

دراسة في التراث المحلي البحري في منطقة حوض البحر المتوسط حتى ظهور الاسلام

سعد كاظم عبد
كلية التربية /جامعة القادسية

الخلاصة :

تُعد منطقة البحر المتوسط واحدة من المناطق التي شهدت قيام حضارات عديدة لعبت دورا مهما في تاريخ المنطقة بل وفي التاريخ العالمي كله. فكانت هذه المنطقة منطقة صراع بين الدول القديمة والمعاصرة لما لها من أهمية استراتيجية وعسكرية واقتصادية، فالسوريون الكنعانيون بسطوا سيطرتهم على معظم اطرافه وذلك في الالف الثالث قبل الميلاد ، ثم نافسهم في السيطرة عليه الحثيين والمصريين القدماء الذين دخلوا في صراع طويل من اجل احراز السيادة على هذا البحر، وكذلك الاشوريين، والبابليين والفرس واليونان وروما وقرطاجنه، وسيطر على القسم الشرقي منه الاسكندر المقدوني. وفي القرن الاول قبل الميلاد استطاعت روما فرض سيطرتها السياسية على معظم شواطئ هذا البحر ، واستمرت هذه السيطرة حتى القرن الخامس الميلادي حين تمكن بعض البرابرة من السيطرة على قسم من حوضه الغربي؛ كالوندال في شمال افريقيا والقوط الغربيين في اسبانيا والقوط الشرقيين في ايطاليا، ومنذ القرن الثالث الميلادي وحتى القرن السابع الميلادي دام صراع مستمر بين الروم والفرس الساسانيين كان من ابرز اسبابه رغبة الفرس في الوصول الى البحر المتوسط. وظل هذا البحر بيد الروم الى ان وصلت جحافل المسلمين لتتير البحر بنور الاسلام.

ان المتأمل في تاريخ الدول التي قامت على ساحل هذا البحر يجد انها قامت على مرتكز مهم كان رافدا مهما لحضارتها واطارا لتاريخها ، وهذا المرتكز يتمثل بالنشاط البحري في هذه المنطقة فلقد عولت كل هذه الدول على هذا البحر سواء في تعاملاتها التجارية أم في حسم صراعاتها في المنطقة من اجل الوقوف على أقدامها والارتقاء أسوة بكل الحضارات الاخرى. وبالتالي فان هذه المنطقة قد خلفت تراثا بحريا ضخما اصبح رافدا مهما لكل الحضارات التي قامت على هذا البحر في العصور الوسطى والحديثة .

ولعل أهم الأمور التي يحاول البحث إثباتها هي إن هذا التراث البحري قد طبع هذه المنطقه بطابع خاص فاصبح سكانها ذوي خبرة كبيرة في مجال البحر من نواحيه الفنية والتنظيمية والعسكرية، وهذه الخبرة التي انتقلت من جيل الى جيل جعلت هذه المنطقة على اتصال وثيق بهذا البحر . وهذا الامر ادى الى ان الطريقه التي وظف فيها المسلمون هذه الخبرات المحليه عندما وصلوا الى منطقة المتوسط في القرن السابع الميلادي ، تميزت بالاعتماد على الخبرات المحليه في مجال صناعة السفن وركوب البحر بل وحتى في مجال القتال في البحر.

مدخل :

ان كلمة تراث * بمعناها العام تعني انجازات ا لنوع الانساني بكل مظاهرها^(١)، وهي تعنيها كل الانجازات البحرية السلمية والحربية التي تركها اجدادنا عبر المنطقة. وعلى الرغم من ان هذا البحث يتناول في سطورهِ التراث المحلي البحري في منطقة حوض البحر المتوسط، الا انني اجد لزماً عليّ ان اتتبع اقدم النشاطات البحرية في منطقة الشرق الادنى القديم ، واثرها على ما حدث من تطور بحري في منطقة المتوسط.

وإذا ما أخذنا بنظر الاعتبار مسألة اول ذكر للبحر وادواته في التاريخ. فإن اول ما يتبادر إلى أذهاننا هي سفينة نوح** التي ورد ذكرها في القرآن الكريم وفي اكثر من موضع في سوره وآياته^(٢). كما وورد ذكرها في التوراة والنصوص القديمة التي اعطت وصفاً يكاد يكون دقيقاً لهذه السفينة التي سميت في تلك النصوص بـ (سفينة النجاة) ، اذ جاء ذكر النجارين ودورهم في بنائها وذكرت الالواح، وكيفية استعمال القير لطلائها، وعرز مسامير الخشب في الثقوب لمنع تسرب الماء على غرار ما يجري فعله في السفن الخشبية^(٣).

يعد هذا الموضوع اقدم ذكر للسفن وصناعاتها في التاريخ، ثم بدأت الكتابات والإشارات للنشاط البحري تزداد في النقوش السومرية بما يدل على مزاولتهم لهذا النشاط^(٤). ويبدو ان لموقع الجزيرة العربية اثراً مهماً في تطور الملاحة عند هذه الاقوام فهي تحد من ثلاث جهات بخط ساحلي بالغ الطول يدور من خليج السويس الى رأس الخليج العربي. وكانت التجارة البحرية مع البلاد المجاورة تجد حافزاً الى الغرب في الشواطئ الطويلة التي يتميز بها شمال افريقيا الشرقي، وحافزاً الى الشمال الشرقي في شواطئ ايران المديدة. وهذه الشواطئ وتلك تمتد محاذية الشاطئ غير بعيدة عنه، وتدنو منه كثيراً عند نهايتيه البعديتين فتهدأ للاقوام المستقرة على هذه السواحل ان تمارس نشاطاً بحرياً متميزاً. وبذلك فان موقع المدن السومرية على الخليج جعل سكانها يزاولون التجارة البحرية منذ تلك الفترة المبكرة في التاريخ حتى اصبحوا اول امة بحرية^(٥).

ان اهم ما يؤيد عمق النشاط السومري البحري هو ما جاء في النقوش والكتابات السومرية والاكديّة التي ترجع الى الالف الثالث قبل الميلاد التي تؤكد ان سواحل الجزيرة العربية كانت في جميع العصور التاريخية على اتصال بالبلاد الاخرى بحراً. ولعل اهم هذه النقوش تلك التي تتحدث عن صلات بحرية بين ارض الجزيرة وبلاد "دلمون" و "ماجان" و "ملخا" فقد وردت هذه التسميات في كل النصوص السومرية والاكديّة، على الاقل الى منتصف القرن الاول قبل الميلاد، فسرجون يقول في كتاباته الخاصة بان سفن ماجان وملوخوا ودلمون كانت ترسو في عاصمته اكد^(٦). وذكر كوديا بانه كان يحصل على الحجر البركاني لتمثيله من ماجان وعلى الاخشاب لبناء معبده (انينو) من كل من ماجان وملوخوا، كما وذكر اورنانشة في سجلاته بأن سفن دلمون كانت تجلب اليه الخشب كأنارة من اقطار اجنبية^(٧).

وتشير الكتابات السومرية الى ابعد من ذلك بكثير، فلم يكن النشاط البحري عند السومريين مقتصرأ على السواحل الجنوبية فحسب، بل كانت لهم نشاطات اخرى في البحر المتوسط. اذ عمد سرجون الاكدي بعد ان وطد سلطانه في وادي الرافدين بشن عدد من الحروب الخارجية حيث بدأت قواته بالتوجه نحو الشمال الغربي وسرعان ما وصلت الى البحر المتوسط، وكانت كليكية ووداي العاصي ولبنان ثلاثاً من الاقاليم التي دخلت ضمن النفوذ الاكدي، وتروى قصة معروفة خبر غزوة (قبرس) وهي اسطورة تدعى "ملك القتال" تصف حملة من حملات سرجون الاكدي العسكري وقد دونت على رقم الطين التي عثر عليها في اماكن متباعدة جداً مثل تل العمارنة في مصر وبوغازكوي في الاناضول^(٨).

ويرى لويدي^(٩)، بأن الدلالة الوحيدة المعروفة على وجود تجارة خارجية مع بلاد سومر مستقاة من المواد الاولية التي استعملت في صنع الحاجيات اليومية، اذ وجدت مواد كثيرة تفتقر اليها بيئة العراق. فقد ورد في الوثائق الاقتصادية في عهد سلالة اور الثالثة ان واردات دلمون كانت من الذهب والنحاس وحجر اللازورد والمناضد المصفحة، وسلع مصنوعة من العاج، كالامشاط، والدروع الصدرية، والصناديق واجزاء مختلفة من الاثاث، وكل هذه المواد كانت متوفرة في مناطق بعيدة يفصلها عن بلاد سومر الخليج العربي وبحر العرب^(١٠). وكانت اهمية المدن السومرية تختلف عن بعضها البعض بالنسبة الى الموقع الجغرافي ما يعطيه واتصال هذه المدن مع الخارج لتأمين هذه المواد وكانت المنافذ البحرية من اهم المنافذ التي تؤمن عن طريقها تلك المواد^(١١).

ولعل من اهم الادلة التاريخية التي تؤكد عمق النشاط البحري في هذه المنطقة، ما وجد من آثار تشير الى هذا النشاط ففي مقابر اور عثر على نموذج لزروق مصنوع من الفضة يعود الى عام ٢٦٠٠-٢٥٠٠ ق.م. ومن المعروف ان هذا النوع من الزوارق المسمى (المشحوف) مايزال يستعمل في منطقة الاهوار في جنوبي العراق، ويصنع من البردي ثم يطلى بالقيصر من الداخل والخارج^(١٢).

قد كان اهتمام السومريين بالتجارة البحرية وصناعة السفن واضحاً جداً في القوانين التي وضعوها لتنظيم هذا النشاط فقد ضمن الملك السومري اورنمو (٢١١١-٢٠٣٣ ق.م) مقدمة قانونه الشهير بالدعوة الى توفير الحرية في بلاد اكد للتجارة البحرية ضد قراصنة الملاحة، ووضعت شريعة الملك لبث عشتار (١٩٣٤-١٩١٤ ق.م) الاحكام القانونية التي تؤمن استخدام السفن التي تُؤجر للغير، بحيث تحذر المستأجرين من القيام بمهام اخرى تتعارض مع السلوك الحسن لقواعد البحر^(١٣).

يبدو من خلال هذا العرض الموجز ، بأن الامة السومرية قد مارست نشاطاً بحرياً مهماً عده المؤرخون اول نشاط بحري في التاريخ ولا بد ان كثيراً من الامم المجاورة قد اخذت عنهم هذه الصنعة او على الاقل مارست الامم التي جاءت بعدهم هذا النشاط وطورته. ولكن فيما يخص بحثنا فأن سؤالاً مهماً يثار هنا وهو: هل ان هذا التأثير قد امتد الى منطقة المتوسط؟. وإذا كان قد امتد فعلاً فمن هي الاقوام التي نقلته الى تلك المنطقة؟. هذا ما سنحاول الاجابة عليه في المبحث الاول.

المبحث الاول : التراث المحلي البحري على الساحل السوري

يعد الكنعانيون * الذين سماهم اليونان بـ الفينيقيين ** فيما بعد، ثاني جماعة سامية *** لعبت دوراً مهماً في تاريخ سوريا بعد الاموريين^(١٤). وكان ظهورهم في لبنان عام ٣٣٠٠ ق.م ، مندفعين من الجزيرة العربية^(١٥).

