



الطرق البرية والبحرية في ليبيا خلال العصر الروماني

قدمت من قبل:

رابح بن عبد العاطي محمد موسى

تحت اشراف:

أ.د. فؤاد حمدي بن طاهر

قدمت هذه الرسالة استكمالاً لمتطلبات الحصول على درجة الماجستير في قسم
الآثار

جامعة بنغازي

كلية الآداب

سبتمبر 2020

Copyright © 2021. All rights reserved, no part of this thesis may be reproduced in any form, electronic or mechanical, including photocopy , recording scanning , or any information , without the permission in writing from the author or the Directorate of Graduate Studies and Training university of Benghazi .

حقوق الطبع 2021 محفوظة . لا يسمح اخذ أي معلومة من أي جزء من هذه الرسالة على هيئة نسخة الكترونية او ميكانيكية بطريقة التصوير او التسجيل او المسح من دون الحصول على إذن كتابي من المؤلف أو إدارة الدراسات العليا والتدريب جامعة بنغازي

كلية الآداب



جامعة بنغازي

قسم الآثار

الطرق البرية والبحرية في ليبيا خلال العصر الروماني

اعداد

رابحين عبد العاطي محمد موسى

نوقشت هذه الرسالة واجيزت بتاريخ: 9.9.2021

تحت اشراف

أ.د. فؤاد حمدي بن طاهر

.....:التوقيع

الدكتور: د. خالد محمد عبد الله الهدار (ممتحنا داخليا)

.....:التوقيع

الدكتور: أ.د. مفتاح عثمان عبد ربه (ممتحنا خارجيا)

.....:التوقيع

مدير ادارة الدراسات العليا والتدريب بالجامعة

يعتمد عميد الكلية

الآية

قَالَ تَعَالَى: ﴿الَّذِي جَعَلَ لَكُمُ الْأَرْضَ مَهْدًا وَسَلَكَ لَكُمْ فِيهَا
سُبُلًا وَأَنْزَلَ مِنَ السَّمَاءِ مَاءً فَأَخْرَجْنَا بِهِ أَزْوَاجًا مِّنْ نَّبَاتٍ

﴿شَقَى﴾

ط: 25

الإله داء

اللهم صل على سبينا في مولدك صل على نبيك
صل على من كان له نور في دارنا صل على من كان له نور في دارنا

أبي وأمي

اللهم صل على سبينا في مولدك صل على نبيك
صل على من كان له نور في دارنا صل على من كان له نور في دارنا

إخوتي شبيب رجاء بشري محمد

اللهم صل على ابنة النبي
صل على من كان له نور في دارنا صل على من كان له نور في دارنا

ماريه

الشكر والإشراف

بداية الشكر والحمد لله جل في علاه إليه ينسب الفضل كله في إكمال هذه الدراسة والكمال يبق لله وحده، والصلاة والسلام على سيد المرسلين سيدنا محمد وعلى آله وصحبه ومن اهتدى بهديه إلى يوم الدين
ثم أتقدم بجزيل الشكر إلى الاستاذ الدكتور فؤاد حمدي بن طاهر، الذي تفضل بالإشراف على هذه الدراسة، وعلى توجيهه وتصحيحه لمسار هذا البحث حتى اتمامه.

بداية أترحم على روح المرحوم د. فضل علي الذي اقترح علي دراسة موضوع هذه الرسالة، فلا يسعني في هذه اللحظة بعد أن انتهيت من كتابة هذا البحث إلا الدعاء له بالرحمة والمغفرة وأن يجعلها في ميزان حسناته، كما يسرني أن أقدم شكري وامتناني لكل من مد يد العون والمساعدة التي كان لها بالغ الأثر في إنجاز هذا البحث المتواضع، وأخص بالذكر الأستاذ أدهم فضل الله عبد السلام على ما أعطاه من جهده ومعرفته، وعلى إرشاده لي عن العديد من المواقع الأثرية التي تخص هذه الدراسة، ومرافقته الميدانية التي استفدت منها كثيراً في كتابة هذا البحث فله جزيل الشكر والعرفان، وأوجه شكري وامتناني للدكتور المختار عشري عبد السلام نظيراً لما أمدني به من مراجع ومصادر ساهمت في دعم هذه الدراسة، أيضاً على ما أمدني به من معلومات حول تحديد العديد من المواقع والمناطق الأثرية سواء داخل منطقة الدراسة أو خارجها التي وردت في هذه الدراسة، بواسطة تقنية الجيومكانية ببرنامج ArcGis 10 المستخدم في تحديث الخرائط، التي كانت لها بالغ الأثر في دعم وإثراء الدراسة.

كما أتقدم بالشكر للأستاذ حسين لريد والأستاذة خديجة سليمان يحيى والأستاذة هدى الفلسطينية، نظير مراجعتهم اللغوية لترجمة بعض من نصوص المراجع المنشورة باللغة الفرنسية التي اعتمدت عليها هذه الدراسة، وذلك بدون مقابل، لهم فائق الشكر والامتنان، وشكر خاص أ. ريم عبد الهادي الصوينعي على مراجعتها اللغوية لنص الرسالة دون مقابل.

وأخيراً أشكر كل من ساعدني في التعرف على أية موقع أثري يخص مجال هذه الدراسة منهم أ. عماد وكيل الذي أرشدني للموقع الأثري الواقع بمنطقة طرغونية، و أ. ريم عبد الهادي الصوينعي و أ. حمزة عبد الهادي الصوينعي اللذان ساعداني في التعرف على الموقع الأثري الواقع بمنطقة اسلنطه، وأيضاً الذين لم يتسنى لي معرفتهم الشخصية منهم الأستاذ محمد عبد السلام سعد الذي بفضلته قمت بالتعرف ومعاينة الموقع الأثري لمسار الطريق المار بوادي الحصين وختاماً أشكر أخي محمد على مرافقته لي في مراحل كتابة هذه الدراسة سواء الميدانية أو النظرية.

فهرس المحتويات

الصفحة	الموضوع
ب	صفحة حقوق الطبع
ج	قرار لجنة المناقشة
هـ	الأية
و	الإهداء
ز	الشكر والتقدير
ح	فهرس المحتويات
س	جدول المراسي والمسافات الواقعة بينها
ع	الملخص
1	المقدمة
8	الدراسات السابقة التي تناولت الطرق البرية ونصب أميالها والطرق البحرية في ليبيا
الفصل الأول: الطرق البرية في ليبيا	
16	المبحث الأول: تقنية وأساليب بناء الطرق خلال العصر الروماني ومقارنتها بليبيا
16	أسباب بناء الطرق
18	التقنية البنائية للطرق عند الأتروسك
22	الطبقة الأولى: المسماة طبقة الأساس (statumen)
23	الطبقة الثانية المسماة بطبقة الدبش (Rudus)
23	الطبقة الثالثة المسماة (Nucleus)
24	الطبقة الرابعة المسماة بطبقة الرصف أو التعبيد (Pavimentum)
31	الجسور
36	الأنفاق
37	تسمية الطرق
38	بناء الطرق
41	المسؤولية المالية عن بناء الطرق وصيانتها
44	العربات
46	المبحث الثاني: الطرق البرية ومحطاتها في ليبيا

47	محطات الطرق
50	الطريق الساحلي الرئيسي من محطة بوكماش إلى محطة سرت
50	الطريق الساحلي المدني من محطة بوكماش إلى محطة سرت
54	الطريق الساحلي الحدودي من محطة بوكماش إلى محطة سرت
61	الطريق الساحلي الرئيسي من محطة سرت إلى محطة العقيلة
61	الطريق الساحلي المدني من محطة سرت إلى محطة العقيلة
63	الطريق الساحلي الحدودي من محطة سرت إلى محطة العقيلة
68	الطريق الساحلي الرئيسي من محطة العقيلة إلى محطة ظلميثة
68	الطريق الساحلي المدني من محطة العقيلة إلى محطة ظلميثة
71	الطريق الساحلي الحدودي من محطة العقيلة إلى محطة ظلميثة
75	الطريق الساحلي الرئيسي من محطة ظلميثة إلى محطة كيريني
75	الطريق الساحلي المدني من محطة ظلميثة إلى محطة كيريني
80	الطريق الساحلي الحدودي من محطة ظلميثة إلى محطة كيريني
88	الطريق الساحلي الرئيسي من محطة كيريني إلى محطة التميمي
88	الطريق الساحلي المدني من محطة كيريني إلى محطة التميمي
89	الطريق الساحلي الحدودي من محطة كيريني إلى محطة التميمي
91	الطريق الساحلي الرئيسي من محطة التميمي إلى محطة السلوم
91	الطريق الساحلي المدني من محطة التميمي إلى محطة السلوم
93	الطريق الساحلي الحدودي من محطة التميمي إلى محطة السلوم
99	الطريق الحدودي الرئيسي من محطة تورييس تماليني وقابس إلى لبدة
105	طرق أخرى في إقليم المدن الثلاث
105	طريق طرابلس مزدة
108	طريق سوف الجين العلوي
112	طريق كيريني أبو للونيا
124	طرق أخرى حول كيريني
125	طريق كيريني فيكوس
126	طريق كيريني مقارنس

الفصل الثاني: نصب الأميال	
137	المبحث الأول: أشكال ونقوش نصب الأميال وتطورها
137	نصب الأميال وقياس مسافات الطرق
141	أشكال نصب الأميال وتطورها
146	نقوش نصب الأميال وتطورها
153	المبحث الثاني: نماذج من نصب الأميال في ليبيا
153	ترميمات اغسطس (27ق.م - 14م) على الطرق
153	نصب الميل 4 على الطريق الساحلي بين صبراتة وطرابلس
155	ترميمات تيبيريوس (14-37م) على الطرق
155	نصب الميل 44 على الطريق الحدودي
156	ترميمات كلاوديوس (41-54م) على الطرق
157	نصب الميل 1 على طريق كيريني بالغراري
159	ترميمات نيرو (54-68م) على الطرق
159	نصب عند الميل 5 على طريق كيريني أبو للونيا
161	ترميمات فسباسيان (69-79م) على الطرق
161	نصب الميل 10 على طريق كيريني بالغراري
162	نصب عند الميل 4 على طريق كيريني بالغراري
163	ترميمات تراجان (98-117م) على الطرق
164	نصب الميل 1 على طريق كيريني أبو للونيا
165	نصب الميل 2 على طريق كيريني أبو للونيا
166	نصب الميل 8 على طريق كيريني بالغراري
168	ترميمات هادريان (117-138م) على الطرق
169	نصب هادريان التذكري على طريق كيريني أبو للونيا
171	نصب عند الميل 5 على طريق كيريني أبو للونيا
174	ترميمات كاراكلا (198-217) على الطرق
174	نصب الأميال التي تعود لعهد كاراكلا على الطريق الحدودي
175	نصب الميل 2 على الطريق الحدودي

175	نصب الميل 7 على الطريق الحدودي
175	نصب ميل على الطريق الحدودي
176	نصب الميل رقم 39 على الطريق الحدودي
179	نصب الأميال التي تعود لترميمات كاراكلا على الطريق الساحلي
176	نصب ميل على الطريق الساحلي بين جيفتزر (Gigthis) إلى صبراته (Sabratha)
177	نصب ميل على الطريق الساحلي بين محطتي لبدة وطرابلس
177	نصب الميل 7 على الطريق الساحلي بين لبدة وتاورغاء
178	نصب الأميال التي تعود لترميمات كاراكلا على الطريق الأوسط طرابلس مزدة
178	نصب الميل 57 على طريق طرابلس مزدة
178	نصب الميل 82 على طريق طرابلس مزدة
179	نصب الميل 84 على طريق طرابلس مزدة
179	نصب الميل 85 على طريق طرابلس مزدة
180	نصب الميل 86 على طريق طرابلس مزدة
180	نصب الميل على طريق طرابلس مزدة
180	نصب الميل 105 على طريق طرابلس مزدة
181	نصب الميل 106 على طريق طرابلس مزدة
181	نصب الميل 107 على طريق طرابلس مزدة
181	نصب الميل 108 على طريق طرابلس مزدة
182	نصب الميل 110 على طريق طرابلس مزدة
182	نصبين عند الميل 114 على طريق طرابلس مزدة
183	نصب الأميال التي تعود لترميمات كاراكلا على طريق سوف الجين العلوي
183	نصب الميل 25 على طريق سوف الجين العلوي
184	نصب الميل 32-33 على طريق سوف الجين
184	نصب ميل على طريق سوف الجين
184	نصب الميل 43 على طريق سوف الجين
185	نصب الميل 49 على طريق سوف الجين
185	نصب ميل على طريق سوف الجين

186	نقش نصب الأميال التي تعود الترميمات كاراكلا
189	ثلاثة نصب ميالية مجهولة تعود لعهد كاراكلا
190	ترميمات الأجابالوس (218-222م) على الطرق
190	نصب عند الميل 10 على طريق كيريني بالغراي
191	ترميمات ماكسيمنيوس (235-238م) على الطرق
191	نصب الميل 5 أو 7 على الطريق الحدودي
192	نصب الميل 8 على الطريق الحدودي
192	نصب الميل 30 على الطريق الحدودي
192	نصب الأميال التي تعود لترميمات ماكسيمنيوس على الطريق الساحلي
193	نصب الميل 1 على الطريق الساحلي
193	نصب الميل 3 على الطريق الساحلي
193	نصب الأميال التي تعود لترميمات ماكسيمنيوس على طريق طرابلس مزدة
194	نصب الميل 85 على طريق طرابلس مزدة
194	ترميمات ماكسيمنيوس على طريق سوف الجين
195	نصب ميل على طريق سوف الجين
195	نقش نصب الأميال التي تعود لترميمات ماكسيمنيوس على الطرق
197	ترميمات جورديان الثالث (238-244م) على الطرق
198	نصب الميل 30 على الطريق الحدودي
198	نصب الميل 57 على الطريق الحدودي بين محطتي لبدة والزنتان
198	نصب الميل 82 على طريق طرابلس مزدة
199	نصب الميل 85 على طريق طرابلس مزدة
199	نقش نصب الأميال التي تعود لعهد جورديان الثالث
202	ترميمات فيليب العربي (244-249) على الطرق
202	نصبان عند الميل 56 على الطريق الحدودي
203	نقش نصب ميل فيليب العربي عند الميل 56
204	نصب الميل 10 على طريق كيريني بالغراي
206	ترميمات جالينوس (253-268م) على الطرق

207	نصب الميل 53 على الطريق الحدودي
208	نصب الميل 18-19 على الطريق الساحلي
209	نصب الميل 85 على طريق طرابلس مزدة
210	نصب الميل 108 على طريق طرابلس مزدة
210	نقش نصب الميل 85، 108، على طريق طرابلس مزدة
213	ترميمات كلاوديوس القوطي (268-270م) على الطرق
213	نصب الميل 57 على الطريق الحدودي
216	ترميمات أوريليان (270-275م) على الطرق
216	نصب الميل 82 على طريق طرابلس مزدة
217	نصب الميل 106 على طريق طرابلس مزدة
219	ترميمات تاكيتوس (275-276م) على الطرق
219	نصب الميل 5 على الطريق الساحلي
220	نصب الميل 39 على الطريق الحدودي
221	ترميمات دقلديانوس (284-305م) وماكسيميانوس (286-306) على الطرق
222	نصب ميل على الطريق الساحلي قرب لبدة
223	نصب الميل 15 على طريق كيريني أبو للونيا
224	نصب ميل على طريق كيريني أبو للونيا
227	ترميمات قسطنطين (307-337م) على الطرق
227	نصب ميل على طريق كيريني أبو للونيا
229	نصب أميال مجهولة
232	المبحث الثالث: الترميمات التي أجريت على الطرق في العصر الروماني في ليبيا
الفصل الثالث: الخطوط البحرية	
247	المبحث الأول: طبيعة البحر الأبيض المتوسط وتأثيرها على النشاط الملاحي قديماً
250	ظاهرة نسيم البر والبحر
251	ظاهرة المد الجزر
254	المواسم الصالحة للملاحة البحرية في البحر المتوسط

257	الرياح المؤثرة على الملاحة
261	تطور المهارات والتقنيات الملاحية لمواجهة الظروف والمخاطر الطبيعية
266	المبحث الثاني: خطوط الملاحة البحرية على طول السواحل الليبية
267	الخطوط الملاحية الساحلية
298	الخطوط الملاحية الساحلية المباشرة
306	المبحث الثالث: دور الساحل الليبي وعلاقته بمسارات الملاحة في البحر الأبيض المتوسط خلال العصر الروماني
308	أهمية الساحل الليبي على خطوط الملاحة قديماً، ومعرفة الإغريق له قبل فترة استعمار كيرينايا
309	دور الموانئ الليبية وأهميتها في العلاقات البحرية بين مصر وإيطاليا وجزيرة كريت
313	المسارات الملاحية بين كيرينايا وبلاد الإغريق
321	المسارات الملاحية بين سواحل إقليم المدن الثلاث وإيطاليا
331	المسارات الملاحية بين سواحل إيطاليا وسواحل بلاد الإغريق
344	الخاتمة
354	قائمة المصادر والمراجع
370	الملاحق

فهرس الجداول

رقم الصفحة	عنوان الجدول
128	محطات الطريق الساحلي المدني
132	محطات الطريق الساحلي الحدودي
303	المراسي والمسافات الواقعة بينها

الطرق البرية والبحرية في ليبيا خلال العصر الروماني

قدمت من قبل:

رابحين عبد العاطي محمد موسى

تحت اشراف :

أ.د. فؤاد حمدي بن طاهر

الملخص

هدفت الدراسة لإبراز الدور الوظيفي والخدمي الذي من الممكن أن تقدمها الطرق والمحطات المنشأة في المنطقة المحصورة للدراسة وتتبع مساراتها ، وذلك سواء بالتطرق للطرق البرية ومحطاتها التي ربطت أرجاء منطقه الدراسة ، أو تلك التي ربطتها مع بقية العالم القديم بواسطه طرق الملاحة البحرية، وإبراز مدى التطور الذي وصلت إليه هذه الطرق وما نالته من اهتمام طيلة الفترة المحددة للدراسة، وتعزيز أهمية ودور الطرق المنشأة في ليبيا باعتبارها من ضمن الطرق الرئيسية للدولة الرومانية .

وقد خصص البحث لدراسة الطرق البرية والبحرية الرئيسية بمنطقة الدراسة في ليبيا، حيث شملت هذه الدراسة إقليمي المدن الثلاث وكيرينايا، بينما اقتصر تاريخ الدراسة على العصر الإمبراطوري .

و خلصت الدراسة إلى أن أغلب الطرق الرئيسية الحالية تسلك نفس المسارات التي تعود نشأتها للفترة الكلاسيكية خلال العصري الاغريقي والروماني ، كما لوحظ من خلال دراسة نقوش نصب الأميال مدى اهتمام الدولة الرومانية بقطاع المواصلات وإعطائه أولوية خاصة من الانشاء والصيانة ومن ضمنها منطقة الدراسة ، وهذا ما تؤكد طول المدة الزمنية التي حضت بها هذه الطرق المخصصة للدراسة للعناية والإصلاحات التي توالت عليها لمدة أربعة قرون من الزمان .

ونستج من خلال المعلومات القليلة جدا حول الخطوط الملاحية في منطقة الدراسة مع غيرها من بلدان العالم القديم ، بحسب ما أدلت به المصادر القديمة وهي الخطوط البحرية المباشرة فقط التي ربطتها مع أهم موانئ بلاد الإغريق وإيطاليا، أن الموانئ الليبية لم تكن لها مسالك بحرية خاصة تربطها مع بقية العالم القديم الواقع في شرق أو غرب البحر المتوسط، أي أنها استخدمت نفس الخطوط البحرية المطروقة منذ أقدم العصور بين موانئ ايطاليا وبلاد الإغريق مع اصقاع البحر المتوسط .

المقدمة

مع تناقل الخبرات والتقنيات الإنشائية في مجال البناء الطرق من حضارة لأخرى وتطورها عبر العصور، أصبح للرومان حصيلة كبيرة من الخبرات الإنشائية التي أضافوا إليها الكثير، سواءً في إنشاء الأساسات أو تطوير حرفية البناء ومواد الرصف، حتى باتت أغلب هذه الأساسات المتينة تستخدم في المواصلات في العديد من الدول حتى الآن مثل إيطاليا وأسبانيا وبريطانيا وفرنسا وغيرها، كما أن الكثير من هذه الطرق قد أُقيم على مساراتها الطرق الحالية، ولو أن أغلب المسارات التي أنشأتها الإمبراطورية الرومانية للطرق سواءً الرئيسية أو الفرعية لها جذور أقدم من الحضارة الرومانية في العادة.

مثلاً في ليبيا اختيرت أغلب المسارات وحددت خلال الحقبة الإغريقية، ففي كيرينايا لا بد أن فترة إنشائها بالتحديد تتزامن مع تاريخ إنشاء المستعمرات الإغريقية بها، إلا أن ما ينسب للرومان هو إعداد نصب الأميال والاهتمام بضرورة وضعها عند مسافة كل ميل روماني على الطرقات الرئيسية، بينما لم يستخدم هذا النظام الدقيق لحساب مسافات الطرق عند الإغريق، ومن المرجح جداً أن قيام الرومان بمثل هذه الأعمال كان من أجل رسم خرائط ودلائل لطرق الإمبراطورية الرومانية، التي تتطلب توثيق دقيق لمسافاتها وأطوالها وتحديد مواقع محطاتها وغير ذلك من تفاصيل تساعد جلها في خدمة المسافرين عامة، دون الحاجة للاستفسار من السكان المحليين عن الوجهة، كان له دوافع سياسية وعسكرية، فقد اهتمت الإدارة الرومانية بإعداد مثل هذه الخرائط منذ بداية عهدها، أولها خريطة بوتنجر التي عُيّنت بالطرق العسكرية خاصةً والتي أُعدت في عهد أغسطس، ومن ثم أُضيف لها لاحقاً العديد من المعلومات تبعاً لما طرأ على هذه الطرق

من تطوير، كما أن خريطة الأنطونيين التي توثق الطرق المدنية على وجه الخصوص والتي تعود لعهد كاراكلا من المرجح أنها تعود لفترة أقدم ربما لبدايات العصر الإمبراطوري.

عرف الرومان أساليب بناء الطرق منذ وقت مبكر وكان أول طريق رئيسي يُبنى في إيطاليا وهو طريق أبيا في عام 312 ق.م، فهل نفذت تلك التقنيات في إنشاء الطرق في ليبيا؟ وقد هدفت هذه الدراسة لمعرفة الدور الذي قدمته الطرق خلال العصر الروماني في ربط جميع أرجاء ليبيا، خاصة في المناطق التي لم تكن تصلها الطرق في العصر الإغريقي، والتعرف على الدور الخدمي الذي قدمته المحطات لعامة المسافرين، بينما تبدو أهمية هذه الدراسة في إضافة دراسة أكثر تفصيلاً وشمولية حول الطرق الرئيسية في ليبيا ومدى أهميتها.

أيضاً كان للرومان حصيلة من الخبرات الملاحية التي ورثوها عن الحضارات السابقة، فقد عرف الإنسان ركوب البحر منذ أقدم العصور ابتداءً من الحضارة المصرية التي عرفت صناعة القوارب ثم السفن الكبيرة في الملاحة النهرية داخل نهر النيل في حوالي الألف الثالثة ق.م، ثم طورت هذه الصناعة حتى أصبحت أكثر ملائمة للملاحة في البحار حيث أبحروا في البداية في البحر الأحمر والبحر المتوسط وذلك حوالي 2750 قبل الميلاد، وبعد ذلك ظهر الفينيقيين الذين كان لهم الفضل في تطور الفنون الملاحية، كما نقلت حضارات كريت عن المصريين فنون الملاحة، وتناقلت هذه الحرفية فيما بعد لبلاد الإغريق ومنها إلى الرومان، وبالرغم من أن الرومان لم يكونوا من الشعوب التي كان لها باع في هذا المجال، إلا أن ما يمكن نسبته للرومان هو القضاء أو الحد من أعمال القرصنة التي كانت منتشرة في البحر المتوسط وذلك لأول مرة في تاريخه، حيث عملوا منذ بداية عهد الإمبراطورية على نشر قواعد بحرية في العديد من السواحل من عام 36 ق.م حتى حوالي القرن الثالث الميلادي، وعرفت تلك الفترة باسم السلم الروماني الذي لم

يُشهد من قبل حتى أطلق الرومان على البحر المتوسط بحرنا (Mare Nostrum) كناية على السيطرة التامة على سواحله وجزره مما شجع ذلك على النشاط الملاحي والتجاري في تلك الفترة. وقد كان من المعروف أن أوائل البحارة ومنهم الفينيقيين كانوا يفضلون الإبحار بقرب السواحل قدر الإمكان للمرور بالعديد من الموانئ التي تشكل نظام محطات، وتعود أقدم المصادر عن الرحلات البحرية التي تسجل موانئ البحر المتوسط والمسافات بينها للعصر الإغريقي لحوالي القرن الرابع ق.م، بينما تعود نشأت أغلب الموانئ الليبية للعصر الفينيقي والإغريقي، كما أن الرومان لم يطلقوا عليها أسماء جديدة فقد ظلت تحمل نفس الأسماء الإغريقية والفينيقية، إلا أنه من المعروف أيضاً أن الخطوط الملاحية خلال العصر الروماني أصبحت تشق أعماق البحار بعيداً عن الساحل بالمقارنة عما كان من قبل.

ومن أهم التساؤلات التي طرحت في دراسة هذا الموضوع عن الطرق الملاحية الخارجية التي ربطت السواحل الليبية مع غيرها من بلدان العالم القديم هل كانت تتم بواسطة طرق ملاحية خاصة، أم إنها استخدمت الخطوط البحرية المعروفة منذ أقدم العصور في البحر المتوسط؟ بينما تهدف الدراسة إلى إبراز دور وأهمية الساحل الليبي على الخطوط الملاحية في العالم القديم، والتعرف على خطوط الملاحة التي ربطت ليبيا مع غيرها من بلدان العالم القديم.

قُسم البحث إلى شقين، الشق الأول الطرق البرية الواقعة ضمن منطقة الدراسة وهي ليبيا بإقليمها كيرينايا والمدن الثلاث، وبأكثر تخصيص الطرق الرئيسية منها فقط، والشق الثاني يتناول الخطوط البحرية سواءً الساحلية داخل الحدود الليبية أو الخطوط البحرية الخارجية التي ربطت الموانئ الليبية مع موانئ العالم القديم، وذلك ضمن الفترة الزمنية المحصورة للدراسة خلال العصر الروماني.

ومن المناهج التي استخدمت في هذه الدراسة: المنهج الوصفي وذلك في وصف مسارات الطرق ومحطاتها سواء البرية أو البحرية وكل ما يتعلق بنصب الأميال، إضافة لاستخدام المنهج المقارن وذلك بمقارنة نماذج من الطرق الرومانية من العالم القديم مع الطرق المحددة للدراسة من الناحية الإنشائية ومن حيث ما قدمته من خدمات، كما استخدم أيضاً هذا المنهج في دراسة نصب الأميال من حيث الشكل والحجم والقياس والنقوش التي تحملها.

أما عن أدوات أو مادة الدراسة فهناك العديد من المواقع الأثرية لمسارات الطرق في إقليم كيرينايا، التي تمت معاينتها وأخذ قياساتها ومواقعها على أرض الواقع، كما كانت نقوش نصب الأميال من أهم المواد التي اعتمدت عليها الدراسة التي تُعد مصدراً غنياً بالمعلومات، إضافة لتحديد ورسم مسارات الطرق البرية والبحرية في أشكال خرائطية باستخدام التقنيات الجيومكانية في تحديث الخرائط من خلال برنامج ArcGIS10 .

وقد قسم موضوع البحث إلى ثلاثة فصول وكل فصل يتناول موضوع مستقل نظراً لاتساع موضوع الدراسة واختلاف مادتها، وقد قسم كل فصل إلى عدة مباحث، كما تقدم كل فصل مقدمة حول الدراسات السابقة التي أجريت على هذه المواضيع، وقد تناول الفصل الأول: دراسة الطرق البرية خلال العصر الروماني، وقد قسم إلى مبحثين، المبحث الأول: تناول التقنيات الإنشائية في بناء الطرق عند الرومان في العالم القديم وخصائصها وتطورها، وكيفية تعامل المهندس الروماني مع الصعوبات الطبيعية بتشديد الجسور والأنفاق وغيرها، إضافة لتناول عدة مواضيع تاريخية تتعلق بالطرق في العالم القديم ومقارنتها مع الطرق في ليبيا، منها أسباب التسميات التي أطلقت على الطرق، ومن هم البناء الحقيقيون لهذه الطرق، ومن هي الفئة المسؤولة عن المالية المخصصة لتنفيذ مثل هذه المشاريع وصيانتها، والتطرق لاستخدام نصب الأميال والمحطات الرسمية في العالم القديم، وأخيراً التطرق لوسيلة المواصلات في ذلك العصر وهي العربات، المبحث الثاني:

الذي خصص لدراسة مسارات الطرق البرية الرئيسية والمحطات في ليبيا، متناولاً في البداية تمهيد عن الطرق المخصصة للدراسة، ثم التطرق إلى المحطات ووظائفها وأنواعها في العالم القديم ومقارنتها مع محطات الطرق في ليبيا، ثم تمهيد عن الطريق الرئيسي الساحلي بفرعيه المدني والعسكري من صبراتة إلى السلوم وجميع محطاته، وتم تقسيم هذا الطريق نظراً لطوله إلى ستة أجزاء في عناوين جانبيه، العنوان الأول: يتناول امتداده من محطة صبراته إلى محطة سرت، والعنوان الثاني: من سرت إلى العقيلية، والعنوان الثالث: من العقيلية إلى طلميثة، والعنوان الرابع: من طلميثة إلى كيريني، والعنوان الخامس: من كيريني إلى التميمي، والعنوان السادس: من التميمي إلى السلوم، وتلحق كل هذه العناوين السابقة خلاصة عن أماكن التقاطع والمحطات المشتركة بين الفرعين، كما شمل هذا المبحث توثيق ميداني لقياسات ومواقع ما كشف عنه من آثار لهذه المسارات على أرض الواقع في إقليم كيرينايا، وتناول أيضاً الطريق الرئيسي العسكري الحدودي المار بجبل نفوسه بمساره ومحطاته ونصب الأميال الواقعة على امتداده، ثم التطرق لدراسة الطريق الرئيسي التجاري كيريني أبو للونيا بوصف مساره والنصب الميلية الواقعة على امتداده، وتوثيق ميداني لما كشف عنه من آثار لهذا الطريق، وفي النهاية تطرقنا لآثار الطريق الواقع شرق سوسة بوادي الحصين الذي يشير ربما لطريق ساحلي بين أبو للونيا ورأس الهلال، والتطرق أيضاً لطريق كيريني فيكوس التجاري بوصف مساره وآثاره من خلال المراجع، كما شمل هذا المبحث أيضاً طريق كيريني مقارنس كواحد من أهم الطرق الزراعية، والتطرق لأهمية مستوطنة مقارنس على الطرق، كذلك توثيق ميداني لآثار طريق لمودة رأس الهلال، وأخيراً تناول مساري طريقين رئيسيين بإقليم المدن الثلاث وهما المدني طرابلس مزدة والعسكري المار بوادي سوف الجين من حيث مسارتهما ومواقع نصب الأميال الواقعة على امتدادهما.

