



مجلة العلوم الإنسانية

علمية محكمة - نصف سنوية

Journal of Human Sciences

تصدرها كلية الآداب / الخمس

جامعة المرقب. ليبيا

Al - Marqab University- Faculty of
Arts- alkhomes

25

العدد

الخامس

والعشرون

سبتمبر 2022م

تصنيف الرقم الدولي (2710-3781/ISSI)

رقم الإيداع القانوني بدار الكتب الوطنية (2021/55)

المرافئ الفينيقية في شمال ليبيا القديمة (أفريقيا)

1200ق.م - أواخر القرن السادس ق.م

إعداد: د. عبد الكريم علي نامو*

المقدمة:

برع الفينيقيون في اختيار الأماكن الطبيعية الصالحة لإنشاء المرافئ على طول ساحلهم، الذي يحتوي على الجزر القريبة، والتنوءات الصخرية الداخلة في البحر، حيث استفادوا منها في حماية سفنهم من الرياح، والأمواج العالية، خلال فترة اضطراب الأحوال الجوية، ومن ثم تدخلت يد الإنسان في إقامة الحواجز الحجرية، لحماية السفن والمرافئ، وعندما جاءوا إلى شمال ليبيا القديمة (أفريقيا) نقلوا معهم آلية اختيار الأماكن الطبيعية الصالحة لإقامة المرافئ، وإقامة الحواجز الحجرية والأرصفة، ضد التيارات والأمواج، والرياح القوية، فتم تأسيس عدة مرافئ تجارية، وأخرى حربية، لحماية الأساطيل التجارية والموانئ من الأعداء، من منطقة خليج سرت الكبير حتى شواطئ المحيط الأطلسي.

وقد صنع الفينيقيون مجموعة من السفن التجارية، والحربية المتعددة الأشكال والمهام، بعد أن توفرت لهم على الساحل الفينيقي المواد الخام الأولية، المتمثلة في الأخشاب ذات النوعية الجيدة، والصلابة، التي تقوم عليها صناعة السفن، وفي مقدمتها أخشاب الأرز، والسرو، والسنديان، والبلوط، بالإضافة إلى المواد المانعة لتسرب الماء إلى المراكب والسفن الكبيرة، كما توفر العنصر الأساسي والهام في هذه الصناعة، وهو الإنسان الفينيقي صاحب الأيدي الماهرة في أعمال

النجارة، والأعمال البحرية، حيث استعانت به الأمم القديمة في القيام بهذه الأعمال، وفي قيادة سفنها التجارية والحربية.

وتهدف الدراسة:

إلى التعرف على مهارة الإنسان الفينيقي في أعمال النجارة، وكيف سخرها لصالحه، وصالح الأمم القديمة.

وتطرح الدراسة العديد من التساؤلات:

كيف تتم عملية اختيار المرفئ لرسو المراكب والسفن؟

هل نقل الفينيقيون تقنية اختيار الأماكن الصالحة لإنشاء المرفئ إلى شمال ليبيا القديمة؟

لماذا استعانت الأمم القديمة بالفينيقيين في القيام بأعمال النجارة والملاحة البحرية.

هل نجح الفينيقيون في تطوير المراكب من بدائية إلى سفن ماخرة المحيطات؟

وقد تم تقسيم الدراسة إلى ما يلي:

أولاً: المرفئ التجارية:

ثانياً: المرفئ الحربية.

ثالثاً: السفن التجارية.

رابعاً: السفن الحربية.

أولاً: المرفئ التجارية:

كانت المرفئ تقام حول المدن الواقعة على شاطئ البحر، حيث تبني عند

الرؤوس الصخرية الداخلة في البحر، حتى يستطيعون إرساء مراكبهم، إما إلى

الشمال، وإما إلى الجنوب من الرأس الصخري، حسب اتجاه الرياح، وهذه المرفئ

قاعها رملي وتكون منحدره في اتجاه مياه البحر، حتى يتم سحب المراكب بكل

سهولة ويسر عندما تسوء الأحوال الجوية، ولحماية هذه المرفأى من الأمواج القوية في فترة اضطراب البحر، قاموا بتوصيل الرؤوس الصخرية الداخلة في البحر، بكتل حجرية فيما بينها، حتى زادت ارتفاعها لتصبح موانع ضخمة تحمي المرفأى والمراكب الرأسية فيها، ويوجد في كل مدينة ساحلية ميناء ان يتصل إحداهما بالآخر، عن طريق قناة بحرية، حيث يستعمل المرفأ الداخلي ملاذ تقصده المراكب في فصل الشتاء، فتجده أهدأ، المرفأ الثاني فيستخدمه سكان المدينة في فصل الصيف، لإرساء مراكبهم في الحوض الخارجي عند مدخل المرفأ⁽¹⁾ ولقد أشار أحد الباحثين إلى أن الفينيقيين قد تعلموا تقنية بناء المخازن والمرفأى والأرصفة البحرية من شعوب البحر (The sea peoples) التي اجتاحت الساحل الفينيقي عام 1200 ق.م كما أنهم عرفوا الطرق البحرية المؤدية إلى مصادر المعادن⁽²⁾، وعندما جاءوا إلى شمال ليبيا القديمة (أفريقيا) خلال فترة الريادة الباكرة، نقلوا معهم خبرتهم العملية، في اختيار الأماكن الطبيعية الصالحة لإنشاء المرفأى وبنائها، فقد أسست راشغون (Rachgoun) وهي جزيرة صغيرة تقع أمام خليج صغير على ساحل المحيط الأطلسي، وأن هضبة الجزيرة ترتفع عن مستوى سطح البحر بحوالي 50 متراً، فقد عثر في أسفل سطحها الشرقي على حوض اصطناعي، مستطيل الشكل طوله 20 متراً، وعرضه 15 متراً، يتصل بخليج صغير، يمكن الدخول إليه عبر ممر بحري عرضه أقل من مترين، نحث في قلب الصخر، ويرى أحد الباحثين أن الفينيقيين يقودون مراكبهم الصغيرة إلى هذا الخليج بعد قيامهم بالعمليات التجارية

(1) ج. كوننتو، الحضارة الفينيقية، ترجمة محمد عبد الهادي شعيرة، شركة كتب الشرق الأوسط، 1948م، ص 308-309.

