صناعـة السفـن الحربيـــة فـي مـدن البحـر المتـوسط وكيفيـة تطـورها عند المسلمين خـــلال القــرن الأول الهجـري / السابــع الميـــلاد

م.م . شيماء عبد الباقي محمود
قسم التأريخ / كلية التربية / جامعة تكريت

الخلاصة

ترتبط صناعة السفن بشكل عام بظهور أقدم الحضارات على سواحل البح المتوسط ، ويعد المصريون القدماء هم رواد صناعة السفن ، فقد صنعوا أول الأمر زوارق من القصب كانوا يستخدمونها في النقل والتجارة في نهر النيل ، ثم صنعوا السفن من الخشب واستخدموا في تحريكها المجاذيف والاشرعة المربعة وهي الاخرى لاغراض التجارة مع مدن السواحل الشامية وخاصة جبيل .

ولم تتمكن مصر من صناعة سفن حربية حتى نهاية الالف الثاني قبل الميلاد غير ان التطور اللاحق لصناعة السفن قد أحدثه سكان الساحل السوري حيث أضافوا أجزاء عليا للسفن الحربية لتستعمل من قبل المقاتلين والجذفين وأن رفع سقف السفينة عند الفينقيين يمكن رماة السهام من التصويب بسهولة على الاعداء ، ثم زادوا فيها طابقا ثالثا لتكون أسرع بحركتها بحدود سنة ٦٠٠ ق . م .

وقد أخذ الاغريق نظام بناء السفن الفينقية وطوروه باستخدام سفن طويلة وصارت سفنهم بثلاثة طوابق بحدود سنة ٥٠٠ ق. م .، وبعد أن سيطر الرومان على أقاليم البحر الابيض المتوسط شيدوا اسطولا بحريا قوامه سفنا تضم صفيين من الجذوفين ، وبعد أن فتح المسلمون شواطيء البحر المتوسط كان عليهم إيجاد قوة بحرية لمواجهة الاساطيل البيزنطية ، فقرر المسلمون جلال العصر الاموي الاستفادة من ذوي الخبرة من أبناء تلك البلاد في بناء السفن البحرية والملاحية ولذلك كانت السفن الإسلامية الاولى شبيهه بسفن الروم ، لكن المسلمون أستطاعوا خلال فترة قصيرة أن يتفوقوا على من سبقوهم بهذا المجال فاعتمدوا القلع المثلث ووضعوا للسفن ساريات تحركها مجاذيف من حجم كبير ، ويثبت القلع المثلث على عمود منحدر طويل ويحمل على صاري السفينة ، وهذا الابتكار يجعل من السفينة أقدر على العمل وأسرع مما كانت عليه وكان أستخدام هذا النوع من السفن عند المسلمين قاصرا على أسطول البحر المتوسط .

مقومات الوحدة الحضارية لحوض البحر المتوسط

تختلف المجتمعـات الحضــارية فــي الزمــان والمكــان ولكل واحدة منها مظاهرها الحضارية التي تميزها عن غيرها ، فالحيز المكاني هــو الذي يتحكــم فــي نــوع النشــاط الــذي يمارسه الناس ، أما الحيز الزماني فهو يلعب دورا بارزا في درجات هذا النشاط ، فالمجتمعات الانسانية الأولى نلاحظ فيها تأثير المكان واضحا على نشاط الإنسان حتى ليمكن معه القول بجبرية الطبيعة الجغرافية ، ولكن صراع الإنسان المستمر والدؤوب ضــد هــذه الجبرية العنيدة جعله يتغلب عليها أو يتكيف معها ويسخرها لصالحــه ، والتجــارة ترتبط بعاملين رئيسيين يمثــلان الأســاس فــي قيام الحركة التجارية وازدهارها ، وقد لعب هذا الدور التجاري كوسيط بين الأمم والحضارات وهذا ما إمتازت به الحضارات التي نشأت في حوض البحر المتوسط ، ويمكن تحديد هذين العاملين بـ : ١. الموقع الجغرافي المتميز .

٢. وجود طرق برية وبحرية تجارية مع وجود قوة أمنية تستطيع توفير الأمن والأمان وتضمن وصول البضائع التجارية المختلفة وسير القوافل وعدم وجود قيود جمركية على حركة البضائع التجارية الداخلية والخارجية [١] .

وغالبا ما ينعكس هذا العامل الاقتصادي سلبا أو إيجابا على النواحي السياسية لمثل هذه الكيانات ، فكان نجاح الدولة في المحافظة على طرق التجارة يعني قوتها وأستمرارها كقوة ضاربة قادرة على مواجهة التحديات داخليا وخارجيا وعلى العكس تماما فأن سيطرتها على الطرق أو تحول الطرق التجارية الى أماكن ومراكز مدن أخرى يعني إنتهاء دورها السياسي والاقتصادي وبالتالي سقوطها [٢] .

لذا فأن الذي يتأمل النشاط الحضاري الذي قام في حوض البحر المتوسط يلمس تداخل هذه الحضارات بشكل كبير وامتزاجها أو التقائها في كثير من الأحيان ، بحيث يمكن أن نقول بشكل عام إنها مركز لوحدة حضارية إن لم تكن متجانسة تماما في كافة مناطقها فهي على أقل تقدير متكاملة ، وقد تهيأت الوسائل لسكان شواطئ البحر المتوسط أن يتصلوا ببعضهم ولحضارتهم بأن تتداخل وتمتزج أو تلتقي في عدة جوانب منها مجال الثقافة والسياسة والدين والتجارة [٣] .

الصلات القديمة بين دول البحر المتوسط

كان حوض البحر المتوسط أو جزء منه هو المجال الاول للإمبراطوريات التي قامت على شواطئه وهكذا أتجه المصريون في تكوين إمبراطوريتهم في عهد فراعنة الدولة الحديثة الى المنطقة السورية والشواطيء الجنوبية لأسيا الصغرى ، ومد تحوتمس الثالث نفوذه الى ربوع بحر إيجة وأقام أحد قواده حاكما على أحدى جزر هذا البحر ، بينما شكلت أسيا الصغرى وسورية ومصر ولايات في أمبراطورية الاسكندر القادم من مقدونية على الشاطئ الأوربي للبحر المتوسط ، والشيء ذاته يقال عن الامبراطورية التي أقامتها رومه والتي كان حوض البحر المتوسط هو إطارها الرئيسي [٤] .

وقد إشتهرت مصر في ذلك الوقت ببناء السفن المتينة التي كانت تمخر عباب البحريين الأبيض المتوسط والاحمر ، اذ ارتبطت هذه الصناعة بشكل عام بظهور أقدم الحضارات على سواحل البحر المتوسط ، ويعد المصريون القدماء هم رواد صناعة السفن ، وعلى الرغم من أن الاخشاب اللازمة لهذه الصناعة أي صناعة السفن البحرية لم تكن متوفرة في مصر ألا أنها كانت تستورد من سوريا وجزر البحر الابيض المتوسط ، بل وكانت مصر على صلات قوية بجزر كريت وصقلية منذ عهد الاسرتين الاولى والثانية [٥] ،اذ أخذ أغنياء القطر يجلبون من سورية مايلزمهم من خشب الإرز الذي صنع منه تجارهم مايدهش الناظر اذ صنعوا من خشب الإبنوس ومن العاج المستحضرين من الأقاليم الجنوبية وانتشرت صناعة السفن في كل مدينة ومزرعة كبيرة ، ثم تعددت أنواعها فأصبح منها الضخم الكبير المستعمل لشحن البضائع والغلال والبهائم ، كما صار منها القوارب البحرية البديعة ذات القلاع العظيمة والمجاذيف العديدة التي استعملها الأمراء للتنعيم والرفاهية ، وسفن ذلك العصر أقدم سفن معروفة للآن طافت شواطيء البحر الاحمر والمتوسط (ينظر الشكل ١) [٦] ، وبعدها تطورت صناعة السفن واصبحت مصر أول دولة بحرية معروفة في التاريخ بعد أن شيد (سحورا) أحد ملوكها أسطولا بحريا ضخما واوفدها الى فنيقية وبلاد الصومال وجنوبي خليج عدن لجلب البخور والروائح العطرية والادهنة الجميلة الكثيرة الاستعمال عند الشرقيين (ينظر الشكل ٢) [٧] ، كما طور المصريون

الملاحة بتحسينات أدخلوها عليها كاستعمال أحد المجاذيف سكانا(دفة المركب) بآخر المركب متصلا بيد تديرة على حسب الارادة[٨] .

