

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة 8 ماي 1945 قالمة

كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية

قسم التاريخ



مذكرة تخرج لنيل شهادة الماستر بعنوان :

الملاحة وتطور صناعة السفن في البحر الأبيض المتوسط في الفترة

تحت إشراف الدكتور :

سلاطنية عبد المالك

من إعداد الطالبين :

بوشامة أسماء

زيادة أحلام

لجنة المناقشة :

الجامعة	الصفة	الرتبة	الأستاذ
جامعة 8 ماي 1945	مشرف	دكتور - أ -	سلاطنية عبد المالك
جامعة 8 ماي 1945	رئيسا	أستاذ مساعد - ب -	سعيد ي سليم
جامعة 8 ماي 1945	عضو مناقش	أستاذ مساعد - ب -	خياط يوسف

السنة الجامعية : 2017 - 2018



شكر وعرفان

قبل شكر البشر نشكر رب العالمين الذي اماننا على اتمام هذا العمل
ويسر لنا سبل وانار لنا الدرب ومهد لنا الطريق
حتى وصلنا لهذا المستوى الفع شكر وحمد لك ربي
كما اتقدم باسمى عبارات التقدير والاحترام والفرقان للدكتور المشرف على
هذا العمل
”م.م سلاطية“ الذي لم يبخل علينا بنصائحه القيمة وتوجيهاته طيلة انجاز هذا
المتواضع
كما نتوجه بالشكر بصفة عامة الى رئيس قسم التاريخ وكافة اساتذته دون أن
ننسى كل من
ساعدنا ولم يبخل علينا سواء بالقول او بالعمل
وختاما نتوجه بالشكر الجزيل لكل من ساهم في انجاز هذا العمل
من قريب أو بعيد



الإهداء

بسم الله الرحمن الرحيم الإهداء

”وإذ تأذن ربكم لئن شكرتم لأزيدنكم ولئن كفرتم إن عذابي لشديد“

صدق الله العظيم

السلامة والسلام على أشرف المرسلين سيدنا وحبیبنا محمد طلی الله علیه و سلم

وكل امتنان وحب أهدي ثمرة جهدي إلى حبيبة قلبي و قرة عيني وإلى من سمررت على راحتي

إلى أمي الغالية "فضيلة"

إلى تاج وأسي و سندي و إلى من تعجب لأجلنا و من أخذ بيدي إلى بر الأمان والدي العزيز حفظه

الله و أطال في عمره "محمد الصالح"

إلى أخواني العزيزان "ابتهال" "عبد المؤمن" حفظهما الله

إلى كل عائلتي و خصوصا ابنتي عمتي و أختي "نزهة" و "نهاد" و الكتكوت عبد النور

إلى رفيقات دربي و صديقاتي مريم ، بسمة ، زينب ، أمينة و ابنتها تقوى و عزيزة قلبي و أختي

أسماء

و إلى كل من ساهم في إنجاز هذا العمل من قريب أو بعيد

بجهد أو بدعواته وإلى كل زملائي في قسم التاريخ وجميع إساتته

و إلى كل من هم راسخون في ذاكرتي و نستهم مذكرتي

حذقة 2018

Ahlam

خطة العمل :

مقدمة

الفصل الأول : جغرافية البحر الأبيض المتوسط

المبحث الأول : أصل التسمية

المبحث الثاني : الموقع

المبحث الثالث : المناخ

المبحث الرابع : التضاريس

الفصل الثاني : جغرافية بلاد الفينيقيين

المبحث الأول : جغرافية الفينيقيين

المطلب الأول : أصل التسمية

المطلب الثاني : الموقع

المبحث الثاني : تطور صناعة السفن الفينيقية

المطلب الأول : الخشب المستعمل

المطلب الثاني : صناعة القوارب

المطلب الثالث : السفن و تطورها

أ: السفن التجارية

ب : السفن الحربية

المبحث الثالث : الموانئ

المبحث الرابع : التجارة

المبحث الخامس : الملاحة الفينيقية

الفصل الثالث : جغرافية بلاد القرطاجيين

المبحث الأول : جغرافية القرطاجيين

المطلب الأول : أصل التسمية

المطلب الثاني : الموقع

المبحث الثاني : السفن القرطاجية

المبحث الثالث : الموانئ

المبحث الرابع : التجارة

الفصل الرابع : جغرافية بلاد الرومان

المبحث الأول : جغرافية الرومانيين

المطلب الأول : أصل التسمية

المطلب الثاني : الموقع

المبحث الثاني : تطور صناعة السفن الرومانية

المطلب الأول : الخشب المستعمل

المطلب الثاني : صناعة القوارب

المطلب الثالث : السفن و تطورها

أ : سفن تجارية

ب : سفن حربية

المبحث الثالث : أنواع السفن الرومانية و أقسامها

المبحث الرابع : الموانئ

المبحث الخامس : التجارة

خاتمة

مقدمة:

ارتبط البحر المتوسط ارتباطا وثيقا بتاريخ الانسانية فهو مهبط للرسالات السماوية الموجودة في الشرق كما ان اقدم الحضارات قامت حوله مثل البابلية الآشورية والمصرية والاعريقية ثم الفارسية والرومانية وهكذا ظل المتوسط قرونا طويلة مركز العالم والبحر الوحيد تقريبا المزدهر تجاريا واستراتيجيا لتوسطه قارات العالم القديم ،وبهذا كان تأثيره على تاريخ الشعوب المطللة عليه فهو سهل التجارة بين هذه الشعوب وكان السبيل نحو بناء المستعمرات وشاهدا على الكثير من الحروب كما كان من أساسيات الحياة لما قدمه من طعام عن طريق صيد الأسماك على عابر الأزمان

- تعبر وسائل النقل ضرورة من ضروريات الحياة وذلك لحاجة الانسان لهذا زمن بعيد ،فمن خلالها يستطيع التنقل من مكان لآخر يبحث عن قوت يومه ونقل أغراضه
- ورغم اعتماده على الوسائل البرية الا انه وجد نفسه مرغما على ابتكار وسيلة للتنقل في المياه ،وعليه قد لاحظ الانسان القديم قدرة الأخشاب على الطفو فوق سطح الماء.ومنذ تلك اللحظة بدأ تاريخ السفن من قوارب التي بدأت بالطوافة المستعملة في النهر الى السفن التجارية والحربية التي تجوب البحار والمحيطات
- وقبل ان يبتكر الانسان هذه الوسيلة فقد مر بمراحل تطويرية واكبت مختلف العصور والحضارات وحدث تأثير وتأثر ببعضها البعض مما أدى الى ظهور أرقى وأروع السفن وبالأخص الحضارة الفينيقية التي كان لها دور كبير في تطور صناعة السفن وذلك لاعتبارهم أسياد البحر وحبهم للمغامرة هذا ماجعلهم يفكروا في تطوير سفنهم ،اضافة الى الحضارة الرومانية التي اعتمدت على البحر من أجل احتلال العالم والتوسع في إمبراطوريتها فوجدت نفسها انها تحتاج الى هذه السفن وهي بدورها كان لها تأثير كبير على صناعة السفن وتطورها وقد قدمت لها الكثير
- وقد كان لنا ان نوجه انظارنا إلى الملاحة والتي لها دور وتأثير على السفن فلا بد للبحار أن يحتاج الى وسائل تساعده على شق البحار والتعرف على مختلف الطرق سواء التجارية أو الحربية ولكننا للأسف لم تتمكن من جميع معلومات كافية حول الملاحة فقد اكتفينا بأخذ الفينيقيين نموذجا معبرا عن باقي الحضارات
- وكان سبب اختيارنا لهذا الموضوع هو الرغبة في معرفة كيفية تنقل الانسان قبل ابتكار السفن وماهي الاسباب التي جعلته تفكر في اختراعها وبحث عن البدايات الاولى لصناعة السفن الى غابة تطورها اضافة الى كونه موضوع شيق يجذب كل باحث للنظر ويستحق العناية

المقدمة

-وعليه نطرق الى طرح التساؤلات:

*كيف كانت بداية صناعة السفن؟

*ماهي العوامل التي ساعدت على صناعة السفن؟

*فيما تتمثل تطور صناعة السفن؟

*فيما تتمثل العلاقة بين الملاحة والسفن؟

*وهل كان لهذا التطور دور في ازدهار الحضارات القديمة؟

-وقد سرنا في دراستنا لهذا الموضوع على المنهج التاريخي الوصفي حيث اعتمدنا عليه في وصف السفن منذ بدايتها الى غاية تطورها وبالاتماد على المراجع فقمنا بتقسيم هذا البحث الى اربعة فصول وهي مقسمة كالاتي:

الفصل التمهيدي المعنون بلمحة عن جغرافية البحر المتوسط حيث جاء فيه اصل التسمية وموقع البحر المتوسط ومناخه وتضاريسه و تطرقنا في الفصل الاول الى جغرافية الفينيقيين وتطور صناعة السفن تناولنا فيه الخشب المستعمل في صناعة السفن وصناعة القوارب والسفن التجارية والحربية واهم الموانئ الفينيقية اضافة الى المبادلات التجارية الفينيقية واخيرا تحدثنا عن الملاحة في حيث تضمن الفصل الثاني جغرافية القرطاجيين والسفن التجارية والحربية والموانئ القرطاجية والتجارة وخصصنا الفصل الثالث للرومان وجغرافية والخشب المستعمل في صناعة سفنهم اضافة الى القوارب والسفن التجارية والحربية والموانئ ثم انواع السفن الرومانية واقسامها اخيرا التجارة الرومانية

وختمنا هذا البحث بخاتمة أبرزنا فيها اهم النتائج التي توصلنا اليها كما أرفقنا هذا البحث بمجموعة من الصور والأشكال

اما بالنسبة لل صعوبات التي واجهتنا هي قلة المراجع والمصادر التي نتحدث عن موضوعنا اضافة الى ان المعرفة العلمية المتعلقة بالملاحة جد قليلة بالأخص في الرومان ولم تتعرض لها وبحثنا هذا هو موضوع كبير وشامل لم نستطع ان نوفي له حقه فحاولنا ان نتطرق الى بعض الجوانب فقط

ومن اهم المراجع التي اعتمدنا عليها هي محمد الصغير غانم ،التواجد الفينيقي في غربي المتوسط والتوسع الفينيقي في غربي المتوسط اضافة الى فيليب حتى وجورج كونتينو وبيومي مهران فقد افدتنا بمعلومات كثيرة بالأخص في السفن الفينيقية ولا ننسى المذكرات الجامعية المجالات العلمية والموسوعات

المقدمة

وفي الختام نتقدم بالشكر الجزيل والامتنان الى مشرفنا د.سلاطنية.م والذي قدم لنا العون و
كان خير ناصح

كما نشكر عمال المكتبات ،والى كل من اعاننا بالدعاء والكلمة الطيبة

المبحث الأول : أصل التسمية

يحمل مصطلح البحر الأبيض المتوسط عدة دلالات لغوية و تاريخية إذ أطلق قدماء المصريين عليه اسم البحر الأخضر العظيم¹ أما الرومان فقد أطلقوا عليه اسم البحر الأعظم كما تداولوا اسم البحر الداخلي .

و لم يظهر اسم البحر المتوسط إلى أن استخدمه سوليوس في النصف الثاني من القرن 3 م² إضافة إلى الفينيقيين الذين أطلقوا عليه تسمية البحر الأخضر و يعرف كذلك ببحر الروم ، بحر طنجة ، بحر إفريقيا ، بحر الشام و البحر المالح³.

المبحث الثاني : الموقع

يقع البحر المتوسط بين 3 قارات حيث تشكل إفريقيا شواطئه الجنوبية و يحده من الشرق قارة آسيا أما من الشمال فتحده قارة أوروبا⁴ و هو يعتبر بحر مغلق حيث لا يتصل بالبحار و المحيطات الأخرى إلا عبر ممرات ضيقة فيتصل بالبحر الأسود في الشرق عبر مضيق البوسفور .

و الدردنيل و الغرب يتصل بالمحيط الأطلسي عبر مضيق جبل طارق⁵ و تقدر مساحته ب 2.96 مليون كلم² و حجمه يقدر بنحو 2.24 مليون⁶ كلم² بالنسبة لشواطئه فهي متقاربة بدرجة كبيرة و تمتاز بكثرة التعاريج حيث تشكل موانئ طبيعية للسفن كما تكثر فيه الجزر خاصة في بحر إيجا و يعد مدرسة جيدة لتعلم فن الملاحة⁷.

و البحر المتوسط يتحكم في جملة من العوامل التي تشجع على الملاحة⁸ حيث تكثر الخلجان على سواحل و يوجد عدة جزر بداخله⁹ و هذه الجزر تتمثل في : صقلية ، سردينيا ، قبرص ، كورسيكا ، كريت و هي مرتبة من أكبر مساحة إلى أصغرها و هي كانت بمثابة نقاط

¹مختار السويدي ، أم الحضارات ، ملامح عامة لأول حضارة صنعها الإنسان ، ج1 ، الدار المصرية ، اللبنانية ، القاهرة ، 1988 ، ص65

²رايس إ ، البحر و التاريخ ، تر : عاطف أحمد ، مطابع السياسة ، عالم المعرفة ، الكويت ، 2005 ، ص 21

³سلاطنية ، ع ، م ، المستوطنات الفينيقية البونية في الحوض الغربي للبحر المتوسط ، رسالة دكتوراه في التاريخ و الآثار تخصص تاريخ قديم ، كلية العلوم الإنسانية و الاجتماعية ، جامعة منتوري قسنطينة ، ص ص 179 180 .

⁴أطلس العالم الكبير ، مسجل في وزارة الاقتصاد و التجارة ، لبنان ، 1993 ، ص 177

⁵مفتاح محمد سعد البركي ، الصراع القرطاجي الإغريقي ، دار ضياء الحديثة ، القاهرة ، 2008 ، ص 25

⁶رايس إ ، مرجع سابق ، ص 16

⁷محمود إبراهيم السعدني ، تاريخ و حضارة الرومان منذ نشأة روما و حتى نهاية القرن الأول الميلادي ، الدار الدولية للاستثمارات الثقافية ، 2007 ، ص 55

⁸1-خديجة منصور ، الرحلات عبر البحر الأبيض المتوسط في العصور القديمة ، مجلة دراسية إنسانية ، العدد 2 ، جامعة الجزائر ، 2002

⁹لطفي عبد الوهاب يحيى ، مقدمة في نظم الحكم عند اليونان و الرومان ، دراسة في حضارة البحر الأبيض المتوسط ، ط2 ، دار نشر الثقافة ، القاهرة ، 1958 ، ص 7

استدلال للبحارة¹ الذين تمكنوا من عبورها دون إطالة الطريق² و يبلغ معدل حرارة سطح المياه في المتوسط حوالي

16° مئوية و تبلغ هذه الحرارة في الصيف 27° مئوية و تصبح درجة الحرارة أقل في منتصف المسافة إلى القاع و بقربه حيث تتراوح بين 12° إلى 15° مئوية على مدار السنة³ و كانت مياه البحر المتوسط لا تصلح للإبحار في الفترة من أكتوبر إلى أبريل من كل عام في العصور القديمة و لكن شهور الصيف كانت هي أنسب الأوقات لرحلات السفن حيث الأمان و هدوء التيارات و الأمواج⁴

المبحث الثالث : المناخ

كان مناخ البحر في العصور القديمة هو نفس المناخ الحالي في معظم ملامحه و يعتقد أن مناخ البحر المتوسط كان قد تغير في الفترة من عام 1200 ق م 850 ق م مما تسبب عنه جفاف و مجاعة كما أن مستوى سطح البحر في بعض المناطق كان أكثر انخفاض عما عليه اليوم و ينقسم مناخ البحر المتوسط إلى قسمين و كل منهما لها خصائص مميزة تختلف كلية عن الآخر

ففي الشتاء : تسيطر عليه رياح قوية محملة بالأمطار و نادرا ما يمر الشتاء دون أن تظهر الشمس من خلال كتل السحب

و في الصيف : بسبب تأثير أشعة الشمس المنبعثة في الأجواء باستمرار فإن درجة حرارة الصيف توزع إلى مستويات استوائية⁵

و يشهد معظم أجزاء المتوسط حركتي مد و جزر و موجاتها صغيرة بصفة عامة أما بالنسبة للتيارات فهي كبيرة و يرجع ذلك بصفة رئيسية إلى البحر فالرياح الجافة بفضل الصحراء المحيطة⁶

تبخر كميات كبيرة من المياه هذا ما يتم تعويضه من البحر الأسود و كذلك من المحيط الأطلسي عبر مضيق جبل طارق⁷ و هناك تيار مزدوج فالمياه الثقيلة و الأكثر ملوحة تهبط و تتدفق في المحيط الأطلسي الأخف و الأقل ملوحة في تيار سطحي سريع و هذا التغير المتبادل له تأثيران : الأول أنه يساعد على ضبط ملوحة البحر المتوسط و ثانيا أنه يؤدي

¹أطلس العالم الكبير ، مرجع سابق ، ص 176

²خديجة منصورى ، مرجع سابق ، ص 159

³أطلس العالم الكبير ، مرجع سابق ، ص 176

⁴M. Cozy . H.Sculard .ahistory of Rome .3 rd . Edilion .Great Brittan .1975 . P 3

⁵محمود إبراهيم السعدني ، مرجع سابق ، ص ص 38.39

⁶رايس إ ، مرجع سابق ، ص 17

⁷صيريريت جورج رلز ، معالم تاريخ الإنسانية ، ج 1 ، تر : عبد العزيز توفيق جاويد ، ط2 ، بيروت ، 1963 ، ص 137

إلى تدفق تيار عام من الغرب صوب الشرق بمحاذاة الساحل الشمالي لإفريقيا و يتفرع على طول الساحل الشمالي لصقلية ثم صوب الشمال الغربي صعودا بمحاذاة الساحل الإيطالي¹ ثم يعود صوب جبل طارق²

و هذه التيارات كانت عامل مساعد على الملاحة القديمة³ و كانت الرياح أكثر أهمية من التيارات بالنسبة للملاحة في العهود القديمة و ذلك لاعتمادهم على أشرعة السفن و لقد أوجدت التقلبات الجوية نمطا معيناً للملاحة في العصور القديمة ، فكان البحر يصبح مغلقاً

فترة الشتاء حيث لا تشجع الملاحة رسمياً في الفترة من أكتوبر إلى أبريل فالسفن الصغيرة يظل بإمكانها الإبحار و لكن السفن الكبيرة تظل في الموانئ تنتظر تحسن الطقس⁴ و بهذا أصبح البحر المتوسط بفضل خاصيته التي يتميز بها أول مدرسة لتعلم الملاحة البحرية في القديم⁵

كان المناخ معتدل و كل منطقة تتميز بخصائص مما خلق تعاون بين الدول مثل التفاوت في الأراضي الزراعية فهناك دول غنية بالقمح مثل مصر و دول فقيرة مثل اليونان لكن في نفس الوقت غنية من حيث إنتاج زيت الزيتون و النبيذ و توزعت كذلك مواد الخام بنسب متفاوتة في مناطق البحر المتوسط مما أدى إلى قيام صناعات مختلفة و بهذا انطلقت حركة التجارة داخل حوض المتوسط و بهذا نجد منطقة البحر المتوسط تتميز بوحدة المناخ و تمثل همزة وصل بين أعضاء أي وحدة سياسية تقوم فيه مما يستلزم وجود أسطول بحري قوي لدى مصر و فينقيا و الرومان⁶

¹رايس إ ، مرجع سابق ، ص 17

²مرجع نفسه ، ص 17

³يسرى الجوهري ، جغرافية البحر المتوسط ، منشأة المعارف ، الإسكندرية ، 1984 ، ص 24

⁴رايس إ ، مرجع سابق ، ص 18

⁵خديجة منصور ، مرجع سابق ، ص 159

⁶حسين الشيخ ، اليونان ، دار المعرفة الجامعية ، 2004 ، ص 56

المبحث الرابع :التضاريس

تضاريسه في الواقع تشكل عوامل فصل بين سكان المناطق القريبة من البحر و المناطق الداخلية فهي بمثابة طوق طبيعي لسواحل البحر نجد جبال البرانس شمال شبه جزيرة أيبيريا ،جبال الألب في شمال غالة و إيطاليا و منطقة هضبة البلقان و شبه جزيرة القرم ثم سلسلة جبال قتيوس في شمال آسيا الصغرى ،جبال طوروس قيادية الشام و في إفريقيا نجد الصحراء الكبرى و جبال الأطلس¹

و ينقسم البحر المتوسط إلى حوضين شرقي و غربي تفصلهما أشباه جزر تكاد تكون متصلة تمتد من تونس في الجنوب إلى إيطاليا مرورا بصقلية²، و الحوض الشرقي أعمق من الغربي و يبلغ أقصى عمق في المتوسط ب 5093 م³

¹حسين الشيخ،مرجع سابق ، ص ص 55.56

²يسرى الجوهري ، مرجع سابق ، ص 9

³خديجة منصورى ، مرجع سابق ، ص 160



الشكل 01 : خريطة تمثل موقع البحر الأبيض المتوسط نقلا عن موقع :

www.babonej.com

الفصل الاول
جغرافية البحر الابيض المتوسط

المبحث الثاني: جغرافية الفينيقيين

المطلب الأول: أصل التسمية

كانت فينيقيا أول قوة تجارية في العالم القديم ، ومن أقدم الأمم المتحضرة كونها جزء من أرض كنعان ، لا أحد يعرف بالتحديد متى بالتحديد تكونت حضارتها إنما في العام 1500 ق م كان لها تاريخ عريق ضارب في القدم ، كانت آنذاك كبيرة ومزدهرة ، كما عرفت حضارة الفينيقيين انتشارا في باقي العالم القديم ، حيث فتحت روح الفينيقيين الاستطلاعية (الذين اشتهروا برغبتهم الاستكشافية) آفاقا عديدة . إن مصطلح فينيقيا كان يدل في بداية الأمر على الساحل السوري وغربي فلسطين ، ثم أصبحت تدل على جزء كبير من سوريا ، لبنان وفلسطين كلها ¹

المطلب الثاني: الموقع

تعد فينيقيا واحدة من أصغر الدويلات في العالم القديم ²، والحقيقة أن الحيز الذي كان يطلق عليه فينيقيا في التاريخ القديم يختلف من وقت لآخر إلا أن الباحثين المتخصصين في تاريخ المنطقة يرونه يشمل منطقة الساحل السوري اللبناني و شمال فلسطين ³

يحدّها من الجنوب جبل الكرمل ⁴، والشمال خليج أسوس ثم إقليم مدينة أودوس ، ويحدها من الشرق سلسلة من جبال لبنان ، ومن الغرب البحر الأبيض المتوسط ⁵،

غير أن الفينيقيين لم يسيطروا على كل هذه الأراضي المتسعة ، إنما كانت منشآتهم تقتصر على مدن ساحلية تجارية ومرافئ ⁶ .