وتشير بعض الدراسات الى ان اصول الفينيقيين ترجع على الأرجح الى شعوب بحارة جاءوا من البحرين في الخليج العربي فهناك كانت تقع ارض ميلاد اسلافهم من الساميين^(١٦). فمنطقة البحرين هي من المناطق التي اتجهت اليها انظار بعض الباحثين ليروا فيها موطن الهجرات السامية ، وقد أقام هؤلاء رأيهم على بعض الدراسات التي ترى ان الكنعانيين قد هاجروا الى سوريا من هذه المناطق. ويشير الدكتور يحيى^(١٧) الى ان اهم ما يؤيد هذا القول هو النص الذي كتبه الرحالة اليوناني سترابون الذي كتب في اواخر القرن الاول ق.م، وفيه يتحدث عن الخليج الذي تطل عليه منطقة البحرين فيشير الى جزيرتين هما أرادوس وصور ويحدثنا ان بهاتين الجزيرتين معابد تشبه معابد الفينيقيين وان أهل الجزيرتين يؤكدون على ان المدن والجزر الفينيقية التي تحمل هذين الاسمين ماهما الا مستوطنات لهم هذا بالنسبة للنص. اما بالنسبة للاستنتاج فيشير الدكتور يحيى الى ان الفينيقيين حين ظهوروا لأول مرة على مسرح التاريخ في مدنهم على الساحل السوري، ظهوروا بوصفهم ملاحين مهرة من دون ان يمروا بمرحلة تمهيدية تعلموا فيها هذا الفن وهذا يرجح استنتاجنا من انهم لابد وقد مروا بهذه المرحلة التمهيدية على شواطئ اخرى قبل وصولهم الى الشاطئ السوري. وهذا الامر يدل على ان مناطق سكنهم الاولى قد شهدت نشاطاً بحرياً متميزاً وربما يكونوا قد تأثروا بمعارف السومريين البحرية، خاصة وان صلات حضارية قديمة وجدت بين منطقة البحرين، وبين وادي الرافدين في الفترة المعاصرة لثقافة العبيد (٤٠٠٠-٣٣٠٠ ق.م) ، وللحضارة السومرية في فجر السلاسلات (٢٧٥٠-٢٣٠٠ ق.م) ولعل اهم ما يدل على هذه العلاقات الاثار التي كشف عنها المنقبون في مناطق الخليج العربي ومنها الفخار المصنوع على النمط العبيدي^(١٨).

وهناك دراسات اخرى تشير الى ان الفينيقيين قد اخذوا معارفهم البحرية عن المصريين وبرعوا فيها^(١٩). وعلى اية حال فهما كان اصل هذه المعارف فأن الفينيقيين اصبحوا سادة البحر المتوسط. لقد تفاعلت عدة عوامل في جعل هؤلاء الاقوام اهم امة بحرية في تاريخ حوض البحر المتوسط. فأن استقرارهم على الساحل الشامي (فينيقيا) جعلهم في تماس مباشر مع هذا البحر، وان عدم استقرار المنطقة التي كانت مسرحاً للاحداث الدامية خاصة بعد القرنين الثالث عشر والرابع عشر ق.م حين اخرجهم الاراميون من سوريا الوسطى فتركز نشاطهم باتجاه البحر خاصة. ولقد كان وجود جبال لبنان يشكل عائقاً كبيراً للتجارة مع الداخل مما دفعهم الى ان يتوجهوا نحو البحر^(٢٠). وفي الوقت نفسه فأن هذه الجبال وفرت الحماية اللازمة لسواحلهم^(٢١). فضلاً عما تمدهم به من اخشاب ممتازة استخدموها في صناعة سفنهم^(٢٢).

ولم يكن ركوب البحر من قبل الفينيقيين مبني على اساس المجازفة وعدم المعرفة والتغريب، بل كان هؤلاء القوم يمتلكون معلومات بحرية غريزة وكانوا يعرفون شكل الارض، وطرق البحار، ومهاب الرياح، والاهتداء بالنجوم^(٢٣). ولقد كان للفينيقيين الفضل في اكتشاف فائدة النجمة القطبية واصبحوا بعد ذلك اول من اتقن فن الملاحة ليلاً والمسير بهدي النجوم ولقد اعترف اليونان للفينيقيين بالتقدم والبراعة في كل هذه الفنون حتى بدأوا يطلقون على النجمة القطبية اسم الفينيقيين^(٢٤).

كان نشاط الفينيقيين البحري في اول الامر نشاطاً سلمياً ، الهدف منه الاتجار عبر البحار واكتشاف العالم، فقد كانوا قوماً ديدنهم البحث والتنقيب عن كل ما هو جديد^(٢٥). وكانوا يتبعون في

رحلاتهم طرقاً مرسومة بدأوا أولاً في استكشافها ثم استخدموها واحتكروها تقريباً وكانت أقدم طرقهم الدولية تصل بيبولوس (جبيل) وسائر الموانئ الأخرى بمصر، ثم أصبحت الطرق الرئيسية تبدأ من صيدا وصور فتصل مصر أو تتجه شمالاً إلى قبرص وغرباً إلى ليكيّا ثم إلى جنوبي رودس وجزيرة كورسيरा حتى صقلية ومنها إلى مستعمراتهم في شمال إفريقيا ثم إلى مستعمراتهم في شرق أسبانيا^(٢٦).

دأب الفينيقيون في البحث عن المواد الخام وعن الأسواق لتصريف منتجاتهم وهذا ما دفع بتجارهم البحرية إلى الأمام مستفدين من موقع مرافئهم^(٢٧) حتى أصبحوا العملاء في توزيع بضائع الشرق في الغرب والبضائع القليلة الآتية من الغرب ومعظمها من المعادن وأصبح البحر بحيرة فينيقية قبل أن يكون بحيرة يونانية أو رومانية بوقت كبير، ولقد أدرك الفينيقيون أن كثرة الخوض في غمار البحار يتطلب وجود أعداداً وأنواعاً عديدة من السفن، وهذا ما جعلهم يهتمون اهتماماً كبيراً بضاعتها^(٢٨). ولقد كان لجبال لبنان وكما ذكرنا آنفاً- الأثر الأكبر في تزويدهم بالأخشاب اللازمة لبناء السفن، ووفرت الأشجار ذات الثمار المخروطية الغنية بالمواد الصمغية مثل أشجار الصنوبر والشوح والتربنتين الصمغ التي استخدموها لطلاء سفنهم والمحافظة عليها. فضلاً عن أنهم كانوا يصنعون قضبان الحديد اللازمة من الحديد المستخرج من جبال طوروس^(٢٩).

وأخذت الكثير من الأمم هذه الصناعة عن الفينيقيين، وإن الذي قاموا بصنع أنواع عديدة من السفن لحساب ملوك ودول عديدة. وتشير النصوص إلى أنهم في عهد ملكهم أحيرام أنشأوا أسطولاً في البحر الأحمر لحساب النبي سليمان (ع) ملك إسرائيل حيث قام بعض النواتي العارفين بالبحر بصنع هذا الأسطول وذلك بمقابل ما كانوا يستخرجونه من ذهب من مناجم أو فير وبخور المر والعدد الثمين من سواحل سبأ^(٣٠). ويبدو أن المصريين قد استخدموا بعض أنواع السفن الفينيقية، هذا ما يمكن الاستدلال عليه من صور السفن المنقوشة على معابدهم^(٣١). وإن الآشوريين قد استعانوا بالفينيقيين في بناء سفنهم إذ جلب سنحاريب صناع سفن سوريين لبناء السفن في نينوى على طراز بلدهم وقد ابهرت هذه السفن ببخارة فينيقيين في نهر دجلة إلى مئان بغداد الحالية^(٣٢).

ويبدو أن الفينيقيين كانوا يطورون سفنهم حسب الحاجة وهذا ما يمكن الاستدلال عليه من طراز السفن المنقوشة على المعابد والمباني في سوريا ومصر وبلاد آشور، فهي تبدو أحياناً على شكل هلال ولها مؤخرتان مرتفعتان ومجدافان يستعملان كدفة وفي أعلى الصاري شراع واحد مربع على امتداد ياردتين^(٣٣). ثم ظهرت السفن الفينيقية التجارية والحربية في العصور الأخيرة، التي ظهرت على الآثار الآشورية بمؤخرة مرتفعة ومدك مروس في المقدمة يمكن استخدامه في القتال. وكانت هذه السفن تتكون من طابقين من المجاذيف^(٣٤).

ومن هذا العرض الموجز يتبين لنا مدى عمق النشاط البحري على الساحل الشامي وبراعة الفينيقيين في البحر حتى وصفوا بأن مراكبهم كانت أكثر خوضاً لعباب البحر من حيثانته^(٣٥). والصناعات في الناس تكون بالآثار أو ابنة البيئة، والفينيقيون استوفوا هذين الشرطين فكانوا بخارة بالفطرة والبيئة، بخارة في التربية والحاجة، إذ إن معرفة هذه الأقوام بالملاحة معرفة سابقة تمتد إلى مواطنهم الأصلية التي نزحوا منها، وإن البيئة التي استقروا فيها ساعدتهم كثيراً في تأصيل هذه المعارف وتطويرها.

المبحث الثاني : التراث المحلي البحري على الساحل المصري

ترك المصريون ومنذ فترات موعلة في التاريخ تراثاً محلياً بحرياً زائراً، فقد كانت مصر وبكل الأدوار التاريخية التي مرت بها تعول على البحرية كثيراً، فهي فرضة البحر المتوسط من الشام كلها وبلد الروم من أنطاكية إلى ما وراءها من قسطنطينية، إلى طنجة، والاندلس، وجزائر البحر صقلية، وأقريطش، ورودس، يحمل إليها رقيق هذه البلدان^(٣٦). وصنعت في وادي النيل أول المراكب التي كانت تجري فوق صفحة النيل من شماله عند البحر الأبيض المتوسط حتى جنوبه عند الشلالات^(٣٧). وكان أهل الدلتا هم أصحاب السبق في التجارة فقد تم العثور على مائتين وعشرين رسماً لتلك القوارب في غرب الدلتا^(٣٨)، وهذا يدل على أن أقدم ميناء على شاطئ المتوسط كان في الركن الغربي من الدلتا أي ليس بعيداً عن المكان الذي اختاره الاسكندر الأكبر لبناء ميناء الاسكندرية أهم موانئ العالم القديم^(٣٩).

ولم تكتف مصر بهذا المجال الضيق المتمثل في الملاحة النهرية، فخرجت تمخر عباب البحار والمحيطات وتجوب الثغور الدانية والموانئ القاصية حتى تبوأ مصر مركز الصدارة في سيادة البحار بين شعوب العالم القديم^(٤٠).

وتعد عملية بناء السفن صناعة مصرية قديمة نقحت ولكن اصولها المصرية ماتزال واضحة^(٤١). ويذكر الاستاذ تور^(٤٢) بأن المصريين اول من قاموا ببناء السفن وركبوها في البحار والانهار، ويذكر كذلك بان هذه السفن كانت بسيطة في تركيبها فقد كانت عبارة عن جذوع استخدموها في الانتقال من ضفة الى اخرى من ضفاف النيل، ثم ربطوا هذه الجذوع بعضها الى البعض الاخر وشدوا وثاقها بالاعشاب.

بينما يرى بوترو^(٤٣) بأن سيقان البردي كانت تستعمل في هذه الفترة بربطها في حزم تطفوا في المستنقعات بسهولة.

وتشير الدراسات التي اجراها الباحثون الى ان المصريين كانوا يرتبطون بأواصر الصداقة والتعاون مع سكان بلاد الشام منذ اقدم العصور، ولا عجب فمتاخمة الارض للارض قد سهلت الانتقال بينهما^(٤٤). ونظراً لندرة الاخشاب الجيدة في وادي النيل فقد اخذ اغنياء القطر يجلبون من سوريا ما يلزمهم من خشب الارز لصناعة السفن حتى انتشرت هذه الصناعة في كل مدينة ثم تعددت انواعها فاصبح منها الضخم الكبير المستعمل لنقل البضائع والغلال وصار منها القوارب البحرية البديعة ذات القلاع العظيمة والمجاذيف العديدة التي استعملها الامراء للتنعم والرفاهية وبدأت القوارب ذات الطبقات المتعددة تظهر في هذه الفترة^(٤٥).

