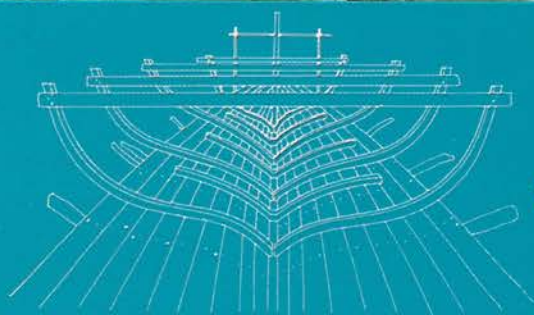
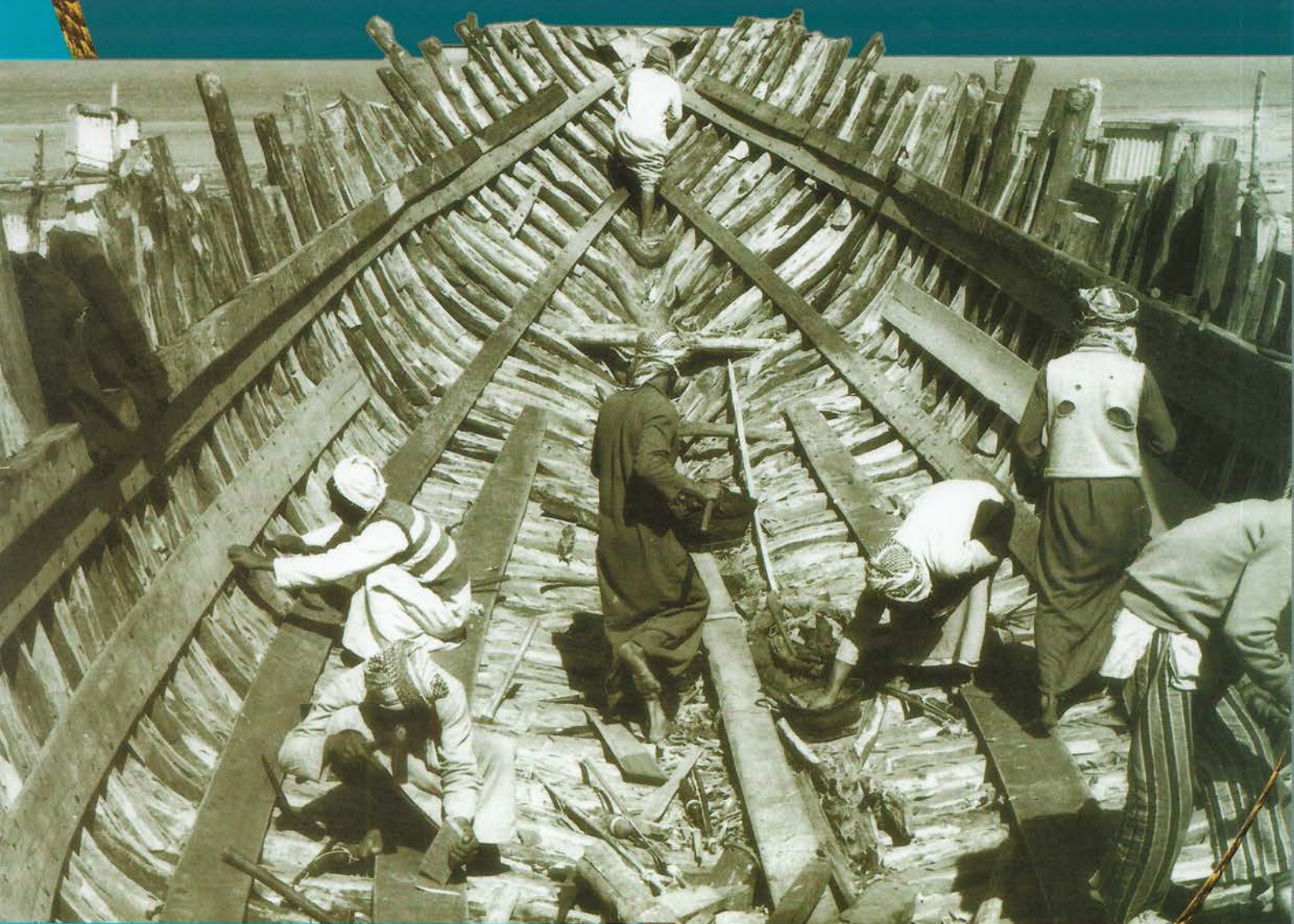


صُنَا عِزِّ السَّفَرِ بِالشَّرَاعِيَّةِ فِي الْكَوَيْتِ

د. يَعْقُوبُ يَوْسُفَ الْحِجِّي



مَرْكَزُ الْبَحْثِ وَالذَّرَاسَاتِ الْكُوَيْتِيَّةِ
الْكَوَيْتِ - ٢٠٠٧ م

صناع السفن الكويتيون

والإتقان. ولقد تتلمذ على هؤلاء الصناع جيل آخر من الصناع الكويتيين استمر من منتصف القرن التاسع عشر حتى الثالث الأول من القرن العشرين، وبذلك يكون هؤلاء من جيل المخضرمين حيث إن بعضهم صنع العديد من البغال والأبوام كذلك، ولمع منهم أفضل ما عرفته الكويت من صناع السفن. ولقد عرف هذا الجيل المخضرم بإتقان العمل، كما كانوا يصنعون السفن كبيرة الحجم للسفر إلى الهند وإفريقيا تلك التي تصل حمولتها أحيانا إلى ٤٠٠ طن. ولقد أكمل هذا الجيل إعداد الجيل الثالث والأخير من صناع السفن الكويتيين وتدريبهم، وهو الجيل الذي امتاز بالسرعة في إنجاز العمل وبجمال الصنعة إضافة إلى حرصه على بناء السفن ذات القدرات الملاحية الجيدة، وارتقى أفرادها بهذه الصناعة حتى عرفت الكويت بفضلهم أنها البلد الذي يصنع البوم السفار، كما لا يصنعه بلد مثلها. كما صنعوا اليخوت الجميلة لحكام الكويت، والسفن ذات المحركات (اللينجات) وسفن الغوص على اللؤلؤ وجميع أنواع السفن التي صنعت في الكويت ماعدا البتيل والبغلة، التي أثبت البوم السفار أنه أفضل منها استخداما في البحار المتلاطمة، وأقل تكلفة وأسرع إنجازا. ولقد تفنن هذا الجيل الأخير في صنع البوم السفار حتى بلغ على أياديهم حد الكمال. ويجدر بالذكر أن هؤلاء (الأستادية)

نمت صناعة السفن الشراعية في الكويت وازدهرت نظرا لوجود طائفة من صناع السفن المهرة من ذوي الأصول العربية الذين زحرت بهم موانئ الخليج وبخاصة مدينة الكويت. هؤلاء الرجال ورثوا حرفة وتراثا أصيلا أبا عن جد، وعملوا منذ الصغر بعزم وثبات مع آبائهم في مواقع العمل حتى تشربوا أساسيات هذه الحرفة الفنية الصعبة والشائكة، فغدوا بحق صناعا يمكن الافتخار بهم على مستوى عالمي، وليس فقط محليا. ولعله من الممكن تحديد ثلاثة أجيال من صناع السفن الكويتيين أو (الأستادية) كما يطلق عليهم في الخليج. أما الجيل الأول فهم الرعيل الأول من الصناع الذين قدموا إلى الكويت من البحرين ومسقط وغيرها من موانئ الخليج فأحضروا معهم خبراتهم الطويلة في صناعة السفن الشراعية الخليجية. هؤلاء الرجال لا يعرف الكثير عنهم في هذه الأيام، ويمكننا أن نحدد منتصف القرن التاسع عشر كآخر سنوات حياتهم.

