصة صديقه النوخذة عيسى بشارة ، فهو -أي النوخذة محمد- وصل إلى معظم البنادر الهندية واليمنية والإفريقية الشرقية التي وصلت إليها سفن الكويت . ولقد كان أحيانا يرافق النوخذة عيسى بشارة في سفره حتى أن النوخذة عيسى مازال يذكر النوخذة محمدا بخير وباحترام ويثني عليه وعلى

أخلاقه العالية وعلى كفاءته . ففي عام ١٩٣٥م قابله النوخذة عيسى في بندر براول ، ثم ترك النوخذة محمد بندر براول وأبحر من ساحل الهند إلى ساحل اليمن ثم عاد ، وفي طريقه مر في بندر مسقط فشاهده النوخذة عيسى بشارة مرة أخرى وذكره في روزنامته .

وأما في عام ١٩٤٣م -إحدى سنوات الحرب العالمية الثانية- فقد كان النوخذة عيسي بشارة في رحلة من شط العرب إلى بمبي يحمل كمية من التمر وعددا من الخيول العربية . وفي الطريق (بالقرب من بندر اللاش على ساحل مكران) رافق النوخذة عيسى زميله النوخذة محمد بورحمة فتوقف النوخذة محمد لمساعدة زميله الذي ذهب إليه في قارب الماشوة وطلب منه كمية من الماء العذب (للخيول) ، فأعطاه ٥٠ تنكنة من الماء العذب وكمية من الأسماك المملحة للعشاء ، ورجع بحارة النوخذة عيسي إلى سفينتهم ، بينما بقي النوخذة عيسى مع زميله النوخذة محمد حتى أذان المغرب ثم عاد إلى سفينته . ولما وصلا بالقرب من إبريص قام النوخذة عيسى بزيارة زميله ثانية حتى وصلا إلى بندر كراچي . وفي عام ١٩٤٤م يذكر النوخذة عيسى في روزنامته أنه تقابل مع النوخذة محمد بالقرب من بندر منكرور الهندي ورافقه حتى بندر كاليكوت ، وحين شحنا سفينتيهما بالأخشاب وعزما على الإبحار ، قام النوخذة عيسى بإرسال بعض البضاعة مع النوخذة محمد «عبرنا معه أغراض لأننا نبي نمر منكرور» .

وفي عام ١٩٤٥م كان النوخذة محمد بورحمة والنوخذة عيسى بشارة في رحلة طويلة إلى بنادر اليمن والساحل الإفريقي الشرقي ، وكانا يبحران سويا (سنيار) حتى بندر ممباسا . ولقد روى النوخذة عيسى رحلاته برفقة النوخذة محمد هذه ، وأخرى داخل الخليج (على طول ساحل فارس وحتى بندر الكويت) .

وأما النوخذة يعقوب اليتامى فقد ذكر في عام ١٩٤٨م أنه شاهد النوخذة محمد بورحمة في بندر خورميان ، وكان يقود سفينة ذات محرك (لنج) للتاجر ثنيان الغانم

آنذاك . كما ذكره النوخذة يعقوب مرة أخرى عام ١٩٥٠م وعام ١٩٥١م حين كان الاثنان في رحلة إلى الساحل الهندي الغربي . هذه بعض الرحلات التي أشار فيها بعض النواخذة الكويتيين إلى النوخذة محمد بورحمة خلال قيادته للسفن حتى بداية الخمسينيات من القرن العشرين -أي أن النوخذة محمد استمر حتى نهاية السفر الشراعي الكويتي .

ولقد كانت السنوات التي أعقبت ذلك امتحانا لنواخذة السفر الشراعي الكويتي ، فالسفر قد توقف والطلب على النواخذة توقف كذلك ، فما العمل؟ بعضهم (الذين جمعوا راس مال لا بأس به) عملوا في التجارة ، أما البعض الآخر فقد حاول الحصول على وظيفة حكومية (في ميناء الشويخ أو في غيرها من الإدارات الحكومية) ، ومع ذلك فلم يكن من السهل على هؤلاء النواخذة الحصول دائما على وظيفة حكومية . لكن النوخذة محمدا ترك عمله بهدوء ولم يطلب الكثير ـ لقد رضي بالعيش مع ابنه حسن ، ثم كف بصره فتقبل ذلك كما يتقبله أي عبد مؤمن ، وذهب مرتين إلى الأراضي المقدسة ، كانت الأولى لأداء فريضة الحج والأخرى لأداء العمرة . وفي عام ١٩٦٨م توفي النوخذة محمد بورحمة وهرع بحارته ورفاقه من النواخذة والتجار إلى المقبرة لوداعه ، وكان ذلك الجمع الغفير الذي تجمع لوداعه مدهشا ؛ لقد حظي النوخذة محمد بمراسم الدفن الذي كان أهلا لها ويستحقها كل نوخذة مثله ـ يرحمه الله .

النوخذة جاسم حسن بورحمة

النوخذة جاسم حسن بورحمة

ركب النوخذة جاسم مع النوخذة محمد (ومع النوخذة عيسى من قبل) ، وكان «سكوني» حينئذ ثم أصبح نوخذا شراع يساعد النوخذة محمد في حوالي عام ١٩٤٠م ، وبعد سنوات (في موسم عام ١٩٤٢م/ ١٩٤٣م) تسلم قيادة سفينة لنقل الماء العذب (وهو بوم الأرملي) ، ولقد كان في رحلة إلى شط العرب في هذه السفينة عام ١٩٤٢م حين ركب معه النوخذة عيسى بشارة لملاقاة والده في شط العرب ، ولقيادة سفينة في رحلة سفر ، وذكر ذلك النوخذة عيسى في روزنامته . ثم ركب

النوخذة جاسم بعد ذلك في سفينة (بوم) للتاجر محمد السعد وقام بقيادتها عدة سنوات ، تسلم بعدها سفينة أخرى لعبدالله بن طه وقام بقيادتها حتى نهاية السفر الشراعي الكويتي . ولقد ذكر النوخذة يعقوب اليتامى أنه شاهد النوخذة جاسم بورحمة بالقرب من جزيرة بانقز (على ساحل الهند الغربي) ، وكان قد أبحر من بندر كاليكوت في طريقه إلى الكويت في موسم عام ١٩٤٦م/ ١٩٤٧م . ولقد كان النوخذة جاسم يصحب معه ابنه حسن لتعلم أصول المهنة ، ولكن أفول نجم السفر الشراعي جعل ذلك غير مجد ، فلم يصبح ابنه حسن نوخذة بعده . ولقد حظي المؤلف بزيارة لهذا النوخذة فوجده من أكثر النواخذة تواضعا وصدقا في روايته على الرغم من أنه كان على فراش المرض . وفي عام ٢٠٠٠ توفي النوخذة جاسم حسن بورحمة ودفن في مقبرة الصليبيخات .

الخشـــتي

هناك بعض النواخذة القدامى الذين ظهروا في هذه العائلة المشهورة في تاريخ السفر الشراعي الكويتي ، منهم النوخذة سالم الخشتي وابنه النوخذة المشهور أحمد بن سالم الخشتي ، وكذلك النوخذة علي الخشتي (أخو النوخذة سالم) ، والنوخذة محمد سليمان الخشتي ، جميع هؤلاء قاموا بقيادة السفن الشراعية السفارة منذ حكم الشيخ مبارك الصباح للكويت وحتى أواخر سنوات الحرب العالمية الأولى ، كما استمر النوخذة أحمد بن سالم الخشتي في قيادة السفن حتى عام ١٩٤٦م ليحل محله أخيه النوخذة خالد بن سالم الخشتي في قيادة السفن الشراعية (المزودة بالمحرك) بضع سنين قبل أن يتوقف السفر في الكويت إلى الأبد . وفيما يلي نبذة عن هؤلاء النواخذة .

النوخذة سالم الخشتي

من نواخذة السفر الشراعي الكويتي الذين كانوا يقودون السفن الشراعية في رحلات موسمية إلى بنادر الساحل الهندي الغربي في السنوات القليلة التي سبقت الحرب العالمية الأولى والسنوات القليلة التي أعقبتها . ولقد ورد ذكره عام ١٩١٢م في رسالة إلى أحد التجار الكويتيين في الهند (في بمبي) تخبره أن النوخذة سالم الخشتي (بوم سالم الخشتي) وصل بندر كراچي شاحنا بالتمر من منطقة الزيادية والقطعة (في شط العرب) ، وأنه وجد سوق التمر غير مرض فقرر التوجه إلى بندر كاتيوار (خورميان أو براول) لبيعه هناك . ولقد كان النوخذة سالم في سفينة خاصة به (على ما يبدو) . ولقد استمر النوخذة سالم في رحلاته الموسمية هذه إلى بنادر الساحل الهندي الغربي عدة سنوات ثم فقد سفينته هذه في حريق أتى عليها ، فركب نوخذا في بوم للشيخ علي الخليفة الصباح عدة سنوات ترك بعدها قيادة السفن الشراعية تاركا ابنه أحمد يحل محله كنوخذة بعد أن أخذه معه عدة سنوات في سفينته يعلمه قيادة السفن الشراعية وأساليب وطرق التجارة من بيع وشراء حتى أصبح واحدا من كبار نواخذة الكويت وقباطنتها المشهورين .

النوخذة محمد السليمان الخشتي

من نواخذة السفر الكويتيين القدامى الذين عاصروا الشيخ مبارك الصباح ، وكانوا نشطين خلال سنوات الحرب العالمية الأولى ، ولقد ورد ذكره في العديد من الرسائل التي كتبها التجار أو النواخذة حين كان يقود سفينة (بوم محمد السليمان الخشتي) في رحلات إلى الهند . ففي عام ١٩١٠م كان في بندر كاليكوت يحاول شحن سفينته (أو هي لأحد التجار الكويتيين) بالأخشاب وبغيرها من البضائع . كما ورد ذكره عام ١٩١٢م في بندر كراچي يحاول بيع ما لديه من تمر في هذا البندر ، كذلك كان النوخذة محمد الخشتي في رحلة إلى بنادر الساحل الهندي الغربي عام ١٩١٣م يحاول بيع ما لديه من تمر لأحد التجار الكويتيين ، ليقوم بعد ذلك بتحويل الثمن لحساب هذا التاجر في بمبي . كذلك كان النوخذة محمد ضمن العديد من النواخذة في بندر كراچي وبنادر كاتيوار عام ١٩١٤م يحاولون بيع ما لديهم من تمر في هذه البنادر . وأما في عام ١٩١٧م فقد ورد اسمه في سجل جمارك الكويت حيث عاد ببضاعة من الهند في سفينته (بوم) محمد السليمان الخشتي . هذا ما هو متوافر عن هذا النوخذة الكويتي الذي لم يعد يذكره أحد (هو والعديد من النواخذة القدامى مثله) في هذه الأيام .

النوخذة أحمد بن سالم الخشتي

النوخذة أحمد الخشتي

النوخذة أحمد الخشتي معروف كواحد من نواخذة الكويت المشهورين وقباطنتها المعدودين ، رجل قام بقيادة السفن بدراية وحكمة وتعقل فترة لا تقل عن عشرين عاما تميز خلالها في علمه وفي مقدرته على قيادة بحارته وسفينته ، وكان مع ذلك خبيرا بالأمور التجارية من بيع وشراء وكأنه واحد من التجار إضافة إلى قيادته للسفن وللرجال ، وترك البحر قبل أن يصل السفر الشراعي إلى نهايته تاركا وراءه سجلا حافلا نظيفا وسليما من الأخطار ، فكان نموذجا للنوخذة الكويتي القبطان ، ومفخرة أهل الكويت حين يتحدثون عن رحلاتهم الشراعية ونواخذتهم وسفنهم الشراعية التي جابت البحار .

ركب النوخذة أحمد مع والده سالم وهو شاب قد أنهى لتوه دراسته الأولى عند

الشيخ قاسم حمادة ، ورافق والده في رحلاته الموسمية المنتظمة إلى بنادر الهند ، وبدأ يتعلم ما استطاع من فنون الملاحة وقيادة السفن لكي يصبح نوخذة مثل والده ، ولكنه برز كذلك في التجارة (البيع والشراء) فلاحظ ذلك فيه بعض التجار الذين طلبوا منه أن يبقى في الموسم في أحد البنادر الهندية (مثل بندر خورميان أو براول) لكي يكون وكيلا لهم يستقبل سفنهم وما بها من تمور ، وبيعها لهم بأفضل الأسعار ويحصل على نسبة معينة من الأرباح (تسمى سعي) حتى نهاية شهور الموسم فيعود إلى الكويت وإلى أهله . ففي عام ١٩١٠م ، وفي عام ١٩١٨م كان وكيلا للتاجر ناصر عبدالمحسن الخرافي في بنادر كاتيوار (في بندر خورميان) ـ «يباشر » التمر الذي كان التاجر يرسله في سفنه ، فيبيعه له ويحول المبالغ في حساب التاجر ناصر في الهند (بمبي) . وكان النوخذة أحمد الخشتي خلال ذلك على اتصال بالربابنة والمعالمة الهنود يحاول تعلم الملاحة وأساليبها منهم ، كما اتسعت مداركه واحتك بالوسطاء الهنود حتى أتى اليوم الذي قرر فيه أن يقوم بقيادة إحدى السفن الشراعية ـ أي أن يصبح من نواخذة السفر الشراعي الكويتي ، فكان أول اتصال له مع التاجر فلاح عبدالمحسن الخرافي الذي سلمه قيادة إحدى سفنه وهي البوم «تيسير» أو «ماچموه» كما كان يطلق عليه العامة ، والذي قام بقيادته حوالي ١٣ عاما متصلة كانت جميع رحلاته فيه إلى ساحل الهند الغربي . كذلك تسلم النوخذة أحمد قيادة بوم فلاح الخرافي المسمى «الشواف» ، غير أن رحلاته في قيادة البوم «تيسير» كانت من أشهر رحلاته السفارة ، فقد ركب معه العديد من الشباب بغرض تعلمّ أساليب الملاحة والقياس وكان منهم النوخذة أحمد النشمي والنوخذة سعود السميط والنوخذة بدر الخرافي والنوخذة يوسف ناصر الخرافي ، وجميعهم أصبحوا فيما بعد من نواخذة الكويت «المعالمة» الذين دربهم النوخذة أحمد الخشتي . ولقد ذكر النوخذة عيسى النشمي (في كتابه «الملاحة في الخليج العربي») أن النوخذة أحمد الخشتي كان قد اشترط عليه أن يعلمه أساليب الملاحة دون أن يدفع له حصة بحار فوافق النوخذة عيسى النشمي على هذا الشرط ، وأصبح من قباطنة الكويت ونواخذتها المعدودين . وأما النوخذة سعود السميط (الذي أصبح هو أيضا من

نواخذة الكويت ومعالمتها) فقد أخبر المؤلف أن النوخذة أحمد علمه استخدام آلة قياس خطوط العرض (الكمال) ولكنه لم يشأ أن يعلمه استخدام الساعة التي كانت تقيس خطوط الطول ، ولهذا بقي النوخذة أحمد الخشتي الوحيد من بين نواخذة الكويت الذي استخدم ساعة «الكرونومتر» لقياس خطوط الطول بدلا من الطريقة الحسابية التي كان غيره من النواخذة يستخدمونها في حساب خط الطول (أى تحديد موقعهم في عرض البحار) .

ولقد روى الأستاذ أحمد البشر للكاتب قصة حصول النوخذة أحمد الخشتي على آلة الكرونومتر ويصفها بأنها كانت صدفة . فقد أخبره النوخذة أحمد الخشتي أنه بينما كان في ميناء كنج (أو ربما ميناء «لنجة» المجاور له) والبحارة يخيطون شراعا على الساحل ، وإذا برجل يأتي إلى النوخذة أحمد ويطلب منه أن يصحبه إلى منزل سيدته . ولما سأله النوخذة أحمد عما تريده سيدته قال له إنه لا يعرف . وعندما وصل إلى منزل السيدة أخبرته أن زوجها نوخذة كبير ، وأنه توفي منذ سنوات تاركا الكثير من الخرائط البحرية والأجهزة ، وأنها تود أن تعرض هذه الأجهزة عليه . وعندما رأى النوخذة أحمد الأجهزة وجد بينها آلة غريبة لم ير مثلها من قبل ، ولما سأل المرأة عنها أجابته بأن زوجها علمها استخدام هذه الآلة حين كان يجلس معها على سطح المنزل ويرقب النجوم والبحر ، وأنها على استعداد لشرح طريقة استخدامها له فوافق النوخذة أحمد . وما إن تم شرح استخدام هذه الآلة له حتى عرض على المرأة شراءها بمبلغ ٧٠٠ روبية فوافقت . ولما بدأ في استخدامها (لحساب خطوط الطول) وجد النوخذة أحمد أن هذه الآلة عظيمة المنفعة ، فاشترى أخرى جديدة من الهند بمبلغ ١٠٠٠ روبية هندية ، وبذلك أصبح النوخذة الكويتي الأول والأخير الذي استخدم مثل هذه الآلة في قياس خطوط الطول ، فزاد ذلك من ثقته بمقدرته الملاحية ، حتى أنه كان يحدد مواقعه في البحر أحيانا عن طريق قياس ارتفاع النجوم ليلا بدلا من الشمس .

ويروي الفلكي المعروف صالح العجيري في محاضرة له في جامعة الكويت

(١٩٨٨م) أن أحد الرجال في البصرة ركب سفينة النوخذة أحمد الخشتي وجلس بجانبه وقال له إنكم (أي النواخذة الكويتيين) ليست لديكم مدارس للملاحة ، ولا تعرفون علم القياس والملاحة ومع ذلك تخاطرون بأنفسكم وتعرضونها للهلاك ، فرد عليه النوخذة أحمد بقوله : إن ذلك ما أراده الله لنا . لكن السائل تمادى في ذمه مما أجبر النوخذة أحمد إلى إخراج ما في صندوقه من خرائط وأدوات للقياس قائلا له : «هذا هو الكمال ويستخدم لكذا وكذا ، وهذا هو الفركال ، وذاك يدعى الفرسكال ، وهذا كرونومتر ، وهذه الخريطة تسمى النالية ، ومنها نعرف كذا وكذا» ، واستمر في شرحه للرجل ثم قال له : «وهل ترى بعد ذلك أننا أميون نخاطر بأنفسنا دون علم ودراية؟» ، فقام الرجل متعجبا وترك السفينة . وبعد سنوات طويلة في قيادة سفن التاجر فلاح الخرافي ركب النوخذة أحمد الخشتي في قيادة واحدة من أشهر خشب الكويت وهو البوم «النامسة» ـ إحدى السفن التي كان يملكها التاجر يوسف الصقر ، والتي كانت تسمى «بوم بلال» نظرا لقيادة النوخذة بلال الصقر لها سنين طويلة . ولقد روى أحد بحارتها أحمد المليفي للمؤلف رحلة له مع النوخذة أحمد الخشتي حين تسلم قيادة «النامسة» على النحو التالي :

«أبحر النوخذة أحمد من الكويت إلى البصرة ثم إلى مسقط وحتى ميناء عدن . ومن عدن عاد إلى المكلا ، ثم رجع إلى عدن ومنها أبحر إلى ميناء «بربرة» ، في الصومال كان خلالها ينقل البضائع من مكان إلى آخر في بحر امتلأ بالغواصات والقطع العسكرية البحرية المختلفة . وحدث أن بدأت معركة بحرية بين الغواصات الألمانية والبوارج الإنجليزية ، وكادت النيران أن تدمرهم لولا خبرة النوخذة أحمد وحكمته . . فقد شاهدوا البحارة الإنجليز بالعشرات وهم متناثرون في البحر ، ولم يكن باستطاعة النوخذة أحمد وبحارته سوى إنقاذ عشرين واحدا منهم أخذوهم معهم إلى عدن ، ثم أبحروا إلى الساحل المقابل (الصومال) . وحين أرادوا العودة كان الموسم قد قارب على الانتهاء ، ولم تسعفهم الرياح فبقوا في الصومال قرابة أربعة أشهر حتى تمكنوا من العودة وهم منهكون من المرض والجوع في مكان يسمى «شلعو» . ويضيف البحار أبو مرزوق

أن الخشتي لم يتأثر صحيا خلال هذه المدة ، بل إنه كان «أنشط منا نحن الشباب» ، وقد استغرقت هذه الرحلة غير العادية عاما وشهرين ، وكانت في موسم عام ١٩٤٣م/ ١٩٤٤م .

ولقد أكد النوخذة ناصر عبدالوهاب القطامي في روزنامته تأخر النوخذة أحمد الخشتي عن العودة إلى الكويت في ذلك الموسم (١٩٤٣م/ ١٩٤٤م) ، إذ سجل في روزنامته أنه في ٢٦ أغسطس عام ١٩٤٤م بدأ النوخذة أحمد الخشتي رحلة العودة «امعلي من التتويه» . كما أورد العديد من النواخذة في روزناماتهم ذكر النوخذة أحمد الخشتي حيثما قابلوه خلال رحلاته المتعددة إلى بنادر الساحل الهندي الغربي . ويجدر بالذكر أن النوخذة أحمد الخشتي كان من نواخذة الساحل الهندي ـ أي الذين تخصصوا في رحلات إلى بنادر هذا الساحل ، حيث كانوا يقومون برحلة واحدة متكاملة في الموسم الواحد مثل النوخذة عبدالوهاب العثمان وبلال الصقر وعبداللطيف العثمان وغيرهم من نواخذة الكويت . غير أن ابنه سالما (ابن النوخذة أحمد الخشتي) ذكر أن والده سافر مرة واحدة إلى بنادر الساحل الإفريقي الشرقي ، غير أن ذلك من غير المؤكد .

وللنوخذة أحمد الخشتي ذاته روزنامة خاصة به دوَّن فيها رحلاته بالتفصيل (يوما إثر يوم) غير أن الذي سلم منها من الضياع سبع رحلات جميعها إلى بنادر الهند . ولقد قام مركز البحوث والدراسات الكويتية بطبع ونشر هذه الروزنامة ذات القيمة التاريخية والعلمية الكبيرة .

ففي إحدى هذه الرحلات (الأولى) أبحر النوخذة أحمد من الهند برفقة النوخذة خلف بن فرح عام ١٩٣٣م (سنيار) ، وفي الرحلة الثالثة (١٩٣٥م) أبحر النوخذة أحمد من بندر كووه برفقة النوخذة عبدالوهاب العثمان ، وفي الرحلة الرابعة (١٩٣٦م) كان برفقة النوخذة بلال الصقر ـ ثلاثة من أشهر نواخذة السفر الكويتي .

ثم حان الوقت للنوخذة أحمد الخشتي لكي يستريح ، لقد قام بقيادة السفن

الشراعية فترة زادت على ربع قرن ، ففي عام ١٩٤٦م ترك السفر واشترى له «عمارة» لبيع الأخشاب ولوازم السفن ، وكان السفر مازال نشطا حينئذ في الكويت ، والنوخذة أحمد قانع بالبقاء في وطنه وبين أهله حتى أقنعه أحد أقاربه بالسفر إلى البصرة للعيش فيها ؛ فسافر إلى هناك ، واشترى عقارا (ونخيلا) وتزوج من امرأة هناك ما لبث أن طلقها وتزوج أخرى غيرها ، وظن أن «جنته» التي كان يحلم بها على الأرض في متناوله ، وأصبح يتردد على أولاده وأهله في الكويت حتى حدثت ثورة ١٩٥٨م في العراق ، فاضطر إلى الرجوع إلى الكويت حيث توفي فيها في عام ١٩٦٤م عن عمر قارب ٨٥ عاما .

يقول ابنه سالم بن أحمد الخشتي حين قابله المؤلف : «إنه لو كان والدي حيا حين بدأ التلفزيون في الكويت كوسيلة إعلامية لأعطى فكرة أكبر وأوضح للناس عن حياته وتاريخه البحري ، لكنها إرادة الله» ثم تحدث عن الشهادة التي حصل عليها والده النوخذة أحمد الخشتي من قبطان الفرقاطة الإنجليزية «شورهام» التي وصلت إلى الكويت في شهر يوليو عام ١٩٣٨م وقامت باختبار أربعة من كبار نواخذة الكويت ، كان أحدهم النوخذة أحمد الخشتي ، ثم أعطت كل واحد منهم شهادة بأنه لديه معرفة ممتازة في فروع الملاحة المختلفة ، كما شهد قبطان الفرقاطة المذكورة للنوخذة أحمد بأن لديه دراية وخبرة ممتازة في عمله ربانا -أي قيادة السفن في المياه المحلية ومداخل الموانى والبنادر ، وهذا يؤكد ما قاله الشيخ عبدالله الجابر الصباح للمؤلف من أن النوخذة أحمد الخشتي أرشد بعض القباطنة الإنجليز ، وأدخلهم شط العرب خلال الحرب العالمية الثانية ـ يرحمه الله .

النوخذة علي الخشتي

ورد ذكر النوخذة علي الخشتي عام ١٩١٠م حين كان موجودا في بمبي (ربما للتجارة أو للإشراف على مصالح بعض التجار الكويتيين كما كان يفعله أخيه النوخذة أحمد الخشتي) ، ويروى أن عليا هذا أصبح نوخذة فيما بعد ، وقام بقيادة سفينة من نوع البوم خاصة به ، غير أن ذكره لم يتردد على لسان النواخذة أو في روزناماتهم المنشورة .

النوخذة خالد بن سالم الخشتي

ركب النوخذة خالد مع أخيه النوخذة أحمد الخشتي عدة سنوات ، لا لكي يتعلم قيادة السفن الشراعية ، ولكن ليكون مسؤولا عن البحارة (مجدمي) ، ولقد نجح خالد في عمله هذا نجاحا جعل بحارته يكنون له الاحترام ويدينون له بالطاعة . ولكن في السنوات الأخيرة للسفر الشراعي (في بداية الخمسينيات من القرن العشرين) قام بعض التجار بإدخال المحركات في سفنهم فأصبحت تسير بفعل المحرك بدلا من الشراع ، واختير خالد الخشتي ليكون نوخذا لأحد «اللنجات» . ولقد ذكره النوخذة سلمان العيسى في روزنامته حين قابله في بندر مسقط عام ١٩٥٤م . وفي آخر رحلة له كان قد أبحر من ساحل الهند الغربي (من بندر كاليكوت) وقد شحن (اللنج) بالأخشاب والبضائع المختلفة ، وكان معه مبلغ من المال يعادل ٦ ملايين روبية للعديد من تجار الكويت ، ولكنه اصطدم في الطريق بأحدى الشعاب المرجانية (بالقرب من جزيرة مصيرة) ، وغرقت سفينته وما بها من بضاعة ، لكن النوخذة خالد كان حريصا على أموال التجار التي كانت أمانة لديه فأخذها إلى مكان آمن ودفنها ، وعرض على شيخ المكان الذي كان فيه أن يعطيه كل ما في السفينة من بضاعة (ما استطاع إنقاذه منها) على أن يتركه وبحارته بسلام وتحت حمايته ، حتى وصل إلى مسقط والأموال معه ، ومن مسقط وصل بها إلى الكويت وسلمها إلى أهلها كاملة ، إنها أمانة وصدق ، وإخلاص لا يصدق ، على حد تعبير التاجر علي عبدالرحمن البحر (الذي روى ذلك للمؤلف قبل وفاته ـ يرحمه الله) .

النوخذة خالد سالم الخشتي

وبعد أن ترك السفر بقي النوخذة خالد في الكويت يعود أصدقاءه من البحارة والنواخذة ، ولقد حظي بلقائه المؤلف في «بيت البدر» في عام ١٩٨٤م ، وكان كبيرا قد بدت عليه آثار السنين ، ولكنه كان وقورا يكسب احترام من كان حوله من البحارة وغيرهم . ولم تمض إلا أشهر بعد ذلك حتى توفي النوخذة خالد الخشتي ـ مات في عام ١٩٨٥م فحزن عليه أصدقاؤه ومحبوه .

النوخذة ذياب عبدالله الخشتي

كان والده عبدالله نوخذة ، وهو الذي دربه على قيادة السفن الشراعية ، ولقد ذكر ابنه فرج للأستاذ منصور الهاجري (الوطن عدد ١٠/ ١٢/ ٢٠٠٢) أن جده عبدالله كان يمتلك سفينة واحترقت بسبب شحنة من البارود كانت فيها ، كما امتلك والده سفينة وقام بقيادتها في رحلات موسمية إلى بنادر الهند ، ولقد كان اسم هذه السفينة (المظفري) ، وفي رحلتها الأولى بقيادة النوخذة ذياب الخشتي أوصلت شحنة من التمور إلى كراجي وعادت بأكياس تحتوي على أسمنت ، وفحم . وفي طريق العودة (بالقرب من جزيرة ستالوه) طلب النوخذة من البحارة تغيير جهة الشراع (خايور) فوقع أحد البحارة في الماء خلال هذه العملية ، وتوقفت السفينة ، ثم أنزل قارب (الماشوة) للبحث عنه ، وحين تم العثور عليه لم يستطع أن يتفوه بكلمة واحدة ، ولكن بعد أن هدأ روعه قال للبحارة : «أشتغل خمام شوارع ولا أركب البحر ثانية» . ولقد استمر النوخذة ذياب يقود سفينته هذه عدة سنوات بعد ذلك ، ثم باعها وترك البحر إلى الأبد .

التـــــورة

ظهر في عائلة التورة (في فريج سعود) العديد من النواخذة الذين كانوا في الأصل نواخذة ماء ثم تحول بعضهم إلى قيادة السفن الشراعية السفارة . ولقد برز منهم النوخذة عبدالوهاب التورة الذي سافر في رحلات كثيرة إلى ساحل الهند الغربي وإلى ساحل اليمن الجنوبي . كما تحول ابنه خالد إلى نوخذا سفر في بوم الماء الذي كان ملكا لهذه العائلة . أما سالم التورة فقد تخصص في قيادة بوم التورة ، وهو عبارة عن بوم ماء ولم يسافر في سفينته هذه إلى الهند ، كما ظهر حمد التورة كنوخذة سفر معروف .

النوخذة عبدالوهاب جاسم التورة

هو أشهر نوخذة ظهر في عائلة التورة ، من الذين قاموا بقيادة السفن الشراعية فترة طويلة نسبيا . فقد ولد في حوالي عام ١٨٨٠م ، وحين أصبح صبيا ركب مع والده في سفينة سفر كان يمتلكها . ولما أكمل تدريبه ركب هذه السفينة وقام بقيادتها بدلا من والده . وفي عام ١٩٢٧م كانت هذه السفينة (واسمها فتح الباري) في طريق العودة إلى الكويت فجنحت على البر بالقرب من بندر بوشهر وفقدت في ذلك المكان ، وكان نوخذاها عبدالوهاب ، الذي ركب في بوم للماء بعد ذلك كان للعائلة وأصبح يقوده في رحلات سفر إلى الهند خلال موسم السفر ثم يستخدمه لنقل الماء العذب من الشط إلى الكويت خلال فصل الصيف . قام النوخذة عبدالوهاب بعد ذلك بقيادة سفينة لعائلة الصقر ، وهي بوم حمولته ٢٠٠٠ منْ . وبعد سنوات في قيادة هذه السفينة قام بقيادة بوم الماء (مساعد) الذي صنعه له الأستاد أحمد بن سلمان عام ١٩٣٤م . وكان يسافر فيه خلال موسم السفر إلى الهند ثم يستخدمه لنقل الماء خلال فصل الصيف . ولقد ركب معه في هذه السفينة (عام ١٩٤٩م) ابنه أحمد الذي روى للمؤلف كيف انكسر الصاري ذات مرة واضطروا إلى إنزال الأشرعة وترك السفينة إلى حيث تأخذها الريح لمدة أربعة أيام متصلة قبل أن تصل إلى بندر كراچي . ولقد ورد ذكر النوخذة عبدالوهاب التورة في العديد من الروزنامات منذ عام ١٩٣٧م وحتى عام ١٩٤٧م ؛ فالنوخذة عيسى العثمان يذكر في روزنامته أنه كان برفقة

النوخذة عبدالوهاب التورة

النوخذة عبدالوهاب التورة حين أبحرا من الكويت إلى شط العرب في بدء رحلة سفر عام ١٩٣٧م . والنوخذة عيسى بشارة يذكر في روزنامته أنه شاهد النوخذة عبدالوهاب التورة يصل إلى بندر خورميان ثم يسافر منه في عام ١٩٣٩م . وأما النوخذة عبدالوهاب العسعوسي فقد ذكره عام ١٩٤١م حين كان معه في شط العرب يحاول شحن كمية من التمور لبدء رحلة سفر إلى بنادر ساحل اليمن الجنوبية حيث شاهده بالقرب من المكلا بعد ذلك النوخذة عيسى بشارة . كذلك ذكره النوخذة أحمد الفهد في روزنامته عام ١٩٤٥م حين صادفه في بندر چارك وهما في طريق عودتهما إلى الكويت . كما ذكر لنا النوخذة أحمد الفهد في روزنامته الصعوبات التي واجهته هو والنوخذة عبدالوهاب التورة حين كانا (في رحلة العودة) بالقرب من بندر الطاهرية (عام ١٩٤٧م) حين تعرضا لتحرشات من قبل سفينة خفر السواحل الإيرانية مما اضطرهما حين وصولهما إلى الكويت إلى رفع شكوى إلى الشيخ أحمد الجابر ـ حاكم الكويت ـ الذي أبلغ شكواهما بدوره إلى المعتمد السياسي البريطاني في الكويت (راجع وثائق المعتمدية ص ٣٦) Kuwait Political Agency .

ترك النوخذة عبدالوهاب السفر عام ١٩٥٠م وترك ابنه خالدا يحل محله في قيادة سفينته حيث توفي النوخذة عبدالوهاب في الكويت عام ١٩٧٠م بعد خدمة طويلة في السفر الشراعي الكويتي . يذكر أن النوخذة عبدالله المعتوق كان قد ركب أول الأمر (سكوني) مع النوخذة عبدالوهاب التورة قبل أن يصبح من نواخذة السفر الشراعي فيما بعد .

النوخذة خالد عبدالوهاب التورة

علمه والده عبدالوهاب قيادة السفن الشراعية ، وركب البوم (مساعد) حوالي أربع سنوات ، ثم ترك السفر الشراعي (عام ١٩٥٤م) وعمل نوخذا في «لنج» للشيخ فهد السالم الصباح عددا من السنين ، ترك بعدها حياة البحر مثل الكثيرين غيره من الشباب ، وتوفي عن حوالي ٧٤ عاما .

النوخذة حمد عبداللطيف التورة

تعلم النوخذة حمد التورة قيادة السفن الشراعية من أقاربه إذ إن ذلك كان المجال المتاح أمامه ـ ليصبح نوخذة ، وحين اكتمل تدريبه ركب نوخذا في إحدى سفن أولاد داود المرزوق عدة سنوات ، وكانت معظم سفراته إلى بنادر ساحل الهند الغربي . ففي عام ١٩٤٨م بدأ النوخذة حمد رحلة سفر إلى ساحل الهند الغربي ، وحين وصل إلى بندر كاليكوت وشحن سفينته بالأخشاب أبحر عائدا إلى الكويت ، وبينما كان النوخذة حمد في كاليكوت شاهده النوخذة يعقوب اليتامى الذي ذكر في روزنامته أن النوخذة حمد «سافر . . . في بوم المرزوق مال الماي» ، مشيرا بذلك إلى أن النوخذة حمد كان يقود سفينته للمرزوق كانت في الأصل بوم ماء حوّل فيما بعد إلى سفينة للسفر الشراعي . وفي عام ١٩٥٢م كان النوخذة حمد في رحلة إلى ساحل الهند الغربي ، وفي بندر كاليكوت شاهده النوخذة عبدالوهاب العسعوسي الذي ذكر في روزنامته أنه أبحر من هذا البندر برفقة النوخذة حمد التورة عدة أيام ثم افترق عنه حيث عبر كل منهما الغبة بعيدا عن الآخر . وأما في آخر رحلة له فقد تعرض النوخذة حمد إلى مضايقات من قبل سلطات الأمن في الهند ، فقد على إثرها سفينته (التي كانت لأولاد داود المرزوق) بعد أن تمت مصادرتها ، وعاد النوخذة حمد بعد ذلك إلى الكويت ولم يركب البحر بعد ذلك .

النوخذة حمد التورة

بقي النوخذة حمد بعد ذلك على اتصال بأصدقائه من النواخذة والتجار ، وكان شديد الإيمان بالله محبا لفعل الخير ، وكان يجمع الزكاة من أهل الكويت ويذهب بها في كل عام إلى البحرين لتوزيعها على الفقراء هناك ، وكان في أواخر أيام حياته يجر نفسه إلى المسجد ، وكان لا يرى في الجيل الحاضر امتدادا لجيله العصامي النشط . وفي السادس من شهر رمضان من عام ١٤١٣هـ (٢٧ فبراير ١٩٩٣م) سقط النوخذة حمد عند مدخل المسجد القريب من منزله في ضاحية كيفان . لقد توفي النوخذة حمد التورة ودفن في مقبرة الصليبيخات ـ يرحمه الله .

النوخذة علي التورة

ركب النوخذة علي التورة في سفينة خاصة به وقادها في رحلات عديدة إلى الهند ، فقد ورد ذكره في روزنامة النوخذة ناصر بن يوسف الحجي عام ١٩٤٤م حين قابله في بندر مسقط (مطرح) . وحين سافر النوخذة علي التورة من مسقط في طريقه إلى الكويت ذكر ذلك النوخذة ناصر وكتب : «أصبحنا مطرح ، سافر العسعوسي وبوم علي التورة» . هذه إحدى الرحلات التي ذكر فيها النوخذة علي التورة من قبل نواخذة الكويت ، وهي دليل على أن النوخذة علي التورة كان أسوة بأقاربه النوخذة حمد التورة والنوخذة عبدالوهاب كان من نواخذة السفر الشراعي الكويتي حتى آخر سنواته .

الشطـــي

الشطي من العائلات الكويتية التي سكنت حي الوسط (في فريج سعود) وظهر فيها العديد من نواخذة السفر الشراعي ، منذ حكم الشيخ مبارك الصباح للكويت وحتى نهاية السفر الشراعي الكويتي ، ولقد كان بعضهم يعلم البعض ، فأصبح بعضهم «معالمة» يركبون مع النواخذة لمساعدتهم في القياس ـ أي تحديد مواقع السفينة في البحار المفتوحة ، ثم أصبح هؤلاء المعالمة نواخذة يقودون السفن الشراعية فيحصلون على الأسهم (القلايط) المخصصة لهم إضافة إلى مبلغ معلوم يدعى «تعلوم» ، كان يدفع لكل نوخذة «معلم» أي لكل نوخذة يحسن القياس وتحديد مواقع السفينة في البحار المفتوحة . وفيما يلي نبذة عن كل نوخذة من هؤلاء النواخذة .

النوخذة معروف إبراهيم الشطي

النوخذة معروف الشطي

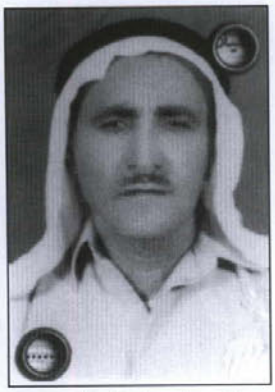
لم يشتهر النوخذة معروف الشطي كنوخذة سفر في الوقت الحاضر لأنه من النواخذة الكويتيين القدامى الذين كانوا يقودون السفن الشراعية السفارة إلى بنادر الساحل الهندي في السنوات القليلة التي سبقت قيام الحرب العالمية الأولى وخلالها . ولقد ورد ذكره حين كان يقود سفينة له (هي بوم معروف الشطي) ، وكان ذلك في عام ١٩١٠/ ١٩١١م ، ثم في عام ١٩١٣م وعام ١٩١٦م . ولقد كان النوخذة معروف ينقل شحنات من التمر للتجار ويبيعها في بنادر الهند ، ثم يسلم المبالغ التي تتجمع لديه إلى وكيلهم في الهند (النوخذة والتاجر عبدالرحمن العسعوسي) ، وهذا بدوره يقوم بتحويلها إلى التاجر الكويتي في كراچي أو بمبي .

غير أن نشاط النوخذة معروف لم يستمر بعد انتهاء الحرب العظمى ، وربما باع سفينته هذه ، أو فقدها في حادث من حوادث السفر المختلفة ، كما أن النواخذة المتأخرين (أي الجيل الأخير منهم) لم يورد ذكر اسمه في روزناماتهم المنشورة ، والتي بلغت ١٣ روزنامة .

النوخذة حسن علي الشطي

النوخذة حسن من نواخذة «فريج سعود» المعروفين . فبعد إتقانه الملاحة والقياس ركب «معلما» في سفينة الصقر المعروفة باسم «الداو» يساعد النوخذة في تحديد مواقع السفينة في عرض البحار . وفي العشرينيات من هذا القرن أصبح نوخذا في سفينة من نوع البوم للتاجر فلاح عبدالمحسن الخرافي واسمه «الناصري» ، وظل يقوده لمدة خمس عشرة سنة متصلة . ثم أصبح نوخذا لبوم تابع لعائلة العثمان عام ١٩٣٦م ولمدة عامين ، ثم في بوم آخر للعثمان واسمه «سمحان» لمدة عام واحد . انتقل بعدها إلى قيادة سفينة للنوخذة والتاجر عبداللطيف العثمان لمدة ثلاث سنوات تقريبا . ثم عمل بعد ذلك في بوم تابع للمرزوق خلفا للنوخذة أحمد العمر ، كان ذلك في أواخر الأربعينيات ، ثم ترك السفر وتفرغ للعمل التجاري حيث كانت له عمارة خاصة به تقع على ساحل البحر في فريج سعود ، وكان يبيع فيها الأخشاب ولوازم السفن حتى انتقل إلى رحمة الله في محرم من عام ١٣٧٤هـ الموافق أغسطس ١٩٥٤م ، رحمه الله .

ولقد ورد ذكر النوخذة حسن الشطي في روزنامة النوخذة عيسى العثمان عام ١٩٤٢م حين كان النوخذة عيسى يستعد لبدء رحلة سفر في ذلك العام ، فخطف من الكويت برفقة النوخذة حسن الشطي قاصدين شط العرب لشحن كمية من التمور والسفر بها إلى ساحل الهند الغربي . كما ورد ذكر للنوخذة حسن الشطي في روزنامة النوخذة يعقوب اليتامى عام ١٩٤٦م حين تقابل الاثنان بالقرب من بندر كووه على ساحل الهند الغربي ، وهذا ما يؤكد أن النوخذة حسن الشطي استمر في قيادة السفن الشراعية حتى أواخر الأربعينيات من القرن العشرين ، وحينها كان ابنه علي نشطا يقود السفن الشراعية كذلك .



النوخذة علي الشطي

النوخذة علي حسن الشطي

دربه والده حسن على قيادة السفن الشراعية ، وكان يرافقه في بعض رحلاته حيث كان (سكوني) في سفينة والده عدة سنوات ، ثم ركب في سفينة للقطاعة ، كما

كان نوخذا في إحدى سفن نقل الماء العذب من شط العرب إلى الكويت . ولقد كان له نشاطا ملحوظا بعد ذلك في قيادة السفن الشراعية السفارة إلى الهند في منتصف الثلاثينيات من القرن العشرين . فقد كان نوخذا في إحدى سفن العثمان خلفا للنوخذة محمد صالح الذي توفي في أثناء عودته من إحدى السفرات إلى الهند ، فدفن في جزيرة الشيخ (على ساحل فارس) ، كما قام بقيادة سفينة للتاجر خالد المرزوق . ولقد ورد ذكر النوخذة علي الشطي في العديد من روزنامات النواخذة الكويتيين في الفترة ما بين عام ١٩٣٩م وحتى عام ١٩٥١م . فقد ذكره النوخذة عيسى بشارة في روزنامته حين شاهده بالقرب من جزيرة عوهة عام ١٩٣٩م فكتب : «وجدنا علي الشطي ، ونشرنا له» ـ أي رفعنا العلم تحية له ـ (كعادة نواخذة الكويت) ، ثم دخل كلاهما إلى بندر الكويت . كذلك ذكره النوخذة عيسى بشارة في العام التالي (١٩٤٠م) حين لحق به بالقرب من بندر ابريص (على ساحل مكران) . وفي عام ١٩٤٢م ورد ذكر النوخذة علي الشطي في روزنامة النوخذة عيسى العثمان حين كان الاثنان في شط العرب فاضطر النوخذة علي إلى استئجار (لنج) لإدخاله شط العرب نظرا لأن الهواء كان شمالا قويا . كما ذكره النوخذة حجي بن يوسف الحجي في العام ذاته حين قابله في مسكت . وأما النوخذة مفلح الفلاح فقد ذكر أن النوخذة علي الشطي كان نوخذا في بوم المرزوق عام ١٩٤٧م . وفي روزنامات النواخذة عبدالوهاب العسعوسي (عام ١٩٤٨/ ١٩٤٩م) والنوخذة أحمد الفهد (عام ١٩٤٥م في جزيرة چارك) وكذلك النوخذة يعقوب اليتامى (عام ١٩٥٠م ـ ١٩٥١م) في جميع هذه الروزنامات تجد اسم النوخذة علي الشطي يتردد مما يدل على نشاطه في تلك السنوات في نقل التمور من الشط إلى الهند والعودة بالأخشاب المختلفة إلى الكويت . ولقد كان عام ١٩٥١م هو آخر عام ورد فيه اسم النوخذة علي الشطي في روزنامات النواخذة المتوافرة لنا ، ولكنه ربما استمر في قيادة السفن الشراعية حتى منتصف الخمسينيات من القرن العشرين حيث توقف معظم نواخذة السفر الكويتي عن قيادة السفن . غير أن النوخذة علي الشطي لم يلتحق بوظيفة حكومية ، وتوفي في عام ١٩٧٦م .

السمكـــة

عائلة السمكة كانت تسمى في الأصل عائلة المعجل ، ولكن أطلق عليها هذا الاسم (السمكة) لأن جدهم الأكبر حين جاء الكويت ، وذهب مرة إلى سوق السمك واشترى سمكة كبيرة ، حملها في يده وطاف بها في السوق ، فسأله أحد أصدقائه عما في يده فأجاب : «يقولون لها اسمكة» ، فأصبح اسما لهذه العائلة ، ولقد روى هذا أحد أفراد هذه الأسرة التي أصبحت من الأسر التي ارتبط رجالها بالبحر مثل غيرهم من الأسر التي جاءت في الأصل من نجد أو الأحساء ، وأصبحت جزءا من التراث البحري الكويتي . ولقد ظهر في أسرة السمكة العديد من النواخذة بعضهم كان من نواخذة السفر القدامى ، ولذا لا يتوافر الكثير من المعلومات عنهم .

النوخذة سمكة عبدالعزيز السمكة

المعروف عن هذا النوخذة أنه من النواخذة القدامى ، إذ إنه كان في قيادة «بوم عبدالنبي» في السنوات التي تلت الحرب العالمية الأولى ، وهذا البوم ـ بوم عبدالنبي حجي قاسم ، كان من أشهر وأقوى سفن الكويت السفارة من نوع البوم .

النوخذة عبدالله إبراهيم السمكة

لم يقم النوخذة عبدالله السمكة بقيادة السفن الشراعية السفارة ، ولكنه كان نوخذا يخت الشيخ مبارك «مشرف» حيث كان النوخذة عبدالله يقوده في رحلات من بندر الكويت إلى المحمرة ـ داخل شط العرب ـ حين كان الشيخ مبارك يقوم بزيارات لصديقه شيخ المحمرة ـ خزعل بن مرداو .

النوخذة عبدالعزيز السمكة

في الأصل كان النوخذة عبدالعزيز من نواخذة الماء ، ثم قام بقيادة سفينته إلى بنادر ساحل الهند الغربي في الأربعينيات والخمسينيات من القرن العشرين . ففي عام

١٩٤٦م كان في بدء رحلة سفر حين شاهده النوخذة عيسى بشارة راسيا بالقرب من راس النبت (عند مدخل شط العرب) فأورد ذلك في روزنامته . وأما في عام ١٩٥٣م فقد كان النوخذة عبدالعزيز السمكة في رحلة سفر إلى ساحل الهند الغربي فتوقف في بندر منكرور ثم أبحر منه إلى بندر كاليكوت ، ولقد كان النوخذة سلمان العيسى في البندر ذاته آنذاك فذكر التالي في روزنامته : «وصل أحمد اليعقوب وعبدالعزيز السمكة من بمبي يريدون كاليكوت» . بعد ذلك ربما قام النوخذة عبدالعزيز برحلة أو رحلتين إلى الهند قبل أن يتوقف تماما عن قيادة السفن الشراعية إذ إن السفر الشراعي الكويتي توقف في منتصف الخمسينيات من القرن العشرين .

النشـــمي

ظهر في هذه العائلة النوخذة أحمد النشمي الذي كان في قيادة إحدى السفن الشراعية ، والتي علّم فيها (خلال رحلاتها) ابنه عيسى فأصبح هذا من نواخذة الكويت المشهورين .

النوخذة أحمد النشمي

هو من الجيل قبل الأخير من نواخذة السفر الشراعي الكويتي ، وقد اشتهر بقيادة البوم (فتح الخير) الذي كان يملكه التاجر جاسم بودي . ولقد وصف ابنه عيسى (في كتابه «الملاحة في الخليج العربي») رحلتين لوالده على هذه السفينة تخللهما بعض الصعوبات التي حدثت للنوخذة أحمد النشمي ولبحارته وسفينته خلال عودتهم من الهند وبالقرب من خور دبي حين جنحت السفينة وأصبحت مهددة بالكسر والضياع . وبعد سنوات من قيادة هذه السفينة ، وبينما كان ابنه عيسى في رحلة بقيادة النوخذة عامر بن سيف إلى السواحل الإفريقية الشرقية توفي النوخذة أحمد بعد أن أصيب بالشلل ، وكان ابنه عيسى صبيا يافعا آنذاك فأصبح المسؤول عن أهله ومنزله ، ثم أصبح نوخذا كما سيأتي لاحقا .

النوخذة عيسى أحمد النشمي

نوخذا وقبطان كويتي مشهور . ركب أول صباه مع والده أحمد النشمي في البوم «فتح الخير» للتاجر جاسم بودي سنوات قليلة زودته مع ذلك بالعديد من الخبرات الجيدة واللازمة لكي يصبح فيما بعد من نواخذة السفر الشراعي الكويتي المعدودين . وبعد أن تعلم من والده ما استطاع أدرك أنه لن يتعلم المزيد ولذا تحول إلى نوخذة كويتي آخر هو النوخذة أحمد الخشتي الذي اشترط على الشاب عيسى النشمي أن يصحبه معه في سفينته ويعلمه الملاحة والقياس شريطة ألا يدفع له أية حصة من حاصل الرحلة ؛ فوافق عيسى على ذلك وركب يتعلم الملاحة من هذا القبطان الكبير . وبعد ثلاث سنوات متصلة من السفر مع النوخذة أحمد الخشتي تحول إلى النوخذة عامر بن سيف الذي ركب معه في أول رحلة إلى السواحل الإفريقية الشرقية مرورا ببنادر ساحل

النوخذة عيسى أحمد النشمي

اليمن الجنوبي ، وهنا (في زنجبار) تسلم الشاب عيسى النشمي رسالة من صديق له في الكويت يخبره فيها عن وفاة والده في الكويت ، فكانت صدمة كبيرة له ولكنه التزم بالصبر حتى عاد إلى الكويت بعد أحد عشر شهرا بعيدا عن وطنه ليصبح العائل الوحيد لأسرته .

وبعد رحلة واحدة مع النوخذة عامر بن سيف إلى السواحل الإفريقية ، طلب منه أن يقود إحدى السفن الشراعية إلى الهند في البوم «نايف» لأحد التجار الكويتيين فقبل ذلك وشعر بالفرحة لكونه أصبح نوخذة . وبالفعل جهز سفينته ثم شحنها بالبضاعة وقام برحلة (هي أشبه بالمغامرة) إلى ساحل الهند الغربي روى هو تفاصيلها في كتابه «الملاحة في الخليج العربي» . وتوالت بعد ذلك رحلات النوخذة عيسى النشمي وأصبح من نواخذة الهرفي المشهورين ـ هؤلاء النواخذة المغامرين الذين يذهبون ثلاث رحلات في الموسم الواحد إلى ساحل الهند الغربي غير خائفين من العواصف التي تهب عليهم في بداية الموسم وتشكل خطرا على حياتهم وحياة بحارتهم . ولقد كانت رحلاته هذه في بوم المرزوق (منصور) ، وهو سفينة صغيرة الحجم (١٥٠٠ منّ) لأولاد داود المرزوق . ولقد وصفه أحد رجالات البحر الكويتيين (وهو السكوني غلوم قبازرد) بأنه «سبع البحر ولا أحد يشرع بنادر الهند قبله» . كذلك قام النوخذة عيسى النشمي بقيادة البوم «السليماني» وهو من أفضل سفن الكويت من حيث جمال الصنعة والصفات الملاحية الجيدة ، وكانت هذه السفينة للتاجر خالد عبداللطيف الحمد وإخوانه . كما قام النوخذة عيسى بقيادة البوم «المهلب» للتاجر ثنيان الغانم عدة سنوات نظرا لأنه كان مديونا لهذا التاجر ولما ترك قيادة «المهلب» روي عنه أنه قال : «لقد فكني المهلب من الدين» ـ أي أن رحلاته على هذه السفينة المشهورة كانت مجدية له ماديا بحيث تخلص من الديون التي كانت عليه للتاجر ثنيان الغانم . وفي حديث نشرته جريدة الرأي العام الكويتية في عدد ٢١ من نوفمبر ١٩٩٧م روت أخت النوخذة عيسى النشمي أن أخاها عيسى كان في رحلة إلى السواحل فتأخر في رحلة العودة واضطر إلى البقاء في بندر ممباسا الإفريقي حتى بداية الموسم القادم حيث أبحر من

ممباسا إلى الهند ثم شحن سفينته بالبضاعة وعاد إلى الكويت بعد أن أشيع أنه غرق هو وبحارته . ولقد كان في قيادة البوم «السليماني» آنذاك .

ولقد أورد بعض نواخذة الكويت ذكر النوخذة عيسى النشمي في روزناماتهم . فقد ذكر النوخذة عيسى العثمان أنه كان برفقة النوخذة عيسى حين أبحرا من بندر الكويت إلى شط العرب في يناير عام ١٩٤٢م ، كما ذكره في الموسم التالي (١٩٤٣م) حين كان الاثنان في طريقهما إلى دخول الخليج عائدين من رحلة سفر . كذلك أورد النوخذة عيسى بشارة في روزنامته أنه صادف النوخذة عيسى النشمي في بندر عدن عام ١٩٤٥م ، ثم شاهده مرة أخرى في مسقط ، وذكر أنه كان عائدا لتوه من رحلة طويلة إلى السواحل الإفريقية (امعلي من ممباسا) . كذلك (وفي عام ١٩٥٠م) كان النوخذة عيسى النشمي في قيادة البوم (المهلب) حين تقابل مع النوخذة عيسى العثمان وهما في طريقهما إلى الكويت بالقرب من مدخل الخليج حيث استمرا يبحران معا (وبرفقة سفن أخرى) على طول ساحل فارس وحتى جبل بوريال . ولعل هذه الرحلة من الرحلات الأخيرة لهذا النوخذة الشجاع ترك بعدها البحر ليبدأ حياة حافلة كمرشد للبواخر في ميناء الشويخ ، ثم كبير المرشدين فيما بعد وحتى نهاية حياته ، ولكنه قبل أن يبدأ عمله في هذا الميناء (في الستينيات من القرن العشرين) طلب منه حاكم الكويت آنذاك ـ الشيخ عبدالله السالم الصباح أن يكون نوخذة (وقبطانا) ليخته (بيان) فكان اختيارا موفقا حيث بقي في هذه الوظيفة ثلاث سنوات ثم بدأ عمله مرشدا في ميناء الشويخ ـ أي بعد وفاة الشيخ عبدالله السالم ـ رحمه الله .

يقول النوخذة عيسى النشمي في كتابه السابق الذكر : «**إنني حين ترجلت على الأرض عائدا من آخر رحلة بحرية قمت بها ، لم أكن أعلم أن الأقدار ترسم لي أن يظل مصيري مرتبطا بالبحر ، وها أنا بعد أن عملت قبطانا لليخت «بيان» ، الخاص بالمرحوم الشيخ عبدالله السالم الصباح ، عدت لأعمل وحتى اليوم [عام ١٩٦٩م] في ميناء الشويخ**» . وفي يوم ٢٢ من شهر أغسطس من عام ١٩٧٥م توفي النوخذة والقبطان عيسى أحمد النشمي ودفن في مقبرة الصليبيخات ـ يرحمه الله .

الطعـــان

على الرغم من قلة عدد النواخذة الذين ظهروا في هذه العائلة فإن النوخذة محمد الطعان وابنه أحمد الطعان من كبار نواخذة السفر الشراعي الكويتي . ولقد استمر النوخذة أحمد في قيادته للسفن الشراعية حتى أواخر سنوات السفر الشراعي الكويتي .

النوخذة محمد الطعان

كان النوخذة محمد الطعان من النواخذة القدامى ، وكان في قيادة إحدى السفن لعائلة الصقر ، لذا عرف بنوخذة الصقر . ولقد ورد ذكره عام ١٩١١م حين وصل إلى بندر كراچي وفيه كمية من التمور ، كما ورد ذكره خلال سنوات الحرب العالمية الأولى حيث أحضر من الهند كمية من الأرز للتاجر حمد الصقر وأخيه صقر العبدالله الصقر . ولقد استمر النوخذة محمد في رحلاته الشراعية هذه فترة طويلة من الزمن نسبيا .

النوخذة أحمد الطعان

كان التاجر فلاح الخرافي يحرص على أن يقود سفنه أفضل نواخذة الكويت ، لذا ركب في قيادة سفنه بعض من أشهر النواخذة الكويتيين مثل النوخذة أحمد الخشتي والنوخذة محمد العصفور والنوخذة أحمد الطعان ، الذي ركب إحدى سفن فلاح ، كما ركب سفن غيره من تجار الكويت .

النوخذة أحمد الطعان

يقول النوخذة صقر القضيبي للمؤلف : «النوخذة أحمد الطعان من نواخذة الكويت الزينين كلش (أي الممتازين) وأنا كنت أرافقه في إحدى السنوات في سفينتي «رشيد» فهبت علينا عاصفة اضطررت أن أرمي ببعض الحمولة بسببها حتى تخف السفينة ، لكن النوخذة أحمد الطعان لم يشأ أن يرمي بأي جزء من حمولته ، مع أن سفينته كانت أصغر من سفينتي» . وأما رئيس البحارة (المجدمي) فهد صالح الطراروة الذي ركب مع النوخذة أحمد الطعان فيصفه بأنه «نوخذة لا يهاب البحر» . كما أن

المجدمي (أبو صالح) هذا دلل على أن أحمد الطعان رجل حكيم في قيادته للسفينة وفي تعامله مع البحارة .

ركب النوخذة أحمد الطعان سنين طويلة في سفينة فلاح الخرافي «تيسير» وكان ذلك في سنوات الحرب العالمية الثانية . ففي إحدى هذه الرحلات يروي المجدمي (أبو صالح) أنهم خرجوا من بومباي ثم اتجهوا إلى عدن ، وعندما أنزلوا البضاعة في عدن ، رجعوا إلى بومباي حيث حملوا بضاعة إلى الكويت والبصرة . كما أن النوخذة أحمد الطعان تسلم قيادة سفن تابعة لعائلة العماني من تجار ونواخذة الكويت منها البوم المشهور والمعروف باسم بوم العماني «المصفى» .

ولقد استمر النوخذة أحمد في قيادة السفن الشراعية حتى بداية الخمسينيات من القرن العشرين ـ أي حتى نهاية السفر الشراعي الكويتي . ولقد صادفه في رحلاته الكثيرة إلى الهند وساحل اليمن الجنوبي العديد من نواخذة الكويت الذين أتوا على ذكره في روزناماتهم أو سجلاتهم اليومية مثل النوخذة أحمد الخشتي الذي ذكر في روزنامته أن النوخذة أحمد الطعان والنوخذة عبدالوهاب العثمان «سافروا قبلنا بسبعة أيام [من كاليكوت]» ، وكان ذلك في شهر فبراير عام ١٩٣٤م . كما ذكره عام ١٩٣٧م حين صادفه بالقرب من بندر لنجة (على ساحل فارس) ، وذكر أنه «يوم سفرنا وصل أحمد الطعان وفرمنه مكسور» ـ أي كانت العارضة التي ترفع الشراع في سفينته قد أصيبت بكسر فيها .

كذلك كان النوخذة أحمد الطعان في رحلة إلى ساحل الهند الغربي حين توقف في بندر كندفور فشاهده في هذا البندر النوخذة أحمد الخشتي وذكر ذلك في روزنامته عام ١٩٣٩م . وأما النوخذة عيسى بشارة فقد ذكر عام ١٩٣٥م أن النوخذة أحمد الطعان سافر من بندر كاليكوت في طريقه إلى الكويت ، ولكنه عاد بعد فترة إلى بندر كاليكوت وخفف من حمولة السفينة (بعد أن وجد أنها أكبر من أن تتحملها السفينة) ، ثم سافر ثانية ، وكان سفره في ليلة عيد الأضحى من ذلك العام . وحين كان بالقرب

من دقمر (على الساحل العماني الشرقي بالقرب من راس الحد) شاهد النوخذة أحمد الطعان خلفه مبحرا في طريقه إلى مسقط . وأما النوخذة حجي بن يوسف الحجي فقد ذكر في روزنامته أنه شاهد النوخذة أحمد الطعان يصل إلى بندر عدن (في رحلة إلى اليمن) عام ١٩٤١م ، كما ذكر النوخذة عيسى العثمان أنه شاهد النوخذة أحمد في بندر كوچين الهندي عام ١٩٤٠م حين كانت بعض سفن الكويت تنقل المواد الغذائية مثل الأرز والقمح إلى بنادر الهند الجنوبية في سنوات الحرب العالمية الثانية بتكليف من حكومة الهند البريطانية آنذاك . ولقد استمر النوخذة أحمد الطعان في قيادته للسفن الشراعية بعد أن انتهت الحرب العالمية الثانية . ففي عام ١٩٤٦م كان النوخذة أحمد في رحلة سفر حين شاهده النوخذة سعود السميط في بندر جزيرة خارج الإيرانية ينتظر تحسن الظروف الجوية ليواصل رحلة العودة إلى الكويت .

هذه بعض الإشارات لنشاط النوخذة أحمد الطعان في قيادة السفن الشراعية إلى الهند واليمن والتي استمرت حتى نهاية الأربعينيات من القرن العشرين ، ترك النوخذة أحمد بعدها قيادة السفن وتوفي في الكويت في أواخر الستينيات من القرن العشرين .

بوحمـــره

ظهـر في هذه العـائلة واحـد من نواخـذة الكويت القـدامى هو النوخـذة سـعيـد بوحـمـرة ، وكـذلك ظهـر النوخـذة يوسـف يعقـوب بوحـمـرة ، وهـو من نواخـذة الجيل الأخير الذين قاموا بقيادة السفن الشراعية حتى نهاية السفر الشراعي الكويتي .

النوخذة سعيد عبداللطيف بوحمره

أول إشارة إلى هذا النوخـذة وردت في سجل جـمارك الكويت عام ١٩١٧م ، فقد كان النـوخـذة سعيد في حـينها نوخـذة في البوم «فتح الخيـر» الذي ربما كان ملكا لعـائلة معـرفي (لحسين معـرفي) ، كـمـا ذكـر أنه كـان قـد أحضـر أكياسا من الأرز من بندر كراچي ، كما أحضر خشبا من الهند في تلك السنة (خلال الحرب العالمية الأولى) . أما في السنوات التي تلت هذه الحرب فإن النوخـذة سعيدا لا يوجد له ذكـر في سجلات النواخذة ، ويبدو أنه توفي في العشرينيات من القرن العشرين .

النوخذة يوسف يعقوب بوحمره

عرف بين زملائه من النواخذة بيوسف اليعقوب ، وهو من نواخذة السفر الشراعي الكويتي . ركب في قيادة بعض السفن السفارة لعائلة الصقر وللتاجر ثنيان الغانم ، كما كان نوخذا بوم عبدالعزيز محمد البدر عدة سنوات .

يوصف النوخـذة يوسف بوحـمـرة بأنه «رجل ساكـن وعاقل» ، ولقـد أثنى عليه النوخـذة سليـمان غـانم العثمـان الذي عـرفه معـرفة جيـدة . وفي عام ١٩٤٤م كـان نوخـذا في بوم للتاجـر فهـد المرزوق ، وكـان في رحلة إلى سـاحل الهند الغـربي . وحين وصل إلى بندر كـراچي ينزل ما لـديه من تمر تصادف أن بحارة النوخذة خـالد الشـاهين الذين كانـوا موجـودين في بندر كـراچي قد سلمـوا لتوهم من حادثة غـرق لسـفـينتهـم ، فلمـا شـاهـدهم النوخـذة يـوسف بوحـمـرة قـبل أن يصـحـب جـزءا من البحارة معه إلى الكويت . وحين ركب معه بعض البحارة (كان من بينهم البحار

إبراهيم سعـود المسباح الذي روى حادثة غـرقهم في برنامج صفـحات من تاريخ الكويت) . وأبحرت السفينة في اتجاه الخليج وكان الوقت آخر الموسم ، فتراكمت الغيوم في السماء وعصف البحر مما جعل رحلة العودة هذه طويلة وخطرة ومرهقة ، حتى وصلت السفينة إلى البحرين بعد شهر كامل من الإبحار حيث بقيت في البحرين عشرين يوما ثم واصلت مسيرها صوب الكويت .

هذا ما توافر عن النوخذة يوسف بوحمرة ـ يرحمه الله .

اليعقوب المجـرن

ظهر في هذه العائلة أخوان هما عبدالوهاب وأحمد اليعقوب قاما بقيادة السفن الشراعية سنوات طويلة ، وكانت أغلب السفن التي قاما بقيادتها للتاجر داود المرزوق وأبنائه . ولقد كانت أغلب رحلاتهما إلى بنادر ساحل الهند الغربي ، وكانت رحلات النوخذة أحمد اليعقوب مستمرة حتى نهاية السفر الشراعي الكويتي . وقد سجل بعض نواخذة الكويت في روزناماتهم نشاط هذين الأخوين ـ عبدالوهاب وأحمد اليعقوب .

النوخذة عبدالوهاب اليعقوب

خدم النوخذة عبدالوهاب طوال عمله عند التاجر داود المرزوق مدة تقارب ٣٥ عاما ، حتى عندما توفي كان في ديوان داود المرزوق . ركب النوخذة عبدالوهاب سنوات طويلة في البوم «سمحان» حتى أصبح من السفن القديمة (محمل عشار) فتركه وركب سفينة أخرى للمرزوق هي البوم «الميمون» . ويروي عنه ابن أخيه (مساعد اليعقوب) أنه عندما تسلم قيادة البوم الوشار (سمحان) كان قد تزوج امرأة ثانية ، فقال له بعض الناس «زوجة جديدة ومحمل جديد ! !» فأصابته عاصفة (طوفان) في البحر كاد يغرق فيها .

وأول من أورد ذكر النوخذة عبدالوهاب في روزنامته النوخذة عبدالمجيد ملا أحمد عام ١٩٣٣م حيث خرج الاثنان من بندر كووه (سنيار) وعبرا الغبة معا . وبعد ١٤ يوما من الإبحار في بحر العرب وصلا إلى ساحل عمان الجنوبي فكتب النوخذة عبدالمجيد في روزنامته : «اليوم النوخذة عبدالوهاب اليعقوب شاف البر ـ مصيرة ، لكن حنا ما شفنا البر . إن شاء الله ناتخين» ـ أي أننا لا شك قد وصلنا الساحل مادام النوخذة عبدالوهاب قد شاهد جزيرة مصيرة العمانية القريبة من الساحل . وأما في الموسم التالي (١٩٣٦م) فقد كان النوخذة عبدالوهاب مبحرا بالقرب من ليما (على ساحل الباطنة) حين شاهده النوخذة عيسى بشارة فذكره في روزنامته ، كما ذكره مرة أخرى

حين شاهده في بندر البحرين ثم أبحر معه سويا باتجاه الكويت . كما شاهده النوخذة عيسى بشارة في السنة التالية في بندر كاليكوت ، ثم في بندر كووه بعد ذلك . وأما النوخذة أحمد الخشتي فقد شاهد النوخذة عبدالوهاب اليعقوب في بندر مسقط عام ١٩٣٤م في طريق عودته إلى الكويت فقام بزيارته في سفينته وذكر ذلك في روزنامته ، كما ذكر أن النوخذة عبدالوهاب أبحر من مسقط واتجه صوب جزيرة لارچ الإيرانية لكي يوصل «المعلم» إلى أهله في هذه الجزيرة ، وقد كان هذا المعلم هو الذي يقيس له مواقع السفينة في الغبة لقاء مبلغ من المال . كذلك ورد ذكر النوخذة عبدالوهاب اليعقوب في روزنامة النوخذة عيسى العثمان (في عام ١٩٤١م) وفي روزنامة النوخذة سعود السميط (عام ١٩٣٩م) حين شاهده في بندر مسقط العماني . ولقد كانت معظم رحلات النوخذة عبدالوهاب هذه على السفينة (الميمون) للتاجر خالد الداود المرزوق وإخوانه حتى وفاته حيث قام أخوه النوخذة أحمد اليعقوب بقيادة هذه السفينة المشهورة التي صنعها واحد من أشهر صناع السفن الكويتيين ـ الأستاد محمد بن عبدالله .

النوخذة أحمد اليعقوب

هو أخو النوخذة عبدالوهاب ـ نوخذا أمي تعلم قيادة السفن الشراعية بالممارسة وأمضى حوالي ٣٠ عاما يقود بعض السفن لعائلة داود المرزوق مثل البوم «سهيل» والبوم «الميمون» . وفي إحدى السنوات طلب منه التاجر حمد الصقر قيادة إحدى سفنه إلى الهند فأجابه بأنه «نوخذة عليمي» ، وأنه قد تزوج لتوه ، ولكنه قبل في نهاية الأمر وقام بقيادة هذه السفينة موسما واحدا عاد بعدها للعمل في سفن التاجر داود المرزوق . ثم ترك العمل عند أولاد داود المرزوق وامتلك سفينة لنقل الماء العذب سافر عليها ابنه مساعد ، وأخرى كان يقودها أحد نواخذة ساحل فارس ، لكنه فقد هاتين السفينتين في حوادث في البحر فعوضه بدلهما الشيخ صباح السالم الصباح . وفي أواخر السبعينيات من هذا القرن توفي النوخذة أحمد اليعقوب ودفن في الكويت .

النوخذة عبدالعزيز أحمد اليعقوب

دربه والده على قيادة السفن الشراعية ، وبعد وفاة والده تسلم قيادة البوم (فاروق) الذي كان يقوده والده أحمد ، وفي أول رحلة له على هذه السفينة توفي النوخذة عبدالعزيز ودفن خارج الكويت (على ساحل فارس وهو في طريقه إلى الكويت) .

النوخذة مساعد أحمد اليعقوب

ولد النوخذة مساعد في فريج المرزوق وتعلم عند ملا مرشد وعند الشيخ أحمد الخميس ، ثم التحق بالمباركية حتى تم إنشاء مجلس المعارف وتم تطوير التعليم ، فانتقل إلى المدرسة الأحمدية حيث تعلم الحساب وغيره من العلوم الأساسية ، ثم ركب البحر مع والده يتعلم منه أصول الملاحة وحرفة التنوخذ . ولقد ذكر للمؤلف أنه في إحدى السنوات ركب مع النوخذة عبدالله المعتوق في إحدى سفن المرزوق حيث أكمل تدريبه ، فلما ترك والده السفر ركب نوخذا في سفينة تابعة لهم لمدة عامين ، حيث سافر إلى الهند عدة مرات قبل أن يضطر إلى ترك السفر في عام ١٩٥٢م مثل غيره من نواخذة الكويت الشباب ، وفي عام ١٩٥٣م ذهب إلى الشيخ سالم العلي الذي عينه في وظيفة في وزارة الأشغال نظرا للخبرة التي جمعها خلال سفراته مع والده ومع غيره من نواخذة الكويت ، وزاول عمله حتى عام ١٩٨٠م حيث أحيل على التقاعد .

البكـــــر

ظهر في هذه العائلة اثنان من نواخذة السفر الشراعي الكويتي هما النوخذة أحمد البكر وأخوه النوخذة بكر البكر . ولقد كان الأخوان صغيرين حين توفي والدهما فتولى رعايتهما التاجر والنوخذة محمد ثنيان الغانم ، وكانت لهما سفينة (عبارة عن بوم سفار صغير الحجم يسع لحوالي ١٣٠٠ منّ تمر) ربما ورثاها عن والدهما ، فوضع التاجر محمد ثنيان في قيادتها النوخذة حسين العسعوسي الذي كان يقودها في رحلات إلى الهند لصالح هؤلاء الأيتام حتى تدربا على قيادة هذه السفينة فأصبح النوخذة أحمد قائدا لها بينما أصبح أخوه بكر قائدا لسفينة أخرى حتى نهاية السفر الشراعي الكويتي .

النوخذة أحمد البكر

النوخذة أحمد محمد البكر

ركب يتدرب مع النوخذة حسين العسعوسي في بوم البكر في بداية الثلاثينيات من القرن العشرين ، فأصبح فيما بعد من نواخذة السفر الشراعي الكويتي البارزين . ففي عام ١٩٣٦م تسلم قيادة (بوم البكر) بعد أن ترك قيادته النوخذة حسين العسعوسي حتى عام ١٩٤٣م حيث قام بقيادة بوم «دسمان» للتاجر محمد ثنيان الغانم وأخيه ثنيان . وبعد عامين من قيادة هذه السفينة تسلم قيادة البوم (السالمي) للتاجر محمد ثنيان وأخيه ثنيان ، واستمر في قيادة هذه السفينة (والتي تسمى «الياردية») حتى عام ١٩٤٩م . ولقد كانت معظم رحلاته إلى ساحل الهند الغربي ، ماعدا موسما عام ١٩٤٥/ ١٩٤٦م حين كان النوخذة أحمد في رحلة طويلة إلى السواحل الإفريقية الشرقية .

ولقد أحسن النوخذة أحمد البكر قيادة هذه السفينة (السالمي) ، والتي كانت من السفن الكويتية المشهورة ، وكان يبحر فيها من شط العرب مع العديد من السفن الشراعية فيصل إلى الهند قبل الكثير منها . ولقد استمع له المؤلف وهو يذكر محاسن هذه السفينة وكان يكن لها حبا كبيرا علي الرغم من اسمها (الياردية) الذي يوحي بأن مؤخرتها تشبه البكرة (أو الياردية) .

ولقد ورد ذكر النوخذة أحمد البكر في روزنامات العديد من نواخذة الكويت في الفترة ما بين عام ١٩٤١م وعام ١٩٥٣م . ففي عام ١٩٤١م شاهده النوخذة عيسى بشارة بالقرب من مسقط وهو في طريقه إلى الكويت . كما شاهده النوخذة عيسى بشارة والنوخذة مفلح الفلاح في مسقط عام ١٩٤٤م ، وكان يبحر سويا معه النوخذة عيسى بشارة على ساحل فارس وهما في طريقهما إلى الكويت في ذلك الموسم . وفي موسم عام ١٩٤٨م ورد ذكر النوخذة أحمد البكر في روزنامة النوخذة عبدالوهاب العسعوسي والنوخذة مفلح الفلاح . فقد أبحر من شط العرب مع النوخذة عبدالوهاب وعاد من رحلته هذه فشاهده النوخذة مفلح في بندر مسقط وهو في طريق عودته إلى الوطن . وأما النوخذة يعقوب اليتامى فقد شاهده في بندر مسقط في شهر مايو من عام ١٩٥٣م ، ولعل هذه الرحلة من رحلات النوخذة أحمد البكر الأخيرة قبل أن يترك قيادة السفن الشراعية الكويتية ولكن دون أن يقطع الصلة برفاقه من النواخذة ، وكان على اتصال دائم بالنوخذة يوسف العثمان وبصقر بن ثنيان الغانم . وكانت لهما عادة سنوية ، وهي القيام بزيارة للأستاد علي عبدالله عبدالرسول في عمارته في منطقة الدوحة . وفي هذه الزيارات حظى المؤلف بلقاء هؤلاء الرجال في عمارة الأستاد علي عبدالرسول ، وبعد سنوات قليلة توفي النوخذة أحمد البكر ودفن في الكويت في ٢١ من شهر فبراير من عام ١٩٨٨م ـ يرحمه الله .

النوخذة بكر محمد البكر

النوخذة بكر البكر

ربما دربه أخوه النوخذة أحمد ، وقام بقيادة سفينة لهما هي «بوم البكر» عدة سنوات قبل أن يتركها ويقوم بقيادة سفينة للتاجر محمد ثنيان الغانم وأخيه ثنيان وهي البوم (تيسير) من عام ١٩٤٦م وحتى عام ١٩٤٨م .

ولقد سجل أحد نواخذة الكويت في روزنامته نشاط النوخذة بكر حين كان في قيادة البوم (تيسير) . فالنوخذة أحمد الفهد ذكر في روزنامته أنه شاهد النوخذة بكرا في بندر مسقط وهو في طريق عودته إلى الكويت في موسم عام ١٩٤٥/ ١٩٤٦م ،

ولا شك في أن هذه الرحلة كانت من رحلاته الأخيرة السفارة ، ترك النوخذة بكر البكر بعدها قيادة السفن الشراعية ، وعنه يقول الأستاد علي عبدالرسول : «إن النوخذة بكر البكر لم يترك مكانا إلا سافر إليه» ولقد توفي النوخذة بكر في الكويت في عام ١٩٨٦م ـ يرحمه الله .

الفـــلاح

عائلة الفلاح ، في الأساس ، كانت من العائلات الكويتية التي ارتبط رجالها بحرفة الغوص على اللؤلؤ ، وكان منهم نواخذة معروفين مثل فلاح صالح الفلاح والنوخذة أحمد الفلاح ، والنوخذة حمد الفلاح والنوخذة إبراهيم الفلاح ، ولذلك لم يظهر في هذه العائلة الكثير من نواخذة السفر الشراعي ، فقط هناك النوخذة مفلح صالح الفلاح والنوخذة أمان الفلاح ، ولقد بدأ كل واحد منهما في قيادة السفن الشراعية السفارة بعد أن بدأت أسواق اللؤلؤ بالاضمحلال ، واستمرا في عملهما حتى نهاية السفر الشراعي الكويتي .

النوخذة مفلح صالح الفلاح

النوخذة مفلح الفلاح

النوخذة مفلح من نواخذة الكويت النشطين والودودين الذين أبحروا بسفنهم إلى معظم البنادر التي وصلت إليها خشب الكويت ، سواء على الساحل الهندي الغربي أو الساحل اليمني الجنوبي أو السواحل الإفريقية الشرقية . ولقد بدأ رحلاته السفارة إلى بنادر الساحل الهندي في الثلاثينيات من القرن العشرين ، ثم تحول إلى رحلات السواحل الإفريقية حتى نهاية عمله في قيادة السفن الشراعية ، ولذا عرف النوخذة مفلح بأنه من «نواخذة السواحل» ، وحين كان يذهب إلى بنادر الساحل الهندي الغربي كان أحيانا يعبر من الساحل الهندي إلى الساحل الإفريقي حاملا ألواح القرميد من بندر منكرور إلى بندر ممباسا الإفريقي .

ولد النوخذة مفلح في الحي القبلي من بلدة الكويت القديمة وذلك في حوالي عام ١٩٢٠م ، وبعد أن تعلم القراءة والكتابة والحساب ركب مع النوخذة يوسف القطامي لتعلم أصول الملاحة منه ، وهذا ما جعله فيما بعد نوخذة ومعلما ، وسهل له قيادة سفينته إلى أي بندر من البنادر الهندية أو اليمنية أو الإفريقية . وبعد سنوات من التدريب ركب نوخذا في سفينة الصقر المعروفة «قتيبة» ، وذلك بعد أن ترك قيادة هذه السفينة النوخذة عيسى المطر . وبعد رحلات في هذه السفينة ، نزل عنها وركب في قيادة البوم

«الميمون» ، وهو من نوع البوم كان يملكه التاجر خالد عبداللطيف الحمد وإخوانه ، ولما كانت تجارة الحمد مركزة في بنادر اليمن والصومال فقد تحتم على النوخذة مفلح القيام برحلات طويلة موسمية إلى السواحل الإفريقية في بداية كل موسم حتى نهاية خدمته في النقل الشراعي الكويتي . كذلك ركب النوخذة مفلح في سفينة للتاجر يوسف المرزوق وهي البوم «بيان» بعد أن ترك قيادته النوخذة محمد بن شيبة . ولقد كان النوخذة مفلح يحتفظ بسجل يومي يدون فيه أحداث رحلاته ، وهو ما يعرف بالروزنامة ، وقد قام مركز البحوث والدراسات الكويتية بنشر هذه الروزنامة التي حوت الكثير من المعلومات التاريخية المفيدة ، والتي تدل على نشاط النوخذة مفلح وعلى تمكنه من أساليب الملاحة والقياس . كذلك احتفظ النوخذة مفلح بالهوية التي صرفت له من قبل سلطات ميناء بومبي لاستخدامه في دخول ميناء بومبي خلال سنوات الحرب العالمية الثانية ، وفي هذه الهوية يبدو النوخذة مفلح شابا لم يتجاوز الثلاثين من العمر . ولعل المرء يعجب كيف استطاع مثل هؤلاء الشباب تحمل مسؤوليات النوخذة الجسيمة وهم في مقتبل العمر ، ولذا لا يسعه إلا أن يعجب بمهارتهم وقدراتهم ونشاطهم .

ولقد صادف النوخذة مفلح خلال رحلاته الكثيرة العديد من نواخذة الكويت الذين ذكر بعضهم النوخذة مفلح في روزناماتهم . ففي عام ١٩٣٩م ذكر النوخذة عيسى بشارة أنه شاهد النوخذة مفلح في بندر خورميان الهندي ، وأما في عام ١٩٤٣م فقد شاهده في شط العرب . كذلك ذكر النوخذة عيسى أنه شاهد النوخذة مفلح في بندر عدن عام ١٩٤٥م ، ثم في السواحل الإفريقية . كذلك ورد ذكر النوخذة مفلح في روزنامة النوخذة عيسى العثمان في عامي ١٩٤١م ، ١٩٤٢م وفي عام ١٩٤٧م كذلك . وأما النوخذة حجي بن يوسف الحجي فقد كان يبحر مع النوخذة مفلح الفلاح والنوخذة محمد العصفور بالقرب من جزيرة قيس (داخل الخليج) ، وفجأة انكسر الصاري التابع لسفينة النوخذة محمد العصفور فتوقف النواخذة ، وقام النوخذة مفلح بجر سفينة النوخذة محمد العصفور وراءه حتى أدخلها بندر شناص بينما كان

النوخذة حجي يبحر خلفهم تحسبا لأي طارئ . ولقد كان ذلك في شهر نوفمبر من عام ١٩٤٣م .

كذلك ورد ذكر النوخذة مفلح الفلاح في سجل ميناء زنجبار الرسمي عام ١٩٤٦م ، فقد كان النوخذة مفلح في قيادة البوم «الميمون» للتاجر خالد الحمد وإخوانه ، وكان مفلح في ذلك الموسم في رحلة إلى السواحل الإفريقية حيث توقف في بندر المكلا ثم عدن ، ثم المكلا ومنها إلى ممباسا ثم زنجبار التي وصل إليها في يوم ٢٤ من شهر يناير عام ١٩٤٦م ، وكان عدد بحارته ٢٨ بحارا ، وقد سجلت حمولة سفينته بحوالي ٢٠٧ أطنان .