ويعد عهد الملك سنfro اول ملوك الاسرة الرابعة، اول العهود التي شهدت قيام بعثات بحرية منظمة، ولعل اهم هذه البعثات تلك التي تكونت من اربعين سفينة سارت من الشواطئ المصرية متجهة نحو سواحل فينيقية لاستيراد اخشاب الارز من لبنان، ويذكر ان طول القارب قد بلغ ٦٥م تقريباً^(٤٦). كذلك توغلت السفن المصرية في البحر الاحمر حتى بلغت بلاد الصومال وجنوب الجزيرة العربية، لاستيراد البخور والعطور وغيرها من منتجات تلك الاقاليم^(٤٧).

ولعل من اهم الدلائل التي تشير الى سعة النشاط البحري في تلك الفترة من تاريخ مصر هو ما ذكره احد الموظفين في اوائل الاسرة الثانية عشرة، اذ قال "ان قلمه احاط الحانونبو" والحانونبو هم الكريتيون على الأرجح او سكان جزر البحر المتوسط، مما يدعو الى الظن بأنه كان يعمل في احدى الادارات الخاصة بالاعمال التجارية مع كريت وباقي جزر البحر المتوسط الشرقية، ووجود هذه الادارات يدل على وجود صلات وثيقة بين مصر وتلك الجزر في ذلك العصر^(٤٨).

كذلك اهتم الفراعنة باستحداث مؤسسة ادارية تتولى الاشراف على شؤون البحر عرفت هذه المؤسسة بـ(ادارة بناء السفن) وجعلوا الاسطول الحربي تابع لمصلحة الحربية وعنوا ايضاً بتحسين كل الثغور البحرية^(٤٩).

لقد سجل لنا التاريخ احداث اول حملة بحرية عسكرية قام بها الفراعنة قصدت هذه الحملة شواطئ فلسطين وفينيقية لتأديب القبائل التي اعتدت على حدود مصر الشرقية، وتعد هذه الحملة الاولى من نوعها في تاريخ العالم اشترك فيها الجيش والاسطول، وقد برهن فيها المصريون قدرتهم على ركوب البحر والتحكم فيه^(٥٠). ولم يكن البطالمة * (٣٣١-٣٣٠ ق.م) اقل مستوى من الفراعنة في شؤون التنظيم البحري فقد كانت القواعد الاساسية التي وضعوها لسياساتهم الخارجية هي المحافظة على استقلال مصر اولاً ثم العمل على ان تكون في موقع الصدارة بالنسبة للعالم الهلنستي في مضمار السياسة والاقتصاد، وكانت سياستهم لتحقيق تلك الاهداف هي السيطرة على بحر ايجة واحراز السيادة على البحر المتوسط، فكان من الطبيعي والحال هذه ان يعتمد البطالمة على قوتهم البحرية لذلك احتل الاسطول مكان الصدارة بين قواتهم. فوجه الملوك الاربعة الذين بلغت الدولة في عهدهم اوج عظمتها الى بناء اسطول كبير، فقد ذكر المؤرخ الاسكندردي كالينوس ان قوة الاسطول المصري في عهد بطليموس الثاني قد بلغت ثلاثمائة وستاً وثلاثين سفينة^(٥١).

قد بدأت قوة البطالمة البحرية تثير قلق جيرانهم، فبدأوا بدورهم يعدون الاساطيل من اجل مواجهة اي اعتداء، وهذا الامر يبين لنا عمق الصراع البحري في منطقة حوض البحر المتوسط، ولعل معركة سيلاميس البحرية التي وقعت سنة ٣٠٦ ق.م اكبر دليل على ذلك^(٥٢).

فعندما استولى بطليموس على برقة التي كانت حينها ولاية يونانية جاء برديكاس الى مصر على رأس جيش جرار ليوقف اطماع بطليموس ويلزمه حدود ولايته ولكن برويكاس قتل قبل ان يعبر فرع النيل الشرقي، وهكذا اصبح البطالمة يملكون مصر ولوبيا، وتعد هذه المعركة من اهم المعارك البحرية^(٥٣).

ان المتتبع لتاريخ البحر المتوسط في هذه الحقبة التاريخية يدرك مدى عمق الصراع البحري الذي كان يدور حول جزر هذا البحر ويدرك اهمية هذه الجزر في احراز السيادة والسيطرة التامة على هذا البحر فبعد ان استطاع بطليموس من السيطرة على جزيرة قبرص استطاع اسطوله ان يمخر عباب هذا البحر ويصل الى موانئ اسيا الصغرى^(٥٤).

وشهد العهد البطلمي انشاء اهم اثر بحري في العالم القديم الا وهو (منارة الاسكندرية)^(٥٥) التي صُنفت على انها ثالث عجائب العالم القديم التي اقيمت في الجزء الشرقي من جزيرة فاروس وسميت باسمها ، وقد بدأ تشييدها في عهد بطليموس الاول المهندس (سوترا توس) وتم بناؤها في عهد بطليموس الثاني حوالي عام ٢٨٠-٢٧٨ ق.م^(٥٦) وطول المنارة ثلاث وخمسون قامة * ، وبنيت هذه المنارة بحيث ترمي الحجر من اعلاها فلا يقع الى الارض حتى يمس حائطها وذلك لسعة اسفلها وضيق اعلاها^(٥٧). وبنيت هذه المنارة ليستدل على البلد السائرون اليه في البحر، وكذلك لمعرفة فيما اذا تعرضوا لهجوم بحري ، كما وتوقد النار في اعلاها لاشعار اهل المراكب لئلا يضلوا في البحر^(٥٨). ولم يعد من هذه المنارة الا ما هو في حكم الاطلال^(٥٩).

اصبح البحر المتوسط ساحة للصراع بين البطالة والسلوقيين عندما قام البطالمة بالاستيلاء على فينيقية وفلسطين، وقد بدأ النضال قوياً بين انطوخيوس الاول ملك السلوقيين وبطليموس الثاني حتى نشبت الحرب بينهما سنة ٢٨٠ ق.م ، وكانت الغلبة في هذه الحروب دائماً للبطالمة مما جعلهم سادة البحر الى ان قام التحالف البحري الذي كانت اطرافه اسطول مقدونيا والاسطول السلوقي فضلاً عن اسطول جزيرة رودس فاننصروا على الاسطول المصري. وبعد هذا الانتصار بدأت البحرية المصرية تضعف حتى كانت نهاية البطالمة على اثر معركة اكتيوم البحرية التي دارت بين اسطولهم والاسطول الروماني سنة ٣١ ق.م^(٦٠).

وما ان سيطر الروم على مصر حتى زاد اهتمامهم بالبحر . اذ كان الامبراطور اوغسطس يعد مصر مفتاح الارض والبحر، فقد زاد الرخاء العام بفضل الاقبال على شراء المنتجات والحاصلات الشرقية وظل الحال على ذلك طول القرن الاول الذي عده المؤرخون العصر الذهبي للتجارة الرومانية مع بلاد العرب، الا ان مهمة الاسطول الروماني الحربي قد اقتضت على المحافظة على الامن العام والنظام على السواحل اذ اننا نجد في النظم الادارية التي نشأت في عهد الامبراطور اديان سنة ١١٧ م نظاماً خاصاً للحراسة ينص على ان يتولى عدد من السفن حراسة سواحل البحر المتوسط، وعدد اخر يتولى حفر ضفاف النيل، ثم استخدمت نظاماً اخر سنة ١٩٢ م في عهد الامبراطور كومود اذ عمل على فصل الاسطول المصري عن اسطول برقه الذي انشأت له قاعدة خاصة على شواطئ لوبيا، ومع هذا فقد بقي اهتمام الاسطول المصري بمراقبة سواحل افريقيا الشمالية ومراقبة السفن التجارية التي تحمل غلال مصر الى روما^(٦١).

ويبدو ان الرومان قد توقف اهتمامهم بالاساطيل البحرية بعد معركة اكتيوم، ولعل السبب في ذلك يعود الى احرازهم القيادة التامة على البحر المتوسط اذ لم يبق لهم أي منافس في حوضه ولم تكن بهم حاجة الى قوة دفاعية بحرية الا في اطراف دولتهم النائية^(٦٢).

المبحث الثالث : التراث المحلي البحري على الساحل الأفريقي

من بين التسميات الشائعة التي تطلق على البحر المتوسط في الغرب عبارة "مارنوستروم" Mar Nostrms هي كلمة لاتينية معناها "بحرنا" والمراد بها بحر الرومان^(٦٣). وقد ورثت الشعوب

اللاتينية هذا التعبير واستقر في اذهان ابناءها. وهذه دعوى لا تتفق مع الواقع فإن الرومان لن يكونوا قط امة بحرية، ولا كانت روما ميناءً بحرياً بل لم تكن للرومان اساطيل تملك نواحي هذا البحر وتحمي موانيه وترعى شؤون التجارة فيه صحيح انهم امتلكوا في يوم ما معظم البلاد المطلة على هذا البحر^(٦٤)، ولكن الملاحه ظلت دائماً في ايدي اهل الشام ومصر واهل المغرب^(٦٥)، بل لم تستطع اساطيل الرومان حماية السفن التجارية فيه من خطر القراصنة، وعلى طول ايامهم كانت سواحل هذا البحر اعشاشاً ووكوراً لهؤلاء القراصنة^(٦٦).

ان المتتبع لتاريخ هذه الفترة يستطيع ان يتبين بسهولة ان الفينيقيين هم احق بهذه التسمية اكثر من اي امة اخرى خاصة عندما انتقلوا الى موطنهم الجديد (قرطاجنة).

وقد ادرك الفينيقيون بحالهم من خبرة عظيمة في مجال البحر ومسالكه بأن سواحل البحر المتوسط الجنوبية اقصر الطرق وأمنها، وبناءً على ذلك بدأوا بانشاء مراكز وسطى ومحاط تجارية على ساحل افريقيا الشمالي^(٦٧). واقدام مستعمرة فينيقية في شمالي افريقيا هي مستعمرة اوتيكا او عوتيكا Utica بمعنى المدينة القديمة او العتيقة^(٦٨). ثم اقاموا مراكزاً اخرى عند هدر ومنتم (سوسة) * وهبورجوس (بونة) ** وكذلك صبراته***. بل انهم عبروا مضيق جبل طارق، واقاموا لهم مركزاً في لكسوس (جنوب طنجة)، وتزوج الذين اقاموا في هذه المراكز من الاهالي واستقروا نهائياً^(٦٩).

وفي عام ٨١٣ ق.م قامت جماعة جديدة من الفينيقيين قدموا من الشام او من اوتيكا بالاستقرار على ساحل افريقيا الشمالي^(٧٠)، على مسافة عشرة اميال من مدينة تونس الحالية^(٧١). وبناء مدينة قرطاجنة التي قدر لها ان تصبح من اكبر المدن والموانئ البحرية في العالم القديم. ويعزى انشاء هذه المدينة الى اليسا ابنة ملك صور، عندما قتل اخاها زوجها فأبحرت مع طائفة اخرى من المغامرين الى افريقيا، وسمي المكان الذي استقرت فيه- فرت حدثت- اي المدينة الجديدة تمييزاً لها عن افريقية، المدينة القديمة^(٧٢). الا ان هذه الرواية تبدو ضعيفة لان انتقال الفينيقيين الى قرطاجنة كانت له دوافع اخرى اقتصادية وسياسية.

