



# سلطنة عمان

الهيئة العامة للصناعة التراثية

صناعة السفن



**إصدار**  
**الهيئة العامة للصناعات الحرفية**

**جمع وتحقيق**  
**خميس بن جمعة بن خميس المويدي**



حضرة صاحب الجلالة السلطان قابوس بن سعيد المعظم



## صناعة السفن العمانية

نظراً لموقع عمان الجغرافي المطل على بحر العرب والمحيط الهندي فقد أجاد العماني في صناعة السفن التي استطاع بواسطتها الوصول إلى مشارق الأرض ومغاربها، مما حدا بكثير من المؤرخين والرحالة إلى التحدث عن هذه السفن ودورها الفعال في التنقل في عباب البحر، ومن أمثال هؤلاء ابن بطوطة.

كان لولاية صور دور كبير في صناعة أفضل أنواع السفن، وما يزال أولئك الصناع المهرة يواصلون العطاء إلى يومنا هذا.

**أنواع السفن العمانية: توجد في السلطنة أنواع متعددة من السفن منها:**

### ١ - البغلة

كان أول ظهور لهذه السفينة خلال القرن الثالث عشر الهجري/التاسع عشر الميلادي، وتعتبر البغلة أكثر أنواع مراكب النقل التجاري العمانية والخليجية استعمالاً، وكانت حمولة البغلة تتراوح ما بين ١٥٠ إلى ٤٠٠ طن، وقد يبلغ طولها ١٣٥ قدماً، وهي ذات طرفين متشابهين غير أن مقدمتها مدببة ولها مؤخرة عريضة تتميز بالسطح العالي وبالممرات العالية، وتوجد على سطحها فتحات للمدافع فضلاً عن المجاديف، وهو ما يدل على أن هذا النوع كان بالإمكان توجيهه بالمجاديف عند الضرورة، ويقال أن آخر مركب من هذا الطراز تم بناؤه في ولاية صور عام ١٣٧١هـ/١٩٥٢م

## ٢ - الغنجة

يوجد تشابه كبير بين هذا المركب ومركب البغلة إلا أن الغنجة متأثرة في تصميمها بالأسلوب الهندي، كما أن للغنجة مؤخرة عريضة مربعة على غرار البغلة، وقد اشتهرت مدينة صور بصناعة هذا المركب ولكن هذا الطراز قد اندثر ولم يبق منه إلا مركبان، وهما موجودان في مطرح وصور، وتتراوح حمولته بين ١٣٠ إلى ٣٠٠ طن، ويبلغ طولها بين ٧٥ و ١٢٠ قدماً، وكانت تستخدم في التجارة عبر المحيط.

## ٣ - البوم

حل البوم في هذا القرن محل البغلة وأصبح المركب الرئيسي لنقل البضائع والركاب في المحيط عند العمانيين، وهو متشابه الطرفين وتكاليف صنعه أقل من البغلة والغنجة.

وتتراوح حمولته بين ٧٤ إلى ٤٠٠ طن، ويبلغ طوله بين ٥٠ إلى ١٢٠ قدماً، ويتميز بمقدمة مستقيمة قائمة على زاوية ٤٥ درجة، وتوجد على أطرافه عدة رسوم بسيطة تطلو باللونين الأبيض والأسود.

## ٤ - السنبوق والشوعي

كان السنبوق من المراكب المشهورة في مدينة صور، وقد ظلت صناعته قائمة حتى عام ١٣٨٠هـ/١٩٦٠م، ومن أهم استخداماته الرحلات التجارية البعيدة وتتراوح حمولته من ٢٠ طناً إلى حوالي ١٥٠ طناً كما يبلغ طوله ٨٠ قدماً ويكون له أحياناً صاريان، ولا يتميز بأي زخارف فيما عدا حلية مطلية باللون الأبيض والأسود على مؤخرته، ولا يختلف الشوعي كثيراً عن السنبوق من حيث الحمولة والشكل.