ترك النوخذة مفلح قيادة السفن الشراعية في بداية الخمسينيات من القرن العشرين ، ليس لأنه كره هذه الحرفة ، ولكن لأن «الزمن تغير» ، فلم يعد هناك بحارة من الكويت يرغبون في ترك العمل في بلدهم والتغرب في كل موسم على سطح سفينة شراعية ، لذا اضطر النوخذة مفلح وزملاؤه من النواخذة الشباب إلى ترك حرفتهم ، وحاولوا الحصول على عمل في بلدتهم أسوة بالبحارة ، فتوظف النوخذة مفلح في وظيفة حكومية ، ثم تركها وتفرغ لأعمال خاصة به . وسكن في بداية الستينيات من القرن العشرين في منزل في ضاحية الشامية مقابل لمنزل الكاتب فكان منظرا علق بذاكرته حين كان يرى النوخذة مفلح جالسا على كرسي بالقرب من زميله النوخذة عيسى المطر ، وبينهما جلس النوخذة يعقوب البالول ـ جميعهم يتكلمون بهدوء ويستذكرون شبابا قضوا معظم سنواته في البحار والبنادر .

ومع مرور السنوات خبا ذكر النواخذة ، ولم يعد الجيل التالي يتذكرهم أو يعرف عنهم أعمالهم وأفعالهم المشرفة في تلك السنوات الصعبة التي مرت على الكويت ، لذا لزم النوخذة مفلح الصمت وكان يتردد على مركز رعاية الفنون الشعبية الذي كان مقره بيت البدر (على ساحل الخليج) ، وحتى حين كان أولاده يطلبون منه أن يذكر لهم عن تلك الحرفة ، كان يصدهم ، لقد كان يعلم أنه مهما تحدث فلن يتصور الشباب

عظم الدور الذي قام به هو وزملائه ولا التضحيات التي قدموها في هذه الحياة ، لذا كان السكوت أفضل عنده .

وفي أوائل التسعينيات من القرن العشرين أصيب النوخذة مفلح بمرض أقعده سنوات طويلة في الفراش ومنع المؤلف من أن يحظى بلقائه حتى أتاه الأمر الذي لا يدفع فتوفي في عام ١٩٩٧م ـ يرحمه الله .

النوخذة أمان الفلاح

في الأصل كان النوخذة أمان نوخذا غوص في خشب تابع لعائلة الفلاح ، ولكن حين كسدت حرفة الغوص على اللؤلؤ تحول النوخذة أمان الفلاح من نوخذا غوص إلى نوخذا سفر ، وكان ذلك في بداية الأربعينيات من القرن العشرين . فقد ركب في سفن لتجار الكويت ، كان أحدها بوم الحمد (الخالدي) الذي ترك قيادته النوخذة معيوف البدر وحل محله النوخذة أمان الفلاح . ويروي أحد بحارة النوخذة معيوف كيف أن النوخذة معيوف كان على سوء تفاهم مع أحد أولاد عبداللطيف الحمد حين قابله في عدن ، وكان نتيجة لذلك أن استطاع النوخذة أمان أن يجمع حوله بحارة السفينة وأن يوحد بينهم وذلك بواسطة ما عرف عنه من حسن أخلاق وحسن معاملة واحترام للبحارة حتى أنه كان يدعوهم «بأولادي» ، وعاد بهم إلى الكويت .

النوخذة أمان الفلاح

ولقد ورد ذكر النوخذة أمان في روزنامات بعض النواخذة الكويتيين . ففي عام ١٩٤٦م كان النوخذة عيسى بشارة في بندر المعلا في عدن حين أقبل على هذا البندر النوخذة أمان الفلاح ، كما شاهده في الموسم التالي (١٩٤٧م) النوخذة مفلح الفلاح وهو مبحر من شط العرب (في بوم الحمد) في طريقه إلى السواحل الإفريقية ، كما شاهده في بندر المكلا كذلك . ولقد ذكر النوخذة بدر القطامي للمؤلف أنه حين كان يقود بوم الحمد (السليماني) حدث أن مرض حين وصوله إلى بندر مسقط ولم يستطع قيادة هذه السفينة إلى الكويت فحل محله النوخذة أمان الفلاح الذي أوصل هذه السفينة (المشهورة في تاريخ الكويت البحري) إلى الكويت بسلام .

وفي إحدى السنوات كان النوخذة أمان في قيادة سفينة لآل رضوان (بوم الرضوان) ، وكان معه يوسف الرضوان يتعلم أساليب «التنوخذ» ، ويروي النوخذة يوسف الرضوان للمؤلف أن النوخذة أمان كان يقيس بواسطة إصبعه وهو في الغبة عدة مرات ، ثم قال لبحارته : «يا عيال ، بعد شوي تشوفون البر ، وشافوه بالفعل ، وكان راس نوس على ساحل عمان ، فعجب بحارته منه ، لقد كان نوخذة أميا لا يحسن القراءة ولا الكتابة ، وكان ينادي البحارة بقوله : يا عيالي . ولقد كان النوخذة أمان الفلاح من النواخذة «أهل التبنين» ـ أي الذين يستخدمون طرق قياس ارتفاع النجم القطبي عن طريق أصابع اليد (البنان) بدلا من استخدام آلة الكمال لقياس ارتفاع الشمس . ولقد ذكر النوخذة مفلح الفلاح في روزنامته أن «بوم الحمد» الذي كان يقوده النوخذة أمان الفلاح غرق (طبع) في ١٧ من شهر يونيو عام ١٩٤٨م ، ولم يورد أية تفصيلات لهذه الحادثة ، غير أن النوخذة أمان وبحارته لم يصبهم سوء .

ترك النوخذة أمان الفلاح قيادة السفن الشراعية في أوائل الخمسينيات من القرن العشرين وتوفي في الكويت يرحمه الله .

البـــــدر

البدر من العائلات الكويتية القديمة التي ارتبط رجالها بالتجارة ـ تجارة تصدير الخيول العربية إلى الهند ، ثم تجارة اللؤلؤ ، وبرز جدهم الأكبر يوسف البدر كأكبر تاجر للخيول في الكويت ، كما اشتهر ابنه ناصر من بعده بتجارة اللؤلؤ ، وبصداقته المتميزة مع الشيخ مبارك الصباح ـ حاكم الكويت ـ الذي وصف ناصر بن يوسف البدر بأنه «من أكبر أهل الكويت وأشرفهم . . . ووالده يوسف البدر المعروف بحسن سجاياه» . ولقد كان ناصر من الطواويش الكبار في الكويت ، وكان يشتري اللؤلؤ من نواخذة الغوص ويذهب به إلى البحرين أو إلى بومبي لبيعه هناك . وكان لناصر هذا (في عام ١٩١٢م) سفينة من نوع البوم السفار اسمها «سهيل» ، وضع في قيادتها النوخذة معيوف البدر ـ أحد كبار نواخذة السفر الشراعي الكويتي . كما ظهر في هذه العائلة النوخذة سعود البدر ، والذي هو آخر نوخذة سفر برز في هذه العائلة ، وكذلك النوخذة حمود داود البدر .

وفيما يلي نبذة عن هؤلاء النواخذة .

النوخذة معيوف بن حمود ناصر البدر

الكتابة عن النوخذة معيوف البدر لا تسعها صفحات قليلة في كتاب ، بل يستحق ترجمة كاملة في كتاب بمفرده ، ولولا قلة المعلومات الموثقة والمتوافرة عنه لكان واجبا أن يكتب عنه مثل هذا الكتاب . ويكفي عائلة البدر فخرا أن ظهر فيها نوخذة مثل معيوف البدر ، فالعبرة ليست بعدد النواخذة الذين يظهرون في أية عائلة ، بل في نوعية كل واحد منهم ، والنوخذة معيوف البدر يوازي في علمه وخبرته وأسفاره عشرات من النواخذة مجتمعين . وليس هذا من باب المديح أو المبالغة ، بل هو ما يستحقه نوخذا من طراز النوخذة معيوف ، وهو أيضا ما يستنتجه من أمضى سنوات طويلة يتتبع أخبار النواخذة ورحلاتهم وأعمالهم منذ أن بدأ السفر الشراعي الكويتي وحتى نهايته .

النوخذة معيوف البدر

هو معيوف ابن الشاعر حمود ناصر البدر ـ شاعر الزهيري الشعبي المعروف ، ولد

في حوالي عام ١٨٨٠م ، وركب البحر مع والده في رحلات للغوص على اللؤلؤ ، فقد كان والده من نواخذة الغوص ، وجده ناصر البدر من كبار تجار اللؤلؤ في الكويت . ولكنه لم يستمر طويلا في رحلات الغوص فتطلع إلى رحلات السفر الشراعي حيث ركب بحارا ثم أصبح نوخذا .

وليس من المعروف مَنْ علَّم النوخذة معيوف ودرَّبه على قيادة السفن الشراعية السفارة ، لكنه كان نوخذة سفر في عام ١٩١١م ، وكان في قيادة إحدى السفن التابعة لجده ناصر البدر إلى بنادر الساحل الهندي الغربي في ذلك الموسم .

يصفه النوخذة عيسى بشارة الذي رافقه في البر والبحر وتعلم إحدى القواعد الملاحية منه ـ يصفه بأنه «نوخذة ومعلم من أفضل المعالمة في الكويت ، وقياسه [الملاحي] ماكو أضبط منه ، ولولا معاكسة الأقدار له ، ولولا حرارته [أي سرعة غضبه] ، وعدم التوفيق الذي لازمه في العديد من رحلاته ، لكان له شأن كبير في الكويت» . كما وصفه النوخذة بدر عبدالوهاب القطامي (بأنه واحد من أشهر نواخذة الكويت) ـ وصفه بأنه «من أفضل من رابع من النواخذة ، ومن أكثرهم علما بالملاحة وأساليبها» . ولقد بدأ النوخذة معيوف قيادة السفن وهو شاب في حوالي الخامسة والعشرين من عمره ، واستمر في حرفته هذه (قيادة السفن الشراعية السفارة) حتى وفاته ، فهو نوخذة جيلين من أجيال نواخذة السفر الكويتيين ، كما أنه من القلائل منهم الذين أبحروا إلى جميع البنادر التي كان نواخذة الكويت يترددون عليها سواء على الساحل الهندي الغربي ، أو الساحل اليمني الجنوبي ، أو بنادر الساحل الإفريقي الشرقي ، هذا إضافة إلى موانى البحر الأحمر الشرقية ، بل إن النوخذة معيوف (هو والنوخذة عبدالعزيز البرجس والنوخذة إبراهيم المشعل) الوحيدون الذين وصلوا إلى بندر جدة (مع العلم أن النوخذة إبراهيم المشعل كان في قيادة سفينة ذات محرك ، بينما كان النوخذة معيوف في قيادة سفينة شراعية حين وصل إلى بندر جدة السعودي) .

كذلك اتصف النوخذة معيوف بالشجاعة ، لا يهاب التجار ولا يجاملهم ويدافع

عن بحارته أمامهم ، فكان التجار والنواخذة «يحسبون له ألف حساب» . وكان كذلك كريما مع بحارته ، فهو إن رضي عنهم عاملهم أفضل مما يعامل الوالد أولاده ، وأما إذا غضب فويل لأي بحار يتعرض له ـ بل يسوم بحارته سوء العذاب ويكلفهم بأكثر من طاقاتهم .

وهو لا يهاب البحر إذا هاج وماج ، يرفع أكبر الأشرعة ، ويناطح الأمواج وكأنه يعاند البحر أو يستهزئ به . ولقد تعجب بحارته من «قسوته» هذه ، ووصفوه بأنه «صلب لا يهاب ، وشدّاد على المحمل» .

وهو مع كل هذا خبير بالجواهر والأحجار الكريمة ، وقد شهد له بذلك النوخذة عيسى بشارة الذي خبره عن كثب ، ولعل مرجع ذلك خبرته (وخبرة عائلته) في الكشف عن اللؤلؤ واختيار وتمييز النادر منه .

بدأ النوخذة معيوف رحلاته السفارة في سفينة جده ناصر البدر وهي البوم «سهيل» في موسم عام ١٩١١/ ١٩١٢م ، وبينما كان عائدا من رحلة إلى بنادر الساحل الهندي (وبالقرب من بندر الياش (الإيراني) كان يرافقه النوخذة أحمد الغانم في سفينته والنوخذة خليفة الشاهين الغانم في سفينته ، وإذا بالدورية الإيرانية تعترض سبيلهم وتوقفهم وتبعثر بضاعتهم بحثا عن الأسلحة ، مما أصاب بعض هذه السفن بأضرار . ولقد أوردت الوثائق البريطانية المنشورة هذه الحادثة ، ونشرت الشكوى التي بعثها الشيخ مبارك إلى المقيم السياسي البريطاني (كوكس) احتجاجا على المعاملة السيئة التي لقيها النوخذة معيوف ورفاقه .

كذلك كان النوخذة معيوف في رحلة إلى بنادر الهند في الموسم التالي (١٩١٢/ ١٩١٣م) ، وهناك رسالة كتبها من بندر كاليكوت في عام ١٩١٣م يذكر فيها أن سفينته «بومنا غلّك الخن من الحطب» ـ أي امتلأ داخل السفينة بالأخشاب ، وأنه في طريقه إلى عبور الغبة عائدا إلى الكويت . ولقد استمر النوخذة معيوف في قيادة البوم «سهيل» حتى عام ١٩١٥م حين تسلم قيادة سفينة للتاجر حمد بن محمد بن الحجي ،

وقام بقيادتها في رحلات إلى بنادر الساحل الهندي ، وبخاصة إلى بنادر كتوار (في ولاية كوجرات) .

ثم تسلم قيادة البغلة «الگندي» التي كان يقودها النوخذة صقر عبدالله الصقر من قبل ، وكان ذلك في عام ١٩١٧م (خلال الحرب العالمية الأولى) حيث عاد من رحلة سفر إلى اليمن وبه بضاعة للتاجر صقر وأخيه حمد . ولقد ورد ذكره في سجل جمارك الكويت في ذلك الموسم . أما الموسم التالي (١٩١٨/ ١٩١٩م) فقد كانت رحلة النوخذة معيوف إلى الهند هي بداية معاكسة الأقدار له .

أبحر النوخذة معيوف بسفينة (الگندي) من ساحل الملبار وهي مشحونة بأكياس الأرز والصبار والهيل وبعض الأخشاب والحبال ، ولما أبحر النوخذة معيوف داخل الخليج ، وعلى طول ساحل فارس وحتى جزيرة خارج ، فاجأته عاصفة وجنحت سفينته على الصخور المرجانية في ذلك المكان وانكسرت ، وأصاب ما بها من بضاعة البلل ، ووصل الخبر إلى صاحبها في الكويت الذي أمر (هو وأخيه حمد) أن يوزع ما في البغلة من أرز على الناس في ذلك المكان ، بينما كان النوخذة معيوف «يبكي من القهر كيف غرقت سفينته» كما ذكر ذلك النوخذة صالح المهيني (في جريدة الوطن عدد ٢٨/ ٢/ ٢٠٠٣م) .

ولكن لم تمض سوى أسابيع قليلة على هذه الحادثة حتى أوصى التاجر حمد الصقر الأستاد صالح بن راشد بصنع سفينة جديدة من نوع البوم السفار ، وبعد ثلاثة أشهر (في عام ١٩٢٠م) كانت جاهزة للسفر ، فتسلم قيادتها النوخذة معيوف البدر تعويضا له عن السفينة التي فقدها ، وقام بقيادتها في رحلات موسمية حتى بداية الثلاثينيات من القرن العشرين حيث باعها التاجر حمد الصقر إلى أحد النواخذة في بندر كنك الإيراني (وكان اسمها «الرطاوي») .

وفي موسم عام ١٩٣٢/ ١٩٣٣م طلب النوخذة عبدالوهاب بن عيسى القطامي من النوخذة معيوف أن يركب مساعدا له (نوخذا شراع) في البوم المشهور «ابن رشدان»

بعد أن اشتراه التاجر محمد ثنيان الغانم ووضع النوخذة عبدالوهاب في قيادته ، فوافق النوخذة معيوف ، وركب مساعدا للنوخذة عبدالوهاب ، ولكن لرحلة واحدة فقط ، إذ أنه تسلم قيادة إحدى سفن التاجر محمد ثنيان وأخيه ثنيان الغانم . ففي موسم عام ١٩٣٥/ ١٩٣٦م كان في قيادة البوم «هديب» إلى بنادر الهند ، ولمدة عامين متصلين ، ثم ترك قيادة هذه السفينة وتسلم قيادة إحدى السفن التابعة للتاجر خالد اللطيف الحمد وإخوانه ، وبهذا بدأ علاقة جديدة وطويلة مع عائلة الحمد ، أصبح فيها «نواخذة السواحل» نظرا لأن تجارة الحمد كانت تتركز في اليمن (في بندر عدن) وما حولها من بنادر وكذلك داخل البحر الأحمر . ففي عام ١٩٣٨/ ١٩٣٩م كان في قيادة بوم الحمد المسمى «فتح الرحمن» ، وحين عاد من رحلته في ذلك الموسم قابله (في الكويت) القبطان آلن فاليرز (صاحب كتاب «أبناء السندباد») في منزل الحمد في الدمنة (السالمية) ، وتحدث معه طويلا عن البحر والسفر فكتب القبطان فاليرز واصفا النوخذة معيوف بأنه «نوخذا مشهور ووسيم وقوي البنية . . .» وأضاف أن «أحاديث النوخذة معيوف عن البحر كانت مدهشة» وأنه قد وصل إلى بنادر البحر الأحمر مثل جيزان والحديدة ، وأنه كان فخورا بذلك نظرا لكثرة الشعاب المرجانية الخطرة في المجرى المؤدي إلى تلك الموانى (وكذلك كان النوخذة معيوف يعبر بحر العرب من كاليكوت إلى الجنوب من جزر اللكاديف الهندية في طريقه إلى الساحل العماني) .

غير أن القبطان فاليرز لم يذكر وصول النوخذة معيوف إلى أبعد من بندر جيزان والحديدة ، لقد وصل (في عام ١٩٤٢م) إلى بندر جدة السعودي (في منتصف البحر الأحمر) ، ولقد كانت رحلة من أصعب الرحلات التي ذكرها البحار سالم بوسويهي على النحو التالي :

«ما رأيت خشبا بحجم وقوة وسرعة خشب الكويت ولا رجالا مثل رجال هذا الخشب في الخليج كله وفي المنطقة كلها من الهند إلى اليمن إلى البحر الأحمر ولا هم صوبنا في البحر . والله أذكر مرة دخل فينا النوخذة معيوف البدر البحر الأحمر وأخذ

معاه قباطنة مرشدين من عدن قاصدا جدة . لقد رأيت الموت في تلك الرحلة . فعلى الرغم من قوة الرياح وهياج البحر إلا أن كل الأشرعة كانت مرفوعة على حدها والبوم شاق البحر شقا والموج ماله والي ونلتفت على النوخذة أمان ـ وقد كان في تلك الرحلة نوخذة شراع مع معيوف البدر ـ عله يأمرنا بتخفيف الأشرعة ولكنه يظل صامتا والنوخذة معيوف يمّه مستلقيا ولا كأنه فيه عاصفة ونقول في أنفسنا هذولة أكيد ميانين (مجانين) . ومازلت أذكر صمت أمان وعيونه الحمر وهو يراقبنا نعمل في العاصفة لقد خفنا فعلا وقد كان بحرا مخيفا ، حيث يكون أحيانا العمق تحتنا مئة ذراع ومع ذلك نشوف القصار بارز قريب من السطح . وأذكر سمعت النوخذة معيوف البدر يقول الحمد دازيني جدة ولازم آصلها وما علي منكم .

وفي تلك الرحلة بكى الكباتنة العدنيون فلم يكونوا متعودين على خشب الكويت وطريقتهم في الإبحار وكان النوخذة معيوف البدر يسبهم ويقول انتو مو مال بحر !

وبعد مدة قال لي النوخذة معيوف تشلبه واصعد الدقل ، فنفذت أمر النوخذة كالبرق ولما وصلت أعلى الدقل قال لي انظر بعيد هناك صدر شتشوف؟ فأمعنت النظر في الجهة التي حددها . قال لي شتشوف قلت له بياض خفيف ما أدري هو غبار أو بيوت قال لي بس انزل قواك الله . هذي جدة»*

رحلة أخرى إلى بنادر الساحل اليمني للنوخذة معيوف البدر يصفها أحد البحار المرافقين للنوخذة معيوف (في سفينة أخرى) وهو الأستاذ راشد أحمد القلاف ، فقد كان في سفينة للنوخذة علي سليمان العثمان في طريقهم إلى اليمن . وبالقرب من جزيرة مصيرة العمانية «ترس علينا [الهوا] الأزيب ، فأنزلنا الشراع العود ورفعنا مكانه شراع التركيت ، ومر علينا النوخذة معيوف البدر رافعا شراع السفديرة ، ثم سبقنا وتوقف ، فظننا أن العارضة التي ترفع الشراع (الفرمن) في سفينته قد انكسرت من قوة الريح ، ولكننا فوجئنا بالنوخذة معيوف يأمر برفع شراع أكبر من الشراع السابق (أي

* عن لقاء أجراه معه عبدالمحسن يوسف الخرافي (١٩٩٨).

رفع الشراع العود) ، ثم أبحر ولم نعد نراه ، ولما وصلنا بندر المكلا اليمني وجدنا النوخذة معيوف قد سبقنا وباع ما لديه من تمر ثم شحن سفينته بوقود (الديزل) وهو يستعد للسفر من عدن إلى بندر بربرة الصومالي . إنه نوخذا شدّاد وصلب ما يهاب ـ إنه نوخذا عجيب» .

كذلك قام النوخذة معيوف برحلات إلى بنادر الساحل الإفريقي الشرقي (في الأربعينيات من القرن العشرين) وقد روى البحار جابر اللوغاني (في الوطن عدد ٦/ ٦/ ٢٠٠٣م) إحداها على النحو التالي :

«كنا في بوم الحمد ، والنوخذة معيوف البدر . . . نوخذة شديد لكنه يعرف ويقدر الرجال ، ومن يعمل يحترمه ويساعده ، نوخذة رجل عطوف حنون على بحارته . . . ومما أذكره أننا حملنا من البصرة [تمرا] وأنزلناه في عدن ، ومنها إلى المكلا حيث حملنا ركابا [إضافة إلى الملح من عدن] إلى مباسا . . . ومنها إلى زنجبار ، وهي مدينة جميلة سكانها من العرب الحضارم والعمانيين وخليط من البشر . . . ومن زنجبار ركب معنا ربان [للترجمة للغة السواحلية] إلى سمبا أورنكا [أي دلتا نهر الروفيجي في تنزانيا] ، وحملنا منها كندل ، ومعيوف البدر نوخذة جيد ويحسب له ألف حساب في البحر . . . وفي تلك السنة حصلت على [قلاطة أو سهم] ٩٠٠ روبية [كان ذلك خلال الحرب العالمية الثانية] .

ولقد ذكر البحار جابر اللوغاني أن النوخذة معيوف كان يصحب معه دائما مطربا وعازفا على آلة العود ، وأنه يحب الطرب ويقيم الحفلات ووصلات الغناء البحري في أحد المنازل في البنادر المختلفة أو على سطح السفينة .

ويضيف النوخذة عيسى بشارة أنه في إحدى رحلات النوخذة معيوف الأخيرة إلى السواحل الإفريقية كان قد ترك زنجبار (في رحلة العودة) برفقة النوخذة محمود تيفوني ، وحين وصلا إلى الساحل اليمني الجنوبي بالقرب من جزر الحلانيات (أو كوريا موريا) قال للنوخذة محمود : «يا ولدي خلك وراي ، أنا محملي عتيج

ومحملك أنت جديد» ، فتبعه النوخذة محمود حتى مرا بالقرب من هذه الجزر بسلام . لقد أراد النوخذة معيوف السلامة لرفيقه الذي لم يصل هذه البحار من قبل ، فالممر أو المجرى بالقرب من جزر الحلانيات من أخطر وأصعب المجاري على السفن المعلية (العائدة من السواحل) ، وبخاصة في الليل حيث يتوجب على السفن أن تبتعد بما فيه الكفاية عن هذه الجزر . غير أن سرعة الغضب الذي ابتلي به النوخذة معيوف أدخلته في صدام مع التاجر الذي كان يقود له سفينته . لقد حدث سوء تفاهم بين النوخذة معيوف والتاجر علي الحمد في بندر عدن فامتنع النوخذة معيوف عن قيادة سفينته في رحلة العودة إلى الكويت ، وعاد بها مساعده النوخذة أمان الفلاح ، ولم يعد بعدها النوخذة معيوف إلى العمل مع الحمد ، بل تسلم قيادة البوم «نايف» للتاجر ثنيان الغانم ، وكان ذلك في موسم ١٩٤٦/ ١٩٤٧م وكانت آخر رحلة إلى السواحل الإفريقية ، حيث أبحر من المكلا في طريقه إلى ممباسا ثم زنجبار (وهناك شاهده النوخذة مفلح الفلاح وذكره في روزنامته) ومنها إلى دلتا الروفيجي لشراء شحنة من أعمدة الكندل . وفي طريق عودته أبحر من زنجبار في شهر أبريل ١٩٤٧م ، وكان مريضا أنهكته الأسفار والأسابيع التي قضاها في دلتا الروفيجي ، وكان شيخا كبير السن آنذاك (قد تعدى السبعين من العمر) ، ولم يستطع قيادة سفينته طويلا ، إذ إنه مرض ولم يعد قادرا على القيادة ، فتسلم القيادة واحد من السكونية ، واتخذ له مجرى قربه من مدخل بندر لاموه الذي تحيط به الشعاب المرجانية (القصاصير) من الشمال والجنوب ، وإذا بالبوم يمر فوق هذه الشعاب المرجانية وينكسر ، والنوخذة معيوف نائم في الفضاء أسفل سطح السفينة العلوي (النيم) ، وكان يبحر بالقرب منهم (سنيار) النوخذة رضوان الرضوان الذي أنقذ البحارة ومعهم النوخذة معيوف ، وأبحر بهم في طريقه إلى الساحل اليمني ، ولكن الفسحة التي بقيت للنوخذة معيوف في هذه الحياة قد اقتربت من نهايتها ، فمات ، وألقي في البحر (بعد الصلاة عليه) إذ أن الساحل كان بعيدا عنهم . وهكذا أتت نهاية تلك النفس التي أرهقتها الأسفار وأثقلت كاهلها السنون .

مات النوخذة معيوف بعيدا عن وطنه وعن بناته السبع ووالدتهم المرأة العصامية الحنونة ، ولم يترك لهن من حطام الدنيا شيئا ولا حتى صورة له تذكرهن به . لقد أدى دوره ورحل ، ولكنه ترك بصمة واضحة في هذه الحياة ـ في تاريخ السفر الشراعي الكويتي الذي وجب أن نفخر به ونقدر رجاله . لقد ذهب معيوف ولكن ذكره باق حتى اليوم . ففي عام ٢٠٠٠م كان المؤلف وزميله علي صالح الرومي في رحلة بحث إلى السواحل الإفريقية ، وفي بندر ممباسا قابلنا السيد عبدالرحمن الشاطري ـ أحد العرب الحضارم الذي عمل مديرا لبندر ممباسا القديم حوالي ٤٠ عاما ، وعرف نواخذة الكويت وتحدث إليهم وخبرهم . ففي حديثه معنا جاء ذكر النوخذة معيوف البدر على لسانه ، وحين ذكر معيوف قال : «هذا قبطان كبير . . . لقد أراني شهادة منحت له من قبل قبطان لإحدى بواخر شركة B. I. C الإنجليزية وفيها شهادة على تمكنه من الملاحة والفلك . لقد كان مسافرا في هذه الباخرة من ممباسا إلى بمبي ، وفي وسط المحيط شك في المجرى الذي اتخذه ذلك القبطان وأخبر من كان حوله أنه إذا استمر القبطان في هذا المجرى فلن يصل إلى بمبي ، وكان جالسا على سطح الباخرة يرقب النجوم ليلا . ولما وصل ذلك إلى القبطان ناداه وتحدث معه ومنحه هذه الشهادة ـ لقد قرأتها بعيني» .

ولعل هذه الشهادة (تأتي من نصف الكرة الجنوبي) كافية للدلالة على أن النوخذة معيوف البدر من نواخذة الكويت والخليج الكبار ـ يرحمه الله .

النوخذة سعود بدر يوسف البدر

النوخذة سعود البدر

ولد النوخذة سعود عام ١٩٢٥م في بيت البدر المطل على الساحل في الحي القبلي من بلدة الكويت القديمة ، وتعلم عند الملا محمد العجيري (والد الفلكي صالح) ، ثم في المباركية والأحمدية ، وأمضى طفولته يلعب مع أقرانه من الأولاد على ساحل البحر يتعلمون السباحة ويتعرفون أنواع الرياح وطبيعة المد والجزر على الساحل وغيرها من المهارات الضرورية لكل صبي في الكويت آنذاك . وكان من المفترض فيه أن ينخرط في مهنة الغوص على اللؤلؤ ، فقد كانت أسرته تحترف تجارة اللؤلؤ أكثر من

التجارة عن طريق السفن الشراعية السفارة . ولكن وقبل قيام الحرب العالمية الثانية بسنوات قليلة أصبح في شوق إلى تعلم قيادة السفن الشراعية السفارة ، فركب مع ابن خاله النوخذة سعود فهد السميط في رحلات تدريبية لمدة ٣ سنوات أصبح بعدها قادرا على قيادة السفن الشراعية ، فأعطاه قريبه التاجر عبدالرحمن يوسف البدر سفينة من نوع البوم السفار وقام بقيادتها في رحلات موسمية إلى بنادر الساحل الهندي (في سنوات الحرب العالمية الثانية) .

ولقد سبقت الإشارة إلى أنه في آخر رحلة له (موسم عام ١٩٤٥/ ١٩٤٦م) كان عائدا من رحلة سفر إلى الهند ، وبينما هو يبحر بالقرب من بندر الديِّر (داخل الخليج) وإذا بسفينة النوخذة شهاب العبدالله ترفع علما في أعلاها وقد توقفت عن الحركة ، فعرفنا أن شيئا ما قد حدث لها ، فاتجهنا صوبها وإذا بولد النوخذة شهاب يبكي ـ لقد توفي والده النوخذة شهاب فجأة ، عندها استشار النوخذة سعود غيره من النواخذة مثل النوخذة أحمد الطعان ، الذي أشار عليه بالصلاة على النوخذة شهاب وإلقائه في البحر نظرا لبعد البر (الساحل) عنهم ، ولكن النوخذة سعود أصر على الذهاب إلى بندر الدير لدفن النوخذة شهاب فيه ، وبالفعل تم ذلك ، ثم أبحر النوخذة سعود من بندر الدير في طريقه إلى الكويت ومعه ابن النوخذة شهاب ، ولم يعد لقيادة السفن الشراعية بعد ذلك .

ولقد ذكره النوخذة حجي بن يوسف الحجي في روزنامته ، وذكر وفاة النوخذة شهاب كذلك (في ٧ مايو ١٩٤٦م) ، كما ذكر النوخذة سعود السميط في روزنامته أنه قابل النوخذة سعود البدر في بندر جزيرة خارج (بعد أن تم دفن النوخذة شهاب) .

ترك النوخذة سعود البحر وعمل في وظيفة في شركة نفط الكويت ، ثم أصبح موظفا ثم مديرا لقسم إرشاد البواخر (رئيس المرشدين) في ميناء الشويخ ، وحتى عام ١٩٧٣م حيث عين مختارا لضاحية الشويخ (لمدة ١٢ عاما) ترك الوظيفة بعدها وأصبح مسؤولا عن ديوان البدر إلى وفاته في عام ٢٠٠٣م ـ يرحمه الله .

النوخذة حمود داود البدر

تعلم النوخذة حمود قيادة السفن الشراعية من قريبه النوخذة معيوف البدر ومن النوخذة أحمد الخشتي ، وقد تدرج من سكوني إلى أن أصبح نوخذا في إحدى سفن التاجر يوسف المرزوق وهي البوم «نايف» . ويروي قريبه عبدالله حمد البدر أنه ركب معه في إحدى الرحلات إلى بنادر الساحل اليمني الجنوبي ، وكان معهم التاجر عبدالرحمن يوسف البدر في تلك الرحلة ، وكانت في الأربعينيات من القرن العشرين . ولقد قام النوخذة حمود بقيادة السفن الشراعية حتى نهاية الأربعينيات ، ثم ترك السفر وساءت صحته ، فكان يذهب إلى الخارج للعلاج ، حتى وفاته ـ يرحمه الله .

ومن الجدير بالذكر أن النوخذة حمود كان في رحلة إلى بنادر الساحل اليمني الجنوبية فأصيبت دفة سفينته بكسر جعله يفقد مجراه حتى وصل إلى ساحل الهند (بالقرب من كراچي) بعد أن انقطعت أخباره لمدة شهرين وعدّ من المفقودين ، حتى جاء الخبر من التاجر فهد المرزوق يخبر أهله بأنه قد وصل إلى كراچي سالما هو وبحارته . ولقد روى هذه الحادثة للمؤلف النوخذة محمد السميط .

السميـــط

لم تكن عائلة السميط من العائلات التي ارتبط رجالها بالبحر ـ غوصا أو سفرا ، ولم يظهر فيها نواخذة للغوص على اللؤلؤ ، كما أن رجالها لم يكونوا من تجار اللؤلؤ (أو الطواويش) ، ولكنها عائلة ظهر فيها العديد من الوجهاء الذي كان بعضهم من المقربين لآل صباح الحكام مثل الوجيه عبدالعزيز السميط وابنه حمد ، الذي كان من أصدقاء وجلساء الشيخ مبارك الصباح . كذلك كان ابنه فهد السميط من الشخصيات الكويتية التي لم تمتهن أية حرفة من حرف البحر ، بل كان تاجرا ، اضطر في سنوات الركود الاقتصادي في الكويت إلى الذهاب إلى المنطقة الشرقية في المملكة العربية السعودية للعمل في إحدى الوظائف هناك . ولقد رزق فهد العبدالعزيز السميط بولدين اختلفا عن باقي أفراد أسرتهما ، وذلك أنهما ركبا البحر وأصبحا من نواخذة السفر الشراعي الكويتي . هذان الأخوان هما سعود فهد السميط ومحمد فهد السميط اللذان قاما بقيادة السفن الشراعية حتى نهايات السفر الشراعي الكويتي .

النوخذة سعود فهد السميط

النوخذة سعود السميط

مع أن عائلة السميط لم يظهر فيها الكثير من نواخذة السفر الشراعي إلا أن النوخذة سعود عشق هذه المهنة ـ فمنذ أن كان شابا في المدرسة وهو يرى نواخذة السفر والاحترام الذي كانوا يحظون به في الكويت ، فقرر أن يكون واحدا منهم على الرغم من معارضة والده له ، ونصحه له بأن يكمل دراسته ويلتحق بشركة نفط الكويت في وظيفة تبشره بمستقبل مشرق (حسبما كان يراه له والده) . ولكن النوخذة سعود كان يحلم بأن يكون نوخذا ويسافر إلى الهند وسواحل إفريقيا واليمن ، فكان له ما أراد ، وقام بقيادة العديد من السفن الشراعية لتجار الكويت ، وبرز كواحد من نواخذة السفر الكويتي النشطين والأذكياء والكبار ، مما جعله يرتفع باسم عائلته في مصاف العائلات الكويتية التي برز فيها أفضل النواخذة وقباطنة السفن الشراعية .

ولد النوخذة سعود في الكويت في فريج البدر ، ودرس القراءة والكتابة عند

الملا محمد العجيري (في بيت بلال بجوار مسجد البدر) ، ثم انتقل للدراسة في المدرسة الأحمدية ، وكان من مدرسيه الأستاذ عبدالملك الصالح والشيخ عبدالعزيز الرشيد ، والأستاذ عبدالله النوري ، والأستاذ أحمد الخميس . وبعد سنتين انتقل إلى المدرسة المباركية . وبعد المباركية أخذ يتردد على مدرسة هاشم البدر ، لتعلم مسك الدفاتر ومبادئ اللغة الإنجليزية ، وكان من رفاقه في هذه المدرسة زميله في المهنة (فيما بعد) النوخذة صالح المهيني ، وكان الأستاذ هاشم البدر يقول لتلميذه سعود : «أكمل الدراسة هذا العام وأنا أعدك بالعمل في أكبر وظيفة في شركة نفط الكويت» . ولكن الطالب سعود كان قد قرر أن يعمل نوخذة ولم يرغب في وظيفة على اليابسة . وكان خلال دراسته يذهب (في الصيف) في رحلات للغوص على اللؤلؤ مع خاله حمد البدر ـ مما جعله من الغاصة المقتدرين ، ولقد نفعه ذلك في عمله فيما بعد .

لم يطع الولد سعود أمر والده ولم يعمل في وظيفة في شركة نفط الكويت ، بل ركب لتعلم قيادة السفن الشراعية وأساليب الملاحة مع النوخذة معيوف حمود البدر في سفينة للتاجر محمد ثنيان الغانم هي البوم «هديب» ، وكان ذلك في عام ١٩٣٥/ ١٩٣٦م . ويصف النوخذة سعود هذا النوخذة بأنه «معلم وزين وعارف شغله تماما» ، ومنه تعلم الكثير من أساليب الملاحة والقياس ، واستمر معه عامين متصلين يركب معه في رحلات إلى الهند .

وفي رحلته الثانية مع النوخذة معيوف (موسم عام ١٩٣٦/ ١٩٣٧م) يصف النوخذة سعود للمؤلف موقفا حدث له في أثناء عبورهم الغبة (بحر العرب) كما يلي :

«كنا قد عبرنا من عند هناور [على الساحل الهندي] ، وبعد أن انتصف شهر أبريل ونحن على بعد أيام معدودة من الساحل الهندي توقف الهواء «دوك» تماما ، وأصبح التيار «إمسمر» بالسفينة غربا ، وكل يوم كنا نترقب تحرك الهواء ، ولكن ذلك

لم يحدث ، والنوخذة يراقب الوضع ، والبحارة يستهلكون الماء العذب حتى لم يبق لدينا غير تانكي واحد مليء بالماء العذب وكنت قد سمعت عن قصة بعض السفن الكويتية التي كانت تبحر سويا فتوقف الهواء ونفد ما لديهم من ماء وغذاء فخفت أن يحدث لنا مثل ما حدث لهم ، فذهبت إلى النوخذة معيوف وطلبت منه أن يضع حارسا على تانكي الماء ويمنع الطباخ من عمل المرق والشاي كل يوم . ولكن النوخذة معيوف رد علي قائلا : كيفهم خلهم على شغلهم ، فعجبت من ذلك ، لأننا جميعا كنا معرضين للهلاك إذا نفد الماء وسكن الهواء . وكانت السفينة ساكنة مدة أسبوعين لا تتحرك إلا غربا مع التيار حتى كدنا أن نصل إلى جزيرة سقطرة . عندها قررت أن أضع حدا لاستهلاك الماء العذب فجلست فوق التانكي ومنعت الطباخ من استنزاف الماء إلا للشرب ، ولم يعارض النوخذة معيوف تصرفي هذا ، حتى ساق الله لنا الريح فغيرنا اتجاهنا إلى الشمال الشرقي ، وبعد أيام نتخنا راس الحد بعد ٢٥ يوما من الإبحار في الغبة» .

وكان النوخذة سعود في الرحلة السابقة مع النوخذة معيوف قد فاجأتهم عاصفة «الأحيمر» عند ساحل المطاف (داخل الخليج) ، وتمزقت أشرعتهم واضطروا إلى إلقاء جزء من حمولتهم من التمر في البحر لأجل السلامة . وكان بالقرب منهم آنذاك النوخذة بلال الصقر الذي جرى عليه ما جرى عليهم في تلك العاصفة الخطرة .

وبعد رحلتين مع النوخذة معيوف البدر ركب النوخذة سعود مع النوخذة أحمد الخشتي في سفينة التاجر فلاح الخرافي المعروفة باسم «تيسير» ، فكانت فرصة للشاب سعود لتعلم المزيد من أساليب الملاحة من هذا النوخذة الذي لا يقل شهرة وعلما عن النوخذة معيوف البدر . «ولقد كان النوخذة أحمد الخشتي هذا «طيب المعاملة ، ومعلم ونوخذة فاهم عمله ، ومعه تعلمت كل شيء أحتاجه لكي أصبح نوخذا» ـ وجاء هذا في وصف النوخذة سعود له . غير أن النوخذة أحمد لم يشأ أن يعلم هذا التلميذ أساليب قياس خط الطول بواسطة ساعة الكرونومتر التي كان هو الوحيد الذي يمتلك

مثلها ويعرف كيف يستخدمها . لقد اشترط على سعود أن يشتري ساعة مثلها ويقوم هو بتدريبه على استخدامها . ولكن من أين للشاب سعود مبلغ ألف روبية آنذاك؟

وبعد النوخذة أحمد الخشتي ركب النوخذة سعود «معلما» ومساعدا للنوخذة علي ناصر النجدي في سفينته «بيان» ، وكان ذلك في موسم عام ١٩٣٩/ ١٩٤٠م ، وكانت الرحلة إلى السواحل الإفريقية الشرقية ، وتفصيلاتها مسجلة بدقة في روزنامة النوخذة سعود السميط التي قام بتحقيقها ونشرها مركز البحوث والدراسات الكويتية .

وبعد العودة من رحلة السواحل مع النوخذة علي النجدي ركب نوخذا لأول مرة في سفينة للتاجر عبدالله حمد الصقر ، وهي عبارة عن بوم صغير سافر فيه نوخذا إلى كراچي ثم إلى براوة ثم إلى النيبار حيث تم شحن السفينة وأبحر بها النوخذة سعود في طريق العودة إلى الكويت . وفي أثناء الرحلة حصل تسرب لماء البحر داخل السفينة فقام البحارة بنزحه باستمرار نظرا لعدم اهتدائهم إلى مكان التسرب ، وكان عمل البحارة هذا مستمرا حتى بعد أن توقفت السفينة في مسقط ، إذ إن الماء عاد للتسرب داخلها حتى وصلت إلى الكويت ، فكان ذلك مجهودا للبحارة لا يمكن لغير بحار أن يتصوره .

وبعد العودة من هذه الرحلة قرر النوخذة سعود أن يقوم بقيادة بوم التاجر يوسف المرزوق ، وهو البوم «نايف» الذي كان في الأصل سفينة للغوص على اللؤلؤ للنوخذة عبدالله ناصر بورسلي . ولقد قام النوخذة سعود بقيادته في سفره إلى الهند ثم ترك قيادته بعد ذلك ، وكانت هذه السفينة من أسرع السفن التي قام بقيادتها النوخذة سعود وبشهادة منه ، وقرر النوخذة سعود أن يجرب حظه في التجارة في بلده ، ولكنه خسر في محاولته التجارية هذه وعاوده الحنين إلى ركوب البحر ثانية .

فقد اشترى والده فهد السميط سفينة صغيرة فقام النوخذة سعود بقيادتها ، وكان معه أخيه محمد يتعلم قيادة السفن منه . ولكنه ما إن عاد من هذه الرحلة حتى ترك هذه

السفينة في قيادة أخيه محمد وتسلم هو قيادة سفينة للتاجر عبدالمحسن أحمد الصقر ، وكان ذلك في عام ١٩٤٣م ـ أواخر سنوات الحرب العالمية الثانية . ولكنها سفرة لم تكن مريحة أو موفقة ، ولها حكاية يطول ذكرها في هذا المجال ، لكن ما ذكره النوخذة سعود السميط للمؤلف عن الأحداث التي مر بها هو وبحارته خلال رحلة العودة من هذه الرحلة يستحق أن يروى هنا على النحو التالي :

«كان ذلك العام (١٩٤٣م) هو العام الذي غرق فيه النوخذة بلال الصقر ومعظم بحارته ، ولم ينج منهم إلا ١٢ بحارا عادوا إلى بمبي ، وحين قررت أنا العودة إلى الكويت رفض بحارتي دخول البحر في ذلك الوقت المتأخر من الموسم (شهر جون) ، وبخاصة أن النوخذة بلال كان قد أبحر قبلهم (في شهر أبريل) ولقي مصرعه . فقلت للبحارة إن حياتكم ليست بأفضل من حياتي ، وإذا رفضتم السفر فسوف أترككم هنا في بومبي دون مال تقتاتون عليه ، ولا مكان تسكنون فيه ، ثم أعود لكم في بداية الموسم القادم في الباخرة ، فقبلوا بالسفر وأبحرنا في منتصف شهر يونيو (وقت غلاق الموسم) وبعد أسبوع ونحن نبحر في الغبة شاهدت عن بعد سفينتين واحدة واقفة والأخرى تبحر مبتعدة عنها ، فقررت أن أتجه صوب السفينة الواقفة لأعرف سبب توقفها في ذلك المكان وفي ذلك الوقت ـ إذ أن الدنيا كانت شبه ظلام حولنا من كثرة الغيوم ، وكان الهواء والتيار يجبرانا على الإبحار جنوبا حتى وصلنا درجتين جنوب خط الاستواء .

وصلت إلى السفينة فوجدت بحارتها وقوفا على السطح وفي حالة خوف شديد ، وكانوا يطلبون منا النجدة ، فلم يكن لديهم «معلما» يرشدهم على الطريق ، ولم يكن الطعام والماء متوفرا لديهم ، ولم تكن سفينتهم تسير بسرعة معقولة ، وكان لابد من تركها . سألتهم عن السفينة التي تركتهم بعد أن أمدتهم بالماء والغذاء ، فقالوا هي للنوخذة تركي الفصام الذي لم يستطع أن يجرهم وراءه ولم يستطع أن يتأخر ويعرض نفسه للخطر ـ هو وبحارته ـ في ذلك الوقت المتأخر ؛ فمكثت معهم حتى الصباح وعرضت الأمر على بحارتي فقالوا : أنت النوخذة ونحن أتباعك ، وما تقوله سوف

ننفذه» ، فقررت أن أركبهم معي هم وحاجياتهم الشخصية ، ونترك السفينة لمصيرها في وسط المحيط . وكان في السفينة قطة حاولت أن أصطادها لتركب معنا ، ولكنها اختفت بين الأخشاب ولم أستطع الإمساك بها ، فاضطررت إلى تركها لتلقى مصيرها المحتوم . وركب معي بحارتها وكان عددهم ٢٤ بحارا ، إضافة إلى بحارتي ، وبدأ مسيرنا صوب الساحل العماني الذي وصلنا إليه بسلام . وهناك ـ في مسقط ـ وجدت بعض السفن الإيرانية ، ولكن ما من أحد من نواخذتها تبرع لنقل هؤلاء البحارة الذين أتينا بهم من عرض المحيط ، وإيصالهم إلى بلدهم (وهي بندر شوزه في جزيرة الجسم الإيرانية) ، فقررت السفر إلى بندر شوزه لإيصال هؤلاء البحارة إلى أهاليهم .

ونزلت البر واشتريت كمية من الأرز والسكر والشاي والتمر ، وقلت للبحارة إنني سوف أتكفل بطعام هؤلاء البحارة حتى نوصلهم إلى بلدهم ، وليس على حساب السفينة . ثم بدأنا رحلتنا صوب بندر شوزه ، فوصلنا إليه وأنزلنا البحارة هناك ، وكان لي في هذا البندر صديق اسمه أحمد ميرزا ، علمت أنه مريض وأن له سفينة غارقة على الساحل ، فأوصيت بحارتي بإنقاذ هذه السفينة ، وقمت بزيارة إلى هذا الصديق في منزله ، ثم تغديت عنده وعاودت الإبحار صوب الكويت فوصلنا إليها بسلام» .

وبعد أن تمت هذه الرحلة قام النوخذة سعود بقيادة البوم «الميمون» للتاجر خالد داود المرزوق وإخوانه ، وكان نوخذا هذا البوم قد مرض فقبل النوخذة سعود السفر به في ذلك الموسم (عام ١٩٤٥م) . أما في الموسم التالي (١٩٤٦/ ١٩٤٧م) فقد طلب منه النوخذة عبدالله العثمان أن يقود سفينة له فقام بقيادتها في رحلة إلى الهند ، ثم تركها وقام بقيادة سفينة من نوع اللنج (ذات محرك) لمدة عامين ، ثم ترك البحر بعد ذلك إلى الأبد ، وعمل في التجارة لمدة سبع سنوات ، ولكن التوفيق لم يحالفه ، فالتحق بوظيفة حكومية ـ في قسم البريد والبرق ـ أمينا للمخازن ، وكان يستخدم في عمله هذا ما تجمع لديه من رصيد كبير وخبرة عملية في ضبط الحسابات والتدقيق عليها ، فكان مكسبا لهذه الدائرة ـ لا شك فيه . وبقي في هذا

العمل حتى عام ١٩٨٠م . بقي أن نذكر أن النوخذة سعود السميط كان يسجل يومياته في روزنامة ضاع أكثرها للأسف وسلم جزء منها نشره مركز البحوث والدراسات الكويتية . كما أورد بعض النواخذة في روزناماتهم ذكر النوخذة سعود السميط حين تقابلوا معه في بعض البنادر أو في عرض البحار . ومن هؤلاء النواخذة النوخذة عيسى بشارة الذي ذكر في روزنامته أنه شاهد النوخذة سعودا في بندر كراچي عام ١٩٤١م ، ثم شاهده في الكويت يحاول القيام برحلة أخرى في ذلك الموسم ، كذلك ذكره النوخذة عبدالوهاب العسعوسي حين شاهده في منطقة الزين (داخل شط العرب) يحاول شحن سفينته بالتمور في العام ذاته (١٩٤١م) . وأما النوخذة عيسى العثمان فقد ذكره عام ١٩٤٤م حين شاهده يبحر بالقرب من جزيرة فرور في طريقه إلى الهند . وأما النوخذة عيسى بشارة فقد ذكره في العام التالي (١٩٤٥م) حين شاهده في مسقط ، فذكر أن النوخذة سعود «إمحمل سلوق إلى الهند» .

هذه بعض الرحلات التي ورد ذكرها للنوخذة سعود السميط ، والتي تعطينا فكرة جيدة عن نشاط هذا النوخذة الشجاع . وحين كان المؤلف يلتقي به في ديوانه (في ضاحية الخالدية) كان يرى فيه التواضع والوقار والرغبة في الإجابة عن كل ما يعرض عليه من أسئلة ، فكان كريما خيرا وودودا . وحين سأله عن سنوات شبابه الذي قضاها في البحر أجاب :

«لقد أخذنا البحر شطارة وشوقا ، ولم يكن هناك في الكويت عمل يستحق الاهتمام به أفضل من ركوب البحر وقيادة السفن الشراعية . وحتى لو يعنّ علي البحر هذه الأيام ، فأين الرجال؟ لقد تغيرت [الأمور] حتى السلعة التي كنا نتاجر بها ، وذهب البحر مع أهله ، فكيف أعود لقيادة السفن مرة أخرى؟»

وفي ليلة الأربعاء التاسع عشر من شهر سبتمبر عام ٢٠٠١م توفي النوخذة الوفي والمؤمن بربه أشد الإيمان ـ توفي عن عمر قارب ٨٥ عاما ، ودفن في مقبرة الصليبيخات ـ يرحمه الله رحمة واسعة .

النوخذة محمد فهد السميط

النوخذة محمد فهد السميط

ركب مع أخيه النوخذة سعود في رحلة إلى الهند بغرض التدرب على قيادة السفن الشراعية السفارة والقياس ، وكانت هذه الرحلة في سفينة لوالدهما من نوع البوم . وبعد وصولهما إلى بندر بمبي الهندي وإنزال حمولة من التمر فيه أبحرا عائدين إلى الكويت . ولقد أمدت هذه الرحلة النوخذة محمد بالحماس الكافي لقيادة السفن ، إذ إنه أصبح نوخذا في العام التالي في سفينة والده . بينما تسلم أخوه النوخذة سعود سفينة التاجر عبدالمحسن أحمد الصقر ، وكان ذلك في حوالي عام ١٩٤٢م خلال الحرب العالمية الثانية .

أبحر النوخذة محمد من الكويت برفقة أخيه النوخذة سعود (سنيار) ، إلى بنادر الساحل الهندي الغربي ، ثم توالت رحلاته إلى الهند بعد ذلك ، وكان كتاب «دليل المحتار في علم البحار» للنوخذة عيسى القطامي أكبر معين له في هذه الرحلات إلى مختلف البنادر الهندية على هذا الساحل . ولقد كان النوخذة محمد جريئا في رحلاته هذه ، يدخل البنادر الصعبة ليللا ، دون خوف أو تردد . ولقد كان علمه بالقياس والملاحة أكبر معين له خلال عبوره (الغبة) في طريقه إلى الساحل العماني ، وكان يستخدم الساعة الخاصة به في قياس خط الطول الذي يقع عليه خلال عبوره بحر العرب ، وذلك من خلال علمه بأوقات المغيب على الساحل العماني (كأنه يستخدم ساعة الكرونومتر في قياس خط الطول ولكن بدقة أقل) . كذلك قام النوخذة محمد بقيادة سفينة ذات محرك (لنج) من نوع البوم اشترك فيه مع بعض الأصدقاء ، وباعه لهم الأستاد أحمد بن سلمان صانع السفن المعروف ، وقام بقيادة هذه السفينة ثلاث رحلات إلى الهند في الموسم الواحد لنقل الذهب . ثم ركب في سفينة للتاجر عبدالرحمن البدر (لنج) ، وخلال وجوده في بندر كاليكوت عام ١٩٥٣ ولد له ولد آخر هو عبدالله ، فقام بذبح أحد الأضحيات وتوزيعها على الفقراء حمدا لله ، ترك بعدها السفر وتوظف في قسم المشتروات في دائرة الصحة العامة (حتى عام ١٩٥٦) . وحين سأله المؤلف عن البحر قال : «ماكو فايدة الآن . . ما يعنّ عليّ البحر ، وقد مرت علي سنوات طويلة دون أن أسبح فيه» .

العبدالجليل

عائلة العبدالجليل واحدة من أقدم العائلات الكويتية التي امتهن رجالها التجارة بواسطة السفن الشراعية السفارة ، وقام رجالها بقيادة السفن من نوع البغلة التي كانت سائدة في الكويت والخليج لنقل البضاعة من الهند وإليها في القرنين الثامن عشر والتاسع عشر الميلاديين . ولقد كانت تجارة هذه العائلة واسعة وكبيرة حتى لقبت «بدولة العبدالجليل» ، ولا نعرف عائلة أخرى من عائلات الكويت غيرها من أطلق عليه هذا الوصف . وأول من اشتهر من رجالات هذه العائلة أحمد بن عبدالله العبدالجليل الذي تولى القضاء في الكويت مدة قصيرة بعد القاضي محمد بن فيروز الذي توفي عام ١٧٢٢ ، وأحمد هذا هو الذي أسس مسجد العبدالجليل في عام ١٧٧٩ . وكان لأحمد ولد هو إبراهيم الذي أنجب أربعة أولاد هم : سليمان وعيسى وعبدالجليل وعبدالمحسن أبناء إبراهيم بن أحمد بن عبدالله العبدالجليل .

أما سليمان فهو المؤسس الحقيقي «لدولة العبدالجليل» ، فقد تمتع بعقلية تجارية غير عادية ، وهو الذي «آشر» السفن الكبيرة السفارة ، وهو الذي أسس «نقعة العبدالجليل» في أقصى الحي القبلي من بلدة الكويت القديمة ، كما أنه هو الذي صنع السفن (البغال) الخاصة بنقل الخيول إلى الهند ، وهو الذي مول سفن العائلة (وبعض السفن الأجنبية) لحمل التمر من شط العرب إلى بنادر الساحل الهندي ، والعودة بالبضائع من أخشاب وحبال ، وبالمواد الغذائية مثل الأرز والقهوة والسكر وغيرها . ولقد بلغ عدد السفن التي امتلكها التاجر سليمان العبدالجليل وإخوته حوالي اثنتي عشرة سفينة من نوع البغلة ، كان بعضها ذات سطحين مخصصة لنقل الخيول إلى الهند ، كما ركب في قيادتها بعض من أشهر نواخذة الكويت مثل النوخذة عيسى عبدالوهاب القطامي والنوخذة عبداللطيف بن عيسى وكذلك النوخذة (الذي أصبح فيما بعد واحدا من أكبر تجار السفر الكويتيين) حمد بن محمد بن حجي . كما برز النوخذة عيسى بن إبراهيم العبدالجليل كواحد من نواخذة الكويت القدامى الذين كانوا يبحرون إلى بنادر

الهند ثم يقطعون بحر العرب وغرب المحيط الهندي صوب بنادر الساحل الإفريقي الشرقي ، وذلك في زمن حكم الشيخ محمد الصباح وأخيه جراح للكويت .

ولكن الحظ لم يكن حليف التاجر سليمان العبدالجليل وإخوانه دائما ، إذ إنه في سنة الطبعة (١٨٧١م) خسر العديد من سفنه ، بل إن النوخذة سعود السميط ذكر للمؤلف أنه في سنة واحدة غرقت لعائلة العبدالجليل سبع سفن من نوع البغلة ـ اثنان منها بالقرب من بندر الكويت (بالقرب من راس عجوزة أو العكاز) ، وواحدة بالقرب من جزيرة عوهة ، والباقي في عرض البحر . ولقد كانت الخسارة هذه أشبه بالكارثة التي لم يحدث مثلها لأحد من تجار السفن الشراعية في الكويت من قبل إذ إن سعر السفينة الواحدة في الكويت آنذاك كان يعادل سعر عشرة منازل متوسطة الحجم على الأقل ، حتى إذا ما أطلت فترة العشرينيات من القرن العشرين لم يبق لدى عائلة العبدالجليل سوى ثلاث سفن من نوع البغلة راسية في نقعة العبدالجليل ، كانت واحدة منها مهملة وراسية على أحد جانبيها غير صالحة للسفر . لقد كان موت التاجر سليمان العبدالجليل إيذانا بتدهور تجارة هذه العائلة . فقد تم بيع بيوت العبدالجليل وكذلك النقعة أمامها وعمايز الخشب ، وأخذ التجار والشيوخ يطالبونهم بأثمان التمور التي بقيت دينا عليهم ، واضطروا إلى بيع أملاكهم (في الكويت وخارجها) ، ومع ذلك فقد استمر كل من داود بن سليمان العبدالجليل وعبدالسلام العبدالجليل وأحمد العبدالجليل وعبدالعزيز العبدالجليل وعيسى العبدالجليل في التجارة مع الهند واليمن موزعين على مكاتبهم في الكويت وخارجها في سنوات حكم الشيخ مبارك الصباح للكويت ، وبرز منهم عبداللطيف العبدالجليل مديرا للجمارك في الكويت في الفترة مابين عام ١٩٠٠ إلى عام ١٩٢٣ . أما تجارة العبدالجليل التي اعتمدت على السفن الشراعية السفارة فلم تستمر طويلا بعد موت الشيخ سالم المبارك الصباح . ولقد حفظ لنا التاريخ اثنين من نواخذة العبدالجليل القدامى وهما النوخذة عيسى إبراهيم العبدالجليل والنوخذة عبدالعزيز بن سليمان العبدالجليل .

النوخذة عيسى إبراهيم العبدالجليل

كل ما نعرفه عن هذا النوخذة أنه كان من نواخذة السفر الكويتيين القدامى ، وأنه أشهر نوخذة ظهر في عائلة العبدالجليل . ولقد كان عيسى سندا لأخيه سليمان الذي كان يدير تجارة العائلة ، فكان يقود إحدى سفن العبدالجليل في رحلات موسمية إلى الهند وإفريقيا عبر بحر العرب ، وكان من أوائل النواخذة الكويتيين الذين قاموا برحلة هندية ـ إفريقية متكاملة قبل حكم الشيخ مبارك الصباح للكويت . ولقد ورد ذكر النوخذة عيسى في وثيقة محفوظة في أرشيف زنجبار القومي يذكر فيها القنصل البريطاني في زنجبار أن النوخذة عيسى حضر في ٧ مارس من عام ١٨٨١م إلى القنصل وأخبره أنه كان في رحلة من بومبي إلى زنجبار في البغلة «فتح اخير» ، حاملا بضائع مختلفة من الهند إلى زنجبار ، وأنه حين وصل بالقرب من جزيرة بمبا (الجزيرة الخضرة) القريبة من زنجبار هبت عليه عاصفة مصحوبة بالأمطار فاضطر إلى التوجه صوب بندر ممباسا حتى هدأت العاصفة ثم أبحر إلى زنجبار . ولعل السبب الذي دعا النوخذة عيسى إلى الذهاب للقنصل البريطاني في زنجبار للحصول على استشهاد بذلك هو أنه ربما كان يحمل بضاعة لأحد التجار ، فأراد أن يعذره هذا التاجر على تأخره في إيصال هذه البضاعة ، إذ إن النوخذة عيسى اضطر (حسبما تقوله هذه الوثيقة) إلى البقاء في بندر ممباسا حوالي أسبوعين بسبب الظروف الجوية غير الملائمة لسفره إلى زنجبار وبسبب التيارات البحرية كذلك . هذا ما توافر عن هذا النوخذة من عائلة العبدالجليل ، والذي ربما استمر في رحلاته السفارة حتى نهاية القرن التاسع عشر حيث حل محله (هو وإخوته) الجيل التالي من التجار والنواخذة مثل التاجر داود سليمان العبدالجليل وعبدالسلام العبدالجليل وأحمد العبدالجليل والنوخذة عبدالعزيز العبدالجليل .

النوخذة عبدالعزيز سليمان العبدالجليل

هو ابن التاجر سليمان العبدالجليل ، وربما تعلم قيادة السفن الشراعية من عمه النوخذة عيسى ؛ فكان آخر نوخذة ظهر في هذه العائلة . ولقد كان النوخذة عبدالعزيز

نشطا في قيادته لآخر سفينة كان يملكها أخيه داود في السنوات القليلة التي سبقت الحرب العالمية الأولى وخلالها . وقد كان يحمل التمور إلى بندر كراچي أو إلى بندر عدن اليمني حيث كان في لقائه أخيه داود الذي يباشره ويبيع التمر في هذه البنادر ، ثم يشحن هذه السفينة بالبضاعة لرحلة العودة إلى الكويت . ولكن النوخذة عبدالعزيز لم يستمر طويلا في قيادة السفن الشراعية بعد وفاة الشيخ مبارك الصباح ، كما أن إخوته وأقاربه لم يستمروا في تجارتهم بعد ذلك ، فحين حكم الشيخ أحمد الجابر الكويت كانت «دولة العبدالجليل» قد انتهت . بقي أن نذكر أن الرواية المحلية تقول إن الجد الأكبر إبراهيم بن أحمد العبدالجليل كان نوخذا ، وهو الذي علم ابنه عيسى على قيادة السفن الشراعية ، غير أنه لم يتوافر من الوثائق ما يثبت ذلك والله أعلم .

المبـــارك

هي عائلة من أشهر العائلات الكويتية التي ارتبط رجالها بحرفة السفر الشراعي وقيادة السفن الشراعية ، وظهر فيها بعض من أفضل وأشهر نواخذة السفر الشراعي الكويتي . فإذا عددت أشهر العائلات في الحي القبلي من بلدة الكويت القديمة فإن عائلة المبارك هي واحدة منهم -ولا شك في ذلك . ولقد امتلك رجال هذه العائلة السفن الشراعية منذ زمن طويل ، من قبل أن يحكم الشيخ مبارك الكويت ، فقد كان جدهم محمد المبارك نوخذة ، وكذلك خليفة المبارك نوخذة ، وكان يمتلك سفينة من نوع البغلة . كما ظهر في هذه العائلة النوخذة علي المبارك ـ نوخذا بغلة «ولد مبارك» ، وأخيه النوخذة جاسم المبارك ـ أحد أشهر نواخذة السفر الشراعي الكويتي ، ومن أطولهم خدمة في قيادة السفن الشراعية ، وكان جاسم هذا يقود سفينة من نوع البوم (بوم ولد مبارك) وهي من أجمل ما صنع من سفن شراعية في الكويت أو الخليج كله (إن لم تكن بأفضلها) . كما تنوخذ أبناؤهم من بعدهم ، وأصبح لبعضهم صيت (مثل النوخذة يوسف جاسم المبارك) وشهرة جعلتهم من نواخذة الكويت المتميزين ، ولم يتوقف رجال هذه العائلة عن قيادة السفن الشراعية إلا بعد أن توقف السفر الشراعي ذاته . ولقد تقلب الزمن على رجال هذه العائلة ، واضطر رجالها إلى بيع سفنهم (بعد أن طالبهم التجار بحقوقهم عليهم) فأصبح معظمهم نواخذة «جعدية» بعد أن كانوا من ملاك السفن ، وخدم بعضهم مدة طويلة في سفن التجار الكويتيين حتى ظهر البترول وتوقفت السفن عن السفر ، فقام هؤلاء النواخذة يبحثون عن وظيفة حكومية تسترهم حتى جاءهم القدر المحتوم ، الواحد بعد الآخر ، وكان آخرهم النوخذة مرزوق إبراهيم المبارك الذي توفي في عام ٢٠٠٣م .

النوخذة خليفة المبارك

لا تتوافر الكثير من المعلومات عن هذا النوخذة سوى أنه من نواخذة الكويت القدامى الذين كانوا يقودون السفن قبل حكم الشيخ مبارك للكويت وفي أثنائه ، وأن

هذا النوخذة كان في قيادة سفينة من نوع البغلة عام ١٩١٠م ، وفي رحلة العودة من الهند (من كاليكوت) توقف في بندر مسقط وبندر البحرين ، وكان برفقته النوخذة أحمد محمد الغانم والنوخذة محمد بن راشد النصف الذي تعرضت سفينته للخطر في بندر البحرين فقام هؤلاء النواخذة (من بينهم النوخذة خليفة المبارك) بالقيام «بفزعة» لإنقاذ هذه السفينة ، وتم ذلك بنجاح . أما بعد ذلك (أي بعد عام ١٩١٠م) فلا يوجد ذكر للنوخذة خليفة المبارك كنوخذة بعد ذلك ، وبما كانت هذه السفرة آخر عهده بالسفر وقيادة السفن الشراعية .

النوخذة علي محمد المبارك

النوخذة علي وأخيه النوخذة جاسم هما من أشهر نواخذة المبارك من الجيل القديم الذي كان نشطا في السنوات التي سبقت الحرب العالمية الأولى والسنوات التي تلتها ، وكان كل واحد منهما يقود سفينة لعائلته خلال سنوات الحرب العالمية الأولى .

تدرب النوخذة علي المبارك على قيادة السفن الشراعية ربما على يد والده محمد ، وكان نوخذا (في أول عهده) في سفينة هندية الصنع من نوع «الكوتية» ، ثم صنعت له سفينة من نوع البغلة عرفت ببغلة ولد مبارك أو «المباركي» ، وكانت متوسطة الحجم (حمولة ٢٨٠٠ منْ) ، وقام النوخذة علي بقيادتها في رحلات موسمية إلى بنادر الساحل الهندي الغربي . ولقد كان النوخذة علي يتوقف في بندر كاليكوت ، ويرسل سفينته مع مساعده للبنادر الجنوبية أو الشمالية بالقرب من كاليكوت (مثل بندر كننور وتارچيلي) لبيع ما يتبقى لديه من تمر في هذه البنادر قبل أن يستعد لرحلة العودة إلى الكويت . ولقد كان العديد من تجار الكويت «ينولون» النوخذة علي (وغيره من نواخذة الكويت) ، ويشحنون في سفنهم التمر لبيعه في بنادر الهند ، وكان النوخذة علي المبارك على علاقة طيبة بالتاجر جاسم بودي في هذا المجال .

ولقد استمر النوخذة علي المبارك في قيادة هذه السفينة حتى عام ١٩١٧م حيث

اضطر لبيع سفينته هذه إلى عائلة الصقر (استافوها لقاء دين لهم على النوخذة علي) ، فاشترك النوخذة علي مع أخيه جاسم المبارك في صنع سفينة جديدة لهم . لقد كان لديهم مبلغ من المال عرضوه على الأستاد المشهور سلمان الأستاد دفعة أولية من أجرة هذه السفينة ، فلم يمانع ذلك الأستاد ، ومد البيص (قاعدة السفينة) حتى إذا ما اكتمل نصفها توقف أصحابها عن الدفع ، إذ لا مبالغ جديدة تحت أيديهم ، ولكن الأستاد سلمان استمر في صنعها بعد أن دفع قيمة الأخشاب ، وأكملها فغدت واحدة من أجمل وأفضل السفن التي صنعت في الكويت من نوع «البوم السفار» ، وعرفت «ببوم ولد مبارك» ، وكانت حمولتها ٤٠٠٠ منْ ، وبعد أشهر من صنعها توفي الأستاد سلمان في أوائل عام ١٩١٨م .

وقام النوخذة علي المبارك بقيادة هذه السفينة في رحلات موسمية إلى الهند . وفي إحدى رحلاته (عام ١٩٣٦م) قادما من الهند جنحت سفينته هذه على راس لفان (في قطر) ودخل الماء فيها ، ولما علم أهل الكويت بما جرى أرسلوا (فزعة) بقيادة النوخذة عبدالوهاب القطامي فأصلحوها وعاد بها النوخذة علي المبارك إلى الكويت .

لكن الحظ لم يكن حليف النوخذة علي المبارك ، إذ إنه اضطر إلى بيع هذه السفينة لحاجته إلى المادة ، فسمع بذلك التاجر يوسف الصقر الذي اشترى هذه السفينة . ولكنه ترك النوخذة علي المبارك في قيادتها ، فكانت بادرة طيبة من هذا التاجر الذي لم يرد أن يحرم النوخذة علي من قيادة سفينته التي أحبها .

غير أن النوخذة علي لم يستمر طويلا في قيادة هذه السفينة بعد ذلك ، كما لم يستمر في السفر ، بل بقي في الكويت وترك السفر تاركا أخاه النوخذة جاسما وأبناءه وأبناء إخوته في الاستمرار في قيادة السفن الشراعية ، وكان يجلس في «عمارة» لهم على ساحل البحر (بالقرب من عماير العثمان) ويستقبل أصدقاءه فيها حتى وفاته يرحمه الله . ولم يصبح ابنه حسين نوخذة من بعده . ولقد وصفه بعض من شاهده بأنه كان قصير القامة ممتلئ البطن حسن المعشر .

النوخذة جاسم محمد المبارك

من أشهر النواخذة الكويتيين القدامى ، ومن أطولهم خدمة في قيادة السفن ، ومن خيارهم . قام بقيادة بعض من أفضل خشب الكويت السفارة ، ولم ينقطع الطلب عليه من قبل التجار حتى آخر عام في حياته . بذل من نفسه الكثير ، ومات شيخا في حوالي الثمانين من عمره وهو في قيادة إحدى السفن ـ مات ميتة الرخص بعيدا عن وطنه ، على الرغم من عزمه على الاستقرار في بلده حتى يستريح قبل الرحيل . يصفه أحد رفاقه -النوخذة عبدالوهاب العثمان قائلا : «النوخذة جاسم المبارك نوخذة أمي ، وشوفه ضعيف ، لكنه نوخذة من أطيب النواخذة» ، وهذه شهادة قيمة من نوخذة كبير في منزلة النوخذة عبدالوهاب .

دربه والده على قيادة السفن الشراعية ، وكان يقود سفينة له (بوم جاسم المبارك) في سنوات الحرب العالمية الأولى ، وكان يقود هذه السفينة في ذات الوقت الذي كان فيه أخيه النوخذة علي المبارك يقود فيه سفينته البغلة (بغلة ولد مبارك) . ولقد كان النوخذة جاسم ينقل التمر للتجار (مثل الصقر وجاسم بودي وغيرهم) ، وبعد أن يوصله إلى أحد البنادر الهندية يبيعه لهم ثم يرسل الدراهم إلى وكيلهم في كراچي أو بمبي أو كاليكوت . ولقد استمر النوخذة جاسم في عمله هذا خلال سنوات الحرب العالمية الأولى وحتى عام ١٩٢٦م حيث تسلم قيادة بوم الصقر «الداو» ـ أحد أشهر خشب الكويت السفارة وأكبرها ، وقام بقيادة هذه السفينة عشر سنوات متصلة كان يقوم خلالها برحلتين (مطراشين) في الموسم الواحد . ولقد كان معه مساعدا له (معلم) النوخذة محمد العبدالجادر في إحدى السنوات . ولقد كان النوخذة جاسم لا يستريح حين يعود من سفرة الهند ، بل كان يقوم بقيادة إحدى السفن خلال فصل الصيف . ففي عام ١٩٢٤م اتفق معه النوخذة والتاجر أحمد الغانم على قيادة سفينة له (ربما بوم ماء) خلال فصل الصيف براتب قدره ١٢٠ روبية في الشهر ، وهذه أول إشارة إلى تسلم نوخذة كويتي معاشا مقطوعا بدلا من القلاطة المتعارف عليها في رحلات

السفر والغوص والماء وغيرها . ولقد نشر هذا العقد في سجل المعتمدية السياسية البريطانية في الكويت .

وفي عام ١٩٣٦م ترك النوخذة جاسم المبارك قيادة «الداو» ليتسلم قيادته النوخذة عبدالوهاب بن عبدالعزيز القطامي ، ولكنه لم يتوقف عن السفر وقيادة السفن الشراعية على الرغم من أنه أصبح حينئذ كفيف البصر ، وكان يتعرف على المكان الذي يبحر فيه عن طريق تلمس التراب أو الطين الذي يعلق بقاع «البلد» ـ أي المسبار الذي يلقى لتحديد عمق البحر حول السفينة . وفي عام ١٩٤٣م ـ خلال الحرب العالمية الثانية ـ طلب منه التاجر ثنيان الغانم أن يسافر إلى الهند (بمبي) ، كما طلب من النوخذة بلال الصقر (من النواخذة القدامى أيضا) ، ووضع التاجر ثنيان مع النوخذة جاسم المبارك نوخذا (شراع) ليساعده ، وأبحر هو والنوخذة بلال (خالية سفينتاهما من البضاعة) إلى بمبي . وبعد أن وصلا إلى بمبي وشحنا سفينتيهما بالبضائع المختلفة أبحر النوخذة جاسم المبارك ، ووصل إلى الكويت بسلام ، وأما النوخذة بلال فقد غرق بعد أيام من تركه بمبي ـ ليس لأن النوخذة بلالا أقل كفاءة عن النوخذة جاسم ، ولكنها الأقدار ، وهذه إحدى سخرياتها ، فالنوخذة بلال واحد من أكثر نواخذة الكويت تأنيا وحرصا على سلامته وسلامة بحارته معه ، وكان كذلك من أكثر النواخذة حذرا .

ولقد ذكر النوخذة عيسى بشارة في روزنامته أنه في رحلة العودة في موسم عام ١٩٣٩/ ١٩٤٠م شاهد النوخذة جاسم المبارك في بندر الدِّير الإيراني مع جملة من خشب الكويت ، وكان النوخذة جاسم في قيادة «بوم» للتاجر أحمد الغانم . كما ذكره النوخذة عيسى العثمان (في روزنامته) في الموسم التالي حين لحق به بالقرب من خورفكان فوجده مبحرا برفقة النوخذة مبارك بن ناصر . أما آخر رحلة للنوخذة جاسم المبارك فقد رواها (للمؤلف) ابنه النوخذة محمد على النحو التالي :

«قبل موت والدي بأشهر معدودة جاءه أحمد الغانم في منزله ، وهو كفيف البصر ، وقال له أريدك يا جاسم أن تجر (تقلص) لنج لي إلى كراچي ، وكان أحمد يود

أن يهدي هذا «اللنج» إلى صديق له هناك . فقال له والدي جاسم ، ولكني كفيف (ما أشوف) ، فرد عليه أحمد قائلا : «إن شاء الله ما ترد المحمل» ـ أي لا تهتم بالسفينة وإعادتها إلى الكويت ، بل اتركها في كراچي إذا لم تستطع العودة بها [وكانت السفينة ملكا لأحمد الغانم] ، فبكى والدي ـ كيف له أن يرد طلب رجل مثل أحمد الغانم ـ لقد خجل أن يرد طلبه ، ووافق على السفر ، وقام بإيصال «اللنج» إلى كراچي والعودة بالسفينة (البوم) سالما . وحين وصل الكويت استراح فيها يوما واحدا ، ثم أبحر إلى شط العرب ليشحن التمر لرحلة أخرى ، ولكنه مرض هناك وأخذ إلى طبيب في البصرة ، الذي تركه في كراچ بعد أن مات ، بينما كنا نبحث عنه يوما كاملا ، ثم أخذناه إلى الزبير ودفناه هناك ، وكان قد بلغ حوالي ٨٠ من العمر» . هذه كانت نهاية النوخذة جاسم المبارك ـ سبع البحر الذي لم يمت في بحر العرب أو بنادره ، بل في قرية نائية عن البحر لم يطرأ على باله في يوم من الأيام أنه سوف يدفن فيها هو أو أحد من زملائه نواخذة الكويت .

النوخذة عبدالله محمد المبارك

هو أخو النوخذة جاسم المبارك والنوخذة علي المبارك ، ولكنه لم يشتهر كما اشتهر أخواه جاسم وعلي ، وكل ما هو متوافر عنه أنه كان في قيادة سفينة له (هي بوم عبدالله المبارك) وكان عائدا به من رحلة إلى الهند وفيه بضاعة للصقر ، وكان ذلك في مايو عام ١٩١٧م . وربما استمر النوخذة عبدالله في رحلاته السفارة هذه خلال الحرب العالمية الأولى وما بعدها بقليل قبل أن يتوقف عن قيادة السفن الشراعية ، إذ لا يوجد له ذكر في روزنامات النواخذة (أو من خلال أحاديث البحارة) بعد ذلك .

النوخذة راشد مبارك المبارك

لم يكن والده من نواخذة السفر مثل باقي إخوته (علي وجاسم وعبدالله) ، ولكن النوخذة راشد تعلم من أعمامه قيادة السفن ، وأصبح واحدا من نواخذة الكويت الذين

خدموا طويلا في حرفة السفر الشراعي الكويتي . ولعل أول إشارة إلى قيادة النوخذة راشد للسفن الشراعية وردت عام ١٩١٦م ـ أي خلال الحرب العالمية الأولى ـ حيث كان النوخذة راشد في قيادة إحدى السفن (ربما للتاجر جاسم بودي) إلى بندر كراچي ، ولذا فإن النوخذة راشد من النواخذة المخضرمين الذين قاموا بقيادة السفن الشراعية منذ الحرب العالمية الأولى وحتى منتصف الأربعينيات أي بعد نهاية الحرب العالمية الثانية .

ولعل أشهر السفن التي قام بقيادتها النوخذة راشد المبارك هو البوم «نايف» للتاجر محمد ثنيان الغانم وأخيه ثنيان ، ولقد قام النوخذة راشد بقيادة هذه السفينة سنوات عديدة حتى عرفت «ببوم راشد المبارك» . ولقد ركب معه في إحدى السنوات النوخذة محمود العصفور (معلم) قبل أن يصبح نوخذة ، كما ركب معه في «نايف» في عام ١٩٣٦م الأستاد علي عبدالرسول الذي أثنى على أخلاق النوخذة راشد ومدحه مدحا صادقا يدل على مكانة هذا النوخذة وإخلاصه في قيادة سفينته . ولقد استمر النوخذة راشد في قيادة هذه السفينة (رحلتان في الموسم الواحد) حتى عام ١٩٤٢م حيث ترك قيادتها للنوخذة عيسى بشارة .

ولقد سبق للنوخذة راشد قيادة البوم «سهيل» الذي كان يلقب بـ «التنكسيري» ، وهو من السفن القديمة التي كان النوخذة راشد في قيادتها عام ١٩٣٢م ، ثم ترك قيادتها للنوخذة إبراهيم بن شايع ، ثم بيعت إلى تاجر السفن القديمة (يوسف الحدان) الذي نقضها وباع ألواحها القديمة .

كذلك كان النوخذة راشد في قيادة بوم العثمان المشهور «تيسير» في موسم عام ١٩٤٢/ ١٩٤٣م ، وذلك لمدة موسم واحد تركه بعد ذلك للنوخذة إبراهيم بن شايع . ولقد كان النوخذة راشد واحدا من أربعة إخوة ثلاثة منهم كانوا من نواخذة السفر الشراعي المشهورين . أما الأخ الرابع (إبراهيم) فقد كان من نواخذة الغوص على اللؤلؤ . ولقد عمل معظهم في قيادة سفن تابعة للتاجر محمد ثنيان الغانم وأخيه ثنيان .

هذا وقد ورد ذكر النوخذة راشد المبارك في روزنامات العديد من النواخذة ، منهم النوخذة عيسى بشارة الذي ذكر أنه في عام ١٩٣٩/ ١٩٤٠م واجه النوخذة راشد المبارك في سفينته بالقرب من بندر بتكل على ساحل الهند الغربي ، كذلك كان النوخذة راشد عائدا من رحلة سفر ومعه مجموعة من نواخذة الكويت حين شاهدهم النوخذة عيسى بالقرب من جزيرة خارج الإيرانية ورفع العلم فوق سفينته تحية لهم ، وكان ذلك في شهر جون عام ١٩٤٢م . كما ذكر النوخذة عيسى العثمان في روزنامته أنه شاهد النوخذة راشد في بندر براول في شهر فبراير عام ١٩٤١م . ولقد كانت جميع رحلات النوخذة راشد إلى بنادر الساحل الهندي الغربي ، ولم يذهب إلى بنادر الساحل الإفريقي الشرقي نظرا لأن تجارة ثنيان الغانم وأخيه محمد كانت تتركز في بنادر الساحل الهندي الغربي . وبعد عمر طويل وسنوات عديدة في قيادة السفن الشراعية توفي النوخذة راشد بعد أن ترك ولدا (هو عذبي) لم يفلح في جعله نوخذا من بعده .

النوخذة يوسف جاسم المبارك

النوخذة يوسف المبارك

هو ابن النوخذة جاسم المبارك وأحد أشهر نواخذة السفر الشراعي من الجيل الأخير ، دربه والده على قيادة السفن فأصبح واحدا من كبار نواخذة السفر ، وسبعا من سباع البحر وليس مجرد نوخذة يقود السفن . ولقد تسلم قيادة البوم «طارق» ـ سفينة التاجر عبدالعزيز الصقر الشهيرة ـ عام ١٩٣٣م فقام بقيادتها بكل كفاءة وعزم (رحلتان في الموسم الواحد) إلى ساحل الملبار ، ولن تجد الكثيرين من النواخذة الذين يذهبون «مطراشين» إلى النيبار (كاليكوت) في موسم واحد . وقد قام بقيادة هذه السفينة فترة لا تقل عن عشر سنوات متصلة .

ولقد كان رجلا كريما ودودا وعلى علاقة جيدة ببحارته ، وكان يختارهم بعناية ، لذا ركب معه أطيب البحارة ، وكانت سمعته بينهم سمعة طيبة . وبعد سنوات طويلة في قيادة البوم «طارق» ركب في قيادة البوم «الميمون» للتاجر ثنيان الغانم (في عام

١٩٤٤م) ، ثم بدأ السفر الشراعي يفقد أهميته ، فاضطر النوخذة جاسم إلى قيادة أحد اللنجات (أي سفينة ذات محرك) ، وقام بقيادتها إلى بنادر الهند عدة سنوات قبل أن يضطر إلى ترك السفر إلى الأبد في حوالي عام ١٩٥٤م ، ثم أصبح يسافر في رحلات إلى الهند بقصد التجارة ، فكان تاجرا ناجحا . وفي رسالة له من كاليكوت إلى زميله النوخذة عيسى العثمان في عام ١٩٥٤م أخبره أن الأخشاب التي وصى عليها النوخذة عيسى قد تم شحنها بالمركب ، وأنه سوف يعود إلى الكويت في القريب العاجل .