فاما الدوافع الاقتصادية فقد تأتت لكون الفينيقيين تجاراً من الطراز الاول واتاح لهم نشاطهم هذا فرصة الاتصال بالاسواق الخارجية والتعرف على الطرق البرية والبحرية، كل هذا قد اعطى للمبرر الاقتصادي اهمية خاصة في اتجاههم نحو تسويق تجارتهم والبحث عن امكانيات اقتصادية جديدة تضاعف من انتاجهم وتفتح لهم من ثم اسواقاً جديدة. فاتجهوا الى المناطق البحرية على اوسع مدى بحكم موقعهم الجغرافي المواجه الى منطقة الشرق الادنى القديم^(٧٣). فقاموا باعطاء الجانب البحري من نشاطهم التجاري اهمية خاصة مما جعلهم يركزون نشاطهم التجاري قرب نهاية الالف الثاني قبل الميلاد في هذا الجانب البحري، وهذا الامر ادى الى ضرورة انشاء محطات ومراكز مستقرة في المناطق التي تتجه لها سفنهم لتكون بمثابة مناطق يستطيعون الاستقرار فيها. اما الدافع الثاني لهذا الاتجاه نحو الهجرة الى شمال افريقيا فهو يتركز في النواحي السياسية والبشرية، فقد تميز تاريخ هذه المنطقة خلال الألف الثاني قبل الميلاد وبداية الألف الأول وجود تحركات بشرية هائلة قادمة من الشرق ومتجهة نحو الغرب، وهي التحركات المعروفة بتحركات الشعوب الهند وأوربية فقد بدأت هذه الشعوب تسال الى منطقة الشرق الادنى القديم لاسباب اقتصادية واخرى سياسية مثل الهكسوس والميتانيين والحثيين، وكان اقليم سوريا وفلسطين والساحل الفينيقي المناطق الاساسية التي تأثرت بهذه القوى غير السامية. هذا فضلاً عن ظهور قوى اخرى لها دورها الرئيسي في تاريخ الشرق الادنى القديم، وهي المصرية والعراقية القديمة وقد حاولت هذه القوى توسيع نشاطها السياسي والاقتصادي والحضاري، ووصل امتدادها الى سوريا وفلسطين وفينيقيا قرب نهاية الالف الثاني قبل الميلاد، كل هذا دفع الفينيقيين الى الاتجاه نحو الطريق البحري والاستقرار في المراسي الجديدة في منطقة شمال افريقيا^(٧٤).

وهكذا وبظهور قرطاجنة الى الوجود كونت اول امبراطورية سامية في غرب البحر المتوسط^(٧٥). ومنذ تأسيس هذه المدينة عام ٨١٣ ق.م جعلت نفسها جزءاً من مدينة صور او بعارة اخرى تابعة لها وكانت ترسل كل عام رسولا ليقدم القرايين، ولم يبدأ التاريخ المدون لهذه المدينة الا منذ القرن السادس قبل الميلاد عندما بدأت صور تضمحل بتأثير ضربات بختنصر ٦٠٤-٥٦١ ق.م^(٧٦). واخذت قوة قرطاجنة وعظمتها بالازدياد كلما اخذت صور وصيدا في الاضمحلال^(٧٧).

وقد لعبت قرطاجنة دوراً هاماً في تجارة البحر الابيض المتوسط وانهاالت عليها الثروة واخذت بدورها تؤسس مستعمرات جديدة في البحر المتوسط مثل المستعمرة التجارية التي اسسوها في جزيرة ايفيئا بين سرادينييه واسبانيا حوالي ٦٥٠ ق.م . ولم يتركوا في البحر المتوسط موطناً مهماً دون ان يكون لهم فيه تجارة وعملاء يبادلونهم السلع^(٧٨). وعلى ذلك يمكن عدّ الفينيقيين اول شعب جعل في حوض البحر المتوسط وحدة وان لم تكن سياسية كانت تجارية واقتصادية.

ان قيام هذه السلطة الواسعة والحفاظ عليها استدعى وجود قوات مسلحة متكاملة. وبما ان الفينيقيين كانوا يعدون مسألة السيطرة على البحر المتوسط من اهم واجباتهم ، لذلك اخذوا بانشاء اسطول بحري قوي جداً لمواجهة اي اعتداد من جهة البحر. وقد اصطدمت قرطاجنة في توسعها النامي بالاغريق الذين كانوا يسيطرون على جزيرة صقلية فاشتبكوا معهم في حروب حتى تمكنوا من محاصرة (سرقسة) اكثر من مرة. وقضت قرطاجنة القرنين الخامس والرابع ق.م وهي تسير في طريقها الذي رسمته لنفسها في التجارة وكانت اكثر الحروب التي خاضتها من اجل السيطرة على صقلية لمد نفوذها التجاري. وقد بلغت عدة الاسطول القرطاجني في هذه الفترة اكثر من ٣٥٠ سفينة حربية^(٧٩).

وعندما ظهرت روما بوصفها قوة ذات شأن في المنطقة في القرن الخامس قبل الميلاد بدأت موازين القوى بالتغير وعلى الرغم من ان معاهدة سلام وصداقه قد عقدت ما بينها وبين قرطاجنة الا ان الامور سارت باتجاه اخر فما ان حل عام ٢٦٨ ق.م حتى بدأت قرطاجنة تواجه تحدٍ كبير وذلك بحروبها مع روما التي سماها الرومان " بالحروب البونية"^{*} فبينما كان الرومان يوسعون سيطرتهم بثبات على كل شبه الجزيرة الايطالية كان القرطاجنيون يوسعون امبراطوريتهم على اغلب مناطق شمال افريقيا من غرب ليبيا الى مضيق جبل طارق وسيطروا على معظم مناطق جنوب اسبانيا وجزر كورسيكا وسرادينييه واوربا ، وقد اصبحت قرطاجنة قوة هائلة ومخيفة وسيطرت على كل التجارة في البحر المتوسط^(٨٠).

شهد القرن الثالث قبل الميلاد اول احتكاك لهاتين الإمبراطوريتين العظيمتين عندما وصلت روما لطرف ايطاليا الجنوبي. ولقد كان السبب الرئيسي في هذا التصادم وقيام الحروب البونية هو وقوع جزيرة صقلية بين هاتين الإمبراطوريتين اذ سيطر القرطاجنيون على النصف الغربي منها، وعندما ثارت ميساننا الصقلية ضد القرطاجنيين تدخل الرومان وانبتقت الحروب البونية، ويبدو ان روما كانت تنتظر الوقت المناسب لتتنقض على قرطاجنة التي اوعيت كل القوى البحرية في حوض البحر المتوسط وسيطرت على كل جزر هذا البحر وتحكمت في تجارته وخطوطه^(٨١).

ان المتتبع لإحداث الحروب البونية التي نقلتها لنا المصادر الإغريقية يلحظ عظم الخسائر الفادحة التي تعرضت لها روما في سبيل الإطاحة بقرطاجنة^(٨٢). ففي الحرب البونية الاولى (٢٦٤-٢٤١ ق.م) التي دارت احداثها في صقلية اذ حاصر الرومان العديد من المدن القرطاجنية في الجزيرة مستغلين تمرد المرتزقة الذين كان يستخدمهم القرطاجنيون في صفوف جيشهم واستطاعت روما ان تسيطر ولاول مرة منذ بروز الامبراطورية القرطاجنية على الطرق البحرية^(٨٣). وفي هذه المرحلة عهدت قرطاجنة امر الدفاع الى القائد " هاملكار " الذي اتبع سياسة بحرية جديدة اذ اقدم على انشاء مستعمرات جديدة في اسبانيا لكي يدعم نفوذه في البحر ولعل اهم المستعمرات التي اقامها في هذه المنطقة هي مدينة (قرطاجنة الجديدة)^(٨٤). وهذه الاستراتيجية الجديدة والناجحة كانت الدافع لقبول روما معاهدة صداقة وسلام^(٨٥).

وعندما اندلعت الحرب البونية الثانية (٢١٨-٢٠٢ ق.م) اتخذ هانيبال ابن هاملكار اسبانيا بوصفها نقطة انطلاق له. وهنا شعر الرومان بانهم امام خصم قوي مما دفعهم الى الممارسة بأن يحلوا الامور بدبلوماسية، ولكن هانيبال امر على التقدم حتى عبر جبال الالب عام ٢١٨ ق.م واستطاع الاستيلاء على جميع مناطق شمال ايطاليا تدعمه أساطيله القوية حيث أراد ان يطبق استراتيجية خاصة اسمها " الكماشة" ولكن روما اتبعت طريق الحيلة كعادتها، فهي عندما أدركت ان اعتماد هانيبال ينصب على أسبانيا كليا عينت رجلاً شاباً متوقد الذكاء بدرجة حاكم مطلق عليها حتى استطاع ان يسيطر عليها كليا، وبذلك فقد هانيبال اهم مصدر لإمداداته، وليس هذا فقط بل ان هذا الشاب الذي يدعى سيبيو هاجم قرطاجنة نفسها، مما حدى بهانيبال العودة للدفاع عن الوطن^(٨٦).

وعندما اندلعت الحرب البونية الثالثة (١٤٩-١٤٦ ق.م) كان الوضع في قرطاجنة سيئ لدرجة انهم اضطروا ان يقاتلوا وهم على البر، واستطاع الرومان بعد هذه السلسلة من الخسائر امام قرطاجنة ان يحققوا ما كانوا يرمون اليه في معركة زاما ١٦٤ ق.م. ويطيحوا بقرطاجنة^(٨٧). ومن خلال هذا العرض لطبيعة النشاط البحري في منطقة حوض البحر المتوسط يمكن للباحث ان يتبين بأن السيطرة على هذا البحر والتحكم بطرقه البحرية والسيطرة على جزره الكثيرة هو المفتاح الوحيد للسيطرة على كامل البلاد التي تطل عليه. فلقد كانت الغلبة فيه دائماً لمن يمتلك اسطولاً قوياً ومعارف بحرية كبيرة. كما ويدرك ان مسألة انهيار الوجود القرطاجني في هذا البحر ليس بالامر الغريب فليس في التاريخ ادلة اقوى على زوال الامبراطوريات من الادلة التي يستخرجها الباحث في تاريخ البحر المتوسط. فقد قامت فيه الكثير من الحضارات ثم انهارت. وهذا ما ادركه العرب منذ لحظة وصولهم الى سواحل هذا البحر، ولكنهم وبما يحملون من رسالة سامية وارادة صادقة ارادوا ان يكونوا آخر الحضارات التي تسيطر على هذا البحر.

المبحث الرابع : تراث العرب البحري قبل الاسلام

يحاول بعض المستشرقين^(٨٨) ان ينكروا دور العرب في الملاحة، ويقولوا ان العرب لم تكن لهم دراية بالبحر وانهم يرهبون ركوبه. ويبدو ان معظم هؤلاء المستشرقين اعتمدوا في قولهم هذا على بضع سطور وردت في مقدمة ابن خلدون^(٨٩) ونصها "ان العرب لم يكونوا اول الامر مهرة في ثقافة البحر وركوبه ، وان الروم والافرنجة لممارستهم احواله وميراسهم في التغلب على اعداؤه مرنوا عليه واحكموا الدراية بثقافته".

ولا اعلم ما الذي يجعل مؤرخاً كبيراً مثل ابن خلدون يصدر مثل هذا الحكم على الرغم من انه عاش في بلاد المغرب العربي واطلع على آثار اجداده وتاريخهم في هذا المضمار. في حين ان من الكتاب الغربيين من يعترف بأن سلاح الخدمة الممتازة في الدولة الرومانية كان هو الجيش، ويقول رنسيما^(٩٠) "لم يحظ الاسطول البيزنطي بالأهمية والعناية نفسها، إذ لم يسطر في كتاب من فنون الحرب البيزنطية حتى الف لاون السادس كتابه (فنون الحرب) ومع ذلك فانه لم يخصص للحرب البحرية الا بضعة فصول قليلة فقط".