(2) سبينسر ويلز، "البحث عن الفينيقيين" ترجمة ريك غور، مجلة الجيل العربي العصرية، مج 26، العدد الثاني، بيروت - لبنان، 2005م، ص 11.

مع السكان المحليين، أو بعد حصولهم على المواد الغذائية⁽¹⁾، ويرجح أن هذا المرفأ الصغير يستخدم لحماية أنفسهم، ومراكبهم، وبضائعهم من الأخطار، وهذا النوع من المرفأء معروف عندهم ويستخدمونه لحماية أنفسهم خلال فترات الحصار التي يتعرض لها ساحلهم من قبل القوى الغازية⁽²⁾.

ومن المرفأء التي أنشئت على المحيط الأطلسي، والتي تقترب من بعضها البعض، شيلة (Chella)، موجادور (Mogador) الصويرة الحالية، وعلى شاطئ البحر المتوسط أنشئت روزادير (Rushaddi) مليلة الحالية في منطقة محمية برأس صخري غير بعيد عن مصب نهر الملوية⁽³⁾ وأسست أوتيكا (Utigue) حوالي 1101 ق.م في الجهة الغربية من خليج تونس الحالية بالقرب من مصب نهر مجردة، وصارت قاعدة ينطلقون منها لاستكشاف سواحل ليبيا القديمة⁽⁴⁾، ومن المرفأء ذات الأهمية الاستراتيجية، مرفأ قرطاج (814-813 ق.م) (Carthage) حيث شيدت على شبه جزيرة محاطة بالبحر من جهة وببحيرة تونس وأريانة من الجهتين الأخرتين، أما من جهة الخلف فهي محمية بمرتفع ببرصة (Byrsa)، ولا تتصل قرطاج باليابسة إلا عن طريق قناة ضيقة يبلغ

(1) فرانسوا ديكرية، قرطاجة أو امبراطورية البحر، ترجمة عز الدين أحمد عزو، الأهالي للطباعة والنشر، دمشق، 1996م، ص ص120-121.

(2) محمد بيومي مهران، المدن الفينيقية تاريخ لبنان القديم، دار النهضة العربية، بيروت، 1994م، ص168.

(3) محمود حسين الأمين، "الكتعانيون الغربيون"، محاضرات الموسم الثقافي الأول 79-80، منشورات مركز جهاد الليبيين ضد الغزو الإيطالي، طرابلس، 1989م، ص17.

(4) محمد الصغير غانم، المملكة النوميدية والحضارة البوننية، شركة دار الأمة للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 1998م، ص ص22-26.

طولها حوالي أربعة كيلومترات ونصف⁽¹⁾ تصل إلى المرفأ الذي يطلق عليه اسم القتون (Cothon) وتعني الكلمة قطع الصخر، حيث حفر جزء منه في الصخر حتى يصبح على هيئة ميناء، وهو مستطيل الشكل طوله 45.6 متر، وعرضه 32.5 متر، ويحيط به رصيف جدرانه سميكة، فالجدار الأول سمكه 1.21 متر والجدار الثاني سمكه 0.82 سم، والبعد بين الجدارين 5.65 متر، على مسافة طولها 126، ويحده من جهة الشاطئ جدار سمكه 2.10 متر، وطوله 322 متر، ومن داخل الميناء جدار سمكه 1.60 متر، وطوله 126 متر، يصعد عليه ملاحى السفن التجارية لسحبها بالحبال إلى أن تجتاز تلك القناة، وقد بنى حاجزاً من الحجارة في البحر لحماية الميناء من خطر الأمواج القوية، ومن ترسب الرمال أثناء هيجان البحر⁽²⁾، وصارت قرطاج بموقعها الاستراتيجي بوابة العبور بين شرقي البحر المتوسط وغربه، وأصبحت زعيمة المدن الفينيقية في غربي البحر المتوسط، بعد ضعف مدينة صور نتيجة ضربات الأشوريين وحصارهم لها، عندها سارت قرطاج على نفس سياسة مدينة صور في تأسيس المحطات التجارية في غربي البحر المتوسط⁽³⁾، حيث أسست عدة محطات تجارية منها بنزرت (Bizerta) وحضرموت (Hadrumet) سوسة الحالية، وليبيتس الصغرى (Leptis minur) لمطة الحالية، وتاكابس (Tacapis) قابس الحالية⁽⁴⁾، وعلى الساحل الغربي من

(1) محمد الصغير غانم، التوسع الفينيقي في غربي البحر المتوسط، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، ط2، بيروت - لبنان، 1982م، ص ص107-108.

(2) أحمد صفر، مدينة المغرب العربي في التاريخ، د/ط، دار النشر بوسلامة، تونس، 1959م، ص95.

(3) شارل أندريه جوليان، تاريخ شمال أفريقيا الشمالية تونس - الجزائر - المغرب الأقصى من البدء إلى الفتح الإسلامي 647م، ترجمة محمد مزالي والبشير بن سلامة، ط3، الدار التونسية للنشر، 1978م، ص109.

