

عقد مبايعة قاري و حمار في وثيقة أحسائية .

مقدمة :

عندما نشاهد الآن مبايعة سيارة فإننا لن نستغرب كثيرا ، لأن السيارة هي اليوم من وسائل النقل المعاصرة ، لذا هذه الوثيقة التي سنستعرضها الآن تنتمي لجيل كان للحمار و القاري شأن و قيمة و أهمية في النقل داخل الواحة .

بسم الله الرحمن الرحيم

أقرّ و أعترف على نفسي أنا ناصر بن عبداً الصالح الحسن ، بأنني بعث على الحاج علي بن عبداً الشايب القاري و الحمار العائد لي بقيمة عدّها و قدرها ألفان ريال 2000 على أن يدفع لي الحاج علي المذكور ، مبلغ خمسمائة ريال مقدّمًا و قد قبضت الخمسمائة فقط على المشتري بنسبة ثمانون ريال لكل شهر حتى نهاية الطلب و على هذى جرى الاتفاق التصديق عليه و أذنت لمن يشهد عليّ و كفى باء شهيدا و صلّ الله على سيّدنا محمد و آل و صحبه و سلّم تحريرا 27 / 3 / 1378 هـ .

صح ناصر بن عبداً الصالح .

و قد اشترطت على المشتري أنّه متى باع القاري نقدا يدفع لي باقي قيمة نقدا في 27 / 3 / 1378 هـ

شهد بذلك

طاهر بن حسن الطريفي .

و عبدالمحسن بن محمد الصّعليك .

هامش علوي على نفس الورقة :

نعم أنا ناصر بن عبدالمصالح قبضت من يد إبراهيم بن علي الشايب مائة و ستين ريال عن قسطين من قيمة القاري و الحمار أحد القسطين عن شهر ربيع الثاني و الآخر عن جمادى الأوّل بشهادة حسن بن عبدالمحسن الجزيري ، و شهادة عبدالمحسن الصّعليك 25 = 6 = سنة 1378هـ .

تفتّحت عيناى و والدى يمتلك سيّارة لذا لم أجربّ طوال طفولتي أن أركب في قاري لذا كنت وقت مرافقتي لوالدى أو أحد أخوتي الكبار لسوق الفواكه و الخضار في عند مقبرة البغلي أن أجربّ ركوبه فقد كان هناك طا بورمن القواري ، عند جدارمدرسة الإمام علي بن أبي طالب المقابل لها ، و طا بور آخر أيام الخميس ينتظم غير بعيد منها في منطقة الخرّ التي يعقد فيها سوق الخميس حتى أوائل الثمانينات الميلاديّة ، و كان منظر الأُسرو هي تركبه مسلّيّا لي و محفّزا للتجريب ، أيضا كنت أترقّب اثنان حولنا يستخدمان القاري الأوّل هو الحاج عبدالحميد بن الشيخ حسن البغلي الذي يكارى حمارا بقاري ليحمل تموين بقّالته كل أسبوع من سوق الوطاة في الكوت ، و الآخر هو القادم من فريج الشعبة و هو يونس الجاسم بحمارته الضخمة التي تجرّ القاري و تخبّ في مشيها .

تلك الفترة أي السبعينيات الميلاديّة وقت طفولتي كانت فترة تراجع لاستخدام القاري فقد بدأ الكثير ممن يشتغلون على القاري في التخلّي عن حميرهم و قواريهم و استبدالها بسيّارات الجينور و سيارات النّقل الأخرى .

و ربما يستغرب الكثيرون أنّ القاري كعربة نقل لم تكن شائعة في الأحساء إلا مع قدوم أرامكو ! ، و قد يتبدّد هذا الاستغراب لوجود عدّة أسباب منها أن شبكات الطّرق القديمة داخل الواحة لم تكن كما هي الوضع الآن ، بل كان أغلبها ضيقا لدرجة أنّّه لم يكن بعضها يستوعب حمارين محمّلة بالحطب بدون قواري فيكيف بالقواري ؟ و قد أخبرني أكثر من مسنّ أنه أثناء تلاقي حمارين محمّلين بالمحاصن أو بمراحل التّممر الملائى فإنّ كلّ حمّار ينحّي حماره إلى أبعد ما يمكن كي يستطيعا المرور ، كما أنّّه من الشائع أن يصف بعض الفلاحين عقارا زراعا بأنّ فيه (درب حماره) و هو حقّ ارتفاع شرعي - عرفي يسجّل في الوثائق يسوّغ للجيران العبور بدوّا بهم داخل نخله لتيسير المرور.

