

اتحاد أدباء أبين يستأنف نشاطه بأهمية شعرية في زنجبار

على محمد عبدي الحاج ونبيل نمي و أحمد سعيد الماس .. وقد نالت جميع القصائد استحسان الحضور.. وبداً يكون فرع أدباء أبين قد عاد ليمارس على ساحة أبين نشاطه من خلال برنامجه الفصلي رغم شحة الامكانيات بعد نهب مقره من قبل عصابات الشر أثناء سيطرتهم على المدينة .. عودا حميدا لأدباء وأدب أبين والعود احمد..

وانتزع المدينة من قبضتهم وعودة الأهالي إليها. وقد تعرضت القصائد الملقاة لمحنة زنجبار ومعاناة أهلها في ارض النزوح وشارك في الأهمية عدد من الشعراء وعلى رأسهم محمد ناصر العولقي / عضو الأمانة العامة لاتحاد الأدباء والكتاب اليمنيين والشاعر الكبير احمد ناصر جابر والشاعر محمد صالح جابر والشاعر

زنجبار / احمد سعيد الماس ؛ استأنف اتحاد الأدباء والكتاب اليمنيين فرع أبين – مساء يوم الخميس 3 / 1 / 2013م نشاطه الثقافي والأدبي في مدينة زنجبار (عاصمة محافظة أبين) بأهمية شعرية هي الأولى منذ تحرير المدينة من قبل قواتنا المسلحة البطلة واللجان الشعبية الباسلة بعد معارك طاحنة مع أنصار الشر



آلان فاليارس .. رحلتي إلى شواطئ عدن وحضرموت على شاطئ المعلا

وليس من شك في أن الرحلة البحرية على ظهر أحد هذه القوارب سوف تكون بداية جيدة أما ما كان يصوب إليه من رحلات الإبحار على احد تلك القوارب الكبيرة التي تأتي من الكويت وصور والخليج العربي والموانئ الإيرانية إلى عدن تلك القوارب التي كان يرى فيها صوراً من بقايا عهد الحضارة الفينيقية وهي من أقدم ما عرف الإنسان من وسائل الإبحار وواجب عبرها البحر وهي تتراقص تحت أشعة الشمس في خليج المعلا وبعثرتها بشدون الأناشيد أثناء إفرانها من بضائع التمر القادمة من البصرة.

تلك القوارب ربما كانت تستعد للقيام برحلات من مياه المعلا إلى أفريقيا وبما تسمح به الرياح الموسمية من ضمن رحلاتها العديدة التي قامت بها. كانت اسطولا له منظر رائع وهي مهدونة بالزيت وتلمع تحت أشعة شمس عدن وفوق المياه الزرقاء في خليج المعلا وصورها المرزوجة البسيطة لقد كانت قوارب مقيمة كما شاهدتها تبعث في نفس الحماس كلما فكر في التاريخ الراحل والتقاليد الخالدة الكامنة وراها وكانت الطائرات الحربية تحلق في سماء عدن أما السباح اخذوا يسرعون بسياراتهم للتحرك نحو الشبخ عثمان بينما تكون السفن التي جاءت بهم إلى عدن تملأ خزاناتها بالوقود من منطقة التواهي.

ويقول في وصفه لمنطقة المعلا : (وعلى كل حال فهانذا الآن – وكنت قد توخيت أن أتعلم بنفسي كل شيء عن هذه القوارب وكان المنظر ساراً – أوائل السير على شاطئ متمهلاً لأنني كنت أود أن أرى شيئاً ممكناً وكانت وجهتي مكتب القوارب الكويتية لصاحبها خالد عبد الطيف الحمد وإخوانه وهم مستوربو ترمور وأصحاب مزارع نخيل في العراق وأصحاب ومستأجرو سفن شراعية تتاجر مع أفريقيا واليمن واثريزيا والسعودية والصومال والهند وكنت اعرف أنني سأجد هناك تجمعاً لريابنة وبحارة السفن الكويتية وغير الكويتية لأنه كان من عابدهم التوجه الى مكاتب السفر كل صباح ولقد أحببت الذهاب سيرا على الأقدام رغم حرارة الجو لأن المنظر يستحق أنعم النظر لا المرو به سريعا في سيارة فالطريق المتعرجة المؤدية إلى ميناء عدن كانت تنبسط عن مناظر جميلة وهي تحل على العيناء والبحر ولم أر الطرق المرصوفة والسيارات الأمريكية والبريطانية تجري عليها لأنني كنت في شغل شاغل بالتطلع إلى خليج المعلا حيث تتهدى السفن الشراعية على صفحة الماء ويستطيع المرء أن يقرأ فيها تاريخيا قديما للرحلات العربية والحقيقة أن فكرة القيام برحلة على متن احد هذه القوارب من الأمور التي كانت تبعث السرور في نفسي).