لكن الثروة التي جمعها النوخذة يوسف من خلال عمله الجاد والمتواصل لم تصمد كثيرا في يده ، إذ إن النوخذة يوسف كان كثير الزواج (مزواجا) . لقد كان يتزوج امرأة في أي بندر يطول فيه بقاؤه ، وإذا عزم على الرحيل اشترى لزوجته سكنا ثم ودعها إلى الأبد ، لذا عاب فيه ذلك الكثيرون من زملائه من النواخذة الذين كانوا يشهدون له بالبراعة والتفوق في حرفته . وفي عام ١٩٨٠م شاهده أحد رفاقه من النواخذة حاسر الرأس وكأنه من الأغراب فأنكر أمره وأنبه على ذلك ، فرد عليه النوخذة يوسف : «ومن يعرف اليوم من هو يوسف الجاسم المبارك؟» حقا من يعرف قدر هذا الإنسان أو الأعمال التي قام بها !؟

ولقد كان النوخذة يوسف يبحث عن عمل له في الحكومة بعد أن توقف السفر الشراعي الكويتي ، وتوقفت حتى السفن ذات المحركات عن السفر إلى الهند ، فأسعفه أحد أصدقائه وحصل له على عمل مرشدا في ميناء الشويخ ، فعمل فترة من الزمن ثم ترك هذا العمل . ثم أصيب بفقدان للذاكرة ومرض ، ولزم منزله لا يبرحه سنوات . وحين زاره المؤلف في منزله جاء به أحد أولاده يقوده كالطفل ـ هذا النوخذة الكبير يقاد في آخر سنوات حياته بعد أن كان يقود الرجال . ولم يتكلم خلال هذا اللقاء ، بل كانت عيناه مازالت تشع ذكاءً وحيوية . وبعد سنوات قليلة (في عام ١٩٩٦م) توفي النوخذة يوسف جاسم المبارك ، وكانت وفاته في اليوم ذاته الذي توفي فيه الشيخ عبدالله الجابر الصباح ـ رجلا عظيما آخر من رجالات الكويت ، فما أن دفنا هذا حتى دفنا ذاك .

هذا وقد صادف النوخذة يوسف خلال سنوات قيادته للسفن العديد من النواخذة الذين ذكروه في روزناماتهم مثل النوخذة عيسى بشارة الذي ذكر أنه أبحر من شط العرب (عام ١٩٣٧م) برفقة النوخذة يوسف الجاسم الذي كان ينوي القيام برحلة إلى بنادر الساحل اليمني الجنوبية .

كما ذكره النوخذة عيسى مرة أخرى (عام ١٩٣٩م) حين كان في بندر براول ثم سافر إلى بندر الكويت . وأما في عام ١٩٤٥م فقد شاهده النوخذة عيسى العثمان في الغبة فأبحر برفقته ، وحين جاء وقت قياس ارتفاع الشمس (لتحديد خط العرض) قارن النوخذة عيسى العثمان الطول والعرض الذي حصل عليه بذاك الذي حصل عليه النوخذة يوسف فوجدهما متماثلين . وأما النوخذة عبدالوهاب العسعوسي فقد ذكره في عام ١٩٤٨م (داخل الخليج) ، وأما في عام ١٩٥١م ، حين كان النوخذة يوسف يقود سفينة له من نوع اللنج (لنج يوسف المبارك) ، فقد شاهده النوخذة عيسى العثمان وذكره في روزنامته : «مر علينا لنج يوسف الجاسم» بالقرب من المشاة (داخل حدود الكويت البحرية) .

النوخذة محمد جاسم المبارك

ولد في بيت المبارك ، في أقصى الحي القبلي من بلدة الكويت القديمة ، وتعلم عند الملا محمد الهولي والشيخ يوسف بن حمود القراءة والكتابة والحساب ، ثم ركب البحر مع والده النوخذة جاسم المبارك في البوم « الداو» ، ولمدة ثلاث سنوات . ثم ركب مع أخيه النوخذة يوسف الجاسم المبارك في سفينة للصقر تدعى «تيسير» ، فتعلم الملاحة والقياس . ثم ركب معه في البوم «طارق» حتى أمضى سبع سنوات يتعلم من أخيه يوسف ما استطاع تعلمه من أساليب الملاحة وقيادة السفن الشراعية السفارة ، قام بعد ذلك بالركوب في البوم «مهلب» مساعدا للنوخذة حسين العسعوسي لقاء سهمين من حاصل الرحلة ، وكان ذلك لمدة موسم واحد «مطراشين» إلى ساحل الملبار الهندي . ثم أصبح نوخذا في سفينة (بوم) للتاجر عبدالله أحمد الصقر (حمولتها ١٨٠٠ منْ) . وقام بقيادتها عامين متصلين ، ثم تنوخذ في بوم للصقر (حمولته ٢٠٠٠

النوخذة محمد جاسم المبارك

منْ) ، ثم في بوم النوخذة غانم العثمان (الباز) ولمدة ثلاث سنوات ، وكانت معظم سفراته إلى ساحل الملبار ، عدا سنة ١٩٤٩م واحدة عبر خلالها من بندر منكرور الهندي إلى بنادر الساحل الأفريقي الشرقي ، وكان يرافقه في هذه الرحلة (سنيار) النوخذة أحمد الفهد في السفينة «بوم ولد مبارك» كما كان يساعده النوخذة سليمان العثمان . قام النوخذة محمد بعد ذلك بقيادة سفينة لإسماعيل الفودري (حمولتها ١٩٠٠ منْ) ولمدة عام واحد ، عاد بعدها لقيادة بوم النوخذة غانم العثمان ، ثم لقيادة بوم للتاجر أحمد الغانم ، (لمدة ٣ سنوات) ترك بعدها قيادة السفن في حوالي عام ١٩٥٠م ، وحصل على وظيفة في دائرة الأشغال العامة ، وبقي فيها حوالي عشر سنوات ، تركها بعد أن تقاعد في عام ١٩٦١م . هذا وقد ذكر بعض نواخذة الكويت النوخذة محمد المبارك (والذي يوصف من قبلهم «بالعود») في روزناماتهم ، وبخاصة خلال الأربعينيات من القرن العشرين . ففي عام ١٩٣٩م شاهده النوخذة سعود السميط في بندر بربرة الصومالي . كما ذكره النوخذة مفلح الفلاح في روزنامته عام ١٩٤٧م حين كان يبحر بالقرب من جزيرة قيس في بدء رحلة سفر جديدة فذكر : «أصبحنا على خير اعدال [جزيرة] هنيام ، والعود جدامنا» . كذلك ذكره النوخذة يعقوب اليتامى حين أبحر معه من شط العرب عام ١٩٤٩م . وأما عن رحلته إلى السواحل الإفريقية فقد أشار إليها النوخذة أحمد الفهد في روزنامته في شهر يناير من عام ١٩٤٩م .

وفي لقاء للمؤلف معه عام ١٩٨٩م تحدث النوخذة محمد عن رحلاته وعن عائلته التي ظهر فيها بعض من أفضل نواخذة السفر الشراعي في الكويت . وكان مما ذكره قوله : **«لقد عشنا حياة البحر ، وصادفنا الأهوال ـ منها «ضربة» واجهتنا عند راس الكوه (في خليج عمان) ، وكنت وقتها مع أخي يوسف في البوم «طارق» . لقد انكسر علينا الدقل العود ثم الدقل القلمي من شدة الريح ، وأصبحنا (امدبرين) مع الكوس حتى بندر الياش ، في بندر كسيف ، وأصلحنا الدقل وأكملنا رحلتنا إلى كراچي ، فكيف حالنا ينكسر علينا الدقل العود والقلمي في اليوم نفسه؟ أما البحر فهو يعنّ علي ،**

ولكن ليس لدي الرغبة في السفر - إنها مجرد تمنيات ، وأنا أعرف البحر شبرا وأحفظه في صدري ، وكأني أرى الطريق أمامي في هذه اللحظة ـ مثل ما أعرف فريجنا ، والبحر مبروك ، رحم الله أهله» .

ولقد كان النوخذة محمد المبارك دائم الحضور في ديوان غانم العثمان ، وله مكان مخصص في هذا الديوان يجلس فيه يوما واحد في الأسبوع بالقرب من رفيق شبابه النوخذة سليمان بن غانم العثمان ، وكان جلوسه في ذلك الديوان جلوس الإنسان الواثق من نفسه والوقور حتى أتاه القدر المحتوم وتوفي بعد سنوات من تحرير الكويت .

النوخذة عبدالله محمد المبارك

هو أخو النوخذة جاسم المبارك وعلي المبارك ، ولكن لا تتوافر الكثير من المعلومات عن رحلاته الشراعية سوى ما ذكر في الوثائق البريطانية من أنه كان في قيادة لسفينة من نوع البغلة عام ١٩٣٦م ، وأنه كان في شط العرب آنذاك يحاول شحن هذه السفينة بالتمور التي وفرها له التاجر محمد عبدالرحمن الخليل ـ أحد تجار التمور في البصرة . ويظهر أن هذه الرحلة من أواخر رحلاته الشرعية كنوخذة ، إذ إن النواخذة لا يذكرونه بعد ذلك . غير أن النوخذة عبدالله درب ابنه خالدا على قيادة السفن الشراعية فأصبح واحدا من نواخذة السفر المعروفين ، والذي ورد ذكرهم في روزنامات النواخذة ، وحتى آخر سنوات السفر الشراعي الكويتي .

النوخذة خالد عبدالله المبارك

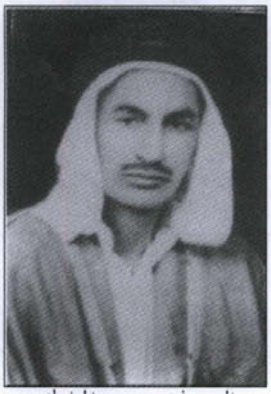
النوخذة خالد المبارك

هو الابن الوحيد للنوخذة عبدالله محمد المبارك الذي قام بقيادة السفن الشراعية . ولقد دربه والده على قيادة السفن ، ولما أصبح بإمكانه السفر قام بقيادة سفينة للصقر هي البوم «ميمون» ، ولكنه تحول بعد ذلك وأصبح من نواخذة ثنيان الغانم المعروفين . ولقد قام بقيادة البوم «تيسير» للتاجر ثنيان الغانم . لكن السفينة التي استمر في قيادتها من عام ١٩٣٤م وحتى عام ١٩٤١م كانت بوم التاجر ثنيان الغانم المعروف باسم «مساعد» ، وهي من أقدم السفن التي امتلكها التاجر ثنيان وأخيه محمد . ولقد عرف

النوخذة خالد المبارك بأنه «نوخذا خشب ثنيان» ، إذ إنه استمر في قيادة السفن له معظم السنوات التي قضاها نوخذة .

وهناك العديد من الإشارات إلى رحلات النوخذة خالد المبارك ـ من منتصف الثلاثينيات وحتى منتصف الأربعينيات من القرن العشرين . ففي عام ١٩٣٧م ذكره النوخذة عيسى بشارة في روزنامته حين شاهده في بندر خورميان ، كما شاهده في عام ١٩٤١م وهو في طريقه إلى الكويت بالقرب من بندر الدير الإيراني . وكذلك في عام ١٩٤٤م حين كان النوخذة خالد في رحلة إلى بنادر الهند فتوقف في بندر خورميان وأنزل ما لديه من تمر ثم أبحر إلى بندر براول حيث شحن بعض الأخشاب قبل عودته إلى الكويت . وأما في عام ١٩٤٥/ ١٩٤٦م فقد تقابل مع النوخذة عيسى العثمان بالقرب من بندر الحليلة الإيراني وهو في طريق عودته إلى الكويت . هذا ولم يقم النوخذة خالد بالسفر إلى بنادر الساحل الإفريقي الشرقي ، بل اكتفى ببنادر الساحل الهندي الغربي .

ثم اضطر النوخذة خالد إلى ترك السفر وقيادة السفن الشراعية ، إذ باع التاجر ثنيان جميع سفنه (ماعدا المهلب) ، وبقي النوخذة خالد في الكويت يحاول كسب قوته . لقد أدى واجبه وآن له أن يمضي ما تبقى له من عمر في منزله الجديد في ضاحية الشامية ، وكان يتردد بانتظام على مسجد الشامية ، ويذهب إلى السوق لزيارة أصدقائه . ولا ينسى المؤلف تلك الابتسامة التي كانت ترتسم على محياه حين يسلم على الناس ـ لقد كانت ابتسامة الرضى والمحبة والطمأنينة ، حتى وفاته ـ يرحمه الله .


النوخذة منصور المبارك

النوخذة منصور مبارك المبارك

تعلم من أخيه راشد قيادة السفن الشراعية ، وقام بقيادة السفن الشراعية في الفترة ما بين ١٩٣٥م وعام ١٩٥٠م ـ أي حتى نهاية السفر الشراعي الكويتي ، ولقد كان معظم رحلاته في قيادة البوم «دسمان» للتاجر ثنيان الغانم . ولقد قام بقيادة هذه السفينة في رحلات إلى بنادر الهند معظم السنوات التي كان فيها نوخذا سفر . كذلك

قام النوخذة منصور بقيادة البوم (الفاروق) لأولاد داود المرزوق . ولقد ذكره النوخذة عيسى بشارة في روزنامته في عام ١٩٣٥م حين وصل النوخذة منصور إلى براول قادما من بندر منكرور ، كما ذكره النوخذة عبدالوهاب العسعوسي في أواخر رحلاته السفارة عام ١٩٤٩/ ١٩٥٠م حين شاهده في بندر جزيرة هنيام يحتمي في هذا البندر حتى تخف رياح الشمال التي منعتهم من الاستمرار في رحلتهم إلى الكويت . ولعل هذه رحلته الأخيرة قبل أن يترك السفر وقيادة السفن . يصفه أحد أقاربه (النوخذة مرزوق المبارك) بأنه «نوخذا عصامي ، وأنه معلم قياس جيد» كما يصفه تلميذه النوخذة يعقوب اليتامى بأنه «رجل فاضل ساعدني على الركوب معه في سفينته ، وعلمني التنوخذ والقياس حين كنت يتيما شابا في أشد الحاجة إلى العمل الشريف» .

ترك النوخذة منصور المبارك قيادة السفن مثل إخوته وغيرهم من نواخذة الكويت ، وكانوا شبابا لم يسأموا من قيادة السفن أو السفر بعد ، ولكن التجار باعوا سفنهم ، والبحارة امتنعوا عن السفر ، فما الذي يستطيع النوخذة فعله إزاء ذلك سوى ترك هذه المهنة ـ مهنة الآباء والأجداد ، والاستعداد لحياة جديدة في وطن جديد ـ الكويت في زمن البترول .

النوخذة سالم مبارك المبارك

النوخذة سالم مبارك المبارك

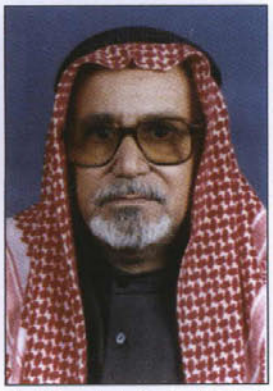
نوخذة آخر من نواخذة المبارك من الجيل الأخير . فقد نحى منحى إخوته وأقاربه وتعلم منهم قيادة السفن الشراعية ، فكان نوخذا «عصامي وشديد في البحر ، ولا يعرف الراحة» . ولقد أمضي معظم سنوات حياته في قيادة البوم «فتح الخير» أو «متوانة» للتاجر محمد وأخيه ثنيان الغانم حتى عرفت هذه السفينة باسمه «بوم سالم المبارك» . كما قام بقيادة سفينة للتاجر محمد السعد (ربما لعام أو عامين) .

ولقد ورد ذكره وذكر أسفاره في العديد من روزنامات النواخذة الكويتيين مثل النوخذة عيسى بشارة الذي قابله بالقرب من بندر خورميان (عام ١٩٣٩/ ١٩٤٠م) ورفع العلم على سفينته تحية له ، كما ذكره النوخذة أحمد الخشتي عام ١٩٣٧م حين

كان معه في بندر لنجة ، فذكر أن النوخذة سالم المبارك كان قادما من رحلة إلى بنادر الساحل اليمني الجنوبية . كما ورد ذكر النوخذة سالم في عام ١٩٤٥/ ١٩٤٦م كذلك . وأما سجلات المعتمد السياسي البريطاني فتذكر أنه في موسم عام ١٩٣٥/ ١٩٣٦م كان النوخذة سالم في شط العرب يحاول شحن سفينته بالتمور التي وفرها له التاجر محمد ثنيان الغانم . ولعل أشهر رحلة ورد ذكرها في هذه الوثائق كانت في عام ١٩٣٣م حين كان عائدا من رحلة سفر من بنادر المهرة محملا زيت السمك (الصل) في البوم «فتح الخير» حين اعترضته الدورية الإيرانية بالقرب من جزيرة هنيام ، وقررت جره وراءها إلى بندر عباس ، فحدث أن صدمه مركب الدورية وكسر جزءا من مقدمة سفينته ، فقدم شكوى بذلك إلى حاكم الكويت الشيخ أحمد الجابر ، الذي رفع بدوره شكوى إلى الكولونيل ديكسون ـ المعتمد السياسي البريطاني في الكويت آنذاك ، وكان مما ذكره الشيخ أحمد في رسالته هذه «أن هذا لا شك عمل ما هو طيب ، ويحصل منه تكليف وأضرار على أهل السفائن البحرية في الخليج . . فلهذا نلفت أنظار سيادتكم لهذه القضية . . .» .

هذا هو أحد نواخذة عائلة المبارك ، ترك السفر وقيادة السفن الشراعية مثل غيره من النواخذة وبقي يعمل في الكويت بعيدا عن البحر وقيادة السفن حتى وفاته ـ رحمه الله .

النوخذة مرزوق إبراهيم المبارك



النوخذة مرزوق إبراهيم المبارك

كان والده نوخذة غوص ، لذا لم يتعلم منه قيادة السفن ، بل من عمه النوخذة منصور المبارك . فقد ركب معه ثلاث سنوات . ولما أتقن أصول الملاحة والسفر الشراعي ، ركب «معلم» مع النوخذة عبدالرحمن العماني . ثم ركب مع النوخذة سالم المبارك عدة سنوات يساعده في قياس مواقع السفينة والملاحة . ثم ركب بعد ذلك مع النوخذة عبدالعزيز المشعل يساعده كمعلم لمدة عامين . ويصف النوخذة مرزوق النوخذة عبدالعزيز المشعل بالشخصية القوية «والبحارة تهابه» . ثم تسلم النوخذة

مرزوق بعد ذلك قيادة سفينة من نوع البوم للتاجر ثنيان الغانم ولمدة عامين . ثم ركب في قيادة بوم لعبداللطيف الصقر تقدر حمولته بحوالي ١٥٠٠ منْ . وكانت آخر سفرة له عام ١٩٥٢م بعد أن عمل ١٢ عاما في النقل الشراعي الكويتي . وبعد أن عاد من رحلته الأخيرة هذه ، ورست سفينته على الساحل في نقعة شملان ، ذهب إلى إدارة الصحة العامة القريبة منه لكي يشرب الماء . وهناك اقترح عليه أحد الموظفين أن يترك البحر ويعمل موظفا في هذه الإدارة (ليش ما تترك البحر واتوظف عندنا) . وحينما أبدى النوخذة مرزوق استعدادا للوظيفة ، توسط له هذا المسؤول عند الشيخ فهد السالم ، فتم تعيينه . وفي أحد الأيام ، كان في منزله ، وإذا بغرفة الحارس تشتعل بها النيران بعد أن نسي الحارس السيجارة وخرج . ولم تكن الخسارة كبيرة بالنسبة للحارس ، بل كانت للنوخذة مرزوق ، نظرا لأنه كان قد ترك صندوقه الخشبي وما به من أوراق السفر والروزنامة والخرائط ، وأجهزة القياس (الكمال) بهذه الغرفة .

ولقد استمر النوخذة مرزوق يتردد على أصدقائه من النواخذة والمجادمة حتى آخر سنوات حياته . ولقد حظي المؤلف بلقائه كثيرا وأخذ عنه الكثير من المعلومات عن عائلته نظرا لأنه كان آخر نوخذة في هذه العائلة . وفي شهر يوليو ٢٠٠٢م توفي النوخذة مرزوق ـ يرحمه الله .

العثمـــان

تحتل عائلة العثمان مكانة متقدمة في تاريخ السفر الشراعي الكويتي ، وهي من العائلات الكويتية التي ظهر فيها الكثير من نواخذة السفر ، وأصبح بعضهم من أشهر النواخذة الذين ظهروا في الكويت . ولم يكن كبار هذه العائلة «رجال بحر» ، بل أتوا في الأصل من منطقة نجد (في وسط الجزيرة العربية) ، ولكنهم ركبوا السفن في الكويت ، وأصبحوا بحارة ثم نواخذة ثم ملاك سفن وتجار ، كما أصبح بعضهم من أفضل وأشهر «خشابة» الكويت والخليج . ولقد استمر رجال هذه العائلة يعلم بعضهم بعضا على قيادة السفن و«التنوخذ» حتى نهاية السفر الشراعي الكويتي ، حيث توقفوا عن السفر ، وباعوا ما لديهم من سفن (كان بعضها من أشهر خشب الكويت السفارة) ، لكنهم لم ينسوا البحر وأهله ، وظلوا أوفياء لتاريخه حتى هذه الأيام .

النوخذة عبدالعزيز العثمان

نزح عبدالعزيز العثمان من نجد إلى الكويت وهو في التاسعة من عمره يصحبه أخيه عبدالله ووالدته وأختان له ، وكان ذلك في حوالي عام ١٨٥٧م . وفي الكويت ركب بحارا (هو وأخيه عبدالله) في سفينة للنوخذة محمد المسكري من نوع البغلة ، وبعد ثلاث سنوات مع هذا النوخذة ، ركب عبدالعزيز وأخيه عبدالله في سفينة كان يقودها النوخذة عبدالرحمن العبدالجادر (وهو من النواخذة المشهورين آنذاك) ، حيث أصبح عبدالعزيز وأخيه عبدالله بحارين لكل واحد منهما سهم كامل (قلاطة) . لكن الشاب عبدالعزيز كان يطمح إلى شيء أكثر من مجرد البقاء بحارا على سفينة شراعية ، لذا استطاع ، وبعد مضي حوالي ١٥ عاما أن يجمع مبلغا من المال يكفي لشراء منزل له ولعائلته ، ولبناء سفينة صغيرة اسمها «مساعد» ، وكان ذلك في حوالي العام ١٢٩٧هـ (١٨٧٩م) . وبدأت رحلات «مساعد» إلى الهند بقيادة الشاب عبدالعزيز العثمان . وبعد مضي عدة سنوات استطاع أن يبني لنفسه سفينة أخرى عام ١٣١٠هـ (١٨٩٢م) ذات حمولة تقدر

بحوالي ١٤٠٠ منْ من التمر وأسماها «موافج» . وفي تلك الأثناء توفي أخيه الأكبر عبدالله في البصرة ودفن فيها . ثم اشترى النوخذة عبدالعزيز سفينة من آل العنجري وعلم أبناء اخته عبداللطيف ومحمد أصول الملاحة وقيادة السفن الشراعية ، فتسلم النوخذة عبداللطيف قيادة السفينة «مساعد» في عام ١٣١١هـ (١٨٩٣م) . ثم بيعت السفينة «مساعد» كما فقدت السفينة «موافج» في حادثة غرق في البحر بالقرب من ساحل اليمن الجنوبي (ساحل المهرة) ، ولكن ذلك لم يحبط النوخذة عبدالعزيز الذي صنعت له سفينة جديدة أسماها «موافج» ، ثبت فيما بعد أنها واحدة من أشهر سفن الكويت السفارة من نوع البوم ، ومن أطولها عمرا ، وكان صنعها في عام ١٩١٠م (١٣٢٨هـ) ، وركب في قيادتها النوخذة عبدالعزيز ذاته ، وكان رحلاته جميعها إلى بنادر الساحل الهندي الغربي .

ويروي ابنه (النوخذة عبدالوهاب بن عبدالعزيز) للمؤلف أنه في عام ١٩١٢م ، وبينما كان والده يقود البوم «موافج» كان معه الأستاد المشهور حمود بن حسن راكبا معه في هذه الرحلة إلى الهند . وهناك طلب منه النوخذة عبدالعزيز أن يصنع له سفينة صغيرة من نوع الشوعي (لبيعها في الكويت على نواخذة الغوص) ، وقام الأستاد حمود بن حسن بصنع هذه السفينة في بندر كاليكوت . ولما حان موعد سفرهم إلى الكويت وضعوها في البوم «موافج» وأبحر النوخذة عبدالعزيز بها إلى الكويت . ولقد استمر النوخذة عبدالعزيز يقود هذه السفينة حتى بداية الحرب العالمية الثانية حين سلم قيادتها لابن اخته النوخذة عبداللطيف العثمان .

وحين بدأت الحرب العالمية الأولى وزادت الحاجة خلالها إلى سفن شراعية لتنقل البضائع الاستهلاكية من الهند إلى الخليج ، طلب النوخذة عبدالعزيز من الأستاد حسين بن منصور صنع سفينة جديدة له هي البوم «تيسير» ، وأسلم قيادته إلى ابن اخته النوخذة محمد العثمان . أما النوخذة عبدالعزيز فقد ترك قيادة السفن وتفرغ للتجارة حيث كان يسافر في المركب (الباخرة) في بداية موسم السفر إلى الهند ويستقبل سفنه

هناك ويبيع ما فيها من تمر ثم يتوجه إلى بندر كاليكوت ليشتري شحنة من الأخشاب والصبار والحبال وغيرها من البضائع ، ويرسلها مع سفنه إلى الكويت لبيعها فيها (في عمارته على الساحل المقابل لمنزله) . ولقد استمر النوخذة عبدالعزيز العثمان في إدارة تجارة العائلة حتى وفاته عام ١٩٣٦م ، وبعد أن أصبح ابنه عبدالوهاب نوخذة يقود البوم «تيسير» في رحلات موسمية منتظمة إلى الهند .

النوخذة عبداللطيف سليمان العثمان

النوخذة عبداللطيف العثمان

النوخذة عبداللطيف العثمان من كبار نواخذة الكويت ، ولا شك في ذلك وهو من أخبرهم بالملاحة ومن أكثرهم حكمة وأوسعهم صدرا . رعاه خاله عبدالعزيز العثمان ودربه على قيادة السفن الشراعية حتى أصبح بعد ثلاث سنوات قائدا للدفة (سكوني) مع خاله عبدالعزيز . ولما أتم الثامنة عشرة من عمره أصبح نوخذا يقود سفينة صغيرة للقطاعة داخل الخليج . وفي مقابلة تاريخية تلفزيونية له مع الأستاذ سيف الشملان (صفحات من تاريخ الكويت) تحدث عن إحدى رحلاته البحرية مع خاله عبدالعزيز حين هاجمهم قراصنة في شط العرب يعرفون باسم «الدقاقة» ، وكيف أن الله سلمهم من شرهم فعادوا إلى أهلهم بسلام بعد تبادل إطلاق النار معهم .

تسلم النوخذة عبداللطيف قيادة سفينة خاله عبدالعزيز (مساعد) عام ١٨٩٣م ، ثم البوم «موافج» في عام ١٩١٥م ولمدة ثلاث سنوات حيث ترك قيادة هذه السفينة لأخيه النوخذة محمد ليتسلم قيادة البوم «تيسير» الذي كان يقوده أخيه النوخذة محمد . ولقد كانت قيادة النوخذة عبداللطيف لهذه السفينة تتسم بالمهارة والحكمة والتوفيق . وكان النوخذة عبداللطيف يدرب أقاربه على قيادة السفن الشراعية على سطح هذه السفينة التاريخية . ولقد كانت جميع رحلات النوخذة عبداللطيف إلى بنادر الساحل الهندي الغربي ، ولم يذهب إلى بنادر الساحل الإفريقي الشرقي ـ مثله مثل خاله عبدالعزيز الذي لم يذهب إلى السواحل أبدا .

يصف التاجر عبداللطيف محمد ثنيان الغانم عبداللطيف العثمان للكاتب قائلا :

«قد لا يعتبر النوخذة عبداللطيف العثمان من ذوي الثقافة العالية ، لكنه رجل حكيم ومتأن وذو شخصية محترمة» . كما يصف الأستاد علي عبدالرسول النوخذة عبداللطيف بأنه حكيم ويحرص على راحة البحارة والسفينة . فإذا ما أقبل الليل أمر بإنزال الأشرعة تاركا الشراع العود الرئيسي ، وترك البحارة يمضون الليل بأقل جهد وتعب ممكنين . فلم يكن هو ممن يسابق غيره من السفن ، بل يقود محمله بتعقل ومهارة . كما يصف أحد بحارته أخلاقه بأنها طيبة ، فإذا ما أراد أن يصدر أمرا بتغيير اتجاه الشراع (الخايور) ، فإنه يقف أمام «القائم» ثم «يتنحنح» وكأنه يعد نفسه للكلام فيعرف البحارة ما يريده ويستعدون للعمل ، فلا هو ممن يكثر الكلام والمزاح ، ولا هو ممن يحيط نفسه بعزلة عن البحارة» .

وهو نوخذة ومعلم يعرف أصول الملاحة وأسرارها ، كما أنه راوية جيد للتاريخ ، تدل على ذلك المقابلة التلفزيونية التي أجريت معه عام ١٩٦٦م وما جاء فيها من معلومات قيمة ذكرها النوخذة عبداللطيف ، حتى طريقة جلوسه على المقعد في هذه المقابلة تدل بوضوح على أنك أمام رجل غير عادي ، يفرض عليك احتراما قل من يفرض عليك مثله من المتحدثين ، وعلى رأسه عقاله « الشطفة» الأنيق .

وهو يروي في هذه المقابلة قصة حدثت له عندما ترك السفر الشراعي وكان راجعا في باخرة مع صديقه محمد ثنيان الغانم . فقد التبس الأمر على قبطان الباخرة وهو بالقرب من البحرين ، فلاحظ ذلك النوخذة عبداللطيف الذي همس في أذن صديقه محمد ثنيان ، فما كان من صديقه إلا أن أرسل من يقول للقبطان إنه مخطئ في مساره ، ولما وصل الخبر إلى القبطان أرسل في طلب النوخذة عبداللطيف ، ولما تحدث معه عرف أنه أمام ملاح يعرف ما يقوله ، فقد ثبت ما قاله له بعد ذلك . ويضيف النوخذة عبداللطيف أنه لم يكن بوده أن يتدخل في شؤون القبطان ، لكن صديقه محمد ثنيان ، أصر على ذلك وطلب منه أن يذهب للقبطان للتباحث بهذا الشأن .

وفي وصفه لأحوال أهل الكويت آنذاك ، ولحبهم للسفن والبحر ، يروي النوخذة

عبداللطيف (في المقابلة المذكورة) أن أهل الكويت حين يسمعون أن واحدا منهم وفقه الله وبدأ يبني لنفسه سفينة ، ومد قاعدتها (البيص) فإنهم يذهبون له في ديوانه ويباركون له بدء العمل في بناء السفينة ، ثم يقدمون له المساعدة فبعضهم يعطيه قماشا للشراع ، وآخر يعطيه «فرمن» لحمل الشراع ، وغير ذلك من أدوات السفينة التي تحتاج إليها قبل أن تبحر من الكويت .

وفي عام ١٩٣٩م طلب منه مجلس الشورى أن يكون عضوا في لجنة لتدوين قانون للسفر الشراعي الكويتي ، وقام النوخذة عبداللطيف ومن معه من الأعضاء بوضع البنود التي حواها هذا القانون ، والذي نشر في كتيب (من قبل مجلس الشورى) عام ١٣٥٩هـ (١٩٤٠م) .

استمر النوخذة عبداللطيف يقود السفن الشراعية التابعة للعائلة حتى عام ١٩٣١م ، ثم تسلم النوخذة عبدالوهاب قيادة البوم «تيسير» بدلا منه ، وتفرغ النوخذة عبداللطيف لترتيب الأمور التجارية للعائلة ، فكان يسافر إلى البحرين حين يعلم بوصول سفنهم ، ويخلص أمورها التجارية . ويودعها في رحلة العودة إلى الكويت . وحين بدأ السفر الشراعي في التوقف ، استمر النوخذة عبداللطيف في ديوانه في حي القبلة يستقبل أصدقاءه ويقدم المشورة للناس ، ولما بدأ هدم المنازل القديمة في المدينة وترحيل السكان إلى منازل في مناطق خارج المدينة ، لزم النوخذة عبداللطيف منزله ولم يشأ أن يتركه حتى قطعت عنه الكهرباء ، فاضطر للسكن مع أحد أولاده ، لكنه توفي في أغسطس عام ١٩٧٣م بعد تركه منزله القديم بسنوات قليلة ، وكان عمره حوالي ١٠٦ أعوام .

النوخذة محمد العثمان

النوخذة محمد سليمان العثمان

تدرب النوخذة محمد العثمان على قيادة السفن الشراعية مع خاله عبدالعزيز وأخيه النوخذة عبداللطيف وركب معهما في رحلاتهما الموسمية إلى الهند . ففي عام ١٩١٣م كان في رحلة إلى الهند وتوقف في بندر بمبي عند أحد التجار الكويتيين هناك ، ولكن ليس من المؤكد أنه كان في قيادة إحدى السفن الشراعية آنذاك . غير أنه عند بدء الحرب

العالمية الأولى عام ١٩١٤م تسلم قيادة سفينة خاله «تيسير» في أولى رحلاتها إلى الهند ، بينما تسلم أخيه عبداللطيف قيادة البوم «موافج» ، فكانا يبحران بهاتين السفينتين إلى الهند في بدء موسم السفر حيث يكون التاجر عبدالعزيز العثمان في انتظارهما لبيع ما فيهما من تمر وتصريفه ، ثم يرسلهما إلى بندر كاليكوت لشحن الأخشاب لرحلة العودة إلى الكويت . ولقد استمر النوخذة محمد في قيادة البوم «تيسير» حتى عام ١٩١٨م حين تسلم قيادته النوخذة عبداللطيف ، وقام هو بقيادة البوم «موافج» سنين عديدة . وفي رسالة من مدير الجمرك في الكويت عام ١٩١٧م (نشرت في «تاريخ الكويت السياسي» إلى المعتمد السياسي البريطاني ذكر فيها أنه في ١٢ أبريل عام ١٩١٧م وصل بوم النوخذة محمد بن عثمان إلى الكويت قادما من النيبار (أي ساحل الملبار الهندي) وفيه شحنة من الأخشاب ، وكان ذلك البوم «تيسير» .

ولقد ركب مع النوخذة محمد خلال رحلاته هذه النوخذة عبدالرحمن العثمان الذي كان يتعلم قيادة السفن (التنوخذ) من قريبه النوخذة محمد . وبعد سنوات من قيادة البوم «موافج» تسلم قيادته من بعده النوخذة منصور الخارجي ، ثم النوخذة يوسف ابن النوخذة محمد العثمان ، الذي تدرب على يد والده محمد خلال قيادته البوم «موافج» . ولقد استمر النوخذة يوسف في قيادة هذه السفينة حتى تسلم قيادتها النوخذة يعقوب اليتامى من بعده .

ولقد كان النوخذة محمد يقوم برحلة واحدة موسمية إلى بنادر ساحل الهند الغربي ، ولم يذهب إلى السواحل الإفريقية ، وكان يقود سفينته بالطريقة ذاتها التي اتبعها أخيه النوخذة عبداللطيف من قبله ، وهي القيادة بتعقل وسعة صدر .

ولكن النوخذة محمدا لم يكتب له العمر الطويل ، إذ إنه توفي في عام ١٩٤٥م والسفر الشراعي مازال نشطا ، وبخاصة في أثناء الحرب العالمية الثانية والسنوات القليلة التي تلتها .

النوخذة عثمان عبدالعزيز العثمان

كل ما هو موثق عن نشاط هذا النوخذة البحري ما ورد في وثيقة نشرت ضمن وثائق المعتمدية البريطانية في الكويت عبارة عن تعهد كتبه النوخذة عثمان هذا على نفسه بخصوص ثلاثة من البحارة البلوش (من جوادر) كانوا ضمن «جزواه» في السفينة التي كان يقودها (والتي ربما كانت لوالده عبدالعزيز) عام ١٩٢٢م- بأنه في حالة وصوله إلى الكويت فسوف يدفع إلى هؤلاء البحارة حقوقهم المادية ويرسلهم عن طريق الباخرة إلى بلدهم (بندر جوادر) ، وأنه إذا أخل بهذا الشرط ولم يرسل هؤلاء البحارة إلى أهاليهم في جوادر فسوف يكون لزاما عليه دفع ما على هؤلاء البحارة من ديون سابقة لتجار جوادر . ولقد كتب النوخذة عثمان هذا التعهد ووقع من قبل المعتمد السياسي البريطاني في بندر جوادر (الذي كان تحت الإدارة العمانية السلطانية آنذاك) . ولما وصل النوخذة عثمان بندر الكويت ، وقام بحساب دخل السفرة هذه وجد أن هؤلاء البحارة البلوش قد اقترضوا منه مبلغا (أي السلف) أكثر مما كان نصيبهم من حاصل الرحلة ، فأخبر الشيخ أحمد الجابر ـ حاكم الكويت آنذاك ـ الذي كتب رسالة للمعتمد السياسي البريطاني في الكويت بهذا الخصوص ، وذكر في هذه الرسالة أن النوخذة عثمان عبدالعزيز العثمان مع هذا مستعد لإرسال هؤلاء البحارة إلى بلدهم ، وأن يسلم مصاريف سفرهم إلى القنصل كذلك إذا ما أراد منه ذلك .

أما عن عدد السنوات التي قضاها النوخذة عثمان في قيادة السفن الشراعية ، وعن السفن التي قام بقيادتها ، والبنادر التي وصل إليها فقد بقي شبه مجهول إلى هذا اليوم . ولكن أقاربه (من أبناء عبدالوهاب العثمان) ذكروا للمؤلف قصة وفاته على النحو التالي :

كان النوخذة عثمان قادما من الهند على إحدى البواخر بعد رحلة للعلاج فيها ، ولما رست الباخرة ذهب لملاقاتها صديق للجد عبدالعزيز يقال له علي الزامل ، فلما ركب هذا قارب الماشوه ووصل إلى المركب علم أن النوخذة عثمان قد توفي لتوه في

الباخرة (بالقرب من جزيرة عوهة) ، فعاد وأخبر والده عبدالعزيز ذلك ، فقال عبدالعزيز اتركوه في قارب الماشوه خارج النقعة ولا تنزلوه البر (أي الساحل) . وكان القلاليف «ياشرون» سفينة جديدة للتاجر عبدالعزيز العثمان ، فلما حان وقت الغداء قدم لهم الطعام ثم أمرهم بالانصراف بعد ذلك . ولما غادر القلاليف السفينة جيء بقارب الماشوه وأنزل جثمان النوخذة عثمان العثمان ودفن في المقبرة القديمة ـ يرحمه الله ، وكان ذلك في حوالي عام ١٩١٥م .

النوخذة غانم علي العثمان

النوخذة غانم العثمان

النوخذة غانم علي العثمان من جيل النواخذة القدامى مثل قريبه النوخذة محمد والنوخذة عبداللطيف العثمان ، وكان يقود إحدى السفن (من نوع البوم السفار) في عام ١٩١٧م والأعوام التي تلته . وكان منذ البدء مستقلا بنفسه وبسفينته عن النوخذة عبدالعزيز العثمان ، ولكنه اتصل بالنوخذة عبداللطيف العثمان في شبابه ، وربما كان هو الذي دربه على قيادة السفن الشراعية . ثم عمل النوخذة غانم مع أخيه سليمان في تجارته حتى وفاة سليمان ، حيث اشترى النوخذة غانم سفينة هندية (بشراكة التاجر عبدالمحسن ناصر الخرافي) من نوع الدنگية ، وقام بقيادتها في رحلات منتظمة إلى بنادر الساحل الهندي . كذلك اشترك النوخذة غانم العثمان مع التاجر حمد الصقر في سفينة (من نوع البغلة) كانت في الأصل لعائلة المبارك ، ثم أصبحت للصقر مقابل دين كان لهم على صاحبها . ولقد قام النوخذة غانم بقيادة هذه البغلة (بغلة ولد مبارك) سنة واحدة ثم بيعت إلى أحد التجار في بندر «كنك» الإيراني . وأما الدنگية فقد فاجأتها عاصفة وهي في مرساها بالقرب من الساحل «فلاثت» ، وتحطمت ، واعتبر أصحابها هذا الحادث قضاء وقدرا . وقام النوخذة غانم بعد ذلك بالاتفاق مع الأستاد حسين الغضبان لصنع سفينة له من نوع البوم السفار فجاء البوم «الباز» ـ اسم هذه السفينة ـ واحدا من أفضل سفن الكويت السفارة . ولقد قام النوخذة غانم بقيادة هذه السفينة إلى بنادر الهند واليمن والسواحل الإفريقية الشرقية ، ففي عام ١٩٣٨/ ١٩٣٩م

كان النوخذة غانم في رحلة إلى بنادر الساحل الإفريقي الشرقي حتى دلتا الروفيجي في تنزانيا ، ولقد ذكر القبطان فاليرز (في كتابه «أبناء السندباد») أن بوم «الباز» ونوخذاه غانم كان معهم في تلك الدلتا في ذلك العام . كذلك ذكر القبطان فاليرز أنه شاهد بوم «الباز» في بندر ممباسا الإفريقي حيث ذكر في كتابه المذكور ما يلي :

«وسرعان ما انتهى الطبيب من فحص المركب ، وسمح لنا بالرسو على اعتبار أنه لم يكن عليه أي مرض سار ، وأخذت أنظر حولي مرة ثانية ، وأمتع البصر بجمال ذلك الميناء في ذلك المساء الاستوائي ، بينما أتى لزيارتنا عدد من النواخذة الكويتيين ، وكان من بينهم غانم بن عثمان ، قبطان البوم الكبير المسمى «الباز» الذي كنا نرسو معه سويا في حيفون» .

ولكن النوخذة غانم لم يستمر طويلا (بعد هذه الرحلة) في قيادة السفن الشراعية ، لقد أمضى حوالي ربع قرن (حينئذ) يقود السفن الشراعية ، فلما ضعف بصره ترك السفر وقيادة السفن ، بينما قام ابن أخيه سليمان (النوخذة علي سليمان العثمان) بقيادة هذه السفينة بدلا منه ، وتفرغ هو للتجارة ، فقد كان قد اشترى عمارة العبدالجليل وأحد بيوت العبدالجليل القريبة من سكنه ، كما امتلك سفينة لنقل الماء العذب من شط العرب إلى الكويت ووضع ابن أخيه (علي) في قيادتها في فصل الصيف . ثم كف بصره وترك أولاده يديرون أعماله وتجارته حتى وفاته عام ١٩٦١م .

النوخذة عبدالوهاب العثمان

النوخذة عبدالوهاب عبدالعزيز العثمان

النوخذة عبدالوهاب العثمان من كبار نواخذة الكويت ، ومن أوفرهم جاها وصيتا . فرض احترامه على الجميع ، ولم يفخر بنفسه ، بل ترك الناس تشهد له ، حتى إن النوخذة بدر القطامي قال للكاتب مرة : «إن النوخذة عبدالوهاب العثمان هو شيخ النواخذة» . ولعلها شهادة تكفي حين تأتي من نوخذة وقبطان في منزلة النوخذة بدر عبدالوهاب القطامي . وهو مع مقدرته الكبيرة على قيادة السفن الشراعية ، راوية تاريخ

ثقة وذو علم واسع ودقيق بتراث الكويت البحري . وكان واسع الصدر يجيب بثقة عن كل سؤال يوجه إليه ، وحين كان الكاتب يتوجه إليه للسؤال فإنه يستعد ويقول له : «اسأل . . اسأل كل ما في خاطرك» وكان يتحلى بذاكرة قوية حافظة .

ولد النوخذة عبدالوهاب في منزل والده في حي القبلة عام ١٣٢٣هـ (١٩٠٥م) ودرس عند السيد هاشم وعند سعد بن شرهان ، وعند الشيخ يوسف بن حمود ، والشيخ عبدالعزيز العنجري . وحين بلغ السادسة عشرة من عمره ركب مع النوخذة محمد العثمان سنة واحدة ، ثم مع النوخذة عبداللطيف أربع سنوات في بوم العثمان «تيسير» ، تعلم خلالها أصول الملاحة وقيادة السفن الشراعية من هذا النوخذة الكبير . ولما أتم الواحدة والعشرين من عمره أصبح نوخذة (عام ١٣٤٤هـ) وتسلم قيادة «تيسير» إحدى عشرة سنة متصلة كان يقود فيها هذه السفينة إلى معظم موانى ساحل الهند الغربي ، حتى جعلها من أشهر خشب الكويت . ولقد كانت رحلاته هذه تحظى بالكثير من التوفيق والعناية الإلهية ، حتى إن النوخذة عبدالوهاب لم يستخدم شراع «التركيت» في سنتين متتاليتين . لكنه ذكر للكاتب أنه تعرض مرة لعاصفة بالقرب من ساحل فارس فأمر بإنزال الأشرعة وجعل السفينة «تيسير» تحت رحمة الرياح والأمواج «مدبرة» ، ولما أتى عليهم صباح اليوم التالي كانوا بالقرب من جزيرة «أرزنة» بالقرب من دولة قطر فمكثوا في البندر حتى تحسنت الظروف الجوية فأبحروا عائدين إلى الكويت . ولكن لم يحدث أن تمزق له شراع أو انكسر له «فرمن» أو صار للسفينة . ولقد كانت جميع رحلات النوخذة عبدالوهاب إلى الهند ، ولم يذهب قطّ إلى ساحل إفريقيا الشرقي ، أو سواحل اليمن .

ولم ينس النوخذة عبدالوهاب (خلال حديثه للكاتب) رجاله من بحارة الكويت الذين ركبوا معه في «تيسير» بل إنه كان يتحدث عن جميع بحارة الكويت حين قال للكاتب : «**لا تنس البحارة ، هم أهل أمانة وذمة وصلاح وصدق . . يفنون أنفسهم في سبيل سفينتهم وكأنها حلالهم . . لهم الشهادة والحق . . أهل صدق ووعد لا يتأخرون عن موعد السفر ، تراهم دائما على أتم الاستعداد للسفر ، ودائما**

هم مخلصون . . لهم الفخر دائما ، نقول ذلك أمامهم وفي غيابهم . . وحين جربنا غيرهم عرفنا فضلهم أكثر» .

وليس في الإمكان وصف جميع الرحلات البحرية التي قام بها النوخذة عبدالوهاب ، لكن في إحدى هذه الرحلات (عام ١٣٥٧هـ ، ١٩٣٨م) أبحر النوخذة عبدالوهاب من البصرة وعلى سطح السفينة «تيسير» ١٨ جوادا عربيا في طريقها إلى الهند (لتستخدم للسباق هناك) ، ولقد بقيت واقفة على سطح السفينة طوال الرحلة ، وكان السواس يعتنون بها حتى وصلت سالمة ، ولم تكن هذه البضاعة سهلة النقل على سفينة شراعية . وأما قصة النوخذة عبدالوهاب مع صديقه النوخذة أحمد الخرافي فقد روى تفاصيلها للكاتب كما يلي :

«كان النوخذة أحمد الخرافي رحمه الله مبحرا إلى الكويت في سفينته «منصور» من ميناء المنامة قبل أن أبحر أنا بساعات ، لكنني لحقت به وسلمنا عليه بالقرب من رأس الزور . لكن حدث أن تغير اتجاه الهواء وأصبح البحر مائجا فعزمت أن «أطرح» حتى تهدأ الريح ، لكني وجدت أن النوخذة أحمد الخرافي عازم على الإبحار في ذلك الجو الصعب ، فخفت إن سبقني أن يعيرني ، فقررت اللحاق به ، وبعد جهد لحقت به وسبقته وطرحت في «المغيزير» في ظلام الليل و«شطنت» السفينة (ألقيت المراسي) ، وإذا بالنوخذة أحمد الخرافي يصل في سفينته . فلما نزل عنها كان مستاء يصيح بمن استقبله قائلا : «غلبني . . غلبني وهيب الكافر ، لكنه كان يمزح بالطبع رحمه الله» .

أما مقدرة النوخذة عبدالوهاب على قيادة «تيسير» وهي محملة بالأخشاب والبضائع ، وإدخالها ميناء المنامة في البحرين في ظلام الليل ، فقد أصبحت حديث الكثير من أهل البحر (نواخذة وبحارة وأستادية) ، نظرا لأن مدخل هذا الميناء تحيط به الشعاب المرجانية التي بوسعها تحطيم أية سفينة تجرؤ على الاقتراب منها . ففي إحدى رحلاته في تيسير كان معه بو زعول السكوني الذي أبدى شكه في مقدرة النوخذة عبدالوهاب على دخول المنامة ليلا . ولم يبدد شكه هذا وقوف النوخذة عبدالوهاب على «النيم» يراقب البحارة يقيسون عمق الماء (يبلدون) عند مدخل الميناء ، ولكن حين

شاهد سفينته «تيسير» تقترب بحذر يقودها عبدالوهاب حتى أرساها في ميناء المنامة ، قفز من مكانه وصاح ، «نعم يجده . . . يجده أبو الأربع قلايط» . ولم يحفظ لنا تاريخ الكويت البحري نوخذة يدخل ميناء المنامة هذا ليلا بجانب النوخذة عبدالوهاب العثمان إلا النوخذة علي ناصر النجدي الذي ذكر القبطان آلن فاليرز في كتابه «أبناء السندباد» أنه أدخل سفينته «بيان» المنامة ليلا (وكذلك بندر بربره الصومالي) .

ولما لم يستطع النوخذة منصور الخارجي دخول المنامة ليلا وهو يقود البوم «موافج» عاد به إلى الكويت . وهنا حث التاجر عبدالعزيز العثمان ولده عبدالوهاب على الإبحار بهذه السفينة حالا إلى المنامة قائلا له : «ما للصلايب إلا أهلها» . ومع أن النوخذة عبدالوهاب كان متعبا (مريضا) ، إلا أنه قادها إلى المنامة وعاد بالباخرة .

ولقد كان النوخذة عبدالوهاب يبحر من الهند أحيانا برفقة النوخذة أحمد الخشتي (سنيار) . ففي يناير ١٩٣٤م ذكر النوخذة أحمد الخشتي (في روزنامته) أن النوخذة عبدالوهاب العثمان قد سافر من كاليكوت قبل سفره هو بسبعة أيام ، ولما وصل الاثنان إلى البحرين وأنزلا بعض الحمولة من الأخشاب في بندر المنامة ، سافروا معا من البحرين : النوخذة أحمد الخشتي والنوخذة عبدالوهاب وأخيه النوخذة عبدالله العثمان في طريقهم إلى الكويت .

وأما في فبراير ١٩٣٥م فقد سافر الاثنان من بندر كووه معا وعبرا الغبة (بحر العرب) حتى وصلا إلى مسقط ، وكان النوخذة عبدالوهاب قد زار صديقه النوخذة أحمد الخشتي في سفينته بالقرب من بندر مسقط . ولقد كانت هذه الرحلة لاثنين من كبار نواخذة وقباطنة الكويت ـ من الرحلات التي يتمنى كل باحث في تراث الكويت البحري أن يكون من ضمن رجالها وبحارتها .

ترك النوخذة عبدالوهاب قيادة السفن بعد ذلك (عام ١٣٦٢هـ ، ١٩٤٣م) ، واستمر في تجارته ، وكان يسافر بالطائرة إلى الهند ويرى من خلال النافذة السفن الشراعية تحته وكأنها طيور بيضاء فيعاوده الحنين إلى السفر والسفن .

يقول النوخذة عبدالوهاب للكاتب : «لم أترك البحر لأنني أصبحت عاجزا . . الصحة زينة ، والبحر مازال فيه خير ، لكن ما في رجال بحارة . . طلع البترول وصار العمل في الكويت مريحا ، والبحارة ما يسافرون ، فتركنا البحر» . لكن النوخذة عبدالوهاب لم ينس أهل البحر ، وكان يستقبل بعضهم في ديوانه العامر ، وكان كلما تقدمت به السن ازداد حكمة ووقارا حتى توفي في مدينة الرسول محمد ﷺ في فبراير من عام ١٩٨٧م ، بينما كان يؤدي مناسك العمرة ، فحزن عليه الكثيرون من أهل الكويت .

النوخذة عبدالله عبدالعزيز العثمان

ركب النوخذة عبدالله مع قريبه عبداللطيف العثمان لتعلم قيادة السفن الشراعية ، ثم أصبح «سكوني» مع النوخذة عبداللطيف ، ولما أتم الخامسة والعشرين من عمره وضعه والده عبدالعزيز في قيادة سفينة شراعية . ولما كان النوخذة عبدالله يجهل «القياس» فقد كان يركب معه «معلم» يقيس له مواقع السفينة في عرض البحر . ولقد كان النوخذة عبدالله يصحب معه ابنه عيسى لتدريبه على قيادة السفن الشراعية وعلى المعاملات التجارية وأساليب مقارعة الوسطاء في شتى البنادر . ولقد وصف ابنه النوخذة عيسى (للمؤلف) أحد الدروس التي تعلمها من والده حين كان معه في مدينة بومبي في إحدى السنوات على النحو التالي :

النوخذة عبدالله العثمان

«كنت مع والدي في بومبي نحاول بيع ما لدينا من تمر على التجار ، ولما عرض علينا الدلال السعر لم يعجب الوالد ، فذهبنا إلى المسجد لصلاة العشاء ، وحين خرجنا من المسجد أقبل علينا «دلال» آخر يعرض سعرا للتمر أعلى مما عرضه الدلال الأول . . لكنني فوجئت بالوالد يرفض السعر الأخير هذا ويخبر الدلال أنه باعه على الدلال الآخر الذي سبقه في عرض السعر ، فلما قلت للوالد إن سعر الدلال الثاني هذا أعلى قال لي : «اسمع يا ولدي . . احنا ناس نروح ونجي في هالبحر ، ونخاطر بأنفسنا وحلالنا ، ورأسمالنا الحقيقي هو النية السليمة ، لقد قررت بيع التمر على الدلال الأول حين كنت في المسجد ، ولن أغير نيتي حتى ولو حصلت على سعر أعلى» .

ركب النوخذة عبدالله في قيادة سفينته عدة سنوات ، وكان يركب معه أحيانا النوخذة عيسى بشارة يساعده على قياس مواقع السفينة في البحر . كما ركب معه النوخذة أحمد السبيعي ، وقام بالمهمة ذاتها . ومع ذلك فقد كان النوخذة عبدالله يتمتع بحافظة قوية ساعدت مثل هؤلاء «النواخذة» في مهمتهم هذه نظرا لمعرفته الجيدة بسواحل الهند واليمن .

وحين اكتملت لدى ابنه عيسى الخبرة في قيادة السفن الشراعية ، سلّم قيادة سفينته «فتح الكريم» له ، وترك السفر . ولكنه استمر في تجارته . وكان آخر حياته (وقد كُف بصره) مؤمنا بالله أشد الإيمان ، وبقضائه . وكان يردد هذه المقولة : «من لا يرزقه الله تعبان» . وكان كذلك قانعا بما عنده . وفي يوم الثاني من شهر يونيو عام ١٩٦٢م ، توفي النوخذة عبدالله العثمان في منزله في حي القبلة في مدينة الكويت ، بعد أن أفل نجم السفر الشراعي في الكويت ، وترك ابنه عيسى ركوب البحر كما تركه غيره من نواخذة الكويت .

يقول النائب السابق محمد الرشيد الذي عاصر النوخذة عبدالله العثمان : «إن النوخذة عبدالله رجل فاضل ، وصاحب ذمة ، رحمة الله عليه» .

النوخذة عبدالرحمن داود العثمان

تعلم من أقاربه قيادة السفن الشراعية ، ولكنه لم يخدم طويلا في هذه الحرفة ، بل تركها بعد رحلات معدودة . وكان قبل قيادته لسفينته «الدنگية» التابعة للنوخذة غانم العثمان ، يمتلك سفينة من نوع «التشالة» ، وكان يستخدمها في نقل الصخور المرجانية من راس عشيرج إلى البلدة . وبعد سنتين من قيادته لهذه السفينة (الدنگية) ترك البحر وقيادة السفن ، وعمل في التجارة حتى وفاته في عام ١٩٥٥م .

النوخذة عبدالرحمن إبراهيم العثمان

النوخذة عبدالرحمن العثمان

تعلم النوخذة عبدالرحمن العثمان أساليب الملاحة وقيادة السفن الشراعية من النوخذة عبداللطيف العثمان . فقد ركب معه سنوات عديدة في البوم «تيسير» ، وتعلم أصول الملاحة منه . ثم ركب بعد ذلك مع النوخذة محمد العثمان ، شقيق النوخذة عبداللطيف في السفينة موافج ، فاكتمل بذلك تدريبه على قيادة السفن الشراعية ، وتسلم سفينة للعائلة يقودها إلى الهند . وفي إحدى رحلاته وكان عائدا من كراتشي ، يرافقه النوخذة خالد المبارك في سفينته (سنيار) ، اصطدمت سفينته بإحدى الشعاب المرجانية المنتشرة في بحر العدان (ساحل المنطقة الشرقية السعودي) ، ولم يتمكن من إنقاذها ، فعاد بآلتها إلى الكويت . وفي الموسم التالي صنعت له سفينة أخرى هي البوم «فتح الكريم» ، فتسلم قيادته سنين عديدة . وكان خلال الرحلات يدرب ابنه الشاب إبراهيم على أساليب التنوخذ حتى أصبح فيما بعد واحدا من نواخذة الكويت المعتبرين .

ولقد أورد العديد من النواخذة ذكر النوخذة عبدالرحمن العثمان في روزناماتهم خلال سفراته المتعددة للسواحل الهندية والإفريقية الشرقية . ففي موسم ١٩٣٩/ ١٩٤٠م كان مع النوخذة عيسى بشارة يبحران بالقرب من بندر كاليكوت ، كما التقيا مرة أخرى في بندر كووه قبل سفرهما إلى الكويت . وأما النوخذة أحمد الخشتي فقد ذكر (في روزنامته) أنه سافر من كووه (في مارس ١٩٣٦م) برفقة النوخذة عبدالرحمن الإبراهيم والنوخذة بلال الصقر . وأما النوخذة عيسى العثمان فقد كانت أغلب رحلاته برفقة النوخذة عبدالرحمن العثمان ، وقد ذكر تفصيلات هذه الرحلات في روزنامته ، منها تلك الرحلة التي عبر الاثنان فيها من بند منگرور الهندي إلى بندر ممباسا الإفريقي عبر المحيط (في يناير ١٩٤٨م) .

ثم ترك النوخذة عبدالرحمن إبراهيم العثمان السفر وقيادة السفن الشراعية ، وكف بصره ، وتوفي في عام ١٩٦٠م .

النوخذة إبراهيم عبدالرحمن العثمان

النوخذة إبراهيم العثمان

ركب النوخذة إبراهيم مع والده عبدالرحمن وعمره ١٦ عاما ، ودربه والده على قيادة السفن الشراعية في سفينة كان يمتلك نصفها والنوخذة عبداللطيف العثمان النصف الآخر . وحين بلغ الثالثة والعشرين من عمره سلمه النوخذة عبداللطيف قيادة البوم «عثماني» ، وهي سفينة من نوع البوم السفار تقدر حمولتها بحوالي ٢٥٠٠ منْ ، وحين شاهده النوخذة عبدالوهاب العثمان يستعد لقيادة هذه السفينة قال له : «أنت اليوم نوخذة يا إبراهيم ، وتحت امرتك ٢٥ بحارا ، وعمرك لا يتعدى ٢٤ عاما ، توكل على الله ، أنت أصغر من في البوم» . ولقد كانت هذه الكلمات التشجيعية من النوخذة عبدالوهاب كافية ، إذ إن النوخذة إبراهيم كان يذكرها حتى وفاته .

بدأت رحلات النوخذة إبراهيم من الكويت إلى البصرة حيث شحن التمر الزهدي ثم خطف إلى الهند ، وباع التمر في بومباي ، ثم أبحر جنوبا إلى كاليكوت ، حيث شحن السفينة بالأخشاب وعاد إلى الكويت . وبعد ثلاث سنوات وضعه النوخذة عبداللطيف في قيادة سفينة جديدة له اسمها فتح الباري ، وحمولتها حوالي ٢٣٠٠ منْ ، فقادها ثلاث سنوات إلى الهند بنجاح أعجب النوخذة عبداللطيف وزاد من ثقته فيه .

وفي أحد الأيام شاهد النوخذة إبراهيم سفينته تلك «ناشرة» ، أي مرفوع على مقدمتها ومؤخرتها الأعلام ، مما يعني أنها قد بيعت . فذهب مسرعا إلى ديوان النوخذة عبداللطيف ليتحقق من الأمر . ولما شاهده النوخذة عبداللطيف مقبلا عرف ما في خاطره ، فأشار عليه بالجلوس . وبعد قليل قال له : «بومك فتح الباري بعناه إلى أحد أهالي ميناء كنج ، وقد توسط له عندنا التاجر محمد بن رشدان العازمي ، فبعناه له . ولنا نظر بجعلك نوخذة في البوم العود «فتح الرحمن» ، فماذا تقول؟

ضاق صدر النوخذة إبراهيم على سفينته ، وكانت السفينة «فتح الرحمن» في قيادة النوخذة أحمد العثمان ، فلم يشأ أن يتسلم قيادة هذه السفينة الضخمة

(٤٠٠٠ منْ) ، فاعتذر عن هذا ، ولم يحاول النوخذة عبداللطيف أن يجبره على ذلك ، فتركه وشأنه .

علم التاجر ثنيان الغانم بأن النوخذة إبراهيم نزل عن سفينته ، فبعث له النوخذة خالد المبارك الذي عرض عليه قيادة إحدى سفن ثنيان الغانم ، فوافق النوخذة إبراهيم وتسلم قيادة البوم «الياردية» وهي من السفن المعروفة في الكويت ، وذات حمولة تقدر بحوالي ٢٣٠٠ منْ .

قاد النوخذة إبراهيم «الياردية» إلى شط العرب ، حيث جهزهم النوخذة عبدالوهاب بن عيسى القطامي بالتمر (كان يعمل في البصرة آنذاك) ، ثم خطف باتجاه الهند . وحين وصل خورميان (بوربندر) ، أمره التاجر عبدالعزيز الصقر الذي كان يعمل وكيلا لعائلته وأقاربه هناك بإنزال التمر . واستمر النوخذة إبراهيم في رحلته جنوبا على طول الساحل الهندي الغربي حتى وصل إلى ميناء كاليكوت ، ثم شحن بالأخشاب وعاد إلى الكويت منهيا رحلته الأولى على هذه السفينة بنجاح ، وبربح لم يكن متوقعا . وحين عرف التاجر ثنيان الغانم أن الرحلة هذه كانت موفقة عرض عليه أن يستمر في قيادة هذه السفينة ، حتى وإن طلب نصف أرباحها ، مع أن الأستاد محمد ابن عبدالله عرض على ثنيان شراء هذه السفينة لأحد النواخذة من ميناء كنج . لكن النوخذة إبراهيم أخبره أنه ملتزم في الموسم التالي مع قريبه النوخذة عبدالوهاب العثمان .

ركب النوخذة إبراهيم سفينة متوسطة الحجم للنوخذة عبدالوهاب العثمان ، وقادها إلى الهند . ولما وصل إلى ميناء منقلور ، وجد أن التاجر محمد بن رشدان يود أن ينقل له شحنة من القرميد إلى ساحل إفريقيا الشرقي ، فوافق على نقل هذه البضاعة . لكنه تسلم رسالة من النوخذة عبدالوهاب يطلب منه فيها ألا يسافر وحده عبر المحيط الهندي دون أن يستأجر معه ربانا من الهند لكي يساعده . ولما سمع بهذا الاقتراح التاجر محمد بن رشدان أيد طلب النوخذة عبدالوهاب هذا .

لكن الشاب إبراهيم لم ير ضرورة للربان ، وصمم على عبور المحيط وحده . ولما

علم بعزمه هذا على السفر النوخذة سليمان المهيني قرر أن يسافر هو بسفينته عبر المحيط إلى إفريقيا ، على أن يكون مرافقا للنوخذة إبراهيم (سنيار) ، فوافق النوخذة إبراهيم على ذلك ، وخرج الاثنان من ميناء منقلور في طريقهما إلى ميناء ممباسا الإفريقي .

كان المجرى من منقلور باتجاه الغرب ـ مغيب ، ثم الجوزة ، ثم التير إلى الجنوب الغربي حتى وصلا إلى الساحل الصومالي الشرقي ، بالقرب من مكان إلى الشمال من مقديشو اسمه السيف والهراب . ومن هناك اتجها جنوبا بمحاذاة الساحل في طريقهما إلى ميناء ممباسا . وكانت رياح الأزيب الشمالية الشرقية تدفعهم بقوة ، فطلب المقدمي من النوخذة إبراهيم ألا يحاول دخول ميناء ممباسا ليلا ، بل اقترح عليه أن يستمر في مسيره جنوبا ، ثم يعود إلى ميناء ممباسا مع مطلع النهار .

لكن النوخذة إبراهيم كان له رأي آخر . فالسفينة لا تتحمل الرياح والأمواج ثم العودة ثانية ، فالحمل ثقيل ولابد من دخول ممباسا ليلا . هنا سكت المجدمي قليلا ، ثم قال للنوخذة إنه في العام السابق لم يحاول النوخذة إبراهيم بن شايع دخول ممباسا ليلا حين كان يقود البوم تيسير . لكن النوخذة إبراهيم أصر على ذلك ، ولما شاهده النوخذة سليمان المهيني عازما على الدخول قال له : «حالي من حالك» . وبعد تناول العشاء قبل المغيب بساعة ، بدأ النوخذة إبراهيم يتجه نحو مدخل خور البواخر في ممباسا (خور كاليندیتي) الذي تحيط به الشعاب المرجانية (القصاصير) من كل جانب . وبدأ يقترب من المدخل بحذر ؛ فهذه المرة الأولى التي يدخل فيها هذا الميناء ، وكان البحارة يقيسون له الأعماق عند مدخل الخور ، والنوخذة سليمان المهيني يتبعه بحذر ، وليس بينهما سوى إشارات ضوئية حتى تم دخولهما بسلام وأرسيا سفينتهما بعيدا عن مجرى البواخر حتى الصباح . وبعد أن أفرغا بضاعتهما ، ذهبا إلى زنجبار ، ثم إلى الروفيجي لشراء أعمدة الجندل ، ثم أبحرا إلى الكويت ، فوصلا إليها بسلام ، بعد رحلة صعبة لكنها موفقة .

وفي العام التالي قاد النوخذة إبراهيم سفينة إلى منقلور ، لكنه لم يحصل على

بضاعة (نول) فأوصاه النوخذة عبدالوهاب بشراء حمولة من القرميد على حسابه ، وأبحر بها إلى إفريقيا حيث باعها هناك وعاد إلى الكويت . لكنه لم يستمر بعد ذلك في قيادة السفن الشراعية ، على الرغم من أنه كان يتسلم خمسة قلايط (أسهم) بدلا من الأربعة . لقد انصرف نظره عن السفر ، كما قال .

ولكن لم يستمر النوخذة إبراهيم بعيدا عن السفر . فركب بعد ذلك العديد من السفن ، منها سفينة للتاجر عبدالعزيز المرزوق ، لكنها كانت تسير بالمحرك والشراع . ثم اشترى سفينة لها محرك وتشارك معه فيها النوخذة يوسف الجاسم المبارك ، وقادها سنة واحدة إلى الهند . لكن التحولات الاقتصادية والظروف الاجتماعية في الكويت في أواخر الأربعينيات دفعت النوخذة إبراهيم إلى ترك حياة البحر والسفر بعد أن أمضى فيها ١٥ عاما من سنوات شبابه .

يقول النوخذة إبراهيم العثمان للكاتب : «ماكو مثل أهل الكويت ونواخذتها وبحارتها من ناحية الأمانة والصدق . ولا أمدحهم لكنهم يستأهلون المدح . والبحارة أولاد حلال وأوادم ، وإحنا نحرص على حلالنا وحلال غيرنا . والبحر يعنّ عليّ ، وأنا دائما أتذكر البحر ورجاله وأهله . والبحر كله خير وبركة ، وكنا دائما موفقين ، والحمد لله على كل حال» وفي عام ١٩٩٨م توفي النوخذة إبراهيم ـ يرحمه الله .

ولقد ورد ذكر النوخذة إبراهيم ورحلاته في روزنامات العديد من النواخذة ، وبخاصة النوخذة عيسى العثمان الذي ذكره في أعوام ١٩٤٣م ، و١٩٤٦م ، ١٩٤٨م ، وفي أواخر رحلاته في عام ١٩٥١م . كذلك ذكره النوخذة عيسى بشارة عام ١٩٤٧م (في خورميان) ، والنوخذة يعقوب اليتامى في العديد من رحلاته .

النوخذة عيسى عبدالله العثمان

ولد النوخذة عيسى العثمان وليس أمامه من طريق سوى أن يركب البحر ويصبح نوخذة كما فعل والده وأقاربه من قبل ، فحين بلغ الرابعة عشرة من عمره ، ركب مع والده لتعلم أساليب قيادة السفن الشراعية . وكان يركب معهم في إحدى هذه

النوخذة عيسى العثمان

الرحلات النوخذة عيسى بشارة ليحدد مواقع السفينة في عرض البحر ، فكانت هذه فرصة للشاب عيسى العثمان لتعلم القياس والملاحة من هذا النوخذة والمعلم ، مما كان له أكبر الأثر في قدرات النوخذة عيسى العثمان حين تسلم قيادة السفن الشراعية .

وحين ترك والده عبدالله قيادة السفن (عام ١٩٤١م) ، أصبح النوخذة عيسى يقود سفينة والده إلى معظم موانى الهند وساحل إفريقيا الشرقي ، حتى أنه لم يترك ميناء إلا أبحر إليه . وقد كان يبحر أحيانا من الهند إلى ساحل إفريقيا مباشرة معتمدا على قدرته الملاحية وعلمه بأساليب «القياس» .

وليس من الممكن ذكر جميع رحلات النوخذة عيسى العثمان ، والحوادث التي تعرض لها ، ومن يستعرض معه دفتر يومياته في البحر (الروزنامة) يدرك بوضوح العزيمة القوية التي كان يتحلى بها النوخذة عيسى وغيره من نواخذة الكويت الشباب من جيله ، وحبهم للمغامرة وحسن التصرف عند الشدائد . وحين توقف السفر الشراعي الكويتي تفرغ النوخذة عيسى العثمان لتجارته في الكويت يديرها بكفاءة حتى اليوم . ومن حسن الحظ أنه ألف كتابا عن حياته البحرية والأحداث التي مر بها حتى تركه السفر الشراعي بعد ١٣ سنة من السفر (في عام ١٩٥٣م) . كما قام بوضع فيلم وثائقي (بالفيديو) عن السفر الشراعي الكويتي ودوره في هذا المجال . وهو دائم الحديث عن البحر وأحداثه وتاريخه على الرغم من انشغاله في تجارته وإدارة أعماله . كما أنه أهدى مركز البحوث والدراسات الكويتية روزنامته الأصلية المخطوطة لكي تحفظ للباحثين والمهتمين بالتراث الكويتي البحري إضافة إلى دفاتر القياس والحسابات البحرية ولقد قام مركز البحوث بطبعة هذه الروزنامة التي تعتبر أول روزنامة بحرية مطبوعة في الكويت .

النوخذة أحمد عبداللطيف العثمان

يشبه النوخذة أحمد عبداللطيف العثمان والده في هدوئه ووقاره وتطلعاته ، وكان من البدء يعد نفسه ليصبح نوخذا مثل والده وأقاربه ، فلما درس وتعلم القراءة

النوخذة أحمد العثمان

والكتابة ، ركب مع النوخذة عبدالوهاب العثمان يتعلم منه الدروس الأولى في الملاحة وقيادة السفن الشراعية . ثم ركب بعد ذلك مع قريبه النوخذة يوسف محمد العثمان (في البوم «موافج») عدة سنوات حتى وجد والده أن لديه المقدرة على قيادة إحدى السفن الشراعية . وكان والده عبداللطيف قد أوصى الأستاد حسين بن منصور (وهو الذي صنع البوم «تيسير») لكي يصنع له سفينة مشابهة في حجمها وصفاتها للبوم «تيسير» ، فجاء «فتح الرحمن» واحدا من أفضل سفن الكويت السفارة ، وكان يسع لحوالي ٤٠٠٠ منْ ـ أي من السفن الكبيرة الحجم نسبيا . وحين اكتملت تدريبات النوخذة أحمد وضعه والده عبداللطيف في قيادة هذه السفينة (فتح الرحمن) ، وقام النوخذة أحمد بقيادتها منذ عام ١٩٤٠م وحتى السنوات الأخيرة للسفر الشراعي الكويتي (أي حتى عام ١٩٥١م) حيث ترك السفر وقيادة السفن ، وبيعت سفينة «فتح الرحمن» إلى أحد النواخذة في بندر خورفكان (ويدعى علي الميرزا) بمبلغ ٧٠,٠٠٠ روبية حيث استخدمها في السفر إلى الهند . وفي إحدى رحلاتها غرقت وفقدت واحدة من أجود السفن الشراعية الكويتية . ولقد قام النوخذة أحمد بقيادة سفينته هذه خلال سنوات صعبة (وهي سنوات الحرب العالمية الثانية) ، وفي إحدى رحلاته (عام ١٩٤٢م) كاد النوخذة أحمد أن يتعرض لخطر كبير وهو في عرض البحر . ولقد روى تفصيلات ما حدث للمؤلف على النحو التالي :

«كنت في بندر كووه [على الساحل الهندي الغربي] ومعي عدة سفن ، جميعنا يستعد لعبور الغبة إلى بر عمان . خرجنا مجموعة من السفن من ذلك البندر : أنا في بومي (فتح الرحمن) والنوخذة عبدالوهاب القطامي في بوم الصقر (الداو) ، وبوم النوخذة يوسف العثمان (موافج) النوخذة محمد بن جار الله وسفينة رابعة لأحد أهالي قطر واسمه ولد الخال . وبعد مسير حوالي (٥) ساعات ، وبعد أن غربت الشمس وحل الظلام ، شاهدنا إشارات ضوئية متبادلة بين سفينة بن جارالله وسفينة ولد الخال ، فظننا أنهما قررا العودة إلى ساحل الهند لتفادي الرياح الشمالية الشديدة التي بدأت تهب علينا ، وأكملنا نحن سيرنا حتى وصلنا إلى الساحل العماني (مسقط) بسلام . وفي مسقط تسلمنا برقية

من الدلال (الوسيط) محمد الخنجي في مسقط ، وكانت من والدي عبداللطيف يستفسر عن أخبارنا ، وأنه في طريقه في المركب من الهند إلى الكويت ، وأنه سوف يتوقف في مسقط للاستفسار عنا ، فانتظرناه في مسقط حتى وصلت الباخرة ، فكان الوالد راكبا فيها مع عدد كبير من تجار الكويت في طريق عودتهم (آخر الموسم) إلى الكويت .

استقبلنا الوالد الذي تحمدنا له على سلامة الوصول ولكننا فوجئنا بوجود النوخذة محمد الجارالله معهم في المركب فأخبرنا الوالد بالحادث الذي وقع للسفن التي خرجت معنا -أي سفينة محمد بن جارالله وسفينة ولد الخال القطري . لقد شاهدتهم إحدى الغواصات (ربما ألمانية) يتبادلون الإشارات الضوئية فلازمتهم ، وفي الصباح عرفوا بوجودها بالقرب منهم فرفعوا أعلام الكويت وقطر الحمراء ، فوجهت الغواصة مدفعها نحوهم وأغرقت سفنهم ، وجعلتهم أرواحا متناثرة على سطح البحر ، وتركتهم واختفت . أما الناجون منهم فقد ركبوا قوارب النجاة (الماشوه) وأخذوا يجدفون صوب الساحل الهندي ، فأقبل عليهم «منجي» هندي [أي سفينة من نوع المنجي] ، وانتشلتهم من البحر وعادت بهم إلى الساحل حيث قام البعض بإيصالهم إلى بمبي لكي يتولى شؤونهم تجار الكويت فيها ويعيدونهم إلى بلادهم . ولقد عرفت هذه الحادثة «بطبعة أو حادثة» ولد الخال» .

ولكن النوخذة أحمد لم يتوقف عن قيادة السفن بعد تلك الحادثة ، لقد استمر في قيادة «فتح الرحمن» حتى أواخر الأربعينيات من القرن العشرين ثم قام بقيادة لنج لوالده حوالي العامين . وفي عام ١٩٥١/ ١٩٥٢م كان عائدا من رحلة سفر ، وبالقرب من بندر الياش شاهده قريبه النوخذة عيسى العثمان الذي كتب في روزنامته : «توالمنا مع لنج أحمد العثمان» ـ وهذا يعني أن النوخذة أحمد كان في ذلك العام قد أدخل محركا في سفينته فأصبحت تسير بفعل المحرك والشراع . كما ذكر العديد من نواخذة الكويت النوخذة أحمد في روزناماتهم مثل النوخذة عيسى بشارة (عام ١٩٤٥م) ، والنوخذة مفلح الفلاح (عام ١٩٤٦م) ، والنوخذة عبدالوهاب العسعوسي (عام ١٩٤٧م) ، والنوخذة يعقوب اليتامى (في عامي ١٩٤٥ و١٩٤٩م) .

وفي عام ١٩٥٣م ترك النوخذة أحمد قيادة السفن الشراعية وبقي بالقرب من والده عبداللطيف يساعده في عمله . ثم عين مديرا لمتحف الكويت (في وظيفة حكومية) فقام هو ومن معه من العاملين بإنشاء متحف الكويت الوطني (في ديوان الشيخ خزعل في الشرق) فكان من أفضل المتاحف في الكويت إدارة وتنظيما ومحتوى ، ثم ترك النوخذة أحمد إدارته ، وبعد سنوات عين مختارا لضاحية عبدالله السالم ، ثم ترك هذه الوظيفة وتفرغ لأعماله الخاصة . ولقد حظي المؤلف بلقائه في ديوان العثمان عدة مرات ، ومن خلالها عبر النوخذة أحمد عما يشعر به بكل صراحة . فالبحر مازال يعنّ عليه ، ولكن أين البحارة من أهل الكويت . . وأين الرجال الذين رافقهم في رحلاته؟ هؤلاء الرجال الذين أخلصوا في عملهم وفي عزيمتهم ! لقد أخذها الرجال «شطارة وبالممارسة» ، كما يقول النوخذة أحمد العثمان .

وكانوا يقولون : «اندب رجال ولا تندب دراهم حين يتعرضون للمتاعب» . أما اليوم فالناس تقول عكس ذلك : «لقد ذهب زمانهم ، ولكل زمان دولة ورجال ، فكيف أركب البحر ثانية؟» .

النوخذة يوسف محمد العثمان

تعلم النوخذة يوسف قيادة السفن الشراعية من والده النوخذة محمد العثمان ، حيث ركب معه في البوم «موافج» عدة سنوات . كما تعلم أساليب الملاحة والقياس من النوخذة عبدالوهاب العثمان حين ركب معه في البوم «تيسير» لمدة سنتين . تسلم النوخذة يوسف بعد ذلك البوم موافج وقاده تسع سنوات متصلة إلى مختلف موانى الهند الغربية . كما ذهب به في رحلة واحدة إلى ساحل اليمن ، وساحل الصومال الشمالي .

يصف النوخذة يوسف البوم موافج بأنه «محمل بحر» ، ولكنه في اليوش (أي عند هبوب الرياح المضادة لسير السفينة) ليس جيدا مثل البوم «تيسير» . ولقد ركب مع النوخذة يوسف خلال رحلاته في موافج المجدمي ياقوت المانع ، والنهام عتيج بن شريدة ، والجيماز .

النوخذة يوسف العثمان

ولعل أول إشارة للنوخذة يوسف العثمان كانت في عام ١٩٣٤م حين وصل في سفينة (موافج) بندر براول (في بداية رحلة سفر إلى الهند) ، وهناك شاهده النوخذة عيسى بشارة فذكر هذا في روزنامته . كما ذكره النوخذة أحمد الخشتي (في عام ١٩٣٧م) حين شاهده بالقرب من مدخل شط العرب في بداية رحلة سفر أخرى . وأما في عام ١٩٤٥م فقد ترك النوخذة يوسف قيادة السفن الشراعية ، وأصبح النوخذة يعقوب اليتامى نوخذة في البوم «موافج» ، وأصبح النوخذة يوسف يقوم برحلات تجارية (على المركب) إلى الهند . وفي عام ١٩٤٨م مر النوخذة يوسف العثمان على بندر كاليكوت ، بواسطة المركب ، وهناك شاهده النوخذة يعقوب اليتامى فكتب في روزنامته : «٧ يناير ١٩٤٩م ـ مر النوخذة يوسف العثمان في المركب» .

استمر النوخذة يوسف في سفره إلى الهند للتجارة . ولم ينس أصدقاءه من أهل البحر . فكان يزور الأستاد علي عبدالرسول ، صانع السفن المعروف ، في عمارته ، ومعه النوخذة أحمد البكر وصديقه صقر ثنيان الغانم ، ويتحدثون عن ذكرياتهم العزيزة عليهم . ولقد حظي الكاتب بلقائه مرة هناك . ولكن حين زاره الكاتب في منزله وجد أن السنوات قد فعلت فعلها به ، ولم يعد باستطاعته المشي بسهولة ويسر ، لكنه قام بالواجب ، وأعطى كل ما طلب منه معلومات .

أما عن البحر ، «فإنه ساعة يفرح القلب ، وساعة يضيق الخلق» ، كما يقول النوخذة يوسف العثمان وفي عام ١٩٩٥م توفي النوخذة يوسف العثمان ـ يرحمه الله .

النوخذة علي سليمان العثمان

النوخذة علي العثمان

النوخذة علي من نواخذة الجيل الأخير الذين قاموا بقيادة السفن الشراعية السفارة ، فقد ولد في الكويت في عام ١٩١٧م . وفي الخامسة من عمره توفي والده سليمان فرعاه عمه النوخذة غانم العثمان ، وهو الذي دربه على قيادة السفن الشراعية حين كان نوخذا في سفينته الدنگية ، وفي حوالي الثامنة عشرة من عمره كان عمه النوخذة غانم يسمح له أحيانا بقيادة هذه السفينة من الكويت إلى شط العرب ، ثم يلحق به بعد ذلك (بواسطة سفن نقل الماء أو غيرها من المواصلات) . ثم امتلك عمه غانم سفينة (بوم قطاع) وسلمه قيادتها هو والنوخذة غلوم الباطني (مساعدا له) ، وكانت أغلب رحلاتهم داخل الخليج . وفي إحدى رحلاتهم هذه جنحت السفينة على صخور ساحلية ، فجاءهم السكان الموجودون في تلك المناطق (عند مدخل الخليج) لا ليساعدوهم ولكن ليسلبوا ما لديهم من مال وبضاعة ـ لقد كان هؤلاء الناس يعتقدون أن أى سفينة تغرق بالقرب من سواحلهم تعتبر رزقا ساقه الله لهم لأنهم فقراء جياع (كما كانوا يعتقدون) . وبالفعل فقد استولوا على كل شيء وتركوا النوخذة علي ومساعده وبحارته بلا شيء (سوى ملابسهم التي عليهم) . ولما ضعف بصر عمه غانم وتوقف عن السفر قام النوخذة علي بقيادة سفينته البوم «الباز» ، فقام بقيادتها في رحلات موسمية إلى الهند ، وحين كان يعود من سفره يقوم بقيادة سفينة للماء (بوم ماء) يملكه عمه غانم ، فيذهب في رحلات متكرره إلى شط العرب لإحضار الماء العذب إلى الكويت خلال فصل الصيف حين تكون الحاجة إلى الماء العذب في أقصاها .

وفي عام ١٩٤٧/ ١٩٤٨م كان النوخذة علي قادما من رحلة سفر فاضطر للاحتماء في بندر جزيرة قيس الإيرانية حتى تهدأ رياح الشمال فيعاود سيره إلى الكويت ، وهناك (في بندر قيس) شاهده النوخذة عيسى العثمان فذكر ذلك في روزنامته وكتب التالي :

«الأربعاء ١١ رجب (١٩م مايو) ـ أصبحنا ، فلينا شراعنا . . . ترس الشمال ونزلنا

على قيس . . . الحاضر من الخشب ـ حسين العسعوسي والبرجس وعبدالوهاب وعلي السليمان [العثمان] . . .»