ولم يكن هؤلاء الرجال يصنعون البوم السفار، ولكنهم اشتهروا بصناعة البغلة وسفن الغوص على اللؤلؤ، وصيد الأسماك وسفن النقل الساحلي والخليجي، التي كانت تصنع بحجة وإتقان بمعدل لوح واحد أو اثنين في اليوم. وكانت سفنهم، وبخاصة البغلة، آية في الجمال

اعتمدوا في عملهم على مجموعة من القلائف الكويتيين الذين يعدون بحق أفضل قلائف الخليج قاطبة من حيث الخبرة وإتقان العمل، وكان كل سفينة ينونها هي ملك لهم. ولقد كان العمل يتم سباقا وتنافسا فيما بينهم فلا يشعرون بانتهاء يومهم الطويل (منذ شروق الشمس وحتى الغروب) إلا بعد سماع أذان المغرب ينطلق من فوق المآذن المنتشرة على ساحل مدينة الكويت. ولسوف نذكر بإيجاز على الصفحات التالية نبذة عن كل واحد من هؤلاء الصناع (الأستادية) الكويتيين من الجيلين المخضرم والأخير. أما الجيل الأول من هؤلاء الصناع فليس بالإمكان حصر أسمائهم نظرا لعدم وجود توثيق لهم، لذا فما يذكر من أسماء بهذا الخصوص ليس إلا قليلا من كثير من هؤلاء الصناع الذين كان لهم الفضل الأكبر في تدريب من جاء بعدهم من صناع.

جيل المخضرمين

حجي سلمان الأستاذ

علم من أعلام هذه الصناعة، وأحد أفضل صانعي السفن من جيل المخضرمين، فقد صنع بعضا من أفضل وأشهر «خشب» الكويت مثل بوم «بن رشدان» وبوم «ولد مبارك» وبوم «النامسة» وبوم «موافج» و«حولي» وغيرهم. وكان كبار تجار الكويت يحرصون على أن تكون بعض سفنهم من تصميمه وصنعه. ومات ولم يقل الطلب عليه، ولم تزد سمعته إلا علوا، وترك جيلا من الصناع درب بعضهم على أصول

الصناعة فأصبحوا بدورهم «أستادية» مشهورين في صناعة السفن الكويتية.

ولد حجي سلمان في الكويت حوالي عام ١٨٤٠، ولم يعرف من علمه فنون الصناعة، ولكنه تعلم بلا شك المبادئ الأولية من الصناع الذين سبقوه، وكان ذلك كافيا لجعل النوخة الكويتي أحمد بن ناصر يصحبه معه في سفينته في أثناء السفر. ولا شك في أن النوخة أحمد بن ناصر لاحظ النبوغ على الشاب سلمان وخبره في شتى الظروف، وهذا ما جعله يطلب منه حين عودتهما للكويت أن يصنع له بغلة جديدة. لكن حجي سلمان فوجئ بالطلب ورد بأنه لم يصنع بغلة من قبل، وربما كان الأمر عسيرا عليه. لكن النوخة ابن ناصر أصر على أنه في استطاعته ذلك، وقدم له عربونا لبدء الصناعة. لكن حجي سلمان طلب مهلة لكي يتشاور مع غيره من القلائف، الذين سرعان ما شجعوه على البدء بالعمل ووعدوه بالمساعدة.

جمع حجي سلمان عددا من القلائف وبدأ في مد قاعدة السفينة ثم الأيال وبعدها بدأ جسد السفينة في التكوّن، ثم بدت الرقعة جميلة بزخارفها وشبائيكها الخمسة. وبعد عدة أشهر كانت جاهزة للإنزال إلى البحر، وكان إعجاب النوخة أحمد بن ناصر بها كبيرا.

وبعد أن تم بناء هذه البغلة بدأت سمعة سلمان الأستاذ تطرق أذان كبار النواخذة والتجار الكويتيين، وبدأ الطلب عليه يزداد لصنع البغال

أكثر من سفينة واحدة في الوقت نفسه. وكان التاجر حمد الصقر ينزله منزلة خاصة ويكرمه ويخصص له وجبة إفطار في ديوانه كل يوم عندما كان يصنع السفن له. ويروي الأستاذ علي عبدالرسول أنه في ذات مرة وبينما كان حجي سلمان يقوم بصنع بوم «ولد مبارك» أقبل عليه حمد الصقر وسأله عما إذا كان في استطاعته أن يقوم بقطع وتجهيز «الصوارات» أو الأعمدة التي يرتكز عليها سطح السفينة، قبل أن يبدأ في بناء جسد السفينة الخارجي، فأجابه حجي سلمان بالإيجاب مع أنه ليس من السهل على أي صانع أن يصمم بناء جسد السفينة بواسطة النظر بحيث يطابق عرض السفينة لطول الصوارات التي أعدت مسبقاً. وما أن اكتمل بناء السفينة حتى طلب حجي سلمان من القلايف إحضار الصوارات ووضعها في أماكنها، ولقد كانت دهشة التاجر حمد الصقر وغيره كبيرة عندما كان طول كل واحد من الصوارات بحسب عرض السفينة تماماً.

درب حجي سلمان صناعاً أصبحوا فيما بعد من كبار صناع السفن الكويتيين، مثل ابنه أحمد بن سلمان والأستاذ عبدالله بن محمد وابنه الأستاذ محمد بن عبدالله. وفي سنة تسمى في تاريخ الكويت «سنة الوهم» حيث اجتاحت المدينة وباء الطاعون (١٣٣٦هـ - ١٩١٨م) توفي حجي سلمان الأستاذ عن عمر يقارب ثمانين عاماً بعد أن ترك لنفسه مكانة مرموقة في تاريخ صناعة السفن الكويتية.

لهم. وحينما قل الطلب على البغال بعد أن حل البوم محلها، بدأ حجي سلمان في صنع الأبوام. وحدث أن سمع عنه التاجر الكويتي حمد الصقر فأوصاه أن يصنع له سفينة من نوع البوم (ابن رشدان)، التي أثبتت أنها أحدي أفضل السفن التي صنعت في الكويت من نوع البوم أو في غيرها من الموانئ الخليجية الأخرى.

وبعد أن صنع «ابن رشدان» طلب منه التاجر حمد الصقر أن يصنع له بوم «النامسة»، كما قام بصنع بوم «موافج» للعثمان، وبوم «حولي» للعسوسي، وكان عمره عندما صنع «ابن رشدان» يقارب خمسين عاماً. واستمر حجي سلمان في صنع «الأبوام» وسفن الغوص مثل السنايك والجوالبيت وغيرها وكلها جديرة بالشهرة والإعجاب. وكان آخر سفينة صنعها بوم «ولد مبارك» الذي قال عندما كان يصنعه إنه آخر سفينة يصنعها، وعندما سافر «بوم ولد مبارك» في رحلته الأولى إلى شط العرب توفي حجي سلمان الأستاذ. ويكفي هذا الأستاذ شهرة أن كل من رأى «بوم ولد مبارك» من النواخذة والأستاذية قال عنه إنه من أفضل ما يمكن أن يصنع من الأبوام.

يوصف حجي سلمان الأستاذ بأنه رجل طويل وله لحية بيضاء قصيرة، وكان يلف الغترة على رأسه ويمشي على طول الساحل والخيظ في يده والطباشير في جيبه، يضع العلامات للقلايف، وينتقي لهم الألواح المناسبة، ويصمم

أشهر سفن السفر الشراعي في الكويت

البغال

رفع مؤخرة البغلة، بل إن صناع السفن الكويتيين كانوا يحرصون على أن يكون السطح العلوى عند المؤخرة أقل انحدارا من المؤخرة إلى المقدمة، فلا تظهر سفنهم (البغال) وكأنها مرتفعة أكثر من المقدمة على سطح الماء. أي أن مؤخرة البغلة الكويتية لا تكون «شحيطة» كما يصفها الأستاذ علي عبد الرسول.

