

## 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 الصّالح 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 الطّلب و على هذى جرى الاتفاق التصديق عليه و أذنت لمن يشهد عليّ و كفى باً شهيدا و صلّ الله على سيّدنا محمّد و آل و صحبه و سلّم تحريرا 27 / 3 / 1378 هـ .

صح ناصر بن عبداً الصّالح .

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 السبعينات 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 طرقات 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 لهات 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 أجزاءها و توفرّ احتياجاتها ، عمد بعض التجّار على استيراد هياكل القاري الخشيّة 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 بالاحمر 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 فالبائع 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 أنّّه 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 المطوَّع ، 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 .

