

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
جامعة 8 ماي 1945 قالمة



كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية
قسم الآثار
تخصّص : آثار قديمة

ميناء موقع حصن جنوة بعنابة - دراسة تاريخية و أثرية -

إشراف الأستاذ:
د. معلم محمد فوزي

إعداد الطالب (ة):
هيثم بوعزة

لجنة المناقشة

الاسم واللقب	الدرجة العلمية	الصفة
د. بوزيد فؤاد	أستاذ محاضر	رئيسا
د. معلم محمد فوزي	أستاذ محاضر	مشرفا ومقررا
د. زرارقة مراد	أستاذ محاضر	ممتحنا

السنة الجامعية 2021-2022

" وَهُوَ الَّذِي سَخَّرَ الْبَحْرَ لِتَأْكُلُوا مِنْهُ
لَحْمًا طَرِيًّا وَتَسْتَخْرِجُوا مِنْهُ حَبِيَّةً
تَلْبَسُونَهَا وَتَرَى الْفُلْكَ مَوَاحِرَ فِيهِ وَلِتَبْتَغُوا
مِنْ فَضْلِهِ وَلِعَلَّكُمْ تَشْكُرُونَ "

- سورة النحل الآية (14)

كلمة شكر وعرافان

"الحمد لله الذي أنعم علي بمقعد من مقاعد طلب العلم في قسم الآثار -
جامعة قالمة و سخر لي خيرة الأساتذة "

كما أتوجه بالشكر الجزيل للأستاذ المشرف الدكتور محمد فوزي معلم،
على كل ما قدمه لي وقت ومعلومات قيمة وتوجيهات مفيدة لإنجاز
هذه المذكرة، ودفعتني للمضي قدما لطلب العلم أكثر فأكثر.

شكرا جزيلا لكل أساتذتنا الكرام ولكل الذين مدوا لي يد المساعدة سواء من
قريب أو من بعيد، جزاكم الله كل الخير، خصوصا الأساتذة : د. لخضر
عولمي،

د. فؤاد بوزيد ، د.مراد زرارقة، دة.شفيقة بوعرعور ، دة.سكيوي، د.حكيم
حميدة، د.رياض دحماد، دة.أمينة بامون.

كما لا يفوتني أن أشكر طاقم إدارة قسم الآثار الذين قدموا الكثير من
وقتهم و جهدهم في سبيل السير الحسن للقسم طوال هذه السنوات
الخمسة.

الإهداء

إلى من أحمل أسمه بكل افتخار ، أرجو من الله أن يشفيك و يطيل
عمرك ، "أبي الغالي".

إلى ملاكي في الحياة، من كان دعائها سر ناجحي، أرجو من الله أن
يشفيك و يمد في عمرك ، "أمي الحبيبة".

إلى كل من أخي وأختاي ، إلى من أرى التفاؤل بعيونهم والسعادة في
ضحكاتهم.

إخوتي الدكاترة: د.علي سفيان ، ، دة.ليلي ، دة.أمال حفظكم الله لي.

"وإلى كل من نساهم قلبي ولم ينساهم قلبي"

إلى كل هؤلاء أتقدم بالشكر الجزيل.

مقدمة

مقدمة:

مثلت موانئ المغرب القديم قوة تجارية اقتصادية، إذ تعتبر من أقدم وأشهر الموانئ التجارية والعسكرية أيضا كميناء قرطاج ذو الطابعين العسكري والتجاري، وموانئ عنابة، سكيكدة وبنزرت .. إلى آخره، كما شكلت مصدر اقتصادي هام كان من أهم المصادر الرئيسية الممولة لخزائن المغرب القديم منذ القدم، حيث كانت لها دور كبير في تنشيط المواصلات البحرية بين موانئ سواحل المغرب القديم، وأيضا في علاقاتها الاقتصادية مع الحضارات والشعوب في الضفاف الأخرى، ونظرا لما تحمله هذه الموانئ من أهمية اقتصادية و عسكرية بالغة، فقد كانت محل طمع العديد من الشعوب منذ القدم إلى غاية القرن التاسع عشر والاحتلال الفرنسي.

وتكمن أهمية هذه الدراسة في إبراز دور علم الآثار البحرية والغارقة في إثراء الرصيد المعرفي حول الشعوب على مر العصور، وخصوصا مدى أهمية وتأثير الموانئ على تاريخ شمال إفريقيا خلال الفترات التاريخية، مستدلين على ذلك بـ"دراسة تاريخية وأثرية لميناء موقع الحصن الجنوبي" في مدينة عنابة حاليا، والتي تعتبر بدورها أول دراسة تناولت تطور هذا الميناء خلال الفترات التاريخية. بالإضافة إلى إبراز أهمية موقعه في حوض البحر الأبيض المتوسط ... الخ، وكذا مدى تأثيره على تاريخ منطقة عنابة أيضا من خلال العديد من المعطيات التاريخية والأثرية .

أما فيما يخص الأهداف المرجوة من خلال هذه الدراسة فتتمثل عامتا في إبراز جانب مهم جدا من تاريخ مدينة عنابة. حيث دفعتنا العديد من الأسباب إلى اختيار موضوع "دراسة تاريخية وأثرية لميناء موقع الحصن الجنوبي" كموضوع مذكرة لنيل شهادة المستر من بينها ما نذكر:

أ/ أسباب ذاتية :

- كالرغبة في البحث في مثل هذه المواضيع الغامضة ذات الطابع البحري والتجاري.
- ندرة الدراسات الأكاديمية المعمقة في موانئ الساحل الجزائري (الاكتفاء بالدراسات العامة والسطحية)، هذا وإن لم نقل إنعدامها فيما يخص مذكرات البحث لدرجة المستر التي تتناول دراسة أحد الموانئ بصفة خاصة.
- إبراز وجهة نظري و معتقداتي فيما يخص بعض الإشكاليات التي تتعلق بتسمية ودور الميناء في الفترة القديمة.
- بالإضافة إلى رغبتني في إثراء المكتبة الجامعية بمثل هذه الدراسة و تحفيز الجيل الصاعد في البحث في مثل هذه المواضيع التي تتخللها المتعة في البحث.

ب- أسباب موضوعية :

- إبراز أهم الأخطار التي تهدد المواقع الأثرية الغارقة ووسائل حمايتها.
- دراسة التسلسل الاسمي والتاريخي للميناء الجنوبي حسب الفترات التاريخية.
- الوصول إلى مدى أهمية الميناء الجنوبي وموقعه الاستراتيجي وخلال الفترات التاريخية.
- الوقوف على الأسباب الرئيسية التي أدت بالجنوبيين إلى بناء الحصن خصيصا بهذا الموقع.
- الوصول إلى بعض الأهداف التي كانت تمثل جوهر السياسة الجنوبية التجارية في عنابة.
- إبراز ما مدى تأثير الميناء على المدينة عنابة تاريخيا واقتصاديا خلال الفترات المذكورة آنفا.

- كشف نية الجنوبيين الحقيقية منذ الوهلة الأولى على اهتمامهم بإنشاء حصون وإبرام المعاهدات وتلقي الامتيازات في مختلف أرجاء حوض البحر الأبيض المتوسط ... إلى آخره.

وبالتالي ومن خلال ما قدمناه من أهمية وأهداف تراء لنا طرح الإشكالية التالية:

ما هو دور وأهمية الميناء خلال الفترات التاريخية؟

كما أن طرحنا لهذه الإشكالية يقودنا حتما إلى طرح العديد من الإشكاليات الأخرى والمتمثلة في :

- ما مدى أهمية علم الآثار البحرية والغارقة في التزود بمختلف المعلومات حول الشعوب على مر العصور؟

- ما هو أصل تسمية الميناء؟

- ما مدى أهمية موقع الميناء في الفترات القديمة والوسيطة؟

- ما هي أقسام الميناء ومنشآته والبقايا الأثرية المتواجدة فيه ؟

- ما هي علاقة بونة-عنابة بأوروبا في القديم وخصوصا خلال الفترة الوسيطة؟

- ما الذي دفع الجنوبيين إلى بناء الحصن في سواحل مدينة بونة-عنابة بالتحديد وفي ذلك المكان خصيصا؟.

- ما هي أنواع السفن التي رست بهذا الميناء خلال الفترات التاريخية ؟

بالإضافة إلى الكثير من الإشكاليات الأخرى والتساؤلات الفرعية كون أن موضوع المذكرة جديد كليا، ولمعالجتها كلها اقترحنا خطة تتألف من مقدمة وثلاثة فصول من ضمنهم الفصل الثالث وهو الفصل الأساسي وخاتمة للموضوع.

أما الفصل الأول فقد خصصناه إلى العموميات كالإطار الجغرافي لمدينة عنابة-هييون الذي يتضمن الموقع والتضاريس ، أما الشطر الثاني فقد خصصناه إلى الإطار التاريخي للمدينة والذي يتضمن أصل التسمية. كما في ذلك الفترات التاريخية التي شهدتها المدينة.

أما الفصل الثاني فقد خصصناه لما يخص علم الآثار البحرية والغارقة من مصطلحاتها ومفاهيمها العامة، وتاريخ نشأة وتطور هذا العلم، بالإضافة إلى شطر ثالث تحت عنوان حماية الممتلكات الثقافية والغارقة في الجزائر، والتي تطرقنا فيها إلى الأخطار التي تهدد المواقع الأثرية الغارقة، وسائل حماية هذه المواقع وفق القوانين الجزائرية الموثقة في الجرائد الرسمية الجزائرية.

لننتقل لنا الفصل الثالث وهو الفصل الأساسي في الموضوع والذي خصصناه لدراسة الميناء، لننتقل فيه إلى الموقع، أما بعد ذلك الشطر الثاني المخصص لدراسة الميناء تاريخيا من خلال أصل تسمية الميناء عبر الفترات التاريخية، وكذلك الفترات التاريخية التي مر بها الميناء ودوره خلالها حيث أشرنا فيه أن الميناء يتميز بقربه من المحاجر الرومانية القديمة، و إبداء اعتقادنا في أن الميناء قد لعب دورا في نقل الرخام و لحجارة كون أنه يعتبر محطة عبور هامة خصوصا في الفترة الرومانية كما أشار له الباحث « xavier.delestre ». كما في ذلك علاقة بونة—عنابة بأوروبا خلال الفترة الوسيطة التي لعب فيها الميناء دورا أساسيا، حيث قمنا في هذه الدراسة التاريخية بجمع المعلومات حول الحروب والمعاهدات و ترتيبها في جدولين، لنستخلص في نهاية هذه الدراسة التاريخية حول الموقع، أنواع السفن التي رست بهذا الميناء عبر هذه الفترات التاريخية .

أما فيما يخص الشطر الثالث الذي يتضمن الدراسة الأثرية للموقع فقد قمنا من خلال الصور الجوية والزيارة الميدانية بإعداد مخطط للميناء والذي أبرزنا فيه الأماكن المفترضة لرسو السفن من خلال طبوغرافية الموقع واتجاه التيار البحري وكذلك مقارنة صور خرائط Google خلال السنوات الفارطة واستعمال المنهج المقارن في دراستها، وكذلك الحيز

المفترض لتواجد الحصن الجنوبي والذي حددناه من خلال القيام بعملية المسح الأثري البري والبحري والجوي وتسجيل البقايا الأثرية للحصن و دراستها.

أما فيما يخص البقايا الأثرية المتواجد في الميناء فقد قمنا بعملية المسح الشاملة للموقع على مدى مراحل وتسجيل العديد من البقايا الأثرية التي تعود إلى الفترة الوسيطة تحديدا سنة 1401م، والمتمثلة في بقايا جدران الحصن الجنوبي المتناثرة في الموقع، كذلك حفر تثبيت أساسات الخشبية حسب اعتقادنا، كما في ذلك قاعدة حجرية اعتقدنا بأنها كانت قاعدة لبرج جنوبي. كما في ذلك قمنا أيضا بدراسة منشأة فرنسية (المنزل المحطم) يعود تاريخها للقرن التاسع عشر والمتمثلة في منشرة الرخام الفرنسية، حيث ساعدتنا دراسة تقنيات ومواد بنائها على الخروج بخلاصة تقوم على أن المستعمر الفرنسي قد قام بتخريب الموقع الأثري وإعادة استعمال مواد بنائه في بناء المنشرة الفرنسية.

لنصل بذلك إلى آخر خطوات هذه الدراسة المتمثلة في الخاتمة والتي خصصناها بطبيعة الحال للإجابة المباشرة على إشكالية الموضوع وعرض أهم النتائج المتحصل عليها، والتي حاولنا من خلالها إعطاء ملخص حول ما توصلت إليه دراستنا حول هذا الميناء بشكل مباشر.

إن طبيعة الدراسة، وخصوصية الموضوع، وندرة المراجع فرض علينا إتباع عدة مناهج علمية كالمناهج التاريخية السردية والوصفية والمقارن، الأمر الذي سمح لنا بتتبع المراحل التي مر بها هذا الميناء.

بالإضافة إلى ذلك فقد اعتمدنا أيضا على المنهج التحليلي، والذي سمح لنا بالكشف عن دور الميناء في نقل الرخام والحجارة خلال الفترة الرومانية وحتى خلال الفترات الوسيطة وبداية الفترة الحديثة، ودافع الجنوبيين إلى بناء الحصن في سواحل المدينة... الخ.

أما فيما يخص الدراسات السابقة حول هذا الميناء، فهي في الحقيقة منعدمة ما عدا بعض رؤوس الأقدام و الاقتباسات المتداولة بين المؤرخين والباحثين والتي مصدرها ما ذكره "البكري" بصفة عامة عن وجود ميناء يبعد ب حوالي 4,5 كم شمال مدينة عنابة حاليا يدعى ابن الالبيري بينما أضاف « Thomas Shaw » فرضيته عن وجود معمل لتزفيت السفن في هذا الميناء ، بالإضافة إلى ذكره « xavier delestre » حول الميناء على أنه محطة عبور و ما ذكره « Charles Dubois » حول المحاجر الرومانية في منطقة رأس الحمرة في الفترة الرومانية .كما في ذلك ما ذكره "السعيد دحماني" في كتابه: " من هيبون-بونة إلى عنابة، تاريخ تأسيس قطب حظري" حول معاهدة لبناء حصن جنوبي في هذا الميناء . أما في ما يخص الدراسات الأثرية للميناء فهي منعدمة.

حقيقة الأمر انه من الصعب الإلمام بمختلف المصادر والمراجع، والتي نرجو أن تكون إضافة ايجابية للدراسات التاريخية والأثرية عموما، حيث لا يخلو أي بحث من الصعوبات، ومن بين الصعوبات التي واجهتنا في إنجاز هذه الدراسة والتي تواجه كل باحث ناشئ وتتمثل في جمع المصادر والمراجع الكفيلة بالإجابة عن التساؤلات التي تطرحها إشكالية الموضوع، وكذلك كون أن الميناء غير محروس وعدم توفر قارورات الأكسجين فرض علينا عدم المخاطرة بتوسيع مجال المسح تحت الماء بالرغم من أن البقايا الأثرية المتواجدة على اليابسة و تضاريس المنطقة الوعرة والموقع الاستراتيجي والجانب التاريخي للميناء كلها تشير إلى وجود الكثير من البقايا الأثرية الغارقة تحت الماء .

وفي الأخير نأمل أن يكون عملي هذا مساهمة متواضعة في خدمة البحث العلمي وأن يكون إثراء لمن يرغب في دراسة هذه المواضيع.

الفصل الأول:

جغرافية و تاريخ مدينة هييون

- عنابة.

أولاً : الإطار الجغرافي لمدينة عنابة - هييون

1/الموقع

2/التضاريس

أ-الجبال.

ب-السهول.

ثانياً : الإطار التاريخي لمدينة هييون - عنابة

1/ أصل التسمية

2/ الفترات التاريخية التي شهدتها مدينة عنابة.

أ- عصر ما قبل التاريخ.

ب- الفترة النوميدية.

ج- الاحتكاك الفينيقي والهيمنة القرطاجية على هييون.

د- هييون خلال الفترة الرومانية.

هـ- هييون خلال الفترة الوندالية و البيزنطية.

و- هييون خلال الفترات الإسلامية.

أولاً: الإطار الجغرافي لمدينة عنابة - هييون

1/الموقع:

تقع ولاية عنابة المدينة ساحلية، شمال شرق الجزائر على ساحل البحر الأبيض المتوسط، مطلة على ما يسمى بخليج عنابة الذي تبلغ مساحته حوالي 400 كلم مربع حيث يوجد الجوف القاري، يحدها شرقا ولاية الطارف وحدود تونس، وغربا تحدها ولاية سكيكدة وجنوبا ولاية قالمة، أما من الجهة الجنوبية الشرقية فتحدها ولاية سوق أهراس ومن الجهة الجنوبية الغربية ولاية قسنطينة .

أما كمدينة فتتموقع مدينة هييون-عنابة بين منحدرات جبال الإدوغ غربا والذي يبلغ ارتفاعها حوالي 1008 متر لترمي بظلالها على المدينة والبحر الأبيض المتوسط، والسهول المهيأة الشرقية الكبيرة التي يسقيها واديان كبيران (واد سييوس و وادي بونموسة) من الجنوب إلى غاية خليج عنابة، أما السهول الجنوبية الصغيرة فتتمدد بين سفح الإدوغ وربي بوحمرة و يعتبر امتداد لسهل لخرازة¹ ، كما نشير إلى أن روابي بوحمرة تنتهي شمالا إلى تلين: تل الارطغان وتل القديس أوغسطين حيث امتدت بينهما مدينة هييون².

2/تضاريس المنطقة .

أ-الجبال.

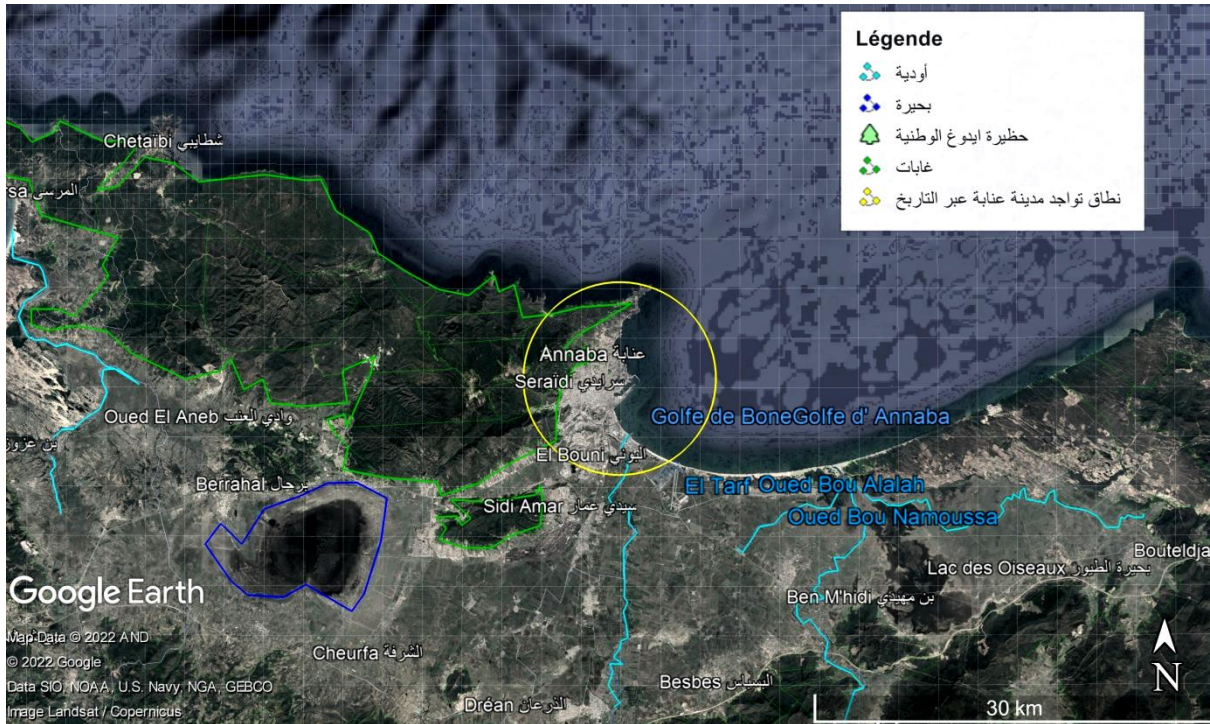
- **جبال ايدوغ:** هي كتلة جبلية ممتدة على طول 55 كم، يقع بالجهة الشمالية الغربية من ولاية عنابة يطل مباشرة على البحر المتوسط، يغطي كلا من بلديتي سيرايدي شطايب، يبلغ ارتفاعه 1008متر، يتميز بسفوحه المتباينة في انحداراتها حيث أن سفحه الشرقي هو الأكثر انحدارا، مما سمح بتكاثر الشعاب.

¹ سعيد دحماني، من هييون-بونة إلى عنابة، تاريخ تأسيس قطب حظري، منشورات مؤسسة بونة للبحوث و الدراسات، الجزائر، 2007، ص14.
² نفسه ، ص14.

ب- السهول:

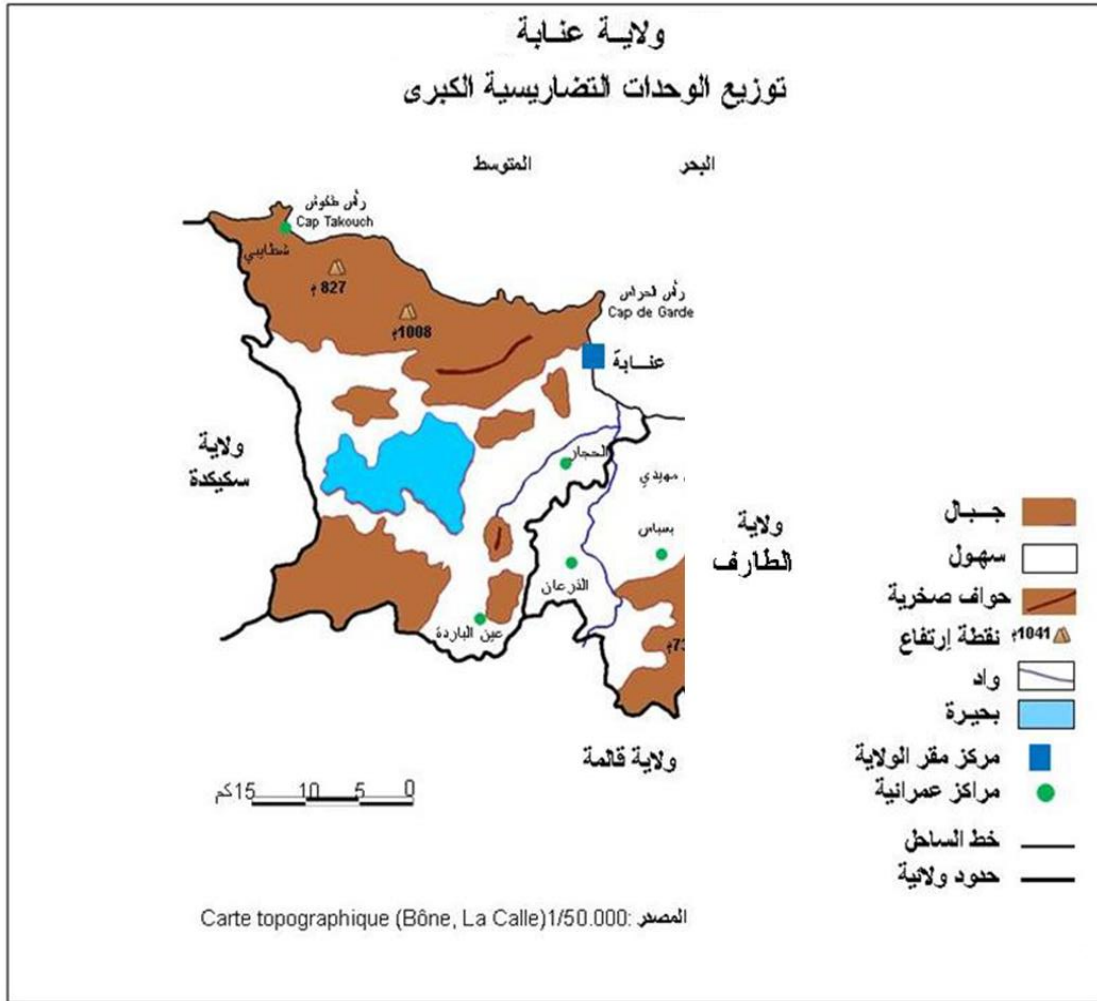
يعتبر سهل عنابة الكبير الساحلي مجال واسع وممتد، حيث يمتد من الغرب إلى الشرق في شكل شريطي يضيق ويتقلص تدريجيا من الشرق (ولاية الطارف) إلى الغرب (ولاية عنابة) بفعل تواجد الكتل الجبلية الشمالية والجنوبية بالإضافة إلى البحر، يصل ارتفاعه في المتوسط إلى 25 م.

يتميز هذا السهل بالشساعة لأنه يتوضع على أكثر من 30 كم طولا و من 5 إلى 20 كم عرضا، وكذلك بالانبساط باستثناء بعض الكديات أو النتوءات التي تتخلله مثل "كدية القنطرة"، ونتيجة لهذا فالمياه تتراكم به في الفترات الممطرة مشكلة مستنقعات أهمها مستنقع بورديم بالإضافة إلى البحيرات، ومن خلال هذه الخصائص فقد شهد هذا السهل تعاقب العديد من التنظيمات المتباينة.



الخريطة رقم 01: الإطار الجغرافي لموقع عنابة بالأقمار الصناعية.

المصدر : Google earth (بتصرف)



الخريطة رقم 02: توزيع الوحدات التضاريسية الكبرى لولاية عنابة.

المصدر: فؤاد بن غضبان، دور شبكة الخدمات في التنظيم المجالي بولايتي عنابة والطارف، اطروحة دكتوراه علوم في التهيئة العمرانية، تحت إشراف الأستاذ الدكتور عبد الوهاب لكحل، كلية علوم الأرض، الجغرافيا والتهيئة العمرانية، قسم التهيئة العمرانية، جامعة منتوري-قسنطينة، 2009..