ولقد روى النوخذة المرحوم بدر عبد الوهاب القطامي للمؤلف أنه صادف في أحد أسفاره مع والده بغلة كبيرة تابعة لميناء جزيرة قشم الإيراني تقدر حمولتها بحوالي ٧٠٠٠ من (٥٢٥ طنا)، كما روى الأستاذ محمد بن عبدالله أن عائلة الجلداري (من تجار ميناء لنجة) كانت تملك بغلة تقدر حمولتها بأكثر من ٦٠٠٠ من (٤٥٠ طن)، وأن هذه البغلة كان لها سطحان واحد فوق الآخر بالإضافة إلى النيم. ويذكر النوخذة عبد الوهاب العثمان أن أم القيوين كان بها بغلة تقارب حمولتها ١٢٠٠٠ من (٩٠٠ طن) وهذه أكبر بغلة يرد ذكرها في تاريخ البحر. ولقد استمر هذا النوع من السفن في خدمة النقل البحري الكويتي حتى مطلع القرن العشرين عندما صمم صناع السفن الكويتيون «البوم»، وأثبت أنه أفضل للملاحة في الخليج وخارجه من البغلة. ولقد قل عدد البغال في الكويت على مر الزمن

منذ أن بدأت أسفار الكويتيين إلى بلدان خارج الخليج وهم يستخدمون نوعا من السفن يسمى البتيل وآخر يسمى «البغلة». وهي سفينة تتميز بمؤخرتها المربعة الشكل والتي تشبه جدار الغرفة الخلفية الخارجي المصنوع من خشب الساج المزين بالنقوش الجميلة والمحفورة على الخشب، أو ما يسمى بالرقعة، كما أن لها صاريا كبيرا وآخر صغيرا ومقدمة بارزة إلى الأمام لها انحناء ملحوظ يسمى القبيت، ولقد ذكر كمبول والكابتن هنل الانجليزيان أنه في حوالي سنة ١٨٣٩ كان في الكويت حوالي ٣١ بغلة ذات حمولة تتراوح ما بين ١٥٠ إلى ٣٠٠ طن تستخدم في التجارة مع الهند. كما ذكر القبطان آلن فاليرز في كتابه (أبناء السندباد)، أن النوخذة الكويتي خليفة الشاهين الغانم أخبره أنه في حوالي سنة ١٨٢٠ كان في الكويت بغلة ذات حمولة تقارب ٤٠٠ طن. ويعتقد الأستاذ علي عبد الرسول أن صناع السفن الكويتيين ربما استقوا تصميم البغلة من صناع السفن العمانيين أو صناع السفن في المواني المنتشرة على الساحل الإيراني للخليج مثل لنجة والجسم وربما من الصناعات الهندية كذلك.

غير أن صناع السفن في الكويت لم ينهجوا منهج صناع السفن في عمان الذين يعمدون إلى

وربما صنعت في نفس هذا المكان ثم اشتراها منهم النوخذة عبد اللطيف بن عيسى في آخر الأمر.

ويروي الأستاذ جاسم إسماعيل للمؤلف أنه في إحدى السنوات (حوالي عام ١٩٣٠) وعندما كان صبيا يلعب مع رفاقه على سطح هذه السفينة، إذا بأحدهم يعلق إزاره على صارية السفينة حتى يجف، ولما كان من عادة أهل الكويت أن يرفعوا العلم على صارية السفينة حين بيعها، فقد جاءهم مندوب عن الشيخ الحاكم يستفسر عن الشخص الذي اشترى هذه السفينة لاستلام الضريبة، ولكن القلائف الموجودين حول السفينة أخبروه أنها لم تبع، وأنبوا الصبية على فعلهم هذا. والجدير بالذكر أن هذه السفينة غرقت في نهاية الأمر.

فتح المبارك

كل ما نعرفه عن هذه البغلة جاء في رسالة من حكومة الكويت عام ١٨٥٩ (١٢٧٥هـ) في عهد الشيخ صباح بن جابر الصباح إلى السلطات المختصة في مواني الهند وساحل أفريقيا الشرقي لتسهيل مهامها، وتذكر هذه الوثيقة (التي تعتبر سند ملكية السفينة) أن قائدها هو النوخذة حسين بن محمد العسعوسي من نواخذة الكويت المعروفين.

بغلة ولد مبارك

سفينة ذات حمولة تقدر بحوالي ٢٨٠٠ من (١٢٠ طن)، ويرجح أن يكون الأستاذ صالح بن راشد هو صانعها. ولقد شاهدها الأستاذ علي عبد الرسول، ووصفها بأنها «حلوة.. وزينه». ولقد قادها النواخذة علي وجاسم وربما عبد الله المبارك، وهم من نواخذة الكويت المعروفين. وكانت تعرف «بالمباركي».

سحيلة

هي سفينة من نوع البغلة ذات حمولة تقدر بحوالي ٣٠٠٠ من (٢٢٥ طن)، ويرجح أن يكون صانعها الأستاذ محمد ولد كروف أو عبد الإمام الأشوك. كما يرجح الأستاذ علي عبد الرسول أن تكون هذه السفينة ملكا لعائلة العبد الجليل، ولقد سميت سحيلة نسبة إلى النقعة أو المكان الذي كانت ترسو فيه وهي نقعة سحيلة،

فيقول: إن «يوم ولد مبارك» لا يمكن وصف جماله وحسن تصميمه، فقد سافر عليه سنوات طويلاً وخبرة في الكثير من الظروف البحرية الصعبة، فهو يوم «زين وايد... سريع وسناده زين، وكذلك حملاته، وكل شيء فيه زين». ويكفي شهادة على مكانة هذه السفينة أن الكثير من نواخذة الكويت كانوا يذهبون إلى «النقعة» حيث كان يقف يوم ولد مبارك ويتمتعون بالنظر إليه.

مواصفات السفينة :

تراه راسياً فتظن للوهلة الأولى أنه سفينة ذات حمولة تقارب ٣٠٠٠ من من التمر، ولكن حمولته تقدر بحوالي ٤٠٠٠ من (٣٠٠ طن). وقد صنع أمام منزل عائلة المبارك في الحي القبلي من الكويت للنوخذة علي المبارك وإخوانه، ويبلغ طول قاعدة اليوم حوالي ٤٤ ذراعاً (٦٦ قدماً) وعرضه ١٨ ذراعاً (٢٧ قدماً) وعمقه حوالي ٧ أذرع وأما حملاته فهي طويلة ومستاقفة وهذا ما يجعله سفينة كبيرة وثابتة في الماء ذات صفات ملاحية جيدة نظراً لأن مؤخرته (التفر) مدببة ومحفورة كذلك. ومن صفات هذه السفينة كذلك أنها لا تحتاج إلى جهد كبير يبذل في تحريك الدفة (لا تطلب سناد) نظراً لأن ألواح المؤخرة شبه واقفة عند اتصالها بالقاعدة.

رحلات السفينة :

تسلم قيادة يوم ولد مبارك في أولى رحلاته النوخذة علي المبارك. فذهب إلى موانئ الهند

يوم ولد مبارك

أراد الأستاذ الكبير حجي سلمان أن يختتم السنوات التي قضاها يصنع السفن في الكويت، والتي صنع خلالها أفضل خشب الكويت، بصنع سفينة لا تقل شهرة وإتقاناً عن سابقتها «ابن رشدان»، فأتى «يوم ولد مبارك» لكي يعزز مكانة هذا الصانع القدير، ويشهد على أن حجي سلمان ربما يكون أفضل ما أنجبت الكويت والخليج من صناعات السفن الشراعية.

لا يمكن وصف «يوم ولد مبارك» بالكلمات، إن من يسمع نواخذة الكويت وبحارتها وهم يذكرون هذه السفينة، يدرك أنها سفينة كانت ذات شأن كبير وواحدة من أفضل ما صنع في الكويت من سفن. يقول الأستاذ علي عبدالرسول «إن يوم ولد مبارك حلو وايد... ومن الزينين كلش.. لم يصنع أفضل منه.. أحلى منهم كلهم». كما يقول عنه النوخذة سليمان بن عيسى إن يوم ولد مبارك هو أفضل ما رأي من أبوام الكويت جميعها. وأما الأستاذ حسن عبدالرسول

الأخشاب من الهند إلى الكويت والبحرين وأحيانا إلى ميناء عدن حيث التجار المعروفون فيها مثل بازرة والبس يشترون منه الأخشاب اللازمة لصناعة السفن.