خصص الفصل الثاني: لدراسة نصب الأميال في ليبيا، وتناول في ثلاث مباحث: الأول: القياسات الدقيقة التي اعتمدها الرومان لحساب مسافات الطرق، والنقاط المختارة التي يبدأ منها تلك الحسابات، ثم تناول أشكال نصب الأميال ومراحل تطورها في ليبيا بالمقارنة مع الشائع في ذلك الوقت، ثم التطرق لنقوشها ومراحل تطورها، وتناول المبحث الثاني: دراسة نماذج من نصب الأميال في ليبيا، ومن ثم تناول هذه النماذج بالدراسة المفصلة لنصب أميال كل إمبراطور على حدة من حيث موقع اكتشافه بالتحديد على الطريق وأبعاده وشكله، كما جاء في المراجع أو بواسطة المعاينة الميدانية، ثم دراسة كل نقش نصب على حدة، وملحق بخلاصة عن أوجه الاختلاف والتشابه في الشكل والأبعاد وتواريخها ونقوشها لكل إمبراطور، وفي الختام الإشارة إلى النصب الميلية التي لم يوثق مواقع اكتشافها وهي لا تحمل نقشاً كاملاً ولا أرقام للمسافة، كذلك الإشارة لمجموعة أخرى من النصب موثقة المواقع لكنها خالية من النقوش بالكامل، وتحدثت في المبحث الثالث: عن تاريخ الإصلاحات التي مرت على كافة الطرق ابتداءً من عهد اغسطس إلى قسطنطين وذلك من خلال ما جاء في النقوش.

ركز الفصل الثالث: على دراسة الخطوط الملاحية البحرية في ليبيا، وقد قسم إلى ثلاثة مباحث تطرق الأول: بشكل عام إلى مورفولوجية سواحل البحر المتوسط وتأثيرها على الملاحة وإنشاء الموانئ قديماً، والظواهر الطبيعية ومدى تأثيرها على النشاط الملاحى وتحديد خطوط الملاحة منها ظاهرة نسيم البر والبحر والمد والجزر، ثم التطرق لمواسم الملاحة والرياح المؤثرة عليها، والختام الإشارة إلى أهم الاختراعات الملاحية وتطورها، وبدأنا في المبحث الثاني بدراسة تمهيدية عن الساحل الليبي وما ذكر في المصادر عنه، ثم تناول الخطوط الملاحية الداخلية المتبعة للساحل الليبي ابتداءً من السلوم إلى سيدي القاسي، وفي النهاية التطرق للخطوط البحرية المباشرة المختصرة بين المراسئ الليبية الكبرى، أما المبحث الثالث: فقد تناول تمهيد عن خطوط

الملاحة الليبية مع أهم موانئ العالم القديم، ثم التطرق لأهمية الساحل الليبي على خطوط الملاحة منذ أقدم العصور خاصة في علاقات مصر مع كريت وإيطاليا، ثم تناول العلاقات البحرية المباشرة بين سواحل كيرينايا وسواحل البيلوبونيز، وعلاقته كذلك مع كريت والخطوط البحرية المباشرة بين سواحل إقليم المدن الثلاث والسواحل والجزر الإيطالية أو بالمرور بالسواحل التونسية، وفي النهاية تطرقنا لأهم الخطوط الرئيسية بين سواحل البيلوبونيز وسواحل وجزر إيطاليا، وأخيراً التطرق لأهمية الساحل الليبي إذا ما كان معزول عن بقية العالم أم لا، بالإستشهاد بالعديد من الأدلة، ثم طرح تساؤلات حول الشبكة الرئيسية التي كانت تشق البحر المتوسط هل تغيرت في أواخر العصر الإمبراطوري أم بقيت كما متعارف عليها.

وفي ختام هذا البحث أعدت خاتمة تحوي أهم النتائج التي توصل إليها الباحث خلال دراسته.

كما ألحقت هذه الدراسة أيضاً بأربع ملاحق إيضاحية مُتعلقة بموضوع البحث، الملحق الأول: يخص اللوحات التوضيحية نقلاً عن المراجع. الملحق الثاني: يشمل خرائط توضيحية للطرق البرية والبحرية المحددة للدراسة باستخدام التقنيات الجيومكانية في تحديث الخرائط من خلال برنامج ArcGIS10، الملحق الثالث: يشمل الصور الفوتوغرافية لمادة الدراسة وهي الطرق البرية والنصب الميلية، الملحق الرابع: يحوي جميع نصوص نقوش نصب الأميال وذلك نقلاً عن المراجع الأجنبية والعربية.

الدراسات السابقة التي تناولت الطرق البرية ونصب أميالها والطرق البحرية في ليبيا

تعتبر من أول الدراسات التي قدمت عن الساحل الليبي ومراسيه دراسة الإخوان بتشي في الفترة الممتدة بين العام 1821-1822م⁽¹⁾، ثم قدمت دراسة أخرى عن ساحل شرق ليبيا ومراسيه بواسطة الأخوان باشو الذين أجروا دراستهم في الفترة الممتدة بين عامي 1823-1824م⁽²⁾.

من أقدم الدراسات التي أشير فيها إلى آثار مسارات الطرق الدراسة التي قدمها جوزيبي هايمان عن مسار طريق بمنطقة اسلنطه⁽³⁾، كما تعد أيضاً من أوائل الدراسات العلمية التي تناولت الطرق الرومانية في ليبيا كانت حول الطريق الرابط بين مدينتي كيريني وأبو للونيا، الذي ذكره العديد من الرحالة الأوربيين في رحلاتهم التي بدأت من مطلع القرن التاسع عشر الميلادي، والذين تقفوا مساره دون نشر شيء هام عن امتداده⁽⁴⁾، هذه الدراسة هي التي قدمها الإيطالي Ettore Ghislanzoni في عام 1915م، بوصف مساره ابتداءً من مدينة أبو للونيا إلى كيريني، ومسارات بعض الطرق الرئيسية الأخرى المتفرعة من مدينة كيريني، كما سُلط الضوء في هذه الدراسة أيضاً حول بعض نصب الأميال الواقعة على طريق كيريني أبو للونيا⁽⁵⁾.

(1) بيتشي، ف.و. & هـ.و، الساحل الليبي 1821-1822م، ترجمة: الهادي مصطفى أبو لقمة، منشورات جامعة قاربونس، بنغازي، 1996، ص30-31، 50-70، 149-179.

(2) باشو، جان ريمون، رواية رحلة إلى مرمرة وقورينة وواحتي أوجلة ومرادة، ت: مفتاح عبد الله المسوري، دار الجيل، بيروت، ص 38، 94-98.

(3) Haimann, Giuseppe, Cirenaca, Editore-Libraj, Milano, 1886. P.86.

(4) Andre, Laronde, "Premiere Reconnaissance De Le Route Grecque Entre Cyrene Et Son Port, Apollonia", Libya Antiqua, VOL:15-16, 1978. pp 188-189.

(5) Ghislanzoni, Ettore, "Notizie Archeologiche Sulla Cirenaica", Notiziario Archeologico, Anno:I, fasc:I-II, Rome, 1915, pp. 169-230.

وقد تلت الدراسة السابقة التي قدمها Ettore دراسة أخرى عن نصب الأميال في عام 1916م، التي تناول فيها دراسة نصبين الميل رقم 5 على طريق كيريني أبو للونيا⁽¹⁾.

بينما تعد أول مقالة شملت دراسة موسعة لأغلب نصب الأميال المكتشفة في كيرينايا، الدراسة التي قدمها جود تشايلد التي نشرت في عام 1950م، التي تناول فيها قياسات وأشكال بعض من النصب الميلية وكذلك تحديد مواقع اكتشافها ونقوشها⁽²⁾.

وتعتبر أهم الدراسات التي قدمت حول نصب الأميال المكتشفة، الدراسة التي قدمها كل من رينولدز وبيركنز، التي تضمنت قائمة شملت جميع النصب الميلية المكتشفة في إقليم المدن الثلاث⁽³⁾.

ومن الدراسات التي قدمت حول نصب الأميال الدراسة التي قدمها (بيير سلامة) حول اكتشاف نصب ميل في إقليم المدن الثلاث بقرب مدينة لبة⁽⁴⁾.

وخلال الفترة الممتدة بين عامي 1965 - 1967م، أثناء أعمال التنقيبات الأثرية التي أجرتها جامعة ميتشيغان Michigan في ميناء أبو للونيا، قام دونالد وايت Donald White بتتبع مسار طريق كيريني أبو للونيا، وطرح العديد من الفرضيات حول مساره⁽⁵⁾.

(1) Ettore Ghislanzoni, "Miliario Dell'Imperatore Adriano Sulla Strada Cirene- Apollonia", Notiziario Archeologico, Anno II, fasci-II, Tripografia Nazionale Bertero, Rome, 1916, pp. 155-156, 159-161.

(2) Goodchild, R.G, "Roman Milestones In Cyrenaica", Papers of The British School At Rome, VOL 18, 1950, p.86-87.

(3) Reynolds, J.M&Perkins, J .B.Ward, In Collaboration with Aurigemma Salvatore, Bartocchini Renato, Caputo Giacomo, Goodchild Richard, Romanellipietro, The Inscriptions of Roman Tripolitania, British School At Rome, London, The Antiquities Journal, 1952, p.231-232.

(4) Pierre Salama, "Dechiffrement d'un Milliaire de Lepcis Magna", Libya Antiqua, Vol2, 1965, p.39-41.

(5) White, D, "Carrographic Surveys, Town Plan, And Aqueduct", Libya Antiqua, VOL:4, The Department of Antiquities, Tripoli, 1965-1967, pp. 37-38.

وتعتبر أهم دراسة قدمت تخص الطرق الرئيسية بليبيا الدراسة التي قدمها رتشارد جورج جود تشايلد، التي جاء فيها وصف مختصر لكافة الطرق الرئيسية في ليبيا، كما تعد أيضاً أول دراسة شاملة للعديد من النصب الميلية المكتشفة في ليبيا عامة⁽¹⁾.

إضافة للإشارة التي قدمها جود تشايلد في دراساته لمدينة كيريني وأبو لونيا والإصلاحات التي تعاقبت على الطرق الرئيسية بإقليم وتفصيلاً موجزاً حول الطرق الرئيسية المؤدية إلى مدينة كيريني، كما تطرق أيضاً في دراسته هذه إلى الإصلاحات التي أجرت في عهد فسباسيان وكلاوديوس وتراجان على طرق المواصلات في إقليم كيريناياكا⁽²⁾.

وفي دراسة أخرى قدمها جود تشايلد عن مدينة كيريني أشار فيها باختصار للطرق الرئيسية المؤدية إلى مدينة كيريني⁽³⁾.

تناولت الدراسة التي قدمها كل من Jones & Little عن سواحل إقليم كيريناياكا وأهم موانيه، وذلك من حيث مواقعها وطبيعة تضاريسية المواقع التي أنشئت عليها، كذلك التطرق إلى منشآتها المعمارية وملحقاتها، وذلك في منطقة الدراسة المحددة من ميناء بنغازي إلى ميناء درنة⁽⁴⁾.

وفي الدراسة التي قدمها عبد الكريم فضيل الميار عام 1973م، حيث أشار في دراسته تلك لإصلاحات التي أجريت على الطرق الرئيسية المتفرعة من مدينة كيريني⁽⁵⁾.

(1) R.G ,Goodchild,"The Roman Road of Libiya And Their Miles- stones" Libya In Historical conference, march, University of Libya faculty of arts, 1968,pp.155-165.

(2) ر.ج، جود تشايلد، قورينا وأبو لونيا دليل تاريخي وصف عام الآثار المدنين إدارة البحوث الأثرية، الجمهورية العربية الليبية وزارة التربية والإرشاد القومي الإدارة العامة للآثار، 1970، ص42- 44، 74-79، 157.

(3) ر.ج، جود تشايلد، آثار مدينة قورينا، إدارة البحوث الأثرية، 1971، ص16-19، ص82-87.

(4) G.D.B.Jones & J.H.Little, Coastal Settlement in Cyrenica, The Journal of Roman Studies, vol: LXI, Gordon, Square, London, 1971, p.65-74.

(5) عبد الكريم فضيل، الميار، قورينا بركة في العصر الروماني من عام 74 ق.م إلى 117م، الطبعة الأولى، الشركة العامة للنشر والتوزيع والتوزيع والإعلان، طرابلس، 1973، ص59-61، 64-67، 90-83.

كما قام ستوكي بتحديد العديد من مواقع المحطات البرية والبحرية في دراسته التي قدمها عن العمارة الرومانية في كيرينايا⁽¹⁾.

وتعد من أوائل وأوسع الدراسات وأهمها التي تناولت أو خصصت في تحديد مواقع الموانئ على طول الساحل الليبي والخطوط البحرية سواءً الداخلية أي الممتدة داخل الساحل الليبي أو خارجه، كذلك الطرق البرية هي الدراسة التي قدمتها فاليريا بوركارو باجانو عام 1976م، محددة منطقة الدراسة من مدينة لبدّة إلى مرسى السلوم⁽²⁾.

وبين عامي 1978-1979 قدم اندرية لاروند دراسة مفصلة عن الطريق الرابط بين كيريني وأبو للونيا، وأشار باختصار شديد لطريق كيريني فيكوس، كما تناول أيضاً دراسة العديد من النصب الميلية الواقعة على امتداده⁽³⁾.

كما قدمت جانيت دي فيتا إيفارد Ginette Di Vita Evrard بين عامي 1978-1979م دراسة لجزء من قطاع الطريق الساحلي الذي كان يمتد بين مدينتي صدراته وطرابلس، كما تناولت في دراستها هذه نصب ميل اكتشف في عام 1977 في إقليم المدن الثلاث⁽⁴⁾.

وفي عام 1982م قدم D.J.Mattingly دراسة لأشهر وأهم المحطات العسكرية الواقعة على طريق الجبل العسكري، أهمها محطة عين وايف ومحطة دوغة⁽⁵⁾.

(1) Stucchi,S, Architettura Cirenaica, VOL:9, L'erama Di Bretschneider, Rom, 1975,P.4, 358,509.

(2) Valeria, Pagano.Purcaro, "Le Rotte Antiohe tra La Grecia Ela Cirenaica E Gli Itinerari Marittimi E terrestri Lungo Coste Cirenaiche E della Grand Sirte", Quaderni Di Archeolovia della Liboa, L'erma, di Bretschneider, Roman, 1976,pp. 295-306.

(3) Andre Laronde, "Premiere Reconnaissance De Le Route Grecque Entre Cyrene Et Son Port, Apollonia", Op Cit, pp. 187-198.

(4) Evrard, Ginette.Di.Vita, "Le plus ancien milliaire de Tripolitaine: A Caecina Severus, Proconsul d, Afrique", Libya Antiqua, VOL:15-16, 1987, p.9-16.

(5) D.J.Mattingly, "The Roman Road- Station At Thenadassa (Ain Wif)", Libyan Studies, VOL:13,1982, pp.73-78.

وفي عام 1984م قدم دونالد وايت أول دراسة مفصلة للطريق التجاري الهام الرابط بين

مدينة كيريني وميناء فيكوس، كما يشير باختصار شديد لمسار طريق كيريني بالغراي⁽¹⁾

وتعتبر الدراسة التي قدمها ستوكي عام 1985 عن الطرق الرئيسية المتقاطعة بمدينة

كيريني من أوسع وأهم الدراسات المقدمة في مجال الطرق البرية⁽²⁾.

كما تناول Denis Roques في دراسته المنشورة عام 1987 العديد من قطاعات الطرق

الرئيسية المتفرعة من مدينة كيريني، كما قدم في دراسته هذه العديد من الإشارات المختصرة جداً

عن بعض النصب الميلية المكتشفة في إقليم كيريناياكا، كما تناول فيها أيضاً العلاقات البحرية،

التي كانت تربط الموانئ الواقعة بسواحل كيريناياكا مع العديد من موانئ العالم القديم⁽³⁾.

ويستنبط وفلفورد في دراسته عن العديد من الآثار المعمارية المكتشفة ومواد البناء

المستوردة في كل من إقليمي المدن الثلاث وكيريناياكا في تحديد ومعرفة الخطوط الملاحية التي

ربطتها مع بلدان العالم القديم بشكل عام⁽⁴⁾.

أيضاً من الدراسات المهمة التي استفدت منها في طريقة نشر النقوش الدراسة المقدمة من

الدكتور خالد الهدار عن نقوش من توكرة⁽⁵⁾.

(1) D.White, "The Topographical Setting", Back Ground And Introduction To The Excavation, VOL:1, The university Museum, University of Pennsylvania Philadelphia, 1984, pp.32-36.

(2) S,Stucchi. "Gil Approcci al Santuraio Cireneo di Apollo In Eta Greca", Cyrenaica In Antiquity, Adited by: Graeme Barker.John Llyod and Joyce Reynolds Society for Libyan Studies, 1985, pp.69-74.

(3) Denis,Roques, Synesios De Cyrene Et Cyrenaique Du Bas-Empire, Etudes D'Antiquites Africaines, Paris, 1987, pp.113-120.

(4) وفلفورد، ترجمة: مصطفى عبد الله الترجمان، "تجارة قوريناياكية ومنطقة طرابلس، شواهد على الفخار المزخرف"، أثار العرب، العدد5، مصلحة الآثار ومشروع تنظيم وإدارة المدينة القديمة طرابلس، 1992، ص. 30-34.

(5) خالد محمد، الهدار، "نقوش من تاوخيرا"، مجلة كلية الآداب، جامعة قاريونس، بنغازي، 1994، ص237-271.

كذلك الترجمة التي قدمها (عبد السلام شلوف) حول العديد من نقوش نصب الأميال المكتشفة في إقليم كيريناياكا (1).

كما تعتبر من الدراسات الحديثة المقدمة حول طبيعة ومورفولوجية الساحل الليبي ومراسيه الدراسة التي قام بتحريرها كل من الدكتور سعد القزيري، والدكتور عبد الهادي بو لقمه (2)

كما يشير رجب نصير الأبيض في دراسته حول أهمية موقع ليبيا وسواحلها إشارة طفيفة جداً عن الخطوط البحرية التي ربطتها بموانئ العالم القديم (3).

وتعتبر دراسة جودتشايلد من الدراسات الجيدة، التي تناولت العديد من مواقع الموانئ بمنطقة سرت، كذلك تناول فيها قطاعات عديدة من الطرق في ليبيا، كما تُعد أيضاً من أحدث الدراسات التي قُدمت حول نصب الأميال في منطقة طرابلس (4).

كما يعد أيضاً ما قدمه اندرية لاروند في دراسته لإقليم كيريناياكا خلال العصر الهلنستي من أفضل الدراسات التي قدمت في هذا المجال، والذي تناول فيه وصف لمسار الطريق بين مدينتي طلميثة وكيريني تحديداً، وكذلك تحديد العديد من مواقع الموانئ وذلك في المنطقة الممتدة ابتداءً من رأس خيرسونيسوس المطابق لرأس التين حتى ميناء السلموم (5).

(1) عبد السلام، شلوف، نقوش ونصوص من ليبيا، مركز جهاد الليبيين للدراسات التاريخية، 1994، ص 121-123.
(2) سعد، القزيري، عبد الهادي، بو لقمه، (تحرير)، الساحل الليبي، منشورات مركز البحوث والاستشارات، جامعة قارون، ط1، 1997، ص 272-394.
(3) رجب، نصير الأبيض، مدينة مرزق وتجارة القوافل الصحراوية خلال القرن التاسع عشر دراسة في التاريخ السياسي والاقتصادي، منشورات مركز جهاد الليبيين للدراسات التاريخية، 1998، ص 32.
(4) ر.ج، جودتشايلد، "نقوش من ترهونة الغربية"، ترجمة: عبد الحفيظ فضيل الميار، دراسات ليبية، مركز جهاد الليبيين للدراسات التاريخية، 1999، ص 45-311.
(5) لاروند، اندرية، ترجمة: محمد عبد الكريم الوافي، برقة في العصر الهلنستي من العهد الجمهوري حتى ولاية أغسطس، جامعة قارون، بنغازي- ليبيا، 2002، ص 245-345.

كما أشار بيركنز وجولد تشايلد لنصب ميل مكتشف في منطقة تتسلوخ في دراستهم عن العمارة البيزنطية في كيريناياكا⁽¹⁾.

كما يشير جوفري ريكمان في دراسته في شكل مختصر للرحلات البحرية التي كانت تبحر بين مصر وإيطاليا مروراً بالسواحل الليبية⁽²⁾.

وتعد من أفضل وأهم الدراسات التي قدمت في مجال الخطوط البحرية التي كانت تربط الموانئ الليبية مع العالم القديم، الدراسة التي قدمها باسكال ارنود حول الخطوط المباشرة لبعض الموانئ الكبرى الواقعة على الساحل الليبي مع أهم الجزر والموانئ في العالم القديم⁽³⁾.

كما يمكن الاستدلال عن أهمية الموانئ الليبية الواقعة على سواحل كيريناياكا من خلال الدراسة التي قدمها عماد خليل على الطرق البحرية بين مصر وإيطاليا⁽⁴⁾.

أيضاً من الدراسات التي تناولت النقوش اللاتينية الدراسة التي قدمها انتصار الكاسح عن نقوش إقليم كيريناياكا التي نشرت فيها مجموعة من نقوش نصب الأميال⁽⁵⁾.

⁽¹⁾ Perkins, J.B.Ward & Good child. R.G, Christian Monuments of Cyrenaica, Quadrant Print, Great Britain, 2003, P P. 414-415.

⁽²⁾ جوفري ريكمان، "بحرنا- البحر المتوسط"، البحر والتاريخ وتحديات الطبيعة واستجابات البشر، ت: عاطف أحمد، تحرير: إ.إ. رايس، عالم المعرفة، المجلس الوطني للثقافة والفنون والآداب، الكويت، يناير، 2005، ص22.

⁽³⁾ Pascal Arnaud, Les Routes de La Navigation Antique Itinéraires En Mediterranee, Editions Errance, Paris, 2005, p.172-173,175,182-183-187.

⁽⁴⁾ عماد، خليل، السفن والموانئ في البحر المتوسط من العصر الكلاسيكي إلى العصر الروماني، دراسات في آثار الوطن العربي 14، كتاب المؤتمر 15 للاتحاد العام للأثريين العرب في 3-15 أكتوبر، قسم الآثار والدراسات اليونانية والرومانية، كلية الآداب جامعة الإسكندرية، 2012، ص665.

⁽⁵⁾ انتصار محمد حمد، الكاسح، النقوش اللاتينية في إقليم كيريناياكا، دراسة تحليلية للنقوش اللاتينية أثناء العصر الروماني، 96 ق.م-324م، جامعة بنغازي، 2012، ص 90-91. (رسالة غير منشورة).

الفصل الأول: الطرق البرية

المبحث الأول:

تقنية وأساليب بناء الطرق خلال العصر الروماني ومقارنتها

بليبيا

المبحث الثاني:

الطرق البرية ومحطاتها في ليبيا

المبحث الأول: تقنية وأساليب بناء الطرق خلال العصر الروماني ومقارنتها بليبيا

أسباب بناء الطرق:

طُرحت عدة تخمينات حول ترجيح السبب الرئيسي الذي دعى الرومان لبناء الطرق بأساسات صلبة وقوية والاهتمام باستواء وصلابة أسطحها، واستقامة مسارها وغيرها من المعايير التي اعتمدت لبناء الطريق الروماني.

وربما كان لاتساع الإمبراطورية الرومانية مع بداية العصر الإمبراطوري دور مهم في تطوير هذه الطرق والتوسع في إنشائها لربط المستوطنات والمدن الجديدة بروما⁽¹⁾، وإن اهتمام الإدارة الرومانية بقطاع المواصلات تلك يعد من الضروريات الأساسية كواحدة من الوسائل الأكثر حيوية في إدارة تلك الأقاليم بسهولة وسرعة، خاصة عند إدارة الأقاليم النائية⁽²⁾، وقد كان لشبكات الطرق هذه التي أنجزت خلال العصر الروماني والتي ربطت كافة أنحاء الإمبراطورية الرومانية دوراً هاماً جداً في النمو الاقتصادي، مما شجّع على حرية التبادل التجاري بين كافة الأقاليم التابعة للإدارة الرومانية، وحتى مع البلدان التي لم تكن تابعة للإدارة الرومانية، حيث من المعروف أن الحركة التجارية قد وصلت لقمّة نشاطها وازدهارها خلال العصر الإمبراطوري، فقد عمل الأباطرة الرومان طيلة العصر الإمبراطوري على دعم وتشجيع التجارة سواء البرية أو البحرية⁽³⁾.

يرى الكثير من العلماء والباحثين أن السبب الرئيسي وراء إنشاء الإمبراطورية الرومانية العديد من شبكات الطرق كان عسكرياً صرفاً في بادئ الأمر وهو من الأسباب الطبيعية لإرساء دعائم أي إمبراطورية حديثة العهد كالإمبراطورية الرومانية⁽⁴⁾. حيث يرى هؤلاء العلماء أن سبب

(1) Alan Mcwhirr, "Transport By Land And Water" The Roman world, Edited by: John Wachter, VOL:2, London and New york, 1987-1990, p.658.

(2) Charles Freeman, The world of the Romans, uk.1993, p.103.

(3) G.I.F. Tingay, Ma.J. Badcock, Thes were The Romans, Second edition, united states of America, 1989, pp.169,126.

(4) G.I.F.Tingay,MA,J.Badcock.MA,Op Cit, pp.169,126.

اهتمام الأباطرة الرومان ببناء الطرق لم يكن الهدف الأساسي منه هو تشجيع التجارة تلك، وإنما لتوفير موطأ صلب يناسب مرور الجيش حتى في أسوأ أحوال الطقس وذلك لبسط نفوذ الإمبراطورية الرومانية على الأقاليم المفتوحة حديثاً في أسرع وقت⁽¹⁾، ولأن بناءها كان لأسباب عسكرية قد بنيت أيضاً وفق متطلبات المرور العسكري وهي عادة ما بنيت في بادئ الأمر بواسطة جنود الجيش الروماني⁽²⁾، إلا أن هذه الطرق مع مرور الزمن واستئجاب الأمن أخذت تستخدم تدريجياً من قبل السكان المحليين والتجار في نقل البضائع عبر تلك الأقاليم⁽³⁾.

وربما من أبرز ما يستدل به على انتشار بناء شبكات من الطرق عبر أرجاء الإمبراطورية الرومانية هو ذلك المثل الشهير القائل "كل الطرق تؤدي إلى روما" لتؤكد أن روما كانت ترتبط مع جميع الأقاليم التابعة لها بواسطة شبكات كبيرة من الطرق البرية التي أنشئت خلال العصر الإمبراطوري. ولقد نصب في عهد أغسطس في حوالي عام 20 ق.م، في وسط ساحة روما نصباً مائلاً، يمثل نقطة لبدایات كل الطرق الرئيسية المؤدية لروما باعتبارها نقطة الصفر التي يحسب منها قياس مسافات تلك الطرق، وهو عبارة عن عمود من الرخام المزين بألواح من البرونز المطلي بالذهب وتكمن وظيفته كدليل أو مفتاح لخريطة الطرق الرئيسية للإمبراطورية الرومانية، حيث سجلت عليه جميع الطرق الرئيسية الممتدة من روما إلى كافة المدن الرئيسية الواقعة على امتداد هذه الطرق⁽⁴⁾.

وقد انتشرت هذه النصب في أنحاء الإمبراطورية الرومانية، والتي قد سجلت عليها أيضاً

الطرق الرئيسية نفسها، والمسافات الواقعة بين المدن ابتداءً من روما⁽⁵⁾.

(1) Lesley, Adkins, Roy.A, Hand Book To Life in Ancient Rome, Infobase Holding Company, 1994, p.172.

(2) Alan Mcwhirr, op cit, p.658.

(3) Lesley Adkins, Roy. A.Adkins, op cit, p.172.

(4) T.W .Potter, Roman Italy, Second Impression, British Museum Press, London, 1992,p.125-126.

(5) Lesley Adkins, op cit, p.183.

التقنية البنائية للطرق عند الأتروسك:

خلال العصر الروماني أصبحت الطرق البرية تبنى بتقنيات متطورة وخبرات أفضل لمقاومة عوامل الطبيعة والزمن، وأدخل في بنائها ورفصها مواد غالية التكلفة، بالمقارنة مع مواد الرصف التي كانت شائعة الاستخدام، لتوفرها وقلة تكلفتها مثل الحصى والحجارة وغيرها، كما كان لاكتشاف المونة الخرسانية (Concrete)* عاملاً مهماً جداً في تطور مواد البناء وتقنياته، حتى عرفت تلك الطرق بأنها من أهم الإنجازات المعمارية التي خلفتها الحضارة الرومانية، حيث عمل المهندس الروماني على تطوير الخبرات التقنية التي أخذها من الحضارات التي سبقتها في مجال بناء الطرق.

وقد أخذ الرومان هذه الحرفية في البداية من الحضارة الأتروسكية* التي سبقتهم في هذا المجال، والذين يبدو أنهم لم يشرعوا في بناء طرقاتهم لربط المستوطنات الأتروسكية المنتشرة في إقليم أتروريا، إلا عندما عرفوا العربات التي انتشر استخدامها كوسيلة للنقل والمواصلات في حوالي بدايات القرن الثاني ق.م، ويرجح أنه قبل هذا التاريخ كانت طرقاتهم عبارة عن مسارات ترابية، حيث كان لاستخدام وسيلة النقل الجديدة هذه متطلبات خاصة لجعلها أكثر سرعة وأقل عطب وذلك

* مونة الكونكريت: اكتشف الرومان هذه المونة الخرسانية القوية في حوالي القرن الثالث ق.م، وذلك عندما اكتشفوا خصائص رماد محاجر البراكين قرب Pozzuoli الذي أضافوا إليه الجير والماء، وأحياناً الرمل والكسر الحجرية أو المعدنية أو الحصى وغيرها، التي اكتشفوا أنها أقوى من المونة الجصية التي استخدمها الإغريق، وذلك لاحتواء الرماد البركاني على السيليكا والالومينا في تكوينه بشكل أساسي، الذي يشكل مادة شديدة الصلابة فور تفاعله مع الجير، وكلمة (Concret) كلمة لاتينية تعني شيئاً مركباً من عدة مواد، راجع:

Leonard J.Hopper.RLA.Fasla,Landscape Architectural Graphic Standards, united states of America, 2007, P.68، وهي كلمة تعني مادة شديدة الصلابة، راجع:

James Morwood, Pocket oxford Latin Dictionary, oxford university Press, oxford New york, 1994, p.30.
* الأتروسك: استوطن الأتروسك المنطقة الواقعة شمال روما من إقليم كمبرانيا جنوباً إلى وادي نهر البو شمالاً، أما عن أصول هذا الشعب فقد تعددت الروايات حول أصولهم منهم من يرى أنهم من شعوب آسيا الصغرى كما يذكر هيرودوت الذي يشير إلى أنهم قدموا إلى إيطاليا في حوالي القرن الخامس ق.م، وهناك من يرجع أن هذا الشعب قدم من بلاد الرافدين ومن ثم انتقلوا إلى أواسط إيطاليا منذ بداية الألفية الأولى ق.م، وهناك من يؤكد إلى أنهم من شعوب إيطاليا الأصليين سكان توسكانيا وأن الحضارة الأتروسكية ما هي إلا امتداد للحضارة الفيلاوفية (villanova) التي تعود للعصر الحديدي الذين اشتهروا بالمهارة في صناعة المعادن، راجع: حسين فهد حماد، موسوعة الآثار التاريخية، حضارات- شعوب- أمم- معالم- مدن- عصور- علوم الآثار- حرف- لغات، دار أسامة للنشر والتوزيع عمان- الأردن، الطبعة الأولى، 2003م، ص5-6، وتعود نشأة الحضارة الأتروسكية لحوالي القرن التاسع ق.م واستمرت حتى اندماجها مع الحضارة الرومانية، راجع: WWW.Wikiwand.com، ومن أشهر المدن التي أسسها الأتروسك في إيطاليا مدينة كابوا التي سقطت في يد الرومان عام 421 ق.م، راجع: M.marefa.org.