ثانيا : الإطار التاريخي لمدينة هيون - عنابة

1/ أصل التسمية:

هيبونة، هيبوريجيوس، هييون، بونة، بون، كلها أسماء قديمة لمدينة عنابة، احد المواقع الهامة بالشرق الجزائري التي أسسها الفينيقيين مع النوميديين كمركز تجاري منذ 12 قرنا قبل الميلاد، حيث أن كل هذه الأسماء القديمة للمدينة (ما عدى الاسم الحالي للمدينة "عنابة") على مر العصور مشتقة من الأصل الفينيقي "هيبونة" كما ذكرتها المصادر القديمة مثل تيت ليف واسترابون ثم سالوست³ حيث أن هذا الأخير ذكرها ضمن أسماء المدن الفينيقية القديمة، حيث قال " كان بعض الفينيقيين قد هاجروا إلى الحوض الغربي للبحر المتوسط بدافع تقليل الضغط السكاني في منطقة الساحل الفينيقي أما البعض الآخر فكانت رغبة منهم في السيطرة والتوسع . أما الفئة الثالثة، فكان همها الوحيد هو الربح التجاري والحصول على المواد الخام ، ومن أجل ذلك كله أسسوا على شواطئ البحر كلا من هيبونة وحضرموت. (سوسة الحالية) ولبدة ومدنا أخرى ..."⁴ . حيث انه ومن خلال هذا النص يرى الباحث محمد الصغير غانم أن هذا الأخير يكتفه الغموض، وذلك نظرا لوجود مدينتين تحملان نفس الاسم وهما بنزرت وعنابة⁵ .حيث أن أصل التسمية والمكانة المرموقة وأهمية موانئ كلا منهما فيصعب الجزم ما أن كان سالوست يقصد بهيبونة مدينة عنابة أو بنزرت كما ذكر محمد الصغير غانم⁶ .

³ عبد المالك سلاطنية، اطروحة دكتوراء في التاريخ القديم، المستوطنات الفينيقية -البونية في الحوض الغربي للبحر المتوسط، جامعة منتوري قسنطينة، قسم التاريخ و الآثار، ص، 191.

⁴ نفسه، ص، 192 .

⁵ محمد الصغير غانم ، معالم التواجد الفينيقي البوني في الجزائر ، دار الهدى للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2008 ،ص. 215.

⁶ نفسه، ص. 215.

أما التغيير الأول فيمكن في إضافة كلمة "ريجوس" إلى "هيو" من طرف الرومان والتي تعني هيون الملكية⁷، وذلك راجع لمكانتها المرموقة حيث كانت تعتبر مدينة ملكية نظرا لموقعها الممتاز والاستراتيجي كمخرج بحري ولوجودها في وسط الأراضي الماسيلية .

أما التغيير الآخر بعد "هيو ريجوس" فيمكن في تغيير اسمها إلى بونة خلال العصور الوسطى ابتداء من العهد الإسلامي حيث انه ومن الروايات القلائل عن هيون-بونة في المصادر العربية حول الفتح، تلك التي تروي كيف ضغطت جيوش حسان بن النعمان على أفارقة أقاليم قرطاج وبنزرت حتى أجبرتهم إلى الاتجاه إلى إقليم بونة حوالي 692 م⁸ . أي أن ما ذكره المؤرخون العرب والرحالة والجغرافيين منذ القرن السابع ميلادي أمثال ابن الحوقل والمقدسي والبكري وابن فضل الله العمري ... إلى غاية ما ذكره مرمول كربخال (احد جنود الإمبراطور شارل كان و جواسيسه) فالقرن السادس عشر ميلادي من خلال وصفهم لهيون فإن اسم المدينة خلال هذه الفترة كان "بونة" و"عنابة" عند العرب نظرا لوفرة هذه الثمار بها، بينما يسميها المسيحيين ولاحتلال الفرنسي ب"بون" أي الحساء بحق، لأنها أحسن و أخصب موطن في بلاد البربر⁹. إلى غاية النصف الثاني من القرن التاسع عشر لتصبح المدينة تحت اسم "عنابة" إلى غاية الوقت الحالي.

2/الفترة التاريخية التي شهدتها مدينة عنابة.

إما فيما يخص الإطار التاريخي لمدينة عنابة فمن الواضح أنها تمتد لفترة قديمة جدا تصل إلى ما قبل التاريخ وذلك نظرا للعديد من الأدلة الجازمة لذلك كالموقع الاستراتيجي الذي يعتبر محفز أساسي على استقطاب البشر وإنشاء تجمعات سكانية كون هذا الأخير يضم موارد مائية كالأودية وسهول شرقية وجبال شامخة غربية وسواحل معرزة طبيعيا

⁷بونة الملكية ، أو ما يسمى هيبوريجيوس (عنابة حاليا)، تقع بقايا أثار هيبوريجيوس على بعد 02 كلم جنوب غربي مدينة عنابة حاليا على ضفتي نهر سيبوس . لمزيد من المعلومات أنظر: محمد الصغير غاتم، معالم التواجد الفينيقي البوني في الجزائر، دار الهدى للطباعة والنشر والتوزيع،الجزائر، 2008، ص.ص. 148-215.

⁸ سعيد دحماني ،من هيون-بونة إلى عنابة ،تاريخ تأسيس قطب حظري، منشورات مؤسسة بونة للبحوث و الدراسات، الجزائر، 2007.ص61.

⁹ نفسه، ص104.

والكثير من الثروات الغابية النباتية والحيوانية البرية والبحرية ومقالع الحجارة والمناخ الملائم للعيش والقيام بالأنشطة المختلفة أيضا. وكل هذا إن دل على شيء فما يدل إلا على إن هذا الموقع صالح للعيش والاستقرار فيه بامتياز وانه أيضا قد اكتسب مكانة كبيرة عبر العصور، بالتالي فان ظهور الإنسان على مستوى موقع عنابة كان منذ عهود مبكرة جدا أي منذ فترات ما قبل التاريخ .



الخريطة رقم 03: مواقع الانتصاب البشري عبر العصور.

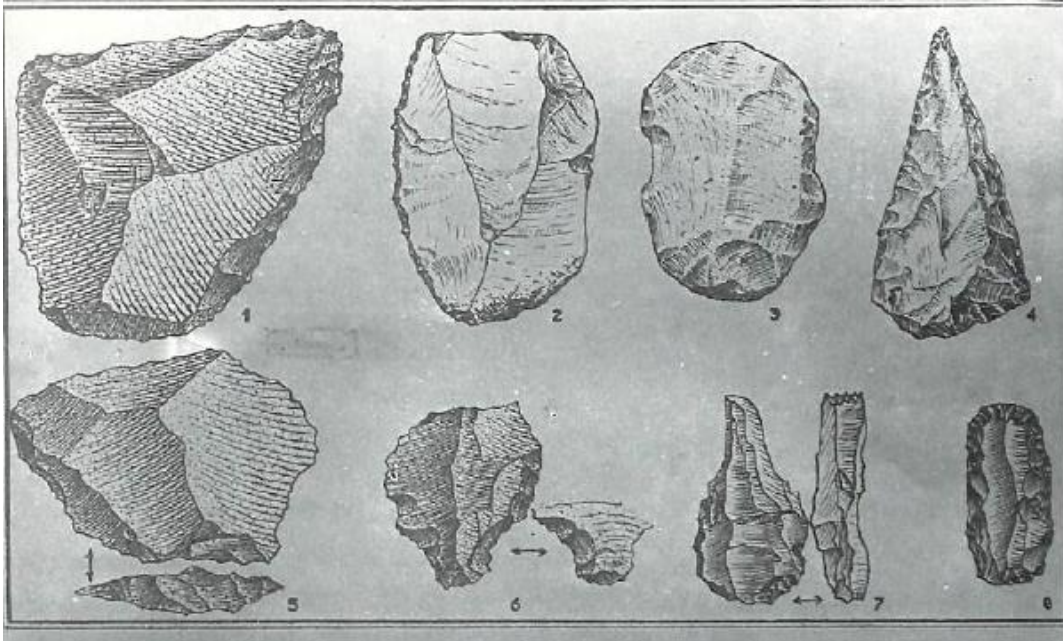
المصدر: سعيد دحماني، من هييون-بونة إلى عنابة ... المرجع السابق، ص 20

أ- عصر ما قبل التاريخ :

- حسب الاكتشافات الأثرية والدراسات والبحوث المقامة على هذا الموقع ككل، يمكن القول إن أهم عصور ما قبل التاريخ تتمثل في الجهة الغربية لمدينة عنابة ابتداء من جنوب وغرب بوحمرة أي شمال البلايطة مرورا بالفرع الشرقي والفرع الغربي لوادي بجيمة المحاذي للطريق الوطني رقم 44 حاليا غرب بوحمرة إلى غاية كامل جبال الايدوغ ورأس الحمرة.

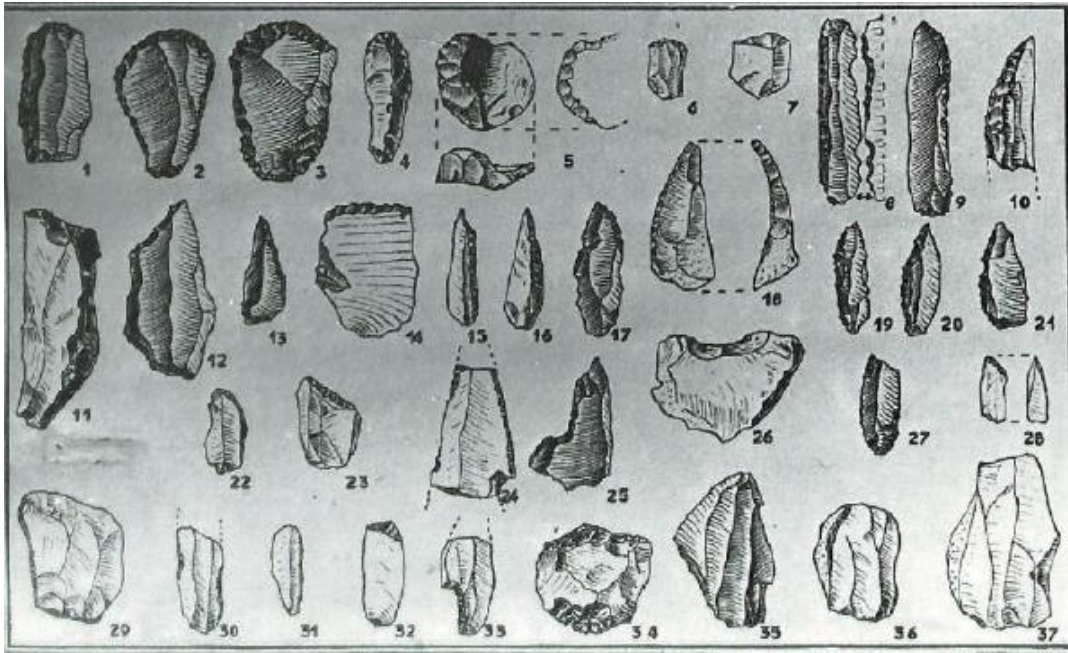
وكل هذا بناء على المكتشفات التي تم العثور عليها في هذه المناطق من خلال البحوث التي أجريت إبتداء من الخمسينيات والتي تتمثل في مشطرات من الصناعة الحجرية التي تمثل مراحل ما قبل التاريخ الكبرى¹⁰ .

كما ناولنا الايدوغ وقرباس وظيفاف بحيرة فزارة مجموعة مكتشفات أثرية أو لقي أثرية تعود للعصر الحجري القديم السفلي -200.000 سنة ق.م ، بينما رأس الحمراء الذي يقع أقصى شمال مدينة عنابة فتم العثور فيه على ماعون يؤرخ بالعصر الحجري القديم المتوسط والعلوي أي حوالي -50.000 و 40.000 سنة ق.م- إما فيما يخص ربوات بوحمرء و الايدوغ فضمت بقايا أثرية تعود أساسا إلى الحضارة القفصية أي العصر الحجري الحديث¹¹ ، وكل هذه المكتشفات ليست إلا دلائل وشهادات على أن الإنسان القديم قام باستيطان الجهة الغربية لموقع عنابة وتعاطى بها العديد من نشاطات المختلفة .



(أ)

¹⁰ سعيد دحماني، المرجع السابق، ص،19 (بتصرف)
¹¹ نفسه. ص20



(ب)

الصورة رقم 01 (أ-ب): أواني حجرية من منطقة رأس الحمراء.

المصدر: سعيد دحماني، عنابة-فن و ثقافة...، المرجع السابق، ص، 13-14.

ب-الفترة النوميديّة :

عند انتهاء فترات ما قبل التاريخ والتحول للفترات التاريخية خصوصا الفترة ما بين 3500 سنة ق.م والألفية الأولى ق.م، والتي تعتبر الفترة التي ولدت أثنائها الحضارة النوميديّة، حيث قام الإنسان القديم القاطن بمنطقة عنابة بمسيرة التطورات التي عرفتها نوميديا الشرقية ككل حيث يعرف ذلك من أشكال القبور كالحوانيت والدولمن والنواميس الدفنية التي كانت تجري فيها عملية إزالة اللحم من جثث الموتى والقرايين¹². مما يدل على وجود اتصالات كثيفة مع الحضارات الأخرى المتوسطية قبل الاتصال مع الفينيقيين في القرن الثاني عشر ق.م، لذلك يمكن القول انه وقبل المجيء الفينيقي وتأسيسهم لمركز تجاري على سواحل موقع عنابة كان هنالك ما يسمى باستقرارية البشر العمرانية وحركات اقتصادية

¹² سعيد دحماني، المرجع السابق، ص، 20.

أيضا تقوم حول تربية الماشية والزراعة والمبادلات أيضا وهذا ما توضحه لنا رسومات ملجأ العنز في بوثلجة .



الصورة رقم 02: مغارة العنز (منطقة بوثلجة).

المصدر: سعيد دحماني، عنابة-فن و ثقافة ...،المرجع السابق، ص 15.

أي أن وجود هذه المملكة الماسيلية والتي تنتمي إليها هييون أو عنابة حاليا كان منذ الألفية الثالثة ق.م أي قبل ظهور ماسينيسا¹³ وأعقابه: ابنه مكيبسا -148-118 ق.م- وابن أخ هذا الأخير يوغرطا -118-105 ق.م¹⁴- وحفيده يوبا الأول -60-46 ق.م¹⁵- يعني

¹³ ماسينيسا : اسم مركب من "م س" - "ن س ن" و يعني في بعض اللهجات الجزائرية ابن الإثنين، و الاثنين هما إما والده غايا الذي كان أول ملك نوميدي، أو والدته التي كانت تتعاطى العرافة، لمزيد من المعلومات أنظر: محمد الصغير غاتم، الملامح الباكورة للفكر الديني الوثني في شمال إفريقيا، دار الهدى، الجزائر 2005، ص 35.

¹⁴ يعني إسم يوغرطة ، القوة أو المناعة في اللغة الأوراسية "يغور"، وهو ابن مسطنبل، كفله عمه مسيبسا عندما توفي والده، حارب الرومان وانتصر عليهم في معركة "ستول". لمزيد من المعلومات أنظر: محمد الصغير غاتم، معالم التواجد الفينيقي-البوني في الجزائر، دار الهدى، عين مليلة، 2003 ، ص 98-114.

¹⁵ يوبا الأول : (67-46 ق م) ملك نوميديا مات منتحرا سنة 46 ق م ، حتى لا يقع فريسة في قبضة أعدائه المنتصرين عليه من حرب ماريوس الروماني ، لمزيد من المعلومات انظر : محمد جندلي، عنابة في سياق التاريخ و عمق الجغرافية في القديم و الوسيط، الجزء 1، منشورات بونة للبحوث و الدراسات 2008، ص 118.

أن ماسينيسا أو ماسنسن كما هو مذكور فالمصادر القديمة وأعقابه قد نظموا هذه الدولة أو المملكة بينما لم يقوموا بتأسيسها¹⁶ . كما احتلت هيبون في عهدهم مكانة مرموقة وكانت تعتبر مدينة ملكية وهذا ما اكسبها فيما بعد تسمية هبو ريجيوس أي هيبون الملكية وهذا راجع إلى موقعها الممتاز والاستراتيجي كمخرج بحري و لوجودها في وسط الأراضي الماسيلية .

أما جهويا فتعتبر هيبون الماسيلية موقعا سياسيا ومخرجا للعرشين الماسيليين: عرش يونطة الذي يمتد من القالة في ولاية الطارف إلى غاية الايدوغ وعرش مسيصيرة الذي يمتد على بلاد سيبوس وبونموسة والوادي الكبير ووادي الشافية¹⁷.

أما اقتصاديا ونظرا لموقعها الاستراتيجي فقد لعبت هيبون دورا مهما حيث كانت سوقا للمنتجات الفلاحية والرعية والمنتجات الصناعية أيضا، كالأواني الطينية والخزفية النوميديّة والمستوردة، مما يدل على حيوية التجارة الداخلية والخارجية لاحتوائها على ميناء تجاري الذي صدرت منه المنتجات الفلاحية والقمح ومختلف المنتجات الأخرى إلى مختلف بقاع البحر الأبيض المتوسط كما احتوت أيضا ميناء حربي لماسينيسا وحلفائه .

أما سياسيا فقد كان تنظيم المدينة مستقلا عن الكنفدراليات القبلية بالرغم من أنها كانت تعتبر سوقا لهذه القبائل، كما يُعتقد أن هيبون كان على رأسها لجنة أو مجلس لأصحاب السيادة المحلية، حيث تخضع إدارتها إلى ثلاثة موظفين سامين يتمثلون في رئيسان واغليد - ملك - معين لمدة سنة واحدة. بينما المراقبة العامة فتعود بطبيعة الحال إلى رئيس الدولة الماسيلية¹⁸.

¹⁶ سعيد دحماني، عنابة-فن و ثقافة، وزارة الإعلام، الجزائر، ص،19.

¹⁷ نفسه، ص،42.

¹⁸ نفسه، ص،43.

أما فيما يخص الديانة فسادت في هيبون عبادة الآلهة الماورية، وتقديس القوى الطبيعية على غرار النوميديين الذين يغلب عليهم تعبد الأموات، والدليل على ذلك اعتنائهم بشواهد القبور وإضافة ذكر التقديس الملكي في شكل التعبد للملوك المسيليين¹⁹.

ج- الاحتكاك الفينيقي والهيمنة القرطاجية على هيبون :

بعد حلول الأسطول الفينيقي بقيادة الملكة عليسة الهاربة من بطش أخيها كما تذكر الروايات القديمة إلى شمال إفريقيا و تأسيسها المملكة القرطاجية سنة 814 ق.م وفي حين كانت مدينة هيبون تحوي مركزا تجاريا فينيقيا منذ 1200 ق.م إما بجوار المركز النوميدي أو بالمساكنة في نفس المركز النوميدي العتيق، ومع مرور 600 سنة من تأسيس المركز الفينيقي في هيبون و 214 سنة من تأسيس قرطاج خضعت هيبون للهيمنة القرطاجية وتم إدماجها في المجموعة القرطاجية سنة 600 ق.م. كما تمتعت أيضا بشهرة كبيرة في العالم القرطاجي، حيث انه لا زالت هيبون ومينائها يلعبان دورا مهما في التجارة الخارجية والمحلية حتى أثناء الهيمنة القرطاجية، بينما لم تختلف المنظومة السياسية أثناء الهيمنة القرطاجية عن نظيرتها النوميديية كثيرا فقد قلص القرطاجيين عدد المسؤولين السامين إلى اثنين، كما ابقوا مجلس القدامى على حاله إذ كانت مؤسسة تبنتها قرطاج أيضا. إما اجتماعيا فالعنصر اللوبي النوميدي هو النسيج الإنساني الأساسي لهيبون، أي أن الهيمنة القرطاجية اقتصرت فقط على الجانب السياسي والثقافي كاللغة البونيقية والعادات والتقاليد والديانة أيضا²⁰، حيث انه وحسب قابرايال كامبس فان الهيمنة السياسية والتأثيرات القرطاجية على الثقافة النوميديية في هيبون ليست إلا إثراء للحضارة المحلية إذ :

"غلط غلطا فادحا هؤلاء الذين أرادوا الاعتماد في تفسير الحضارة النوميديية على التأثير البونيقية وجعل المدن البونيقية خالقة لكل شكل من الحضارة في بلاد البربر (...). والاعتماد في التفسير نفسه على ما أوتي به من جديد حتى الفنيات الأكثر بساطة أو الجمالية الأكثر

¹⁹ سعيد دحماني، المرجع السابق ، ص،45.

²⁰ نفسه، ص،43 (بتصرف).

ثانوية للبربر، إلى حد التناسي إن الفينيقيين ليسوا أول بحارة الأبيض المتوسط (...). وأنه انطلاقا من العصر الحجري الجديد قامت علاقات بين شمال إفريقيا وشبه الجزر والجزر الأوروبية المجاورة²¹

أما بعد استقلال هيبون عن الهيمنة القرطاجية يمكن القول انه ورغم الارتواء من الحضارة البونيقية فان جذور الحضارة النوميدية العميقة وحيويتها من أسباب قطع هيبون لعلاقتها مع قرطاجه للانطواء تحت حكم الملك سيفاكس ثم المملكة الماسيلية²².

د- هيبون خلال الفترة الرومانية :

بعد هدم قرطاج وانتفاضة يوغرطة أتت روما على الاستقلال النوميدي، لتتساق فيما بعد المملكة النوميدية في تيار الصراعات الرومانية الأهلية بين قيصر وبومبيوس، ليتحالف يوبا الأول مع بومبيوس الذي أدت هزيمته سنة 46 ق.م إلى هزيمة حلفائه الماسيليين وضياع استقلالهم، حيث كانت هيبون آخر مسرح لهذه الهزيمة لينتحر فيما بعد يوبا الأول تجنباً للوقوع في أيدي الرومان القيصريين²³. لتصبح فيما بعد هيبون مركزاً لإفريقيا الجديدة المتمثلة في مملكة يوبا الأول تحت حكم الرومان، حيث انه وبالرغم من تعاقب العديد من الحضارات عليها ونهبها من طرف الرومان أثناء الحروب البونيقية وبالرغم أيضا من أنها لا تمتلك رتبة مرموقة كمستعمرة تمقاد أو لامباز ولم تكن موطناً لقدامى الجنود الرومان، إلا أنها واصلت نموها وازدهارها حتى أثناء الهيمنة الرومانية .

ولقد عاشت تحت حكم الرومان 4 قرون، وكان يتمثل دور هيبون في النشاط المينائي الكثيف أين أصبحت أكبر قطب للتبادلات بين ضفتي البحر المتوسط، بالإضافة إلى دورها الإشعاعي للتفكير اللاهوتي (Théologique) من خلال القديس²⁴ "Saint-Augustin".

²¹ G.CAMPS, "Massinissa ou les débuts de l'Histoire ", Alger, Libya, T.8, 1er semestre. 1960, p..50

²² سعيد دحماني، المرجع السابق، ص،24.

²³ نفسه، ص،47.

²⁴ BOUCHENAKI M. (2005) : Hippone : Hippo-Régius – Hippone – Bûna – Bône – Annaba, Ed Aix-en-provence (Bouches-du- Rhône), p.81

حيث أصبحت هييون خلال الهيمنة أو الفترة الرومانية إداريا جزئا من إفريقيا البروقنصلية تحت إدارة بروقنصل معين من طرف مجلس الشيوخ. بينما سلك الموظفين السامين والأعيان الدينيين فيتكون من قساوسة اوغست وقضاة ساميين وموظفين من طبقة الكوريا والديكوريون. ومن اجل هذه الإدارة الجديدة الرومانية أقيم بهيون فوروم الذي تتكون فروعه من مباني دينية وإدارية، حيث يعتبر هذا الأخير مركزا سياسيا وإداريا²⁵.

أما فيما يخص الجانب القانوني فقد اكتسبت هييون في عهد الإمبراطور اوغست كيان قانوني (مونيسيبيوم Municipium) لترتقي فيما بعد إلى مستعمرة (كولونيا Colonia) في عهد الانطونيين . حيث أن هذا الارتقاء لا يدل إلا على أنها ذات أهمية اقتصادية كبيرة عند الرومان، لما تحويه من ثروات كثيرة وأراضي خصبة لإنتاج (الزيتون، القارص، التين، اللوز، الرمان، الأعناب وخصوصا الدالية والقمح... الخ). حيث أن الدالية والقمح من أهم المنتجات الوافرة في هييون واللذان جعلها المرسى الرئيسي للصادرات في الشرق الجزائري القديم. كما لم يكن القطاع الصناعي أيضا معدوما فقد احتوت نوميديا عامتا ومنها هييون على العديد من المحاجر لاستخراج الرخام الذي اتفق المؤرخون على تسميته باسم " الرخام النوميدي-Marmor numidicum"²⁶، كما أشاد أيضا الكثير من الكتاب الاتيين بجودة وروعة هذا الرخام، ومنهم بلين القديم حيث قال : "أجمل ما يذكر في نوميديا هو رخامها"²⁷. حيث انه ومن بين المقالع ومحاجر الرخام في هييون نجد رأس الحراسة (Cap de Garde) شمال غرب موقع هييون والذي يحتوي على أنواع مختلفة من الرخام نذكر منهم الرخام ذو اللون (لاحمر و الأبيض ذو العروق الرمادية واصفر وأبيض وبلوري أو شفاف و ازرق وخليط من الأصفر والأحمر .. الخ)²⁸ زيادتا على ذلك استخراج الحديد وإذابته بواسطة أفران في إحياء جنوب هييون و معاصر الزيتون ومعامل الفخار ... الخ، و كل هذا

²⁵ سعيد دحماني، عنابة فن وثقافة، المرجع السابق، ص،47.

²⁶ ناير مختار، اطروحة دكتوراه في التاريخ القديم، التجارة البحرية في الحوض الغربي للبحر الأبيض المتوسط في العصور القديمة(من الفينيقيين إلى عهد الاحتلال الروماني)،جامعة وهران I-احمد بن بلة، قسم التاريخ و الآثار،الجزائر، 2018، ص،119.