ثم تسلم قيادة هذه السفينة بعد النوخة علي المبارك النوخة فهد بن موسى الفهد، وكان معه في سفراته هذه الأستاذ حسن عبدالرسول الذي لازمه عدة سنوات، فذهب معه إلى دلتا الروفيجي في تنزانيا لإحضار خشب المنجروف (الجنديل).

وفي إحدى سفراته هذه وبينما كان عائدا إلى الكويت شاهد البحارة الماء يدخل إلى جوف السفينة من مكان لم يستطيعوا الاهتداء إليه بسرعة. فقد حدث شق في أحد جوانب السفينة (شخاصه) واندفع الماء منها إلى داخل السفينة، وصاح البحارة بقائدهم، وما هي إلا دقائق حتى عرف الجميع المصير. عندها أمر النوخة بإنزال قارب النجاة (الماشوه) والاستعداد لترك سفيتهم، وتم ذلك وترك الجميع السفينة، وأخذ يوم ولد مبارك يختفي حتى أبحر إلى قاع البحر بما فيه من حمل وعتاد. وكان من حسن حظهم أن بعض السفن لأهالي الكويت كانت تبحر بالقرب منهم فأنقذتهم ونقلتهم جميعا إلى الكويت، تاركين يوم ولد مبارك يستريح في مكان ما في بحر العرب بعد أن خدم النقل البحري الكويتي ما يقارب عشرين عاما.

وساحل أفريقيا الشرقي لحمل التمور وعاد محملا بالأخشاب. وفي إحدى رحلاته هذه وبينما كان عائدا من الهند يريد دخول البحرين اصطدم بأحد الشعاب المرجانية المنتشرة حول مدخل ميناء المنامة، وهو المعروف باسم «فشت اليارم»، ولكن الصدمة لم تكن خطيرة، فقد قاومت السفينة الصدمة واستطاع نوحذاها علي المبارك أن يرسو بها في ميناء المنامة. وعلم أهل الكويت بما حدث لإحدى سفنهم فقرر بعضهم السفر إلى البحرين لإصلاحها.

ويروي النوخة عبدالوهاب العثمان أن التاجر محمد ثنيان الغانم أهاب بأهل الكويت وطلب منهم المساعدة في إصلاح يوم ولد مبارك. وبالفعل فقد تجمع لفيف من قباطنة وتجار الكويت مثل بلال الصقر وعبدالوهاب العثمان وعبدالعزیز الصقر وعبدالعزیز المرزوق وسافروا إلى البحرين على ظهر إحدى السفن (ربما جالبوت اليازي) بقيادة النوخة عبدالوهاب بن عيسى القطامي، وهناك أشرفوا على إصلاح السفينة حتى عادت سالمة إلى الكويت (وذلك بمساعدة كبيرة من التاجر البحريني يوسف عبدالرحمن فخرو الذي قدم لهم اللنجات وقام بضيافتهم).

وبعد سنوات من الخدمة اضطر اصحابها (عيال مبارك) إلى بيعها، واشتراها التاجر الكويتي يوسف الصقر ولكن النوخة علي المبارك بقي قائدا لها سنوات عديدة ينقل

عبدالرسول أن حمد الصقر طلب من الأستاذ عبدالله بن راشد أن يقوم بصنع هذه السفينة، غير أن الأستاذ عبدالله أظهر شكه في قدرته على صنع مثل هذه السفينة الضخمة. لكن التاجر حمد الصقر شجعه قائلاً أن لديه كميات كبيرة من الأخشاب، وأنه لن يندم إذا ما تلف بعض منها، وهذا ما جعل الأستاذ عبدالله بن راشد يبدأ في صنع السفينة وهو مازال شاباً يساعده ويقوم بملاحظته أخوه الأكبر صالح بن راشد. وأخذ هيكل السفينة يأخذ شكله الخارجي وبدأ ضخماً كما لم يعهد من قبل في الكويت، وهذا ما جعل التاجر حمد الصقر يبدى شكوكه لبعض أصدقائه في جدوى بناء سفينة ضخمة كهذه.

وتم صنع السفينة بعد حوالي أربعة أشهر، وبدأت مراسم إنزالها إلى البحر لأول مرة، وكان ذلك في عهد الشيخ مبارك الصباح الذي أمر بأن تغلق الأسواق ويتجه الناس إلى الساحل للمشاركة في إنزال «الداو» إلى البحر. وبدأت عملية الإنزال وكان الشيخ مبارك حاضراً بشخصه يشهد العمل وحوله لفيف من تجار الكويت وقباطنتها. ومالت السفينة على جانبها الأيسر، وأخذت الأيدي تشد الحبال والسفينة ترحف ببطء حتى طفت على سطح الماء واستقرت عليه بعد ثلاثة أيام من العمل الجماعي شارك فيه الرجال والنساء وحتى الأطفال. وفي الختام أقام التاجر حمد الصقر وليمة غداء لجميع من كان على الساحل من الناس تعبيراً عن الفرح التي عمت جميع الناس بعد أن أنزلت

الأبوام السفارة

الداو (فتح الكريم)

لا يمكن أن نبدأ الحديث عن أشهر السفن التي خدمت في النقل البحري الكويتي من نوع البوم قبل أن نذكر السفينة المشهورة والمعروفة باسم «الداو» أو «فتح الكريم» كما تسمى رسمياً، فهي واحدة من أكبر سفن الكويت من نوع البوم، ومن أطولها عمراً وربما أشهرها، فمن يسمع ذكرها عند البحارة والقباطنة وصناع السفن يعرف مكانتها في قلوبهم ودورها في خدمة النقل البحري الكويتي.

صنع «الداو» للتاجر حمد الصقر وأخيه صقر العبدالله، وكان ذلك إبان الحرب العالمية الأولى (١٩١٤)، وأمام منزل (عمارة) الصقر في الحي القبلي من المدينة. ويروى الأستاذ علي



البوم (الدَّوْم) خلال إنزاله للبحر لأول مرة عام ١٩١٤



البوم (الدَّوْم) «طَارَح» وبجانبه قارب الماشوه والكيت

السفينة بسلام. وما هي إلا أيام معدودة حتى تم تجهيز «الداو» لبدء رحلته الأولى إلى الهند، فقد كانت هناك حاجة كبيرة لمثل هذه السفينة في تلك الأيام (سنوات الحرب العالمية الأولى).

مواصفات «الداو»

يصف الأستاذ علي عبدالرسول «الداو» بأنه سفينة ضخمة وذات صفات ملاحية جيدة ومقدرة كبيرة على حمل البضائع. فحملاته معتدلة وجسده ضخم ومرتفع كما أن جوانبه (البرد) مائلة للخارج (سايحة) مما يجعله أضخم من أي سفينة في مثل طوله. وأما السطح العلوي (النيم) فهو «ضخم حقاً» كما وصفته زوجة الكولونيل ديكسون في كتاب زوجها (الكويت وجيرانها)، بعد أن ركبت على سطح «الداو» وتفحصته بعناية عندما دعاها النوخذة عبدالوهاب بن عبدالعزيز القطامي في سنة ١٩٤١. وأما مقدمة «الداو» فهي أقل ميلانا على القاعدة من غيره من السفن (ميل صدر سايح)، وهذا ما يضيفي على السفينة مزيداً من الجمال عند وقوفها على سطح الماء كما أن عمود المؤخرة «واقف» أكثر من المعتاد.

رحلات «الداو»

اختار التاجر حمد الصقر النوخذة الكويتي أحمد سليمان الهلال لقيادة «الداو» في أولى رحلاته للهند، وكان ذلك اختياراً موفقاً، فعلى يد هذا النوخذة اختط «الداو» لنفسه مكانة مرموقة

بين سفن الكويت.