ومن ذلك يتضح أن مصر أخذت ترقى تجاريا وحربيا حتى اضطرت في آخر الآمر أن تتدخل في أمور البلاد المجاورة لها وأن تبسط نفوذها عليها فلم يعد الفراعنة قنوعين بخيرات قطرهم كما أن التجار طمعوا في نعم الاقطار الاخرى فكثرت التجارة مع الجنوب ، وأخذت الاساطيل المصرية الملكية شمالا تنقل خيرات لبنان وأخصبها خشب الارز من غابات تلك الجهات الغنية ودلتنا المباحث الحديثة على وجود صلة تجارية قديمة بين مصري وجزر البحر الابيض المتوسط وهو أمر منتظر لا يحتاج الى دهشة أو استغراب [٩] ، اذ اشتهر المصريون بكثرة تجارتهم مع البلاد الاجنبية وكان لكل بلد من بلدانهم سوق كالموجود الآن ، وهاجر بعض الاهالي من داخلية بلاد وادي الشام الى شاطيء البحر الابيض المتوسط وأسسوا هناك ممالك فينقيه ، وابتدأوا صيادين بحريين ثم أرتقوا فصاروا تجارا بحريين مهرة وأخذت سفنهم تنقل مصنوعاتهم الى جزيرة قبرص حيث إستخرج بعضهم معدن النحاس ، ثم زحف الفينقيون على شاطيء آسيا الصغرى فاستولوا على رودس وجزر الارخبيل اليوناني ، ثم أسسوا محطات تجارية لهم في كل ميناء تصلح لذلك على ساحل أسيا الصغرى الجنوبي وعلى جزر اليونان وأرض اليونان نفسها [١٠] .

كما عقدوا معاهدات تجارية مع سكان جزر البحر الابيض المتوسط [١١] ، اذ أن المدن الساحلية الفينقية الصغيرة لم تتوحد في أطار دولة واحدة بل عاشت كل واحدة منها مستقلة عن الاخرى وظهرت أربع ممالك مهمة هي : أوغاريت ، جبيل ، صيدون ، وصور ، وقد أحتلت جبيل وأوغاريت المكانة الأهم أول الأمر وعقدت جبيل منذ الالف الثالث ق.م ارتباطاتها التجارية مع مصر [١٢] فصدرت إليها الاخشاب اللازمة لبناء السفن حيث توفر في جبيل الغابات التي يمكن الاستفادة من أخشابها وقد عرف سكانها في بلاد وادي النيل بأسم قاطعي الاخشاب[١٣] .

ولم تتمكن مصر من صناعة سفن حربية حتى نهاية الالف الثاني قبل الميلاد على يد الفينقيين أذ أن البحرية الفينقية هي أشهر وأقدم بحرية في العصور الغابرة [١٤] ومنذ الألف الثالث ق.م أخذ المصريون وكما تقدم يقصدون سوريا ولبنان ليأتوا بخشب الأرز الذي يحتاجون اليه في بناء السفن المسماة (كبت) على أسم المدينة الفينقية (كبن) أو جبيل ، وتتصف هذه السفن الجبيلية بالميزات الاساسية للمركب الفينيقي ، فهي زوارق كبيرة ذات طرفين مرتفعين ومجهزة بدرابزون متحرك على الارجح وتسير بواسطة الأشرعة أو المجاذيف ولقد جعل داخلها واسعا لتنقل الحمولة الكبيرة ويشتمل تجهيزها على سارية مزودة بعارضة وبأربعة أشرعة مربعة معلقة بجبال وهناك سلالم تساعد في الوصول الى مختلف أجزاء السارية ، وتتألف الدفة من مجذافين كبيرين مثبتين في المؤخرة ، ويلاحظ أن هذه الزوارق الكبيرة المستديرة أقدم نماذج (للماهون) الذي مازال يستعمل في الشرق المتوسطي [١٥] .

وأن ما يجب أخده بعين الإعتبار في قرطاجة قبل كل شي هو أنها كانت المدينة الوحيدة الصناعية الاولى في العالم ، ويؤكد أحد الباحثين في حديثة بهذا الصدد أنه في سنة ١٤٨ ق.م عندما شن الرومان حرب إبادة استطاعت قرطاجة رغم انحطاط الأحوال فيها أن تصنع في ترسانتها الخاصة خلال أسابيع قليلة ثلاثة الآف درع وتسعة الآف سيف وخمسة عشر ألف رمح وثلاثة الآف منجنيق ومن المعروف أيضا أن ورشات السفن الحربية كانت تنتج وبسرعة سفنا هامة فلو أخذنا بعين الأعتبار الأرقام الواردة في وصف أحدى الرحلات البحرية لأدركنا أن السفن القرطاجية كانت تستطيع بالتأكيد أن تنقل عدة مئات من الأشخاص وتحمل أحواضها بكميات كبيرة من البضائع أو المؤن [١٦] ، أذ برعوا

في صناعة السفن الصغيرة والكبيرة المتطورة والتي تلائم شكل سواحلهم البحرية والانتقال الى باقي الجزرمن أجل التجارة الى جانب الاحتياطات العسكرية [١٧] .

ويعد الفينقيون البحارة الاوائل الذين جازفوا بأنفسهم في غرب البحر المتوسط وتوغلوا في المحيط الاطلسي ، وكان سبب هذه القوة والشهرة نوع الصناعات التي اشتهرت بها ، أذ أن تاريخ البحرية الفينقية في شرقي المتوسط كانت نتيجة عدة عوامل أقتصادية وسياسية نتج عنها سبق البحرية التجارية زمنيا للبحرية الحربية [١٨] ، إذ برعـوا فـي صنـاعة السفـن الصغيـرة المتطورة والتي تلائم شكل سواحلهم البحرية والانتقال الى باقي الجزر من أجل التجارة [١٩] ، ومن أشهر هذه المراكب وأقدمها ، المراكب المسماة ((سفن جبيل)) [٢٠] كما تقدم ، وقد تطورت هذه الصناعات وأنقسمت الى نوعين سفن تجارية وسفن بحرية ، فبالنسبة للاولى كانت القوارب والسفن الفينقية في أول الأمر معدة للاحمال الخفيفة مثل الصيد ونقل البضائع بين المدن الفينقية نفسها وذلك لصعوبة الطرق البحرية التي تربط بين هذه المدن ولم يغامر الفينقيون في أول الأمر في وسط البحار بل كانوا يحاذون الشواطيء في أسفارهم التجارية ، ونظرا لأن سرعة السفن الفينقية كانت في بادي الأمر لا تتجاوز بضعة أميال فأن مدنهم على الساحل الفينقي ومستوطناتهم على شواطيء الحوض الغربي للبحر الأبيض المتوسط كانت قريبة من بعضها بحيث لا تزيد المسافة الفاصلة بين كل مدينة وأخرى عن ملاحة يوم كامل [٢١] .

هذا وقد اختلفت السفن التجارية في شكلها عن السفن الحربية ، حيث أن الأولى كانت مستديرة وتظهر بمقدمة ومؤخرة مرتفعتين وشكل المقدمة غالبا ما يشبه عنق وراس الطير ، وكانت السفن التجارية في أول الأمر شراعية ثم تقدمت صناعتها عندما أصبحت تتوغل في البحار والمحيطات فزودت بالمجاذيف التي تستعين بها أغلب الأحيان عند الدخول الى الموانيء أو الخروج منها فـي حالة سكـون الريـاح وهـي تشبـه إلى حد كبير السفن المستعملة حاليا في موانيء سوريا والتي يطلق عليها إسم المـاعـون (Mohiunes) ، ويشترط في السفينة الفينقية التجارية سعتها الكبيرة لحمل الكثير بغض النظر عن عامل السرعة ، وقد وجدت عدة نماذج لسفن تجارية فينقية منقوشة على جدران قصر خرسباد الذي بني في عهد سرجون الثاني ملك أشور في القرن الثامن ق.م ، (ينظر الشكل رقم ٣) [٢٢] ، بالاضافة الى ذلك كانت السفينة مجهزة أيضا بصاري مركزي مد عليه شراع مربع ، وهناك رسم آخر لسفينة شراعية فينقية عثر عليها الآثارين سنة ١٩١٤ مرسوما على جانب إحدى التوابيت في مدينة صيدا بفينيقيا نفسها وكان هذا الرسم عبارة عن جسم سفينة مستديرة مؤخرتها مرتفعة على شكل رقبة طير البجع ومقدمتها تنتهي بسقيفة حارس ولها قلع كبير مربع محمول على صاري مركزي تدفع بواسطة السفينة وفي الـــــــمقدمة صاري صغير به قلع يستعان به على تحريك الدفة وتوجه السفينة من مركز فوقها [٢٣] .