## ٥ - الجالبوت

يتميز الجالبوت بمقدمته العمودية وله كذلك مؤخرة عريضة، وتدل هاتان السماتان على تأثير تصميمه بالتصميم الأوروبي. وأهم استعمالاته التجارة البحرية وربما يستخدم في صيد السمك، ويبلغ طول الجالبوت حوالي ٥٠ قدماً وتتراوح حمولته من ٤٠ إلى ٧٥ طناً وله صار واحد.



## ٦- البدن

البدن أو البديني هو أكثر المراكب العمانية شهرة وما يزال يستعمل حتى الآن. والبدن مركب يستخدم لصيد الأسماك ولتنقل الساحلي في جميع أنحاء عمان، ويتميز في تصميمه بالصدر البارز الذي يشبه مقدمة "الشونة" الأوربية وبمؤخرته العالية التي تثبت عليها الدفة بالحبال، وتتراوح حمولته بين ٢٠ إلى ١٠٠ طن ويبلغ طوله ٧٥ قدما، وما يزال يوجد في ساحل الباطنة نحو ٣٥ مركباً من هذا النوع.

## ٧- البتيل

كان البتيل شائع الاستعمال حتى أوائل القرن العشرين في تجارة النقل الساحلي، وهو نوع صغير وعليه نقوش دقيقة ومعروف بسرعته. ولهذا كان يستخدم في بعض الأغراض الحربية، وشكله مميز من حيث مقدمته التي تشبه رأس الكمان، وبمؤخرته العالية المزخرفة بالنقوش، ويستعمل به جهاز توجيه بالحبال، وقد تبلغ حمولته إلى ٢٠٠ طن ويتراوح طوله بين ٥٠ إلى ٧٥ قدما.

٨- تستخدم أنواع عديدة من القوارب للصيد منها "البقارة" و"الشاحوف" و"السنبوق المخيط" و"الهوري" وغيرها.

## الأدوات التي يستخدمها "وستاد" صانع السفن:

١. "القدوم": أداة حادة لإزالة لحاء الأخشاب وإزالة الزوائد.
٢. المنشار: من أجل تقطيع الخشب.
٣. "الرندة": أداة لتسوية الخشب.
٤. "المنقار": أداة تستخدم في النقش.

٥. "المقدح": أداة مدببة تستخدم لثقب الأخشاب.
  ٦. "القوس": أداة لتدوير المقدح.
  ٧. "الملزمة" أو "السكني": أداة لشد الأخشاب ببعضها البعض.
  ٨. المطرقة: لتثبيت الأخشاب بالمسامير.
  ٩. "المسحل" (المبرد): أداة لشحن الأدوات الحادة.
  ١٠. "الدواة": علبة بها مادة لونية تعرف باسم "الهامور" أو "المغر" لعمل خطوط تأشير على الأخشاب أثناء القطع.
  ١١. "الخيطة": من القطن ويوضع في الدواة ثم تعمل به المقاسات.
  ١٢. "الرخصين" (الفاأس): يستخدم لقطع الأشجار.
- تصنع السفن العمانية من أجود أنواع الخشب المتوفر في البيئة العمانية، وإذا تعذر ذلك فإنه يستورد من الخارج.

### الأخشاب المستخدمة في صناعة السفن:

#### أولاً: أخشاب البيئة العمانية مثل:

١. القرط.
٢. السدر.
٣. المانجو.
٤. الغاف.
٥. السمرة.

#### ثانياً: الأخشاب المستوردة من الخارج وهي:

- ١- الساج.
- ٢- البنطيق.
- ٣- الميط.
- ٤- الزنجلي.

ويسمى صناع السفن شجرة السدر والقرط "شيخا الخشب" أما الساج فيقال له "سيد الأخشاب".

## طريقة صنع السفينة:

تتم صناعة السفينة على عدة مراحل ومن قبل عدد من النجارين من بينهم المسؤول ويعرف باسم "أستاذ مولي"، وهو الذي يقوم بوضع المقاييس للسفينة من حيث العرض والطول، وذلك حسب الاتفاقية المبرمة بينه وبين مالك السفينة.