ببناء طرق صلبة تتحمل مرور هذه العربات⁽¹⁾، إلا أن ذلك لم يمنع من أن الرومان قد أضافوا الكثير من الحرفية على تقنية بناء الطرق التي ورثوها عن الحضارة الإتروسكية في بادئ الأمر، كما سنتعرف على ذلك في الصفحات التالية، حاول المهندسين الإتروسكيون عند إنشائهم الطرق في جنوب توسكانيا تجنب التضاريس الصعبة قدر الإمكان إلا أن الطبيعة الجبلية الصعبة التي ميزت توسكانيا جعلت من الضرورة مرور هذه الطرق بها، حيث تصعد هذه الطرق سفوح الجبال التي تدور بجنبتها لتخفيف صعوبة صعودها، التي كان يتم بناؤها بواسطة القطع العمودي لسفح الجبل لتوسيع مجال الطريق ثم يقومون بنحت وتسوية أراضيها لجعلها مناسبة لمرور العربات فوقها وبعد تسوية سطحها جيداً يقومون بنحت أحاديدي طولية متوازية الامتداد على سطحها لتساعد العربات على التحرك بحرية وسرعة عند صعودها أو نزولها من هذه المنحدرات الجبلية⁽²⁾، وتكون هذه العملية أسهل في المناطق ذات التكوينات البركانية كما في إقليم أتوريا، وذلك لضعف مسامية صخورها مما يجعلها سهلة النحت لحفرها وإعدادها، وقد ظهر من خلال التنقيبات التي أجريت على الطرق بجنوب أتوريا مدى عمق هذه الأخاديد مما يوحي بكثافة استعمال هذه الطرق التي تعود لحوالي القرن الأول الميلادي، كما توحى أيضاً بأن التنقل عبر تلك الطرق لم يكن أمراً سهلاً في تلك الفترات⁽³⁾، وقد استخدم هذا الأسلوب البنائي للطرق المنحوتة في سفوح الجبال في إقليم كيرينايا، ومن أهم الأمثلة التي نفذت فيها هذه التقنية على الطريق الرابط بين كيريني وأبولونيا وذلك على حافة المدرج التضاريسي الأعلى الذي نحتت على سفوحه مقابر الجبانة الشمالية والذي نراه استخدم أيضاً عند نزول هذا الطريق على سفح المدرج التضاريسي الأوسط المطل على سهل سوسة (انظر صورة رقم 15-16، 32-34، الملحق رقم 3).

(1) T. w.potter, Op Cit, p. 126.

(2) J.B.world perkins, " Etruscan and Roman Road in southern Etruria " , the Journal Roman studies, vol 47, parts 1-2,London, 1957, p. 140.

(3) T. w. potter, op cit. pp. 126, 127- 138.

ومما لا شك فيه إن شبكة الطرقات التي أنشأها الأتروسك، قد بنيت على مساراتها الترابية نفسها الأقدم التي أنشأها سكان تلك المستوطنات خلال فترة الحضارة الفلانووية* في توسكانيا التي سبقت الحضارة الاتروسكية⁽¹⁾، ويبدو أن الاتروسك قد عرفوا بناء الطرق قبل القرن الثاني ق.م، حيث يذكر المؤرخون أن توسكانيا كانت طرقاتها مبلطة عندما سقطت في أيدي الرومان بالكامل، وذلك عند سقوط عاصمتها مدينة (veii) الاتروسكية في حوالي عام 396 ق.م، والتي استغلها الجيش الروماني في تنفيذ تحركاته وبسط نفوذه على الإقليم بالكامل في أقل وقت ممكن⁽²⁾، كما يصف المؤرخ ليفي (Livy) أن المنطقة الوحيدة بتوسكانيا التي لم تكن ممهدة بالطرق هي غابة سيمينيا (Silva ciminian) المشهورة بظلمتها نتيجة لكثافة أشجارها والتي تقع بين وسط وجنوب توسكانيا، حيث يذكر أنه في عام 310 ق.م استطاع القائد الروماني فابيوس (q. Fabius) وجنوده قطع أجزاء من أشجارها الكثيفة وشق ممرات لتسهيل التحركات العسكرية، حتى بات إقليم أتورريا تخترقه الطرقات في جميع أجزائه⁽³⁾.

أما عن الأساليب التي كانت مستخدمة قديماً في بناء الطرق، فيصف الشاعر الروماني استاتايوس* (staius) مقتطفات منها عندما وصف بناء طريق دوميتيانا الرئيسي الذي عاصر بناءه، ومن هذا الوصف يمكننا أن نستشف الأساليب والمراحل البنائية التي استخدمها الرومان وغيرهم ممن سبقوهم في بناء الطرق، وهو يصف هنا مجموعة كبيرة من العمال حيث كان يتطلب

* الحضارة الفيلاووية (Villanova): مركز هذه الحضارة المدينة التي تحمل الاسم نفسه الواقعة جنوب إيطاليا تحديداً قرب بولونيا بحوالي 8كم، امتدت هذه الحضارة خلال العصر الحديدي في إيطاليا من عام 1100-700 ق.م. بينما يؤكد العديد من العلماء أن هذه الحضارة نشأت عن انصهار العديد من الشعوب المهاجرة إلى إيطاليا والتي استقرت منذ عهود قديمة بين نهر التيبر وجبال الألب منها شعوب الفنتي (Veneti) والسابينيين واللاتين وغيرهم، راجع: M07itona.com.
المؤرخ الروماني تيتيوس ليفيوس أو ليفي (Titus Livius): ولد عام 59 أو 64 ق.م في (Patavium) شمال إيطاليا في إقليم (Cisalpine Gaul) في بلاد الغال، وتوفي في عام 12 أو 17 م، راجع efricit.com، واختصت كتاباته حول تاريخ الرومان من تأسيس روما حتى عام 9 ق.م في حوالي 142 كتاب، لم يبق منها سوى 35 فقط، راجع: ar.M.Wikipedia، راجع: عزيزة فوال بابتي، موسوعة الأعلام العرب والمسلمين والعالميين، الجزء الرابع، دار الكتاب العلمية، بيروت، لبنان، ص71.

(1) J.B.world perkins, op cit, p.140.

(2) T. w. potter, op cit. pp. 127.

(3) Livy, T: B.O.Foster.Ph.D,VOL:4, william Heinemann, London,book: 9,1.36.

* الشاعر الروماني بابينيوس ستاتايوس بوبليوس (Papinius Staius Publius): ولد في نابولي عام 45م، وتوفي عام 96م، ألف اثني عشر كتاباً حول الشعر الملحمي، راجع: ar.M.Wikipedia.org.

بناء طريقاً ما مجموعات عديدة من العمال بأعداد كبيرة يُسَخَّرُون لبناء الطرق منظمين كلاً حسب تخصصه الموكل إليه، فقد كانت هناك مجموعة مكلفة بحفر أساسات الطريق، ومجموعة أخرى مكلفة بتنظيف ونقل المخلفات الناتجة عن الحفر من الأتربة والصخور، ومجموعة أخرى مخصصة لبناء الطريق وذلك في حال مرور هذا الطريق بأرض منبسطة، أما في حال مرور الطريق بمناطق جبلية فهناك مجموعة تقوم بتنظيف بقايا الحفر على جنبات الجبال، ويصف مجموعات تقوم بتصريف المياه الراكدة في حال مرور الطريق ببرك أو مستنقعات مائية، وذلك بتصريفها بواسطة حفر قنوات أو إقامة سدود في حال مرور الطريق ببعض جداول الأنهار، وهناك مجموعة تقوم ببناء الطريق وتجهيز وتشذيب الحجارة المراد تبليط الطريق بها بواسطة استخدام المونة الخرسانية⁽¹⁾، وهكذا بواسطة تسخير هذه المجموعات الضخمة من العمال يكون من المستطاع بناء طريق في يوم واحد فقط، والذي يصل عرضه بناءً على وصف هذا الشاعر لحوالي 4.45 م⁽²⁾.

كان المهندسين والمساحين يقوموا بتحديد مسار الطريق أولاً باختيار الأماكن الأسهل والأنسب لمرور هذه الطرق وذلك بعد حصر المساحة المطلوبة لتشييد الطريق، أي تحديد عرضها وامتدادها بوضع علامات على جانبي الطريق لتمييزها، ومن ثم يأتي دور الحفارين الذي يتطلب حفرهم الوصول إلى أساس قوي صلب ليتحمل قوة الضغط التي تسببها طبقات بناء الطريق، وعادة يصل الحفر حتى عمق 1.4 م أي ما يعادل 4.7 قدم في شكل أخدود، وبعد أن تقوم مجموعات خاصة من العمال بإخلاء وتنظيف هذه الخنادق المحفورة من مخلفات الحفر تلك، وعند الوصول إلى ذلك الأساس الذي ستبنى عليه الطريق يدك جيداً بواسطة أدوات ثقيلة الوزن وهي المسماة

(1) statur, T: J.H.Mozley, M.A, VOL:1, William Heinemann L.T.D,London, book:4,3.

(2) T.W.potter, op cit. P.138.

(Ingenti Cylindro) (1) وهي عبارة عن إسطوانات ثقيلة الوزن وضخمه (2) تدحرج على تلك الأرضية التي تشكل الأساسات لتصبح أكثر صلابة وتحمل لقوة الدفع والضغط الصادرة من طبقات البناء، وقد عرفت هذه الأدوات الثقيلة المستخدمة في تعزيز وتقوية الأساسات عند الاتروسك الذين استخدموها قبل ذلك في بناء طرقاتهم، وكانت أول خطوة تتخذ قبل بناء الطريق هي تحديد جوانبها وتقويتها بواسطة بناء جدران قوية على جانبي الأخدود المحفور في شكل صفوف من الكتل الحجرية وتقويتها بواسطة وضع مونة بينها، وهي المونة الجيرية التي أخذها الرومان عن الإغريق المكونة من الجير والرمل وإضافةً للحصى أو الكسر الحجرية خاصة حجر اللافا البركاني*، ويمتد هذان الجدران على جانبي الخندق على طول امتداده (3)، ومن بعد ذلك تبنى الطرق على عدة مراحل باستخدام حوالي أربعة طبقات وهي التي في العادة يتشكل منها بناء الطريق وهي كالتالي:

الطبقة الأولى: المسماة طبقة الأساس (statumen) (4):

وعادة ما تُبنى هذه الطبقة المكونة لأساسات الطريق بعدة أساليب منها استخدام كتل كبيرة من الحجارة وفي بعض الأحيان تستخدم كتلاً كبيرة من الأخشاب لملء فراغات هذه الطبقة البنائية، ومن ثم تملأ الفراغات بين هذه الكتل الكبيرة من الحجارة والخشب بواسطة حجارة (5) متوسطة الحجم أي بحجم قبضة اليد، ومن ثم تقوى بصب طبقة من المونة فوقها والتي عادة تكون من النوع الخشن أي بمزج قطع صغيرة من الكسارة الحجرية مع هذه المونة، كما يمكن أن تبنى هذه الطبقة

(1) Lesley Adkins, Op Cit, p. 172.

(2) James, Morwood, Pocket oxford Latin Dictionary, oxford university press, oxford new york, 1994, P.38- 37.

* حجر اللافا (Lava): وهي صخور تنتج عن انفجارات البراكين، وتتكون من الرماد والشظايا الصخرية البركانية ومجموعة من المعادن والصخور المنصهرة راجع: ar.M.Wikipedia.org.
(3) يسرية السيد ياقوت الخولي، شبكة الطرق البرية في مصر في العصر الروماني، تحت إشراف: عزيزة سعيد محمود، جامعة إسكندرية، كلية الآداب، قسم الآثار، 2005، ص30، 41.

(4) James Morwood, op cit, P.130.

(5) يسرية السيد ياقوت الخولي، المرجع السابق، ص36، 37، 42.

الأساسية باستخدام الحجارة الصغيرة والكسر الحجرية التي تفرش على طول الطريق ومن ثم تقوى بصب المونة الجيرية أو المونة الخرسانية فوقها، وهناك طريقة أخرى تستخدم لبناء هذه الطبقة الأساسية بحيث تتكون من طبقتين خفيفتين أو أكثر باستخدام الرمل مع المونة والحجارة وذلك بوضع كتل حجرية أولاً ومن ثم يوضع عليها مونة وفوق المونة يفرش رمل وتكرر هذه العملية مرتين أو أكثر، للحصول على طبقة أساس مناسبة السمك، يتراوح سمكها ما بين 20-30 سم⁽¹⁾.

• الطبقة الثانية المسماة بطبقة الدبش (Rudus)⁽²⁾:

وتبنى هذه الطبقة البنائية فوق الطبقة الأولى السابقة، وتكون عادة عبارة عن كسر حجرية، التي يتم الربط بينها أو تقويتها إما بدكها جيداً بواسطة مطارق حديدية، أو بخلطها مع المونة العادية سالفة الذكر أو المونة الخرسانية، ويتراوح سمك هذه الطبقة في العادة ما بين 30-50 سم⁽³⁾.

• الطبقة الثالثة المسماة بطبقة الدبش (Nucleus):

وتبنى هذه الطبقة فور تصلب الطبقة السابقة، وتتكون عادة إما من الدبش وهو عبارة عن كسرة من الحجارة الصغيرة وخاصة كسرة الحجر الجيري والحصى، أو من الممكن أن تبنى هذه الطبقة بخلط المونة الخرسانية مع مسحوق من الطوب الأحمر (القرميد) فقط بدون استخدام الكسرة والتي تعتبر طبقة عازلة تمنع تسرب المياه إلى الطبقات السفلية، ويتراوح سمك هذه الطبقة البنائية في العادة ما بين 30-35 سم⁽⁴⁾.

(1) يسرية السيد ياقوت الخولي، المرجع السابق، ص36.

(2) James Morwood, op cit, P.121.

(3) يسرية السيد ياقوت، مرجع سابق، ص36، 37، 42.

(4) المرجع نفسه.

• الطبقة الرابعة المسماة بطبقة الرصف أو التعبيد (Pavimentum) (1):

وتشكل هذه الطبقة البنائية الطبقة الأخيرة، وتكون هي الطبقة المشكلة لسطح الطريق، وتعددت أنواع المواد المستخدمة في بنائها والتي تختلف من بلد إلى بلد بحسب المادة الخام المتوفرة فيه، ومن ضمن المواد الأكثر شيوعاً واستخداماً في تبليط الطرق هي الكسر الحجرية الصغيرة نظراً لقلّة تكلفتها مادتها، والتي يتم تقويتها بواسطة المونة، أو باستخدام كتل حجرية كبيرة الحجم مسطحة الواجهة وربطها باستخدام المونة (2)، كما استخدم أيضاً بكثرة مسحوق الحجر الجيري، والحصى في تبليط الطرق، وذلك لتوفر مادته كما أنها غير مكلفة، وقد كان الحصى والكسر الحجرية بأنواعها من أول المواد التي عرفت في تبليط الطرق (3)، أما عن الطريقة التي رصفت بها هذه المواد البسيطة، وهي وضع هذه الكسارة والحصى الحجرية بفرشها على سطح الطريق أولاً ثم تثبيتها مع الطبقة الواقعة أسفلها بعدة أساليب، إما بدكها بواسطة درجّة إسطوانات ثقيلة الوزن المسماة (Ingenti Cylindro) حتى تلتصق جيداً وتدمج في الطبقة السفلية، أو دكها جيداً باستخدام مطارق حديدية وذلك بعد وضع طبقة من الرمل بسمك 10 سم أسفل هذه الكسارة والحصى ثم تثبت بالطبقة السفلية بدكها بالمطارق الحديدية حتى تدمج مع الطبقة الواقعة أسفلها، أو يمكن عمل مونة وصبها على هذه الكسارة والحصى ثم تغطى طبقة المونة تلك بطبقة من الرمل، وذلك للحصول على سطح طريق صلب أكثر تماسكاً (4).

كما استخدمت البلاطات الحجرية التي قطعت مربعة الشكل في الغالب في رصف الطرق وهي تعد من المواد المكلفة والأساليب المتطورة المستخدمة في رصف الطرق، التي صنعت من عدة أنواع من الحجارة منها ما صنع من الحجر الجيري وذلك بواسطة استخدام المونة الجيرية مع

(1) James Morwood, op cit, P. 98.

(2) يسرية السيد ياقوت، مرجع سابق، ص 36، 37، 42.

(3) Charles Freeman, Op Cit, p.103.

(4) يسرية السيد ياقوت، مرجع سابق، ص 38-43.

قطع من حجر اللافا أو حجر التوفا* أو الحصى أو قطع من الحديد أو أي نوع من الكسر الحجرية التي تعطي المونة الجيرية القوة والمتانة ومن ثم تصب بعد خلطها بهذه الحجارة في قوالب سميكة، وهذا ما يعطي هذا النوع من البلاطات الشكل الخشن أي غير المنتظم السطح، كما صنعت أيضاً البلاطات من الحجر الرملي وقد كان هذا النوع من البلاطات المصنوع من هذا الحجر الأخير أكثر شيوعاً واستخداماً في رصف الطرق قديماً، إضافة لأنواع هذه الحجارة صنعت بلاطات الرصف من الجرانيت ومن البازلت والرخام⁽¹⁾. كما صنعت البلاطات الحجرية من نوع حجارة اللافا في شكل بلاطات مربعة الشكل سميت سيليكاري (Silicarii)، كما قطعت البلاطات من حجر التوفا البركاني، إضافة لاستخدام حجر الترافيرتين (*Travertine) في صناعة البلاطات الحجرية، وهو حجر شديد الصلابة مما أعطى البلاطات المصنوعة منه الشكل غير المنتظم نظراً لصعوبة قطعه⁽²⁾.

كما عرف الرومان استخدامات غبار الحمم البركانية بوزولانا (Puzzolana) في رصف الطرق بسحقها في شكل مسحوق أو بصهرها في شكل مونة سائلة، ومن ذلك استخدام هذا الرماد الناتج من هذه الحمم في صناعة هذه البلاطات وذلك بخلطه مع الحصى في شكل مونة وصبه في القوالب المعدة لصناعة البلاطات وقد عرف هذا النوع من البلاطات المصنوعة من مادة (Puzzolana) باسم سبيرون (Sperone) أو بيبيريون (Peperino) وقد استخدم هذا النوع في رصف الطرق التي كانت تشق جبال الألب، إضافة لاستخدام غبار الحمم البركانية تلك في صناعة مونة سائلة واستخدامها في رصف بعض الطرق وذلك بعد صهر الحمم البركانية تلك

* حجر التوفا (Tufa): وهو من الأحجار الجيرية، راجع: ar.M.wikipedia.org.

(1) يسرية السيد ياقوت الخولي، مرجع سابق، ص 39-40.

* حجر الترافيرتين (Travertine): وهو من الحجارة الجيرية، ويتكون بشكل أساسي من كربونات الكالسيوم أبيض اللون أو أبيض مائل إلى الأصفر أو الأحمرار، راجع: ar.M.wikipedia.org، وهو صخر رسوبي عالي المسامية يتكون عادة في المياه الباطنية في الينابيع الحارة نتيجة لتبخر المياه وانفصالها عن كربونات الكالسيوم المكون الأساسي لهذا الحجر، ويتميز هذا النوع من الصخور بسهولة القطع، ويختلف عن الحجر الجيري بكثرة ثقوبه، ويختلف ميل لونه بين الأصفر والبني لنسبة الشوائب المتكونة في تكوينه، راجع: M.facebook.com/geology.engineeri.

(2) يسرية السيد ياقوت الخولي، مرجع سابق، ص 38-43.

وصبها على أسطح الطرق، وقد استخدم هذا النوع من الرصف في العديد من الطرق في إنجلترا التي عرفت طرقاتها تلك باسم الطرق الحديدية (Via ferrae) نظراً لما يكتسبه سطح الطريق من متانة حيث يصبح مصمت المسام، كما عرف الرومان استخدام نوعان من المونة السائلة المستخدمة في رصف الطرق، وهي المونة الخرسانية المسماة سيمينتوم (Caementum) المتكونة من مسحوق غبار البراكين والرمل وفي بعض الأحيان يضاف لهما الجير ويتخللها أو تمزج بالحصى إلا أن البناء أصبحوا يفضلون استخدامها بدون حصى أو كسر حجرية وذلك للحصول على مونة لينية، أما النوع الثاني وهو عبارة عن مونة جصية عادية مخلوطة بمسحوق من الطوب الأحمر القرميد (Tegulae) وتتميز هذه المونة بالقوة والصلابة مما يجعل أسطح الطرق مسدودة المسام وهو ما يعطيها القوة والصلابة الشديدة⁽¹⁾. ويتراوح سمك طبقة الرصف في العادة ما بين 20-30سم، بينما يتراوح سمك أجمالي طبقات البناء بالكامل السابقة الذكر ما بين 1-1.40م⁽²⁾.

إضافة لبناء الطرق فقد عرف الرومان بناء أرصفة مخصصة للمشاة تسمى (Iter) تمتد على جانبي الطريق، وقد بينت هذه الأرصفة بنفس التقنية التي بنى بها الطريق المكون من عدة طبقات بنائية التي سبق الإشارة لها، ومن العلامات المميزة عند بناء هذه الأرصفة هو تحديد جوانبها وتمييزها ببناء حوائط منخفضة الارتفاع بحيث تبرز عن ارتفاع سطح الطريق، ويسمى الحائط الذي يفصل جانب الطريق عن الرصيف المخصص للمشاة (Actus) ويتكون من صفين أو ثلاثة صفوف من الكتل الحجرية التي تفصل الطريق المعد لاستخدام العربات عن الرصيف المعد للمشاة، أما الجوانب الخارجية للرصيف تتميز بصف من الكتل الحجرية ويسمى هذا الجدار (Agger publicus) أما عن عرض هذا الرصيف فهو يختلف من مكان لمكان أو من بلد إلى

(1) يسرية السيد ياقوت، مرجع سابق، ص38-43.

(2) المرجع نفسه، ص42-43.

لبلد حتى يصل هذا الاختلاف في بعض الأحيان من 2 م إلى 9 م، أما عن عرض الطريق بالكامل فقد يصل إلى أكثر من 20م في بعض المناطق⁽¹⁾.

وبمقارنة هذه التقنية البنائية المستخدمة في بناء الطرق خلال العصر الروماني المكونة من طبقات بنائية والمواد المستخدمة في بنائها وحفر الأخاديد المشكلة لأساس تلك الطرق، والمواد المستخدمة في تليطها، وإنشاء أرصفة جانبية مخصصة للمشاة وغيرها ، مع ما تم اكتشافه في ليبيا من بعض أجزاء الطرق التي كانت تشق لليبيا وهي تعد من الطرق الرئيسية التي لم تكن سوى طرقاً بدائية لم يستخدم في بنائها هذه الحرفية التي عرفت عند الرومان وذلك سواء في إقليم كيرينايا الذي يتميز بالأرضية الصخرية الوعرة أو في إقليم المدن الثلاث حيث تكون الأرضية رملية لينة حيث لم يجر عليها سوى تسوية لسطحها الترابي بتتقيتها من الحجارة وغيرها، وحفر أخاديد للمساعدة في مرور العربات في المناطق الصخرية الصعبة، ووضع نصب لتحديد المسافة فقط، وهذا ما جعلها عرضة للإندثار مع مرور الزمن، حيث لم يتبق من آثارها شيء سوى عند مرورها ببعض المناطق ذات الأرضية الصخرية فقط، وهناك أمثلة كثيرة من هذه الآثار في إقليم كيرينايا.

وقد أولى المهندس الروماني أهمية خاصة عند إعداده النهائي لسطح الطريق، وذلك من حيث شكله وجودة بنائه، لغرض حماية أساسات الطريق من التلف بسبب تسرب مياه الأمطار إلى طبقات البناء في حال تراكمها لفترة طويلة، ولذلك بنيت أسطح الطرق في شكل محدب بحيث يكون ارتفاع وسط الطريق أعلى بشكل تدريجي من ارتفاع جانبي الطريق، حتى يسمح بتصريف المياه بسرعة من وسط الطريق نحو جانبيه اللذين يصبان بدورهما في البلوعات المحفورة في شكل الخنادق الممتدة موازية لجانبي الطريق وهي التي حفرت أثناء بناء الطرق لغرض الحصول على

(1) يسرية السيد ياقوت، مرجع سابق، ص37.

مواد للبناء المستخدمة كدرميات لطبقات البناء ومن ثم استغلت كقنوات للتصريف التي بدورها تصب في قنوات أخرى⁽¹⁾ تمتد عادة بعيداً على جانبي الطريق بمسافة تتراوح بين 21- 28 م أي حوالي 86- 91 قدم عن الطريق وتكون متوازنة مع امتداد الطريق⁽²⁾، كما أن هناك أسلوباً أقدم استخدم لغرض إزاحة وتصريف مياه الأمطار من على أسطح الطريق، وهو أسلوب عرف عند الأتروسك، يتلخص في عمل حروز في شكل أخاديد صغيرة في عرض الطريق وذلك على مسافات منتظمة على سطح الطريق، التي استخدم في تنفيذها عجلة تسمى (Wheel Ruts) وقد استخدم هذا النوع من أساليب تصريف المياه المعدة في شكل أخاديد صغيرة على الطرق الموصوفة بالخرسانة المسماة تراس كونكريت (Terras concrete)، وأيضاً على أسطح الطرق المنحوتة في الصخر على سفوح الجبال، وهنا تكون القنوات منحوتة في الصخر في شكل أخاديد على جانب واحد من الطريق في جهة التل فقط لتساعد على تصريف المياه من على سطح الطريق، الذي ستؤدي تراكمها على سطحه مع مرور الزمن إلى إضعاف وهشاشة تلك الأسطح وقد عرف هذا الأسلوب في التصريف قديماً في الطرق الجبلية التي تشق إقليم اتروريا⁽³⁾.

وقد لوحظ أن هذا الأسلوب في حفر أخاديد صغيرة تمتد بشكل عرضي على سطح الطريق قد نفذ على أمثلة عديدة في الطرق المكتشفة في إقليم كيريناياكا وذلك في الأماكن التي تتجمع فيها مياه الأمطار على سطح تلك الطرق، منها الأخاديد التي نحتت على سطح قطاع الطريق الواقع في منطقة طرغونيه (انظر صورة رقم 11، الملحق رقم 3)، وهو جزء من الطريق الساحلي الذي كان يربط مدينتي ظلميثة وكيريني المار ببلدة بالغراري، الوارد بخريطة بوتنجر، كذلك كشف عن هذا الأسلوب القديم المستخدم لتصريف مياه الأمطار على الطريق الرابط بين مدينتي كيريني وأبولونيا،

(1) Lesley, Adkins, op cit, p. 182.

(2) G.I.f. Tingay. Ma, J. Badcock,op cit, pp. 64- 65.

(3) يسرية السيد ياقوت الخولي، مرجع سابق، ص30، 31، 42.

حيث تظهر الأخاديد المنحوتة على سطح الطريق بوضوح في قطاعات الطريق الواقعة بمنطقة قامبو (انظر صورة رقم 28-29، الملحق رقم 3)، ومن أمثلة هذه الأخاديد التي تظهر واضحة على الطريق الساحلي المار بوادي لحصين الواقع شرق سوسة حالياً (انظر صورة رقم 51، الملحق رقم 3)، وذلك على سفح جانبي هذا الوادي والتي نحتت على عرض الطريق لتصريف المياه من سطح الطريق وصبها في شاطئ البحر.

أما عن المقاييس المحددة والمراعاة في بناء الطرق عند الرومان فقط ظهرت معايير معينة وتقنيات بنائية جديدة لإنشاء الطرق وذلك في حوالي أواخر القرن الثاني ق.م، وذلك بعد حوالي قرنين من الزمن من بداية معرفة الرومان لتقنية بناء الطرق بأسطح وأساسات صلبة، حيث يرجع البعض من العلماء أن بداية معرفتهم لبناء الطرق تعود لأواخر القرن الرابع ق.م، ومن هذه المعايير المطلوبة في بناء الطرق أن تتميز بالامتدادات المستقيمة والمباشرة وكذلك عرض الطريق الذي يجب أن يتسم بالاتساع الكبير إلا أن هذه المعايير والمقاييس التي عرفت بها الطرق الرومانية لم يستطع المهندس الروماني دائماً تطبيقها بالامتدادات المستقيمة والاتساعات المناسبة في المناطق ذات التضاريس الوعرة مثل مرورها بالجبال أو عبورها للوديان، أو في حال اعتراض مسارها جداول الأنهار سريعة الجريان مثلاً، وقد كان أول طريق بناه الرومان في إيطاليا بالامتدادات المباشرة والمستقيمة وبالعرض المناسب هو طريق أبيا (Via Appia) الذي بُني في حوالي عام 312 ق.م. وذلك لمروره بمناطق منبسطة وسهلة مما حققت فيه هذه المعايير التي عرف بها الطريق الروماني، إلا أن الطبيعة المورفولوجية هي التي تتحكم في معايير بناء الطريق من منطقة لأخرى ومن بلد لآخر، فهي العامل الأساس الذي يوافق ويمنع بناء الطرق بالاستقامة والاتساع الذي تنص عليه تلك المعايير، وذلك ما تم ملاحظته من خلال ما تبقى من آثار هذه الطرق ومن خلال التنقيب في العديد من الطرق منها الاستقامة والاتساع تختلف بحسب الطبيعة

المورفولوجية للمكان والمنطقة التي يمر بها الطريق، وبذلك لا يوجد مقاييس معينة أو موحدة في بناء الطرق الرومانية، ولا بد أن هذه المعايير لم يسمح بتطبيقها إلا في حال مرورها بالأماكن المنبسطة فقط⁽¹⁾، ويلاحظ من اتساع أو عرض الطريق أيضاً أن هناك تفاوتاً كبيراً من منطقة لمنطقة، التي في العادة تراوحت بين 4.57م إلى 5.48 م أي ما يعادل 15-18 قدماً، وقد يصل هذا التفاوت في القياسات من منطقة إلى أخرى من 1.14م إلى 9.14م، أي ما يعادل 3.9 قدماً، وقد شرعت قوانين الاثني عشر* أن يكون عرض الطريق لا يقل عن 4.8م أي ما يعادل 15.9 قدماً، وذلك ليكون من السهل مرور العربات في حال تقابلها إلا أنه حتى هذا العرض المحدد للطريق⁽²⁾ قد يقل عنه بكثير في حال مرورها ببعض المناطق⁽³⁾ مثل مرور الطرق على سفوح الجبال فهي عادة لا يتعدى اتساعها عن 3م أي حوالي 1 قدماً⁽⁴⁾، بينما تميزت الطرق التي تشق شمال إيطاليا بالاتساع الذي وصل حوالي 20 قدماً أي ما يعادل 6م⁽⁵⁾.

أما عن الاستقامة وهي الميزة المفضلة في بناء الطرق الرومانية فيلاحظ من خلال الطرق المكتشفة في أنحاء العالم الروماني أنها بعيدة جداً من أن تكون مستقيمة تماماً بسبب الطبيعة

(1) Lesley, Adkins, op cit, p. 172.