ترك «الداو» الكويت قاصداً البصرة، وهناك شحن بما يقارب ٥٥٠٠ مَن من التمر، وبدأت رحلته الأولى إلى الهند. غير أن «الداو» في بدء رحلته الأولى هذه لم يستطع أن يخرج من شط العرب إلى مياه الخليج، والسبب يعود إلى ضخامة حجمه وعلو غاطسه، فكان لا بد من إنزال بعض من حمولته ثم الخروج به من الشط وإعادة باقي الحمولة إليه. وتمت الرحلة بعد ذلك وبيع ما عليه من تمور في موانئ الساحل الغربي الهندي، وعاد محملاً بالأخشاب إلى الكويت.

غير أن النوخذة أحمد الغانم اقترح تخفيف مقدرة «الداو» على حمل البضائع، فأوصى الأستاذ علي بن حسن بقطع جزء من جانبيه العلويين حتى يستطيع الخروج من الشط بسلام. وتم ذلك وأزيل لوحان من كل جانب من ألواح الجسد، من بداية «الكشتيل» وحتى «القائم»، وبذلك أصبح ارتفاع الجانبين عن السطح (السيبة) أقل من المتر، بعد أن كان يقارب المترين، وهذا ما عرف في الكويت «بخباب الداو»، وأصبحت حمولته حوالي ٥٠٠٠ مَن من التمر بعد أن كانت تقارب ٥٥٠٠ مَن (٤١٣ طناً)، ولكن ذلك لم يتم إلا بعد مضي حوالي ١٥ عاماً من تاريخ صنعه (كما ذكر التاجر عبدالعزيز الصقر للمؤلف).

واستمر النوخذة أحمد سليمان في قيادة «الداو» حوالي عشر سنوات يقود فيها هذه

على سطح «الداو»، فوافق والده على ذلك وتم فرش سطح «الداو» بالسجاد الإيراني، وجاء المقيم وشارك في الحفلة، ثم شكر عبدالوهاب على ذلك وأعطاه رسائل توصية تساعد في بعض الموانئ الأفريقية.

وبعد أن ترك عبدالوهاب القطامي قيادة «الداو» في حوالي سنة ١٩٤١ تسلم قيادته النوخة محمد بن شيبه الذي كان من قبل قبطانا للسفينة «طارق» التابعة للصقر، واستمر بن شيبه في قيادة «الداو» بين الكويت والبصرة والهند، ولكن الظروف منعت النوخة محمد بن شيبه من قيادة «الداو» أكثر من سنتين أو ثلاث، فقد كان «الداو» على موعد مع الأقدار.

ترك «الداو» ميناء «كوة» البرتغالي على ساحل الهند الغربي في سنة ١٩٤٢ محملاً بالبضائع مثل الأقمشة والشاي وإطارات السيارات وبعض المواد الغذائية في طريقة إلى الكويت والبصرة، تصحبه سفينة أخرى لعبدالرحمن الشاهين يقودها النوخة عبدالعزيز البرجس، وكان ذلك آخر سنوات الحرب العالمية الثانية. وكان «الداو» بقيادة النوخة محمد بن شيبه والمقدمي (رئيس البحارة) الكبير أحمد العبد الهادي والسكوني غلوم قبازد والنهام حسين بومطيع والقشطي وعشرات من أمهر بحارة الكويت. ولما وصلا قرب الأشاخر على الساحل العماني أقبلت عليهم دورية بحرية انجليزية وطلبت منهم «المنفيست» الخاص بكل

السفينة الضخمة رحلتين في الموسم الواحد إلى الهند (مطراشين)، حتى مات فتسلم قيادة «الداو» من بعده النوخة جاسم المبارك الذي استمر في قيادته حوالي ١٢ سنة يذهب فيها إلى الهند مرتين في الموسم الواحد ويساعده المعلم حسن الشطي. وكانت الأخشاب التي يحضرها «الداو» من الهند تستخدم في صنع سفن أخرى للصقر مختلفة الأشكال والأحجام. وفي إحدى السنوات قرر حمد الصقر تغطية أسفل «الداو» بالنحاس (الصفير) لحمايته، وتم ذلك في بومباي وغطى أسفله (بالصفير) ولكن بعد سنوات عديدة أزيل النحاس الذي أثبت عدم جدواه، وعادت «للدو» سرعته المعهودة.

ترك النوخة جاسم المبارك قيادة «الداو» حوالي عام ١٩٣٦ ليقوم بقيادته النوخة عبدالوهاب بن عبدالعزيز القطامي الذي أكسبه مزيداً من الشهرة، وقاده إلى مناطق لم يصلها من قبل على سواحل أفريقيا الشرقية. ولقد ذكر الكاتب آلن فاليرز في كتابه (أبناء السندباد) أنه شاهد «الداو» بقيادة النوخة عبدالوهاب وأنه أعجب به حين استطاع الرسو بهذه السفينة الضخمة في ميناء مطرح بعمان في ظلام الليل، وقال إن ذلك «قمة الفن البحري والقيادة». كما ذكر النوخة بدر القطامي (ابن النوخة عبدالوهاب) أنه في إحدى السنوات (١٩٣٩) وفيما كان «الداو» تحت قيادة والده، طلب منه المعتمد البريطاني في بربرة (الصومال) أن يقيم لهم حفلة سمر على الطريقة البحرية الكويتية

سفينة، ولما كان «المنفيست» لا يذكر الأقمشة فقد اتهموا السفينتين بتهريب البضائع، وطلبوا منهما أن يتجها إلى «خور إجراما» قرب رأس الحد في عمان. وهناك مكثا أسبوعين بعد أن قامت الدورية بتفتيشهما وتركهما تحت الحراسة. وفي نهاية الأسبوع الثاني قررت الدورية الانجليزية سحب «الداو» والسفينة الأخرى إلى ميناء كراتشي لمصادرتهم. ولما وصلا كراتشي أقام عبدالرحمن الشاهين دعوى ضد مصادرة السفينتين وربحها (بعد أن أثبت لهم المحامي أن البضاعة على السفينة منشؤها «كوه» البرتغالية آنذاك وليس الهند)، وسمح للسفينتين بالسفر.

خرجت السفينتان من ميناء كراتشي، ولكن بعد مسيرة حوالي ٨٠ ميلا أخذ الماء يدخل إلى جوف السفينة «الداو» بعد أن أصاب ألواحها الوهن طيلة بقائها ستة أشهر في ميناء كراتشي، وكان لابد «للالداو» من الرجوع ثانية إلى «خور» كراتشي حيث حدثت له مشكلة مع السلطات هناك وبقي محتجزا لمدة تقارب السنتين، فقرر التاجر عبدالعزيز الصقر (بعد أن مات والده حمد الصقر عام ١٩٣٠) استدعاء قبطانه وبحارته، وترك في حراسته المجدمي أحمد العبدالهادي الملقب «بشيخ المجادمة».