ورغم أن الفينقيين كانوا لا يعرفون البوصلة فأنهم كانوا يعتمدون في أسفارهم على النجم القطبي ، وقد بلغ الاسطول الفينيقي التجاري نتيجة هذا التطور في صناعة السفن أقصى الازدهار في شرقي البحر الابيض المتوسط منذ القرن الحادي عشر ق.م في عصر صيدا وصور [٢٤] ، واعتبارا من القرن السادس ق.م بدأت قرطاجة تتسلم مكان صور في سيادة الحوض الغربي للبحر الابيض المتوسط وواصل الاسطول الفينيقي ازدهاره تحت زعامتها الى أن أضمحل نهائيا في نهاية الحرب اليونانية الثانية ٢٠١ق.م [٢٥] ، وورثت قرطاج بحرية صور فلاقت الشهرة نفسها ولا يعود الفضل في ذلك لقوة مراكبها وحسب بل أيضا لخبرة بحارتها الذين لم يعرفوا البوصلة وإنما كانوا يهتدون بكوكب

الدب الاكبر[٢٦] ، وعرفت في صور مراكب ((تارسيس)) التي بلغتنا شهرتها من خلال التوراة والاهتمام الذي أولاها إياها الملك سليمان حسب ما تذكر الروايات ، أذ تعتبر أقدم نماذج للمراكب التجارية التي كانت قرطاج تملك اعداد كبيرة منها كما يملكها مجهزوها أو بحارتها ولقد استخدمت مع رجالها لنقل الجيوش القرطاجية والمعدات وغيرها عند نشوب الحرب لأن البحرية الرسمية غير كافية في قرطاج وتحمي هذه البحرية الرسمية في زمن السلم منافذ الأقاليم الخاضعة لنفوذ قرطاج التجاري من القراصنة وتحرس القوافل البحرية وتهاجم في زمن الحرب أساطيل العدو [٢٧] .

وفي سنة ١٤٧ ق .م أعاد القرطاجيون بناء أسطول من خمسين مركبا ضخما والرومان عند أسوار مدينتهم ، وحاول هذا الاسطول الذي وضع فيه أبناء المدينة كل أمالهم أن يغير للمرة الاخيرة ولكن محاولته باءت بالفشل وكل ما تعلمه عن مصانع السفن في قرطاج هو أنها ضخمة وقائمة داخل المرفأين ويحميها سور ، ولاغرر أن العمال والحرفيين الذين كانوا يشتغلون فيها هم من أفضل العمال والحرفيين في القديم لأنهم كانوا يملكون خبرة واسعة ، وقد ظل الفينقيون وخاصة سكان جبيل وصور يضعون كل أساطيل العهود القديمة منذ أبعد مرحلة تأريخية حتى غزو الأسكندر ، وقد إجتمعت الشهادات في كل العصور الماضية على أن اسطولا صور وقرطاج من أشهر أساطيل العلم القديم [٢٨] .

أما البحرية الحربية فقد أشتهر الفينقيون منذ عهودهم الباكرة على الساحل السوري بأنهم تجار ماهرون أستطاعوا أن ينفذوا الى أجزاء مختلفة من العالم بواسطة التجارة والمبادلات السلمية دون أن يثيروا الشكوك حولهم ، كما كانت لهم سهولة التأقلم مع أي وضع سياسي في المناطق التي ينزلون بها لأن هدفهم كان هو الكسب التجاري والحصول على الأرباح الطائلة دون محاولة للتدخل في الاوضاع السياسية السائدة هناك [٢٩] .

وقد سبق وأن أشرنا الى أن البحرية التجارية لدى الفينقيين كانت أسبق من البحرية الحربية ولا نستطيع أن نحدد تاريخا معينا لظهور هذه الأخيرة في شرقي المتوسط غير أن الذي نعرفه هو أن الفينقيين كانوا يقودون البحرية الحربية في بلاد الشرق القديم وكان الاشوريون عند إستيلائهم على الساحل الفينيقي يستخدمون سفن المدن الخاضعة لهم لإخماد ثورات المدن الاخرى التي كانت تمتنع عن دفع الجزية وتحاول القيام بثورات مضادة للحكم الاشوري من آن لآخر ، ويؤكد ذلك أنضمام سفن كل من صيدا وعكا وصور التي في البر الى الملك الاشوري سرجون الثاني أثناء حصارة لمدينة صور سنة ٧٢٢ق.م ، والذي دام لمدة خمس سنوات ثم أنتهى بمعاهدة التزمت فيها صور بدفع الجزية للآشوريين [٣٠] ، كذلك طلب الملك الاشوري سنحريب من الفينقيين أن يبنوا له أسطولا حربيا عندما أراد أن يخضع المنشقين عنه في جنوب بلاد ما بين النهرين [٣١] .

إذ أن هذه القوى كانت تلجأ الى أساطيل الفينقيين إذا ما احتاجت الى اساطيل بحرية حيث كانوا يمدونهم ويزودونهم بالرجال والعتاد وقد استخدمهم سرجون الثاني حينما هاجم قبرص ، كما ساعدت اساطيل الفينقيين الفرس في حروبهم حيث أستعان بهم ((دارا الاول)) في حربه ضد الاثنيين [٣٢] .

ولـم تكـن سفنهـم ذات الصفـوف الثلاثيـة من المجاذيف التي استعملوها من طراز السفن الحديثة في ذلك العهد رغم أن كل السفن التي أستخدمت في الحروب في موقعة ((الاليا)) ٥٣٥ ق.م ، كانت خمسية أي تحمل كل منها ٥٠ مجذافا فهذه الأخيرة أقدم كثيرا وأصغر حجما حيث يقول ثيوكيدس : أن الكورنثيين كانوا أول من بنى السفن الثلاثية الصفوف من المجاذيف حوالي ٧٠٠ ق .م ، بين اليونانيين ، ويمكن أن نتصور بأن رواية ((كليمنت السكندري)) عن أن الصيدونيين هم الذين اخترعوها كان لها نصيب من الصحة بينما كان (نخاو) ملك مصر يستعمل سفنا

ثلاثية صنعت سنة ٦٠٠ ق .م ، حسب مارواه هيرودوت . والظاهرة العامة أن السفن الحربية في ذلك الوقت تتمثل في مقدمتها المدببة لتدك أعداءها أو لتقصف ريش (نصال) مجاذيفها عندما تمر بجوارها ، ويقول البعض أن ذلك كان أختراعا فينقيا ولكن شيئا مماثلا وجد في السفن الممثلة عن نصل خنجر يرجع الى عصر البرونز المبكر عثر عليه في ((دوراك)) بفرجينا في أسيا الصغرى مما يوحي من جهة أخرى بأنه أختراع إيجي نقله الفينقيون عن المسينين [٣٣] .

وعلى الرغم من تطور صناعة السفن في قرطاج ألا أنها لم تكن أساطيلها في زمن الحرب على درجـة كافية من القوة التي كانت تقدر لها حيث أنها هزمت تكرارا لا من اليونان فحسب بل ومن الرومان أيضا رغم أنهم كما يروى لم يكونوا معتادين على القتال البحري في زمن الحرب البونية الأولى حتى أنهم استخدمـوا سفينه مقاتلة خمسينية المجاذيف أسروها كنموذج لبناء أسطولهم الجديد ، وكـانت السفن خمسينية المجاذيف التي حلت محل السفن ثلاثية صفوف المجاذيف في صدارة الصفوف حسب مارواه ((ديودورس)) من أختراع ديونيزيوس العظيم ولكن لاشك في أن أحواض بناء السفن القرطاجية سرعان ماصنعت على غرارها وكانت الاساطيل في حروب صقيلية تتألف عادة فيما بين ١٠٠ ، ٢٠٠ سفينة وفي الحروب البونية الاولى أتجهوا إلى تسيير أكثر من ٢٠٠ سفينة كان من بينها سفن صغيرة أيضا [٣٤] .

أما من حيث الفروق القائمة بين السفن التجارية والحربية فأن هذه الأخيرة أي الحربية كانت مستطيلة الشكل ولها مؤخرة مرتفعة ومقدمة غالبا ما تكون في مستوى الماء ومجهزه بكتلة حديدية في شكل سكة المحراث يطلق عليها أسم الكبش (Ram) تستعمل لتحطيم سفن الاعداء أو قلبها في الماء أثناء الاصطدام بها ، بالاضافة الى ذلك كانت السفن الفينقية تتميز بالخفة وسرعة الحركة في جميع الجهات أثناء مناورات الاعداء وهي تعتمد في سيرها على المجاذيف بدلا من الاشرعة التي تستعملها السفن التجارية ، وقد كانت في أول الأمر تعتمد على صفين من المجذفين ينتظم أحدهما فوق الآخر ، ثم تطورت صناعتها فيما بعد فأصبحت ذات ثلاث صفوف وأربعة .. ألخ ، حتى التسع صفوف احيانا [٣٥] .

وكانت السفن القرطاجية التي شاركت في الحرب البونية ألاولى قد أختيرت من ذوات الخمس صفوف التي تتسع لحوالي ٣٠٠ مجذف وتحمل على سطحها حوالي ١٠٠ مجذف بأمتعتهم ، ولربما يكون هذا العدد غير مقبول وفيه نوع من المبالغة [٣٦] .