ولعل اهم الكتاب الغربيين الذين تناولوا شؤون البحر المتوسط بالدراسة هو اميل لودفيغ الذي حاول ان يقلل من شأن المعارف البحرية العربية، اذ قال بأنهم تلامذة بيزنطة في صناعة السفن^(٩١) ولا عجب في ان يتهم الكتاب الغربيون العرب مثل هذه الاتهامات خاصة وان هناك الكثير من مؤرخينا المحدثين قد انساقوا مع ما ذكره المستشرقين ناسين او متناسين عمق التراث البحري الذي شهدته بلاد العرب^(٩٢). وكيف انهم كانوا يقدرّون ان بلادهم تحيطها البحار من جهات ثلاث ولا مناص لهم عن ركوب البحر للتجارة البحرية التي كان لها اهمية كبرى عندهم^(٩٣).

ولتكوين فكرة عن مدى وقوف العرب قبل الاسلام على البحار وعلى مدى توغلهم فيها ، لابد لنا من الرجوع الى المراجع لتأخذ منها مادة تكون منها علمنا عن هذا الموضوع . ولعل الآثار هي اول ما يجب الرجوع اليه لاستخلاص هذه المادة. ولكن الآثار وللأسف شحيحة ليس فيها شيء كاف منها . اما الموارد المدونة باليونانية واللاتينية والسريانية فلم تتحش بموضوع العرب وبتجارتهن في البحر. اما الموارد الاسلامية فهي شحيحة ليس فيها ما يفيدنا عن العرب والبحر غير نزر قليل يفيد ان اهل الجاهلية كانوا يكرهون ركوب البحر ويتهيبون منه، وانهم لم يكونوا يملكون سفناً لعبوره^(٩٤).

وقد عُرفَ العربي عند الفرس ببغضه للبحر وبخوفه منه وابتعاده عنه وكانوا يرددون عبارتهن الشهيرة "لا تر العربي البحر، ولا تر الصيدوني الصحراء". فقد كانوا يتصورون ان العربي يشتهر بسكنه للصحراء وابتعاده عن البحر بينما يشتهر اهل صيدا بركوبه وقهر امواجه^(٩٥).

وبذلك فلا يمكن لنا ان نكون صورة كاملة عن حياة البحر عند العرب قبل الاسلام بالاعتماد على هذه الموارد التي اشرنا اليها، وعلى الرغم من انها في الغالب مادة المؤرخ للحصول على معلومات تاريخية.

ويرى الاستاذ جواد علي^(٩٦) بأنه ليس هناك وسيلة لتكوين صورة ولو باهتة عن هذا الموضوع سوى الرجوع الى اللغة العربية نستلهم من الفاظها المتعلقة بالبحر وبوسائل ركوبه ما فات ذكره في تلك الموارد، فاللغة مظهر من مظاهر الحياة العقلية والعلمية لكل امة، وعلى الرغم من ان هذه اللغة لا يمكن ان تؤدي المهمة على اكمل وجه ولكننا ما دمنا لا نملك وسيلة للاحاطة بعلم الجاهليين بالبحر سوى دراسة هذه اللغة فما علينا الا ان نتتبع ما جاء فيها عنه.

لقد وردت في لغتنا العربية كلمات كثيرة عن البحر وادواته^(٩٧). وكلمة البحر في اللغة ضد البر وقيل سمي البحر بحراً لعمقه واتساعه^(٩٨). ووصف العرب حال البحر فقيل عنه (بحرٌ ساجي) اي بحر ساكن^(٩٩). ووردت في لغة العربية كلمة خليج، والخليج من البحر شرم منه^(١٠٠).

اخذت ادوات ركوب البحر حيزاً كبيراً في الفاظ لغتنا العربية، فلقد وردت كلمة (سفينة) وهي من الالفاظ المعروفة في عربيتنا بمعنى واسطة النقل في الانهار والبحار، وقيل السفينة تسفن الماء اي تقشره^(١٠١). ووردت كلمة سفينة في شعر عمرو بن كلثوم^(١٠٢).

ملأنا البحر حتى ضاق عنا وموج البحر نملأه سفينا

ويعبر عن السفينة بالفاظ عديدة منها (المركب) وهو واحد مراكب البر والبحر^(١٠٣). ووردت لفظة (الانجر) وهو مرساة السفينة وهو اسم عراقي^(١٠٤). وفي الجمهرة هو فارسي معرب^(١٠٥). والانجر هو عبارة عن خشبات يخالف بينهما وبين رؤوسها وتشد اوساطها في موضع واحد ثم يفرغ فيها الرصاص المذاب فتصير كأنها صخرة ورؤوس الخشب فائئة تثبت بها الحبال وترسل في الماء فاذا رست، رست السفينة^(١٠٦).

كما وردت كلمة (الخيسفوجة) وتعني السُكَّانُ الذي يدير السفينة ويوجهها، كما تطلق هذه الكلمة على ملاح السفينة^(١٠٧).

ومن الالفاظ العربية المتعلقة بعملية بناء السفن هو (الدر) فيقال دسرت السفينة الماء بصدرها اي عاندته والدبار خيط من الليف يشد به الواحها وقيل هو مسمارها والجمع دسر^(١٠٨). ويشير ابن جبير في رحلته المشهورة الى سد خروق مراكب البحر الاحمر بالدر المصنوعة من عيدان النخيل^(١٠٩). ولقد استخدم العرب هذه الالفاظ في الشعر العربي. فهناك صور عديدة للبحر في هذا الشعر تصف ركوبه واهواله، او جماله وهدوءه. كما تصف السفن وهي تنتهادى فوقه في اوقات السلم والحرب، وعد العرب انواعاً كثيرة من السفن اوردوها في كتب التاريخ والادب^(١١٠).

وعندما ورثت بيزنطة املاك الرومان في معظم البلاد المطلة على البحر المتوسط، ظلت الملاحة بأيدي اهل الشام ومصر وبلاد المغرب^(١١١). فتلك الدولة التي اراد ارشيبالد لويس^(١١٢) ان يثبت انها كانت سيدة هذا البحر او حوضه الشرقي على الاقل منذ القرن الرابع الميلادي. هذه الدولة لم تكن قط دولة سيادة بحرية ولا كان لها في يوم من الايام من القوى ما يمكنها من السيادة على هذا البحر، بل لم تكن لها سياسة ايجابية تجاه التجارة فيه او انعاش موانئه، وكان تاريخها في هذا البحر هو تاريخها فيما امتلكت من اراضي^(١١٣). وقد قام بعبء الملاحة في البحر المتوسط اهل الشام المعروفين بالسوريين، فقد كانوا وحتى منتصف القرن السابع الميلادي حملة النصيب الاكبر من عبء التجارة في هذا البحر وكانت لهم جاليات متاجرة في كل موانئه، ولقد ورد هؤلاء البحارة في النصوص باسم "المشاركة". وكذلك سكان المغرب العربي (المغاربة) لم يكونوا اقل شأناً منهم في شؤون البحر قبل الاسلام فقد كانوا يعملون على نقل البضائع من افريقية الى ثغور غالة وتسميهم المراجع "تجار ما وراء البحر"^(١١٤).

نتائج البحث :

لعل اهم النتائج التي تمخضت عن هذا البحث هي عمق التراث المحلي البحري في منطقة البحر المتوسط، وان كل الحضارات التي قامت الى جوار هذا البحر قد عولت بشكل مطلق على النشاط البحري في السباق الحضاري الذي شهدته هذه المنطقة على مر التاريخ، فلقد كشف هذا البحث ان أي امه تريد ان تسيطر على هذا البحر لا بد لها ان تملك اسطولاً بحرياً قوياً يمكنها من ذلك.

لقد كشف هذا البحث من جهة اخرى، الدور الذي لعبه الفينيقيون في تاريخ المنطقة وكيف انهم كانوا بحارة من الطراز الاول فاضت معارفهم البحرية على كل المنطقة وتوارثتها الاجيال جيلاً بعد جيل

وما زالت اثارهم البحرية قائمة الى يومنا هذا متمثلة بمدنهم البحرية وموانئهم العظيمة والنقوش التي تركوها على طول سواحل هذا البحر. ولقد حاول البحث دعم الفكرة القائلة بارتباط هذه المعارف بمعرفة سابقة جاؤا بها من منطقة الخليج العربي من خلال ايراد بعض الروايات والافكار التي اوردها المؤرخون.

ان من اهم النتائج التي كشفها هذا البحث هي اثر النشاط البحري في هذه المنطقة على صبغها بالصبغة البحرية وربط سكانها بالبحر على مر العصور حتى اصبحت هذه المنطقة غنية بمعارفها البحرية اكثر من أي منطقة اخرى ، الامر الذي ادى الى ان تستفيد كل الامم التي قامت على ساحل هذا البحر من هذه الخبرات، وهذا ما حصل عندما سخر العرب المسلمون هذه الخبرات بعد ما انتقلوا الى منطقة المتوسط ليواصلوا جهادهم في نشر الاسلام فيها . فلقد تمكن العرب المسلمون من الاستفادة من المعارف المحلية في مجال البحر لتطوير خبراتهم.

Abstract

One of the most important findings of this research is the depth of the marine local heritage in the Mediterranean region, and that all civilization that rose near this sea had depended completely on that sea activity in their civilizational running which took place in this territory throughout its long history . This study has also revealed that any nation trying to control that region should have a strong sea navy to enable it to do so.

This study on the other hand, has shed light on the role played by the Phoenicians from the early history of this region, and how they were able and very skillful mariners, whose sea knowledge spread everywhere and were inherited by generations up to now. Thus, the Phoenician sea remains are still findable there to date, especially their sea cities, great seaports and inscriptions that they left along the shores of this great sea.

The study tries also to support the idea which suggests that there was a connection between this marine knowledge and previous understanding that they carried with from the Arab sea Gulf, mainly when they adopted certain traditions and ideas stated by some historians at that time. The another fundamental conclusion of this research is the effect of the marine activity in that area on all its general characteristics which led to connect its peoples closely with the sea long ago. It became a richer region in its experiences than any other region. This matter led also all other neighbouring nations to get a benefit from those experiences eagerly. This fact took place when the Arab-Muslims utilized such experiences in using that sea to continue their jihad (holy war) and in diffusing the Islamic mission there. They, doubtedly, followed those peoples to develop their own abilities and skills in such field.

الهوامش :

(*) التراث ما يخلفه الرجل لورثته ، الارث والورث والاراث والتراث واحدة ، واورثه الشيء اعقبه اياه . ينظر: ابن منظور ، جمال الدين محمد بن مكرم الانصاري ، لسان العرب، ج ٣ ، الدار المصرية للتأليف والترجمة ، (القاهرة – لا ت) ، ص ٢٣ .