بقي أحمد العبدالهادي في حراسة «الداو» وهو يأمل أن يطلق سراحه ولكن السلطات هناك بدأت في بناء رصيف جعل خروج «الداو» إلى البحر أمرا مستحيلا، وبدأ الوهن يدب في ألواح

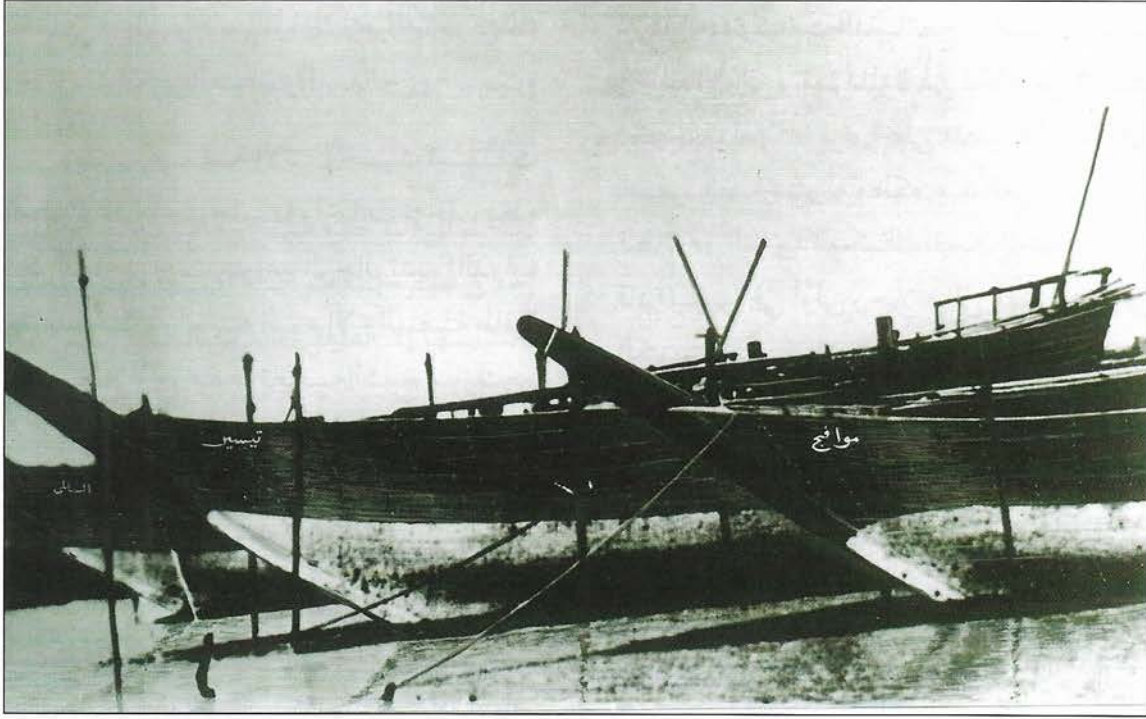
مما أجبر التاجر عبدالعزيز الصقر على استرجاع آله (الصواري والفرامن) وإعادة لها للكويت، بينما ترك «الداو» يتحطم بهدوء. وكان التراب يدفن آخر ما تبقى من أضلاعه، وكأن «الداو» شيخ وقور لم يكن ليترك للموت دون أن يحظى بمراسم الدفن التي يستحقها، وبذلك يصدق قول آلن فاليرز عن «الداو» بأنه سفينة تاريخية.

تيسير

لو سألت عن السفن الشهيرة في تاريخ الكويت البحري، والتي احتلت مركز الصدارة، لبرز اسم «تيسير» كأحد أفضل السفن التي بناها صناع السفن الكويتيون. ولعله ليس من المبالغة في شيء القول بأن «الداو» و«ابن رشدان» و«تيسير» و«المهلب» كانت أشهر سفن الكويت على الإطلاق بحيث أصبح ذكرها على لسان كل من ركب البحر من الرجال الكويتيين منهم وغير الكويتيين.

تاريخ الصناعة

اشتهر من عائلة العثمان كبيرهم الحاج عبد العزيز العثمان الذي امتلك الكثير من السفن التي كانت تستخدم في تجارته مع الهند وباقي الموانئ الخليجية. وما أن اندلعت الحرب العالمية الأولى (العظمى) حتى أصبحت الحاجة شديدة إلى بناء سفن كبيرة لنقل المؤن من الهند إلى غيرها من دول الخليج. عندها فكر الحاج عبد العزيز في بناء



خشب العثمان وهي «موافج» و«تيسير» و«السالمى» مرفوعة على الساحل في نقعة العثمان في الحي القبلي من مدينة الكويت

التدشين

أصبحت السفينة جاهزة للإنزال إلى البحر، وكان ذلك حدثاً كبيراً في مدينة الكويت في تلك السنوات. فقد كان حاكم الكويت آنذاك الشيخ مبارك الصباح، وكان حبه للكويتيين وسفنهم وتجارتهم لا يحتاج إلى شهادة، فأمر أن يتجمع الناس للمشاركة في إنزال هذه السفينة. وبالفعل فقد تجمع الرجال والنساء والأطفال حول السفينة وكان بينهم الشيخ مبارك الصباح ذاته وحوله العديد من نواخذة الكويت الكبار مثل أحمد بن ناصر وأحمد الغانم وعبدالعزیز

سفينة كبيرة فاختار الأستاذ حسين بن منصور، أحد أكبر صنّاع السفن الكويتيين، وطلب منه بناء سفينة من نوع البوم ذات حمولة تقدر بحوالي ٤٠٠٠ طن من التمر (٣٠٠ طن).

وبدأ العمل في بناء السفينة (سنة ١٣٣٢هـ، ١٩١٤م) أمام منزل العثمان في الحي القبلي من المدينة والمطل على البحر. ولما كان الحاج عبد العزيز العثمان على ثقة كبيرة بالأستاذ حسين بن منصور فقد ترك له الأمر في كيفية بناء السفينة، والتي اكتملت بعد حوالي أربعة أشهر من بدء صنعها.

القطامي وعلي وجاسم المبارك وغيرهم، وكذلك الحاج عبد العزيز العثمان وأقاربه.

وبدأت عملية الإنزال حيث استلقت السفينة على أحد جانبيها وأخذت تزحف ببطء نحو الساحل حيث سواعد الرجال تدير «الدوار» وتشد الحبال، ولم ينته اليوم إلا والسفينة طافية على سطح الماء، عندها تعجب الشيخ مبارك من السرعة التي تمت بها عملية الإنزال، فأطلق عليها اسم «تيسير» نظرا للسهولة واليسر الذي رافق عملية الإنزال. وبذلك عرفت باسم «البوم تيسير». بعد ذلك دعي الجميع إلى وليمة غداء أقامها الحاج عبد العزيز لكل من شارك في حفل إنزال «تيسير» للبحر، كما كانت عليه عادة التجار الكويتيين آنذاك.

مواصفات السفينة :

يعتبر «تيسير» من السفن الكويتية «الكاملة الأوصاف»، فهي مصنوعة من خشب الساج الهندي، وذات حمولة تقدر بحوالي ٤٠٠٠ من (٣٠٠ طن)، كما أنها تمتاز بحملاتها المحكمة الصنع والمرفعة نسبيا عن القاعدة، والممتدة على طول القاعدة «البيص»، كما أنها تمتاز بصفات ملاحية جيدة، منها استجابتها بسرعة لأية حركة من دفتها وسرعة وثباتها على سطح الماء، بالإضافة إلى مقدرتها الكبيرة على حمل البضائع.

رحلات تيسير

كان «تيسير» جاهزا للسفر في بداية سنة

١٣٣٣هـ، وكانت الدنيا تعج بأخبار الحرب العالمية الأولى ونقص المؤن في الكثير من البلدان الخليجية، لذا كان لزاما على «تيسير» أن يبدأ في السفر. فقد اختار له مالكة عبد العزيز العثمان قبطانا هو النوخذة محمد سليمان العثمان الذي قاد «تيسير» في أولى رحلاته إلى الهند وعاد إلى الكويت محملا بالأخشاب وغيرها من الضروريات. وبعد ثلاث سنوات نزل النوخذة محمد عن «تيسير» وأسلم قيادته لأخيه النوخذة عبد اللطيف سليمان العثمان، وركب مع النوخذة عبد اللطيف العثمان الشاب عبد الوهاب، لكي يتعلم منه فنون الملاحة وأصولها. ولقد كانت رحلات «تيسير» دائما إلى الهند وبخاصة إلى ساحل الملبار الهندي لإحضار الخشب اللازم لصناعة السفن. وفي سنة ١٣٤٣ هـ (١٩٢٤م) تسلم قيادة «تيسير» الشاب عبد الوهاب بن عبد العزيز العثمان الذي كان يبلغ من العمر حوالي ٢٢ سنة، والذي اكتملت لديه القدرة والمهارة على قيادة مثل هذه السفينة.