* قانون الاثني عشر (Leges Duodecim Tabularum): أنشأ هذا القانون نتيجة لاحتكار طبقة النبلاء السلطة القانونية وجميع مناصب الدولة خاصة وإن القانون الروماني لم يكن مدوناً، مما حرض ذلك لقيام طبقة العامة بالمطالبة بتعديل القانون والحق في المشاركة فيه، حتى يكفل الحقوق لجميع المواطنين الرومان، والمطالبة بتدوينه، وفي عام 451 ق.م وذلك بعد حوالي عشر سنوات من مطالبة طبقة العامة من الشعب بمنح الموافقة على تعديل القانون وتدوينه ليصبح قانوناً رسمياً للدولة، وتم إرسال بعثة من ثلاثة أشخاص إلى بلاد الإغريق للاستفادة من قانون صولون وداركون المدونين لأخذ ما يتوافق ويناسب أحوال روما، ويرى البعض أن هذه البعثة أرسلت إلى المستعمرات الإغريقية جنوب إيطاليا، وليس إلى بلاد الإغريق، وعند إتمام مهمة هذه البعثة وعودتها إلى إيطاليا، شكلت لجنة مكونة من عشرة أعضاء لصياغة وتدوين التشريعات القانونية التي استلمتها من البعثة، وذلك بعد أن حولت كافة السلطات المدنية والعسكرية لمدة عام من الزمن حيث دونت القانون على عشر ألواح، وتم عرضها على مجلس الشيوخ، وبعد الموافقة عليها شكلت لجنة أخرى في العام التالي 450 ق.م من عشرة أعضاء تشمل ثلاثة منهم من طبقة العامة لإتمام صياغة القانون، وتم إكمال القانون في تدوين لوحين آخرين التي أضيفت إلى العشرة السابقة وعرضت في الساحة العامة بروما، ومن هذا أطلق عليها قانون ألواح الاثني عشر، ويعتبر هذا القانون هو الأساس الذي يقوم عليه القانون في أوروبا حتى الآن، إلا أن ما جاء في هذه الألواح قد مر بالعديد من التعديلات بما يتناسب مع أحوال روما خاصة خلال العصر الإمبراطوري الذي أطلق عليه في تلك الفترة القانون الروماني، ويرى العديد من العلماء أن فترة العصر البيزنطي لم تطرأ على هذا القانون أي تغييرات، والبعض يؤكد أن اعتناق الرومان للديانة المسيحية قد أثر كثيراً في تعديل هذا القانون خلال تلك الفترة راجع: ar.M.wikipedia.org، دستور صولون وهو دستور أثينا تعود كتابته لحوالي عام 549 ق.م راجع:

Augustin.Ostace, *Lex Sapiens*, Alpha & Omega Sapiens, 2017.p.49.

(2) Lesley,Adkins, Op cit, p. 172.

(3) Ibid.

(4) يسرية السيد ياقوت الخولي، مرجع سابق، ص30.

(5) ر. ك بوزانكية، *تاريخ العالم*، " روما البناء وروائع آثارها الهندسية " نشره: السيرجون، أ. هامرتون، المجلد الرابع، قسم الترجمة بوزارة التربية والتعليم، مكتبة النهضة المصرية، ص11.

التضاريسية الصعبة، فقد حاول المهندسون إنشاءها مستقيمة إلى حدٍ ما في شكل قطاعات مستقيمة فقط كل ما كان بالإمكان أي باختيار الأماكن السهلة والأقصر مسافة ووضع علامات مميزة لتحديد هذه الاقطاعات المستقيمة، كما حاول المهندس الروماني لتخفيف حدة الالتفافات أو الالتواءات للطرق الجبلية بوضع المساحين امتداد الطرق التي تدور حول سفوح الجبال في شكل قطاعات مستقيمة قدر المستطاع من مكان إلى مكان⁽¹⁾، ومن أمثلة ذلك فقد بنى طريق فلامينيا بهذه القطاعات المستقيمة حيث يكون الطريق شديد التعرج والالتفاف في قطاعه من روما إلى ريمياني لمروره بجبال الابنيين، أما عن امتداده بعد ريمياني وهو مسار طريق إيميليا فيصبح مساره مستقيماً إلى حدٍ ما حتى حوالي 50 ميل من ريمياني⁽²⁾، أما عن الطرق التي نحتها الاتروسك في جبال اتروريا فقد عرفت بكثرة تعاريجها حيث تمتد على شكل حرف s ، لتخفيف صعوبة الصعود والانحدار⁽³⁾.

الجسور

وعلى الرغم من الظروف والعوامل الجغرافية فقد حافظ المهندس الروماني إلى حدٍ كبير على استقامة الطرق حتى في حال وجود عوائق طبيعة مثل جداول الأنهار أو مرور الطريق بالأودية شديدة الانحدار وذلك ببناء جسور تربط بين ضفتي النهر أو جانبي الوادي⁽⁴⁾، وإن كان يحاول بقدر الإمكان تجنب بنائها بمد الطريق لمسافة أطول على جانب ضفة النهر مثلاً حتى الوصول إلى الأماكن التي يضعف فيها تيار مياه النهر أو تكون فيه المياه ضحلة غير العميقة للعبور منه وإكمال امتداد الطريق، وفي بعض الأحيان يقوم المهندس بتحويل هذه التيارات المائية الضعيفة التدفق في المكان الذي يعبر فيه الطريق للجدول ونقلها عبر قنوات منحوتة في الصخر

(1) G.I.F.Tingay. Ma, J. Badcock, op cit, p. 65.

(2) ر . ك بوزانكية، "روما البناء وروائع آثارها الهندسية"، مرجع سابق، ص7.

(3) بسرية السيد ياقوت الخولي، مرجع سابق، ص30.

(4) Alan, Mcwhirr, Op Cit, p.660.

لتصب بعيداً أي على الجانب الآخر بعد عبور الطريق، أما في حال عدم توفر معبر ضحل فكان من الضرورة بناء جسر وكانت المادة الأولى المستخدمة في بنائه كما هو معروف من مادة الخشب⁽¹⁾، وقد كان الاتروسك هم أول من استخدم الخشب في بناء الجسور التي أنشئوها في إقليم أتوريا بوسط إيطاليا، وهي جسور خشبية محمولة على ركائز حجرية، ومن أمثلة الجسور الخشبية التي بناها الاتروسك ذلك الجسر الذي يعبر نهر فيورا (Fiora) (انظر لوحة رقم 1، الملحق رقم 1) الذي كان يمر عبره الطريق الممتد من مدينة فولسي (vulci) الاتروسكية مخترقاً وادياً ضيقاً وعميقاً ومن ثم يعبر هذا النهر بواسطة هذا الجسر، وهو من الجسور المرتكزة على ركائز من الحجر ومن ثم قد رمم في حوالي القرن الأول ق.م وأدخل في بنائه القنطرة المبنية من الحجر عندما أصبحت شائعة الاستخدام في ذلك الوقت⁽²⁾.

كما عرف الرومان بناء هذا النوع من الجسور المصنوعة من الخشب ولكن بركائز مصنوعة أيضاً من الخشب لربط ضفتي النهر، ويكمن السبب وراء بناء هذا النوع من الجسور لدواعٍ عسكرية لمساعدة الجيش الروماني من سرعة الانتشار، فقد كانت مثل هذه الجسور تبنى بواسطة الجيش في عدة أيام فقط، والتي يتم في العادة تحطيمها فور استخدامها، حيث صنعت هذه الجسور في شكل هيكل واحد مكون من عدة ركائز خشبية، تمتد بحسب عرض النهر، ومن ثم يثبت بواسطة ألواح طويلة وعرضية التي تشكل الممر للمشاة عليه، كما كانت في العادة ما تلبس تلك الركائز بحدوات من الحديد؛ لحمايتها من مياه النهر، وبعد اكتمال بناء الجسر ينزل في قاع النهر وتغرس ركائزه جيداً لمرور الجيش عليه، وبما أن الخشب لا يقاوم عوامل الزمن كثيراً إلا أنه قد تم اكتشاف العديد منه أثناء أعمال التنقيبات في العديد من أنحاء العالم⁽³⁾، عرف الرومان

(1) J.B. ward perkins. Op. cit, p.40.

(2) chris scarre, Atlasck La , Rome antique, Edition Autrement, 1995, p.130.

(3) Lesley, Adkins, Op. Cit, p.180.

استخدام الحجر في بناء الجسور في حوالي منتصف القرن الثالث ق.م، وذلك عندما أدخلت القنطرة في بناء هيكل الجسور التي تعد عنصراً مهماً جداً في تطور بناء الجسور الرومانية التي كانت تحمل بواسطة ركائز حجرية⁽¹⁾.

ومن أمثلة الجسور الباقية التي نقتب عن المواد التي بنيت بها جسر كستوس (Catus) الرابط لأحدى ضفتي نهر التير مع الجزيرة الواقعة وسط نهر التير، وهي جزيرة ترتبط بدورها بواسطة جسر آخر مع روما، فقد بنيت قنطرة وركائزه من كتل حجرية ضخمة ، وقد دعمت هذه الكتل الحجرية بين كل صفيين بواسطة غرس أسياخ من مادة الحديد للربط بين هذه الكتل الحجرية⁽²⁾.

كان لاكتشاف الرومان للمونة الخرسانية في حوالي منتصف القرن الثالث ق.م دوراً مهماً في تطور بناء الجسور، إلا أن استخدام هذه المادة لم تصبح شائعة إلا بعد هذا التاريخ وذلك في القرون التالية من اكتشافها، والتي صنعت منها القناطر والأساسات والركائز التي تحمل القناطر⁽³⁾، وقد حلت القناطر التي تحمل هيكل الجسور عدة مشاكل إضافة لتسهيل حركة المرور فوقها، فقد سمحت هذه القناطر بمرور تيارات المياه تحتها بحرية أكثر وقد بنيت بسعة لتتيح للقوارب من المرور عبرها، إضافة للهدف الأساسي المعدة له وهو تحمل قوة الضغط الناتجة عن هياكل الجسور التي تحملها⁽⁴⁾، فقد كان من الضروري أثناء بنائها مراعاة ارتفاعاتها لتتناسب مع ارتفاع منسوب مياه الأنهار في موسم الفيضانات التي كانت تعرقل الحركة المرورية وخاصة حركة بريد الدولة وتحركات الجيش⁽⁵⁾، ركز الرومان على مراعاة القوة والمتانة عند بناء الأساسات والركائز،

(1) Lesley, Adkins, Op. Cit, p.180.

(2) ر. ك بوزانكية، "روما البناء وروائع آثارها الهندسية"، مرجع سابق، ص 11-12.

(3) T.W.potter, op cit, p.142.

(4) Alan mcwhirr, op cit, p.660.

(5) ر. ك بوزانكية، "روما البناء وروائع آثارها الهندسية"، المرجع السابق، ص 11.

حيث شكلت هذه الجسور الحجرية ثقلاً كبيراً عليها وذلك بقناطرها وهياكلها التي تحملها فوقها⁽¹⁾، ولذلك فقد كان المهندس الروماني يفضل استخدام العديد من الركائز التي تحمل القناطر فوقها، وذلك بتوزيع الضغط وتقوية الجسور، إلا أن ذلك كان يؤدي إلى خنق مجرى مياه الأنهار وبشكل خطيرة على الملاحة النهرية، ولذلك فقد أضيفت في بعض الجسور قناطر إضافية تعلو القناطر الرئيسية لتساعد في تسريب مياه النهر عبرها في حال حدوث فيضانات وارتفاع منسوب مياه الأنهار ومن أهم هذه الجسور التي بنيت باستخدام طابقيين من القناطر جسر ريميني (لوحة رقم 2، الملحق رقم 1)⁽²⁾، وبالرغم من أن الجسور التي حُملت على قنطرة واحدة واسعة القطاع بحيث لم تكن محتاجة لإضافة عقود أو فتحات إضافية لتساعد في مرور مياه الأنهار عبرها، إلا أنه من عيوب هذا النوع الذي لم يفضله المهندس الروماني هو تعرض طرفي القنطرة الواقعة على ضفتي النهر لتحمل قوة الضغط الناتجة عن ذلك النوع من الجسور، ولذلك كان يفضل استخدام العديد من الركائز والقناطر ليتوزع الضغط عليها بالتساوي⁽³⁾، وقد حاول المهندس الروماني من تخفيف قوة اندفاع تيارات مياه النهر ببناء واجهة الركائز المواجهة للتيارات النهرية في شكل مثلث على شكل مقدمات السفن، وذلك لتغيير التيارات والتقليل من قوة اندفاعها قبل وصول القوارب لهذه الركائز وذلك لغرض تقليل الأخطار الملاحية ولحماية هذه الركائز من الارتطام⁽⁴⁾، وبذلك لم يستطع المهندس الروماني استخدام القناطر ذات القطاع العريض أو الواسع حتى لا يتطلب بناء الجسر إنشاء عدد كبير من الركائز، حتى لا تعيق مجرى مياه النهر، وبذلك فقد كانت القنطرة ذات الشكل

(1) Lesley, Adkins, op cit, p.181.

(2) ر. ك بوزانكية، "روما البناء وروائع آثارها الهندسية"، المرجع السابق، ص12.

(3) سيريل، بيلي، ترجمة: وزارة التربية والتعليم، "فضل الرومان على العالم القديم"، تاريخ العالم، نشر: السيرجون.أ.هامرتن، المجلد الرابع، مكتبة النهضة المصرية، ص250.

(4) Lesley, Adkins, op cit, p.181.

النصف دائري هي المفضلة في بناء الجسور الحجرية⁽¹⁾، وقد اهتمدى المهندس الروماني بواسطة استخدام هذا الشكل من القناطر إلى حل مشكلة تعدد الركائز القائمة في قاع النهر باستخدام قنطرة مركزية في وسط الجسر بحجم وارتفاع كبير وقنطرتين جانبيتين أقل اتساع وارتفاع، مما أعطى للجسر الشكل المحدب، حيث يبلغ أقصى ارتفاع للجسر في المنتصف ويقل هذا الارتفاع تدريجياً نحو الجانبين⁽²⁾، إلا أن هذا الأسلوب في استخدام قنطرة كبيرة القطاع في وسط الجسر لا يمكن تنفيذه على معظم الأنهار خاصة على الأنهار الواسعة التي تتطلب إنشاء أكثر من ثلاث قناطر ومن أشهر هذا النوع من الجسور الجسر الذي يعبر نهر التيبر الواقع بوادي نارني (انظر لوحة رقم 3، الملحق رقم 1) الضيق الذي يعبر من خلاله طريق فلا مينيا الرئيسي، والذي يتكون من أربع قناطر⁽³⁾ مشيد من المونة الخرسانية (Concrete) وكتل من الحجر الجيري الأبيض⁽⁴⁾، والمتبقي من هذه القناطر الأربع هي قنطرة واحدة فقط يصل لحوالي 32م ما يعادل حوالي 105 قدم أي اتساعها الواقع بين كتفي القنطرة، وترتفع فوق مجرى النهر بحوالي 30م ما يعادل 98 قدم، بينما يبلغ إجمالي طول هذا الجسر بقناطره الأربع لحوالي 160م⁽⁵⁾⁽⁶⁾.

أما عن بناء الأساسات التي تحمل الركائز الداعمة للقناطر وهيكل الجسور بالكامل، التي تحفر في قاع الأنهار، ففي المناطق التي تطل على البحر المتوسط من أوروبا والتي تقل فيها سرعة جريان مياه أنهارها خاصة في فصل الصيف حيث يقل منسوبها بسبب تبخر مياهها، يكون من السهل بناء تلك الأساسات في قيعان الأنهار تلك، أما في المناطق الواقعة في شمال أوروبا التي تتميز أنهارها بقوة وسرعة جريانها كما أن منسوبها لا يقل خلال فصل الصيف، يكون من

(1) Lesley, Adkins, Op Cit, p.181-182.

(2) Ibid.

(3) Alan mcwhirr, op cit, p.660 – 661.

(4) T.W.potter, op cit, p.135.

(5) Alan mcwhirr, op cit, pp. 660 – 661.

(6) T.W.potter, op cit, p.135.

الضروري تخفيف قوة اندفاعها بتحويل تياراتها ببناء سدود أولاً ثم ينزل صندوقاً خشبياً مصنوعاً من نوع من الخشب المتين في شكل صندوق مزدوج أي أنه يحوي داخل الصندوق على صندوق داخلي، ويملئ الصندوق الخارجي بالطين حتى يصبح ثقيل الوزن ومن ثم ينزل في قاع النهر في المكان المحدد لإنشاء الأساسات، ويكون مصمماً بحجم وعمق مياه النهر وعند تثبيته في المكان المطلوب يسحب الماء المتسرب داخل الصندوق الداخلي المفتوح القاع وذلك بسحب هذه المياه المتسربة داخله بواسطة أداة لولبية الشكل مثل الأنبوب للخارج من الصندوق، وبعد إخلاء المياه يحفر في قاع النهر حتى الوصول لعمق مناسب ثم تصب المونة الخرسانية التي تميز بسرعة التصلب، وعند جفافها يسحب الصندوق، وقد أدخلت مادة الخرسانة في بناء أساسات الجسور منذ القرن الأول ق.م⁽¹⁾، وقد كان لاكتشاف الرومان للمونة الخرسانية (Concrete) تلك فضل كبير في تطور بناء الجسور الحجرية وغيرها، حيث أدخلت في بناء القناطر والركائز والأساسات لما تمتاز به من صلابة وقوة تحمل للضغط، وسهولة التشكل في الشكل المطلوب، كما أخذ في الاعتبار عند بناء هذه الجسور الحفاظ على قوة ومتانة هياكلها بتزويدها بفتحات فوق القناطر، وكذلك فتحات فوق هياكل الجسور لتسمح بتصريف المياه في حال وصول مياه فيضانات الأنهار فوقها وكذلك مياه الأمطار، وقد انتشر بناء الجسور الحجرية بكثرة في إيطاليا ففي روما وحدها حوالي اثني عشر جسراً على أقل تقدير بينما يصل عددها للمئات في أنحاء العالم الروماني⁽²⁾.

الأنفاق

إضافة لذلك فإن من أهم الانجازات المعمارية التي أنشئت من أجل الحفاظ على الاستقامة المطلوبة في معايير الطريق الروماني حفر الأنفاق في حال وجود عائق طبيعي مثل النتوءات الصخرية التي عادة ما تعيق امتداد الطرق كثيراً بدلاً من أن يدور الطريق خلف هذه النتوءات فقد

(1) Lesley, Adkins, op cit, p.181.

(2) Ibid.

نحت من الداخل اختصاراً للمسافة وحفاظاً على الاستقامة، ومن هذه الأنفاق نفق فورلو (Furlo) الذي نحت داخل نتوء صخري من الحجر الجيري الصلب في فورلوجورج في عهد فسباسيان خلال عامي 76-77 م، وهو نفق يقع على طريق فلامينيا (Via flaminia)، حيث يصل عرضه لحوالي 5.48 م أي حوالي 18 قدم، أما ارتفاعه 5.95 م أي حوالي 19 قدم، ويمتد بطول 38.3م أي حوالي 125 قدم، ولا يزال هذا النفق مستخدماً للمواصلات حتى الآن، ومن هذه الأنفاق نفق آخر يقع على طريق دوميتيانا (Via Domitiana) الرئيسي، وذلك بين بوزولي ونابلي، ويصل طول هذا النفق لحوالي 7.5 م أي حوالي 2.313 قدم، وعرضه 4 م تقريباً حوالي 13 قدم، ويبلغ ارتفاعه لحوالي 5م حوالي 16 قدم، وقد كان مضاعفاً بالمصابيح قديماً⁽¹⁾، إلا أنه من الواضح أن هذه الحرفية والمهارة العالية التي صنعت بها تلك الطرق لم تطل جميع الطرق، فقد ظلت الأرياف البعيدة عن امتدادات الطرق الرئيسية، تحتفظ بطرقاتها الترابية بسيطة التمهيدي التي كانت تربط المستوطنات الريفية، التي عادة ما كان يستخدمها سكان تلك المستوطنات والتجار، والتي كانت تمتد لترتبط بأقرب طريق رئيسي من هذه المستوطنات الريفية⁽²⁾.

تسمية الطرق

عرفت الطرق التي بنيت خلال العصر الجمهوري بأسماء الحكام أو الرقباء الذين أشرفوا على بنائها، ومن أمثلة تلك الطرق تسمية الطريق الرئيسي الشهير المعروف بطريق أبيا نسبة لاسم الرقيب الذي أشرف على بنائه وهو الرقيب اببوس كلاوديوس كايكوس، كذلك طريق فلامينيا الرئيسي المهم المسمى باسم الرقيب ك. فلامينيوس، وهناك الكثير من الأمثلة على تسميات تلك الطرق الرئيسية التي أطلقت عليها أسماء الرقباء، كما انتشر تسمية بعض الطرق نسبة لأسماء

(1) Lesley, Adkins, Op Cit, p.182.

(2) Ibid, p.172.

المدن الرئيسية المؤدية إليها، مثل تسمية طريق اوستتيسيس نسبة لاسم مدينة اوستيا التي يؤدي إليها هذه الطريق، وعلى العكس من ذلك فقد شاعت أيضاً تسمية بعض من بوابات المدن بأسماء الطرق الرئيسية المؤدية لها مثل تسمية إحدى البوابات بمدينة روما باسم بوابة أبيا (porta) Appia نسبة لطريق أبيا، وبوابة اوستتيسيس (porta Ostiensis) نسبة لطريق اوستتيسيس الرئيسي، وبوابة أوريليا (porta Aurelia) نسبة لطريق أوريليا الرئيسي⁽¹⁾.

ومن خلال دراسة نصب الأميال وما تحويه من نقوش والتي تعود جميعها للعصر الإمبراطوري، فقد كان من الشائع أيضاً ذكر أسماء المكلفين بالإشراف على بناء أو بالأحرى على الصيانات التي طالت الطرق الرئيسية في ليبيا، التي لا بد أن نشأتها تعود للعصر الإغريقي، حيث تشير تلك النقوش إلى تلك الصيانات التي نفذت تحت إشراف نواب القنصل عن ولايتي كيرينايا والمدن الثلاث، إلا أنه لم يكن من الشائع في ذلك الوقت إطلاق أسماء هؤلاء النواب على تلك الطرق التي أشرفوا على بنائها أو صيانتها كما كان ذلك شائعاً في العصر الجمهوري، وذلك ربما لأن هذه العادة قد اختفت في العصر الإمبراطوري الذي حلت فيه أسماء وألقاب الإمبراطور فقط في مثل هذه النقوش، أما عن تسمية بعض من الطرق بأسماء مدينة معينة فيبدو أن هذا النظام غير متعامل به في الطرق الرئيسية في ليبيا، وذلك من خلال أسماء الطرق الرئيسية الواردة في المصادر القديمة لدلائل الطرق، حيث سميت تلك الطرق بأسماء المدن الرابطة بينها مثل من مدينة كذا إلى مدينة كذا، مثال ذلك الطريق الساحلي الرئيسي، من مدينة قرطاجة إلى مدينة الاسكندرية.

بناء الطرق:

هناك تضارباً في الآراء حول المسؤول الرئيسي عن بناء الطريق هل كانوا هم الرقباء، كما عرف ذلك في الأدب الروماني؟ أو أن هناك غيرهم من كلفوا بهذه المشاريع البنائية؟ أو إن هناك

⁽¹⁾ Lesley, Adkins, Op Cit, p.173.

فئة من البناء المعماريين الذين خصصوا لبناء الطرق، وهي الفئة نفسها التي كانت مخصصة لبناء المعابد الذين يعرفون باسم (Ad medias) حيث يرجح أنهم كانوا هم المسؤولين أيضاً عن بناء الطرق العامة، ويرجح أنهم هم من قاموا ببناء أول طريق رئيسي وهو طريق ابيا الذي أنشئ خلال القرن الثاني ق.م، ويرجح أن العمل الذي كلف به هؤلاء الرقباء فقط هو مسح الأراضي وتحديد مسار الطريق ووضع خريطة لمواقع الجسور التي لا بد من إنشائها في بعض الأماكن، أي أن عملهم لم يتعدّ سوى إعداد عقود رسمية للأعمال العامة فقط، أما تنفيذها فقد كان يقع على عاتق تلك الفئة من المعماريين⁽¹⁾، ومن خلال ما أورده بعض المؤرخين والكتاب في ذلك العصر يؤكد على دور الرقباء في إدارة وإنجاز هذه الأعمال والإشراف عليها⁽²⁾، فقد أشار ديودوروس (Diodorus)* أن طريق أبيا الشهير قد بنى تحت إشراف الرقيب اببوس، وذلك من روما حتى كابوا (Capua)⁽³⁾، كما أشار المؤرخ (Livy) إلى طريق فلامينيا أنه قد أنجز تحت إشراف الرقيب فلامينيوس في عام 220 ق.م، وذلك بتسخير جنوده في بناء هذا الطريق حسب قوله من مدينة بونونيا حتى مدينة أريتوم⁽⁴⁾، كما أن تجهيز عقود هذه الأعمال العامة وذلك بتحديد وحصر مسار الطريق وغيرها كانت من مسؤولية الرقباء أيضاً، إلا أن هذه العقود من الممكن أن يقوم بإعدادها حكام المناطق أو الأقاليم أيضاً، أو مستشاري الدولة، بينما لم يكن من مسؤوليات فئة بناء المعابد هؤلاء سوى الإعداد النهائي لسطح الطريق أي رصفه فقط⁽⁵⁾.

(1) T.P, Wisemanm, "Roman Republic Road Building", Paperse of The British School At Rome, VOL:38, Great Britain, 1970, pp. 140- 142.

(2) Ibid, pp .141, 142,143.

* المؤرخ الإغريقي والجغرافي ديودور أو ثيودور أو دوربوس الصقلي (Diodorus Siculus): ولد في حوالي عام 90 ق.م، في اجيريوم بصقلية، وتوفي عام 30 ق.م، عاصر عهد أغسطس ويوليوس قيصر، ومن أهم أعماله "مكتبة التاريخ" التي ألفها بين عامي 60- 30 ق.م، وتتألف هذه السلسلة التاريخية الهامة من 40 كتاب أو جزء، لم يبقَ منها سوى 15 كتاب فقط، وهي العدد من 1- 4، ومن العدد 9-20، راجع: ar.Wikipedia.org.

(3) Diodorus Of Sicily, T: Robin Waterfield, VOL: 10 , Oxford University Press, London, 2019, book:20,36.

(4) Livy, T: George Baker, A.M, VOL:5, Harper Brothes, New york, 1836,book:39,2.11.

(5) Lesley, Adkins,op cit , p.172.

ومن أواخر العصر الجمهوري أصبحت مهمة إعداد العقود الخاصة بالخدمات العامة مثل بناء وصيانات الطرق وتجهيزها والإشراف على تنفيذها بالكامل أوكل إلى لجنة خاصة من موظفي الدولة، الذين شكلوا مجلساً خاصاً بهذه الخدمات العامة المعنية بقطاع المواصلات أي قطاع الطرق الرئيسية فقط (Viae Publica) ⁽¹⁾، بالرغم من أن هذا المجلس قد شكل من أواخر العصر الجمهوري، إلا أنه لم يباشر أعماله تلك الموكلة له وتنفيذها إلا في عهد أغسطس وذلك ربما في حوالي عام 20 ق.م ⁽²⁾، ومن الواضح أن هذا المجلس لم يكن يُعنى سوى بالطرق الرئيسية فقط، التي كانت بحاجة مستمرة للصيانات، أما الطرق الريفية والتي كانت في العادة غير مرصوفة فقد كانت خارج صلاحياته، والتي كان على حكام الأقاليم الواقعة ضمن أقاليمهم تلك الطرق الاهتمام بها والإشراف على صيانتها ⁽³⁾، أما عن الجنود أو العمال الذين شقوا وبنوا هذه الطرق في بادئ الأمر فقد كانوا من جنود الجيش وتحت رقابة مهندسين عسكريين أيضاً، ثم أصبحت هذه الطرق تبنى فيما بعد بتسخير المدنيين من السكان المحليين إضافة لتسخير الجيش في بعض الأحيان وتحت إشراف مهندسين مدنيين ⁽⁴⁾.

ويلاحظ من خلال دراسة أغلب نقوش نصب الأميال في ليبيا، أن البناء الذين أقيمت على عاتقهم تلك الطرق، كانوا جلهم من جنود الكتائب والفرق العسكرية التي كانت مقيمة في ليبيا في تلك الفترات الزمنية التي أنشئت أو رمت فيها الطرق، وفي بعض الأحيان كان يتم صيانتها بواسطة السكان المحليين المتطوعين، كما يفهم من نقوش نصب الأميال التي تعود لعهد تراجان المكتشفة على طريق كيريني أبو للونيا (انظر نقش رقم من 7 إلى 9، الملحق رقم 4).

⁽¹⁾ Lesley, Adkins, op cit , p.172.

⁽²⁾ T.W.Potter, op cit, p.138.

⁽³⁾ Lesley, Adkins, op cit , p.172.

⁽⁴⁾ Ibid .

المسؤولية المالية عن بناء الطرق وصيانتها

يذكر المؤرخ (Diodorus) أن حصر أو تحديد التكلفة المالية المتطلبة سواء لبناء الطرق أو صيانتها خلال العصر الإمبراطوري وتحديداً من عهد أغسطس كانت تتم على نفقة الدولة، وذلك من قبل أمناء خزانة الدولة فهم المسؤولون عن حصر وتسديد تلك التكاليف، كذلك البعض من موظفي الدولة كان يسمح لهم بالقيام بهذه الإجراءات⁽¹⁾، إلا أن المساح الروماني المعروف (siculus flaccus) يذكر أن تلك التكاليف كانت تجبى في شكل رسوم من ملاك الأراضي المارة بأراضيهم تلك الطرق، إلا أن هؤلاء الملاك لا تتعدى أعمالهم المنوطة بهم سوى المحافظة على تلك الطرق العامة المارة بأراضيهم الخاصة فقط، من خلال العمل على تنظيفها من النباتات والأشجار الساقطة والصخور وردم الحفر والانتباه لمثل هذه الأشياء التي شكلت قديماً خطراً على المسافرين المستقلين عربات، حيث تذكر المصادر القديمة والأدبيات القانونية البعض من أعمال هؤلاء الملاك، فقد كانت الدولة الرومانية تمنح بعضاً من قطع الأراضي لفئات معينة من الناس بدون إيجار مقابل محافظتهم على الطرق المارة بهذه الأراضي وتنظيفها باستمرار والعناية بها، وقد كانت هناك لجنة خاصة من ضمن أعمالها تعنى بتكاليف هذه الفئات من العاملين وتقوم على الإشراف عليها وتسمى تلك اللجنة بلجنة الطرق الخاصة* (Gracchus C. Sempronius)⁽²⁾، أما عن ملاك الأراضي فقد حرصوا على الاهتمام بالطرق الريفية التي عادة ما تكون ترابية التي

⁽¹⁾ Diodorus Of Sicily, T: C.H.Oldfather, VOL:2, Harvard University Press, London, 1935, book:4.22.

* لجنة (Gracchus C.Sempronius): أول من أنشأ هذه اللجنة هو (Sempronius) Gracchus Tiberius الذي ولد عام 163 ق.م، وقد شغل العديد من المناصب العسكرية وكان له العديد من النشاطات السياسية، ومن ذلك مشاركته في الحرب البونية الثالثة في قرطاج، ثم شغل منصب كوايستور في حوالي عام 137 ق.م، ومن أهم أعماله تشكيل لجنة لمسح الأراضي الزراعية، ومنح الفقراء من المدنيين قطعاً من الأراضي الزراعية؛ لاستثمارها وتوفير فرص عمل لتلك الطبقة وسد النقص في الأيدي العاملة، وقد رفضت تلك اللجنة من قبل مجلس الشيوخ وأوقفت أعمالها في عام 129 ق.م، وتوفي (Gracchus) عام 133 ق.م، استكمل أعمال هذه اللجنة بعد وفاته وأعاد تأسيسها أخوه (Gracchus Csempronius Gaius) الذي ولد عام 153 ق.م، الذي أعاد توزيع الأراضي الزراعية على عامة الشعب، والتي كانت من ضمن أعمال تلك الفئة المشاركة في إنشاء المشاريع البنائية الكبيرة وبناء الطرق الرئيسية، توفي (Gaius) في عام 121 ق.م. راجع: Junius P.Rodriguez, *Historical Encyclopedia of World Slavery*, vol: I, United states America, 1997.p310.