²⁷ نفسه ، ص،120.

²⁸ عبد المالك سلاطنية، المرجع السابق، ص،190.

أن دل على شيء فما يدل إلا على أن هيبون كانت بمثابة مستودع للإمبراطورية الرومانية، وأن حجم المبادلات التجارية الداخلية والخارجية كان كبير جداً، وهذا ما يوضحه لنا بقايا السوق الكبير.

ه- هيبون خلال الفترة الوندالية و البيزنطية :

- عند مجيء الوندال إلى شمال إفريقيا مرورا على مضيق جبل طارق أو أعمدة هرقل كما سماها هيرودوت في وصفه لـ (Libyca) وحين وصولهم إلى هيبون، قامت الجيوش الوندالية بإخضاع المدينة في شهر أوت من السنة 431 م كما تنص المصادر القديمة، حيث قام هذا الاحتلال بموجب اتفاق على إيقاف القتال الذي انجر عنه هدم جزئي للمدينة، كما جعل جنسريق ملك الوندال من هيبون عاصمة له، أين أمضيت معاهدة السلم في شهر فيفري سنة 435 م، حيث بقيت هيبون عاصمة الوندال إلى غاية احتلال قرطاج واستيلاء عليها من طرف جنسريق في أكتوبر 439 م²⁹. لتصبح هيبون بعدها في حالة سلم إلى غاية ضعف الجيش الوندالي خصوصا في فترة حكم آخر ملك وندالي جلمير، مما جعل الإمبراطور البيزنطي جستنيانوس، الذي كان يحلم باسترجاع أمجاد الإمبراطورية الرومانية في شمال إفريقيا يستغل فرصة ضعف الجيوش الوندالية، ليضع حد للسلطة العسكرية الوندالية دون عناء في سنة 533 م تحت قيادة بليزير. لتليها الفترة البيزنطية في هيبون والتي تدمر منها الأهالي أكثر من تدمرهم من الوندال ربما لاعتياد أهالي هيبون لمدة 100 سنة على الانحلال الوندالي، فلم يحظى الفكر القانوني البيزنطي بترحيب كبير من طرف الأهالي، غير أن المدينة استعادت نفسها في هذه الفترة البيزنطية واسترجعت مكانتها كمدينة أسقفية مرة أخرى .

²⁹ سعيد دحماني، المرجع السابق، ص، 57.

و- هيبون خلال الفترات الإسلامية.

بعد سنوات قليلة أي خلال سنة 705 م وهو عهد الزيريين، قدم المسلمون إلى المنطقة بقيادة "حسن بن نعمان الغساني"، وبهذا الفتح تكون مدينة هيبون قد دخلت في الإسلام وأصبحت تحمل اسم "بونة" أو "مدينة سييوس" ليتناسى فيما بعد اسم "هيبون" تدريجياً من طرف المسلمين العرب الذين أسسوا مدينتهم "بونة" على موضع جديد يسمى "عقبة العناب" في شكل ربوة يقع على بعد 2 كم شمال الموضع القديم، حيث أن هذا التحول في الموضع (الخريطة رقم 03)، كان نتيجة لأسباب صحية تمثلت في انتشار الأمراض في الموضع القديم على جوار وادي سييوس بسبب تواجد المستنقعات، حيث سجلت سنة 758 م ما يقارب 450 إصابة³⁰.

وقد استقر بالمدينة الأسرة المالكة للأغالبة وذلك في الفترة 769م-902م، وقد شهدت المدينة ازدهار كبيراً بفضل مينائها الذي كان يحتل آن ذاك المرتبة الأولى في العالم العربي. وفي عهد الفاطميين الذي امتد خلال الفترة 910م-973م، أعطى للمنطقة أهمية جديدة تمثلت في استغلال المرجان.

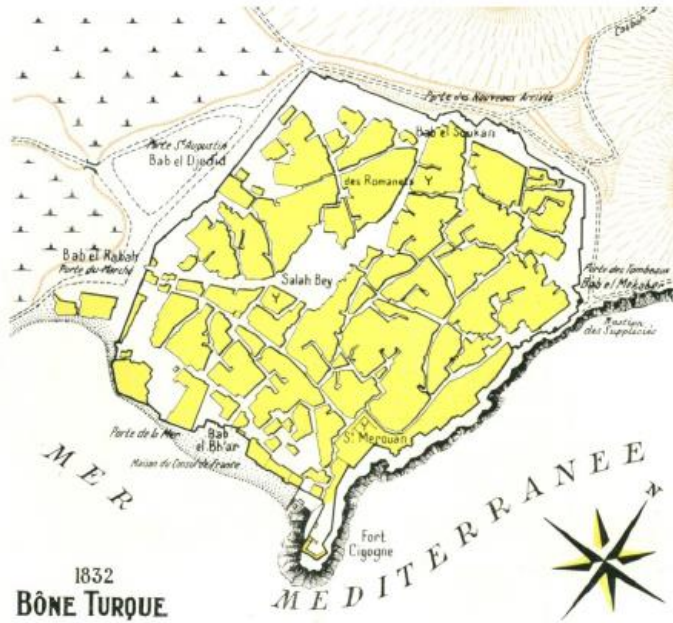
تعتبر فترة حكم الزيريين الممتدة بين 973م و 1005م، الفترة الحاسمة لتأسيس مدينة بونة على يد "الزاوي بن زييري" ليكون أميراً فيما بعد، وهي "بونة الحديثة" التي بلغ عدد سكانها سنة 1058م ما يقارب 4.000 نسمة.

كما عمل الموحدون خلال الفترة 1130-1574م على الدفاع عن مدينتهم وتطوير مينائها. ومع مجيء الحفصيين في الفترة 1228م-1574م شهدت المدينة توسعاً عمرانياً كبيراً وخلالها تم إنشاء القصبية على جبل عابد على بعد 500م شمال موضع بونة الحديثة.

³⁰ فؤاد بن غضبان، دور شبكة الخدمات في تنظيم المجالي بولايتي عنابة والطارف، اطروحة دكتوراه علوم في التهيئة العمرانية، تحت إشراف الأستاذ الدكتور عبد الوهاب لكحل، كلية علوم الأرض، الجغرافيا والتهيئة العمرانية، قسم التهيئة العمرانية، جامعة منتوري-قسنطينة، 2009.

ثم تعرضت بعد ذلك المدينة إلى الغزو الإسباني بقيادة "Charles Quint"، الذي استمر طيلة الفترة الممتدة 1535-1557م³¹.

وبقدوم الإخوة بربروس حررت مدينة بونة سنة 1557 م، واستعادت بذلك نشاطها التجاري وأعيد استغلال المرجان حتى أطلق عليها اسم ساحل المرجان. وقد خضعت المدينة لمدة طويلة لحكم الأتراك وكان دورها يتمثل في جمع الضرائب المفروضة على القبائل لفائدة صالح باي وعائلته باعتبارها مقر السلطة وحصن المراقبة.



الخريطة رقم 04: مدينة بونة العثمانية.

المصدر : Union agricole de l'est Algérien, La coopération agricole dans la région de Bône, Imp. centrale de Bône, 1956.

³¹ DERDOUR H. (1982) : Annaba – 25 siècles de vie quotidienne et de luttes, Vol. 1, SNED, Alger, p 176.

الفصل الثاني

الآثار البحرية والغارقة

أولاً : مصطلحات ومفاهيم عامة .

ثانياً : تاريخ النشأة وتطور علم الآثار البحرية والغارقة .

ثالثاً : حماية الممتلكات الثقافية والغارقة في الجزائر

1- أهم ثلاثة أخطار تهدد المواقع الأثرية الغارقة.

- النهب.

- الأنشطة الصناعية.

- الاستغلال التجاري.

2- وسائل حماية المواقع الأثرية المغمورة بالماء .

- حماية المواقع الأثرية من انجاز الأشغال الكبرى.

✓ دراسة الجدوى المعنية بالموقع الأثري.

✓ دراسة تتعلق بالمشروع.

✓ قرار إنجاز المشروع .

- البحث عن التراث الأثري المغمور تحت الماء .

- رخصة البحث والتنقيب.

- رخصة القيام بالأشغال.

أولا : مصطلحات ومفاهيم عامة .

في البداية لابد من تقديم ملاحظة مهمة بخصوص أهمية التفرقة بين المصطلحات التي من بينها مصطلح "الآثار" و"علم الآثار"، فعندما نتحدث عن الآثار الرومانية أو العثمانية أو أي حضارة أخرى، فنحن نشير إلى المواقع والبقايا الأثرية التي تعود تاريخها إلى تلك الحقبة من الزمن. أما إذا تناولنا مصطلح "علم الآثار القديمة" أو "علم الآثار الإسلامية"، فنحن نشير هنا إلى أحد فروع علم الآثار الذي له موضوعاته التي يتناولها في البحث. وفي ضمن هذا السياق حينما نتحدث عن مصطلح "الآثار الغارقة" فنحن نشير إلى تلك البقايا الأثرية التي كانت تتواجد على سطح الأرض، وبفعل العوامل الطبيعية كتتحرك الصفائح التكتونية، الزلازل، التغيرات في منسوب مياه البحر، غمرتها المياه لتصبح "آثار غارقة"³².

وقد عرفت منظمة اليونسكو التراث الثقافي المغمور بالمياه على انه ((جميع آثار الوجود الإنساني التي تتسم بطابع ثقافي أو تاريخي أو اثري والتي ظلت مغمورة بالمياه جزئيا أو كليا، و بصورة دورية أو متواصلة لمدة مائة عام على الأقل))³³. وتعرف اصطلاحا باسم "التراث الثقافي المغمور بالمياه" (héritage underwater cultural)، أي انه لا يمكن اعتبار هذا المصطلح فرع من فروع علم الآثار. ومن خلال تعريف اليونسكو لمصطلح الآثار الغارقة، يمكن القول انه مرتبط أساسا بالزمان والمكان الذي يتواجد به الأثر، حيث أن كل اثر يتواجد تحت سطح المياه سواء بحار، انهار أو حتى أبار لمدة تتجاوز المائة عام يمكن تصنيفه ضمن "التراث الثقافي المغمور بالمياه" سواء سفن، قوارب، قرابين أو أي نوع آخر من الأثر دون النظر إلى الحضارة التي ينتمي إليها .

³² يتم الكشف على الآثار الغارقة في البحار من خلال حفر تقوم به كل البلاد الأوربية تقريبا منذ فترة طويلة، وكذلك بعض الدول العربية مثال عن ذلك ما حدث في تونس حيث عثر صيادو الإسفنج على مجموعة هامة من التماثيل الغارقة التي كانت آتية على متن مركب من اليونان وتم استخراجها عام 1907-1913، كما تم العثور على الأسطول الفرنسي الغارق في خليج أبي قير بالإسكندرية، إلا أن هذا النوع من الحفر يتطلب أموال ضخمة ومعدات متطورة.

³³ اليونسكو . 2002 اتفاقية اليونسكو بشأن حماية التراث الثقافي المغمور بالمياه 2001 . سجلات المؤتمر العام . الدورة الحادية و الثلاثين . باريس : مطبوعات اليونسكو . مادة 1 ، فقرة 1 ، ص 57 .

وهنا تجدر الإشارة إلى أن تصنيف البقايا الأثرية بوجه عام يتم وفقا لعدة معايير محددة ومتعارف عليها. مثل التصنيف الإقليمي، الزمني أو النوعي. أما الإقليمي كأن نصنف الأثر على أنه أثر بلاد اليونان في الجزائر أو رومانية في الجزائر أي حسب مكان توأجدها، أما التصنيف الزمني كأن نصف الأثر على أنه ينتمي لفترة معينة، سواء روماني أو يوناني أو إسلامي، حيث نقصد في هذه الحالة البقايا الأثرية على اختلاف أنواعها المنتمية إلى تلك الحقب. كمثل على ذلك الأسوار الدفاعية البيزنطية في شمال إفريقيا التي يتم تصنيفها ضمن البقايا الأثرية البيزنطية رغم أن المواد المستعملة فيها أحيانا كالحجارة تكون مصقولة في الفترة الرومانية وتم إعادة استعمالها من الطرف البيزنطيين فيتم تصنيفها ضمن الآثار البيزنطية.

أما في ما يخص التصنيف الأخير وهو التصنيف النوعي ويتمثل في تصنيف الآثار ضمن العمارة أو المسكوكات أو المنحوتات ... الخ. بعد هذه التصنيفات الأخيرة يتبادر إلى ذهننا بعض من التساؤلات، أولهم إلى أي من تلك التصنيفات السابقة ذكرها ينتمي وصف الأثر بأنه غارق؟ وهل يعد هذا الوصف علمي دقيق؟³⁴.

حقيقة الأمر أن هذا الوصف الأخير لا يقع ضمن هذه التصنيفات العلمية المتعارف عليها، فنحن لا نصف مثلا الآثار التي يعثر عليها في الصحاري ارتباطا بمكان اكتشافها، فنسميها الآثار الصحراوية، كذلك تلك التي يعثر عليها في الجبال فلا نسميها الآثار الجبلية، ارتباطا بمكان وجودها³⁵.

وبناء على هذا فان وصف الأثر المكتشف تحت المياه بالأثر الغارق يعتبر وصف غير علمي دقيق، ومن جهة أخرى ملاحظة أن موقع اكتشاف وتواجد الأثر قد يتغير بفعل العديد من العوامل البشرية أو الطبيعية، فعلى سبيل مثال العوامل الطبيعية، يوجد على السواحل الشرقية لانجلترا حطام السفينة " أمستردام " "AMSTERDAM" ، التي ترجع إلى القرن

³⁴ عماد خليل، الآثار البحرية و التراث الثقافي الغارق، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، مصر، 2016، ص، 18.

³⁵ نفسه، ص 22.

الثامن عشر ميلادي، وهي مجموعة سفن شركة الهند الشرقية الهولندية "VOC". وقد تعرضت السفينة للغرق في رحلتها الأولى قبالة سواحل مدينة "هستنجز HASTINGS" البريطانية. حيث نلاحظ من خلال صورة السفينة المتواجدة على نطاق المد الجزر على الساحل، وبالتالي تكون مرة تحت الماء بعمق عشرة أمتار فما فوق، وأحيانا تكون فوق سطح المياه ظاهرة للعيان³⁶.



الصورة رقم 03: السفينة أمستردام أثناء فترة الجَزُر سنة 1912 .

المصدر: موقع shipwreckmuseum.co.uk/Amsterdam/

³⁶ عماد خليل، المرجع السابق، ص 23.



(أ.ب)

الصورة رقم 04: (أ-ب) : سفينة أمستردام الغارقة جنوب انجلترا أثناء فترة الجُزُر وقد

انحسرت المياه عن أجزائها العليا.

المصدر: موقع shipwreckmuseum.co.uk/event/amsterdam-guided-walk-2

أما العوامل البشرية فمثال ذلك سفينتين تابعتين للإمبراطور كاليغولا الغارقتين منذ القرن الأول الميلادي في بحيرة نيمي جنوب روما، حيث قامت السلطات الإيطالية سنة 1928 م

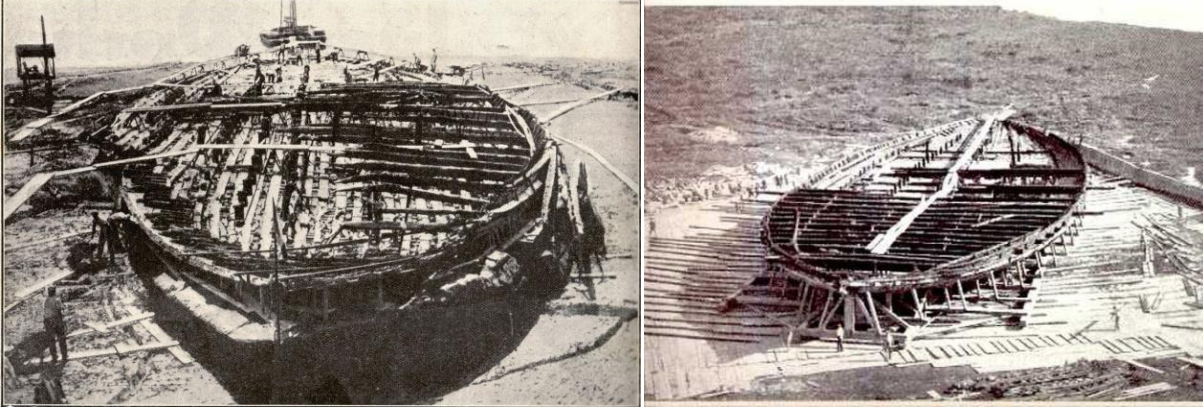
بخفض منسوب المياه في البحيرة باستخدام المضخات للكشف على السفينتين بالكامل ليتم نقلهم المتحف خاص بهما، والذي تعرض للقصف الجوي فيما بعد أثناء الحرب العالمية الثانية مما أدى إلى تدميرهما³⁷، وهذا ما جعلهم يفقدان صفة الغرق بفعل العامل البشري. وبالتالي فان مصطلح «الآثار الغارقة» لا يشير إلى فرع من فروع علم الآثار أو إلى أحد تخصصاته، وإنما هو مصطلح تقني بالدرجة الأولى، يشير إلى طبيعة تلك المواقع، الأدوات والأساليب المستخدمة خلال العمل الأثري فيها، وذلك وفقا لنفس المعايير وتبعاً لنفس المنهج المتبع في العمل الأثري في أي موقع آخر³⁸.



(أ)

³⁷ عماد خليل، المرجع السابق، ص 25.

³⁸ نفسه. ص 25.



(ج)

(ب)

الصورة رقم 05: (أ-ب-ج): إحدى سفن الإمبراطور كاليغولا والتي كانت غارقة منذ القرن الأول الميلادي في بحيرة نيمي جنوب روما.

المصدر: موقع stringfixer.com/ar/Nemi_ships

نجد أيضا أن الآثار الغارقة بمعناها التقني قد ارتبطت ارتباطاً وثيقاً وبشكل مباشر بمصطلح آخر يحمل مدلولاً علمياً خالصاً، ألا وهو "الآثار البحرية" "Maritime.Archaeology"، والذي انتشر في الأبحاث والدراسات العملية بدءاً من منتصف السبعينيات من القرن الماضي³⁹. فوصف أي موقع أو قطع أثرية بأنها «بحرية» هو في واقع الأمر وصفاً نوعياً لتلك الآثار، معناه أن تلك الآثار هي النتاج المادي لعلاقة الإنسان بالبحار والمحيطات، والأنهار، والبحيرات. أي بالمسطحات والمجاري المائية بوجه عام⁴⁰.

إذاً علم الآثار البحرية قد ظهر كأحد فروع ومجالات علم الآثار حيث اقتص بدراسة كل ما يتعلق بالمواقع والقطع الأثرية ذات الطابع البحري كالسفن والقوارب، وكل ما يتعلق بهما من تقنيات واستخدامات.... الخ، وكذلك المنشآت البحرية والساحلية المختلفة كالمراسي والموانئ والأرصفة وترسانات بناء السفن. كما يمتد البحث في مجال علم الآثار البحرية ليشمل دراسة النصوص والكتابات القديمة التي تناولت الملاحة والأنشطة البحرية على مر

³⁹ عماد خليل، المرجع السابق، ص، 25.

⁴⁰ نفسه، ص، 25.

العصور. هذا بالإضافة إلى دراسة الموضوعات المتعلقة بالسفن والملاحة المصورة على أشكال الفن المختلفة⁴¹.

كما يمتد هذا العلم أيضا إلى دراسة المجتمعات الساحلية من الناحية الثقافية والتراثية والعادات والطقوس المختلفة عبر العصور، فالمجتمعات الساحلية في كل العصور لها خصائصها وطبيعتها المميزة المرتبط بطبيعة البيئة التي تعيش فيها والأنشطة البحرية التي تمارسها، ومن ثم فإن دراسة وتوثيق وتحليل الممارسات والخصائص المميزة لتلك المجتمعات يعد من بين اهتمامات الباحثين في علم الآثار البحرية.

فهناك اتجاه عالمي نحو اعتبار الموضوعات المتعلقة بإدارة وحماية وعرض المواقع الأثرية البحرية والغارقة، وما يتعلق بالمتاحف البحرية، هي جميعها من بين مجالات علم الآثار البحرية.

كما تجدر الإشارة إلى أن علم الآثار البحرية أيضا كغيره من فروع علم الآثار يعتبر من العلوم البينية، فهو يستعين بالعديد من التخصصات المساعدة مثل علم النباتات، الحيوان، الإنسان، اللغة، هندسة السفن، وغيرها من العلوم الأخرى التي يستجد بها علم الآثار البحرية من أجل الوصول إلى نتائج علمية دقيقة. وبطبيعة الحال فإن هناك العديد من الموضوعات التي يمكن أن تعتبر مجال بحث واهتمام مشترك ما بين علم الآثار البحرية ومجالات أخرى لعلم الآثار، مثال ذلك دراسة الاقتصاد والتجارة البحرية في مختلف العصور، والبضائع المختلفة التي كانت يتم تداولها بواسطة السفن والقوارب، وخاصة الأواني الفخارية المعروفة اصطلاحا باسم «الأمفورا»، والتي ارتبطت دراستها ارتباطاً وثيقاً بالآثار البحرية وبالعامل الأثري تحت الماء وخاصة بدراسات السفن الغارقة⁴².

⁴¹ عماد خليل، المرجع السابق، ص26.

⁴² نفسه، ص 27.

ومما لاشك فيه أن أبرز مجالات علم الآثار البحرية هي دراسة السفن والقوارب، وذلك نظرًا لما تمثله من أهمية في حياة وتاريخ معظم الحضارات القديمة. فالسفن هي واحدة من أهم الاختراعات التي عرفتها البشرية والتي لعبت دورا محوريا في مختلف أوجه الحياة على مر العصور. ومن ثم، فقد ظهر أحد فروع علم الآثار البحرية ليختص بدراسة القوارب والسفن بمختلف أنواعها وأشكالها، سواء وُجِدَت على اليابسة أو تحت الماء. حيث عُرف هذا التخصص اصطلاحا باسم "Nautical Archaeology" أو «علم الآثار الملاحية»⁴³. أي دراسة القوارب والسفن عبر العصور من ناحية تقنيات البناء وأقسام وأجزاء السفن والقوارب وأدوات الملاحة المتنوعة. كما يمكن إضافة دراسة الموانئ أيضا ضمن هذا الفرع لما لها من صلة مباشرة مع السفن والقوارب.

أما خلاصة القول فتكمن في أن الآثار الغارقة ليست بالضرورة أن تكون ذات طابع بحري، لوجود عوامل المختلفة أدت إلى غرقها، على سبيل المثال معبد فيله، يمكن أيضا أن تكون عبارة عن مدافع غارقة، مثل المدافع التي تم العثور عليها بمنطقة شرشال وضواحيها الغربية⁴⁴. بينما يمكن أيضا أن تكون الآثار الغارقة ذات طابع بحري وتسمى الآثار البحرية والغارقة .

⁴³ عماد خليل، المرجع السابق، ص 27.

⁴⁴ خلاف رفيق، دراسة المواقع الأثرية المغمورة بالمياه في منطقة شرشال و ضواحيها الغربية، مجلة الدراسات الأثرية، المجلد:18، العدد:1، تاريخ النشر: 2020/12/29، الجزائر، ص 10 .



(أ)



(ب)

الصورة رقم 06: (أ-ب): معبد فيله وهو مغمور جزئياً بمياه النيل وبعد نقله إلى جزيرة إجيليكا.

المصدر: موقع mawdoo3.com



الصورة رقم 07: مجموعة من المدافع الغارقة .

المصدر : خلاف رفيق، دراسة المواقع الأثرية المغمورة ...، المرجع السابق، ص 10 .

أما فيما يخص الآثار البحرية فهي تلك الآثار ذات الطابع البحري، لكنها ليست بالضرورة أيضا أن تكون غارقة، على سبيل المثال نموذج لقارب جنائزي من مصر القديمة يحمل إحدى الموميאות، ويرجع تاريخه إلي حوالي 2000 ق.م. القطعة محفوظة في المتحف البريطاني⁴⁵. كما توجد أيضا الآثار الملاحية التي تتمحور أساسا على السفن، القوارب والموانئ. فتشمل الآثار الملاحية البحرية التي تتمثل في الموانئ، على سبيل المثال ميناء قرطاج العسكري والتجاري، أو السفن الغير الغارقة على سبيل المثال مركب الملك خوفو الجنائزي، والذي عثر عليه عام 1954م مدفون بجوار الهرم الأكبر، والمعروض حالياً في المتحف خاص به والذي أقيم في مكان اكتشافه.

⁴⁵ عماد خليل ، المرجع السابق، ص 37.



الصورة رقم 08: نموذج لقارب جنائزي من مصر القديمة .

المصدر: عماد خليل، الآثار البحرية ...، المرجع السابق، ص 37



الصورة رقم 09: مركب الملك خوفو الجنائزي.

المصدر: عماد خليل، الآثار البحرية...، المرجع السابق، ص 29.

كما تشمل الآثار الملاحية أيضا الآثار الملاحية البحرية الغارقة، وهي كل السفن والقوارب والموانئ المغمورة بالمياه، مثل السفينة التجارية الرومانية المؤرخة بمنتصف القرن الأول قبل الميلاد، والتي تعد واحدة من اكبر السفن التجارية التي اكتشفت في البحر الأبيض المتوسط حتى الآن، وقد عثر عليها عام 1967م غارقة في منطقة (مادراج دي جيان) (Madrague De Giens) على الساحل الجنوبي لفرنسا. حيث تم التنقيب عنها خلال الفترة من عام 1972م إلى 1982م بواسطة باحثين من المركز القومي الفرنسي للبحث العلمي وجامعة بروفانس⁴⁶.