(4) محمد علي عيسى، مدينة صبراتة منذ الاستيطان الفينيقي حتى الوقت الحاضر، الإدارة العامة للبحوث الأثرية والمحفوفات التاريخية، 1978م، ص12.

لبيبا المحصور بين خليجي سرت الصغير خليج قابس، وخليج سرت الكبير خليج السدرة، أسس مرفأ صبراتة (Sabratha) في موقع استراتيجي على الساحل يسمح لهم الاتصال عن طريقه بالجبل وواحدة غدامس (Cidamus) في الداخل⁽¹⁾، والتي يتم عن طريقها جلب المواد الخام الأولية القادمة من أواسط أفريقيا، والتي تتكون من الذهب وريش النعام وبيضه، إلى مرفأ صبراتة لتصديرها إلى مناطق البحر المتوسط⁽²⁾.

هذا وقد دلت الحفريات الأثرية الحديثة على وجود مركز تجاري خاص بالفينيقيين، يزدهر خلال فترة المواسم التجارية، عند قدوم سفنهم، إلى مرفأ صبراتة خلال فترة ذهابهم إلى غرب البحر المتوسط، ويعود تاريخه إلى القرن الثامن ق.م⁽³⁾.

وأسس مرفأ ويات الطبيعي (Oeat) طرابلس الحالية، من خلال وجود نتوءات صخرية تمتد داخل البحر في اتجاه الشمال الشرقي، ووجود مجموعة صخرية أخرى ممتدة شرقاً حيث وفرت الحماية الطبيعية لهذا المرفأ ضد الأمواج والتيارات البحرية⁽⁴⁾، ويبلغ عمق المرفأ ما بين أربع وست قامات^(*)، ويأخذ خط

(1) أحمد محمد انديشة، الحياة الاجتماعية في المرفأ الليبي الغربية وظهيرها في ظل السيطرة الرومانية،

ط1، منشورات جامعة التحدي، سرت لبيبا، 2008م، ص15.

(2) محمود الصديق أبو حامد "مظاهر الحضارة الفينيقية في طرابلس" مجلد ليبيا في التاريخ، ط1، الجامعة

الليبية، كلية الآداب، دار صادر، بيروت، 1968م، ص124.

(3) محمود الصديق أبوحامد، مرجع سابق، ص124.

(4) الأخوان بيتشي، الساحل الليبي، ترجمة الهادي مصطفى أبولقمة، منشورات جامعة قارونس بنغازي،

1996م، ص31.

(*) القامات: مفردتها قامة وهي وحدة قياس طولها ستة أقدام (183 سنتيمتراً) تستخدم غالباً في قياس أعماق

البحر. انظر زكي محمود الأيوبي، القاموس الجغرافي الحديث، بيروت، دار العلم للملايين، 1988م،

ص378.

الساحل الممتد من ويات إلى رأس جدير شكل قوس متجه نحو الجنوب⁽¹⁾، الأمر الذي جعل ويات تأخذ مكانتها خلال الفترة اللاحقة، ويمكن اعتباره أفضل المرفأء الطبيعية في شمال ليبيا القديمة وخاصة في منطقة ما بين السرتين، وفي الواحة المجاورة لها، والتي وفرت لها الأراضي الصالحة للزراعة، وينابيع المياه، وهما أساس عملية الاستيطان والاستقرار البشري⁽²⁾، وهي التي جعلت من ويات مأهولة بالسكان خلال العصور اللاحقة⁽³⁾.

ومن بين المرفأء الهامة لبدة الكبرى (Leptis Magna) حيث يقع عند مصب وادي يحمل اسمها، وتقع إلى الشرق من مدينة الخمس الحالية، والاسم الفينيقي الذي أطلق عليها لبكي (Lygy) حيث ظهر على عملة فينيقية ترجع للقرن الأول ق.م.⁽⁴⁾ ويحمي المرفأء صقان من الصخور البحرية من الجهتين الشمالية والشرقية⁽⁵⁾، والمنطقة الواقع في نطاقها المرفأء من أخصب المناطق الزراعية في إنتاج الحبوب، كما أشارت المصادر القديمة⁽⁶⁾ بالإضافة إلى قربها من منافذ طرق القوافل البرية، الموصلة إلى جنوب الصحراء الليبية حيث المواد الخام الأولية⁽⁷⁾.

(1) ابتسام عبد السلام الديباني، الموانئ الليبية القديمة ودورها الاقتصادي في الفترات الفينيقية والإغريقية والرومانية، منشورات المركز الليبي للمحفوظات والدراسات التاريخية، ط1، 2014م، ص28.

(2) د. ج. ما تغلي، منطقة طرابلس في العهد الروماني، ترجمة محمد الطاهر الجارري - محمد عبد الهادي حيدر، المركز الوطني للدراسات التاريخية، طرابلس، 2009م، ص310.

(3) محمد علي عيسى، مرجع سابق، ص9.

(4) Merighi Antonie, La Tripolitania Antica, vol.1, A Airoldi Editore verbenia, 1940, p.10.

(5) طه باقر، لبدة الكبرى، مصلحة الآثار، طرابلس - ليبيا، د/ت، ص65.

(6) هيرودوت، الكتاب السكيتي والكتاب الليبي، ترجمة محمد المبروك الذويب، منشورات جامعة قارونس، بنغازي، ط1، 2003م، الفقرة 198، ص133.

(7) فيصل علي أسعد الجربي، الفينيقيون في ليبيا من 1100 ق.م حتى القرن الثاني الميلادي، الدار الجماهيرية للنشر والتوزيع والإعلان، سرت، 1425م، ص70.