⁽²⁾ T.P.Wiseman, op cit, pp. 147-148.

كانت تربط مستوطناتهم الريفية تلك مع المدن فقط⁽¹⁾، أما عن الأدلة الأدبية والتاريخية عن الإصلاحات التي أجريت على الطرق خلال العصر الجمهوري فهي قليلة جداً، فقد رصفت تلك الطرق خلال العصر الجمهوري بمواد رخيصة مثل الحجارة والحصى، وهي المادة المكتشفة عند التنقيب الذي أجرى على بعض الطرق ومنها طريق فلومينا وأوريليا التي رمت في عهد أغسطس ورصفت ببلاطات من البازلت والتي كشف أسفلها عن مادة الحصى وهي المادة الأكثر استخداماً في العصر الجمهوري، ويرجح البعض أن المادة المستخدمة في رصف الطرق قد تطورت وأصبحت تبلط بمواد غالية القيمة ابتداءً من النصف الأول من القرن الثاني ق.م، وذلك نتيجة للثروات الهائلة التي جناها الرومان من وراء فتح مستعمراتها الجديدة، وحددت تلك الفترة التي ظهر فيها الثراء على بناء الطرق بين عامي 174-123 ق.م، وفي خلال هذه الفترة قد رمم طريقي لاتينيا وأوريليا ورصفهما بمواد غالية القيمة⁽²⁾، ويرجح الكثير من العلماء أن معظم هذه الطرق الرئيسية قد بنيت خلال العصر الجمهوري، أما خلال العصر الإمبراطوري فقد كانت مهام الأباطرة الرومان المحافظة عليها وصيانتها وهي مهمة أصعب من بنائها، حيث قد رصفت أغلب هذه الطرق الرئيسية خلال العصر الإمبراطوري في القرن الأول الميلادي ببلاطات من البازلت، حيث تشير المصادر التاريخية إلى أن أغسطس قد ورث شبكة كبيرة من الطرق غير المرصوفة، وقد شكلت صيانة وترميم هذه الطرق فيما بعد مشكلة كبيرة وعجز على خزنة الدولة، فطريق فلومينا مثلاً تمت صيانتها العديد من المرات خلال فترة زمنية بلغت حوالي 160 عام وذلك بداية من عهد أغسطس ثم أصلح في عهد فسباسيان ثم في عهد تراجان وهادريان⁽³⁾، وقد كان للإمبراطورية الرومانية دورٌ مهمٌ في تطوير تلك الطرق ومن حوالي عام 200م توقف لحد كبير مشاريع إنجاز

(1) T.W.Potter, op cit, p.137.

(2) Lesley,Adkins, Op Cit , p.173.

(3) Ibid.

الطرق العامة، ومع حلول القرن الرابع الميلادي أصبحت الدولة الرومانية تعاني من جراء تكاليف الصيانات تلك⁽¹⁾.

وعند دراسة الطرق الرئيسية المشيدة في ليبيا التي لا بد أنها كانت تعد من الطرق الحيوية والرئيسية ولعبت دوراً مهماً في نمو اقتصاد الامبراطورية الرومانية، مع أنها لم تبن بالأساليب والتقنيات التي كانت معروفة في ذلك العصر، فهي طرق ترابية بسيطة التمهيد وأن القليل منها تم رصفه بواسطة حجارة بسيطة مسطحة الواجهة فقط، مثل طريق كيريني أبو للونيا عند مروره بمنفذ وادي النصورية على السهل الساحلي (انظر صورة رقم 38، الملحق رقم 3)، وهذا ما يؤكد أن تلك الطرق لم تكن لتكلف خزانة الدولة الرومانية أية مبالغ هائلة، فهي لم يستخدم في بنائها أي من المواد الباهضة الثمن المستخدمة في بناء ورفف طرق الإمبراطورية الرومانية في غيرها من الأقاليم خاصة في الأقاليم الأوروبية التابعة للإدارة الرومانية، خاصة وأن بناء تلك الطرق كانوا في العادة من جنود تلك الكتائب العسكرية التي ربما كان القيام بمثل هذه الأعمال من ضمن واجباتها التي أوكلت لها، أيضاً وعلى الرغم من تراجع الدولة الرومانية في إنجاز مشاريع ترميم الطرق من نهاية القرن الثاني الميلادي في العالم القديم بالرغم من أن معظمها ظل يعمل حتى عصر النهضة، إلا أن ما يمكن ملاحظته في ليبيا فقد كانت كغيرها من الأقاليم التي حضت طرقاتها بالإصلاحات منذ بداية العصر الإمبراطوري، إلا أن هناك العديد من الطرق التي من المرجح أنها قد أنشئت في فترة تالية للقرن الثاني الميلادي الذي يلاحظ فيه تراجع كبير في إنشاء المشاريع البنائية الجديدة لطرق المواصلات في العالم، ومن أهم هذه الطرق التي تنسب لهذه الفترة طريق سوف الجين، كذلك إجراء العديد من التعديلات على مسارات الطرق منها تعديل مسار طريق

⁽¹⁾ Lesley,Adkins, Op Cit , p.173.

الجل الحدودي، مما يؤكد على أن الفترة الممتدة بعد القرن الثاني الميلادي شهدت بعض الأعمال الإنشائية للطرق في ليبيا، ولكن ربما على نطاق ضيق فقط إذ دعت الضرورة لذلك.

العربات:

وقد كانت العربات هي الوسيلة الوحيدة المستخدمة في النقل قديماً، والتي بفضلها نشطت التجارة بشكل ملحوظ وساهمت في سرعة المواصلات، وقد استخدمت قديماً عدة أنواع من العربات التي تجرها الأحصنة أو غيرها من الحيوانات⁽¹⁾، ويمكن معرفة العديد من أنواع هذه العربات وأسمائها المستخدمة خلال العصر الروماني في المواصلات من خلال الرسوم التوضيحية سواءً على الفسيفساء أو الرسوم الجدارية، ومن أشهر تلك العربات وأهمها العربة المسماة (Cisium) وهي عربة خفيفة الوزن تحتوي على عجلتين فقط (انظر لوحة رقم 4، الملحق رقم 1) وتحمل شخصاً أو اثنين فقط، ويمكن لهذا النوع من العربات أن يقطع في المتوسط يومياً مسافة حوالي 25 ميل، كذلك العربة المسماة (Carpentum) وهي أيضاً ذات عجلتين إلا أنها عربة رسمية أكثر فقد استخدمت داخل المدن فحسب، كذلك العربة المسماة (Raeda) وهي ذات أربع عجلات (انظر لوحة رقم 5، الملحق رقم 1) وتحمل عدداً كبيراً من الركاب وقد استخدم هذا النوع من العربات من قبل العائلات، كما أنها تحوي متسعاً لحمل امتعتهم الخاصة، وهناك عربة أخرى من النوع ذي الحجم الكبير تسمى عربة (Carruca) والتي من الممكن استخدامها كعربة للنوم أيضاً⁽²⁾، أما عن العربات المخصصة لنقل الحمولات والبضائع فقد تعددت واختلفت باختلاف نوع تلك السلع المحملة عليها، وقد صنعت تلك العربات الخاصة بالنقل بإحكام وقوة أكثر من عربات المواصلات⁽³⁾، ومن أمثلة تلك العربات عربة صغيرة الحجم يستخدم في جرها حصان واحد فقط، أم العربات ذات الحجم

⁽¹⁾ Alan Mcwhirr, Op Cit, P.662.

⁽²⁾ G.I.F.Tingay. AM.J.Badcock, Op Cit, P.68.

⁽³⁾ Alan Mcwhirr, OP Cit, P.662.

الكبير المعدة لنقل البضائع والحمولات الثقيلة فقد روعي في تصميمها قوة ومتانة هياكلها وعجلاتها، والتي عادة ما تجر بواسطة مجموعة من الثيران⁽¹⁾، وقد خصصت بعض من العربات لنقل الحمولات الثقيلة الوزن من البراميل الكبيرة التي تحوي السوائل، وهذه كانت من النوع ذات الأربعة عجلات، كما كان هناك نوع آخر من العربات الخاصة بحمل ونقل الحمولات الثقيلة جداً مثل الحجارة وغيرها من مواد البناء⁽²⁾.

وقد استخدمت الحمير في جر تلك الأنواع من العربات خاصة في المناطق الوعرة، في شكل قطارات كبيرة لمجموعات من الحمير، والتي عادة ما سخرت أيضاً لحمل ونقل الزيوت والحبوب والنبيد، بينما استخدمت الثيران على الأخص في نقل الحمولات الثقيلة التي تحتاج إلى جهد كبير في جرّها إلا أن الثيران تعد من الحيوانات البطيئة السير فهي تقطع في المتوسط يومياً مسافة تتراوح بين 20 - 30 ميل فقط ما يعادل 30-50 كم⁽³⁾، وقد رُوعي في صناعة هذه العربات المخصصة للنقل الحمولات والسلع الثقيلة الوزن قوة عجلاتها وكبر حجمها، وقد كان على السائق شحذ عجلاتها باستمرار باستخدام معدن الحديد⁽⁴⁾.

(1) G.I.F.Tingay. AM.J.Badcock, Op Cit, P.68.

(2) Alan Mcwhirr, OP Cit, P.662.

(3) Ibid.

(4) G.I.F. Tigay. MA,Badcock.MA, Op Cit, P.68.

المبحث الثاني: الطرق البرية ومحطاتها في ليبيا

تمهيد:

اعتمدت معرفتنا في دراسة طرق المواصلات البرية خلال العصرين الإغريقي والروماني بالدرجة الأولى على المصادر القديمة التي تعود ل بدايات العصر الروماني، وهي دليل الأنطونيين وخريطة بوتجر، والتي وثقت فيها الطرق الرئيسية المارة بجميع الأقاليم التابعة للإمبراطورية الرومانية، ومن أهم هذه الطرق الرئيسية، الطريق الرئيسي الممتد موازياً لساحل شمال أفريقيا من موريتانيا إلى مصر، وذلك في أغلب قطاعه الواقع قرابة السواحل الليبية، ويقوم نظام الطرق في ليبيا على نظام شبكي بسيط، مكون من الطريق الساحلي الذي يمتد متوازياً مع الساحل ويقطع الأراضي الليبية من الغرب إلى الشرق⁽¹⁾، وهما الطريقتان الساحليان أحدهما: مدني وهو الذي أشار له دليل الأنطونيين، والثاني: حدودي الوارد ذكره في المصدر المسمى خريطة بوتجر*، وهما يمران بالمدن الرئيسية التي يشتركان بالمرور بها، بينما تختلف المناطق الأخرى التي يمران بها، وتتعامد على امتداد هذه الطرق الرئيسية الكثير من الطرق سواءً الرئيسية أو الثانوية من الشمال إلى الجنوب، ابتداءً من المدن الرئيسية الواقعة في الدواخل أو من القرى الزراعية إلى المدن الساحلية والموانئ⁽²⁾.

وقد دعمت بعض من هذه المعلومات الواردة في المصادر القديمة عن مسارات الطرق مع مقارنتها مع ما تم التقاطه من التصوير الجوي في العديد من المواقع، وخاصةً وأنَّ هذه الطرق في ليبيا لم تكن سوى طرق ترابية بسيطة مما يجعلها عرضة للإندثار بسهولة، وذلك في حال عدم

(1) Denis Roques, op cit, p.115.

* بعد هذان المساران الموازي امتدادهم لجوار الساحل الليبي على مسافة قريبة من بعض اللذان ذكرا في دليل الأنطونيين وخريطة بوتجر طريقين مدنيين أي مستخدمان من قبل المدنيين.

(2) Ibid.

استخدامها للترحال لفترات زمنية طويلة، أو بسبب التطور الزراعي والعمرائي الحديث بهذه المواقع، وهي عوامل عملت جميعها على اختفاء أثر هذه الطرق⁽¹⁾، والبعض من مسارات الطرق تم التأكيد منها برؤيتها مباشرة في المناطق الصخرية، التي تبقت عليها آثار حفر من حركة تلك الدواليب في شكل واضح للعيان، حيث تكثر مثل هذه المواقع في إقليم كيرينايا ذات الطبيعة الصخرية الوعرة⁽²⁾، مما يرجح أنّ هذه الأخاديد ربما قد حفرت وأعدت في بعض الأحيان لمساعدة العربات للتحرك بخفة وسرعة أكثر، ولم تكن ناجمة عن كثرة مرور العربات⁽³⁾.

محطات الطرق

أنشأت الإدارة الرومانية العديد من المباني على طول الطرق الرئيسية الممتدة عبر كافة أنحاء الأقاليم سواءً في شبه الجزيرة الإيطالية أو البلدان التابعة للإدارة الرومانية، وذلك بعد كل مسافة تتراوح من 6 ميل إلى 16 ميل، وهي عبارة عن محاط بريدية أنشأتها الدولة لخدمة سعاة البريد، التي كان يتبعها اسطبلات للأحصنة تحوي كل منها عشرات من الأحصنة الخاصة لاستخدام موظفي البريد وغيرهم من موظفي الدولة فقط⁽⁴⁾، عرفت هذه المحاط البريدية باسم محاط التغيير أو الاستبدال (Mutatio)⁽⁵⁾ يكون الهدف من إنشاء هذه المحطات توفير الوقت والجهد حيث يتواجد في كل محطة مجموعة من سعاة البريد اللذين تكون مهنتهم استقبال البريد المرسل فور وصول ساعي البريد المكلف للمحطة البريدية وتكليف ساعي آخر يقوم باستلامه وتوصيله لمحطة أخرى باستخدام أحصنة غير منهكة يحتفظ بها في تلك المحطات، وهكذا يجري تبديل البريد بين السعاة حتى تسليمه إلى الجهة المعنية في أقل وقت ممكن⁽⁶⁾، وقد أخذ هذا النظام

(1) S.Stucchi, "GiL Approcci al Santuraio Cireneo di Apollo in eta Greca", Op Cit, p.67.

(2) Ibid.

(3) ر.ج. جود تشايلد، "رسم خريطة لبيبا زمن الرومان"، دراسات ليبية، مرجع سابق ص255.

(4) G.I.F.Tingay.AM,J.Badcock.AM, Op Cit, p.69.

(5) James Morwood, op cit, P.87.

(6) R.G.Goodchild, "The Roman Road.....", op cit, p.155-156.

البريدي عن بلاد فارس⁽¹⁾، حيث كان سعاة البريد يقطعون في المتوسط يومياً حوالي 80 كم أي ما يعادل حوالي 54 ميل، وفي بادئ الأمر كانت تكلفة هذه المحاط البريدية تقع على عاتق المجالس البلدية التي كانت تقع ضمن أراضيهم تلك المحاط البريدية، وقد حولت تلك النفقة بعد أن أصبحت حملاً ثقيلاً على مجالس البلديات من عهد نيرفا على حساب خزانة الدولة الرومانية، وتخليداً لأعمال نيرفا تلك أصدرت عملة جديدة في عام 97م بشأن تلك النفقة⁽²⁾، كما كانت بعض من هذه المحطات التي أعدت لغرض توفير احتياجات المسافرين تقدم خدمات خاصة وذلك في محطات⁽³⁾ تشبه النزل أو الفنادق تسمى (Mansion)⁽⁴⁾، وهي في الغالب ما كانت تقع على بعد كل 30 ميلاً⁽⁵⁾، والتي يبدو أنها كانت أيضاً مخصصة فقط للمبعوثين الرسميين أو سعاة بريد الدولة الرومانية، فهم وحدهم المخولين بالانتفاع بمثل هذه الخدمات فقط، الذين كانت تتطلب مهنتهم دائماً سرعة السير؛ لنقل بريد الدولة الرومانية من الإدارة المركزية بروما؛ وذلك ليتمكن ذلك المبعوث أو المكلف من أخذ قسطاً من الراحة في هذه النزل واستبدال عربته أو أحصنته المنهكة من الترحال بعد مسيرة كل 30 ميلاً، وأخذ ما يلزمه من متاع السفر من هذه النزل⁽⁶⁾، وقد سميت قديماً هذه المحطات بالبريد الخاص بالطريق العام (Cursus Publicus)⁽⁷⁾ أي: خدمة المصالح العامة للدولة، إذ أنها لم تكن مخصصة لخدمة مصالح عامة المسافرين على الطرقات كما يفهم من ذلك⁽⁸⁾.

كما أنشأت الإدارة الرومانية على امتداد الطرق الرئيسية في العالم القديم نزلاً خاصة لعامة المسافرين، وذلك بعد حوالي كل 15 ميل، وقد كانت تشرف عليها وتتحمل نفقتها مجالس البلديات

⁽¹⁾ ول وايريل ديوارنت، ترجمة: محمد بدران، قصة حضارة، الجزء الأول، بيروت، تونس، ص221.

⁽²⁾ T.W.Potter, Op Cit , p.134.

⁽³⁾ ول وايريل ديوارنت، مرجع سابق، ص221.

⁽⁴⁾ James Morwood, op cit, P.256.

⁽⁵⁾ ول وايريل ديوارنت، مرجع سابق، ص221.

⁽⁶⁾ R.G.Goodchild, "The Roman Road.....", op cit, p.155-156.

⁽⁷⁾ James Morwood, op cit, P.38, 112.

⁽⁸⁾ R.G.Goodchild, "The Roman Road.....", op cit, p.155-156.

التي تقع ضمن مدنها وقراها تلك النزل، ولكنها تقع تحت إشراف ورقابة الدولة، وحول تلك النزل التي تشبه اليوم وظيفة الفنادق نمت الحانات التي يباع فيها الطعام والنبيد، كما أنشئت حولها محلات تجارية وجرفية مثل الحدادين والخبازين وغيرها، ومع مرور الزمن نمت حول بعض هذه النزل التي بنيت في الأرياف إلى قرى والبعض منها إلى مدن⁽¹⁾، بينما في غالب الأقاليم الرومانية لم يكن أمام هؤلاء المسافرين من عامة الشعب فرصة لشراء حاجياتهم والاستراحة إلا عند وصولهم للمحاط الكبرى المتمثلة في المدن التي تحوي في الغالب فنادق حكومية تديرها وتشرف عليها بلديات تلك المدن⁽²⁾، يبدو من المحطات الواقعة على الطرق في ليبيا أنها كانت محاط بدائية وبسيطة، فأغلبها عبارة عن محاط ميلية مكونة من نصب؛ لتحديد المسافة فقط، بينما كانت الطرق قديماً تفضل المرور بأكثر الأماكن لتجمع المياه سواءً آبار أو صهاريج أو عيون أو بحيرات جوفية، فبعض من مواقع مصادر المياه هذه نمت وتطورت إلى مستوطنات زراعية والبعض الآخر بحكم موقعها أصبحت مواقع عسكرية مهمة⁽³⁾.

ويبدو أنه لم يكن للمسافرين على تلك الطرق في منطقة الدراسة من نزل؛ ليقيموا فيها سوى المدن الرئيسية، ويبدو أنه من خلال التسمية التي أطلقت على محاط التغيير⁽⁴⁾ (Mutation)، المخصصة لخدمة بريد الدولة وحدهم المسموح لهم بالانتفاع واستخدام بريد الدولة (Evection)⁽⁵⁾، حيث كان المبعوثين أو سعاة البريد يقطعون في المتوسط وذلك بالسفر طول اليوم حوالي 100 ميلاً، بينما تقدر سرعة المسافرين من عامة الشعب في المتوسط 60 ميلاً خلال اليوم الواحد، وقد عرف هذا النظام البريدي قبل ذلك في بلاد فارس ومن ثم قد أدخل في إدارة

(1) G.I.F.Tingay.AM,J.Badcock.AM, OP Cit.p.69

(2) ول وإبريل ديوارنت، المرجع السابق، ص221.

(3) عبد اللطيف محمود البرغوثي، التاريخ الليبي القديم من أقدم العصور حتى الفتح الإسلامي، ص592.

(4) ول وإبريل، مرجع سابق، ص219.

(5) James Morwood, op cit, P.50.

الامبراطورية الرومانية في أوائل العصر الامبراطوري من عهد أغسطس⁽¹⁾، لما كان لهذا النظام الأكثر مناسبةً لحكم وإدارة منطقة مترامية الأطراف كالإمبراطورية الرومانية، بحيث يجمع بين السرعة والانضباط في نقل كل ما يصدر من مقر الإدارة الرومانية إلى كل الأقاليم التابعة لها في أقل فترة زمنية ممكنة في ذلك الوقت⁽²⁾.

الطريق الساحلي الرئيسي من محطة بوكماش إلى محطة سرت (انظر خريطة رقم 1، 2، 10، 11، الملحق رقم 2):

الطريق الساحلي المدني من محطة بوكماش إلى محطة سرت:

تقع أول محطة على الطريق المدني داخل الحدود الليبية في بوكماش حالياً المسماة (Fisida Vicus) الذي يبعد عن الحدود الليبية التونسية مسافة 17 كم، والتي تبعد عن محطة قابس مسافة 146 ميل⁽³⁾، وقد كُشف قرب هذه المحطة المحددة في بوكماش أي داخل الحدود الليبية عن نصب ميل لا يحمل رقم للمسافة يعود لإصلاحات كراكلا، وهي محطة مشتركة بين المسارين المدني والحدودي، وهي تقع على مسافة 54 ميلاً (تعاادل حوالي 80 كم) من صبراته على المسار المدني، وعلى مسافة 53 ميلاً (تعاادل حوالي 79 كم) من صبراته على المسار الحدودي، ومن خلال موقعه قرب محطة مشتركة يصعب ترجيح انتمائه لأي مسار منهما، ثم على بعد 25

⁽¹⁾ ول وايريل، مرجع سابق، ص 219.

⁽²⁾ R.G.Goodchild, "The Roman Road.....", op cit, p.156.

⁽³⁾ Miller, Konrad, *Itineraria Romana*, Verlegt von Strecker und Schroder In Stuttgart., P.899.

<https://upload.wikimedia.org/Wikipedia/commons/>

e/e3/Africaseptentrionalis-sb.Jpg. (دخول الموقع 10:30 صباحاً، 2021/11/13)

<https://www.trismegistos.org/place/41751>.

T M Geo 41751. (دخول الموقع 10:30 صباحاً، 2021/11/13)

Google Earth.

<https://Opacplus.bsb-muenchen.de/vta2/bsb10466285/bsb:BV019983374?queries=Tripoli&language=de&c=default>(دخول الموقع 10:30 صباحاً، 2021/11/13)

ميل إلى الشرق تقع محطة (Casas Villa Aniciorum) المحددة في زوارة حالياً⁽¹⁾، التي تبعد حالياً عن بوكماش حوالي 38 كم أي ما يعادل 23.2 ميل، وعن صبراته حوالي 25 كم أي ما يعادل 15.5 ميل، وتسجل تلك المسافة بين زوارة وصبراته 28 ميل⁽²⁾.

وتبعد محطة أو مستعمرة صبراته (Sabrata Colonia*) المسجلة في دليل الأنطونيين عن المحطة الكبرى بتونس المسماة قابس (Tacapas Colonia) مسافة 200 ميل، وتقع بينهما عبر هذه المسافة سبعة محطات، بينما تقع بين محطتي صبراته ولبدة على المسار المدني أربعة محطات، ويبلغ إجمالي طول الطريق 138 ميلاً، وتكون أول محطة بعد صبراته باتجاه الشرق في المحطة المسماة بمنزل الطوارئ الريفي (vax villa Repentina) والتي تبعد عن صبراته مسافة 27 ميلاً، يحدد ميلر موقعها الحالي عند القبة القديمة شمال بئر الفيسات⁽³⁾، قرب منطقة الطوبية تحديداً شرق مدينة الزاوية 7 كم، بينما تبعد عن صبراته بحوالي 37 كم ما يعادل 21.5 ميلاً⁽⁴⁾، كما كُشف عن نصب ميل يحمل رقم 4 إلى الشرق من محطة صبراته يعود لعهد

⁽¹⁾ Konrad Miller, Op cit, P.899.

<https://upload.wikimedia.org/Wikipedia/commons/e/e3/Africaseptentrionalis-sb.jpg>.(دخول الموقع 10:30 صباحاً، 2021/11/13)
<https://www.trismegistos.org/place/41751>.
(دخول الموقع 10:30 صباحاً، 2021/11/13). T M Geo 41751.
Google Earth.

⁽²⁾ Konrad Miller, Op cit, P.899.

<https://upload.wikimedia.org/Wikipedia/commons/e/e3/Africaseptentrionalis-sb.jpg>.(دخول الموقع 10:30 صباحاً، 2021/11/13)
<https://www.trismegistos.org/place/41751>.
(دخول الموقع 10:30 صباحاً، 2021/11/13). T M Geo 41751.
Google Earth.

* وتعتبر محطة صبراته المحطة التاسعة عشر على هذا الطريق ابتداء من قرطاجة Cartagine بتونس، ويبلغ إجمالي المسافة بين قرطاجة وصبراته 501 ميلاً، ومن أهم المحطات التي يمر بها الطريق بين محطتي قرطاجة وصبراته محطة أو مستعمرة تثنيس colonia
وهي المحطة التاسعة بعد قرطاجة والتي تبعد عنها مسافة 217 ميلاً، ومن أهم هذه المحطات أيضاً محطة مستعمرة قابس Tacapas colonia التي تمثل المحطة الثانية عشر بعد قرطاجة وتبعد عنها بنحو 301 ميلاً، بينما تبعد عن محطة تثنيس مسافة 84 ميلاً راجع:
Otto Cuntz, *Itineraria Romana Antonini Augusti et Burdigalense*, Volume Prius, Lipsiae In Aedibus B.G. Teubneri MCMXXIX.p.9.

⁽³⁾ Konrad Miller, op Cit, p.897.

⁽⁴⁾ Ancient World Mapping Center And Institute for the study of the Ancient World. <https://Pleiades.Stoa.Org/Search>. Searchable Text= Palmam & Submit= Search.

اغسطس، ومن خلال موقعه الأقرب لمسار الطريق المدني ربما يشكل الميل رقم 4 من صبراته على مسار الطريق الممتد بين محطتي صبراته و (Vax villa Repentina).

ثم تقع المحطة التالية لها في طرابلس (ocea colonia) وتكون المسافة الفاصلة بين طرابلس والمحطة الواقعة إلى الغرب منها 28 ميلاً⁽¹⁾، أما بين طرابلس ولبدة تقع محطتان فقط وهي عبارة عن منازل ريفية كما تبين من تسميتها أولها المحطة المسماة Megradi villa (Aniciorum) وتبعد عن طرابلس بحوالي 25 ميلاً، والتي يحدد موقعها عند مجدال⁽²⁾ شمال ترهونة وشمال غرب القربولي تحديداً شرق طرابلس 35 كم أي ما يعادل حوالي 25 ميلاً⁽³⁾ ويبعد 29 ميلاً من هذه المحطة تقع المحطة الأخرى المسماة (Minna villa Marsi) والتي حدد موقعها عند بن زيبيرا⁽⁴⁾ تقع تحديداً غرب منطقة قصر خيار وشمال شرق ترهونة، بينما تبعد عن الخمس 75 كم وهي مسافة مطابقة للمسافة المذكورة في المصدر⁽⁵⁾ حيث تبعد هذه المحطة عن مستعمرة لبدة كما يسميها المصدر (Lepti magna colonia) مسافة 29 ميلاً⁽⁶⁾، كما كُشف إلى الغرب من لبدة عن نصب للميل رقم 1 ونصب عند الميل رقم 3 (انظر صورة رقم 83، الملحق رقم 3) يعودان لعهد ماكسيمانيوس، ونصب الميل رقم 5 يعود لعهد تاكيتوس، ومن خلال مواقعهم أرجح انتمائهم لمسار الطريق المدني الرابط بين محطتي لبدة التي يُحسب منها المسافة ومحطة (Minna Villa Marsi) التي تبعد عن لبدة 29 ميلاً، وتقع المحطة الأولى بعد لبدة في مدينة زليتن الحالية

(1) Otto, Cuntz, *Itineraria Romana Itineraria Antonini Augusti Et Burdialense*, Volume Prius, Lipsiae In Aedibus B .G.Teubneri Mcmxxix,P.8-9.

(2) Konrad Miller.Op, Cit, p.897.

(3) Ancient World Mapping Center And Institute for the study of the Ancient World.

(4) Konrad Miller.Op, Cit, p.897.

(5) Ancient World Mapping Center And Institute for the study of the Ancient World.

(6) Konrad Miller.Op, Cit, p.897.

وهي المحطة المسماة (Seggera)، والتي تبعد عن لبدة 30 كم⁽¹⁾. وتسجل في مصدر دليل الأنطونيين بعد 20 ميلاً وتمثل المحطة الخامسة والعشرون ابتداءً من قرطاجة⁽²⁾.

كما كشف إلى الشرق من لبده عند مسافة الميل رقم 7 عن نصب يعود لعهد كاراكلا، ومن خلال موقعه الأقرب للمسارين المدني أو الحدودي يرجح انتمائه للمسار المدني، تحديداً بين محطتي لبده التي يحسب منها المسافة والمحطة التي تطابق زليتين حالياً البالغة 20 ميل، وتكون المحطة التالية في (Berge) بعد 24 ميلاً⁽³⁾. ، والتي تتوافق مع زاوية المحجوب الواقعة على بعد 35 كم من زليتين، وبعد 25 ميلاً من زليتين تقع محطة (Base) التي يتوافق موقعها مع سيدي بورشيفة الواقعة على بعد 30 كم من زاوية المحجوب⁽⁴⁾، وبعد 30 ميلاً من المحطة الأخيرة تقع المحطة المسماة (Thebunte)⁽⁵⁾. تاورغاء الحالية، فهي أول محطة يتوغل فيها الطريق المدني نحو الداخل مبتعداً قليلاً عن الساحل؛ وذلك بسبب سبخة تاورغاء المجاورة للساحل، وتبعد هنا محطة تاورغاء عن بورشيفة بنحو 40 كم⁽⁶⁾، وبعد 30 ميلاً أخرى من تاورغاء تقع محطة (Auxiqa)⁽⁷⁾. التي تتوافق مع قصر قداس الواقع على بعد 45 كم من تاورغاء⁽⁸⁾، ويواصل الطريق امتداده 30 ميل أخرى؛ ليصل إلى محطة (Annesel)⁽⁹⁾، التي تتوافق مع الموقع المسمى المسمى النيداقة التي تبعد عن قصر قداس مسافة 40 كم⁽¹⁰⁾، وبعد النيداقة بمسافة 18 ميلاً تقع محطة (Auxiu)⁽¹¹⁾. التي يتوافق موقعها مع بئر المعدان الذي يبعد عن النيداقة 45 كم⁽¹²⁾.

(1) Valeria, Op Cit, P.302.

(2) Otto Cuntz, Op Cit, P.9.

(3) Otto Cuntz, Op Cit, P.9.

(4) Valeria, Op Cit, P.303.

(5) Otto Cuntz, op cit, p.9.

(6) Valeria, Op Cit, P.302.

(7) Otto Cuntz, Op Cit, P.9.

(8) Valeria, OP Cit, P.302.

(9) Otto Cuntz, OP Cit, P.9.

(10) Valeria, OP Cit, P.30.

(11) Otto Cuntz, Op Cit, P.9.

(12) Valeria, OP Cit, P.302.

ويعد المعدان بمسافة 25 ميلاً تقع المحطة المسماة (Stixgi) ⁽¹⁾، التي يرجح أنها تطابق موقع بو جرادة الحالي الواقع بعد 45 كم من المحطة السابقة لها⁽²⁾، وبعد بو جرادة بمسافة 20 ميلاً تقع تقع محطة (Macomadibus sirtis) الواقعة بسرت الحالية⁽³⁾، وتقدر تلك المسافة الفاصلة بين سرت وبو جرادة الساحليتين بحوالي 30 كم⁽⁴⁾.