الصلات بين الفينقيين والاغريق والرومان

أمـا عن الصـلات بين الفينيقيين والاغـريق فبعـد سقـوط البحرية الايجية التي كانت تسيطر على تجارة شرقي المتوسط أصبح الطريق مفتوحا أمام الفينقيين أذ مد الفينقيون سيادتهم الى جزيرة قبرص فأسسوا فيها مدينة كيتيون ، ويشير المؤرخون الاغريق القدامى بأن الفينقيين اشتغلوا بتعدين النحاس في الجزء الشرقي من قبرص ، وكذلك حل الفينقيون برودس فأسسوا فيها مراكز فينقية وأقاموا علاقات تجارية مع كريت أي مع جنوبها الشرقي وحل الفينقيون في جزر البحر الايجي مثل جزر السيكلاد (Cyclades) ، ويشرا (Theara) ، ومليوس (Melos) ، وأوليادوس (Ollaros) ، كما وصلوا الى بلاد اليونان الأم ، وكانت لهم مراكز مستقلة في كل من طيبة وأثينا ، وقد تعلم الاغريق عن الفينقيين صناعة السفن الكبيرة والاسترشاد في أسفارهم البحرية بالنجم القطبي [٣٧] ، أذ أخذ الاغريق نظام بناء السفن الفينقيية وطوروه بأستخدام سفن طويلة فصارت سفنهم بثلاثة طوابق العديدة من المجاذيف بحدود سنة ٥٠٠ ق

. م،مما ساعد الى مضاعفة سرعة السفن وزيادة حمولتها وأتساعها[٣٨]،وحتى إذا لم يمكث الفينقيون في بلاد اليونان أو لم تكن لهم مراكز تجارية مستقرة بها فأننا لا نستطيع أن ننكر العلاقات التجارية الباكرة التي قامت بين الشعبين الفينيقي الأغريقي على مر العصو[٣٩] .

وبعد ذلك سيطر الرومان على أقاليم البحر المتوسط وشيدوا أسطولا بحريا قوامة سفنا تضم صفين من المجذفين أسموها ليبورنا وهذا المصطلح صار يطلق على السفن التي تضم خمسة طوابق للمجذفيين وجعلوا فيها على كل مجذاف ملاحا حاملا درعا من الفولاذ وترسا مخصصا واسلحة أخرى بيضاء،كما جعلوا لبعض السفن أشرعة مثلثة وبعضها أشرعة مربعة،وكان بعض هذه السفن يتركب من طبقة أو طبقتين وهكذا كان عند العرب[٤٠]

ولم تكن الامبراطورية الرومانية تهتهم بتنظيم قوة بحرية قبل عهد أنسطاسيوس ، ونستطيع أن ندرك أسباب ذلك لو رجعنا ببصرنا الى ماضي تاريخ البحرية الرومانية فالرومان لم يهتموا بأستخدام البحر كثيرا على عكس الاغريق كان الرومان شعبا بريا دائما ،على أن الرومان فهموا أهمية القوة البحرية ومارسوها منذ الحروب الفينقية الى موقعة أكتيوم وبعد ذلك توقف أهتمامهم بالبحرية لسبب وجيه ذلك أن البحر المتوسط غدا مقصورا عليهم ولم يعد لهم فيه منافس [٤١] وقد أتخذت الخطوه الاولى نحو تاسيس قوة بحرية دائمة في البحر المتوسط زمن الامبراطور أنسطاسيوس ، ومن الصعب أن تتأكد من أنه المنشي لدور الصناعة البحرية في القسطنطينية والاسكندرية وصور ولكنه هو الذي جهز عام ٥٠٨ م أول حملة بحرية مجهزة تجهيزا حسنا وكانت عدتها مائة سفينة مسلحة بالاضافة الى عدد آخر من السفن الصغيرة عليها خمسة الآف جندي ، عندئذ تكونت قوة بحرية حقيقية قاعدتها ميناء القرن الذهبي وصارت نواة لما أصبح فيما بعد الاسطول البيزنطي العظيم وبدأ عهد جديد في تاريخ البحرية البيزنطية في حوض البحر المتوسط [٤٢] .

ونعرف من أخبار القرن السابع أن الدولة البيزنطية أحتفظت منذ عصر جستنيان ومن جاء بعده بأسطول دائم وبقواعد بحرية ودور للصناعة في القسطنطينية وقرطاج وعكا والاسكندرية ، حيث تم بناءالكثير من السفن الحربية الخفيفة والسريعة الحركة ، وكان الاسطول الروماني مكونا من سفن تضم صفين من المجذفين اسموها (ليبورنا) وهذا المصطلح صار يطلق على السفن التي تضم خمسة طوابق للمجذفيين ، وبحلول القرن الخامس الميلادي أستعمل البيزنطيون سفنا من نوع (درمون) (Drmon) وهو مصطلح يطلق على السفن الحربية لتميزها عن السفن التجارية لما لها من سرعة فائقة [٤٣] .

نشأة البحرية الإسلامية

وبعد أن فتح المسلمون شواطيء البحر المتوسط احس هؤلاء بضرورة إصطناع سياسة بحرية لمواجهة الغارات البحرية التي يشنها الروم اذ كان لهولاء الروم السيطرة الفعلية في البحر المتوسط ولهذا السبب عمد الخليفة الراشد عمر بن الخطاب (رضي الله عنه) ألى أتباع سياسة بحرية دفاعية لمواجهة خطر أسترداد البيزنطيين سواحل بلاد الشام ومصر متوسلا في ذلك بوسائل برية كترميم القلاع والمناور والمراقب والمسالح الممتدة بمحاذاة الساحل وشحنها بالمقاتلة والمرابطة وظل العرب يتبعون هذه السياسة الى أن تهيأ لهم تثبيت أقدامهم وتمكين سيادتهم على الشام ومصر فتطلعوا الى مجاراة البيزنطيين في سيادتهم البحرية الهجومية وبدأوا يؤسسون القوة البحرية الاسلامية حفاظا على سيادتهم [٤٤] ، ويضمن لهم احباط أي محاولة بيزنطية لاسترداد الشام ومصر من جهة البحر ويمهد لهم السبل للدفاع

عن مكاسبهم وتأمين مناطق النفوذ البحرية ضد البيزنطين الذين كانوا مايزالون يحتفظون بالسيادة البحرية في البحر المتوسط [٤٥] .

ويرجع الفضل الاعظم في إنشاء الاسطول العربي الاسلامي إلى معاوية بن ابي سفيان عامل الشام في خلافة عمر بن الخطاب وعثمان بن عفان (رضي الله عنهما) الذي أدرك فضل الاساطيل في الدفاع عن السواحل أبان غزو أخيه يزيد لسواحل الشام [٤٦] .

بدأ معاوية وهو بعده عامل على الشام بتحصين السواحل وشحنها بالمقاتلة وإقطاع من ينزل من المسلمين بالسواحل القطائع والاخائذ ، وتشجيع انتقال المسلمين الى السواحل من كل مكان[٤٧]،ثم انقل بعد ذلك الى عملية بناء السفن في مصر فأستحضر الاخشاب من غابات الارز بلبنان وأرسلها في السفن الى الاسكندرية وأستعان بالخبراء القبط وببعض الملاحين من أهل مصرفي صناعة السفن وتسييرها في البحر تمهيدا للسيطرة على جزر البحر المتوسط المواجهة لسواحل الشام ومصر لاتخاذها قواعد بحرية أمامية لغزو بلاد البيزنطين نفسها[٤٨] .

لقد سهل على العرب بفضل أستيلائهم على دور الصناعة البيزنطية في الاسكندرية وسورية أن تكون لديهم سفن حربية أما حاضرة وأما سهلة الانشاء ، كما كانت تحت يدهم السفن التجارية التي يملكها أهل سورية ومصر وهذه واستخدموها في أغراض الحرب مع ما يكفيها من ملاحي تلك الثغور الخبيرين بشئون الحرب [٤٩] ، وكانت مصر مركز لبناء السفن في العصر الاموي ، ففي الفسطاط والقلزم بنيت السفن العربية الاولى وأستقدم معاوية بناة السفن من المصريين لبناء سفن الاسطول السوري [٥٠] ، وكان من أثر هذا التعاون الوثيق قيام بحرية عربية إسلامية شامية مصرية مشتركة حولت خطط العرب من استراتيجية دفاعية الى هجومية في مرحلة مبكرة للغاية من تاريخهم الاسلامي وغمرت صفحات هذا التاريخ بالامجاد والمفاخر والبطولات [٥١] .

وقد قرر المسلمين بعد هذه التطورات خلال العصر الاموي الاستفادة من ذوي الخبرة من أبناء تلك البلاد في بناء السفن البحرية والملاحية ولذلك كانت السفن الحربية الاولى شبيهه بسفن الروم لكن المسلمون استطاعوا خلال فترة قصيرة أن يتفوقوا على من سبقوهم بهذا المجال فأبتكروا القلع المثلث ووضعوا للسفن صاريات تحركها مجاذيف من حجم كبير ويثبت القلع المثلث على عمود (yard) طويل منحدر ويحمل على صاري السفينة ، وهذا الابتكار يجعل من السفينة أقدر على العمل وأسرع مما كانت عليه ، وكان استخدام هذا النوع من السفن عند المسلمين قاصرا على أسطول البحر المتوسط [٥٢] .