أما الخصائص الطبيعية التي يشتمل عليها الساحل الفينيقي ، فإنه يتميز بوجود وحدتين طبيعيتين هما ⁷:

السهل الساحلي هو ضيق في معظمه فيما عدا الناحية الجنوبية منه والشمالية بالإضافة الى بعض السهول الصغيرة في الوسط.

¹ رمضان عبده، تاريخ الشرق الأدنى القديم ، دار نهضة الشرق، ج2، ط1، مصر، 2002م، ص250.

² ميخائيل إبراهيم نجيب ، مصر و الشرق الأدنى القديم ، دار المعرفة بيروت ، 1996 ، ص 48

³ عبد الحفيظ الميار ، الحضارة الفينيقية في ليبيا ، دار الكتب الوطنية ، بنغازي ، ليبيا ، 2001 ، ص 99

⁴ جبل الكرمل : عرف هذا الجبل سابقا باسم ساقون بالكنعانية و كاسيوس باللاتينية و الأقرع بالعربية نظرا لخلو قمته من الأشجار

⁵ جورج كونتينو، الحضارة الفينيقية ، ترجمة: عبد الوهاب ، الهيئة المصرية العامة للكتاب، مصر، 1998م، ص26

⁶ جان ما زيل ، تاريخ الحضارة الفينيقية الكنعانية، دار الحوار ، ط1، سوريا ، 1998م، ص39.

⁷ محمد الصغير غانم ، التوسع الفينيقي غربي البحر الأبيض المتوسط ، دار الهدى ، الجزائر ، ص15.

السلاسل الجبلية التي تشكل حاجز طوليا منيعا يقف بين الساحل والداخل باستثناء بعض النواحي منه في الشمال مثل ممر سهل العمق و خبوة طرابلس ويتألف الطبيعي من عدة سلاسل جبلية نشر إليها على التوالي¹ :

سلسلة جبال الأمانوس في الشمال

سلسلة جبال الناصرية في الجنوب

ووضع فينيقيا الجغرافي هو الذي حدد مصير سكانها ، فلم يكن لأهل البلاد إلا أن يطمعوا في العيش في الزراعة لأن السهول الحقيقية لا تمتد إلا في الشمال بالقرب من مصب نهر البشير وفي الجنوب قرب عكا، لهذا تعلق مصير فينيقيا بجهة البحر²، وليس في الإمكان وجود أنهار كبيرة في فينيقيا لأن الجبال قريبة جدًا من

الشاطئ فكل الوديان عبارة عن نهيرات سيلية تفيض بالمياه في فصل المطر وتكاد تجف في فصل الصيف ، فالفيينقيين اذا كانوا محصورين في شريط من الأرض على شيء كثير من الضيق ، لأن جبال لبنان لا تبعد عن البحر أكثر من 50 كم ، بل يقترب الجبل من البحر في بعض المواضع فيصير على بعد 12 و 15 كلم وفي بعض المواضع يلاصق الجبل البحر³.

ويتميز الساحل الفينيقي بالضيق في الوسط و الاتساع في الشمال والجنوب تحيطه الجبال من الشرق، مؤلفة بذلك ما يعرف بسلسلة جبال لبنان من الغرب ، حيث يصل ارتفاعها إلى 3038م عند قمة القرنة السوداء ، في جبل الكرمل⁴.

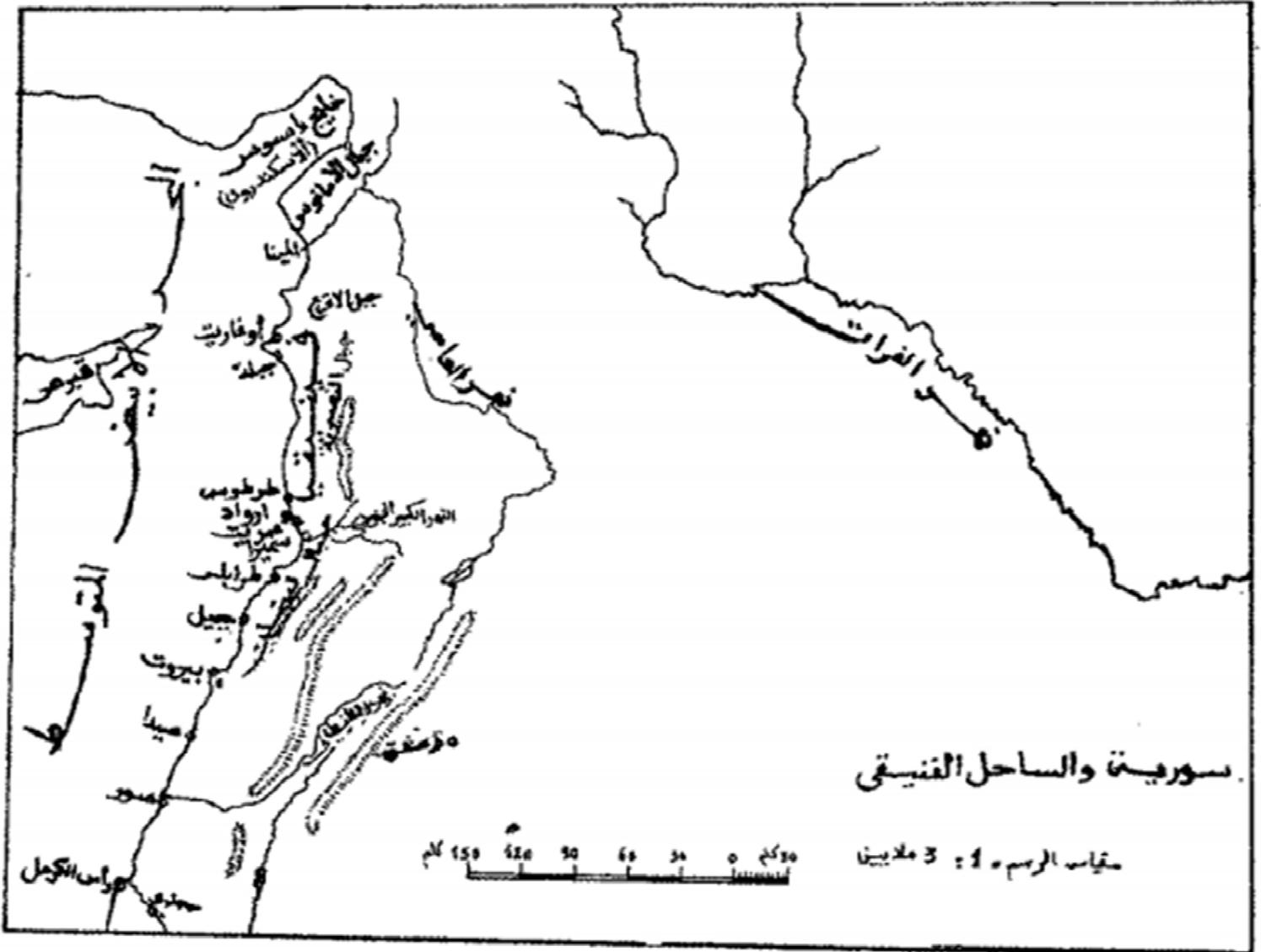
¹محمد الصغير غانم ، مرجع سابق ،ص 16.

²جورج كونتينو، المرجع السابق، ص 38.

³ المرجع نفسه، ص 38

⁴جورج كونتينو، الحضارة الفينيقية، ترجمة : محمد الهادي شعيرة، مراجعة :طه حسين ، القاهرة ، الهيئة المصرية العامة للكتاب،

1997م، ص 31.



الشكل 02 : خريطة الساحل الفينيقي نقلا عن محمد الصغير غانم ، التوسع الفينيقي في غربي البحر المتوسط ، مرجع سابق ، ص 14



الشكل (3) : يمثل موقع فينيقيا عن :

محمد دنيا ، الفينيقيون وأساطيرهم ، رئيس مجلس الإدارة د.رياض عصمت ، وزير الثقافة ، المدير المسؤول ، المدير العام ، محمد عبد الواحد ، الإشراف الطباعي ، انس الحسن ، ص 3 .

المبحث الثاني :تطور صناعة السفن الفينيقية

المطلب الأول : الخشب المستعمل

يلعب الخشب دور هام في التجارة العالمية منذ القدم و خاصة أنها المادة الأولية في صناعة السفن و هذه المادة تتوفر في العديد من مناطق العالم القديم¹

تعتبر جبال لبنان من أهم الأقاليم الغنية بأشجار الأرز و الصنوبر إضافة إلى إفريقيا الشمالية و ما تحمله غاباتها الشاسعة من أشجار الأرز و تنوعت أخشابها كالبلوط و الصنوبر بأنواعه الذي يستعمل على وجه الخصوص في صناعة صواري السفن²

المطلب الثاني : صناعة القوارب

تعتبر القوارب الوسيلة الأولى التي استخدمها الإنسان للتنقل في البحر و كانت في بادئ الأمر تتمثل في رمي جذع الأشجار في المياه و ركوبه و بهذه العملية لم تكن تتمثل في قارب حقيقي³، و يرى بعض المؤرخين أن القوارب الجلدية هي التي استخدمت في بادئ الأمر قبل حدوث التطورات المختلف عليها و تم تعويضها بقوارب من جذع الأشجار محفورة في الوسط أو ربط أجدع الأشجار مع بعضها البعض

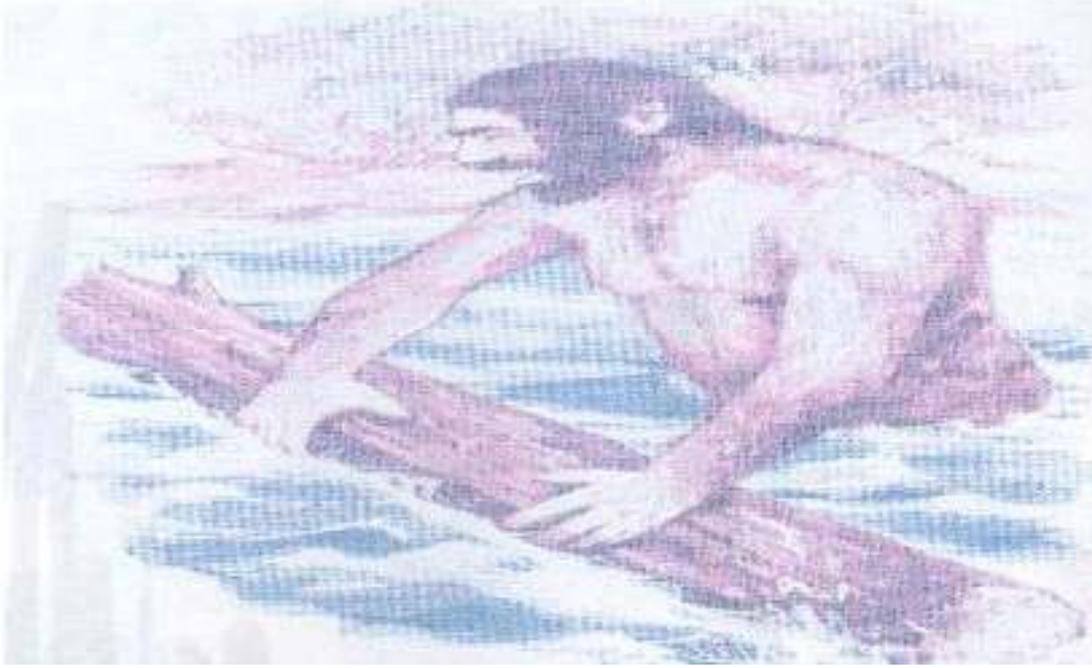
و عند ازدياد الحاجة إلى القوارب صنعت مراكب صغيرة مزودة بمجاديف و أسرع تستعمل لعبور الأنهار و سواحل البحار و المحيطات لتتطور و تصبح مراكب و لكثرة الصعوبات التي واجهت القوارب قرر الإنسان أن يطور هذه المراكب و يفكر في صناعة سفن صلبة تقاوم الأمواج و الرياح⁴

¹آيت عمارة ،دور السفينة في التجارة و التوسع الاستيطاني في البحر المتوسط القديم ، رسالة ماجستير في التاريخ القديم ، إشراف : محمد شنياتي ، جامعة الجزائر ، جوان ، 1995 ، ص 44

²Strabon . P177

³Hérodote .L . P 194

⁴سهام حداد ، سلسلة موانئ الشرق الجزائري القديمة (دراسة تاريخية وصفية اعتمادا على المصادر المادية المحلية) إشراف : محمد الصغير غانم ، جامعة قسنطينة ، 2009 ، ص 33



الشكل (04) : يمثل إنسان بدائي يحاول أن يجعل جذع شجرة يطفو فوق سطح الماء نقلا عن سهام حداد ،مرجع سابق ، ص 34



الشكل (05): يمثل حزمة من جذوع الأشجار تطفو فوق سطح الماء يحاول الإنسان البدائي دفعها بعضا طويلة ، المرجع نفسه ، ص 34



الشكل (06) :يمثل قارب بدائي بمجداف ، المرجع نفسه ، ص 35

المطلب الثالث : السفن وتطورها

أ - السفن التجارية :

تشير الأدلة الأثرية أن الفينيقيين قد عرفوا نوعين رئيسيين من السفن ، السفن التجارية التي تستعمل لنقل البضائع والسفن الممدودة أو الطويلة قد استعملت في الحروب ، وفي الأصل السفن الفينيقية كانت من نوع واحد لأن التجارية كانت في حد ذاتها تستعمل لنقل الفرق العسكرية ومختلف المعدات والأرجح أن الحروب

الأولى قد تمت بواسطة هذه السفن لكن فيما بعد تطورت من كثرة و ازدياد تطور الحروب في العالم القديم¹.

وقد اختلفت السفن التجارية في شكلها عن السفن الحربية حيث أن الأولى كانت مستديرة وتظهر بمقدمة ومؤخرة مرتفعتين وشكل المقدمة غالبا يشبه رأس الطير وكانت في الأول شراعية ثم تقدمت صناعتها عندما أصبحت تتوغل في البحار والمحيطات فزودت بالمجاديف التي تستعمل في غالب الأحيان عند الدخول إلى الموانئ أو الخروج منها .

في حالة تكون الرياح ويشترط فيها حجمها الكبير لحمل الكثير من البضائع وقد وجدت العديد من السفن القديمة منقوشة على الجدران قصر خرسباد² ، الذي بني في عهد سرجون الثاني³ ، حيث وجد رسما آخر على إحدى جوانب التوابيت في مدينة صيدا بفينيقية نفسها ، و عثر عليه الأثريون في 1914م تمثل في سفينة شراعية مستديرة مؤخرتها مرتفعة على شكل رقبة طير البجع ، ومقدمتها تنتهي بسفينة حارس لها قلع كبير ومربع محمول على صاري مركزي تدفع بواسطة السفينة ، وفي المقدمة صاري صغيرة قلع شيعان به على تحريك الدفة⁴.

¹سرحان حلیم ، تطور صناعة السفن الحربية بالجزائر في عهد العثمانيين (920 هـ - 1246م / 1514-1830م)، من خلال المصادر التاريخية والأثرية ، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في الآثار الإسلامية ، معهد الآثار جامعة الجزائر، 2007م ، 2008م، ص 17.

²خرسباد : و تعني قلعة سرجون و هي عاصمة الإمبراطورية الآشورية الحديثة في عهد الملك سرجون الثاني الذي أمر ببنائها و التي تعرف اليوم بخرسباد و هي قرية تقع على بعد 15 كلم شمال مدينة الموصل .

³سرجون الثاني : ملك آشوري في القرن الثامن ق م .

⁴محمد الصغير غانم ، المرجع السابق ، ص 57



الشكل (07) : تمثل سفينة فينيقية نقلا عن : محمد الدنيا ، مرجع سابق ، ص 5

ب- السفن الحربية :

بما أن ثورة الفينيقية كانت نتاج تجارتهم في البحر المتوسط فإنهم جعلوا قوة عسكرية تحمي تجارتهم هذه التي تدر عليهم بالأرباح¹، وهذه القوة العسكرية تمثلت في السفن الحربية ، ومن هذا نستنتج أن ظهور

السفن التجارية كان أسبق من الحربية ، والسفن الحربية تختلف عن التجارة بحيث السفن الحربية طويلة²، وفي هيئتها مرتفعة مؤخرتها بينما تنتهي مقدمتها بنتوء يلامس سطح الماء مصممة لتحطيم مراكب الأعداء³.

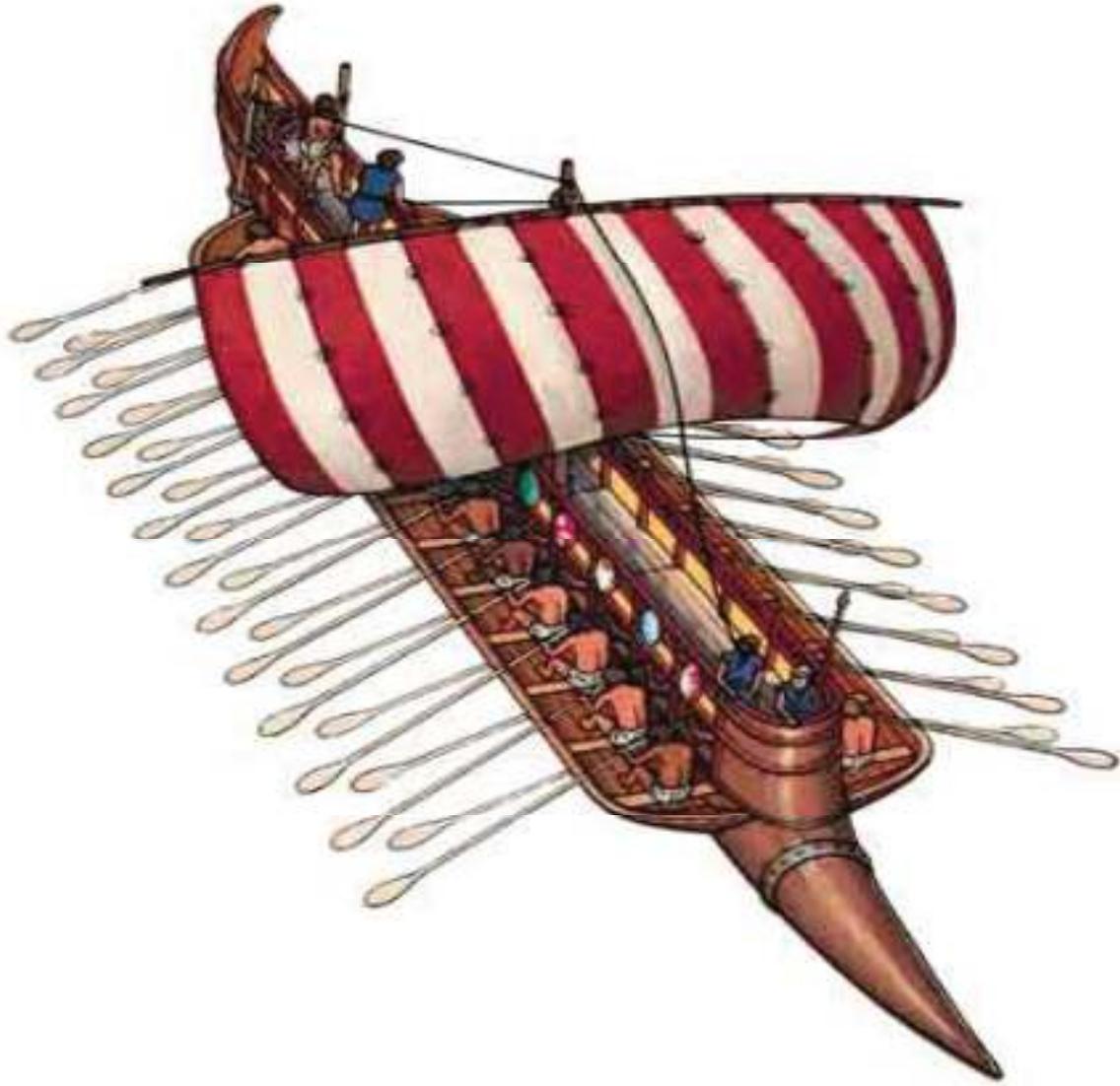
وكان طاقم التجذيف يجلس على صفين في القسم السفلي من السطح بينما يجلس الجنود البحر في القسم الأعلى ولها على سطحها حاجز يجلس فيه الأسرى من الرجال والنساء¹، ويوجد نوع آخر من السفن ذيله ومقدمته مرفوعان على حد سواء يسير بالمجاديف فقط وهذه هي سفن النقل إلا أنها تستعمل بحسب الرسم المنقوشة للأغراض الحربية¹.

ولزيادة سرعة السفن بنيت سفن ذات 4 أو 5 صفوف من المجدفين وربع عدد المجدفين 50 مجدفا¹.