الطريق الساحلي الحدودي من محطة بوكماش إلى محطة سرت

تقع أول محطة على المسار الحدودي داخل الحدود الليبية في المحطة المشتركة الممرور بين المسارين المدني والحدودي محددة في بوكماش المسماة على المسار الحدودي (Pisida Municipium) التي تبعد عن محطة قابس مسافة 115 ميل، وتقع على هذه المسافة بينهما خمسة محطات، وإلى الشرق من محطة بوكماش تقع محطة (Cypsaria Taberna) الواقعة على بعد 20 ميل من بوكماش التي يحدد موقعها ميللر عند سيدي علي⁽⁵⁾، الذي يبعد عن بوكماش مسافة 32 كم إلى الجنوب من الساحل بحوالي 3 كم وجنوب غرب زوارة بحوالي 7 كم⁽⁶⁾، ثم إلى الشرق تقع محطة (Amonem) على بعد 17 ميل من سيدي علي التي يحدد موقعها ميللر قرب

⁽¹⁾ Otto Cuntz, Op Cit, P.9.

⁽²⁾ Valeria, OP Cit, P.302.

⁽³⁾ Otto Cuntz, Op Cit, P.9.

⁽⁴⁾ Valeria, OP Cit, P.302.

⁽⁵⁾ Konrad Miller, Op cit, P.899.

<https://upload.wikimedia.org/Wikipedia/commons/>

[e/e3/Africaseptentrionalis-sb.Jpg](https://www.trismegistos.org/place/41751).(2021/11/13، صباحاً، 10:30 دخول الموقع)

<https://www.trismegistos.org/place/41751>.

T M Geo 41751.(2021/11/13، صباحاً، 10:30 دخول الموقع)

Google Earth.

⁽⁶⁾ Konrad Miller, Op cit, P.899.

<https://upload.wikimedia.org/Wikipedia/commons/>

[e/e3/Africaseptentrionalis-sb.Jpg](https://www.trismegistos.org/place/41751).(2021/11/13، صباحاً، 10:30 دخول الموقع)

<https://www.trismegistos.org/place/41751>.

T M Geo 41751.(2021/11/13، صباحاً، 10:30 دخول الموقع)

Google Earth.

ميناء مليته النفطي⁽¹⁾، تحديداً غرب هذا الميناء بحوالي 2 كم وغرب صبراته 25 كم⁽²⁾، المسجلة في خريطة بوتنجر على بعد 16 ميل من المحطة السابقة⁽³⁾، وتقع بين صبراته ولبدة على المسار الحدودي 7 محطات ويبلغ طول الطريق في هذا القطاع 126 ميلاً، وتكون أول محطة بعد صبراته باتجاه الشرق عند محطة (Pontos) وذلك بعد 16 ميلاً، والتي يرجح ميللر مطابقتها مع مدينة الزاوية حالياً⁽⁴⁾، وتبعد الزاوية عن صبراته حالياً 26 كم التي توافق نفس المسافة المذكورة في المصدر⁽⁵⁾، وعلى بعد 13 ميلاً شرقاً تقع محطة (Assario) التي ربما توافق منطقة صياد حالياً⁽⁶⁾ تحديداً قرب منطقة المايه الواقعة غرب صياد بحوالي 7.5 كم، بينما تبعد عن مدينة الزاوية الزاوية 15 كم أي ما يعادل 9.5 ميلاً⁽⁷⁾، وتقع بعدها على بعد 20 ميل مدينة طرابلس التي وردت في هذا المصدر باسم (Osa sol)⁽⁸⁾ حيث تبعد طرابلس حالياً حوالي 35 كم عن صياد أي ما يعادل 22 ميل⁽⁹⁾، ويعد محطة طرابلس بمسافة 12 ميل تقع محطة (Turris Algam) التي يحددها ميللر عند تاجوراء حالياً، ثم على بعد 25 ميلاً شرقاً من تاجوراء تقع محطة (Getullu) التي يحدد ميللر موقعها عند العرقوب⁽¹⁰⁾ تحديداً شمال غرب القرابولي⁽¹¹⁾، ثم تقع إلى الشرق منها محطة (Quintiliana) على بعد 24 ميل عن المحطة السابقة التي يحدد موقعها عند قصر الجفارة⁽¹²⁾ تحديداً غرب منطقة غنيمة وتبعد عن الخمس بحوالي 27 كم غرباً أي ما يعادل 17

(1) Konrad Miller, Op cit, P.899.

(2) <https://upload.wikimedia.org/Wikipedia/commons/e/e3/Africaseptentrionalis-sb.jpg>.(2021/11/13، صباحاً، 10:30 دخول الموقع)
<https://www.trismegistos.org/place/41751>.

(دخول الموقع 10:30 صباحاً، 2021/11/13). T M Geo 41751.

Google Earth.

(3) Konrad Miller, Op cit, P.899.

(4) Konrad Miller, Op cit, p.898-899.

(5) Ancient World Mapping Center And Institute for the study of the Ancient World.

(6) Konrad Miller, op, cit, p.898.

(7) Ancient World Mapping Center And Institute for the study of the Ancient World.

(8) Konrad Miller, op, cit, p.898.

(9) Ancient World Mapping Center And Institute for the study of the Ancient World.

(10) Konrad Miller, op, cit, p.898.

(11) Ancient World Mapping Center And Institute for the study of the Ancient World.

(12) Konrad Miller, op, cit, p.897.

ميلاً⁽¹⁾ وإلى الشرق منها بمسافة 14 ميل تقع محطة (Palmam) التي يحدد موقعها عند بوسيفي، بوسيفي، تحديداً غرب الخمس حالياً 11 كم أي ما يعادل 19 ميلاً، ثم تقع محطة لبدة المسماة (Leptimaga Col) بعد 12 ميلاً⁽²⁾.

كُشف إلى الغرب من لبدة عن نصب ميل لا يحمل رقماً للمسافة بمنطقة القربولي، يعود لعهد كاراكلا ومن خلال موقعه يُرجح انتمائه للمسار الحدودي نظراً لوقوعه إلى الجنوب من المسار المدني، وهو يبعد عن لبدة مسافة حوالي 59 كم أي ما يعادل 37 ميلاً، أي أنه ربما يقع بين محطتي لبدة ومحطة (Getullu) التي تبعد عن لبدة 50 ميلاً، وبعد مروره بمحطة لبدة يمر بالمحطة المسماة (Sugolin) التي تتوافق ربما مع موقع بئر سيلين والذي يبعد عن لبدة حوالي 48 كم⁽³⁾، 30 ميل المقدر في خريطة بوتنجر⁽⁴⁾، ثم تقع المحطة الأخرى في الموقع المسمى (Nivirgi Taberna) والتي ربما تكون تسمية أخرى لموقع زاوية المحجوب الذي يمر بها الطريق المدني، وتبعد زاوية المحجوب هذه عن بئر سيلين حالياً بنحو 22 كم شرقاً⁽⁵⁾، والمقدرة في الخريطة 15 ميلاً⁽⁶⁾، وبعد هذه المحطة الأخيرة يرجح أن هذا الطريق لا يواصل مساره هنا مجاوراً للساحل، كما يسير الطريق المدني، بعد مروره بزاوية المحجوب ينشق لمسارين متوازيان نحو الجنوب بعيداً عن الساحل حيث يصل المسار الشرقي لمحطة تاورغاء المسماة (Tubacti) municipium مختصراً المرور بمحطة (Base) التي ربما تقع في بورشيفة حالياً، التي يمر بها الطريق المدني⁽⁷⁾، الذي يشترك معه في محطة تاورغاء، والتي تبعد عن محطة زاوية المحجوب التي يتفرع منها الطريق الحدودي بنحو 55 كم إلى الجنوب، أي: حتى تاورغاء بمسافة 37 ميلاً

(1) Ancient World Mapping Center And Institute for the study of the Ancient World.

(2) Konrad Miller, op, cit, p.897.

(3) Valeria, OP Cit, P.303-304.

(4) Konrad Miller, op, cit, p.895.

(5) Valeria, Op Cit, P.303-304.

(6) Konrad Miller, op, cit, p.895.

(7) Valeria, Op cit, p. 303-304.

وفي هذه المسافة الواقعة على امتداد هذا القطاع من الطريق الحدودي، تقع محطة لم يحدد موقعها الحالي المسماة في المصدر باسم محطة (Simnana) ⁽¹⁾ الواقعة على بعد 15 ميل من زاوية المحجوب، وعلى بعد 22 ميلاً من تاورغاء ⁽²⁾، بينما يمتد فرعه الثاني الواقع إلى الغرب منه؛ ليصل لمحطة (Virga) التي ربما تتوافق مع بئر جيمي اليوم ⁽³⁾، والمقدرة في خريطة بوتنجر 15 ميلاً ⁽⁴⁾.

وبعد مرور المسارين الحدوديين أحدهما: بمحطة تاورغاء والآخر بمحطة بئر جيمي، يعودان مجدداً ليتحدان في طريق واحد عند محطة (Cesa Rimonia) التي ربما تتوافق اليوم مع موقع النومة والتي تقع على بعد 34 كم جنوب تاورغاء ⁽⁵⁾، والمسجلة في الخريطة بنحو 25 ميلاً، أما الفرع الثاني فتقدر تلك المسافة بنحو 10 أميال ⁽⁶⁾ وذلك بناءً على مسافة 14.8 كم التي تفصل بئر جيمي والنومة حالياً ⁽⁷⁾، وتكون المحطة التالية بعد النومة في (Naladus) التي ربما تتوافق اليوم مع موقع بئر الحمودية والذي يقع اليوم جنوب تاورغاء بحوالي 70 كم ⁽⁸⁾، تسجل تلك المسافة في خريطة بوتنجر 40 ميلاً ⁽⁹⁾ وتقع بين المحطتان الأخيرتان محطة غير محددة الموقع تسمى في المصدر (Ad Cistenas) والتي يتضح من اسمها أنها عبارة عن صهريج أوخزان للمياه والتي تبعد عن النومة ⁽¹⁰⁾ 25 ميلاً ⁽¹¹⁾ بينما تبعد عن محطة بئر الحمودية ⁽¹²⁾ 25 ميلاً ⁽¹³⁾، ومن ثم يتغير اتجاه الطريق من شمال جنوب إلى الاتجاه نحو الشرق؛ ليصل لمحطة (chosol)

⁽¹⁾ Valeria، Op cit, p. 303-304.

⁽²⁾ Konrad Miller, op, cit, p.895.

⁽³⁾ Valeria, Op Cit, P. 303-304.

⁽⁴⁾ Konrad Miller, op, cit, p.895.

⁽⁵⁾ Valeri, Op Cit, P.303-304.

⁽⁶⁾ Konrad Miller, op, cit, p.895.

⁽⁷⁾ Valeria, Op Cit, P.303-304.

⁽⁸⁾ Ibid, P.304.

⁽⁹⁾ Konrad Miller, op, cit, p.894.

⁽¹⁰⁾ Valeria، Op Cit, P.304.

⁽¹¹⁾ Konrad Miller, op, cit, p.894.

⁽¹²⁾ Valeria Op Cit, P.304.

⁽¹³⁾ Konrad Miller, op, cit, p.894.

والتي ربما تتوافق مع موقع الفاطمية اليوم الواقعة غربي ساحل خليج سرت، والتي تقع إلى الشرق من بئر الحمودية بنحو 70 كم⁽¹⁾، وتسجل هذه المسافة في خريطة بوتنجر 55 ميلاً وعلى هذه المسافة الواقعة بين المحطتان الأخيرتان⁽²⁾ تقع المحطة المسماة (Dissio Aqua Amard) وهي محطة لم يتم تحديد موقعها تبعد عن محطة بئر الحمودية 25 ميلاً وعن محطة الفاطمية⁽³⁾ 30 ميلاً⁽⁴⁾ والتي من الواضح أنها محطة أقيمت على مصدر للمياه غير عذب كما يتضح من تسميتها.

وبعد هذه المحطة الأخيرة يستمر الطريق باتجاهه نحو الشرق حتى يصل للساحل عند محطة (Ad ficum) والتي يرجح أنها تطابق موقع بنية المعدان الواقعة إلى الشرق من الفاطمية بحوالي 40 كم⁽⁵⁾، وتسجل تلك المسافة في الخريطة 35 ميلاً⁽⁶⁾، وبعدها يواصل الطريق اتجاهه نحو الشرق مجاوراً للساحل؛ ليصل محطة (Pretorium) التي ربما تتوافق مع موقع أثمد حسان، والتي تبعد 25 كم من المحطة السابقة⁽⁷⁾، وتسجل تلك المسافة في خريطة بوتنجر بنحو 18 ميلاً⁽⁸⁾، ومن ثم يمر الطريق بمحطة (puta Nigra) التي يرجح أنها تطابق موقع بئر الرتيمة، الواقع شرقي المحطة السابقة بنحو 35 كم⁽⁹⁾، وتسجل تلك المسافة في خريطة بوتنجر بنحو 28 ميلاً⁽¹⁰⁾، ومن ثم يصل الطريق لمدينة سرت المسماة (macomada selorum) وهي المحطة التي يشترك فيها مع الطريق المدني، مرة ثانية بعد مرورهم المشترك بمحطة تاورغاء، وتقع محطة

(1) Valeria، Op Cit, P.304.

(2) Konrad Miller, op, cit, p.894.

(3) Valeria، Op Cit, P.304.

(4) Konrad Miller, op, cit, p.894.

(5) Valeria، Op Cit, P.304.

(6) Konrad Miller, op, cit, p.894.

(7) Valeria، Op Cit, P.304.

(8) Konrad Miller, op, cit, p.893.

(9) Valeria، Op Cit, P.304.

(10) Konrad Miller, op, cit, p.893.

سرت هذه شرقي بئر الرتيمة بحوالي 22 كم⁽¹⁾، بينما تسجل تلك المسافة في الخريطة بنحو 13 ميلاً⁽²⁾.

الخلاصة:

يمتد المسار الحدودي من المحطة المشتركة في بوكماش (Pisida) إلى داخل الحدود التونسية حتى محطة (Ziza Municipium) المشتركة أيضاً بين المسارين يتتبع تعاريج الساحل عكس مرور المسار المدني بين هاتين المحطتين حيث يعرج نحو الداخل ممتداً إلى جنوب المسار الحدودي، أما من بوكماش إلى صبرته يلاحظ امتداد المسار المدني مجاوراً للساحل، بينما المسار الحدودي يتوغل جنوباً حتى 3 كم عن الساحل ثم يعود مجدداً ممتداً مجاوراً للساحل حتى صبراته، ويبلغ طول مسافة المسار الحدودي بين بوكماش وصبراته 53 ميل، بينما طول المسار المدني 54 ميل⁽³⁾، بينما يلاحظ أن مسار الطريقيين المدني والحدودي في القطاع الممتد بين محطتي صبراته ولبده يسيران محاذيان للساحل، دون أن يتوغل المسار المدني نحو الجنوب كثيراً، حيث يضل محاذياً لجنوب المسار المدني على مسافة قريبة في أغلب امتداده، كما لم يسجل على طول امتداد هذا القطاع من الطريق عن محطات مشتركة المرور بين المسارين، ابتداء من صبراته حتى لبده إلا في محطة طرابلس فقط، كما سجل طول المسار المدني في المصدر بين محطتي صبراته ولبده 138 ميلاً، بينما المسار الحدودي يبلغ 126 ميلاً⁽⁴⁾، ومن خلال هذه الفوارق في الأطوال يمكن تفسير ذلك بأن المسار المدني الأطول مسافة كان يسير متتبعاً لتعرج الساحل، بينما المسار الحدودي ربما يختار المرور المباشر والأكثر استقامة للمرور بين محطاته.

(1) Valeria، Op cit, P.304.

(2) Konrad Miller, op, cit, p.893.

(3) Konrad Miller, op, cit, P. 899

(4) Ibid, P.895, 899

بينما يظهر على طول المسارين الحدودي والمدني من لبدة حتى سرت امتدادهما الموازي للساحل، بحيث لا يبتعدان عن الساحل كثيراً، ويكون امتداد المسار الحدودي واقع إلى الجنوب من المسار المدني المتوازي معه، ولا يبتعد الطريق المدني عن الساحل إلا عند اعتراضه لسبخة تاورغاء التي تغلق المسار بجوار شاطئ البحر مما يجعله يدور خلفها؛ ليعود بعد اجتيازها نحو الساحل، أما المسار الحدودي الذي يسير متوغلاً أكثر نحو الجنوب، وتسجل خريطة بوتنجر في هذا القطاع تفرع الطريق الحدودي إلى فرعين وذلك بين المحطتين التي من المحتمل وقوعها في زاوية المحجوب والنمو؛ ليمر كل منهما بمحطات مختلفة ومن ثم يلتقيان في النمو، وذلك ابتداءً من المحطة الواقعة على الساحل المسماة في خريطة بوتنجر باسم (Nivirgi Taberna) التي تقارنها فاليريا بالمحطة الواردة في دليل الأنطونيين تحت تسمية (Berge) حيث تقترح مطابقتها بنفس الموقع الحالي المعروف بزاوية المحجوب، وذلك؛ لوقوع المحطتان نفسيهما الوردتان في دليل الأنطونيين وفي خريطة بوتنجر كل منهم باسم مختلف، عند المسافة نفسها التي تفصلهما عن لبدة، حيث تقع المحطة المسماة (Nivirgi Taberna) في خريطة بوتنجر بمسافة 45 ميلاً شرق لبدة، بينما تقع المحطة المسماة (Berge) الواردة في دليل الأنطونيين على مسافة 44 ميلاً شرق لبدة، ومن بعد محطة النمو التي يشترك المرور فيها الفرعان الحدوديان، يمتد الطريق الحدودي في شكل مسار واحد نحو الجنوب؛ ليمر بآخر محطة واقعة نحو الجنوب والمحددة في بئر الحمودية ومن ثم يستأنف المسار الحدودي امتداده نحو الشمال الشرقي حتى سرت وهي المحطة الثانية المشتركة بين المسارين الحدودي والمدني وذلك بعد المحطة المشتركة في زاوية المحجوب كما اقترحت فاليريا⁽¹⁾، ويقع على طول المسار الحدودي 23 محطة وذلك بين محطتي بوكماش وسرت، بينما يبلغ إجمالي طوله 475 ميل، ويقع على امتداد المسار المدني بين محطتي بوكماش وسرت 15

⁽¹⁾ Valeria, Op cit, P.302-304.

محطه، ويبلغ إجمالي طوله 414 ميل كما جاء في مصدر الأنطونيين⁽¹⁾، وبذلك يزيد طول المسار الحدودي في هذا القطاع حوالي 61 ميلاً عن المسار المدني؛ وذلك نتيجة لمرور المسار الحدودي في أغلب قطاعه نحو الجنوب أكثر مبتعداً عن المرور بجانب الساحل مباشرة كما في المسار المدني.

الطريق الساحلي الرئيسي من محطة سرت إلى محطة العقيلة (انظر خريطة رقم 1، 2، 11، 12، 13، الملحق رقم 2):

الطريق الساحلي المدني من محطة سرت إلى محطة العقيلة

وبعد محطة سرت التي يتقابل فيها -المساران- الحدودي والمدني، يواصل الطريقان ليلتقيان مجدداً بمحطة سلطان الحالية (Iscina) وتعتبر المحطة الأولى المسجلة بعد سرت في دليل الأنطونيين والذي يسجلها على مسافة 30 ميلاً (تعادل حوالي 44.4 كم)⁽²⁾ بينما تبعد سرت عن سلطان الحالية 50 كم⁽³⁾، وبعد محطتي سرت وسلطان يتفرع الطريقان من جديد، بينما يستمر الطريق المدني مواصلاً امتداده بجوار الساحل باتجاه الشرق؛ ليصل إلى المحطة التالية بعد 31 ميلاً (تعادل حوالي 45.8 كم). في محطة (Tramaricio)⁽⁴⁾ والتي ربما تتوافق مع موقع بو سعده الحالي الواقع بعد مدينة سلطان بحوالي 45 كم⁽⁵⁾، وبعد حوالي 25 ميلاً (تعادل حوالي 37 كم)، من المحطة السابقة تقع محطة (Aubereo)⁽⁶⁾ التي تتوافق حالياً ربما مع موقع سيدي بحري والذي يبعد عن المحطة السالفة الواقعة إلى القرب منها مسافة 35 كم⁽⁷⁾.

(1) Konrad Miller, Op cit, P.893-899.

(2) Otto cuntz , Op Cit,p.9.

(3) Valeria ,Op Cit, p.303.

(4) Otto cuntz,op cit, p.9.

(5) Valeria,op cit, p.303.

(6) Otto cuntz,op cit, p.9.

(7) Valeria, op cit, p.302.

ويلاحظ أن الطريق المدني المسجل في دليل الأنطونيين، الذي يسير ممتداً بالقرب من الساحل، ابتداءً من محطة بئر المعدان السابق ذكرها يواصل امتداده على الساحل حتى محطة سيدي بحري، ومن بعدها يتجه جنوباً تاركاً الساحل وراءه؛ للمرور خلف السبخة الملحية التي تعيق الحركة المرورية بقرب شاطئ البحر مثلما تجاوز سابقاً سبخة تاورغاء، بالمرور خلفها، وعند مروره نحو الجنوب يمر هذا الطريق بإحدى المحطات التي يمر بها أيضاً المسار الحدودي المسجل في خريطة بوتنجر، وذلك في محطة (Digdica) المشار لها في هذا المصدر بأنها مستوطنة صغيرة، والتي تتوافق مع قرية دجديجة الواقعة بوادي بن جواد⁽¹⁾، وتسجل المسافة الفاصلة بينهما أي: بين قرية دجديجة وسيدي بحري الواقعة على الساحل 24 ميل (تعاادل حوالي 35.5 كم)⁽²⁾، بينما تقدر تلك المسافة الحالية 32 كم⁽³⁾، وبعد إكمال الطريق المدني دورته خلق هذه السبخة يصل للساحل مجدداً عند المحطة المسماة (Tugulus) وهي محطة مشتركة أيضاً بين المسارين، وتبعد عن سابقتها مسافة 24 ميلاً⁽⁴⁾، والتي تتوافق حالياً مع قصر عطش، الذي تقدر المسافة بينه وبين قرية قرية دجديجة بحوالي 43 كم⁽⁵⁾، وتكون المحطة التالية لها في (Banadedari) التي تتوافق مع موقع قرارات قصر التراب الحالية التي يفصلها عن المحطة السابقة في قصر عطش مسافة 43 كم⁽⁶⁾ وتسجل في مصدر دليل الأنطونيين تلك المسافة 25 ميلاً⁽⁷⁾، وهي محطة مشتركة أيضاً يمر يمر بها المسار الحدودي والمدني، وبعد حوالي 25 ميلاً أخرى، تقع محطة العقيلة المسماة

(1) Valeria, op cit, p.302.

(2) Otto cuntz,op cit,p.9.

(3) Valeria , op cit, p.302.

(4) Otto cuntz,op cit, p.9.

(5) Valeria, op cit, p.302.

(6) Ibid.

(7) Otto cuntz,op cit, p.9.

(Anabucis)⁽¹⁾، وتقدر تلك المسافة الواقعة بين محطتي قرارات قصر التراب والعقيلة بحوالي 40 كم وتعد أيضاً محطة مشتركة بين المسار المدني والحدودي⁽²⁾.

الطريق الساحلي الحدودي من محطة سرت إلى محطة العقيلة

وتقع بين المحطتين المشتركتين بين المسارين المدني والحدودي الواقعتين في سرت وسلطان الحالية، محطة استثنائية يمر بها المسار الحدودي فقط، وهي المحطة الأولى بعد سرت (macomada selorum) المسماة في خريطة بوتنجر (zure) التي ربما تتوافق مع موقع سيدي دهان ساجا⁽³⁾ والتي تبعد عن محطة سرت تلك 13 ميلاً⁽⁴⁾ بينما يفصل بين هاتين الموقعين حالياً حالياً مسافة 19 كم⁽⁵⁾، ومن بعد ذلك يمر الطريق الحدودي بمحطة سلطان التي يشترك بالمرور فيها مع المسار المدني، والمسماة في خريطة بوتنجر باسم (Ad speluncas scina locus) Iudeorum Augusti الواقعة بعد مسافة 28 كم من المحطة الواقعة في سيدي دهان ساجا⁽⁶⁾، والتي تسجلها خريطة بوتنجر 13 ميلاً⁽⁷⁾، وبعد مرور الطريق الحدودي بمحطة سلطان المشتركة بين المسارين الحدودي والمدني يأخذ كل منهما مسار مختلف، حيث يتوغل الطريق الحدودي جنوباً مبتعداً عن الساحل الذي عادة ما يتتبعه الطريق المدني، حتى يصل محطة (Aulazon) وهي تتوافق مع موقع بئر الصحوبية، والذي تقدر المسافة الفاصلة بينه وبين مدينة سلطان حالياً بحوالي 23 كم⁽⁸⁾، وتسجل تلك المسافة بنحو 13 ميلاً (تعادل حوالي 19.2 كم)⁽⁹⁾، وبعد وصوله لهذه المحطة السابقة لا يتوغل الطريق أكثر إلى الجنوب ويسير في نفس مساره الممتد إلى الشرق ليمر

(1) Otto cuntz, op cit, p.9.

(2) Valeria, op cit, p302.

(3) Valeria, op cit, p.304.

(4) Konrad Miller, Op cit, P.893.

(5) Valeria Purcaro ,Op Cit, p.304.

(6) Ibid.

(7) Konrad Miller, Op cit, P.892.

(8) Valeria, Op Cit, p.304.

(9) Konrad Miller, Op cit, P.892.

بمحطة (Ad palman) التي تبعد 20 ميلاً (تعاادل حوالي 29.6 كم) ⁽¹⁾ عن بئر الصحويبة والتي ربما تتوافق مع موقع بئر الشاويشة الذي يبعد عن بئر الصحويبة 29 كم، ثم يواصل الطريق مساره شرقاً ليصل إلى المحطة المسماة (zagazaena) التي تتوافق مع موقع النوفلية الحالي، وتقدر تلك المسافة بين النوفلية ومنطقة بئر الشاويشة بنحو 54 كم ⁽²⁾، وتسجل هذه المسافة في خريطة بوتنجر 17 ميلاً (تعاادل حوالي 25.16 كم) ⁽³⁾.

وبعد مرور الطريق الحدودي بمحطة بئر الشاويشة يتفرع إلى مسارين يمتدان نحو الشرق، أحدهما: يمتد إلى الجنوب من الأفرع الأخرى، ويتطابق مرور الفرع الشمالي مع مسار الطريق المدني المذكور في مصدر الأنطونيين الذي تعترض مروره بجانب شاطئ البحر مباشرة السبخة الواقعة قرب الشاطئ مما أجبرته للتوغل جنوباً ومشاركته لبعض محطات الطرق الحدودي هذا، وتكون أول المحطات المشتركة وذلك بعد النوفلية في قرية دجديجة التي سميت على الطريق الحدودي هذا باسم محطة (Digdida municipium) وهي التي تقع على مسافة 17 كم من النوفلية ⁽⁴⁾، وتسجل تلك المسافة 12 ميلاً (تعاادل حوالي 17.75 كم) ⁽⁵⁾، وبعد مرور الطريق الحدودي بالمحطة المشتركة في قرية دجديجة يمر بمحطة استثنائية غير مشتركة مع الطريق المدني، وهي تقع ربما بقرب الساحل وذلك بعد دورانه خلف السبخة عند محطة (Turris Teberna) التي تتوافق ربما مع موقع مطراطين اليوم الواقعة على الساحل، حيث لم يذكر المصدر هنا المسافة تلك الواقعة بين مطراطين وبن جواد ⁽⁶⁾، وبعدها يعود الطريق الحدودي يمر بنفس المحطات التي يمر بها الطريق المدني المشار له في الصفات السابقة وذلك في ثلاث

⁽¹⁾ Konrad Miller, Op cit, P.892.

⁽²⁾ Valoria, op cit, p.304.

⁽³⁾ Konrad Miller, Op cit, P.892.

⁽⁴⁾ Valeria, Op Cit, p.304.

⁽⁵⁾ Konrad Miller, Op cit, P.892.

⁽⁶⁾ Valeria, Op Cit, p.304.

محطات مشتركة بعد محطة قرية دجديجة، أولها الواقعة بعد حوالي 9 كم شرق المحطة الاستثنائية الواقعة في مطراطين حالياً، وهي قصر عطش⁽¹⁾ المسماة بمحطة (Tagulis)، والتي تبعد 6 أميال (تعاادل حوالي 8.8 كم)⁽²⁾ من مطراطين، كما جاء في خريطة بوتنجر، بينما قُدِّرت تلك المسافة الحالية بين قصر عطش ومطراطين بحوالي 9 كم، أما المحطة الثانية المشتركة مع الطريق المدني في موقع قرارات قصر التراب الحالي التي سميت على الطريق الحدودي هذا بمحطة (Arae philaenorum) الواقعة بمذبح الأخوان فيلايني الواقع بمنطقة قرارات قصر التراب⁽³⁾، والذي يبعد عن قصر عطش 30 ميلاً (تعاادل حوالي 44.4 كم)⁽⁴⁾، بينما تقدر تلك المسافة بين هذين الموقعين بحوالي 44 كم⁽⁵⁾، وتقع المحطة الثالثة المشتركة بين المسارين الحدودي والمدني في المحطة المسماة (Anabucis praesidium) في العقيلة⁽⁶⁾، التي تبعد عن قصر عطش 30 ميلاً⁽⁷⁾، بينما تقدر تلك المسافة حالياً بين العقيلة وقرارات قصر التراب بحوالي 38 كم⁽⁸⁾ .

أما عن التفرع الجنوبي من الطريق الحدودي الذي يبدأ من بئر الشاويشة، تشير خريطة بوتنجر؛ لوقوع ثلاثة محطات مختلفة على هذا التفرع قبل وصوله للمحطة الواقعة بالنوفلية، الذي يصل طوله لأكثر من 49 ميلاً، وذلك لضياح المسافة التي كانت تفصل المحطة الأولى بعد بئر الشاويشة في المصدر والمسماة بمحطة (Ad capsum ultimum) والتي لم يحدد موقعها⁽⁹⁾، والتي تقع إلى الشرق منها بمسافة 12 ميلاً محطة (Ad Turrem)⁽¹⁰⁾، وهي أيضاً لم يجر

(1) ر.ج. جود تشايلد (بوريوم المنطقة الشرقية)، دراسات ليبية، مرجع سابق ص309.

(2) Konrad Miller, Op cit, P.891.

(3) ر.ج. جود تشايلد (بوريوم المنطقة الشرقية)، دراسات ليبية، مرجع سابق ص309.

(4) Konrad Miller, Op cit, P.891.

(5) Valeria, op cit, p.304-305

(6) Ibid.

(7) Konrad Miller, Op cit, P.878.

(8) Valeria, Op Cit, p.304-305.

(9) Ibid, p.305.

(10) Konrad Miller, Op cit, P.892.

مطابقتها مع موقع معين⁽¹⁾، ومن ثم تقع إلى الشرق منها محطة (praesidio) وذلك على مسافة 20 ميلاً، وبعد 17 ميلاً⁽²⁾ من هذه المحطة الأخيرة غير محدد موقعها، يعود الطريق مجدداً؛ ليلتحم بفرعه الشمالي قبل وصول لمحطة النوفلية⁽³⁾، التي لا تبعد أكثر من 17 ميلاً⁽⁴⁾ من بئر الشاويشة التي يتفرع منها هذا المسار⁽⁵⁾، إضافة لهذا المسار الجنوبي، تشير خريطة بوتجر لوجود لوجود مسار مختصر آخر يتفرع من محطة النوفلية المسماة (Zegazaem) إلى قصر عطش (Tugulis) مباشرةً مختصراً المرور بمحطتي قرية دجديجة ومطراطين، التي يمر بها الفرع الشمالي من الطريق المدني، كما لا تذكر خريطة بوتجر وقوع أي محطة على هذا الطريق المختصر المتفرع من النوفلية إلى قصر عطش⁽⁶⁾.