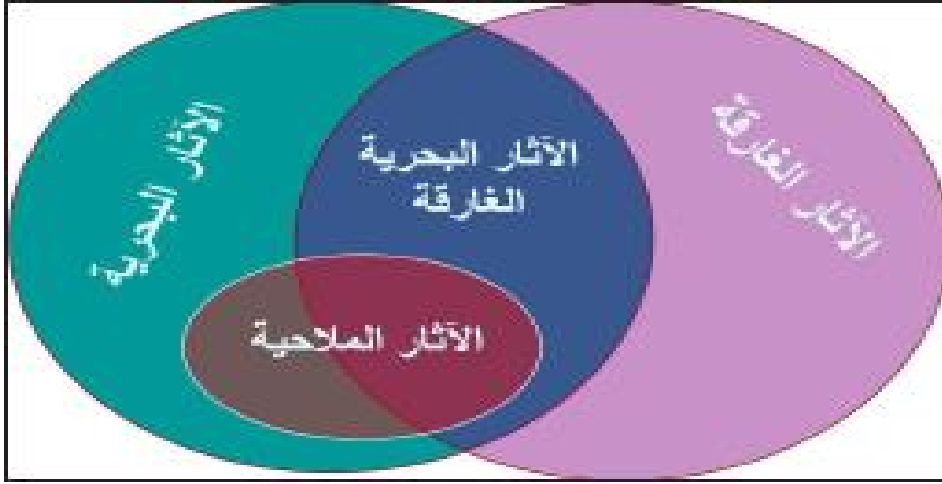


الصورة رقم 10: السفينة التجارية الرومانية يبلغ طولها 40متر و حمولتها إلى 400 طن.

المصدر: عماد خليل، الآثار البحرية ...، المرجع السابق، ص39.

ومما سبق يتضح لنا أيضا حتمية العلاقة بين الآثار البحرية والآثار الغارقة، وأنه يوجد قدر كبير من التداخل بين المجالين، حيث يتمثل هذا التداخل في الآثار البحرية الغارقة .

⁴⁶ عماد خليل، المرجع السابق، ص39.



الشكل رقم 01: رسم يمثل العلاقة بين الآثار الغارقة و الآثار البحرية و الآثار الملاحية.

المصدر: عماد خليل، الآثار البحرية ...، المرجع السابق، ص32

ثانيا : تاريخ النشأة وتطور علم الآثار البحرية والغارقة .

يرتبط تاريخ علم الآثار البحرية وتطوره ارتباطا وثيقا بالبحر الأبيض المتوسط، والذي ازدهرت على سواحه العديد من الحضارات القديمة كالمصرية، والفينيقية، والإغريقية، والرومانية، والبيزنطية، والإسلامية⁴⁷. أي أن النشاط البحري لمجتمعات تلك الحضارات في حوض البحر الأبيض المتوسط قد خلف لنا كم هائل من الأدلة الأثرية كالسفن والمنشآت الساحلية المتنوعة⁴⁸، فقد عرف الرومان البحر الأبيض المتوسط بالبحر الداخلي لأن الإمبراطورية الرومانية انتشرت حول سواحلها. ويشهد السجل التاريخي وكذلك بقايا الموانئ والسفن والبضائع على حجم التجارة التي عبرتها.

وقد كانت أولى بدايات وظهور هذا المجال في القرن التاسع عشر في العديد من دول العالم، أبرزها دول شمال وغرب أوروبا أين تم اكتشاف بعض من الآثار الغارقة، والتي تتمثل في عدد من السفن والقوارب الأثرية.

ورغم أن هذا المجال في تلك الفترة لم يحظى بذلك التطور والاهتمام الكبير، فقد كانت معظم الاكتشافات عبارة عن بقايا سفن وقوارب محطمة تم اكتشافها بالصدفة على ضفاف الأنهار. ولقد أثارت تلك الاكتشافات المبكرة اهتمام الباحثين حتى تبلورت تدريجيا ملامح علم الآثار البحرية خاصة في بريطانيا، الدانيمارك، والسويد⁴⁹. كما تم أيضا في القرن العشرين اكتشاف آثار غارقة أخرى في البحر الأبيض المتوسط، مما أدى إلى الاهتمام وتطوير هذا المجال والخروج به من نطاق الهواية إلى نطاق البحث العلمي.

أما في ما يخص تطور هذا التخصص⁵⁰، فقد شهد مراحل انتقالية متعددة بدايتا بعمليات انتشار القطع الأثرية بدافع القيمة المادية أو الفنية. حيث يعود الفضل الأكبر هنا في بعض

⁴⁷ عماد خليل، المرجع السابق، ص 47

⁴⁸ جانوفسكي، لوكاس؛ كويكا، ماريا؛ بيدين، أندريه؛ بوبك، ماتيو؛ جاجوسكي، لوكاس (2021). "من علم الصوتيات إلى علم الآثار تحت الماء: تحقيق عميق لبحيرة ضحلة باستخدام صوتيات مائية عالية الدقة - حالة بحيرة ليدنيكا، بولندا." قياس الآثار.

⁴⁹ عماد خليل، المرجع السابق، ص 47

⁵⁰ موسوعة المتحف البريطاني للآثار المغمورة والبحرية، مطبعة المتحف البريطاني، لندن، 1997.

الاكتشافات إلى غواصي الإسفنج، فكثيرا ما يجدون عن طريق الصدفة كميات هائلة من الأواني الفخارية والقطع الحجرية والخشبية التي كانت بالنسبة لهم عديمة الفائدة.

وقد قام علماء الآثار البحرية بالتحقيق في منطقة البحر الأبيض المتوسط في العديد من الثقافات القديمة التي تشمل حطام السفن البارزة مثل السفينتين الفينيقيتين المؤرختان بـ 750 قبل الميلاد المخصصتان لشحن النبيذ في قوارير. حيث أكتُشف طاقم البحرية الأمريكية عن طريق غواصة المواقع في سنة 1997م، وفي سنة 1999م قام الفريق بقيادة روبرت بالارد وجامعة هارفارد للآثار تحت إشراف البروفيسور لورانس التحقيق في حطام السفن.

وفي سنة 1900م ثم العثور على حطام سفينة من القرن الأول قبل الميلاد بالقرب من جزيرة (انتيكيثيرا) (antikythera) اليونانية ، والتي احتوت العديد من التحف الفنية الفخارية والزجاجية والعديد من التماثيل البرونزية والرخامية. ولقد جلب هذا الاكتشاف اهتمام السلطات اليونانية آنذاك، إذ قررت انتشار حمولة السفينة لقيمتها الفنية والتاريخية. ولقد اشرف على ذلك المشروع سلطات الآثار اليونانية، إلا أن من قام بتنفيذ عمليات الانتشال كانوا هم غواصوا الإسفنج⁵¹. حيث أن تقنية الغوص آنذاك هي التقنية المعروفة (بالإمداد من السطح) أي أن الغواص يتم إمداده بالأكسجين من السطح بواسطة خرطوم، وهذا قبل اختراع أجهزة الغوص الذاتي ذات الهواء المضغوط والتي كانت تسمى آنذاك فالقرن العشرين بـ "SCUBA" وهو اختصار الجهاز الذاتي للتنفس تحت الماء أي (self Contained Underwater Branting Apparatus).

⁵¹ عماد خليل، المرجع السابق، ص 48.



الصورة رقم 11: غواصي الإسفنج يستخدم تقنية "الإمداد من السطح" وواحد من التماثيل البرونزية التي اكتشفت عام 1900 في السفينة الغارقة بالقرب من جزيرة « انتيكيثيرا » اليونانية، محفوظ حالياً بمتحف الآثار الوطني في أثينا.

المصدر: عماد خليل، الآثار البحرية...، المرجع السابق، ص39.

كما تلي مرحلة انتشار القطع بدافع القيمة المادية والفنية مرحلة أخرى والتي تتمثل في مشروع التنقيب عن السفينتين العملاقتين من العصر الروماني المذكورين سابقاً، واللتان كانتا غارقتين في بحيرة نيمي جنوب إيطاليا. حيث تم انتشارهما بأمر من الدكتاتور الإيطالي بينيتو موسوليني آنذاك بين سنة 1927م و 1931م باستخدام مضخات مياه ضخمة لتجفيف البحيرة للكشف عنهما⁵².

كما تليها مرحلة أخرى هامة في تاريخ علم الآثار البحرية وهو أيضا مشروع التنقيب عن السفينة التجارية الرومانية التي ترجع إلى نهاية القرن الأول قبل الميلاد، أمام ساحل مدينة "ألبينا" "Albenga" بشمال غرب إيطاليا ليتم العثور عليها في عين المكان ما بين سنة 1961م و 1971م. ليتضح من خلال العالم الإيطالي "نينو لامبوليا" أن هذه الأخيرة كانت تحمل ما بين 11000 إلى 13000 إناء فخاري من نوع الأمفورا. وبالرغم من هذه العملية تمت بمشاركة من العديد من علماء الآثار، إلا أنه من الملفت للنظر أن أحداً من علماء

⁵² عماد خليل، المرجع السابق، ص50.

الآثار لم يشارك في العمل الأثري تحت الماء، وإنما تمثل دورهم في دراسة القطع الأثرية بعد انتشارها. فقد رأى نينو لامبوليا أن الغوص ليس من شأن علماء الآثار، وإنما يجب أن يقوم به غواصون محترفون، في حين يقوم علماء الآثار بجمع البيانات حول الموقع من خلال سؤال الغواصين حل مشاهداتهم تحت الماء، وكذلك بدراسة القطع الأثرية بعد انتشارها بمعرفة الغواصين⁵³. ومع هذا فقد عرفت فترة الستينيات من القرن الماضي تطورا ملحوظا في تاريخ علم الآثار البحرية، حيث انه وفي تلك الفترة جرت أولى الحفريات الأثرية العلمية تحت الماء، والتي تتم بمعرفة باحثين متخصصين، وظهر عدد من الكتب والأبحاث العلمية المنشورة حول الآثار البحرية وممارسة العمل الأثري تحت الماء، وهذا ما يعتبر نقطة التحول المحورية التي مهدت لوضع أسس ومبادئ هذا العلم الجديد من الناحيتين النظرية والتطبيقية⁵⁴.

كما شهدت العقود الخمسة الماضية تطورا كبيرا من ناحية الدراسات في مجال الآثار البحرية والغارقة على مستوى العالم، إذ اكتشفت آلاف المواقع ونفذت المئات من مشاريع البحث والتنقيب الأثري تحت الماء. على سبيل المثال اكتشاف موقع السفينة ماري روز سنة 1971م ، وانتهاء عملية التنقيب عنها في سنة 1982م. أو انتشار السفينة الحربية الملكية "فاسا" "Vasa" في احد المشروعات الهامة والفريدة من نوعها في هذا المجال في السويد سنة 1961م⁵⁵.

وقد كان لكل تلك المشروعات الهامة وغيرها التي جرت فالعديد من الدول، أثرا في لفت أنظار العالم الجديد، مما أدى بمنظمة اليونسكو إلى إصدار واحد من أهم الكتب في مجال التراث الثقافي الغارق في سنة 1972م. حيث يعتبر هذا الإصدار بمثابة اعتراف دولي بأهمية هذا التخصص الناشئ⁵⁶.

⁵³ عماد خليل، المرجع السابق، ص51.

⁵⁴ نفسه، ص51.

⁵⁵ نفسه، ص54.

⁵⁶ نفسه، ص54.



الصورة رقم 12: السفينة فاسا معروضة في متحف مدينة ستوكهولم، واحداً من أهم متاحف الآثار الغارقة في العالم.

المصدر: موقع -by-Photo-The-Vasa-warship-figure/Researchgate.net

-C-Museums-National-Maritime-Swedish-the-Karlsson-Anneli

All_fig1_271837929

من كل ما سبق نخلص إلى أن أهم ملامح هذا التطور استمرت في التوسع الكبير في اكتشاف المواقع الغارقة ومشاريع التنقيب واستخدام التكنولوجيات، كالاستشعار عن بعد في اكتشاف المواقع الغارقة، وكذلك تقنيات التصوير تحت الماء وتصوير وتوثيق المكتشفات الغارقة، وتقنيات رفع الحطام على سبيل المثال عملية رفع حطام السفينة البريطانية ماري روز سنة 1982، والتي تمت بالاستعانة بأوناش ضخمة وهيكل معدني بني خصيصاً لهذا الغرض.

رابعاً: حماية الممتلكات الثقافية والغارقة في الجزائر

1- أهم ثلاثة أخطار تهدد المواقع الأثرية الغارقة.

بالرغم من تواجد الموقع الأثرية المغمورة بالمياه في البحر، أو الوادي والنهر أو الآبار إلا أن شأنها شأن الموقع الأثرية الموجودة على اليابسة كلاهما معرض للخطر بشتى أنواعه، وعلى رأس هذه الأخطار نجد العامل البشري الذي يحتل الصدارة في اندثارها واختفائها تماماً⁵⁷، سواء من خلال النهب أو ممارسة الأنشطة الصناعية أو الاستغلال التجاري.

- النهب:

يعتبر أهم مظهر تتعرض له المواقع الأثرية ككل⁵⁸، وخاصة تلك المغمورة بالماء بما تحويه من قطع ومعالم، ففي أوائل سنة 1984 أظهرت الدراسات أن حطام السفن المغمرة في السواحل التركية قد تعرضت للنهب في تسعينات القرن الماضي، وقد قدر علماء الآثار الفرنسيين انه توجد من بين حطام السفن القديمة المعروفة كلها الواقعة قبالة سواحل فرنسا منها 5 بالمائة فقط لم يتم المساس بها، وبالتالي تعتبر مظاهر النهب للمواقع الأثرية بمثابة الخطر الكبير سواء على المعلم الأثري نفسه، أو للثروة البيولوجية الموجودة بداخله⁵⁹.

- الأنشطة الصناعية:

ونقصد بها تلك المشاريع التي تتعلق بتتمية قاع البحار والطاقة ومشاريع الصيد في أعالي البحار، والتقيب عن الغاز وغيرها من المشاريع، حيث أن كل هذه الممارسات حسب

57 زيادة إمكانية الوصول إلى المواقع المغمورة في عام 1942-1943 بفضل اختراع جاك إيف كوستو واميل غانيان لجهاز التنفس تحت الماء، بات من الممكن الوصول إلى أعماق قعر البحر، وبالتالي أصبح حطام السفن في متناول جميع الأشخاص لاكتشاف بشكل أكبر، و منذ بداية القرن 21 كانوا غطاسو الدائرة المفتوحة قادرين على الغطس لعمق يصل إلى 100 متر، وفي الدائرة المغلقة مع جهاز التنفس لعمق 300 متر، كتاب حول اتفاقية اليونسكو لحماية التراث الثقافي المغمور بالمياه، قسم المعاهدات الدولية بشأن حماية التراث الثقافي، شعبة التراث والتغيرات الثقافية، WWW.unesco.org/en/underwater-cultural-heritage، ص 05.

58 ياسر هاشم عماد الهياجي، دور المنظمات الدولية والإقليمية في حماية التراث الثقافي وإدارته وتعزيزه، مجلة ادوماتو، العدد 83، يونيو 2012، ص 91.

59 اليونسكو، كتاب حول اتفاقية اليونسكو لحماية التراث الثقافي المغمور بالمياه، قسم المعاهدات الدولية بشأن حماية التراث الثقافي، شعبة التراث والتغيرات الثقافية، المرجع السابق، ص 09.

المؤتمرات الدولية تشكل تهديدا كبيرا على النظام البيئي ككل (التنوع البيولوجي والحيواني)، وعلى بقاء المواقع الأثرية على الحالة التي استقرت عليها⁶⁰.

- الاستغلال التجاري:

شكلت صفقات البيع والشراء للمعالم الأثرية المغمورة تحت الماء اعتداء على البيئة البحرية، حيث يعتبر هذا الاستغلال التجاري من احد اكبر المخاطر التي تهدد المواقع الأثرية المغمورة تحت الماء، على اعتبار أن الأجسام الأثرية أصبحت جزء لا يتجزأ من النظام الإيكولوجي البحري، فقد تعرضت الكثير من المواقع الأثرية إلى نزع أجزاء كبيرة منها، مما عرض هذه الثروة الموجودة بداخلها (الأصناف الحيوانية والنباتية البحرية التي تعيش في وسط هذه المواقع الأثرية المغمورة) إلى الهجرة السرية، وفي بعض الأحيان وصلت إلى حد الانقراض مخلفة ورائها الأعشاش التي استعملتها كموئل للتكاثر⁶¹.

2- وسائل حماية المواقع الأثرية المغمورة بالماء .

لقد نصت اتفاقية حماية التراث الثقافي العالمي واتفاقية موسكو لحماية المواقع الأثرية المغمورة تحت الماء على مجموعة من الإجراءات الخاصة بحمايتها سواء من حيث أنشطة الصيد والقيام بالمشاريع عن طريق حماية الموقع الأثري من انجاز الأشغال الكبرى التي يتطلب ترخيص مسبق، والإجراءات الخاصة بالنهب والسرقه والاستغلال التجاري غير المشروع.

- حماية المواقع الأثرية من انجاز الأشغال الكبرى

من الضرورة لممارسة بعض الأشغال في عرض البحر القيام بمجموعة من أعمال الحفر والتنقيب والتحويل والبناء، والتي قد تضر بالمواقع الأثرية الموجودة في عقر البحر، والتي

⁶⁰ اليونيسكو، كتاب حول اتفاقية اليونسكو لحماية التراث الثقافي المغمور بالمياه، المرجع السابق ، ص10.

⁶¹ نفسه ، ص21.

من شأنها أن تضر بالتنوع الحيوي الموجود داخل هذه المعالم الأثرية، غير أن الاتفاقيات الدولية والإقليمية ألزمت أصحاب المشاريع الكبرى إلى مراعاة مكان الموقع الأثري الذي يشكل قيمة ثقافية وتاريخية من جهة، ويحمل ثروة حيوانية ونباتية وايكولوجية معتبرة من جهة ثانية.

✓ دراسة الجدوى المعنية بالموقع الأثري

تعتبر هذه المرحلة ضرورية قبل ممارسة المشروعات الكبرى للبنية الأساسية أو عند استخراج الموارد أو العلامات الأثرية، كإقامة مشاريع الأنابيب البحرية الناقلة للغاز والمحروقات، وخطوط الانترنت، وبناء السدود، ومشاريع توليد الطاقة الكهربائية وغيرها من أشغال الحفر والتغيير التي تقع في البيئة البحرية، وتشكل دراسة الجدوى مقارنة الجوانب الايجابية للمشروع مع ما ينتج عنها من آثار سلبية على الحياة البحرية خاصة إذا تعلق الأمر بالتنوع البيولوجي الموجود في البحر⁶².

وتتمثل دراسة الجدوى التأكد سالفا أن الأشغال لا تضر بالمعالم والحياة البحرية الموجودة بداخلها، خاصة تلك الكهوف التي تشكل موئلا أصليا وطبيعيًا للموارد الحيوانية والنباتية، وتشكل في الكثير من الأحيان محميات بحرية تقطنها أنواع كثيرة من التنوع النباتي والحيواني، كما يراع الموقع الفعلي للمعلم الأثري، لأجل إبعاد المشروع بالقدر الكافي عليه. وتقوم بهذه الدراسة الدقيقة لجان متخصصة لهذا الغرض، تجمع مختصين في علم الآثار، وأخصائيين في الحياة البحرية للتنوع البيولوجي، ومختصين في علم البحار، وجهات أمنية لمراقبة مدى مراقبة الخبرة المتواصل إليها من طرف هذه الجان.

✓ دراسة تتعلق بالمشروع

⁶² الملحق الخاص باتفاقية حماية التراث الأثري المغمور بالماء، كتاب حول اتفاقية اليونسكو لحماية التراث الثقافي المغمور بالمياه، قسم المعاهدات الدولية بشأن حماية التراث الثقافي، شعبة التراث والتغييرات الثقافية، ص35.
WWW.unesco.org/en/underwater-cultural-heritage

بعض الاتفاقيات الدولية تمنع منعاً باتاً القيام ببعض النشاطات على مستوى قاع البحر، حفاظاً منها على الحياة البحرية الموجودة بداخله⁶³، فقبل إتيان المشروع المزمع القيام به داخل البيئة البحرية وبالقرب من الموقع الأثري أو بداخله يجب القيام ببعض التقنيات الإدارية المسبقة التي تتعلق بحماية البيئة وتنفيذ المشروع المزمع القيام به تنفيذاً مطابقاً للأوضاع القانونية المنصوص عليها.

فيتم القيام بوصف دقيق للمشروع عن طريق حصر جميع الأرقام والمعلومات الخاصة به، ووصف المشروع بدقة يكون من خلال إعطاء الأرقام الحقيقية للتنوع البيولوجي والثقافي الموجد بداخله أو المحيط به، مع تبيان مدى حساسية الموقع وفرضية واحتمال تضرره في حال تم الاتصال به بشكل مباشر أو غير مباشر، مع تبيان وبشكل دقيق الوضع الفعلي للموقع الأثري الذي كان عليه من قبل، مع الكشف عن التطورات التي مر عليها الموقع عبر مختلف الأزمنة والعصور، وبعد الكشف عن الأرقام وربطها بالمشاكل التي تهدد الموقع الأثري وتعداد الأسباب والعوامل المهددة بشكل مباشر له، يتم بالضرورة تحديد البدائل غير الضارة أو الحلول التي تجعل الموقع الأثري محمي من هذه العوامل والأسباب المهددة له.

✓ قرار إنجاز المشروع

قبل القيام بالأشغال لابد من الحصول على ترخيص من السلطات المختصة لأجل البدء في ممارسة النشاط سواء داخل الموقع الأثري أو بالقرب منه، ثم يجب الإعلان عن جميع البيانات المتعلقة والخاصة بالمشروع الذي يحتمل أن يلحق ضرر بالموقع الأثري والتنوع البيولوجي البحري، كما يجب تنفيذ المشروع وفقاً لمتطلبات حماية البيئة البحرية والحياة الموجودة بها بما يتناسب والاعتبارات التي نصت عليها اتفاقية حماية التنوع البيولوجي، خصوصاً الأرقام الحقيقية لهذا التنوع .

⁶³ نص القاعدة رقم 29 من الملحق على "تعد سياسة بيئية ملائمة تكفل عدم إحداث اضطرابات في قاع البحر والحياة البحرية بشكل موجب له، كتاب حول اتفاقية... المرجع السابق.

- البحث عن التراث الأثري المغمور تحت الماء

لقد قام المشرع الجزائري في القانون 98-04 بضبط عمليات البحث عن المواقع الأثرية⁶⁴، ذلك عن طريق إتباع مجموعة مشددة من الإجراءات القانونية الخاصة بهذا النوع من التنقيب بما يتوافق وإجراءات حمايتها والحفاظ على سلامتها، فعلق المشروع أعمال البحث عن المعالم الأثرية ضرورة الحصول على ترخيص يسمح بذلك، يصدره الوزير المكلف بالثقافة⁶⁵.

وقد ذكر المشرع في نفس القانون المعلم الأثري المغمور تحت الماء ، ولكنه استخدم مصطلح آخر ألا وهو المعلم الأثري "التحت مائي"، والذي يقصد به المعالم الأثرية المغمورة بالماء، والتي استمر وجودها تحت الماء لفترة غير قليلة، وبالنظر إلى اتفاقية موسكو لحماية الموقع الأثري المغمور بالماء نجد أن المشرع لم يساير بنود الاتفاقية فيما يتعلق بالمناطق الخارجية عن السيادة الوطنية، والتي تعود بحسب الاتفاقية إلى التراث العالمي المشترك⁶⁶.

كما استخدم المشرع الجزائري مصطلح الموقع الأثري المغمور بالماء في القانون 98-04، حينما أراد حصر الممارسات التي يعتبرها القانون ممارسات ونشاطات غير مشروعة، والتي تلحق بالتراث الثقافي ككل بما فيه المعالم الأثرية على مختلف أنواعها واختلاف مواقعها، فنص على أفعال البيع أو الإخفاء أثناء إجراء الأبحاث تحت مياه البحر والمتعلق بالأجسام الأثرية⁶⁷.

لكن المشرع الجزائري لم يحدد الأضرار البيئية الناجمة عن النشاطات والممارسات الواقعة على المعلم الأثري التحت مائي والذي يضر بالنظام الطبيعي، خصوصا أن بعض المواقع الأثرية تعتبر مؤثلا إيكولوجيا للتنوع البيولوجي البحري، فإذا تعرضت الأجسام الأثرية

64 عرف المشرع الجزائري الموقع الأثري بأنه "مساحات مبنية أو غير مبنية دونما وظيفة نشطة وتشهد بأعمال الإنسان أو بتفاعله مع الطبيعة، بما في ذلك باطن الأراضي المتصلة بها، ولها قيمة من الجهة التاريخية أو الأثرية أو الدينية أو الفنية أو الانتولوجية أو الانثروبولوجية، والمقصود بها على الخصوص المواقع الأثرية والحظائر"، المادة 28 من القانون رقم 04/98 المؤرخ في 15 يونيو 1998، المتعلق بحماية التراث الثقافي، الجريدة الرسمية الجزائرية، العدد 44، لسنة 1998.

65 المادة 71، من قانون 04/98، المرجع السابق.

66 المادة 70، نفسه.

67 المادة 95، نفسه.

للتغيير فإن الحياة البحرية الموجودة بداخلها، تتعرض هي الأخرى لخطر الانقراض والهجرة لموائل غير ملائمة لها طبيعياً⁶⁸.

- رخصة البحث والتنقيب

يعتبر الوزير المكلف بالثقافة وحده الذي يأمر بإجراء استكشافات الحفر والتنقيب في مجال المياه الداخلية أو الإقليمية الوطنية، ويلزم على الجهة القائمة بالأبحاث في جميع المستويات أن تعد خطة تسيير ومكتشفات الموقع المحفور بالتنسيق مع القطاعات الوزارية الأخرى، ذلك لأجل حصر الأضرار البيئية التي قد تنجم عن هذه الأشغال، خاصة التي تكون تحت مائة أي يصعب تحديد المخاطر البيئية في حال حدوثها، كما تحجب هذه الأشغال على الساكنة لأنها تتم تحت مستوى سطح الماء.