تظل مثل هذه الكتابات عن عدن وعبر فترات مختلفة من التاريخ ما يرفد ذاكرة الزمن بما كانت عليه هذه المدينة في الماضي وما غاب من معالم تلك الحقب شهادة على أهميتها في كل المراحل.

وصورة المعلا التي يقدمها لنا آلان فاليارس في هذه الرسالة التاريخية ليست مجرد رحلة إلى مدينة من مدن الشرق تعرف عبرها كيف كانت هذه المنطقة من عدن قبل أكثر من نصف قرن من الزمان بل هي تعيد أحياء ذلك العهد في ذاكرة سكان عدن الذين لم يدركوا من تلك الأيام إلا بعض صورها العالقة في وجدان من عاصر بعض أحداثها وخبرناؤها وكان التاريخ ليس كتابة بل كيان أمة أن عادت إليه عادت إلى موطن الهوية والانتماء وتلك هي عدن.

الاهتمام برصيفه المواجه لمكة حيث يولي المسلمون وجوههم عندما يصلون، وبذلك الاسطول من القوارب العربية لأن هذه القوارب قد تكون آخر وسائل الإبحار التي لم تطلها يد الفساد في العالم كله، فلم تعتمد بعد على الآلة في إبحارها، ذلك لأن آخر القوارب الشراعية الأوروبية كانت تلك التي تستعمل الأشربة المرعبة باسم "ماريها من" وتستخدم في نقل الحبوب من استراليا، غير أنه لم يبق من هذه القوارب إلا عدد قليل يعمل بعضها في البحر الأبيض المتوسط، ولعل منها على شواطئ البرتغال واحد أو اثنان، وثلاثة تعمل في بيرو، وواحد أو اثنان ما يزالان ينتقلان الترت من تشيلي إلى ألمانيا وهذه هي كل ما تبقى من القوارب التي تسيّر بدون آلات أو محركات في عالمنا اليوم، فقوارب البحار الجنوبية قد دخلتها الآلة منذ زمن بعيد، وصار دخانها يعكر صفو أجواء كثير من الجزر النائية.

أما القوارب الصينية فما تزال منمكة في تجنب قتال اليابانيين ولم تعد قوارب جزر الهند الشرقية لتقف أمام منافسة السفن البخارية التي تعمل على سواحل الهند تحت الإدارة البريطانية، كما أن القوارب البخارية قد أخذت منها معظم تجارتها وفضلا عن ذلك فإن القوارب التي كانت تستعمل في غلو سينر، وقوارب نقل الخشب في تسمانيا والقوارب الحربية في البلطيق، كلها قد أصبحت آية.

ويبدو – وقد أقيمت هذه النظرة الشاملة على تاريخ الملاحة البحرية خلال العشرين السنة الماضية – أن القوارب العربية هي ودعا التي ما زالت لم تطلها يد الفساد وما زالت تعمل بانتظام، وأن العربي وحده هو الذي ما يزال يقوم برحلات بحرية كما اعتاد أن يقوم بها منذ القدم على قوارب شراعية غير أنه لمحاولة الاستفادة من الآلة، وأن العرب وحدهم ما زالوا يفتخرون بالإبحار في قواربهم الشراعية، محافظين على إتباع أهدأ المسالك التي كانت تتبع في الماضي وكما أن قوارب (ماريها من) الفنلندية التي كانت تستخدم في نقل النخع هي آخر القوارب الشراعية في أوروبا، فإن القوارب العربية تفخر بأنها ما تزال آخر ما تبقى من سحر الشرق، ولقد أبحرت في معظم الأنواع الأخرى من القوارب والسفن ولكنني لم أحظ بعد بفرصة الإبحار على قارب عربي، وبما أن القوارب الشراعية الأخرى قد انقرضت جميعا فكان من دواعي سروري أن أتطلع نحو هذه القوارب، وأن أعرف أنها ما تزال باقية إلى اليوم.

ولقد كنت دائما معجبا بالقوارب العربية، كما أنني أكن تقديراً كبيرا للعربي نظراً لحياته النظامية الهادئة المستقلة عن البشر، ولقد كان العرب يحررون، ويبدرون بمهارة، قروناً لا حصر لها قبل أن تعرف المحطات، وهم ما زالوا يحررون متبعين الطرق التجارية ذاتها وبذات الوسائل الأمر الذي لا يمكن إلا أن يعتبر دليلاً على كتابتهم وإخلاصهم لتقاليدهم ولو أنني استطعت الإبحار معهم مرة في رحلة إلى شواطئ أفريقيا – لا تعلم منهم عن كتب طرهم البحرية – لكان ذلك من دواعي سروري فعلاً.