أما عن الفترة الزمنية التي أنشأ فيها هذا الطريق المار بمنطقة خليج سرت الذي تصفه المصادر التاريخية بكثرة رماله المتحركة التي يصعب اجتيازها وقلة المياه الصالحة للشرب فيه، وما واجهته جيوش الحملات العسكرية التي مرت به من متاعب وهلاك أعداد كبيرة منها، يتضح أن هذه المنطقة ظلت معزولة، وغير آمنة ربما حتى نهاية القرن الأول ق.م، وذلك حتى عام 47 ق.م، عندما قاد كاتو الصغير جيشه البالغ 10.000 جندي وتعرض جيشه هذا للمتاعب بسبب نقص المياه بهذا الساحل القاحل، وكل ذلك يؤكد أن منطقة خليج سرت ظلت معزولة وغير مهيأة بطرق وإنشاء محطات رسمية بها لتسهيل حركة المرور ولم يستتب الأمن بها إلا خلال العصر

(1) Valeria ,op cit, p.305.

(2) Konrad Miller, Op cit, P.892.

(3) Valeria ,op cit, p.305.

(4) Konrad Miller, Op cit, P.892.

(5) Valeria ,op cit, p.305.

(6) Valeria ,op cit, p.305.

الروماني⁽¹⁾⁽²⁾⁽³⁾. وبالتالي فإن ذلك يؤكد على دور الرومان الإنشائي لطرق المواصلات في ليبيا، خاصة في المناطق التي لم تكن تصلها شبكة المواصلات.

الخلاصة

ويظهر في هذا القطاع من الطريق أن مسار الطريق المدني هنا أطول من المسار الحدودي بحوالي 30 ميلاً، حيث يصل طول الطريق المدني لحوالي 184 ميلاً، بينما يبلغ طول المسار الحدودي بحوالي 154 ميلاً أو أكثر بقليل؛ نظراً لنقص المعلومات حول مسافة إحدى محطاته البالغة تسع محطات وذلك فيما بين محطتي سرت والعقيلة، بينما يقع على طول المسار المدني والذي يعتبر أطول ست محطات برية فقط فيما بين سرت والعقيلة، ويعزى السبب وراء زيادة طول المسار المدني عن الحدودي؛ لانتشار السبخ الملحية الواقعة قرابة شاطئ البحر على ساحل خليج سرت، مما أجبر المسار المدني للانعكاف نحو الجنوب والمرور خلف تلك المستنقعات⁽⁴⁾، كما ينعطف أيضاً المسار الحدودي للمرور خلف تلك السبخ ولكن يبدو أنّ مرور المسار المدني هنا كان أعمق نحو الداخل، كما يلاحظ أيضاً أن أغلب هذه المحطات الواقعة على ساحل خليج سرت كانت مشتركة بين المسارين ومنها المحطة الواقعة بسلطان (Iscina)، ومن ثم القرية الصغيرة الواقعة بعيداً عن شاطئ البحر في وادي بن جواد المسماة دجديجة (Digdica)، والمحطة العسكرية المسماة الآن قصر عطش (Tuguluus)، وأيضاً المحطة المسماة قرارات قصر التراب المسمى في دليل الأنطونيين (Banadedari) أو المسماة في خريطة بوتنجر (Arae Philenorum) وأخيراً العقيلة (Anabucis)، ومن الملاحظ أيضاً بالرغم من مرور المسار

(1) Valeria ,op cit, p.301.

(2) R.G. Goodchild, "The Roman Road of libya" op cit, p. 161.

(3) أحمد، محمد أنديشه، التاريخ السياسي والاقتصادي للمدن الثلاثة، دار الجماهيرية للنشر والتوزيع والإعلان، طرابلس، 1993، ص221.

(4) Valeria, Op cit, P.302-305.

الحدودي والمدني بنفس هذه المحطات الثلاث الأخيرة، إلا أن المسافة المسجلة بين هذه المحطات في المصدرين يختلف بفارق 5 أميال، حيث يصل طول الطريق المدني 50 ميلاً، وذلك بين محطتي قصر عطش والعقيلة، فيما تبلغ المسافة بين نفس هذه المحطات على الطريق الحدودي 60 ميلاً، وهو ما يعطي انطباعاً أن المسار لم يكن مشترك كما في هذه المحطات المشتركة إذ أن الطريق الحدودي كان يمتد نحو الجنوب أكثر ليصل بين هذه المحطات الثلاث، أما المسار المدني فهو مستقيم ومباشر أكثر في امتداده بين هذه المحطات⁽¹⁾، ومن خلال ما سبق وصفه لمسار الطريقين المدني والحدودي يتضح أن هذين الطريقين نُفذا بالأساليب المتبعة عند الرومان في المحافظة على الاستقامة قدر الإمكان، حتى عند وجود مثل هذه السبخ الملحية مثل سبخة تاورغاء والسبخ الموجودة بسرت، يلاحظ أن المسارين يدوران خلفها في شكل مباشر إلى أن يتم تجاوزها ثم يعود المساران للخط المستقيم المباشر.

الطريق الساحلي الرئيسي من محطة العقيلة إلى محطة ظلميثة (انظر خريطة رقم 3، 12، 13، الملحق رقم 2):

الطريق الساحلي المدني من محطة العقيلة إلى محطة ظلميثة

وبعد مرور الطريق المدني والحدودي بمحطة الطريق المشتركة الواقعة بالعقيلة، يتفرعان من جديد كل مسار على حدة، ويسير المسار الحدودي إلى الجنوب من المدني الذي لا يبتعد عن الساحل كثيراً إلا عند اعتراضه لبعض العقبات الطبيعية، ويتفان فقط في وجهة السير نحو الشمال الشرقي، حيث تقع أغلب محطات الطريق المدني على الساحل، وتكون أول محطاته بعد العقيلة هي محطة (Tiniodiri) التي تتوافق مع موقع قصر البريقة الحالي، الذي يبعد عن العقيلة بمسافة

⁽¹⁾ Valeria, Op cit, P.302-305.

حوالي 40 كم⁽¹⁾، وتسجل تلك المسافة في دليل الانطونيين 25 ميلاً⁽²⁾، وبعد 12 ميلاً فقط⁽³⁾ من المحطة السالفة الواقعة بقصر البريقة تقع محطة (Boreo) التي توافق موقع بو قرادة الحالي الواقع على الساحل، والذي يبعد عن قصر البريقة حوالي 12 كم⁽⁴⁾، وبعد 23 ميلاً (تعادل حوالي 34.4 كم)، من بو قرادة تقع لمحطة المسماة (Tincausari)⁽⁵⁾، التي ربما تتوافق مع موقع سويبا التي تبعد عن بو قرادة حوالي 48 كم وهي مسافة أقل بكثير من المسافة الحالية الواقعة بين الموقعين إعادة فاليريا تعديل قياس وحدة الميل الروماني، بحوالي 33 ميل وذلك بما يعادل المسافة الحالية⁽⁶⁾، وبعد مسافة 25 ميلاً⁽⁷⁾ من سويبا تقع المحطة المسماة (Attici) التي ربما تتوافق مع موقع سيدي فرج الحالي الواقع على مسافة 33 كم شرق سويبا⁽⁸⁾، وبعد هذه المحطة الأخيرة الواقعة بقرب الساحل يتعمق الطريق المدني هنا نحو الجنوب قليلاً للمرور على بعض الآبار منها المحطة المسماة (Charotus) التي تتطابق ربما مع موقع المقرون التي تبعد عن المحطة الأخيرة في سيدي فرج 40 كم⁽⁹⁾، بينما تقدر تلك المسافة في دليل الانطونيين 25 ميلاً، وبعد هذه المحطة تقع المحطة الثانية في قمينس المسماة (Chaminos)، وذلك بعد مسافة 22 ميلاً (تعادل حوالي 32.5 كم)⁽¹⁰⁾، وتبلغ المسافة الفاصلة بين المقرون وقمينس حوالي 35 كم⁽¹¹⁾، وبعد هاتين المحطتين الواقعتين بعيداً عن الساحل يعود الطريق المدني؛ ليتجه نحو الشمال الشرقي؛ ليصل

(1) Valeria, Op cit, p.302.

(2) Otto cuntz,op cit,p.9.

(3) Ibid.

(4) Valeria , op cit, p.302.

(5) Otto cuntz,op cit,p.9.

(6) Valeria , op cit, p.302.

(7) Otto cuntz,op cit,p.9.

(8) Valeria, Op Cit, p.302.

(9) Ibid.

(10) Otto cuntz,op cit,p.9.

(11) Valeria ,Op Cit, p.302.

محطة بنغازي (Berenice) المسجلة على بعد 30 ميلاً⁽¹⁾ ، من محطة قمينس، بينما تقدر تلك المسافة حالياً 45 كم⁽²⁾.

ومن محطة بنغازي يتوافق الطريقتين الحدودي والمدني بالمرور في المحطات القادمة، أولها تقع بدريانة الحالية والمسماة محطة (Adriana) والمسجلة في دليل الانطونيين على بعد 28 ميلاً (تعادل حوالي 41.4 كم)⁽³⁾ من محطة بنغازي، بينما تقدر تلك المسافة الحالية بنحو 35 كم⁽⁴⁾ كُشف في منطقة تتسلوخ التي توافق موقع محطة دريانة المسماة (Adriana) عن جزء من عمود نصب ميل لم يعد يحمل نقشاً تحديداً إلى الشمال من الطريق الرئيسي وعلى بعد 44 كم شرق بنغازي، وحوالي 15 كم غرب توكرة قرب آثار المستوطنة القديمة الواقعة بتتسلوخ التي يرجح مطابقتها مع هذه المحطة المشتركة المرور على الطريقتين الحدودي والمدني⁽⁵⁾ وبعد 18 ميلاً (تعادل حوالي 26.6 كم) فقط من محطة دريانة السابقة تقع المحطة المسماة في دليل الأنطونيين (Theucira)⁽⁶⁾ الواقعة بتوكرة الحالية التي تقع شرق دريانة بحوالي 30 كم⁽⁷⁾، وتقع آخر محطة محطة مشتركة بين الطريقتين الحدودي والمدني في مدينة ظلميثة (Ptolemais) وذلك على بعد 26 ميلاً (تعادل حوالي 38.4 كم) تفصلهما عن مدينة توكرة⁽⁸⁾ ، بينما تبلغ هذه المسافة الفاصلة حالياً بين توكرة وظميثة بحوالي 40 كم⁽⁹⁾، يقع بين المحطتين الأخيرتين المشتركتين بين المسارين المسارين المدني والحدودي نصب ميل، وذلك عند أول ميل بعد مدينة ظلميثة تحديداً عند الضريح الهلنستي الواقع غرب ظلميثة، ومن خلال موقعه يرجح أنه نصب الميل الأول من ظلميثة التي

(1) Otto cuntz, Op Cit, p.9.

(2) Valeria , Op Cit, p.302.

(3) Otto cuntz, op cit, p.9.

(4) Valeria , op cit, p.302.

(5) J.B.Ward Perkins & R. G.GoodChild , Christian Monuments of Cyrenaica, Op Cit, P.414-415.

(6) Otto cuntz, op cit, p.9.

(7) Valeria, op cit, p.302.

(8) Otto cuntz, op cit, p.9.

(9) Valeria , op cit, p.302.

بحسب منها قياس المسافة باتجاه الغرب نحو مدينة توكرة، ويعتبر من الصعب معرفة انتماء هذا النصب لأي من المسارين المدني والحدودي نظراً لمرور المسارين في هذا الجزء من الطريق بنفس المحطات.

الطريق الساحلي الحدودي من محطة العقيلة إلى محطة ظلمية

ويعد مرور الطريق الحدودي بمحطة العقيلة وهي آخر محطة مشتركة له مع الطريق المدني في خليج سرت، يتجه هذا الطريق الحدودي نحو الجنوب مبتعداً عن الطريق المدني الذي يمتد موازياً للساحل، وتكون أول محطات الطريق الحدودي هذا بعد 30 ميلاً من العقيلة، في المحطة المسماة (Ad puteum) ⁽¹⁾. التي ربما يتوافق موقعها مع موقع عين اجان، الذي يقع على مسافة 55 كم شمال شرق العقيلة ⁽²⁾. أما جود تشايلد فيرجح مطابقة موقع هذه المحطة بالموقع بالموقع المحصن المسمى بقصر الأنتلات، الذي يقع إلى الجنوب مباشرة من محطة الطريق المدني في بوجراة المسماة في دليل الأنطونيين بمحطة (Boreo) الواقعة على الساحل ⁽³⁾، وتقع وتقع المحطة التالية للمحطة السابقة التي ربما تتوافق مع عين اجان ⁽⁴⁾، بعد 30 ميلاً أخرى وذلك في المحطة المسماة (Priscu Taberna) ⁽⁵⁾ التي ربما توافق موقع تومبيه ⁽⁶⁾ الحالي حيث تقدر تلك المسافة الفاصلة بين عين اجان وتومبيه حالياً بحوالي 44 كم ⁽⁷⁾، وبعد 18 ميلاً ⁽⁸⁾ من المحطة المحطة الواقعة في تومبيه تقع محطة أجدايا الهامة المسماة في خريطة بوتنجر بمحطة (Corniclanu)، حيث تقدر تلك المسافة الواقعة بين المحطتين السابقتين بحوالي 26 كم ⁽⁹⁾، وقد

⁽¹⁾ Konrad Miller, Op cit, P.878.

⁽²⁾ Valeria, op cit, p.305.

⁽³⁾ ر.ج. جود تشايلد، (بوريوم المنطقة الشرقية)، دراسات ليبية، مرجع سابق، ص310

⁽⁴⁾ المرجع نفسه، ص309

⁽⁵⁾ Konrad Miller, Op cit, P.878.

⁽⁶⁾ ر.ج. جود تشايلد، (بوريوم المنطقة الشرقية)، دراسات ليبية، مرجع سابق، ص309

⁽⁷⁾ Valeria , op cit, p.305.

⁽⁸⁾ Konrad Miller, Op cit, P.878.

⁽⁹⁾ Valeria , op cit, p.305.

كشفت على طول امتداد خليج سرت فقط عن آثار لمسارات طرق تتقاطع عند العقيلة تحديداً، متفرعة منها في عدة اتجاهات⁽¹⁾، ولا بد أن آثار هذه المسارات كانت تشكل جزءاً من ذلك الطريق الساحلي الرئيسي بفرعية المدني والحدودي المسجلان في خريطة الأنطونيين وبوتنجر التي تشير لمحطة (Anabucis) الهامة التي تتوافق مع العقيلة حالياً، التي كانت محطة رئيسية يقطعها الطريقان الحدودي والمدني من الشرق إلى الغرب في أربعة محاور رئيسية، كما يظهر أحد هذه المسارات واضحاً في التصوير الجوي وهو الفرع الجنوبي المتفرع من محطة العقيلة إلى محطة أجدابيا، الذي تم التأكد من مساره هذا بواسطة المسح الجوي الذي أجري في فترة الاحتلال البريطاني لليبيا، والذي يظهر في شكل اخدودين محفورين بشكل متوازي يبدآن من العقيلة وينتهيان في أجدابيا⁽²⁾، وقد أكد ذلك الاكتشاف حقيقة امتداد ذلك الطريق الحدودي الوارد في خريطة بوتنجر بوتنجر الذي يشير لوجود طريق بري بين محطتي (Anabucis) و (Corniclanu) المحددتين في العقيلة وأجدابيا، والتي تشير أيضاً لطول هذا القطاع من الطريق البالغ 78 ميلاً، والذي يقع على امتداده بين محطتي العقيلة وأجدابيا محطتان فقط التي ربما تتوفقان مع عين اجان وتومبيه المشار إليهما سابقاً.

وبعد محطة أجدابيا يعود المسار الحدودي هنا؛ ليقترّب أكثر نحو الساحل؛ ليمتد موازياً له ولكن على بعد مسافة حيث يصل إلى محطة الطريق المسماة (Phenica) التي من المرجح مطابقتها مع موقع بئر أم الرشيفة التي تفصل بينها وبين اجدابيا حوالي 37 كم⁽³⁾، حيث تسجل تلك المسافة في خريطة بوتنجر 25 ميلاً، وتقع المحطة التالية بعد 25 ميلاً أخرى في المحطة

(1) ر.ج. جود تشايلد، (اراي فيلانيودوم واوتومالاكس)، دراسات ليبية، مرجع سابق، ص279.

(2) ر.ج. جود تشايلد، (بوريوم المنطقة الشرقية) دراسات ليبية، مرجع سابق، ص309.

(3) Valeria , Op Cit, p.305.

المسماة (Noetu)⁽¹⁾، التي تتوافق ربما مع موقع زماق حالياً، وهي الواقعة في الوقت الحالي على بعد 37 كم من بئر أم الرشيفة، وتقع المحطة التالية في الطيلمون⁽²⁾ والمسماة في الخريطة باسم محطة (Zautaberna)، المسجلة عند مسافة 25 ميلاً⁽³⁾ من موقع المحطة السابقة الواقعة في زماق، حيث تقدر تلك المسافة الحالية بين الموقعين الأخيرين بحوالي 32 كم⁽⁴⁾، أما المحطة الواقعة بعد الطيلمون تسمى بمحطة (Ampalaontes) وذلك بعد 23 ميلاً⁽⁵⁾ والتي تحددها فاليريا في موقع بودريسة الحالي، والذي يحدد عند الكيلو متر 32 من الطيلمون⁽⁶⁾، أما جود تشايلد يرجح وقوع هذه المحطة عند منطقة سلوق الواقعة جنوب بنغازي بحوالي 60 كم⁽⁷⁾، وبعد هذه المحطة الأخيرة يتجه المسار الحدودي هذا باتجاه الساحل؛ ليصل لبنغازي المسماة في خريطة بوتنجر باسم (Berenicide) التي تبعد عن بودريسة مسافة 32 كم⁽⁸⁾، بينما تسجل تلك المسافة 15 ميلاً فقط (تعادل حوالي 22.2 كم)⁽⁹⁾، ومع أن الطريق الحدودي هنا بعد محطة بنغازي يمر بالمحطات نفسها نفسها التي يمر بها الطريق المدني، وصولاً لمحطة ظلمينة، إلا أن هناك اختلاف كبير في المسافات الواقعة بين تلك المحطات المشتركة، وذلك ربما لانعطاف المسار الحدودي كما في العادة نحو الجنوب أكثر في الوقت الذي يسير فيه المسار المدني بشكل أكثر مباشرة بين هذه المحطات .

وتكون أول محطة مشتركة بعد محطة برنيق في المحطة المسماة في خريطة بوتنجر باسم

(Hadrianopolis)⁽¹⁰⁾ وذلك على بعد 28 ميلاً الواقعة بدريانة⁽¹⁾، وهي مسافة مطابقة للمسافة

(1) Konrad Miller, Op cit, P.878.

(2) Valeria , op cit, p.305.

(3) Konrad Miller, Op cit, P.878.

(4) Valeria , op cit, p.305.

(5) Konrad Miller, Op cit, P.877.

(6) Valeria, Op Cit, p.305.

(7) Denis Roques, op cit, p.119.

(8) Valeria , op cit, p.305.

(9) Konrad Miller, Op cit, P.877.

(10) Valeria, Op Cit, p.305.

الواردة في دليل الأنطونيين⁽²⁾، وتقع المحطة الثالثة المشتركة بين الطريقين المدني والعسكري في (Tauchira) توكرة الواقعة هنا على مسافة 25 ميلاً من دريانه، وتقع المحطة الرابعة المشتركة في مدينة ظلميثة المسماة (Ptolemaide) وذلك عند مسافة 27 ميلاً من مدينة توكرة⁽³⁾.

الخلاصة

ومن بعد المحطة السابقة التي يلتقي فيها المساران الحدودي والمدني، وهي محطة العقيلة يتفرع المساران كل منهما لوجهه؛ ليلتقيان في أول محطة مشتركة وهي مدينة برنيق، في الوقت الذي يسير فيه المسار الحدودي جنوباً حتى برنيق الواقعة على الساحل التي يجتمع فيها بالمسار المدني الذي يتتبع مساره امتداد الساحل، حيث يبلغ المسار الحدودي الذي يتعمق جنوباً طوله 191 ميلاً، وذلك بين محطتي العقيلة وبرنيق، في حين أن المسار المدني يصل لمسافة 162 ميلاً فقط بين هاتين المحطتين، حيث يمر المسار المدني على ست محطات، أما المسار الحدودي المتعمق جنوباً أكثر فهو يعبر سبع محطات واقعة بين العقيلة وبرنيق، أما عند وصول الطريقين لمحطة برنيق، فيواصل المسار الحدودي امتداده مجاوراً للساحل في هذا الجزء، كما في المسار المدني حتى يصلان مدينة ظلميثة، حيث يمران على أربع محطات متتالية وهي الواقعة بالمدن الكبرى وهي على التوالي: برنيق، دريانه، توخيرا، وظميثة⁽⁴⁾، إلا أنه ومن الملاحظ بالرغم من مشاركة المساران لهذه المحطات الأربع، إلا أنه هناك فارق 8 أميال يزيد بها طول الطريق الحدودي عن المدني، حيث يبلغ المسار المدني بين محطتي برنيق وظميثة 72 ميلاً، بينما يبلغ طول المسار الحدودي 80 ميلاً، ويظهر هذا الاختلاف عموماً في المسافة الواقعة بين محطتي دريانه وتوخيرا حيث سجلت في دليل الأنطونيين 18 ميلاً فقط، أما في خريطة بوتجر فإن المسافة الفاصلة بين

(1) Konrad Miller, Op cit, P.877.

(2) Valeria, Op Cit, p.305.

(3) Konrad Miller, Op cit, P.877.

(4) Valeria, Op cit, P.302-305.

هذين المحطتين الأخيرتين وصلت المسافة 25 ميلاً، وهو ما يدل ربما على توغل المسار الحدودي هنا إلى الجنوب أكثر؛ ليدور ثم يعود لمحطة توخيلاً، وهو بذلك يغيّر المسار المباشر في شكل مستقيم مختصراً للمسافة كما في المسار المدني الرابط بين هاتين المحطتين، أما بين المحطتين برنيق ودريانة، يسجل المصدران رقم الميل نفسه وهو 28 ميلاً، وهو ما يؤكد أن المسار الحدودي هنا يأخذ امتداداً مباشراً مجاوراً للساحل كما في المسار المدني، ويكون الاختلاف ضئيلاً جداً في المسافة الفاصلة بين آخر محطتين وهي توخيلاً وطمبيئة، التي تسجل في دليل الأنطونين 26 ميلاً، أما خريطة بوتنجر تسجل هذه المسافة 27 ميلاً وبذلك يكون الفارق هو ميلاً واحداً، مما يوحي أن المسار الحدودي في هذا الجزء من الطريق لم يتوغل كثيراً نحو الجنوب.

الطريق الساحلي الرئيسي من محطة ظلمبيئة إلى محطة كيريني (انظر خريطة رقم 3، 13، 14، الملحق رقم 2):

الطريق الساحلي المدني من محطة ظلمبيئة إلى محطة كيريني

ويسجل دليل الطريق المدني في القطاع الرابط بين محطتي ظلمبيئة وكيريني البالغ طوله 83 ميلاً، محطتان فقط تقع أول محطة بعد ظلمبيئة بعد مسافة 32 ميلاً (تعاادل حوالي 47.3 كم) في المحطة المسماة (Semereos)⁽¹⁾ التي تتوافق مع موقع مراوة وتحديداً عند بئر المغارة والتي تعاادل حوالي 47 كم⁽²⁾، وتقع المحطة الثانية بعد مسافة 26 ميلاً في المحطة المسماة (Lasamices)⁽³⁾ وتتوافق هذه المسافة الأخيرة مع موقع اسلنطة، وتبلغ المسافة الحالية بين مراوة واسلنطة حوالي 38 كم، وهي مسافة مقاربة من 26 ميل المسجلة في دليل الأنطونين⁽⁴⁾، وتبعد

(1) Otto Cuntz, Op Cit, P.9-10.

(2) Valeria ,op cit, p.303.

(3) Otto Cuntz, Op Cit, P.9.

(4) Valeria ,op cit, p.303.

المحطة الأخيرة هذه عن كيريني 25 ميلاً⁽¹⁾، بينما تبلغ المسافة الحالية بين اسلنطة وشحات حوالي 38 كم، وهي مسافة متوافقة لحد كبير مع مسافة 25 ميلاً⁽²⁾، وفي منتصف المسافة بين محطتي اسلنطة وكيريني، كشف عن نصب ميل إلا أن نقشه متآكل بالكامل، تحديداً بمنطقة سيدي محمد الحمري، التي تبعد عن شحات حالياً مسافة حوالي 20 كم والتي تعادل حوالي 13 ميلاً، وبذلك يمكن أن يكون هذا النصب يمثل رقم الميل الثالث عشر وذلك بحساب المسافة ابتداءً من كيريني.

بينما تحدد فاليريا امتداد الطريق المدني هذا قرابة الساحل الواقع شرق طلميثة، مقارنة موقع هاتين المحطتين مع المواقع الأثرية المكتشفة على طول هذا الساحل، مقارنة محطة (Semereos) مع موقع قصر العُقلة الواقع شرق طلميثة بحوالي 45 كم، والمحطة الثانية (Lasamices) مع موقع قرية مسة التي تبعد إلى الشمال من قصر العُقلة بنحو 37 كم، وذلك بعد مواصلة الطريق بعد قصر العُقلة باتجاه الشرق موازياً للساحل حتى يصل منطقة الحنية تقريباً ومنها يتجه الطريق جنوباً صاعداً المدرج التضاريسي الثاني إلى مسة كما في مسار الطريق المعاصر، ومن المحطة الثانية في مسة إلى كيريني الواقعة إلى الشرق بحوالي 27 كم حالياً⁽³⁾، وكذلك ستوكي يطابق المحطتان السابقتان مع العُقلة ومسه⁽⁴⁾ فالمسافة الأخيرة الواقعة بين مسة وكيريني لاتتناسب مع المسافة المسجلة في دليل الأنطونيين على الطريق المدني البالغة 25 ميلاً التي تعادل حوالي 37 كم، وبذلك يكون موقع اسلنطة الواقع إلى الجنوب الغربي من شحات مناسب جداً لهذه المسافة المسجلة، كما أن اكتشاف نصب ميلي بمنطقة سيدي الحمري وبالرغم من أن نقشه متآكل بالكامل، إلا أنَّ وجود مثل هذه النصب الميلية بهذا الموقع يؤكد على وجود طريق رئيسي كان يمر جنوب إقليم كيرينايا من ضمن الطرق الرئيسية المسجلة في دليل

(1) Otto Cuntz, Op Cit, P.10.

(2) اندرية لاروند، مرجع سابق، ص326، 332.

(3) Valeria ,op cit, p.303.

(4) S. Stucchi, Op cit, P.359.

الأنطونيين وخريطة بوتنجر، حيث لم يكن من العادة وضع مثل هذه النصب الميلية على الطرق غير الرئيسية في كافة أقاليم ليبيا.

إضافة لذلك اكتشف جوزيبي هايمان جزءاً من هذه الطريق في منطقة اسلنطة حالياً تحديداً بين اسلنطة والفائدية⁽¹⁾.⁽²⁾، في شكل أخاديد متوازية مقطوعة على أرض صخرية، مما يؤكد مرور الطريق الرئيسي بهذه الأماكن المطابقة لما جاء في دليل الأنطونيين الممتدة إلى مدينة كيريني من مدينة ظلمية⁽³⁾ وفي مساره الممتد بين محطتي ظلمية ومرارة البالغ 32 ميلاً، يصف أندريه لاروند امتداده عبر ما يعرف اليوم بمحارة برقة، وذلك بعد امتداده إلى الغرب من ظلمية يسير موازياً لامتداد وادي الفهاقة الممتد مباشرة من الشرق إلى الغرب إلى أن يصل ذلك الوادي الممتد بين محارة برقة ومدور الزيتون، وهي المنطقة الواقعة شمال غرب مرارة، وذلك عند امتداده الشمالي المسمى وادي كعب وعند ذلك يغير الوادي اتجاهه من شرق غرب إلى جنوب شرق، الذي يشق منطقة محارة برقة ويسير في هذا الوادي في اتجاهه نحو الجنوب الشرقي إلى أن يصل إلى فرعه الجنوبي المسمى وادي مرة المؤدي إلى مدور الزيتون، ويستمر هذا الطريق عابراً نفس هذا الوادي الممتد إلى الجنوب الشرقي حتى يصل مرارة تحديداً عند بئر المغارة الذي ربما يكون هو المحطة المسماة (Semeros)، ومنها في نفس الاتجاه مستخدماً امتداد وادي مسيد حتى يصل إلى غابة بئر قندولة، ويستمر في نفس اتجاهه الممتد إلى الجنوب الشرقي حتى يصل اسلنطة التي تبعد عن مرارة 38 كم إلى الجنوب الشرقي⁽⁴⁾.

بقرب منطقة اسلنطة حالياً بمسافة 3 كم جنوباً في المنطقة المسماة بوادي الودح، كُشف عن آثار لمسار طريق يعرف محلياً باسم طريق النحورة يمتد لحوالي 300م، ويكون امتداده من

(1) اندرية لاروند، مرجع سابق، ص332، 335.

(2) R.G.Good child, "Roman milestones.....", Op cit,p.91.

(3) Giuseppe Haimann, Op Cit,P.86.

(4) اندرية لاروند، المرجع السابق، ص334-335.

الشمال إلى الجنوب ويصل عرضه في بعض الأحيان لحوالي 2.5م، تظهر بداية هذا الطريق في شكل مسار واحد، مكون من أخدودين متجاورين ليشكلان مساراً لعربة واحدة يبلغ عرضه حوالي 1م (انظر صورة رقم 1، الملحق رقم 3)، ثم على مسافة قريبة تظهر عدة أخاديد متجاورة مكونة من خمسة أخاديد وفي بعض الأحيان لا يظهر منها سوى أربعة فقط تمتد موازية لبعضها لا تفصل بينها أكثر من حوالي 50 سم (انظر صورة رقم 2، 3، الملحق رقم 3)، وفي مواضع أخرى يختفي أثرها ولا يظهر منها سوى أخدودين فقط يفصل بينهما حوالي 1م، إلى أن يتفرع الطريق إلى فرعين (انظر صورة رقم 4، الملحق رقم 3)، أحدهما يمتد بشكل مباشر نحو الجنوب، بينما الفرع الثاني يمتد نحو الشرق ثم ينقطع أثره بعد المكان الذي يتفرع منه بحوالي 30م، وهو مكون من أربعة أخاديد متجاورة يصل أقصى اتساع بينها بحوالي 1م (انظر صورة رقم 6، الملحق رقم 3)، بينما الفرع الأول الممتد نحو الجنوب مباشرة يتكون من مسارين متجاورين أي من أربعة أخاديد كل أخدودين يمثلان مساراً، ويفصل بين كل أخدودين أي بين المسارين حوالي 2م (انظر صورة رقم 5، الملحق رقم 3)، إلا أن أحد هذين المسارين يختفي أثره ويبقى أثر مسار واحد فقط يمتد لمسافة 60م بعد التفرع ويختفي أثره أيضاً (انظر صورة رقم 7، الملحق رقم 3)، وربما يلتقي المساران المتفرعان مجدداً في شكل مسار واحد، إلا أن آثار كل منهما تختفي على مسافة قريبة من المفترق الذي يتفرعان منه، ربما يكون هذا التفرع من الطريق بهدف تخفيف ازدحام المرور، في حال تقابل العربات أو لاختيار مكان أنسب للمرور، ومن خلال هذا الموقع المكتشف ربما يكون هذا الطريق هو جزء من ذلك الطريق الرئيسي العام الذي كان يربط مدينتي ظلميثة وكيريني الواردة في دليل الأنطونيين.