قد حصر القانون 04/98 الأشخاص والجهات المعترف بها لإجراء الأبحاث الأثرية سواء كانت في البحر أو البر، بقوله الأشخاص المعترف بهم بصفتهم باحثين ومؤسسات البحث العلمي المعترف بها على المستوى الوطني والولي، وقبل أن تشرع هذه المؤسسات والأشخاص في عمليات البحث والتنقيب وجب عليهم قبل ذلك الخضوع إلى تجربة عملية لمعرفة مدى كفاءتهم في انجاز مشاريع البحث دون الإضرار بالموقع المراد التنقيب فيه وحفره⁶⁹.

كما عبرت اتفاقية حماية التنوع البيولوجي عن مسألة البحث عن التنوع البيولوجي لما يتماشى ومتطلبات السلامة، فالبحث عن الموقع الأثري هو قبيل البحث عن الثروة البحرية

⁶⁸ جواد جية سميحة حنان، حماية الممتلكات الأثرية في ظل قانون التراث الثقافي، مجلة دفاتر السياسة والقانون، جامعة ورقلة، العدد15، جوان 2016.

⁶⁹ المادة 74، من قانون 04/98 المرجع السابق.

الحيوانية والنباتية، التي يتعين على الجهات المختصة استبعاد جميع الأخطار التي تضر بها⁷⁰.

- رخصة القيام بالأشغال.

يتولى أشغال البحث صاحب طلب الرخصة تحت مسؤوليته، وتحت مراقبة ممثلين للوزارة المكلفة بالثقافة المؤهلين لهذا الغرض، ووجوباً عند القيام بأشغال البحث والتنقيب قد تتوصل الجهة التي تقوم بالأشغال إلى معالم أثرية اوجب القانون أن يتم التصريح بها إلى ممثل عن وزارة الثقافة حتى يتولى تسجيلها واتخاذ التدابير اللازمة لحفظها⁷¹. يتطلب على الجهات التي تقبل على إجراء الأبحاث الأثرية سواء عن طريق الحفر أو التنقيب أو مختلف العمليات الأخرى التي يفترض بها أن تلحق تغيير مادي على الموقع في حد ذاته، أن تحصل على رخصة تخول لهم إجراء هذه النشاطات والمشاريع بشرط مطابقة جميع الشروط والتعليمات المنصوص عليها في الرخصة حفاظاً على الموقع الأثري وما يحتويه من تنوع بيولوجي نباتي وحيواني.

واستكمالاً للإجراءات القانونية لأجل البدء في الأشغال المتعلقة بالبحث عن الموقع والمعالم الأثرية الموجودة في قاع البحار والمحيطات والأنهار، يجب أن يرسل طلب الحصول على رخصة البحث إلى الوزير المكلف بالثقافة، ويتم تبيان المكان أو المنطقة التي ستجرى فيها الأبحاث، والطبيعة القانونية للمكان، ومدة الأشغال التي تتطلب لإنهاء المشروع، والهدف العلمي المرجو من القيام بهذه الأشغال⁷².

⁷⁰ المادة 13، ف03، المرسوم رقم 95-163، مؤرخ في 06 يونيو 1995، يتضمن المصادقة على اتفاقية بشأن التنوع البيولوجي، الموقع عليها في ريو دي جانيرو 05 يونيو 1992، الجريدة الرسمية الجزائرية، العدد 32، لسنة 1995.

⁷¹ المادة 72، فقرة 01 من قانون 04/98، المرجع السابق.

⁷² المادة 73، من القانون رقم 04/98 المذكور سابقاً.

كما يتم تبليغ القرار إلى صاحب الطلب خلال اجل شهرين من إيداعه، وتكون هذه الإجراءات خاصة بالأملك العمومية، غير أنه هناك إجراءات أخرى في حالة ما إذا كانت المواقع الأثرية التي سوف تجرى فيها الأبحاث ملك لأحد الخواص فيتطلب الأمر الحصول على الموافقة المسبقة لملكها، على أن تكون الجهة التي تقوم بالأشغال مسؤولة عما يحدث للمنطقة المملوكة لأحد الخواص من مخاطر، والهدف من ذلك تحديد المسؤولية عن مختلف التغييرات التي ستحدث⁷³.

يتلاءم هذا الوضع مع الأراضي المملوكة للخواص، أما إذا كانت الأبحاث الأثرية سوف تجرى على مستوى قعر البحر فالأمر يختلف على اعتبار أن الأقاليم البحرية تكون ملكا عاما للدولة، وتطبق عليها الإجراءات المنصوص عليها في المواد المذكورة سابقا من القانون 04/98⁷⁴، أما بالنسبة للمواقع الأثرية الخارجة عن الأقاليم البحرية للدولة فتطبق عليها الأحكام والقواعد المنصوص عليها في الاتفاقيات الدولية.

⁷³ المادة 72، فقرة 02 من نفس القانون.

⁷⁴ المادة 72، فقرة 03 من نفي القانون.

الفصل الثالث:

ميناء موقع حصن جنوة

"عناية"

أولاً: الإطار الجغرافي لميناء موقع حصن جنوة "عنابة"
- الموقع.

ثانياً: دراسة تاريخية لميناء موقع حصن جنوة

1/ أصل تسمية ميناء موقع حصن جنوة "عنابة":

أ- مرسى ابن الالبيري .

ب- ميناء حصن جنوة .

2/ الفترات التاريخية للموقع:

أ- الموقع في الفترة الفينيقية.

ب- الموقع في الفترة الرومانية.

ج- الموقع في فترة الفترة الوسيطة.

د- علاقة بونة-عنابة بأوروبا خلال الفترة الوسيطة.

- الحملات العسكرية التي شنّها الأوروبيون على بونة-عنابة خلال الفترة

الوسيطة وبداية الفترة الحديثة.

- المعاهدات والاتفاقيات التجارية المبرمة مع بونة-عنابة خلال الفترة

الوسيطة.

3/ أنواع السفن التي رست بميناء الحصن الجنوبي خلال الفترات التاريخية.

أ- أنواع السفن التي رست بميناء الحصن الجنوبي خلال الفترة الفينيقية.

- نوع المستديرة .

ب- أنواع السفن التي رست بميناء الحصن الجنوبي خلال الفترة الرومانية.

- نوع أونراريا .
- ج-أنواع السفن التي رست بميناء حصن جنوة خلال الفترة الوسيطة.
- نوع الشواني.
- نوع الغاليوت أو لغاليون.
- نوع الفرقاطات.
- نوع الطريضة أو الطراد.
- نوع البريغنتين.
- نوع الشباك.
- نوع الغراب.

ثالثا: دراسة أثرية (ميدانية) لميناء موقع الحصن الجنوبي.

- 1/ أقسام ميناء موقع حصن جنوة".
- 2/ البقايا الأثرية المتواجدة في الموقع ومواد وتقنيات بنائها.
- أ- المنزل المحطم/المنشرة الفرنسية.
- ب- بقايا جدران الحصن الجنوبي.
- ج- حفر تثبيت الأعمدة الخشبية(الأساسات).
- د- برج الحصن الجنوبي.

أولاً: الإطار الجغرافي ميناء موقع حصن جنوة "عنابة"
الموقع:

يقع ميناء موقع حصن جنوة في سواحل مدينة عنابة على مستوى الجهة الغربية من خليج عنابة، يحده من الشمال رأس الحمراء ومن الجنوب شاطئ عين عشير، وموقع هيبون والقصبة .. الخ. ومن الغرب تحده جبال الايدوغ وغاباتها، أما من جهة الشرق وهي واجهة الميناء فينفتح على خليج عنابة، أما في ما يخص إحداثيات الميناء الدقيقة، فيقع بين إحداثيات النقطة الجنوبية للميناء (E"54.79'46°7 /N"31.61'57°36)، والنقطة الشمالية له (E"0.08'47°7 /N"38.05'57°36) .

أما عن موقع الميناء تاريخياً فقد أشار "شو" في القرن الثامن عشر ميلادي عن وجود مرسى يقع شمال المدينة بونة وشمال مرسى جون الخروبة، أطلق عليه إسم مرسى البربر بينما الأوروبيون يسمونه مرسى الحصن الجنوبي⁷⁵ . كما يذكر مصدر يعود للقرن السابع عشر ميلادي يسمى " الهدايا الملكية-les estraines royales"، عن وجود معمل لتزفيت السفن " espalmoir " على مسافة 4.5 كم من المدينة، وبالتالي في ميناء الحصن الجنوبي⁷⁶. كما ذكر البكري أيضا في القرن الحادي عشر في كتابه "المسالك والممالك" عن وجود نقطة دفاعية ممكنة على بعد 4.5 كم شمال المدينة حيث اسمها مرسى ابن الالبيري⁷⁷.

⁷⁵ T.SHAW, voyage dans la régence d'alger,PARIS ,chez MARLIN ,éditeur ,rue de savoie,N°11,1830,P.337.

⁷⁶ سعيد دحماني، من هيبون-بونة إلى عنابة، تاريخ تأسيس قطب حظري، منشورات مؤسسة بونة للبحوث و الدراسات، الجزائر، 2007، ص281.

⁷⁷ نفسه، ص282.



الصورة رقم 13: صورة تمثل النقطتين اللتان ينحصر بينهما ميناء موقع حصن جنوة.

المصدر: Google earth (بتصرف) .

ثانيا: دراسة تاريخية لميناء موقع الحصن الجنوبي

1/ أصل تسمية ميناء موقع حصن جنوة "عنابة"

أ- مرسى ابن الالبيري :

حقيقة الأمر لا تذكر المصادر أو المراجع من يكون ابن الالبيري الذي ذكره البكري في كتابه "الممالك والمسالك"، أو لماذا سمي المرسى بهذا الاسم. لكننا نعتقد أن:

بما أن البكري قد ولد سنة 1030م، وعاصر فترة بونة الصنهاجية في القرن الحادي عشر، أي بعد غزو الشواطئ بونة-عنابة من طرف الأندلسيين بقيادة محمد بن رماحيس سنة 946م⁷⁸، وقبل مولد البكري بـ 84 سنة كما أن البكري هو أول مصدر قام بذكر مرسى ابن الالبيري بهذا الاسم، كما لا تذكر المصادر أي نشاط للمرسى "المرسى الجنوبي" إبان هذه الفترة "القرن التاسع والعاشر ميلادي" ما عدا ميناء بونة-عنابة بطبيعة الحال (الذي سمي بـ مرسى الأرزاق آنذاك)، فلا شك أن المرسى قد سمي بهذا الاسم نسبتا إلى أحد القادة الأندلسيين الذين قاموا بغزو الشواطئ والإرساء بهيون-بونة وإعادة إحيائه من جديد.

كما أن أصل التسمية قد يكون أندلسي نسبتا للمدينة التي تقع جنوب شرق شبه الجزيرة الإيبيرية، والتي تدعى ألبيرة، ونظرا لاستعمال أسماء الأشخاص في غالب الأحيان آنذاك نسبتا لمسقط الرأس أو الانتماء الجغرافي، مثل (ابن الزاوي نسبتا لاسم مدينة بونة في المرحلة التي كانت فيها المدينة لا تزال في موقع هيبون العتيقة، وتسمى مدينة زاوي بدون (ال) التعريف مما يعني أن المقطع الثاني من الاسم "ابن الزاوي" يدل على اسم شخص ينتمي إلى تلك المدينة "زاوي")، أو القبلي مثل (ابن الزيري، والتي تعني إسم شخص ينتمي إلى قبيلة الزيريين، الذين خلفوا الفاطميين في بونة-عنابة سنة 973 م⁷⁹.. الخ). نفس الشيء إذا قمنا بتطبيق ذلك مع المقطع الثاني من الاسم "ابن الالبيري" واسم مدينة "ألبيرة".

⁷⁸ ادريس عماد الدين، عيون الأخبار، بيروت، 1985، ص 42.

⁷⁹ سعيد دحماني، المرجع السابق، ص 63.

وبالتالي نرجح أن يكون ميناء موقع حصن جنوة قد سمي خلال منتصف القرن العاشر ميلادي بمرسى ابن الالبيري من طرف الاندلسيين نسبتا لأحد قادة البحرية الأندلسية اللذين غزو شواطئ بونة-عنابة سنة 946م، حيث ينحدر هذا الأخير من مدينة ألبيرة الأندلسية، التي ذكر ابن الخطيب أنها كانت تعد من أقدم وأعظم المدن الأندلسية وهي ألبيرة والتي يراها ابن سعيد أن "ألبيرة كانت قاعدة المملكة منذ القديم"⁸⁰ .

ب- ميناء حصن جنوة :

أما فيما يخص تسمية الميناء بـ "ميناء حصن جنوة" يمكن أن نفترض إطلاق تسمية مرسى جنوة من طرف الأوروبيين كما ذكر توماس شو لأن كلمة جنوة عند الأوروبيين أساسا تعني مدخل⁸¹، نظرا لاعتبار هذا المرسى مدخل/مخرج بين الحوض الغربي و الشرقي للبحر الأبيض المتوسط، كما تعني أيضا كلمة جنوة الممر⁸²، لأنه وفي كثير من الأحيان يتم استخدام هذا المرسى كمرر كما حصل في غزوة الأوروبيين "التحالف التوصكاني البروفنسالي" حيث قام التحالف بالتموقع على خط مرسى البرج الجنوبي قبل الانتشار في الخليج والهجوم على بونة-عنابة من الجهتين كما أنه يعتبر نقطة راحة نظرا لأنه محمي طبيعيا من التيارات و الامواج، ويمكن الرسو به من طرف السفن العابرة لغرض الراحة. أو نسبتا للإله اللاتيني ذو الوجهين الذي يرى الأمام والخلف في نفس الوقت ويرى البحر والسهل⁸³، لكن كل هذه الفرضيات تعتبر ضعيفة مقارنة بفرضية أن ذلك راجع إلى الحصن الذي بناه أو تم بنائه للتجار الجنوبيين على حساب محاجر هييون-بونة، في مرسى ابن الالبيري سنة 1401م، كمادة إضافية ضمن تجديد معاهدة 1268م الممضاة مع جنوة، بحجة الوقاية من غزوات منافسيهم المتوسطيين، والقراصنة المالطيين والايطاليين، فسمي نسبتا للجنوبيين بالحصن الجنوبي. هذا في ما يخص تسمية مرسى ابن الالبيري وميناء حصن جنوة بينما التسمية الأخرى التي وردت في مصادر الفترة الوسيطة وهي مرسى البربر حيث

⁸⁰ أحمد ثاني الدوسري، الحياة الاجتماعية في غرناطة في عصر دولة بني الأحمر، المجمع الثقافي، أبو ظبي، 2004 .

موقع: <https://digilander.libero.it/paolore2/liguria/storia.html> ، التاريخ 2022/04/14 الوقت : 04:33

موقع: <https://digilander.libero.it/paolore2/liguria/storia.html> ، التاريخ 2022/04/14 الوقت : 04:33

موقع: <https://digilander.libero.it/paolore2/liguria/storia.html> ، التاريخ 2022/04/14 الوقت : 04:33

جاء هذا الاسم في كتاب "توماس شو"⁸⁴، حيث قال أن الأوروبيين يسمونه بـ الميناء الجنوبي، هنا تجدر الإشارة إلى أن "توماس شو" هو صاحب التسمية "مرسى البربر" وذلك خلال القرن الثامن عشر .

2/الفترات التاريخية للموقع

أ- الموقع خلال الفترة الفينيقية :

بالنظر إلى موقع الميناء الذي يمتاز بتوفر المواد الأولية للبناء، كالرخام والحجارة الرملية والجيرية والخشب .. إلى آخره، ويحتوي على العديد من منابع المياه كما أنه محمي من التيارات البحرية الغربية فأعتقد أنه قد تم استغلال الموقع منذ 1200 ق.م من طرف النوميديين (السكان المحليين) والبحارة الفينيقيين في الفترات القديمة كمكان لرسو السفن والاستراحة وحتى ممارسة التجارة (مرفأ طبيعي ومركز تجاري).

وبالنظر إلى الأدلة الأثرية التي تشير إلى أن الفينيقيين قد عرفوا نوعين رئيسيين من السفن، السفن التجارية التي تستعمل لنقل البضائع والسفن الممدودة أو الطويلة التي تستعمل في الحروب، وأن السفن الفينيقية التجارية في حد ذاتها كانت تستعمل لنقل الفرق العسكرية و مختلف المعدات⁸⁵ . فأعتقد أن الميناء قد استقبل العديد من السفن التجارية الفينيقية منذ 1200 سنة ق.م .

ب- الموقع خلال الفترة الرومانية :

من خلال ما سبق ذكره من مميزات موقع ميناء الحصن الجنوبي، يتميز الموقع بقربه من محجرة الرخام القديمة، حيث "توجد في رأس الحراسة « cap de garde »، بالقرب من Bône، العديد من محاجر الرخام الأبيض الممزوجة بالعديد من العروق الرمادية التي تعود إلى الاحتلال الروماني. لا يزال بإمكان المرء في عام 1845 ، قبل استئناف الاستغلال،

⁸⁴ Thomas..SHAW,op-cit ,P.337.

⁸⁵ سرحان حليم، تطور صناعة السفن الحربية بالجزائر في العهد العثماني من خلال المصادر التاريخية و الأثرية، مذكرة نيل شهادة الماجستير في الآثار الإسلامية، معهد الآثار جامعة الجزائر، 2008م، ص 17 .

العثور على كل آثار العمل القديم. يمكنك أن ترى بوضوح الثقوب التي استخدمها العمال في السقالات، من أجل عمل شقوق جانبية على كل جانب من جوانب الكتلة. تم عمل شق ثالث في الجزء السفلي، في كل العمق الذي يرغب المرء في إعطائه للكتلة، وعندما تم الكشف عن الوجه العلوي، بقي فقط لفصل الجزء الخلفي ، وهو الوحيد الملتصق بالمحجرة⁸⁶. وسائل الأوتاد أو استخدام المنشار. كانت آثار هذه الأداة الأخيرة واضحة جدًا ، في أماكن معينة ، بحيث كان بإمكان المرء حساب جميع الميزات⁸⁷.



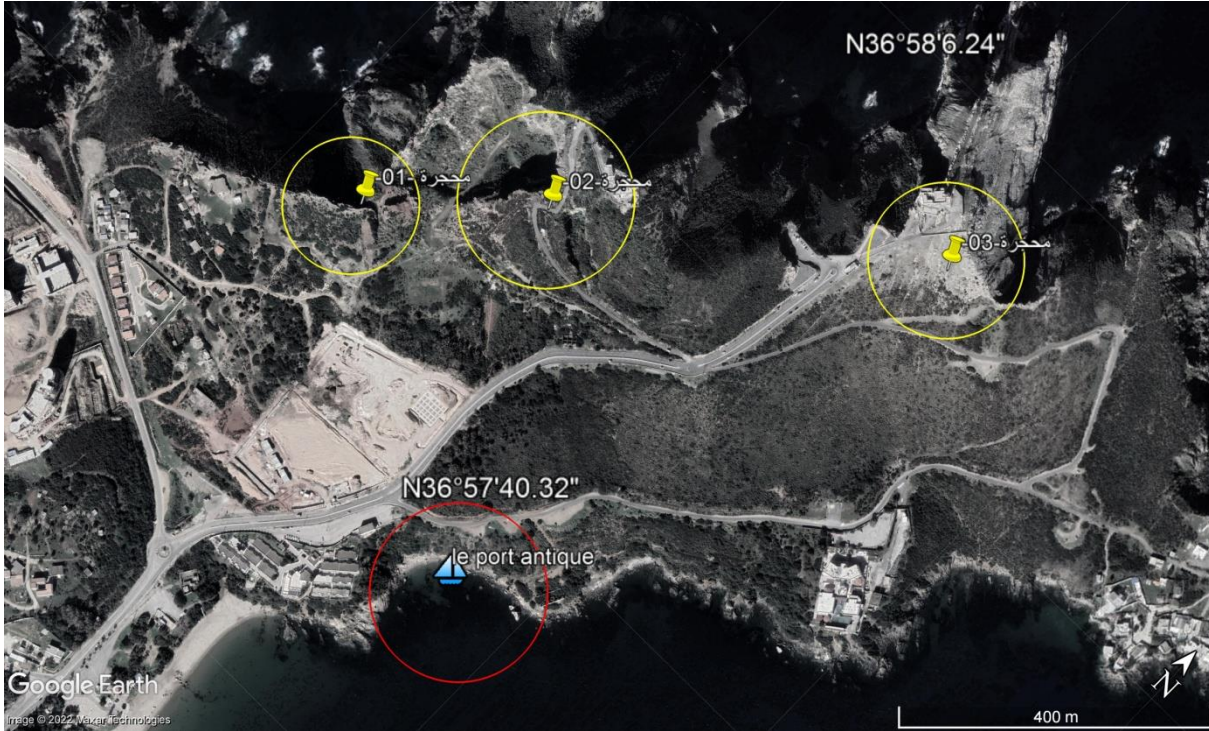
صورة رقم 14: محجرة من محاجر رأس الحراسة « cap de garde ».

المصدر: من تصوير محمد فوزي معلم

⁸⁶ يشرح لنا شارل ديبوا عن التقنية التي استخدمها الرومان في صقل الحجارة الرخامية حيث يصف لنا البقايا الأثرية الرومانية المتمثلة في الثقوب التي أحدثها الرومان لإحداث شق في الحجارة حيث أن الرومان لم يقوموا بإكمال عملية صقل و نزع هذه الكتلة الرخامية التي يصفها لنا شارل و بالتالي فقد بقيت على حالها إلى غاية استئناف الاستغلال من طرف الفرنسيين .

⁸⁷ Charles DUBOIS. ÉTUDE SUR L'ADMINISTRATION ET L'EXPLOITATION DES CARRIÈRES (MARBRES, PORPHYRE, GRANIT, ETC.) DANS LE MONDE ROMAIN. THÈSE POUR LE DOCTORAT. la Faculté des Lettres. Paris. 1908. P30.

بالتالي فقد قدمت هذه المحاجر المكشوفة بالفعل جزءًا كبيرًا من رخامها الأبيض مع عروق أرجوانية والمتعددة الألوان ومختلف أنواع الحجارة الأخرى لهييون في القديم والإمبراطورية الرومانية عامة . حيث أن العديد من الأنصاب الجنائزية والتماثيل الرومانية الرخامية والمباني في هييون قد تم استخراج حجارها من المحاجر القديمة الرومانية في رأس الحراسة « cap de garde » .



صورة رقم 15: صورة جوية توضح قرب المسافة بين المحاجر والميناء.

المصدر: Google earth (بتصرف)

بالنظر إلى قرب الميناء من المحاجر الرومانية القديمة بحوالي 500 متر إلى 800 متر، ومن خلال احتواء الحصن الجنوبي على مواد بناء تتضمن الحجارة الرخامية، وبناء المنشرة الفرنسية أيضا بهذا الميناء القريب من المحاجر، فنعتقد أن الميناء قد لعب دورا هاما في الفترة الرومانية حيث يستقبل الرخام والحجارة المستخرجة من المحاجر بواسطة عربات النقل المجهزة بالأحصنة، وشحنها على متن سفن نقل الحجارة والرخام ..الخ الرومانية إلى ميناء هييون، قاطعين بذلك حوالي 8.5 كلم بحرا، موفرين بذلك تعب وجهد نقل هذه الثروة برا .

بالتالي يعود الفضل لميناء موقع الحصن الجنوبي في نقل الرخام والحجارة من محاجر منطقة رأس الحراسة « cap de garde » إلى هيبون و باقي أراضي الإمبراطورية الرومانية . كما لا شك أنه قد استعمله لهذا الغرض أيضا خلال الفترة البيزنطية أيضا .



الصورة رقم 16: محجرة الرخام من الجهة الشرقية لمنارة رأس الحراسة.

المصدر: من تصوير محمد فوزي معلم



الصورة رقم 17: محجرة الحجارة الرملية من الجهة الغربية لمنازة رأس الحراسة.

المصدر : من تصوير محمد فوزي معلم

ج- الموقع خلال الفترة الوسيطة و بداية الفترة الحديثة:

من خلال عملية البحث التي قمنا بها في الكثير من المصادر القديمة، وبالخصوص المصادر والمراجع الخاصة بالفترة الوسيطة، لاحظنا في الكثير من الأحيان أنه ومنذ القرن الحادي عشر ميلادي، انه يوجد الكثير من الدول والجمهوريات المجاورة لمنطقة المغرب القديم، وخاصة الايطاليين والفرنسيين، اللتان تعتبران دائما السباقتان للسيطرة على سواحل منطقة المغرب القديم وبالخصوص الجهة الشرقية منه (شرق الجزائر وتونس حاليا).

حيث أن هذا السباق تارة يكون بالحملات العسكرية، وتارة بإمضاء المعاهدات وكسب الامتيازات التجارية الاحتكارية، بإتباع خطى الفينيقيين قديما بتأسيس المراكز التجارية والاستحواذ عليها فيما بعد، نفس الشيء مع الايطاليين البيزانين والجنوبيين

بصفة خاصة، كون أنهم يتمتعون بدورهم بنفس الشغف الفينيقي في الإبحار والتجارة، فدائماً ما كانوا يركزون على فتح المجال لصيد المرجان والتجارة في سواحل المغرب القديم، خصوصاً سواحل الشرق المغربي على سبيل المثال بونة-عنابة.

د-علاقة بونة-عنابة بأوروبا خلال الفترة الوسيطة:

- الحملات العسكرية التي شنّها الأوروبيون على بونة-عنابة خلال الفترة الوسيطة

وبداية الفترة الحديثة :

لقد استغل الفرنسيون والايطاليون صيد المرجان في السواحل الشرقية استغلالاً رهيباً حتى استنفاذه في القرن 18 م، حيث أن الشركة التي كانت تشتري كامل الصيادة وتبيعها في مصر وتونس وغينيا، كانت تقتني المرجان بـ 4 إلى 14 ليرة وتبيعه بسعر 48 إلى 96 ليرة، كما استحوذت الشركة على الصوف والقمح والشمع والجلود⁸⁸. حيث وصل هذا الاحتكار إلى درجة أن نصّ القانون الداخلي للشركة سنة 1767م على ما يلي: "يراقب الوكيل العون المكلف بشراء الجلود والشمع حتى لا يشتري الجلود لأكثر من قسمتها المحددة وحتى لا يكون الشمع مغشوشاً. وبما أنه يحدث في غالب الأحيان، أن يطلب الأتراك شراء الشمع متعللين في ذلك بمختلف الأسباب، فيجب على الوكيل أن يسهر على أن لا يمد منه إلا لمن تقدموا برسالة من الباي أو من أحد ضباط ديوان الجزائر...."، وعلى الوكيل أن يطالب مسبقاً بحمولتي القمح الممنوحتين من طرف الحكم العثماني. وعليه أن يجد الوسائل وأن يغتتم جميع الفرص للحصول على أقصى ما يمكنه من الموارد الغذائية"⁸⁹.