و ضيق الطرق الزراعيّة أيضا يفسّر قلّة عدد القواري داخل الواحة في مقابل توفّره داخل مدينتي الهفّوف و المبرّز التي كانت شوارعها أكثر اتّساعا - نسبيّا - وقتها .

كما أنّ عدد الحمير التي تستخدم داخل الواحة كان كبيرا فقد قدّره لوريمر : [1][1] بحوالي ثلاثة آلاف حمار أبيض و حوالي عشرة آلاف من الحمير من الأنواع الأخرى .

و يذكر روبرت تشيزمان [2][2] في كتابه (في شبه الجزيرة العربية المجهولة :

لا تتضح الإجابة إلا بعد أن تتجوّل في طرق الهفّوف و الطرق الرئيسيّة حول الواحة و عندها فقط تدرك أنّك حينما اتجهت تجد سيلا متنابعا من الحمير البيض ، هناك حمير محمّلة بالبضائع من العقير ، و أخرى محمّلة بالحطب المجلوب من الصحراء ، و صفوف من الحمير محمّلة بكتل من الحجر الجيري المجلوب من المحاجر في طريقه إلى القرية أدوات للبناء ، و يقود هذه الحمير ولد صغير جالس على مؤخّرة الحمار الأخير ! ، تكون الحمير في طريق العودة غير محمّلة و تجري ف يموكب عبر الشوارع الضيقة يسوقها ولد عفيريت مرح في المؤخّرة يرتفع في الهواء عاليا مع وثبة لحماره ، و لكن بنوع من التجاذب العجيب خارج نطاق التوازن يعود إلى النقطة نفسها على ظهر حماره في كلّ مرّة ، و يصيح على الحمار الذي في المقدّمة بشكل متواصل Hike ، آخذا نفسا طويلا يتبعه هذر من اللعنات ذات الوقع العظيم على الحمير مستمرّا على ذلك ما دام له نفس يتحمّل حتى آخر نداءه مجرد لهاث غير مفهوم و يمكن أن تتغيّر الكلمات و لكنّ الكلمة الأولى (إلى الأمام Hike) و طريقة الألقاء لا تتغيّر ، و لهذا فإنّ صيحة سائقي الحمير في الأحساء ذات وقع مستمرّ ، ثم هناك حمير التّجار و المعروفة بزخارفها الثّمينة و كانت أكثر هدوء من تلك المنطقة إلى السّوق بسرعة ستّة إلى سبعة اميال في الساعة .

ثمّ يضيف قائلا : (تروح آلاف من الحمير الأخرى و تجيء ساعة بعد ساعة في منحدر رافعة الماء - الغرّافة - مسابرة أغنية الرّجل و وقع صوت القرب الكبيرة (الغروب) عندما تفرغ ماءها في الأحواض عند نهاية كلّ لفّة)

أيضا لك أن تعرف أنّ مقابل هذه العدد الكبير من الحمير كان هناك طبقة من العمّال من المشتغلين في الزراعة و التحميل كانت تسترزق من وراء نظام التحميل المباشر على الحمير ، و طبعا كان المجتمع بالكامل بحاجة لاستيعاب تلك الطبقة العريضة من العمالة في تلك الأعمال اليدويّة حتى و لو بأجور زهيدة ، حتى أنّ الفائص منهم كان يهاجر للعمل في الأسواق الأخرى في

و العامل الثالث هو أنّ القاري و مع الحمار كان سعرهما غاليا نسبيا كما تشير الوثيقة المعروضة أي أنّ تكلفة تشبه تكلفة سيارة حاليا بل ربما تقارب قيمة بيت صغير و هو أمر غير متيسّر للجميع .