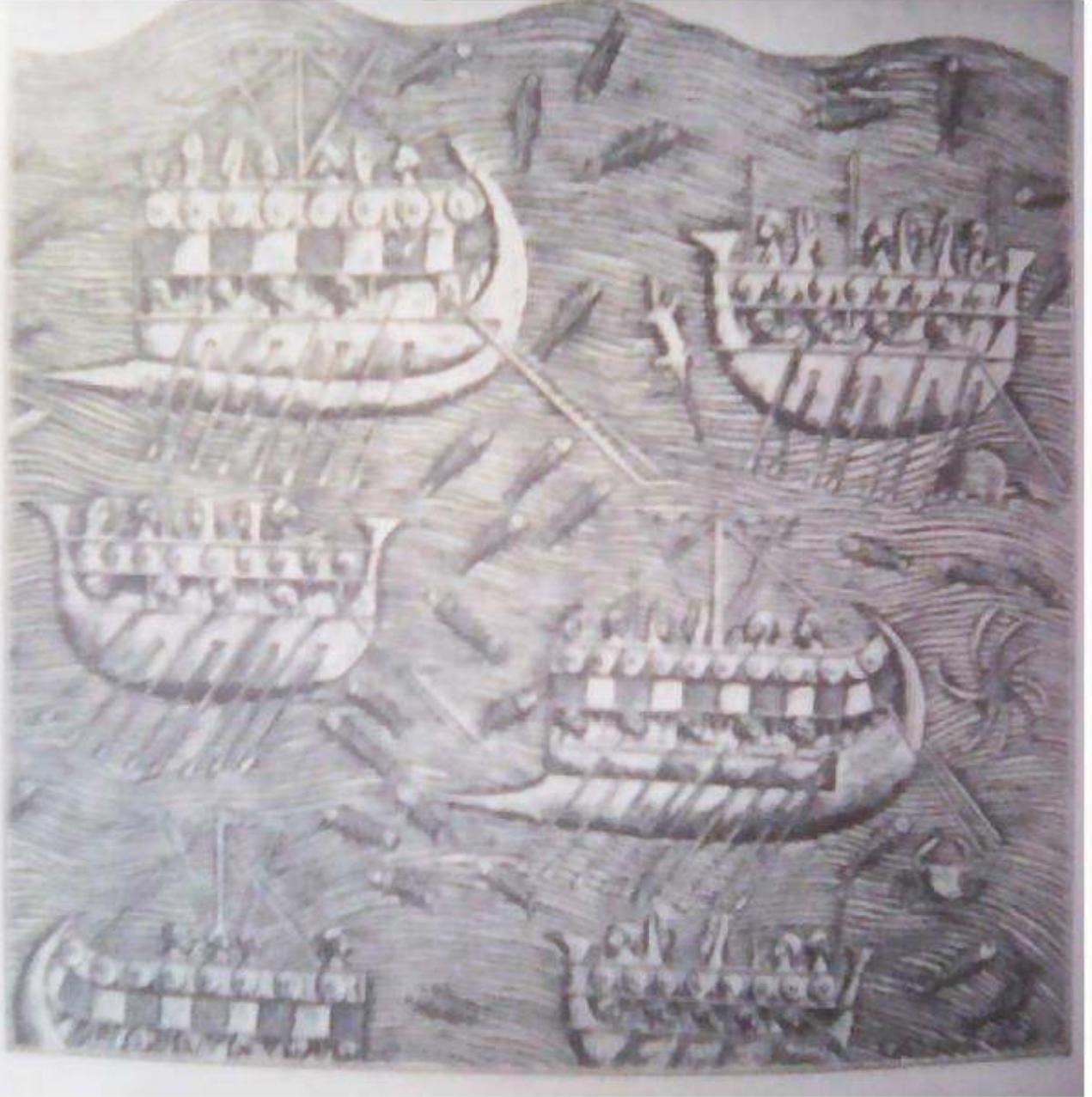
¹مادلين هورس ميادين ، تاريخ قرطاج ، ترجمة : إبراهيم بالش ، منشورات عويدات ، بيروت ، ص 82.

² ReneDussaud. le commerce des anciens phéniciens a la lumière du poème des dieux gracieux et beaux . tome 17 facicule .syria .1936 .P 376

³مادلين هورس ميادين ، المرجع السابق ، ص 82.



الشكل(08) : سفينة فينيقية نقلا عن : محمد الدنيا ، مرجع سابق ، ص 11



الشكل (09) :يمثل السفن الفينيقية التجارية و الحربية نقلا عن محمد الصغير غانم ،
التوسع الفينيقي في غربي البحر المتوسط ، مرجع سابق ، ص 25

المبحث الثالث: الموانئ الفينيقية

عمل الفينيقيون على إقامة الموانئ والتي كان لها دور كبير في ازدهار التجارة فعملت على إتباع مبدأ الميناءين في السواحل المدينة الواحدة سواء في فينيقيا أو في مستوطناتها وذلك لحماية سفنهم من التقلبات الطبيعية وهيجان البحر فقد كانوا يختارون الساحل المحمي من الرياح وبعد ظهور الأرصفة والحواجز الجدارية أصبح مبدأ الميناءين استراتيجيا وما ساعد في بناء هذه الموانئ طبيعة المدن المثبتة على رؤوس داخل البحر أو جزر قريبة من ساحل البحر ومن المدن التي بنيت على الرؤوس صيدا التي فيها ميناءين أحدهما في الشمال والآخر في الجنوب ويعتقد أن هذين الميناءين كانا مرتبطين بقناة من الداخل تصل بينهما .

-بالنسبة لميناء صيدا الجنوبي فقد وصفه المؤرخون بأنه يتكون من أرصفة وحواجز وأحواض محاط من الداخل بصخور مرتبطة فيما بينها لتشكل حاجز قوي في وجه الأمواج مغمورة في المياه على عمق يتراوح من 8-15 م تحت سطح البحر. بالنسبة لمدينة قرطاجنة التي بنيت هي الأخرى على رأس البحر وبها ميناءين أحدهما جاري له شكل المستطيل يحيط به سور قوي يبلغ عرضه حوالي 4,58 م وهناك قناة تربط الميناء الداخلي الذي يأخذ الشكل الدائري هو ميناء حربي يعرف باسم القاطون.

-ونجد أيضا بان رموس في صقلية ونورا في جنوب سردينيا تتمتعان بميناء مزدوج¹.

-أما المدن المبنية على الجزر صور فهي تحتوي على ميناءين أيضا فميناؤها الشمالي يعرف بالمرسى الصيداوي ، والجنوبي يطلق عليه المرسى المصري.

إضافة إلى مدينة قادس في الطريق الجنوبي الغربي لمدينة ابيزا قد بنيت على جزيرة وتتمتع بمبدأ الميناءين تجاري وحربي.

¹محمد الصغير غانم ، مرجع سابق ، ص 41

الموانئ التجارية والحربية :

أ - الموانئ التجارية :

لقد عمل الفينيقيون على إتباع مبدأ الميناء في المدينة الساحلية الواحدة سواء كان ذلك في فينيقيا الأم أو في أحد مستوطناتها¹.

ولقد كانت مدنهم عند الرؤوس الداخلية في البحر ليستطيعوا إرساء مراكبهم إما إلى الشمال وإما إلى الجنوب من الرأس بحسب اتجاه الريح وكانت الموانئ رميلة حيث تنحدر الأرض نحو الماء في ميل خفيف يسهله معه سحب السفن من البحر إلى الرمل².

أما بعد ظهور بناء الأرصفة القوية والحواجز الجدارية التي تحمي الموانئ فإن هدف الفينيقيين من مبدأ وجود الميناءين قد تغير فأصبح الغرض منه استراتيجيا أي ظهور الموانئ الحربية والفصل بينها بين الموانئ التجارية³.

ولقد ذهب بعض العلماء إلى إن الموانئ الفينيقية متصلة ببعضها البعض عن طريق ممر من صنع الإنسان موصل بين حوضيها كما أنهم وصلوا بين الصخور في داخل البحر بحواجز صناعية، حيث كان الملاح الفينيقي يتميز بالمهارة والطموح و الجرأة مثل اللبنانيين فهو يتحمل الغياب عن أهله ويقبل على المخاطرة والقيام بالسفر بلا تراجع أمام المجهول⁴.

كما يرجع الفضل إلى البحارة الفينيقيين في اكتشافهم لنجم القطب الشمالي⁵، فبواسطة النجم ونجم الدب الأصفر ونجم الدب الأكبر استطاعوا أن يحددوا الطرق البحرية والمسالك⁶ وبذلك كانوا أول من يتقن فن الملاحة والسير حسب النجوم لقوله تعالى: "والعلامات وبالنجم هم يهتدون"⁷

¹محمد الصغير غانم، المرجع السابق، ص62.

²جورج كونتينو، المرجع السابق، ص308.

³محمد الصغير غانم، المرجع السابق، ص62.

⁴محمد حسين فنطر، الفينيقيون بنااة المتوسط، ط1، دار الفرجاني المغرب، 1997م، ص 75.

⁵أطلس العالم الكبير، مرجع سابق، ص48

⁶محمد أبو المحاسن عصفور، المدن الفينيقية، دار النهضة العربية، بيروت، 1981، ص 122

⁷سورة النحل، الآية 16

وقد وجدت عدة نماذج للسفن التجارية من المميزات الأساسية للسفينة التجارية الفينيقية أنها ضخمة بحيث جعل داخلها واسعا لتتنقل الحمولة الكبيرة و يشمل تجهيزها على سارية مزودة بعارضة وأربعة أشرعة مربعة معلقة بحبال ، صفين من المجدفين¹

ب- الموانئ الحربية:

بما ان ثروة الفينيقيين كانت نتاج تجارتهم في البحر المتوسط فإنهم جعلوا قوة عسكرية تحمي تجارتهم هذه التي تدر عليهم بالأرباح.²

وهذه القوة العسكرية تمثلت في السفن الحربية ومن هذه نستنتج أن ظهور السفن التجارية كان أسبق من الحربية، والسفينة الحربية تختلف عن التجارية بحيث السفن الحربية طويلة³، وكانت السفينة الحربية في هيئتها مرتفعة مؤخرتها بينما تنتهي مقدمتها بنتوء يلامس سطح الماء مصممة لتحطيم مراكب الأعداء⁴، وكان طاقم التجديف يجلس على صفين في القسم السفلي من السطح بينما يجلس جنود البحر في القسم الأعلى ولها على سطحها حاجز يجلس فيه الأسرى من الرجال والنساء⁵، ويوجد نوع آخر من السفن ذيله ومقدمته مرفوعان ملي حد سواء يسير بالمجاديف فقط وهذه هي سفن النقل إلا أنها تستعمل بحسب الرسوم المنقوشة للأغراض الحربية⁶.

ولزيادة سرعة السفن بنيت السفن ذات 4 و5 صفوف من المجدفين وبلغ عدد المجدفين 50 مجدفا⁷.

ج- أهم الموانئ الفينيقية:

مدينة جبيل :

تحتل مدينة جبيل مكانة هامة على الساحل الفينيقي إذا تقوم عند مصب نهر أدونيس ، وتعد جبيل من أقدم المدن التي سكنت في العالم حيث بدأت علاقتها التجارية من بلاد اليونان وجزر البحر إيجا منذ العهد المجوسي ، كذلك اشتهرت بمينائها الهام الذي كانت تصدر منه أخشاب الأرز إلى كثير من الدول وخاصة مصر⁸.

¹مادلين هورس ميادين ، مرجع سابق ، ص 82

²Rène Dussaud .OP .Cit. P 376

³عبد الحميد زايد ، الشرق الخالد ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 1966 ، ص 332

⁴مادلين هورس ، نفسه ، ص 82

⁵فيليب حتى ، نفسه ، ص 107

⁶جورج كونتينو ، مرجع سابق ، ص 316

⁷فيليب حتى ، مرجع سابق ، ص 108

⁸محمد الصغير غانم، المرجع السابق، ص 21.

مدينة صيدا :

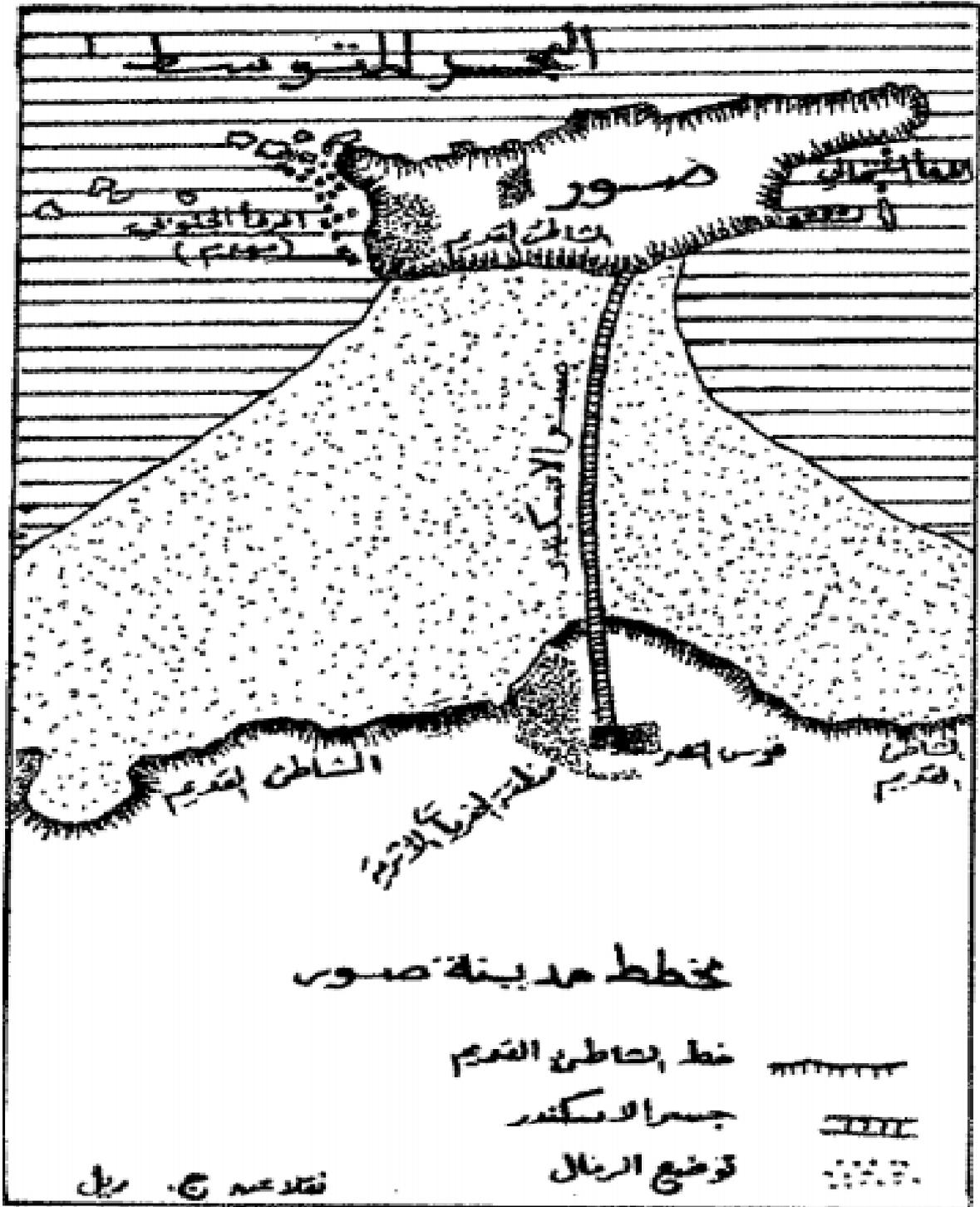
يعود تأسيس صيدا إلى حوالي الألف 3 ق.م، أطلقوا عليها اسم صيدا بسبب كثرة السمك ، لأن السمك عند الفينيقيين يعتبر صيدا ، تزعمت مدينة صيدا المدن الفينيقية في الفترة الممتدة من القرن 14 ق.م، حتى بداية القرن 12 ق.م ، فعدت من أشهر المراكز الفينيقية الهامة في شرقي البحر البيض المتوسط وأستطاع بحارتها التجار أن يكونوا علاقات تجارية باكرة مع منطقة دلتا في مصر وهناك أسسوا مراكز لهم.

مدينة صور :

تعتبر مدينة صور من بين المدن الفينيقية الهامة الواقعة على الساحل الفينيقي وتتكون من حيين متكاملين بني أحدهما على الشاطئ عند مصب نهر القاسمية وبني الثاني على جزيرة تبعد عن الشاطئ بحوالي ميل واحد.

وقد تزعمت مدينة صور مدن الساحل الفينيقي والذي دام من القرن 10 ق.م ، حتى القرن 5 ق.م، والدورين السياسي و الاقتصادي¹.

¹محمد الصغير غانم ، المرجع سابق ، ص 23 ، 24.



الشكل (10) : يمثل مخطط مدينة صور نقلا عن محمد الصغير غانم ، التوسع الفينيقي في غربي البحر المتوسط ، مرجع سابق ، ص 27

المبحث الثالث : التجارة

دفعت طبيعة البلاد الفينيقية إلى الاهتمام بالتجارة وساعدتهم معرفتهم لأسرار البحار والملاحة على امتهان التجارة بل والتخصص فيها فربحوا منها ربحا عظيما كما ساعدتهم على تطوير حضارتهم والتأثير الحضاري على غيرهم علاوة على توسيع ممتلكاتهم حتى غدت لهم السيادة على البحار والتجارة والعالمين من البحر الأسود إلى المحيط الأطلسي وبحر البلطيق¹.

أدرك الفينيقيون بحكم وجودهم بين الشاطئ غربا والجبال شرقا أن البحر جزء من تاريخهم ، وهكذا بعد أن استكشفوا بلاد الرافدين في الشرق انطلقوا للتجارة عبر البحر غربا حتى وصلوا إلى إسبانيا والبرتغال وفرنسا وإيطاليا واليونان ثم بعد ذلك إلى إفريقيا ومصر وكانت أسباب رحلاتهم تجارية قبل كل شيء ولم ينحصر هدفهم في بيع بضائعهم بل كانوا يبحثون أيضا عن معادن ثمينة كالفضة ، والنحاس والقصدير والذهب².

وقد أنشئوا لأنفسهم مرافئ ومناجر مقدن الجزر على الكثير من الشواطئ وأقاموا في قبرص ثم تقدموا نحو اليونان وجيرة مالطة وما كان يسمى بـ "المتلث الفينيقي" الواقع بين المغرب وجزيرتي صقلية وسردينيا، وبعد ذلك انطلقوا نحو اسبانيا ومضيق جبل طارق الذي أسموه قديما أعمدة هرقل³ ومن هنا بلغوا المحيط الأطلسي وهكذا شملت رحلاتهم طول الشواطئ الأفريقية الأوروبية وهو ما تؤكد مصادر الفينيقيين الأدبية⁴.

وقد تميز النشاط التجاري للفينيقيين بخصائص تمثلت في تأسيس سلسلة من المستوطنات على سواحل البحر المتوسط⁵.

فالتوسع الفينيقي عبارة عن ظاهرة ذات صيغة تجارية قامت بإنشاء أسواق ومحطات تجارية استطاعوا بواسطتها الاتصال بالسكان المحليين ومزاولة نشاطهم التجاري معهم⁶.

¹إسماعيل سبيوكر، محاضرات الحضارة الإنسانية، ب ، ت ، ص 26.

²محمد الدنيا ، الفينيقيون و أساطيرهم ، رئيس مجلس الإدارة رياض عصمت ، وزير الثقافة ، المدير المسؤول ، المدير العام محمد عبد الواحد ، الإشراف الطباعي أنس الحسن ، ص 5 . 6

³ أعمدة هرقل (Pillars of Hercules) هو الاسم الذي أطلقه الرومان علي مضيق جبل طارق الذي يوصل ما بين البحر الأبيض المتوسط والمحيط الأطلسي هرقل هذا بطل الميثولوجيا الاغريقية ويقال انه شق ذات يوم الصخر لفتح مضيق جبل طارق .

⁴نفسه ، ص 7

⁵إسماعيل سبيوكر، المرجع السابق ، ص 27

⁶محمد بيومي مهران ، مصر الشرق الأدنى القديم المغرب القديمة ، دار المعرفة ، القاهرة ، 1990 ، ص 171

أ- المراكز التجارية الفينيقية :

نحن نعلم بأن الفينيقيين كانوا من الشعوب الأولى التي مارست التجارة والملاحة البحرية والتجارة في العالم القديم ، ومنذ الألف الأولى ق. م، بدأت السفن الفينيقية تبوب حوض البحر المتوسط حيث كانوا يقومون برحلات منتظمة الى إسبانيا وبريطانيا بالإضافة الى شمال إفريقيا، وأثناء هذه الرحلات كانت سفنهم تمر بمحاذاة السواحل خوفاً من التوغل في عرض البحر، وقد كان الفينيقيون عند حصولهم على السلع الشرقية المنقولة إليهم من وسط آسيا والعراق عن طريق العموريين سكان دواخل سوريا وبعد أن يتسلمها الفينيقيون ينقلونها بسفنهم الى مراكزهم التجارية وخاصة إسبانيا حيث يبادلونها مقابل المعادن الإسبانية وخاصة الفضة وهذه العمليات التجارية يقوم بها الفينيقيون منذ مطلع القرن 10 ق. م¹.

ب-المبادلات التجارية الفينيقية :

إن التجارة كادت ان تصبح الحرفة الرئيسية للفينيقيين وخاصة أهل صور وصيدا الذين كانوا بمثابة وسطاء عالميين للتجارة انتشروا في العالم القديم شرقاً وغرباً²، ولأن السهل الساحلي الصالح للزراعة ضيق فرض عليهم أن يعرضوا نقطة إنتاجهم المحلي بإقامة صناعات كصناعة الزجاج و خاصة الملون

صناعة النسيج صناعة الفخار كما اتقنوا صناعة الصبغة الأرجوانية³، ونتيجة لذلك فتحووا أسواق جديدة في مختلف البلاد المطلة على البحر المتوسط هذه المحطات التجارية التي تحولت بمرور الوقت لمناطق استيطان يبيعون فيها بضائعهم وكانوا أينما حلوا يبعثون النشاط والرواج الاقتصادي⁴.

حيث ان التجارة عبر البحار كانت بمثابة مصدر ثراء المدن الفينيقية فقد ملأ سكان المدن البحرية والبحار صُورُ بالسلع وجعلوا منها متجر الأمم⁵، وبناء على هذا فقد قامت مبادلات وتذكر المراكز الإغريقية بأن الفينيقيين قاموا بتجارة الرقيق⁶، وقد كان الفينيقيون يصدرون 4 أصناف من السلع تحتاج إليها دول البحر البيض المتوسط هي : الخشب ، القمح، الزيت، الخمر، بالإضافة للمصنوعات المعدنية

¹محمد علي عيسى ، مدينة صبراتة منذ الاستيطان الفينيقي حتى الوقت الحاضر ، دار العربية للكتاب ، 1398/1978م. ص 7 . 8.

²محمد بيومي مهران ، المدن الفينيقية ، تاريخ لبنان القديم ، دار النهضة العربية ، بيروت ، 1994م، ص 406.

³ محمد سعد الله . تاريخ الشرق الأدنى القديم ، مركز الإسكندرية للكتاب ، الإسكندرية، 2001م، ص 242.

⁴رمضان عبدو علي ،مرجع سابق ، ص 95، 96.

⁵كارلهايز برنهدت، لبنان القديم، ص 123.