ومن المرفأئ الأخرى كيفالاي "رأس مصراته" وهي أقصى نقطة غربية لساحل خليج سرت الكبير، فقد لعب المرفأ دوراً كبيراً في التجارة، ويستدل على ذلك من خلال الفخار الذي وجد فيه، والعملة النوميديية التي عثر عليها بالقرب منه⁽¹⁾، كما أشار إليه استرابون عند حديثه عن البحيرة التي تصب في خليج سرت⁽²⁾، ويوجد مرفأ ماكوماكا (Macomaca) الذي يقع بالقرب من تاورغاء الحالية، في اتجاه الشرق على الساحل⁽³⁾، ولها أهمية اقتصادية حيث يمارس سكانها صناعة تمليح وتجفيف السمك⁽⁴⁾.

كما وجد في الساحل مرفأ ماكومداس (Macomadas) وهو يقع عند قطر الزعفران بالقرب من مدينة سرت الحالية⁽⁵⁾، وأسس مرفأ خراكس (Charax) والذي لعب دور كبير في العلاقات التجارية بين المرفأئ الليبية في الغرب، ومدن إقليم كيريناياكي في الشرق، فقد كان مركزاً للتجارة السرية لبنات السلفيوم (Lasercium) الذي يشتهر به إقليم كيريناياكي، وتجمعه القبائل الليبية، مقابل النبيذ الذي تنتجه مناطق المرفأئ في الغرب، ولقد أشار استرابون إلى هذه التجارة وخراكس التي تتم فيها عملية التبادل⁽⁶⁾.

(1) المرجع نفسه، ص78.

(2) استرابون، الكتاب السابع عشر، وصف ليبيا ومصر، ترجمة محمد المبروك الذويب، ط1، منشورات جامعة قاريونس، بنغازي، 2003م، الفقرة 20، ص114.

(3) أتوري روسي، ليبيا منذ الفتح العربي حتى سنة 1911م، ترجمة خليفة التليسي، طرابلس - ليبيا، 1991م، ص33.

(4) فيصل علي أسعد الجربي، مرجع سابق، ص78.

(5) محمد علي عيسى، مرجع سابق، ص9.

(6) Strabo, the Geographica of Strabo, Loeb Classical Library. F7.18-19.

ثانياً: المرفأء الحربية:

شيد الفينيقيون المرفأء الحربية في مدنهم الساحلية، لحمايتها من الغزو الخارجي، الذي تتعرض له بين الفترة والأخرى، من قبل القوى الدولية الكبرى التي تحاول السيطرة على وطنهم، ولحماية سفنهم التجارية من خطر القراصنة، وعندما جاءوا إلى غرب البحر المتوسط، نقلوا معهم تقنية بناء المرفأء الحربية إلى مستوطناتهم، وخير مثال لهذه المرفأء نجده في مدينة قرطاج؛ لأن أساسات الميناء مازالت ظاهرة للعيان، وهو دائري الشكل، مبني داخل سور المدينة، حيث ألحقت به ورش لصناعة السفن، ويحيط به جدار محصن لحماية الميناء من أنظار الفضوليين⁽¹⁾.

وقد نحت الميناء الحربي في الصخر، وتصل إليه السفن الحربية بعد عبورها الميناء التجاري عن طريق ممر موجود بينهما، عرضه 23 متر، وعلى دائرة الميناء يوجد رصيف عرضه 9.35 متر، وطول محيطه 10.21 متر، ويحتوي على حجرات لإيواء السفن الحربية، عرض كل حجرة منها 5.90 متر، وقد زينت مداخل الحجرات بأعمدة من المرمر يبلغ عددها 440 عمود، وقد شيدت فوق الحجرات مخازن لأدوات ومعدات السفن، وفي وسط هذا الميناء الحربي توجد جزيرة مستديرة، قطرها 106 متر يطلق عليها اسم جزيرة الأميرالية، يحيط بها رصيف مطابق للرصيف المقابل بحجراته وأعمدته، ويبلغ طول محيطه 333 متر، وعدد الحجرات بالرصيفين 220 حجرة تكفي لإيواء 220 سفينة حربية، كما في الميناء يوجد رصيف عرضه 9.60 متر، يربط بين جزيرة الأميرالية والرصيف المقابل لها⁽²⁾، والذي يؤدي إلى الساحة الرئيسية في المدينة، حيث الأروقة والمحلات

(¹) مادلين هورس ميدان، تاريخ قرطاج، ترجمة إبراهيم بالش، منشورات عويدات، بيروت، 1981م،

ص ص 45-46.

(²) أحمد صفر، مرجع سابق، ص 96-97.

التجارية، والإدارة الحكومية، وتتفرع منها الشوارع المؤدية إلى أماكن العبادة، والبيوت السكنية⁽¹⁾، ومن المرافئ الهامة على الطريق المؤدي إلى مصادر المعادن مرفأ أيول Uel (شرشال chercell حالياً)⁽²⁾.

ثالثاً: السفن التجارية:

توفرت على الساحل الفينيقي المواد الخام الأولية لصناعة السفن، والمتمثلة في النوعية الجيدة من الأخشاب التي تقوم عليها هذه الصناعة، وفي مقدمتها أخشاب الأرز (Cedre) والسرو (cypres) والسنديان والبلوط (chene) وهي تمتاز بالمقاومة والصلابة⁽³⁾.