قام آلان فاليارس برحلة بحرية على متن قارب شراعي عبر مياه البحر الأحمر وهو ملك لشخص من اليمن يدعى احمد وكانت تلك مجرد محاولة وما أن توقف حتى يلقى نظرة على سطح مياه البحر الأخرى بالحركة حتى شاهد تلك القوارب تتحرك حول مراسيها الواقعة خارج الخليج، أو ترجع بعد أن أفرغت شحناتها من رحلة لها إلى جيزان.



نجمي عبدا لمجيد

توزع على موانئ حضرموت والبحر الأحمر، وإلى جانبها كانت ترسو قوارب جاءت من الكويت، والسنايك من عبارات المحيط القادمة من صور العمانية وقد جلبت إلى عدن محاولة من تمر البصرة، وهي في حالة انتظار لتحمل بضائع في رحلتها إلى أفريقيا في فصل الشتاء.

وتعلق الكاتب على تلك الحالة بأن القوارب البخارية لو توقفت لتترك المجال أمام البواخر وأقامت طائرات سلاح الجو الملكي البريطاني لتتخذها قاعمة في مكان آخر، لكان ساحل المعلا أصح مكان لرسو القوارب الصغيرة أو الكبيرة منها.

أما الصغيرة فهي لإحضار وتوزيع البضائع على تلك الموانئ القريبة والكبيرة لحمل كميات من البضائع التي تعجز السفن الغربية عن حملها، وهذه تستطيع أن تنقل التمر من البصرة إلى العراق إلى الأسواق المحلية بأقل تكلفة مما تنقله سفن أخرى، وهي قادرة على نقل حمولة من المع إلى مومباسا بتكاليف أقل من أية سفينة بخارية.

وتلك القوارب كانت قادرة على القيام بالرحلات البحرية التجارية، حيث كان يجارها يمارسون أعمال البيع والشراء وهم في عبورهم البحري مثل بيع التمر والملح والأسماك المجففة والملابس القطنية القادمة من اليابان بدلا من الحرير الصيني الناسر في الأسواق وكذلك الملابس الهندية، والسمن والسمن وغير هذا من الزبوت العربية.

أما أغاني البحر التي كان البحارة يرددونها وهم يجرون قواربهم الطويلة نحو رصيف المعلا، كان لها وقع الموسيقى على سمع الرحالة آلان فاليارس، وهو يسير على هذا الشاطئ، أما مشهد القوارب العدة للرجل فهو من الأمور الباعثة للسعادة في النفس، وكان ينوي أن يستأجر قارباً من هذه القوارب قبل أن يذهب ذلك النهار.

ويستمر الكاتب واصفاً تلك الرحلة قائلًا: (قد يكون شاطئ المعلا راحة كريمة، ولكنه بالنسبة لي كان خيالياً ومكاناً يستدعي

العذبة التي كانت قبلة ربابنة القرن الأول من عصرنا، ومن المحتمل أنها كانت معروفة من البحارة العرب والهنود الذين كانوا يجوبون البحار الشرقية قبل قرون لا حصر لها، أما الآن فإنها مركز لتزويد السفن بالوقود وخاصة عبارات المحيط، ونقطة ذات أهمية في حراسة خطوط تجارة الإمبراطورية.

ولقد سررت على شاطئ المعلا حيث قام أحد التجار في القرن الثامن برسم خارطة دقيقة للمحيط الهندي على أرض تلك الرمال، وأبان عليها موانئ وخطوطاً بحرية تجارية ظلت غير معروفة لنا لعدة تقارب الألف سنة وعادت بي الذاكرة إلى الأجداد القديمة لهذا الميناء العظيم أيام ازدهاره ونشاط الملاحة الشرقية، ولولا معرفتي بأن ثمة بقايا من تلك الأجداد القديمة ما زالت قائمة لما ذهبت إلى هناك لأن عدن ليست ذلك المكان الذي يؤمه الناس للزومة).