(١) شاخت، وآخرون، تراث الاسلام، ج ٢، ت: حسين مؤنس، (الكويت – ١٩٨٦) ، ص ٩ .
(**) ذكر الامام ابو جعفر بن جرير (الطبري) اثراً غريباً من حديث علي بن زيد بن جدعان عن يوسف بن مهران عن عبد الله بن عباس انه قال : قال الحواريون لعيسى بن مريم لو بعثت لنا رجلاً شهد السفينة فحدثنا عنها ، قال : فانطلق بهم حتى انتهى الى كتيب من تراب فأخذ كفاً من ذلك التراب بكفه فقال اتدرون ما هذا؟ قالوا : الله اعلم قال هذا كعب حام بن نوح . قال : فضرِب الكتيب بعصاه وقال قم بأذن الله فاذا هو قائم ينفُض التراب عن رأسه فقال له عيسى (ع) : حدثنا عن السفينة . قال كان طولها الف ذراع ومانتي ذراع وعرضها ستمائة ذراع وكانت ثلاث طبقات طبقة فيها الدواب والوحوش وطبقة فيها الانس وطبقة فيها الطير . ينظر : ابن كثير ، ابي الفداء اسماعيل ، تفسير القرآن العظيم ، ج ٣ ، ط ٢ ، دار الاندلس ، (بيروت – ١٩٨٠) ، ص ٥٥٠ .

(٢) سورة هود ، الآيات ٣٧ - ٣٨ ، ٤٠ - ٤١ ، سورة يونس، آية ٧١ ، العنكبوت ، آية ١٥ .

(٣) علي ، فاضل عبد الواحد، الطوفان في المراجع المسمارية ، جامعة بغداد – ١٩٧٥ ، ص ٧٣ . ينظر : الاحمد ، سامي سعيد، كلكاش ، دار الشؤون الثقافية ، (بغداد- ١٩٩٠) ، ص ٧٧ .

(٤) الاحمد ، المرجع السابق ، ص ٧٧ .

- (٥) حوراني، جورج فضلوه، العرب والملاحة في المحيط الهندي في العصور القديمة والوسطى، ت: السيد يعقوب بكر مكتبة الانجلو المصرية، (قاهرة-لا.ت)، ص ٢٤. ينظر: وولي، ليونارد، وادي الرافدين مهد الحضارة، ترجمة احمد عبد الباقي، (القاهرة - ١٩٤٨)، ص ١٣.
- (٦) كريم، صموئيل نوح، السومريون وتاريخهم وخصائصهم، ترجمة فيصل الوائلي، دار غريب للطباعة، (بيروت-لا.ت)، ص ٣٩٨-٣٩٩.
- (٧) كريم، المرجع السابق، ص ٣٩٩.
- (٨) لويد، سيتون، الرافدين موجز تاريخ العراق، ت: طه باقر وبشير فرنسيس، طبعة جامعة اكسفورد، ١٩٤٣، ص ٥٣.
- (٩) م، ن، ص ٤٨.
- (١٠) كريم، السومريون وخصائصهم، ص ٤٠٨.
- (١١) الاحمد، سامي سعيد، السومريون وتراثهم الحضاري، منشورات الجمعية التاريخية العراقية، (بغداد - ١٩٧٥)، ص ١٢.
- (١٢) علي، الطوفان في النصوص المسمارية، ص ٢٠٨.
- (١٣) النجفي، حسن، التجارة والقانون بدأ من سومر، مركز البحوث والعمليات، (بغداد - ١٩٨٢)، ص ٢٦.
- (*) جاءت لفظة كنعان من فعل كنع Kana السامي اي انخفض او تواضع ولقد اطلقت هذه الكلمة على ارض فلسطين تمييزاً لها عن مرتفعات لبنان، الان هذا الاشتقاق قد تغير فيما بعد واصبح اصل هذه التسمية حوري مشتق من كلمة Knaggi بمعنى الصباغ الارجواني التي تقابلها الكلمة الفينيقية كنع Kana والعبرية كنعان، اي بلاد الارجوان نسبة الى الصبغة الارجوانية الحمراء التي كان الكنعانيون يتاجرون بها. ينظر:
- Paton, Lewis. B, The early History of Syria and Palestine, New York - 1901, P. 68-69.
- ؛ حتي، فيليب، تاريخ سوريا ولبنان وفلسطين، ج ١، ترجمة د.جورج حداد وعبد الكريم رأفت، دار الثقافة، ط ١، (بيروت-لا.ن)، ص ٨٥.
- (**) اما تسمية الفينيقيين فهي مشتقة من لفظ فينيقية الذي اطلقه اليونان على هذه البقعة الضيقة من ارض الكنعانيون. وهي مشتقة من الكلمة اليونانية Phoinxi اي احمر ارجواني، وهي تقابل كلمة كنع الكنعانية. ولقد اطلق اليونان هذه التسمية على الكنعانيين الذين تاجرو معهم حتى اصبحت كلمة فينيقي رديفة لكلمة كنعاني منذ سنة ١٢٠٠ ق.م. ينظر: - النحاس، عبد الله يوسف، الفينيقيون وركاز الذهب واكتشاف امريكا، (قاهرة - ١٩٤٣)، ص ٧؛ حتي، تاريخ سوريا، ص ٨.
- (***) الكنعانيون امة سامية من ولد كنعان بن عمليق بن لاوذ بن سام بن نوح (عليه السلام)، فهم اخوة العرب. ينظر: دبوز، محمد علي، تاريخ المغرب الكبير، ج ١، مطبعة عيسى البابي الحلبي، ط ١، (قاهرة-١٩٦٤)، ص ٩٩.
- (١٤) حتي، نفس المصدر، ج ١، ص ٨٥. ينظر البعلبكي، منير موسوعة الموارد العربية، ج ٢، دار العلم للملايين، (بيروت - ١٩٩٠).
- (١٥) هونكة، زيفريد، شمس العرب تسطع على الغرب، ترجمة فاروق بيضون وكمال دسوقي، منشورات المكتب التجاري، ط ١، (قاهرة - ١٩٦٤)، ص ١٠٩.
- (١٦) علي، محمد كرد، خطط الشام، ج ١، دار العلم للملايين، ط ١، (بيروت - ١٩٦٩)، ص ١٠١. ينظر: لام، هارولد، هانيبال، ترجمة رشدي السيسي، دار الفكر العربي، (بيروت - ١٩٦٢)، ص ١١.
- (١٧) يحيى، لطفي عبد الوهاب، العرب في العصور القديمة، دار المعرفة، (الاسكندرية - ١٩٩٠)، ص ٦٣-٦٤.
- (١٨) م، ن، ص ٦٤.
- (١٩) مؤنس، حسين، البحر المتوسط قبل الاسلام، مجلة العربي، ٦٤، سنة ١٩٦٣، ص ٥٣.
- (٢٠) حتي، تاريخ سوريا، ج ١، ص ١٠٥.
- (21) Grant, Michael, The Ancient Mediterranean, (London-1969), P.11.
- (٢٢) حتي، م، ن، ج ١، ص ١٠٥.
- (٢٣) النحاس، الفينيقيون، ص ٩٣.
- (٢٤) حتي، تاريخ سوريا، ج ١، ص ١٠٥.
- (٢٥) ديورانت، ويل، قصة الحضارة، ج ٩، ج ١، ترجمة محمد بدران، منشورات الجامعة العربية، ط ٣، (قاهرة-١٩٧٢)، ص ٨٤٢.
- (٢٦) ايمار اندريه، جانين اوبوايه، تاريخ الحضارات العام، حج ١، منشورات عويدان، ط ١، (باريس-١٩٩٤)، ص ٢٥٩. ينظر في نفس المصدر، ج ١، ص ١٥، مورتكات، انطوان، تاريخ الشرق الادنى القديم، ترجمة د.توفيق سليمان، (القاهرة-١٩٦٨)، ص ٢٦٨.
- (٢٧) ايمار، تاريخ الحضارات، حج ١، ص ٢٥٨.
- (٢٨) حتي، تاريخ سوريا، ج ١، ص ١٠٥.
- (29) Harden, Donald, The Phoenicians, (London-1964), P.109
- (٣٠) لام، هانيبال، تاريخ سوريا ولبنان، ص ١١.

- (٣١) حتي، المرجع السابق، ج ١، ص ١٠٥.
- (٣٢) شاكر، هاري، قوة آشور، ترجمة د. عامر سليمان، منشورات المجمع العلمي العراقي، (بغداد- ١٩٩٩)، ص ٣٦١. ينظر: كوتنديو، جورج، الحياة اليومية في بلاد بابل وأشور، دار الشؤون الثقافية، (بغداد- ١٩٧٨)، ص ٨٢.
- (٣٣) ماهر، سعاد، البحرية في مصر الاسلامية وأثارها الباقية، (قاهرة- لا.ت)، ص ١٧٥.
- (٣٤) حتي، المرجع السابق، ج ١، ص ١٠٦.
- (٣٥) النحاس، الفينيقيون، ص ٩٣.
- (٣٦) الكندي، عمر بن محمد بن يوسف، فضائل مصر، تحقيق ابراهيم العدوي وعلي محمد عمر، مطبعة الاستقلال الكبرى، ط ١، (القاهرة- ١٩٧١)، ص ٧١.
- (٣٧) ماهر، البحرية في مصر، ص ١٥.
- (٣٨) للإطلاع على تفاصيل هذه المراكب ينظر:
- Toor, Cecil, Ancient Ships, First Edition, (Chicago-1940), Plats R.
- (٣٩) ماهر، م، ن، ص ١٥، ينظر: برستد، هنري، انتصار الحضارة، تاريخ الشرق القديم، ترجمة احمد فخري، مكتبة الانجلو المصرية، (قاهرة- لا.ت) ص ٨٢، العريني سيد الباز، مصر البيزنطية، دار النهضة العربية، (قاهرة - لا.ت)، ص ١٠.
- (٤٠) م.ن، ص ١٥.
- (٤١) موسى، سلامة، مصر اصل الحضارة، مطبعة المحلة الجديدة، (القاهرة- لا.ت)، ص ٢٢.
- (42) Toor, Ancient Ships, P.11.
- (٤٣) بوترو، جين، وآخرون، الشرق الأدنى، "الحضارات المبكرة"، ترجمة د. عامر سليمان، (موصل - لا.ت)، ص ٣١٧.
- (٤٤) طلس، اسعد، مصر والشام في الغابر والحاضر، دار المعارف، (القاهرة- ١٩٤٥)، ص ٣.
- (٤٥) برستد، هنري، تاريخ مصر منذ اقدم العصور الى الفتح الفارسي، ت: د. حسين كمال، المطبعة الاميرية، ط ١، (القاهرة- ١٩٢٩)، ص ٦٢.
- (٤٦) ماهر، البحرية في مصر، ص ١٨.
- (٤٧) م.ن، ص ١٨.
- (٤٨) ابراهيم، نجيب ميخائيل، مصر والشرق الأدنى القديم، ج ١، مطبعة الاسكندرية، ط ٢/ (القاهرة- ١٩٥٧)، ص ٢٩٥، ينظر: فركوتر، جان، مصر القديمة، ت: الياس الحايك، المنشورات العربية، (باريس- ١٩٧٢)، ص ٦٦.
- (٤٩) ماهر، م، ن، ص ١٩.
- (٥٠) م.ن، ص ١٨.
- (٥١) البطالمة: نسبة الى احد قواد الاسكندر، بطليموس بن لاحوس ولمامات الاسكندر ورث عنه اصغر اجزاء مملكته واغناها (مصر) توفي وهو في الرابعة والثمانين بعد ان عين ابنه (بطليموس الثاني) على العرش قبل سنتين من وفاته. ينظر: ديورانت، قصة الحضارة، ج ٨، ص ٦٠-٦١.
- (٥٢) م.ن، ص ٣٢-٣٣.
- (٥٣) م.ن، ص ٣٣.
- (٥٤) م.ن، ص ٣٣.
- (٥٥) العمري، ابن فضل الله، مسالك الابصار في ممالك الامصار، ج ١، تحقيق الاستاذ احمد زكي باشا، دار الكتب المصرية، (القاهرة- ١٩٢٤)، ص ٢٤.
- (٥٦) عبد الحميد، سعد زغول، وآخرون، تاريخ الاسكندرية وحضارتها منذ اقدم العصور، (الاسكندرية- ١٩٦٣)، ص ١٣٦.
- (٥٧) القائمة وجمعها قامات وهي من الانسان قده. ينظر: الموجز الاعدادي، ط ٢، دار المشرق، (بيروت - ١٩٦٩)، ص ٤٥٨.
- (٥٨) الكندي، فضائل مصر، ص ٤٩، ينظر البلوي، ابي الحجاج يوسف، كتاب الف باء، ج ٢، المطبعة الدهمية، (القاهرة - ١٢٧٨ هـ)، ص ٥٣٨.
- (٥٩) البلوي، كتاب الف باء، ج ٢، ص ٥٣٨.
- (٥٩) يذكر انه لما ملك المسلمون هذه المنارة بعد تحريرهم لمصر وانتفخوا بها احتال ملك الروم في ذلك على الوليد بن عبد الملك بان انفذ احد خواصه ومعه جماعة الى بعض ثغور الشام على انه راغب في الاسلام فوصل الى الوليد بن عبد الملك واطهر الاسلام، واخرج كنوز ودفائن كانت بالشام مما جعل الخليفة يصدقها عندما اخبره بأن تحت المنارة اموالاً ودفائن واسلحة دفنها الاسكندر فجهره ومعه جماعة من ثقافته الى الاسكندرية فهدم ثلث المنارة وازال المرأة، ثم فطن الناس انها مكيدة فعلم بذلك فهرب في مركب كانت معدة له. ينظر: السيوطي. جلال الدين، حسن المحاضرة في اخبار مصر والقاهرة، ج ١، مطبعة ادارة الوطن، (قاهرة- ١٢٩٩ هـ)، ص ٥٤. ويبدو ان في هذه الرواية مبالغة