كان المسلمون يبنون بعض سفنهم في دور الصناعات على أشكال الطيور ويسمونها باسمائها فيجعلون رأس السفينة أو مقدمتها على شكل طير من الطيور أو يصنعونها على أشكال الاسماك كالبطس فأنها أسم نوع عظيم من السمك أو على أشكال الحيوانات البحرية الاخرى وكان هذا هو الغالب عندهم ، وأخص هذه الحيوانات الحوت فقد كانوا ينشئون أكثر سفنهم البحرية والتجارية على مثاله ويتخذون شكله [٥٣] ، كما بلغت مقدرتهم في الصناعة أن يبنوها على أشكال مختلفة وكانوا ينقشونها من الداخل والخارج بما أمتازوا به من دقة الصنع وبهاء الشكل (ينظر الشكل ٤) [٥٤] ، ولما تعددت دور الصناعات على شواطيء بحر الروم الذي جعلوه مقرا لاساطيلهم كانت كل دار تبني أسطولا عليه قائد ورئيس ، فالقائد يدبر آمر سلاحه وحربه والرئيس يدبر جريه بالريح او المجاذيف ومعرفة مسالك البحر وطرقة بواسطة الرهنامنج ، فأذا أجتمعت الاساطيل لغزو او لغرض آخر عسكرت وجعلوا النظر فيها كلها لامير واحد

ويكون من أعلى طبقات المملكة وهو الذي كان يلقب بأمير البحر أو أمير الماء [٥٥] وهذا يدفعنا ذلك الى أستعراض الفتوحات البحرية في صدر الاسلام بشكل موجز لاتصالها الوثيق بمراكب الاسطول وفنون البحر والملاحة [٥٦] .

أذ بعد أن قويت شوكة المسلمين وتوسعت فتوحاتهم وزادت خبرتهم بالبحر وفنونه كتب معاوية الى الخليفة عثمان ﴿رضي الله عنه﴾يستأذنه في غزو جزيرة قبرص فرفض أول الامر ثم أجاز الحملة البحرية بعد ذلك بشروط منها قول عثمان لمعاوية : ((ولا تنتخب الناس ولا تقرع بينهم بل خيرهم فمن أختار الغزو طائعا فاحمله وأعنه)) [٥٧] ففعل معاوية مأمر به .

ثم رأت الدولة العربية الاسلامية أن لامناص من بناء قوة بحرية منيعة ترد بها هجمات البيزنطيين عن السواحل العربية كما نوهنا ، فأستعان العرب أول الآمر بأهل الامصار التي فتحوها سواء في بناء الاسطول البحري أو العمل عليه أو في تدريب البحارة وسرعان ما اكتسب العرب الخبرة في صناعة الاساطيل وفن الحرب البحرية وأقبلوا على ركوب البحر بلهفه وشجاعة واستطاعوا أن يردوا جحافل البيزنطيين عن ديارهم ، بل وانتصروا على ألاسطول الرومي في واقعة ذات الصواري في سنة ٣٤ هـ (ينظر الشكل ٥) [٥٨] ، وفيها أنتصر المسلمون انتصارا حاسم ثبتت لهم السيطرة في البحر المتوسط والتفوق على البيزنطين ،ويعلق أحد الباحثين المحدثين بأن انتصار العرب يعد ((حدا فاصلا في تاريخ البحر المتوسط ذلك أن قنسطانزكان يرمي إلى تحطيم قوة المسلمين البحرية في مهدها ، ولو أنه وفق في ذلك لظلت سيادة البحر الابيض أو حوضه الشرقي بيد البيزنطيين دون المسلمين)) [٥٩] ، وبفضل هذا الاسطول الذي بناه معاوية تمكن المسلمون بقيادة جنادة بن أبي أمية من الاستيلاء على جزيرة أرواد سنة ٥٤ هـ وأسكنها معاوية المسلمين ، وجزيرة رودس في سنة ٥٢هـ وأمره معاوية فأنزلها قوما من المسلمين [٦٠] .

أما محاولات فتح القسطنطينية ومحاصرة القوات العربية الإسلامية لها ثلاث مرات لفتحها لانها قلب بيزنطة والعالم القديم ، وقلعة الروم المنيعة ، والرأس المدبر للتنظيم البحري للبيزنطيين في حوض البحر المتوسط الشرقي ، لذا بدأ العرب ينافسون البيزنطيين في البحر بعد أن بني الاسطول العربي الاسلامي [٦١] ، وبعد موت معاوية انسحب أسطول العرب من البسفور وبحر أيجه ولكن الحملات على بلاد الروم لم تتوقف بعد ذلك [٦٢] .

قائمة الهوامش

(١) خريسات ، محمد وآخرون ، تاريخ الحضارة الانسانية ، دار الكندي للنشر والتوزيع ، ط١ ، (الاردن ، ١٩٩٩) ، ص ٩٦ .

(٢) خريسات ، تاريخ الحضارة الانسانية ، ص ٩٦.

(٣) يحيى ، لطفي عبد الوهاب ، اليونان مقدمة في التاريخ الحضاري ، دار المعرفة الجامعية ، (الأسكندرية ، ١٩٩١) ، ص ٢٦ ،٢٧ ، ٢٨ ، ٢٩ .

(٤) يحيى ، اليونان مقدمة في التاريخ الحضاري ، ص ٢٠.

(٥) عبد العليم ، أنور ، الملاحة وعلوم البحار عند العرب ، عالم المعرفة ،(الكويت ، ١٩٧٩ م) ، ص ١٥.

(٦) برستد ، جيمس هنري ، تاريخ مصر من أقدم العصور الى الفتح الفارسي ، ترجمة : حسن كمال ، مراجعة : محمد حسين الغمراوي بك ، ط٢ ، مكتبة مدبولي ، (القاهرة ، ١٩٩٦م) ، ص ٦٣ .

(٧) برستد ، تاريخ مصر ، ص ص ٨٢ ، ٨٣ ، ١٨١ .

(٨) برستد ، تاريخ مصر ، ص ٩٢ .

(٩) برستد ، تاريخ مصر ، ص ٩٥ .

(١٠) برستد ، تاريخ مصر ، ص ١٧١ ؛ غانم ، محمد الصغير ، التوسع الفينقي في غربي البحر المتوسط ، ط٢ ، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر ، (لبنان ، ١٩٨٢م) ، ص ٤٩ .

(١١) دياكوف .ف ، كوفاليف .س ، الحضارات القديمة ، ترجمة : نسيم واكيم اليازجي ، ط٣ ، منشورات دار علاء الدين ، (سورية ، ٢٠٠٩) ، ج١ ، ص ١٦٨ .

(١٢) دياكوف ، الحضارات القديمة ، ج١ ، ص ١٦٦ .

(١٣) مرعي ، عيد ، التاريخ القديم ، ط٢ ، منشورات جامعة دمشق ، (دمشق ، ٢٠٠٠) ، ص ١٤٥ ، ١٤٦ .

(١٤) مازيل ، جان ، تاريخ الحضارة الفينقية الكنعانية ، ترجمة : ربا الخش ، تقديم : عبد الله الحلو ، دار الحوار ، (بلا.ت) ، ص ٦٩.

(١٥) ميادان، مادلين هورس، تاريخ قرطاج ، ترجمة : إبراهيم بالش، ط١، منشورات عويدات،(بيروت، ١٩٨١م) ، ص ٨٠ ،٨١ ؛ غانم ،التوسع الفينيقي،ص ٤٨ .

(١٦) مازيل ، تاريخ الحضارة الفينقية ، ص ١٦٤ .

(١٧) حسين ، عاصم أحمد ، المدخل الى تاريخ وحضارة الاغريق ، مؤسسة الاسراء للنشر والتوزيع ، (القاهرة ، ١٩٩٨) ، ص ٧٤ .

(١٩) غانم ، التوسع الفينقي ، ص ٥٦ ؛ مازيل ، الحضارة الفينقية ، ص ٦٩ .

(٢٠) حسين ، المدخل الى تاريخ وحضارة الاغريق ، ص ٧٤ .

(٢١) عصفور، محمد أبو المحاسن ، المدن الفينقية ، دار النهضة العربية ، (بيروت ، ١٩٨١) ، ص ١١٤ .

(٢٢) غانم ، التوسع الفينقي ، ص ٥٦.

(٢٣) غانم ، التوسع الفينيقي ، ص ٥٦ ، ٥٧ ، ٥٨؛ كوتنيو ، جورج ، الحضارة الفينقية ، ترجمة : محمد عبد الهادي شعيرة ، مركز الشرق الاوسط ، (القاهرة ، ١٩٤٨) ، ص ٣١٧ .

(٢٤) غانم ، التوسع الفينيقي ، ص ٥٧ .