ولعل هذه الرحلة من أواخر الرحلات التي قام بها النوخذة علي العثمان ، حيث ترك بعدها قيادة السفن الشراعية ، وبقي في الكويت يمارس أعمالا حرة حتى وفاته في عام ١٩٧٤م ـ يرحمه الله .

النوخذة سليمان غانم العثمان

ركب مع والده النوخذة غانم العثمان ليتعلم قيادة السفن الشراعية ، وكان مع والده في البوم «الباز» ، وبعد أن تأهل طلب من والده أن يسلمه قيادة سفينة شراعية فنصحه بالتروي ، لأنه مازال يافعا وقال له : «لا تستعجل يا سليمان . . . لاحق على شقاء البحر» ، فاستمر مع والده حتى أصبح مساعدا له (نوخذا شراع) ، ثم سلمه والده قيادة سفينته (الباز) ووضع النوخذة إبراهيم إسماعيل مساعدا له ، وكذلك النوخذة محمد المبارك «معلما» ، وقام بقيادة هذه السفينة إلى بنادر الساحل الهندي الغربي . وفي عام ١٩٤٨/ ١٩٤٩م كان النوخذة سليمان في رحلة سفر هندية ـ إفريقية متكاملة ، وبعد أن أنزل ما لديه من تمر في الهند توجه إلى بندر منكرور لشحن حمولة من القرميد ونقلها إلى الساحل الإفريقي الشرقي (إلى بندر ممباسا) . ولقد كان النوخذة سليمان برفقة النوخذة مفلح الفلاح والنوخذة أحمد الفهد حين خرجوا من بندر منكرور في طريقهم إلى الساحل الإفريقي ، ولما وصلوا ممباسا أنزلوا القرميد وشحنوا سفنهم بأعمدة الكندل وأبحروا عائدين إلى الوطن . ولقد ذكر هذه الرحلة كل من النوخذة مفلح الفلاح والنوخذة أحمد الفهد في روزنامتيهما .

النوخذة سليمان العثمان

وفي رحلة أخرى (روى تفاصيلها البحار فيروز الهندي للأستاذ منصور الهاجري في جريدة الوطن) أن النوخذة سليمان العثمان شحن محمله بالتمر وأبحر إلى موانى الساحل الهندي (كراچي وبومبي وكچ مندوي وخورميان وكاليكوت) ، ثم عاد من الهند بالأخشاب والحبال وبرفقته النوخذة محمد بورحمة والنوخذة موسى العمران .

وفي أواخر الأربعينيات من القرن العشرين ترك النوخذة سليمان البحر وقيادة السفن وتفرغ للأعمال الحرة التجارية ، ومازال يمارسها حتى اليوم . وفي لقاء مع المؤلف تكلم بحماسة عن السنوات التي قضاها في قيادة السفن ، وذكر طبيعة الحياة في الكويت في تلك السنوات ، وتحسر على «الغيرة والمحبة التي نفتقدها في هذا الزمن» ، ومازال النوخذة سليمان على استعداد للتحدث عن تاريخ السفر الشراعي الكويتي ورجاله من النوخذة والتجار والبحارة الذين يكن لهم التقدير والاحترام .

النوخذة داود العثمان

النوخذة داود عبداللطيف العثمان

ركب النوخذة داود مع أخيه أحمد لتعلم حرفة «التنوخذ» ومع النوخذة صالح المهيني لمدة عامين ، وبعد سنوات ركب في قيادة إحدى سفنهم (سفن العثمان) ومعه مساعد له . غير أن النوخذة داود لم يستمر طويلا في قيادة السفن الشراعية ـ لقد دخل الميدان (أي التنوخذ) متأخرا ، فلم تكن هناك حاجة شديدة له على الرغم من أنه لا يقل كفاءة وإخلاصا عن غيره . وبعد أن ترك البحر والسفر استمر مع والده وإخوته في أعمالهم الحرة ، وكان يجلس معهم في ديوان العثمان حتى آخر سنوات حياته . وحين تحدث إليه المؤلف كان غاية في التواضع والمسؤولية ، ولم يشأ أن يطلق عليه نوخذا تواضعا منه (لأنه كما قال لم يتنوخذ مدة كافية) . وفي شهر يناير من عام ١٩٩٨م توفي رحمه الله فكانت الخسارة فيه كبيرة .

الخـــرافي

اشتهرت عائلة الخرافي في الكويت لكونها عائلة تجار أكثر من كونها عائلة نواخذة ، فمعظم رجالها في هذا المجال (مجال التجارة) هم من التجار النشطين الذين أصابوا من النجاح ما لم يصبه إلا القليل من العائلات التجارية الكويتية ، وبخاصة أنهم حافظوا على نجاحهم (وتجارتهم) حتى هذه الأيام ، وليس هذا بالأمر الهين ، إذ إن هناك العديد من التجار الكويتيين الكبار الذين «تضعضعت» تجارتهم وخسروا بذلك مكانتهم العليا التي كانوا يحتلونها في الماضي (وبخاصة في سنوات حكم الشيخ مبارك الصباح إلى الكويت) . ولكن مع ذلك ظهر في عائلة الخرافي العديد من نواخذة السفر ، أشهرهم على الإطلاق النوخذة والتاجر أحمد عبدالمحسن الخرافي . كما ظهر في هذه العائلة النوخذة فلاح الخرافي وأبناء أحمد الخرافي : بدر ومنصور ، وكذلك النوخذة يوسف بن ناصر الخرافي . أما حرفة الغوص على اللؤلؤ فلم يدخل في تجارتها أو العمل بها أي من أفراد هذه العائلة ـ ولعل هذا أحد أسباب نجاحهم واستمرار تجارتهم .

النوخذة فلاح عبدالمحسن الخرافي

النوخذة فلاح الخرافي

ولد في نجد وأتى إلى الكويت صبيا (مع إخوته ووالدته) ، وعمل في حرفة «القطاعة» داخل الخليج . ويذكر أحد أفراد أسرته (عادل مساعد الخرافي) أن فلاحا كان يتاجر مع عرب فارس القاطنين في منطقة هنديان (شمال شرق الخليج) ، وهذا يعني أن النوخذة فلاح قد امتلك سفينة للقطاعة وقام بقيادتها في رحلات متعددة إلى بندر معشور أو البنادر القريبة منه ، وذلك لفترة قاربت عشرين عاما .

ولكن التجارة مع عرب ساحل فارس لم تكن تتناسب وطموحات النوخذة فلاح ، فحين جمع ما يكفي من المال اشترى له سفينة سفر (ربما من نوع البوم) ، وقام بقيادتها في رحلات موسمية منتظمة إلى بنادر الساحل الهندي الغربي . غير أنه من غير المعروف كم سنة قضاها النوخذة فلاح في قيادة سفينته إلى الهند (ربما إلى عام

١٩١٠م) لأنه في عام ١٩١٤م كان يمتلك سفينتين إحداهما من نوع البوم السفار ، وضع في قيادتها النوخذة علي راشد ، والأخرى كانت سفينة لنقل الماء العذب كان في قيادتها النوخذة أحمد الطيار ، وكان النوخذة أحمد هذا يقود هذه السفينة إلى شط العرب (لنقل الماء العذب) صيفا ، ويسافر بها إلى كراچي في بدء الموسم (وخلال فصل الشتاء) . وفي عام ١٩١٧م كان فلاح يمتلك سفينة أخرى كان في قيادتها النوخذة درويش (البلوشي) ، وكان التاجر والنوخذة فلاح يذهب إلى شط العرب في بدء الموسم ليشرف على تجهيز سفنه بالتمر ثم يسافر في الباخرة (المركب) إلى كراچي ليستقبلها في هذا البندر ويبيع ما فيها من تمر ، ثم يذهب إلى بندر كاليكوت لإعداد وشراء ما تحتاج إليه من بضاعة قبل عودتها إلى الكويت ، ثم يعود آخر الموسم (بالباخرة) إلى الكويت .

ثم توسعت تجارته وزاد ولعه بامتلاك السفن السفارة وبالتجارة بوساطتها ، فأصبح يملك العديد من السفن السفارة ، تلك التي ركب فيها بعض من أشهر نواخذة الكويت (مثل النوخذة أحمد الخشتي والنوخذة أحمد الطعان والنوخذة محمد العصفور) . وكان ولداه (عبدالمحسن وعبدالله) يساعدانه في تجارته حتى وفاته في عام ١٩٤٢م .

النوخذة أحمد عبدالمحسن الخرافي

النوخذة والتاجر أحمد الخرافي شخصية فريدة ونوخذا ليس له نظير بين زملائه من النواخذة الكويتيين . جاء مع إخوته من نجد صبيا معدما (فهو ابن الصحراء) ، وأصبح أكبر عاشق للبحر ولامتلاك السفن وقيادتها والاتجار بوساطتها ، وكان على استعداد أن يبذل كل ما لديه من مال في عمله هذا ، فأصاب من النجاح ما يحسده عليه الكثير من النواخذة والتجار ، وعانى كذلك من الخسائر المادية ، ما لا يتحمله غيره من النواخذة أو التجار . ولقد كان شخصية مركبة جمعت الحرص على المال مع الكرم ، وخشونة الطبع وبذاءة اللفظ مع الرحمة وحب الخير . بدأ بحارا (مع النوخذة إبراهيم الغانم) ، وعمل في نقل الصخور ، ثم قام بقيادة سفينته (بمساعدة أحد

النوخذة أحمد الخرافي

النواخذة) دونما تدريب سابق ، بل أخذها «شطارة وعفرتة» ، وتحمل الأسفار حتى يجني أفضل ثمن لبضاعته ، ولكنه لم يكن يبالي بالخسائر التي تتعرض لها سفنه ، ولم يكن يبخل بالصرف عليها وتجهيزها على أحسن ما تكون عليه السفن . تزوج العديد من النساء ولم يصبر بعضهن عليه وعلى «خشونة طبعه» ، ولكنه كان في المقابل رحيما مع غيرهن . لقد كان له تابعا اسمه فرج ، وكان يدعوه «فريج» ، ويسبه ويشتمه أحيانا ، ولكنه كان يعامله كأخيه ، فبعد سنوات أعتقه واشترى له منزلا يسكن فيه . كان شديدا في تدريبه لأولاده حتى كره بعضهم السفن والسفر الشراعي ، ولكنه كان يسمي سفنه بأسمائهم تيمنا وتفاؤلا بهم . وحين أخبره النوخذة يعقوب بشارة أن المستشفى الأمريكاني (المجاور لمنزله) في حاجة إلى الماء العذب ، قدم له خزانا كبيرا للماء هدية منه ، وقام بواجب ملء هذا الخزان كل يوم بلا مقابل ، حتى في أشهر الصيف الحارة حين يصبح الماء سلعة نادرة في بعض الأيام . وحين جاءه أحد الصيادين يود قطعة من الخشب تساعده في إصلاح سفينته ، وطلب أن يشتريها منه ، قال له أحمد الخرافي : «خذها» ، وحين سأله عن الثمن نهره قائلا : «هل قلت لك أبي فلوس . . . خذها ورح» . لقد كان أحمد الخرافي «راعي شيمة وولد حلال» . وكان أحمد الخرافي يؤمن برحابة الحياة وبكرم الحياة ، ولم يكن يخاف من الخسارة أو يبالي بها .

أقبل عليه النوخذة عيسى بشارة وهو يلعب «الدامة» مع صديقه النوخذة إبراهيم المشعل ، فلما عرف النوخذة إبراهيم أن عيسى بشارة يعمل نوخذا في إحدى سفن أحمد الخرافي تعجب منه كيف يعطي «صبيا» يافعا مثل هذا قيادة سفينة وهو «ابن مدرسة» ، فرد عليه أحمد الخرافي : «العب . . العب ، على حظ أحمد الخرافي يصير عيسى بشارة نوخذا» . ولما غاص أسفل سفينته (البغلة) بالرمل ولم تعد تتحرك من مكانها (لحمت على الرك) ، نظر بحارته إليه وعلى وجوههم الحيرة والخوف ، إلا أحمد الخرافي الذي قال لهم : «ما صار شيء ـ ارموا من حملها وتطفح» ، ولو كان أحد من النواخذة غيره لفزع لهذا . وكان كريم عين فاقدا حاسة الشم قصير الجسم ، ولكنه على الرغم من ثروته ومكانته بين تجار الكويت ونواخذتها لم يكن يتأفف من أحدهم إذا

طلب منه أن ينزل في البئر ليخرج دجاجة ميتة منه ، لقد كان يقوم بعمل كهذا دون شعور بالإهانة أو بالاحتقار . وكان ذكيا ذا عقل مبتكر . لقد شاهد الصعوبة التي تعترض بحارته وهم يحاولون رفع الصاري الكبير على السفينة ، وبخاصة الجزء السفلي منه ، فصمم لهم نطاقا من البكرات والحبال جعلت مثل هذا العمل أسهل وأقل مشقة لهم . وحين أراد أن ينزل سفينة جديدة له في البحر في أثناء المد العالي ، وضع الدوار الذي يجر السفينة فوق قارب «ماشوه» وثبته في البحر وثبت الدوار فوقه ، فلم تعد هناك حاجة إلى الانتظار حتى يبلغ المد الواطي منتهاه . وكان بحارا نشطا وذا لياقة عالية ، تراه يسبح حول سفنه (داخل النقعة) ، يغطس تحتها ويرتب أعمدتها المائلة ، ويتسلق العمود إلى أعلى السفينة بلياقة يحسدها عليه الكثير من الشباب في هذه الأيام ، وكان يتسلق وهو شبه عار لا يبالي بمن حوله من الناس . هذه بعض جوانب هذه الشخصية الفريدة .

ولقد كان أحمد الخرافي أصغر إخوته ، ولما تجمع له مبلغ من المال اشترى به سفينة صغيرة (بوم من آل العبدالجليل) ، وقام بقيادته في رحلات سفر حتى استطاع أن يمتلك سفينة من نوع «الكوتية» والتي عرفت ببغلة أحمد الخرافي «الناصري» . وقام بقيادتها في رحلات موسمية إلى بنادر الساحل الهندي ، يساعده في ذلك النوخذة حجي بن عبدالله ، الذي كان يسكن في منزل قريب من منزله . ففي عام ١٩١٠م حين كان في رحلة إلى ساحل بربرة الصومالي وجد أن سعر التمر في هذا البندر سيئا بسبب قتال دائر بين القبائل هناك ؛ فلم يبع إلا القليل من التمر في ذلك البندر . وفي عام ١٩١٢م ذهب إلى ساحل الهند ، ومر في البنادر المختلفة حتى وصل إلى بندر كاليكوت ، ولكنه لم يستطع بيع كل ما لديه من تمر فاستأجر مخزنا في هذا البندر وأوصى الدلال (الوسيط) ببيعه بالتقطيع ، وكان مقداره حوالي ١٣٠٠ منْ .

وكان أحمد الخرافي ينقل تمور التجار في شط العرب في سفينته (البغلة) إلى الأسواق المختلفة لقاء نول (أجرة شحن) معلومة كما في عام ١٩١٣م حين «نوّله»

التاجر جاسم بودي فأبحر النوخذة أحمد إلى بندر كراچي ثم بندر براول لبيع هذا التمر هناك ، ثم تحويل الدراهم إلى وكيل التاجر جاسم بودي في بومبي -لقد كانت ثقة التجار به وبخبرته كبيرة . وفي عام ١٩١٧م (خلال الحرب العالمية الأولى) عاد النوخذة أحمد الخرافي (في سفينة البغلة) من رحلة إلى ساحل الملبار الهندي ، وبها بضاعة من الأخشاب والحبال والبهارات والقهوة تقدر قيمتها ٤٨٨ , ١٦ روبية ، دفع للجمرك (ضريبة عليها) ٦٥٩ روبية (٤٪) . تلت ذلك عدة رحلات حيث تم بناء البوم «منصور» في حوالي عام ١٩١٨م ، وقام النوخذة أحمد بقيادته بدلا من البغلة ، وبخاصة في السنوات التي أعقبت نهاية الحرب العالمية الأولى ، وكان يسابق فيه غيره من السفن ، وكان يحزن إذا سبقته ، وقصته مع البوم «الداو» مشهورة . لقد وقف في مقدمة سفينته (منصور) يستصرخها حتى لا يسبقها «الداو» قائلا : «الداو أقفى يا منصور . . . الداو أقفى» . كما حزن حين سبقه النوخذة عبدالوهاب العثمان ووصل البلدة قبله في إحدى السنوات .

وفي عام ١٩٣٠/ ١٩٣١م كان النوخذة أحمد الخرافي في رحلة إلى ساحل الهند الغربي ، وبعد أن باع التمر توجه إلى مكان بالقرب من بمبي يدعى «ترنجه» ، وشحن سفينته (منصور) التي تسع لحوالي ٥٠٠٠ منْ بحوالي ٧٠٠٠ كيس من الملح ، ولما أراد السفر من ذلك المكان لامست السفينة القاع تحتها فحدث خللٌ فيها ، لكن أحمد الخرافي قرر الإبحار بالملح إلى بنادر الساحل الجنوبية (مثل كاليكوت وكوچي وألفي) ، ولكن البحر هاج وماج وأحمد الخرافي وسفينته بالقرب من بندر رطناكري ، ولمدة يومين والبحارة تنزح الماء من داخل السفينة لكن بلا جدوى ، فالماء الداخل أكثر من الكمية التي ينزحها البحارة ، وذاب الملح ، فقرر أحمد الخرافي الاقتراب بالسفينة إلى الساحل حتى يستطيع الجميع النجاة . وحين وصلوا إلى الساحل صنعوا لأنفسهم عريشا يستظلون به ، وكان معهم مبلغا من المال (٠٠٠ , ١٠ روبية) دفنوها في مكان بالقرب من الساحل حتى أتاهم من أنقذهم (ومنهم النوخذة عبدالوهاب العثمان ، والنوخذة بدر بن أحمد الخرافي) ، وأما البوم «منصور» فقد لعبت به الأمواج وحطمته ،

ولم يبق منه سوى آلته (الصواري والفرامن والأشرعة) . ولكن أحمد الخرافي بدد الحزن الذي ارتسم على وجوه بحارته قائلا : «إن سلم الله هالراس لا چسيه عمامه» أي حال وصولي الكويت سالما فسوف أصنع سفينة بدلا من «منصور» ، وبالفعل حدث ذلك وأوصى أحمد الخرافي أحد الأستادية بصنع بوم (أصغر حجما من منصور) ، ثم تلاه صنع واحد من أفضل خشب الكويت السفارة قاطبة وهو البوم «الناصري» .

أما أحمد الخرافي فلم يعد لقيادة السفن بعد ذلك ، بل أصبح (في عام ١٩٣٢م وما بعده) تاجرا ومالكا للسفن ، وكان عدد السفن التي امتلكها حوالي تسع سفن جميعها من نوع البوم السفار إضافة إلى واحدة كانت في الأصل سفينة لنقل الماء العذب حولت إلى بوم سفار وهي البوم «سردال» .

واستمر أحمد الخرافي يسافر بالباخرة إلى الهند في بداية الموسم (موسم السفر الشراعي) ويبقى أسابيع عديدة في بندر كاليكوت ، يصحو من النوم فجرا ويمشي على الساحل يفحص الأخشاب المعدة للبيع ، وينتقي أحسنها ثم يشتريها ويشحنها على سفنه إلى الكويت حيث أصبحت له «عمارة» على الساحل داخل «نقعة» عرفت باسمه (نقعة أحمد الخرافي) في أقصي الحي الغربي (القبلي) من البلدة . وحين ينتهي الموسم (في حوالي شهر أبريل) يعود إلى الكويت حيث يمضي وقته في عمارته وبين السفن حتى أنه كان ينام ظهرا في ظل إحداها بدلا من نومه في منزله . وهكذا أمضى النوخذة أحمد الخرافي حياته يسافر في الموسم ، ويعود لبيع الأخشاب ، ويصنع السفن ويسلم قيادتها لأولاده ولغيرهم من نواخذة الكويت ، ويشرف على تجهيزها في بدء كل موسم سفر حتى جاءه القدر المحتوم وتوفي في عام ١٩٤٩م ، ولم يكن هناك من يحل محله أو لديه القدرة على الاستمرار على نهجه ، فاضطر ابنه النوخذة بدر إلى بيع سفن والده ، وبخاصة أن نهاية السفر الشراعي الكويتي كانت بادية ، إذ إن السفر الشراعي الكويتي توقف في منتصف الخمسينيات من القرن العشرين . وحين سأل المؤلف النوخذة بدرا عن والده أحمد وعن ولعه بالسفن وبالتجارة وبالبحر وبالسفر أجاب «لم يكن والدي

فقط متولع بالسفن الشراعية ، لقد كان حقا مبتلى بها» ، ولعل في هذه الكلمات أفضل وصف لهذا النوخذة الفذ ذي الشخصية العجيبة ـ رحمه الله .

النوخذة بدر أحمد الخرافي

النوخذة بدر الخرافي

هو ابن النوخذة والتاجر أحمد عبدالمحسن الخرافي ، ولذلك لم يكن أمامه من عمل سوى قيادة السفن الشراعية إلى بنادر الساحل الهندي الغربي المختلفة . فبعد أن تعلم القراءة والكتابة والحساب أرسله والده مع النوخذة أحمد الخشتي لكي يتعلم منه قيادة السفن الشراعية وأساليب الملاحة ، وكان النوخذة أحمد آنذاك نوخذا في إحدى سفن التاجر فلاح الخرافي (عم النوخذة بدر) . وبعد سنوات ركب في إحدى سفن والده ومعه نوخذا مساعدا له ، ثم أصبح نوخذا في بوم «سردال» التابع لوالده أحمد . وفي إحدى السنوات (حوالي عام ١٩٣١م) غرقت سفينة والده أحمد الخرافي المعروفة (البوم منصور) ، على ساحل الهند الغربي ، فكان النوخذة بدر في ذلك الحين يقود سفينة والده (سردال) ، فأسرع إلى إنقاذ بعض بحارة هذه السفينة وعاد بهم إلى الكويت ، وبينما عاد بالجزء الباقي من البحارة النوخذة عبدالوهاب العثمان .

ولقد أورد بعض نواخذة الكويت ذكر النوخذة بدر الخرافي في روزناماتهم ، مثل النوخذة عيسى بشارة الذي ذكر أنه كان في بندر البحرين عام ١٩٣٤م حين شاهد النوخذة بدر الخرافي يصل إلى هذا البندر في طريق عودته إلى الكويت . كما ذكره مرة أخرى في عام ١٩٣٥م حين واجهه مبحرا بالقرب من بندر رطناكري الهندي ، ثم في بندر كاليكوت بعد ذلك . وأما في عام ١٩٣٧م فقد واجهه النوخذة عيسى بشارة في بندر كراچي . ولقد كانت معظم رحلات النوخذة بدر إلى ساحل الهند الغربي ، ولم يذكر للمؤلف حين تحدث إليه أنه وصل في أسفاره إلى بنادر الساحل الإفريقي الشرقي .

لم يستمر النوخذة بدر بعد ذلك في قيادة إحدى سفن والده أحمد ، بل ركب نوخذا في البوم (فاروق) الذي كان يملكه التاجر خالد داود المرزوق وإخوته ، وكانت

هذه السفينة صغيرة الحجم نسبيا ، ولكنها من أفضل السفن من نوع البوم السفار . ولقد قام النوخذة بدر بقيادة هذه السفينة عدة سنوات ، وكان محبوبا من قبل بحارته ، وكان لا يتوانى عن النزول إلى السطح السفلي للسفينة لمساعدتهم في أعمالهم .

وفي بداية الخمسينيات من القرن العشرين قام النوخذة بدر بقيادة سفينة لابن عمه التاجر عبدالمحسن ناصر الخرافي ـ وهي عبارة عن سفينة بها محرك (لنج) بالإضافة إلى الشراع ، واستمر في قيادته خمس سنوات متصلة . ولقد ذكره خلال هذه الرحلات النوخذة يعقوب اليتامى في روزنامته ، الذي أشار فيها إلى أنه قابل النوخذة بدرا بالقرب من جزيرة هنيام الإيرانية عام ١٩٥١م ، وكان النوخذة بدر في طريقه إلى الساحل الهندي آنذاك .

يقول النوخذة بدر الخرافي للمؤلف : «ركبنا البحر اضطرارا ، ولا يعنّ علي البحر الآن . . لأن البحر مشقة وتعب ومعاناة ، ولو توافر لنا البديل لما ركبناه» . لكن ذلك لا يعني أنه كان يكره السنوات التي قضاها على سطح السفن الشراعية ، ومن يستمع له يتحدث عن ذكرياته في البحر ، وثنائه على بحارته ، وكيف أنهم لا يبالون بأنفسهم في سبيل الحفاظ على سلامة سفينتهم ، يدرك أنه يشعر بأنه لم يضيّع شبابه عبثا ولا هو نادم على ركوبه البحر ـ يرحمه الله .

النوخذة منصور أحمد الخرافي

هو ابن النوخذة والتاجر المولع بالسفن وبالتجارة بوساطتها ـ أحمد عبدالمحسن الخرافي . ولقد نشأ في بيئة بحرية إذ كان والده أحمد نوخذة وأخيه بدر نوخذة وكذلك إخوته براك العجيل ومساعد العجيل . ويبدو أنه تعلم منهم قيادة السفن الشراعية والملاحة كذلك . وحين اكتمل تدريبه أرسله والده مع أحد النواخذة ـ معلما يقيس له مواقع السفينة في الغبة ، ولقد شاهده النوخذة عيسى العثمان في بندر كووه الهندي عام ١٩٤٥م ، وذكر في روزنامته أن منصور الخرافي ـ معلما ، أي مساعدا لأحد النواخذة في إحدى سفن والده . قام والده أحمد بعد ذلك بتسليمه قيادة البوم

النوخذة منصور الخرافي

«مرزوق» ، وكان من النواخذة الشباب المرحين ، وكان قياسه «مضبوط» . وفي لقاء مع البحار جابر اللوغاني (في جريدة الوطن عدد ٦ يونيو ٢٠٠٣م) وصف إحدى رحلاته مع النوخذة منصور الخرافي كالتالي :

« . . . ركبت مع [النوخذة] منصور الخرافي بالسفينة «مرزوق» ومعنا سنيار - ثلاث سفن ، وحملنا التمور [من شط العرب] . . . وخرجنا من شط العرب باتجاه الهند - مدينة بومبي . وصلنا بمبي ومنها إلى كراچي ، وتوجهنا إلى خورميان وكچ مندوي وقرى الساحل الهندي ، وبعد ذلك توجهنا إلى النيبار وحملنا الخشب والحبال [تمهيدا لرحلة العودة إلى الكويت] .

كما ذكره النوخذة عيسى بشارة في روزنامته عام ١٩٣٦م حين شاهده بالقرب من جزر الفواتي في طريقه إلى بنادر كتوار الهندية . واستمر النوخذة منصور في قيادة إحدى سفن والده حتى وفاته فجأة في عام ١٩٤٩م وهو شاب لم يتجاوز ثلاثين عاما بعد أن قام بقيادة السفن الشراعية حوالي خمس سنوات - يرحمه الله .

النوخذة يوسف ناصر الخرافي

النوخذة يوسف الخرافي

ولد النوخذة يوسف في الكويت لواحد من تجار السفر الشراعي البارزين ، وهو التاجر ناصر عبدالمحسن الخرافي ، وكان أخيه التاجر عبدالمحسن هو الذي بعثه مبكرا إلى الهند للدراسة فيها ، فتعلم في بعض المدارس في ولاية كيرالا وفي مدراس أيضا ، وأتقن اللغة الهندية ، كما كان قد درس اللغة العربية (القراءة والكتابة) في الكويت ، وكان دائم التردد على ديوان عمه النوخذة والتاجر المعروف أحمد بن عبدالمحسن الخرافي ، لذا حدث بعد عودته من الهند أن سلمه النوخذة أحمد إحدى سفنه ، وقام النوخذة يوسف بقيادتها إلى بنادر الساحل الهندي الغربي ، ولقد استفاد النوخذة يوسف من معرفته القياس وأساليب الملاحة في رحلاته هذه ، التي لم تستمر طويلا ، بل ترك النوخذة يوسف قيادة السفن مبكرا (عام ١٩٣٨م) ، وتفرغ لأعمال تجارية ، وكان دائم الاعتزاز برحلاته على السفن الشراعية ، ويدعو أبناءه إلى تعلم الملاحة

ويذكرهم دائما بأهمية البحر للكويت . ولقد احتفظ بأدوات الملاحة وأجهزتها ، وكذلك بالدفاتر والرسائل الخاصة به ، ومنها «رحماني» أو مرشد ملاحي وضعه النوخذة يوسف للحاجة إليه خلال رحلاته الشراعية ، ولقد قام مركز البحوث والدراسات الكويتية بطبع هذا الرحماني الذي حققه الباحث اليمني حسن صالح شهاب . ومن المثير في هذا الرحماني أن النوخذة يوسف أتى على ذكر قياس خط العرض عن طريق استخدام الأصابع في القياس ، وهي الطريقة القديمة التي كان الملاحون العرب يستخدمونها فيطلق عليهم «أصحاب التبنين» ، ولكن النوخذة يوسف كان يستخدم الطريقة الحديثة في قياس خط العرض ، وهي عن طريق استخدام جهاز «الكمال» لقياس ارتفاع الشمس . كذلك أتى النوخذة يوسف في هذا المؤلف على الطرق المتبعة لقياس خط الطول ، فزاد ذلك من أهمية هذا «الرحماني» القيم . أما روزنامة النوخذة يوسف فلم يسلم منها سوى ورقة واحدة أو اثنتان للأسف الشديد . وفي عام ١٩٨٢م توفي النوخذة يوسف في الكويت ـ يرحمه الله .

النوخذة ناصر الخرافي

النوخذة ناصر أحمد الخرافي

ركب مع أخيه النوخذة منصور لتعلم قيادة السفن الشراعية ، وكان معه في إحدى السفرات (إمعلين) من النيبار إلى بندر صور العماني ثم إلى الكويت ، ولكن من غير المعروف كم من السنوات التي أمضاها في قيادة السفن الشراعية ، ولا أية سفينة قام بقيادتها . ولقد ذكر سليمان ابن النوخذة فهد البلوشي أنه في إحدى سفرات والده إلى الهند قال له : «شوف ناصر (الخرافي) أصغر منك وصار نوخذة» . وهذا ما يدل على أن ناصر كان في قيادة إحدى السفن الشراعية في ذلك الموسم .

الجار الله

الجار الله (أو الجار الله الخرافي) من العائلات الكويتية التي امتلك بعض رجالها سفنا شراعية وقاموا بقيادتها في السنوات القليلة التي سبقت قيام الحرب العالمية الأولى وخلالها وحتى الأربعينيات من القرن العشرين ، ولقد برز منهم اثنان من النواخذة ، الأول هو النوخذة حمود الجارالله والثاني محمد الجارالله الذي قام بقيادة السفن الشراعية فترة طويلة نسبيا ، وحدثت له حادثة في البحر جعلته يترك السفر وقيادة السفن بعد ذلك .

النوخذة حمود بن جارالله

النوخذة حمود الجارالله

المعروف عن حمود الجارالله أنه كان تاجرا في السنوات التي حكم فيها الشيخ مبارك الصباح الكويت ، وكان يمتلك سفينة شراعية من نوع البوم قام أحد نواخذة الكويت (النوخذة صالح الذويخ) بقيادتها عدة سنوات إلى بنادر الهند . لكن هناك دلائل تشير إلى أن النوخذة حمود الجارالله كان نوخذا في عام ١٩١٠م ، وقد كان في قيادة سفينة له من شط العرب إلى الهند ، وأنه أبحر (فيّظ) من شط العرب في موسم ذلك العام (١٩١٠/ ١٩١١م) ومعه مجموعة من نواخذة الكويت القدامى ، وكان النوخذة حمود قد شحن سفينته بالتمر الخاص بالتاجر جاسم محمد بودي ، وأنه عند بيعه هذا التمر بعث بما لديه من دراهم إلى وكيل هذا التاجر في الهند . ولقد ورد في كتاب «أسرة الخرافي» أن النوخذة حمود أصابه مرض وهو في الهند ، وتوفي هناك (في بيت الشايع في بومبي) ودفن هناك ، وله من الأولاد مشاري وعبدالله ، ولم يصبح أي واحد منهما نوخذة من بعده .

النوخذة محمد بن جارالله

النوخذة محمد بن جار الله من نواخذة الكويت القدامي الذين استمروا في قيادة السفن الشراعية حتى الأربعينيات من القرن العشرين ، ولقد اشتهر النوخذة محمد

بامتلاكه سفينة كويتية من نوع البغلة ، كانت صغيرة الحجم حتى أن البحارة كانوا يطلقون عليها «شوعي بن جارالله» ـ كناية عن صغرها ، ولكن النوخذة محمدا كان يحب سفينته هذه ولم يشأ أن يبيعها ويشتري له سفينة غيرها من نوع البوم السفار . ولقد اشتهر النوخذة محمد بن جارالله بأنه من نواخذة الساحل اليمني ـ أي أن أغلب رحلاته في سفينته البغلة كانت من الكويت إلى شط العرب (لشحن التمور) ، ومن الشط إلى بنادر الساحل اليمني الجنوبي مثل الشحر والمكلا وعدن . وحين كان النوخذة محمد يبيع التمر في هذه البنادر يتوجه إلى بنادر ساحل المهرة (الساحل اليمني الجنوبي) مثل الكشن والغيظة وغيرها ويشتري أو يشحن كمية من زيت الأسماك المعروف بـ «الصل» ، ثم يعود بها إلى الكويت في نهاية الرحلة . ولم يعرف عنه أنه توجه إلى بنادر الساحل الإفريقي الشرقي مثل ممباسا وزنجبار ، بل كان يكتفي بالسفر إلى بنادر الساحل اليمني مرورا ببندر مسقط العماني . ولقد ورد ذكر النوخذة محمد ابن جار الله في العديد من روزنامات النواخذة الكويتيين . ففي عام ١٩٣٦م ذكره النوخذة أحمد الخشتي في روزنامته حين كان مبحرا بالقرب من بندر مسقط فشاهد النوخذة محمد بن جارالله متجها إلى بندر مسقط للاستراحة عدة أيام قبل مواصلة السفر إلى الكويت ـ وكان على ما يبدو قادما من أحد البنادر اليمنية . كذلك ورد ذكر للنوخذة محمد في رزنامة النوخذة عيسى بشارة عام ١٩٣٩م حين شاهده مبحرا بالقرب من الجرد (على ساحل فارس) ثم شاهده مرة أخرى في بندر الدير الإيراني ، وقد كان النوخذة محمد في هذا البندر بسبب هبوب رياح الشمال القوية ضده . كذلك ذكره في العام ذاته (١٩٣٩م) النوخذة سعود السميط في روزنامته ، فقد كان النوخذة سعود في بندر بربرة الصومالي ينزل ما لديه من تمر في هذا البندر حين وصل إلى البندر النوخذة محمد بن جارالله فسجل ذلك النوخذة سعود في روزنامته ، وأفادنا بأن النوخذة محمد بن جارالله يضطر أحيانا إلى التوجه إلى بندر بربرة لبيع ما لديه من تمر فيه إذا ما تعذر عليه بيعه في أحد البنادر اليمنية .

وبعد سنوات طويلة أمضاها النوخذة محمد في قيادة سفينته هذه (البغلة) باعها

إلى أحد النواخذة من ساحل المهرة اليمني ، واشترى بدلها سفينة صغيرة من نوع البوم (حمولة ١٥٠٠ منْ) ، وقام بقيادته بعد ذلك في رحلات إلى بنادر الساحل الهندي . وفي إحدى سنوات الحرب العالمية الثانية (عام ١٩٤٢م) أبحر النوخذة محمد من الساحل الهندي الغربي برفقة سفينة من قطر (بوم ولد الخال) ، وثلاثة أخريين إحداهما بقيادة النوخذة أحمد العثمان والأخرى بقيادة النوخذة عبدالوهاب بن عبدالعزيز القطامي وثالثة بقيادة النوخذة يوسف العثمان ، وفي الغبة (بحر العرب) ظهرت غواصة (ربما ألمانية) ولاحظت الإشارات الضوئية المتبادلة بين النوخذة محمد الجارالله والنوخذة محمد ولد الخال القطري فتبعتهما ، وفي صباح اليوم التالي شاهدا الغواصة فرفعا لها أعلام الكويت وقطر الحمراء فضربتهما الغواصة وتناثر الجميع على سطح الماء ، ثم ركبوا قوارب الماشوة واتجهوا صوب الساحل الهندي ، وتم إنقاذهم وإعادتهم إلى الكويت . ولقد كانت هذه آخر رحلة للنوخذة محمد بن جارالله حيث لم يركب بعدها في قيادة أية سفينة شراعية سفارة . وعرفت هذه الحادثة «بطبعة ولد الخال» ، وهي من الحوادث التي تروى بكثرة من قبل النواخذة والبحارة .

عيال إسماعيل

ظهر في عائلة الإسماعيل العديد من نواخذة السفر الشراعي الكويتي ، كما ظهر فيها بعض النواخذة الذين كانوا يقودون سفن نقل الماء العذب من شط العرب إلى الكويت . ولقد ورد ذكر لنواخذة الإسماعيل السفارة في العديد من الروزنامات البحرية التي كتبها بعض النواخذة الكويتيين ، مما يدل على نشاط نواخذة الإسماعيل ودورهم في رحلات السفر الشراعي الكويتي قبل اكتشاف البترول في الكويت وتصديره منها . ولعل النبذ التالية لهؤلاء النواخذة تعطي فكرة عن نشاطهم قبل أن يتوقف السفر الشراعي الكويتي ويصبح صفحة مطوية من تاريخ هذا الجزء من العالم .

النوخذة إسماعيل الإسماعيل

هو كبير هذه العائلة والمدبر أمورها ، ولربما عمل في حرفة صيد الأسماك أو نقل الماء العذب أو القطاعة قبل أن يصل إلى ساحل الهند الغربي في سفينته . ولا نعلم عدد السنوات التي قضاها في كل حرفة . غير أن النوخذة عيسى بشارة أشار إليه في روزنامته عام ١٩٣٤م حين كان النوخذة إسماعيل يبحر في اتجاه الخليج ، وحين دخل الخليج شاهده النوخذة عيسى بشارة بالقرب من جزيرة سلامة (عند مدخل الخليج) فذكر أن النوخذة إسماعيل كان «عند سلامة ـ ورانا» . هذا ما توافر لنا عن عميد هذه العائلة النوخذة إسماعيل الإسماعيل .

النوخذة صالح الإسماعيل

النوخذة صالح إسماعيل

هو ابن النوخذة إسماعيل (من نواخذة الحي القبلي) الوارد ذكره أعلاه . ولقد تعلم حرفة قيادة السفن الشراعية السفارة من النوخذة عثمان النصرالله ، ثم أصبح يقود سفينة من نوع البوم السفار اشترك فيها مع التاجر فهد المرزوق ـ أي دفع كل واحد منهما مبلغا من المال لشرائها على أن تكون أرباح رحلاتها قسمة بين الاثنين . ولقد قام النوخذة صالح بقيادة هذه السفينة إلى بنادر ساحل الهند عدة سنوات . كذلك قام

النوخذة صالح بقيادة البوم «بيان» الذي كان يقوده النوخذة علي النجدي . ترك النوخذة صالح قيادة هذه السفينة وعمل نوخذا في «لنج» الشيخ جابر عبدالله الجابر الصباح ثم ترك قيادته بعد فترة حيث توفي في الثمانينيات من القرن العشرين .

ولقد ورد ذكر النوخذة صالح إسماعيل في العديد من روزنامات النواخذة الكويتيين . ففي عام ١٩٣٧م كان النوخذة صالح في رحلة إلى ساحل الهند الغربي ، ولما وصل إلى بندر كاليكوت شحن سفينته بالأخشاب وبالحبال ثم أبحر من كاليكوت في طريقه إلى بندر منكرور ، وبالقرب من جبل الهيلي (على ساحل الهند الغربي) شاهده النوخذة عيسى بشارة فذكر ذلك في روزنامته ، وذكر أن النوخذة صالح ربما كان يريد أن ينزل كمية من الحبال في بندر منكرور قبل أن يتوجه إلى عبور الغبة في طريقه إلى الخليج ثم الكويت . كما ذكر النوخذة عيسى بشارة أنه شاهد النوخذة صالح إسماعيل مرة أخرى في بندر كاليكوت عام ١٩٣٩م ، وذكر أن النوخذة صالح سافر من كاليكوت قاصدا بندر كراچي ، وهذا يعني أن النوخذة صالح حين كان في بندر كاليكوت حصل على بضاعة لنقلها إلى بندر كراچي لقاء مبلغ من المال (يسمى نول) . كذلك ورد اسم النوخذة صالح إسماعيل في روزنامة النوخذة عيسى العثمان عام ١٩٤٣م حين كان يبحر معه بالقرب من جبل الجرد (على ساحل فارس) ، ثم قابله النوخذة عيسى مرة أخرى حين اضطر إلى التوجه إلى بندر كلاتوه الإيراني حتى تتحسن الظروف الجوية فوجد النوخذة صالحا قد سبقه إلى التوجه إلى هذا البندر . وفي عام ١٩٤٢م كان النوخذة صالح في طريقه عائدا إلى الكويت حين شاهده النوخذة عبدالوهاب العسعوسي بالقرب من جزيرة فرور .

هذه بعض الرحلات التي قام بها النوخذة صالح إسماعيل قبل أن يترك السفر الشراعي الكويتي .

النوخذة سالم إسماعيل الإسماعيل

تعلم هذا النوخذة قيادة السفن الشراعية من النوخذة مبارك بن ناصر ، ثم أصبح

نوخذا في سفينة تخص عائلته عدة سنوات ، بعدها ركب في قيادة سفينة للتاجر عبدالمحسن أحمد الصقر ، ترك بعدها قيادة السفن والسفر الشراعي وعمل في مكتب للعمولة (الدلالة) إلى أن توفي بعد أخيه صالح . ولقد ذكره بعض من نواخذة السفر الشراعي الكويتي في روزناماتهم كما ذكروا أخاه من قبل . ففي عام ١٩٤٣م كان النوخذة سالم قد أبحر من بندر كراچي برفقة النوخذة عيسى بشارة الذي سجل خروجهم هذا في روزنامته ، وذكر أن النوخذة سالما كان «جدامنا» ـ أي أمامنا يبحر في سفينته . كما ذكره النوخذة عيسى بشارة مرة أخرى في الموسم التالي (من عام ١٩٤٤م) حين قابله في بندر جزيرة لارچ فكتب : «أصبحنا في لارچ -[النوخذة] سالم طارح إمعلي من بمبي ، له مدة ١٤ يوم» ـ أي أن النوخذة سالم كان في ذلك الموسم قد أبحر عائدا من بندر بمبي وقد استغرق وصوله إلى جزيرة لارچ أسبوعين . ثم أضاف النوخذة عيسى يقول : «خطفنا [من جزيرة لارچ] ، صار سالم جدامنا ، أي أصبح النوخذة سالم يبحر أمامنا وقد سبقنا في مسيره . كذلك ورد ذكر النوخذة سالم إسماعيل في روزنامة النوخذة عيسى العثمان عام ١٩٤٢م حين تقابل معه بالقرب من جزيرة قيس ، ثم توقفا بالقرب من شتوار وعاودا الإبحار حتى راس عصبان حيث افترق الاثنان ، وتوجه النوخذة سالم إلى الطاهرية . وأما في عام ١٩٤٧م فقد ذكر النوخذة مفلح الفلاح في روزنامته (رحلة٤) أن النوخذة سالم إسماعيل كان معه في شط العرب في بداية موسم السفر من ذلك العام . ومن الجدير بالذكر أن للنوخذة سالم إسماعيل روزنامة بحرية (مختصرة) لم تحقق أو تطبع بعد ، وكان قد سجل يومياتها خلال سفرة مع أخيه صالح وعدد آخر من النواخذة .

النوخذة سالم إسماعيل

النوخذة محمد الإسماعيل

علمه النوخذة إبراهيم إسماعيل قيادة السفن الشراعية ، وقام بقيادة السفن الشراعية مثل أخويه صالح وسالم . ولقد تسلم قيادة سفينة لعائلته كان يتولى قيادتها النوخذة صالح من قبله ، ولكنه لم يستمر في قيادة السفن مدة طويلة حيث أصيب

بمرض عضال فترك البحر وقيادة السفن حتى وفاته . ولقد ورد ذكره في روزنامة النوخذة عيسى العثمان عام ١٩٤٢م حين أبحر برفقة النوخذة محمد إسماعيل (سنيار) من شط العرب ثم افترقا كل حسب وجهته . هذا ما ورد بخصوص النوخذة محمد إسماعيل مما يدل على أنه لم يستمر في قيادة السفن الشراعية طويلا مثل أخويه صالح وسالم .

النوخذة يعقوب يوسف الإسماعيل

ركب النوخذة يعقوب إسماعيل مع عمه النوخذة إبراهيم لتعلم قيادة السفن الشراعية ، وأصبح (سكوني) في سفينة النوخذة إبراهيم ثم نوخذا يقود السفن إلى الهند . ولقد ورد ذكر النوخذة يعقوب في بعض روزنامات النواخذة الكويتيين . ففي عام ١٩٤٥م كان النوخذة يعقوب قد وصل بندر بمبي بشحنة من التمور فصادف وجود النوخذة يعقوب اليتامى في هذا البندر فأورد ذكر سميه النوخذة يعقوب إسماعيل في روزنامته . كما ذكره النوخذة عيسى العثمان في روزنامته حين أبحر برفقته من الكويت إلى شط العرب في بداية رحلة سفر في موسم عام ١٩٤٦م . وذكره النوخذة عيسى كذلك مرة ثانية في الموسم التالي (١٩٤٧م) حين أبحرا سويا من شط العرب في بداية رحلة جديدة . ترك النوخذة يعقوب السفر بعد ذلك بسنوات قليلة وافتتح له دكانا يبيع فيه في السوق حتى وفاته .

النوخذة إبراهيم عبدالله الإسماعيل

النوخذة إبراهيم إسماعيل

بدأ النوخذة إبراهيم بقيادة سفينة (بوم) لنقل الماء العذب من شط العرب إلى الكويت ، وكانت لديه سفينة صغيرة (بوم ماء) يملكها . وكان يزود المحتاجين بالماء أحيانا بلا مقابل . كما كان يتبرع بالماء إلى بعض المساجد كذلك . وبعد سنوات توقف عن نقل الماء العذب ، واشترى سفينة صغيرة للسفر إلى الهند (اسمها مساعد) ، وكان يركب معه في هذه السفينة ابنه عبدالله وأولاد أخيه يعقوب ومحمد إسماعيل لتعلم

قيادة السفن الشراعية ، ولقد كانت رحلات النوخذة إبراهيم إلى ساحل الهند الغربي ، وكان خلالها يعد ابنه عبدالله لقيادة السفن ، وحين شعر بأن ابنه وأولاد أخيه قد تدربوا وأصبحوا نواخذة ترك السفر الشراعي ، وبقي في الكويت حتى وفاته . ولقد ورد اسم النوخذة إبراهيم مرات عديدة في روزنامات النواخذة الكويتيين . ففي عام ١٩٣٨م كان مع النوخذة عيسى العثمان في بندر براول ، وفي عام ١٩٤٤م كان مع النوخذة أحمد الفهد حين أبحر الاثنان من بندر كاليكوت إلى الكويت . كذلك كان النوخذة إبراهيم في بومبي مع النوخذة يعقوب اليتامى عام ١٩٤٥م .

النوخذة عبدالله إبراهيم الإسماعيل

النوخذة عبدالله إسماعيل

من نواخذة الحي القبلي المشهورين أرسله والده وهو صغير عند الشيخ أحمد الخميس لتعلم القرآن في ديوان الفوزان . ثم تعلم عند السيد هاشم مبادئ الحساب ، وكان والده يدفع أربع روبيات في الشهر لقاء تعلم ابنه الحساب ، نظرا لأنه كان يود أن يساعده في حساباته البحرية .

ركب النوخذة عبدالله البحر أول مرة مع النوخذة يوسف الجاسم المبارك في السفينة «طارق» لمدة سنة واحدة ، تعلم فيها مبادئ الملاحة والقياس من هذا النوخذة المشهور . كما ركب مع والده عدة سنوات قبل أن يتسلم قيادة بوم النوخذة عبداللطيف العثمان عام ١٩٤٤م وعمره حوالي ٢٦ عاما . وبعد عام واحد في قيادة هذه السفينة ، ركب في قيادة بوم العثمان المعروف باسم «فتح الرحمن» ، وهو ذو حمولة تقارب ٢٣٠٠ منْ . وفي قيادة هذه السفينة أمضى ست سنوات متصلة . ففي إحدى رحلاته على بوم النوخذة عبداللطيف العثمان ، شحن التمر من البصرة ونقله إلى دبي حيث كانت في مجاعة في تلك السنوات (سنوات الحرب العالمية الثانية) . وكان القنصل البريطاني في دبي آنذاك عبدالرزاق رزوقي . وأما عن رحلاته على بوم فتح الرحمن ، فقد كان يذهب إلى الهند لنقل التمر وإحضار الأخشاب ، ويقوم برحلتين في الموسم الواحد ، وكانت كل رحلة تستغرق حوالي أربعة أشهر . وفي رحلة أخرى على «فتح

الرحمن» ، حين كانوا عائدين من الهند قاصدين البحرين وإذا بعاصفة تضطرهم إلى إنزال الأشرعة وترك السفينة في مهب الرياح والأمواج . وكان النوخذة عبدالوهاب العثمان في الكويت يترقب خبرا عن السفينة ، وكان يظنها قد وصلت إلى البحرين ، ولكن مضت أيام ولم يسمع عنها خبرا . وبعد أيام وصلت برقية إلى النوخذة عبدالوهاب باللغة الإنجليزية ، فأرسل ابنه عثمان لكي يبحث عمن يقوم بترجمتها ولما تم ذلك علم النوخذة عبدالوهاب أن السفينة بخير هي وملاحوها ، لكنها في أحد الموانى الساحلية الإيرانية وبعد أيام وصلت بسلام إلى الوطن .

وفي أواخر الأربعينيات من القرن العشرين بدأت المحركات تدخل جوف السفن الشراعية ، فركب النوخذة عبدالله على إحدى هذه السفن للتاجر عبدالعزيز حمد الصقر عام ١٩٥٢م ولمدة سنتين . ثم اشترى هذه السفينة التاجر يوسف العبدالرزاق ، وطلب من النوخذة عبدالله أن يستمر في قيادتها لمدة عامين . ثم تغير صاحبه واستمر النوخذة عبدالله في قيادتها ثلاث سنوات أخرى ، ولقد كانت جميع هذه الرحلات إلى الهند . وفي عام ١٩٥٨م ترك النوخذة عبدالله السفر البحري ، وعمل مرشدا للبواخر في ميناء الشويخ . وكان زملاؤه هناك قباطنة كبار مثل النوخذة بدر عبدالوهاب القطامي ، والنوخذة عيسى النشمي . وبعد ١٦ عاما قضاها مرشدا ترك هذه الوظيفة التي كان راتبه منها في أول عام لا يتعدى ١٥٠ روبية . وفي عام ١٩٧٣م ، وبعد أن ترك هذا العمل باشر في عمل تجاري استمر به إلى هذا اليوم .

ولقد ورد ذكر النوخذة عبدالله في العديد من الروزنامات التي سجلها نواخذة الكويت مثل النوخذة عيسى بشارة الذي ذكر أن النوخذة عبدالله كان معه في بندر زنجبار عام ١٩٤٥م حين كان كلاهما في رحلة طويلة إلى السواحل الإفريقية الشرقية . كذلك ذكره النوخذة عيسى العثمان في روزنامته عام ١٩٤٨م وعام ١٩٥٠م . كما ذكره النوخذة مفلح الفلاح في روزنامته عام ١٩٤٥م ، والنوخذة يعقوب اليتامى في العام ذاته .

وفي لقاء له مع المؤلف ختم النوخذة عبدالله إبراهيم إسماعيل حديثه قائلا : نعم يعنّ البحر عليّ . ولكن أين البحارة الذين كانوا مثل الإخوة لقد كان النوخذة عبدالوهاب العثمان يقول لي : «كلما خايرت (غيرت اتجاه الشراع) ياعبدالله ، أنت في قلبي» أي أنه كان يعرف المعاناة التي كنت أتكبدها نتيجة للاعتماد على بحارة غير كويتيين . لكن لكل زمان دولة ورجال . وأنا لم أجعل الهموم تتغلب علي . لكني انشغلت عن عملي التجاري ، ولقد كنت أعرف قيمة المادة وأهميتها في تأسيس الإنسان ، لذا حين توقف السفر الشراعي اتجهت بسهولة إلى التجارة . لقد كنت أحسب لها حسابا وأنا مازلت نوخذة أسافر على السفن الشراعية ، ولم أجد فرصة للتفكير في الماضي والزعل على ما فات . وأنا اليوم والحمد لله بخير كثير . لكن لا أجد من المسؤولين اهتماما بالبحارة أو بالنواخذة ، مع أننا كنا نخاطر بشبابنا ورجالنا في سبيل الوطن .

(للمزيد من المعلومات عن النوخذة عبدالله راجع اللقاء الذي أجراه معه الأستاذ منصور الهاجري في جريدة (الوطن) الكويتية في عددها الصادر في ١٩م/ ٧/ ٢٠٠٢م .

العبدالجادر

العبدالجادر عائلة ارتبط كبار رجالاتها بالبحر وقيادة السفن منذ زمن طويل ، وسكنوا في فريج غنيم بالقرب من البحر ، وقاموا بقيادة السفن الشراعية السفارة إلى الهند سنين طويلة ، ولقد ظهر العديد من نواخذة السفر في هذه العائلة في وقت قل فيه وجود نواخذة كويتيين يكفون لقيادة سفن التجار الكويتيين ، وبخاصة في السنوات التي سبقت الحرب العالمية الأولى . إن أسماء مثل النوخذة عبدالرحمن العبدالجادر ، وعبدالعزيز العبدالجادر ، وعبدالله العبدالجادر ، ومحمد عبدالرحمن العبدالجادر كانت تتردد على ألسنة التجار والوسطاء في الكويت وكراچي وبومبي وكاليكوت ، فقد كان هؤلاء من نواخذة السفر المشهورين في أيامهم . ثم ظهر جيل آخر بعدهم من نواخذة العبدالجادر مثل النوخذة خالد عبدالرحمن العبدالجادر وابنه عبدالوهاب ، وكذلك النوخذة عبدالحميد بن عبدالعزيز العبدالجادر ، ثم أخيرا النوخذة سالم بن يوسف العبدالجادر الذي كان يقود السفن الشراعية حتى نهاية السفر الشراعي الكويتي ، وكان من النواخذة المشهورين . ولهذا فإن عائلة العبدالجادر (أو العبدالقادر) من العائلات الكويتية المتقدمة من حيث ارتباط رجالها بقيادة السفن الشراعية ، ومن حيث الفترة التي عمل فيها هؤلاء الرجال -أي من قبل الحرب العالمية الأولى ، وحتى نهاية السفر الشراعي الكويتي ، وهؤلاء هم نواخذة العبدالجادر :

النوخذة عبدالله سالم العبدالجادر

ما هو معروف عن عبدالله هذا كتاجر أكثر مما هو معروف عنه كنوخذة ، ففي السنوات التي سبقت قيام الحرب العالمية الأولى هناك إشارات تدل على أنه كان نوخذة ، وأنه كان أحيانا يبحر من شط العرب برفقة النوخذة أحمد بن ناصر في طريقهما إلى الهند : إلى كراچي وما حولها ، ثم إلى بندر كاليكوت . ولكن يبدو أن النوخذة عبدالله ترك قيادة السفن الشراعية بعد قيام الحرب العظمى (أي العالمية الأولى) ، وأصبح يذهب في رحلات موسمية إلى الهند (ربما في المركب) لشراء

البضائع المختلفة (مثل الأرز والقهوة والأخشاب) ، ويشحنها على السفن الأخرى المتوافرة في البنادر الهندية المختلفة ، أو على المراكب التجارية إذا ما توافرت -إذ إن المراكب يقل عددها وقت الحرب لاستخدامها في المجهود الحربي بدلا من نقل البضائع التجارية . وعلى كل فالنوخذة عبدالله العبدالجادر هو أقدم نواخذة العبدالجادر ، وما هو متوافر عن نشاطه في هذا المجال قليل ، ولكنه عاصر أخاه النوخذة عبدالرحمن والنوخذة عبدالعزيز سالم العبدالجادر .

النوخذة عبدالعزيز سالم العبدالجادر

يروى عن النوخذة عبدالعزيز العبدالجادر أنه بدأ حياته نوخذة للغوص على اللؤلؤ ثم أصبح نوخذا سفر ، غير أن ما هو متوافر عنه حين كان نوخذا سفر أكثر مما هو متوافر عنه حين كان نوخذا غوص . ففي السنوات التي سبقت الحرب العالمية الأولى كان النوخذة عبدالعزيز في قيادة إحدى السفن وهي بوم للتاجر ناصر عبدالمحسن الخرافي ، وكان في قيادته منذ عام ١٩١٢م وخلال سنوات الحرب العالمية . وفي وثيقة بتاريخ ١٢ أبريل ١٩١٧م يذكر مدير الجمرك في الكويت آنذاك (عبداللطيف العبدالجليل) أن واحدة من (الخشب) السفن الواردة من الهند في ذلك العام كانت بوم التاجر ناصر الخرافي الذي وصل إلى الكويت (في آخر الموسم) قادما من بندر كووه وفيه (نوخذا) عبدالعزيز بن عبدالجادر .

غير أنه ليس من المعروف إلى متى استمر النوخذة عبدالعزيز في قيادة السفن الشراعية ، ولقد كان يصحب معه ابنه عبدالحميد في سفراته هذه حتى أصبح نوخذة من بعده .

النوخذة عبدالرحمن سالم العبدالجادر

يعتبر النوخذة عبدالرحمن من نواخذة الكويت القدامى ، وهو من جيل النوخذة عبدالعزيز وعبدالله العبدالجادر . ولقد كان نشطا قبل سنوات الحرب العالمية الأولى ،

وكان نوخذا في بوم التاجر مرزوق المرزوق (عام ١٩١٣م) ، ثم في «بوم ولد قاسم» للتاجر عبدالنبي حجي قاسم عام ١٩١٧م ، وكانت جميع رحلاته في هذه السفن إلى بنادر الساحل الهندي الغربي . ولقد كان النوخذة عبدالرحمن (في زمنه) من أفضل نواخذة الكويت الموجودين ، وقد اشترط أن يقوم بقيادة «بوم المرزوق» على شرط أن تدفع له أربع «قلايط» أي أربعة أسهم من حاصل الرحلة ، ومبلغ مقطوع يدعى «تعلوم» إضافة إلى القلايط الأربع هذه . ومع أن النوخذة عبدالرحمن لم يكن «معلم» يعرف القياس وتحديد مواقع السفينة ، إلا أنه اشترط ذلك (أي الحصول على أجرة التعلوم) لكي يدفعها نظير استئجاره معلما من الهند أو أن يرافق إحدى السفن الكويتية التي يحسن نوخذاها القياس فيحتفظ بالمبلغ لنفسه ـ هذا كان شرطه لقاء قيادته لهذه السفينة .

ولقد كان النوخذة عبدالرحمن يدرب اثنين من أولاده على قيادة السفن في حينه ، فأصبح ابنه محمد نوخذا من بعده ، وكذلك ابنه الآخر خالد الذي درب ابنه عبدالوهاب بن خالد بن عبدالرحمن العبدالجادر ، فأصبح من الجيل الأخير من نواخذة السفر الشراعي الكويتي .

النوخذة محمد عبدالرحمن العبدالجادر

هو ابن النوخذة عبدالرحمن ، وهو من أقدم نواخذة العبدالجادر ، ولقد كان النوخذة محمد يقود السفن الشراعية الكويتية إلى الهند في الوقت ذاته الذي كان فيه والده عبدالرحمن مازال يقود السفن -أي في حوالي عام ١٩١٠م- ولكن النوخذة محمد استمر في قيادة السفن بعد وفاة والده ، ولكن لم يستمر في قيادتها فترة طويلة مثل أخيه النوخذة خالد ، إذ إننا لا نجد له ذكرا في الثلاثينيات من القرن العشرين ، ويبدو أنه توقف عن قيادة السفن في العشرينيات ، وربما بعد نهاية الحرب العالمية الأولى . ويبدو أن النوخذة محمد تفرغ بعد ذلك للإشراف على شحن السفن التي يقودها أقاربه بالتمور ، ثم السفر بالباخرة إلى الهند لملاقاتها وبيع تمورها (ومباشرتها)

في تلك البنادر . ولقد كان النوخذة محمد أحد المرشحين لقيادة بوم التاجر مرزوق المرزوق عام ١٩١١م ، بعد أن ترك قيادة هذه السفينة النوخذة عيسى غانم الغانم نظرا لكبر سنه آنذاك . كذلك قام النوخذة محمد بقيادة سفينة لعائلة الصقر وأخرى لعائلة ابن ناصر قبل أن يترك السفر الشراعي وقيادة السفن .

النوخذة خالد عبدالرحمن العبدالجادر

النوخذة خالد العبدالجادر

هو أشهر نوخذة من نواخذة العبدالجادر ، وأطولهم فترة في قيادة السفن الشراعية ، فقد كان يقود السفن منذ بداية العشرينيات (وربما قبل ذلك بقليل) وحتى أواخر الأربعينيات من القرن العشرين .

علمه والده قيادة السفن ، ثم تسلم قيادة سفينة من نوع البغلة للشيخ يوسف ابن عيسى القناعي (أو لوالده) ، ثم بوم يدعى «أبو التنك» ، الذي غرق عند مدخل شط العرب حين كان في قيادة النوخذة خالد ، ركب بعدها نوخذا في بوم للتاجر أحمد الخرافي ، ثم في آخر للتاجر يوسف الفليج . ولقد شوهد النوخذة خالد في بنادر الهند المختلفة من قبل العديد من نواخذة الكويت ، مثل النوخذة عيسى بشارة ، الذي ذكر للمؤلف أنه أراد الخروج (في إحدى السنوات) من بندر كراچي إلى بندر خورميان برفقة النوخذة خالد العبدالجادر ، ولكن النوخذة خالد لم يحبذ ذلك ، بل طلب من النوخذة عيسى أن يبحر قبله حتى لا تحدث بينهما منافسة (وسباق) . كذلك ذكر النوخذة خالد النوخذة أحمد الخشتي عام ١٩٣٨م حين خرج برفقته من شط العرب في بدء رحلة سفر جديدة . وأما آخر من ذكر النوخذة خالد في روزنامته فهو النوخذة يعقوب اليتامى الذي ذكر أنه كان مع النوخذة خالد في بندر كاليكوت في شهر يناير عام ١٩٤٩م ، كما ذكر أنه سافر إلى الكويت قبله بعدة أيام . وعلى هذا فإن النوخذة خالدا استمر في قيادة السفن حتى نهاية السفر الشراعي الكويتي . كذلك كان النوخذة خالد العبدالجادر لا يستريح خلال فصل الصيف (بعد عودته من رحلة سفر) بل كان يقود إحدى سفن نقل الماء العذب ـ

بوم ماء للتاجر على إبراهيم الجوعان ، ولم يترك قيادة السفن إلا بعد أن أصبح شيخا كبيرا متقدما في العمر . وفي رحلة ذكر تفاصيلها البحار فيروز بن هندي (الوطن ٢٠٠١) حين ركب مع النوخذة خالد العبدالجادر ، ذكر أنهم ذهبوا بشحنة من التمر إلى عدن ثم إلى جيبوتي ثم إلى بربرة حيث أنزلوا ما تبقى لديهم من التمر . وحين كانت سفينتهم راسية في بربرة قام بعض السكان بفك حبل المرساة «فسمرت» السفينة ، وفزع البحارة للسيطرة عليها . ثم توجهوا من بربرة إلى سيحوت (ساحل المهرة» حيث شحنوا السفينة بحوالي ٢٠٠٠ علبة صل ، ثم عادوا إلى الكويت . وكان معهم في هذه السفرة الفنان عوض دوخي يتعلم العزف على العود . وفي عام ١٩٧٣م توفي النوخذة خالد العبدالجادر بعد أن أمضى أخصب سنوات حياته في قيادة السفن الشراعية .

النوخذة عبدالوهاب خالد العبدالجادر

النوخذة عبدالوهاب العبدالجادر

كان والده يصحبه معه في رحلاته الشراعية بقصد تدريبه وإعداده لحرفة قيادة السفن الشراعية والسفارة ، ولما أصبح نوخذا ركب في قيادة سفينة صغيرة من نوع البوم للشيخ يوسف بن عيسى القناعي . ولا تتوافر الكثير من المعلومات عن نشاط هذا النوخذة ، الذي يعد من نواخذة الجيل الأخير ، فقط هناك إشارة في روزنامة النوخذة يعقوب اليتامى تدل على أنه كان في رحلة إلى بنادر الساحل الهندي في موسم عام ١٩٤٦م/ ١٩٤٧م ، وأنه كان مبحرا بالقرب من خور تدري (على ساحل الهند الغربي) فتقابل مع النوخذة يعقوب اليتامى ، فسلم عليه وذكره في روزنامته .

ويروي أحد أقارب النوخذة عبدالوهاب العبدالجادر أنه تسلم قيادة البغلة التي كان يقودها والده خالد من قبله ، ولعل هذا يدل على أن النوخذة عبدالوهاب كان من النواخذة المتقدمين ، على الرغم من أنه كان في رحلة إلى الهند في عام ١٩٤٦م ، فلعل هذه آخر رحلة له ، ترك بعدها قيادة السفن الشراعية إلى الأبد ـ يرحمه الله .

النوخذة عبدالحميد عبدالعزيز العبدالجادر

النوخذة عبدالحميد من جيل النوخذة خالد والنوخذة محمد العبدالجادر ، وهو (مثل النوخذة خالد) من الذين قاموا بقيادة السفن فترة طويلة نسبيا ـ منذ منتصف الثلاثينيات (وربما قبل ذلك بقليل) وحتى نهاية الأربعينيات من القرن العشرين ـ أي حتى نهاية السفر الشراعي الكويتي . ولقد دربه والده على «التنوخذ» ، وقام بقيادة سفينة للشيخ يوسف بن عيسى القناعي ، وأخرى لعائلة العبدالجادر هي البوم «امطيران» . ولقد ذكر النوخذة عبدالحميد العديد من نواخذة الكويت في روزناماتهم ، مثل النوخذة عيسى بشارة الذي ذكر في شهر أبريل عام ١٩٣٦م أنه «عقب العشاء لحقنا بوم عبدالحميد العبدالجادر ـ عبّار من باونگر ، وأخبرنا عن الخشب» ـ أي لحقنا بسفينة النوخذة عبدالحميد العبدالجادر الذي وصل الساحل العماني عابرا بحر العرب من بندر باونگر الهندي ، وأنه أخبرنا عن أسماء النواخذة الذين كانوا في قيادة السفن التي كنا نراها وراءنا ولا نعرف لمن هي .

ثم هب عليهم ريح الشمال بقوة فلجأ النوخذة عيسى ومعه النوخذة عبدالحميد وعدد آخر من السفن لجأوا إلى بندر بو داود (بالقرب من مسقط) للاحتماء به ، ثم أبحروا من هذا البندر ، وكان النوخذة عبدالحميد العبدالجادر معهم ـ جميعهم في طريق عودتهم إلى الكويت . وأما في عام ١٩٣٩م فقد ذكر النوخذة عبدالوهاب العسعوسي أنه شاهد بوم النوخذة عبدالحميد بالقرب من فرضة العشار (داخل شط العرب) في بدء رحلة جديدة . وأما آخر رحلة موثقة للنوخذة عبدالحميد فقد ورد ذكرها في روزنامة النوخذة عبدالوهاب العسعوسي عام ١٩٤٩م حين كان برفقة النوخذة عبدالوهاب في بندر خورفكان ، ثم أبحرا من هذا البندر في طريقهما إلى الكويت ، ترك النوخذة عبدالحميد السفر بعد ذلك وبقي في الكويت حتى وفاته عام ١٩٧٠م .

النوخذة إبراهيم العبدالجادر

هو من نواخذة الجيل الأخير في الكويت ، ولا تتوافر الكثير من المعلومات حول نشاطه سوى ما ورد في روزنامة النوخذة عيسى بشارة في موسم عام

١٩٤١/ ١٩٤٢م حيث أبحر النوخذة إبراهيم برفقة النوخذة عيسى من شط العرب في بدء رحلة إلى بنادر الساحل الهندي ، وعند عودة النوخذة إبراهيم من هذه السفرة توقف في بندر مسقط حيث كان فيه النوخذة عيسى بشارة الذي ذكر هذا في روزنامته : «أصبحنا في مسكت ـ وصل النوخذة إبراهيم العبدالجادر من النيبار» ـ أي أن النوخذة إبراهيم كان في بندر كاليكوت حيث شحن سفينته بالأخشاب ثم أبحر عبر بحر العرب إلى مسقط ، ومنها إلى الكويت . ولربما استمر النوخذة إبراهيم في قيادة السفن خلال الحرب العالمية الثانية وما تلاها من سنوات حتى نهاية السفر الشراعي الكويتي ـ يرحمه الله .

النوخذة سالم يوسف العبدالجادر

النوخذة سالم العبدالجادر أشهر نواخذة هذه العائلة من الجيل الأخير ، ومن أطولهم عملا في قيادة السفن الشراعية . ولقد تنوعت سفراته ، فلم يكتف ببنادر الساحل الهندي ، بل ذهب كذلك إلى بنادر الساحل اليمني الجنوبية ، وكذلك إلى بنادر الساحل الإفريقي الشرقي وحتى دلتا الروفيجي في تنزانيا لإحضار أعمدة الكندل التي لم يكن هناك بد من استخدامها في أسقف المنازل في الكويت وفي سائر بلدان الخليج .

النوخذة سالم العبدالجادر

دربه النوخذة حسين العسعوسي (على سطح البوم «مهلب») على أساليب الملاحة والقياس فأصبح واحدا من النواخذة المعالمة الذين كان النوخذة حسين يفخر بهم أمام جلسائه . ولقد أثبت النوخذة سالم أنه نوخذا كفء ومن نواخذة الكويت المشهورين .

وفي أول مرة تسلم قيادة سفينة (بوم) للتاجر عبداللطيف محمد ثنيان الغانم ، وقام بقيادتها سنوات عديدة حتى عرفت «ببوم سالم العبدالجادر» ؛ وكانت معظم رحلاته على هذه السفينة إلى بنادر الساحل الهندي الغربي . ويروى أنه في إحدى رحلاته كان في بندر بمبي ، فنشأ خلاف بين أحد النواخذة الكويتيين وبحارته ، ورفضوا العودة معه ، ولما علم النوخذة سالم بما حدث لهذا النوخذة قام (هو والنوخذة عبدالرحمن القملاس) بجهود وساطة ناجحة ، عاد بعدها النظام والهدوء على سطح

هذه السفينة ، وأبحرت بسلام إلى الكويت ، ولقد كان ذلك في عام ١٩٤٧م . ويبدو أن النوخذة سالما (في ذلك الموسم ١٩٤٧م/ ١٩٤٨م) كان يقوم برحلة هندية ـ إفريقية متكاملة ، حيث أبحر إلى بندر منكرور (بعد أن أنزل ما لديه من تمر) وشحن سفينته بألواح القرميد (الكبريل) ثم أبحر عبر المحيط إلى الساحل الإفريقي الشرقي . وهناك - في بندر زنجبار- شاهده النوخذة عيسى بشارة وذكر ذلك في روزنامته . كذلك كان النوخذة سالم في رحلة إلى السواحل الإفريقية في الموسم التالي (١٩٤٨م/ ١٩٤٩م) ، وفي بندر ممباسا التقي به النوخذة عيسى بشارة ، وذهبا إلى دلتا الروفيجي ثم عادا إلى زنجبار ، وبعد أيام أبحرا سويا (سنيار) على طول الساحل الإفريقي الشرقي وحتى ساحل اليمن وعمان إلى بندر مسقط ، حيث استراحا يومين أبحرا بعد ذلك سويا إلى الخليج في طريقهما إلى الكويت . وكان النوخذة عيسى خلال هذه الرحلة يزور «سنياره» النوخذة سالم في سفينته ، ويتناول الغداء معه ـ كعادة النواخذة الكويتيين . كما ورد ذكر النوخذة سالم العبدالجادر في روزنامات العديد من النواخذة الآخرين مثل النوخذة أحمد الفهد الذي ذكر مشاهدته للنوخذة سالم في بندر منكرور (عامي ١٩٤٨/ ١٩٤٩م) ، والنوخذة مفلح الفلاح الذي شاهد النوخذة سالم في بندر منكرور في خور ديمة (في دلتا الروفيجي) في الموسم ذاته . كذلك ورد ذكر النوخذة سالم في روزنامة النوخذة عيسى العثمان (أعوام ١٩٤١م ، ١٩٤٥م ، ١٩٤٧م) ، وفي روزنامة النوخذة يعقوب اليتامى (عام ١٩٤٥م) ولقد كان النوخذة سالم يتردد على بنادر السواحل الإفريقية الشرقية في معظم رحلاته ، حتى إنه عرف بنوخذة السواحل (مثل النوخذة مفلح وناصر القطامي وعيسى بشارة وغيرهم من نواخذة السواحل) . وفي أوائل الخمسينيات من القرن العشرين ترك النوخذة سالم العبدالجادر السفر ، وبقي في الكويت حتى وفاته عام ١٩٦٩م ، فكان آخر نوخذة من نواخذة العبدالجادر .

المهينـي

ظهر في عائلة المهيني خمسة من نواخذة السفر الشراعي ، كبيرهم النوخذة علي عبدالله المهيني الذي درب ابن أخيه (صالح محمد المهيني) على التنوخذ وقيادة السفن الشراعية ، فقام النوخذة صالح بتدريب إخوته وأبناء عمه ، فأصبحوا من نواخذة السفر الشراعي الذين قاموا بقيادة السفن الشراعية حتى نهاية السفر الشراعي الكويتي .

النوخذة علي عبدالله المهيني

تدرب هذا النوخذة على يد النوخذة مسعود الرشيدي الذي كان نوخذا في سنوات حكم الشيخ مبارك الصباح للكويت ، ثم أصبح (سكوني) ، ثم نوخذا في بوم للصقر اسمه «مرزوق» ، ثم في بوم آخر للصقر اسمه «توكلي» ، ولقد كان يدرب ابن أخيه صالح على التنوخذ ، كما درب ابنه يوسف فأصبح واحدا من نواخذة الكويت المشهورين . وبعد سنوات في خدمة النقل الشراعي الكويتي توفي النوخذة علي في عام ١٩٣٧م .

النوخذة صالح محمد المهيني

النوخذة صالح المهيني من نواخذة السفر الشراعي الكويتي الشجعان الذين كانوا يقومون برحلات «الهرفي» المبكرة في بداية نضج التمور ، وذلك قبل غيرهم من النواخذة الذين كانوا ينتظرون حتى شهر سبتمبر أو أكتوبر للذهاب إلى شط العرب لشحن تمور الموسم مثل الزاهدي والساير ، لذا فنواخذة «الهرفي» (مثل النوخذة صالح المهيني والنوخذة عيسى النشمي والنوخذة أحمد القصار) كانوا يعرضون أنفسهم وبحارتهم للمخاطر أكثر من غيرهم من النواخذة في سبيل إيصال شحنات من التمور إلى بنادر الساحل الهندي الغربي ، فيحصلون على أسعار أفضل لتمورهم (التي هي في الواقع تمور التجار الكويتيين والعراقيين) نظرا إلى حاجة أسواق الهند إلى التمور في بداية موسم السفر . فإذا أنزل نوخذة الهرفي ما لديه من تمر في أحد البنادر فإنه يعود

النوخذة صالح المهيني

إلى الشط ويشحن سفينته بكمية أخرى من التمور ويسرع بها إلى بنادر الساحل الهندي مثل كراچي وما جاورها من بنادر . وقد يقوم نوخذة الهرفي بثلاث رحلات متتالية من شط العرب إلى كراچي في الموسم الواحد ، وهذا يعني أن هذا النوخذة وبحارته لا يستريحون بين أهاليهم سوى أيام معدودة خلال هذه الرحلات . ولعل من أخطر ما يواجهه نوخذة الهرفي هو عاصفة تدعى «بالأحيمر» قد تتعرض لها السفن في البحر بعيدا عن الساحل فتغرق ويموت بحارتها ، ولهذا يتأخر الكثير من نواخذة السفر عن الإبحار إلى الهند حتى تهب هذه العاصفة السنوية في الوقت المحدد لها ثم يبحرون من شط العرب إلى الهند ، ويقال عنهم حينئذ إنهم «قد صفوا الأحيمر» .

ركب النوخذة صالح مع عمه النوخذة علي يتعلم منه أصول الحرفة ـ حرفة قيادة السفن ، وبعد سنوات ركب مع النوخذة راشد المبارك قائدا للدفة (سكوني) ، وخلال إحدى رحلاته مع هذا النوخذة حصل على «قلاطة» أو سهم يعادل ٢٥٠ روبية ، وهذا مبلغ كبير آنذاك مكن الشاب صالح المهيني من الزواج بعد ذلك .

وبعد أن أكمل العشرين من عمره ركب نوخذة في سفينة صغيرة كان يشترك فيها والده وعمه مع التاجر حمد الصقر ، وكان اسم هذه السفينة «التوكلي» ، ولقد استمر النوخذة صالح يقود هذه السفينة ١٤ عاما متصلة في رحلات متعددة إلى بنادر الساحل الهندي الغربي الشمالية حتى عرف بأنه «نوخذا الصقر» . وبعد ذلك ركب في البوم «مشهور» وهي أيضا سفينة اشتراها التاجر عبدالعزيز حمد الصقر من تاجر اللؤلؤ هلال المطيري وحولها إلى سفينة للسفر الشراعي ، ولقد قام النوخذة صالح بقيادة هذه السفينة المشهورة بالسرعة عامين متتاليين ، تركها بعد ذلك وتسلم قيادة البوم «قتيبة» وهو للتاجر عبدالعزيز الصقر وإخوانه ، وذلك لمدة عامين كذلك . كما قام النوخذة صالح بقيادة البوم «الدوبة» ، وهو سفينة للصقر كانت في الأصل لنقل الماء العذب من الشط إلى الكويت حولت فيما بعد إلى سفينة للسفر .

وبعد سنوات من قيادة النوخذة صالح لسفن تابعة لعائلة الصقر ركب في سفينة

للنوخذة عبدالوهاب العثمان هي البوم «فتح الكريم» وذلك في عام ١٩٤٣م ، وكان النوخذة عبدالوهاب قد اختاره لقيادة سفينته نظرا لما كان يتمتع به النوخذة صالح من سمعة طيبة ، فقال له «هذا البوم أنت نوخذاه ، وأنت صاحب حلال كذلك» ، فلقي هذا التشجيع من النوخذة عبدالوهاب تجاوبا كبيرا من النوخذة صالح الذي استمر في نشاطه المعهود في قيادة هذه السفينة حتى توقف سفر «الهرفي» ، وبدأ السفر الشراعي في التراجع والضمور فتوقف النوخذة صالح عن السفر وقيادة السفن وعمل في ميناء الكويت مرشدا مع زميله النوخذة عيسى النشمي وغيره من نواخذة الكويت .

يصف صانع السفن الأستاذ علي عبدالرسول النوخذة صالح بأنه «سبع والبحارة لا ينامون الليل معه حين يشتد عليهم البحر» ، كما أن النوخذة صالح جريء وبخاصة في سنوات الحرب العالمية الثانية حين تكون الموانى مزروعة في مداخلها بالألغام البحرية . وفي مقابلة للكاتب مع النوخذة صالح تحدث له عن بعض رحلاته في البحر ، كانت إحداها الرحلة التالية :

«كنت أبحر بالقرب من ميناء بوشهر حين هبت علينا رياح الكوس (الجنوبية) وكاد الماء يركب من فوق «الدراريب» فقال لي المجدمي (رئيس البحارة) إن البحارة تعبوا من العمل المتواصل لنزف الماء من السفينة ، فقررت أن أدخل ميناء بوشهر . واقتربنا من المدخل ونحن نقيس القاع «بالبلد» ، ونبحر بحذر نظرا لأن القاع لا يزيد عمقه عن أربعة «أبوع» عند المدخل ، وتم دخولنا البندر بسلام . واسترحنا حتى اليوم التالي ثم أبحرنا إلى كراتشي ووصلناها بعد تسعة أيام ، وهناك استقبلنا التاجر عبدالعزيز الصقر وحمد الله على سلامتنا ، فأنزلنا التمر وأبحرنا جنوبا إلى بومباي . ولما كانت الحرب العالمية الثانية مازالت مشتعلة ، فقد طلب منا التجار اليهود في بومباي نقل أقمشة خاصة بهم إلى البصرة ، لكن التاجر عبدالعزيز الصقر (ومعه الشايع) لم يوافقا على ذلك ، وشحنا سفينتنا ببضاعة خاصة بهما إلى الكويت (مثل الشاي والأقمشة) ، وأعطوني ٥٠٠ روبية إكرامية ، وكذلك أعطوا البحارة إكرامية . وبعد ١٨

يوما وصلنا بوشهر ثم وصلنا بعدها إلى الكويت حيث ارتحنا أياما معدودة ثم أبحرنا للشط (البصرة) ، ثم إلى كراتشي مرة ثانية (مطراش ثاني) ، ثم إلى بومباي حيث حملنا بضاعة لأحد التجار من دولة قطر . وحين وصولنا إلى قطر وصلتني برقية من الكويت تفيد بأنني رزقت ولدا هو ابني البكر محمد ، فأبحرت مسرعا باتجاه الكويت ، لكن الهواء كان ضدي ، ولم أصل إلا بعد ١١ يوما (مياوش)) .

أما قصة النوخذة صالح حين أحضر «التموين» أيام الحرب العالمية الثانية للكويت هو والنوخذة عيسى النشمي ، فقد نشرتها جريدة القبس (الملحق ١٩٩٠م) بالتفصيل . وفيها يذكر النوخذة صالح أنه هو والنوخذة عيسى النشمي أول من أحضر الأرز إلى الكويت بعد أن بدأت الحرب العالمية الثانية ، وذلك عبر رحلات جريئة من الهند إلى الكويت كانت السفن الكويتية تمر خلالها في بحر تنتشر فيه الغواصات الألمانية واليابانية التي تتعرض لهذه السفن أحيانا وتغرقها . وفي رحلة أخرى ركب مع النوخذة صالح شاب يدعى علي ، وكان «تبابا» يقوم بخدمة النوخذة ، بينما كان أخوه «سكوني» في السفينة . وبعد أيام بدأ بعض البحارة يعيرونه ويمزحون معه بقولهم إنه ليس بحارا ، بل خادما للنوخذة ، فلم يتقبل ذلك ، وفي أحد الأيام حين كانت السفينة تسير بفعل ثلاثة أشرعة ألقى الولد علي بنفسه في البحر ، فصاح البحارة وقطعوا حبل الأشرعة لكي تقف السفينة ، وحاولوا إلقاء قارب الماشوه لإنقاذ هذا الصبي ولم يستطيعوا ذلك ، فأمر النوخذة صالح بصنع «شواش» ـ أي ربط عدة أعمدة من الخشب مع بعضها البعض ورميها بالبحر بعد ربطها بالحبل ، وألقيت في البحر وركب عليها بعض البحارة وهم يفتشون على الولد علي حتى وجدوه وأركبوه على الخشبة ، ثم أحضروه إلى النوخذة صالح الذي لم يكلمه إلا في اليوم التالي قائلا له : يا علي . . . هل أنت مجنون وإلا صاحي؟ إن كنت صاحي أربطك بالحبل واضربك بالخيزرانة . . .» فبكى الولد ، واشتكى من عياب البحارة له ، فطمأنه النوخذة صالح ، وعاد إلى الكويت ، ولم يقم بعدها بالسفر أبدا . ولقد روى النوخذة صالح المهيني ذلك في جريدة الوطن (عدد ٢٨/ ٢/ ٢٠٠٣م) .