بالإضافة إلى مادتي الطلاء والصبغ المستخرجة من بعض الأشجار، وبهما تظلى السفن لحفظهما من التآكل والتلف⁽⁴⁾، ولقد ورد على لسان النبي حزقيال وصف للمواد التي تصنع منها السفن، والنشاط الاقتصادي الفينيقي في البحر المتوسط التي تنزعه مدينة صور: "قل لصور أيتها الساكنة عند مدخل البحر، تاجرة الشعوب إلى جزائر كثيرة هكذا قال الرب، ياصور أنت قلت أنا كاملة الجمال تخومك في قلب البحور. بناؤوك تمموا جمالك عملوا كل ألواحك من سروسنير. أخذوا أرزاً من لبنان ليصنعوه لك سوارى صنعوا من بلوط باشان مجاذفك صنعوا مقاعدك من عاج مطعم. كتان مطرز من مصر هو شراعك يكون لك راية.

(1) مادلين هورس ميادان، مرجع سابق، ص 47-48.

(2) محمد الصغير غاتم، التوسع الفينيقي...، مرجع سابق، ص 101.

(3) Sommet Frey. Le grand livre de l'histoire du monde, edit, deux cup d' or paris 1986, p.68.

(4) فيليب حتى، لبنان في التاريخ من أقدم العصور التاريخية إلى عصرنا الحالي، ترجمة أنيس فريحة، دار الثقافة، بيروت، 1956م، ص 117.

أهل صيدون وأرود كانوا ملاحيك. حكماؤك ياصور الذين كانوا فيك هم ربابينك. شيوخ جبيل وحكماؤها كانوا فيك قلافوك. جميع سفن البحر وملاحوها كانوا فيك ليتاجروا بتجارتك بنوا أرود مع جيشك على الأسوار من حولك والأبطال كانوا في بروجك علقوا أتراسهم على أسوارك. هم تمموا جمالك. ترشيش تاجرتك بكثرة كل غنى بالفضة والحريير والتصدير والرصاص أقاموا أسواقك بنفوس الناس وبأبنة النحاس أقاموا تجارتك⁽¹⁾.

كما أشارت المصادر القديمة إلى استخدام النفط الخام من قبل الشعوب القديمة، في طلاء السفن، لمنع تسرب المياه إليها⁽²⁾، وعلى الرغم من توفر الإمكانات المادية في الساحل الفينيقي، تأتي مهارة الإنسان الفينيقي في الأعمال الخشبية والملاحة البحرية في المقام الأول، حيث استعان بهم الملك الأشوري سنحاريب الأكادي (704-681 ق.م) لبناء سفن حربية لجيشه يقودها ملاحون فينيقيون في مياه الخليج العربي⁽³⁾.

كما أشار العهد القديم إلى استعانة الملك سليمان - عليه السلام - بالملك حيرام الأول (969-936 ق.م) ملك مدينة صور، ليرسل إليه الملاحين العارفين بالأعمال البحرية لقيادة سفنه مع عبيده إلى منطقة أوفير (Ophir) لجلب المواد الأولية⁽⁴⁾، كما كان الفينيقيون يصنعون السفن التجارية والحربية، لحساب ملوك الفرس في ورشهم الخاصة، ومن ثم يستخدمونهم كمدرّبين لتدريب أولادهم، على

(1) الكتاب المقدس، العهد القديم والعهد الجديد، سفر حزقيال، 27: 3-36، دار الكتاب المقدس في الشرق الأوسط، القاهرة، ط4، 2008م.

(2) استرابون، الكتاب السادس عشر، وصف بلاد ما بين النهرين وفينيقيا وشبه الجزيرة العربية، ترجمة محمد المبروك الذويب، ط1، منشورات جامعة قاريونس، بنغازي، 2006م، فقرة 15، ص28.

(3) سعد ماهر، البحرية الإسلامية وآثارها الباقية، وزارة الثقافة، دار الكتاب العربي للطباعة والنشر، 1967م، ص56.

(4) العهد القديم، سفر الملوك الإصحاح 9.

القيام بالأعمال البحرية في أوقات السلم والحرب⁽¹⁾. على ما يبدو أن الفرس كانوا يعطوا العمال الفينيقيون المهرة أموال مقابل قيامهم بصناعة السفن، وتدريب أولادهم على القيام بأعمالهم البحرية.

وفي بداية أمرهم صنع الفينيقيون سفن صغيرة بسيطة، لا تقوى على التوغل في عرض البحر، خوفاً من الأمواج العالية، وهي قليلة الارتفاع، ولا تحمل من السلع إلا القدر اليسير، وهي تسير بمحاذاة الساحل أو ما يعرف بالمساحلة في وضع النهار⁽²⁾، ومن ثم تطورت هذه الصناعة نتيجة تظافر عدة عوامل بشرية، وطبيعية، حيث صنعوا سفن على هيئة هلال، ولها مؤخرة ومقدمة، مرتفعتان ومجذافان كبيران، يستعملان كدفة لقيادة السفينة، وفي وسطها يوجد الصاري، الذي يحمل شراع واحد مربع الشكل، وقد ظهر هذا النوع من السفن الفينيقية، مرسوم على جدران المباني الأثرية المصرية في حوالي 1400 ق.م⁽³⁾، وشراع هذه السفن مصنوع من مادة الكتان الذي له قدرة كبيرة على مضاعفة سرعة السفينة⁽⁴⁾، وترتب على براعاتهم في صناعة السفن، أنهم صنعوا سفن في ورش فينيقيا قابلة للفك والتركيب، حتى يتم نقلها بسهولة إلى الأماكن الأخرى، وهي تتجمع بواسطة المسامير كما أشارت إلى ذلك المصادر القديمة⁽⁵⁾، وصنعوا نوع من السفن مقدمتها تشبه عنق ورأس الطير، حيث كانت السفن التجارية في بدايتها تسير بواسطة الشراع، وبعدها تقدمت تقنياتها فصارت تتوغل في البحار والمحيطات، حيث زودت بالمجاديف حتى

(1) إبراهيم أحمد رزقانه وآخرون، حضارة مصر والشرق القديم، دار مصر للطباعة، القاهرة، د/ت، ص441.