(٢٥) عياد ، محمد كامل ، تاريخ اليونان ، ط١ ، (دمشق ، ١٩٦٦) ، ج١ ، ص ١٣١ .

(٢٦) غانم ، التوسع الفينيقي ، ص ٥٩ .

(٢٧) ميادان ، تاريخ قرطاج ، ص ٨٢ ؛ عصفور ، المدن الفينيقية ، ص ١١٤ .

(٢٨) ميادان ، تاريخ قرطاج ، ص ٨٣ .

(٢٩) ميادان ، تاريخ قرطاج ، ص ٨٤ .

(٣٠) حتي ، فيليب ، تاريخ سوريا ولبنان وفلسطين ، (بيروت ، ١٩٥٨) ، ج١ ، ص ١٠٨ ، ١١٠ .

(٣١) زايد ، عبد العزيز ، الشرق الخالد ، دار النهضة العربية ، (القاهرة ، ١٩٦٦) ، ص ٢٧٤ ، ٢٧٥ .

(٣٢) غانم ، التوسع الفينيقي ، ص ٦٠ .

(٣٣) عصفور ، المدن الفينقية ، ص ١٣٠ .

(٣٤) عصفور ، المدن الفينقية ، ص ١٣١ .

(٣٥) عصفور ، المدن الفينقية ، ص ١٣٦ ، ١٣٧ .

(٣٦) غانم ، التوسع الفينيقي ، ص ٦٢ .

(٣٧) غانم ، التوسع الفينيقي ، ص ٦٢ .

(٣٨) حسين ، المدخل الى تاريخ وحضارة الاغريق ، ص ١٢٨ .

(٣٩) غانم ، التوسع الفينيقي ، ص ٦٦ ، ٦٧ .

(٤٠) غانم ، التوسع الفينيقي ، ص ٦٦ ، ٦٧ .

(٤١) عبادة ، عبد الفتاح ، سفن الاسطول الاسلامي وأنواعها ومعداتها في الاسلام ، مطبعة الهلال بالفجالة ، (مصر ، ١٩١٣) ، ص ٤ .

(٤٢) لويس ، ارشيبالد . ر ، القوى البحرية والتجارية في حوض البحر المتوسط (٥٠٠ . ١١٠٠م) ، ترجمة : احمد محمد عيسى ، مراجعة : محمد شفيق غربال ، مكتبة النهضة المصرية ، (القاهرة ، ١٩٦٠م) ، ص ٢٧ ، ٢٨ .

(٤٣) لويس ، القوى البحرية ، ص ٢٩ ، ٣٠ .

(٤٤) لويس ، القوى البحرية ، ص ٤٨ .

(٤٥) سالـم ، السيد عبد العزيز ، دراسات في تاريخ العرب . تاريخ الدولة العربية ، مؤسسة شباب الجامعة للطباعة والنشر ، (بلا . ت) ، ص ٢٦٥ .

(٤٦) سالم ، دراسات في تاريخ العرب ، ص ٢٦٧ ؛ سالم ، السيد عبد العزيز ، التاريخ السياسي والحضاري للدولة العربية ، دار النهضة العربية ، (بيروت ، بلا . ت) ، ص ٤٥٣ .

(٤٧) سالم ، دراسات في تاريخ العرب ، ص ٢٦٧ .

(٤٨) سالم ، التاريخ السياسي ، ص ٤٥٤؛ عبادة ، سفن الاسطول الاسلامي ، ص ٢١ .

(٤٩) سالم ، دراسات ، ص ٢٦٧ .

(٥٠) لويس ، القوى البحرية ، ص ٩٠ .

(٥١) لويس ، القوى البحرية ، ص ١١٦ ؛ سالم ، السيد عبد العزيز ، وأحمد مختار العبادي ، تاريخ البحرية الاسلامية في حوض البحر الابيض المتوسط . البحرية الاسلامية في مصر والشام ، مؤسسة شباب الجامعة ، (بيروت ، ١٩٧١) ، ج١ ، ص ٢٧ .

(٥٢) سالم ، تاريخ البحرية ، ص ٢١ ، ٢٢ .

(٥٣) عبادة ، سفن الاسطول الاسلامي ، ص ٤.

(٥٤) عبادة ، سفن الاسطول الاسلامي ، ص ٢٢ .

(٥٥) عبادة ، سفن الاسطول الاسلامي ، ص ص ١٣، ٢٢ ، ٢٣ .

(٥٦) عباد ، سفن الاسطول الاسلامي ، ٢٣ ، ٢٤ .

(٥٧) العليم ، أنور عبد ، الملاحة وعلوم البحار عند العرب ، عالم المعرفة ، (الكويت ، ١٩٧٩ م) ، ص ٨٧ .

(٥٨) العليم ، الملاحة وعلوم البحار ، ص ٨٨ .

(٥٩) حتـي ، فيليب وآخرون ، تـاريخ العـرب ، ط ١٢ ، دار الكشاف للنشر والطباعة والتوزيع ، (بيروت ، ٢٠٠٧) ، ص ٢٦١ ؛ عباد ، سفن الاسطول الاسلامي ، ص ٣ .

(٦٠) سالم ، دراسات ، ص ٢٦٨ .

(٦١) محمد ، نبيلة حسن ، في تاريخ الدولة العربية ، دار المعرفة الجامعية ، (الاسكندرية ، ١٩٩٣) ص ١٧٥ .

(٦٢) سالم ، التاريخ السياسي ، ص ٤٦٠ ، ٤٦١ ؛ المرسي ، الصفصافي أحمد ، أستانبول عبق التاريخ روعة الحضارة ، دار الافاق العربية ، (القاهرة ، ١٩٩٩م) ، ص ١٦ ، ١٧ .

(٦٣) حسن ، تاريخ ، ص ٢٦٣ .

قائمة المراجع

(١) برستد ، جيمس هنري ، تاريخ مصر من أقدم العصور الى الفتح الفارسي ، ترجمة : حسن كمال ، مراجعة : محمد حسين الغمراوي بك ، ط٢ ، مكتبة مدبولي ، (القاهرة ، ١٩٩٦م) .

(٢) حتي ، فليب وآخرون ، تاريخ سوريا ولبنان وفلسطين ، (بيروت ، ١٩٥٨) .

(٣) حتي ، فيليب وآخرون ، تاريخ العرب ، ط ١٢ ، دار الكشاف للنشر والطباعة والتوزيع ، (بيروت ، ٢٠٠٧) .

(٤) حسين ، عاصـم أحمـد ، المدخـل الـى تـاريخ وحضـارة الاغـريق ، مؤسسـة الاسـراء للنشـر والتوزيع ، (القاهرة ، ١٩٩٨) .

(٥) خريسات ، محمد وآخرون ، تاريخ الحضارة الانسانية ، دار الكندي للنشر والتوزيع ، ط ١ ، (الاردن ، ١٩٩٩) .