ولقد أورد بعض نواخذة الكويت ذكر النوخذة صالح المهيني في روزناماتهم . فالنوخذة عيسى بشارة ذكر أنه شاهد النوخذة صالح في بندر كاليكوت عام ١٩٣٩م ، وذكر أن النوخذة صالحا أبحر من كاليكوت (حاملا بضاعة) إلى بندر خورميان الهندي (إلى الشمال من كاليكوت) . وأما النوخذة عيسى العثمان فقد كان يبحر مع النوخذة صالح بالقرب من جزيرة فرور (داخل الخليج) عام ١٩٤٤م فذكر ذلك في روزنامته . كذلك أورد النوخذة يعقوب اليتامى في روزنامته أنه كان في بندر مقوه (على ساحل فارس) عام ١٩٤٦م حين «وصل عنده» النوخذة صالح محاولا الاحتماء في هذا البندر من رياح الكوس الجنوبية التي كانت تهب ضدهما في تلك الأثناء .

سألت النوخذة صالح عام ١٩٨٤م هل يشعر بالشوق لركوب البحر ثانية فأجاب ، «**الشوق للبحر والسفر موجود ، لكن الزمن تغير وبقيت الذكريات ، وهذه الأيام حين أمشي في السوق وأقابل أحد بحارتي فإنهم يقبلونني ويسلمون عليّ بحرارة ويذكرونني بالخير لأني عشت معهم كإخوة في البحر على أحسن ما تكون**» .

وفي ١٢/ ١١/ ٢٠٠٣م توفي النوخذة صالح في الكويت عن عمر قارب المائة سنة ـ يرحمه الله .

يوسف علي المهيني

ركب أول أمره مع والده علي ، ثم مع ابن عمه النوخذة صالح المهيني ، وأصبح واحدا من نواخذة الكويت البارزين . يصفه زميله النوخذة عيسى بشارة بأنه «نوخذا بكّه ومعلم عدل» ، ولقد عرف بالنوخذة يوسف العلي ، وقام بقيادة ثلاث سفن من أشهر سفن الكويت السفارة ، ولم يترك السفر الشراعي إلا في بداية الخمسينيات من القرن العشرين . ركب النوخذة يوسف المهيني في قيادة البوم المعروف باسم «نايف» للتاجر يوسف المرزوق ، وقد صنعت هذه السفينة عام ١٩٣٧م في عمارة أحمد بن سلمان الأستاد ، وكان التاجر يوسف المرزوق يحضر شحنات من التمور في كل موسم لسفينته هذه حيث يقوم النوخذة يوسف المهيني بالإبحار بها إلى بندر كراچي والموانى

النوخذة يوسف المهيني

القريبة منه ، لذا فقد كانت جميع رحلاته إلى ساحل الهند الغربي . وبعد سنوات من قيادة البوم نايف قام النوخذة يوسف المهيني بقيادة البوم «الأصفر» الذي كان في قيادته النوخذة علي الخميس ، ولسنوات طويلة بعد وفاة النوخذة علي الخميس ، حتى عرف «الأصفر» ببوم يوسف العلي . ولقد كانت رحلات النوخذة يوسف على هذه السفينة من الرحلات الموفقة ، أي أنه بقي في قيادته حتى ترك السفر الشراعي الكويتي .

عرف النوخذة يوسف العلي المهيني من خلال تمكنه من قيادة السفن الشراعية ومن مقدرته الجيدة على القياس والملاحة ، وشهد له العديد من نواخذة الكويت بذلك . كما أنه كان نوخذا أنيقا يحرص على مظهره ومظهر سفينته حتى عرف بـ «النوخذة الزكرتي» . ولقد ذكره العديد من النواخذة الكويتيين في روزناماتهم مثل النوخذة عيسى بشارة الذي ذكر أنه بينما كان يبحر على ساحل مكران عام ١٩٤١م شاهد النوخذة يوسف العلي بالقرب من جبل منشار ، وكان في قيادة «بوم بن خميس ـ الأصفر» . كذلك ذكر النوخذة ناصر بن يوسف الحجي أنه شاهد النوخذة يوسف في بندر كووه عام ١٩٤٤م ، ولم يذكر السفينة التي كان في قيادتها (وهي البوم الأصفر) . وأما النوخذة يعقوب اليتامى فقد ذكر في روزنامته أنه تقابل مع النوخذة يوسف العلي في بندر كاليكوت عام ١٩٤٦م ، كما تقابل معه في بندر خورميان عام ١٩٤٨م ، وفي بندر كاليكوت في العام ذاته ، ثم ذكر أنه شاهد النوخذة يوسف بعد ذلك في شط العرب (عند الفاو) ـ ربما للقيام برحلة أخرى (مطراش ثاني) في ذلك الموسم . وأما في عام ١٩٤٩م فقد شاهده يبحر بالقرب من جزيرة سلامة في مضيق هرمز .

هذه بعض الرحلات التي قام بها النوخذة يوسف العلي المهيني حتى نهاية السفر الشراعي الكويتي ، ترك بعدها النوخذة يوسف السفر وقيادة السفن حتى وفاته في المستشفى في الرابع من ديسمبر ١٩٧٧م بعد أن قارب عمره ٨٠ عاما ـ يرحمه الله .

النوخذة سليمان علي المهيني

ولد النوخذة سليمان المهيني عام ١٩٢٠م ودرس عند ملا محمد ثم عند السيد

هاشم ، وركب البحر حين بلغ عمره ١٥ عاما ، حيث علمه والده مبادئ القيادة والتنوخذ . ثم ركب مع أخيه النوخذة يوسف المهيني مدة عامين كان خلالها سكونيا ، كما أنه ركب مع ابن عمه النوخذة صالح المهيني ٧ سنوات ، كما ركب مع النوخذة عبدالله القطامي عندما كان يقود سفينة الصقر «فاروق» . لذا اتسعت خبرات النوخذة سليمان وتنوعت حتى شعر بالقدرة على قيادة السفن الشراعية فركب أول مرة نوخذة على سفينة للصقر هي البوم مشهور ، وهي السفينة نفسها التي كان يقودها ابن عمه النوخذة صالح المهيني من قبل ، وكان ذلك في حوالي العام ١٩٤٦م . ثم حدث أن مرض النوخذة عبدالله القطامي ، فترك قيادة «فاروق» ، وتسلمه النوخذة سليمان المهيني بدلا منه ، وأما البوم «مشهور» فقد ركب عليه النوخذة سليمان العمر . ويصف النوخذة سليمان المهيني للكاتب السنوات التي قضاها في البحر يتعلم حتى أصبح نوخذة بأنها كثيرة الخبرات وطويلة ، ويضيف «إن عائلة المهيني ظهر فيها العديد من النواخذة والمعالمة ، وقد تعلمت أساليب الملاحة والتنوخذ منهم فقد كان بعضنا يعلم الآخر . ومن أطرف ما حدث لي في البحر القصة التالية [حين كان نوخذة في البوم فاروق] :

النوخذة سليمان المهيني

كنت مع النوخذة حسين بلال معلين من النيبار في طريقنا إلى «نوا بومباي» للتزود بالماء والطعام لأجل العودة للكويت . وتأخر النوخذة حسين بلال فخرجت من «نوا بومباي» ومعي سفينة هي «بوم بوقماز» وعليها النوخذة محمد بن منصور ، وأخرى هي بوم ابن رضوان «المصفى» . وبعد أيام قليلة هاج البحر وصار طوفان ، ودبرنا نحن بالدقل . لكنا شاهدنا «بوم بوقماز» يفتل ويغرق ويتركه بحارته ، فأنقذناهم ، وحملنا نصفهم ، أما النصف الآخر ومعهم النوخذة محمد فقد اختاروا الركوب مع «بوم ابن رضوان» لأنه أكبر . لكن البحارة الذين ركبوا معنا قالوا إن نوخذاهم محمد تركهم وذهب في البوم الكبير الزين «بوم ابن رضوان» بينما هم في البوم الصغير مع المهيني . واستمرت العاصفة من الليل حتى الصباح التالي حيث اختفى عنا «بوم ابن رضوان» ، أما نحن فدبرنا وقطعنا الدقل ، ثم وضعنا مكانه الدستور وعدنا في اليوم التالي إلى

الساحل الهندي . ولم نستطع العودة إلى الكويت في ذلك العام (١٩٤٨م) ، و«برصنا» في الهند حتى الموسم التالي . وحين العودة إلى الكويت علمنا أن «بوم ابن رضوان» غرق في رحلته تلك ولم يسلم من بحارته وركابه أحد» .

وفي رحلة أخرى للنوخذة سليمان على السفينة «فاروق» أبحر من البصرة إلى الهند ، ثم حمل شحنة من «القرميد» وأبحر مباشرة عبر المحيط الهندي إلى ساحل إفريقيا الشرقي ، حيث باع القرميد في ميناء ممباسا ودار السلام ، وعاد إلى الكويت محملا بأعمدة الجندل .

ويعدُّ النوخذة سليمان النوخذة الوحيد من عائلة المهيني الذي ذهب إلى السواحل ثلاثة مواسم . وبعد السفينة «فاروق» قام النوخذة سليمان المهيني بقيادة سفينة للنوخذة عيسى العثمان ، وسافر فيها إلى ساحل إفريقيا الشرقي ، كما أنه ركب سنة واحدة في قيادة البوم «النامسة» للتاجر حمد الصقر في أواخر سنوات السفر الشراعي الكويتي ، ولكنها كانت رحلة متعبة له كما وصفها ، نظرا لأن بحارته لم يكونوا من البحارة الكويتيين ، مما أدى إلى تركه قيادة هذه السفينة ، وبيعت بعد هذه الرحلة .

ولقد ذكر النوخذة سلمان العيسى في روزنامته أنه وجد النوخذة سليمان المهيني في بندر مسقط عام ١٩٥٤م ، وبعد ذلك سافر النوخذة سليمان من هذا البندر وكان الوقت شهر رمضان آنذاك . وكان النوخذة سليمان قادما من رحلة طويلة بدأت من شط العرب إلى بندر خورميان الهندي ، ثم بندر منكرور حيث شحن كمية من ألواح القرميد وأبحر بها إلى ساحل إفريقيا الشرقي . وهناك ـ في بندر ممباسا شاهده النوخذة سلمان فذكر في روزنامته : «وصل سليمان المهيني ، طارح بحر ، والحمالية اخلصوا من راعي الكبريل ، وسليمان دخل البندر ، يقول معنا عيسى إبراهيم» . وأما النوخذة يعقوب اليتامى فقد ذكر قبل ذلك (في عام ١٩٥٣م) أنه شاهد النوخذة سليمان المهيني في بندر مسقط .

وفي سنة ١٩٥٤م ترك النوخذة سليمان قيادة السفن الشراعية ، وعمل في ميناء

الشويخ في قسم البضائع لمدة ١٨ عاما حتى تقاعد ولزم ديوانه في العديلية يستقبل فيها أصدقاءه . وفي تعليق له على البحر وحياته قال للكاتب : «إن الشوق للبحر موجود ، لكن المادة تطغى على الإنسان ، ومحصول البحر أصبح سهلا ، وليس هناك من دافع لركوب البحر ثانية» ، كما اشتكى من الإهمال الذي تعرض له أهل البحر في الكويت من نواخذة وبحارة بعد اكتشاف البترول في الكويت .

ثم أصيب النوخذة سليمان بمحنة ـ لقد كف بصره فبقي في منزله ، وانقطع عن رواد ديوانه ، وحين زاره المؤلف في منزله في العديلية وجده قليل الكلام زاهدا في الحياة وأهلها ، لا يكاد يبرح فراشه إلا نادرا ، وبعد أشهر (في عام ٢٠٠١) توفي النوخذة سليمان ـ ابن الكويت ونوخذا السفر الشراعي البار .

النوخذة أحمد محمد المهيني

بدأ النوخذة أحمد حياته بحارا مع أخيه النوخذة صالح حتى أصبح «سكوني» مسؤولا عن الدفة والشراع ، ثم ركب «سكوني» مع النوخذة راشد المبارك في بوم ثنيان الغانم «نايف» ، وكان معهم في إحدى هذه الرحلات الأستاذ المشهور علي عبدالله عبدالرسول ، الذي أثنى على أحمد المهيني وعلى تواضعه ، وحبه لخدمة زملائه من البحارة لقد كانت أخلاقه عالية ، كما وصفه الأستاذ علي عبدالرسول .

وبعد سنوات من التدريب أصبح نوخذا في بوم الصقر «التوكلي» بعد أن ترك قيادته النوخذة صالح المهيني . وفي عام ١٩٤٣م شاهده النوخذة عيسى بشارة يقود سفينة بالقرب من بندر اللاش ، وذكر : «نشوف أحمد المهيني» ، ثم شاهده مرة أخرى في بندر كراچي . أما السفينة المشهورة التي قام بقيادتها النوخذة أحمد المهيني فهي البوم «المهلب» ، الذي ترك قيادته النوخذة حسين العسعوسي ، ولكن النوخذة أحمد لم يقم بقيادة هذه السفينة إلا سنة واحدة تركها بعد ذلك ليقوم بقيادتها نوخذا آخر قبل أن تتوقف عن السفر الشراعي . قام النوخذة أحمد بعد ذلك بترك السفر وقيادة السفن مثل غيره من النواخذة حتى وفاته يرحمه الله .

البرجـــس

ارتبط رجال هذه العائلة بحرفة الغوص على اللؤلؤ في البدء ، وبرز منهم عدة نواخذة للغوص على اللؤلؤ مثل النوخذة محمد البرجس والنوخذة عبدالرحمن البرجس والنوخذة حمد البرجس . كما امتلكت هذه العائلة سفينة (بوم ماء) لنقل الماء العذب من شط العرب إلى بلدة الكويت . ولكن بعد أن بدأ سوق اللؤلؤ العالمي يعاني من الكساد ظهر في هذه العائلة اثنان من النواخذة الذين عملوا في حرفة السفر الشراعي فقاموا بقيادة السفن الشراعية السفارة إلى الهند واليمن وسواحل إفريقيا الشرقية . أبرزهم النوخذة عبدالعزيز البرجس ، وكذلك أخوه النوخذة يوسف ، فقد قام كل واحد منهما بقيادة السفن الشراعية حتى نهاية السفر الشراعي الكويتي .

النوخذة عبدالعزيز حمد البرجس

النوخذة عبدالعزيز البرجس

هو واحد من نواخذة السفر الشراعي الكويتي المشهورين ، الذين أمضوا السنين الطويلة في تعلم حرفة السفر الشراعي وفي قيادة السفن الشراعية بعد ذلك (حوالي ٥٠ عاما كما ذكر النوخذة عبدالعزيز البرجس) ، ولعل ما يميز النوخذة عبدالعزيز عن غيره من نواخذة السفر الشراعي الكويتي هو أنه من النواخذة القلائل الذين ارتادوا البحر الأحمر ووصلوا إلى أقصى بندر فيه وهو بندر جدة السعودي -هذا إضافة إلى تردده على بنادر ساحل الهند الغربي وساحل اليمن الجنوبي وسواحل إفريقيا الشرقية ، فهو لم يترك بندرا من البنادر التي يتردد عليها نواخذة السفر الكويتيون إلا وصل إليه ، فكان نوخذا كثير الخبرات والتجارب .

ركب أول أمره شابا مع النوخذة بدر أحمد الخرافي ومع النوخذة عيسى مطر لكي يتعلم منهما حرفة قيادة السفن الشراعية وطرق الملاحة والقياس . وبعد سنوات قليلة أصبح نوخذا في إحدى السفن التابعة لأحد التجار الكويتيين ، ثم أصبح بعد ذلك يعرف بنوخذا الحمد -أي الذي يقوم بقيادة السفن التابعة لأولاد عبداللطيف الحمد- من تجار الكويت . ولقد قام بقيادة السفينة «أسعد» وكذلك السفينة المشهورة

«السليماني» لعائلة الحمد ، وكان آخر نوخذا على هذه السفينة قبل أن تحترق أمام منزل عائلة الحمد في عام ١٩٤٨م . ونظرا لتركز تجارة الحمد في بندر عدن اليمني فقد كانت أغلب رحلات النوخذة عبدالعزيز البرجس إلى موانى اليمن والبحر الأحمر وسواحل إفريقيا الشرقية ، حتى عرف بأنه من نواخذة السواحل لتمييزه عن نواخذة الساحل الهندي الغربي ، على الرغم من أنه سافر مرات عديدة إلى بنادر الساحل الهندي .

ولقد أورد العديد من نواخذة الكويت ذكر النوخذة عبدالعزيز البرجس في روزناماتهم ، خلال الفترة ما بين عام ١٩٤٢م وعام ١٩٥٣م . فالنوخذة حجي بن يوسف يذكر أنه شاهد النوخذة عبدالعزيز البرجس في بندر كراچي في عام ١٩٤٢م ، والنوخذة عيسى بشارة ذكر في روزنامته أن النوخذة عبدالعزيز كان في رحلة إلى السواحل الإفريقية عام ١٩٤٥م حين شاهده في مسقط . وحين وصل إلى الخليج في طريق عودته من هذه السفرة شاهده النوخذة مفلح الفلاح في بندر چيروه -على ساحل فارس ينتظر تحسن الرياح ليواصل رحلة العودة إلى الكويت . كما قام النوخذة عبدالعزيز برحلة تالية إلى السواحل الإفريقية عام ١٩٤٦م حيث شاهده النوخذة عيسى بشارة في بندر عدن يحاول بيع ما لديه من تمر في هذا البندر قبل أن يتوجه إلى بنادر الساحل الإفريقي . وحين وصل بندر زنجبار في سفينة الحمد (أسعد) في ٢٥ من شهر يناير عام ١٩٤٦م تم تدوين سفرته هذه في السجل الخاص بالسفن الواردة على بندر زنجبار من قبل السلطات الرسمية هناك ، ولقد ذكر في هذا السجل أن النوخذة عبدالعزيز كان قد قدم من المكلا عن طريق بندر ممباسا الإفريقي إلى زنجبار ، وكان عدد بحارته ٢٨ بحارا وكانت حمولة السفينة مكونة من السمك الجاف المملح ، ولم يكن على سطح السفينة أي ركاب أو مسافرين . كذلك شاهده النوخذة مفلح في دلتا الروفيجي -خور ديمة- يحاول شراء كمية من أعمدة الكندل في ذلك الموسم (عام ١٩٤٥م/ ١٩٤٦م) ، وقد ذكر ذلك في روزنامته . وفي عام ١٩٤٧م شاهده النوخذة مفلح في ممباسا ، وحين عاد إلى مسقط في طريقه إلى الكويت شاهده في هذا البندر النوخذة عيسى بشارة . وأما في عام ١٩٤٨م فقد كان النوخذة عبدالعزيز البرجس

يقود السفينة (السليماني) ، وقد قُدِّر أن تكون رحلته على هذه السفينة هي الأخيرة قبل أن تلاقي حتفها وهى واقفة أمام منزل ملاكها عائلة الحمد . ولحسن الحظ فقد حظي المؤلف بلقاء النوخذة عبدالعزيز البرجس في ديوان النجدي عام ١٩٨٤م حيث استمع إليه يروي كيف أتت نهاية هذه السفينة التي تعد من أجمل وأفضل خشب الكويت السفارة يقول النوخذة عبدالعزيز :

«حمَّلنا حوالي ٤٤٠٠ منْ من التمر في «السليماني» وأبحرنا ، وبعد حوالي ٢١ يوما وصلنا إلى بندر عدن بعد أن مررنا في بندر مسقط لمدة يومين للتزود بالماء العذب ومتابعة أخبار سوق التمر في بنادر اليمن . وفي عدن أنزلنا التمر وحملنا كمية من الملح البحري وتوجهنا إلى المكلا حيث ركب معنا ٤٠ مسافرا يقصدون السواحل الإفريقية ـ إلى ممباسا . وكان معنا «سنيار» النوخذة حمد بن عبداللطيف العيسى في بوم جاسم ابن شاهين الغانم . وبعد وصولنا إلى ممباسا أنزلنا الملح والركاب ثم اتجهنا إلى زنجبار ، ومنها إلى دلتا الروفيجي ، وهناك وجدنا النوخذة حسين العسعوسي يحاول شراء كمية من الكندل ويشحنها على البوم «مهلب» . أما نحن فقد شحنا «السليماني» بما يعادل ١٠٠٠ كورجة (أي ٢٠,٠٠٠ عمود من الكندل) ثم أبحرنا إلى زنجبار ومن هناك بدأنا رحلة العودة (التعلاه) إلى الكويت (عن طريق بندر مسقط) . وحين وصلنا الكويت أنزلنا أعمدة الكندل ، وقام البحارة بجر السفينة (السليماني) إلى النقعة (نقعة سعود) لكي تستريح للموسم القادم» .

ويضيف النوخذة عبدالعزيز البرجس قائلا : «وبعد أن تم ذلك ذهبت في مغرب ذلك اليوم إلى ديوان الحمد (على الساحل) للسلام على يوسف الحمد ، وحين قارب أذان العشاء سمعنا ناسا تصرخ «أبوام الحمد شبو . . . أبوام الحمد احترقت» . خرجنا من الديوان يسبقني يوسف الحمد وإذا بنا نرى «السليماني» وبجانبه البوم «حربي» يشتعلان والناس تحاول إنقاذهما ، ولكن البحر كان في حالة الجزر ولم يستطع أحد إنقاذ السفينتين . فرجعنا ومعي يوسف الحمد الذي كان يردد -ايخلف الله . . ايخلف الله .

لقد أتت النار على واحدة من أفضل سفن الكويت ، ولم تترك اختها كذلك» . وكان ذلك الحريق في يوم ٥ من شهر سبتمبر من عام ١٩٤٨م ـ كما سجله النوخذة مفلح الفلاح في روزنامته .

كذلك روى النوخذة عبدالعزيز البرجس عن رحلته إلى ميناء جدة للمؤلف ، والتي كانت خلال سنوات الحرب العالمية الثانية ، كالتالي :

«تركنا ميناء جيبوتي حاملين أكياسا من الدقيق وأبحرنا نقصد ميناء جدة السعودي ، وكان الهواء يهب ضدنا من جهة الشمال ، لذا قطعنا المسافة بين جيبوتي وجدة في شهرين ونصف ، وهناك أنزلنا الطحين . وفي مكان يسمى مصوع حملنا مكانه أكياسا من الأسمنت ، وأبحرنا جنوبا قاصدين ميناء عدن . لكن حدث في هذه الرحلة ما يكدر الخاطر فقد كانت في رفقتنا سفينة يقودها النوخذة جاسم العمر ، وكان مبحرا أمامنا حين شاهدنا سفينته تبحر فوق إحدى الشعاب المرجانية وتغرق ، فأسرعنا إلى تغيير مسار سفينتنا لإبعادها عن الخطر ، أما سفينة النوخذة جاسم العمر فقد غرقت وأنقذنا جميع ركابها ، وعدنا بهم معنا إلى عدن ، وهناك انتظرنا ستة أشهر حتى تهب الرياح الموسمية الملائمة للسفر والعودة للكويت ، لقد سلمنا بحمد الله ، لكنها لم تكن بالرحلة السهلة أو المريحة» .

رحلة أخرى اشتهر بها النوخذة عبدالعزيز البرجس كانت في عام ١٩٤٣م -العام الذي تم فيه القبض على البوم المشهور (الداو) . فقد خرج النوخذة عبدالعزيز البرجس من كووه يقود سفينة للتاجر عبدالرحمن الشاهين الغانم وبصحبة النوخذة محمد بن شيبة وهو في قيادة البوم (الداو) وحين وصلا بالقرب من راس الحد (العماني) أوقفتهم الدورية الإنجليزية وقامت بتفتيشهما ثم قرر المسؤول سحب السفينتين إلى كراچي ، وهناك قام التاجر عبدالرحمن الشاهين برفع دعوى ضد مصادرة السفينتين ، ونجح في إطلاق سراحهما . غير أن (الداو) لم يستطع إكمال الرحلة (بصحبة النوخذة عبدالعزيز) إلى الكويت فعاد إلى كراچي (نتيجة لوهن أصاب هذه السفينة) . أما

النوخذة عبدالعزيز البرجس فقد وصل إلى الكويت بسلام بعد رحلة إلى الهند ـ طويلة ومرهقة .

كما ذكر النوخذة عبدالعزيز البرجس أنه في إحدى السنوات عندما كان راسيا في «الطوينة» في الكويت بالقرب من ميناء الشويخ الحالي ، مر عليهم التاجر ثنيان الغانم ، ولما أبصر سفينة النوخذة عبدالعزيز وأخرى للنوخذة عيسى بشارة راسية في ذلك المكان الضحل (٤ باع) صاح بهم وقال إنه مكان غير مناسب ، لكن جوابهم له أنهم قد قاسوا عمق الماء ، وأنه لا خطر على السفن ، حتى جاء موعد الجزر فكادت سفنهم تميل على جوانبها ، ويقول النوخذة عبدالعزيز معلقا على ما حدث «لقد كان ثنيان على حق ـ كلامه عدل» .

وحين قل الطلب على السفن الشراعية ونواخذتها ، ترك النوخذة عبدالعزيز السفر ، وبقي في الكويت يزور أصدقاءه في ديوان علي النجدي ، النوخذة المعروف ، ولكن المرض اشتد عليه منذ عام ١٩٨٨م ، واضطر للبقاء في المنزل لا يخرج منه إلا نادرا حتى توفي في حوالي منتصف شهر مايو ١٩٩١م ، بعد أن تحررت الكويت من الغزو الصدامي البغيض .

النوخذة يوسف البرجس

النوخذة يوسف حمد البرجس

ولد النوخذة يوسف في فريج البدر في الحي القبلي من مدينة الكويت ، وتعلم القراءة والكتابة على يد الشيخ محمد العجيري في كشك الصقر ، وعند الملا أحمد الخميس في هذه المدرسة نفسها . وعندما أتقن القراءة والكتابة والحساب سافر مع النوخذة عبدالعزيز المشعل «كرّاني» يدون حسابات السفينة ومصاريف الرحلة ، وكان ذلك في بوم عبدالمحسن الناصر الخرافي ، ولمدة عامين ، ثم أصبح له دراية وتشوق لتعلم حرفة التنوخذ ، فركب مع أخيه عبدالعزيز البرجس في بوم الحمد المعروف بـ «السليماني» ، يتعلم منه أصول الملاحة ولمدة خمس سنوات متصلة حتى أتم تعليمه . ثم أصبح نوخذة في بوم للحمد اسمه «الناصري» ، وهي سفينة من نوع البوم حمولتها

حوالي ١٨٠٠ منْ . وقام بقيادة هذه السفينة أربع سنوات متصلة إلى معظم موانى الهند واليمن .

وفي إحدى السنوات قاد هذه السفينة ثلاث رحلات (مطاريش) في الموسم الواحد . وفي إحدى رحلاته كان يسابق أحد المراكب الذي سبقه بعد أن انكسر النباش فاضطر النوخذة يوسف إلى التوقف حتى يتم الأستاد إصلاح الفرمن .

ترك النوخذة يوسف البوم «الناصري» ، وركب نوخذا في لنج للنوخذة غانم العثمان سنة واحدة ، ثم ترك السفر في بداية الخمسينيات بعد أن قل اعتماد الكويت على السفر وزاد اعتمادها على دخل البترول ، وعمل في وظيفة في وزارة الأشغال - قسم المشتريات- مستفيدا من خبراته المتعددة التي جمعها خلال عمله البحري هذا . وبعد العمل ٢٣ سنة في هذا القسم ترك الوظيفة وعمل في الأعمال الحرة حتى اليوم .

يقول النوخذة يوسف : نعم يعن البحر عليّ ، ولكن وين البحارة ، وين الخشب ، رحم الله أهلها وأسكن أرواحهم الجنة .

ومن الجدير بالذكر هنا أن النوخذة يوسف البرجس قد ورد ذكره في روزنامة النوخذة عيسى العثمان حين كان في رحلة سفر في موسم ١٩٤٦م/ ١٩٤٧م ، كما ذكره النوخذة يعقوب اليتامى في روزنامته في موسم عام ١٩٤٩م/ ١٩٥٠م وفي الموسم الذي يليه .

النوخذة عبدالعزيز الحرب

هو من جيل النواخذة الكويتيين القدماء أمثال النوخذة عبدالعزيز القطامي والنوخذة عبدالرحمن العسعوسي والنوخذة معيوف البدر الذين كانوا يقودون السفن الشراعية إلى بنادر ساحل الهند الغربي وساحل اليمن الجنوبي في السنوات التي سبقت الحرب العظمى (العالمية الأولى) ـ أي في عهد مبارك الصباح وما بعده من حكام حتى عهد الشيخ أحمد الجابر . ولقد كان النوخذة عبدالعزيز الحرب نوخذا في بغلة لآل معرفي (عبدالكريم محمد رفيع) في عام ١٩١٢م ، وكان في رحلة على هذه السفينة إلى بندر براول ، وكان على اتصال بمكتب التاجر محمد سالم السديراوي في بمبي آنذاك . وفي عام ١٩١٧م (خلال الحرب العالمية الأولى) أصبح النوخذة عبدالعزيز الحرب في قيادة سفينة (بوم) للتاجر حمد بن محمد الحجي . وفي إحدى سفراته على هذه السفينة أحضر حوالي ٥٠٠ كيس عيش من بندر كراچي إلى الكويت بعد أن توقفت البواخر عن شحن الأرز إلى الخليج خلال الحرب هذه .

ولقد كانت سفراته آنذاك أغلبها إلى ساحل الهند الغربي ، ثم أصبح نوخذا في «بوم الصقر» وهي سفينة صغيرة الحجم (حوالي ٢٠٠٠ منْ) ، وكان يقودها رحلة واحدة في الموسم إلى بنادر ساحل اليمن الجنوبي حيث ينزل ما فيها من التمر ويشحن مكانه علبا من زيت السمك (الصل) إلى التاجر حمد الصقر في الكويت . ولقد عرفت هذه السفينة بـ «بوم بن حرب» . وكان النوخذة عبدالعزيز إذا قيل له إنك تتأخر في رحلتك الموسمية الواحدة أجابهم بأبيات من الشعر (أوردها النوخذة عيسى بشارة) وهي :

شهر قدام ... وشهر وراه
وشهر عدن ... وشهر بربره
وشهر أكل حلوى ... وشهر أكل . . .

لقد لخص أشهر الموسم ـ موسم السفر الشراعي ـ بما فيه من راحة ومعاناة . وكان

شاعرا بالفطرة (وهو قريب الشاعر الشعبي المعروف زيد الحرب) ، وكان حسن الفكاهة يأنس منه الناس ، وكان بدينا طويلا وأحمر البشرة . وفي ذات مرة كان على ساحل البحر وإذا بنوخذة مهري (من ساحل المهرة اليمني) يطلب منه أن يبعث معه نوخذة كويتي أو ربانا لكي يرشده إلى مدخل شط العرب ، فاختار النوخذة عبدالعزيز صبيا لم يتعد العشرين من العمر ، ولكن النوخذة المهري حين نظر إلى ذلك الصبي (وهو الذي أصبح فيما بعد النوخذة عيسى بشارة المعروف) دخله الشك في مقدرة هذا الصبي على قيادة ذلك السنبوك الضخم إلى شط العرب ، فرد عليه النوخذة عبدالعزيز الحرب قائلا : «إذا لحم فيكم كطوه بحر» ـ أي إذا أحدث لكم هذا الصبي أي ضرر فارموه بحرا ـ لقد كان واثقا من هذا الصبي ، وكان يعرف قدرات أقرانه من الرجال ومكانتهم .

استمر النوخذة عبدالعزيز الحرب يقود سفينته رحلة واحدة إلى اليمن في الموسم الواحد حتى منتصف الثلاثينيات من القرن العشرين حين اضطرته السنوات الثمانون إلى ترك البحر والبقاء في البلدة قريبا من البحر والخشب حتى وفاته ـ يرحمه الله .

المشعـــل

على الرغم من أن عائلة المشعل لم يظهر فيها سوى ثلاثة نواخذة (وهم إبراهيم المشعل وولداه عبدالعزيز وعلي) إلا أنهم أصبحوا من نواخذة الكويت الكبار والمشهورين . ولقد كان النوخذة إبراهيم من نواخذة الكويت القدامى الذين قاموا بقيادة السفن الشراعية قبل نشوب الحرب العالمية الأولى ثم خلالها وبعدها حتى نهاية السفر الشراعي الكويتي ، وكان خلال عمله الطويل هذا في قيادة السفن الشراعية يدرب ولديه عبدالعزيز وعلي ، فأصبحا من النواخذة كذلك ، وكانوا يقودون السفن الشراعية في الوقت ذاته الذي كان فيه والدهم إبراهيم مازال نوخذة يقوم برحلات موسمية إلى بنادر الساحل الهندي الغربي . وكان النوخذة إبراهيم كذلك من نواخذة الغوص على اللؤلؤ ، ففي موسم الغوص (في فصل الصيف) كان يذهب مع ولديه ومجموعة من البحارة لتجربة حظهم في هذه الحرفة المغرية والمتعبة . لذا فعائلة المشعل هي من العائلات القليلة التي كان رجالها يمارسون قيادة السفن الشراعية السفارة وقيادة سفن الغوص على اللؤلؤ في الوقت ذاته حتى كسد سوق اللؤلؤ ثم السفر الشراعي فاستراح هؤلاء الرجال من ركوب البحر وقيادة السفن إلى الأبد .

النوخذة إبراهيم بن مشعل

ولد النوخذة إبراهيم المشعل في الكويت ، وتعهده آل العبدالرزاق بالرعاية ، وأخذوه معهم إلى الهند وهو شاب في العاشرة من عمره ، وهناك تعلم ركوب البحر وقيادة السفن الشراعية ، ثم اشترك مع أحد تجار قطر من آل مانع في سفينة صغيرة ، وأصبح يقودها في رحلات موسمية إلى الهند وله نصف الأرباح . ثم استقر في الكويت ـ في الحي القبلي من البلدة بالقرب من منازل الخرافي والعثمان والمبارك .

النوخذة إبراهيم المشعل

وفي السنوات التي سبقت اندلاع الحرب العالمية الأولى كان النوخذة إبراهيم يقود سفينة شراعية إلى بنادر الساحل الهندي لبيع التمور فيها ثم العودة بشحنة من الأخشاب وغيرها من البضائع الاستهلاكية . وفي موسم عام ١٩١٠م/ ١٩١١م ترك

شط العرب في رحلة موسمية إلى الساحل الهندي الغربي برفقة النوخذة خليفة بن شاهين الغانم ، وفي طريقهما أخبرا التاجر محمد بن رشدان العازمي الذي كان في بندر لنجة في ذلك الحين عن رغبتهما بمواصلة مسيرهما حتى بندر كراچي أو خورميان أو بندر براول . وحين وصل النوخذة إبراهيم بندر خورميان أنزل عينة من تمره وعرض عليه سعرا طيبا فيه نظرا لعدم وجود كميات من التمر في ذلك البندر في ذلك الوقت . ومن بندر خورميان أبحر إلى بندر كاليكوت لشحن البضاعة لرحلة العودة إلى الكويت ، هذا نموذج لرحلة من رحلات النوخذة إبراهيم المشعل الكثيرة ، التي استمرت حتى بداية الخمسينيات من القرن العشرين . أي أن النوخذة إبراهيم أمضى ما لا يقل عن أربعين عاما متصلة يقود فيها السفن الشراعية السفارة المختلفة الأحجام والأشكال . وفي عام ١٩١٧م إحدى سنوات الحرب العالمية الأولى نشط النوخذة إبراهيم في نقل البضائع المختلفة من الهند إلى الكويت ، كان من ضمنها كمية من الحديد تقدر بحوالي ٥٠ هندر للحداد الكويتي سليمان الحداد . وأما في عام ١٩١٨م (آخر سنوات الحرب العالمية الأولى) فقد كان النوخذة إبراهيم المشعل في بندر كاليكوت يستعد لقيادة أكبر سفينة من نوع البوم قام بصنعها إنسان -تلك هي السفينة المشهورة «نور البر والبحر» التي أوصى بصنعها (على ساحل الملبار في بندر كاليكوت) التاجر البحريني عبدالرحمن الزياني . فبعد أن عومت هذه السفينة الضخمة التي تبلغ حمولتها حوالي ٧٥٠٠ منْ والتي بلغت تكاليف صنعها حوالي ١٢٠,٠٠٠ روبية ، وتم شحنها بالبضائع المختلفة من أخشاب وحبال وتمر الهند (الصبار) والبهارات لرحلة العودة إلى البحرين والكويت ، تعرض بندر كاليكوت لعاصفة قوية أدت إلى تقطع حبال هذه السفينة الضخمة من مراسيها ، وانقلبت وتكسر جزءها العلوي ، وتناثر ما فيها من بضاعة حتى أن بعضا من أخشابها «لاثت» على الساحل الذي غص بالمتفرجين الذين شاهدوا الأمواج تلعب بحطام «نور البر والبحر» وبغيرها من السفن التي كانت تستعد للسفر من هذا البندر المكشوف والمعرض للرياح وللأعاصير . ولقد كانت هذه الحادثة في شهر مايو من عام ١٩١٨م ، فاضطر النوخذة إبراهيم إلى العودة إلى

الكويت (ربما عن طريق الباخرة) ، ولم يقم بقيادة تلك السفينة التاريخية . ولكنه استمر في قيادة غيرها من السفن ؛ ففي عام ١٩٣٦م ذهب في رحلة سفر وعاد بعدها وذهب في رحلة للغوص على اللؤلؤ وحالفه الحظ وحصل على «حصباة» سيمت منه في الكويت بمبلغ ٥٠,٠٠٠ روبية ، وذهب إلى البحرين لبيعها فيها . كما ركب في عام ١٩٣٧م في قيادة سفينة للتاجر ثنيان الغانم (وهي البوم «الميمون») ، وبعد سنوات من قيادتها قدر الله مرة أخرى أن يكون النوخذة إبراهيم المشعل نوخذا في أكبر سفينة صنعت في الكويت ، وكانت هذه السفينة هي التي أوصى التاجر والنوخذة أحمد الغانم صانع السفن المشهور أحمد بن سلمان بصناعتها في عمارته في حوالي عام ١٩٣٠م . ولقد كانت هذه السفينة كبيرة جدا (حمولتها حوالي ٧٠٠٠ منْ) وكانت ذات مؤخرة مستديرة تشبه اليخت الذي صنع للشيخ أحمد الجابر ، وكانت تسير بفعل الشراع والمحرك أيضا ، ولقد أطلق عليها مالكها اسم «مركب الغانم مشرف» . ولقد قام النوخذة إبراهيم المشعل بقيادتها في أولى رحلاتها وعليها ما لا يقل عن أربعين بحارا . ولقد كان ذلك في بداية الحرب العالمية الثانية حيث كان الطلب على مثل هذه السفن الضخمة لا ينقطع نظرا لتوقف البواخر عن شحن البضائع الاستهلاكية خلال الحرب .

ثم ترك النوخذة إبراهيم المشعل قيادة «مركب الغانم» ليقوم بقيادته النوخذة علي ابن خليفة الشاهين الغانم حتى عام ١٩٤٥م ـ نهاية الحرب العالمية الثانية حيث تسلم قيادتها النوخذة إبراهيم المشعل مرة أخرى ، لكي يقودها إلى ميناء جدة (على البحر الأحمر) ـ لقد شاهدها أحد أبناء الملك عبدالعزيز آل سعود ورغب في شرائها ، فباعها مالكها أحمد الغانم إليه ، واختار النوخذة إبراهيم المشعل لكي يقودها في رحلتها الأخيرة إلى ميناء جدة ، وكان معه في تلك الرحلة ابنه علي المشعل الذي روى للمؤلف تفصيلات هذه الرحلة التاريخية كالتالي :

«كانت سنوات الحرب العالمية الثانية ، تركنا الكويت إلى البصرة حيث حملنا أكياسا من الشعير وأبحرنا بها إلى دبي حيث بعناها هناك ورجعنا إلى الكويت . وسمعنا

أن مندوب الملك عبدالعزيز آل سعود قد طلب شراء أعداد كبيرة من القدور والأواني المنزلية المتوافرة في أسواق الكويت ، فشحنا المركب (مركب الغانم) بالأواني وأبحرنا باتجاه مسقط ثم إلى عدن حيث اشترينا أعدادا كبيرة من الفوط وأبحرنا إلى جدة داخل البحر الأحمر . ولأن الوالد إبراهيم لم يبحر داخل البحر الأحمر من قبل ، فقد استأجرنا ربانا من عدن بمبلغ ٥٠٠ روبية ، وكنا نبحر نهارا ونتوقف ليلا نظرا لانتشار الشعاب المرجانية في جميع أجزاء ذلك البحر ، وكان الربان يصعد نهارا إلى أعلى الصاري ويجلس على خشبة «جالي» ويشير لنا بيده على الطريق الآمن ، وكنا نرسل له الغداء ليأكله وهو في مكانه أعلى الصاري يراقب الطريق . وبعد ١٥ يوما وصلنا ميناء جدة ، واستقبلنا مندوب الملك عبدالعزيز عبدالله السليمان والذي كان صديقا للنوخذة إبراهيم عندما كانا في الهند ، وطلب من الوالد أن يبحر بالسفينة إلى بورسودان لتغطية أسفلها بصفائح من النحاس ، ولكن الوالد رفض ذلك لأن عقدنا مع أحمد الغانم هو أن نوصل هذه السفينة إلى جدة . وبعد أن اعتمرنا ركبنا السيارات إلى الرياض ، وقابلنا هناك الملك عبدالعزيز الذي جهز لنا السيارات التي أوصلتنا إلى الكويت» .

وأما البحار خالد حمد الذي كان مع النوخذة إبراهيم في تلك الرحلة فقد روى للمؤلف هذه الرحلة بالتفصيلات ذاتها التي رواها النوخذة علي المشعل ، وأضاف أنهم حين دخلوا من باب المندب (مدخل البحر الأحمر) قابلهم النوخذة عيسى المطر في بوم الصقر «قتيبة» ، وكانوا حين يتوقفون في الليل يربطون طرفي السفينة بالقصاصير (الشعاب المرجانية) حولهم لأن البحر الأحمر كان عميقا لا تصل المراسي إلى قاعه . كما أضاف أنهم استخدموا المحركة (الماكينة) بدلا من الشراع حين دخولهم البحر الأحمر ، وأن الربان الذي كان يدلهم على المجرى كان من السودان .

قام النوخذة إبراهيم المشعل بقيادة إحدى السفن بعد ذلك عدة سنوات ثم ترك السفر بعد ذلك وقد بلغ الخامسة والسبعين من عمره ، فكان من أطول نواخذة الكويت عملا في قيادة السفن . وفي عام ١٩٥٥م مرض النوخذة إبراهيم المشعل

وذهب إلى البحرين للعلاج ، ولكنه توفي في أثناء إجراء العملية له في ذلك العام ، ودفن هناك .

يصف النائب السابق محمد أحمد الرشيد النوخذة إبراهيم المشعل (الذي ركب معه بحارا في إحدى السنوات) بأنه «رجل فاضل ، ومع أنه لا يحسن القياس ، إلا أنه خبير بالرياح والمجاري البحرية ، وهو خبير وصائب الرأي» . وهو كذلك نوخذة جريء ، وكان بعض النواخذة يستشيرونه في أثناء رحلاتهم لما يتمتع به من خبرة جيدة وسمعة طيبة . ويروى أنه كان يحمل شحنة من السلاح من بندر مسقط إلى الكويت (خلال منع الإنجليز لتجارة السلاح في الخليج) ، فطاردته الدورية الإنجليزية وألقت القبض عليه بالقرب من خورفكان ، فصادرت السلاح وأشعلت النار بالسفينة ، وتركت النوخذة إبراهيم وبحارته على الساحل حتى وصل إليهم من أعادهم إلى الكويت .

ولقد ورد ذكر النوخذة إبراهيم المشعل في روزنامات بعض النواخذة الكويتيين مثل النوخذة عيسى بشارة الذي ذكر أنه في عام ١٩٣٩م صادف النوخذة إبراهيم المشعل في بندر كاليكوت الهندي . كما ذكره النوخذة عيسى العثمان في روزنامته في عام ١٩٤٠م . ولقد كان النوخذة إبراهيم المشعل في قيادة البوم «تيسير» ـ بوم العثمان آنذاك .

النوخذة عبدالعزيز إبراهيم المشعل

النوخذة عبدالعزيز إبراهيم المشعل

النوخذة عبدالعزيز المشعل من أشهر نواخذة السفر الشراعي الكويتي من الجيل الأخير ، ومن أشجعهم ، رجل أمضى شبابه في خدمة النقل الشراعي الكويتي وتجاره ، وكان يقود السفن ويشرف على بنائها نيابة عن التجار الذين عمل في سفنهم بكل تجرد وإخلاص ، وكأن هذه السفن «حلاله» ـ أي ملكا له . لم يبال بالمصاعب أو الأخطار ولا بشبابه الذي أمضى جله بين أمواج المحيط وموانيه فكان (مثل زميله النوخذة محمد بورحمة) شمعة احترقت لتضيء للآخرين ، حتى داهمه المرض وأقعده عن السفر بعد

سجل حافل بالإنجازات الطيبة التي ضاع معظمها ولم تسطر في سجل التاريخ ـ تاريخ السفر الشراعي الكويتي .

دربه والده إبراهيم على قيادة السفن الشراعية ، كما كان يصحبه معه في رحلات للغوص على اللؤلؤ في فصل الصيف ، ولما شب تسلم قيادة سفينة للتاجر حمد الصقر ، وقام بقيادتها عدة سنوات ثم أصبح نوخذة في سفينة صغيرة (حمولتها ١٧٠٠ منْ) كان يمتلكها ، فباعها وركب نوخذا في بوم التاجر محمد ثنيان الغانم وأخيه ثنيان المعروف باسم «هديب» ، وقام بقيادة هذه السفينة من عام ١٩٣٣م وحتى عام ١٩٣٨م . ثم طلب منه التاجر عبداللطيف بن محمد ثنيان الغانم أن يقوم بقيادة سفينته المشهورة البوم «المثنى» ، وقام بقيادة هذه السفينة (بعد أن أشرف على صنعها) في أولى رحلاتها عام ١٩٣٩م . ويروي صانع البوم «المثنى» ، الأستاد علي عبدالرسول للمؤلف أن النوخذة عبدالعزيز المشعل كان يباشر بناء هذه السفينة وكأنها ملكه (نظرا لأن مالكها لم يكن ليستطيع مباشرتها آنذاك) ، وفي أول رحلة له في هذه السفينة جنحت على «قصار» بالقرب من جزيرة مصيرة العمانية ، وأحدث ذلك ضررا في قاعدتها (البيص) ، ولكن البحارة استطاعوا معالجة هذا الضرر وتم وصول هذه السفينة إلى الكويت بسلام حيث قام الأستاد علي عبدالرسول ومعه القلاليف باستبدال قاعدتها بأخرى جديدة . ولقد قام النوخذة عبدالعزيز بقيادة هذه السفينة خمس سنوات متصلة ، قام بعدها بالإشراف على بناء سفينة جديدة للتاجر عبدالمحسن ناصر الخرافي وهي البوم «ممتاز» ، وقام بقيادتها حتى عام ١٩٤٨م إلى بنادر الساحل الهندي الغربي ثلاث رحلات في الموسم الواحد ـ كانت جميعها رحلات موفقة ماديا ومعنويا . ثم ألم به داء السكري ، ولم يكن له علاج ناجح آنذاك ، فاضطر النوخذة «الصلب» عبدالعزيز المشعل إلى ترك البحر والسفر عام ١٩٥٣م على الرغم من تعلقه الدائم به ، ثم تعرضت رجله لداء الغرغرينة ، وكانت سبب وفاته عام ١٩٥٧م وهو في الثامنة والخمسين من عمره . يصفه الأستاد جاسم عبدالرسول (الذي ركب معه في إحدى رحلاته) بأنه نوخذة صلب وشديد وجريء لا يهاب» .

كما يصفه أحد أقاربه الذي ركب معه مسؤولا عن الدفة (سكونيا) وهو أحمد المشعل ، بأنه ليس له مثيل . ففي إحدى السنوات كانوا عائدين من رحلة طويلة إلى الهند ، ولما وصلوا إلى الكويت وأنزلوا بضاعتهم أخبرهم النوخذة عبدالعزيز بأنهم ذاهبون إلى الشط للقيام برحلة أخرى . ولما كان العيد على الأبواب طلبوا منه أن يدعهم حتى نهاية العيد ، لكنه أصر على السفر ، مع أنه كان مريضا في ذلك اليوم لدرجة أنه كان يحمل من قبل بعض البحارة إلى السفينة . وبعد ليلة واحدة وصلوا الشط . وفي الصباح هلّ عليهم عيد الفطر ، فوجدوا سلطات الجمارك في الشط في عطلة ، وكان من الصعب السماح لهم بشحن التمور . لكن النوخذة عبدالعزيز استطاع إقناعهم بالسماح له بشحن التمور على أن يقوم بإيصال مسؤول منهم إلى أهله في العشار . ولما تم ذلك شحن سفينته بالتمر (كانت سفينة تابعة له) ، وسافر إلى الهند ، ثم عاد إلى الشط مرة أخرى وحمل أكياسا من الطحين إلى قطر . ثلاث رحلات في موسم واحد للنوخذة عبدالعزيز المشعل . وأما حين يكون في ساحل الملبار في الهند ، فإن النوخذة عبدالعزيز يستأجر عددا من البحارة الهنود لمساعدة بحارته على شحن الأخشاب في سفينته حتى يبحر بها مسرعا إلى الكويت .

والنوخذة عبدالعزيز المشعل ، نوخذة صلب وجريء وقليل الكلام ، وذو شخصية قوية لدرجة أن البحارة لا يقتربون من مجلسه على سطح السفينة احتراما له وهيبة منه . ولقد وصفه أحدهم بأنه «حكومة في محمله والبحارة تهابه» .

وكان حين يعود من رحلات السفر هذه يستريح بين أهله أياما معدودة ليركب البحر بعدها ثانية في رحلات لنقل الماء العذب من شط العرب وبيعه على سفن الغوص على اللؤلؤ .

ولقد ورد ذكر النوخذة عبدالعزيز في كثير من روزنامات النواخذة الكويتيين الذين التقوا به خلال رحلاته الطويلة والمتعددة ، التي وصل خلالها إلى معظم البنادر التي وصل إليها زملاؤه من النواخذة على ساحل الهند الغربي وساحل اليمن الجنوبي

وساحل إفريقيا الشرقي . ولعل أفضل رحلة ورد فيها ذكر النوخذة عبدالعزيز المشعل هي التي ذكر تفصيلاتها النوخذة عيسى بشارة في روزنامته (رحلة ١٠ عام ١٩٤١م) فقد التقى النوخذة عيسى بالنوخذة عبدالعزيز بالقرب من جزيرة قيس وهما في طريقهما إلى بنادر اليمن الجنوبية ، فقام النوخذة إبراهيم بزيارة لزميله النوخذة عيسى في سفينته ، ولما علم النوخذة إبراهيم أن النوخذة عيسى في طريقه إلى السواحل الإفريقية طلب منه النوخذة عبدالعزيز أن يصحبه (سنيار) لأنه لم يسبق له الذهاب إلى السواحل من قبل ، فأبحرا حتى بنادر اليمن حيث باعا ما لديهما من تمر ثم أبحرا سويا إلى الساحل الإفريقي الشرقي . وبالقرب من الساحل الصومالي الشرقي (مقابل جزيرة سقطرة) انقطعت حبال الشراع في سفينة النوخذة عيسى فقام «سنياره» النوخذة عبدالعزيز بجره وراءه حتى تم إصلاح الحبال ، ثم واصلا مسيرهما حتى بندر لاموه حيث قابلا النوخذة محمد بورحمة هناك . وبعد أن شحنا سفنهم بأعمدة «الكندل» خرجوا سويا (واحدا خلف الآخر) من بندر لاموه في رحلة العودة إلى الكويت . ولقد روى النوخذة عيسى بشارة الكثير من التفصيلات عن هذه الرحلة للمؤلف .

كذلك ذكر النوخذة أحمد الخشتي في روزنامته أنه شاهد النوخذة إبراهيم المشعل بالقرب من بندر جونيه (على ساحل مكران) قادما من بندر كراچي في طريقه إلى الخليج عام ١٩٣٦م ، كما ذكره النوخذة أحمد الفهد عام ١٩٤٥م والنوخذة مفلح الفلاح عام ١٩٤٨م ، وأما النوخذة عبدالوهاب العسعوسي فقد ذكر في روزنامته أنه شاهد النوخذة عبدالعزيز المشعل في بندر جزيرة هنيام في موسم عام ١٩٥٢/ ١٩٥٣م . أما أحد البحارة الذين ركبوا مع النوخذة عبدالعزيز المشعل فقد روى للمؤلف هذه الحادثة التي حدثت في إحدى سنوات الحرب العالمية الثانية عام ١٩٤٣م على النحو التالي :

«كان النوخذة عبدالعزيز المشعل في قيادة سفينة للتاجر عبدالمحسن الخرافي ، وكان النوخذة عيسى بشارة في قيادة البوم «فتح الخير» ، وكانا مع مجموعة من نواخذة

الكويت بالقرب من مدخل شط العرب ينتظرون رياح الشمال لبدء رحلاتهم . وفي الليل أمر النوخذة عبدالعزيز بحارته برفع الشراع بهدوء وخطف دون أن يعلم به أحد إلى الهند . ولما أصبح الصباح سافرت بقية الخشب ، ومن بينها النوخذة عيسى بشارة الذي ظن أن النوخذة عبدالعزيز قد سبقه إلى الهند . ولكنه حين وصل إلى الهند لم يجد النوخذة عبدالعزيز المشعل الذي تعرض لحادث في مضيق هرمز ـ لقد صدمته باخرة وكسرت مقدمة السفينة ، فاضطر إلى اللجوء إلى أحد البنادر القريبة لإصلاح السفينة التي تأخرت شهرا كاملا قبل أن تعاود سيرها صوب الهند . ولقد كان النوخذة عبدالعزيز شاحنا سفينته بالتمر والخيول كذلك ، وحدث أن مات أحد الخيول في هذه الحادثة . ولما وصل الهند شاهده هناك النوخذة عيسى بشارة وقد سبقه في الوصول إليه . ولعل هذا يدل على شخصية النوخذة عبدالعزيز الذي كان دائما يود أن يكون في المقدمة في أي عمل يقوم به ـ ومع ذلك فحين مات لم يترك وراءه ثروة لزوجته وأولاده ـ لقد عاش وعمل ومات ميتة الفداء .

النوخذة علي إبراهيم المشعل

بعد أن تعلم النوخذة علي المشعل القراءة والكتابة عند الملا راشد بن شرهان ، ودرس في مدرسة العامر حيث كان أستاذه عبدالملك الصالح ، ركب مع أبيه إبراهيم في رحلات الغوص والسفر ، فكان من أفضل «الغاصة» الكويتيين ، بالإضافة إلى شهرته كواحد من نواخذة السفر الشراعي الكويتي . وكان يبحر مع والده في رحلات «القطاعة» داخل الخليج . وبعد أن أتم خمس سنوات مع والده ركب مع أخيه النوخذة عبدالعزيز المشعل في رحلات السفر إلى الهند . وفي إحدى السنوات طلب إليه أن يقود سفينة من نوع «الدنجية» للنوخذة غانم بن عثمان إلى الكويت فقبل وعاد بها للكويت بسلام . ركب بعد ذلك في بوم للصقر اسمه «ميسر» وحدثت لهم في هذه الرحلة بعض المصاعب رواها النوخذة علي للكاتب . فقد كانوا عائدين من الهند إلى الكويت ، وعندما كانوا بالقرب من خورفكان هب عليهم إعصار (طوفان) شديد ،

النوخذة علي المشعل

فأخذ البحارة ينزحون الماء الذي يدخل السفينة طوال الليل دون انقطاع ، ويحاولون إنقاذ السفينة وإبعادها عن الخطر ، وكان معهم شيخ كبير من رجال الدين من أهالي اليمن واسمه محمد المرزوقي . ولما هدأت العاصفة وحمد الله الجميع على السلامة ، أقبل الشيخ محمد المرزوقي وجلس بالقرب من النوخذة علي المشعل وقال له «يا نوخذة علي ، إذا كان هذا عملكم ، فإنكم ستدخلون الجنة دون حساب» .

ركب النوخذة علي المشعل بعد ذلك في سفينة للتاجر عبدالمحسن الخرافي ، وفي خلال سنوات الحرب العالمية الثانية نشط النوخذة علي في رحلاته البحرية من الكويت إلى الهند ، وكانت رحلاته موفقة وعادت عليه بالخير الكثير . وفي أحد اللقاءات معه قال النوخذة علي للكاتب «إنني كنت في معظم الأوقات أركب في خشب لي فيها حصة ، ولم أركب نوخذة ـ جعدي ـ إلا نادرا ، هكذا نحن المشعل دائما» .

ولقد اشترك النوخذة علي في سفينة للتاجر عبداللطيف محمد ثنيان الغانم ، وأخرى للتاجر غلوم قبازرد . وفي لقاء للكاتب مع هذا الأخير قال : **اشتركت في سفينة مع النوخذة ملا علي المشعل ، فجاءني في إحدي السنوات إلى دكاني ومعه آلاف من الروبيات هي حصتي من السفينة في ذلك الموسم . جاء بها النوخذة علي «بالوفا والتمام» ، ولكن بعد مدة تسلم السفينة نوخذة غير كويتي ، فكانت النتيجة خسارة لي في ذلك العام . هذا هو الفرق بين نواخذة الكويت وغيرهم . ملا علي يجيب لي الفلوس إلى محلي ، والآخرون ينهبون السفينة ومالها . رحم الله النوخذة علي المشعل»** .

ولقد ذكر العديد من نواخذة الكويت النوخذة علي المشعل في روزناماتهم مثل النوخذة عيسى بشارة الذي ذكر أنه في عام ١٩٣٩م (حين كان على ساحل الهند الغربي) مر عليهم النوخذة علي «امعلي من كتوار» ـ أي مبحرا من بندر كتوار في طريقه إلى الساحل العماني ثم إلى الكويت . كما ذكره النوخذة ناصر بن حجي والنوخذة عيسى العثمان عام ١٩٤٢م وفي العام الذي يليه . أما في عام ١٩٤٩م

(شهر يناير) فقد ذكر النوخذة أحمد الفهد في روزنامته أنه شاهد النوخذة علي المشعل مبحرا بالقرب من بندر كووه (ربما في طريقه إلى بندر كاليكوت ـ على ساحل الملبار الهندي) .

ترك النوخذة علي السفر ، وكان له ديوان يستقبل فيه أصدقاءه من أهل البحر . وفي عام ١٩٩٠م في أثناء الغزو العراقي للكويت ، اشتد عليه المرض ، وقطعت رجله الأولى ثم الثانية ، وتوفي رحمه الله ، ودفن في مقبرة الرقة في ٢٦ من يناير ١٩٩١م ، رحمة الله عليه .

الفـــرح

الفرح من عائلات الحي القبلي في بلدة الكويت القديمة ، التي ظهر فيها بعض نواخذة السفر الشراعي ، ولقد كان كبيرهم النوخذة عبدالعزيز بن فرح الذي درب ابن أخيه راشد النوخذة خلف فأصبح واحدا من نواخذة الكويت الذين قاموا بقيادة السفن الشراعية فترة طويلة (حتى نهاية السفر الشراعي الكويتي) .

النوخذة عبدالعزيز بن فرح

لا يتوافر الكثير من المعلومات حول نشاط هذا النوخذة سوى أنه من نواخذة السفر الشراعي الكويتي القدامى الذين كانوا يقومون برحلات موسمية منتظمة خلال سنوات الحرب العالمية الأولى . ولقد ورد ذكره في سجل جمارك الكويت عام ١٩١٧م حيث ورد فيها أنه قدم من رحلة سفر إلى الهند ، وأحضر معه كمية من الأخشاب ، فكان لزاما عليه أن يدفع هو أو التاجر صاحب المال ضريبة جمركية على هذه الأخشاب مقدارها ٤٪ .

ويروى أن النوخذة عبدالعزيز درب (خلال هذه الرحلات) قريبه النوخذة خلف بن فرح الذي أصبح فيما بعد واحدا من نواخذة السفر الشراعي الكويتي المعروفين .

النوخذة خلف بن فرح

النوخذة خلف بن فرح

النوخذة خلف بن فرح من النواخذة الكويتيين الذين دفعتهم عزيمتهم وحاجتهم لكسب العيش إلى ركوب البحر وقيادة السفن الشراعية لفترة طويلة من الزمن نسبيا ، على الرغم من عدم توافر الفرص له لتعلم أساليب الملاحة والقياس ، ومع ذلك فقد أبحر كثيرا بسفينة إلى بنادر الهند ناقلا التمور من شط العرب وعائدا بالأخشاب والحبال إلى الكويت والخليج . ولقد عرف عنه أنه نوخذا فلاح الخرافي - أي في قيادة إحدى سفن هذا التاجر ، كما أنه كان نوخذا في بوم

سيد ياسين الرفاعي . ولقد سجل بعض نواخذة الكويت نشاط النوخذة خلف في روزناماتهم منذ عام ١٩٣٣م وحتى عام ١٩٤٦م . فالنوخذة أحمد الخشتي يذكر أنه أبحر من بندر كاليكوت في رحلة العودة عام ١٩٣٣م وكان برفقته (سنيار) النوخذة خلف بن فرح ، ولعل النوخذة خلف أراد أن يخرج برفقة النوخذة أحمد الخشتي نظرا لأن الخشتي يستطيع قياس مواقع السفينة في المحيط ، وهكذا كان بعض نواخذة الكويت يرافقون النواخذة (المعالمة) حين عبورهم بحر العرب (من الهند إلى ساحل عمان) . وفي الموسم التالي كان النوخذة خلف بن فرح في شط العرب حيث شاهده النوخذة أحمد الخشتي مرة ثانية وذكره في روزنامته ، كما ذكره مرات عديدة في عام ١٩٣٦م وعام ١٩٣٧م وعام ١٩٣٨م . وفي عام ١٩٣٥م كان النوخذة خلف بن فرح قد استعد لرحلة العودة ، فأبحر من بندر كاليكوت برفقة النوخذة عيسى بشارة والنوخذة أحمد الطعان (سنيار) ، وقد ورد هذا في روزنامة النوخذة عيسى بشارة ، كما كان النوخذة خلف برفقة النوخذة عيسى بشارة في بندر بو داوود القريب من مسقط في الموسم ذاته ، وكذلك في موسم عام ١٩٤٦م حين كان النوخذة خلف في بندر كاليكوت فشاهده النوخذة عيسى بشارة يبحر من هذا البندر في طريقه إلى الكويت . ولقد شاهده النوخذة يعقوب اليتامى في بندر بمبي عام ١٩٤٥م وذكر ذلك في روزنامته ، وكذلك النوخذة عيسى العثمان الذي ذكر النوخذة خلف بن فرح عدة مرات في عام ١٩٣٩م وعام ١٩٤٢م ، وفي عام ١٩٤٤م حيث ذكر أن النوخذة خلف كان في بندر تريفندرم ـ أقصى بندر تصله سفن الكويت على الساحل الهندي الغربي . هذه بعض رحلات هذا النوخذة النشط الذي لم يترك البحر إلا بعد أن قارب السفر الشراعي الكويتي على التوقف ، وكان كبيرا في السن . وحين ترك السفر وقيادة السفن عمل في وظيفة حكومية في ميناء الشويخ ، ثم تركها حتى وفاته عام ١٩٧٢م بعد أن عاش ما يقارب ٩٣ عاما .

النوخذة عيسى بن فرح

لم يرد ذكر النوخذة عيسى بن فرح كثيرا في روزنامات النواخذة الكويتيين مثلما ورد اسم النوخذة خلف بن فرح ، ولقد كان النوخذة عيسى في رحلة إلى ساحل الهند الغربي حين تقابل مع النوخذة يعقوب اليتامى بالقرب من بندر كراچي ، فذكر ذلك في روزنامته عام ١٩٤٨م . ويبدو أن النوخذة عيسى قد توقف في بندر كراچي لبيع ما لديه من تمر في هذه الرحلة .

العجيـــل

ظهر في هذه العائلة اثنان من النواخذة ـ براك ومساعد ـ أبناء عبدالمحسن العجيل الذي كان مديرا للجمارك قبل عبداللطيف العبدالجليل (المدير) . ولقد توفي والدهما عبدالمحسن فأصبحا يعملان نواخذة في سفن التاجر أحمد الخرافي (الذي تزوج والدتهما) ، وعرفا عند البعض بالنوخذة براك الخرافي والنوخذة مساعد الخرافي . ولقد بذل كل واحد منهما أقصى ما لديه من جهد في عمله في قيادة السفن الشراعية إلى الهند واليمن وبنادر الساحل الإفريقي الشرقي ، ولم يتوقفا عن السفر إلا في أواخر سنوات السفر الشراعي الكويتي .

النوخذة براك عبدالمحسن العجيل

النوخذة براك العجيل

بعد أن تعلم القراءة والكتابة وحفظ القرآن ركب مع عمه علي العجيل في شوعي صغير ، وكان عمره آنذاك ١٢ عاما . ثم توفي والده وتزوج والدته النوخذة والتاجر أحمد الخرافي الذي أخذ يعده لكي يصبح نوخذا في إحدى سفنه الكثيرة السفارة . وحين أصبح مؤهلا لذلك سلمه النوخذة أحمد الخرافي قيادة البوم «الناصري» ـ وهذه السفينة من أكبر وأشهر خشب الكويت السفارة ، وقام بقيادة هذه السفينة خلال سنوات الحرب العالمية الثانية ، وكانت أغلب رحلاته إلى بنادر الساحل الهندي الغربي . ولقد روى النوخذة براك العجيل للمؤلف تفصيلات العديد من سفراته هذه في البوم (الناصري) ، وكانت إحداها (في عام ١٩٣٨م) بصحبة النوخذة أحمد الخشتي ، حيث تعرضا لعاصفة وهما في طريق عودتهما إلى الكويت ، وصفها النوخذة براك بأنها «تكدر النفس والخاطر» . ولقد سبقت هذه الرحلة الصعبة رحلة أخرى للنوخذة براك حين كان مسافرا مع النوخذة أحمد الخرافي في سفينته المشهورة (البوم منصور) ، حيث غرقت هذه السفينة قبالة بندر كووه ، ولم يستطع أحد إنقاذها ، ونجا كل بحارتها وعادوا سالمين إلى بلدهم . كذلك روى النوخذة براك العجيل رحلة صعبة أخرى قام بها في إحدى سنوات الحرب العالمية الثانية في البوم (الناصري) على النحو التالي :

«شحنا «الناصري» بالتمر وأبحرنا صوب بندر مسقط ، ومنه إلى بندر المكلا حيث بعنا جزءا من التمر . ثم أبحرنا إلى بندر بربرة الصومالي حيث بعنا ما تبقى لدينا من تمر ثم أبحرنا صوب عدن . وفي عدن تلقيت أمرا من العم أحمد الخرافي بالتوجه مباشرة إلى الهند . ولما عرف التاجر خالد الحمد بعزمنا على السفر من عدن إلى الهند مباشرة نصحنا بعدم السفر في ذلك الوقت من الموسم (موسم الأزيب) . ولكني عزمت على السفر ، ولم يكن في السفينة سوى أكياس من الرمل (طعان) لحفظ اتزان السفينة . وبالفعل وصلنا إلى الساحل الهندي بالسلامة ، وتوجهنا إلى كاليكوت حيث شحنا السفينة بالأخشاب وأبحرنا شمالا حتى بندر منكرور ثم بدأنا عبرة الغبة . ولكن الرياح لم تكن مواتية (آخر الموسم) ، وبعد أيام توقف الهواء تماما (دوك) ، ولمدة ٤٣ يوما ونحن «امسمرين» إلى الجنوب بسرعة ميل ونصف الميل في الساعة الواحدة . وفجأة شاهدنا عن بعد ٩ مراكب وبارجتين ، ولما اقتربت هذه السفن منا تفرقت ، وأقبلت نحونا بارجة فأخذت تدور حولنا ، وطلبت من السكوني أن يلزم الحذر حتى لا تغرقنا الأمواج التي أخذت تحدثها البارجة حولنا ، كما طلبت من البحارة رفع علم الكويت على الصارية الخلفية للسفينة . ولما تم رفع علم الكويت رفعت البارجة العلم البريطاني ـ لقد كانت هذه السفن قادمة من أستراليا في طريقها إلى عدن . . ثم تركتنا وشأننا ثم شاء الله أن تهب الريح (ريح الأزيب) التي دفعتنا شمالا صوب الساحل العماني الذي وصلنا إليه بعد ١٣ يوما حيث نتخنا راس الحد . ومن هناك إلى الكويت» .

ولقد سجل بعض نواخذة الكويت في روزناماتهم بعضا من رحلات النوخذة براك العجيل ؛ ففي عام ١٩٣٥م شاهد النوخذة عيسى بشارة النوخذة براك العجيل في بندر مسقط ، وذكر أنه قدم إلى هذا البندر امعلي من النيبار في «بوم الوشار» ـ أي بندر أورن (بالقرب من بمبي) ، وكانا قد أبحرا معا من هذا البندر (ربما في طريقهما إلى كاليكوت) وأما في عام ١٩٣٨م فقد أورد النوخذة أحمد الخشتي ذكر النوخذة براك حين كان الاثنان في بندر أورن ، وقد خطف الاثنان معا من هذا البندر . كذلك أورد

النوخذة سعود السميط ذكر النوّخذة براك في روزنامته حين شاهده في بندر بربرة الصومالي عام ١٩٣٩م .

هذه بعض السفرات التي قام بها النوخذة براك العجيل في خدمة التاجر أحمد الخرافي ، ترك بعدها السفر (بعد وفاة التاجر أحمد الخرافي) وعمل في التجارة ، ولم ينقطع عن زيارة أصدقائه من نواخذة الكويت ، وكان كثيرا ما يتردد على مكتب النوخذة عبدالوهاب العثمان في سوق التجار . ولما ألمَّ به المرض وآلام الشيخوخة ترك الذهاب إلى السوق ، وكان يحرص على الصلاة في المسجد القريب من منزله ، بل كان يكثر من الدعوات والتسبيح . وفي إحدى المرات قال للكاتب : «هذه حال الدنيا ، كنا محمل «وشار» وصرنا محمل «عشار» ، من ذاك كله إلى هذا كله فسبحان الله ، رحم يدفع وأرض تبلع ، لقد عملنا في شبابنا المستحيل ، أقول هذا دون مبالغة ، يارب حسن الخاتمة» . وكان بشوشا خلال حديثه يشع من وجهه الصدق والوقار وحكمة السنين . وفي يوم الثلاثاء ٩/ ٤/ ١٩٩١م ، في شهر رمضان المبارك ، توفي النوخذة براك العجيل بعد أشهر من تحرير الكويت من الغزاة العراقيين ، وكان قد بلغ من العمر حوالي ٨٥ عاما . ولم يكن في الكويت كل رجالها من أهل البحر لكي يعزوا أهله بوفاته ، لكن تبقى مكانته في قلوب كل من عرف هذا النوخذة الإنسان .

النوخذة مساعد عبدالمحسن العجيل

النوخذة مساعد العجيل

حذا النوخذة مساعد العجيل حذو أخيه براك ، وركب في إحدى سفن أحمد الخرافي حيث أصبح سكونيا ثم نوخذة بعد ذلك . ولقد أثبت النوخذة مساعد أنه نوخذة كفء في قيادته للسفن الشراعية ، وكان التاجر أحمد الخرافي يكن له التقدير بعد أن أثبت له أنه نوخذة نشط وذو عزم وشوق للبحر وصبور . ولقد عمل النوخذة مساعد في نقل الماء من الشط وفي القطاعة إضافة إلى رحلاته الكثيرة إلى بنادر ساحل الهند الغربي وساحل اليمن الجنوبي وبنادر الساحل الإفريقي الشرقي ، ولم يترك قيادة السفن حتى بعد موت التاجر أحمد الخرافي ، إذ إن النوخذة يعقوب اليتامى ذكر في

روزنامته أنه شاهد النوخذة مساعد العجيل في بندر مسقط في عام ١٩٥٣م ـ أي أن النوخذة مساعدا كان مازال يقود السفن حتى نهاية السفر الشراعي الكويتي . ولقد كان في قيادة إحدى سفن عائلة الصقر بعد وفاة التاجر أحمد الخرافي .

درس النوخذة مساعد عند الملا محمد العجيري ، ولم تتح له الفرصة في الالتحاق بالمباركية أو المدرسة الأحمدية ، فقد ركب البحر صغيرا ثم أصبح نوخذة حيث تسلم قيادة بوم الخرافي «بوشويشة» ، وكان يذهب فيه إلى شط العرب لنقل المياه العذبة للكويت صيفا ، ثم يقوده إلى بندر كراچي في موسم السفر في الشتاء . ثم سلمه أحمد الخرافي إحدى سفنه السفارة وقام بقيادة هذه السفينة إلى بنادر الساحل الهندي في كل موسم رحلة واحدة أو رحلتين في الموسم الواحد . وفي إحدى سفراته هذه كان عائدا من الهند (من كاليكوت) محملا بالأخشاب التي انتقاها أحمد الخرافي بعناية من عند التاجر كنجي أحمد ، وحين اقتربت السفينة من المطاف كان البحارة (يبلدون) البحر ـ أي يقيسون العمق حولهم بالمسبار حتى يتجنبوا المياه الضحلة (حالة المطاف) ، ولكن حدث خطأ في القياس وجنحت السفينة على الرمال الضحلة ، وكان هناك نهايتها ـ إذ كانت محاولة إنقاذها شبه مستحيلة ، وعاد النوخذة مساعد وبحارته مع النوخذة عيسى المطر الذي صادفهم في بندر الدير وعاد بهم إلى الكويت . ولكن النوخذة والتاجر أحمد الخرافي لم يهتم لفقدانه إحدى سفنه ، وتسلم النوخذة مساعد سفينة أخرى بدلا منها ، واستمر النوخذة مساعد في رحلاته الكثيرة التي شملت الهند واليمن والسواحل الإفريقية . ولقد استمع له المؤلف يروي إحدى الصعوبات التي مرت عليه ، إذ فاجأتهم عاصفة (عقربي) شديدة لم يشهد لها مثيل من قبل منذ أن تركوا الساحل الهندي في طريقهم إلى الساحل العماني . يقول النوخذة مساعد إن البحارة سقط معظمهم من الإعياء حتى رئيسهم المجدمي ، وبقيت أنا والسكوني في القيادة ، فكانت السفينة حين تهوي مقدمتها في بطن الموج نصيح «أشهد أن لا إله إلا الله» ـ لقد كنا على هذا الحال يومين متتاليين ولكن الله سلم .

كذلك روى النوخذة مساعد رحلة له من بمبي إلى بندر كولمبو في سيلان ، وأخرى إلى بنادر ساحل المهرة اليمني (مثل سيحوت) ، وأما رحلته إلى السواحل الإفريقية فقد كانت في عام ١٩٤٧م حيث عبر النوخذة مساعد من بندر بمبي في الهند إلى الساحل الإفريقي الشرقي ، ومن هناك إلى مباسا وزنجبار ودلتا الروفيجي حيث شحن سفينته بأعمدة الكندل وعاد بها إلى الكويت .

ولقد كان النوخذة مساعد يروي ما يتذكره عن رحلاته بفخر واعتزاز . لقد أمضى سنوات شبابه في خدمة التاجر أحمد الخرافي ، وكان لا يتقاضى الأربع قلايط التي يحصل عليها نوخذة السفر بعد كل سفرة ، بل كان يعمل هو وأخوه براك عند التاجر أحمد الخرافي «تطوعا» . ولم يكن هو وأخوه براك يمضون فصل الصيف في الكويت بلا عمل ، بل كانوا يساعدون التاجر أحمد الخرافي في العناية بـ «النقعة» -نقعة الخرافي- التي تعد من أفضل النقع في الكويت على الرغم من صغر مساحتها . وكان النوخذة مساعد العجيل يترقب بدء موسم السفر لكي يركب البحر مرة أخرى .

ولقد سجل العديد من نواخذة الكويت في روزناماتهم إشارات عن النوخذة مساعد في العديد من الموانى والبحار منذ عام ١٩٣٧م وحتى عام ١٩٥٣م ؛ ففي عام ١٩٣٧م شاهده النوخذة عيسى بشارة بالقرب من بندر جنجيرة الهندي ، ثم في بندر كاليكوت . وبعد عودته إلى الكويت من كاليكوت في ذلك الموسم قام برحلة أخرى (مطراش ثاني) في ذلك الموسم . كذلك ذكره النوخذة عيسى العثمان في روزنامته في الأعوام ١٩٣٧م ، ١٩٤٢م ، ١٩٤٦م وكذلك في عام ١٩٤٧م . هذا بالإضافة إلى النوخذة أحمد الخشتي الذي ذكره عام ١٩٣٨م والنوخذة ناصر بن حجي والنوخذة مفلح الفلاح الذي وثق رحلة النوخذة مساعد إلى السواحل في عام ١٩٤٧/ ١٩٤٨م ، حيث ذكر أنه واجهه في جزيرة بيجو عند مدخل دلتا الروفيجي في تنزانيا . وأما رحلة النوخذة مساعد إلى بندر بربرة الصومالي فقد ذكرها النوخذة سعود السميط في روزنامته عام ١٩٣٩م . ولقد كان النوخذة مساعد يحتفظ في روزنامة

خاصة به سجل بها ما شاهده وقام به خلال سفراته الطويلة والمتعددة ، ولكن هذه الرزنامة لم يكتب لها البقاء بعد أن غزا جنود الاحتلال الصدامي الكويت عام ١٩٩٠م .

سألت النوخذة مساعد العجيل إن كان البحر والسفر «يعن» عليه ، فأجاب : «ما يعنّ البحر علي . . . لقد نسيت كل شيء عن البحر ـ ما فيني شده» ، وحين سألته هل يعود أهل الكويت إلى حياة البحر والسفر في المستقبل أجاب : «الماء غطى على الزرع ، ما يرد البحر ـ لقد مات أهله» . وحين كان الباحث عادل عبدالمغني يسأله عن السفن في إحدى المرات ، أخذه النوخذة مساعد إلى حوش المنزل وقال له : «شوف هالسيارات داخل وخارج المنزل ـ هذه هي خشبنا (سفننا) اليوم» فكيف نركب البحر ثانية .

وفي ١٩٩٧ عام توفي النوخذة مساعد العجيل فخسرت الكويت وأهلها واحدا من رجالاتها الأفاضل .

المطـــر

بدأ رجال هذه العائلة ارتباطهم بالبحر عن طريق عملهم في حرفة الغوص على اللؤلؤ ، ثم تحولوا بعد ذلك إلى حرفة السفر الشراعي بعد أن أحسوا بأن هذه الحرفة في طريقها إلى الزوال . ولقد كان كل من حمد المطر وراشد المطر من نواخذة الغوص على اللؤلؤ ، وقد علما ابنيهما على هذه الحرفة ، ولكنهما تحولا إلى السفر الشراعي ، وأصبح أحدهما ، وهو النوخذة عيسى حمد المطر من نواخذة السفر الشراعي الكويتي المعدودين ، كما ظهر في هذه العائلة النوخذة عيسى راشد المطر ، الذي تحول إلى السفر الشراعي في أواخر سنواته ، ثم تركه بعد أن شارف على نهايته في بداية الخمسينيات من القرن العشرين .

النوخذة عيسى حمد المطر

النوخذة عيسى حمد المطر

النوخذة عيسى حمد المطر من نواخذة الكويت «المسميين» الذين خدموا في السفر الشراعي الكويتي مدة طويلة ممتدة ما بين عام ١٩٣٧م وعام ١٩٥٤م ذهب خلالها في سفينته إلى معظم البنادر التي وصلت إليها سفن الكويت السفارة ، كما أنه من نواخذة الكويت القلائل الذين ذهبوا في رحلات إلى بنادر اليمن الغربية الواقعة على ساحل البحر الأحمر الشرقي مثل الحديدة ومصوع وغيرها . ولقد قام بقيادة واحدة من أشهر سفن الكويت وهي بوم التاجر عبدالعزيز الصقر المعروف باسم «قتيبة» ولقد استمر في قيادة هذه السفينة ١٥ عاما متصلة جعل فيها هذه السفينة يتردد اسمها على لسان بحارة الكويت ونواخذتها وتجارها ، وكان خلال رحلاته على هذه السفينة يدرب ابنه عبدالله وغيره من الشباب الذين أصبحوا فيما بعد من نواخذة السفر الشراعي الكويتي .

يصفه تلميذه النوخذة عبدالعزيز البرجس للمؤلف بقوله : «إن النوخذة عيسى المطر نوخذا من أطيب النواخذة» ، كما ذكره العديد من النواخذة في روزناماتهم حين شاهدوه في مختلف البنادر والبحار على ساحل الهند واليمن وإفريقيا الشرقية . ولقد بدأ النوخذة عيسى حياته بحارا ثم سكونيا مع النوخذة علي المبارك (ربما في بغلة ولد

مبارك المشهورة) ، ثم ركب مع النوخذة حسين عبدالرحمن العسعوسي في بوم «حولي» ، وكانت هذه فرصة طيبة للنوخذة عيسى للتعلم على أساليب الملاحة والقياس من هذا النوخذة والقبطان . وبعد أن أكمل تدريبه ركب مع النوخذة يوسف جاسم المبارك مساعدا له في بوم الصقر المشهور «طارق» ولمدة ثلاث سنوات ، قام بعدها بقيادة البوم «قتيبة» ، ولهذا يوصف النوخذة عيسى المطر بأنه «نوخذا الصقر» نظرا لطول الفترة التي خدم فيها هذا النوخذة في سفن هذه العائلة .

وفي إحدى رحلاته الكثيرة كان معه ابنه عبدالله المطر الذي روى للمؤلف إحدى رحلاته مع والده ، وما صادفوه من متاعب خلالها مازالت ذكراها باقية في باله ، وذلك على النحو التالي :

«تركنا البصرة حاملين التمر إلى «خورميان» على ساحل الهند الغربي ، ثم بعنا التمر وأبحرنا جنوبا إلى «كاليكوت» . وفي الطريق (بالقرب من بومباي) هبت علينا عاصفة فأنزلنا الأشرعة وتركنا البوم «مدبر» والبحارة ينزفون الماء . وزادت قوة الريح ، واضطررنا لقطع الدقل والتخلص منه (ضربه أحد البحارة بالجدوم حتى سقط بحرا) فخف حمل السفينة . واستمر البحارة في نزف الماء من السفينة يومين متصلين . ولما هدأت الريح وضعنا «الدستور» مكان الدقل ورفعنا عليه شراع الماشوه . وبعد خمسة أيام وصلنا كاليكوت ، وهناك اشترينا دقلا جديدا ثم حملنا أخشابا مختلفة إلى البصرة وكان ذلك في سنة ١٩٣٩م» .

وفي رحلة للنوخذة عيسى المطر إلى بنادر ساحل البحر الأحمر (مثل الحديدة والمخا وغيرها) عام ١٩٤٥م كان معه البحار الشاعر خليفة المؤيد الذي جادت قريحته بقصيدة من الشعر الشعبي وصف من خلال أبياتها هذه البنادر وأناسها وطبيعتها ومن حسن الحظ أنها سلمت من الضياع ، مما يذكرنا بالشاعر الملاح الحميدي بن منصور يرحمه الله .

وفي أواسط الأربعينيات من القرن العشرين بدأ بعض تجار الكويت وضع محركات في سفنهم ، وأطلق على هذه السفن «لنجات» ـ جمع لنج ـ وكان أحد

أولئك التاجر عبدالعزيز الصقر الذي سلم قيادة لنج له إلى النوخذة عيسى المطر ، فقام بقيادة هذه السفينة خمس سنوات متصلة ، وكانت جميع رحلاته هذه إلى بنادر الساحل الهندي الغربي .