يتضح لنا من خلال هذا النص القانوني للشركة بونة-عنابة المستقلة أن المدينة في هذه المرحلة قد تم الاستحواذ عليها من طرف النظام التجاري الأوروبي، كما يبدو ذلك واضحاً حتى في المصادر الإيطالية، وعن كيفية استحواذ جمهورية جنوة الإيطالية "التي

⁸⁸ سعيد دحماني، المرجع السابق، ص136 .

⁸⁹ MaitrotCh A, « BONE MILITAIRE », Bône militaire, Imp. Centrale A.-M. Mariani, Bône 1912., page .130.131 .

استقلت بحكمها الذاتي سنة 1000م على ليغوريا باستعمال توقيع المعاهدات والامتيازات الاحتكارية، حيث تم تشكيل جمعيات خاصة للمواطنين تسمى Compagne بالايطالية (الشركات). وهي جمعيات التجار المحاربين، تقوم بتنفيذ بعض المشاريع، بالتالي فإن تجار جنوة، الذين لا يتمتعون بالحماية الكافية من الغارات المستمرة للعرب (كما تذكر المصادر الايطالية)، يشعرون بالحاجة إلى التجمع في مثل هذه المجتمعات لمطاردة القراصنة وحماية النشاط البحري الذي هو مصدر قوتهم الوحيد. حيث أن في هذه الجمعيات يشارك العنصر النبيل الذي يعطي المال لتسليح السفن والشعب، مما جعل سفن جنوة المنتشرة في عرض البحر الأبيض المتوسط الذات طابع تجاري وعسكري. وبالتالي بسط السيطرة تجاريا وعسكريا في آن واحد بينما يتم تقسيم الغنائم والأرباح بالتناسب مع العنصر النبيل الممول للتجار بالأسلحة⁹⁰. وبالتالي فقد بدأت جنوة في بسط سيطرتها على ليغوريا بأكملها عن طريق المعاهدات والامتيازات والحروب، حتى أصبحت عام 1150م ليغوريا بأكملها نطاقاً للجمهورية. فلا شك أيضا من أن استعمال هذه الحيلة الذكية مرة أخرى، وبناء ما نسميه الآن حصن جنوة في عنابة وطبرقة في تونس ... الخ، وتلك المعاهدات المبرمة والغزوات على بونة-عنابة ليست إلا محاولة ذكية أخرى لبسط نفوذها السياسي والتجاري على شمال إفريقيا والبحر الأبيض المتوسط بصفة عامة، كون أن خليج بونة-عنابة يمثل مدخل ومخرج المضيق السرديني الصقلي والإفريقي، مما قد يعطي القوة لبونة-عنابة لبسط جزء من سيطرتها وقوتها على البحر الأبيض المتوسط، ومما قد يجعلها أيضا ذات مكانة في حوض البحر الأبيض المتوسط. حيث أن هذا ما جعل بونة-عنابة محل طمع الجنوبيين الايطاليين والاسبانيين والفرنسيين الذين طالما قاموا بشن العديد من الحملات العسكرية على هذه الأخيرة نذكر منها :

⁹⁰ Luzipi Gallo, La Repubblica di Genova tra nobiltà e popolo popolare (1257-1528), de Ferrari, Genova, p.199.

عدد الغزوات	السنة	الحملة العسكرية
1	1034م	جنوة "إيطاليا"
2	1034م 1134م	بيزا "إيطاليا"
3	1034م 1134م 1607م	بروفنسا "فرنسا"
1	1153م	صقلية "إيطاليا"
1	1399م	فلنسيا "إسبانيا"
1	1399م	مايورقة "إسبانيا"
1	1535م	إسبانيا "شارل كان"
1	1607م	طوصكانا "إيطاليا"
1	1830م	فرنسا

الجدول رقم 01: الحملات العسكرية التي شنها الأوروبيون على بونة-عنابة خلال

الفترة الوسيطة وبداية الفترة الحديثة.

المصدر: سعيد دحماني، من هييون-بونة إلى عنابة... المرجع

السابق، ص 122.120.136.135.134.133.

(بتصرف).

- المعاهدات والاتفاقيات التجارية المبرمة مع بونة-عنابة خلال الفترة الوسيطة :

بغض النظر عن الحملات العسكرية التي تم شنها على مدينة بونة-عنابة، فقد تم إبرام العديد من المعاهدات خلال الفترة الوسيطة من أجل تنظيم الحركة التجارية للتجار الأجانب، وإقامة الرعايا في الفنادق، بيد أن النزاعات المسلحة لم تمنع الرجوع إلى العلاقات ذات الطابع التجاري، خصوصا مع التجار الإيطاليين الجنوبيين حيث تتمثل هذه المعاهدات فالجدول التالي :

طابع التجارة	طابع المعاهدة/اتفاقية	مفاد المعاهدة/الاتفاقية	السنة	المعاهدات والاتفاقيات مع بونة-عنابة
تتناول التجارة على وجه الخصوص المواد الأولية ومنتجات الأرض: شراء الصوف والشب والزيت والجلود والشمع والفواكه الجافة والسمن .. الخ وبالتالي يبيع التجار الأجانب الذهب والأواني الحديدية والتوابل الشرقية واستغلال السواحل لصيد المرجان .	إمضاء معاهدة بين الطرفين للمرة الأولى .	الحصول على امتيازات إلى صالح التجار والصيادين في الموانئ ومنها مرسى بونة .	1155م	جنوة "إيطاليا"
	إمضاء معاهدة بين الطرفين للمرة الأولى .	نفس الامتيازات .	1166م	بيزا "إيطاليا"
	إمضاء معاهدة بين الطرفين للمرة الأولى .	نفس الامتيازات .	1186م	صقلية "إيطاليا"
	تجديد المعاهدة بين الطرفين للمرة الأولى .	نفس الامتيازات .	1204م	بيزا "إيطاليا"
	إمضاء معاهدة بين الطرفين للمرة الأولى .	نفس الامتيازات .	1231م	البندقية "إيطاليا"
	تجديد المعاهدة بين الطرفين للمرة الثانية .	نفس الامتيازات .	1234م	بيزا "إيطاليا"
	تجديد المعاهدة بين الطرفين للمرة الأولى .	نفس الامتيازات .	1268م	جنوة "إيطاليا"
	إمضاء معاهدة بين الطرفين للمرة الأولى .	نفس الامتيازات .	1270م	مرسيليا "فرنسا"

إمضاء معاهدة بين الطرفين للمرة الأولى .	معاهدة سلم مع الحصول على نفس الامتيازات .	1271م	الاراغون
تجديد المعاهدة للمرة الثالثة مع إمضاء اتفاقية بين الطرفين .	الحصول على نفس الامتيازات مع تأسيس مقر بيزاني	1313م	بيزا "إيطاليا"
تجديد المعاهدة للمرة الثانية وإمضاء اتفاقية بين الطرفين .	الحصول على نفس الامتيازات مع الاتفاق على بناء حصن في موقع مرسى ابن الالبيري للاحتماء من الغزوات .	1401م	جنوة "إيطاليا"

الجدول رقم 02: المعاهدات والاتفاقيات الأوروبية المبرمة مع بونة-عنابة خلال الفترة الوسيطة.

المصدر: سعيد دحماني، من هييون-بونة إلى عنابة... المرجع

السابق، ص 122.120.136.135.134.133.

(بتصرف).

من خلال هذه المعاهدات والنزاعات بين الايطاليين، الفرنسيين، الاسبانيين وبونة-عنابة وتلك المنشآت الدفاعية التي بناها الجنوبيين على الساحل الشرق المغربي، كحصن جنوة في طبرقة، وحصن جنوة في عنابة، وتلك المنشآت الأخرى كفنادق البيزانين في بونة-عنابة المشابهة لفنادق قابس وصفاقس وطرابلس. نجد أن مرسى بونة كان من بين المواقع المينائية التي تربطها علاقات تاريخية وتجارية وصيد بحري بالأوروبيين، أي بالمختصر المفيد يمكن القول أن العلاقات بين بونة-عنابة ومختلف الجمهوريات الأوروبية كانت قائمة على التجارة والصيد البحر.

3/أنواع السفن التي رست بميناء الحصن الجنوبي خلال الفترات التاريخية:

أ-سفن الفترة الفينيقية :

- صنف المستديرة (تجارية و أحيانا حربية):

تختلف سفن النقل التجارية في شكلها عن السفن الحربية حيث أن الأولى كانت مستديرة، وتظهر بمقدمة ومؤخرة مرتفعتين، وشكل المقدمة غالبا يشعب رأس الطير، وكانت في الأول شراعية ثم تقدمت صناعتها عندما أصبحت تتوغل في البحار والمحيطات، فزُودت بالمجاديف التي تُستعمل في غالب الأحيان عند الدخول إلى الموانئ أو الخروج منها⁹¹.



الصورة رقم 18: نحت للسفينة التجارية الفينيقية المستديرة .

المصدر: بوشامة أسماء، الملاحة و تطور صناعة السفن في البحر الأبيض المتوسط في

الفترة القديمة، مذكرة لنيل شهادة الماستر،جامعة08ماي1945، قسم التاريخ،

قالمة،2008،ص14.

⁹¹ محمد الصغير غانم، التوسع الفينيقي غربي البحر الأبيض المتوسط، دار الهدى للطباعة و النشر و التوزيع، الجزائر، ص15.

ب- سفن الفترة الرومانية :

- صنف أونراريا :

من ضمن سفن الفترة الرومانية التي من المفترض أن تكون قد رست في ميناء الحصن الجنوبي في الفترة الرومانية، الا وهي سفن نقل البضاعة "أونراريا". ذلك بغض النظر عن قوارب الصيد التي صورتها فسيفساء متحف هيبون "فسيفساء منظر عام لهيبون" والمتمثلة في ثلاثة قوارب صيد صغيرة الحجم .



الصورة رقم 19: قوارب الصيد الممثلة في الجزء الأيمن من فسيفساء "منظر عام لهيبون" المتواجدة في متحف عنابة.

المصدر: من تصوير الطالب.

بالنظر إلى اعتقادنا بأن الميناء في الفترة الرومانية كان مخصص لنقل رخام رأس الحراسة « cap de garde », إلى مدينة هيبون على متن سفن مخصصة لهذا الغرض، فإننا نعتقد على أساس ذلك أن السفن التي كانت المخصصة لهذا الغرض كانت من صنف أونراريا. حيث كانت هذا الأخيرة من ضمن سفن الشحن

الرومانية القادرة على حمل مختلف أنواع البضاعة⁹²، كونها كانت قادرة على حمل البضاعة والسلع الثقيلة، حيث استخدمها الرومان في نقل الفيلة والسلع الثقيلة في الفترة القديمة⁹³.

وبالتالي فقد شهد الميناء الجنوبي توافدا كبيرا للسفن من صنف أونراريا في الفترة الرومانية لشحن الرخام إلى هيبون وباقي المستعمرات الرومانية.



الصورة رقم 20: سفينة أونراريا التجارية رومانية .

المصدر : بوشامة أسماء، الملاحة و تطور صناعة المرجع السابق، ص18.

⁹² لكحل ريمة، دراسة السفن و القوارب الرومانية من خلال الفسيفساء المعروضة بالمتحف الوطني سبیرتا و متحف موقع جميلة الأثري و متحف موقع هيبون الأثري، (دراسة تحليلية و وصفية)، رسالة لنيل شهادة الماستر في الآثار القديمة، جامعة قسنطينة 2، عبد الحميد مهري 2017، ص35

⁹³ بوشامة أسماء، المرجع السابق، ص17.

ج- سفن الفترة الوسيطة :

من ضمن أنواع السفن التي ذكرت على أنها كانت ترسو في مراسي سواحل خليج بونة-عنابة والذي من ضمنهم مرسى حصن جنوة⁹⁴ كالآتي:

- نوع الشواني:

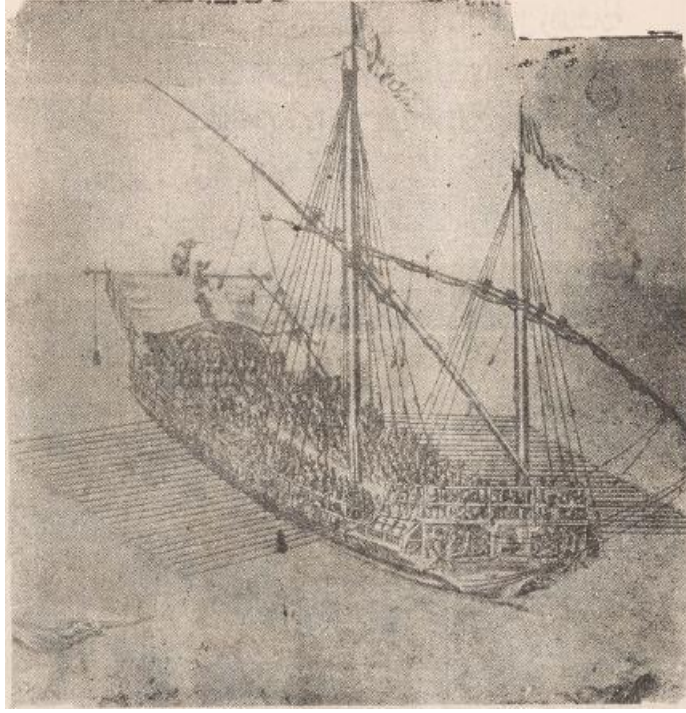
انتشر هذا الصنف من السفن بكثرة فالفترات القديمة عند المسلمين والإسبانيين، والفرنسيين وكامل البحر الأبيض المتوسط، يذكر محمد ياسين الحموي في كتابه "تاريخ الأسطول الإسلامي" عن هذا الصنف:

"... أما الزبيدي فيقول أن الشونة مركب معد للجهاد في البحر، والمستدرك يقول الشين المركب الطويل، يقابلها بالفرنسية Galère وبالإيطالية Galera وهي أقدم أنواع السفن، وهي من أهم القطع التي يتكون منها الأسطول الإسلامي أو الروماني، لأنها كانت أكبر السفن وأكثرها استعمالاً لحمل المقاتلين للجهاد، كانوا يقيمون فيها أبراجاً، وقلاعاً للدفاع والهجوم وكان متوسط ما يحمله الشيني الواحد 150 رجلاً ويجذب بمئة مجداف ..."⁹⁵. ظل اسم الشيني معروفاً في الملاحة منذ القدم حتى أيام الدولة العثمانية حيث تم ذكره في القصائد الشعرية لابن حمديس الصقلي السرقوسي⁹⁶.

⁹⁴ سعيد دحماني، المرجع السابق، ص.283.

⁹⁵ محمد ياسين الحمودي، تاريخ الأسطول العربي-صفحة مجيدة من تاريخ العرب-، مكتبة نيويورك الجامعية-المكتبة الشرقية-، مطبعة الترقى بدمشق، 1945م، ص.32.

⁹⁶ نفسه، ص.32.

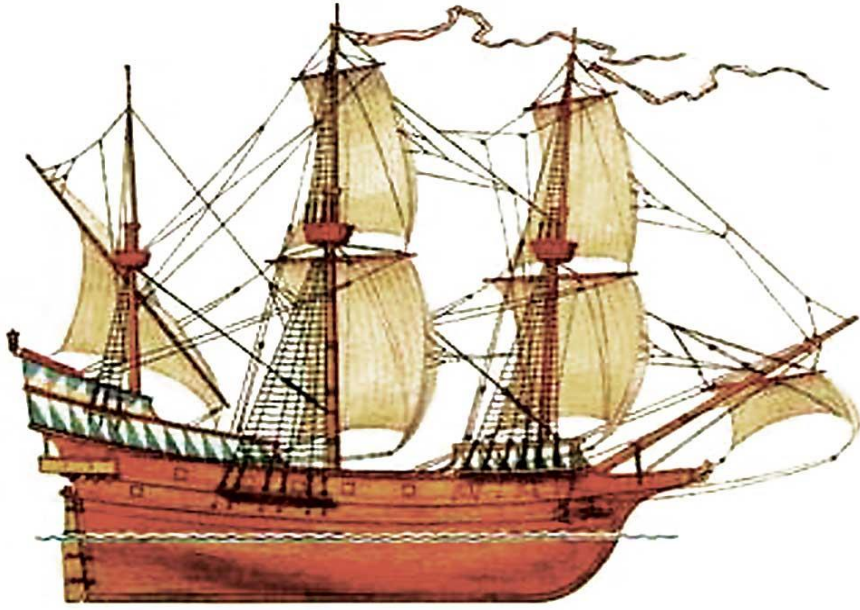


الصورة رقم 21: الشواني التي كانت تسير في البحر الأبيض المتوسط في القرن السادس عشر ميلادي.

المصدر: محمد ياسين حمودي، تاريخ الأسطول...المرجع السابق، ص 33.

- نوع الغاليوت أو لغاليون:

تذكر المصادر في القرن الخامس عشر، صنفاً آخر من السفن في موانئ بونة-عنابة ألا وهو الغاليون أو الغاليوت، جمعها الغلايين، وهذه الكلمة مشتقة من الفرنسية galion، وهو في الأساس مركباً أوروبياً وليس مركباً إسلامياً أو عربياً، وإنما أدخل في عداد الأساطيل الإسلامية والعثمانية فيما بعد⁹⁷.



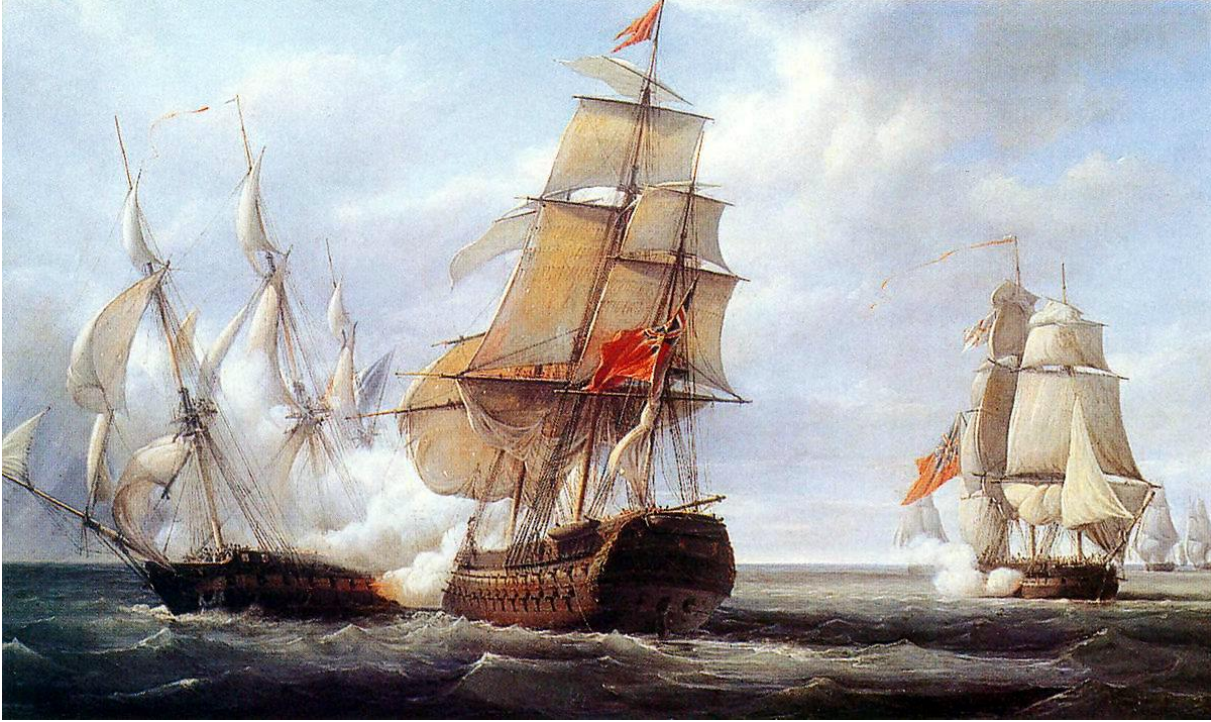
الصورة رقم 22: تجسيد تصويري لسفينة الغاليون التي كانت تسيّر فالبحر الأبيض المتوسط خلال الفترة الوسيطة .

المصدر: (<http://arab-ency.com.sy/artifacts/details/193>)

⁹⁷ سعيد دحماني، المرجع السابق، ص 283 .

- نوع الفرقاطات:

استعمل هذا النوع أو الصنف من السفن الحربية متوسطة الحجم، من طرف الأوربيون والعثمانيون، حيث أدخلت في عداد الأساطيل العربية، واستعملت في غزوة الطوصكانيين لبونة خلال الفترة الوسيطة، إضافة إلى أنواع أخرى من السفن الحربية⁹⁸.



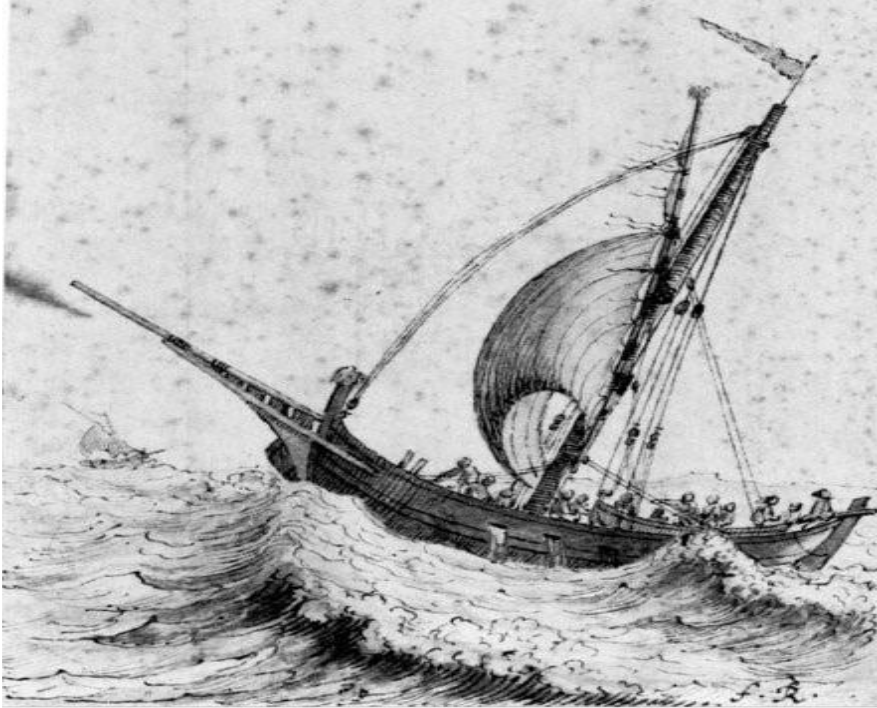
الصورة رقم 23: مشهد لمعركة الفرقاطة الفرنسية ضد فرقاطات بريطانية أخرى سنة 1800م.

المصدر : <https://fr-academic.com/dic.nsf/frwiki/667765>

⁹⁸ سعيد دحماني، المرجع السابق، ص 283.

- نوع الطريضة أو الطراد:

وهي عبارة عن سفينة صغيرة سريعة السير، يذكرها دوزي بأنها: "نوع من المراكب الحربية، أكثر شبها بالبرميل الهائل من السفينة، وكانت تستعمل غالبا في حمل الخيول والفرسان، وأكثر ما يحمل فيها أربعون فارسا، واستعملها الفرنسيين فأطلق عليها الاسبانيين اسم «tarida» وأطلق عليها الايطاليين «tartana» وأسماءها الفرنسيون «tartan»⁹⁹.



صورة رقم 24: مشهد تمثيلي لسفينة طريضة أثناء العاصفة .

المصدر: رسم فرونسوا.رو، القرن 17 ميلادي

Fiche D'inventaire Du patrimoine Culturel Immatériel. L'art De La navigation
Sous Voile Latine. Page.16

⁹⁹ محمد ياسين الحمودي، المرجع السابق، ص 34 .

- نوع البريغنتين:

وهي عبارة عن سفينة ذات طابع تجاري وحربي، بها قلعتان مائلتان للخلف. القلعة الخلفية أعلى أو مساوية لارتفاع القلعة الأمامية، كما تضم هذه السفينة من 6 إلى 8 مدافع وطاقم متكون من 60 رجلاً¹⁰⁰.



الصورة رقم 25: مشهد تمثيلي لسفينة البريغنتين في بحر هادئ .

المصدر: (John Clavel, 1752, National Maritime Muséum)

<https://www.rmg.co.uk/collections/objects/rmgc-object-12535>

¹⁰⁰ **Christophe Borzeix.** Glossaire des Termes de Marine et plus particulièrement de Construction Navale. France. Version mai 2005. Page 45

- نوع الشباك:

يذكر دوزي أن الشباك هي مراكب حربية صغيرة الحجم تستعمل عادة في البحر الأبيض المتوسط، ويقال فيها شباك وشباك، والاسبانيين يقولون " jabeque " ¹⁰¹، بينما يذكر سعيد دحماني بأنها مركبات تقوم بالملاحة الساحلية والآتية من السواحل التونسية ومن بجاية ¹⁰².



الصورة رقم 26: رسم تمثيلي لسفينة شباك.

المصدر: غلاف: شباك، التراث الثقافي البحري بين البحث، الدراسة والجرد، مجلة سنوية تصدر عن المتحف العمومي الوطني البحري الجزائري، العدد 2019/01.