⁶محمد بيومي مهران، المغرب القديم، مرجع سابق ، ص172.

والمنسوجات والمصنوعات الزجاجية¹، وذكر حزقيال أن الفينيقيين استوردوا الفضة والحديد والقصدير والرصاص من شبه الجزيرة إيبيريا وأواني النحاس الأصفر من أيونيا والكتان من مصر².

واعتمد التبادل التجاري في عهد الفينيقيين على المقايضة³.

المبحث الخامس : الملاحة

الملاحين الفينيقيين كانوا يجوبون المتوسط لمصلحة مدنهم الخاصة بالدرجة الأولى وتكن سيادة البحر هذه التي كانت يومذاك بديلا عن الثورة في الملاحة ، ولم يكن الملاحون يعتمدون على البوصلة وإنما على الدب الأصغر الذي كان الاغريق يطلقون عليه اسم

" فينيقي " وهذا دليل على أن الملاحين الفينيقيين كانوا يمارسون الملاحة في الليل ومع ذلك ومن أجل أن يسكنوا بمحاذاة الساحل بشكل منتظم ويقومون بالنقل الساحلي الذي كان يحل محل النقل الأرضي فإنهم قاموا بالاستيلاء على جميع المراسي الممكنة وجهزوا محطات تقع على مسافات منتظمة وقريبة نسبيا بعضها من بعض وهكذا فغنهم كانوا ينتقلون خلال اليوم الواحد من الملاحة من مركز تموين إلى المركز التالي ليجدوا فيه ملجأ إذا دعت الحاجة لذلك خاصة في فصل الشتاء ليحصلوا على الماء والطعام وبخاصة ليعقدوا صلات متتابعة مع سكان السواحل التي كانوا يرسون فيها بقصد التجارة⁴.

وبهذا حققت الملاحة بفضل الفينيقيين انطلاقة جديدة فقد كانت في الألف الثاني قبل الميلاد مقتصرة على الملاحة النهرية التي كان المصريون يقومون بها في نهر النيل خلال الزمن الذي وجدت فيه حضارة الميكانيين والشعوب أخرى في الحوض الشرقي للبحر المتوسط بعد الفينيقيون البحارة الأوائل في العصر القديم الذين حازوا بأنفسهم في عرض البحر المتوسط الغربي وتوغلوا في المحيط الأطلسي⁵.

وبهذا فإن التحرك والسير في قلب البحر كان يكون ليلا أو نهارا حيث تكون الرحلة القصيرة أو متوسطة كان الفينيقيون يبحرون نهارا بشكل عام وبمحاذاة الشاطئ ثم يتوقفون ليلا لتزود بالمؤن ولإصلاح السفن عند الضرورة وكانوا يقطعون مسافة 30 إلى 40 كلم في اليوم بقوة المجاديف والأشرعة⁶.

¹ محمد بيومي مهران ، مرجع سابق ، ص272

² سفر حزقيال 27 / 9- 25.

³ عمار عمورة ، ونيل دادوه، الجزائر بوابة التاريخ ، ج1، دار المعرفة ، عنابة، (د،ت)، ص16.

⁴ فرانسوا دوكرية ، تر: يوسف شلب الشام ، قرطاج الحضارة والتاريخ، دار طلاس للدراسات والترجمة والنشر ، ص22.

⁵ جان ما زيل ، تر: ربا الخش ، المرجع السابق ، ص69.

⁶ محمد الدنيا، الفينيقيون، وأساطيرهم، مرجع سابق ، ص 8

أما حين تكون الرحلة طويلة فيكون الإيجار ليلا كانوا يهتدون في توجيههم بمراقبة كوكبة الدب الأصغر في السماء هذه الكواكب التي سميت بالنجمة الفينيقية في العصور القديمة ومن المعروف أن كوكبة الدب الأصغر تتكون من نجوم كثيرة لكننا لا نستطيع أن نميز منها غير سبعة نجوم ، أكثر هذه النجوم شهرة وأشدها لمعانا هو النجم المسمى نجم القطب الموجود في سماء القطب الشمالي من الكرة الأرضية يمكن رؤيته طول السنة وإذا تسنى لنا أن نقف في تلك المنطقة من الأرض فإننا سنجده فوق رؤوسنا تماما¹.

لقد أطلق المؤرخون على الفينيقيين لقب شعب البحر واكده هوميروس ان افضل بحارة العالم هم الفينيقيين حيث اثبت الواقع عظمتهم وشهرتهم التي قامت على البحر حيث اتقنوا كل ما يتعلق بالبحر من صيد وملاحة وصناعة سفن تجارية ،حربية وعسكرية و بناء مرافئ² و لإنجاح ملاحظتهم و تجارتهم كان على الفينيقيين استغلال ثلاثة عوامل أساسية وهي :

- الاستفادة من مواقع الجزر

- الاستعمال الجيد للتيارات البحرية والاهم هو امتلاك السفن³

ان البحر المتوسط يحمل جملة من العوامل قد تشجع على الملاحة كانهدام الحواجز وقلة التيارات القوية وتناوب الهواء البري والبحري مما يسمح بقرب السفن التي تبحث فيه من الساحل دون اللجوء للابتعاد عنه إضافة الى كثرت الموانئ والجزر التي هي بمثابة نقاط استدلال والتي تظهر على مسافة ميل⁴ تقريبا هذه العوامل التي مكنت البحارة من تجنب أي خطر قد يعترض لهم⁵

وفي نظر القدماء فان الملاح الفينيقي يتصف بالمهارة والطموح والجرأة فهو يتحمل البعد عن اهله وعناء السفر ولا يتراجع امام المجهول ويحب المغامرة⁶ فالملاحة لم تكن تعني بالنسبة للفينيقيين تحركا على محاذاة الشاطئ فقط بل كانت تذهب الى ابعد من ذلك اذ كان

¹محمد الدنيا مرجع سابق ، ص ص 7 ، 8.

²معن عرب ، صورة حاضرة فينيقيا ، دار المشرق ، بيروت ، 1970 ، ص 135

³Bras . (M) . l'univers Phénicien .Ed .Arthnaud .Paris .1989 .P 82

⁴الميل : هو وحدة قياس رومانية يبلغ طوله 1478.50 م

⁵M. Cary .E .Warmington . les explorateurs de l'Antiquité .trad .DE A.ET. H .Colin . de l'eauand .Payol . Paris .1932 . P P20 . 21

⁶محمد حسين فنطر ،الفينيقيون بناة المتوسط ، مرجع سابق ، ص 75

تحررا من الأرض ومن امنها وحمايتها¹ وقد نجمت عن شروط جغرافية وتاريخية وسياسية اجبرتهم على ان يتوسعوا عبر سواحل البحر المتوسط² واستطاعوا ان يشقوا لأنفسهم مسالك وطرق بحرية اكتشفوها زادت من قدرتهم على السيطرة على البحر³

كان الفينيقيون اول من عرف أهمية النجم القطبي للملاحة وانهم تعلموا ان يهتدوا به ليلا⁴ ولذلك اتقنوا فن الملاحة ليلا باستعمال النجوم⁵ وتشير الدراسات التاريخية الى ان الفينيقيين استطاعوا التحكم في جملة من العوامل شجعتهم على الملاحة البحرية باستعمال وسائل متعددة كانت تتغير حسب المسافة والمنطقة التي يتجه اليها الاسطول الفينيقي فبالنسبة للمسافة القصيرة استعمل الفينيقيون السفن الصغيرة التي كانت عبارة عن فلك اما النوع الأخر من الملاحة فيتمثل في الملاحة بأعالي البحار التي تعتمد على سفن تجارية ذات حجم كبير وحمولة ضخمة وتهتدي اثناء السير ليلا بالنجوم⁶

¹معن عرب، المرجع سابق، ص135

²سباتينو موسكاتي، الحضارة الفينيقية، العربي للطباعة والنشر والتوزيع، دمشق، 1988، ص23

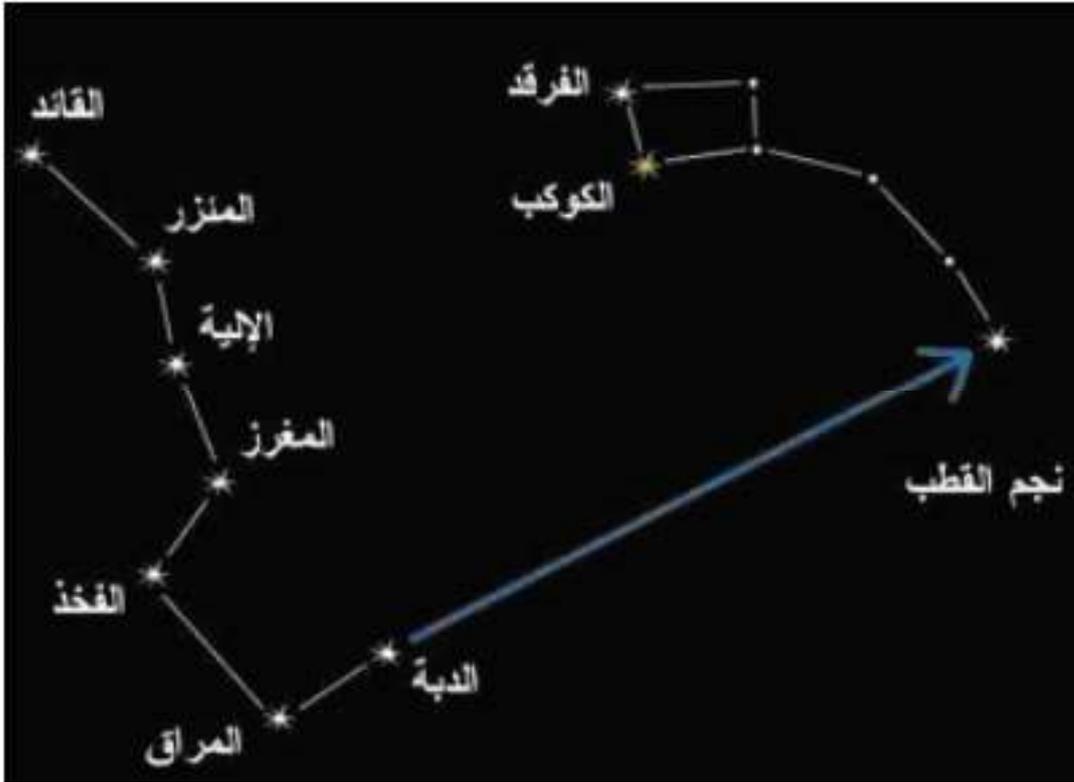
³حلمي محروس اسماعيل، الشرق العربي القديم وحضاراته، مؤسسة شباب الجامعة، الإسكندرية، مصر، 1997، ص105

⁴معن عرب، المرجع سابق، ص104

⁵فيليب حتى، المرجع سابق، ص105

⁶نور الدين راهم، التجارة عند الفينيقيين 1200 ق.م. 814 ق.م، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في التاريخ القديم، جامعة منتوري

،قسنطينة، 2009-2010، ص50.51



الشكل (11) :يمثل الدب الأصغر نقلا عن محمد الدنيا ، مرجع سابق ، ص 8

الفصل الثاني جغرافية بلاد الفينيقيين

المبحث الأول : جغرافية القرطاجيين

قرطاج هي مدينة فينيقية ، أصبحت إمبراطورية كبيرة حكمت شواطئ المغرب الكبير ، صقلية و إسبانيا¹ تأسست في 814 ق م على الساحل التونسي و كانت في أول عهدها ميناءا تجاريا عاديا إلى أن هاجرت إليها أسرة فينيقية برئاسة الأميرة عليسة ، إذ حكمتها حكما ملكيا في بداية الأمر و ظلت محتفظة بتبعيتها لفينيقيا ثم تحولت بعد ذلك حكومة قرطاج إلى جمهورية و انفصلت في الحكم عن الوطن الأم²

المطلب الأول : أصل التسمية

كلمة قرطاجة أسماها الإغريق كار تشادون أطلق عليها الرومان كارتاجو³ و اسم قرطاجة الفينيقي قرت حدثت بمعنى المدينة الجديدة⁴ و من خلال التسمية يتضح لنا أن هناك مدينة سابقة لها في النشأة و يميل اغلب المؤرخين أن المدينة هي أوتيكا⁵ و هناك راي آخر يقول أن هذه التسمية جاءت من الشرق و لقد جاء اسم المدينة الجديدة لتميزها عن مدينة صور الأم تشكل مركز الثقل الفينيقي في غرب البحر المتوسط و أصبحت تعوض مدينة صور⁶

المطلب الثاني : الموقع

تقع قرطاجة على الساحل الشمالي لإفريقيا على بعد 16 كلم تقريبا من الشمال الشرقي لمدينة تونس⁷ و لقد أسست في خليج صغير به ميناء طبيعي و كان بهذا الخليج نتوء من اليابسة يحيط به البحر من جهة الشرق و من الجنوب محاط ببحيرة تونس بينما تحيط به من الشمال سبخة أريانة و بذلك فإنه أشبه بالجزيرة و هو يشغل المنطقة المعروفة الآن بسيدي أبو سعيد⁸ و قد و صف المؤرخ أبيان مدينة قرطاجة بأنها تشبه السفينة الراسية⁹

¹أحمد زكي بك ، قاموس الجغرافيا القديمة ، المطبعة الكبرى ، ط1 ، مصر ، 1899 ، ص 76

²محمد الأمين محمد ، المفيد في تاريخ المغرب ، دار الكتاب ، دار البيضاء ، ص 32

³إبراهيم رزق الله أيوب ، التاريخ الروماني ، الشركة العالمية للكتاب ، لبنان ، 1996 ، ص 111

⁴خزعل الماجدي ، المعتقدات الكنعانية ، دار الشرق ، عمان ، 2001 ، ص 48

⁵شاطر و آخرون ، تونس عبر العصور القديمة ، ج 1 ، مركز الدراسات و البحوث الاقتصادية و الاجتماعية ، تونس ، 2007 ، ص 71

⁶محمد أبو المحاسن عصفور ، مرجع سابق ، ص 66

⁷مادلين هورس ميادان ، مرجع سابق ، ص 10

⁸مفتاح محمد سعد البركي ، المرجع سابق ، ص 63

⁹عمار عمورة و نبيل دادوة ، مرجع سابق ، ص 19



موقع قرطاج

الشكل (12) : يمثل موقع قرطاج الجغرافي نقلا عن . babonej . WWW . Com

المبحث الثاني : السفن القرطاجية :

لقد اختلفت السفن القرطاجية من حيث التصميم الذي حدد بدوره مهمتها التجارية أو الحربية تميزت قرطاجة عن غيرها بموقع جغرافي ممتاز ، فقد كانت تحتل موقعا يتوسط المسافة بين المستعمرات الفينيقية في الغرب و الوطن الأم في الشرق و لقد تمتعت برعاية مدينة صور في الشرق¹ حيث نمت مدينة قرطاجة منذ نهاية ق 9 حتى بداية ق 6 في أحضان زعيمة المدن الفينيقية في الشرق صور²

حيث أمدتها بالصناع و الحرفيين المهرة و منحتها الأسطول البحري الذي أصبح نواة لأسطول قرطاجة فيما بعد فاستخدمته في تجارتها³ و هذا الأسطول التجاري كان لا بد من حمايته بالسفن الحربية من القراصنة و لحماية سلامة الطرق و منافذ الأقاليم الخاضعة لنفوذ قرطاجة⁴

و لقد كانت الدولة القرطاجية هي التي تقرر تكوين الأساطيل حيث كانت تتكفل ببناء السفن و ترميمها و كذلك بتكوين ما يلزمها من البحارة ، و كان أسطولها يأويه الميناء العسكري لقد كان للقرطاجيين سفن بخمسين مجدافا و استعملوها لمدة طويلة ، كما استخدم القرطاجيون السفن التي لها 3 صفوف متراكبة من المجاديف

و إن السفينة الثلاثية صارت في القرن 5 ق م السفينة الحربية الممتازة ، و كان الرجال العاملون فيها حوالي 200 رجلا من المجدفين و البحارة و أن اختراع السفينة الرباعية بعزوه إلى القرطاجيين⁵ هذا إضافة إلى السفن الخماسية صفوف من المجاديف

فهي النوع الذي تفضله الملاحه القرطاجية⁶، و قدر عدد المجدفين والبحارة فيها نحو 300 و 100 جندي محارب⁷ لقد كانت السفن الحربية القرطاجية سفنا خفيفة تتاور بسرعة و لها قدرة كبيرة في الاندفاع فكانت تصنع ضيقة ليتمكنها شق الماء بسهولة و طويلة كي تحمل عددا كبيرا من المجدفين و كي تتضاعف قوة الصدم في المهماز و كانت متينة الصنع لتقاوم

¹أحمد الفرجاوي ،بحوث حول العلاقات بين الشرق الفينيقي و قرطاجة ، ط1 ،المعهد الوطني للتراث ، تونس ، 1993 ، ص 127

²محمد بيومي مهران ، مرجع سابق ، ص 279

³مفتاح محمد سعد البركي ، مرجع سابق ، ص 78

⁴مادلين هورس ميادان ، المرجع سابق ، ص 83

⁵اصطفيان اكصيل ، تاريخ شمال إفريقيا القديم ، ج2 ، تر : محمد التازي سعود ، مطبعة المعارف الجديدة ، الرباط ، 2007 ، ص 324

⁶فرانسوا دوكره ، قرطاجة أو امبراطورية البحر ، تر : عز الدين أحمد عزو ، ط 1 ، الأهالي للنشر و التوزيع ، دمشق ، 1996 ،

ص 73

⁷ أندريه إيمار و جانين أوبوايه ، تاريخ الحضارات العام ، روما و إمبراطوريتها ، مج ، ط2 ، منشورات عويدات ، بيروت ، 1981

، ص 43

ضربات الخصم و بالغة الاتزان رغم ضيقها لتواجه هياج البحر ، و لقد كانت خطتهم ترتكز على إحداث ثقب في سفن العدو بواسطة المهماز الموضوع في مقدم السفينة

و كان لهم على غرار ما في بحرية الغير كالليب و مخاطيف (أي أيدي من حديد) يرمونها على التي انقلبت و ذلك ليمسكوا بها و يجروها ،¹

زيادة على السفن كانت زوارق الإنقاذ و كانت البحرية العسكرية تضم سفنا صغيرة مثل المخبرات و الشرايعات الخفيفة التي كانت تواجه حركات الأسطول و تبلغ الأوامر و الأنباء بسرعة و التي زودت مهماز في صدرها فكانت تشارك في المعارك و تنتقل وسط العدو و تناوشه و تكيل له الضربات المباغتة و تطارد بحارة السفن المعطوبة و تفرقهم²

لقد كان القرطاجيون يتقنون صنع سفنهم و بوجود الغابات الواسعة قرب قرطاجة و بهذا توفر مادة الأخشاب الضرورية لبناء السفن³

لقد كانت مصانع السفن في قرطاجة ضخمة قائمة داخل الميناء و يحميها صور و ذلك لتحفظ أسرار القرطاجيين و طرقهم في بناء السفن ، و بهذا ورثت قرطاجة بحرية صور و الفضل في ذلك لا يعود فقط إلى قوة مراكبها فحسب بل أيضا إلى خبرة بحارتها⁴

و كان القرطاجيون ينظمون رحلاتهم في الليل على النجم القطبي⁵

و قد نجح الأسطول الحربي القرطاجي في العديد من المعارك ضد الإغريق في صقلية

و ضد اليونان و نجح في طردهم من سردينيا كل هذا يدل على مدى قوة هذا الأسطول⁶ و هذا ما هيا لقرطاجة لكي تقود أعظم أسطول حربي في الحوض الغربي للبحر المتوسط حيث أصبح هذا الأخير يعد من ممتلكات قرطاجة⁷

و قد أقام القرطاجيون أحواضا لإصلاح السفن في مستعمراتهم على سواحل المتوسط كانت من أفضل الأحواض خاصة في إسبانيا و سردينيا⁸

¹أندريه إيمار و جانين أوبوايه ، تاريخ الحضارات العام ، روما و إمبراطوريتها ، المرجع سابق ، ص 43

²اصطفيان اكصيل ، مرجع سابق ، ص 324 326

³مادلين هورس ، مرجع سابق ، ص 13

⁴المرجع نفسه ، ص 83

⁵خزل الماجدي ، مرجع سابق ، ص 49

⁶فرانسوا دوكرية ، مرجع سابق ، ص

⁷Bérard Victor . La méditerrané Phénicienne .Annales . de Géographie .1985 . P 273

⁸سامي ريجانا ، شعوب الشرق الأدنى القديم ، نوبليس ، ص 243

المبحث الثالث : الموانئ القرطاجية :

تشير الكتابات التاريخية أن عرض مدخل ميناء قرطاج حوالي 70 قدما (20.72 م) و يغلق بسلاسل حديدية¹

و قد كان مقسما من الداخل إلى قسمين تربط بينهما قناة تبلغ عرضها حوالي 23م تنقل فيها السفن من جزء إلى آخر ، و عرض الميناء الخارجي المستطيل الشكل يبلغ طوله حوالي 456م و عرضه 325م

قدر عرض رصيفه بحوالي 4.53م عرف بالميناء التجاري² هو مخصص

للسفن التجارية³و كان مزودا بحبال كثيرة و متنوعة لربط السفن⁴

و كان الميناء الداخلي مستدير الشكل مخصص للسفن الحربية يحيط به رصيف بلغ طوله 1021م و عرضه 9.35م⁵ و توجد في وسط الميناء الحربي جزيرة الأميرالية و قد كان هذا الميناء محاطا من الناحية الداخلية بترسانات تأوي 220 سفينة⁶ كذلك يوجد فوق الجزيرة برج للمراقبة بحيث يستطيع الأميرال أن يراقب ما يجري في عرض البحر و تصدر منه إشارات بواسطة الأبواق للتندر بالحرب⁷

و بذلك أضحت الموانئ القرطاجية منتشرة على الساحل الإفريقي منها ما هو في روسيكادا و إيول (نرشال حاليا) و على ساحل مراكش بين الدار البيضاء وأغادير بالإضافة إلى غيرها من الموانئ القرطاجية في مختلف مستعمراتها بالحوض الغربي للبحر المتوسط⁸