ويصف الكاتب، القوارب العربية التي كانت تعرف في تلك الفترة المحنطة بشكلها العربي وهي أشبه بالقوارب الجميلة القديمة المعروفة في المياه الشرقية المسافرة فيها، وربما كانت على شكل أولي للقوارب المستخدمة من قبل البشر في ركوب البحر، وعلى طول الساحل شاهد اثني عشر قارباً في عدة أوضاع، فهي ما بين مرتكزة على قوائم من الخشب، أو مائلة نحو الماء، وكان عمال هذا النوع من صناعة السفن الخشبية يقومون بإصلاحها ويطلونها بالآثار، وأما القوارب التي انتهت من الإصلاح فتقع بين أكوام من الأخشاب.

يقوم عمال مهرة في صناعة هذه المقاصير، وسيلة معلم المنقلب الهندي وكذلك بعض الأدوات البدائية لا غير، أما الأواس المنحوتة بشكل رائع في القوارب الجديدة تخلق عند من يشاهدها الإعجاب بعهد الفن، وهي تبرز من بين وسط الأكوام الخشبية، كذلك شاهد الكاتب عدداً من هؤلاء الصانع المهرة وهم أقرب إلى الزنوج منهم إلى العرب من حيث اللون، وكانت تلك القوارب الصغيرة، قد قدمت من موانئ اليمن القريبة، وموانئ جنوبي شبه الجزيرة العربية إلى المعلا لتحمل إليها بضائع مختلفة بعد ذلك

تبدأ رحلة آلان فاليارس إلى عدن بوصف شاطئ المعلا قائلًا: (تقف جبال عدن القامطة تحت أشعة الشمس المحرقة بشكلها المكفهر حول خليج المعلا كما لو أنها قد صممت ووضعت في مكانها عن سابق إصرار وتصميم لحماية المياه من رياح المحيط الباردة.. وكانت الرمال عبر الخليج الضحل تبدو وكأنها تغتسل تحت سفح سلسلة الجبال، كما لو أن البحر قد ألقى بها هناك ثم تخلى إلى الأبد عن المهمة العظيمة إلا وهي محاولة ترطيب الصخور القاسية الموجودة في تلك المنطقة الجرداء.

وكانت السماء زرقاء والشمس ساطعة محرقة، أما الرمال فكانت داكنة قذرة والشاطئ مليئاً بالأوساخ، وكانت الكلاب البرية تترصص خارج الأكوام الفقيرة ولا تكف عن النباح حتى تنهار قواها، وأما الماعز فكانت تضع بقلها، وقد أحيبت ضروعها بأكياس من قماش لا لون له ليمنع صفارها الجليع عن الوصول إلى الحليب. وكان الأطفال يتساقبون طلباً للبخيش، حتى ليبدو أنهم لا يعرفون كلمة غير هذه، وعلى طول الطريق الممتد إلى جانب تلال رملية، كانت الجمال تضيء بعزم وإصرار تجر عربات صغيرة أو تنظم في قافلة لا تقل شيئاً، ويسير إلى جانبها عدد من البدو يرتدون أسماطاً مهمللة ويتجهون نحو لبح أو أقصى أودية اليمن.

وتقوم بيوت المهاجرين الصوماليين الذين وفدوا من بريرة الغربية، والذين أصبحوا الآن أكثر من العرب أنفسهم، تقوم بيوتهم على جانبي الطريق التي حلقت فوقها تشكيلات من الطائرات قاذفات القنابل، ذات الطراز القديم، وقد انسلكت في تشكيلات غير منتظمة تذكر بأن عدن على وشك الاحتفال بذكرى مرور قرن على خضوعها للحكم البريطاني.

ولقد كانت عدن أحد مراكز التقاء الشرق بالغرب، وما تزال ميناء دولياً وعربياً مهماً، وذات أهمية خاصة للإمبراطورية البريطانية، حتى أنهم قد حددوا موقعها على الخارطة باللون الأحمر، وما زالوا يجمعونها بالطائرات والمدافع، لقد كانت عدن في يوم من الأيام جنة البلاد العربية، واشتهرت بمركز مينائها الممتاز ومياهها

إعلان

تعلم شركة صناعة السجائر والكبريت الوطنية المحدودة – عدن

عن الأسعار الجديدة لبيع أصناف السجائر (بال مال) و (لكي أحمر) ابتداءً من تاريخ (5 / 1 / 2013م) على النحو التالي:

التفاصيل	بال مال (بالريال اليمني)	لكي أحمر (بالريال اليمني)
أولاً: سعريع المصنع لتجار الجملة (الكرتون الواحد):	104.500	55.500
ثانياً: سعريع العروسة بالتجزئة .	2.100	1.120
ثالثاً: سعريع (الباكٓ الواحد) للمستهلك .	220	120

ونهيب بالإخوة تجار الجملة والتجزئة التقيد الصارم بالتسعيرة أعلاه وعدم تجاوزها .