(2) محمد بيومي مهران، مرجع سابق، ص270.

(3) محمد سهيل طقوش، موسوعة الحضارات القديمة (الميسرة)، دار النفائس للطباعة والنشر والتوزيع، بيروت - لبنان، 2011م، ص325.

(4) محمد الصغير غانم، التوسع الفينيقي في غرب...، مرجع سابق، ص57.

(5) استرابون، الكتاب السادس عشر، مصدر سابق، الفقرة 11، ص25.

يستعان بها عند دخولها وخروجها من الموانئ في حالة سكون الرياح، وهذه السفن يطلق عليها اسم الماعون (Mahounes)⁽¹⁾ ونوع آخر يطلق عليه اسم سنباي (Cymbae) وهي صغيرة سريعة الحركة، وأخرى يطلقون عليها اسم هيبي (Hippi) وهي مزخرفة برسوم على هيئة رؤوس الخيل، توجد في مقدمة السفينة، وعملية تركيب هذه الأشكال الحيوانية معروفة عند الأمم صاحبة البحريات القديمة⁽²⁾، وعندما توصلوا إلى اختراع الصالب وهو عارضة خشبية تعتبر العمود الفقري للسفينة، وتمتد على طول أرضيتها، مما يجعلها قادرة على شق الأمواج بسهولة ويسر، عندها صنعوا السفن ماخرة المحيطات⁽³⁾.

والتي عن طريقها سيطروا على البحر، وطرق الملاحة، وازداد نشاطهم التجاري، ومن السفن الماخرة نوع آخر يطلق عليه جوال (GAWAL) وهي كلمة فينيقية تعني نصف برميل، وهذه السفن عميقة مستديرة استعملوها في البحر المتوسط، والمحيط الأطلسي منذ القرن السادس ق.م حتى القرن الثالث ق.م⁽⁴⁾.

رابعاً: السفن الحربية:

عرف الفينيقيون السفن الحربية، عندما كانوا في بلادهم على الساحل الشرقي للبحر الأبيض المتوسط، فعندما تعرض ساحلهم لغزو الأشوريين Alashowrune الذين استخدموا سفن المدن الفينيقية الخاضعة لسيطرتهم، لإخماد ثورات المدن الأخرى التي كانت ترفض دفع الجزية، وتحاول القيام بثورات للتخلص من الحكم الآشوري بين الفترة والأخرى، حيث انضمت سفن كل من مدينة صيدا،

(1) G contenau, La civilization phenicienne, payot, paris, 1949, p.234.

(2) ج. كونتو، مرجع سابق، ص 317.

(3) محمد الهادي حارش، التاريخ المغربي القديم السياسي والحضاري منذ فجر التاريخ إلى الفتح الإسلامي،

المؤسسة الجزائرية للطباعة، الجزائر، 1995م، ص 42.

(4) سعد ماهر، مرجع سابق، ص ص 337-338.

وعكا، وصور، التي كانت على البر، إلى الملك الآشوري شلمنصر الثالث (Salmansavi^{III}) (858-842 ق.م) خلال حصاره لمدينة صور سنة 722 ق.م، والذي استمر لمدة خمس سنوات، انتهى الأمر بتوقيع معاهدة التزمت فيها مدينة صور بدفع جزية للأشوريين⁽¹⁾، وقد بقي للأسطول الفينيقي الحربي دوره في شرق البحر المتوسط، وذلك خلال فترة السيطرة البابلية، والفارسية، فقد كان ملك صيدا خلال السيطرة الفارسية، هو الأميرال الكبير للأسطول الفارسي، كما شاركت السفن الحربية الفينيقية ضمن الأسطول الفارسي في معركة سلاميس^(*) (Salamis) سنة 480 ق.م⁽²⁾.

وعندما آلت الأمور إلى قرطاج في غرب البحر المتوسط، أصبحت زعيمة المحطات الفينيقية في غربي المتوسط؛ وصارت تهيمن على النشاط التجاري، مما دفعها إلى الاهتمام بأسطولها الحربي، حتى تستمر في التحكم والسيطرة⁽³⁾. فقد صنعت قرطاج سفن حربية مستطيلة الشكل، لها مؤخرة مرتفعة، ومقدمة غالباً ما تكون في مستوى الماء، ومزودة بكتلة حديدية في مقدمة السفينة، يطلق عليها اسم رأس الكبش (Ram) لتحطيم وتمزيق سفن العدو، أو قلبها في

(1) عبد الحميد زايد، الشرق الخالد مقدمة في تاريخ وحضارة الشرق الأدنى من أقدم العصور حتى عام 323 ق.م، دار النهضة العربية، القاهرة، 1966م، ص ص 274-275.

(*) سلاميس: جزيرة في خليج إليوسيس قرب ساحل أتيكا، وقد عمدت أثينا أن تكون هذه الجزيرة تحت سيطرتها دائماً، ووقع نزاع عليها بينها وبين ميجارا إلا أنها ظلت تحت السيطرة الأثينية، كما نجح الأسطول الأثيني في إلحاق هزيمة كبيرة بالأسطول الفارسي في مضيق سلاميس عام 480 ق.م. ينظر عبد اللطيف أحمد علي، التاريخ اليوناني (الهيلاني) ج 1، دار النهضة العربية، بيروت، 1976م، ص ص 150-157.

(2) محمد الصغير غانم، التوسع الفينيقي في ...، مرجع سابق، ص 60.

(3) The Cambridge Ancient History, volume I,II,III, IV, Cambridge university press, London 1926, pp.207-208.