### المرحلة الأولى:

يقوم الصانع بوضع "الهيراب" وهو العمود الفقري للسفينة، ويعرف "الهيراب" في الباطنة باسم "البيص"، ثم يقوم بتركيب "البطان" ويعرف في الباطنة باسم "الكابتوه". بعد ذلك يقوم الصانع بأخذ "الأميال" (المقاسات) الأمامية والخلفية، ويضع "البومية" (موضع الأشرعة) خلف "الميل" الأمامي وخلف "الميل" الخلفي.

ثم يبدأ بتثبيت الألواح في بعضها البعض بحفر خد مستطيل في طرف كل لوح بشكل معكوس حتى يتداخل طرفا اللوح ببعضهما البعض، ويظهران كأنهما لوح واحد وتعرف باسم "الهنام"، ويساعد "الهنام" على منع المياه من التسرب إلى السفينة.

بعد ذلك يقوم الحرفي بتركيب أضلع "الشواكل"، ويثبت بها ألواح "الشراير"، ثم يقوم بتركيب ألواح "المدة" بشكل طولي على ألواح "الكسرة"، ثم يركب لوح "الزنار" ويكون هذا اللوح بارزاً بشكل عمودي، ثم يقوم بتركيب لوح "مدت الشيببي" وبعده لوح يقال له "دفن تشخيل"، ثم يقوم بتركيب "لوح المنظرة"



ويليه "لوح الدفان" الاصيلي ثم يقوم بتركيب ألواح المؤخرة. وهكذا يكون الجزء السفلي للسفينة قد اكتمل مع "الخن" (مكان تخزين الحمولة).

### المرحلة الثانية:

تبدأ المرحلة الثانية بتركيب ألواح "دفان الشتري"، وبعد ذلك يقوم الحرفي بصف الألواح، وتسمى هذه العملية "دخوت" أو "لعيبيات". بعد ذلك يقوم بتغطيتها بلوح يقال له "الباطوس" أو "الكبابي".

ثم ينتقل الحرفي إلى هيكل السفينة من الخارج، فيقوم بتركيب ألواح يقال لها "صديري" تثبت من داخل بطن السفينة عن طريق تركيب "الشلمان" و"الحلاقيم" من كل جانب وذلك لربط السفينة من الجانبين ولتثبيت السواري، وبعد ذلك يقوم بتركيب "لوح السيالي" وتبطين (التغطية بألواح خفيفة) "تنكيست لوح الكبابي" أو "الباطوس" ثم البطانات الأمامية والبطانات الخلفية بين "الهيراب" و"الميل"، ويقوم بتركيب لوح يقال له "قايم نايم" أمام السفينة وخلفها.

بعد ذلك يقوم بتركيب "دراميت الحملة" ثم "دراميت الجواري" ثم "مياشير جامرة" من الأمام و"مياشير جامرة" من الوسط و"مياشير جامرة" من الخلف، و"المياشير" فتحات للدخول إلى بطن السفينة ("الخن") وأما "الجامرة" فهي أغطية "المياشير". بعد ذلك تأتي عملية تركيب "الخلايات" و"الكروات" وهي التي تثبت "الجواري" مع "الدراميت".

### "الجواري" عدة أنواع هي:

- "جارية دقل"
- "جارية القافوت"
- "جارية خت شرع"
- "جارية مخزر"
- "جارية عبيدار"
- "جارية السنجرير".

بعد الانتهاء من تركيب "الجواري" يقوم الصانع بتركيب ألواح الرقم ثم لوح يقال له "ميز" ثم تركيب ألواح "الرفعة" ويليها لوح "الشاندة"، وبعد ذلك يركب لوحا يقال له "ريل"، وبعد هذا اللوح يقوم الصانع بتركيب "الصرية"، وهي الضوانيس التي تكون إلى يمين ويسار مقود السفينة وجناح "الشاندة" في مؤخرة السفينة وبعده يقوم بتركيب الدفة، حيث تثبت بحديدة يقال لها "رماد"، وتتكون من ذكر وأنثى، حيث يكون الذكر في مقود السفينة والأنثى بأسطل السفينة، ثم يقوم بتثبيت "الجراري" وتركيب لوح "كسر الميل".  
بعد ذلك يقوم بتركيب "البرقع السفلي" و"البرقع العلوي" على "لوح الدفان" وتركيب لوح بين البرقعين يقال له "الفراري" ويكون في مؤخرة السفينة. وهكذا يكون الجزء الأعلى من السفينة والخاص بالبحارة والمسافرين قد اكتمل.