¹اصطفيان اكصيل ، مرجع سابق ، ص 33

²محمد الصغير غانم ، التوسع الفينيقي ، مرجع سابق ، ص 106

³محمد الصغير غانم ، معالم التواجد الفينيقي البوني في الجزائر ، ص 17

⁴اصطفيان اكصيل ، مرجع سابق ، ص 34

⁵محمد الصغير غانم ، التوسع الفينيقي ، مرجع سابق ، ص 106

⁶ محمد الصغير غانم ، معالم التواجد الفينيقي البوني في الجزائر ، مرجع سابق ، ص 88

⁷ فرانسوا دوكرهيه ، قرطاج أو امبراطورية البحر ، تر : يوسف شلّاب الشام ، مرجع سابق ، ص 56

⁸عبد الحميد زايد ، مرجع سابق ، ص 248

المبحث الرابع : التجارة

يعتبر موقع قرطاجة من أفضل المواقع و هو الذي أهلها بأن تتعاطى التجارة البحرية التي كانت تمثل عصب الحياة الاقتصادية في قرطاجة¹ لقد تبنت قرطاجة نظام يرتكز على مبدأ الإنتاج و التبادل مع مختلف دول العالم القديم فعد بذلك القرطاجيون وسطاء في المقايضات التجارية

التي نذكر منها المبادلات التجارية القرطاجية مع صقلية²، و قد سعت التدخلات العسكرية القرطاجية على امتداد قرون للمحافظة على مصالحها الاقتصادية هناك³

الميزان التجاري القرطاجي لم يعرف العجز أبدا و أما زبائنها فقد شملوا العالم المتحضر و عندما تضاعف هذا العالم بالنسبة لحجم تجارتها شرعت تبحث في إفريقيا و إسبانيا عن منافذ جديدة لتصرف بضائعها و عن مصادر جديدة للمواد الأولية

و قد كانت قرطاج تصدر الخمر و الحبوب و زيت الزيتون و اللحوم المقددة و الأرجوان و استخدم تجارتها و ملاحوها هذه البضائع كعملة في التبادل التجاري و تألفت أغلب حمولة سفنهم المصدرة من المنتوجات المصنعة و من هذه المنتوجات خاصة الأثاث

و قد انتشر القرطاجيون في جميع المرافئ كوسطاء في المقايضات التجارية الكثيرة⁴

و قد تمثل دورهم التجاري في إيصال خامات معادن الفضة و القصدير و الرصاص إلى الدول المصنعة في شرقي المتوسط ،ثم نقلهم للبضائع المصنعة من الدول المذكورة و توزيعها على محتاجيها من الشعوب المتأخرة صناعيا ،و قد كان أساس تعاملهم عن طريق المقايضة⁵

¹مفتاح محمد سعد البركي ، مرجع سابق ، ص 79

²مادلين هورس ميادان ، مرجع سابق ، ص 92

³الشاذلي بوروينة ، و محمد الطاهر ، قرطاج البونية تاريخ حضارة ، مركز النشر الجامعي ، الإسكندرية ، 1999 ، ص 218

⁴مادلين هورس ميادان ، تاريخ قرطاج ، مرجع سابق ، ص 91.92

⁵Warmington (G) . Carthage .London .1960 . P 151

الفصل الثالث جغرافية بلاد القرطاجيين

الفصل الرابع :

المبحث الأول: جغرافية الرومان

المطلب الأول: أصل الرومان

البحر:

وإذا كانت الجبال والتربة قد ساعد على تهيئة بعض الدعامات اللازمة لقيام شبه الجزيرة الإيطالية ، تحت سيطرة روما بدورها التاريخي في العالم القديم ، فإن البحر قد قدم هو الآخر الدعامة الباقية لهذا الدور ،وهنا يجب ان استدرك ، فإن الطريقة التي قدم بها البحر هذه الدعامة لم تكن مثل تلك التي تمتة ، في حالة بلاد اليونان ، لقد هيا لليونان سواحل مليئة بالتعاريح ومن تم بالموانئ فجابوه تجارا وقراصنة ومهاجرين منذ القرن 10 ق. م، بل قبل ذلك اما في حالة إيطالية فقد كانت الصورة على غير هذا النحو أن سواحلها لا تضم رغم طولها الظاهر سوى عدد قليل من التعاريح وقد وصف سترابون هذه السواحل بأنها خالية من الأماكن التي تصلح لحماية السفن، ماعدا عدد قليل من الموانئ الكبيرة ، وهو وصف صادق الى حد كبير إذا عرفنا ان الأمر لا يقتصر على قلة التعاريح بل يزيد على ذلك عامل آخر هو تعرض إيطاليا لرياح غير مواتية للملاحة على طول الساحل الشرقي المطل على البحر الأديراتيكي وفي الجزء الأوسط من الساحل الغربي وقد انتفعت إيطاليا من البحر وذلك من خلال موقعها في حوض البحر البيض المتوسط ووجود الموانئ الطبيعية القليلة بها في الأماكن المناسبة لاتصالاتها الخارجية ، فالطرف الجنوبي يشبه الجزيرة وجزيرة صقلية الملاصقة له يقتربان إلى حد كبير من الشواطئ الإفريقية كما ساعد على سهولة الاتصال بهذه القارة وجود ميناء بتيولي وسيراكيوز، بينما كان ميناء تارنتوم و برند يزيوم هي البداية الطبيعية للطرق البحرية نحو

بلاد اليونان وسواحل القسم الشرقي للبحر المتوسط ، وهكذا كان الموقع الأوسط هو الذي هيأ¹ لروما التي أصبحت سيدة إيطالية ، الفرصة لأن تصير في يوم من الأيام مقر الإمبراطورية قدر لها أن تشمل كل البحر المتوسط²

الظروف الجغرافية لشبه الجزيرة الإيطالية :

تتكون إيطاليا من قسمين رئيسيين يختلف أحدهما عن الآخر اختلافا كبيرا من حيث الخصائص الطبيعية منها:

القسم الشمالي: وهو عبارة عن سهل فسيح تحيط به سلسلة جبال الألب ورغم ارتفاع الممرات الموجودة في وسط هذه الجبال وغربها ويبلغ اتساع القسم الشمالي من الشرق إلى الغرب حوالي 500 كلم ، ومن الشمال إلى الجنوب حوالي 100 كلم ويشغل وادي نهر البو وهو أعظم أنهار إيطاليا معظم مساحة هذا القسم وينبع هذا النهر من جبال الألب في الغرب.

القسم الجنوبي: ويتكون من شبه جزيرة تقع بين البحر التيراني في الغرب والبحر الأدرياتيكي في الشرق ، وتمتد نحو 1000 كلم يزيد عرضها عن 200 كلم وعلى عكس القسم الشمالي من شبه الجزيرة الإيطالية والذي يفتقر إلى الشواطئ الطويلة و تحيط به سلسلة جبال الألب كانت الشواطئ تحيط بالقسم الجنوبي على طول امتداده³.

جزيرة صقلية: قامت هذه الجزيرة بدور هام في التاريخ الروماني وبخاصة أثناء الصراع بين روما و قرطاجة، و صقلية لا يفصلها عن شبه جزيرة إيطاليا إلا مضيق مسينا وحوالي 128

¹ - لطفي عبد الوهاب يحي: تاريخ اليونان والرومان (موضوعات مختارة) ، دار المعرفة الجامعية ، الزاوية ، 2010 ، ص ص 189، 182.

² لطفي عبد الوهاب يحي، مرجع سابق، ص ص 188 ، 189.

³ - نفسه ، ص 189 .

كلم عن إفريقيا حيث كانت قرطاجة، ولذلك فما أن أصبحت روما سيدة شبه جزيرة الإيطالية حتى رأت ضرورة السيطرة على صقلية لحماية شبه الجزيرة من الغزو الخارجي.

لمن المعروف لدى دارسي التاريخ والحضارة الرومانية ان العنصر اللاتيني من سكان إيطاليا القديمة والذي كان يحمل هذه الأُس Nomenlatinum كان قد وصل بالإيطالية حوالي أوائل الألف الأولى ق.م، أي في العام 1000 ق.م، تقريبا وبعد حوالي قرنين من الزمان كان اللاتين Latini استقروا في إقليم لاتيوم

احترفوا مهنة الزراعة والرعي وأقاموا أماكن لآلهتهم وهياكل مقدسة لمعبوداتهم ولتأدية صلواتهم وتقديم قربانهم (طمعا في ترضية الآلهة وكسبا لرضاها و دراء لغضبها وشرورها)².

يتقسم تاريخ روما القديم إلى ثلاثة عصور تقليدية هي:

العصر الملكي ويشمل الفترة الأولى من 753 ق.م، إلى 509 ق.م.

العصر الجمهوري: يستمر من 509 ق.م، وتستمر إلى قيام الجمهورية 44 ق.م.

العصر الإمبراطوري: وقد استمر من القرن 17 ق.م، إلى غاية سقوط مدينة روما في القرن الخامس أمام غزوات القبائل المتبربرة في الغرب³.

المطلب الثاني : الموقع

تمتد شبه جزيرة إيطاليا في عرض البحر المتوسط فتقسمه مع جزيرة صقلية إلى حوضين شرقي وغربي، كما تتوسط سواحل أوربا على المتوسط. يبلغ طولها من شمال إلى الجنوب

¹ محمود إبراهيم السعدني ، تاريخ حضارة الرومان منذ النشأة روما وحتى نهاية القرن الأولى الميلادي ، ، الدار الدولية للاستثمارات الثقافية ، القاهرة، 2007م، ص 23.

³ صفوت آبادير، مرسى حضارة الرومان في العصور الوسطى الازدهار والتدهور ، دار الكتاب الحديث ، القاهرة ، 2009م، ص 23، 24.

حوالي 1150 كلم، في حين أن أقصى عرض لها لا يتجاوز 580 كلم ، في سهل البو، ويتضاءل عرضها ليصل إلى 150 كلم في الجنوب.

يحيط بشبه جزيرة إيطاليا من الشمال الشرقي جمهورية كرواتيا ويوغسلافيا ومن الشمال الغربي فرنسا، وغربا البحر التيراني وجنوبا البحر الأيوني وشرقا البحر الأدرياتيكي يختلف المناخ في إيطاليا باختلاف مناطقها فمناخ شمال إيطاليا قاري تقريبا مع شتاء قارس وصيف محرق أما بقية المناطق والجزر كجزيرة صقلية وسردينيا وألب فمناخها متوسطي مع فوارق بين الشمال جبال الابنين وجنوب شبه جزيرة في الحرارة ، وهذا الاختلاف راجع الى الرياح التجارية الشمالية الشرقية الجافة والرياح البورا التي تسيطر على البحر ال3أدرياتيكي، ورياح السيروكو القادمة من الصحراء الإفريقية¹، أما مناخ المنطقة في جبال الألب الإيطالية فهو معتدل².

المناخ:

ومناخ إيطاليا وجه عام من الطراز الشائع في حوض البحر المتوسط فهو جاف صيفا ممطر شتاء دون إفراط في درجة الحرارة أو البرودة ، وإن كان هذا يختلف من مكان إلى آخر تبعا لارتفاع المكان عن مستوى سطح البحر أو انخفاضه عنه وموقعه في الشمال أو الجنوب وقربه من البحر أو عند مصابها حيث تتراكم الرواسب وجدت بيئات مناسبة لتوالد ناموس الملاريا ولذلك نكتب إيطاليا قديما وحديثا بنفس هذا المرض من حين إلى آخر.³

موارد الثروة:

و في العصور القديمة كانت إيطاليا تفوق أغلب أقاليم البحر المتوسط من حيث الغنى بالغابات وهي التي كانت تنتشر في الإقليم الشمالي على السفوح الجبلية لجبال الألب وفي وادي البو وعلى امتداد ساحل إيجوريا وفي الإقليم الجنوبي على سفوح الابنين وفي لاتيوم و أودية نهر التيبير وروافده وكذلك في جنوب أتروريا حيث عطلت طويلا زحف الرومان عبر هذا الإقليم. وقد كان الرومان والأثوريون والإغريق و القرطاجيون يقبلون على استخدام الخشب الإيطالي في بناء السفن، وكان هذا الخشب يستخدم أيضا بكثرة في المباني وضع الأثاث⁴

¹ إبراهيم وزق الله أيوب المرجع السابق ، ص13.

² حسين الشيخ، المرجع السابق، ص 36.

³ لطفي عبد الوهاب ، مرجع سابق ، ص ص 28.29

⁴ لطفي عبد الوهاب ، مرجع سابق ، ص 30

المبحث الثاني : تطور صناعة السفن

المطلب الأول : الخشب المستعمل لصناعة القوارب و السفن الرومانية

لا يتم بناء السفن حتى يختار الخشب من الغابة إذ يجب أن يكون جيدا و مقطع بعناية فائقة و من بين الاخشاب الأكثر شيوعا في الاستخدام السفن نجد الصنوبر و التنوب¹

من ناحية أخرى ذكر بلين : أن الصنوبر بدأ استعماله في بناء سفن les burnes في بداية الإمبراطورية هذا النوع من الشجر كان ينمو في منطقة البحر الأبيض المتوسط بمعدل كثافة يصل إلى 0.55 كما أنه لديه مقاومة جيدة للمياه²

غير أنه تتطلب صناعة بعض الأجزاء القوية للسفينة كالعارضة خشب خاص كخشب البلوط الذي صنعت منه³ أما الأجزاء المنحنية فاستخدمت من شجر السرو الذي بلغت كثافته 0.55⁴ حيث ذكر كخشب جيد للنجارة البحرية في حين استخدم خشب الدردار الذي تبلغ كثافته 0.70 بسبب صلابته و مرونته و مقاومته الجيدة للشقوق و استخدم كذلك خشب الأرز في صناعة السفن إضافة إلى شجر السنط العالية خشبها له مقاومة جيدة و حتى تحسن الحضارة الرومانية خاصة سفنها اختارت لها أجود الخشب و أضافت العديد من العناصر مثل الدفة و الصاري و الدوقل و الشراع⁵

المطلب الثاني : صناعة القوارب

تعتبر السفن الرومانية وريثة السفن الإغريقية ففي البداية كان شكل البناء مرتبط بتحديد الهيكل الذي يحدد شكل السفينة⁶ فمن الواضح أن السفن القديمة قد بنيت عن طريق تجميع الألواح الخشبية الواحدة تلو الأخرى انطلاقا من العارضة التي تحمل اسم (كارينا) و بالتالي فهذه

¹ لكحل ريمة ، دراسة السفن و القوارب الرومانية من خلال الفسيفساء المعروضة بالمتحف الوطني سيراتا و متحف موقع جميلة الاثري و متحف موقع هيبون الأثري ، (دراسة وصفية تحليلية)، جامعة قسنطينة 2 ، 2017 ، ص 51

² Ch .Du bois . OP .Cite . P 158

التنوب : كانت أغلب المراكب البحرية مصنوعة منه لأنه خشب خفيف كما أنه مناسب تماما لصناعة القوارب الطويلة و كان يتم استخدام الصنوبر عندما تقتصر إلى التنوب

Les burnes : و كانت تحتوي من صف إلى خمس صفوف من المجاديف كما استعملت في معركة أكينوم البحرية سنة 31 ق . م يعتقد أن هذه السفينة استعملت كذلك كسفينة تجارية لحمل الجرار

³ M . Redd . Mare Nostrum . les frastuctures le dispositif et histoire de la marine militaire sous . l'empire Romanie . M.E.F.R.1988.P16

⁴ Ch .Du bois OP . Cite . Remarques sur les quilles des navires Roman .Revue archéologique de narbonnaise . volume 9. 1976 . P 160

⁵ لكحل ريمة ، المرجع السابق ، ص 51

⁶

الألواح هي التي تعطي شكلا للقارب¹ و هي الطريقة التي تدعى بالهيكل التي أكد الأثري ليونال كاسون على استخدامها في العصور القديمة

في بناء السفن² في الواقع هناك رؤية مزدوجة مختلفة لتصميم أشكال السفينة بحيث نجدها في بناء مصطفى لرؤية طولية التي تلعب دورا في دعم الهيكل المهيمن للسفينة و في البناء على الضلع أو الأضلاع التي تنحني إلى الأعلى تحقق التقعر في الداخل و خاصة السفن التجارية كما أما أنها تلعب دور تعزيز عرضي ثانوي و مع الألواح التي يتم تجميعها فإنها تميز بناء السفن الإغريقية و الرومانية منذ القرن 4 ق.م³

و كان لتثبيت الضلع في الألواح استعمال المسامير و ذلك منذ نهاية العصور القديمة⁴ و كانت تستعمل عادة عند بناء الهيكل العلوي و لعل ما يؤكد ذلك تلك الحفرية الأثرية التي أجريت تحت الماء حيث تم العثور على العديد من مسامير من الحديد⁵

المطلب الثالث : تطور صناعة السفن

أصبح الرومانيون حكاما لمنطقة البحر الأبيض المتوسط خلال القرن الثاني قبل الميلاد واستخدموا أنواع السفن نفسها التي استخدمها الإغريق ، بني الرومانيون أضخم أسطول تجاري عرف في التاريخ القديم وكانت أكبر سفن الشحن لديهم تحمل الحبوب من الإسكندرية في مصر إلى روما كان طول أضخم هذه السفن 55م ، والعرض 14م، الأمر الذي مكنها من حمل أكثر من 910 أطنان و ثربة من البضائع وما يصل إلى 1000 راكب وكما كانت سفن الشخص ككل الناقلات في الزمن القديم تحمل الركاب أيضا لأنه لا توجد سفن مصممة خصيصا لحمل الركاب آنذاك وكان المسافرين يحجزون مكان في أي سفينة شخص متجهة نحو هدفهم فقد كانت في تلك السفن غرف جلوس " كابينات"، قليلة مخصصة للشخصيات المهمة أما بقية الركاب فقد كانوا يفترشون أرضية "سطح"، السفينة و وقيمون داخل ملاجئ صغيرة يصنعونها بأنفسهم في كل ليلة⁶.

و رغم ركوبهم البحر متأخرين بالقياس مع أخرى كالفينيين والإغريقين إلا أنهم قاموا بتجهيز قواتهم البحرية التي جاءت تحت ضغط الحاجة فعرفوا صناعة بعض القوارب البدائية

¹ Ch . Dubois .OP. P160

² Ch .Dubois . OP .Cite .p 156

³ R .Cagnat .et V . chapot .O P . cite . P 301

⁴

⁵ M . Redde . Mare Nostrum .O .P .Cit . P 22

⁶ محمد طارق نقلا عن ، تاريخ السفن وأنواعها، ص5. + موقع

<http://khd.google.com/k././3mтт212rbgmq2/>

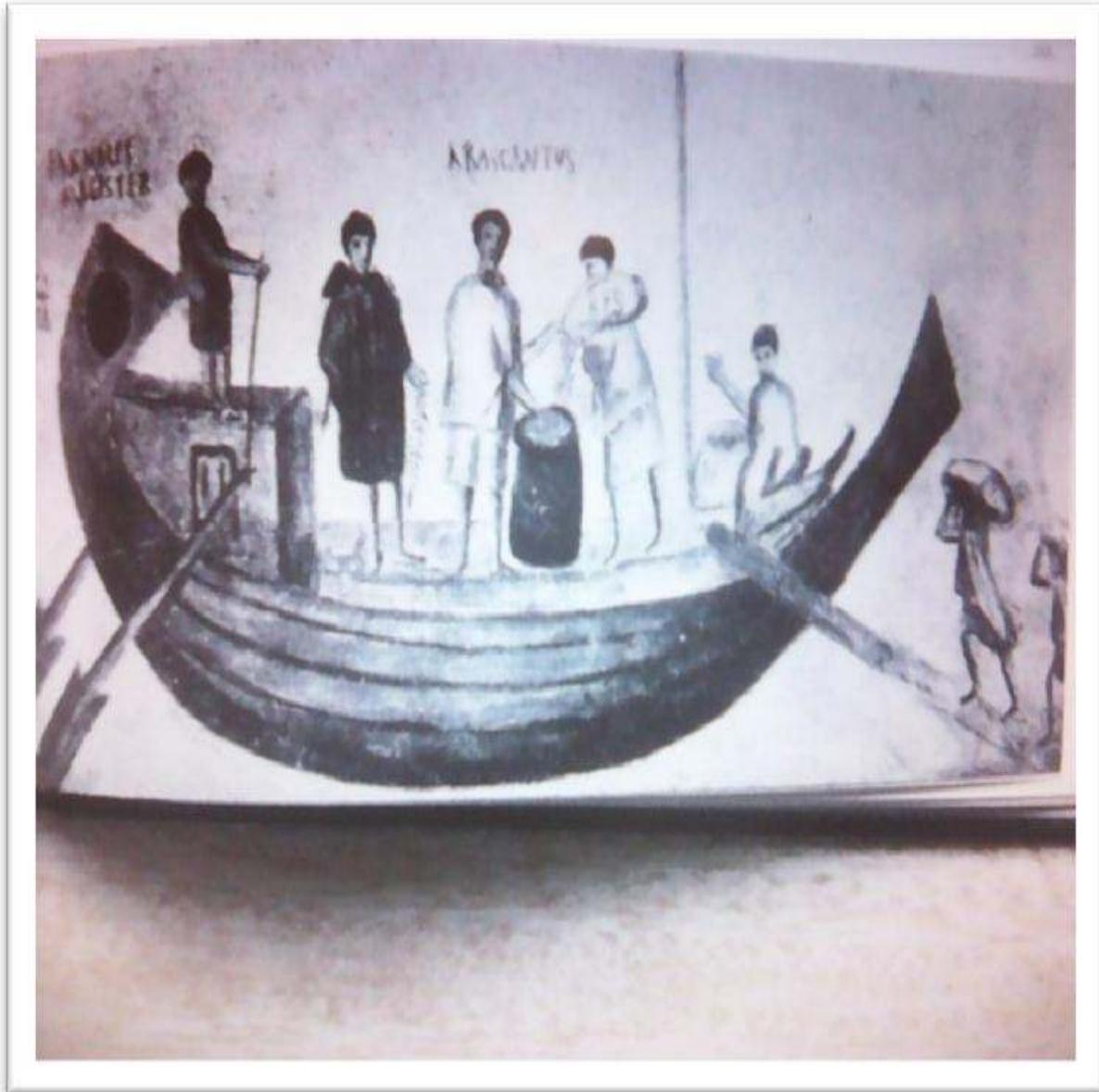
التي كانت تستعمل في الصيد والتي طورها فيما بعد خاصة بعد تقربهم من الإغريق والفينيقيين وغيرهم من ، الأمم المتحضرة هذا إلى جانب تنوع التجارة التي كان البعض منها ينقل في الجرار فظهرت قوارب صنعت من أجل حمل هذه الأخيرة والتي كانت تسلك كرق المياه بشكل طبيعي¹.