¹⁰¹ محمد ياسين الحمودي، المرجع السابق، ص 41.

¹⁰² سعيد دحماني، المرجع السابق، ص 283.

- نوع الغراب:

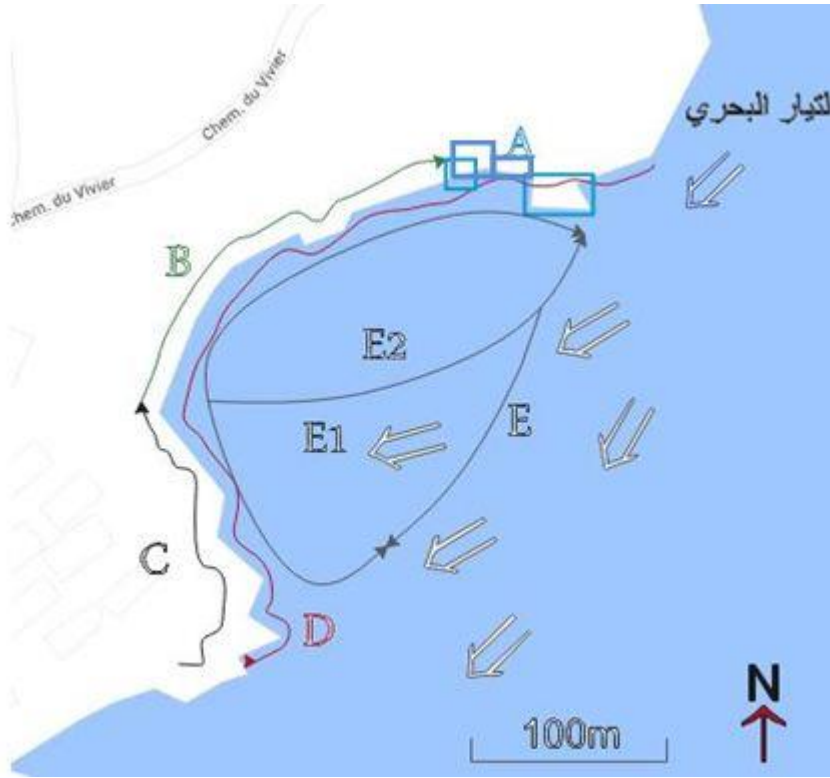
جمعها أغربة، سمي هذا النوع أو الصنف بالغراب نظراً لشكل مقدمتها الذي يأخذ شكل رأس الغراب، وكان هذا النوع من السفن يسير بالقلاع (الأشرعة)، كما كان يسير بعدد من المجاديف لا يتجاوز (180) مجدافاً، لم يتغير شكلها منذ ظهورها. حيث كانت معروفة عند القرطاجيين والرومانيين من القدم وبقية حتى زمن العثمانيين، ومن خصائصه أنه كان مزوداً بجسر من الخشب يهبط على مركب العدو ويمر على ظهره الجند فيقاتلون بالأساليب البرية، وقد جعلته هذه الميزة يستخدم من قبل لصوص البحر في العصور الأخيرة¹⁰³.

¹⁰³ محمد ياسين الحمودي، المرجع السابق، ص 39.

ثالثا: دراسة أثرية (ميدانية) لميناء موقع الحصن الجنوبي.

1/ أقسام و طبوغرافية ميناء موقع حصن جنوة:

قبل الخوض في اقسام ميناء موقع حصن جنوة لا بد لنا أن ننوه الى أن مياه البحر ليست ساكنة. فالى جانب حركة الأمواج المعروفة لنا تتحرك مياه البحر من مكان إلى آخر باتجاه واحد، وتسمى هذه الحركة تيارا مائيا. لذلك يجدر الاشارة الى مسار التيارات المائية في البحر المتوسط، حيث تدخل المياه إلى البحر المتوسط من المحيط الأطلسي، لتعوض عن كميات المياه المتبخرة منه بفعل حرارة الشمس. وبالفعل فإن التيار المائي الأساسي يدخل من المحيط الأطلسي إلى البحر المتوسط عبر مضيق جبل طارق. يتحرك هذا التيار شرقا على امتداد سواحل أفريقيا وصولا إلى السواحل الشرقية للبحر المتوسط الى غاية "فلسطين"، ويواصل طريقه باتجاه الشمال. وهناك، جنوبي تركيا يتجه التيار غربا ويلتقي بالتيار القادم من البحر الأسود. يواصل التيار تحركه من نقطة الالتقاء باتجاه الغرب ويجري على امتداد السواحل الشمالية للبحر المتوسط، تتفرع عن هذا التيار الرئيسي تيارات أخرى. (سرعة التيارات المائية في البحر المتوسط غير متجانسة، تصل سرعتها داخل البحر إلى 2 كلم في الساعة (كسرعة السير البطيء)، أما في المضائق التي يمكن أن نشبهها بأنابيب ضيقة، فإن المياه تجري بسرعة أكبر. لذلك، في حال إكتشاف لقى أثرية غارقة صغيرة كالفخار بطبيعة الحال في مكان ما في البحر فربما قد يكون قد سقط من سفينة فالقديم أو غرق معها وأخذته التيارات البحرية الى ذلك المكان.



مخطط رقم 01: مخطط ميناء موقع حصن جنوة واتجاه التيار البحري .

المصدر: برنامج Wondershare EdrawMax (من إعداد الطالب).

مكنتنا الصور الجوية والزيارة الميدانية من إعداد مخطط أولي للميناء وتقسيمه إلى أربعة أقسام :

- 1/ القسم الأول «A»: والذي يمثل البقايا الأثرية للحصن الجنوبي في الفترة الوسيطة، والذي نعتقد أن يكون مكان تواجده قديما يمتد إلى غاية مكان تواجد ما يسما بالمنزل المحطم أو المنشرة الفرنسية حاليا كون أنهم متجاوران .



الصورة رقم 27: صورة الحصن الجنوبي ومُنشرة الرخام الفرنسية المجاورة لها.

المصدر: من تصوير محمد فوزي معلم.

- 2/ القسم الثاني « B »: وهو الممثل باللون الأخضر والذي يمثل القسم المهيأ طبيعياً لرسو السفن حيث يبلغ طوله 175 متر .

- 3/ القسم الثالث « C »: الممثل باللون الأسود فيمثل القسم الجنوبي الصخري من الميناء وهو القسم الغير مهياً لرسو السفن ويبلغ طوله حوالي 113 متر .

- 4/ أما القسم الرابع « E »: كما هو ممثل في المخطط، وهي المساحة بحرية التي يمتاز بها الميناء، تقدر بحوالي 13 كم² تنقسم بدورها إلى قسمين :

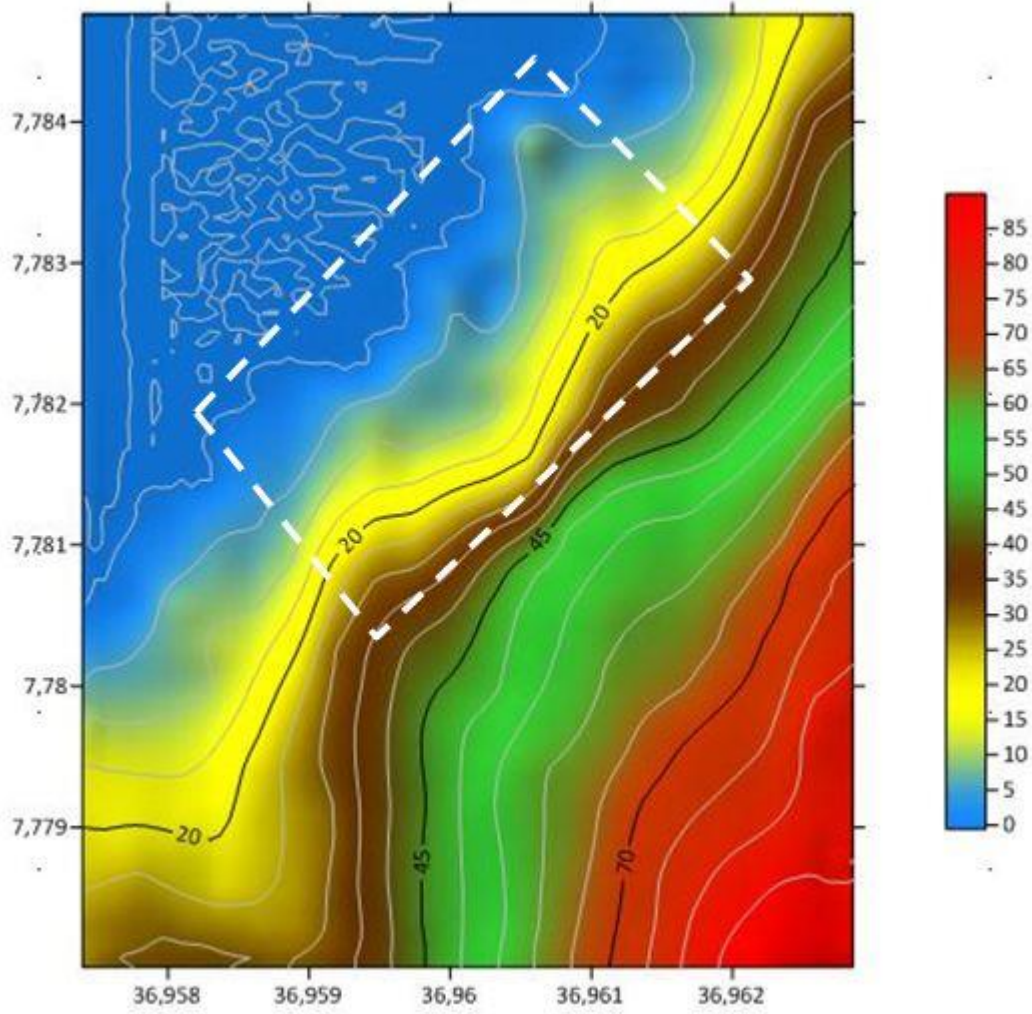
- أ / القسم الأول « E2 »: يمثل مساحة بحرية تقدر بـ 5,8 كم مربع من القسم الشمالي للميناء آمنة من الرياح والأمواج تماماً والتيارات البحرية (القادمة من المحيط الأطلسي) وخلال جميع الفصول، أين يتم رسو السفن في القديم .

- ب/ القسم الثاني « E1 »: يتمثل في المساحة البحرية الغير أمنة من الأمواج والرياح والتيارات المائية أو البحرية الشمالية الغربية، تقدر مساحتها حوالي 5,5 كم² من القسم الجنوبي للميناء.

من خلال مخطط الميناء واستغلال برنامج قياس المسافات والمساحات البرية والبحرية «Area.Calculator» (المستعمل في قياس أقسام ميناء حصن جنوة). نستنتج أن الميناء يتمتع ب مساحة بحرية حوالي (5,8 كم²) وشاطئ طوله حوالي (175 متر) كلها صالحة لرسو عدد كبير من السفن حيث أنها آمنة من الأمواج والتيارات البحرية والعواصف .. الخ .

وبالتالي فإن احتمالية وجود رصيف بحري شمال شرق الحصن الجنوبي من جهة قدوم التيار البحري كما هو ممثل في المخطط السابق، يعتبر احتمال ضئيل نسبيا كون أن الميناء محمي طبيعيا من التيارات البحرية والأمواج ...الخ، وكذلك لعدم وجود ميزة الجزر الصغيرة لاستغلالها في بناء رصيف بحري (مثل ميناء شرشال القديم) وتعزيز حماية الميناء وتوسيعه.

وأیضا فإن مكان بناء الحصن الجنوبي بالقرب من المكان المفترض لرسو السفن، يمنح الجنوبيين ميزة الإشراف على مراقبة وحراسة السفن التي ترسو بالميناء و هذا ما تثبته لنا إطلالة ما نعتقد أنها نافذة الحراسة.

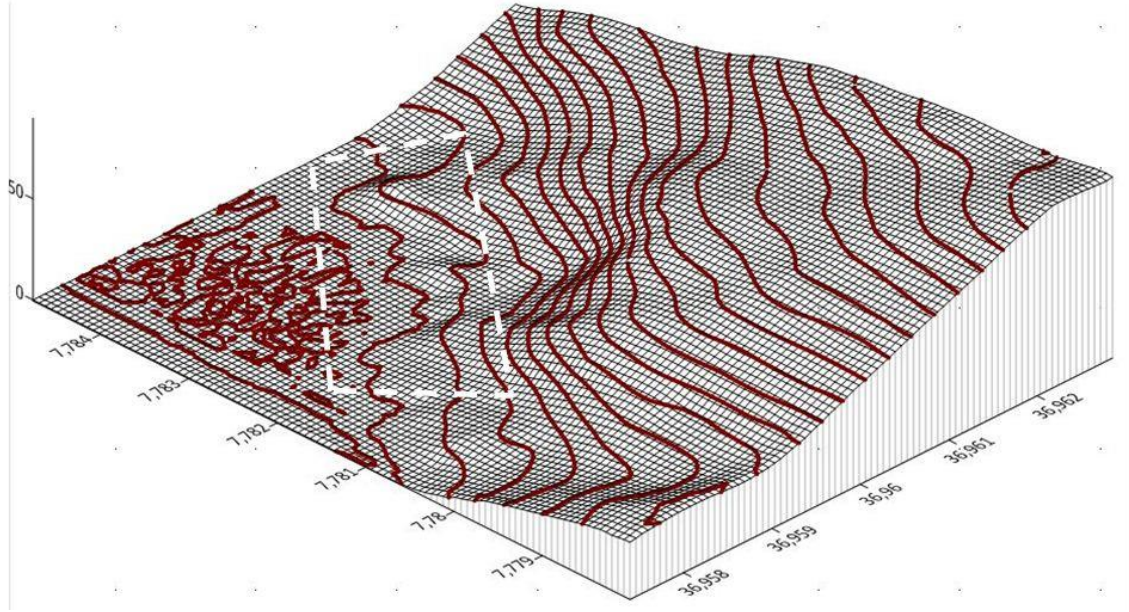


الخريطة رقم 05: خريطة طبوغرافية لموقع ميناء الحصن الجنوبي.

المصدر: برنامج / Google earth pro/GPS Visualizer/TPX Converter/ Excel/Surfer21.¹⁰⁴

(من إعداد الطالب)

¹⁰⁴ملاحظة: تم إعداد هذه الخريطة باستعمال العديد من البرامج، حيث قمنا بالتقاط صورة جوية من Google earth مع تحديد حيز المسح بمجموعة نقاط، والقيام بحفظها على الصيغة Kml ومن ثم معالجتها وتحديث ارتفاع مجموعة النقاط المحددة للحيز بواسطة برنامج GPS visualizer، مع حفظ الملف بعد المعالجة بصيغة GPX وإعادة فتحه بواسطة TPX Converter ومعالجته وحفظه على صيغة (Excel) CSV لنقوم فيما بعد بنسخ المعلومات المتمثلة في الارتفاع والمساحة والمسافة من على الملف إدراجها في برنامج Surfer 21 وحفظه بعد المعالجة مرة أخرى على الصيغة DAT وإعادة فتحه في نفس البرنامج ليتغير إلى صيغة GRD لنستطيع معالجته وحفظه على الصيغة SRF بنفس البرنامج، لكي نستطيع في الأخير تحويله إلى صورة بالصيغة .JPG



الشكل رقم 02: مجسم ثلاثي الأبعاد لموقع ميناء حصن جنوة.

المصدر: برنامج Google earth pro/GPS Visualizer/TPX Converter/Excel/Surfer21.¹⁰⁵

(من إعداد الطالب)

أما فيما يخص طبوغرافية الميناء فمن خلال (الخريطة رقم 05) و (الشكل رقم 02) و (الصورة رقم 27) و (الصورة رقم 28) نلاحظ أن الميناء محمي من الجهة البرية بمنحدر حاد نسبيا يبلغ ارتفاعه 20 مترا على مسافة 10 أمتار أي بزاوية قدرها حوالي 45°، زيادتا على ذلك يتميز هذا الأخير بغطاء نباتي كثيف، حيث أن محاولة الدخول إلى الميناء من الجهة البرية صعب نوعا ما نظرا لصعوبة تضاريس الموقع. و بالتالي نرجع أن الميناء من الفترات التاريخية القديمة و الوسيطة و الحديثة لم يحتوي على مداخل من الجهة البرية ما عدى مدخل واحد يقع في الجهة الشمالية للميناء بمحاذاة المنشرة الفرنسية و الحصن الجنوبي و ذلك لسهولة الدخول للميناء من تلك الجهة نظرا لطبيعة المنحدر من تلك الجهة الذي يعتبر سهل نسبيا مقارنة بباقي المنحدرات الأخرى .

¹⁰⁵ملاحظة: تم إعداد هذا المجسم باستعمال العديد من البرامج، حيث قمنا بالتقاط صورة جوية من Google earth مع تحديد حيز المسح بمجموعة نقاط، والقيام بحفظها على الصيغة Kml ومن ثم معالجتها وتحديث ارتفاع مجموعة النقاط المحددة للحيز بواسطة برنامج GPS visualizer، مع حفظ الملف بعد المعالجة بصيغة GPX وإعادة فتحه بواسطة TPX Converter ومعالجته و حفظه على صيغة (Excel) CSV لنقوم فيما بعد بنسخ المعلومات المتمثلة في الارتفاع و المساحة و المسافة من على الملف إدراجها في برنامج Surfer 21 وحفظه بعد المعالجة مرة أخرى على الصيغة DAT وإعادة فتحه في نفس البرنامج ليتغير إلى صيغة GRD لنستطيع معالجته وحفظه على الصيغة SRF بنفس البرنامج، لكي نستطيع في الأخير تحويله إلى صورة بالصيغة JPG.



الصورة رقم 28: صورة الميناء من واجهته البحرية .

المصدر: من تصوير محمد فوزي معلم.



الصورة 29: صورة الميناء من نافذة الحراسة لأحد جدران الحصن.

المصدر : من تصوير الطالب.

2/ البقايا الأثرية المتواجدة في الموقع ومواد وتقنيات بنائها :

أ- المنزل المحطم/المنشرة الفرنسية :

و هو عبارة عن معمل فرنسي لصقل الرخام تم بنائه في فترة الاحتلال الفرنسي (القرن العشرين) لصقل الرخام المستخرج من مقالع الرخام في منطقة رأس الحراس (cap de garde). يقع على بعد 30 متر من مكان ما نعتقد أنه قاعدة لبرج الحصن الجنوبي، حيث يحتل مساحة 448 م²، بطول يقدر بحوالي 32 متر، وعرض يقدر ب حوالي 14 متر (مستطيل الشكل). حيث ينقسم إلى قسمين المساحة الخلفية باتجاه الشمال تقدر ب 266 م² والمساحة الأمامية حوالي 182 م² حيث أن سمك جدرانه يقدر بحوالي متر واحد.

- تقنيات و مواد البناء :

أما فيما يخص مواد وتقنيات بنائه، فلا بد من الإشارة إلى أنها نفسها المستعملة من طرف الايطاليين في بناء الحصن الجنوبي خلال القرن الخامس عشر ميلادي. وهي الحجارة الجيرية والرملية والرخام والأجر المشوي والموضوعة بتقنية البناء (Opus.incertum)، التي تعتمد على حجارة متعددة الأضلاع وغير متساوية الأحجام، يربطها ملاط .



الصورة رقم 30: صورة لمواد وتقنية بناء المنشرة الفرنسية.

المصدر: من تصوير الطالب.



الصورة رقم 31: الحجارة الرخامية المستعملة في بناء زوايا المنشرة الفرنسية.

المصدر: من تصوير الطالب.

ب/ بقايا جدران الحصن الجنوبي :

وهي من بين الشواهد الدالة على وجود الحصن الجنوبي، الذي يعود تاريخه إلى القرن الخامس عشر ميلادي تحديدا سنة 1401م، وهي سنة الاتفاق على بناء الحصن في موقع مرسى ابن الالبيري للاحتماء من الغزوات والقراصنة، وهي منتشرة في الموقع بكثرة.

- مواد و تقنيات البناء :

أما في ما يخص مواد و تقنيات بنائها، فتتميز هذه الأخيرة باحتوائه على مواد بناء متمثلة في الحجارة الجيرية والرخامية والرملية والأجر المشوي، بالإضافة إلى استعمال تقنية (opus incertum) السابق ذكرها.



(أ. ب)



(ج. د. ه. و)



(ي)

الصور رقم 32: (أ.ب.ج.د.ه.و.ي): أجزاء من جدران الحصن الجنوبي في الموقع.

المصدر: من تصوير الطالب.

أما الجزء المهم فيمكن في الجدار الممثل في (الصورة رقم 32: (ي))، والذي يبلغ سمكه حوالي 3 أمتار وارتفاعه بحوالي 6,5 متر، والمزود بسلم يؤدي إلي نافذة نعتقد أنها استعملت لغرض المراقبة والحراسة، بارتفاع 4,2 متر عن سطح الماء، حيث يقدر عرضها بـ 1,3 متر طولها حوالي 2,3 متر. حيث نعتقد أنها كانت مغطاة من السطح بالخشب¹⁰⁶ (لحماية الحارس من أشعة الشمس والأمطار .. الخ)، نظرا لوجود الدلائل التي تشير إلى ذلك والمتمثلة في ثقوب تثبيت عارضة خشبية (الصورة رقم 33).

¹⁰⁶ ملاحظة: لم يتم العثور على البقايا الخشبية في الثقوب كون أن الخشب مادة عضوية تتلاشى مع مرور الزمن .



الصورة رقم 33: ثقوب تثبيت العارضة الخشبية الحاملة للسقف.

المصدر: من تصوير الطالب.



الصورة رقم 34: السلم المؤدي إلى نافذة الحراسة.

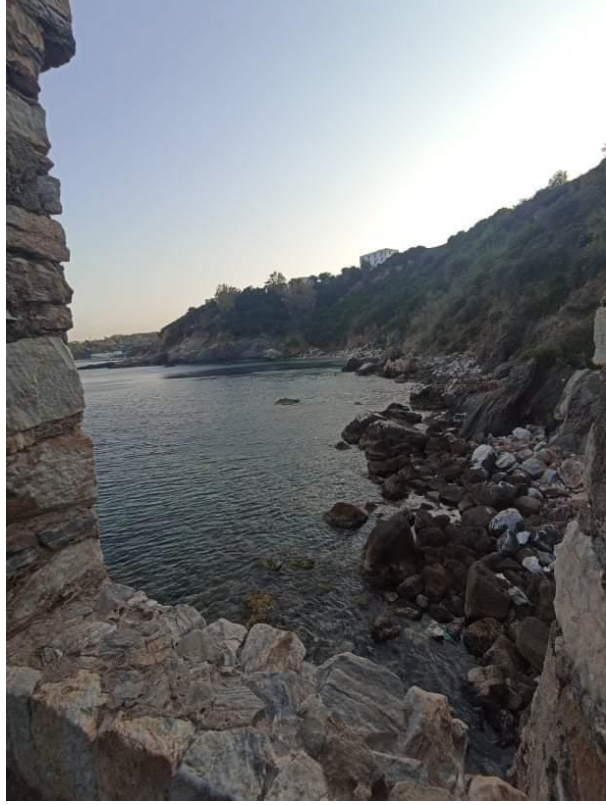
المصدر: من تصوير الطالب.



(أ.ب.ج)

الصور رقم 35: (أ.ب.ج): جزء من جدران الحصن الجنوبي المزود بنافذة حراسة.

المصدر: من تصوير الطالب.



الصورة رقم 36: منظر من نافذة الحراسة المطلة على الميناء.

المصدر: من تصوير الطالب.

ج/ حفر تثبيت الأعمدة الخشبية(الأساسات):

إثر المسح الأثري للموقع تصادفنا بوجود حفرة على سطح صخرة نعتقد بأنها موضع لتثبيت عمود نرجح أنه كان من الخشب، نظرا لتوفره بكثرة في الموقع وعدم وجود بقايا منه. حيث أنه ومن خلال ارتفاع السلم المؤدي لنافذة الحراسة في الجزء السابق ذكره من الجدار، والذي يقدر بـ 2 متر، ووجود هذه الحفرة المخصصة لوضع عمود من الخشب، تبادر إلى أذهاننا أن الحصن كان مزود بأرضية خشبية يتم المشي على سطحها داخل الحصن. حيث أن توفر مادة الخشب في المنطقة، وطبيعة أرضية موقع بناء الحصن المليئة بالحجارة والغير مستوية وأثر انهيار الجدار الذي يتواجد تحت السلم مباشرتا وكل هذا، يعزز فكرة

تواجد أرضية خشبية محمولة فوق أعمدة (أساسات) خشبية مثبتة في حفر محفورة على سطح الحجارة المتواجدة في المنطقة .



الصورة رقم 37: مكان تثبيت أحد الأعمدة (الأساسات) الخشبية.

المصدر : من تصوير الطالب.



الصورة رقم 38: آثار انهيار جدار متواجد تحت السلم المؤدي لنافذة الحراسة.

المصدر: من تصوير الطالب.

د/ برج الحصن الجنوبي :

في بادئ الأمر يجب الإشارة إلى أن الجنوبيين منذ القدم عرفوا ببناء الأبراج والمنارات مربعة الشكل، حيث كانت تعتبر شيئاً أساسياً في كل من الميناء أو مدينة، حيث نلاحظ ذلك من خلال اللوحات الفنية لمدينة جنوة خلال القرن الخامس عشر وتحديدًا في سنة 1481م و 1493م، وهي لوحات فنية متزامنة مع فترة بناء الحصن الجنوبي في مرسى ابن الالبيري.

نلاحظ من خلالها العدد الهائل للأبراج على مستوى المدينة، وكذلك وجود منارتان على جانبي مدخل الميناء. كما يجب الإشارة أيضاً أنه وفي القرن الثالث عشر كان في جنوة ما لا يقل عن 66 برج، بالرغم من أنه تم قطع الأبراج الأخرى في المدينة عندما فرض رئيس البلدية درودو مارسيلينو في عام 1196م ارتفاعاً أقصى يقدر بعشرين متراً¹⁰⁷، بغض النظر

¹⁰⁷ Antonio Figari, I segreti dei vicoli di Genova, Torri di Genova, Italie, 2011.