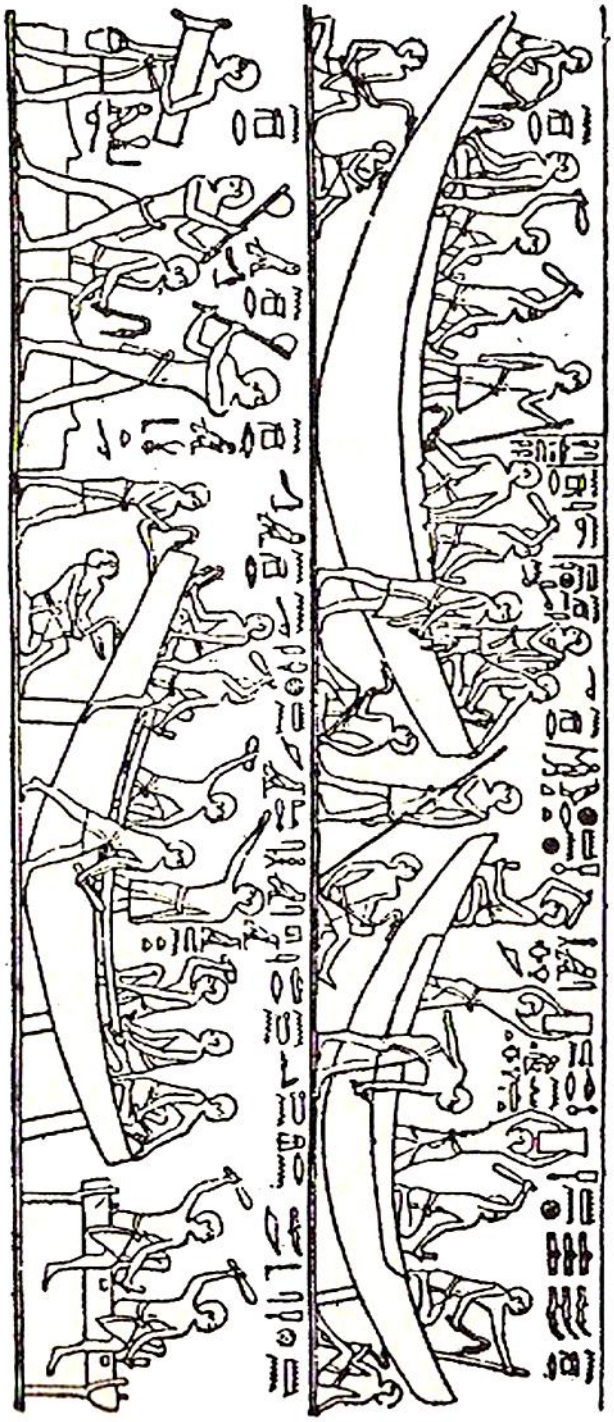
(٦) دياكوف . ف ، كوفاليف . س ، الحضارات القديمة ، ترجمة : نسيم واكيم اليازجي ، ط ٣ ، منشورات دارعلاء الدين ، (سورية ، ٢٠٠٩) .
(٧) زايد ، عبد العزيز ، الشرق الخالد ، دار النهضة العربية ، (القاهرة ، ١٩٦٦) .
(٨) سالم ، السيد عبد العزيز ، دراسات في تاريخ العرب . تاريخ الدولة العربية ، مؤسسة شباب الجامعة للطباعة والنشر ، (بلا .ت) .
(٩) سالم ، السيد عبد العزيز ، التاريخ السياسي للدولة العربية ، دار النهضة العربية ، (بيروت ، بلا.ت) .
(١٠) سالم ، السيد عبد العزيز ، وأحمد مختار العبادي ، تاريخ البحرية الاسلامية في حوض البحر الابيض المتوسط البحرية الاسلامية في مصر والشام ، مؤسسة شباب الجامعة ، (بيروت ، ١٩٧١) .
(١١) عبـادة ، عبد الفتاح ، سفن الاسطول الاسلامي وانواعها ومعداتها في الاسلام ، مطبعة الهلال بالفجالة ، (مصر ، ١٩١٣) .
(١٢) عبد العليم ، أنور ، الملاحة وعلوم البحار عند العرب ، عالم المعرفة ، (الكويت ، ١٩٧٩م) .
(١٣) عصفور، محمد أبو المحاسن ، المدن الفينقية ، دار النهضة العربية ، (بيروت ، ١٩٨١) .
(١٤) العليم ، أنور عبد ، الملاحة وعلوم البحار عند العرب ، عالم المعرفة ، (الكويت ، ١٩٧٩م) .
(١٥) عياد ، محمد كامل ، تاريخ اليونان ، ط١ ، (دمشق ، ١٩٦٦) .
(١٦) غانم ، محمد الصغير ، التوسع الفينيقي في غربي البحر المتوسط ، ط٢ ، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر ، (لبنان ، ١٩٨٢م) .
(١٧) كونتينو ، جـورج ، الحضـارة الفينقيـة ، ترجمة : محمد عبد الهادي شعيرة ، مركز الشرق الاوسط ، (القاهرة ، ١٩٤٨) .
(١٨) لويس ، ارشيبالد .ر ، القوى البحرية والتجارية في حوض البحر المتوسط (٥٠٠. ١٠٠م) ، ترجمة : أحمد محمد عيسى ، مراجعة : محمد شفيق غربال ، مكتبة النهضة المصرية ، (القاهرة ، ١٩٦٠ م) .
(١٩) مازيل ، جان ، تاريخ الحضارة الفينقية الكنعانية ، ترجمة : ربا الخش ، تقديم : عبد الله الحلو ، دار الحوار ، (بلا . ت) .
(٢٠) محمد ، نبيلة حسن ، في تاريخ الدولة العربية ، دار المعرفة الجامعية ، (الاسكندرية ، ١٩٩٣) .
(٢١) المرسـي ، الصفصـافي أحمـد ، أستانبـول عبـق التـاريخ روعـة الحضـارة ، دار الافاق الغربية ، (القاهرة ، ١٩٩٩م) .
(٢٢) مرعي ، عيد ، التاريخ القديم ، ط٢ ، منشورات جامعة دمشق ، (دمشق ، ٢٠٠٠) .
(٢٣) ميـادان ، مادليـن هـورس ، تاريـخ قرطـاج ، ترجمة : إبراهيم بالش ، ط ١ ، منشورات عويدات ، (بيروت ، ١٩٨١).
(٢٤) يحيى ، لطفـي عبـد الوهـاب ، اليونـان مقدمـة فـي التـاريـخ الحضاري ، دار المعرفة الجامعية ، (الاسكندرية ، ١٩٩١)

Conclusion

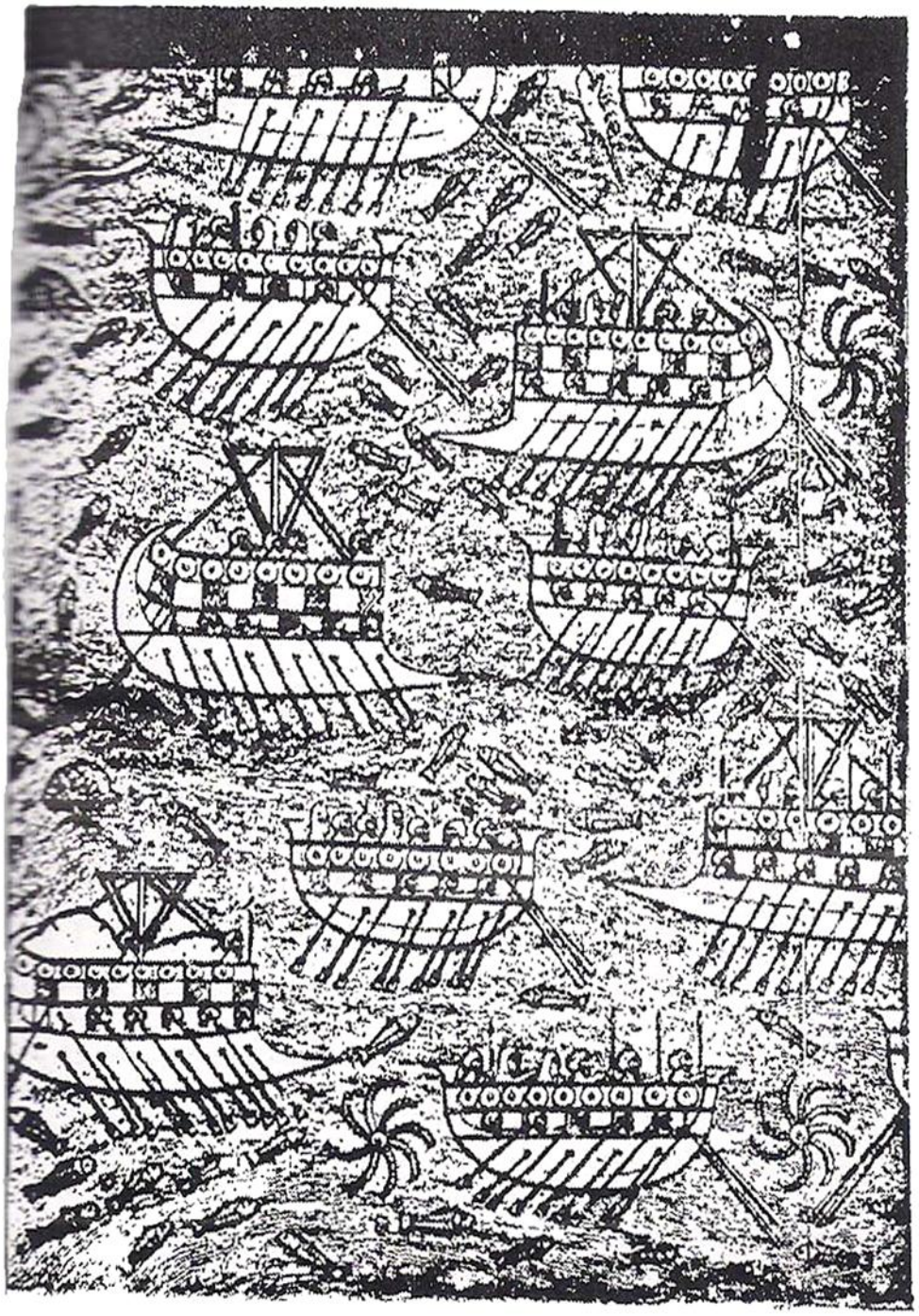
Associated with the shipbuilding industry in general appearance of the oldest civilizations on the shores of the Sea the Mediterranean, and is the ancient Egyptians were the pioneers of the shipbuilding industry, it was made at first boats of reeds were used in transport and trade in the Nile River, and then made the vessels of wood and used to move the paddles and sails square the other For the purposes of trade with the coastal cities of Jubail and especially maize.

Was unable to Egypt from the manufacture of warships until the end of the second millennium BC However, the subsequent development of the shipbuilding industry has caused the population the Syrian coast, where they added parts of the top of the warships to be used by combatants and Aljzvin and raising the ceiling of the ship when the Phoenicians can be archers of correction easily the enemies, then increased by the third storey to be the fastest up Bhrkiha year 600 BC. M.