ترك النوخذة عبد الوهاب الكويت متجها إلى البصرة حيث شحن «تيسير» بالتمر وعلى سطحه حوالي ٤٠ بحارا من بحارة الكويت. ولما تم شحنه وقف أمام مدخل شط العرب ينتظر هبوب «الشمال» لتدفعهم إلى الهند. وبعد حوالي اسبوعين كانوا في كراتشي ينزلون بعض التمر، ثم استمروا جنوبا إلى بومباي حيث باعوا كل ما عندهم من تمر وأبحروا جنوبا إلى كاليكوت لشراء الأخشاب.

وفي كاليكوت تم شحن «تيسير» بأنواع عديدة من الأخشاب، وبدأ مسيره إلى الكويت باتجاه مسقط، حيث أبرق النوخذة عبد الوهاب إلى والده في الكويت يخبره عن وصوله مسقط بسلام وأنه في طريقه للكويت.

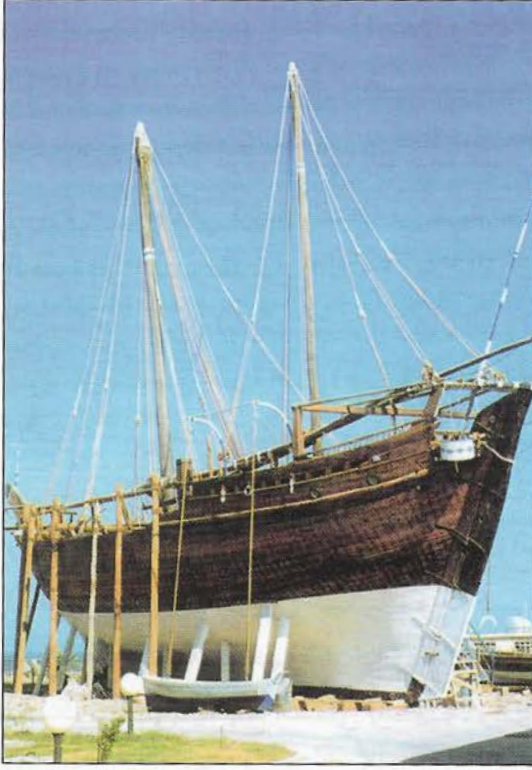
ليس من الممكن ذكر جميع الرحلات التي قام بها «تيسير» تحت قيادة قبطانه النوخذة عبد الوهاب، لكن يجب أن يذكر في هذا المجال أن النوخذة عبد الوهاب جعل البوم «تيسير» يدخل تاريخ الكويت البحري من أوسع أبوابه. فقد تجمع له سعة الصدر والقيادة الحكيمة والعلم الواسع بالبحر وفنونه، هذا بالإضافة إلى التوفيق والعناية الإلهية التي جلعت البحارة يفخرون بأنهم ركبوا «تيسير»، وأن قبطانهم كان النوخذة عبد الوهاب العثمان.

وفي هذا المجال يستحسن ذكر أحد الرحلات التي قام بها «تيسير» من الكويت إلى الهند (كما يصفها قبطانها عبد الوهاب)، ففي طريق العودة وقف «تيسير» في ميناء المنامة بالبحرين وأنزل بعض حمولته، فانتشر الخبر في الميناء أن البوم «تيسير» قد وصل البحرين. ولكن بعض التجار هناك دهشوا من تلك الحمولة حتى ظن بعضهم أن مركبا بخاريا قد وصل البحرين وأنزل هذا الحمل الكبير من الأخشاب، وكان النوخذة عبد الوهاب يرى أمارات العجب عليهم، فأخذهم إلى «تيسير» وأراهم نصف الحمولة في جوفه حيث يعتزم الإبحار بها إلى

الكويت. ولما ركبوا وشربوا القهوة وأشادوا «بتيسير» ورجاله سقاهم عبد الوهاب ماء «كوه» الشهير.

تولى النوخذة عبد الوهاب قيادة «تيسير» إحدى عشرة سنة متواصلة أكسبها فيها شهرة لم تكتسبها إلا القليل جدا من السفن الشراعية الكويتية، وكانت جميع سفراته إلى الهند، يحمل التمر من البصرة ويحضر الأخشاب من ساحل الملبار إلى الخليج في رحلة واحدة خلال الموسم الواحد. ولقد ركب مع عبد الوهاب أفضل ما في الكويت من «نهامه» مثل عبد العزيز الدويش وسالم المرطة وغيرهما مما أضفى جوا من البهجة والأصالة على هذه السفينة التاريخية. وفي سنة ١٣٥٤ هـ (١٩٣٥ م) نزل عبد الوهاب عن سفينته وأسلم قيادتها للنوخذة درباس العمر الذي قاد «تيسير» خمس سنوات، ثم تسلمه بعده النوخذة إبراهيم المشعل لسنة واحدة، وتركه بعدها للنوخذة راشد المبارك لسنة أخرى ثم تسلمه بعده النوخذة إبراهيم بن شايخ خمس سنوات أخرى قاد فيها «تيسير» إلى عدن وساحل أفريقيا الشرقي لأول مرة في تاريخه.

ترك النوخذة إبراهيم «تيسير» وأصبح واقفا على الساحل أمام منزل أصحابه بعد أن خدم النقل البحري الكويتي ما يقارب الـ ٣٤ سنة متصلة، وكان واضحا أن هذه السفينة خدمت ما فيه الكفاية، وأنه لا بد أن تستريح، وكان ذلك في سنة ١٣٦٦ هـ (١٩٤٧ م)، عندها قرر صاحبها



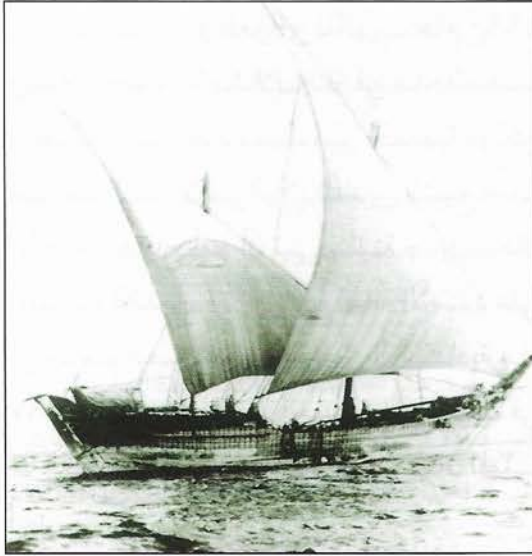
«المهلب» في ساحة متحف الكويت الوطني قبل أن يحرقه جنود الاحتلال العراقي

يروي النوخذة عيسى بشارة للمؤلف أنه في إحدى رحلاته على «فتح الخير» وصل جزيرة البحرين. ولما كانت هذه الرحلة أولى رحلاته للبحرين فقد تركه الجزر شبه واقف على الساحل مما أدى إلى ميلان «الفتح» على جانبه. ويضيف النوخذة عيسى قائلاً: «ظننت أنه ليس بالإمكان إعادة «الفتح» إلى وضعه الطبيعي. ولكن ما إن جاء المد حتى نهض «الفتح» وطفأ على سطح الماء مما دعانا جميعاً للعجب». كما يصف «الفتح» بأنه «محمل غزير وقوي»، وقد شحنه التاجر

فتح الخير

قام بصنع هذه السفينة الأستاذ علي عبد الله عبد الرسول عام ١٩٣٨ بعد أن طلب منه ثنيان الغانم ذلك. وكان الأستاذ علي في ذلك العام يصنع السفن من نوع «التشالة»، ولم يسبق له أن صنع سفينة من نوع البوم السفار، ولكن ثنيان شجعه على ذلك، فتم بناء هذه السفينة التي أثبتت أنها من أفضل ومن أشهر خشب الكويت السفارة من نوع البوم. ولقد بلغت حمولة هذه السفينة ٣٠٠٠ من وطول قاعدتها ٤٣ ذراعاً.