ولعل أول من أورد ذكر النوخذة عيسى المطر في روزنامته النوخذة عيسى بشارة الذي ذكر في روزنامته أنه واجه النوخذة عيسى المطر في عام ١٩٣٧م «امعلي من كتوار» على ساحل الهند الغربي . كذلك ذكره النوخذة أحمد الخشتي عام ١٩٣٨م حين شاهده مبحرا من بندر براول إلى بمبي -على ساحل الهند الغربي . كما أورد النوخذة عيسى بشارة أن النوخذة عيسى المطر وصل إلى بندر عدن (في عام ١٩٤٥م) ، ثم سافر من عدن إلى بندر الحديدة اليمني بعد ذلك ، وفي سفينته حمولة (ربما مواد غذائية) إلى الحديدة -داخل البحر الأحمر نظرا للحاجة إلى الحبوب في ذلك العام- آخر سنوات الحرب العالمية الثانية .

وأما النوخذة عيسى بشارة فقد ذكر أنه كان بصحبة النوخذة عيسى المطر حين أبحر الاثنان من بندر زنجبار في طريقهما إلى دلتا الروفيجي لشحن كمية من أعمدة الكندل هناك ، وكان ذلك في موسم عام ١٩٤٧م . وأما النوخذة سلمان العيسى فقد أورد ذكر النوخذة عيسى المطر في ذلك الموسم (١٩٥٣م/ ١٩٥٤م) حين تقابل معه في بندر مسقط العماني . ولعل هذه الرحلة آخر رحلات هذا النوخذة الدؤوب ، اضطر بعدها إلى ترك البحر وقيادة السفن ، وعمل في شركة تجارية بضع سنوات ثم تركها . ولقد اشترى النوخذة عيسى المطر منزلا في ضاحية الشامية في أواخر الخمسينيات من القرن العشرين ، وكان يجلس على كرسي بالقرب من منزله كل مساء ، ويزوره جاره النوخذة مفلح الفلاح ، وأحيانا صديقه النوخذة يعقوب البالول . ولعله منظر لا ينساه المؤلف وهويرى هؤلاء النواخذة يتبادلون الحديث حول البحر والسفن والسفر بعد أن ذهب عهد السفر والسفن إلى الأبد .

وفي عام ١٩٦٧م توفي النوخذة عيسى حمد المطر ، وكان عمره حوالي ٦٣ عاما ـ يرحمه الله .

النوخذة عبدالله عيسى المطر

النوخذة عبدالله المطر

ركب النوخذة عبدالله مع أبيه وعمره أحد عشر عاما ، ولما بلغ من العمر ٢٢ عاما أصبح نوخذة في بوم صغير للصقر ، فكان يذهب كل عام إلى البصرة ويحمل التمر إلى الهند (خورميان أو بور بندر) ، ثم يذهب إلى كاليكوت ويحمل الأخشاب مبحرا إلى الكويت . وفي إحدى هذه الرحلات أصابتهم متاعب روى بعضها للكاتب كما يلي :

«كنا في طريقنا للكويت عندما هبت علينا عاصفة (طوفان) تسمى «ضربة الأحيمر» بالقرب من ميناء على ساحل الهند الغربي يسمى «رطناجري» ، فأنزلنا جميع الأشرعة وجنحت سفينتنا على شعاب مرجانية (قصار) عند مكان يسمى «زنجيره» فتركنا السفينة وأخذنا نسبح حتى وصلنا إلى البر ، وجلسنا في مسجد على الساحل وكان عددنا ١٦ رجلا ، فأمضينا أربعة أيام في هذا المسجد ننام فيه ونطلب من الإمام المساعدة لكي نذهب إلى بومباي حيث يوجد فيها بعض تجار الكويت . وفي أحد الأيام أخذنا الإمام معه إلى بومباي فوصلناها بعد أربعة أيام ، مررنا خلالها على خور «زنجيرة» حيث ركبنا السيارة إلى بومباي . وهناك مررنا على التاجر صالح الشايع الذي كان يعمل وكيلا للصقر في بومباي ، فأعطانا مبلغا من المال وأسكننا في شقة ، وأوصى بخياطة ملابس لكل واحد منا . كما سمع عن قصتنا صالح التوحيد فساعدنا بمبلغ من المال واشترى لنا تذاكر للسفر على الباخرة إلى الكويت . أما السفينة الأخرى التي كانت معنا حين هبت علينا العاصفة ، وهي سفينة تابعة لعائلة بهمن ، فقد تحطمت قبالة ساحل «جوه» (الهند) وغرق جميع من عليها من بحارة (كان معظمهم من عائلة بهمن يقدرون بحوالي ١١ رجلا) ولم يعثروا على أحد ، وكانت هذه الحادثة من أسوأ حوادث الغرق التي حدثت للسفن الكويتية ، وعرفت بـ «طبعة بهمن» وكانت في عام ١٩٤٧م» .

ركب النوخذة عبدالله بعد ذلك في «لنج» مدة أربع سنوات كان يقوم خلالها بنقل الذهب من الكويت وإليها حتى عام ١٩٥٢م عندما توقف السفر الشراعي ، فكان من الجيل الأخير من نواخذة الكويت مثل النوخذة علي حسين العسعوسي والنوخذة

صقر القطامي والنوخذة إبراهيم محمد بن شيبة وغيرهم من النواخذة الشباب . ولكن النوخذة عبدالله استمر في حبه وحنينه للبحر ، فكان يقرأ بشغف ما يكتب عن البحر والسفر ، ويقص ما يعرفه على المهتمين بتاريخه ، وفي خلال الغزو العراقي للكويت (يناير ١٩٩١م) توفي فجأة في مكة ، ولم يكن من المستطاع نقله إلى الكويت فدفن فيها رحمه الله .

ولقد أورد النوخذة يعقوب اليتامى في روزنامته أنه شاهد النوخذة عبدالله ووالده عيسى في بندر جزيرة قيس عام ١٩٤٦م ، كما ذكر النوخذة أحمد الفهد في روزنامته أنه شاهد النوخذة عبدالله عيسى المطر في بندر كاليكوت عام ١٩٤٧م ، وكان عبدالله آنذاك يشحن سفينته بالبضاعة لرحلة العودة إلى الوطن .

النوخذة عيسى راشد المطر

النوخذة عيسى راشد المطر

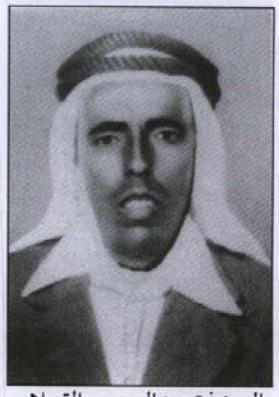
النوخذة عيسى كان في الأصل نوخذا غوص مثل والده راشد ، ولكنه أصبح نوخذا سفر حوالي عام ١٩٤٠م حين سلمه التاجر والنوخذة أحمد محمد الغانم سفينة سفر صغيرة من نوع البوم ، فقام بقيادتها إلى بنادر الساحل الهندي الغربي ، قبل أن تتعرض لحادثة غرق بالقرب من ساحل فارس (داخل الخليج) ، وينجو بحارتها والنوخذة ، ويصلوا إلى جزيرة قيس حيث حملتها إحدى السفن الكويتية وأوصلتهم إلى بلدهم سالمين* .

* راجع كتاب «نواخذة الغوص والسفر في الكويت» للأستاذ عادل عبدالمغني.

القمـــلاس

القملاس (أو الغملاس) من العائلات الكويتية التي ظهر فيها ثلاثة نواخذة سفر قاموا بقيادة السفن الشراعية السفارة إلى بنادر ساحل الهند الغربي والخاصة بتجار الكويت في الأربعينيات من القرن العشرين ، ولم يتركوا السفر إلا بعد أن بدأ النقل البحري الشراعي الكويتي بالاضمحلال ثم التوقف . ولقد اشتهر منهم النوخذة عبدالرحمن القملاس الذي درب أخاه محمدا على قيادة السفن الشراعية فأصبح هو الآخر من نواخذة السفر الشراعي . كما درب النوخذة محمد أخاه الأصغر سلطان فأصبح هو الآخر من نواخذة السفر الشراعي الكويتي .

النوخذة عبدالرحمن عبدالله القملاس


النوخذة عبدالرحمن القملاس

هو أكبر إخوته ، وهو الذي دربهم فأصبحوا نواخذة فيما بعد . ولقد ركب النوخذة محمد في قيادة البوم «الفاروق» للتاجر خالد داود المرزوق وإخوانه ، وكان يقود هذه السفينة بكفاءة سنين عديدة . ولقد وصفه التاجر يوسف المرزوق (ابن التاجر خالد المرزوق) بأنه «نوخذة ومعلم ناجح وجيد» . كذلك قام النوخذة عبدالرحمن القملاس بقيادة «بوم بوقريص» قبل أن يتسلم قيادة البوم «الفاروق» . ولقد ورد ذكر النوخذة عبدالرحمن في روزنامات النواخذة الكويتيين عدة مرات . ففي عام ١٩٤٣م ذكره النوخذة حجي بن يوسف الحجي في روزنامته حيث قابله في بندر جزيرة هنيام ثم في كاليكوت ثم في بندر جزيرة لارچ الإيرانية وهو في طريق عودته من رحلة سفر إلى ساحل الهند الغربي . كذلك ذكره النوخذة عيسى بشارة عدة مرات في روزنامته . فقد كان يبحر معه على ساحل مكران (بالقرب من الميداني) عام ١٩٤٢م ، وحين اقترب منه «تسالم معه» ـ أي رفع العلم على صارية السفينة تحية للنوخذة عبدالرحمن . كما ذكره عام ١٩٤٤م حين خرجا سويا من بندر كاليكوت في طريق عودتهم إلى الوطن . وفي عام ١٩٤٥م كان النوخذة عبدالرحمن قد قام برحلة إلى ساحل الهند الغربي ، وحين وصل إلى بندر بمبي قام

بنقل بضاعة من هذا البندر إلى بندر براول (شمالا) ـ هذا قبل أن يبدأ النوخذة عبدالرحمن رحلة العودة إلى الكويت . هذه بعض رحلات النوخذة عبدالرحمن القملاس التي ورد ذكر لها في روزنامات النواخذة الكويتيين ، وهي تدل على نشاطه في تلك السنوات ـ سنوات الحرب العالمية الثانية .

ترك النوخذة عبدالرحمن القملاس السفر بعد ذلك كما تركها غيره من نواخذة الكويت حتى وفاته ـ يرحمه الله .

النوخذة محمد عبدالله القملاس

تعلم النوخذة محمد القملاس قيادة السفن الشراعية (التنوخذ) من أخيه النوخذة عبدالرحمن ، وكان في أول أمره سكونيا يسافر مع أخيه عبدالرحمن ويساعده ويتعلم ما استطاع حتى شعر بالقدرة على قيادة السفن الشراعية ، فنزل من السفينة التي كان يقودها أخوه عبدالرحمن (وهي بوم بوقريص) ليتسلم سفينة تابعة لآل الحمد من تجار الكويت ، وكانوا يملكون العديد من سفن الكويت الشراعية السفارة . ولقد ورد ذكر للنوخذة محمد القملاس في روزنامة النوخذة عيسى بشارة حين تقابل معه بالقرب من الجگت (على ساحل الهند الغربي) في عام ١٩٤٧م فكتب : «لاقانا النوخذة محمد امعلي خالي ، من خورميان يبي كراچي ، وتسالمنا معه» . أي أن النوخذة محمد القملاس كان في رحلة إلى بندر خورميان الهندي ، حيث أنزل ما لديه من تمر في هذا البندر ثم أبحر شمالا قاصدا بندر كراچي (ربما لشحن بضاعة للعودة بها إلى الكويت) . ولكن النوخذة محمد لم يستمر في قيادة السفن الشراعية طويلا بعد ذلك ، بل ترك السفر الشراعي . ثم سكن في ضاحية كيفان في السبعينيات من القرن العشرين ، وكان منزله بالقرب من منزل صديقه النوخذة يعقوب البالول ، فكانا يجلسان أحيانا معا ويتحدثان عن السنوات التي قضاها كل واحد منهما يقود السفن الشراعية وما حدث لهما بها من متاعب كانت جميعها مثل أحلام الليل ، حتي وفاتهما يرحمهما الله .

النوخذة سلطان عبدالله القملاس

كان النوخذة سلطان (وهو أصغر إخوته) يركب مع أخيه النوخذة محمد ليتعلم منه أصول الملاحة وقيادة السفن الشراعية ، فاستطاع أن يتقن أساسيات هذه الحرفة الصعبة ويصبح نوخذا يقود السفن الشراعية إلى الهند أسوة بما فعله إخوته من قبله . ولقد كان النوخذة سلطان في رحلة إلى اليمن بدءا من الكويت ومرورا بشط العرب ، وحين وصل إلى بندر عدن وباع ما لديه من تمر في هذا البندر سافر من عدن (ربما في طريقه إلى ساحل إفريقيا الشرقي) ، وحين وصل إلى بندر المكلا كان هناك النوخذة مفلح الفلاح الذي ذكر النوخذة سلطان في روزنامته عام ١٩٤٤م ، ولم يذكر ما إذا كان النوخذة سلطان في طريقه إلى السواحل الإفريقية الشرقية أم لا .

يصف التاجر يوسف بن خالد المرزوق النوخذة سلطان القملاس بأنه «نوخذة صلب ومتحمس وشدّاد على المحمل» ـ أي أنه كان لا يهاب الظروف الجوية الصعبة ، وكان يطلب السبق والسرعة دائما . ولكنه توفي صغيرا نسبيا ـ قبل إخوته عبدالرحمن ومحمد ـ يرحمهما الله .

بـوهنـــاد

من العـائلات الكويتيـة القـديمة التي مـارس رجـالها حـرفة قيـادة السفـن الشراعيـة السفارة عائلة بوهناد التي اشتهر كبيرها النوخذة أحمد بوهناد بقيادة السفن في سنوات حكم الشيخ مبارك الصباح للكويت ، كـما أصبح ابنه محـمد نوخذا كذلك حتى نهاية السفر الشراعي الكويتي .

النوخذة أحمد محمد بوهناد

النوخذة أحـمد من جيل النواخذة الكويتيين القدامى الذين نشطوا في عـملهم في السنوات القليلة التي سبقت قيام الحرب العالمية وحتى الثلاثينيـات من القرن العشرين . ولقد كان يقود سفينة له عرفت ببوم أحمد بوهناد . وله قصة مشـهورة مع الشيخ مبارك الصبـاح حين كان في شط العـرب يحاول شـحن سفينة بـالتمر ، فـقد اتفق مع أحـد تجار التمـور على تزويده بكمية من التمـور (من الجانب الشرقي للشط) ، وبعـد أن دفع الثمن بقي أياما ولـم يتسلم أية شـحنة من التمر ، فخاف أن يكون قد خسر مـا دفعـه من مال ، وأن انتظاره لا طائل وراءه ، فاشتكى لأحد النواخذة الكويتيين الذي نصحه بلقاء الشيخ مبارك وإبلاغه بما حدث لهم فاستحسن الرأي وطلب لقاء الشيخ مبارك .

ولقـد كـان الشيخ مبـارك في ضيـافة الشـيخ خـزعل بن مرداو في قـصـره في الفيليه ، وكـان جالسـا مع الشيخ خـزعل حين دخل عليه النوخذة أحـمـد بوهناد ، فلمـا أبصره الشيـخ مبارك داخـلا قام من مكانه وتقـدم لاستقبـال أحد رعاياه بحرارة أدهشت الشيخ خـزعل الذي قـام هو الآخـر لاستقبـال النوخـذة أحـمـد بوهناد . ولما أجلسه الشيـخ مبارك بجانبه قص عليهما النوخذة أحـمد ما جرى له مع تجار التمور في القصبة ، ولما انتهى من كلامه التفت الشيخ مبارك إلى الشيخ خزعل قائلا : «لقد سـمع أخي الـشيخ خـزعل كـلامك وهـو لا يرضى أن يعـامل واحـد مـن رجـاله أحـد رعـاياي هذه المعـاملة» ، فـرد الشيـخ خـزعل عـلى الشيخ مبـارك قـائلا : «نعم ، أنا مـا أرضى بهـذا الشيء» ، ثـم نادى واحـدا من رجـاله وأرسله مع النوخـذة أحـمـد إلى

التاجر ، وبعد يوم واحد كانت كميات التمور تتدفق على سفينة النوخذة أحمد بو هناد حتى امتلأت وأبحر بها إلى الهند .

لقد أراد الشيخ مبارك من خلال استقباله الحار للنوخذة أحمد بوهناد (الذي اشتمل على السلام والتقبيل والترحيب بالكلمات الحلوة) أن يقول للشيخ خزعل (بصورة غير مباشرة) إنه حارس على أموال رعيته ، وهو المدافع عن حقوقهم والحارس لمصالحهم . وبعد هذه الحادثة لم يحدث أن اشتكى نوخذة كويتي من النهب أو ضياع حقه في شط العرب . ولقد روى هذه الحادثة العديد من نواخذة الكويت منهم النوخذة سعود السميط والنوخذة عيسى بشارة . وفي عام ١٩٣٤/ ١٩٣٥م كان النوخذة أحمد بوهناد في بندر البحرين ، وهناك شاهده النوخذة عيسى بشارة ، ولما أراد النوخذة عيسى السفر من البحرين إلى الكويت رست سفينة النوخذة أحمد بوهناد (طبقت) بجانب سفينته ، وأنزل فيها النوخذة عيسى كمية من الصبار (تمر الهند) ـ ربما لكي ينقلها إلى شط العرب . ولعل هذه الرحلة من أواخر رحلات النوخذة أحمد بوهناد السفارة ، إذ أنه كان قد أمضى حوالي ثلاثين عاما متصلة في حينه وهو يقود السفن الشراعية السفارة . ولكن ابنه محمدا حل محله وأصبح نوخذة سفر في ذلك الحين .

النوخذة محمد أحمد بوهناد

كان والده أحمد بوهناد من نواخذة الكويت القدامى ، ولعله هو الذي درب ابنه محمدا فأصبح من نواخذة الجيل الأخير الذين قاموا بقيادة السفن الشراعية السفارة . ولم يتقيد النوخذة محمد بالسفر إلى بنادر الساحل الهندي دون غيرها من البناد ، بل أبحر إلى بنادر اليمن وبنادر الساحل الإفريقي الشرقي . ففي موسم عام ١٩٤٨/ ١٩٤٩م كان في رحلة طويلة إلى بنادر الساحل الإفريقي ، ولما وصل ممباسا شاهده هناك النوخذة مفلح الفلاح الذي ذكره في روزنامته . ولقد استمر النوخذة محمد في قيادته للسفن حتى بداية الخمسينيات من القرن العشرين حيث تركها كغيره من نواخذة السفر الشراعي الكويتي حتى وفاته .

ويروى أنه كـان في رحلة قطاعـة داخل الخليج ، وبالقـرب من راس تنورة السعـودي غرقت سـفينته بعد أن جنحت على أحد الشعـاب المرجانيـة ، ولكنه وبحارته لم يصب منهم أحد بأذى . كـما أنه في إحدى رحلات النوخذة محـمد السفـارة أبحر من بندر منكرور الهندي متأخرا (في نهـاية فبراير أو بداية مـارس) وقد شحن سفينته بالقرميد قاصـدا بندر ممباسا الإفريقي ، ولكنه وبعد أن عبر المحيط بسلام لم يستطع الوصول إلى ممباسا ، بل توقف في بندر كليفي (إلى الشمال من ممباسا) ، وبينما كان في طريقه عبر الأدغال المحيطة بهذا البندر إلى مركز الجمارك سمع إطلاق نار بالقرب منه ، ولما تبين مصدر النار شاهد أحد الصيادين الإنجليز ومعه حارسه من السـواحليين ، فعجبا من وجوده في تلك المنطقة المخصصة لصيد الوحوش ، ولولا إرادة الله التي سلمت النوخذة مـحمد لأصـيب ومات في تلك الغابة بعـيدا عن بلده . ولقد روى هذه الحادثة هو ذاته للنوخذة عيسى بشارة ، وكـانت رحلته هذه في منتصف الأربعينيات من القرن العشرين .

النوخذة يعقوب خلف اليتامى

النوخذة يعقوب اليتامى

ولد النوخذة يعقوب اليتامى في قبلة (فريج العثمان) المطل على السيف ونشأ يتيما . ودخل وعمره ٧ سنوات عند ملا محمد الهولي في مدرسته بالقرب من منزل عيسى بن شرف ، وتعلم عنده القرآن ، ثم دخل عند الشيخ يوسف بن حمود لمدة سنتين تعلم عنده الخط والحساب . ثم انتقل إلى الأحمدية ودرّسه فيها عبدالملك الصالح وعبدالمحسن البحر والشيخ عيد ، لمدة سنتين . بعدها انتقل إلى مدرسة شملان للأيتام ودرّسه فيها أحمد الخميس وعبدالمحسن البحر .

ثم ركب البحر أول مرة مع عمه إبراهيم محمد في رحلات للغوص لمدة سنتين ثم مع عبدالرحمن الحساوي (سيب) في سفينة للغوص سنة واحدة ثم مع إسماعيل عبدالله «غوص» لمدة أربع سنوات عمل خلالها (غيص) . ثم مع عبدالرحمن يعقوب البدر في رحلة للغوص لمدة سنتين (سيب) .

ثم بدأ رحلاته على السفن الشراعية السفارة مع النوخذة منصور المبارك الذي دربه وعلمه الملاحة وقياس مواقع السفينة في عرض البحار ، وإليه يرجع الفضل في إعداده كنوخذة للسفر الشراعي- ركب مع منصور المبارك يتعلم لمدة ٤ سنوات في بوم ثنيان الغانم واسمه (دسمان) .

وبعد أن اكتمل تدريبه ركب مساعدا للنوخذة إبراهيم النصرالله في بوم للتاجر محمد شاهين الغانم لمدة عام واحد ، ثم ركب مساعدا للنوخذة يوسف عبدالوهاب القطامي في بوم أحمد الغانم المسمى (غزال) . تسلم بعد ذلك قيادة البوم (موافج) لعائلة العثمان في عام ١٩٤٥م وقام بقيادة هذه السفينة المشهورة أربعة مواسم كان يذهب خلالها إلى الهند مطراشين في الموسم الواحد . وفي عام ١٩٤٩م ترك قيادة البوم (موافج) وتسلم قيادة البوم (عادل) للتاجر خالد الحمد وإخوانه ، وقام بقيادة هذه السفينة أربعة مواسم أخرى في رحلات جميعها إلى ساحل الهند الغربي . وفي عام ١٩٥٣م ترك قيادة البوم (عادل) وطلب منه أحد التجار الكويتيين أن يقوم برحلة إلى

الهند في سفينة مزودة بالمحرك (لنج) ، فقام بقيادتها بنجاح وعاد إلى الكويت ، ولم يركب البحر بعدها قائدا للسفن . ولقد كانت جميع رحلاته إلى ساحل الهند الغربي ولم يذهب إلى السواحل الإفريقية الشرقية ، ولكنه ذهب في عام ١٩٥٢م إلى بنادر اليمن الجنوبية وإلى بندر بربرة الصومالي .

وفي لقاء للمؤلف معه في ديوانه (في الشامية) قص عليه حادثة وقعت له ولإحدى السفن في بندر الكويت (في عام ١٩٤٣م) على النحو التالي :

«كنت قد اتفقت مع النوخذة إبراهيم النصرالله على أن أركب معه في رحلة سفر «كمعلم» ، أحدد له مواقع السفينة في البحار المفتوحة (الغبة) . وقمت بإرسال الصندوق الخاص بي (وبه الكمال والخرائط) إلى السفينة التي كانت ر اسية في بندر الشويخ تنتظر شحنة من علب الصفيح (أو البراميل) الحاوية على وقود البنزين ، وذلك لنقلها إلى جزيرة مصيرة العمانية [حيث كانت هناك قاعدة بريطانية في هذه الجزيرة] . ولما تم شحن السفينة بالوقود هذا قال المجدمي للنوخذة إبراهيم : يا نوخذة البوم يحتاج إلى باورات وعمارين (حبال) إضافية ، ولابد أن نتزود بها قبل بدء الرحلة ، فوافق النوخذة وطلب مني أن أنزل وأمشي على الساحل حتى «عمارة» محمد بن شاهين الغانم [مالك السفينة] ، فوافقت ونزلت على البر ، وفي الطريق مررت على البيت وأخبرت والدتي عن سبب تأخرنا في السفر ، ثم تعشيت ومشيت قاصدا التاجر محمد بن شاهين ، ولكن ما إن وصلت بالقرب من مكتب الوكيل [وكيل البواخر كري مكنزي] حتى سمعت الناس تركض وتصيح ، «بوم احترق في الشويخ» ، ويندفعون على أسوار النقعة لمشاهدة الحريق ، الذي كان شعلة مستمرة من الانفجارات . فلما شاهدت ذلك اندفعت على الساحل صوب الشويخ ، ولما قاربت المستشفى الأمريكاني شاهدت «ماشوة» البوم واقفة بالقرب من المستشفى تحاول إنزال اثنين من البحارة اللذين أصيبا بحروق ، فسألت وعرفت أن بومنا [بوم محمد بن شاهين] احترق ، وأن النوخذة أصيب بحروق بسيطة كذلك . لقد نزل

البحارة داخل «خن» البوم لينزفوا الماء الداخل فيه ومعهم مصابيح «الكاز» اليدوية ، فأدى هذا إلى اشتعال الوقود في السفينة وأحرقها ، وكل شيء فيها ، حتى الكمال ومبلغ ٥٠٠ روبية (فضة) كانت في صندوقي ، ولم أسلم على شيء ، فقلت يخلف الله . أما النوخذة والتاجر محمد بن شاهين فقد أتى إلى موقع السفينة في اليوم التالي ، ليشاهد ما تبقى من سفينته» .

لكن النوخذة محمد لم يؤنب النوخذة على إهماله له أو حتى رئيس البحارة ، لقد تقبل ما حدث على أنه قضاء وقدر ، على الرغم من جهل البحارة بأمور السلامة الواجب اتباعها عند نقل شحنة من الوقود . لقد كان المتبع على سفن الكويت حين تنقل مواد قابلة للاشتعال : ألا طبخ ولا إشعال نار في السفينة ـ لابد للطباخ أن ينزل إلى صندوق الطبخ (السريدان) في قارب الماشوة ، ويطبخ فيه ، وتقوم السفينة بجره وراءها بوساطة الحبال ، كل هذا خوفا من حوادث الحريق وما شابهها من مخاطر .

وبعد أن ترك قيادة السفن الشراعية عين النوخذة يعقوب اليتامى في ميناء الشويخ موظفا في قسم النقل البحري عام ١٩٥٤م واستمر في عمله هذا حتى عام ١٩٧٠م حيث ترك العمل الحكومي وعمل في التجارة الحرة ومازال .

يقول النوخذة يعقوب اليتامى للمؤلف : «**نعم ، يعن البحر علي ، وأحيانا أسأل نفسي قبل أن أنام ـ ترى هل يعود العمل في البحر مرة أخرى بعد أن ينضب البترول في الكويت . نعم ، يعن علي البحر ، ولكن هالأيام أين هم البحارة الأشداء الذين كنا نعتمد عليهم؟**» .

ولقد احتفظ النوخذة يعقوب اليتامى بالروزنامة الخاصة به ، والتي دون فيها يومياته خلال رحلاته على السفن الشراعية الكويتية ، ولقد قام مركز البحوث والدراسات الكويتية بنشر هذه الروزنامة عام ٢٠٠٢م .

نواخذة جزيرة فيلكا

لم يكن سكان فيلكا (أو فيلچه) الكويتية بمعزل عن النشاط البحري الذي تميزت به الكويت منذ نشأتها وحتى اكتشاف البترول فيها وتصديره للعالم . ولقد مارس سكان هذه الجزيرة التاريخية العديد من الأنشطة البحرية مثل صيد الأسماك والغوص على اللؤلؤ والسفر الشراعي . ولقد برز الكثير من نواخذة السفر من جزيرة فيلكا فكان بعضهم من النواخذة البارزين الذين تركوا لأنفسهم سمعة طيبة وذكرا حسنا . ولقد قام هؤلاء النواخذة بقيادة بعض السفن التابعة لهم أو لغيرهم من تجار الكويت أو من تجار الجزيرة ذاتها ، وفيما يلي نبذة عن هؤلاء النواخذة .

النوخذة منصور إبراهيم الخليل (الخارجي)

هو واحد من أشهر نواخذة فيلكا ومن نواخذة الكويت المعالمة المشهورين . ولد في جزيرة خارج واستقر مع والده وهو صغير في جزيرة فيلكا وبها نشأ وتعلم الملاحة وحرفة قيادة السفن الشراعية . ولقد ذكر النوخذة منصور في أحد دفاتره أنه سافر أول مرة مع أخيه علي عام ١٣١٣هـ في البغلة المسماة «سلامتي» لتعلم الملاحة وقيادة السفن الشراعية . وفي عام ١٣٢٤هـ أصبح «معلما» و مساعدا لأخيه علي -ربما في سفينة لوالدهما إبراهيم . ثم قام بعد ذلك بقيادة العديد من السفن الشراعية الخاصة بالتجار في بلدة الكويت القديمة . فقد ركب نوخذة في بوم العثمان (موافج) عدة سنوات ، كما ركب في بوم للصقر يسمى (الوشار) في حوالي عام ١٩٤٥م . ولقد عرف النوخذة منصور بأنه نوخذا شاهين الغانم وعائلته ، فقد ركب عدة سنوات نوخذة في البوم «فتح الخير» أو (كاكه) كما يعرف عند العامة ، وهذه من السفن الكويتية المشهورة . ولقد كان آخر رحلة له في قيادة هذه السفينة عام ١٩٤٤م .

النوخذة منصور الخارجي

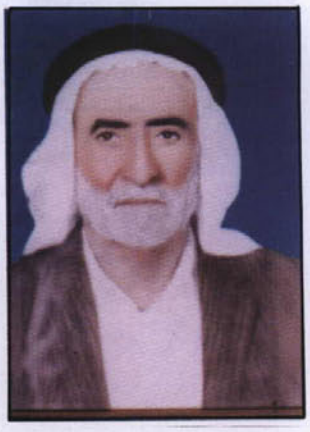
ولقد ورد ذكر النوخذة منصور الخارجي في روزنامات العديد من نواخذة الكويت ، حيث شاهدوه في بنادر الهند واليمن والساحل الإفريقي الشرقي . فالنوخذة عيسى بشارة أورد في روزنامته أنه شاهد النوخذة منصور بالقرب من جزيرة هندرابي

في طريق عودته إلى الكويت عام ١٩٤٢م ، كما ذكر أن النوخذة منصور كان في قيادة (بوم شاهين الغانم) . كما ذكره النوخذة حجي بن يوسف الحجي في العام ذاته حين تقابل معه في بندر كراچي ثم في بندر بومبي . وأما في عام ١٩٣٩م فقد ورد ذكره في روزنامة النوخذة سعود السميط وفي روزنامة النوخذة عبدالوهاب العسعوسي الذي ذكر أن النوخذة منصور كان معهم في بندر المكلا في بوم (شاهين الغانم) .

ويعد النوخذة منصور من النواخذة الذين برزوا في علم الملاحة والفلك ، وكان لديه «رهماني» يستخدمه دليلا في رحلاته المختلفة ، وفي هذا يقول النوخذة منصور في مقدمة هذا الرحماني الذي عنوانه «كتاب القواعد والميل والنتيجة وعلم البحر» أن هذا الكتاب «قد دخل في ملك . . . منصور بن الحاج إبراهيم الخليل» ، وهذا شيء متبع عند النواخذة -أي يحصل نوخذة على رهماني من نوخذة آخر ويزيد عليه فيصبح من تأليفه ويظهر عليه اسمه . ولقد قام الباحث اليمني حسن صالح شهاب بتحقيق هذا الرحماني وقام بطبعه مركز البحوث والدراسات الكويتية .

ترك النوخذة منصور قيادة السفن الشراعية عام ١٩٤٤م وبقي في جزيرة فيلكا حتى وفاته عام ١٩٥٤م عن عمر قدر بـ ٧٥ عاما . (راجع كتاب «ربابنة الخليج ومصنفاتهم الملاحية» للأستاذ خالد سالم) .

النوخذة رجب إبراهيم الخارجي



النوخذة رجب إبراهيم الخارجي

لا يقل النوخذة رجب عن أخيه النوخذة منصور شهرة أو نشاطا ، فقد قام بقيادة السفن الشراعية الكويتية منذ بداية الأربعينيات وحتى بداية الخمسينيات من القرن العشرين -أي وحتى نهاية السفر الشراعي الكويتي ، وهو لم يترك أيا من البنادر المعروفة في الهند أو اليمن أو ساحل إفريقيا الشرقي إلا وأبحر إليه ، ولقد ورد ذكره في العديد من روزنامات النواخذة الكويتيين ، حين كان في قيادة «بوم القضيبي» ومعه النوخذة صقر القضيبي يتعلم منه الملاحة والقياس . ففي عام ١٩٤٣م كان في رحلة العودة واضطر للتوقف في بندر كلاتوه (على ساحل فارس) فرافق النوخذة عيسى العثمان

في هذا البندر . كما شاهده النوخذة عيسى بشارة في بندر مسقط في الموسم ذاته . وفي عام ١٩٤٥م كان النوخذة رجب في رحلة طويلة إلى بنادر اليمن والساحل الإفريقي الشرقي . ففي بندر المكلا شاهده النوخذة عيسى بشارة ، ثم شاهده مرة أخرى في بندر زنجبار ، ثم في دلتا الروفيجي حيث ذكر النوخذة عيسى في روزنامته أن المرساة التابعة لبوم القضيبي الذي كان يقوده النوخذة رجب قد انقطع حبلها (بسبب قوة التيار) . كما ذكره مرة أخرى حين أبحر الاثنان من زنجبار في رحلة العودة ، ثم ذكره حين وصل الاثنان بالقرب من جزيرة خارج . كذلك كان النوخذة رجب في رحلة إلى السواحل الإفريقية عام ١٩٤٥م (في زنجبار) حين ورد اسمه في سجل ميناء زنجبار الرسمي حيث ورد في هذا السجل أن النوخذة رجب وصل إلى بندر زنجبار في يوم ٨/ ٢/ ١٩٤٥م في البوم (فتح الخير) لصاحبه سعود القضيبي ، وأنه قدم من الكويت عن طريق سيحوت وممباسا وعليه ٢٢ بحارا و ١٠١ علبة من شحوم الحيوان (الودج) و ٤١ گلة تمر وتسعة ركاب . كذلك كان النوخذة رجب في رحلة إلى السواحل الإفريقية عام ١٩٤٧/ ١٩٤٨م حين شاهده النوخذة مفلح الفلاح في جزيرة بيجو عند مدخل دلتا الروفيجي . وأما في الموسم التالي (١٩٤٨/ ١٩٤٩م) فقد كان النوخذة رجب في قيادة سفينة للتاجر والنوخذة عبدالله عبدالعزيز العثمان . وهناك في العشار (شط العرب) شاهده النوخذة يعقوب اليتامى فذكره في رزنامته .

هذه بعض الإشارات التي وردت في العديد من الروزنامات البحرية بخصوص النوخذة رجب ونشاطه حتى نهاية السفر الشراعي الكويتي - يرحمه الله .

النوخذة علي إبراهيم الخليل (الخارجي)

ليس لدينا معلومات عن نشاط هذا النوخذة سوى ما أورده أخوه النوخذة منصور في مقدمة الرحماني الخاص به حيث ذكر أنه ركب مع أخيه علي عام ١٨٩٥ الذي كان في قيادة البغلة «السلامتي» التي كانت للتاجر محمد الغانم .

ولعل النوخذة علي من النواخذة القدامى الذين اكتفوا بقيادة السفن الشراعية من نوع البغلة ، ولم يتردد اسمه كأحد النواخذة الكويتيين الذين قاموا بقيادة البوم السفار .

مـــال الله

ارتبطت عـائلة مال الله بالبـحر منذ مدة طويلة ؛ فـرجالهـا من أقدم من ركب البـحر سفـرا وغوصـا في جزيرة فيلكا الكويتية ، ولقـد كان لهـذه العائلة سـفينة من نوع البـغلة عرفت ببـغلة مال الله في عهـد الشيخ مبـارك أو من سبقه من الشيوخ الحكام . كمـا كان لها سفنٌ للغوص على اللؤلؤ وللسفر الشـراعي إلى الهند واليمن وإفريقيا . ولقـد ظهر في هذه العائلة العديد من نواخذة السفر الشراعي ونواخذة الغوص على اللؤلؤ ، وفيما يلي نبذة عن كل واحد من هؤلاء النواخذة ـ نواخذة السفر الشراعي .

النوخذة مال الله أحمد مال الله

هو من نواخذة جـزيرة فيلكا المشـهورين ، كـما أنه نوخذا بوم «الكمـانة» المشهـور أيضا في تاريخ السفـر الشـراعي الكويتي ، وهو البـوم الذي اشـتراه رجـالات عـائلة مـال الله من مالكه النوخذة عيسى بورحمة . ولقد قام النوخذة مال الله بقيادة هذه السفينة في رحلات إلى سـاحل الهند الغـربي أربع سنوات . ولقـد ورد ذكـر النوخـذة مـال الله في روزنامـة النوخـذة يعقـوب اليتـامى حين قابله بالـقرب من بندر الياش عام ١٩٥٠م فكتب النوخـذة يعـقوب في روزنامته : «أمسينا الياش ، ومعنا خليفـة الطراروة وبوم العـميري ومـال الله الفيلكاوي امعلين» ـ أي أن جميع هؤلاء النواخـذة كانوا عائدين من رحلة سفر إلى الهند . ولعل هذه السفرة من سفرات النوخـذة مال الله الأخيرة ، إذ إن كبـر سنه أجبره على ترك السفر الشراعي وتسليم البوم (الكمانة) إلى ابن أخيه النوخذة عيسى مال الله .

النوخذة عيسى مال الله

النوخذة عيسى عبدالعزيز مال الله

ولد النوخذة عيسى في جزيرة فيلكا ، وتلقى مبادئ القراءة والكتابة والحساب عند أحـد المطاوعـة في هذه الجزيـرة التاريخيـة . ثم دفعه الشـوق إلى تعلم أصـول الملاحـة ثم مـلازمـة النوخـذة والقـبطان منصـور الخـارجي ، وبعـد سنتين تعلم منه أصـول الملاحـة واستخـدام الكمال للقيـاس وقراءة الخـرائط (النوالي) البـحرية . ثم ركب مع عـمه مـال

الله في بوم «الكمانة» مدة أربع سنوات متصلة كان يذهب فيها إلى موانى الهند . وفي السنة الرابعة كانت هذه السفينة في جزيرة بالقرب من بومباي ففاجأتها عاصفة وركب الماء السفينة وهي شاحنة بالبضاعة فغرقت مع حمولتها ، ولكن جميع بحارتها سلموا .

أصبح عيسى بعد ذلك نوخذة في بوم صغير يدعى «تيسير» تابع لعائلة مال الله ، وقاده خمس سنوات متصلة إلى الهند مطراشين في الموسم الواحد . ويصف النوخذة عيسى هذه الرحلات بأنها «موفقة وكلها تساهيل» ماعدا سنة واحدة حين كان مبحرا من ساحل الهند باتجاه الكويت حين ضربهم طوفان يدعى بالأحيمر ، وهو من أسوأ العواصف التي يمكن أن تتعرض لها السفن في الخليج أو بحر العرب ، ولكن الله سلمهم ، وبعد ثلاثة أيام هدأ البحر ونتخوا شهبار على ساحل مكران في بر البلوش .

ترك النوخذة عيسى البحر بعد ذلك مضطرا بعد أن تبدلت الحياة في الكويت وعمل في صيد الأسماك مع والده ، ثم تعين في وظيفة حكومية في الميناء إلى أن تركها في عام ١٩٨٤م .

يقول النوخذة عيسى : البحر يعن عليّ ، ولكن ماكو فايدة الآن ، سنين السفر انتهت ، والحمد لله على كل حال .

النوخذة خلف مال الله

النوخذة خلف مال الله

النوخذة خلف من أكثر النواخذة من عائلة مال الله الذين ورد ذكرهم وذكر رحلاتهم إلى الهند في روزنامات النواخذة الكويتيين ، وهو من أنشط النواخذة الكويتيين الذين جاءوا من جزيرة فيلكا . ولقد بدأ السفر على سفن تابعة لابني أخيه وهما مال الله وحسن ، ثم عمل نوخذا (جعدي) في سفينة للتاجر فلاح الخرافي عدة سنوات اشترى بعدها سفينة (كوتيه) مصنوعة في الهند وقام بقيادتها عدة سنوات حتى توقف عن السفر . وفي عام ١٩٦٢م توفي إلى رحمة الله .

ولقد رد ذكر النوخذة خلف مال الله في العديد من روزنامات النواخذة الكويتيين مثل عيسى بشارة الذي صادفه في العشار (داخل شط العرب) عام ١٩٤١م ، وفي بندر كاليكوت عام ١٩٤٢م حين خرجا سويا في طريقهما إلى بمبي فكتب : «نشوف [النوخذة] خلف مال الله [حولنا] . كما ذكره مرة ثالثة في عام ١٩٤٤م حين كان النوخذة عيسى بشارة قد ترك بندر كاليكوت عائدا إلى الكويت فتلاقيا على ساحل الهند الغربي فكتب النوخذة عيسى بشارة في روزنامته : «لاقانا خلف مال الله سنان وعبّر معنا أغراض» ـ أي أنه تواجه مع النوخذة خلف مال الله وكان هذا النوخذة في طريقه إلى كاليكوت فأعطانا بعض الأغراض (بضائع) لكي نوصلها إلى الكويت نظرا لأنه في بداية رحلة له . وعادة ما تكون هذه الأغراض بكميات بسيطة . كذلك ذكره النوخذة عيسى العثمان عام ١٩٤٣م حين قابله بالقرب من مسقط ، وكان النوخذة خلف مال الله قد ترك بندر مسقط قبل ساعات في طريقه إلى الكويت . هذه أهم الرحلات التي وردت في روزنامات النواخذة عن نشاط النوخذة خلف مال الله ومساهمته في السفر الشراعي الكويتي .

النوخذة محمد طاهر

النوخذة محمد طاهر

آل طاهر من العائلات الفيلكاوية التي عمل رجالاتها في التجارة وقيادة السفن الشراعية ، فهي من العائلات المشهورة في فيلكا في هذا المجال . ولقد برز فيها ثلاثة نواخذة هم محمد طاهر وابنه أحمد وكذلك النوخذة يعقوب طاهر . ولقد امتلكت هذه العائلة العديد من السفن كان النوخذة محمد طاهر نوخذة في واحدة منها ، كما كان النوخذة حجي بن يوسف الحجي نوخذة في واحدة أخرى اسمها «امسليني» عام ١٩٣٨م . كذلك كان النوخذة محمد فرج نوخذة في سفينة لعائلة طاهر في عام ١٩٥٢م/ ١٩٥٣م . ويبدو أن النوخذة محمد طاهر اكتفى بالسفر في إحدى سفنه برفقة هؤلاء النواخذة في أواخر سنوات السفر الشراعي الكويتي .

النوخذة أحمد محمد طاهر

النوخذة أحمد طاهر

ربما تعلم هذا النوخذة من والده قيادة السفن الشراعية أو من أحد نواخذة فيلكا المعروفين . ولقد تسلم قيادة إحدى سفن والده إلى بنادر الساحل الهندي الغربي حيث ذكره النوخذة عيسى العثمان في روزنامته عام ١٩٤٦م حين تقابل معه في بندر كووه . كما ذكره النوخذة عيسى بشارة في العام التالي حين تقابل معه بالقرب من جزيرة هندرابي فذكر في روزنامته أنه شاهد بوم عيال طاهر . ويظهر أن النوخذة أحمد طاهر استمر في قيادة سفينة والده حتى نهاية السفر الشراعي الكويتي .

ويذكر النوخذة عبدالوهاب العسعوسي في روزنامته أنه شاهد النوخذة أحمد طاهر في سفينة بالقرب من جزيرة لارج عام ١٩٤٨م وهما في طريقهما إلى الكويت . كما ذكر النوخذة سلمان العيسى أن النوخذة أحمد طاهر كان معه في بندر ممباسا الإفريقي ومن ثم في مسقط في عام ١٩٥٢م . وأما في العام التالي (١٩٥٣م) فقد كان النوخذة محمد فرج في إحدى سفن آل طاهر وشاهده النوخذة سلمان العيسى في شط العرب هناك . ولقد حل النوخذة أحمد محل والده في قيادة السفن التابعة للعائلة وأصبح من نواخذة جزيرة فيلكا المعروفين .

النوخذة يعقوب طاهر

النوخذة يعقوب طاهر

كان النوخذة يعقوب طاهر في قيادة إحدى سفن العائلة في الفترة ذاتها التي كان فيها النوخذة أحمد يقود سفينة أخرى لعائلة طاهر . ولقد كان النوخذة يعقوب في رحلة إلى بنادر اليمن عام ١٩٤١م ، وهناك شاهده النوخذة حجي بن يوسف الحجي في بندر الشحر ، وذكر ذلك في روزنامته . ولعل النوخذة يعقوب استمر بعد ذلك في سفرته ووصل إلى السواحل الإفريقية الشرقية لإحضار أعمدة الكندل من هناك . ولقد استمر النوخذة يعقوب في قيادته للسفن الشراعية حتى نهاية السفر الشراعي أسوة بقريبه النوخذة أحمد طاهر .

النوخذة محمد علي فرج

تدرب النوخذة محمد فرج وتعلم أساليب الملاحة وقيادة السفن قبل أن يصبح من نواخذة السفر الشراعي المعروفين في جزيرة فيلكا وفي الكويت كذلك . ولقد ركب مساعدا للنوخذة براك العجيل (نوخذا شراع) في إحدى السفن التابعة للتاجر والنوخذة أحمد الخرافي ، كما ركب مساعدا للنوخذة مساعد العجيل كذلك . ولما اكتملت لديه المعرفة بقيادة السفن الشراعية ركب نوخذا في خشب عيال طاهر . ففي عام ١٩٥٣م كان النوخذة محمد فرج في قيادة سفينة للتاجر محمد طاهر ، ولقد شاهده في شط العرب يحاول شحن كمية من التمور إلى الهند النوخذة سلمان العيسى الذي ذكره في روزنامته .

ولعل هذه السفرة من السفرات الأخيرة التي قام بها النوخذة محمد إذ إنه توفي بعدها بقليل ، ولم يعمر طويلا .

النوخذة علي الفرج

النوخذة علي محمد علي فرج

ولد النوخذة علي في جزيرة فيلكا عام ١٩٣٠م ، ودخل عند الملا عبدالقادر والملا معروف السرحان ، وتعلم القراءة والكتابة حتى أنشأت إدارة المعارف مدرسة نظامية فانتقل النوخذة علي إليها ودرس فيها حتى عام ١٩٣٩م ، حيث ركب مع والده البحر

لأول مرة يتعلم منه أصول الملاحة ، وبعد مضي ثلاث سنوات ركب مع والده في سفينة لآل طاهر واستمر يتعلم منه التنوخذ والقياس حتى أصبح «سكوني» ثم تنوخذ في بوم لآل طاهر لمدة ٣ سنوات كان يذهب فيها إلى الهند .

وفي عام ١٩٥٣م سافر نوخذا في بوم العصفور المعروف باسم «إقبال» لمدة عام واحد ذهب خلاله إلى الهند مرتين (مطراشين) . ولقد ذكره النوخذة سلمان بن عيسى في روزنامته (عام ١٩٥٤م) وذكر أن النوخذة علي ولد محمد فرج وصل إلى شط العرب في بوم العصفور (إقبال) .

ثم عمل نوخذا في بوم لعبداللطيف العثمان ، لمدة عام واحد ، ثم في بوم ليعقوب جاسم الشاهين ثم في «لنج» للنوخذة يوسف الجاسم المبارك لمدة عامين .

وفي عام ١٩٥٧/ ١٩٥٨م ترك البحر وعمل موظفا في مستودعات الميناء في الشويخ . وكان حين يحين موعد السفر يود لو ترك وظيفته ليسافر على إحدى السفن الشراعية . ولقد كان هو من أواخر النواخذة الشباب الذين تركوا البحر . عمل بعد ذلك في متحف الكويت حين كان تحت إدارة النوخذة أحمد عبداللطيف العثمان ، وكان مسؤولا عن آثار جزيرة فيلكا ، ثم تقاعد ، ومازال يتذكر سفراته ويعتز بها .

النوخذة عبدالمجيد ملا أحمد

ولد النوخذة عبدالمجيد في جزيرة فيلكا وبها نشأ . ولقد أعد نفسه منذ صباه لقيادة السفن الشراعية ، إذ إنه ركب بحارا يتعلم مع خاله النوخذة المعروف منصور إبراهيم الخليل (الخارجي) على السفينة (كاكه) . ولقد تعلم أساليب الملاحة وقيادة السفن الشراعية عن النوخذة منصور ، لذا أصبح من نواخذة الكويت المعالمة ، وقام بعدها بقيادة العديد من السفن الشراعية لتجار الكويت . فقد ركب في قيادة إحدى سفن التاجر ثنيان الغانم عام ١٩٢٩م . كما كان في قيادة إحدى سفن التاجر أحمد الخرافي عام ١٩٣٢م . كذلك قام بقيادة «بوم حجي سليم» عام ١٩٢٤م . وفي عام ١٩٣٥م

النوخذة عبدالمجيد ملا أحمد

كان في قيادة بوم «تيسير» قبل أن يتسلم قيادة البوم (العوى) للتاجر شاهين الغانم . ولقد قام النوخذة عبدالمجيد بقيادة هذه السفينة عام ١٩٤٣م . وفي عام ١٩٤٦م قام بقيادة بوم يدعى (حربي) ثم ترك قيادته في عام ١٩٤٧م ولم يقم بعد ذلك بقيادة أية سفينة شراعية ، بل عمل ربانا في إحدى السفن التجارية التابعة لشركة نفط الكويت ، فكان عليه أن يحضر أهله من جزيرة فيلكا ليسكن معهم بالقرب من عمله (في الفحيحيل والأحمدي) ، حتى وفاته عام ١٩٦١م .

ترك النوخذة سجلا مفصلا لرحلاته السفارة منذ عام ١٩٢٠م وحتى عام ١٩٤٥م ، وهو ما يسمى بالروزنامة البحرية ـ وهي الروزنامة التي قام بنشرها مركز البحوث والدراسات الكويتية عام ٢٠٠١ . كما ترك (رحماني) خاصا به لم ينشر بعد إضافة إلى العديد من الوثائق الخاصة به وببحارته . ولقد كان يوصي ابنه عبدالرحمن بضرورة الحفاظ على هذه الدفاتر والوثائق عن الضياع ، وكأنه كان يعلم أنه سيأتي على الكويت زمان تظهر فيه فائدة هذه الأوراق التي كتبت قبل نصف قرن من الزمان . كذلك ترك النوخذة عبدالمجيد ما كان لديه من خرائط ملاحية (نوالي) ، هذه التي أصبحت من الخرائط النادرة هذه الأيام .

النوخذة شعيب بن عبدالسلام

من نواخذة جزيرة فيلكا القدامى . والمعروف عنه أنه كان يقوم بقيادة سفينة (من نوع البغلة) لعائلة النصف الكويتية . وليس هناك ما يدل على أنه قام بقيادة سفن من نوع البوم السفار .

النوخذة سلمان خالد حمدان

كان في قيادة سفينة من نوع البوم خاصة به عام ١٩٤٧م حين شاهده النوخذة عبدالوهاب العسعوسي بالقرب من بندر جزيرة هنيام فذكر في روزنامته «معنا بوم سليمان الحمدان» أو سليمان الفيلكاوي كما وصفه .

النوخذة أحمد صالح أحمد

من نواخذة جزيرة فيلكا ، وقد كانت له سفينة من نوع البوم اسمه «فتح الخير» ، وقد علم ابنه عليا فأصبح من نواخذة السفر الكويتي .

النوخذة علي أحمد صالح

النوخذة علي أحمد صالح

كان النوخذة علي في رحلة إلى السواحل الإفريقية الشرقية في موسم عام ١٩٥٤/ ١٩٥٥م ، وبعد أن شحن سفينته بأعمدة الكندل سافر من زنجبار برفقة النوخذة سلمان العيسى الذي ذكر ذلك في روزنامته . ولقد تعلم من والده أحمد قيادة السفن الشراعية ، كما ركب أول مرة بحارا مع النوخذة عبدالكريم إسماعيل ، ولقد كانت آخر رحلاته في قيادة البوم (المحمدي) للنوخذة عيسى العثمان .

النوخذة أحمد حسين الأنصاري

كان في قيادة بوم أحمد طاهر عام ١٩٥٤م حين شاهده النوخذة سلمان العيسى في بندر خورميان ، وذكر أنه باع تمره بسعر ١٠ روبيات للمنّ الواحد . كما ذكر أن النوخذة أحمد ترك بندر خورميان وتوجه إلى بندر منكرور لشحن الكبريل . وحين وصل إلى منكرور ذكر ذلك النوخذة سلمان ، كما ذكر أنه سافر من بندر منكرور مع بوم علي العسعوسي متوجهين إلى السواحل الإفريقية الشرقية . وقد شاهده النوخذة سلمان ينزل الكبريل في ميناء ممباسا . ولقد تدرب في بدء حياته على يد النوخذة عبدالكريم إسماعيل ثم تسلم قيادة «بوم ولد طاهر» (إمسليني) .

النوخذة عبدالله شعيب

ورد ذكر النوخذة عبدالله في روزنامة النوخذة أحمد الفهد حين قابله في بندر مسقط ، وقد كان النوخذة عبدالله في طريق عودته إلى الكويت بعد رحلة سفر . كما ذكره النوخذة ناصر الحجي عام ١٩٤٣م حين شاهده في بندر مطرح وذكر أنه سافر من مطرح إلى اليمن . ولقد كان النوخذة عبدالله نوخذا في سفينة محمد الشاهين الغانم .

النوخذة محمد عبدالله العلي

ركب أول مرة في بوم لعبداللطيف بن خميس قائدا للدفة (سكوني) عام ١٩٣٨م مع النوخذة حسن يوسف ، ثم ركب مع النوخذة أحمد البكر في سفينة للتاجر ثنيان الغانم ، ثم ركب نوخذة في بوم الملا حسين الأنصاري بدلا من ابنه النوخذة أحمد حسين الأنصاري (حين كان النوخذة أحمد في رحلة إلى الحج مع والده) . وبعدها ركب نوخذة في بوم لعبدالعزيز الحمر ، وكانت جميع رحلاته هذه إلى ساحل الهند الغربي . ولقد حدثت له بعض المصاعب في رحلته الأخيرة هذه حيث أصيب الصاري بأضرار وكادت السفينة أن تتعرض للأخطار . وفي نهاية السفر الشراعي الكويتي ترك النوخذة محمد «حياة البحر» وقيادة السفن الشراعية مثل غيره من النواخذة ، ومازال حتى اليوم يتذكر باعتزاز تلك الأيام التي أمضاها على السفن الشراعية ، ويدلي بالمعلومات المفيدة والموثقة عنها للباحثين والمهتمين بتراث الكويت البحري .

النوخذة محمد العلي

النوخذة عبدالله عيسى أحمد

ركب بحارا مع النوخذة أمان الفلاح في بوم الحمد المعروف باسم (الخالدي) وتدرب على قيادة السفن الشراعية خلال سفراته على هذه السفينة . كما ركب مع النوخذة سليمان المهيني والنوخذة جاسم بن عقاب .

النوخذة حسين علي جناع

نواخذة سفر آخرون من جزيرة فيلكا:

النوخذة مجيد الخارجي (قام بقيادة سفينة الشاهين الغانم) .

النوخذة منصور محمد الخارجي .

النوخذة أحمد حسين الملا (نوخذا في بوم ملا ياسين الأنصاري) .

النوخذة حسين بن علي جناع (له رهماني لم يطبع) توفي عام ١٩٨٦م عن عمر زاد على الثمانين .

النوخذة الحاج أحمد إسماعيل .

النوخذة خالد حمدان

النوخذة عبدالكريم إسماعيل الأنصاري (نوخذا في بومه «مطيران») .

النوخذة عيسى إبراهيم رجب الأنصاري (نوخذا في بومه «الفليج») .

النوخذة طه إسماعيل الأنصاري .

النوخذة أحمد محمد الأنصاري .

النوخذة عبدالله حسين الأنصاري .

النوخذة يوسف حسين الأنصاري .

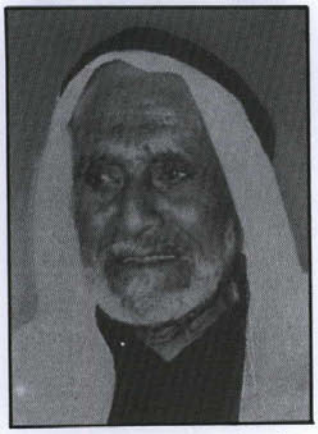
النوخذة يوسف إبراهيم رجب الأنصاري .

النوخذة علي محمد الأنصاري (في بوم «فتح الرحمن» عام ١٩٣٩م) .

النوخذة حسن يوسف (ركب نوخذة في بوم عبداللطيف بن خميس المعروف باسم «موافج» عام ١٩٣٨م) .

النوخذة عيسى علي جناع (توفي عام ١٩٧٤م) .

النوخذة أحمد حسين إبراهيم الأنصاري (نوخذا في بومه «بوصدرين») .



النوخذة عيسى علي جناع

نواخذة آخرون

النوخذة حسن علي الربيعة

كان يعرف بالنوخذة حسن اللنكاوي ، وهو نوخذا بوم أحمد الخرافي المشهور والمعروف بالبوم «سردال» . ولقد كان النوخذة حسن في قيادة هذه السفينة عام ١٩٣٨م ، وكان معه في إحدى رحلاته على هذه السفينة «المعلم» عيسى بشارة لكي يساعده في معرفة مواقع السفينة في الغبة ، وكان هذا قبل أن يصبح عيسى بشارة نوخذة . كذلك كان النوخذة حسن في قيادة البوم (دسمان) للتاجر ثنيان الغانم وأخيه محمد عام ١٩٣٤م . ولقد ورد ذكر النوخذة حسن الربيعة عام ١٩٣٠م في روزنامة النوخذة عبدالمجيد الملا أحمد حيث ذكر أنه صادف النوخذة حسن بالقرب من عصبان (على ساحل فارس) وهو في طريقه إلى الكويت .

النوخذة حسن الربيعة

ترك النوخذة حسن قيادة السفن الشراعية ، وافتتح له دكانا في السوق ، ولازم محله هذا حتى وفاته . وفيما يلي وصف مختصر لرحلة قام بها النوخذة حسن إلى الهند في البوم «سردال» عام ١٩٣٥/ ١٩٣٦م وبرفقة النوخذة عيسى بشارة (معلم) .

- بدأت الرحلة في ١٤ أغسطس عام ١٩٣٥م من شط العرب . وبالقرب من جزيرة الجسم الإيرانية عاكستهم رياح الكوس الجنوبية ، وحين كانوا بالقرب من الوتر (على ساحل مكران) أصيب الصاري بأضرار فحاولوا إصلاحه مؤقتا حتى وصلوا إلى كراچي . وفي كراچي أنزلوا التمر ثم أبحروا إلى كاليكوت ، وفي الطريق اصطاد البحارة ١٩ سمكة (چنعد) . وفي كاليكوت حملوا بضاعة (ربما أخشاب) إلى بندر براول (شمالا) ثم عادوا إلى كاليكوت وحملوا بضاعة (مرة ثانية) إلى براول وأنزلوها ثم أبحروا إلى بمبي (إلى أورن) حيث شحنوا السفينة بالملح إلى كاليكوت . وفي كاليكوت شحنوا بضاعة (مرة ثالثة) إلى براول ، وأنزلوها هناك ثم عادوا إلى كاليكوت حيث شحنوا السفينة بالأخشاب وأبحروا من كاليكوت إلى بندر كووه ، ومن هناك عبروا الغبة إلى الساحل العماني وتوقفوا في مسقط . ومن

مسقط أبحروا إلى قطر ، ومن قطر (على ساحل العدان) حتى وصلوا إلى الكويت في ١٥ يونيو ١٩٣٦م حيث كانت سفن الغوص قد بدأت رحلاتها إلى المغاصات . عشرة أشهر متصلة قضاها النوخذة حسن الربيعة ومعه النوخذة عيسى بشارة في رحلة سفر واحدة إلى الهند قاما خلالها بالعديد من رحلات القطاعة على الساحل الهندي الغربي قبل عودتهما إلى الكويت . ولعل رحلة مثل هذه تدل على نشاط النوخذة حسن وبحارته وصبرهما الطويل .

النوخذة سالم المذن

النوخذة سالم خميس المذن

المعروف عن النوخذة سالم المذن أنه ركب في قيادة إحدى سفن أحمد الخرافي (وهو بوم سفار صغير الحجم نسبيا) . ولقد ورد ذكر النوخذة سالم المذن في روزنامة النوخذة يعقوب اليتامى عام ١٩٤٩م حين كان النوخذة يعقوب في بندر كاروار الهندي فوصل إلى هذا البندر النوخذة سالم المذن ـ إما لبيع ما لديه من تمر في هذا البندر أو لصيانة سفينته بعد أن أنزل ما بها من تمر . كما ورد ذكر النوخذة سالم المذن في روزنامة النوخذة عيسى العثمان (وفي العام ذاته ١٩٤٩م) حين كان موجودا في بندر كاروار هو والنوخذة يعقوب اليتامى والنوخذة سالم المذن ـ أي أن كلا الروزنامتين تذكران وجود النوخذة سالم المذن في بندر كاروار في الوقت ذاته (في حوالي الخامس من شهر يناير عام ١٩٤٩م) . ولكن النوخذة عيسى العثمان يعطينا تفصيلات أكثر عن النوخذة سالم المذن . فقد ذكر في روزنامته أنه خرج مع النوخذة سالم ومع غيره من نواخذة الكويت من بندر كاروار في طريقهم إلى ساحل مكران ثم دخول الخليج . ولقد تقابل النوخذة عيسى والنوخذة سالم على ساحل مكران ثم اضطرا إلى التوقف في بندر جزيرة لارچ الإيرانية (داخل الخليج) ، وبعدها خرجا سويا من هذا البندر ليضطرا إلى الرسو في بندر بستانة وذلك بسبب هبوب رياح الشمال القوية (البوارح) ضدهما . ومن بستانة عاودا إبحارهما إلى الوطن . ركب النوخذة سالم بعد ذلك نوخذا في لنج للتاجر مرزوق بودي لمدة عامين ثم ترك البحر وعمل موظفا في وزارة الشؤون الاجتماعية حتى تقاعده .

النوخذة شمس الدين محمد صالح

النوخذة شمس الدين محمد صالح

اشتهر النوخذة شمس الدين بقيادة «بوم بن رشدان» الذي يعد من أفضل السفن الشراعية الكويتية من نوع البوم الذي صنع في الكويت . فبعد أن ترك قيادة هذه السفينة النوخذة يوسف بن عيسى القطامي ، تسلم قيادتها النوخذة شمس الدين محمد صالح عام ١٩٤٠م ، واستمر في قيادتها إلى بنادر ساحل الهند الغربي حتى عام ١٩٤٦م حين باعها مالكها محمد ثنيان الغانم على أحد نواخذة خورفكان ، وقام النوخذة شمس الدين بعد ذلك بقيادة إحدى السفن التابعة للنوخذة عبدالوهاب بن عبدالعزيز القطامي . ثم تسلم قيادة سفينة (لنج) ذات محرك للنوخذة عبدالوهاب القطامي ، وركب معه ابنه صقر لتعلم أساليب التنوخذ من النوخذة شمس الدين . ولقد ورد ذكر النوخذة شمس الدين محمد صالح في روزنامة النوخذة عيسى بشارة . ففي عام ١٩٤٥م كان النوخذة شمس الدين قد وصل إلى شط العرب فكتب النوخذة عيسى بشارة في روزنامته أن «معنا بوم بن رشدان وفيه النوخذة شمس الدين» . كما ذكر النوخذة سلمان بن عيسى في روزنامته أنه حينما كان في بندر خورميان الهندي «وصل علينا بوم عبدالوهاب بن عبدالعزيز ـ اللنج العود ـ فيه صقر القطامي وشمس الدين [قادما] من البصرة ، فيه تمر نجف» ، وكان ذلك عام ١٩٥٢م . ولقد استمر النوخذة شمس الدين محمد صالح في قيادة السفن حتى توقف السفر الشراعي الكويتي في منتصف الخمسينيات من القرن العشرين . ويجدر بالذكر هنا أن النوخذة شمس الدين كان «سكوني» في بداية عمله مع النوخذة خالد محمد الشاهين عدة سنوات قبل أن يصبح نوخذا بذاته فيما بعد .

النوخذة صالح بن نسيم

كان النوخذة صالح يقود إحدى السفن الشراعية عام ١٩٤٠م ، وحدث أن ذهب إلى شط العرب لشحن التمور إلى الهند ، وهناك في شط العرب شاهده النوخذة عيسى بشارة وذكره في روزنامته ، ولما أتم شحن سفينته بالتمر أبحر برفقة النوخذة

عيسى بشارة من الشط صوب الهند . ولما وصل إلى ساحل الهند الغربي قرر النوخذة صالح أن يذهب إلى خور منظرة في دوحة كچ الهندية ، وهذا البندر يصعب الوصول إليه نظرا لكثرة الشعاب المرجانية المحيطة به . وفي عام ١٩٤١م كان النوخذة عيسى والنوخذة صالح بن نسيم في ميناء بمبي ينزلان التمر ثم خرجا من بمبي سويا ، ولكن بعد ساعات افترقا ، وكتب عيسى بشارة يقول : «أصبح بن نسيم على الخفو» . كما ذكر النوخذة عيسى أنه صادف النوخذة صالح بن نسيم والنوخذة خليفة الطراروة يبحران سويا من النيبار (كاليكوت) ولاقاهما عند ابريص على ساحل مكران ، وكان ذلك عام ١٩٤٢م .

ترك النوخذة صالح قيادة السفن الشراعية في أواخر الأربعينيات وعمل مرشدا «للتكات» التابعة لميناء الشويخ . وفي إحدى السنوات قام بقيادة «تك» من الكويت إلى البحرين فواجه العديد من المصاعب بالقرب من بندر البحرين نظرا لوجود الشعاب المرجانية حول مدخل بندر البحرين .

النوخذة أحمد بن سند

النوخذة أحمد بن سند من نواخذة بوقماز ـ أي أنه أحد النواخذة الذين ركبوا في قيادة إحدى السفن التي كانت عائلة بوقماز تمتلكها ـ وهي نوع من البوم السفار . ولقد قام النوخذة أحمد بقيادة هذه السفينة عام ١٩٤١م حين كان يبحر بالقرب من النوخذة عيسى بشارة الذي ذكر في روزنامته أنه شاهد النوخذة أحمد بن سند بالقرب من جزيرة فرور (داخل الخليج) ، ويبدو أنه كان في بداية رحلة سفر حينئذ . كما ذكره النوخذة حجي بن يوسف الحجي في الموسم ذاته (١٩٤١/ ١٩٤٢م) حين كان النوخذة أحمد السند قد توقف في بندر مسقط عدة أيام سافر بعدها في طريقه إلى الكويت ، فذكر ذلك النوخذة حجي في روزنامته . ويجدر بالذكر أن النوخذة أحمد له قريب هو محمد بن سند لم يتسلم قيادة سفينة شراعية ولكنه كان «معلما» على إحدى السفن الشراعية .

النوخذة محمد المسكري

من نواخذة الكويت القدامى ، وكانت لديه سفينة من نوع البغلة هي رابع أكبر سفينة من هذا النوع في الكويت ، ولقد ركب معه بحارا عبدالعزيز العثمان وكذلك أخوه عبدالله (حسبما ذكر النوخذة عبدالوهاب العثمان للمؤلف) ، وليس من المعروف ما إذا كان له من الأبناء أو الأقارب من امتهن حرفة التنوخذ في الكويت .

النوخذة عثمان بن سري القناعي

كان النوخذة عثمان بن سري في قيادة البغلة «شط الفرات» ملك التاجر عيسى والد الشيخ يوسف بن عيسى المعروف ، وكان في رحلة على هذه السفينة من الهند إلى الكويت ومعه معلم يساعده في قياس مواقع السفينة في بحر العرب عندما غرقت هذه السفينة في «الغبة» ، واستطاع بعض البحارة ركوب قارب النجاة (الماشوة) والبقاء فيه أياما حتى مرت بالقرب منهم باخرة إيطالية وأنقذتهم وأوصلتهم إلى ميناء عدن . ولقد كان من ضمن الناجين البحار عبدالله السعيد الذي روى قصة طبعتهم هذه للأستاذ سيف الشملان في برنامج صفحات من تاريخ الكويت عام ١٩٦٦م . أما النوخذة عثمان بن سري فقد توفي بينما كان مع بعض بحارته في قارب الماشوة وألقي بحرا ـ يرحمه الله .

النوخذة عبدالواحد شيخان

في الأصل كان النوخذة عبدالواحد من نواخذة القطاعة ثم أصبح نوخذة في السفر الشراعي . وفي إحدى رحلاته للقطاعة كان معه الأستاد (القلاف) ياسين العريعر الذي وصف إحدى رحلاتهم من شط العرب إلى دبي حيث أوصلوا شحنة من «البواري» أو الحصران المصنوعة من القصب إلى خور دبي للتاجر الكويتي مرشد العصيمي الذي كان يسكن في خور دبي في ذلك الوقت (أوائل الخمسينيات من القرن العشرين) . ثم تحول النوخذة عبدالواحد إلى السفر الشراعي فتسلم قيادة البوم «هشام»

للتاجر مكي الجمعة . ولقد كان معه (أستاد) ياسين العريعر الذي وصف هذه الرحلة إلى الهند ثم العودة منها بأنها «عسرة وشديدة» ، إذ إنهم بعد أن شحنوا سفينتهم بأكياس الفحم من كراچي أقبل عليهم فصل الشتاء وهم داخل الخليج فأصابتهم عاصفة بالقرب من المطاف ، واضطر النوخذة عبدالواحد إلى الاحتماء في بندر الدير الإيراني ، ثم في بندر نخيل تقي حيث ساعدهم أميرها الشيخ أحمد مالك وأمدهم بالبحارة الذين ساعدوهم على حماية السفينة من الصخور المرجانية التي تعرضت لها ، ثم استضافهم الشيخ أحمد في منزله في بندر بيض خان وزودهم بالمؤنة لتكملة رحلتهم إلى الكويت ، التي لم يصلوا لها إلا بعد أربعة أشهر من سفرتهم هذه . وبالقرب من راس الأرض (السالمية) قابلهم التاجر مكي الجمعة ، وكان «الزعل ظاهرا على وجهه» كما يقول الأستاد ياسين العريعر لتأخرهم في هذه السفرة ، هذه إحدى رحلات النوخذة عبدالواحد شيخان في السنوات الأخيرة للسفر الشراعي الكويتي .

النوخذة حسن أحمد النصار

النوخذة حسن أحمد النصار

لم يكن والده أحمد النصار نوخذة ولكنه امتلك بعض السفن ، وكان يتاجر في البضائع التي تجلبها هذه السفن من ساحل الملبار الهندي ، ولكن ابنه حسن تعلم قيادة السفن الشراعية وأصبح نوخذا في «بوم أحمد النصار» ، وكانت أغلب رحلاته إلى ساحل الهند الغربي . ولقد ذكره النوخذة عيسى بشارة في روزنامته عدة مرات ، منها رحلته في عام ١٩٤٠م إلى بندر كراچي حيث شاهده هناك النوخذة عيسى بشارة ، ثم أبحر برفقته من كراچي إلى بندر كاليكوت الهندي . كذلك كان النوخذة حسن مع النوخذة عيسى بشارة ، ثم أبحر برفقته من كراچي إلى بندر كاليكوت الهندي . كذلك كان النوخذة حسن مع النوخذة عيسى حين أبحرا إلى بندر منظرة (داخل دوحة كچ المليئة بالشعاب المرجانية) . كذلك ذكر النوخذة عيسى أنه تقابل مع «بوم بن نصار» بالقرب من بندر ابريص (على ساحل مكران) قادما من ساحل الملبار الهندي ، «وله ٣٢ يوما من كاليكوت» ، أي مر عليه ٣٢ يوما منذ أن ترك بندر كاليكوت ، وأضاف

النوخذة عيسى «تكلمنا معه» ، أي توقفنا بالقرب منه وسألناه عن رحلته . كذلك كان النوخذة حسن في رحلة سفر جديدة حين قابله النوخذة عيسى بشارة عند مدخل شط العرب في عام ١٩٤٥م ـ آخر سنوات الحرب العالمية الثانية .

وبعد الحرب بسنوات ترك النوخذة حسن النصار قيادة السفن الشراعية حتى وفاته ـ يرحمه الله .

النوخذة فهد بوزبر

النوخذة فهد من النواخذة الذين تدرجوا من بحار إلى سكوني إلى نوخذا ، فقد كان «سكوني» في البوم «فتح الخير» حين كان بقيادة النوخذة عيسى بشارة عام ١٩٤٣م ثم أثبت مقدرته على التنوخذ فأصبح نوخذا فيما بعد . ولقد ذكره النوخذة عيسى العثمان عام ١٩٤٩م حين أصبح النوخذة فهد يقود إحدى السفن الشراعية ، وكان الاثنان آنذاك في بندر بمبي ، ومن بومبي أبحر كل واحد منهم إلى منكرور حيث شحن كل واحد منهما سفينته بألواح القرميد وأبحرا (على انفراد) عبر بحر العرب والمحيط الهندي إلى بندر ممباسا ثم إلى زنجبار ودلتا الروفيجي قبل العودة إلى الكويت . كما ذكره النوخذة عيسى العثمان مرة أخرى في روزنامته في عام ١٩٥٠م حين كان الاثنان عائدين من رحلة إلى السواحل الإفريقية ، فتقابلا بالقرب من راس حافون الإفريقي ، وكان بصحبة النوخذة فهد النوخذة جاسم العبدولي ، وسار الثلاثة معا لفترة من الزمن «سنيار» ثم افترقا . وفي عام ١٩٥٢م ورد ذكر النوخذة فهد بوزبر في روزنامة النوخذة يعقوب اليتامى حين تقابل الاثنان في مسقط في طريقهما إلى الكويت . وفي عام ١٩٥٣م حين وصل النوخذة سلمان العيسى بندر مسقط وجد النوخذة فهدا في هذا البندر فذكر ذلك في روزنامته قائلا : «وجدنا في البندر بوم [فهد] بوزبر . . .» كما قابله مرة أخرى في بندر خورفكان ولعل النوخذة فهد بوزبر قام برحلة أو رحلتين أخريين قبل أن يترك السفر الشراعي وقيادة السفن نظرا لتوقف هذه الرحلات في منتصف الخمسينيات من القرن العشرين في الكويت .

النوخذة حمد بن محمد بن حجي

عرف حمد بن محمد الحجي كواحد من تجار الكويت الكبار في السنوات التي سبقت الحرب العالمية الأولى وخلالها ، وكان يمتلك عدة سفن شراعية سفارة ، وله عمارة على الساحل (في حي الوسط) ، وكان يذهب في بدء كل موسم إلى شط العرب ليجهز كميات من التمر من مزارع الشيخ مبارك (في الفاو) ، ويبيعها في الهند ، وله حسابات أودعها لدى التجار الكويتيين الوسطاء في كل من كراچي وبومبي ، ولقد كان هو والتاجر جاسم بودي والتاجر فلاح الخرافي والتاجر ناصر الخرافي إضافة إلى التاجر حمد الصقر من أكبر خشابة الكويت وتجار التمور في ذلك الوقت . ويذكر أن التاجر حمد بن حجي هذا كان في الأصل نوخذة سفر في إحدى السفن (البغال) التابعة لعائلة العبدالجليل ، ثم أصبح تاجرا بعد ذلك . غير أن تجارته هذه لم تستمر حتى الوقت الحاضر ، فضاع اسمه كما ضاعت أسماء الكثيرين من تجار الكويت وملاك السفن فيها . ومن الجدير بالذكر أن التاجر حمد بن حجي كانت له علاقة قرابة مع التاجر عبدالمحسن الحنيف ، الذي كان اسمه بارزا بين تجار الكويت في تلك السنوات (من عام ١٩٠٠م حتى عام ١٩٢٠م) .

ويروي النوخذة جاسم العصفور للمؤلف أن التاجر حمد بن حجي كان يمتلك سفينة كبيرة من نوع البوم السفار (صنعها له الأستاد سلمان قبل أن يصنع البوم «بن رشدان») ، وفي إحدى رحلاتها كانت عند مدخل شط العرب فاصطدمت بها باخرة وأغرقتها ، فحزن عليها هذا التاجر حمد وساءت حالته الصحية وتوفي بعد ذلك ، وحين قدمت شركة البواخر تعويضا له على فقدانه لسفينته لم يكن حيا لتسلم المبلغ ، بل تسلمه من الشركة ابنه محمد ، ولكنه لم يعرف كيف يدير ويستثمر تجارة والده ، فضاعت وضاع اسم حمد بن حجي كما ضاعت أسماء العديد من تجار الكويت القدامى أمثاله .

النوخذة غانم أحمد البنوان

ورد ذكر النوخذة غانم البنوان في العديد من روزنامات النواخذة الكويتيين في الأربعينيات من القرن العشرين حين كان النوخذة غانم نشطا يقود السفن الشراعية إلى الهند ثم مالكا للسفن كذلك (بالاشتراك مع النوخذة فهد بوزبر) . ففي عام ١٩٤٢م ذكره النوخذة عيسى بشارة في روزنامته حين خرج مع غانم البنوان ومجموعة أخرى من النواخذة من بندر كاليكوت قاصدين بندر بمبي شمالا فذكر أن النوخذة غانم البنوان ومعه بعض السفن «راحوا على أيواش بحر» ـ أي اتجهوا غربا أو إلى الشمال الغربي من سفينة النوخذة عيسى بشارة ثم اقترب النوخذة غانم البنوان منه فكتب : «نشوف غانم البنوان عالينا» ـ أي عن اليمين أو اليسار منا . كما ذكره النوخذة عيسى العثمان في روزنامته عام ١٩٤٣م حين كان الاثنان في بندر بمبي فأبحر النوخذة غانم البنوان من هذا البندر . وفي العام ذاته (١٩٤٣م) كان النوخذة غانم البنوان يبحر بالقرب من جزيرة لارچ الإيرانية وهو في طريقه إلى الكويت حين كان يبحر برفقته النوخذة حجي بن يوسف الحجي . كذلك كان النوخذة غانم يبحر سويا مع النوخذة عيسى العثمان بالقرب من جزيرة ستالوه (على ساحل مكران) عام ١٩٤٥م ـ آخر سنوات الحرب العالمية الثانية . كذلك ورد ذكر النوخذة غانم البنوان عام ١٩٤٧م حين كان يبحر برفقة النوخذة أحمد الفهد بالقرب من جزيرة خاري في طريقهما إلى الكويت . كل هذا يدل على أن النوخذة غانم البنوان كان نشطا كغيره من نواخذة الكويت ـ وبخاصة في سنوات الحرب العالمية الثانية ـ في السفر إلى الهند في العصر الذهبي للشراع الكويتي . بقي أن نذكر أن عمران أحمد البنوان كان كذلك مالكا للسفن الشراعية ، وهناك وثيقة (گول) موقعة من قبل حاكم الكويت أحمد الجابر تشهد بأن البوم المسمى «فتح الخير» هو ملك للنوخذة خالد العبدالجادر وعمران بن أحمد البنوان ، وكان تاريخ هذه الوثيقة هو عام ١٩٣١م .

النوخذة فهد عبدالرحمن البلوشي

النوخذة فهد البلوشي

النوخذة فهد البلوشي من نواخذة السفر الشراعي الكويتيين الذين قاموا بقيادة السفن الشراعية مدة طويلة نسبيا (من بداية الثلاثينيات وحتى بداية الخمسينيات من القرن العشرين) ، ولم يترك أيا من البنادر المشهورة إلا وأبحر صوبه خلال السنوات الطويلة التي قضاها في السفر الشراعي . فهناك بنادر ساحل الهند الغربي وبنادر ساحل اليمن الجنوبية وبنادر الساحل الإفريقي الشرقي ، جميع هذه البنادر وصل إليها النوخذة فهد البلوشي وهو يقود السفن الشراعية للتجار مثل التاجر فلاح الخرافي وغيره من التجار الكويتيين ، ولذلك تجد بعض نواخذة الكويت يذكرونه كثيرا في روزناماتهم . ففي عام ١٩٣٧م حين كان في بندر كراچي شاهده النوخذة عيسى بشارة في هذا البندر ، كما وجده بعد ذلك يحاول بيع ما تبقى لديه من تمر في بندر خورميان . وبعد ذلك بعامين كان النوخذة فهد البلوشي يبحر بالقرب من ساحل جزيرة الجسم حين لاقاه النوخذة عيسى بشارة بالقرب من المملحة . أما قبل ذلك بعدة سنوات (في عام ١٩٣٥م) فقد ذكر النوخذة عيسى بشارة أن النوخذة فهد البلوشي كان معه (ومع العديد من النواخذة) في بندر كاليكوت الهندي ، وأما في العام الذي سبق ذلك فقد التقى به النوخذة عيسى في بندر الدوحة في قطر . وأما في عام ١٩٤٥م فقد كان النوخذة فهد البلوشي في رحلة إلى السواحل الإفريقية ، وقد وصل إلى بندر زنجبار في بوم التاجر فلاح الخرافي المسمى (مطيران) . ولقد كان في طريقه إلى دلتا الروفيجي حينئذ لشحن هذه السفينة بأعمدة الكندل . ولقد ورد اسم النوخذة فهد البلوشي واسم سفينته هذه في سجل ميناء زنجبار الرسمي عام ١٩٤٦م . كذلك ورد ذكر النوخذة فهد البلوشي عام ١٩٤١م حين كان يبحر برفقة النوخذة عبدالوهاب العسعوسي بالقرب من ساحل فارس في طريقهما إلى الكويت بعد رحلة سفر طويلة ، وكذلك في روزنامة النوخذة ناصر بن يوسف الحجي عام ١٩٤٦م حين لاقاه بالقرب من ساحل مكران ، والنوخذة مفلح الفلاح الذي ذكره في روزنامته عام ١٩٤٥/ ١٩٤٦م حين كان الاثنان في رحلة إلى السواحل الإفريقية (في زنجبار) . وأما آخر رحلة ورد فيها ذكر النوخذة

فهد البلوشي فقد كانت عام ١٩٥١م حين قابله النوخذة يعقوب اليتامى بالقرب من بندر فيشكان ـ على ساحل مكران .

ترك النوخذة فهد قيادة السفن الشراعية بعد ذلك حتى وفاته ـ يرحمه الله .

النوخذة عامر بن سيف

نشأ النوخذة عامر في بيئة بحرية نشطة ؛ فبعد أن أتم تعلم القراءة والكتابة والحساب عند الملا عبداللطيف العمر ، ركب على بعض السفن الشراعية لكي يتعلم أصول قيادة السفن والقياس ، حتى أصبح نوخذة على إحدى السفن التابعة للتاجر فلاح الخرافي ، وهي بوم ماء حول إلى بوم للسفر واسمه «فتح الخير» ، وكانت أغلب رحلاته إلى ساحل الهند . وفي إحدى السنوات ركب معه النوخذة عيسى النشمي لكي يتعلم منه أصول الملاحة ، فتم له ذلك ، وأصبح النوخذة عيسى النشمي من قباطنة الكويت المعدودين .

كما قام النوخذة عامر بقيادة سفينة للتاجر جاسم الشاهين ولأخيه محمد كذلك ، حيث قادها إلى موانى اليمن . وهناك كان يتردد على التاجر خالد الحمد الذي كان يعمل وكيلا لتجار الكويت في عدن إضافة إلى إدارته لتجارة العائلة في ذلك الميناء على الساحل الجنوبي لشبه الجزيرة العربية . ولقد كان معه المجدمي عبدالله المذكور في بعض هذه الرحلات ، وكذلك المجدمي يوسف الطويل . كما ركب معه النهام علي بن جاسم في هذه السفينة .