وقد عرفوا الرومان نوعين من السفن انقسمت إلى فيئتين رئيسيتين لم تختلف في الوظيفة فقط وإنما اختلفت حتى في الشكل تبدأ ب :

أ - السفن التجارية :

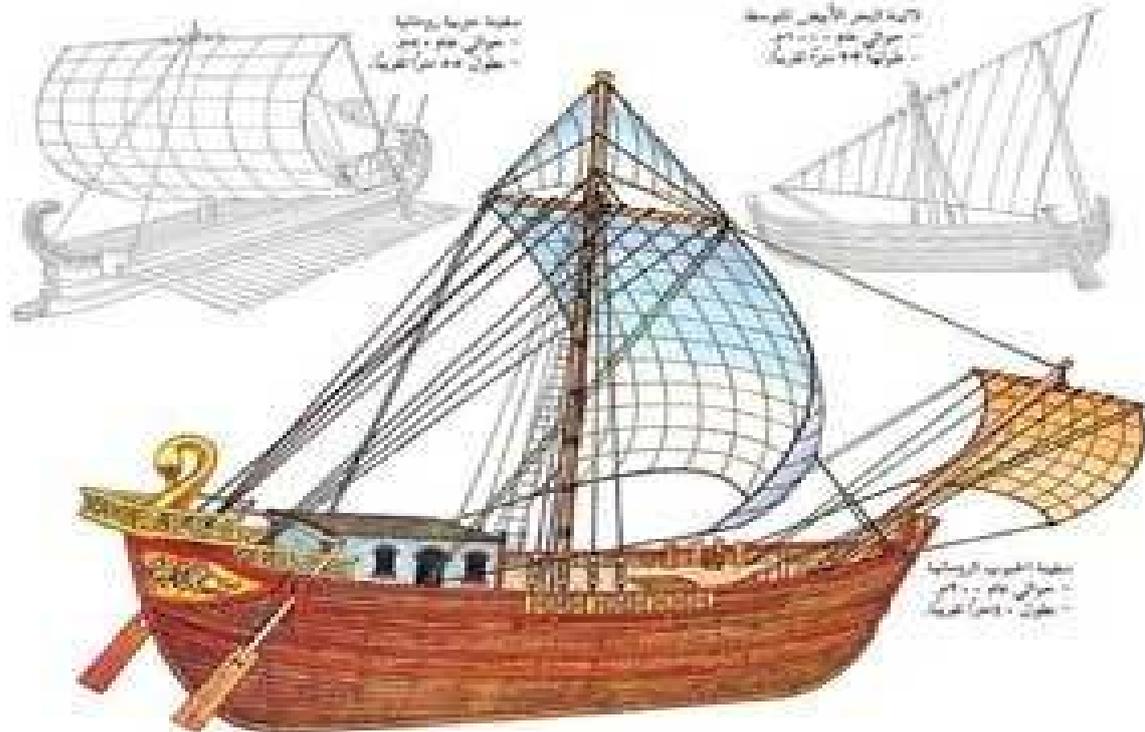
كانت مخصصة لنقل البضائع والسلع ومستديرة الشكل وسميت كذلك بالمتماثلة "symétrie que" ، لأنها تنتهي عند كلا الطرفين بنهايتين مرفوعتين مقعرة بقوس منحنى ومجوفة من الداخل لاستيعابها أكبر قدر ممكن من الحمولة².

¹ cagna R .tv.chapot.Manuel d'archéologie.romaine.tome2,paris,1920, p297. ² Dural M P .R .F .E :M ,in ,les forms des navires romains,d,après les mosaïque d'althiburus , 1949,p121. 61,tome,



السفن الرومانية

استخدم الرومان بصيرة رئيسية سفينة حربية ومرآكت. الثمن تشبه بظن هي استخدمها الإغريق. لكنهم أضافوا
 سفينة حربية كبيرة أحادية صنف الخشب. وكما هي الرومان استخدم السفن البحرية في الأريمن البحار.
 وبنيت أكثر سفن الخشب لديهم الخبوة من الخشب. وكان ما فعل الإغريق استخدم الرومان الخرافة سفلة الشكل
 سميت **الآلية** في قواربهم الصغيرة. أما السفلات الكبيرة فقد استخدمت الخرافة مربعة الشكل. وكما بدأ استخدام
 الآلية على سفن واسع في منطقة البحر الأبيض المتوسط في القرون الوسطى.





لكحل ريمة ، دراسة السفن و القوارب الرومانية من خلال الفسيفساء المعروضة
بالمتحف الوطني سيرتا و متحف موقع جميلة الأثري و متحف موقع هيبون الأثري
(دراسة وصفية تحليلية) ، ص 32

ب - السفن الحربية :

كانت مخصصة للحروب ويعرف تحت الاسم العلمي "Naues longae"، وهي في حد ذاتها مرادفة للكلمة الأولى أي ان بنية هذه السفن تميزت بطول أكبر بكثير من الأخرى¹، وعلاوة على ذلك فإن السفن الحربية كانت غير متناظرة "Asymétriques"، فلها ذيل الحيوان أي مؤخرة مرتفعة جدا وكانت مؤخرة السفن القديمة سواء كانت متناظرة أو غير ذلك مرفوعة ومنحنية وفي المقدمة لديها قوس مقعر يهدف إلى شق الأمواج العالية مصمم لتشكيل تأثير القبة لزيادة السرعة²، كما أنها مسلحة بمهماز³، والملاحظ أنه لم يتوقف الشعب الروماني عند هذا النوع من السفن الحربية بل طورها إلى سفن ذات صفيين من المجاديف والتي عرف بسفينة "leles"، وقد اعتمد الريان في توجيه هذا النوع من السفن على الدفة التي تقع في المؤخرة أما عملية التجديف فكان لكل مجداف مجدف وغالبا ما تستخدم من قبل القراصنة لسرعتها⁴.

¹ Redde M .Mare Nostrum ,les infrastructures ,le dispositif et l’histoire de la marine militaire sous l’empire romain ,in ; M.E.F.R,1988,p 22.

² لكحل ريمة ، دراسة السفن والقوارب الرومانية من خلال الفسيفساء المعروضة بالمتحف الوطني سيرتا ومتحف موقع جميلة الأثري ومتحف موقع هيبون الأثري (دراسة وصفية تحليلية)، رسالة لنيل شهادة الماستر في الآثار القديمة ، جماعة قسنطينة 2 ، عبد الحميد مهري 2017م، ص30.

³ أستعمل هذا النوع من السفن ذو الشكل الطويل والمستطيل لاستيعاب عدد طاقم السفينة وكذا عدد المجدفين .
⁴ M P . .cit Duval, QP . P 136 .



المبحث الثالث : أنواع السفن الرومانية واقسامها .

لقد عرفت الإمبراطورية الرومانية تنوع في أنواع السفن من حيث الشكل و كذلك من حيث الاستعمال و عليه نحاول أن نوضح بعض هذه السفن :

1- السفن التجارية :

النوع الأول : سفينة " كوربيطا Corbita "

هي السفن الشراعية التجارية ذات الشكل المستدير و المجوف من الداخل و مزودة بصاري طويل يتوسط السفينة¹ و قد استعملت أيضا في نقل الحبوب من مصر و شمال إفريقيا كالقمح² أما سرعتها فكانت مختلفة ما بين 7.5 و 14.4 كلم /سا³

¹ P.M.DUVOL .OP. Cite . P 133

² A.Rich . Dictionnaire des antiquités Romaines et grecques 3 ed . 1883. P 1254

³

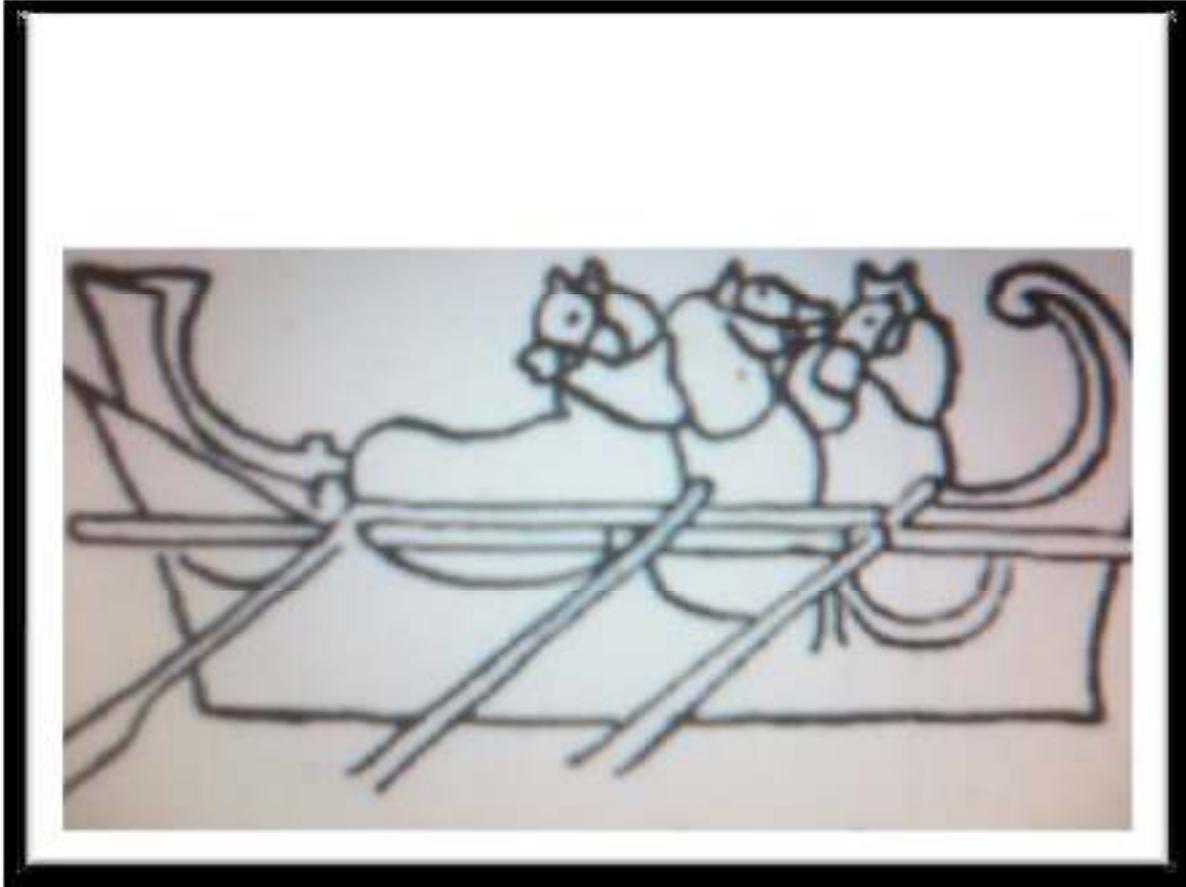


لكحل ريمة ، مرجع سابق ، ص 34

النوع الثاني : سفن "هيباجو أو هيباجوجوس Hippago /Hippagogus"

هي من السفن المتماثلة مختلفة عن السفن المستديرة الضمان الحد الأقصى للبدن بنيت لتكون أوسع في الجزء الخلفي و في المقدمة هي متسعة و مسطحة القاع و يغيب فيها الشراع لكنها مجهزة بمجاديف و كانت تستخدم لنقل الحيوانات كالخيول²

¹ P .M .Duval I . O P . Cite . P 135
² M . Redde OP . Cite . P P 223 224



النوع الثالث : " أونراريا Onraria "

كان هذا النوع ينقل الجرار الحاملة لمختلف المواد السائلة كالزيوت و الخمر و غيرها و هي سفينة تجارية أو سفينة شحن رومانية¹ و كانت تزين غالبا بشكل بجعة في مؤخرتها و نجد بناء صغير الذي كان بمثابة مأوى للربان في الوسط يقف صاري بشكل مستطيل في المقدمة نجد شراع آخر صغير كما انها ليست من السفن الحربية بالدرجة الأولى و لكن تستعمل في جميع الحالات إضافة إلى أنها سفن قراصنة² و استعملت أيضا كسفينة تجارية لنقل الفيلة

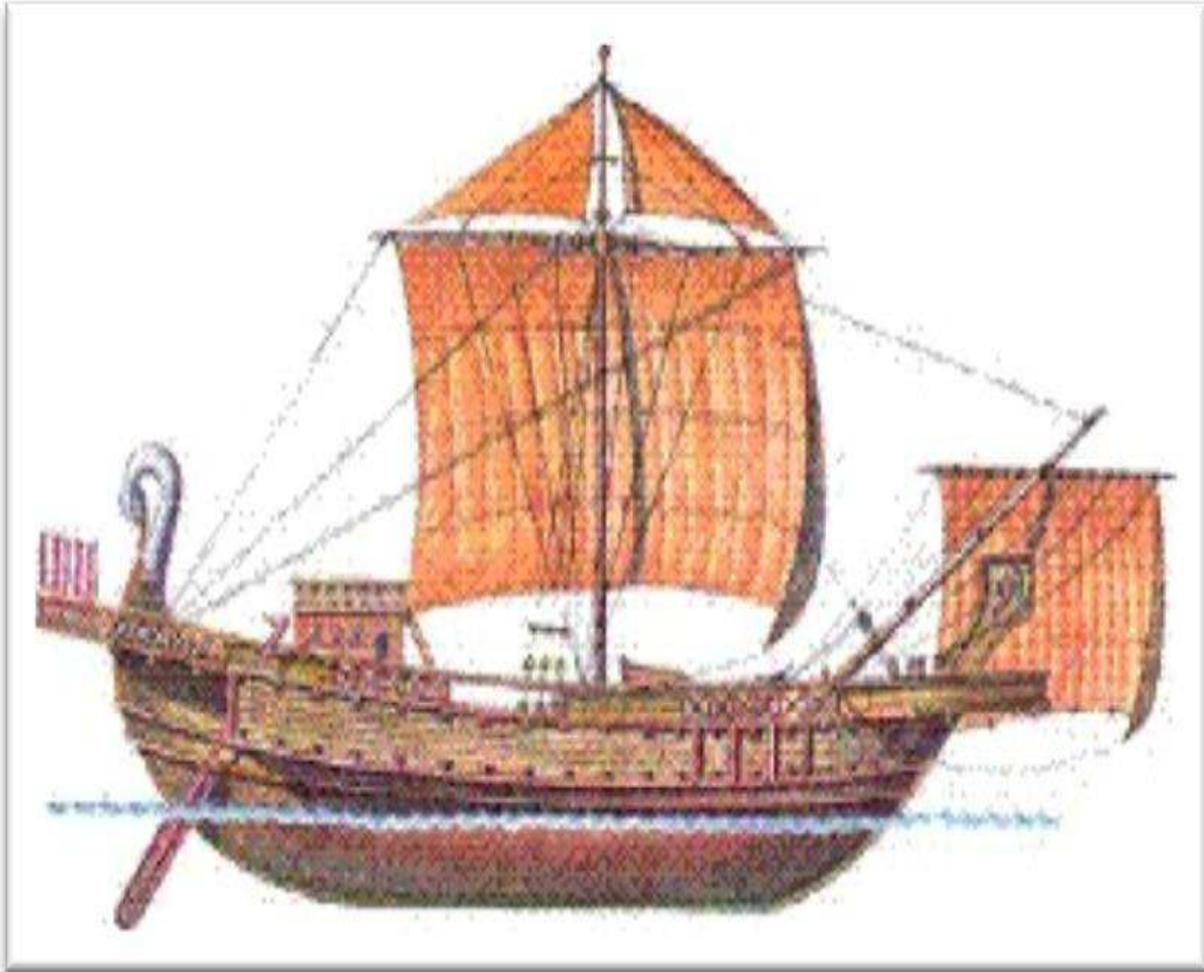
3

¹ لكحل ريمة ، دراسة السفن و القوارب الرومانية من خلال الفسيفساء المعروضة بالمتحف الوطني سيرا و متحف موقع جميلة الاثري و متحف

موقع هيبون الأثري ، مرجع سابق ، ص 35

² A. Rich . OP . Cite . P 1350

3



النوع الرابع : "كيداروم Cydarum"

مع تطور التجارة البحرية التي كانت قائمة مع مختلف مناطق البحر المتوسط تطورت صناعة السفن و أصبحت تأخذ أشكالاً أخرى حيث ظهرت العديد من قوارب الصيد التي عرفت بكيداروم و التي كانت مخصصة لصيد الأسماك و كما استعملت في بعض الأحيان كسفينة حربية كانت تمتاز هذه القوارب ببدن رشيق و مرفوع جهة المقدمة و مؤخرة تنتهي بانحناء مقعرة بزاوية حادة مع القاعدة¹

¹ P . M . Duval . O P . Cite . P 139



2- السفن الحربية :

النوع الأول : "برورطا Proreta"

ظهرت منذ الفترة الجمهورية و استمرت إلى غاية الفترة الإمبراطورية استعمل فيها الشراع بالموازاة مع المجاديف و تعد من السفن ذات الصف الأحادي من المجاديف ¹

النوع الثاني : "سفينة Celes"

و هي من السفن ذات صفين من المجاديف و قد اعتمد الربان في توجيه هذا النوع من السفن على الدفة التي تقع في المؤخرة أما عملية التجديف فكان لكل مجداف مجدف و غالبا ما تستخدم من قبل القراصنة لسرعتها ²



¹ لكحل ريمة ، مرجع سابق ، ص 40

² P . M . O P .Cite . P 136

النوع الثالث : " تريميس Triremis "

إلى جانب السفن الثنائية المجادف ظهرت إلى ثلاثية الصفوف من المجاديف هذه الأخيرة التي كانت تمر عبر فتحات موجودة إلى جانبي السفينة و كان يتحرك هذا النوع من السفن بالشرع

1

ب- أقسام السفن الرومانية :

تتكون السفينة من عدة عناصر و التي ساعدتها على أداء مهمتها بسهولة و سرعة و تشمل هذه العناصر كل من :

• الهيكل :

يمثل الجزء الخارجي للسفن و يصنع عادة من الخشب الجيد كالصنوبر و حسب الكاتب (بلين) فإنه كان شائع الاستعمال في بداية الإمبراطورية الرومانية لا سيما بالنسبة للسفن المعروفة باسم لبورن Les bures²

• المقدمة :

صدر السفينة يحمل أشكال زخرفية تؤثر على مظهرها و وظيفتها فحسب الباحث P M Duval فإن السفينة الرومانية أظهرت الخيال الواسع للمصمم فبرزت مجموعة متنوعة من الأشكال³

و للفت الانتباه أن مقدمة السفن الرومانية كانت تزين من الأعلى برؤوس حيوانية مختلفة وحوش بحرية و آلهة هذه الأخيرة التي كانت تلعب دورا تعويذيا أمام الأخطار البحرية و من شأنها أن تضع القارب تحت حمايتها لا سيما الآلهة حامية المدن⁴ و لكثرة و تعدد

أنواع السفن الأسطولية في فترة الإمبراطورية الرومانية تمكن الباحثين من تصنيف مقدمات السفن إلى فئتين كبيرتين هما :⁵

مقدمة تعلوها شخصية عملاقة من حيوان وحشي أوله

¹ M . Redde . O P . Cite . P 111

² M . Redd . O P . cite . P 15

³ لكحل ريمة ، مرجع سابق ، ص 46

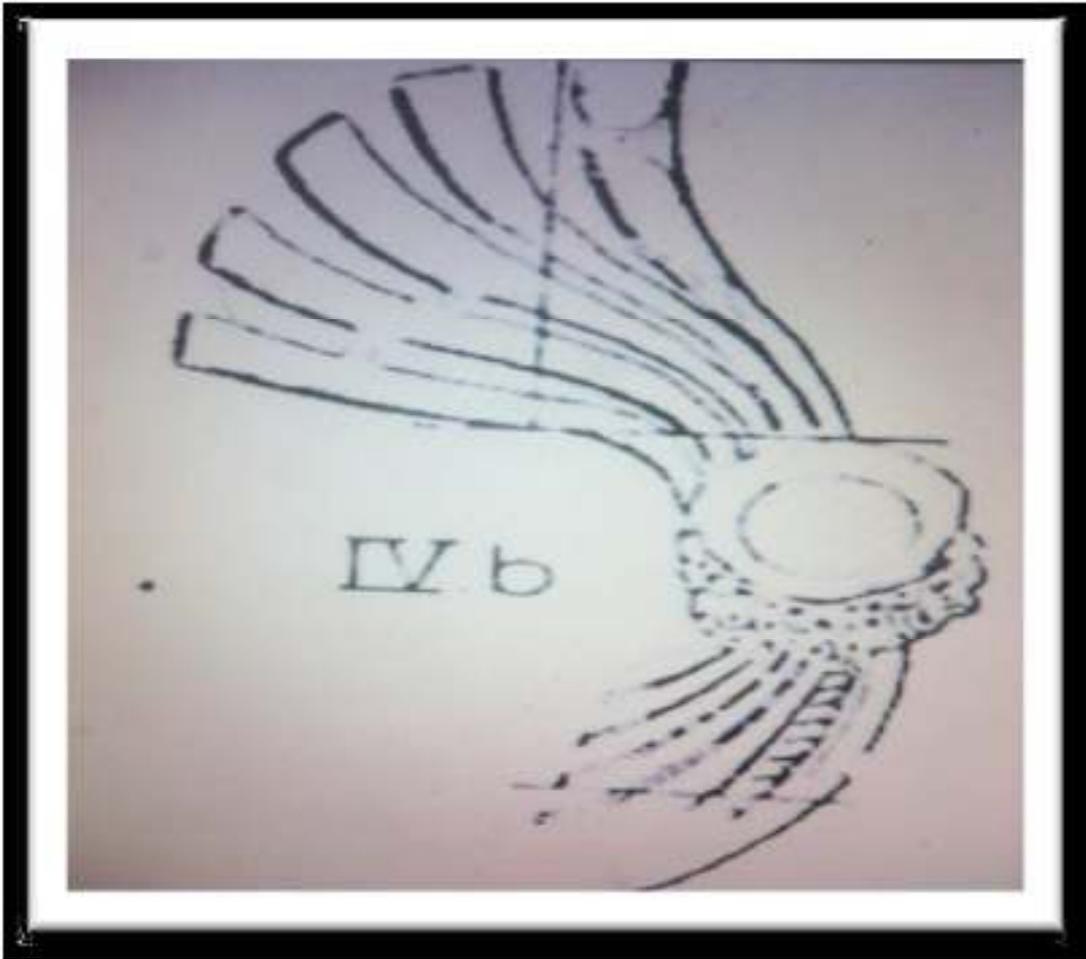
⁴ P .M . Duval . O P . Cite . P 815

⁵ M . Redd . O P . cite . P P 68 69

مقدمة تنتهي بشكل حلزوني

• المؤخرة :