الماء خلال لحظة الاصطدام بها⁽¹⁾. بالإضافة إلى ذلك فقد كانت السفن تتميز بالخفة، وسرعة الحركة، في جميع الاتجاهات خلال المناورات مع الأعداء، وتستعمل المجاديف بدل الأشرعة التي تستعملها السفن التجارية، وفي البداية اعتمدت السفن على صفين من المجذفين يتمركز أحدهما فوق الآخر، ثم تطورت صناعتها فيما بعد فصارت ذات ثلاث صفوف، وأربعة حتى وصلت إلى التسع صفوف⁽²⁾، ووجدت أنواع أخرى من السفن، خاصة بنقل الجنود، والخيول، وأخرى صغيرة لنقل الأمتعة، والعتاد الحربي الخاص بالجنود⁽³⁾، ونوع خاص لمساعدة الأسطول الحربي، ومهمتها الاستطلاع وكشف الطريق أمام الأسطول وإمداده بالمعلومات، قبل وقوع الخطر بوقت طويل، ويعمل عليها عدد من الجنود والقادة ذوي الخبرة بفنون القتال البحري، ولم تكن مهمة السفن مرافقة الأسطول خلال عمليات القتال، وإنما امتد دورها إلى حماية الموانئ خلال فترات الحرب⁽⁴⁾. كما اعتمدت قرطاج في أسطولها الحربي، على نوع من السفن يطلق عليه سفن المراسلة، ومهمتها تبليغ الأوامر والتعليمات للقادة العسكريين، إذا حدث تغيير في الخطط الحربية التي يقوم بها الجيش القرطاجي، ويستدل على ذلك من خلال ما حدث عام 211 ق.م، عندما تحركت السفن الحربية القرطاجية، من شواطئ جزيرة صقلية (Sicile) لمحاصرة مدينة تارنتوم (Tarentum) التي تقوم بتجهيز الإمدادات العسكرية لنقدمها للجيش الروماني عن طريق البر، عندها أدى إلى تأخر الإمدادات الواصلة إليهم لفترة طويلة، وبعدها انسحبت السفن القرطاجية، وتم رفع

(1) جون. أ. هامرتن، تاريخ العالم، المجلد الثاني، ترجمة وزارة المعارف المصرية، د/ت، مكتبة النهضة المصرية، القاهرة، ص172.

(2) جون. أ. هامرتن، المرجع السابق، ص271.

(3) إبراهيم أحمد رزقانة، مرجع سابق، ص442.

(4) عبد العزيز عبد الفتاح عمر حجازي، البحرية القرطاجية دراسة في دورها الحربي ومقوماته وعلاقته، "رسالة دكتوراه غير منشورة"، جامعة القاهرة، معهد البحوث الأفريقية، 1985م، ص70.

الحصار البحري عن ميناء المدينة بناءً على أوامر أخرى وصلت من الدولة القرطاجية، عن طريق سفن المراسلة التي قامت بتبليغ الأوامر إلى قائد الأسطول القرطاجي⁽¹⁾.

بينت الدراسة عدة نتائج كان من أهمها:

توفرت على الساحل الفينيقي، الأماكن البحرية الطبيعية، التي تصلح أن تكون مرافئ لسفنهم، والتي أدخلوا عليها الحواجز الاصطناعية حتى صارت موانئ صالحة لحماية سفنهم من الأمواج والرياح.

توفرت عدة مواد أولية ساعدت في عملية بناء السفن ويأتي في مقدمتها الأخشاب الجيدة، والمواد المانعة لشرب الماء إلى السفن، بالإضافة إلى مهارة الإنسان الفينيقي في الأعمال الخشبية والأعمال البحرية.

نقل الفينيقيون آلية اختيار الأماكن الطبيعية التي تصلح أن تكون مرافئ إلى غرب المتوسط، كما شيّدوا المرافئ الحربية وخير مثال لذلك ميناء قرطاجة الحربي.

صنعت عدة أنواع من السفن المتعددة الأغراض والمهام.

استعان بهم الفرس لصناعة سفن لهم وتدريب أولادهم على الأعمال البحرية

(1) المرجع نفسه، ص ص 72-73.

قائمة المصادر والمراجع

أولاً: الكتب السماوية:

-الكتاب المقدس، العهد القديم والعهد الجديد، دار الكتاب المقدس في الشرق الأوسط، القاهرة، ط4، 2008م.

ثانياً: المصادر الكلاسيكية:

-Strabo, the Geogra ph4 of strabon, loeb classical Libyary.
F7.

ثالثاً: المصادر المعربة:

1-استرابون، الكتاب السادس عشر، وصف بلاد ما بين النهرين وفينيقيا وشبه الجزيرة العربية، ترجمة محمد المبروك الذويب، ط1، منشورات جامعة قاريونس، بنغازي، 2006م.

2-استرابون، الكتاب السابع عشر، وصف ليبيا ومصر، ترجمة محمد المبروك الذويب، ط1، منشورات جامعة قاريونس، بنغازي، 2003م.

3-هيرودوت، الكتاب السكيثي والكتاب الليبي، ترجمة محمد المبروك الذويب، ط1، منشورات جامعة قاريونس، بنغازي، 2003م.

رابعاً: المراجع العربية:

1-إبراهيم أحمد رزقانة وآخرون، حضارة مصر والشرق القديم، دار مصر للطباعة، القاهرة، د/ت.

2-أحمد محمد انديشة، الحياة الاجتماعية في المرفئ الليبية الغربية وظهيرها في ظل السيطرة الرومانية، ط1، منشورات جامعة التحدي، سرت، 2008م.