الموقع الإلكتروني: <http://www.isegetideivicolidigenova.com/p/le-torri-di-genova.html>

عن برج Embriaci الذي يبلغ ارتفاعه 41 متراً وهو الناجي الوحيد تكريماً للأعمال المجيدة لـ Guglielmo Embriaco، المعروف باسم "Testa di Maglio"، قائد الأرض، القديس الذي ترك أسوار القدس عام 1099¹⁰⁸.



الصورة رقم 39: مدينة وميناء جنوة في سنة 1493 م .

المصدر: https://stringfixer.com/ar/Genoese_navy



الصورة رقم 40: رسم لمدينة جنوة سنة 1481 م.

المصدر: https://stringfixer.com/ar/Genoese_navy

أما في ما يخص البقايا الأثرية لبرج ميناء الحصن الجنوبي في عنابة والتي يعود تاريخها إلى بداية القرن الخامس عشر، فنعتقد أنها كانت تعتبر أهم عنصر أو منشأة دفاعية وملاحية لدى التجار الجنوبيين آنذاك.

حيث تتمثل البقايا في القاعدة الحجرية المبنية بتقنية (Opus.Incertum) المذكورة سابقا، فوق صخرتان طبيعيتان من الرخام الأبيض في البحر، بعيدتان عن الشاطئ بـ 8 أمتار ونصف تقريبا في الجهة الشمالية من الميناء (القسم المخصص لرسو السفن)، مما يمنحها هذا الموقع الاستراتيجي ميزات كثيرة منها الرؤية الشاملة وحراسة الجهة البحرية والبرية أيضا.



الصورة رقم 41: القاعدة الحاملة للبرج وموقعها بالنسبة للميناء.

المصدر: من تصوير الطالب.

- مواد وتقنيات البناء المستعملة:

استخدم الجنوبيين في بناء هذه القاعدة مختلف أنواع الحجارة و مواد البناء المذكورة سابقا، بالإضافة إلى استعمال تقنية (opus.incertum)، وإدراج تقنية القوس مبني باستعمال

الأجر المشوي لنقل قوى الثقل للبرج عبره إلى الصخرتان الطبيعيتان اللتان يمثلان أعمدة طبيعية. و هو من النوع القطاعي أو القطعي (arc.segmentaire).



الصورة رقم 42: تقنية القوس الموظفة في قاعدة البرج.

المصدر: من تصوير محمد فوزي معلم.

واستنادا لما سبق يتضح أن الجنوبيين مهوسين ببناء الأبراج والمنارات، وأن ارتفاع الأبراج لدى الجنوبيين كان يتراوح من 20 متر إلى حوالي 40 متر، إلا في حالات نادرة فقط يتجاوز الارتفاع 40 متر، كما أن طول الأبراج والمنارات لدى الجنوبيين أصبح لا يتعدى ارتفاع 20 مترا منذ سنة 1196م (نهاية القرن الثاني عشر)، كما أن موقع القاعدة الحجرية الاستراتيجي و تقنية بنائها لا يدل إلا على أنه كان يحمل فوقه برج حراسة .

خلاصة القول أنه وتماشيا مع ما تم ذكره، نعتقد أن البقايا الأثرية المتمثل في القاعدة الصخرية كانت تحمل فوقها منشأة دفاعية جنوية تعمل عمل برج الحراسة، كما لا شك أن ارتفاعها بالنظر إلى ما فرضه رئيس البلدية درودو مارسيلينو في عام 1196م، وتاريخ بنائها 1401م. فلا شك أن ارتفاعها لم يتجاوز 20 مترا فوق سطح القاعدة الحجرية، أي حوالي 28 مترا فوق سطح الماء. أما فيما يخص تفسير اختفاء باقي أجزاء البرج ذو الشكل المربع وجدران الحصن الجنوبي المتمثلة في الحجارة السابق ذكرها، فنعتقد أنه قد تم إعادة استعمالها من طرف الاحتلال الفرنسي في بناء المنشرة الفرنسية. وذلك لعدة أسباب نذكر منها التشابه الكبيرة في نوع وشكل وحجم الحجارة المستعملة في بناء الحصن مع الحجارة المستعملة في بناء المنشرة ، والتي لا تصلح للبناء بتقنية أخرى من غير تقنية (Opus.incertum) وهي التقنية المستعملة في كلتا المنشأتين الجنوبية و الفرنسية.

خاتمة

خاتمة :

توصلنا في نهاية هذه الدراسة إلى خلاصة تقوم على أن الميناء رغم أنه غير مصنف إلا أنه ذو أهمية وقيمة تاريخية وفنية كبيرة. وأنه ميناء تجاري بمعنى الكلمة، منذ الفترات التاريخية القديمة إلى غاية الفترات الحديثة والاحتلال الفرنسي، حيث كان مركزا تجاريا فينيقيا لرسو السفن والاستراحة وممارسة التبادلات التجارية. كما أن موقعه الاستراتيجي المحمي من التيارات البحرية وتضاريس المنطقة وتوفر المواد الأولية للبناء والتجارة كالحجارة والرخام والخشب... الخ، والثروات البحرية كالمرجان .. الخ، لا يدل إلا على أنه قد تم استغلال هذا الميناء في نقل البضاعة من طرف العديد من الشعوب والحضارات وحتى النوميديين (السكان المحليين). كما أن احتواء الميناء على الحصن الذي بناه الجنويين للاحتماء من الغزوات والقراصنة واحتوائه أيضا على المنشأة الفرنسية (منشرة الرخام) ليس إلا دليلا على أهمية الميناء وموقعه، وبالتالي فإن الميناء قد لعب دورا أساسيا في التجارة المتوسطة خلال العديد من الفترات التاريخية والمتمثلة في نقل الرخام والحجارة من خلال العديد من المعطيات الأثرية والتاريخية كموقعه الاستراتيجي القريب من محاجر الرخام والحجارة في رأس الحراسة « cap de garde » .

كما سمحت لنا هذه الدراسة بالتعرف على التخصص الجديد الذي يدرس الممتلكات الثقافية البحرية والغارقة تحت الماء، والتفرقة بين كل نوع من هذه الممتلكات. حيث اتضح لنا أيضا أهمية دراسة الموانئ ومواقعها والممتلكات الثقافية البحرية والغارقة بصفة عامة في التزود بالمعلومات حول العديد من الحضارات والشعوب التي تعاقبت على الساحل الجزائري. وبالتالي أيضا التزود بالمعلومات حول العلاقات التجارية الاقتصادية والسياسية... الخ التي كانت سارية في حوض البحر الأبيض المتوسط.

حيث توصلنا من خلال الدراسة التاريخية لهذا الميناء إلى التعرف على مراحل تغير اسمه المتمثلة في مرسى ابن الالبيري ثم ميناء الحصن الجنوبي وإبداء معتقداتنا في أصل

خاتمة

هذه التسميات. كما في ذلك التعرف على الفترات التاريخية التي مر بها الميناء والتي تم استغلاله فيها خصوصا خلال الفترة الرومانية حيث أن الكثير من التماثيل والتوابيت الرخامية .. الخ مصدرها هذه المحاجر.

لنستخلص من كل هذا علاقة بونة-عنابة بأوروبا خصوصا خلال الفترة الوسيطة، والدافع الخفي الذي دفع بالجنوبيين إلى بناء الحصن الجنوبي في سواحل بونة-عنابة بالتحديد، وفي ذلك المكان خصيصا ومحاولة الحصول على الامتيازات وإبرام المعاهدات المتكررة، حيث اتضح لنا من خلال ما ذكرته المراجع الايطالية والعربية ودراستها، أن الدافع الخفي والحقيقي وراء هذا هو السيطرة الاقتصادية على مدينة بونة-عنابة وإخضاعها تحت حكم وسيطرة الجمهورية الجنوبية بدون حرب، وهذا وفق العديد من المعطيات التي قمنا بطرحها في دراستنا.

كما توصلنا أيضا من خلال الدراسة الأثرية والزيارات الميدانية ومن خلال المسح الأثري الجوي والبري والبحري وبالاستعانة ببرامج قياس المساحات والمسافات ودراسة الصور الجوية للسنوات الفارطة واتجاهات التيارات البحرية والكثير من المعطيات الأخرى، إلى تحديد أقسام الميناء المتمثلة في حيز الحصن الجنوبي، والحيز المفترض لرسو السفن ... الخ، ودراسة البقايا الأثرية المتواجدة في الموقع واستنباط أجزاء الحصن، وإعطاء صورة افتراضية لما كان عليه الحصن قبل زواله وتحطمه. والتي من خلالها قمنا باستخلاص جميع أنواع السفن التجارية والحربية التي من المفترض أن تكون قد رست بالميناء.

كما تمكنا من خلال دراسة تقنيات ومواد بناء البقايا الأثرية للحصن وتقنيات ومواد بناء لمنشأة فرنسية حديثة على مقربة من الموقع، ومقارنتهما مع بعضهما البعض، بالتأكد من حدوث تخريب للحصن الجنوبي من طرف المستعمر الفرنسي وإعادة استعمال مواد بنائه في بناء المنشأة الفرنسية.

الفهارس

فهرس الخرائط :

الصفحة	العنوان	رقم الخريطة
14	- الإطار الجغرافي لموقع عنابة بالأقمار الصناعية.	الخريطة 01
15	- توزيع الوحدات التضاريسية الكبرى لولاية عنابة.	الخريطة 02
18	- مواقع الانتصاب البشري عبر العصور.	الخريطة 03
29	- مدينة بونة العثمانية.	الخريطة 04
88	- خريطة طبوغرافية لموقع ميناء الحصن الجنوبي.	الخريطة 05

فهرس الأشكال :

الصفحة	العنوان	رقم الشكل
43	- رسم يمثل العلاقة بين الآثار الغارقة والآثار البحرية والآثار الملاحية.	الشكل 01
89	- مجسم ثلاثي الأبعاد لموقع ميناء حصن جنوة.	الشكل 02

فهرس الجداول :

الصفحة	العنوان	رقم الجدول
71	- الحملات العسكرية التي شنها الأوروبيون على بونة-عنابة خلال الفترة الوسيطة و بداية الفترة الحديثة.	الجدول 01
72	- المعاهدات والاتفاقيات الأوروبية المبرمة مع بونة-عنابة خلال الفترة الوسيطة.	الجدول 02

فهرس المخططات :

86	- مخطط ميناء موقع حصن جنوة واتجاه التيار البحري	المخطط 01
----	---	-----------

فهرس الصور :

الصفحة	العنوان	رقم الصورة
20	- أواني حجرية من منطقة رأس الحمراء.	الصورة 01
21	- مغارة العنز (منطقة بوثلجة).	الصورة 02
33	- السفينة أمستردام أثناء فترة الجَزْر سنة 1912 .	الصورة 03
34	- سفينة أمستردام الغارقة جنوب انجلترا أثناء فترة الجَزْر وقد انحسرت المياه عن أجزائها العليا.	الصورة 04
36	- إحدى سفن الإمبراطور كاليغولا والتي كانت غارقة منذ القرن الأول الميلادي في بحيرة نيمي جنوب روما.	الصورة 05
39	- معبد فيله وهو مغمور جزئياً بمياه النيل وبعد نقله إلى جزيرة إجيليكا	الصورة 06
40	- مجموعة من المدافع الغارقة	الصورة 07
41	- نموذج لقارب جنائزي من مصر القديمة	الصورة 08
41	- مركب الملك خوفو الجنائزي	الصورة 09
42	- السفينة التجارية الرومانية يبلغ طولها 40 م و حمولتها إلى 400 طن	الصورة 10
46	- غواصي الإسفنج يستخدم تقنية "الإمداد من السطح" وواحد من التماثيل البرونزية التي اكتشفت عام 1900 في السفينة الغارقة بالقرب من جزيرة « انتيكيثيرا » اليونانية، محفوظ حالياً بمتحف الآثار الوطني في أثينا	الصورة 11
48	- السفينة قاسا معروضة في متحف مدينة ستوكهولم، واحداً من أهم متاحف الآثار الغارقة في العالم	الصورة 12
61	- صورة تمثل النقطتين اللتان ينحصر بينهما ميناء موقع حصن جنوة	الصورة 13
65	- محجرة من محاجر رأس الحراسة « cap de garde »	الصورة 14

- 66 الصورة 15 - صورة جوية توضح قرب المسافة بين محاجر الرخام و الميناء
- 67 الصورة 16 - محجرة الرخام من الجهة الشرقية لمنارة رأس الحراسة.
- 68 الصورة 17 - محجرة الحجارة الرملية من الجهة الغربية لمنارة رأس الحراسة.
- 74 الصورة 18 - نحت للسفينة التجارية الفينيقية المستديرة .
- 75 الصورة 19 - قوارب الصيد الممثلة في الجزء الأيمن من فسيفساء "منظر عام لهيبون" المتواجدة في متحف عنابة.
- 76 الصورة 20 - سفينة أونزانيا التجارية رومانية .
- 78 الصورة 21 - الشواني التي كانت تسير في البحر الأبيض المتوسط في القرن السادس عشر ميلادي.
- 79 الصورة 22 - تجسيد تصويري لسفينة الغاليون التي كانت تسير فالبجر الأبيض المتوسط خلال الفترة الوسيطة .
- 80 الصورة 23 - مشهد لمعركة الفرقاطة الفرنسية ضد فرقاطات بريطانية أخرى سنة 1800م.
- 81 الصورة 24 - مشهد تمثيلي لسفينة طريضة أثناء العاصفة .
- 82 الصورة 25 - مشهد تمثيلي لسفينة البريغنتين في بحر هادئ.
- 83 الصورة 26 - رسم تمثيلي لسفينة شباك.
- 87 الصورة 27 - الحصن الجنوبي ومنشرة الرخام الفرنسية المجاورة لها.
- 91 الصورة 28 - صورة الميناء من واجهته البحرية .
- 91 الصورة 29 - صورة الميناء من نافذة الحراسة لأحد جدران الحصن.
- 93 الصورة 30 - صور لمواد و تقنية بناء المنشرة الفرنسية.
- 93 الصورة 31 - الحجارة الرخامية المستعملة في بناء زوايا المنشرة الفرنسية.
- 95 الصورة 32 - أجزاء من جدران الحصن الجنوبي في الموقع.
- 97 الصورة 33 - ثقب تثبيت العارضة الخشبية الحاملة للسقف.
- 97 الصورة 34 - السلم المؤدي إلى نافذة الحراسة.
- 98 الصورة 35 - جزء من جدران الحصن الجنوبي المزود بنافاذة حراسة.
- 99 الصورة 36 - منظر من نافذة الحراسة المطلة على الميناء.

الفهارس

- 100 الصورة 37 - مكان تثبيت أعمدة (الأساسات) الخشبية.
- 101 الصورة 38 - آثار انهيار جدار متواجد تحت السلم المؤدي لنافذة الحراسة.
- 102 الصورة 39 - مدينة وميناء جنوة في سنة 1493م .
- 102 الصورة 40 - رسم لمدينة جنوة سنة 1481م.
- 103 الصورة 41 - القاعدة الحاملة للبرج وموقعها بالنسبة للميناء.
- 104 الصورة 42 - تقنية القوس الموظفة في قاعدة البرج.

قائمة المصادر و المراجع

1-المصادر باللغة العربية:

1- البكري، كتاب "المسالك و الممالك"، الجزائر، 1857.

2-المراجع باللغة العربية:

1-ادريس عماد الدين، عيون الأخبار،بيروت،1985.

2- أحمد ثاني الدوسري، الحياة الاجتماعية في غرناطة في عصر دولة بني الأحمر، المجمع الثقافي، أبوظبي. 2004.

3- جانوفسكي ، لوкас ؛ كوباكا ، ماريا ؛ بيدين ، أندريه ؛ بوبك ، ماتيوز ؛ جاجوسكي ، لوкас (2021). "من علم الصوتيات إلى علم الآثار تحت الماء: تحقيق عميق لبحيرة ضحلة باستخدام صوتيات مائية عالية الدقة - حالة بحيرة ليدنيكا ، بولندا ." قياس الآثار .

4- سعيد دحماني ،من هيون-بونة إلى عنابة ،تاريخ تأسيس قطب حظري، منشورات مؤسسة بونة للبحوث و الدراسات، الجزائر، 2007.

5- سعيد دحماني، عنابة-فن و ثقافة، وزارة الإعلام، الجزائر

6-محمد الصغير غانم ، معالم التواجد الفينيقي البوني في الجزائر ، دار الهدى للطباعة والنشر والتوزيع ،الجزائر، 2008.

7-محمد الصغير غانم، التوسع الفينيقي غربي البحر الأبيض المتوسط، دار الهدى للطباعة و النشر و التوزيع، الجزائر .

8- محمد جندي، عنابة في سياق التاريخ و عمق الجغرافية في القديم و الوسيط، الجزء 1، منشورات بونة للبحوث و الدراسات 2008.

9- محمد ياسين الحمودي ،تاريخ الأسطول العربي-صفحة مجيدة من تاريخ العرب - ، مكتبة نيويورك الجامعية -المكتبة الشرقية- ،مطبعة الترقى بدمشق،1945م.

10- عماد خليل، كتاب الآثار البحرية و التراث الثقافي الغارق، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، مصر، 2016.

3- المذكرات ورسائل التخرج باللغة العربية:

1- بوشامة اسماء، مذكرة لنيل شهادة الماستر، الملاحة و تطور صناعة السفن في البحر الأبيض المتوسط في الفترة القديمة، جامعة 08ماي 1945، قسم التاريخ، قالمة، 2008

2- 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 تحليلية و وصفية)، رسالة لنيل شهادة الماستر في الآثار القديمة، جامعة قسنطينة 2، عبد الحميد مهري 2017

3- ناير مختار، أطروحة دكتوراء في التاريخ القديم، التجارة البحرية في الحوض الغربي للبحر الأبيض المتوسط في العصور القديمة (من الفينيقيين إلى عهد الاحتلال الروماني)، جامعة وهران 1- احمد بن بلة، قسم التاريخ و الآثار، الجزائر، 2018.

4- سرحان حليم، تطور صناعة السفن الحربية بالجزائر في العهد العثماني من خلال المصادر التاريخية و الأثرية، مذكرة نيل شهادة الماجستير في الآثار الإسلامية، معهد الآثار جامعة الجزائر، 2008م

5- عبد المالك سلاطنية، أطروحة دكتوراء في التاريخ القديم، المستوطنات الفينيقية - البونية في الحوض الغربي للبحر المتوسط، جامعة منتوري-قسنطينة، قسم التاريخ والآثار.

6- فؤاد بن غضبان، دور شبكة الخدمات في تنظيم المجالي بولاية عنابة والطارف، أطروحة دكتوراه علوم في التهيئة العمرانية، تحت إشراف الأستاذ الدكتور عبد الوهاب لكحل،

قائمة المصادر و المراجع

كلية علوم الأرض، الجغرافيا والتهيئة العمرانية، قسم التهيئة العمرانية، جامعة منتوري- قسنطينة، 2009.

4- المجلات، الدوريات والموسوعات:

1- اليونسكو. 2002، اتفاقية اليونسكو بشأن حماية التراث الثقافي المغمور بالمياه 2001 . سجلات المؤتمر العام . الدورة الحادية و الثلاثين . باريس : مطبوعات اليونسكو .

2- الجريدة الرسمية الجزائرية، العدد32، لسنة 1995.

3- جواد جية سميحة حنان، حماية الممتلكات الأثرية في ظل قانون التراث الثقافي، مجلة دفاتر السياسة والقانون، جامعة ورقلة، العدد15، جوان 2016.

4- ياسر هاشم عماد الهياجي، دور المنظمات الدولية والإقليمية في حماية التراث الثقافي وإدارته وتعزيزه، مجلة ادوماتو، العدد83، يونيو2012.

5- خلاف رفيق، دراسة المواقع الأثرية المغمورة بالمياه في منطقة شرشال و ضواحيها الغربية، مجلة الدراسات الأثرية، المجلد:18، العدد:1، تاريخ النشر: 2020/12/29، الجزائر.

6- موسوعة المتحف البريطاني للآثار المغمورة والبحرية ، مطبعة المتحف البريطاني ، لندن، 1997.

4-المراجع باللغة الفرنسية :

- 1- **BOUCHENAKI M.** (2005) : Hippone : Hippo-Régius – Hippone – Bûna – Bône – Annaba, EdAix-en-provence (Bouches-du-Rhône)
- 2- **G.CAMPS**, "Massinissa ou les débuts de l'Histoire ", Alger, Libyca, T.8, 1er semestre. 1960.
- 3- **Charles DUBOIS.** ÉTUDE SUR L'ADMINISTRATION ET L'EXPLOITATION DES CARRIÈRES (MARBRES, PORPHYRE, GRANIT, ETC.) DANS LE MONDE ROMAIN. THÈSE POUR LE DOCTORAT. la Faculté des Lettres. Paris. 1908
- 4- **Christophe Borzeix.**Glossaire des Termes de Marine et plus particulièrement de Construction Navale. France. Version mai 2005.
- 5- **DERDOUR H.** (1982) : Annaba – 25 siècles de vie quotidienne et de luttes, Vol. 1, SNED,Alger
- 6- Fiche D'inventaire Du patrimoine Culturel Immatériel.L'art De La navigation Sous Voile Latine.
- 7-**MaitrotCh A**, « BONE MILITAIRE », Bône militaire, Imp. Centrale A.-M. Mariani,Bône 1912.

8- **Thomas SHAW**, voyage dans la régence d'alger, PARIS ,chez MARLIN ,éditeur ,rue de savoie,N°11,1830.

9-Union agricole de l'est Algérien, La coopération agricole dans la région de Bône, Imp. centrale de Bône, 1956

5-المراجع باللغة الايطالية :

1- **Antonio Figari**, I segreti dei vicoli di Genova, Torri di Genova, Italia, 2011

2- **Luzipi Gallo**, La Repubblica di Genova tranobiltà e popolopopolare (1257-1528), de Ferrari, Genova.

الفهرس العام

الفهرس العام :

الصفحة	العناوين
	الإهداء
	كلمة شكر و عرفان
04	المقدمة
13	الفصل الأول: جغرافية و تاريخ مدينة هييون - عنابة
13	أولاً: الإطار الجغرافي لمدينة عنابة - هييون.
13	1/الموقع.
13	2/التضاريس.
13	أ-الجبال.
13	ب-السهول.
16	ثانيا : الإطار التاريخي لمدينة هييون - عنابة.
16	1/أصل التسمية.
17	2/الفترات التاريخية التي شهدتها مدينة عنابة .
18	أ- عصر ما قبل التاريخ.
20	ب- الفترة النوميدية.
23	ج- الاحتكاك الفينيقي والهيمنة القرطاجية على هييون.
24	د- هييون خلال الفترة الرومانية.
26	هـ- هييون خلال الفترة الوندالية و البيزنطية.
27	و- هييون خلال الفترات الإسلامية.
29	الفصل الثاني: الآثار البحرية والغارقة.
31	أولاً: مصطلحات ومفاهيم عامة .
44	ثانيا: تاريخ النشأة وتطور علم الآثار البحرية والغارقة .
49	ثالثا : حماية الممتلكات الثقافية والغارقة في الجزائر .
49	1/أهم ثلاثة أخطار تهدد المواقع الأثرية الغارقة.
50	2/ وسائل حماية المواقع الأثرية المغمورة بالماء .
58	الفصل الثالث: موقع ميناء حصن جنوة "عنابة".
60	أولاً:الإطار الجغرافي لموقع ميناء حصن جنوة "عنابة"

- 60 - الموقع.
- 62 ثانيا: دراسة تاريخية لموقع ميناء الحصن الجنوبي.
- 62 1/ أصل تسمية موقع ميناء حصن جنوة "عنابة":
- 62 أ-مرسى ابن الالبيري .
- 63 ب-ميناء حصن جنوة .
- 64 2/الفترات التاريخية للموقع:
- 64 أ-الموقع خلال الفترة الفينيقية.
- 64 ب-الموقع خلال الفترة الرومانية. .
- 68 ج-الموقع خلال فترة الفترة الوسيطة.
- 69 د-علاقة بونة-عنابة بأوروبا خلال الفترة الوسيطة.
- 69 - الحملات العسكرية التي شنها الأوروبيون على بونة-عنابة خلال الفترة الوسيطة وبداية الفترة الحديثة.
- 71 - المعاهدات والاتفاقيات التجارية المبرمة مع بونة-عنابة خلال الفترة الوسيطة.
- 74 3/أنواع السفن التي رست بميناء الحصن الجنوبي من خلال الفترات التاريخية.
- 74 أ-أنواع السفن التي رست بميناء الحصن الجنوبي خلال الفترة الفينيقية.
- 74 - نوع المستديرة .
- 75 ب-أنواع السفن التي رست بميناء الحصن الجنوبي خلال الفترة الرومانية.
- 75 - نوع أونراريا .
- 77 ج-أنواع السفن التي رست بميناء حصن جنوة خلال الفترة الوسيطة.
- 77 - نوع الشواني.
- 79 - نوع الغاليوت أو لغاليون.
- 80 - نوع الفرقاطات.
- 81 - نوع الطريضة أو الطراد.
- 82 - نوع البريغنتين.
- 83 - نوع الشباك.
- 84 - نوع الغراب.
- 85 ثالثا: دراسة أثرية (ميدانية) لموقع ميناء الحصن الجنوبي.
- 85 1/ أقسام و طبوغرافية موقع ميناء حصن جنوة".
- 92 2/ البقايا الأثرية المتواجدة في الموقع ومواد وتقنيات بنائها.
- 92 أ- المنزل المحطم/المنشرة الفرنسية.

الفهرس العام

94	ب- بقايا جدران الحصن الجنوبي.
99	ج- حفر تثبيت الأعمدة الخشبية(الأساسات).
101	د- برج الحصن الجنوبي.
107	الخاتمة
109	الفهارس
110	فهرس الخرائط و الأشكال و الجداول و المخططات
111	فهرس الصور
114	قائمة المصادر والمراجع