### المرحلة الثالثة:

يقوم الصانع في هذه المرحلة بتركيب ألواح سطح "الشترى" ويكون في الثلث الأخير من السفينة، وتتكون من ثلاث "جوارى" ويطلق عليهن "جوارى الشترى"، و يقوم بعد ذلك بتركيب صندوق في المؤخرة خاص بالمؤونة والمستلزمات أثناء السفر.

أعلى من "الشترى" يصنع الحريء "الروشان" في مقدمة السفينة بشكل مزخرف ودائري، ثم يقوم بتركيب ألواح "الكشتيل"، و"الكشتيل" مثل "الشترى" في مقدمة السفينة غير أنه صغير الحجم وذلك لوضع الحبال و"السنقل" (الجنزير)، وتتكون من عدة "جوارى"، ثم يقوم الحريء بتركيب ألواح تعرف بحاجز "الكشتيل" ويكون بعد الميل من الداخل، ثم تتركب ألواح "الشبيلات"، وبعدها يقوم بتركيب "المنجلي"، ويتكون المنجلي من "رمانتين" إحداهما في اليمين والأخرى في اليسار، وهو الذي يشد عليه الحبل أثناء نزول المرساة ("البابورة") أو رفعها.

بعد ذلك يأتي على رأس "الشترى" ويضع "قياميتين" في المؤخرة واثنيتين في المقدمة وذلك من أجل صنع مظلة، وبعدها يضع اثنتين من "جوارى القفلاط"، واحدة في الأمام والأخرى في المؤخرة، ثم يقوم بتركيب "الفانوس" الذي تكون

فيه البوصلة أو "الديرة"، وبعد تركيب الفانوس يقوم بتركيب "الشرخ" أو المقود ويتكون من دوارة يقال لها "المجر" و"الكانة".

بعد ذلك تثبت السارية (الدقل) التي تصنع من خشب يقال له "فن إبراهيم" أو "الزنجلي"، وتكون في وسط السفينة ويعرف باسم "الدقل العود" (الكبير) ويكون خلفه "الدقل القلمي" وذلك حسب مسافات السفينة. وبعده يقوم بتركيب الفرمل الخاص برفع الشراع على الدقل العود (الكبير)، ويليه فرمل "الدقل القلمي"، ثم يقوم بتركيب "الدستور" الذي يربط فيه الشراع الكبير ويكون في أعلى شراع السفينة، وهو الذي يتحكم في اتجاهات الشراع من الأمام. بعد ذلك يقوم بتركيب "العبيدار"، ويكون مثبتاً في سطح السفينة، وتُركب فيه حبال من الدقل إلى الفرمل لشد الشراع، ويسمى "نزع الشراع".

### مكونات حبال الدقل (السارية):

تتكون حبال الدقل من عيارات عدد 4 بكرات ("البرندة")، حيث توضع قفتين في يمين الدقل من الأمام وقفتين في شمال الدقل من الخلف. أما "الصباحي" فيكون في أعلى الدقل، يليه "الهانزي" وذلك من أجل تثبيت "الفرمل" لرفع الشراع، وبعد ذلك يركب "الجراري" من "العبيدار" إلى "الهانزي"، ثم "حبل الحلق" وذلك لتنظيم "الفرمل" على "الدقل"، ثم يربط "حبل الشرت" في السفينة بالبكرة ("البرندة") ثم يقوم بربط الحبل الذي في رأس "الفرمل"، ويسمى "خمرأوي" وحبل آخر في مؤخرة الفرمل يسمى "براي".

بعد ذلك يأتي تركيب "البرندة" وهي أربعة أنواع ذات الخد الواحد وذات الخدين وذات ثلاث حدود والأخيرة بها أربع حدود. تتركب البكرة ذات الخد الواحد في "الصباحي" من الأعلى والأسفل، وذات الخدين في "العيارات" لتثبيت "الشتر" من الأعلى ومن الأسفل في "البراي"، وتتركب ذات الثلاثة حدود لتثبت "حبل الشرت"، أما القفظة ذات الأربعة حدود، والتي تسمى "الجامعة"، فيثبت الحري في حبال الجراري من "العبيدار" إلى "الهانزي".