و مع بروز الاحتياج للقاري مع استيعاب أرامكو لجزء من العمالة المحليّة ، و أعمال توسيع حكوميّة و أهلية للطرق الزراعيّة و بدأ نسبيا تستوعب القاري في بعض أجزائها و توفرّ احتياجاتها ، عمد بعض التجّار على استيراد هياكل القاري الخشبيّة من الهند ، فيذكر الأستاذ حسين بن أحمد بو خمسين (أن المرجوم الحاج إبراهيم بو خمسين و شريكه محسن بن سرحان قد استوردها في الأربعينيات هياكل للقواري ، و كان موضع تخزينها أرض عائدة لهما تقع في الرّفة الوسطى ، و كنت مع رفاقي نذهب للفرجة على تلك البضاعة الغريبة علينا وقتها)

و كما أشرت كان القاري يأتي على شكل هيكل خشبي مفتوح فيدفع للنّجّاجير الحساوية الذين يجهّزونه بعوارض خشبيّة جانبيّة ، و حاجز متحرّك لأحكام إغلاق الصندوق ، و سحّارة خشبيّة أمامه لتخزين احتياجات الحمار ، و يثبّت مواضع لتكريب الإطارات المطاطيّة فيه ، إضافة للدرنقل و هما مربوعتان خشبيّتان قويّتان يعلّق عليهما السلاسل التي تعقد على سرج الحمار ليتمكّن من جرّ القاري تشدّ كلّ هذه الأجزاء بمفصلات حديدية و تثبت ببراغي . و عادة يصنّ القاري من ألواح و مربيع الخشب الجاوي و هو خشب متين غاية في الصلابة يناسب الأحمال الثقيلة

و كان للقاري عادة مقاس شائع للعمل و النقل و يوجد مقاس أكبر نسبيا لمن يستخدمه لنقل الجتّ مثلا لغرض أن يتمكّن من نقل جنايب الجتّ بشكل أكبر فيحتاج تكبير مقاسه . و الأبعاد القياسيّة للقاري هي حدود 125 سم طول الصندوق × 110 سم لعرض الصندوق × 40 سم ارتفاع الصندوق أمّا مربوعتي القاري و التي تحملها و يشد عليها سلاسل على جنب الحمار ليجر القاري فطولها 165 سم .

أما السحّارة فهي مضمّمة بغطاء علوي متحرك من يفتح لأعلى من جهة واحدة ، و مشطوفة من أحد الجوانب من الداخل .

و لتنظيم عمل القاري كان القاري يصدر له رخصة خاصة من البلديّة و لوحة مروريّة تثبّت عليه

و يستوفى عليه رسم ، و هذه اللوحة تمكّن من معرفة سائقه ، و كان موظفو البلدية يتشدّدون في ضرورة حصول الحمّار على اللوحة فيقومون بجولات تفتيشية على الأسواق و في حال امتناع الحمّار عن الإذعان يرهنون مخدة القاري أو الجتب مما يجعل الحمّار غير قادر على العمل فيضطر للإذعان و استخراج اللوحة .

و أثناء قيادة الحمّار للقاري كان يجلس في العادة على الدّ نقل كي يتمكّن من السيطرة على الحمار بسهولة بحيث يحرّكه يمّنة و يسرى حسب الطريق و قد يضطرّ للنزول و لشكم الحمار و إيقافه أو حرفه عن الطريق .

* كان صاحب القاري يحرص على نظافته و تزيينه و أحيانا على تلوينه بالأحمر و الأخضر ، إصاق بعض العلامات اللامعة للتنبيه ليلا ، إضافة لوضخ خبابات للإطارات ، و صواني للإطارات و المرور قديما عند موقف القواري يشكّل حالة بهيجة من الألوان الزاهية .

* كان الحمار الذي يعدّ لجرّ القاري يعدّ اعدادا خاصّا و يدرب على ذلك ، و من له خبرة كان يفرّق بين الحمار الذي يكّد على قاري من غيره ، حيث من خلال ملاحظة ذنبه الذي يضعف و يتأثر بكثرة ارتطامه بالقاري .

* كما أنّ المخاطر تحفّ بركوب السيارات فإنّ المخاطر أيضا محفوفة بركوب القواري فقد يحدث أحيانا مصادمات بين القواري أو يمكن أن يفقد الحمّار السيطرة على القاري فيدهس أحد المارّة و قد يؤدّي أحيانا لوفيات كما حدث للطفل محمد بن الحاج إبراهيم بن حسين بو خمسين الذي تعرّض لحادث مؤسف بواسطة قاري أدّى لوفاته .