تمثل مؤخرة السفينة جزؤها الخلفي و قد عرفها الرومان باسم بوبيس و هي مرتفعة سواء في السفن التجارية أو الحربية و تتوضع عليها الدفة و قد زين طرفها العلوي بقرص من المعدن مما لاشك فيه درع تنبثق منه مختلف الفروع بشكل عمودي و التي تنحني نحو المقدمة تشبه إلى حد ما ريش الطائر و هناك مؤخرة تنتهي برقبة بجعة نراها في كثير من الأحيان على السفن التجارية¹



● الدفة :

تعتبر الدفة موجه السفينة ووحدة قيادتها و هي جهاز التوجيه الوحيد المعروف عند الرومان و يتحكم فيها ربان واحد و يمكن أن تضم السفينة دفتين تثبتان على جانبي مؤخرتها و هي ضرورية في السفن و يمكن تمييزها من خلال حجمها الذي يفوق حجم المجاديف¹

● الصاري :

يعتبر الصاري الجهاز الرئيسي في السفن كان قيصرًا و يتكون من جدع شجرة في القوارب البدائية الرومانية إلا أنه و حسب ما ذكره (بلين) في الصاري أصبح يصنع من نفس خشب الجميز في فترة الإمبراطورية² و كان يوضع على سطح السفينة و يثبت بدعائم على جانبيه و ينتهي في القمة و يكون حجمه حسب حجم السفن

كانت السفن الرومانية مزودة بصاري وحيد في البداية ثم أصبحت تستعمل صاري كبير يتمركز في الوسط و آخر مثبت في المقدمة و عادة ما يكون مائل و ثالث يقع في المؤخرة كما أنه مائل على الأرجح³

● الدوقل :

خشبة طويلة تشد في وسط السفن يمد عليها الشراع تتخذ هذه القطعة موضع أفقي كما تظهر من خلال بعض الأشكال أنها تقطع الصاري على شكل الحرف اللاتيني T¹

● الشراع :

استعمل الشراع في العالم القديم منذ الحضارات الأولى بأشكال متنوعة من المثلث إلى المستطيل إلى المربع الذي استخدم في سفن البحرية المصرية و الإغريقية و حتى الرومانية حيث كان يصنع من الكتاب L'intense⁴ و الملاحظ أن الشراع المستطيل الشكل يكون رئيسي يتوسط السفن الجارية و الحربية و هو كبير الحجم يدفعها للسير كما يساعد على سرعة الحركة أما شراع المقدمة Beupré

¹ لكحل ريمة ، مرجع سابق ، ص 48

² M . Redde . O P . cite . P 15

³ سرحان حليم ، مرجع سابق ، ص 109

⁴ F . Gaffio. Dictionnaire latin français. P 801

فهو أقل من الشراع الرئيسي إضافة إلى شراع المؤخرة و تختلف الأشرعة في طولها و عرضها وهي جميعا مكملة لبعضها البعض كما تعتبر العناصر الرئيسية في تحريك السفن الشراعية

المبحث الرابع : الموانئ الرومانية .

كانت السفن الرومانية تحتاج الى موانئ ترسو اليها من أجل إفراغ حمولتها أو شحن ونقل حمولة أخرى ويعتبر ميناء "أوستي"، من أكبر الموانئ التي عرفتها روما حيث أنشأ مع نهاية الفترة الجمهورية كان يستقبل المراكب والسفن الآتية من كل المناطق العالم الروماني لنصب حمولتها في مخازن روما¹.

ومع توسعات الإمبراطورية في الشمال إفريقيا وإنشائها لمدن عسكرية على السواحل كان عليها بناء موانئ عسكرية وتجارية مثل ميناء شرشال² وصلداي³ وطبرقة⁴ وغيرها⁵، والذي خصص فيها كل ميناء بتصدير منتج معين⁶.

¹ محمد البشير الشنيتي ، نوميديا وروما الإمبراطورية، مؤسسة كنوز ، المعرفة للنشر والتوزيع ، الجزائر، 2012م ، ص87.
² شرشال : مدينة أمازيغية فينيقية تسمى بأبول و ازدهرت المدينة في عهد القرطاجيين خضعت لحكم ماسنيسا فأصبح واحدة من مدن النوميديين و بعد انتصار الرومان على مملكة نوميديا عام 105ق م و في عام 40 ق م استولى عليها الرومان
³ صالداي : بجاية حاليا اسمها مشتق من كلمة سيرد و تعني الحجر الصلب تقع على شاطئ خليج مصب نهر الصومام الذي يصب في البحر المتوسط عرفت نشاطا تجاريا منذ القدم
⁴ طبرقة : مدينة عريقة أسسها الفينيقيون تحت اسم ثابركة
⁵ M Redde ,o,4.,p244,245,248.
⁶ رمضان تسعيدت ، الإصلاحات السفيرية في بلاد المغرب ، رسالة ماجستير في التاريخ القديم، جامعة الجزائر ، 1990م، ص 149.



المبحث الخامس : التجارة الرومانية

لم تكن الإمبراطورية الرومانية تمتع بالاكتفاء الذاتي رغم اتساعها وامتدادها مثل الأحجار الكريمة ، التوابل ، العقاقير الحريز ، كانت تأتي به من الشرق الأقصى¹، ولما كانوا يؤمنون بأن المشاركة في الحروب واجب كل روماني اتجاه وطنه ولذلك اعتبروا التجارة إنها لا تعد المواطن لتحمل عناء الحروب ولهذا لم يستدعي أصحاب التجارة للمشاركة في الحروب إلا عند الضرورة .

ويتم استخدامهم في السفن الحربية ولهذا فلم يمارس التجارة بين الرومان الا البعض من الفئة العامة فقط وقد كانت روما تحيا حيات بسيطة تميزت بالتقشف².

وقد اسهم في تطور النشاط التجاري في روما عاملان أساسيان هما الأرض الواسعة التي وفرتها الولايات من جباية الضرائب وإقراض الأموال ، إضافة إلى تزايد عدد الولايات فكلما ازداد العدد اتسع الأفق امام التجار إضافة إلى استخدام وسائل النقل المختلفة التي قربت المسافات ومكنت من حمل اكبر قدر³، ممكن من البضائع من مكان إلى مكان داخل دولة واحدة ومنها إلى كل أنحاء العالم القديم فكان للطرق المائية الدور الكبير في التجارة⁴، سواء كانت بحرية أو نهريية وهذه الأخيرة كانت تنتقل فيها السلع في قوارب متنوعة من بينها بالبينييش « les péniches »⁵، أستعمل لحمل الامتعة والسلع بالإضافة إلى القمح الذي يشحن خصيصا إلى ميناء "أوستي"⁶، عبر نهر التيبير أعالي مدينة روما⁷.

وقد عرفت التجارة الرومانية تنوعا في البضاعة التي كانت تتم فيها عملية التبادل التجاري بينها وبين المناطق التي تعتمد عليها في تصدير واستيراد بعض السلع والبضائع سواء كانت جافة مثل الحبوب او سائلة كالزيوت والخمور والعمور وكذا صلبة كالأخشاب والمعادن المختلفة أنواعها زيادة إلى تجارة الحيوانات

التي تنوعت من أليفة كالحصان والخيول التي تستعمل للحروب أو في الصيد والألعاب الترفيهية بالإضافة إلى المتوحشة كالأسود التي تستخدم للمصارعة وقد نشأ تبادل هذا النوع

¹ أد، تشارلز ورت، تر: ممزي، عبدة جرجس ، د، محمد صقر خفاجة ،الإمبراطورية الرومانية ،مهرجان القراءة للجمع 99 مكتبة الأمير ، القاهرة، 2003م، ص 141.

² أيوب ، إبراهيم، التاريخ الروماني، الشركة العالمية للكتاب ، 1997، بيروت، ص 101.

³ د. إبراهيم تصحي، تاريخ الرومان 133-44 ق.م، ج2، منشورات الجامعة الليبية كلية الآداب ، 2001م، القاهرة، ص730.

⁴ البضاوية بالكامل، مرجع سابق ، ص 330، 329.

⁵ قارب نهري مسطح القعر أعتمد فيه الملاح على مجدافين كبيرين لتحريكه وكان يستعمل لحمل الأمتعة والسلع.

⁶ يعتبر من أقدم الموانئ التي أقيمت بنهر التيبير مدينة كانت تبعد عن روما ب 16 ميل وكانت لهذه المدينة أهمية كبيرة لروما وتعتبر أحد مستعمراتها البحرية إذ أصبحت قاعدة بحرية وتحوله إلى مركز تجاري واسع النشاط

⁷ البضاوية بالكامل، نفسه ، ص 81.

من التجارة في القرن 2 ق.م، وكانت شمال إفريقيا المقدم الرئيسي للحيوانات لروما¹، إضافة إلى تزويد روما بالقمح من الشمال الإفريقي خلال القرن 1 الميلادي².

¹ البضاوية للكامل، المرجع السابق ، ص328.

² المرجع نفسه، ص330.

خاتمة :

و من خلال هذه الدراسة حول موضوع الملاحة و تطور صناعة السفن في البحر الأبيض المتوسط في الفترة القديمة توصلنا إلى مجموعة من النتائج و المتمثلة فيما يلي :

- المكانة الجغرافية والاسراتيجية و التاريخية التي يتمتع بها البحر المتوسط و توسطه قارات العالم القديم هذا ما جعله معبر الطرق التجارية و يعتبر أهم البحار و ذلك لما يحتويه من جزر و خلجان و التي كانت بمثابة نقاط استدلال للبحارة و من العوامل المساعدة على الملاحة القديمة

- اعتبار فينيقيا من أقدم الأمم المتحضرة ، و كونها أول قوة تجارية في العالم القديم
- اكتشاف الفينيقيين لوسائل جديدة لعبور الأنهار و التنقل على سواحل البحار و التي تمثلت في مراكب صغيرة مزودة بمجاديف استعملت في الصيد و النقل بالدرجة الأولى
- و نظرا لكثرة الصعوبات التي واجهت القوارب قرروا تطويرها إلى سفن صلبة تقاوم الأمواج و الرياح

- السفن الفينيقية في الأصل كانت من نوع واحد و هي السفن التجارية والتي كانت في حد ذاتها تستعمل لنقل الفرق العسكرية و هذه الأخيرة تطورت مع تطور الحروب في العالم القديم ، و من هنا نستنتج أن السفن التجارية كانت أسبق من الحربية
- عمل الفينيقيون على إقامة الموانئ و التي كان لها دور كبير في ازدهار التجارة و لهذا عملت على اتباع مبدأ الميناءين في سواحل المدينة الواحدة سواء في فينيقيا أو في مستوطناتها و تتمثل أهم الموانئ الفينيقية في جبيل و صيدا و صور
- طبيعة البلاد الفينيقية و معرفتهم لأسرار البحار و هي التي دفعتهم إلى امتحان التجارة و التخصص فيها مما أدى إلى تطوير حضارتهم و التأثير على غيرهم

حققت الملاحة تطورا في عهد الفينيقيين سواء التجارية أو الحربية و قد استدلوا بالدب الأصغر و هم أول من أتقنوا فن الملاحة ليلا باستعمال النجوم

الفصل الرابع جغرافية بلاد الرومان

خاتمة :

و من خلال هذه الدراسة حول موضوع الملاحة و تطور صناعة السفن في البحر الأبيض المتوسط في الفترة القديمة توصلنا إلى مجموعة من النتائج و المتمثلة فيما يلي :

- المكانة الجغرافية والاسراتيجية و التاريخية التي يتمتع بها البحر المتوسط و توسطه قارات العالم القديم هذا ما جعله معبر الطرق التجارية و يعتبر أهم البحار و ذلك لما يحتويه من جزر و خلجان و التي كانت بمثابة نقاط استدلال للبحارة و من العوامل المساعدة على الملاحة القديمة
- اعتبار فينيقيا من أقدم الأمم المتحضرة ، و كونها أول قوة تجارية في العالم القديم
- اكتشاف الفينيقيين لوسائل جديدة لعبور الأنهار و التنقل على سواحل البحار و التي تمثلت في مراكب صغيرة مزودة بمجاديف استعملت في الصيد و النقل بالدرجة الأولى
- و نظرا لكثرة الصعوبات التي واجهت القوارب قرروا تطويرها إلى سفن صلبة تقاوم الأمواج و الرياح
- السفن الفينيقية في الأصل كانت من نوع واحد و هي السفن التجارية والتي كانت في حد ذاتها تستعمل لنقل الفرق العسكرية و هذه الأخيرة تطورت مع تطور الحروب في العالم القديم ، و من هنا نستنتج أن السفن التجارية كانت أسبق من الحربية
- عمل الفينيقيون على إقامة الموانئ و التي كان لها دور كبير في ازدهار التجارة و لهذا عملت على اتباع مبدأ الميناءين في سواحل المدينة الواحدة سواء في فينيقيا أو في مستوطناتها و تتمثل أهم الموانئ الفينيقية في جبيل و صيدا و صور
- طبيعة البلاد الفينيقية و معرفتهم لأسرار البحار و هي التي دفعتهم إلى امتحان التجارة و التخصص فيها مما أدى إلى تطوير حضارتهم و التأثير على غيرهم
- حققت الملاحة تطورا في عهد الفينيقيين سواء التجارية أو الحربية و قد استدلوا بالدب الأصغر و هم أول من أتقنوا فن الملاحة ليلا باستعمال النجوم
- احتلال قرطاج لموقع جغرافي ممتاز و المتمثل في توسطها المسافة بين المستعمرات الفينيقية في الغرب و الوطن الأم في الشرق هو ما مكنها من التطور و التحول من مدينة فينيقية إلى جمهورية مستقلة
- الأسطول البحري القرطاجي هو فينيقي الأصل
- لقد كانت الدولة القرطاجية هي التي تقرر تكوين الأساطيل حيث كانت تتكفل ببناء السفن و ترميمها و كذلك بتكوين ما يلزمها من البحارة
- كان البحارة القرطاجيون ينظمون رحلاتهم في الليل على النجم القطبي

الخاتمة

- قوة الأسطول الحربي القرطاجي الذي هيا لها لكي تقود أعظم أسطول حربي في الحوض الغربي للبحر المتوسط
- تبني قرطاج نظام يرتكز على مبدأ الإنتاج و التبادل على مختلف دول العالم القديم و بذلك لعبت دور الوسيط في المقايضات التجارية بحكم موقعها الاستراتيجي
- بالرغم من أن الرومان ركبوا البحر متأخرين مقارنة بالشعوب الأخرى إلا أنهم عرفوا صناعة القوارب و استعملوها في صيد السمك و النقل و طوروها فعرفت نوعين رئيسيين من السفن هما السفن التجارية و الثانية السفن الحربية
- اختلاف كلا النوعين التجارية و الحربية عن بعضهما من حيث الشكل فالأولى مستديرة وواسعة من الداخل أما الثانية فهي ممدودة و نحيفة خاصة بنقل الجنود إضافة إلى المجدفين
- عرفت السفن الرومانية تنوعا ففيما يخص السفن التجارية فعرفتها من القوارب النهرية إلى السفن الأكبر حجما و ذلك حسب التبادل التجاري و نوعية الحمولات وهي متنوعة أيضا حسب الصادرات و الواردات
- تطوير الرومان للسفن و إدخال تعديلات عليها سواء التجارية منها أو الحربية
- إن القوارب و السفن الأسطولية الرومانية كان لها الفضل في توسعات الإمبراطورية لا سيما في الشمال الإفريقي
- عرفت التجارة الرومانية تنوع في البضائع فمنها الصلبة و السائلة و الجافة و قد كانت تستعمل في نقلها قوارب متنوعة
- و منه نستنتج أن بداية ظهور القوارب كانت مع الحضارة المصرية الفرعونية ثم تطورت مع الحضارات الأخرى واتخذت اشكالا ووظائف متعددة حيث تميزت مابين السفن التجارية المخصصة لنقل السلع المختلفة و السفن الحربية التي تستعمل في الحروب

قائمة المصادر و المراجع :

- 1- إبراهيم رزق الله أيوب ، التاريخ الروماني ، الشركة العالمية للكتاب ، لبنان ، 1996 .
- 2- إبراهيم ، نصحي ، تاريخ الرومان ، ج2 ، 133- 44 ق م ، منشورات الجامعة الليبية ، كلية الاداب ، القاهرة ، 2001 .
- 3- احمد زكي بيك ، قاموس الجغرافيا القديمة ، المطبعة الكبرى ، مصر ، 1899 .
- 4- احمد الفرجاوي ، بحوث العلاقات بين الشرق الفينيقي المعهد الوطني للتراث ، تونس ، 1993 .
- 5- إسماعيل سيبوكر ، محاضرات في مقياس الحضارات الإنسانية .
- 6- اصطفيان اكصيل تاريخ شمال افريقيا القديم ، ج2 ، تر: محمد التازي سعود ، مطبعة المعارف الجديدة ، الرباط ، 2007 .
- 7- اطلس العالم الكبير ، مسجل في وزارة الاقتصاد والتجارة ، لبنان ، 1999 .
- 8- اندريه ايمار وجانين أوبواه : تاريخ الحضارات ، العلم ، روما وامبراطوريتها ، مج 2 ، ط2 ، منشورات عويدات ، بيروت ، 1981 .
- 9- ايت عمارة ، دور السفينة في التجارة والتوسع الاستيطاني في البحر المتوسط القديم ، رسالة ماجستير في التاريخ القديم ، اشراف محمد الشنيتي ، جامعة الجزائر ، جوان ، 1995 .
- 10- البضاوية بلكمال ، مظاهر اقتصادية من خلال فسيفساء الشمال الافريقي ، مطبعة فيديريرات ، الرباط ، 2003.
- 11- الشاذلي بورونية ، محمد طاهر ، قرطاج البونية ، تاريخ حضارة ، مركز النشر الجامعي الإسكندرية ، 1999 .
- 12- تشارلز ورث ، تر : رمزي عبدة جرجس ، د. محمد صقر خفاجة ، الأمبراطورية الرومانية ، مهرجان القراءة للجميع ومكتبة الاسرة ، القاهرة ، 2003 .
- 13- جان مازيل ، تاريخ الحضارة الفينيقية الكنعانية ، دار الحوار ، سوريا ، 1998.
- 14- جورج كونتينو ، الحصار الفينيقية تر : عبد الوهاب ، الهيئة المصرية العامة للكتاب ، القاهرة ، 1998 .
- 15- جورج كونتينو : الحصار الفينيقية ، تر : محمد الهادي شعيرة ، مراجعة طه حسين ، الهيئة المصرية العامة للكتاب ، القاهرة ، 1997 .
- 16- حسين الشيخ : اليونان ، دار المعرفة الجامعية ، 2004 .
- 17- حلمي محروس اسماعيل
- 18- خديجة منصور ، الرحلات عبر البحر الابيض المتوسط في العصور القديمة ، مجلة دراسية انسانية ، ع2 ، جامعة الجزائر ، 2002 .
- 19- خزعل الماجدي ، المعتقدات الكنعانية ، دار الشرق عمان ، 2001 .

- 20- راييس II ، البحر والتاريخ ، تر : عاطف احمد ، مطابع السياسية عالم المعرفة ، الكويت ، 2005 .
- 21- رمضان تسعيدت ، الاصلاحات السفيرية في بلاد المغرب ، رسالة ماجيستير في التاريخ القديم ، جامعة الجزائر ، 1990 .
- 22- رمضان عبدة ، تاريخ الشرق الادنى القديم ، دار نهضة الشرق ، ج2 ، القاهرة ، 2002.
- 23- سرحان حديد ، تطور صناعة السفن الحربية بالجزائر في عهد العثمانيين 920 هـ 1246 – 1514 هـ - 1830 م ، من خلال المصادر التاريخية والاثرية ، مذكرة لنيل شهادة الماجيستير في الاثار الاسلامية ، معهد الاثار ، جامعة الجزائر ، 2007 ، 2008 .
- 24- سامي ريحانا ، شعوب الشرق الادنى ،
- 25- القرآن الكريم ،سورة النحل ، الاية ، 16 .
- 26- سفر حزقيال 9/27-25 .
- 27- سباتينو موسكاتي ، الحضارة الفينيقية .
- 28- سهان حداد ، سلسلة موانئ الشرق الجزائري القديمة ،"دراسة تاريخية وصفية اعتماد على المصادر المادية المحلية " ، اشراف ، محمد الصغير غانم ، جامعة قسنطينة ، 2009 .
- 29- شاطر واخرون ، تونس عبر العصور القديمة ، ج1 ، مركز الدراسات والبحوث الاقتصادية والاجتماعية ، تونس ، 2007 .
- 30- صريريت جورج رلز ، معالم تاريخ الانسانية ، ج1 ، تر : عبد العزيز توفيق جلود ، ط2 ، بيروت ، 1963 .
- 31- صفوت ابادير مرسي ، حضارة الرومان في العصور الازدهار والتدهور ، دار الكتاب الحديث ، القاهرة ، 2009.
- 32- عمار عمورة ، نبيل دادوة ، الجزائر بوابة التاريخ ، ج1 ، دار المعرفة ، عنابة (دت) .
- 33- عبد الحميد زايد ، الشرق الخالد ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 1966 .
- 34- عبد الحفيظ الميار ، الحضارة الفينيقية في ليبيا ، دار الكتب الوطنية ، بنغازي ، ليبيا ، 2001 .
- 35- عبد المالك سلاطنية ، المستوطنات الفينيقية البونية في الحوض الغربي للبحر المتوسط ، رسالة دكتوراه في التاريخ قديم ، تخصص تاريخ قديم ، كلية العلوم الانسانية والاجتماعية ، منتوري ، قسنطينة .
- 36- فرنسوا دوكرهيه ، قرطاجة امبراطورية البحر ، تر: عز الدين احمد عزو ، الاهالي للنشر والتوزيع ، دمشق ، 1996 .
- 37- فرنسوا دوكرهيه ، قرطاجة الحضارة والتاريخ ، تر: يوسف شلب الشام ، دار طلاس للدراسات والترجمة والنشر .
- 38- فيليب حتى ، تاريخ سورية ولبنان وفلسطين ، ج1، تر: د.جورج حداد ، عبد الكريم رافق ، دار الثقافة وبيروت، (دت).