وبعد الانتهاء من صنع السفينة تأتي عملية "القفظة" أو "القلفاط"، وهي عملية سد الفراغات التي توجد بين ألواح السفينة لمنع الماء من التسرب إلى السفينة.

## الأدوات المستخدمة في هذه العملية:

- حبال من القطن بأحجام مختلفة تنقع في الزيت أو الشحم.
- حديدة خاصة بـ“القفطة“.
- بعد ذلك تدهن السفينة بمادة تسمى “الصل” تصنع من كبد سمك القرش (المعروف محليا باسم “الجرجور”) أو الحوت أو من سمك السردين (المعروف باسم “العومة“)، وبهذا تكون السفينة جاهزة للاستخدام.
- عملية إنزال السفينة إلى البحر تتم بفرش الدعون المصنوعة من جريد النخيل (“الزور”) وذلك لجر السفينة عليها.

## أنواع الأشرعة:

- ١- “العود” (الكبير).
- ٢- “الوسطي“.
- ٣- “الفتيني“.
- ٤- “القلمي“.
- ٥- “الجيب“.
- ٦- “البومية“.

وهذه الأشرعة مرتبة حسب حجمها، وكلما كانت الرياح سريعة كلما انخفض عدد الأشرعة المرفوعة، أما إذا قلت السرعة فإن عدد الأشرعة المرفوعة يزيد. ولا يخفى على أحد أن العمانيين كانوا يسافرون بواسطة الرياح الموسمية، ويقول المثل “أعطي كل هبوب شراعه“.



## مسميات الحبال:

- ١- "حبل اليوش": هو الحبل الذي يكون في أعلى الشراع.
- ٢- "ديمان" أو "طياري" أو "اللائح": هي الحبال التي تكون في مؤخرة الشراع.
- ١- "حبال عمارات": تستخدم أثناء رسو السفينة.
- ٢- حبل "قلوص" ويقال له "بيطة": يستخدم عندما تسحب السفينة بواسطة سفينة أخرى.

## كيفية قياس عمق البحر:

يقيس العثمانيون البحر بعملية "البلد"، وهو عبارة عن قطعة من الرصاص أو حجارة ثقيلة يربط بها حبل كل ١٥ باعا له إشارة مربوطة بالحبل وذلك حتى لا تنجح السفينة وتعلق في المياه الضحلة. وقد يستفاد من "البلد" في معرفة طبيعة قاع البحر (هل هو صخري أم رملي؟) وكذلك معرفة مدى إمكانية تثبيت المرساة.

## عملية إخراج السفينة إلى البر ويسمى "التكوير":

يتم إخراج السفينة إلى اليابسة أو البر، ويعمل لها "طعوم" مصنوعة من خشب القرم أو خشب القرط، وهي مثل "اللاسية" التي تعمل لقوارب الصيد.

## كيف يهتدي ربان السفينة إلى وجهته في الليل؟

هناك نجوم يقال لها "المجاري" يستعين بها النوحذة (قائد السفينة) في الإبحار ليلاً ويستعين بـ"الديرة" (البوصلة).



## المراجع

١. كتاب عمان وتاريخها البحري / وزارة التراث والثقافة/الطبعة الثانية/عام ١٤٢٢هـ/ ٢٠٠٢م.
٢. ربيع بن عمير بن مبارك العريمي(استاد مولي) - صور.
٣. خميس بن علي بن سالم الشحي - بركاء.
٤. حمد بن سالم بن سعيد اللمكي (استاد مولي) - السويق.
٥. النوخذه: محمد بن سالم بن خميس الزعابي - صحم.
٦. حميد بن راشد بن حميد البحري - صحر.
٧. راشد بن خلفان بن خصيف المعمرى - لواء.
٨. علي بن عبد الله بن شاكر البلوشي - شناص.

# حرفنا ثروة...