ولقد نشط النوخذة عامر بن سيف خلال سنوات الحرب العالمية الثانية لنقل المواد الغذائية والأقمشة من الهند إلى الخليج وفي إحدى رحلاته انكسر عنده الصاري العود ، فحاول إصلاحه حتى تيسر له الحصول على صار جديد غيره .

ولقد كان النوخذة عامر يتقن اللغة الهندية والسواحلية إضافة إلى اللغة العربية . كما زامل كلا من النوخذة مفلح الفلاح والنوخذة حسين بلال والنوخذة خالد العلي

وغيره من نواخذة الكويت . وفي عام ١٩٤٨م قام النوخذة عامر بأداء فريضة الحج مع الشيخ عبدالعزيز حمادة والشيخ عطية الأثري بوساطة السيارة ، ثم ركب بعد ذلك في قيادة السفن الشراعية .

أما آخر رحلة له فقد كانت في أواخر الأربعينيات حين ركب على إحدى السفن إلى البصرة لنقل حمولة من التمر إلى الهند . وفي شط العرب أصيب النوخذة عامر بمرض لم يسمح له بمواصلة رحلته للهند فحل محله النوخذة درويش البلوشي . أما النوخذة عامر فقد أرسل إلى الكويت على أحد أبوام الماء ، فتوفي في الكويت عام ١٩٥٠م ودفن في مقبرة نايف داخل مدينة الكويت بالقرب من قبر الشيخ أحمد الجابر الذي توفي في العام ذاته .

ولقد ورد ذكر النوخذة عامر في العديد من روزنامات النواخذة الكويتيين ؛ فقد ذكره النوخذة عيسى بشارة عام ١٩٣٩م حين شاهده في بندر مطرح العماني ، كما صادفه عام ١٩٤١م بالقرب من ليمة (على ساحل الباطنة) وكان في طريقه إلى اليمن وفي سفينته شحنة من التمور . كما شاهده أيضا في بندر المعلا في عدن عام ١٩٤٦م . وفي عام ١٩٤٠م كان النوخذة عيسى العثمان في بندر جصة (بالقرب من مسقط) ينتظر تحسن الجو للذهاب إلى مسقط حين شاهد النوخذة عامر بن سيف في هذا البندر . ولعل معظم رحلات النوخذة عامر بن سيف كانت لليمن وللسواحل الإفريقية الشرقية .

النوخذة أحمد سليمان الهلال

النوخذة أحمد السليمان (كما يذكره نواخذة الكويت) من نواخذة السفر الشراعي الكويتي القدامى الذين كان لهم نشاط ملحوظ في سنوات الحرب العالمية الأولى في مختلف بنادر الساحل الهندي الغربي . ولربما تعلم النوخذة أحمد قيادة السفن الشراعية على سطح سفينة من نوع البغلة ، وهي من السفن التي كانت سائدة في الكويت آنذاك ، ولكن في بداية القرن العشرين بدأ البوم السفار يحل

محل البغلة ، لذا فمن المعروف أن النوخذة أحمد السليمان كان في قيادة بوم الصقر المشهور والمعروف باسم (الداو) .

تسلم النوخذة أحمد السليمان قيادة هذه السفينة الضخمة منذ عام ١٩١٤م (سنة صنعها) ، وقام بقيادتها رحلتين في الموسم الواحد إلى ساحل الهند الغربي ، ولم يترك قيادتها إلا بعد أن توفاه الله وهو على سطحها ، وبعد عشر سنوات متصلة من قيادتها . فقد كان النوخذة أحمد يقود هذه السفينة في رحلة إلى الهند ، وبينما كان مبحرا بالقرب من بندر كووه توفي على السفينة ، فاضطر البحارة إلى الاقتراب من الساحل حيث تم إنزال جثمانه وغسله ومن ثم الصلاة عليه ودفنه في مكان ما على هذا الساحل ، وكان ذلك في حوالي عام ١٩٢٤م .

يصف النوخذة بدر القطامي النوخذة أحمد السليمان بأنه «رجل طيب ونوخذا جيد» ، كما ذكر للمؤلف أن النوخذة أحمد كان «رجلا كبير السن حين كنا شبابا» . وحين عادت السفينة إلى الكويت بعد هذه الرحلة التي فقدت فيها قبطانها النوخذة أحمد السليمان ، سلم التاجر حمد الصقر قيادتها إلى نوخذا آخر لا يقل كفاءة عن نوخذاها السابق ، ذلك هو النوخذة جاسم المبارك الذي قام بقيادتها اثني عشرة سنة متصلة .

النوخذة سالم بن حميد

من المعروف عن النوخذة سالم أنه كان في قيادة إحدى السفن للتاجر فلاح الخرافي ، وهو من نواخذة الكويت الذين كانوا نشطين في الأربعينيات من القرن العشرين . ولقد ورد ذكر النوخذة سالم في العديد من روزنامات النواخذة الكويتيين . فالنوخذة عيسى بشارة يذكر أنه حين كان في رحلة إلى الهند عام ١٩٤٧م شاهد النوخذة سالم بن حميد بالقرب من جزيرة هندرابي الإيرانية ، كما شاهده مرة أخرى بالقرب من شمال بندر ـ على ساحل مكران وهو في طريقه إلى الهند . كما ذكر النوخذة عيسى في رحلة أخرى عام ١٩٤٨م ـ أنه شاهد النوخذة سالم بن حميد في زنجبار ، وهذا يعني أن النوخذة سالم كان في رحلة طويلة إلى

السواحل الإفريقية الشرقية في ذلك العام . وحين بدأت رحلة العودة من السواحل خرج النوخذة سالم بن حميد من زنجبار برفقة النوخذة عيسى بشارة والنوخذة سالم عبدالجادر ، وحين وصلوا مسقط ذكر ذلك النوخذة عيسى في روزنامته وأشار إلى وجود النوخذة سالم بن حميد معه في ذلك البندر في ذلك الموسم . وأما النوخذة يعقوب اليتامى فقد ذكر أنه حين كان في كاليكوت عام ١٩٤٧م شاهد النوخذة سالم بن حميد يستعد للسفر من كاليكوت إلى الكويت . كما ذكر النوخذة مفلح الفلاح أنه حين كان قرب مركز الجمارك العراقية في الفاو عام ١٩٤٨م كان معه النوخذة سالم بن حميد والنوخذة عبدالله المعتوق . ولقد استمر النوخذة سالم في قيادة السفن بعد ذلك حتى أطلت الخمسينيات من القرن العشرين فتوقف السفر الشراعي الكويتي وبقي ذكر النوخذة سالم بن حميد كأحد نواخذة السفر الشراعي الكويتي الشجعان . بقي أن نذكر أن النوخذة سالم كان في قيادة البوم (المأمون) للتاجر ثنيان الغانم ، وكان ذلك في عام ١٩٤٢م .

النوخذة علي إبراهيم الكليب

النوخذة علي إبراهيم الكليب

من رجالات الكويت القدامى وتجارها ممن كانوا نواخذة في بداية شبابهم ، وقاموا بقيادة السفن الشراعية السفارة عدة سنوات قبل أن يتركوا السفر ويصبحوا من تجار الكويت وشخصياتها المعروفة ، ولذلك لا نجد لهم ذكرا حين التحدث عن السفر الشراعي وقيادة السفن نظرا لتقادم عهدهم في هذه الحرفة التي شارك فيها الكثير من رجالات الكويت حين كان البحر المصدر الأساسي للرزق في بلدتهم . ومن هؤلاء الرجال النوخذة والشخصية المعروفة علي بن إبراهيم الكليب الذي كان نوخذة في سنوات حكم الشيخ مبارك الصباح للكويت ، ثم ترك قيادة السفن بعد ذلك وأصبح يدير عملا تجاريا إلى سنوات الشيخ أحمد الجابر الصباح حيث كان أول وكيل لشركة السيارات الأمريكية (جنرال موتورز) ، وكان له مكتب في ساحة الصفاة (بالقرب من بناية أوميغا عند مدخل الشارع الجديد من جهة الجنوب) ، وكان يستقبل في مكتبه هذا الشيوخ وكبار

رجالات البلدة آنذاك . وفي لقاء للنوخذة علي مع ابنه عبدالعزيز تم تسجيل هذه الحادثة التي جرت له حين كان يقود سفينة له من نوع البوم في رحلة إلى بنادر الساحل اليمني الجنوبي ، وفي طريق عودته مر في بندر لنجة (على ساحل فارس) وحدث له ولبحارته ما أورد تفصيلاته في هذا اللقاء ، والذي يدل على مدى التزامه بواجباته تجاه بحارته ووطنه ودفاعه عن حقوقهم ، وفيما يلي أهم ما ورد في هذا اللقاء :

«كنت عائدا من اليمن ، وفي الطريق مررت في بندر لنجة لأن لي صداقة مع محمد آل بوسميط ـ من كبار أهل الغوص في هذا البندر . وبينما أنا في البر وإذا بالبحارة يبحثون عني نظرا لأن بدر ـ المسؤول من قبل الإنجليز في هذا البندر ـ أرسل جماعة منه لتفتيش البوم بحثا عن السلاح ، فذهبت إلى البوم وأخبرتهم أنه لا يوجد لدينا سلاح سوى ما هو مقيد في المنفيست ، فعاد المفتشون إلى الساحل وأنا معهم ، وكان يقف على الساحل بدر الذي أمرني بدفع مبلغ ٥٠٠ قران أتعاب إنزال البضاعة من السفينة ثم إعادتها إليها ، فقلت له يا بدر سوف أنتقم منك . وذهبت إلى محمد آل بوسميط وأخبرته بما حدث ، ثم أشار علي واحد من آل بوسميط أن أرفع الأمر للحاكم في لنجة ، كما أرسلت رسالة إلى الخالد (فهد وحمد الخالد) وبعثتها بالمركب الذي سافر إلى الكويت ، حيث أخبروا الشيخ مبارك بما حدث (هذا بعد أن عدت إلى الكويت ثم رجعت إلى لنجة بواسطة المركب) .

«أمر الشيخ مبارك نواخذة وتجار الغوص بعمل إحصاء لعدد الغاصة الموجودين في الكويت والمفقودين منهم (الذين كان آل بوسميط يمسكون بهم للعمل معهم في الغوص) ، وقام الخالد يعمل إحصاء بالعدد المفقود من غاصة الكويت . كما أرسلت رسالة للقنصل البريطاني في الكويت أخبره فيها بالتعديات التي يقوم بها بدر باسم الإنجليز . وبعد أيام ذهبت لملاقاة الحاكم الذي حكم لي ولبحارة الكويت ضد المدعو بدر هذا . كما وصل «منور» إنجليزي إلى لنجة وطلب قبطانه لقائي فذهبت إليه وأخبرته بما حدث فانزعج من بدر ، وقال إننا أتينا به من جزيرة خارج ووضعناه في هذا المركز وإذا به يخالف أوامرنا ، فأمر القبطان بإطلاق جميع بحارة الكويت من السجن وإرسالهم

إلى الكويت بالباخرة على نفقة الحكومة البريطانية . ولما وصلت إلى الكويت (أنا والبحارة) مرضت من شدة الإرهاق والتعب ، فزارني فهد الخالد والقنصل البريطاني في المنزل يشكروني على ما فعلت ، كما أرسل الشيخ مبارك في طلبي فذهبت إليه واستمع لي وأنا أروي له تفصيلات ما حدث لمدة ساعة ونصف ، وبعدها قام من كرسيه وجلس بجانبي يضرب على كتفي قائلا «عفية على ولدي . . . عفية على ولدي» ، لقد كان رحمه الله يود أن يعرف كل التفصيلات» . رحم الله النوخذة والتاجر علي بن إبراهيم الكليب .

النوخذة محمد جاسم الشميس

النوخذة محمد الشميس

هو من الجيل الأخير من نواخذة السفر والقطاعة الكويتيين ، وهو من أشجعهم ومن أكثرهم جرأة وحبا للمغامرة . يكفي أن النوخذة علي النجدي أظهر عجبه مرة كيف أن أهل البحر يأتون دائما على ذكر النوخذة محمد الشميس مع أن هناك العديد من النواخذة الذين لا يقلون عنه جرأة وشجاعة . ولعل السبب هو أن النوخذة محمد مر بالكثير من الخبرات التي أظهر فيها أن هذه الصفة لم تأته عبثا ، فخلال حياته البحرية المليئة بالمغامرات والمخاطر ، وبخاصة في سنوات نقل الذهب من الهند وإليها ، أثبت النوخذة محمد أنه ابن الكويت الشجاع أسوة بما كان عليه غيره من نواخذة الكويت .

ولد النوخذة محمد في الكويت في منزلهم في حي القبلة بالقرب من مسجد الساير (يقول في العام نفسه الذي سقطت فيه البصرة) ، وأرسله والده لكي يتعلم مبادئ القراءة والكتابة والقرآن . فدخل مدرسة العنجري وكانت في فريج العدساني . كما أنه ذهب إلى عمه في دبي ودرس هناك عددا من السنين . ولما قارب عمره ١٥ عاما بدأت حياته مع البحر ، فركب مع جار له في سفينة صغيرة للغوص على اللؤلؤ ، ثم مع النوخذة حمود الجسار في شوعي للغوص ، ودام ذلك أربع سنوات متصلة . لكنه لم يستمر في رحلات الغوص ، فهو لم يخلق للغوص كما ظهر له ، فتطلع إلى ركوب سفن النقل أو السفر الشراعي . فركب مع النوخذة راشد بن سلامة في سفينة

للقطاعة داخل الخليج لمدة سنتين ، وكان عمره حوالي ٢٧ عاما ، ثم ركب مع النوخذة مبارك بن ناصر ، ثم مع النوخذة عبدالحميد العبدالجادر ، وكان يتعلم أصول الملاحة والسفر خلال هذه الرحلات .

يقول النوخذة محمد للكاتب إنه تعلم التنوخذ بالعفرتة ولم يعلمه أحد ، لقد أخذها شطارة وشوقا . ولما تم له ذلك اشترى سفينة صغيرة من نوع البوم وقادها داخل الخليج وخارجه . ثم اشترى بعد ذلك سفينة (له نصفها فقط) وكانت عبارة عن بوم غوص (زادوه) فأصبح بوم قطاع ، سافر فيه إلى كراتشي والبحرين ودبي للقطاعة لمدة ثلاث سنوات . لكن هذه السفينة غرقت وتحطمت على الساحل بالقرب من خور دبي ولقد روى النوخذة محمد أحداثها كما يلي :

«كنا نحمل الرز والشاي وكان العام هو عام ١٩٤٤م ، وبينما نحن بالقرب من ساحل دبي هبت علينا رياح قوية (ضربة العجوز) فدخل الماء جوف السفينة وتبلل الرز والشاي . وحاولنا إنقاذ الحمولة ، فنشرنا الشاي على الساحل (ساحل الشارقة) بالقرب من منزل القنصل البريطاني هناك . وكان قنصل بريطانيا في الشارقة آنذاك سيد عبدالرزاق رزوقي (كويتي) الذي جاء يستفسر عن شحنة الشاي ومن أين أتت نظرا لأن البحرية البريطانية كانت تقنن شحنات الشاي في الهند والخليج ؛ فأخبرناه بأننا قد اشتريناه ونود أن ننقله إلى الكويت ، لكن الظروف لم تخدمنا ، واضطررت أخيرا للسفر إلى الكويت بالباخرة ، وهناك ركبت في بوم التاجر فهد الفليج وإخوانه ، وكان في الأصل سفينة للغوص حولت إلى سفينة للقطاعة وباعها أصحابها (عيال المباركي) بمبلغ ٢٥ ألف روبية ، فعزمت على السفر فيه إلى البحرين وحملت فيه أكياس الرز . لكن الماء دخل السفينة قبل أن تغادر الكويت ، فقام أهل الكويت (بفزعة) أنقذوا فيها السفينة وحمولتها . ولقد اشترك في هذه العملية معظم من كان في السوق من نواخذة وبحارة . ثم أبحرت إلى البحرين والقطيف ، وكان ذلك في عام ١٩٤٦م» . ولقد ذكره النوخذة ناصر بن حجي في روزنامته في ذلك العام .

وفي عام ١٩٤٨م كان النوخذة محمد في كراتشي ينتظر «غيوب الثريا» فأرسل في طلبه التاجر يوسف المرزوق ، وطلب منه أن ينقل له بضاعة من الرز إلى الكويت ، ولما أخبره النوخذة محمد أن الوقت متأخر (آخر الموسم) قال له يوسف المرزوق «إنك نوخذة شجاع» فقبل ، ونقل حوالي ١٠٠٠ كيس من الرز إلى الكويت . ولكن هذه الرحلة لم تكن بالرحلة السهلة فقد هبت عليهم عاصفة بالقرب من خورفكان (داخل الخليج) وتبلل جزء من الحمولة ، لكن البحارة نشروه على الساحل حتى جف ثم أعادوه داخل الأكياس وحملوه للكويت .

ثم صنع الأستاد محمد حسين بوعليان سفينتين ذاتي تصميم جديد للتاجر يوسف الفليج حيث كانت مقدمة كل واحدة مدببة ومؤخرتها مستديرة ، وفي كل سفينة محرك بخاري بالإضافة إلى الشراع «العود» ، وكانت حمولة كل سفينة حوالي ١٢٠٠ منّ من التمر . فعمل النوخذة محمد قبطانا لواحدة منهما بينما تسلم قيادة الأخرى النوخذة محمود تيفوني . وكان عمل النوخذة محمد الشميس في هذه السفينة ناجحا واستمر خمس سنوات متصلة .

وفي عام ١٩٥٥م كان النوخذة محمد يودع البحر وحياته ، لكنه فضل أن يكون وكيلا للتاجر يوسف الفليج في الهند ، فكان يمضي شهورا طويلة هناك في فندق «بيتش هوتيل» في كاليكوت ، مع النوخذة محمد العصفور والنوخذة علي النجدي والتاجر عبدالرحمن البدر حيث يشحن السفن بالأخشاب لبيعها في الكويت ، كما كان يدير أعمال التاجر يوسف المرزوق هناك . وبعد سنوات (حتى عام ١٩٥٩م) استقر النوخذة محمد في الكويت وأخذ يمارس تجارته مستوردا للأخشاب ، وكان دائم الاتصال بأصدقائه من النواخذة والأستادية .

يقول النوخذة محمد للمؤلف : «**البحر ما يعنّ عليّ الآن ، لأني صادفت الأهوال والكثير من التعب . . . لقد اشتريت آخر الأيام يختا صغيرا ولكنني لم أركبه إلا القليل من المرات . . . لقد مللت منه ومن البحر**» .

وفي ٢٧ من شهر مايو ٢٠٠٢م توفي النوخذة محمد الشميس في منزله في الكويت بعد أن شعر بألم في صدره ودفن في مقبرة الصليبيخات ، وكان عمره ٨٢ عاما ـ يرحمه الله .

النوخذة أحمد صالح السبيعي

أحمد السبيعي نوخذة متعدد الخبرات كثير التجارب حسن التدريب . فقد ساعده الحظ على أن يركب مع النوخذة والقبطان عبدالوهاب العثمان في البوم «تيسير» هذه السفينة التاريخية . ركب فيها أربع سنوات ، تعلم خلالها فنون السفر والملاحة على واحد من رجالها المعدودين . ولقد بلغت ثقة النوخذة عبدالوهاب به إلى درجة دفعته إلى أن يسلمه قيادة تيسير في رحلة من الكويت إلى شط العرب وهو مازال دون الثامنة عشرة من عمره . وحين وصل بسلام ، وذهب بأوراقه إلى الجمارك ، لم يصدق المسؤول العراقي هناك أن هذا الشاب هو نوخذة البوم تيسير لكنه حين تيقن من ذلك أجلسه بالقرب منه ، وقدم له كوبا من الحليب .

النوخذة أحمد السبيعي

وبعد أن تعلم كل ما استطاع تعلمه من النوخذة عبدالوهاب ، ركب مع النوخذة عبدالله العثمان في سفينته «فتح الكريم» معلما يقيس له مواقع السفينة في عرض البحر . ولقد كان الطلب على مثل هؤلاء الملاحين المعالمة كبيرا في الكويت آنذاك . ولم يكن هناك غنى عنهم حين السفر من الهند إلى الكويت مباشرة . لذا كان بعض النواخذة ممن لا يحسنون القياس ، يصحبون معهم «معلما» لمساعدتهم .

ركب النوخذة أحمد السبيعي بعد ذلك مع النوخذة يعقوب بشارة في بوم «المحمدي» ثم مع النوخذة إبراهيم المشعل ، وكذلك مع النوخذة راشد المبارك لمساعدتهما كمعلم . ثم مع النوخذة إبراهيم بن شايع في البوم تيسير لمدة ثلاث سنوات وبعدها مع النوخذة محمد صالح في بوم للعثمان ذي حمولة تقدر بحوالي ٢٥٠٠ منّ ، غير أن هذه الرحلة لم تكن بالرحلة المريحة أو السهلة .

كانوا في كاليكوت عام ١٩٤٠م ، وفي طريقهم إلى الكويت (معلّين) مروا بالقرب من جزيرة الشيخ في الخليج ، فضربتهم سراية (عواصف تهب في موسم السرايات في أبريل) صحبها برق شديد جعل جزءا من الصاري فحما متناثرا ، وألقى بستة من البحارة داخل جوف السفينة ، الواحد فوق الآخر ، وبعد أن انسلخت أجزاء من جلودهم بفعل الحرارة . وبعد أن كانوا «امدبرين» بالصاري ، رفعوا الأشرعة ووصلوا إلى البحرين بسلام ، حيث حملوا جرحاهم إلى المستشفى .

لكن النوخذة أحمد السبيعي استمر في ركوب هذه السفينة رحلة أخرى (مطراش ثاني) ، ومع النوخذة محمد صالح ذاته ، فبعد أن باعوا التمر في الهند ، واشتروا الأخشاب ، وأبحروا باتجاه الكويت ، لم يحدث لهم ما يكدرهم . ولكنهم حين اقتربوا من رأس الزور توفي النوخذة محمد صالح (كان شيخا كبير السن آنذاك) ، فاضطروا إلى دفنه في ذلك المكان . ولما شاهدوا سيارة شحن تمر بالقرب منهم ، أوصوا سائقها بنقل الخبر السيء إلى ديوان العثمان حتى يبلغوا أهل النوخذة بالخبر . وحين وصلت السفينة إلى الكويت علم النوخذة أحمد أن الخبر قد وصل إلى ديوان العثمان قبل ساعات قليلة من وصولهم .

وفي رحلة أخرى له مع النوخذة إبراهيم بن شايع على السفينة تيسير ، تركوا ميناء گوه الهندي في طريقهم إلى الكويت ، وكانت الريح تهب عليهم بقوة ، فأنزل شراع البومية الأمامي ، ولشدة الهواء ضرب أحد حبال الشراع المقدمي (المجدمي) ، وألقاه بحرا ؛ فقام النوخذة أحمد بإلقاء الدلو عليه ، فضربت رأسه ، ولم يستطع أن يمسك بحبلها ، فما كان من أحد البحارة إلا أن ألقى نفسه عليه ، وتم بعد جهد إنقاذ الاثنين في ظلام الليل .

بعد ذلك بدأ النوخذة أحمد يقود سفينته بنفسه ، وأصبح نوخذة بوم العثمان «فتح الكريم» لمدة ثلاث سنوات ، ثم نوخذة في البوم «المحمدي» لمدة سنتين ، ثم في سفينة ذات محرك (لنج) للنوخذة عبداللطيف العثمان لسنوات قليلة ، بدأ بعدها السفر

البحري يفقد مكانته وأهميته ، فترك النوخذة أحمد البحر عام ١٩٥٢م بعد أحد عشر عاما متصلة من السفر الشراعي .

ولقد شاهد النوخذة أحمد الفهد زميله النوخذة أحمد السبيعي في بندر مسقط عام ١٩٤٥م حين كان الاثنان عائدين من رحلة سفر ، فذكر ذلك في روزنامته ، كما أورد النوخذة عيسى العثمان في روزنامته أنه كان مبحرا مع النوخذة أحمد السبيعي على ساحل الهند الغربي قبل بدئهم عبور الغبة في شهر مارس من عام ١٩٤٧م .

وحين سأله المؤلف عن شعوره في ذلك الحين (في عام ١٩٩١م) بعد أن ترك حياة البحر وقيادة السفن الشراعية ، أجاب : «نعم : يعنّ علي البحر ، ومازالت صلتي بالبحر قوية ، وكذلك صلتي بالرجال الذين رابعتهم في تلك السنوات» وفي عام ١٩٩٥م توفي النوخذة أحمد السبيعي إلى رحمة الله بعد أن وفق المؤلف في إجراء لقاء معه (بالفيديو) في منزله تحدث فيه عن رحلاته الشراعية وعن السنوات التي قضاها في السفر الشراعي الكويتي .

النوخذة خالد حسين العلي

ولد عام ١٩٢٣م في الكويت ، ودخل مدرسة الأيتام لشملان آل سيف ، وكان أحمد الخميس مدرسه لمدة ٤ سنوات ، ثم دخل المباركية لمدة عام واحد ، وكان من مدرسيه سيد عمر ، وعبدالوهاب الفارس . ثم درس الفلك عند الملا عبدالرحمن الحجي ، واللغة الإنجليزية عند هاشم البدر . ثم عمل في السوق (في دكان) عدة سنوات قبل أن يركب البحر مع النوخذة راشد المبارك وظل أربع سنوات مع النوخذة راشد يتعلم في بوم محمد ثنيان الغانم المعروف باسم (نايف) . وكان معهم «معلم» (يقيس مواقع السفينة في عرض البحر) النوخذة محمود العصفور قبل أن يتسلم قيادة إحدى السفن . وهو الذي علم النوخذة خالد العلي أصول القياس والملاحة حين كان على البوم (نايف) معهم .

النوخذة خالد العلي

ثم ركب النوخذة خالد مع النوخذة حمد صالح المطر (أخيه من جهة الأم) مساعد نوخذة (نوخذا شراع) لمدة عام واحد . بعدها أصبح نوخذة على البوم (اسعيد) عام ١٩٣٧م ، وقد كان في الأصل بتيل الغوص التابع لراشد بن أحمد الرومي وذلك لمدة عام واحد . ثم ركب نوخذة في بوم المزيدي (حمولة ١٥٠٠ طن) ، وفاجأتهم عاصفة أدت إلى غرق هذا البوم . ثم تسلم قيادة بوم لخالد الداود المرزوق واسمه (سمحان) لمدة عام واحدة ، وبعدها سافر نوخذة في بوم أحمد الغانم لمدة عشر سنوات ، ثم ركب نوخذة في لنج اسمه (سحاب) (أي بوم مزود بماكينة وشراع) لأحمد الغانم لمدة ٤ سنوات ، وكانت سفراته إلى الهند . وفي عام ١٩٥٦م ترك النوخذة خالد السفر وعمل في وظيفة مراقب مسؤول عن مناطق القبلة ، وكانت الشؤون آنذاك تحت رئاسة المرحوم حمد الرجيب . وظل يعمل في هذه الوظيفة مدة عشر سنوات حتى تقاعد . ومازال يتذكر باعتزاز حرفة النوخذة التي قام بها في شبابه . ولقد ذكر النوخذة عيسى العثمان في روزنامته أنه شاهد النوخذة خالد العلي وقد وصل لتوه إلى بندر الكويت عائدا من رحلة سفر عام ١٩٤٢م ، كما ذكره في الموسم السابق (عام ١٩٤١م) حين وصل النوخذة خالد إلى بندر كراچي في رحلة أخرى إلى بنادر الساحل الهندي في ذلك العام ـ إحدى سنوات الحرب العالمية الثانية . كذلك كان النوخذة خالد عائدا من رحلة سفر في بوم أحمد الغانم (نمر) في عام ١٩٤٧م حين تعرضت له سفينة خفر السواحل الإيرانية وضايقته فرفع النوخذة شكوى إلى الشيخ أحمد الجابر ـ حاكم الكويت آنذاك الذي بعث برسالة شكوى إلى المعتمد البريطاني في الكويت يحضه فيها على التدخل لمنع مثل هذه المضايقات للسفن الكويتية العائدة إلى الكويت من الهند أو اليمن .

ترك النوخذة خالد قيادة السفن الشراعية عام وتفرغ للتجارة ، ومازال يتذكر سنوات شبابه ويعتز بها وببحارته الأوفياء .

النوخذة حمد صالح المطر

ولد في فريج عنزة وتعلم عند ملا مرشد وملا حمادة ، ركب البحر أولا في رحلات الغوص مدة طويلة ، وكان يذهب في رحلات للسفر الشراعي بعد انتهاء موسم الغوص ، فكان يعمل في الغوص والسفر طيلة العام .

سافر أول مرة مع النوخذة منصور المبارك في بوم ثنيان الغانم لمدة أربع سنوات ، تعلم منه أصول القياس . وركب بعد ذلك نوخذا شراع في بوم بقيادة النوخذة بدر أحمد الخرافي ، ثم ركب في اللنجات ، وكان نوخذا لنج عبدالعزيز الجلال ، وكان يذهب عدة رحلات إلى الهند في الموسم الواحد . واستمر في العمل في لنج الجلال لمدة عامين حتى توقف السفر البحري وعمل في وظيفة في الشؤون الاجتماعية لمدة ١٢ عاما ، حتى توفي في حوالي العام ١٩٨٥م .

ولقد أورد النوخذة عيسى العثمان في روزنامته أنه شاهد النوخذة حمد في سفينته في شط العرب (بالقرب من الفداغية) في فبراير عام ١٩٤٢م وقد كان النوخذة حمد في بداية رحلة سفر آنذاك . كما ذكره مرة أخرى حين كان مبحرا بالقرب منه على ساحل فارس (بالقرب من جزيرة فرور) عام ١٩٤٥م وهما في طريقهما إلى خارج الخليج ، ولكن الرياح الجنوبية أجبرتهما على اللجوء إلى بندر جزيرة هنيام ثلاثة أيام عاودا بعدها الإبحار من هذه الجزيرة ليعودا إليها بعد أن عاودت رياح (الكوس) الجنوبية وبدأت تهب بقوة ضدهما . كذلك ذكر النوخذة أحمد الفهد في روزنامته أن النوخذة حمد كان نوخذة في بوم التاجر والنوخذة أحمد الغانم في موسم عام ١٩٤٦م ، وفي شهر يوليو من العام التالي (١٩٤٧م) بيعت هذه السفينة إلى أحد التجار في خور دبي . وأما في عام ١٩٥١م فقد كان النوخذة حمد المطر في رحلة لبنادر الساحل الهندي في قيادة سفينة أخرى حين ذكره النوخذة يعقوب اليتامى في روزنامته مشيرا إلى أن النوخذة حمد كان قد بدأ رحلة العودة في ذلك الموسم (١٩٥٠/ ١٩٥١م) من بندر كووه على ساحل الهند الغربي . وترك النوخذة حمد السفر بعد ذلك حتي وفاته ـ يرحمه الله .

النوخذة عيسى علي المراغي

تدرج النوخذة عيسى المراغي من بحار إلى سكوني (مع النوخذة عيسى بشارة) ثم إلى مساعد نوخذا (معلم) حتى أصبح من نواخذة السفر الشراعي الكويتي المعروفين برحلاتهم إلى بنادر الهند وبنادر الساحل الإفريقي الشرقي ؛ فقد ركب معلما مع النوخذة عبدالعزيز المشعل يقيس له مواقع السفينة في الغبة ، كما ركب كذلك مساعد نوخذا مع كل من النوخذة يوسف جاسم المبارك والنوخذة أحمد السبيعي والنوخذة مساعد العجيل ، ثم قام بقيادة العديد من السفن الشراعية أحدها للتاجر والنوخذة عبداللطيف العثمان وأخرى للتاجر أحمد الخرافي . ثم قام بقيادة سفينة له وهي عبارة عن بوم سفار حمولته تقارب ٣٠٠٠ منْ . ولقد ورد ذكر للنوخذة عيسى المراغي في العديد من الروزنامات البحرية . ففي عام ١٩٤٨م كان في رحلة طويلة إلى الساحل الإفريقي الشرقي مرورا ببنادر الساحل اليمني الجنوبي ، وهناك -في جزيرة بيجو بالقرب من مدخل دلتا نهر الروفيجي في تنزانيا كان النوخذة مفلح الفلاح مع النوخذة عيسى المراغي وكان النوخذة عيسى المراغي قد توقف بالقرب من هذه الجزيرة كي يقوم بحارته بصيانة السفينة قبل رحلة العودة إلى الكويت . كذلك شاهده بالقرب من جزيرة كواله ، وفي العام ذاته ، النوخذة عيسى العثمان الذي كان هو أيضا في رحلة طويلة إلى السواحل الإفريقية الشرقية . وأما في عام ١٩٥١م فقد كان النوخذة عيسى المراغي في رحلة إلى ساحل الهند الغربي هي الثانية في ذلك الموسم من ذلك العام -أي مطراش ثاني- وكان قد توقف في جزيرة هنيام الإيرانية ينتظر تحسن الطقس كي يواصل رحلته إلى الهند أو اليمن . بعد هذه الرحلة يبدو أن النوخذة عيسى المراغي توقف عن قيادة السفن الشراعية بعد أن أفل نجم السفر ، وبحث عن عمل له في بلده فأصبح موظفا حكوميا في قسم الإطفاء البحري ، ثم عمل بعد ذلك مسؤولا في قسم النظافة التابع لبلدية الكويت ـ مركز الشامية إلى أن انتقل إلى رحمة الله عام ١٩٦٨م في شهر مايو من ذلك العام . ولقد ذكر النوخذة عيسى بشارة للمؤلف أن النوخذة عيسى المراغي كان يعمل سكونيا في البوم «سردال» لمالكه أحمد الخرافي حين كان النوخذة عيسى بشارة قائدا لهذه السفينة في عامه

النوخذة عيسى علي المراغي

الأول . كذلك كان النوخذة عيسى المراغي يعمل «سكوني» مع النوخذة عيسى العثمان في موسم السفر عام ١٩٣٧م/ ١٩٣٨م ، وقد ورد اسمه ضمن طاقم البحارة في روزنامة النوخذة عيسى العثمان .

النوخذة صالح أحمد الذويخ

كان والده أحمد نوخذة ، ولكنه توفي وابنه صالح في الثامنة من عمره ، ولكنه استطاع أن يحذو حذو والده ويصبح نوخذا فيما بعد ، نوخذا غوص وسفر . فحين كان الغوص على اللؤلؤ نشطا في الكويت كانت له سفينة من نوع الجالبوت يمارس بها حظه في الغوص ، ويرافقه بعض من أقاربه في رحلات الغوص هذه . حتى بدأ الكساد يدب في سوق اللؤلؤ فتحول النوخذة صالح من الغوص إلى السفر الشراعي ؛ فكانت له سفينة من نوع البوم اسمها «دلما» قام بها برحلات عديدة إلى ساحل الهند الغربي . ولقد ورد ذكر النوخذة صالح الذويخ في روزنامة النوخذة عيسى بشارة عام ١٩٤٥م ـ آخر سنوات الحرب العالمية الثانية ـ فقد كان النوخذة عيسى والنوخذة صالح في بندر بمبي ، ثم سافر النوخذة صالح من بمبي قاصدا بندر كووه (ربما للبحث عن بضاعة يعود بها إلى الكويت) . كما ورد ذكر النوخذة صالح الذويخ في روزنامة النوخذة يعقوب اليتامى عام ١٩٤٨م حين كان الاثنان عائدين من رحلة سفر وتوقفا في بندر البحرين . ولقد كتب النوخذة يعقوب : «اليوم الأحد ـ في بندر البحرين ـ وصل صالح الذويخ» ، وكان ذلك في نهاية شهر مارس من عام ١٩٤٨م ، استمر بعدها النوخذة صالح في رحلاته إلى الهند حتى عام ١٩٥٣م حين ترك السفر إلى الأبد بعد أن احترقت سفينته في نقعة الصقر فافتتح له متجرا في السوق حتى وفاته عام ١٩٧٨م .

النوخذة صالح الذويخ

ويروى عن النوخذة صالح أنه كان رجلا عاقلا متدينا ، وقد حدث له في البحر حادث كاد يفقد فيه حياته ، فقد سقط على رأسه لوح خشبي وهو في السفينة ففقد الوعي ، وظن بحارته أن نوخذاهم قد فارق الحياة ، فغطوه بغطاء وترحموا عليه ، ولكن حالما اقتربت سفينته من الساحل وجدوه لم يفارق الحياة بعد ، فتم إسعافه حتى

أفاق من إغمائه ، فحمد الجميع الله على سلامة نوخذاهم . (راجع كتاب «نواخذة الغوص والسفر في الكويت» للأستاذ عادل العبدالمغني) .

النوخذة نجم ولد جمعة

النوخذة نجم ولد جمعة

المعروف عن النوخذة نجم أنه كان في قيادة بوم الحمد ـ الوشار ، أي الجديد . ولقد ورد ذكره في العديد من الروزنامات حين كان في قيادة هذه السفينة . ففي عام ١٩٤٥م كان النوخذة نجم في رحلة موسمية حين شاهده النوخذة عيسى بشارة بالقرب من مركز الجمارك العراقية في الفاو (شط العرب) ، كما كان مع النوخذة عيسى العثمان في بندر كاليكوت عام ١٩٤٦م ، وقد خرجا سويا من هذا البندر في طريق عودتهما إلى الوطن . وحين وصل النوخذة نجم بالقرب من جزيرة خارج الإيرانية كان معه النوخذة سعود السميط الذي سجل مشاهدته للنوخذة نجم في روزنامته (عام ١٩٤٦م/ ١٩٤٧م) . وأما في الموسم التالي فقد شاهد النوخذة عيسى بشارة النوخذة نجم وهو مبحر بالقرب من جزيرة هندرابي في بدء رحلة موسمية جديدة ، وكان في قيادة بوم الحمد (الوشار) وحين وصل بندر خورميان شاهده هناك النوخذة عبدالوهاب العسعوسي وذكر ذلك في روزنامته . هذه أهم الرحلات التي سجلها النواخذة في روزناماتهم عن زميلهم النوخذة نجم ولد جمعة ، وتدل على مساهمته الفعالة في السفر الشراعي الكويتي حتى أواخر سنواته حيث ترك النوخذة نجم السفر وبقي في الكويت . ولقد حظي المؤلف بلقائه عدة مرات في «بيت البدر» في الثمانينيات من القرن العشرين ، وكان يزور أصدقاءه من البحارة والمجادمة والنواخذة حتى وفاته ـ يرحمه الله .

النوخذة جمعة بن حجي

من نواخذة السفر الشراعي الكويتي الذي يتردد اسمه على لسان النواخذة والبحارة على الرغم من قلة المعلومات المتوافرة عنه وعن نشاطه . ولقد أورد ذكره

النوخذة حجي بن يوسف الحجي عام ١٩٤٢م حين كان معه في بندر مسقط ، فذكر في روزنامته أن النوخذة جمعة سافر من مسقط في طريق عودته إلى الكويت . ولا شك في أن النوخذة جمعة قام بالعديد من رحلات السفر الشراعي قبل تركه لهذه الحرفة في سنواتها الأخيرة .

النوخذة سالم بلال

كان في الأصل «معلما» يرافق النواخذة ويساعدهم في قياس مواقع السفينة في البحار المفتوحة (الغبة) ، وفي إحدى السنوات اختلف أحد النواخذة مع مالك إحدى السفن ولم يسافر فحل محله سالم بلال وأصبح نوخذا حيث قام بقيادة السفينة في رحلة سفر إلى بنادر الهند . ولقد ذكر ذلك عبدالقادر الزاير في لقاء له في جريدة الوطن (حديث الذكريات ـ ٢٦/ ١٢/ ٢٠٠٣) وبعد سنوات مرض النوخذة سالم بلال وذهب إلى الهند للعلاج ، وتوفي هناك (في مرچ) ، وهو من نواخذة الحي القبلي في الكويت .

النوخذة جاسم بن عقاب

ورد ذكر النوخذة جاسم بن عقاب في روزنامة النوخذة أحمد الفهد عام ١٩٤٧م حين كان الاثنان في رحلة العودة إلى الكويت ؛ فبينما هما يبحران على ساحل فارس (داخل الخليج) ساءت الأحوال الجوية فاضطر النوخذة جاسم بن عقاب إلى التوجه إلى بندر كلاتوه الإيراني للاحتماء به حتى تتحسن الظروف الجوية والملائمة لمواصلة رحلة العودة . ولقد كتب النوخذة أحمد في روزنامته أنه بينما كان راسيا في بندر كلاتوه «وصل علينا النوخذة جاسم بن عقاب إمدبر» . وحين خرج الاثنان من بندر كلاتوه صادفتهم الدورية الإيرانية فأوقفتهما وطلبت تفتيش السفينة بعد أن جرتهما بالقرب من الساحل . ويضيف النوخذة أحمد أن الدورية هذه «أخذت من أغراضنا» ـ أي اعتدت على بعض الحمولة في السفينة .

النوخذة علي الملا

ما هو موثق ومعروف عن هذا النوخذة أنه كان من نواخذة السفر الشراعي الكويتي القدامى نسبيا ، إذ أنه كان نشطا في رحلات السفر إلى الساحل الهندي الغربي في أثناء نشوب الحرب العالمية الأولى وبعد نشوبها . فقد ورد في وثيقة مرسلة من مدير جمارك الكويت عام ١٩١٧م ، وهو عبداللطيف العبدالجليل إلى المعتمد السياسي البريطاني في الكويت -عبارة عن رسالة فيها تفصيل للسفن القادمة من الهند والتي أحضرت أخشابا إلى الكويت . وقد ورد فيها اسم النوخذة علي الملا كواحد من النواخذة الكويتيين الذين أحضروا أخشابا من الهند إلى الكويت عام ١٩١٧م ، وأنه - أي النوخذة علي الملا- كان في قيادة بوم للنوخذة والتاجر إبراهيم الغانم ، وأنه أحضر الأخشاب من بندر كراچي (راجع كتاب «تاريخ الكويت السياسي» لمؤلفه حسين الشيخ خزعل) .

النوخذة محمد صالح الخميس

كان النوخذة محمد صالح متقدما في السن حين كان يقود إحدى سفن عائلة العثمان ، وهي عبارة عن بوم حمولته تقدر بحوالي ٢٥٠٠ منْ ، وكان معه (المعلم) أحمد السبيعي حين توفي النوخذة محمد صالح وهو عائد من الهند ـ توفي بالقرب من الجليعة على ساحل الكويت فتم نقله في سيارة إلى الكويت حيث دفن فيها في حوالي عام ١٩٤٠م . ويجدر بالذكر أن النوخذة محمد كان في الأصل نوخذا غوص على سفينة (شوعي) ملك خالد الخميس ـ يرحمه الله .

النوخذة محمد بن سلطان

أول ذكر لهذا النوخذة ورد في روزنامة النوخذة عيسى بشارة عام ١٩٣٧م حين قابله النوخذة عيسى على ساحل مكران بالقرب من شمال بندر وكتب في روزنامته : «معنا محمل إمعلي ـ نزلنا عليه وجدناه محمد بن سلطان إمعلي من كراچي إلى

الكويت ، وطرح عند فصعة بندر» . كذلك كان النوخذة محمد بن سلطان يقود إحدى السفن الشراعية عام ١٩٣٩م ، وكان خارجا من بندر كراچي حين شاهده النوخذة عيسى بشارة وذكره في روزنامته . وفي عام ١٩٤٢م كان النوخذة عيسى بشارة في بندر كاليكوت حين وصل إلى هذا البندر النوخذة محمد بن سلطان وفي سفينته حوالي ٥٠٠ منْ من التمر لم يستطع بيعها في موانى الهند الشمالية فأحضرها إلى كاليكوت لبيعها هناك ثم يشحن سفينته بالأخشاب ليبدأ في رحلة العودة إلى الكويت .

النوخذة موسى عبدالله العبيدان

النوخذة موسى العبيدان

كان والده نوخذا غوص لذا أصبح موسى من نواخذة الغوص على اللؤلؤ قبل أن يصبح نوخذة سفر في سفينة له عام ١٩٣٦م . ويذكر أن النوخذة موسى كان قد ركب «سكوني» في البوم المشهور (بن رشدان) عدة سنوات . ولقد ورد ذكر النوخذة موسى في وثائق المعتمد البريطاني في الكويت (مجلد ٧) حين كان في شط العرب وشحن سفينته بالتمر في شهر ديسمبر من عام ١٩٣٦م ، كما ذكر النوخذة براك الطراح (في لقاء له مع منصور الهاجري في جريدة «الرأي العام» الكويتية في ١٤/ ٤/ ٢٠٠٠م) وقال إنه ركب نوخذة في سفينة موسى العازمي ، ولم يذكر تاريخ هذه الرحلة . ولقد استمر النوخذة موسى في عمله هذا حتى نهاية السفر الشراعي الكويتي حيث بقي يرتاد متجره في السوق الداخلي حتى وفاته عام ١٩٦٣م عن عمر قارب ٨٤ عاما .

النوخذة ملا يعقوب بن يوسف

ولد في الكويت في الحي الشرقي من مدينة الكويت ، وكان يعمل معلما للأولاد (المطوع) ، ثم أصبح نوخذة سفر . ركب في بوم لعائلة أبل سنين عديدة ، وكان يسافر إلى الهند . وفي إحدى سفراته غرقت سفينته بالقرب من بندر إكه . على ساحل الهند الغربي ، ولم يسلم من السفينة سوى العوارض التي ترفع الأشرعة (الفرامن) ، كما سلم

البحارة والنوخذة من الغرق . ثم تسلم قيادة بوم للتاجر مكي الجمعة وقام بقيادتها إلى الهند (في سنوات نقل الذهب) ، ولقد ركب معه الأستاد ياسين العريعر الذي يمدح النوخذة ملا يعقوب ويصفه بأنه إنسان عاقل ويعامل البحارة معاملة طيبة . ولقد روى البحار حسين محمد باقر قصة حدثت له في إحدى سنوات نقل الذهب من الهند إلى الكويت حين كان بحارا مع النوخذة ملا يعقوب في بندر كاليكوت حين كان النوخذة هذا في قيادة لسفينة (بوم) لعائلة البدر اسمه (الفتح) ، ولقد استطاع هذا البحار السباحة بالذهب حتى أوصله إلى السفينة الراسية في بندر كاليكوت بعيدا عن الساحل .

النوخذة أحمد بن سالم المنصوري

تعلم النوخذة أحمد بن سالم قيادة السفن الشراعية من النوخذة إبراهيم حسين صرخوه ، فقد ركب معه عدة سنوات ، وحين استكمل تدريبه أصبح من نواخذة السفر الشراعي الكويتي الذي ورد ذكرهم في روزنامات العديد من النواخذة الكويتيين . ففي عام ١٩٤٨م كان في رحلة إلى ساحل الهند الغربي ، وبالقرب من كووه تقابل معه النوخذة أحمد الفهد الذي كان في قيادة البوم (ممتاز) للتاجر عبدالمحسن ناصر الخرافي ، وذكره في روزنامته (ص ١٣٢) ، كما ذكره النوخذة سلمان بن عيسى في روزنامته عام ١٩٥٣م حين شاهده في بندر مسقط وكتب يقول : «اليوم تعشينا عند [النوخذة] أحمد ابن سالم» (ص ١٤٠) . يوصف النوخذة أحمد بن سالم بأنه نوخذة هادئ وأنه نوخذة ومعلم أيضا ، ولقد كان أحد النواخذة الذين شاركوا في يوم البحار الكويتي الذي أقامه متحف الكويت الوطني عام ١٩٨٠م . ويجدر بالذكر أن النوخذة أحمد بن سالم كان في قيادة بوم (البدع) للتاجر ثنيان الغانم عام ١٩٤٨م .

النوخذة أحمد المنصوري

النوخذة محمد سويكه

عمل النوخذة محمد سويكة في بوم الحاج بهمن بعد أن حولت هذه السفينة من تشالة لنقل الصخور الساحلية إلى بوم سفار ، وأصبح النوخذة محمد سويكه النوخذة

الرسمي لها . ويروي المرحوم كاظم حبيب بوشهري أن النوخذة محمد هذا كان قد ذهب إلى الهند ومعه الحاج بهمن ، وحين حان موعد السفر من بمبي استغنى حجي بهمن عن النوخذة محمد سويكة واتفق مع ربان هندي لكي يركب بدل النوخذة محمد حتى يعبروا الغبة (بحر العرب) ، ولكن شاءت الأقدار أن يغرق النوخذة بهمن ومن معه من أقاربه ومعهم الربان الهندي وينجو النوخذة محمد سويكه من الهلاك ـ وعرفت هذه الحادثة «بطبعة عيال بهمن» عام ١٩٤٧م وهي من حوادث البحر المشهورة في الكويت .

النوخذة إبراهيم محمد اللنقاوي

ورد ذكر النوخذة إبراهيم في روزنامة النوخذة سلمان عبداللطيف العيسى حين كان في رحلة إلى الهند والسواحل الإفريقية عام ١٩٥٤م ، وحين وصل النوخذة سلمان بندر مسقط وجد فيه النوخذة إبراهيم اللنقاوي فكتب في روزنامته : «في البندر إبراهيم بن محمد اللنقاوي في لنج الفليج إمجدف» ، أي أن النوخذة إبراهيم كان في تلك السنة يقود سفينة لعائلة الفليج عبارة عن لنج ذي محرك ، وكان هذا اللنج بالقرب من الساحل لإجراء الصيانة له في مسقط .

النوخذة حسين البلوشي

هو ابن النوخذة درويش البلوشي ، وقد كان في قيادة إحدى السفن عام ١٩٤٣م ، وقد ذكره النوخذة عبدالمجيد الملا أحمد في روزنامته ، وقد كانوا في جزيرة قيس في طريق العودة إلى الكويت ، فكتب في روزنامته : «معنا بوم حسين البلوشي» .

النوخذة عبدالله بن معيوف

لم يرد ذكر النوخذة عبدالله المعيوف سوى عام ١٩٤٥م في روزنامة النوخذة عيسى بشارة إذ كان النوخذة عيسى عند مدخل شط العرب فشاهد عدة سفن كويتية

تنتظر هبوب ريح الشمال لتبدأ رحلاتها إلى الهند واليمن ، وكان من بينها سفينة النوخذة عبدالله المعيوف «طارح بالقرب من راس النبت» .

النوخذة علي الزاير

الإشارة الوحيدة لهذا النوخذة وردت في روزنامة النوخذة مفلح الفلاح الذي ذكر أنه شاهد النوخذة علي الزاير في بندر ممباسا في فبراير عام ١٩٤٩م ضمن مجموعة من سفن الكويت التي كانت في ذلك البندر . ويبدو أن النوخذة علي كان في رحلة إلى السواحل الإفريقية الشرقية في ذلك الموسم (١٩٤٨م/ ١٩٤٩م) ، وليس هناك إشارة إلى السفينة التي كان يقودها هل كانت ملكا له أم أنه كان في قيادة إحدى السفن لتجار الكويت .

النوخذة خليفة الطراروة

ورد في روزنامة النوخذة أحمد فهد الفهد أن النوخذة خليفة الطراروة كان ضمن مجموعة من خشب الكويت متوقفة في بندر مسقط العماني بعد عودتها من الهند أو السواحل الإفريقية ، وكان ذلك في شهر أبريل من عام ١٩٤٥م . وهذه الإشارة هي الوحيدة في روزنامات النواخذة الكويتيين المتوافرة لدينا عن هذا النوخذة . ولم يتضح مما سبق ما إذا كان النوخذة خليفة كان في رحلة إلى الهند أم في السواحل الإفريقية .

النوخذة حجي بن عبدالله بن حجي

قاد هذا النوخذة اثنتين من أشهر وأكبر سفن الكويت الشراعية هما البوم «المحمدي» لآل معرفي ، والبوم «منصور» لأحمد الخرافي ، ولعل هذا يكفي ليبين الثقة والسمعة الطيبة التي كان يتحلى بها هذا النوخذة عند تجار الكويت . ففي سنوات الحرب العالمية الأولى (١٩١٦م) كان النوخذة حجي يقود «المحمدي» في رحلته الأولى والأخيرة من الهند إلى الكويت ، وكان يساعده في القياس «معلم» النوخذة صالح بن

جيران . ولما أتت نهاية المحمدي في الكويت ، ركب النوخذة حجي سفنا أخرى كان أشهرها «منصور» الذي كان يقوده (مع النوخذة أحمد الخرافي صاحب السفينة) في عام ١٩٣١م في رحلة إلى ساحل الهند الغربي ، عندما غرقت هذه السفينة ، ونزل الجميع على الساحل حتى تم إنقاذهم وإعادتهم إلى الكويت ، حيث قام أحمد الخرافي بصنع سفينة أخرى عوضا عن «منصور» .

النوخذة حسن الجارالله

كان مبحرا برفقة سفينة النوخذة حجي بهمن حين غرقت هذه السفينة .

النوخذة حمد بن السيد عقيل

كل ما هو متوافر عن هذا النوخذة أنه من النواخذة القدامى الذين كانوا يقودون السفن الشراعية الكويتية في السنوات التي سبقت قيام الحرب العظمى وخلالها . وكان هذا النوخذة (حمد بن السيد عقيل) نوخذا في سفينة كبيرة من نوع البوم السفار صنعها (قبل الحرب العالمية الأولى) الأستاد سلمان الذي صنع البوم «بن رشدان» للتاجر حمد ابن محمد الحجي (من تجار التمور الكبار في ذلك الوقت) . ولقد كان النوخذة حمد بن السيد عقيل نوخذة على هذه السفينة حتى انتهاء الحرب العالمية الأولى ، ولا نجد له ذكرا في تاريخ السفر الشراعي الكويتي بعد ذلك .

النوخذة محمد بن جنكان

كذلك ورد اسم هذا النوخذة في سنوات الحرب العالمية الأولى وما سبقها من سنوات قليلة ، وكان في قيادة سفينة للتاجر حمد بن حجي اسمها «فتح الخير» ، وكانت متوسطة الحجم من نوع البوم السفار . ولقد كانت رحلات هذا النوخذة إلى بنادر الساحل الهندي وإلى بنادر اليمن (مثل عدن) كذلك . ولقد انقطعت أخباره بعد نهاية الحرب العظمى .

النوخذة أحمد الطيار

ورد اسم النوخذة أحمد الطيار منذ سنوات الحرب العالمية الأولى (عام ١٩١٦م) ، وكان آنذاك نوخذا لسفينة لنقل الماء العذب (بوم ماي) كان يمتلكها التاجر فلاح الخرافي ، ولكن خلال سنوات الحرب هذه استخدمت هذه السفينة في رحلات سفر إلى بندر كراچي وما حولها من بنادر نظرا لازدياد الحاجة إلى سفن لنقل المواد الغذائية إلى الكويت . ففي الصيف كان أحمد الطيار يقوم برحلات لنقل الماء العذب من الشط ، ثم يقوم برحلات سفر في فصل الشتاء . غير أن النوخذة أحمد لم يستمر طويلا في رحلاته هذه بعد توقف الحرب العظمى ، إذ لا يوجد له ذكر بين نواخذة السفر الشراعي الكويتي في بداية الثلاثينيات من القرن العشرين وما تلاها من سنوات .

النوخذة أحمد حسين الملا

ذكره النوخذة عبدالوهاب العسعوسي في روزنامته حين كان في طريق عودته من رحلة سفر ، لحق به بالقرب من بندر لنجة ، وذكر في روزنامته أن من بين السفن التي لحق بها «بوم الملا» ، وكان ذلك في شهر مايو عام ١٩٤١م .

النوخذة عبداللطيف عبدالله الشطي

النوخذة عبداللطيف الشطي

ركب بحارا مع النوخذة عيسى أحمد المعتوق ، وتعلم خلال رحلاته مع هذا النوخذة على قيادة السفن الشراعية ، ثم أصبح نوخذا بعد ذلك .

النوخذة عبدالله عيسى أحمد

ركب أول مرة مع النوخذة أمان الفلاح في بوم الحمد «الخالدي» ، كما ركب مع النوخذة سليمان المهيني ، وحين ترك السفر أصبح إماما لمسجد حذيفة .

النوخذة إبراهيم علي السبتي

كان والده علي نوخذا ، وهو كذلك ، وكان النوخذة إبراهيم يقود سفينة من نوع البوم صغيرة الحجم نسبيا للتاجر عبداللطيف محمد ثنيان الغانم .

النوخذة عبدالله طه

قام النوخذة عبدالله بقيادة سفينة من نوع البوم صغير الحجم لعائلة الفليج ، وهم من تجار الكويت المعروفين

النوخذة أحمد حسين إبراهيم

ركب في أول رحلة مع النوخذة عبدالكريم إسماعيل ، كما ركب مع النوخذة عيسى بشارة في البوم (نايف) ومع غيره من النواخذة حتى أصبح نوخذا سفر ، ولقد شارك في يوم البحار الكويتي الذي أقامه متحف الكويت الوطني في عام ١٩٨٦م .

النوخذة محمد الماجد

ركب النوخذة محمد الماجد في سفن كويتية حتى تعلم وأصبح نوخذة ، ولقد كان آخر نوخذة يقوم بقيادة السفينة المشهورة (المهلب) قبل أن تتوقف عن السفر الشراعي في أواخر الخمسينيات من القرن العشرين ، وله رهماني لم يطبع بعد .

النوخذة أحمد علي اللنكاوي

ركب في قيادة البوم (دسمان) للتاجر محمد ثنيان الغانم وأخوه ثنيان عام ١٩٣٤م .

النوخذة حبيب رجب

حين استأجر المعتمد السياسي البريطاني في الكويت سفينة الغانم (دسمان) عام ١٩٤١م كان نوخذاها هو حبيب رجب ، ثم تسلم قيادتها العديد من النواخذة بعده .

النوخذة عبدالله شيخان

كان النوخذة عبدالله في سفينة له قادما إلى الكويت في عام ١٩٥١م ، وحين دخل الخليج اضطر إلى الاحتماء في بندر جزيرة هنيام بسبب رياح الشمال القوية التي كانت تهب ضده ، وهناك أصيبت سفينته بأضرار ودخلها الماء فاضطر بحارتها إلى سحبها إلى مكان علي الساحل (ساحل جزيرة الجسم) ، ولقد ذكر هذه الحادثة النوخذة عيسى العثمان في روزنامته (ص ٣٩٨) ، كما ذكر أنه أخذ خمسة من بحارة النوخذة عبدالله لنقلهم إلى الكويت في طريقه . هذا ما ورد بشأن النوخذة عبدالله شيخان .

النوخذة فهد بن سري

نوخذا قديم ، ولعله قريب للنوخذة عثمان بن سري الذي سبق ذكره .

النوخذة يوسف عبادة

من نواخذة السفر الشراعي الكويتي ، وقد تسلم قيادة البوم (سهيل) الذي صنعه الأستاد محمد بن عبدالله لأبناء داود المرزوق ، وفي إحدى رحلات هذه السفينة للهند توفي النوخذة يوسف فتسلم النوخذة أحمد اليعقوب قيادة هذه السفينة .

النوخذة هاشم بن غلوم

المعروف عن النوخذة هاشم أنه تسلم قيادة البوم (مساعد) للتاجر ثنيان الغانم في الأربعينيات من القرن العشرين ، وكانت جميع رحلاته إلى ساحل الهند الغربي . وكانت هذه السفينة قد استأجرها المعتمد السياسي البريطاني في الكويت عام ١٩٤٣م من التاجر ثنيان الغانم وكان نوخذاها في حينه هو هاشم هذا ، كما يذكر أن النوخذة هاشم كان نوخذا في بوم لصالح جمال من أهل الكويت . وللنوخذة هاشم أخ اسمه حبيب كان نوخذا سفر كذلك .

النوخذة عبدالله الشهاب

المعروف عن النوخذة عبدالله أنه ركب في قيادة سفينة لعائلة الحمد وأخرى لعائلة الحدان .

النوخذة عبدالمحسن ناصر المبارك

كل ما هو معروف عن هذا النوخذة أنه ركب في سفينة (بوم) خاصة به ، ولا علاقة له بعائلة المبارك الساكنة في الحي القبلي (الغربي) من مدينة الكويت القديمة .

النوخذة عبدالكريم عبدالله الفودري

قام بقيادة سفينة للتاجر محمد ثنيان الغانم وأخيه ثنيان ، وهي البوم (الميمون) وذلك في أول رحلة لهذه السفينة إلى الهند ، وذلك في عام ١٩٣٦م .

النوخذة درويش البلوشي

ويسمى أيضا درويش المسكتي ، ولقد ذكره النوخذة عيسى بشارة في روزنامته ، وأفاد بأنه كان نوخذا في بوم (صغير) للتاجر والنوخذة أحمد محمد الغانم ، وكان في قيادة هذه السفينة عام ١٩٤٧م ، وشاهده النوخذة عيسى بشارة في بندر جزيرة قيس وهو في طريقه إلى الكويت بعد رحلة إلى الهند . ويجدر بالذكر هنا أن النوخذة درويش ركب معلما مع النوخذة راشد المبارك في بوم ثنيان الغانم قبل أن يصبح نوخذا .

النوخذة سلطان بو البنات

ورد ذكر هذا النوخذة في روزنامة النوخذة عيسى العثمان عام ١٩٤٣م حين كان النوخذة عيسى قد وصل ميناء بمبي في الهند فوجد النوخذة سلطان في هذا البندر ، وكتب في روزنامته : أصبحنا في بومبي ، سافروا الخشب [وهم] غانم البنوان وسلطان ولد البنات ومحمد بن منصور .

النوخذة جاسم العبدولي

ذكره النوخذة عيسى العثمان في روزنامته عام ١٩٥٠م حين كان النوخذة عيسى في زنجبار (السواحل الإفريقية الشرقية) ، وحين بدأت رحلة النوخذة عيسى من زنجبار إلى الكويت كان برفقته النوخذة جاسم وكذلك النوخذة فهد بوزبر ، وكان هؤلاء الثلاثة يبحرون معا عدة أيام على طول الساحل الإفريقي .

النوخذة يعقوب يوسف البالول

النوخذة يعقوب البالول

النوخذة يعقوب البالول في الأصل من نواخذة القطاعة ، لكنه ذهب في عدة رحلات إلى ساحل الهند الغربي في سنوات نقل الذهب من الكويت إلى الهند . وفي رحلته الأخيرة (أواخر الأربعينيات) قبضت عليه السلطات الهندية واتهمته بتهريب الذهب ، لكنه أبرز لهم ما يدل على أن الذهب كان في طريقه إلى «جوه» المستعمرة البرتغالية على ساحل الهند الغربي ، لكن ذلك الدليل لم يمنع السلطات الهندية من مصادرة الذهب (١٢٠,٠٠٠ تولة) ، وحبس بحارة السفينة عدة أشهر . أما النوخذة يعقوب فقد جاهد حتى وصل إلى كاليكوت وهناك ركب مع النوخذة عيسى المطر في سفينته ورجع إلى الكويت . وبعد أشهر تبعه بحارته بعد أن أطلق سراحهم . وبقيت السفينة في الهند وكذلك الذهب ، ولم يركب النوخذة يعقوب البحر بعد ذلك بل مارس التجارة . لكنه كان دائم الحنين إلى البحر ورجاله ، فقد كان يوصي سائق سيارته بالمرور به يوميا على الطريق الساحلي ويجتمع برفاقه من أهل البحر ، حتي توفي في الكويت عام ١٩٦٧م .

ومن الجدير بالذكر أن النوخذة يعقوب البالول كان في رحلة إلى بمبي فشاهده في هذا البندر النوخذة محمد فهد السميط ، ونصحه بعدم السفر من بمبي في ذلك الجو العاصف ، ولكن النوخذة يعقوب ترك بمبي في طريق عودته إلى الكويت ومعه ربانا هنديا لمساعدته ، ولكن الرياح منعته من ذلك ، ومزقت أشرعته ، فعاد إلى بمبي حيث أبحر منها برفقة النوخذة محمد السميط إلى الوطن .

النوخذة يوسف حمد بوقريص

النوخذة يوسف حمد بوقريص

ركب أول مرة بحارا مع النوخذة راشد العسعوسي ، ثم أصبح سكوني ، ثم نوخذة فس سفينة صغيرة لوالده اسمها «فتح الخير» ، وفي إحدى السنوات كان ينقل حمولة من التمر للتاجر خالد داود المرزوق وإخوانه ، وبعد وصوله إلى بندر كراچي مرض فقام يوسف ابن التاجر خالد داود المرزوق بالعناية به حتي شفي من مرضه ، لقد أخذه إلى أحد المستشفيات في كووه وهناك أخبره الأطباء بأنه مريض بالسل ، فأخذه يوسف المرزوق إلى مصح في بلدة يقال لها مرچ ، وبقي معه في هذا المصح حتى شفي وعاد إلى الكويت . ولقد قام النوخذة يوسف بعد ذلك برحلات سفر معدودة ثم توقف عن السفر حتى وفاته ـ يرحمه الله .

النوخذة مسعود الرشيدي

كان مسعود الرشيدي نوخذا في السنوات القليلة التي سبقت حكم الشيخ مبارك للكويت ، وخلالها ، ثم أصبح من تجار الكويت الذين امتلكوا سفنا شراعية للسفر والتجارة مع الهند واليمن . ولا تتوافر المزيد من المعلومات عن نشاط هذا النوخذة الذي يعد من قدماء نواخذة السفر الشراعي في الكويت .

النوخذة غلوم الباطني

تدرج هذا النوخذة في قيادة السفن ، فقد كان قائدا للدفة «سكوني» سنين عديدة قبل أن يصبح نوخذة من نواخذة السفر البحري الكويتي . ولقد سافر إلى العديد من موانى الهند وأفريقيا ، ثم تسلم قيادة البوم «الباز» للنوخذة غانم بن عثمان بعد أن ترك هذا النوخذة السفر الشراعي . ويصف أحد البحارة إحدى رحلاته على «الباز» بقيادة النوخذة غلوم الباطني بأنهم كانوا مبحرين بالقرب من جزيرة «لارج» الإيرانية ولما طلبوا من أهلها ماء للسفينة أبوا أن يعطوهم الماء . ولكن ما هي إلا ساعات حتى أقبلت عليهم سفينة كويتية يقودها النوخذة بلال الصقر (هي البوم النامسة) فما كان من أهل

هذه الجزيرة إلا أن أتوا لهم بالماء ، وقاموا بنحر الذبائح ، فقد كان النوخذة بلال كريما معهم في كل الأوقات .

وفي رحلة أخرى للنوخذة غلوم الباطني إلى بنادر الساحل الهندي الغربي (خلال الحرب العالمية الثانية) سقط واحد من بحارته في البحر ومات غرقا ، وحين وصل إلى بندر كاليكوت تعرض للمساءلة ، ولكن الموت كان قضاء وقدرا . ولقد شاهده في هذا البندر البحار عبداللطيف الديين ، الذي ذكر (في لقاء له مع المؤلف) أن النوخذة غلوم كان متكدرا لغرق أحد بحارته . وبعد أن شحن سفينته بالبضاعة أبحر عائدا إلى الكويت . ثم توقف السفر الشراعي الكويتي فبقي النوخذة غلوم في وطنه حتى وفاته ـ يرحمه الله .

النوخذة إسماعيل جمعة

هو من نواخذة الكويت القلائل الذي وصل بسفينته إلى بندر جزر سيشل في المحيط الهندي ، ولقد كان النوخذة إسماعيل في بندر كاليكوت الهندي يحاول شحن سفينته بالأخشاب بسرعة لكي يبحر عائدا إلى الكويت قبل نهاية الموسم ، ولكنه خرج متأخرا نسبيا فكان من الصعب عليه أن يبحر شمالا نظرا لهبوب الرياح ضد مسيره ، فأخذته الرياح الشمالية إلى جنوب خط الاستواء ، ولما أصبح بالقرب من جزر سيشل توقف الهواء (دَوْك) تماما فاضطر إلى اللجوء إلى بندر هذه الجزر حتى يستطيع الحصول على الماء والمؤنة . وبينما كانت سفينته في البندر أقبل عليها الأهالي يستفسرون عن هؤلاء الأغراب الذين جاؤوهم ، ولما طلب النوخذة إسماعيل منهم المساعدة أخبروه أنهم لا يستطيعون مساعدته ، بل عليه الانتظار أسبوعين حتى تصل إلى البندر أحد البواخر الإنجليزية أو الفرنسية ، فكان أن انتظر أسبوعين حتى جاء المركب وساعدهم بالمؤنة وسهل عليهم الإبحار من هذا البندر . ولكن النوخذة إسماعيل كان في حيرة من أمره ، لقد ترك

البحارة السفينة وأمضوا وقتهم بعيدا عنها . فلقد كان عدد النساء في هذه الجزيرة أضعاف عدد الرجال ، مما اضطر النوخذة إسماعيل إلى طلب المعونة من أهل الجزر لمساعدته في جمع بحارته على سطح السفينة حتى يستطيع الإبحار إلى الوطن . وتم له ذلك في نهاية المطاف ، وحمد الله على سلامة الوصول إلى الوطن ، ولقد روى هذه الحادثة بنفسه للنوخذة عيسى بشارة ، الذي رواها بدوره للمؤف . ولقد كان النوخذة إسماعيل آخر نوخذة كويتي يصل إلى جزر سيشل ، وكانت رحلته هذه خلال سنوات الحرب العالمية الثانية . وكان في سفينة خاصة به من نوع البوم حمولتها حوالي ١٨٠٠ منّ تمر .

النوخذة جارالله أحمد الجارالله (ركب في قيادة بوم سيد ياسين أو يعقوب الرفاعي) .

النوخذة جاسم محمد المطر .

النوخذة سالم بن ناصر .

النوخذة فريح عبدالله الفريح (كان نوخذا بوم التاجر عبدالمحسن فلاح الخرافي) .

النوخذة محبوب تابع حجي نجف (كان نوخذا بوم جاسم بو البنات) .

النوخذة موسى العمران (ذكر البحار فيروز بن هندي أنه سافر معه في أحد السنوات خلال الحرب العالمية الثانية) .

النوخذة حمد بن عمران (ذكره النوخذة سلمان بن عيسى في روزنامته عام ١٩٤٠م وقد كان في بندر مسقط في طريقه إلى الكويت) .

النوخذة خدا بخش (كان نوخذا بوم «بن رشدان» عام ١٩٤٣م حين أصيب صاري هذه السفينة بأضرار وتم إصلاحه في جزيرة قيس) ولقد ذكره في روزنامته النوخذة

حجي يوسف الحجي عام ١٩٤٣م) .

النوخذة حسين غلوم (ركب في بوم لعائلة الفليج) .

النوخذة علي غلوم (ركب في بوم حجي طالب الصراف) .

النوخذة حبيب غلوم خلف (ركب في بوم لصالح جمال) .

النوخذة أحمد المعيوف (ركب في بوم خاص به) .

النوخذة يعقوب أحمد المعيوف (ركب في بوم خاص به) .

النوخذة غلوم خلف (ركب في بوم خاص به) .

النوخذة علي السبتي .

النوخذة علي عبدالله (كان نوخذا بوم «فتح الخير» لعائلة الصقر .

النوخذة سليمان الهارون (كان يقود سفينة وأصيبت بأضرار بالقرب من بومبي فتم إصلاحها وسلمت من الغرق) .

النوخذة محمد أحمد معيوف بوقريص .

النوخذة عبدالله سلطان الشهاب (ركب نوخذة في بوم لعائلة الحدان) .

النوخذة ماجد الزعابي (من نواخذة الكويت القدامى) .

النوخذة عبدالرحمن البلوشي .

- حمد معيوف بوقريص .

- محمد بن ناجي .

نواخذة شراع

يطلق «نوخذة الشراع» على مساعد النوخذة الذي يركب لكي يحل محل النوخذة في الليل حين يكون النوخذة نائما ، ولكنه لا يتسلم القيادة ، فهو مسؤول فقط عن الشراع وله حرية التصرف في رفعه أو إنزاله حسبما تقتضيه الظروف الجوية السائدة خلال الرحلة ، أما إذا ما تطلب الأمر تغييرا في المجرى أو ما شابه ذلك فإن نوخذة الشراع لابد أن يستشير النوخذة قبل قيامه بذلك . وعادة ما يكون نوخذة الشراع قد تدرج من بحار إلى سكوني إلى نوخذة شراع ، ثم ما يلبث (بعد سنوات من التدريب) أن يصبح نوخذا يتسلم قيادة إحدى السفن ، لذا فنواخذة الشراع الكويتيين الذين لم يصبحوا نواخذة قليلون جدا ، ولا تتوافر معلومات عنهم سوى النوخذة غلوم شاه قبازرد الذي منعه من أن يصبح نوخذة توقف السفر الشراعي الكويتي نظرا لصعوبة الحصول على بحارة كويتيين آنذاك . وفيما يلي نبذة عن نوخذة الشراع غلوم شاه حسن قبازرد وغيره من النواخذة .

النوخذة غلوم حسن قبازرد

النوخذة (شراع) غلوم قبازرد

تعلم من والده قيادة السفن الشراعية ، فقد كان والده حسن قبازرد نوخذة «قطاع» ويملك العديد من السفن المستخدمة في التجارة بين موانى الخليج . وكان يصحب معه ابنه غلوم الذي تسلم فيما بعد قيادة إحدى سفن والده داخل الخليج . ولما اكتملت له المقدرة على قيادة السفن ركب أول الأمر في العديد من السفن أشهرها بوم الصقر «الداو» الذي كان قائدا للدفة (سكوني) عليه . كما ركب غيره من السفن المشهورة مثل بوم التاجر يوسف المرزوق «بيان» وآخر للتاجر محمد ثنيان . ثم ركب «نوخذا شراع» في بوم الصقر «مشهور» وكان في الأصل لتاجر اللؤلؤ هلال المطيري . ولقد تجمعت له الخبرة والدراية في قيادة السفن ، كما عاصر الكثير من نواخذة الكويت الكبار المعروفين . ولعل من يجلس مستمعا له يدرك أنه رجل غير عادي ، بل عالم في أمور البحر والسفر الشراعي ، وحافظ جيد للتاريخ وثقة فيه ، تساعده على ذلك ذاكرته القوية وذهنه الصافي . كما أنه رجل متواضع وكريم .

ترك النوخذة أبو أحمد البحر مثلما فعل غيره من نواخذة الكويت ، لكنه لم يترك السفن ، بل كان يوصي صانع السفن الأستاد علي عبدالله عبدالرسول ببناء السفن التي كان يقودها بعض النواخذة من الخليج ، ولم يترك هذا العمل إلا بعد أن يئس من الحصول على نواخذة مثل نواخذة الكويت ليقودوا السفن له ، ومنذ ذلك الحين وهو يزور صديقه الأستاد علي عبدالرسول في ديوانه ، ويتحدث عن البحر والسفر ، ويجيب بكل صبر وسرور عن أسئلة كل من يحاول أن يعرف عن تاريخ الكويت البحري حتى وفاته يرحمه الله .

نوخذا شراع حبيب غلوم حسين

عمل مساعدا للنوخذة أحمد سليمان الهلال في بوم الصقر (الداو) ، ثم مساعدا للنوخذة جاسم المبارك ، ثم نوخذا في بوم صغير للصقر .

نوخذة عبدالعزيز الفهد

نوخذا شراع سعيد بن شيبة

عمل مساعدا للنوخذة محمد بن شيبة في بوم (الداو) ، ثم في بوم الصقر الآخر (طارق)

نوخذا شراع عبدالعزيز عبداللطيف الفهد

ركب مع والده ، ثم أصبح فيما بعد نوخذا شراع في سفينة والده ، ثم في سفينة للتاجر عبدالمحسن الخرافي . وفي عام ١٩٥١م ترك السفر وحصل على وظيفة في دائرة الأشغال العامة ، ثم ترك العمل فيها بعد ذلك (راجع كتاب «نواخذة الغوص والسفر في الكويت» للأستاذ عادل العبدالمغني) .

نوخذة هاشم حمدان

نوخذا شراع هاشم خالد حمدان

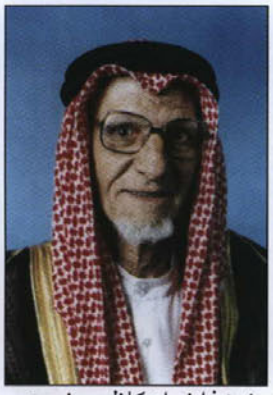
ركب مع أخيه سليمان خالد حمدان سبع سنوات أصبح خلالها نوخذا شراع في سفينة لهم هي البوم «تيسير» .

نوخذا شراع سعود بن هاشم

ركب مساعدا للنوخذة عبدالرحمن القطامي ، كما ركب مع النوخذة يعقوب بشارة في البوم «سهيل» .

نوخذا شراع كاظم حبيب بوشهري

هو ابن النوخذة حبيب بوشهري ، وهو الذي درب ابنه كاظم على قيادة السفن الشراعية ، فأصبح مساعدا له في رحلاته (نوخذا شراع) في سفينة التاجر أحمد الخرافي ، وكان يبلغ من العمر ٢٠ عاما . كما سافر مع والده عدة سفرات في قيادة سفن أخرى حتى ترك والده قيادة السفن الشراعية وأصبح ربانا في إحدى السفن التجارية .


نوخذا شراع كاظم بوشهري

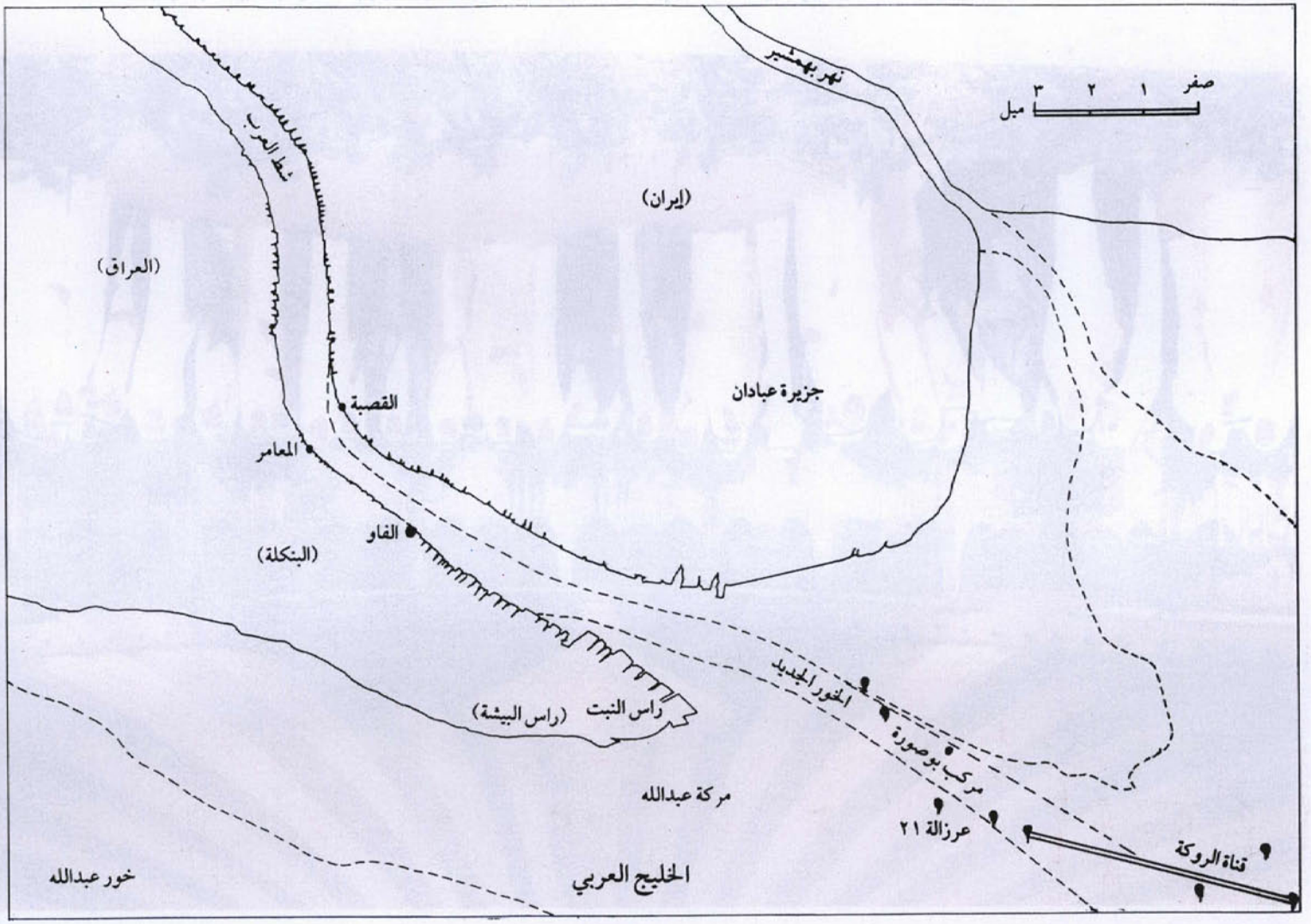
ولقد تمتع النوخذة كاظم بذاكرة طيبة ، وكان ودودا حافظا للتاريخ ويجيد العربية والفارسية والإنجليزية ، وكان واسع الصدر يجيب عما يوجه إليه من أسئلة برحابة صدر تركت أكبر الأثر في نفس المؤلف . ثم ألم به مرض أقعده عدة أسابيع في المستشفى حتى وفاته ـ يرحمه الله .

نوخذا شراع أحمد محمد صالح

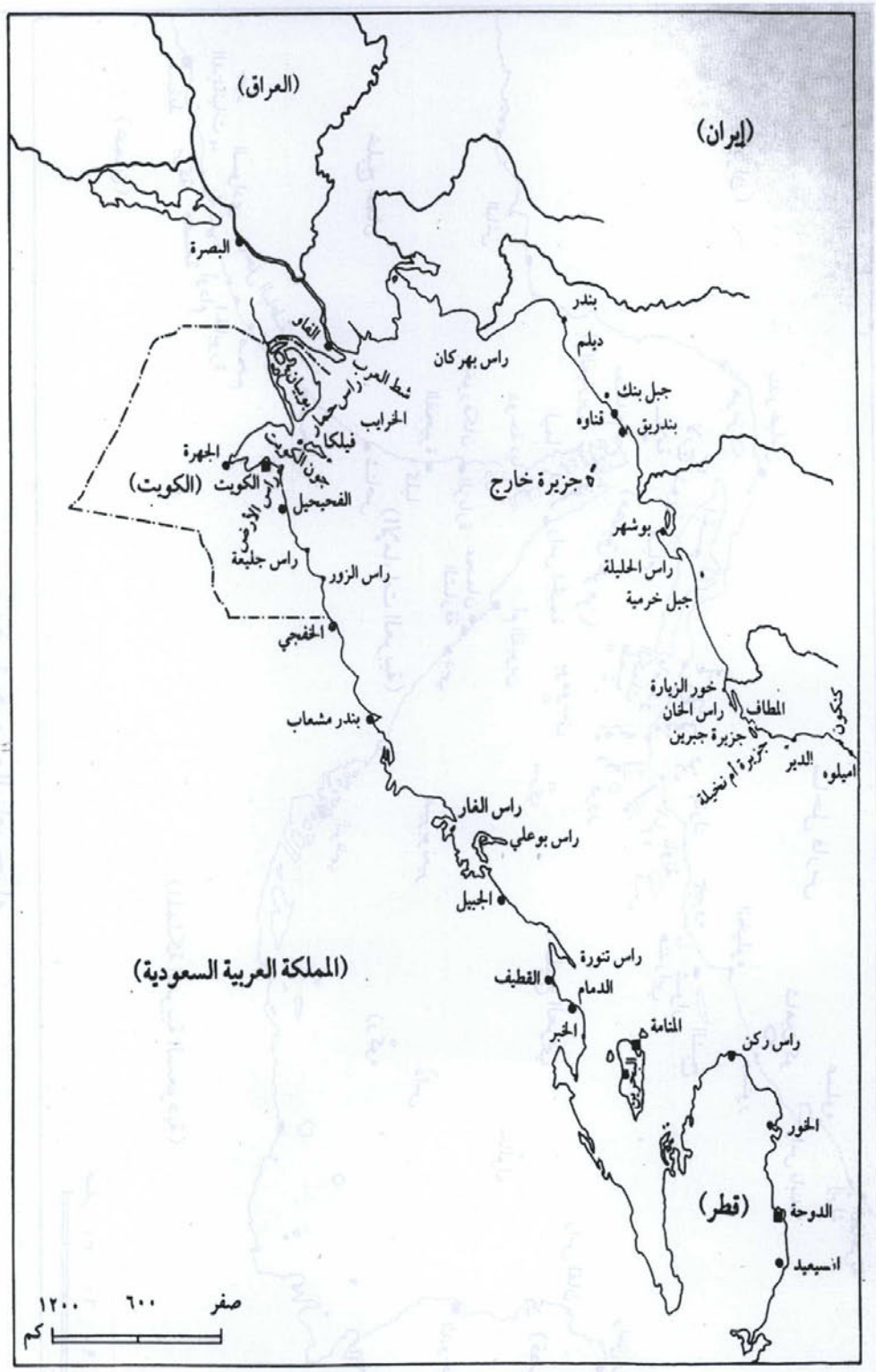
ذكر النوخذة عيسى بشارة للمؤلف أن أحمد محمد صالح ركب معه في أحد السفرات كنوخذة شراع بعد أن كان سكوني معه في عدد من الرحلات وهو ابن النوخذة محمد صالح الخميس .