بالرّجوع للمبايعة الأنفة فالبايع هو :

ناصر بن عبداّ الصالح الحسن ، من فلاح من أهالي الجبيل لاو لازال حيّا برزق

أمّا المشتري فهو :

هو الحاج علي بن عبداّ بن محمد بن صالح الشايب ، من مواليد الجبيل حدود عام 1304هـ ، و والدته المرحومة الحاجة مريم بنت أحمد العيسى المحمّد ، تلقى تعليما تقليديا في المطوّع و

تعلّم القراءة و الكتابة ، لذا كان يمارس بعض الأدوار التي تناط بالمتعلّمين و كقراءة القرآن ، و قراءة الفخري أيام الوفيات ، و كتابة الرسائل و التدوين في السجّلات لذا يسمّى أحيانا ملا علي الشايب في بعض الرسائل ، أما عمله فهو الفلاحة ، كان يمتلك نخلا معروفا هو الوجير بطرف الوجير قرب الجبل ، كما كان مكثرا من قبالة النخيل حيث كان كثير من أقاربه و أرحامه يستوعبون في أعمال القبالة التي كان يلتزم بها .

كما كان له مجلسان يوميان أحدهما صباحي بّعيد صلاة الفجر مباشرة و ينطلق منه ، مع رواد المجلس للعمل في نخيلهم ، أما المجلس الآخر فهو مجلس مسائي بعد العشاء ، كما كان يقيم مناسبات الوفيات للأئمة الطاهرين في مجلسه بنفسه .

و توفي رحمه الله عام 1384هـ و دفن في مقبرة الجبل .

أمّا كاتب الوصل و المبايعة فهو المرحوم الشيخ حسن بن عبدالمحسن بن حسن بن محمد الجزيري من أهالي العمران بالأحساء ، الخطيب الأديب الشهير من مواليد الشويكية بالعمران تتلمذ على المرحوم الشيخ عبدالكريم بن الشيخ حسين الممتّن (ت 1375هـ) و أشير له في عدد من كتب التراجم كالشيخ محمد علي التاجر و شيخ المؤرخين الشيخ جواد الرمضان في مطلع البدرين و أعلام الأحساء ، و الأستاذ أحمد البدر في أعلام هجر من الماضين ، و قد مارس الراحل الخطابة في الأحساء و البحرين

و قد وثّق بشعره الكثير من المناسبات و وفيات بعض الأعيان و زواجاتهم ، فوثيق مقدم الشيخ حبيب القرين (ت 1363هـ) للأحساء عام و وفاة المرجع الراحل الميرزا علي الحائري (ت 1386هـ) و القاضي العلامة السيّد محمد السيّد حسين (ت 1388هـ) و افتتاح حسينية النعائل الشرقي و غيرها و قد توفي رحمه الله في الأحساء عام 1405هـ و دفن في البقيع ، و قد قام الباحث الأستاذ أحمد بن عبدالمحسن البدر بجمع شعره في ديوان .

و الشيخ رحمه الله له علاقة و ثيقة بأهالي الجبل كونه قد درس شطرا من مشواره الدراسي فيها على يد الشيخ عبدالكريم الممتّن و أيضا كان الخطيب الرئيسي عندهم .

الحاج إبراهيم بن علي الشايب : المذكور أنّه سلامّ البائع قسطين هو الابن الثالث للمشتري ، و الجميع هم أقارب فالشاهد الثاني (عبدالمحسن بن محمد الصعيليك) هو صهر المشتري ، أيضا

البائع هو صهر لهم أيضا . و الجميع من أهالي الجيل .

مصادر :

* مقالات في التراث للمهندس عبداﻻ الشايب .

* مطلع البدرين في تراجم علماء الأحساء و القطيف و البحرين لشيخ المؤرخين الشيخ جواد الرمضان .

* دليل الخليج : لوريمر .

* في شبه الجزيرة العربية " المجهولة : تشيزمان ، ترجمة : د / عبداﻻ المطوِّع ، د / محمد الفريح .

* واحة الأحساء : فدريكو فيدال .

إفادات :

* المهندس / عبداﻻ الشايب .

* الأستاذ راضي بن طاهر الحسين .

* الأستاذ حسين بن أحمد بو خمسين .

* الأستاذ حسين معنوق بو خمسين .

* الأستاذ السيد حسين العلي .

* الأستاذ حسين بن علي الخليفة (متحف الخليفة) .

* الحاج أحمد البردويل .