تسلم قيادة هذه السفينة النوخذة راشد المبارك في أول رحلة لها عام ١٩٣٨، ثم تسلم قيادتها من بعده النوخذة سليمان العيسى لمدة عام واحد، ثم تسلمها النوخذة عيسى بشارة الذي جعلها من سفن الكويت المتميزة، وأبحر بها إلى معظم الموانئ في بحر العرب وغرب المحيط الهندي.



البوم (فتح الخير)

عبد الرسول، وهي اليوم تقف في المركز العلمي بالسالمية التابع لهذه المؤسسة كآخر سفينة كويتية من نوع البوم السفار التي سلمت من الضياع (راجع قصة «فتح الخير» للكاتب من منشورات مؤسسة الكويت للتقدم العلمي).

محمد ثنيان بالكثير من أخشاب الهندي وبجميع أنواعها المستخدمة في صناعة السفن.

وثمة رحلة أخرى يرويها النوخذة عيسى بشاره حين كان في قيادة «الفتح» في طريقه من البصرة إلى الهند. فقد كان «الفتح» يبحر بالقرب من ساحل مكران (بلوشستان)، وكان الهواء قويا، ويهب من جهة البر (عيوقي)، وعلت الأمواج حتى بدت وكأنها أرفع من سارية العلم في مؤخرة السفينة، وأنزلت جميع الأشرعة، وأصبح الجميع تحت رحمة الرياح والأمواج (مدبرين). وفجأة ضربت السفينة موجة كبيرة من الخلف وأخذت معها النوخذة وقائد الدفة (السكوني) إلى السطح السفلي للسفينة، وأدى ذلك إلى كسر أحد أسنان السكوني الذي عاد بسرعة إلى مكانه على السطح العلوي لكي يمنع اعتراض السفينة للأمواج والدم ينزف من فمه. وأما قارب النجاة فقد أفلت من مكانه على السطح. وبعد مدة هدأ البحر وحمد الجميع ربهم على السلامة.

استمر النوخذة عيسى بشاره في قيادة هذه السفينة حتى عام ١٩٥٢ حين باعها صاحبها محمد ثنيان على أحد النواخذة من ميناء كنك الإيراني، وقد استخدمها عدة سنوات ثم باعها على نوخذة آخر وضع فيها محركا، حتى تم شراؤها من قبل مؤسسة الكويت للتقدم العلمي عام ١٩٩٤، وقام أستاذها علي عبد الرسول بإصلاحها وصيانتها مستعينا بأخيه الأستاذ حسن

خمسة شهور لكي يتم صنعه، بينما احتاج غيره إلى ثلاثة شهور فقط، ولكن الأستاذ جاسم أراد هذه السفينة كأحسن ما يكون عليه البوم من مقدرة على الحمل والصمود أمام الأمواج وعلى قوة التحمل، فجاء «طارق» كما أراده أن يكون لكي يحيي ذكرى صناعه ومالكه على مر السنين.

مواصفات طارق :

صنع «طارق» لكي يقوم بحمل التمور والأخشاب، وهي سفينة إذا ما شحنت بالأحمال فإنها تبدو أكبر مما هي عليه نظرا لاتساع سطحها وميلان جوانبها إلى الخارج (فيش). وقد تبدو أنها ذات حمولة تقدر بحوالي ٤٠٠٠ مَن من التمر مع أنها في الواقع ذات حمولة تقدر بحوالي ٣٠٠٠ مَن من التمر. وأما طول قاعدتها فحوالي ٤٣ ذراعا وعرضها ١٧ ذراعا وعمقها ٧ أذرع. وأما سطحها فهو «واسع وشرح». ومع أن «طارق» لم تكن تعرف بسرعتها الكبيرة، إلا أنها من أقوى السفن صناعة وأكثرها تحملا، كما أنها من السفن التي لا يمكن أن يدخل ماء البحر من بين ألواحها إلى جوفها نظرا لأن ألواحها قد بنيت بعناية كبيرة. ويذكر أن عمود المقدمة (ميل صدر) مرتفع عن القاعدة بصورة أكثر من المعتاد (واقف)، وهذا ما يجعل مقدمة «طارق» عالية عن سطح الماء.

رحلات طارق :

تسلم قيادة «طارق» في أول رحلاته

طارق

آخر سفينة صنعها الأستاذ جاسم بن راشد، وكانت للتاجر عبد العزيز الصقر، وكان ذلك في عام ١٩٣٦. وبعد سنة من صنعها توفي الأستاذ جاسم بن راشد. ويروي ابنه جاسم أن عبد العزيز الصقر عجب كيف احتاج «طارق» إلى

النوخذة يوسف الجاسم المبارك، وهو ابن النوخذة جاسم المبارك، وكان معه مساعدا في رحلاته النوخذة عيسى المطر، وقد حمل «طارق» التمور من البصرة إلى الهند وعاد محملا بالأخشاب، وفي السنة التالية بقي يوسف الجاسم يقود طارق» إلى الهند بينما نزل عنه النوخذة عيسى المطر وتسلم قيادة سفينة أخرى للصقر اسمها «قتيبة». واستمر يوسف الجاسم يقود «طارق» بكفاءة سنين طويلة (حوالي ٩ سنوات) كان يذهب خلالها إلى الهند (النيبار) رحلتين في الموسم ينقل التمور من البصرة ويرجع إلى الكويت حاملا الأخشاب التي استخدمت لصنع الأبوام الكبيرة فيها. وفي إحدى رحلاته وبينما كان «طارق» قادما من الهند محملا بالأخشاب أراد دخول شط العرب، ولكن الرياح كانت تهب في الاتجاه المعاكس (شمال)، ولم يستطع قبطانه يوسف الجاسم إدخاله الشط فبقي عند مدخل الشط ولا مست قاعدته قاع الشط، وأخذ «طارق» يدق بكل ثقله القاع، وظن بحارته أن الأمل في إنقاذ «طارق» ليس كبيرا، وذهب بعضهم لإحضار «التك» لكي يسحبه ويدخله الشط، ولكن «طارق» صمد في وجه الرياح والموج، وبينما كان بحارته عائدين مع «التك» وإذا «بطارق» أمامهم وقد رفع شراع «الجيب» مقبلا عليهم وكأنه صمم على دخول الشط بالرغم من تلك الظروف.

وبعد أن نزل عن «طارق» النوخذة يوسف الجاسم تسلم قيادته كل من النواخذة محمد بن

حسن «الراشد» والنوخذة محمد بن شيبه والنوخذة عبد الله المعتوق عام ١٩٤٣. ويروي البحار مبارك المنديل للمؤلف عن الرحلة التالية على «طارق» عندما كان بقيادة النوخذة محمد بن شيبه.

أبحرنا من البصرة محملين بتمر زهدي إلى الهند، وكان «طارق» لا يدخله الماء بالمرة، وبعد أسابيع تخمر التمر الزهدي وأصاب البحارة بنوع من الدوران حتى كأنهم قد سكروا من قوة الرائحة، وبعد ذلك وصلنا الهند وحملنا الأخشاب و«علينا». وبينما نحن بالقرب من بر مكران هاج البحر، وصاح بنا النوخذة «أنزلوا الأشرعة» فأنزلناها، وتركنا «طارق» وهو «مدبر» تحت رحمة الرياح. ولكن «طارق» لم يستسلم، فكلما ضربته موجة أدار نفسه وارتفع بمقدمته عنها ليتقيها، وكنا لا نستطيع الحراك، بل بقينا في أماكننا. ولم يركب أي ماء على سطح «طارق» (كان حمى). وأما هذه الضربة (العاصفة) فقد كانت أعظم ضربة رأيتها في حياتي. وعندما أصبح الصباح هدأت العاصفة، وأبصر النوخذة عن بعد (بواسطة المنظار) سفينة كويتية، فذهبنا إليها وسلمنا على أهلها وحمدنا الله على السلامة. وكان معنا في تلك الرحلة إبراهيم بن شيبه ابن النوخذة محمد، وكان يتعلم أصول الملاحة من أبيه، وبعد ذلك رفعنا أشرعتنا باتجاه الكويت.

وبعد خدمة قاربت ١٥ عاما، بيع «طارق»