The Greeks took the shipbuilding Alvinqah system and the evolution using the long-ships and their ships became three floors of up to 500 BC. M., And after that took control of the Romans on the territories of the Mediterranean built a fleet nautical-strong ships of Sfian of Aljdhuvin, after the Muslims conquered the shores of the Mediterranean they had to find a naval force to meet the fleet Byzantine, he decided to Muslims Jalal Umayyad benefit from the experienced people that the country in building naval vessels and maritime therefore the ships were the first Islamic-like vessels rum, but the Muslims were able in a short period be better than their predecessors in this field Vaatmdoa extraction triangle and put the ship poles driven paddles of a large volume, and proves the sail triangle on a column slope is long and carries on the mast ship, and this innovation makes it better able to work the ship and faster than it was and the use of this type of ship for Muslims restricted to the Mediterranean fleet.

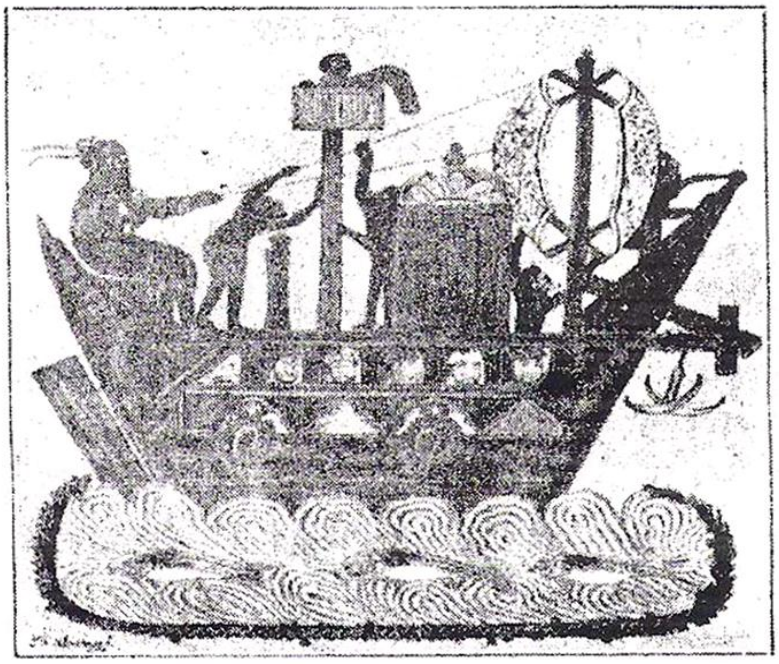


شكل 1 – صناعة السفن في عهد الملكة الفديمة



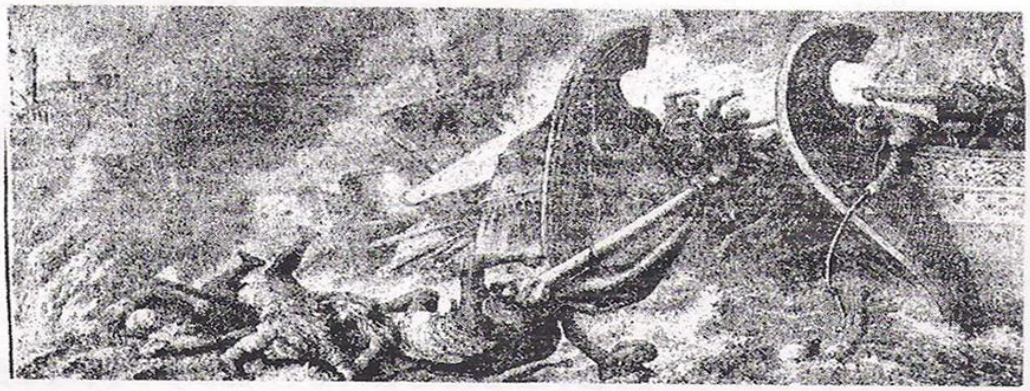
شكل 3

صورة للمراكب الفنيقية التجارية والحربية



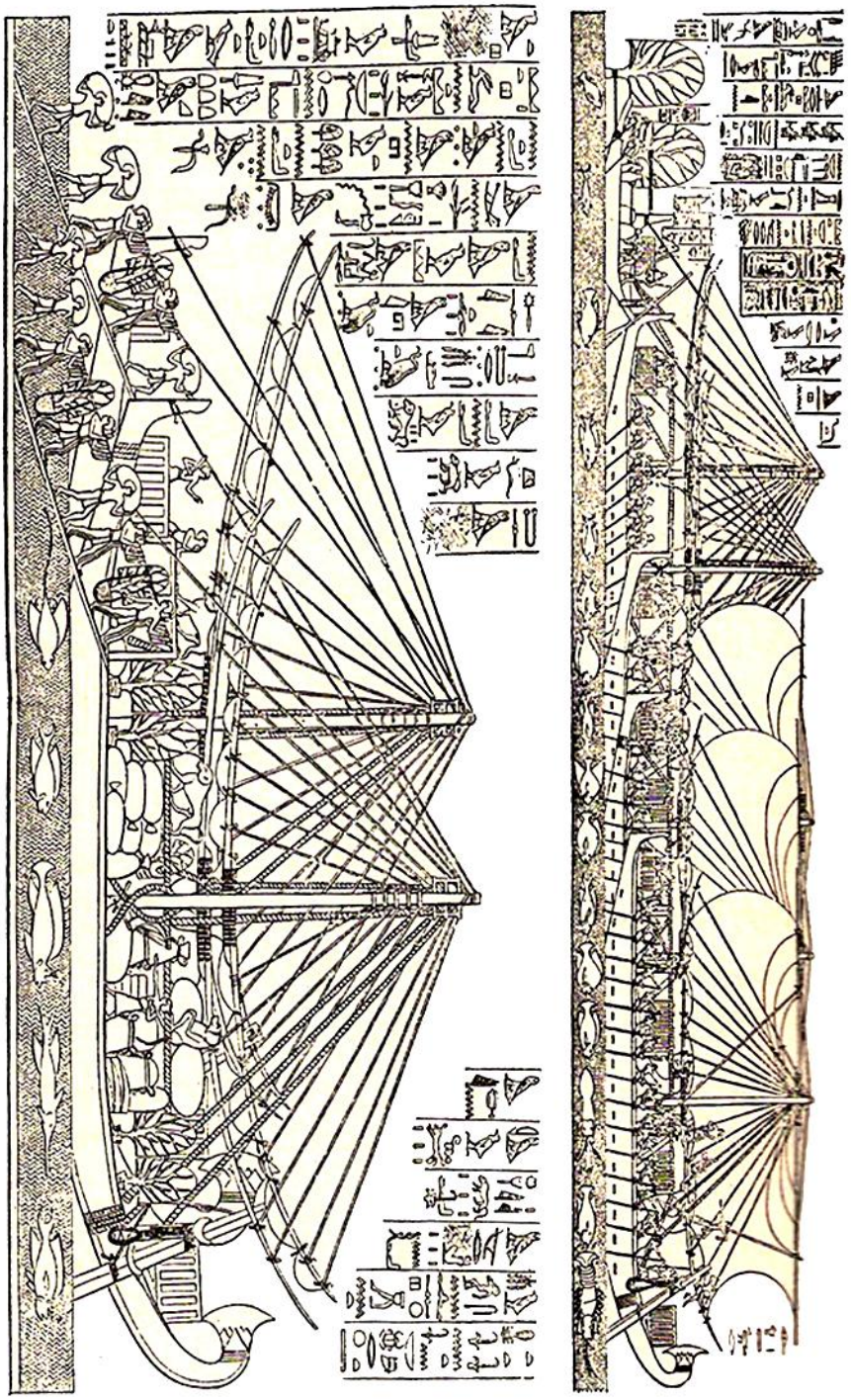
شكل 4

سفينة عربية جلس ربانها على دكة الى اليسار ليدير الشراع بالامراس وفي وسطها مقعد مرتفع يجلس عليه الديدبان . وهذه الصوره منقولة عن رسومات مقامات الحريري في مكتبة المستشرق شيفر تمثل اسفار العرب في البحار لذلك العهد



شكل 5 اسطول عربي يحارب الروم

وأما المراكب النيلية فانها تبنى لتجري في النيل صاعدة الى أعلى الصعيد ومنحدرة



شكل ٢ — بعض المناظر المطبوعة بلاد الصومال (البونت) مقتبسة على جدار الدير البحرى بطيبه . فى هذا المكان رحبت الملكة حتشبسوت مناظر رحلتها التى أرسلتها الى الصومال وتشاهد فى القسم الأعلى مغادرة الأسطول المصرى لميناء مصرى وترى السفن المصرية فى القسم الأسفل تشحن بخيرات الصومال كشجر المر الذى يشاهد داخل تلك السفن