- لان الخليفة لا يمكن ان يقدم على مثل هكذا عمل من جهة ومن جهة اخرى ان المنارة بنيت في فترة متأخرة عن عهد الاسكندر.
- (٦٠) ماهر ، ص ٣٨.
- (٦١) م.ن، ص ٣٩.
- (٦٢) ماهر، م.ن، ص ٣٩. ينظر : بيانز، نورمان. هـ، الامبراطورية البيزنطية، ترجمة حسين مؤنس ومحمد يوسف زايد، الدار القومية للطباعة والنشر، (قاهرة-لا.ت)، ص ١٨٦.
- (٦٣) شاخنت، تراث الاسلام، ق ١، ص ١٠٦. ينظر : مؤنس، حسين، البحر الابيض المتوسط قبل الاسلام، مجلة العربي الكويتية، ع ٦٠، سنة ١٩٦٣، ص ٢٨.
- (٦٤) بيانز، الامبراطورية البيزنطية، ص ١٨٦-١٨٨.
- (٦٥) مؤنس، حسين، تاريخ المسلمين في البحر المتوسط، الدار المصرية اللبنانية، ط ٢١، (بيروت-١٩٩٣)، ص ١٥.
- (٦٦) مؤنس، البحر المتوسط قبل الاسلام، ص ٢٨.
- (٦٧) ديورانت، قصة الحضارة، مج ١، ج ٩، ص ٨٤.
- (٦٨) الزاوي، الظاهر احمد، تاريخ الفتح العربي في ليبيا، دار المعارف، ط ٢١، (القاهرة-١٩٦٣)، ص ٥٤.
- (*) وهي مدينة قديمة فيها آثار الاول وهي على ساحل البحر وداخل المدينة هيكل عظيم يسميه البحريون الفطانس وهو اول مايرون من البحر اذا قصدوا من صقلية وغيرها. ومن هذه المدينة ركب اسد بن فرات البحر غازيا لصقلية سنة ٢١٢هـ. ينظر : الحميري، محمد بن عبد المنعم، الروض المعطار في خبر الاقطار، تحقيق الدكتور احسان عباس، مؤسسة نامر للثقافة، ط ٢، (قاهرة-١٩٨٠)، ص ٣٣١.
- (**) وهي مدينة قديمة من بناء الاول وبها آثار كبيرة على ساحل البحر في نشز من الارض مشرف على البحر وهي في جون من البحر يسمى الزقاق وهو صغير ربما عطلت فيه المراكب. ينظر الحميري، الروض المعطار، ص ١١٥.
- (***) وهي مدينة قديمة تقع غربي طرابلس نحو ٦٧ كم على ساحل البحر المتوسط انشأها الفينيقيون حوالي ٩٠٠ ق.م وهي من اعظم المدن التي كانت في الشمال الافريقي وتعتبر من اهم المراكز الفينيقية لسهولة مينائها وارتباطها بالدواخل بواسطة الطرق التجارية، ينظر: الزاوي، تاريخ الفتح العربي في ليبيا، ص ٥٤.
- (٦٩) لام، هانبيال، ص ١١٤.
- (٧٠) الوزان، الحسن بن محمد، وصف افريقيا، ج ١-٢، ترجمة محمد صبحي ومحمد الاخضر، دار الغرب الاسلامي، ط ٢، (بيروت-١٩٨٣)، ص ١٩.
- (٧١) مجهول، الاستبصار في عجائب الامصار، تحقيق سعد زغلول، دار الشؤون الثقافية، (بغداد-١٩٨٦)، ص ١٢١.
- (٧٢) عبد الوهاب، حسن حسني، خلاصة تاريخ تونس، المطبعة التونسية، (تونس-١٣٣٦هـ)، ص ٩.
- (٧٣) الناضوري، رشيد، تاريخ المغرب الكبير، ج ١، دار النهضة العربية، (بيروت-١٩٨١)، ص ١٥٧.
- (٧٤) الناضوري، نفس المصدر السابق، ص ١٥٨.
- (٧٥) محمد، محمد عبد القادر، الساميون في العصور القديمة، دار النهضة القديمة، (قاهرة-١٩٦٨)، ص ٢٠٠.
- (٧٦) لام، هانبيال، ص ١١٥.
- (٧٧) رفعت، محمد، حوض البحر المتوسط وتياراته السياسية، دار المعارف، (قاهرة-لا.ت)، ص ١٩.
- (٧٨) ديورانت، قصة الحضارة، مج ٩، ج ١، ص ٨٥.
- (٧٩) ايمار ، تاريخ الحضارات العام ، مج ٢، ص ٤٣.
- (*) سميت هذه الحروب بالحروب البونية نحتاً من كلمة Punicus او Poenicus المشتقة من كلمة Punicus وهو الاسم الذي اطلقه الرومان على القرطاجيين. ينظر :
- Hooker Richard, The Punic Wars. P2. (WWW// A:\Rome, The Punic Wars.htm).
- (80) Hooker Richard, The Punic Wars. P2. (WWW// A:\Rome, The Punic Wars.htm).
- (81) Ibid.
- (٨٢) ايمار، تاريخ الحضارات، ج ٢، ص ٢٢.
- (83) Hooker, op. Cit, P. 2.
- (٨٤) ديورانت، قصة الحضارة، مج ٩، ج ١، ص ٩٩.
- (٨٥) السراج، محمد بن محمد الاندلسي، الحلل السندسية في الاخبار التونسية، ج ١، ق ٢، تحقيق محمد حبيب الهيلة، الدار التونسية للنشر، (تونس-لا.ن)، ص ٥٤١.
- (86) Hooker, op. Cit, P. 5.
- (87) Ibid, P. 6.
- (٨٨) شاخنت، تراث الاسلام، ق ١، ص ١١٠، ينظر: لودفيغ، اميل، البحر المتوسط، ترجمة عادل زعيتر، دار المعارف بمصر، (قاهرة-١٩٥٢) - ص ١٢٦.
- (٨٩) ابن خلدون، عبد الرحمن بن محمد، مقدمة ابن خلدون، دار القلم، ط ١، (بيروت-١٩٧٨)، ص ٢٥٣.

(٩٠) رنسيما، ستيفن، الحضارة البيزنطية، ترجمة عبد العزيز توفيق جاويد، مكتبة النهضة المصرية، (قاهرة- ١٩٦١)، ص ١٧٥. ينظر:

Aman . C.W.C, The Art of War in the Middle Ages AD-378-1515, Sec. edition (New Yourk- 1953) , P.P, 44-48.

- (٩١) لودفيغ، البحر المتوسط، ص ٤٢٦.
- (٩٢) الجراري، عبد الله بن عباس، تقدم العرب في العلوم والصناعات واستاذيتهم لاوريا، دار الفكر العربي، ط ١، (قاهرة- ١٩٦١)، ص ١٦٤. ينظر: حسن، حسن ابراهيم، تاريخ الاسلام السياسي والديني والثقافي والاجتماعي، مطبعة السنة المحمدية، (قاهرة - لا.ت)، ص ٤٨٤.
- (٩٣) عبد العليم، انور، الملاحة وعلوم البحار عند العرب، سلسلة عالم المعرفة، (كويت- ١٩٧٩)، ص ٢٤.
- (٩٤) العلي، جواد، المفصل في تاريخ العرب قبل الاسلام، ج ٣، دار العلم للملايين، ط ٢، (بيروت- ١٩٧٨)، ص ٢٢٤.
- (95) Olmsted, A.T, History of the Persion Empire (Achaemenid Period), hicago-1943, P.326.
- (٩٦) المفصل، ج ٧، ص ٢٤٦-٢٤٥.
- (٩٧) سالم، سيد عبد العزيز، تاريخ البحرية في المغرب والاندلس، مؤسسة الشباب الجامعية، (قاهرة- لا.ت)، هامش رقم (٢)، ص ١٣.
- (٩٨) الرازي، محمد بن ابي بكر، مختار الصحاح، دار الرسالة، (الكويت- ١٩٨٣)، ص ٤١.
- (٩٩) م، ن، ص ٢٨٨.
- (١٠٠) ابن منظور، جمال الدين محمد بن مكرم، لسان العرب، ج ٣، الدار المصرية للتأليف والترجمة، (القاهرة- لا.ت)، ص ٨١.
- (١٠١) ابن دريد، ابي بكر محمد بن الحسن الازدي، جمهرة اللغة، ج ٣، دائرة المعارف العثمانية، (حيدر آباد - ١٣٤٥ هـ)، ص ٣٩، ينظر الرازي، نفس المصدر، ص ٣٠٢.
- (١٠٢) عبد العليم، الملاحة وعلوم البحار عند العرب، ص ٢٤.
- (١٠٣) ابن منظور، لسان، ج ١، ص ٨٦. (مادة ركب).
- (١٠٤) م، ن، ج ٧، ص ٤٧.
- (١٠٥) ابن دريد، الجمهرة، ج ٢، ص ٨٦. ينظر، الزبيدي، محمد مرتضى الحسيني، تاج العروس من جواهر القاموس، (مادة نجر)، ج ١٣، تح: عبد العليم طحاوي، المطبعة الحيرية، (قاهرة- ١٣٠٧ هـ)، ص ١٨١.
- (١٠٦) الزبيدي، م، ن. ينظر: الرصافي، معروف، معجم الالة والاداة، تحقيق عبد الحميد الرشدوي، دار الرشيد، (بغداد- ١٩٨٠)، ص ٢٦.
- (١٠٧) م، ن، ج ٥، ص ٢٢٥. (مادة صفج).
- (١٠٨) ابن منظور، م، ن، ج ٧، ص ٣٧٠.
- (١٠٩) ابن جبير، ابو الحسين محمد بن احمد البلسني، رحلة ابن جبير، دار ومكتبة الهلال، (بيروت- ١٩٨١)، ص ٧٠.
- (١١٠) عبد العليم، الملاحة وعلوم البحار، ص ٢٣.
- (١١١) مؤنس، البحر المتوسط قبل الاسلام، ص ٤٨.
- (١١٢) لويس، ارشيبالد، القوى البحرية والتجارية في حوض البحر المتوسط (٥٠٠- ١١٠٠ م)، ترجمة احمد محمد عيسى، مكتبة النهضة المصرية، (قاهرة- لا.ن)، ص ٥١.
- (١١٣) مؤنس، م، ن، ص ٤٨.
- (١١٤) م، ن، ص ١٥.