- 3- أحمد صفر، مدينة المغرب في التاريخ، د/ت، دار النشر بوسلامة، تونس، 1959م.
- 4- ابتسام عبد السلام الديباني، الموائئ اللببية القديمة ودورها الاقتصادي في الفترات الفينيقية والإغريقية والرومانية، منشورات المركز الوطني للمحفوظات والدراسات التاريخية، ط1، 2014م. بيروت، 1988م.
- 5- سعاد ماهر، البحرية الإسلامية وآثارها الباقية، وزارة الثقافة، دار الكتاب العربي للطباعة والنشر، 1967م.
- 6- طه باقر، لبدة الكبرى، مصلحة الآثار، طرابلس - ليبيا، د/ت.
- 7- عبد الحميد زايد، الشرق الخالد مقدمة في تاريخ وحضارة الشرق الأدنى من أقدم العصور حتى عام 323ق.م، دار النهضة العربية، القاهرة، 1966م.
- 9- عبد اللطيف أحمد علي، التاريخ اليوناني (العصر الهيللادي)، ج1، دار النهضة العربية، بيروت، 1976م.
- 10- فيصل علي أسعد الجربي، الفينيقيون في ليبيا من 1100ق.م حتى القرن الثاني الميلادي، الدار الجماهيرية للنشر والتوزيع والإعلان، سرت، 1425م.
- 11- محمد بيومي مهران، المدن الفينيقية تاريخ لبنان القديم، دار النهضة العربية، بيروت، 1994م.
- 12- محمد علي عيسى، مدينة صبراته منذ الاستيطان الفينيقي حتى الوقت الحاضر، الإدارة العامة للبحوث الأثرية والمحفوظات التاريخية، 1978م.
- 13- محمد الهادي حارش، التاريخ المغاربي القديم السياسي والحضاري منذ فجر التاريخ إلى الفتح الإسلامي، المؤسسة الجزائرية للطباعة، الجزائر، 1995م.

- 14- محمد سهيل طقوش، موسوعة الحضارات القديمة (الميسرة)، دار النفائس للطباعة والنشر والتوزيع، بيروت - لبنان، 2011م.
- 15- محمد الصغير غانم، التوسع الفينيقي في غربي البحر المتوسط، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، ط2، بيروت - لبنان، 1982م.
- 16- محمد الصغير غانم، المملكة النوميديّة والحضارة البوننية، شركة دار الأمة للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 1998م.
- 17- محمود الصديق أبو حامد، "مظاهر الحضارة الفينيقية في طرابلس"، مجلد ليبيا في التاريخ، ط1، الجامعة الليبية، كلية الآداب، دار صادر - بيروت، 1968م.
- 18- محمود حسين الأمين، "الكنعانيون الغربيون" محاضرات الموسم الثقافي الأول 79-80م، منشورات مركز جهاد الليبيين ضد الغزو الإيطالي، طرابلس، 1989م.
- خامساً: المراجع المعربة:**
- 1- أتوري روسي، ليبيا منذ الفتح العربي حتى سنة 1911م، ترجمة خليفة التليسي، طرابلس، ليبيا، 1991م.
- 2- الأخوان بيتشي، الساحل الليبي، ترجمة الهادي مصطفى أبو لقمّة، منشورات جامعة قاريونس، بنغازي، 1996م.
- 3- ج. كوننتو، الحضارة الفينيقية، ترجمة محمد عبد الهادي شعيرة، شركة كتب الشرق الأوسط، 1948م.
- 4- جون.أ. هامرتن، تاريخ العالم، مج2، ترجمة وزارة المعارف المصرية، د/ط، مكتبة النهضة المصرية، القاهرة، د/ت.

5-د.ج. ماتتغلي، منطقة طرابلس في العهد الروماني، ترجمة محمد الطاهر الجارري، محمد عبد الهادي حيدر، المركز الوطني للدراسات التاريخية، طرابلس، 2009م.

6-سينسر ويلز، "البحث عن الفينيقيين" ترجمة ريك غور، مجلة الجيل العربي العصرية، مج26، العدد الثاني، بيروت - لبنان، 2005م.

7-شارل أندريه جوليان، تاريخ شمال أفريقيا الشمالية تونس - الجزائر - المغرب الأقصى - من البدء إلى الفتح الإسلامي 647م، ترجمة محمد مزالي والبشير بن سلامة، ط3، الدار التونسية للنشر، 1978م.

8-فرانسو ديكريه، قرطاج أو إمبراطورية البحر، ترجمة عز الدين أحمد عزو، الأهالي للطباعة والنشر، دمشق، 1996م.

9-فيليب حتى، لبنان في التاريخ من أدم العصور التاريخية إلى عصرنا الحالي، ترجمة أنيس فريحة، دار الثقافة، بيروت، لبنان، 1956م.

10-مادلين هورس ميادان، تاريخ قرطاج، ترجمة إبراهيم بالش، منشورات عويدات، بيروت - لبنان، 1981م.

سادساً: المراجع الأجنبية:

1-Merighi Antonie, La Tripolitania Antica, vol.1, A Airoldi Editore verbenia, 1940.

2-Sommest Frey, Le grand livre de l'histoire du monde, Edit, Deux cup d' on Paris, 1986.

3-G contenau, La civilization phenicienne, payot, Paris, 1949.

The Cambridge Ancient History, volume I,II,III,IV. Cambridge university press, London, 1926.

سابعاً: الرسائل العلمية:

1- عبد العزيز عبد الفتاح حجازي، البحرية القرطاجية دراسة في دورها الحربي ومقوماته وعلاقته "رسالة دكتوراه غير منشورة"، جامعة القاهرة، معهد البحوث الأفريقية، 1985م.