ملحقـات

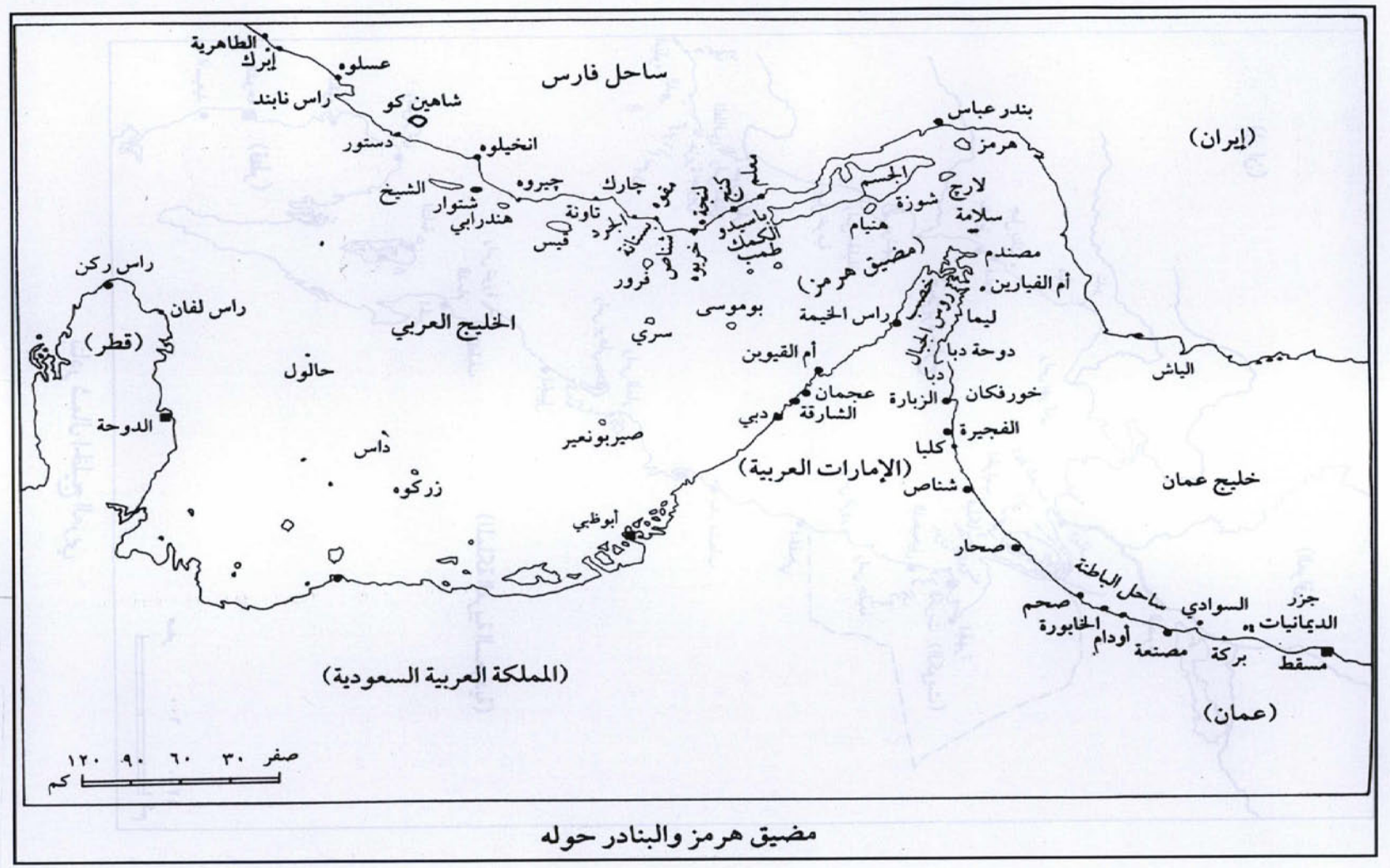
صورة لنواخذة الكويت مع سمو الأمير الشيخ جابر الأحمد الصباح في قصر بيان في مايو ١٩٩٦م حين دعاهم إلى حفل غداء معه



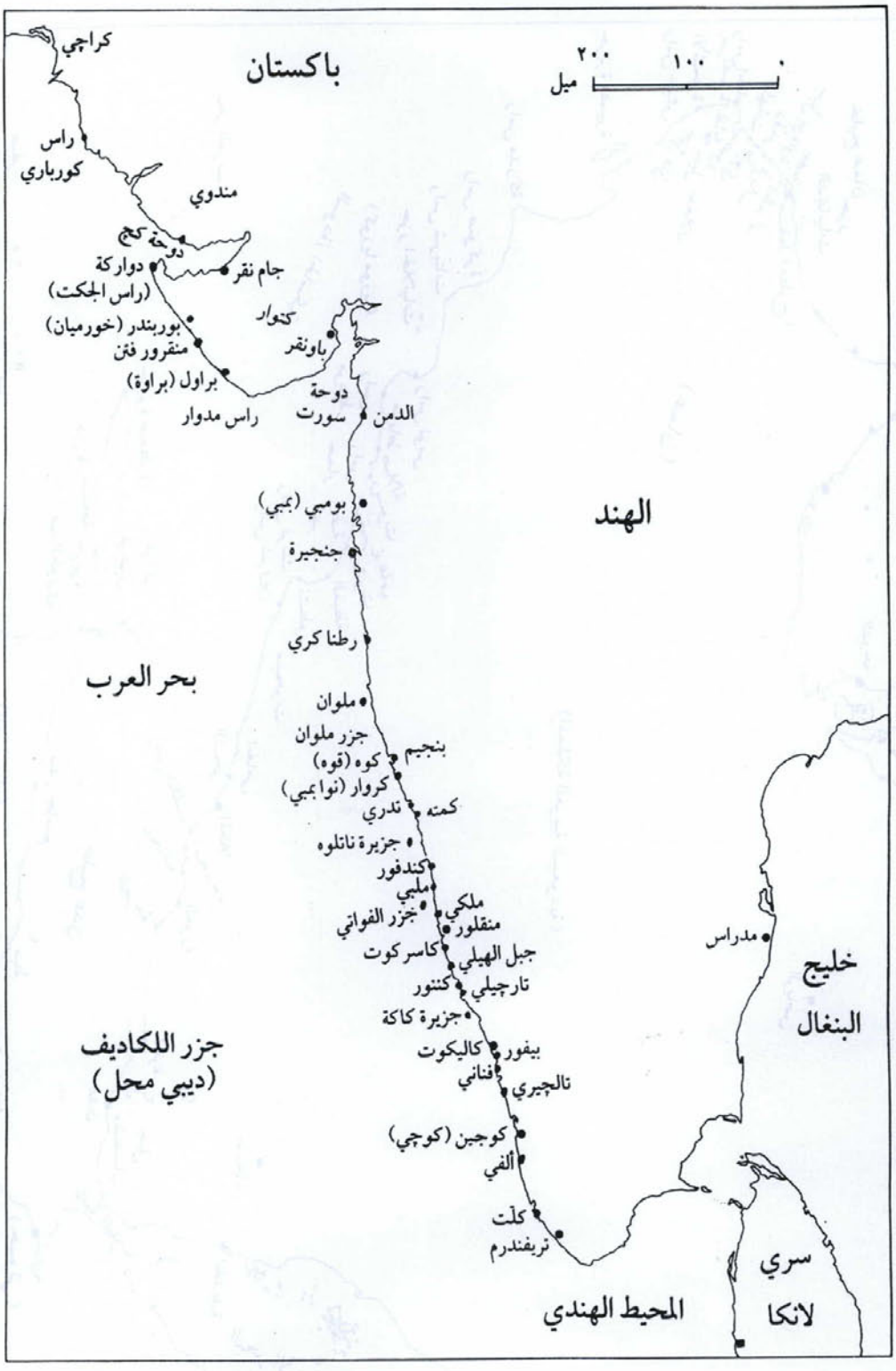
مدخل شط العرب



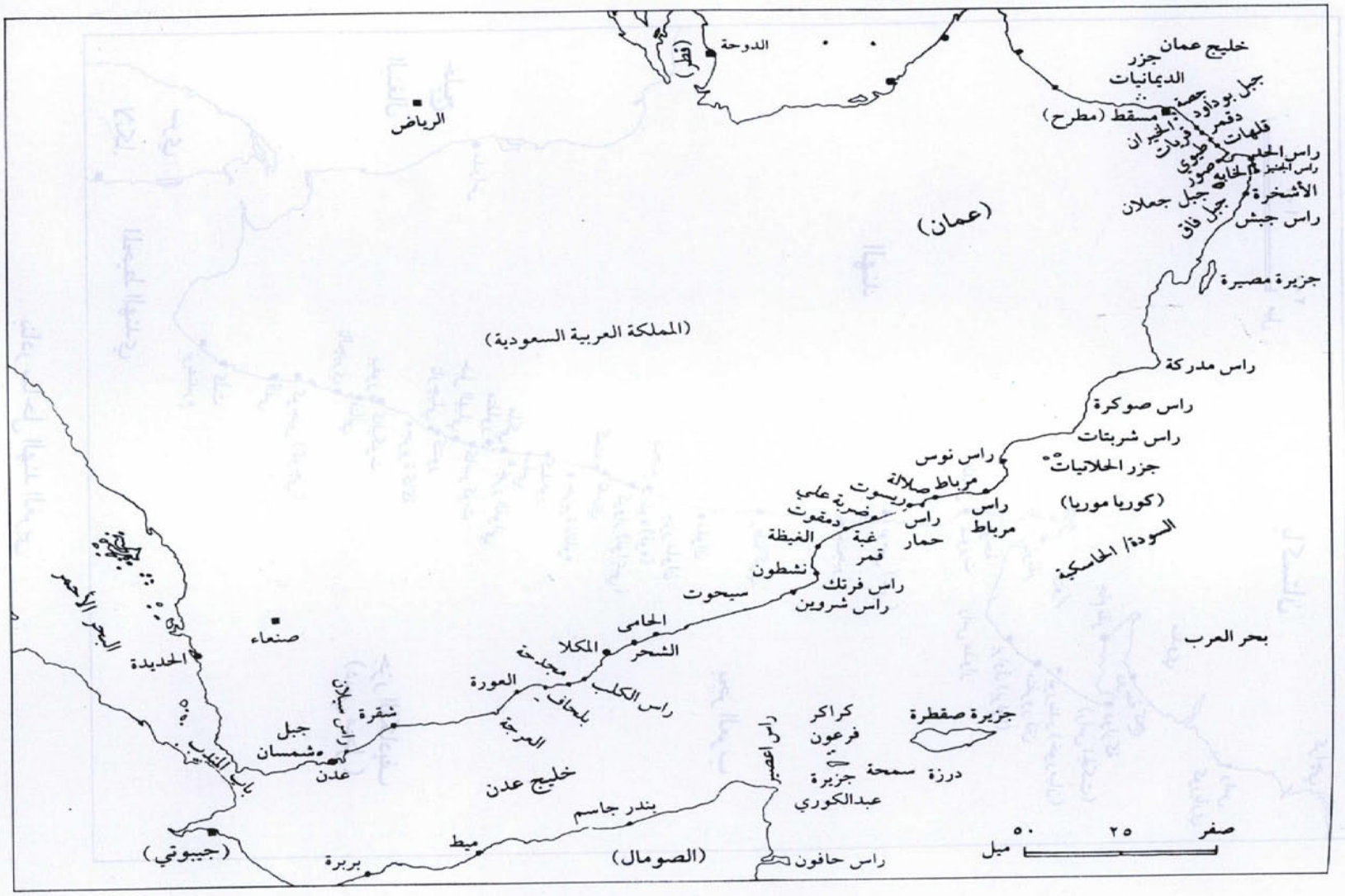
بنادر شمال الخليج العربي



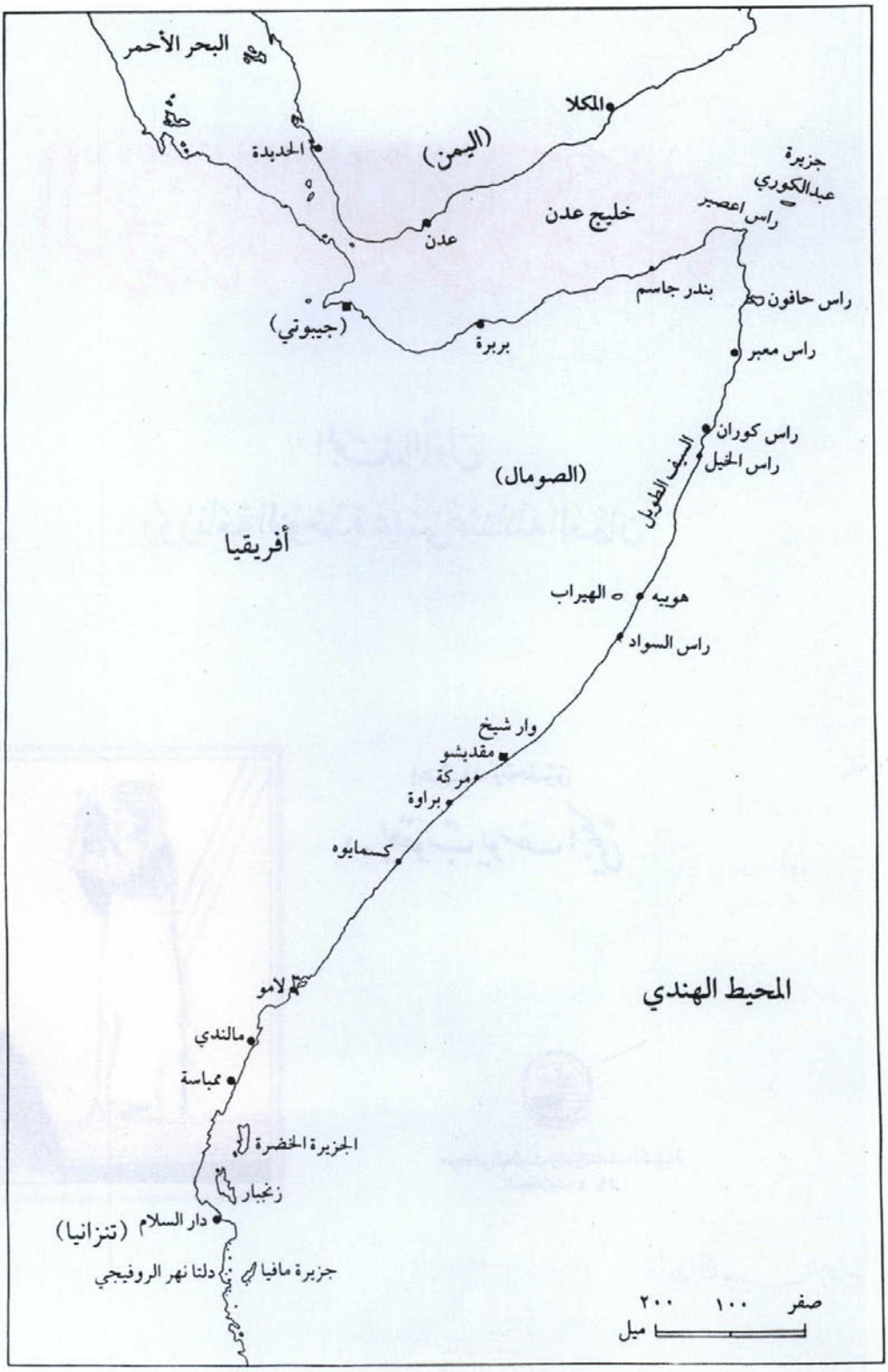
مضيق هرمز والبنادر حوله



بنادر ساحل الهند الغربي



بنادر ساحل شبه الجزيرة العربية الجنوبي



بنادر الساحل الأفريقي الشرقي

الروزنامات البحرية الكويتية

المجلد الأول

رُوزنامة النوخذة عيسى عبدالله العُثمان

إعداد وتحقيق

د. يعقوب يوسف الحجي

مركز البحوث والدراسات الكويتية
الكويت ٢٠٠٤م

خريطة الكويت البحرية

الروزنامات البحرية الكويتية

المجلد الثاني

(١) رُوزنامة النوخذة عبدالمجيد الملا أحمد الفيلكاوي

(٢) رُوزنامة النوخذة عبدالوهاب عبدالرحمن العسعوسي

إعداد وتحقيق

د. يعقوب يوسف الحجي

مركز البحوث والدراسات الكويتية
الكويت ٢٠٠٤

خريطة الكويت البحرية

الروزنامات البحرية الكويتية

المجلد الثالث

رُوزنامة النوخذة عيسى يعقوب بشارة

إعداد وتحقيق

د. يعقوب يوسف الحجي

مركز البحوث والدراسات الكويتية
الكويت ٢٠٠٤م

خريطة الكويت البحرية

الروزنامات البحرية الكويتية

المجلد الرابع

(١) رُوزنامة النوخذة أحمد سالم الخشتي

(٢) رُوزنامة النوخذة حجي يُوسف الحجي

(٣) رُوزنامة النوخذة سعُود فهد السميط

إعداد وتحقيق

د. يعقوب يوسف الحجي

مركز البحوث والدراسات الكويتية
الكويت ٢٠٠٤م

خريطة الكويت البحرية

الروزنامات البحرية الكويتية

المجلد الخامس

(١) رُوزنامة النوخذة ناصر عبد الوهاب القطامي

(٢) رُوزنامة النوخذة ناصر يوسف الحجي

(٣) رُوزنامة النوخذة أحمد فهد موسى الفهد

إعداد وتحقيق

د. يعقوب يوسف الحجي

مركز البحوث والدراسات الكويتية
الكويت ٢٠٠٤م

خريطة الكويت البحرية

الروزنامات البحرية الكويتية

المجلد السادس

(١) رُوزنامَة النوخذة مفلح صالح الفلاح

(٢) رُوزنامة النوخذة يَعقوب خلف اليتامى

(٣) رُوزنامَة النوخذة سلمان عبداللطيف العيسى

إعداد وتحقيق

د. يعقوب يوسف الحجي

مركز البحوث والدراسات الكويتية

الكويت ٢٠٠٤م

خريطة الكويت البحرية

عيسى القطامي

دليل المحتار في علم البحار

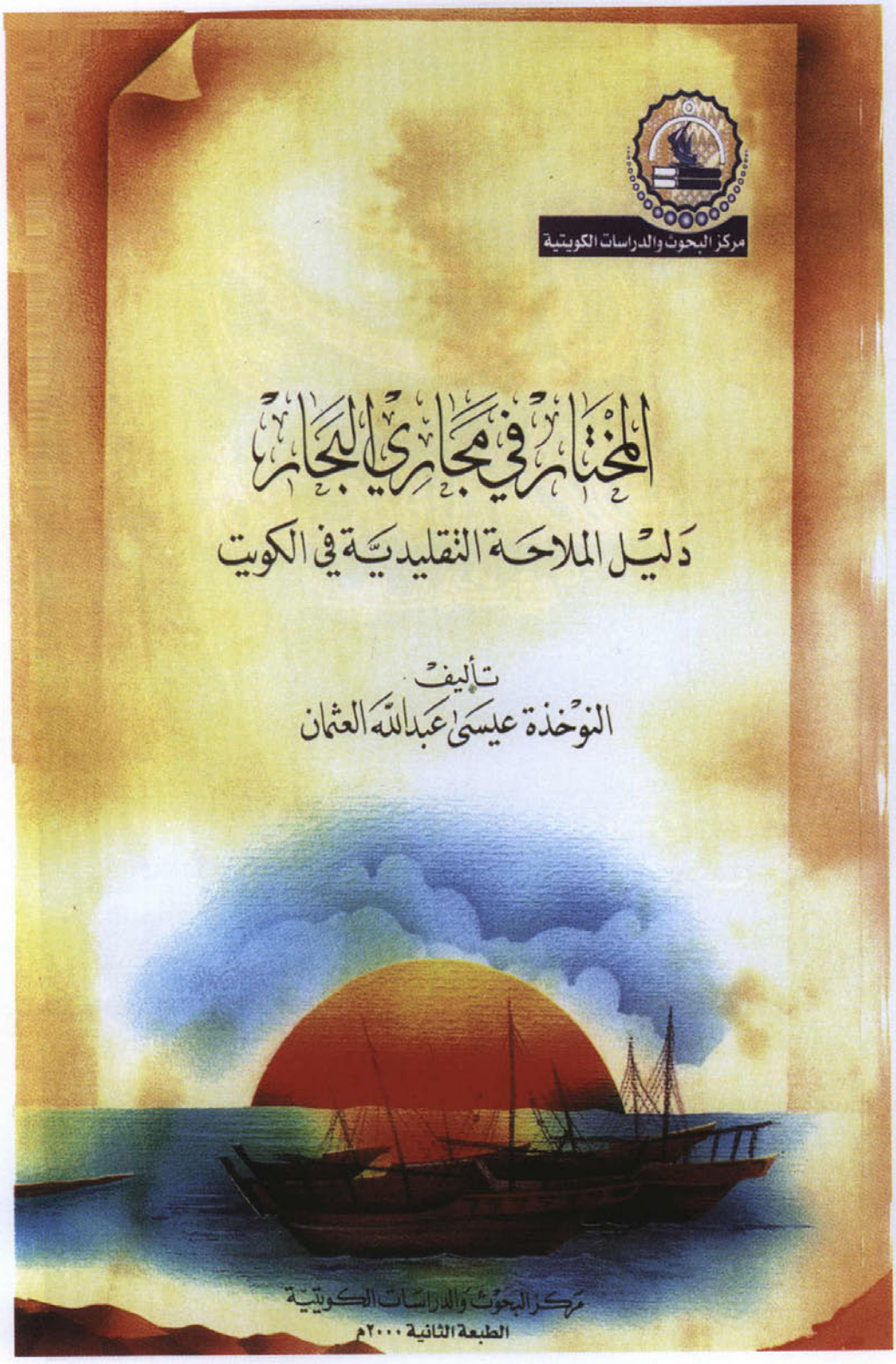
عفواً لاخوان الصفـــاء وضعته ٭ فلعلهم ان يسمحوا هفواته
خذ ذا دليل البحر قـــد أرخته ٭ قف واستمع عجباً حوى أودعته

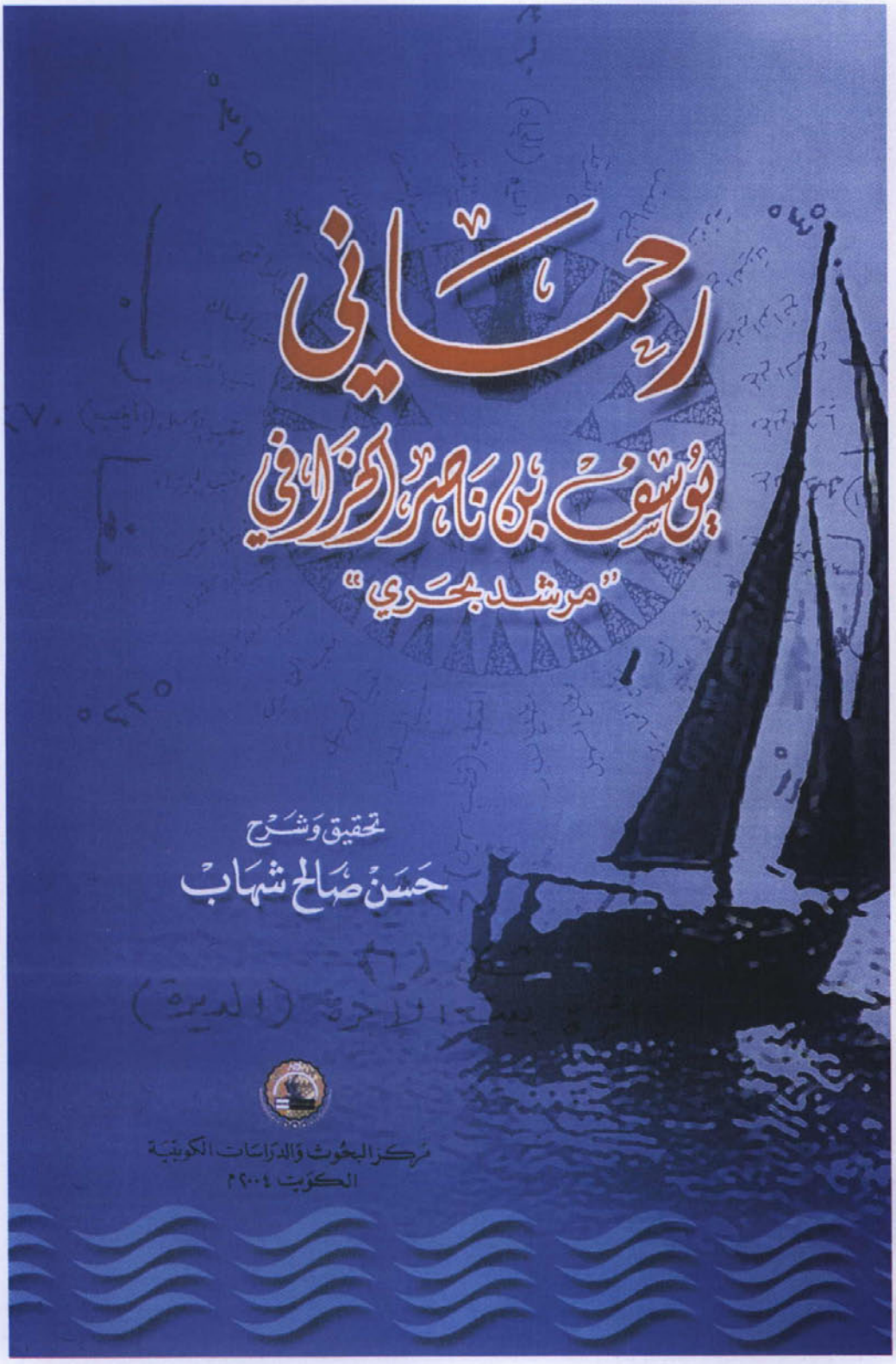
١٨٠ ٥٣٧ ٩١ ٤٨٦

حقوق الطبع محفوظة

الطبعة الثانيـــة
١٣٦٩ هـ — ١٩٥٠ م

مطبعة دار التأليف ٨ شارع يعقوب بالمالية بمصر

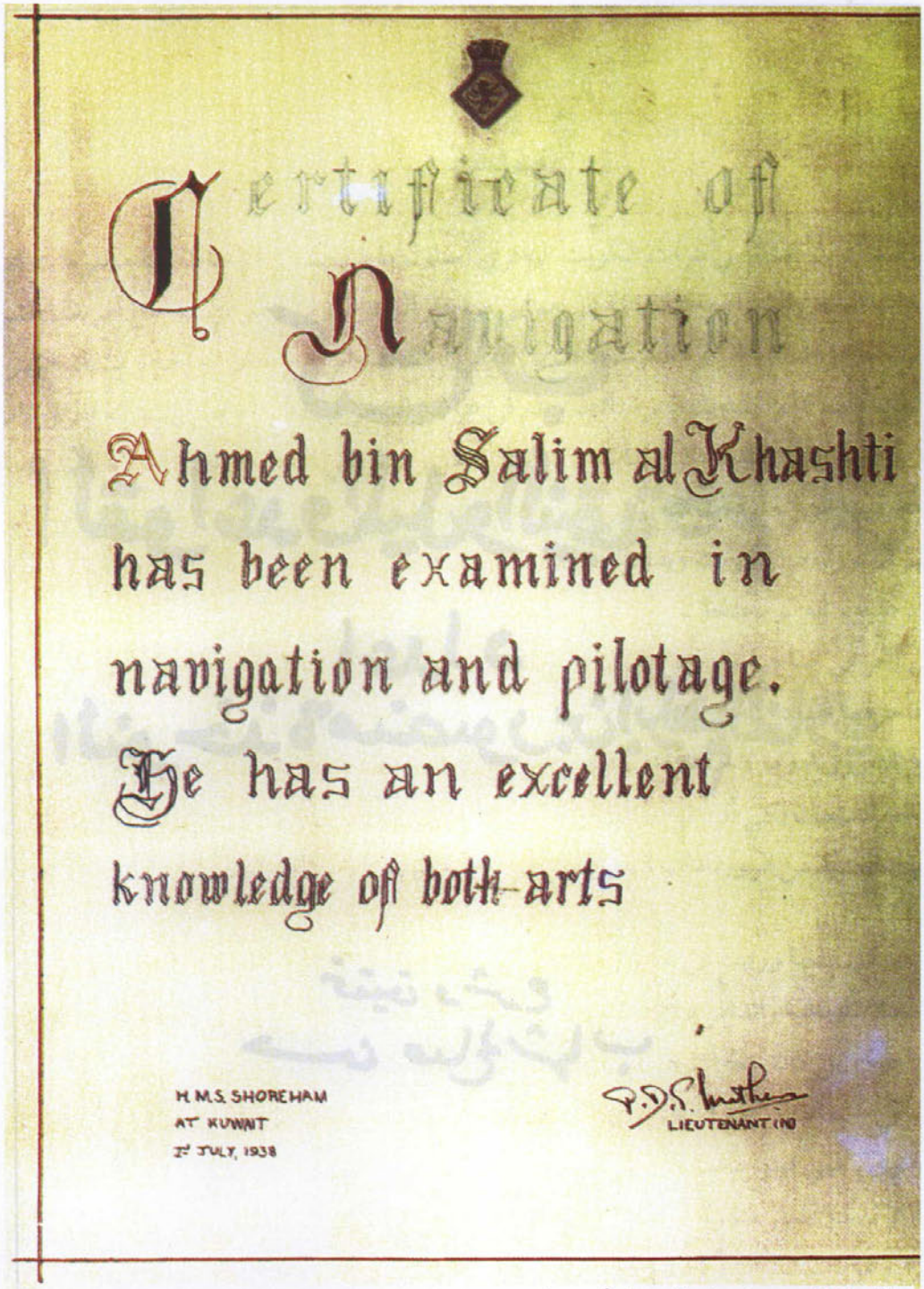

مركز البحوث والدراسات الكويتية
المختار في مجاري البحار
دليل الملاحة التقليدية في الكويت
تأليف
النوخذة عيسى عبدالله العثمان
مركز البحوث والدراسات الكويتية
الطبعة الثانية ٢٠٠٠م


رحماني
يوسف بن ماجد الخراعي
"مرشد بحري"
تحقيق وشرح
حسن صالح شهاب
مركز البحوث والدراسات الكويتية
الكويت ٢٠٠٤م

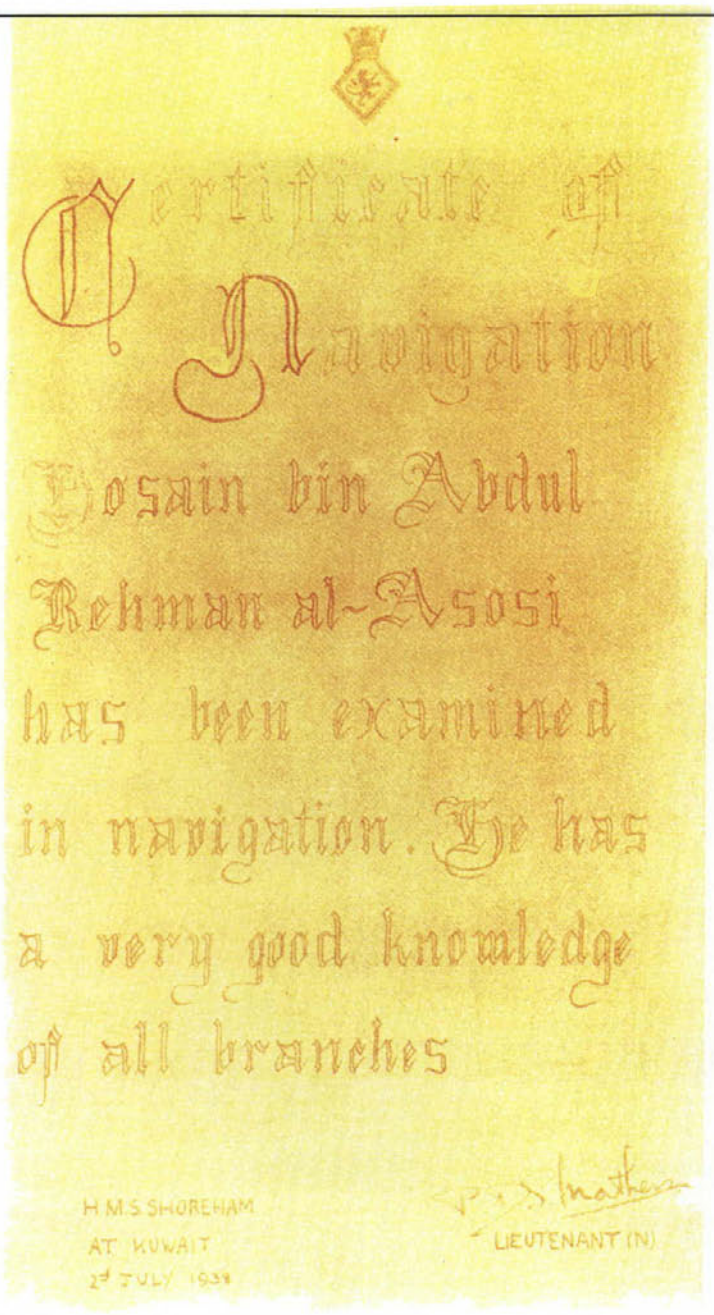
كتاب
القواعد والميل والنتيجة وعلم البحر

إعداد
النوخذة منصور بن ابراهيم الخارجي

تحقيق وشرح
حسن صالح شهاب



الشهادة التي حصل عليها النوخذة أحمد الخشتي من قبطان البارجة البريطانية (شورهام) عام ١٩٣٨
بعد أن تم اختباره مع مجموعة من نواخذة الكويت في الملاحة



Certificate of

Navigation

Hosain bin Abdul

Rehman al-Asosi

has been examined

in navigation. He has

a very good knowledge

of all branches

H.M.S. SHOREHAM

AT KUWAIT

2nd JULY 1938

LIEUTENANT (N)

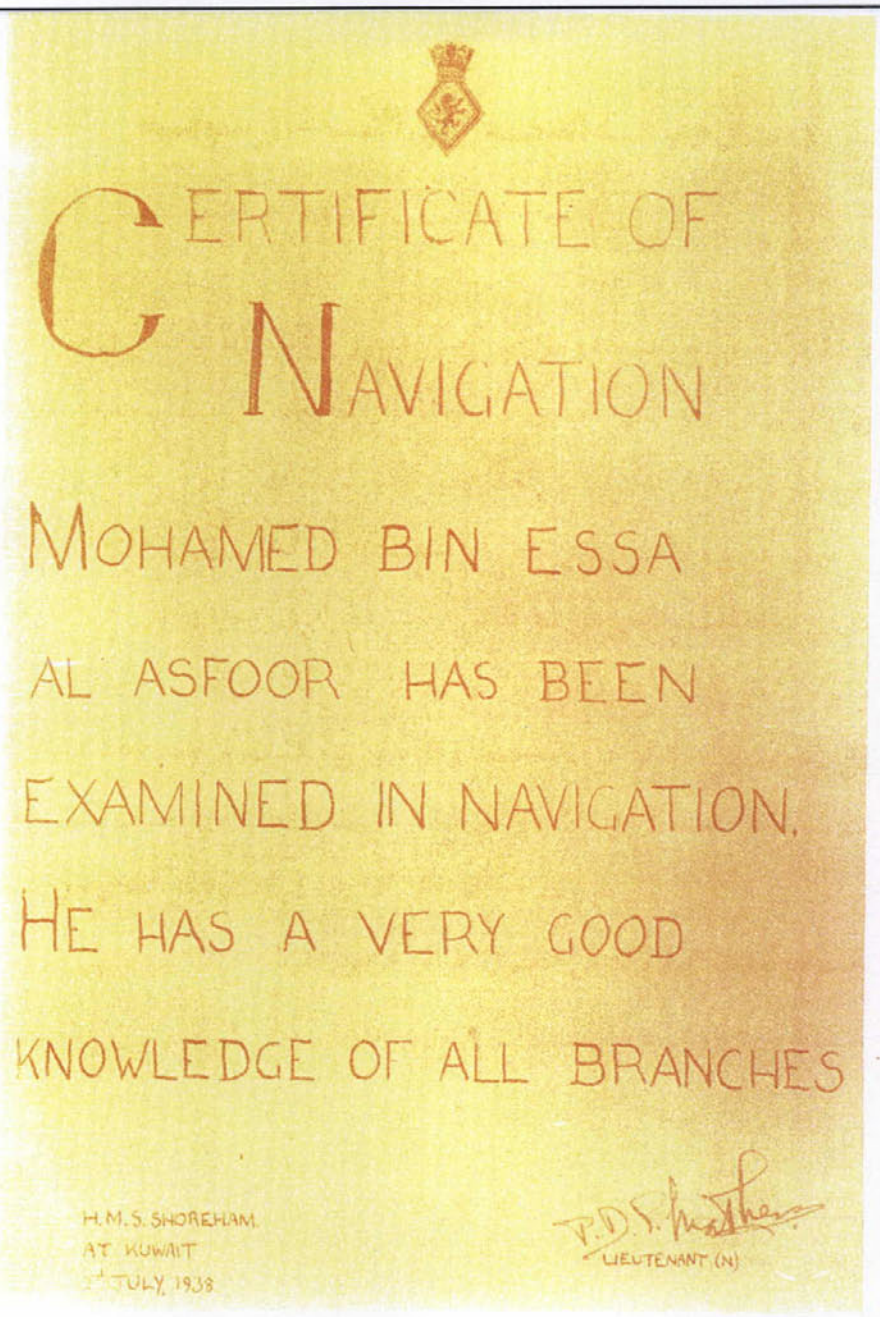
شهد بأن حسين بن عبد الرحمن العسوسي قد تم فحصه في شئون الملاحة البحرية وتبين بأن لديه معرفة جيدة جداً بفروعها كافة .

الليفتينانت

ب – د – ب مانيس

هـ – م – س شورهام

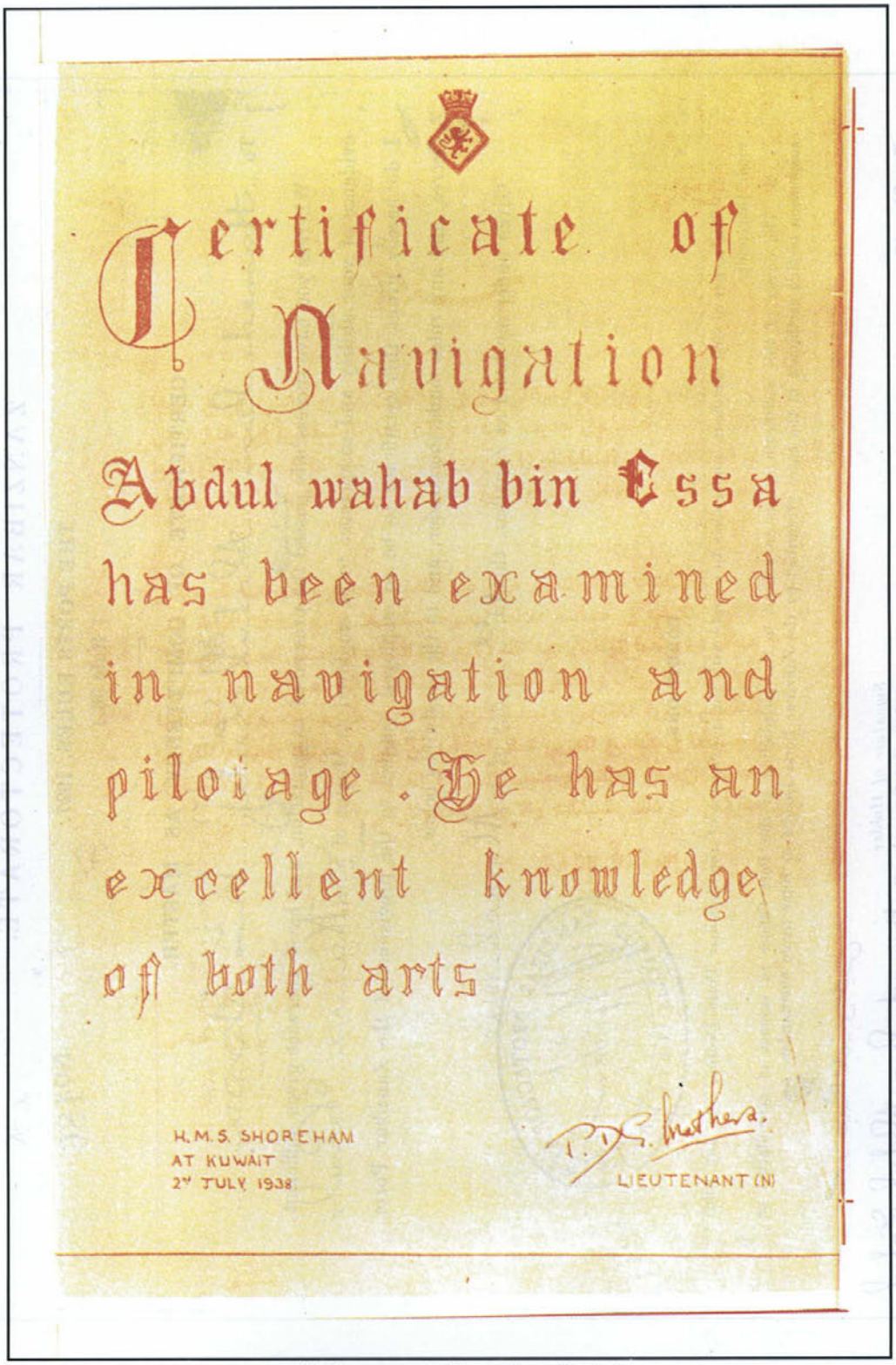
الكويت في ٢ يوليو ١٩٣٨ م



نشـــهد بأن محمد بن عيسى العصفور قـــد تم فحصه في شئون الملاحة البحرية ، وتبين بأن لديه معـــرفة جيدة جـــداً بفروعهـــا كافة .

اللیفتینانت
ب . د . ب . ماتیس

هـ – م – س شـــوریهـــام
الكويت في ٢ يوليـــه ١٩٣٨



Certificate of Navigation

Abdul wahab bin Essa has been examined in navigation and piloiage. He has an excellent knowledge of both arts

H.M.S. SHOREHAM
AT KUWAIT
2nd JULY 1938

LIEUTENANT (N)

شهادة للنوخذة عبدالوهاب عيسى القطامي

Z.G.P., TR'Y 104-2 BKS-1-36.

ZANZIBAR PROTECTORATE.

LA

THE PORTS RULES, 1927.

No. 186

(Rule 98.)

CERTIFICATE OF COMPETENCY AS MASTER.

To Hamed bin Abdul Lalif bin Issa

Whereas you have successfully passed the prescribed examination, and have otherwise given sufficient evidence of your ability and competence to be employed as Master of a M. Vessel

I do hereby grant this certificate to be so employed, subject to the provisions of the Zanzibar Ports Decree, and any rules made thereunder, and to the conditions below.

Given under my hand at Zanzibar, this 14 day of March 1940

ZANZIBAR PROTECTORATE CUSTOMS PORT CLEARANCE

Port Officer

CONDITIONS.

1. The owner of this certificate undertakes to comply with the provisions of the Zanzibar Ports Decree, and any rules made thereunder.

2. The owner of this certificate agrees to submit to the jurisdiction of the Port Officer in respect of cancellation or suspension of this certificate in the cases prescribed by the Zanzibar Ports Decree or rules made thereunder.

حمد بن عبد اللطيف بن عيسى

Signature of Holder or left thumb mark Hamed bin Abdul Lalif bin Issa

Fee Shs. 15.

٢٠٦

شهادة للنوخذة حمد العيسى من سلطات ميناء زنجبار عام ١٩٤٠م

Z.G.P., TR'Y 104-5 BKS-2-43.

ZANZIBAR PROTECTORATE.

THE PORTS RULES, 1927.

(Rule 98.)

Nº 44/42

CERTIFICATE OF COMPETENCY AS MASTER.

To .. Issa bin Maayuf bin Bishara, El Tamim,

Whereas you have successfully passed the prescribed examination, and have otherwise given sufficient evidence of your ability and competence to be employed as Master of a Native Vessel, I do hereby grant this certificate to be so employed, subject to the provisions of the Zanzibar Ports Decree, and any rules made thereunder, and to the conditions below.

Given under my hand at Zanzibar, this 29th day of January 19 46.

Port Officer.

CONDITIONS.

1. The owner of this certificate undertakes to comply with the provisions of the Zanzibar Ports Decree, and any rules made thereunder.

2. The owner of this certificate agrees to submit to the jurisdiction of the Port Officer in respect of cancellation or suspension of this certificate in the cases prescribed by the Zanzibar Ports Decree or rules made thereunder.

Fee Shs. 15.

Signature of Holder or left thumb mark Essa Maayouf

شهادة للنوخذة عيسى بشارة من سلطات ميناء زنجبار عام ١٩٤٦م

— ١ —

وزارة الجمارك والموانىء

شهادة تأهيل للمرشد من الدرجة الأولى

رقم ٦

منحت الى : السيد بدر عبد الوهاب القطامي

بما ان التقرير الذي وصلني يفيد بأنك مؤهل تماماً للقيام بأعمال المرشد من الدرجة الأولى للعمل ضمن الحدود المبينة على صفحة رقم ٣ من هذه البطاقة فاني امنحك شهادة التأهيل هذه .

صدرت بأمر من الوزارة في يوم الاربعاء

الموافق ١٠ يوليو ١٩٦٣

وزارة المالية و الصناعة
وكيل وزارة الجمارك والموانئ

الفاحص

— ٢ —

الاسم بالكامل بدر عبد الوهاب القطامي

تاريخ الميلاد ١٩١٢

محل الميلاد : الكويت

توقيع حامل الشهادة

اجازة نوخذة درجة أ ــ ب

NAKHODA LICENCE
GRRDE A - B

No: 174/60 رقم: ٦٠/٥٩

This is to certify that the Registrar Shipping hereby grants to Sahwan Obeidan Al Enezi Nakhodas Licence Grade A No. 174/60

يشهد مسجل المراكب بموجب هذه الوثيقة ان السيد سهوان عبيدان العنزي قد منح اجازة نوخذة من الدرجة أ برقم ٦٠/٥٩

This Licence is issued under the Registration of small Craft Decree and is valid for five years from the Date of issue, and may be revoked suspended or cancelled at any Time by this Authority for misconduct or incompetency.

منحت هذه الاجازة بمقتضى قانون تسجيل السفن الصغيرة وهى سارية المفعول لمدة خمس سنوات من تاريخ منحها ويمكن سحبها أو الغاؤها فى اى وقت بمعرفة هذه السلطات بسبب سوء السلوك أو الكفاية الفنية .

Date: 28 November 1960 تاريخ ٢٨ نوفمبر ١٩٦٠

REGISTRAR OF SHIPPING KUWAIT

مسجل المراكب

REGISTRAR OF SHIPPING KUWAIT

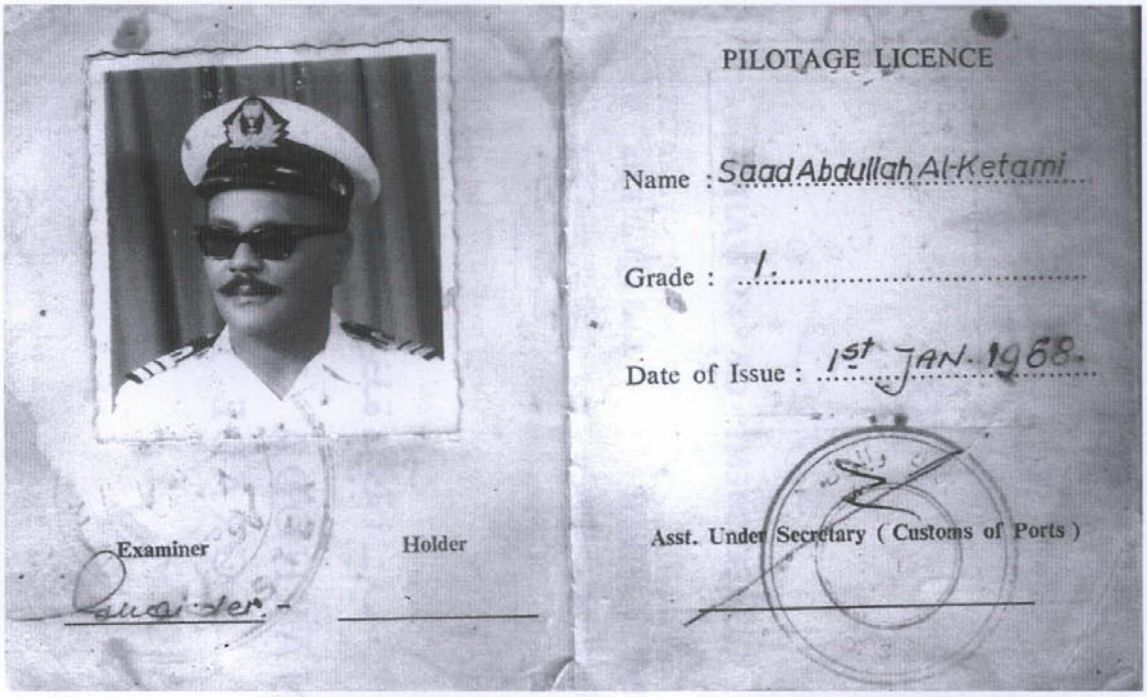
حكومة الكويت

GOVERNMENT OF KUWAIT

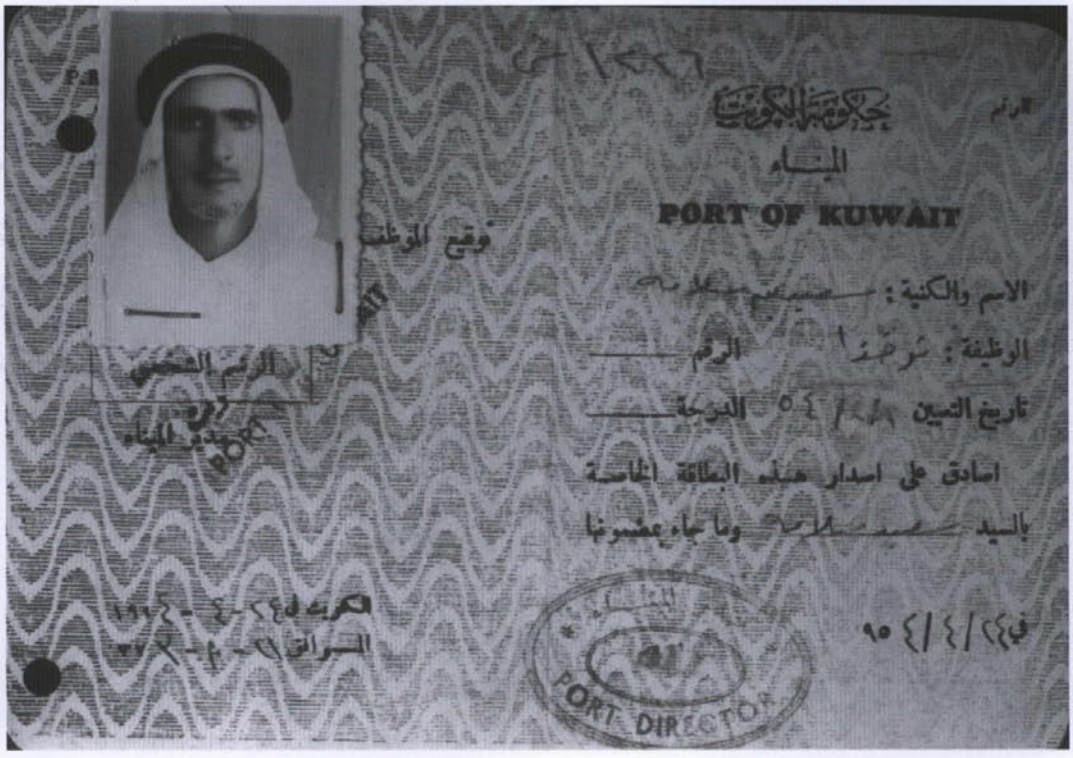
PORT DEPARTMENT	دائرة الموانىء العامة
Registration of Ships	تسجيل المراكب
Registry & Survey	مسح وتسجيل

اجازة نوخذة درجة أ ــ ب

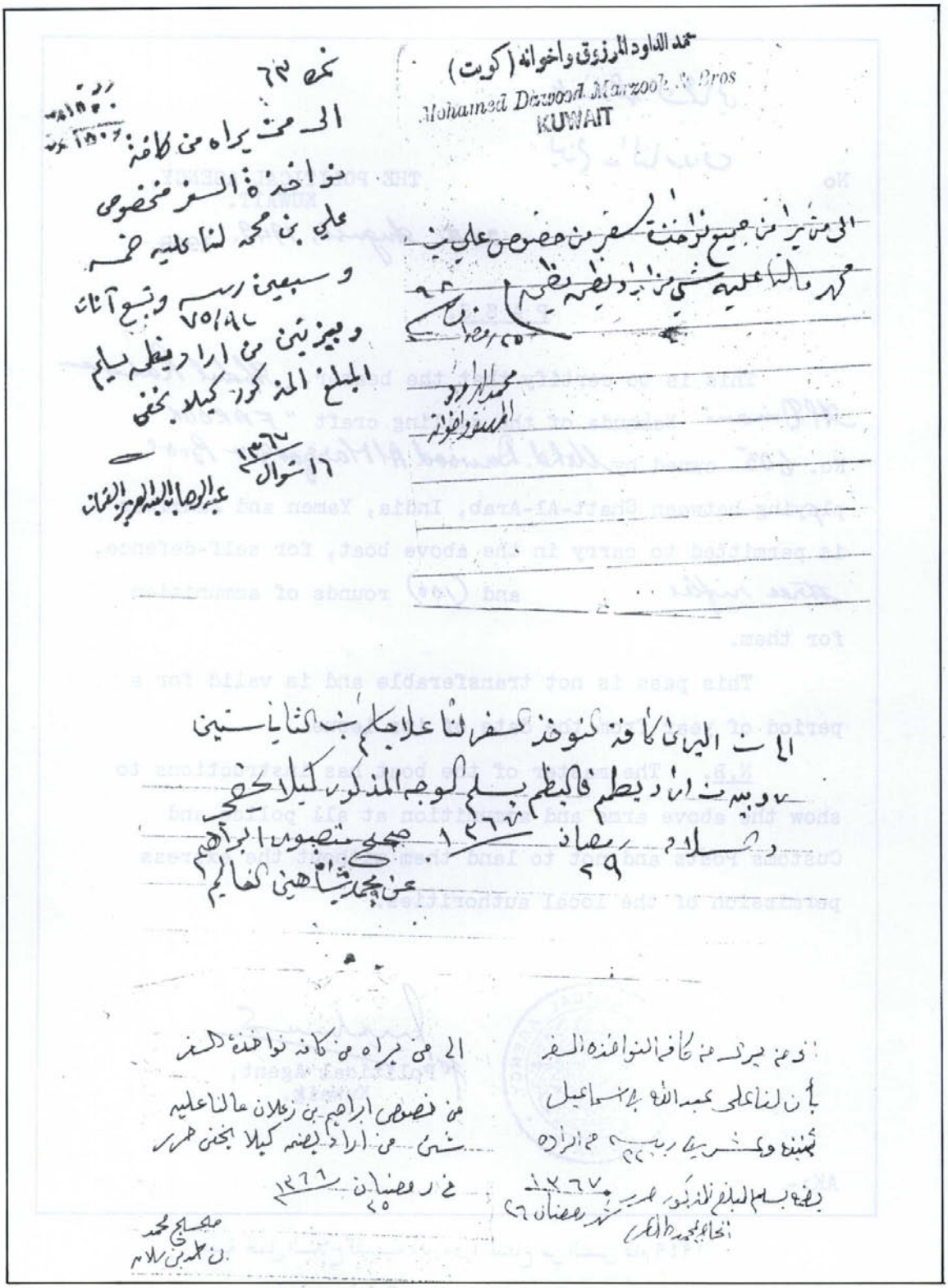
NAKHODA LICENCE GRADE A-B



إجازة نوخذا سعد القطامي من دائرة الجمارك والموانى في الكويت



إجازة نوخذا سعيد بن سلامة من دائرة الموانى في الكويت



براوي (جمع براوة) صادرة من بعض نواخذة الكويت

عبدالرحمن العماني
يوم - الفاروق

No

THE POLITICAL AGENCY,
KUWAIT.

24th August, 1949. ~~1948.~~

PASS.

This is to certify that the bearer, Abdul Rahman Al Omani Nakhuda of the sailing craft "FAROUK" No. 605 owned by Mohd. Dawood Al Marzooq & Bros., playing between Shatt-Al-Arab, India, Yamen and Zanzibar is permitted to carry in the above boat, for self-defence, three rifles and (100) rounds of ammunition for them.

This pass is not transferable and is valid for a period of year from the date of its issue.

N.B. The master of the boat has instructions to show the above arms and ammunition at all police and Customs Posts and not to land them without the express permission of the local authorities.

POLITICAL AGENCY KUWAIT

for Political Agent,
Kuwait.

AK:-

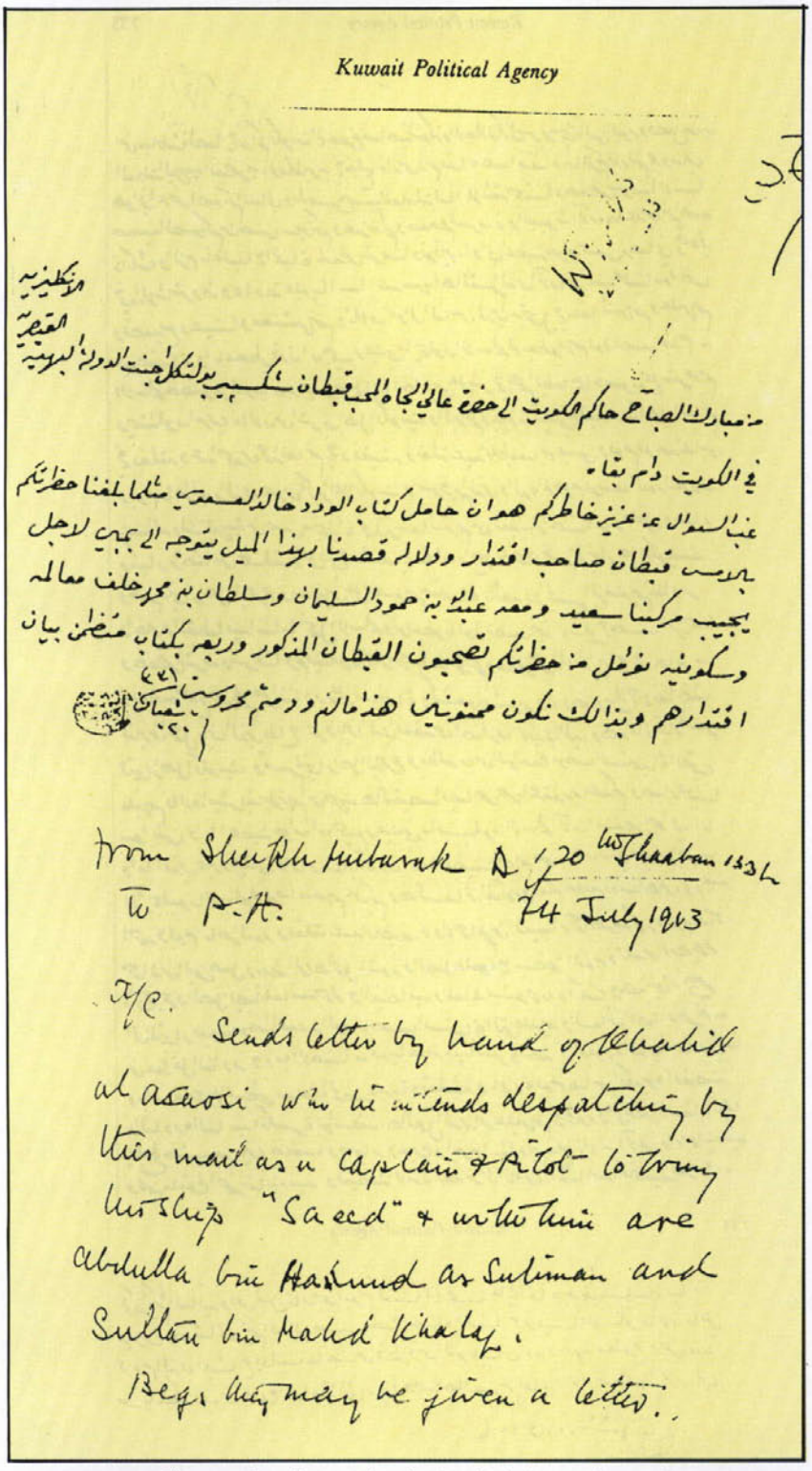
رخصة لحمل السلاح للسفينة (فاروق) للدفاع عن النفس عام ١٩٤٩

من جارف الصباح حاكم الكويت الى حضرة صاحب السعادة والاجلال كرنل سر برسي كاكس بالبور وفصل جدال
الدولة البريطانية العظمى الانكليزية في خليج فارس دام بقاه ٠ بعد اهداء طاطكم لازلتم محروسا
هو انى اعرض لصوبكم العالي وملتمس حسب العادة لدى الاعتبة بحضرتكم وحضرة شرفنا لاننا
صفيا الصوبكم من حسن سيرتكم وعدالتكم وحفظكم لشرف والبيوت الآن جاءت من نرضه
ذاتك والزم ما طلبناه في المحاة حضرة شرفنا وتوفيرنا والى اعطيته جواب بحسن رضائي وقبولي
في ثلاث شروط ومحافظ عليها انا اسد شرها هاالقسم الذي الآن نرمنه علينا سواض
وتصديع رعيتنا ومعشرهم وتلاف اموال الناس الذي يحمل في شاشرهم وعليهم
فيه ضياة وانا معطي قول ان جميع رعيتي ما يحملون الاسلم لو يعطونهم قول نصف اغنام -
الاسلم خصوص العرب من رعيتي مثلما انا احافظ على شرفي هم ايضا يحافظون على شرفهم
ويمتثلون امري فالاول من اشراف اهل الكويت واكبرهم وجيزان بيتم جاسم بن شاهين العالم
في بقاله ومحمد احمد بن محمد الغانم في دفيشه وبقاله عبد اللطيف بن عيسى وبوم توحه عباس
وبوم ناصر البدر الذي هو من اكبر اهل الكويت واشرفهم الذي والده المرحوم يوسف البدر المعروف
عند الدولة البريطانية من حسن سجاياه محلين سفاشرهم من التجار اخيار وفضل وصبار
ومكبار واجناس مختلفة وكل شيء مليف في مكان راجع للتجار قسم التجار اهل الكويت
وقسم لتجار اهل البصرة ومعطين على نصرهم ضياة بالعدد والجنس الزمشرهم المغاور
واخير والقطانيه انا ما نحمل الاسلم ولو يعطونا قول نصف نجبه الاسلم حسب ترتيبنا
وحضرة شرفنا ولم يقبلون كلامرهم اهانوهم وعطلوهم ثلاثة ايام في اهانة -
ونفضوجميع حمولهم على المناور وعلى السطحة وكسفوضيهم ولا وحد وسالم ونفاخت
كثير من الحمل بين الذي طاح بحر وبين الذي نقصد من اطراف الابحر وعليه وهذه مال التجار قسم
التجار اهل الكويت وقسم لتجار اهل البصرة وعطلوهم من التواخذ موجب السفياة التي
عليهم فالاولا مبشر بقبالوزهم من حرف هاكتبصد ايضا عن هرنا محضور برعضكم وصار علينا
سواض وانا اعطيته جوابان جميع رعيتي ما يحملون الاسلم الآن افتضض جوابي انا
واما الذين غير رعيتي كان من رعايا الدول انا ما عطيت عليهم جواب لان مالي عليهم امر -
اذا يحملون الاسلم لنظرهما سعهم عليكم وهاكسماش المذكور مع نفله جاسم بن شاهين وبقيته
احمد وبوم ناصر البدر وبقلت عبد اللطيف وولاحمالهم من الميناء كما هو مذكور وبوم عباس
حمالة من الذي وصل ورابط الربط تحمل بالمناور واتصل طلعوه على سطح البوم وتلفت الربط حمولة
راح بحر واتصل ايضا تلف منه حمولة والقطانيه والمعالمة يشوفون ذاتك وهذه شيء راجع
الى التجار يبيونه موجب العدد والوزن حسب السفياة التي عليهم والسماش ايضا انظرهم -
من مدة نزل المناور وزنه الاخشاب فيها صار بها كسر واحد في البر والذي بسبب التزيك
وماشوه احمد عبد اللطيف يبيعون الخشب عليها وبقلت وباورة بوم عباس الكبيره انقصت
والباورة الثانية انكسرة بواسطة هالحمل الذي جر عليهم وقدروا على نظر الاسناد الذي
يصلح خشبهم بين خشب وسمار وغيره وابرخ استاديه يبلغ ثلاثة آلوف وارمعاشه وسبب
وغير ماشوفه احمد بناءه بسبب وانقصت الاموال بعده مزال الاموال انا اعده بالتحقيق فقرضها --

لكم العالية ومن قبل نار بحد بيوم كتبنا الى محسا عالي الى ٥ فوطا شكيبر بناء
بعرض رجائنا لحضرتكم العالية حسب احتياجنا واحتياج رعيتنا للاسلم فالان ما نقر
لزوم الذي يحتاج بجلب حاجته من قطر ومن البوعينين لان درزها ممنوع ومن غاية
من انا شلدرين من هذه العاملة الى ربه وعرضنا هالصوبكم العالي والامر بيدكم والوارتم محروسين

٢٨ جمادى الاول سنة ١٣٢٢

رسالة الشيخ مبارك للقنصل



Kuwait Political Agency

من مبارك الصباح حاكم الكويت الاحضة عالي الجاه المحب قبطان شكسبير لنكل احبت الدولة البريطانية القيصرية

في الكويت دام بقاه.

عن السؤال عن عزيز خاطركم هو ان حامل كتاب الوداد خالد العسعوسي مثلما بلغنا حضرتكم يريد قبطان صاحب اقتدار ودلال قصدنا بهذا الميل يتوجه الى بمبي لاجل يجيب مركبنا سعيد ومعه عبدالله بن حمود السليمان وسلطان بن محمد خلف معالمه وسكونيه نؤمل من حضرتكم تصحبون القبطان المذكور وريمه بكتاب متضمن بيان اقتدارهم وبذلك نكون ممنونين هذا مالزم ودمتم محروسين بعناية الله

From Sheikh Mubarak D/ 20 1st Shaaban 1331 H
To P.A. 7th July 1913

I/C.

Sends letter by hand of Khalid al asaosi who he intends despatching by this mail as a Captain & Pilot to Trucial Chiefs "Saeed" & with him are Abdulla bin Hamud as Suliman and Sultan bin Mahd Khalaf.

Begs they may be given a letter.

شهادة من الشيخ مبارك الصباح إلى القنصل البريطاني في الكويت
بشأن النوخذة خالد العسعوسي

W/26.33

27

نمره ٩٨٦

حضرة حميد الشيم عالي المقام الاعظم المحب العزيز كرنل اج ار بي ددسن الوكيل السياسي للدوله البريطانيه القيصريه الانكليزيه بالكويت دام محروسا

بعد السلام والسؤال عن عزيز خاطركم دمتم بخير وسرور ١١١

بعده تقدم لمسامعكم اصل مكتوب من بلال الحقر من رعايا الكويت توخذ اليوم فتح الخير نمره ١٤٥ قادم من الفيار شاطن الخطاب واموال تجاريه الى البصره • ومن مكتوبه تعلمون ماقد جرى عليه من التكليف من الباخره الأبرانيه التي صادفته في البحر على بعد عشرة اميال عن البر اقبال بونه بهر القديمه في راس الحديله من شمال • وبالحقيقه ان معاملة البواخر الأبرانيه مع نواخذة السفن الكويتيه موجبه للأضرار ويحذرون من وقوع الضرر —

بناء عليه نرجوكم ان تنظرون في هذه الحاله وتعرضونها للمرجع اللازم ولكم مزيد الشكر والبقاء لعظمكم/ مخلصكم

في ٨ صفر ١٣٥٢ موافق ١ حزيران ١٩٣٣

حاكم الكويت

VO.

Cachet translation photo
Itime Letter W
26.

Jabir Abdullah Al-Sabah
Kuwait

جابر عبد الله الصباح
كويت

التاريخ ٩/١٠/١٩٦٠

شـــهاده

الى من يهمه الامر

نشهد ان حاملها المدعو صالح اسماعيل عبد الله اشتغل لدينا نوخذا في اللنج مدة ست سنوات تقريبا وكان طوال هذه المدة يؤدي واجبه على أحسن ما يرام وذو اخلاق حسنه . وقد استغني عن خدماته .

وللبيان جرت هذه الشهاده بناء على طلبه .

الاسم صالح اسماعيل عبد الله
الجنسية كويتي
السن ٤٧ سنة
المهنة رئيس قوات البر والبحر
العنوان مخفر البحرية
وقوات البحرية

المصادر والمراجع

- أحمد أبو حاكمة ، «تاريخ الكويت الحديث» ، ذات السلاسل ، الكويت ، ١٩٨٤م .
- آلن فاليرز ، «أبناء السندباد» ـ مترجم ـ وزارة الإعلام ، الكويت ، ١٩٨٢م .
- د . حصة زيد الرفاعي ، «أغاني البحر» ، ذات السلاسل ، الكويت ١٩٨٥م .
- جاسم يوسف الفهد ، «أسرة آل بن فهد» ، الكويت ، ٢٠٠٣م .
- خالد سالم محمد ، «ربابنة الخليج العربي . . .» ، الكويت ، ١٩٨٢م .
- صالح محمد العجيري ، «تقويم القرون» ، ذات السلاسل ، الكويت ، ١٩٨٤م .
- عادل العبدالمغني ، «نواخذة الغوص والسفر في الكويت» ، الكويت ، ١٩٩١م .
- عادل مساعد الخرافي ، «أسرة الخرافي» ، الكويت ، ٢٠٠٢م .
- عباس العزاوي ، «تاريخ علم الفلك في العراق» ، المجمع العلمي العراقي ، بغداد ، ١٩١٧م
- عبدالعزيز الرشيد ، «مجلة الكويت» ، الكويت ، ١٩٢٩م .
- عبدالله الحاتم ، «من هنا بدأت الكويت» ، ط ٢ ، الكويت ، ١٩٨٠م .
- عيسى القطامي ، «دليل المحتار في علم البحار» ، ط ٤ ، الكويت ، ١٩٧٦م .
- عيسى النشمي ، «الملاحة في الخليج العربي» ، الكويت ، ١٩٦٩ .
- يعقوب يوسف الحجي ، «صناعة السفن الشراعية في الكويت» ، مركز البحوث والدراسات الكويتية ، الكويت ، ٢٠٠٠م .
- برنامج «صفحات من تاريخ الكويت» ـ تلفزيون الكويت .
- لقاء مع النوخذة عبداللطيف العثمان (أجراه الأستاذ سيف الشملان) ١٩٦٦م .
- لقاء مع النوخذة محمد ثنيان الغانم (أجراه الأستاذ سيف الشملان) ١٩٦٦م .
- لقاء مع النوخذة مبارك بن ناصر (أجراه الأستاذ سيف الشملان) ١٩٦٦م .
- لقاء مع النوخذة عبدالوهاب القطامي (أجراه الأستاذ رضا الفيلي) ١٩٦٦م .
- لقاء مع التاجر مشاري الروضان (أجراه الأستاذ سيف الشملان) ١٩٦٦م .
- لقاء مع النوخذة حسين العسعوسي (أجراه الأستاذ سيف الشملان) ١٩٨٠م .

لقاءات أجراها المؤلف مع كل من :

النوخذة إبراهيم عبدالرحمن العثمان (٢٢/ ١/ ١٩٩٢م و١٧/ ٦/ ١٩٩٣م) .

النوخذة أحمد صالح السبيعي (١٢/ ١٢/ ١٩٩١م) .

النوخذة إبراهيم محمد بن شيبة (أبريل ١٩٩٠م) .

النوخذة بدر عبدالوهاب القطامي (عدة مقابلات منذ عام ١٩٧٨ حتى ١٩٨٥م) .

النوخذة براك العجيل (عدة مقابلات منذ عام ١٩٨٥ وحتى فبراير ١٩٨٩م) .

النوخذة جاسم عيسى العصفور (عدة مقابلات منذ عام ١٩٨٣ وحتى عام ٢٠٠٣م) .

النوخذة حسين بلال الصقر (عدة مقابلات عام ١٩٧٦م) .

النوخذة حسين عبدالرحمن العسعوسي (عدة مقابلات منذ عام ١٩٧٨ وحتى ١٩٨٦م) .

النوخذة حمد عبداللطيف العيسى (٢٢/ ٢/ ١٩٨٨م) .

النوخذة خالد محمد الشاهين (عدة مقابلات منذ عام ١٩٨٥ وحتى يوليو ١٩٩١م) .

النوخذة سلمان عبداللطيف العيسى (عدة مقابلات عام ١٩٧٨م) .

النوخذة سليمان علي المهيني (عدة مقابلات عام ١٩٨٥م) .

النوخذة صالح المهيني (مقابلتان عام ١٩٨٤ و ٢٠٠٠م) .

النوخذة صقر غانم القضيبي (١٩٧٨، ١٩٨٧م) .

النوخذة عبدالعزيز البرجس (عدة مقابلات عام ١٩٨٣م) .

النوخذة عبدالرحمن عبدالعزيز القطامي (٢٤/ ٦/ ١٩٩٣م) .

النوخذة عبدالوهاب عبدالرحمن العسعوسي (١٩٩١، ٢٠٠٠م) .

النوخذة عبدالوهاب عبدالعزيز العثمان (عدة مقابلات منذ عام ١٩٧٩م وحتى عام ١٩٨٦م) .

النوخذة عبدالله عبدالعزيز القطامي (عام ١٩٧٩م) .

النوخذة عبدالله عيسى المطر (١٦/ ٢/ ١٩٨٩م) .

النوخذة علي إبراهيم المشعل (عدة مقابلات في أبريل ١٩٩٠م) .

النوخذة علي حسين العسعوسي (سبتمبر ١٩٩١م) .

النوخذة علي ناصر النجدي (يناير ١٩٧٩م) .

النوخذة عيسى بشارة (عدة مقابلات من عام ١٩٨٣ وحتى عام ٢٠٠٤م) .

النوخذة عيسى عبدالله العثمان (عدة مقابلات منذ عام ١٩٨٣ وحتى عام ٢٠٠٤م) .

النوخذة عيسى العسعوسي (فبراير ١٩٧٩م) .

النوخذة غلوم حسن قبازرد (الكثير من المقابلات منذ عام ١٩٨٥ وحتى سبتمبر ١٩٩١م) .

النوخذة محمود بن نخي (عدة مقابلات عام ١٩٨٣ ، ١٩٨٧م) .

النوخذة محمود عيسى العصفور (عدة مقابلات منذ عام ١٩٧٨م وحتى يناير ١٩٨٧م) .

النوخذة ناصر عبدالوهاب القطامي (عدة مقابلات عام ١٩٧٩م ، ١٩٨٨م) .

النوخذة يوسف بن عيسى القطامي (بعض المقابلات عام ١٩٧٩م) .

النوخذة يوسف محمد العثمان (٥/ ١٢/ ١٩٩١م) .

الشيخ عبدالله الجابر الصباح (مقابلة في يناير ١٩٨٧م) .

التاجر جاسم حمد الصقر (مقابلات ١٩٨٨م ـ ٢٠٠٤م) .

التاجر خالد عبداللطيف الحمد (مقابلة في يناير ١٩٨٠م) .

التاجر عبدالرحمن البدر (٢٣/ ٦/ ١٩٩٣م) .

التاجر عبدالعزيز حمد الصقر (عدة مقابلات عام ١٩٨٥م ، ١٩٨٧م) .

التاجر عبداللطيف محمد ثنيان (مقابلة في ٢٩ مارس ١٩٨٧م) .

الأستاذ أحمد البشر الرومي (مقابلة عام ١٩٧٩م) .

الأستاذ سالم أحمد الخشتي (مقابلة عام ١٩٧٩م) .

الأستاذ علي عبدالله عبدالرسول (الكثير من المقابلات منذ عام ١٩٧٦م وحتى سبتمبر ١٩٩٣م) .

الأستاذ محمد أحمد العماني (مقابلة عام ١٩٨٩م) .

الأستاذ محمد أحمد الرشيد (العديد من المقابلات حتى يونيو ١٩٩٣م) .

القبطان آلن فاليرز (مقابلتان ، مايو ١٩٧٩م) .

الحاج أحمد الشراح (١٩٩٦م) .

الحاج أحمد عبداللطيف العبدالجليل (٢٠٠٢م) .

النوخذة محمد غانم القضيبي (٢٠٠٣م) .

النوخذة سعود البدر (٢٠٠٢/ ٢٠٠٣م) .

الأستاذ يوسف خالد المرزوق (٢٠٠٢م) .

الأستاذ مرزوق عبدالوهاب المرزوق (٢٠٠٢م) .

النوخذة يعقوب يوسف اليتامي (٢٠٠١ ، ٢٠٠٢ ، ٢٠٠٣م) .

النوخذة يوسف حمد البرجس (٢٠٠١م) .

النوخذة يوسف أحمد القصار (٢٠٠١م) .

النوخذة براك محمد الطراح (١٩٩٥م) .

النوخذة ناصر يوسف الحجي (١٩٩٥م) .

النوخذة محمد بوشميس (٢٠٠١م) .

النوخذة طلحة المسباح (٢٠٠٢م) .

صالح علي الشايع (٢٠٠٣م) .

عبداللطيف الديين (١٩٩٩م) .

سليمان فهد البلوشي (٢٠٠٠م) .

خالد ثنيان الغانم (١٩٩٩م) .

محمد ناصر العيسى (١٩٧٩م) .

السفير جاسم المباركي (٢٠٠٣م) .

عبدالله محمد العثمان (٢٠٠٣م) .

عثمان عبدالوهاب العثمان (١٩٩٩م) .

كاظم حبيب بوشهري (١٩٩٧م) .

أحمد بزيع الياسين (٢٠٠٤م) .

علي عبدالرحمن البحر (٢٠٠٤م) .

الفهرس العام

تصدير ٧

تقديم ٩

مقدمة الطبعة الأولى ١١

المعتوق ١٣

الغيث ٢٠

القضيبي ٢٣

الرضوان ٣٣

العماني ٣٧

البطي ٤١

القطامي ٤٢

النجدي ٨٢

العمر ٨٩

النصف ٩١

الفضالة ٩٦

العصفور ٩٨

العسعوسي ١١٣

الصقر ١٣٤

الحجي ١٥٣

العيسى ١٥٩

الخميس ١٧٤

ابن شيبة ١٧٦

بيت صادق ١٨٣

الراشد ١٨٦

بن نخي ١٩١
بشاره ١٩٩
الفهد ٢٠٦
الياسين ٢١٣
الحمود ٢١٧
آل بن ناصر ٢٢٠
الغانم ٢٢٧
الشايع ٢٦٢
الجيران ٢٦٦
بن ناجي ٢٦٩
بن جاسم ٢٧٢
تيفوني ٢٧٤
المطوع ٢٧٦
العبدالله ٢٧٨
العميري ٢٨٠
بهمن ٢٨٢
الفصام ٢٨٣
صرخوه ٢٨٤
بوشهري ٢٨٥
ولد عيدي ٢٨٦
السليم ٢٨٧
العمر الدرباس ٢٩٠
المباركي ٢٩٨
الغنيم ٣٠١

القصار ٣٠٥
المضاحكة ٣٠٩
السلامة ٣١٢
النصرالله ٣١٩
المنصور ٣٢٣
الطراح ٣٢٧
بورحمة ٣٣٢
الخشتي ٣٣٩
التورة ٣٤٨
الشطي ٣٥٢
السمكة ٣٥٥
النشمي ٣٥٧
الطعان ٣٦٠
بوحمرة ٣٦٣
اليعقوب المجرن ٣٦٥
البكر ٣٦٨
الفلاح ٣٧١
البدر ٣٧٦
السميط ٣٨٧
العبدالجليل ٣٩٥
المبارك ٣٩٩
العثمان ٤١٥
الخرافي ٤٤٢
الجارالله ٤٥٢

عيال إسماعيل ٤٥٥
العبدالجادر ٤٦٢
المهيني ٤٧٠
البرجس ٤٧٩
الحرب ٤٨٥
المشعل ٤٨٧
الفرح ٤٩٨
العجيل ٥٠١
المطر ٥٠٧
القملاس ٥١٢
بوهناد ٥١٥
اليتامى ٥١٨
نواخذة جزيرة فيلكا ٥٢١
نواخذة آخرون ٥٣٤
نواخذة آخرون لم تتوافر عنهم معلومات كافية ٥٧٤
نواخذة شراع ٥٧٧
ملحقات ٥٨١
المصادر والمراجع ٦١٥

هذا الكتاب

نواخذة السفر الشراعي هم القباطنة الذين قاموا بقيادة السفن الشراعية من الكويت إلى سواحل الهند الغربية وسواحل اليمن وسواحل إفريقيا الشرقية، وقاموا خلال رحلاتهم البحرية بنقل البضائع المختلفة بقصد التجارة وكسب الرزق. ولقد كانوا صنفاً فريداً من الرجال، إمتاز بحسن التدريب وبالأمانة وبالإخلاص في عملهم، كما تحملوا العديد من المسؤوليات الجسيمة، وتعرضوا لمشاق البحر وأهواله بإيمان بالله وبأنفسهم لا حدود له. وحين تركوا مهنتهم هذه (بعد ظهور البترول في الكويت) تركوا من ورائهم سجلاً حافلاً بالإنجازات الطيبة، وبالسمعة الحسنة وبالتاريخ الذي شهد لهم ولمكانتهم المتميزة في العصر الذهبي للشراع الكويتي، والذي ذهب إلى الأبد.

وفي الطبعة الجديدة من هذا الكتاب يجد القارئ سجلاً بأسماء هؤلاء النواخذة مع نبذة عن نشاط كل واحد منهم مدعماً بالوثائق وبالمقابلات التي أجراها المؤلف (وغيره من الباحثين) مع هذه النخبة الطيبة من رجالات الكويت، قبل أن يتركونا إلى العالم الآخر، فهو وثيقة شكر وعرفان لهم ولدورهم الرائد في خدمة وطنهم ورفع أسمه عالياً بين شعوب وأمم المحيط الهندي وبحر العرب.

ISBN: 99906-56-17-7 :ردمك
DN: 2004/00374 :رقم الإيداع