- 39- كارلهايز برنهدت ، لبنان القديم .
- 40- لطفي عبد الوهاب يحي، مقدمة في نظر الحكم عند اليونان والرومان ، دراسة في حضارة البحر المتوسط ، ط2 ، دار النشر الثقافية ، القاهرة ، 1958 .
- 41- لطفي عبد الوهاب يحي ، تاريخ اليونان والرومان (موضوعات مختارة) ، دار المعرفة الجامعية ، القاهرة ، 2010 .
- 42- لكحل ريمة ، دراسة السفن والقوارب الرومانية من خلال الفسيفساء المعروضة بالمتحف الوطني سيرتا ومتحف جبلة الاثري ومتحف موقع هيبون الاثري ، دراسة وصفية تحليلية ، جامعة قسنطينة 2 ، عبد الحميد مهري ، 2017 .
- 43- مادلين هورس ، ميادين ، تاريخ قرطاج ، تر : ابراهيم بالاش ، منشورات عويدات بيروت .
- 44- محمد ابو المحاسن عصفور ، المدن الفينيقية ، دار النهضة العربية ، بيروت ، 1981 .
- 45- محمد الامين محمد ، المفيد في تاريخ المغرب ، دار الكتاب ، مراكش .
- 46- محمد الدنيا ، الفينيقيون واساطيرهم ، رئيس مجلس الادارة د.رياض عصمت ،وزير الثقافة ،المدير المسؤول ،المدير العام ،محمد عبد الواحد ،الاشراف الطباعي ،انس الحسن .
- 47- محمد البشير شنيطي ، نومبدا وروما الإمبراطورية ، مؤسسة كنوز المعرفة للنشر والتوزيع ، الجزائر ، 2012 .
- 48- محمد الصغير غانم ، التوسع الفينيقي في غربي البحر المتوسط ، دار المدى ، الجزائر ، 2003.
- 49- محمد الصغير غانم ، معالم التواجد الفينيقي البوني ، في الجزائر .
- 50- محمود براهيم السعدني ، تاريخ وحضارة الرومان منذ نشأة روما وحتى نهاية القرن الاول ميلادي ، الدار الدولية للاستثمارات الثقافية ، 2007 ..
- 51- محمد بيومي مهران ، المدن الفينيقية تاريخ لبنان القديم ، دار النهضة العربية ، بيروت ، 1994
- 52- محمد بيومي مهران ، مصر الشرق الادنى القديم ، المغرب القديم ، دار المعرفة ، القاهرة ، 1920 .
- 53- محمد حسين فنطر ، الفينيقيون بناء المتوسط ، دار الفرجاني ، مراكش ، 1997 .
- 54- محمد عيسى،مدينة صبراتة منذ الاستيطان الفينيقي حتى الوقت الحاضر ،دار العربية للكتاب 1398هـ-1987م،صص 7،8.
- 55- مختار السويقي ، أم ، الحضارات ، ملامح عامة لاول حضارة صنعها الانسان ، ج1 ، الدار المصرية اللبنانية ، القاهرة ، 1988 .
- 56- مفتاح محمد سعد البركي ، الصراع القرطاجي الاغريقي ، دار القباء الحديثة ، القاهرة ، 2008 .
- 57- محمد سعد الله ، تاريخ الشرق الادنى القديم ، مركز الاسكندرية للكتاب ، القاهرة ، 2001 .
- 58- معن عرب ، صورة حاضرة فينيقيا ، دار المشرق ، بيروت ، 1970 .
- 59- ميخائيل ابراهيم نجيب ، مصر والشرق الادنى ، دار المعرفة ، بيروت ، 1966 .

60- نور الدين راهم ، التجارة عند الفينيقيين 1200 ق م – 814 ق م ،مذكرة لنيل شهادة الماجستير ،
جامعة منتوري ، قسنطينة ، 2009-2010 .

61- يسرى الجوهري ، جغرافية البحر المتوسط ، منشأة المعارف ، الاسكندرية ، 1984 ، ص 24 .

قائمة الرسائل الجامعية :

باللغة الاجنبية :

1- A, rich , dictionnaire des antiquités romaines et grecques ,3ed , 1883

2- A ,Molin archéologie et histoire des techniques du monde romain ,
société française d'archeologie classique ,PARIS ,2008 ,p107

3- Bérard ,victor , la méditerranée phénicienne , annales de géographie ,
1985 .

4- B,H , warmington lerttage

5- GRAS (M).l 'Univers phénicien ,Ed ,arthnaud , paris,1989

6- Ch, dubois , romarques sur les quilles des navives , romains, revue
archéologiques de narbonnaise , volume 9, 1976 .

7- F, Gaffio , dictionnaire latin français .

8- Hérodote ; 1 ,

9- Cozy ,H , scullard , a history of rome , 3 rd , edition , 1975 , great britain
.

10- M, redde , mare nostrum , les infrastructures , le dispositif et l'histoire
de la marine militaire sous l'empire romain , in : M.E.F.R ? 1988 .

11- P, M , dural , les formes des navives romain , d'après les mosaïque
d'althiburus ,in : M.E.F.R. tome 61 , 1949 .

12- R, cagnat et V , chapot , manuel d'archéologie , romaine , tome 2 ; paris ,
1920 .

13- Strabon , 3 ,2

Php://knol,google.com/k/://3mt-212rbgmq2/1*

محمد طارق ،تاريخ السفن وانواعها ،نقلا عن موقع:

مواقع الكترونية: 14-

المصادر بالعربية:

1- سفر حزقيال 9/27-25.

المصادر بالأجنبية:

- 1- Hérodote ; 1 ,
- 2- Strabon , 3 ,2

المراجع بالعربية:

- 1- إبراهيم زق الله أيوب ، التلخيص الروماني ، الشركة العالمية للكتاب ، لبنان ، 1996 .
- 2- إبراهيم ، نصحي ، تلخيص الرومان ، ج 2 ، 133-44 ق م ، منشورات الجامعة الليبية ، كلية الاداب ، القاهرة ، 2001 .
- 3- احمد زكي بيك ، قاموس الجغرافيا القديمة ، المطبعة الكبرى ، مصر ، 1899 .
- 4- احمد الفرجاوي ، بحوث العلاقات بين الشرق الفينيقي المعهد الوطني للتراث ، تونس ، 1993 .
- 5- إسماعيل سيبوكر ، محاضرات في مقياس الحضارات الإنسانية ، ب ، ت .
- 6- اصطفيان اكصيل تلخيص شمال افريقيا القديم ، ج 2 ، تر: محمد التازي سعود ، مطبعة المعلم الجديدة ، الرباط ، 2007 .
- 7- اطلس العالم الكبير ، مسجل في وزنة الاقتصاد والتجارة ، لبنان ، 1999 .
- 8- البضاوية بكامل ، مظاهر اقتصادية من خلال فسيفساء الشمال الافريقي ، مطبعة فيديريبيرات ، الرباط ، 2003 .
- 9- الشاذلي بونونية ، محمد طاهر ، قرطاج البونية ، تلخيص حضارة ، مركز النشر الجامعي الإسكندرية ، 1999 .
- 10- تشلزلزو وث ، تر : مزي عبدة جرجس ، د. محمد صقر خقاجة ، الأمبراطورية الرومانية ، مهرجان القراءة للجميع ومكتبة الاسرة ، القاهرة ، 2003 .
- 11- جان مازيل ، تلخيص الحضارة الفينيقية الكنعانية ، دال الحوا ، سوييا ، 1998 .
- 12- جورج كونتينو ، الحضارة الفينيقية تر : عبد الوهاب ، الهيئة المصرية العامة للكتاب ، القاهرة ، 1998 .
- 13- جورج كونتينو : الحضارة الفينيقية ، تر : محمد الهادي شعيرة ، مراجعة طه حسين ، الهيئة المصرية العامة للكتاب ، القاهرة ، 1997 .
- 14- حسين الشيخ : اليونان ، دال المعرفة الجامعية ، 2004 .
- 15- حلمي محروس اسماعيل ، الشرق العربي القديم وحضارته ، مؤسسة شباب الجامعة ، الإسكندرية ، مصر ، 1997 .

- 16- خزعل الماجدي ، المعتقدات الكنعانية ، د□ الشرق عمان ، 2001 .
- 17- □ ايس إ،إ، البحر والتاريخ ، تر : عاطف احمد ، مطابع السياسية عالم المعرفة ، الكويت ، 2005 .
- 18- سامي □ يحانا ، شعوب الشرق الادنى .
- 19- سفر حزقيال 9/27-25 .
- 20- سباتينو موسكاتي ، الحضارة الفينيقية ، تر : يعقوب بكر ، د□ التأليف ، بيروت .
- 21- شاطر واخرون ، تونس عبر العصور □ القديمة ، ج1 ، مركز الدراسات والبحوث الاقتصادية والاجتماعية ، تونس ، 2007 .
- 22- صيريريت جو□ ج□ لز ، معالم تاريخ الانسانية ، ج1 ، تر : عبد العزيز توفيق جلويد ، ط2 ، بيروت ، 1963 .
- 23- صفوت ابادير مرسي ، حضارة الرومان في العصور □ الازدهار □ والتدهور □ ، د□ الكتاب الحديث ، القاهرة ، 2009 .
- 24- عمال□ عمولة ، نبيل دادوة ، الجزائر بوابة التاريخ ، ج1 ، د□ المعرفة ، عنابة (د،ت) .
- 25- عبد الحميد زايد ، الشرق الخالد ، د□ النهضة العربية ، القاهرة ، 1966 .
- 26- عبد الحفيظ الميا□ ، الحضارة الفينيقية في ليبيا ، د□ الكتب الوطنية ، بنغازي ، ليبيا ، 2001 .
- 27- فرنسوا دوكريه ، قرطاجة امبراطورية البحر ، تر: عز الدين احمد عزو ، الاهالي للنشر والتوزيع ، دمشق ، 1996 .
- 28- فرنسوا دوكريه ، قرطاجة الحضارة □ والتاريخ □ ، تر: يوسف شلب الشام ، د□ طلاس للدراسات والترجمة والنشر .
- 29- فيليب حتى ، تاريخ سورية ولبنان وفلسطين ، ج1، تر: د.جو□ ج حداد ، عبد الكريم □ افق □ ، د□ الثقافة وبيروت، (د،ت) .
- 30- ك□ لهايز برنهدت ، لبنان القديم .
- 31- لطفي عبد الوهاب يحي ، مقدمة في نظر الحكم عند اليونان والرومان ، د□ اسة في حضارة البحر المتوسط ، ط2 ، د□ النشر الثقافية ، القاهرة ، 1958 .
- 32- لطفي عبد الوهاب يحي ، تاريخ اليونان والرومان (موضوعات مختارة) ، د□ المعرفة الجامعية ، القاهرة ، 2010 .
- 33- مادلين هو□ س ، ميادين ، تاريخ قرطاج ، تر : ابراهيم بالش ، منشورات عويدات بيروت .
- 34- محمد ابو المحاسن عصفو□ ، المدن الفينيقية ، د□ النهضة العربية ، بيروت ، 1981 .
- 35- محمد الامين محمد ، المفيد في تاريخ المغرب ، د□ الكتاب ، مراكش .
- 36- محمد البشير شنياتي ، نومبدبا □ وما الإمبراطورية □ ، مؤسسة كنوز المعرفة للنشر والتوزيع ، الجزائر ، 2012 .

- 37- محمد الصغير غانم ، التوسع الفينيقي في غربي البحر المتوسط ، د □ المدى ، الجزائر ، 2003.
- 38- محمد الصغير غانم ، معالم التواجد الفينيقي البوني ، في الجزائر .
- 39- محمود براهيم السعدني ، ت □ يخ وحض □ ة الرومان منذ نشأة □ وما وحتى نهاية القرن الاول ميلادي ، الد □ الدولية للاستثمارات الثقافية ، 2007 ..
- 40- محمد بيومي مهران ، المدن الفينيقية ت □ يخ لبنان القديم ، د □ النهضة العربية ، بيروت ، 1994
- 41- محمد بيومي مهران ، مصر الشرق الادنى القديم ، المغرب القديم ، د □ المعرفة ، القاهرة ، 1920 .
- 42- محمد حسين فنطر ، الفينيقيون بناء المتوسط ، د □ الفرجاني ، مراكش ، 1997.
- 43- محمد عيسى، مدينة صبراتة منذ الاستيطان الفينيقي حتى الوقت الحاضر ، د □ العربية للكتاب 1398 هـ - 1987 م، ص ص 7,8.
- 44- مخت □ السويقي ، أم ، الحض □ ات ، ملامح عامة لاول حض □ ة صنعها الانسان ، ج 1 ، الد □ المصرية اللبنانية ، القاهرة ، 1988 .
- 45- مفتاح محمد سعد البركي ، الصراع القرطاجي الاغريقي ، د □ القباء الحديثة ، القاهرة ، 2008 .
- 46- محمد سعد الله ، ت □ يخ الشرق الادنى القديم ، مركز الاسكندرية للكتاب ، القاهرة ، 2001 .
- 47- معن عرب ، ص □ ة حاضرة فينيقيا ، د □ المشرق ، بيروت ، 1970 .
- 48- ميخائيل ابراهيم نجيب ، مصر والشرق الادنى ، د □ المعرفة ، بيروت ، 1966 .
- 49- يسرى الجوهري ، جغرافية البحر المتوسط ، منشأة المع □ ف ، الاسكندرية ، 1984.

الرسائل الجامعية:

- 1- ايت عم □ ة ، د □ السفينة في التجارة والتوسع الاستيطاني في البحر المتوسط القديم ، □ سالة ماجيستير في الت □ يخ القديم ، اشراف محمد الشنيتي ، جامعة الجزائر ، جوان ، 1995 .
- 2- □ مضان تسعيدت ، الاصلاحات السفيرية في بلاد المغرب ، □ سالة ماجيستير في الت □ يخ القديم ، جامعة الجزائر ، 1990 .
- 3- سرحان حليم، تط □ صناعة السفن الحربية بالجزائر في عهد العثمانيين 920 هـ 1246 – 1514 هـ - 1830 م ، من خلال المصاد □ الت □ يخ والاثريه ، مذكرة لنيل شهادة الماجيستير في الاث □ الاسلاميه ، معهد الاث □ ، جامعة الجزائر ، 2007 ، 2008 .
- 4- سهام حداد ، سلسلة موانئ الشرق الجزائري القديمة ، " □ اسالة ت □ يخية وصفية اعتماد على المصاد □ المادية المحلية " ، اشراف ، محمد الصغير غانم ، جامعة قسنطينة ، 2009 .
- 5- عبد المالك سلاطنية ، المستوطنات الفينيقية البونية في الحوض الغربي للبحر المتوسط ، □ سالة دكتوراه في الت □ يخ قديم ، تخصص ت □ يخ قديم ، كلية العلوم الانسانية والاجتماعية ، منت □ ي ، قسنطينة .

6- لكلل يمة ، اسة السفن والقو ب الرومانية من خلال الفسيفساء المعروضة بالمتحف الوطني سيرتا ومتحف جبلة الاثري ومتحف موقع هييون الاثري ، اسة وصفية تحليلية ، جامعة قسنطينة 2 ، عبد الحميد مهري ، 2017 .

7- نو الدين اهم ، التجارة عند الفينيقيين 1200 ق م – 814 ق م ، مذكرة لنيل شهادة الماجستير ، جامعة منتوي ، قسنطينة ، 2009-2010 .

المراجع بالأجنبية:

- 1- A, rich , dictionnaire des antiquités romaines et grecques ,3ed , 1883.
- 2- A ,Molin archéologie et histoire des techniques du monde romain , société française d'archeologie classique ,PARIS ,2008 .
- 3- Bérard ,victor , la méditerranée phénicienne , annales de géographie , 1985 .
- 4- B,H , warmingtonlerttage
- 5- GRAS (M).l 'Univers phénicien ,Ed ,arthnaud , paris,1989
- 6- Ch, dubois ,romarques sur les quilles des navives , romains, revue archéologiques de narbonnaise , volume 9, 1976 .
- 7- F, Gaffio , dictionnaire latin français .
- 8- Cozy ,H , scullard , a history of rome , 3 rd , edition , 1975 , great britain .
- 9- M, redde , mare nostrum , les infrastructures , le dispositif et l'histoire de la marine militaire sous l'empire romain , in : M.E.F.R ? 1988 .
- 10- P, M , dural , les formes des navives romain , d'après les mosaïque d'althiburus ,in : M.E.F.R. tome 61 , 1949 .
- 11- R, cagnat et V ,chapot , manuel d'archéologie , romaine , tome 2 ; paris , 1920 .

المجلات:

- 1- خديجة منصوي ، الرحلات عبر البحر الابيض المتوسط في العصور القديمة ، مجلة اسية انسانية ، ع2 ، جامعة الجزائر ، 2002 .
- 2- محمد الدنيا ، الفينيقيون واساطيرهم ، رئيس مجلس الادارة د ياض عصمت ، وزير الثقافة ، المدير المسؤول ، المدير العام ، محمد عبد الواحد ، الاشراف الطباعي ، انس الحسن .

الموسوعات:

- 1- اندية ايما وجانين أوبواه : تاريخ الحضارات ، العلم ، وما وامبراطوريتها ، مج 2 ، ط 2 ، منشورات عويدات ، بيروت ، 1981 .

المواقع الإلكترونية:

- 1_ محمد طارق ، تاريخ السفن وانواعها ، نقلا عن موقع: [Php://kno1.google.com/k/././3mt-:212rbgmq2/1*](http://kno1.google.com/k/././3mt-:212rbgmq2/1*)

أسماء الأعلام

الصفحة	الأسماء
18	سرجون الثاني

الأماكن

70	اوستي
71	التبير
18	خرسباد
68	شرشال
68	صلاي
68	طبرقة

المصطلحات

28	أعمدة هرقل
46	التنوب
70	بينيش
11	جبل الكرمل
18	خرسباد
46	كارينا
52	مهماز
31	ميل
46	Les bures

فهرس الأشكال والخرائط

• فهرس الأشكال والخرائط :

الصفحة	عنوان الشكل	الرقم
09	الشكل رقم(01):خريطة موقع البحر الأبيض المتوسط	01
13	الشكل رقم(02):خريطة الساحل الفينيقي	02
14	الشكل رقم (03):خريطة موقع فينيقيا	03
16	الشكل رقم (04):صورة تمثل إنسان بدائي يحاول أن يجعل جذع شجرة يطفو فوق سطح الماء	04
16	الشكل رقم (05):صورة حزمة من جذوع الأشجار تطفو فوق سطح الماء يحاول الإنسان البدائي دفعها بعضا طويلة	05
17	الشكل رقم(06):صورة يمثل قارب بمجداف	06
19	الشكل رقم (07):صورة سفينة فينيقية	07
21	الشكل رقم (08):صورة سفينة فينيقية	08
22	الشكل رقم (09):صورة السفن التجارية والحربية	09
27	الشكل رقم (10):صورة مخطط مدينة صور	10
33	الشكل رقم (11):صورة الدب الأصغر	11
63	الشكل رقم (12):خريطة موقع قرطاج	12
49	الشكل رقم (13):صورة قارب نهري لنقل القمح والبضائع من نوع بينيش	13
50	الشكل رقم (14):صورة سفينة رومانية	14
51	الشكل رقم (15):صورة تنوع الأشعة في السفن الرومانية	15
53	الشكل رقم (16):صورة معلم جانزري لسفينة حربية للنقل التجاري	16
55	الشكل رقم (17):صورة سفينة تجارية رومانية corbita	17
57	الشكل رقم (18):صورة سفينة تجارية رومانية من نوع هيباجو	18
59	الشكل رقم (19):صورة سفينة تجارية رومانية من نوع أونراريا	19
61	الشكل رقم (20):صورة سفينة تجارية رومانية من نوع كيداروم	20
63	الشكل رقم (21):صورة سفينة من نوع celes منقوشة على عمود تراجان	21
65	الشكل رقم (22):صورة زخرفة مؤخرة سفن القادة الرومانيين	22

الفهرس

الصفحات	العنوان
أ-ب-ج	مقدمة
9 – 5	الفصل الأول: جغرافية البحر الأبيض المتوسط
05	المبحث الأول: أصل التسمية
05	المبحث الثاني : الموقع
06	المبحث الثالث : المناخ
08	المبحث الرابع : التضاريس
33 – 11	الفصل الثاني : جغرافية بلاد الفينيقيين
11	المبحث الأول : جغرافية الفينيقيين
11	المطلب الأول : أصل التسمية
11	المطلب الثاني : الموقع
15	المبحث الثاني : تطور صناعة السفن الفينيقية
15	المطلب الأول : الخشب المستعمل
15	المطلب الثاني : صناعة القوارب

18	المطلب الثالث : السفن وتطورها
18	أ - السفن التجارية
20	ب - السفن الحربية
23	المبحث الثالث : الموانئ
28	المبحث الرابع : التجارة
30	المبحث الخامس : الملاحة الفينيقية
40 - 35	الفصل الثالث : جغرافية بلاد القرطاجيين
35	المبحث الأول : جغرافية القرطاجيين
35	المطلب الأول : أصل التسمية
35	المطلب الثاني : الموقع
37	المبحث الثاني : السفن القرطاجية
39	المبحث الثالث : الموانئ
40	المبحث الرابع : التجارة
71 - 42	الفصل الرابع : جغرافية بلاد الرومان
42	المبحث الأول : جغرافية الرومانيين
42	المطلب الأول : أصل التسمية
44	المطلب الثاني : الموقع
46	المبحث الثاني : تطور صناعة السفن الرومانية

46	المطلب الأول : الخشب المستعمل
46	المطلب الثاني : صناعة القوارب
47	المطلب الثالث : السفن وتطورها
48	أ- السفن التجارية
52	ب- السفن الحربية
54	المبحث الثالث : أنواع السفن الرومانية وأقسامها
68	المبحث الرابع : الموانئ
70	المبحث الخامس التجارة
73	خاتمة
77	قائمة المصادر والمراجع
83	المصطلحات والأماكن
84	فهرس الأشكال والخرائط