مصادر ومراجع البحث :

اولا: المصادر

- ١- ابن جبير، ابوالحسن محمد بن احمد البلسني (ت ٦١٤ هـ)، رحلة ابن جبير، مكتبة دار الهلال، (بيروت- ١٩٨١).
- ٢- الحميري، ابو عبدالله محمد بن عبد الله بن عبد المنعم (ت ٩٠٠ هـ)، الروض المعطار في خبر الاقطار، تحقيق: ليفي بروفنسال، مطبعة لجنة التأليف والترجمة، (القاهرة- ١٩٨٠).
- ٣- ابن خلدون، عبد الرحمن بن محمد (ت ٨٠٨ هـ)، تاريخ بن خلدون المسمى العبر وديوان المبتدأ والخبر في اخبار العرب والعجم والبربر ومن عاصرهم من ذوي السلطان الاكبر، مؤسسة الاعلمي للمطبوعات، (بيروت- ١٩٧٠).
- ٤- ابن دريد، ابي بكر محمد بن الحسن (ت ٢١٢ هـ)، جمهرة اللغة، دائرة المعارف العثمانية، ط ١، (حيدر اباد ١٣٤٥ هـ).
- ٥- الرازي، محمد بن ابي بكر، مختار الصحاح، دار الرسالة، (الكويت- ١٩٨٣).
- ٦- الزبيدي، محمد مرتضى الحسيني، تاج العروس من جواهر القاموس، تحقيق: مجموعة من الاساتذة، المطبعة الخيرية، (القاهرة- ١٣٠٧ هـ).

- ٧- السراج، محمد بن محمد الاندلسي الوزير (ت ١١٤٩ هـ)، الحلل السندسية في الاخبار التونسية، الدار التونسية للنشر، (تونس-لا.ت).
- ٨- ابن كثير، ابو الفداء اسماعيل، (ت ٧٧٤)، تفسير القرآن العظيم، دار الاندلس ط ٢، (بيروت- ١٩٨٠).
- ٩- الكندي، ابو عمر محمد بن يوسف (ت ٣٥٠ هـ)، فضائل مصر، تحقيق: ابراهيم احمد العدوي وعلي محمد عمر، مطبعة الاستقلال، ط ١، (القاهرة- ١٩٧١).
- ١٠- ابن منظور، جمال الدين محمد، (٥٧١ هـ)، لسان العرب، الدار المصرية للتأليف والترجمة، (القاهرة-لا.ت).
- ١١- مؤلف مجهول، الاستبصار في عجائب الامصار، دار الشؤون الثقافية، (بغداد- ١٩٨٦).
- ١٢- الوزان، الحسن بن محمد الفاسي المعروف بليون الافريقي، وصف افريقيا، ترجمة
- ١٣- محمد حجي محمد الاخضر، دار الغرب الاسلامي، ط ٢، (بيروت- ١٩٨٣).

ثانيا: المراجع (العربية)

- ١- الاحمد، سامي سعيد، كلكامش، دار الشؤون الثقافية، (بغداد- ١٩٩٠).
- ٢- ابراهيم، د. نجيب ميخائيل، مصر والشرق الأدنى القديم، مطبعة الاسكندرية، ط ٢، (الاسكندرية- ١٩٥٧).
- ٣- البعلبكي، منير، موسوعة الموارد العربية، دار العلم للملايين، ط ١، (بيروت- ١٩٩٠).
- ٤- الجراري، عبد الله بن عباس، تقدم الغرب في العلوم والصناعات واستاذيتهم لاوروبا، دار الفكر العربي، ط ١، (القاهرة- ١٩٦١).
- ٥- حتي، فيليب، تاريخ سوريا ولبنان وفلسطين، ترجمة: د. جورج حداد، عبد الكريم رافق، دار الثقافة، (بيروت-لا.ت).
- ٦- حوراني، جورج فضل، العرب والملاحة في المحيط الهندي في العصور القديمة والوسطى، ت: السيد يعقوب بكر، مكتبة الانجلو المصرية، (القاهرة - لا.ت).
- ٧- حسن، حسن ابراهيم، تاريخ الاسلام السياسي والديني والثقافي، مطبعة السنة المحمدية، (القاهرة-لا.ت).
- ٨- دبوز، محمد علي، تاريخ المغرب الكبير، مطبعة عيسى البابي الحلبي، ط ١، (القاهرة-لا.ت).
- ٩- رفعت، محمد، تاريخ حوض البحر المتوسط وتياراته السياسية، دار المعارف، (القاهرة-لا.ت).
- ١٠- الزاوي، الظاهر احمد، تاريخ الفتح العربي في ليبيا، دار المعارف بمصر، ط ٢، (القاهرة- ١٩٦٧).
- ١١- سالم، سيد عبد العزيز، تاريخ البحرية العربية في المغرب والاندلس، مؤسسة الشباب الجامعية، (الاسكندرية-لا.ت).
- ١٢- عبد الحميد، سعد زغول، تاريخ الاسكندرية وحضارتها منذ اقدم العصور، (الاسكندرية- ١٩٦٣).
- ١٣- عبد العليم، انور، الملاحة وعلوم البحار عند العرب، (الكويت- ١٩٧٧).
- ١٤- علي، محمد كرد، خطط الشام، دار العلم للملايين، ط ٢، (بيروت- ١٩٦٩).
- ١٥- العريني، سيد الباز، الدولة البيزنطية (٣٢٣-١٠٨١)، دار النهضة العربية، ط ١، (بيروت- ١٩٨٢).
- ١٦- عبد الوهاب، حسن حسني، خلاصة تاريخ تونس، المطبعة التونسية، (تونس- ١٣٣٦ هـ).
- ١٧- علي، فاضل عبد الواحد، الطوفان في المراجع السومرية، (بغداد- ١٩٧٥).
- ١٨- العلي، جواد، المفصل في تاريخ العرب قبل الاسلام، دار العلم للملايين، ط ٢، (بيروت- ١٩٧٨).
- ١٩- مؤنس، حسين، تاريخ المسلمين في البحر المتوسط، الدار المصرية اللبنانية، ط ٢، (القاهرة- ١٩٩٣).
- ٢٠- ماهر، سعاد، البحرية في مصر الاسلامية واثارها الباقية، دار الكتاب العربي، (القاهرة-لا.ت).
- ٢١- ماجد، د. عبد المنعم، تاريخ الحضارة الاسلامية في العصور الوسطى، مكتبة الانجلو، (القاهرة- ١٩٦٧).
- ٢٢- محمد، محمد عبد القادر، الساميون في العصور القديمة، دار النهضة العربية، (القاهرة- ١٩٦٧).
- ٢٣- النحاس، يوسف، الفينيقيون وركاز الذهب واكتشاف امريكا، مطبعة، الجريدة الجديدة، (القاهرة- ١٩٤٣).
- ٢٤- النجفي، حسن، التجارة والقانون بدا من سومر، مركز البحوث والعمليات، (بغداد- ١٩٨٢).
- ٢٥- الناصوري، رشيد، تاريخ المغرب الكبير (العصور التاريخية اسسها التاريخية والحضارية والسياسية)، دار النهضة، (بيروت- ١٩٨١).
- ٢٦- يحيى، لطفي عبد الوهاب، العرب في العصور القديمة، دار المعرفة، (الاسكندرية- ١٩٩٠).

ثالثا: المراجع (المعربة)

- ١- ايمار، اندي، جانين ادارية، تاريخ الحضارات العام، الشرق واليونان القديمة، ت: فريد، م. داغر، فؤاد، ج. ابو ريمان، منشورات عويدات، ط ٣، بيروت، باريس، ١٩٩٣.
- ٢- برستد، جيمس هنري، تاريخ مصر من اقدم العصور حتى الفتح الفارسي، ترجمة، حسين كمال، المطبعة الاميرية، ط ١، (القاهرة- ١٩٢٩).
- ٣- ديورانت، ول، قصة الحضارة، ترجمة، محمد بدران، نشر جامعة الدول العربية، ط ٣، (القاهرة- ١٩٧٢).
- ٤- رنسيان، ستيفن، الحضارة البيزنطية، ترجمة: عبد العزيز جاويد، مكتبة، النهضة المصرية، (القاهرة- ١٩٦١).

- ٥- سـاكز، هاري، قوة آشور، ترجمة: عامر سليمان، منشورات المجمع العلمي العراقي، (بغداد-١٩٩٩).
- ٦- شـاخت، تراث الاسلام، ترجمة: محمد زهير السـمهوري، وآخرون، عالم المعرفة، ط٢، (الكويت-١٩٨٨).
- ٧- فركتو، جان، مصر القديمة، ترجمة: الياس الحائك، المنشورات العربية، (جونييه-١٩٧٢).
- ٨- كريم، صموئيل نوح، السومريون حضارتهم وخصائصهم، ترجمة: فيصل الوائلي، دار غريب للطباعة، (الكويت-لا.ت).
- ٩- لودفيغ، أميل، البحر المتوسط، ترجمة: عادل زعيتر، دار المعارف بمصر، (القاهرة-لا.ت).
- ١٠- لويس، ارشيبالد، القوى البحرية والتجارية في حوض البحر المتوسط ٥٠٠-١١٠٠م، ترجمة: احمد محمد عيسى، مكتبة النهضة المصرية، (القاهرة-لا.ت).
- ١١- لام، هارولد، هانيبال، ترجمة: رشدي السيبي، دار الفكر العربي (بيروت-١٩٦٢).
- ١٢- لويد، سيتون، الرافدين (موجز تاريخ العراق)، ترجمة: طه باقر و بشير فرنسيس، طبعة جامعة اكسفورد، ١٩٤٣.
- ١٣- موركت، انطوان، تاريخ الشرق الادنى القديم، ترجمة: د. توفيق سليمان، مكتبة الاداب، (القاهرة-لا.ت).
- ١٤- هونكه، زيغريد، شمس العرب تسطع على الغرب، ترجمة: فاروق بيضون و كمال دسوقي، منشورات المكتب التجاري، ط١، (القاهرة-١٩٦٤).
- ١٥- وولي، ليونارد، وادي الرافدين مهد الحضارة، ترجمة: احمد عبد الباقي، دار الكتاب اللبناني، ط١، (القاهرة-١٩٤٨).

رابعاً: المراجع (الاجنبية)

- 1- Wars, Grant, Michil, The punic Wars, WWW//A:\Rome, The punic Wars.htm.
- 2- Hooker, Richard, The punic WWW//A:\Rome, The punic Wars.htm.
- 3- Harden, Donald, Phoenicians, (london-E.D).
- 4- Olmsted, A.T, History of persian Empire, (Achaemenid period), Chicago-1943.
- 5- Oman, C.W.C, The Art of War in the Middle Age, (AD378-1515), second edition, New Yourk-1953.
- 6- Paton, Lewis, B, the Wearly History of Syria and palestine, (New Yourk-1901).
- 7- Toor, Cecil, Ancint Ships, first edition, (Chicago-1964).

خامساً: الدوريات

- ١- مؤنس، حسين، البحر المتوسط قبل الاسلام (بحر صنعته في قديم الزمان شعوبنا وعلى سواحلها تمثلت امجادنا)، مجلة العربي، العدد (٦)، (الكويت - ١٩٦٣).