ثم يمر بعد حوالي 9 كم إلى الشرق بمنطقة سيدي محمد الحمري، ومن هذه المنطقة الأخيرة يمتد الطريق بنفس الاتجاه إلى أن يصل منطقة الفائدية، وبعدها يغير الطريق اتجاهه نحو الشمال مباشرة ويمر منها بمحارة قرنادة، ومن بعدها يعكف قليلاً إلى جهة الشمال الشرقي ليمر

بسهل منطقة الصفصاف⁽¹⁾، الواقعة إلى الجنوب الشرقي من شحات بحوالي 5 كم، ومنها ينحرف نحو الشمال الغربي حتى يصل لمنطقة المقابر الشرقية التي يمر بها مباشرة حتى يصل منها إلى مدينة كيريني عبر البوابة الجنوبية الشرقية، ويؤكد ستوكي بأن هذا الطريق بعد مروره بمنطقة قرنادة يأخذ مسار لا يختلف كثيراً عن مسار الطريق الحالي الذي يصل منطقة قرنادة بمنطقة الصفصاف⁽²⁾، ويبلغ امتداد الطريق الجنوبي اليوم الرابط بين ظلميثة وشحات مروراً بمحارة المرج حوالي 124 كم، وهي مسافة مقاربة جداً، لمسافة 83 ميلاً، المسجلة في دليل الأنطونيين التي تعادل حوالي 124.5 كم⁽³⁾، بينما تبلغ مسافة الطريق المدني هذا بين محطتي ظلميثة وكيريني، المقترح مروره عبر الساحل الممتد شرقي ظلميثة المشار له سابقاً، حوالي 109 كم والتي تعادل حوالي 72 ميلاً، وهي مسافة لا تتناسب مع المسافة المسجلة في دليل الأنطونيين، ويعتبر الطريق المدني هذا المسجل في دليل الأنطونيين البالغ امتداده بين محطتي ظلميثة وكيريني، 83 ميلاً، أطول بحوالي 18 ميلاً من الطريق الحدودي المسجل في خريطة بوتنجر إلا أن هذا الطريق الأطول يسلك مناطق سهلة العبور⁽⁴⁾ بالمقارنة مع الطريق العسكري المرسوم مساره بأعالي وادي الكوف وذلك بناءً على اقتراح ميللر⁽⁵⁾، ويقترح جود تشايلد أن هذا الطريق أي الطريق الجنوبي المرسوم في دليل الأنطونيين لا بد أنه كان المفضل في تنقل عامة المسافرين خاصة في نقل الحمولات والسلع ثقيلة الوزن التي كانت تنقل بين شرق وغرب إقليم كيريناياكا⁽⁶⁾، كما يوافق لاروند رأي جود تشايلد⁽⁷⁾.

(1) اندرية لاروند، مرجع سابق، ص332-334.

(2) S.Stucchi, Op Cit, p.70.

(3) اندرية لاروند، مرجع سابق، ص335.

(4) اندرية لاروند، مرجع سابق، ص324-331.

(5) Konrad Miller, Op cit, P.876.

(6) ر.ج جود تشايلد، دراسات ليبية، مرجع سابق، ص161.

(7) اندرية لاروند، مرجع سابق، ص324-331.

كما يتميز الطريق الجنوبي هذا بوفرة مصادر المياه التي تتعقبها عادة طرق المواصلات البرية، وذلك بمروره برؤوس الأودية التي تحتفظ بمياه الأمطار⁽¹⁾. أيضاً لاروند يوافق رأي جود تشايلد ويرى مرور الطريق بهذه المنطقة التي تكثر بها صهاريج المياه والآبار التي تتوفر في الكثير من المواقع بهذه المنطقة خاصة في محطتي سلنطة ومراوة، وما يؤكد أهمية هذا الطريق أنه ظل مطروفاً حتى بعد الاحتلال الإيطالي للبلاد⁽²⁾.

الطريق الساحلي الحدودي من محطة ظلميثة إلى محطة كيريني

وتوثق خريطة بو تنجر على الطريق الحدودي الرابط بين محطتي ظلميثة وكيريني ثلاث محطات فقط، وذلك على طريق يبلغ طوله 65 ميلاً، وتقع المحطة الأولى في المحطة المسماة (Callis) الواقعة على بعد 20 ميلاً من ظلميثة، بينما تقع المحطة الثانية بعد 12 ميلاً في (Cainopolis)، والمحطة الثالثة في مدينة البيضاء حالياً (Balagrae) التي تبعد عن المحطة السابقة 21 ميلاً (تعادل حوالي 31.8 كم)، ثم محطة كيريني الواقعة على بعد 12 ميلاً من محطة بالغراي⁽³⁾.

وقد شكلت المحطتان المسمتان بكاليس وكاينوبوليس وجهة اختلاف في تحديد مواقعها، الذي سيحدد المسار الذي سلكه الطريق الحدودي هذا إلى الشرق من ظلميثة، هل كان امتداده على طول الساحل الواقع شرق ظلميثة إلى أن يصعد الجبل تاركاً الساحل عند قرب مدينة البيضاء، أو أن مساره كما أوضح ميللر على خريطة بوتنجر يصعد الجبل مباشرة بعد خروجه من ظلميثة باتجاه الشرق، حيث حدد العالم ميللر هتان المحطتان العسكريتان إلى الغرب من وادي

(1) ر.ج جود تشايلد، "رسم خريطة ليبيا زمن الرومان"، دراسات ليبية، مرجع سابق، ص255.

(2) اندرية لاروند، مرجع سابق، ص331.

(3) Konrad Miller, Op cit, P.876.

الكوف، المحطة الأولى في قصر ليبيا والمحطة الثانية في قصر بن قديم⁽¹⁾، كما أجريت مطابقة أخرى على محطة كاليس التي حددت موقعها فاليريا عند منطقة الغريب الواقعة غرب وادي الكوف، وطابقت المحطة الثانية كاينوبوليس بموقع قصر ليبيا، الذي يبعد عن منطقة الغريب بنحو 26 كم، بينما تبعد منطقة الغريب عن طلميثة مسافة 30 كم، وفي الوقت الذي تبعد فيه المحطة الثانية عن محطة بالغراي 41 كم⁽²⁾، ويرجح أيضاً ستوكي مطابقة محطة كاينوبوليس بموقع قصر ليبيا الواقع غرب وادي الكوف، وكذلك يحدد محطة كاليس بمنطقة الغريب حالياً الواقعة غرب قصر ليبيا⁽³⁾.

وبالرغم من تقارب المسافة بين المحطتين التي حددهما ميللر وهي البالغة 12 ميلاً رومانياً بين قصر ليبيا وقصر بن قديم البالغة حالياً حوالي 17 كم، إلا أنه هناك فارق كبير بين المسافات التي تفصل تلك المحطتين مع محطة طلميثة غرباً ومحطة بالغراي شرقاً، وذلك بمقارنتها على أرض الواقع في الوقت التي تبعد فيها كاليس عن طلميثة حالياً بمسافة 42.5 كم وهي مسافة أطول بكثير من المسافة المحددة في 20 ميلاً، وبينما تبعد المحطة الثانية في قصر ليبيا عن البيضاء حالياً حوالي 25 كم، وهي مسافة أقل من المسافة المحددة على الطريق الحدودي البالغة 21 ميلاً التي تعادل حوالي 31.5 كم، في الوقت الذي تتوافق فيه المسافة بين المحطتين الأخيرتين المؤكد مواقعهما في بالغراي وكيريني المسجلة بمسافة 12 ميلاً التي تطابق إلى حد كبير مع المسافة الحالية المقدرة بحوالي 18 كم⁽⁴⁾، بينما يقترح أندريه لاروند مرور الطريق الحدودي هذا عبر الساحل بعيداً عن مواقع المحطتين التي حددها كل من ملير وفاليريا و ستوكي السابق الإشارة إليهم، حيث يضع هاتان المحطتان الواقعتين بين طلميثة وبالغراي موقعهما على الساحل الممتد شرقي

(1) Ibid.

(2) Valeria ,op cit, p.305.

(3) S.Stucchi, Op Cit, p.358.

(4) اندرية لاروند، مرجع سابق، ص324-325.

ظلمية، مقارنةً بموقع المحطة الأولى كالمسافة الواقعة بعد ظلمية بمسافة 20 ميلاً في زاوية أبناء نوح، الذي يقع شرق ظلمية بحوالي 30 كم، وهي مسافة مقاربة جداً من المسافة المسجلة في خريطة بوتنجر، بينما يحدد موقع المحطة الثانية كانيوبوليس في الموقع المعروف باسم معادن العُقلة تحديداً قصر العُقلة الذي يبعد عن المحطة السابقة المحددة في سيدي نوح بنحو 16.5 كم، وهي مسافة مقاربة لمسافة 12 ميلاً رومانياً التي تعادل حوالي 17 كم، بينما تبعد منطقة معادن العُقلة هذه الواقعة على الساحل عن مدينة البيضاء حالياً بمسافة 31 كم، وهي مسافة مطابقة جداً لمسافة 21 ميلاً المسجلة في خريطة بوتنجر⁽¹⁾، ويقترح كل من جود تشايلد⁽²⁾ وأندريه لاروند مرور هذا الطريق عبر الساحل الممتد شرق ظلمية دون محاولة التوغل جنوباً لعبور منطقة وادي الكوف، التي حدد عليها العالم ميللر هاتين المحطتين العسكريتين الواقعتين بعد ظلمية، حتى يتجاوز امتداد هذا الطريق لوادي الكوف الممتد من الشمال إلى الجنوب قاسماً هضبة كيرينايا إلى نصفين شرقي وغربي، وذلك عند موقع مصبه في البحر، ومنها يمكن للطريق التوغل جنوباً؛ لصعود الجبل عند المدرج التضاريسي الأوسط، ليسير عبر أودية صغيرة سهلت العبور، مقارنةً بامتداده هذا بالطريق المعروف باسم طريق ظهر الحمار الذي كان مطروحاً كثيراً بواسطة السكان المحليين حتى بداية القرن الماضي، وهو الطريق الذي يمتد من المرج حتى ظلمية ومن الأخيرة حتى مدينة البيضاء، فمن المتوقع جداً أن يكون مساره هذا يعود لعهود أقدم من ذلك بكثير ربما للعصر الإغريقي⁽³⁾.

ويصف أندريه لاروند بداية هذا الطريق موازياً لحافة المدرج التضاريسي الأوسط بداية من غرب ظلمية قليلاً ممتداً باتجاه الشرق محاذياً للجبل حتى يتجاوز وادي اللولب عند منفذه على

(1) المرجع نفسه، ص330.

(2) ر.ج جود تشايلد، دراسات ليبية، مرجع سابق، ص55.

(3) اندرية لاروند، مرجع سابق، ص326-327.

الساحل، وذلك بعد مروره بزاوية أبناء نوح الواقعة غرب الوادي على مسافة قريبة والتي يطابقها مع محطة كاليس، وبعد اجتياز هذا الوادي يترك الطريق سفح الجبل متوجهاً شمالاً؛ ليصل شاطئ البحر وتحديداً عند قصر العُقلة التي يطابقها بمحطة كاينوبوليس الواقع بمنطقة معاطن العُقلة، وهي النقطة التي يصيب فيها وادي جرجارمة المتفرع من وادي الكوف في البحر، ويواصل الطريق امتداده قرابة الساحل باتجاه الشرق والمرور بمنطقة الحنية ثم يمر بالقصر المعروف باسم قصر الحمام الواقع على الساحل، وعند هذا الموقع الأخير يتجه نحو الجنوب لصعود الجبل بواسطة منفذ وادي دماسة الممتد بين منطقة قفنة ومسة، وبواسطة هذا الوادي يتمكن الطريق من صعود المدرج الأوسط⁽¹⁾.

وتحديداً عند هذا الموقع الذي يسجل فيه أدنى مستوى ارتفاع للمدرج التضاريسي الأوسط، وفي هذا الوادي الذي يصل بين مسة ومنطقة الحنية، حيث لا يزيد ارتفاع هذا المدرج هنا عن 200 م فقط، وعند صعود قمة ذلك المدرج يمر بين قفنة حالياً والقصر المعروف بقصر طرغونيه، حيث يمر من أمام ذلك القصر، ومن ثم يتجه بعدها شرقاً إلى مسة، وتبعد مسة عن النقطة التي يصل إليها الطريق امتداده على الساحل عند قصر الحمام حوالي 17 كم، وبعد مرور الطريق بمسة يمر بعين البويضة. ويواصل اتجاهه نحو الشرق ليمر بعين البلنج حالياً، وبعد حوالي 4.5 كم من هذا الموقع الأخير يصل الطريق إلى الغراي، ومن مسة مروراً بعين البويضة وعين البلنج إلى مدينة البيضاء، يتضح أن مساره هذا مماثل لمسار الطريق المعاصر إلى حد كبير، حيث تظهر المقابر على جانبي الطريق حتى مدينة البيضاء، التي كانت في العادة تصاحب امتداد الطرق، وفي الوقت الذي يصل فيه طول طريق ظهر الحمار هذا بما يعادل 58 ميلاً بناءً على تقدير الدراسة التي أجرتها الدراسات الجغرافية الإيطالية على مسار هذا الطريق الذي بلغ حوالي 87

(1) المرجع نفسه، ص238.

كم، وذلك فقط في قطاعه الممتد بين ظلميثة والبيضاء، وتقاس تلك المسافة على الطريق الحدودي في خريطة بوتنجر 53 ميلاً في هذا القطاع (1).

وفارق 5 أميال التي يزيد بها طريق ظهر الحمار عن الطريق الحدودي، ربما يشير ذلك إلى وجود بعض الاختلافات في الأماكن التي يسلكها كل من الطريقين، حيث يبلغ إجمالي المسافة على خريطة بوتنجر من محطة ظلميثة إلى كيريني 65 ميلاً التي تعادل حوالي 97.5 كم، في الوقت الذي يصل فيه طول ظهر الحمار من ظلميثة إلى كيريني حوالي 105 كم.

ويؤكد أيضاً جود تشايلد على امتداد الطريق الحدودي بقرب الساحل بعيداً عن منطقة وادي الكوف، التي يستبعد مروره بها، ويرى أن شأن هذا الطريق شأن الطريق المدني المرسوم في خريطة الأنطونيين الذي يسير إلى الجنوب من وادي الكوف الذي يشكل عقبة على المواصلات، ويقترح مرور هذا الطريق إلى الشمال من وادي الكوف (2)، وبخصوص هذا المقترح الذي قدمه كل من جودتشايلد واندرية لاروند، كشف بالفعل عن جزء من طريق يطابق هذا المسار المرسوم بين منطقة قفنة غرباً ومسة شرقاً في منطقة طرغونية، متجه من الشرق إلى الغرب ثم ينقطع أثره الذي يحتمل تغيير مساره نحو الشرق حتى مسه، حيث يظهر أثر قطع الأخاديد واضحة على الأرضية الصخرية (3) (انظر صورة رقم 13-14، الملحق رقم 3)، ويظهر جزء هذا الطريق ممتداً بجانب محجر، ويبلغ طول قطاع هذا الطريق المنحوت في الصخر حوالي 51 م، بينما يصل عرضه بين الأخدودين فيما بين 2-2.20 م، ويصل عرض الأخدود الواحد في المتوسط ما بين 50-60 سم، أما فيما بعد وصول الطريق لمحطة بالغراني، يشق امتداده وسط مدينة البيضاء حالياً ثم يمتد إلى

(1) اندرية لاروند، مرجع سابق، ص 337-339.

(2) ر. جود تشايلد، دراسات ليبية، مرجع سابق، ص 255.

(3) Gaspare oliverio, "La stele Dei Nuovi Comandamentiee Dei Cereali", Documenti Antichi Dell, Africa Italiana, Fascicolo: I , Editore Bergamo, p.128.

الشرق صوب مدينة كيريني وذلك بواسطة امتداد وادي بونباة، وعند وصوله لكيريني يمر أمام منطقة المقابر الجنوبية ويصل منها للبوابة الجنوبية للمدينة⁽¹⁾.

وقد كُشف فقط على طول امتداد هذا الطريق بين ظلميثة وشحات عن نصب ميلية فقط في جزء الطريق الممتد بين آخر المحطتين الواقعتين بين بالغراي وكيريني، وهم نصب الميل رقم واحد (انظر صورة رقم 60، الملحق رقم 3)، وأربعة نصب عند الميل الثاني بمنطقة البقارة على جانب الطريق الممتد بجانب الجبانة الجنوبية، حيث يبعد نصب الميل رقم واحد السابق مسافة 1.5 كم من مركز المدينة تحديداً من شارع الوادي الذي يمثل نقطة الصفر⁽²⁾، بينما تقع النصب الأربعة التي تمثل الميل الثاني إلى الجنوب منه بمسافة 1.5 كم، بالضبط عند مسافة الميل الثاني من المدينة، حيث تقع جميع هذه النصب بمنطقة البقارة، ونصب عند الميل 4، ونصب الميل رقم 8 (انظر صورة رقم 65 - 67، الملحق رقم 3)، ونصبين يحملان رقم الميل 10 (انظر صورة رقم 62، 88 - 89، الملحق رقم 3) كشف عنهما داخل مدينة البيضاء، ولكن لم يتم توثيق مواقعهم أثناء الاكتشاف، في الوقت الذي تبعد فيه محطة بالغراي عن كيريني بمسافة 12 ميلاً فقط.

الخلاصة

وقد وضعت فاليريا مرور المسارين الحدودي والمدني في قطاع الطريق الساحلي بين ظلميثة وكيريني، إلى الشرق من ظلميثة، حيث جعلت من المسار المدني ممتداً على الساحل بعد مدينة ظلميثة حتى قصر العُقلة الواقع على الساحل ومن ثم مسه الواقعة بأعلى المدرج التضاريسي الأعلى، مستبعدة مرور هذا الطريق بجنوب الجبل الأخضر⁽³⁾، عبر منطقتي مراوة

⁽¹⁾ S.stucchi, op cit, p.70.

⁽²⁾ ر.ج جود تشايلد، قورينا وأبو للونيا، دليل تاريخي ووصف عام لأثار المدينتين، مرجع سابق، ص78.

⁽³⁾ Valeria, Op cit, P.303.

واسلطنة، وذلك بامتداده إلى الجنوب الشرقي من طلمیثة، وهو المسار الذي يؤكد جود تشايلد⁽¹⁾ واندرية لاروند⁽²⁾، أما عن المسار الحدودي الرابط بين هاتين المدينتين الرئيسيتين فتقترح فاليريا مروره بأعلى وادي الكوف واضعة محطاته في منطقة الغريب وقصر ليبيا الواقعتين إلى الغرب من وادي الكوف⁽³⁾، كما يرى كذلك ستوكي مرور المسار الحدودي بهذه المواقع أيضاً⁽⁴⁾، أما العالم ميلر فقد حدد ذلك المسار بمروره بقصر ليبيا وقصر بن قديم الواقعتين أيضاً إلى الغرب من وادي الكوف، ومن ثم وصوله لمدينة بالغراي الواقعة إلى الشرق من وادي الكوف ومنها إلى كيريني⁽⁵⁾، إلا أن جودتشايلد يستبعد مرور الطريق الحدودي هذا الوارد في خريطة بوتنجر بهذه المواقع السابقة، مشيراً إلى الهوة التضاريسية الكبيرة التي يشكلها وادي الكوف الذي لا يمكن لطريق ما أن تشقه من الغرب إلى الشرق، ويؤكد مروره على حافة الساحل الممتد شرقي طلمیثة حتى يصل في حدود منطقة الحنية وفي حينها يمكنه أن يشق طريقه إلى محطة بالغراي بصعود إحدى الأودية المؤدية إلى منطقة مسة⁽⁶⁾، بينما يضع أيضاً اندريه لاروند محطات هذا الطريق الحدودي على الساحل الممتد بين طلمیثة والحنية بعيداً عن المواقع القديمة الواقعة إلى الغرب من وادي الكوف⁽⁷⁾.

الكوف⁽⁷⁾.

ومما سبق يتضح أن هناك تبادل واضح لوجهة المسارين الحدودي والمدني في هذا القطاع من الطريق، وذلك بناءً على ما جاء في الخرائط القديمة هذه، حيث يظهر هنا أن المسار المدني لم يعد يمتد موازياً للساحل الواقع شرق طلمیثة مثل مروره السابق في إقليم المدن الثلاث وخليج سرت، فقد فضل هنا التوغل إلى الجنوب من هضبة الجبل الأخضر، وذلك بالمرور بمحارة برقة

(1) ر.ج. جود تشايلد، دراسات ليبيا، مرجع سابق، ص255.
(2) اندريه لاروند، مرجع سابق، ص326.

(3) Valeria , Op Cit, p.305.

(4) S. Stucchi, *Architettura cirenaica*, Op Cit,P.358-359.

(5) Konrad Miller, Op cit, P.876.

(6) ر.ج. جود تشايلد ، دراسات ليبيا، مرجع سابق ص255.
(7) اندريه لاروند، مرجع سابق، ص326-327.

ومنها حتى مراوة واسلنطة إلى أن يصل كيريني من الجهة الجنوبية، أما عن مسار الطريق الحدودي فهو سواءً كان مروره بأعلى وادي الكوف أو على طول ذلك الساحل الممتد شرق طلميثة فهو يسير إلى الشمال من الطريق المدني المتوغل جنوباً تاركاً المناطق صعبة المرور سواءً الواقعة على الساحل أم بأعلى وادي الكوف، فلا بد أن مرور الطريق الحدودي بهذه المناطق التضاريسية الصعبة كان إجبارياً؛ لحفظ الأمن ضد القبائل الليبية في تلك المنطقة التي شكلت على مر العصور وتعاقب الحضارات حاجزاً تضاريسياً يمتد من الشمال إلى الجنوب؛ ليشق هضبة كيرينايا إلى جزئين شرقي وغربي، الذي استغل من قبل هذه القبائل للتمرد على السيادة الرومانية، مما يجعله من المواقع التي كانت تستحق دائماً حراسة مكثفة بإقامة المواقع المحصنة مثل قصر بن قديم وقصر الشاهدين وغيرها، العائد إنشائها للعصر البيزنطي، والتي لا شك أنها كانت تقع على نقاط حراسة أقدم بكثير ربما للحقبة الإغريقية، أما هذا الطريق الرئيسي هذا هل كان بالفعل يمر بهذه المواقع المحصنة الواقعة غربي وادي الكوف، أم أن هذه المواقع المحصنة لم تكن ترتبط ببعضها سوى بواسطة طرق محلية فقط، وأن ذلك الطريق الرئيسي المرسوم في خريطة بوتنجر لم يكن يرتبط بها ولكنه يمتد إلى الشرق منها بعد مروره على الساحل.

وما يؤكد مرور المسار المدني إلى الجنوب من طلميثة عبر مراوة واسلنطة حتى كيريني، هي قياسات أطوال هذه المسارات الواردة في الخرائط، والذي بلغ 83 ميلاً في دليل الأنطونيين، وهي مسافة أطول بكثير بمقارنة مرور هذا الطريق عبر الساحل⁽¹⁾، أما عن تغير امتداد الطريق المدني الذي كان يسلك طريقه بجوار امتداد الساحل، فلا بد أن الوضع التضاريسي يجبر الطريق المدني بتخير المرور بالأماكن السهلة وإن كانت الأطول مسافة⁽²⁾، هذا وعلى العكس من ذلك فمن غير المستغرب مرور الطريق الحدودي هذا عبر منطقة تضاريسية صعبة مثل وادي الكوف، فلا بد

(1) اندريه لاروند، مرجع سابق، ص 324

(2) المرجع نفسه، ص 331.

أن الطريق الحدودي يجبر بالمرور بالأماكن الاستراتيجية أو المواقع التي تتطلب بشكل دائم تكثيف الحراسة بها، غير أنه لما يتطلبه مروره هذا بالأماكن الصعبة أو الأطول مسافة، ومن خلال ما سبق وصفه لمسار الطريقين المدني والحدودي يتضح أن الأغريرق ومن بعدهم الرومان لم ينشئوا أية مشاريع هندسية لتجاوز العقبات الطبيعية والهواة مثل وادي الكوف والسبخ الملحية ببناء الجسور أو الأنفاق أو غيرها من الحلول المعمارية الشائع استخدامها في تلك الفترة، مكتفين بالمرور خلفها فقط لتجاوزها.

الطريق الساحلي الرئيسي من محطة كيريني إلى محطة التميمي (انظر خريطة رقم 3، 13، 14، الملحق رقم 2):

الطريق الساحلي المدني من محطة كيريني إلى محطة التميمي

ويمتد هذا الطريق من البوابة الشمالية الشرقية لمدينة كيريني باتجاه الشرق عابراً منطقة الجبانة الشرقية، وبعدها يسير إلى الجنوب الشرقي ومن ثم يمتد مباشرة باتجاه الشرق؛ ليصل منطقة سيدي يحيى مقبرة بو يحيى الواقعة غرب منطقة الصفصاف على الطريق الحالي، ويستمر بشكل مباشر في اتجاه الشرق؛ ليمر بمنطقة الصفصاف الحالية، وبعدها يمر بمنطقة الأبرق الواقعة شرق الصفصاف، ويرى ستوكي أن امتداده هذا مماثل لمسار الطريق الحالي الممتد من مقبرة سيدي بو يحيى إلى الأبرق⁽¹⁾ ومن ثم يواصل الطريق امتداده بنفس الاتجاه مباشرة؛ ليمر بقرية لمودة (Limniade) وهي المحطة الأولى الواقعة على هذا الطريق بعد مدينة كيريني، والتي تقع إلى الشرق من شحات حالياً بحوالي 30 كم⁽²⁾، وتسجل هذه المسافة في دليل الأنطونيين 21 ميلاً (تعادل حوالي 31.8 كم)⁽³⁾. ثم ينحرف الطريق كما في الطريق الحالي باتجاه الشمال نحو

⁽¹⁾ S.stucchi, op cit, p.70.

⁽²⁾ Valeria ,op cit, p.303.

⁽³⁾ Otto cuntz,op cit,p.10.

الساحل، ويمر خلال ذلك بمنطقة عين مارة (Hydrax) ومن ثم بيت ثامر (Palaibiska) (1).
التي لم يذكر دليل الأنطونيين أي إشارة نحوهم، وتكون المحطة الثانية الواقعة بعد كيريني على
الساحل وتحديداً في مدينة درنة (Darnis) الواقعة على بعد 40 كم شمال شرق لملودة (2).
والمسجلة في دليل الأنطونيين بمسافة 24 ميلاً (تعادل حوالي 35.5 كم.) تفصلها عن محطة
لملودة (3).

وبعد وصول الطريق لمدينة درنة يمتد منها نحو الجنوب قليلاً باتجاه جنوب شرق حتى
يصل محطة (Hippon) التي تتوافق مع منطقة أم الرزم الواقعة على بعد 41 كم شرق درنة،
والمسجلة في دليل الأنطونيين على مسافة 28 ميلاً (تعادل حوالي 41.4 كم) تفصلها عن محطة
درنة، وبعد هذه المحطة الأخيرة يواصل الطريق امتداده بنفس الاتجاه موازياً للساحل ليمر بعد 14
ميلاً فقط من أم الرزم بمحطة (Papi) في منطقة لم يكتشف فيها أي أثر يمكن مطابقته بهذه
المحطة (4)، وبعد 30 ميلاً من المحطة الأخيرة يصل الطريق إلى خليج البمبة وتحديداً عند محطة
(Paniuros) (5) التميمي الحالية، وتقدر المسافة الفاصلة بين التميمي وأم الرزم بحوالي 32 كم،
والمسجلة بمسافة 44 ميلاً، وعلى امتداد هذا الطريق تشير فاليريا في المنطقة الواقعة بين عين مارة
ودرنة حالياً عن جزء من هذا الطريق وتحديداً في الوادي المسمى سيبيلي الممتد بين عين مارة
ودرنة (6).

الطريق الساحلي الحدودي من محطة كيريني إلى محطة التميمي

(1) Denis Roques ,op cit, p.117.

(2) Valeria ,op cit, p.303.

(3) Otto cuntz,op cit,p.10.

(4) Valeria ,op cit, p.303.

(5) Otto cuntz,op cit,p.10.

(6) Valeria ,op cit, p.303.

ويمتد الطريق الحدودي بعد مروره بمحطة كيريني، ممتداً عبر البوابة الجنوبية الشرقية ماراً بمنطقة المقابر الشرقية⁽¹⁾. باتجاه الجنوب الشرقي موازياً لامتداد الطريق المدني الواقع إلى الشمال، ويمر هنا الطريق الحدودي بأول محطة بعد 13 ميلاً (تعاادل حوالي 19.2 كم) تفصلها عن كيريني الواقعة بمنطقة القيقب (Agabis)⁽²⁾ التي تبعد حالياً عن شحات بحوالي 19 كم إلى الجنوب الشرقي، وهي مسافة مقاربة جداً مع المسافة الفاصلة بين المواقع الحالية، وبعد مروره بمحطة القيقب يستمر الطريق بنفس اتجاهه الذي يمتد تحديداً بين وادي الشياقة ووادي دناي، اللذان يصل امتدادهما حتى قصر الكرموسة الذي يتطابق موقعه مع محطة (Mandis) وتقدر المسافة الفاصلة بينها وبين المحطة الواقعة في القيقب بنحو 55 كم⁽³⁾، وتسجل تلك المسافة في خريطة بوتنجر 36 ميلاً (تعاادل حوالي 53.2 كم)⁽⁴⁾، ويواصل الطريق الحدودي هذا بعد المحطة الثانية امتداده باتجاه الساحل نحو خليج البمبة حتى يصل المحطة المشتركة مع الطريق المدني في محطة التميمي (Paniuros) والتي تقع أيضاً عند مسافة 55 كم شرقي قصر الكرموسة⁽⁵⁾، وتسجل تلك المسافة في خريطة بوتنجر 36 ميلاً⁽⁶⁾.

الخلاصة

وبعد وصول المساران الحدودي والمدني لمدينة كيريني وهي المحطة الأولى المشتركة بينهما بعد مدينة ظلميثة، يفترق الطريقان من جديد كل منهما إلى جهة، وذلك إلى الشرق من كيريني، حيث يعود المسار المدني ليمتد مقارباً للساحل بينما يمر الطريق الحدودي على مسافة بعيدة منه إلى الجنوب ولا يلتقيان إلا في محطة (Paniuros) التميمي الحالية، الواقعة على بعد

(1) S.stucchi, op cit, p.70.

(2) Konrad Miller, Op cit, P.875.

(3) Valeria ,op cit, p.306.

(4) Konrad Miller, Op cit, P.875.

(5) Valeria ,op cit, p.306.

(6) Konrad Miller, Op cit, P.875.

117 ميلاً من مدينة كيريني على المسار المدني، بينما تقع على بعد 85 ميلاً من كيريني على المسار الحدودي، ويكون مرور الطريق الحدودي في هذا الجزء من الطريق مباشر ومختصر من كيريني باتجاه الجنوب الشرقي حتى التيمي ويمر بمحطتين فقط، بينما يلاحظ أن المسار المدني يمتد نحو الشرق بأعلى هضبة كيرينايا ولا يصل للساحل إلا عند محطة درنة، ويسير منها مقارباً للساحل متتبع تعاريفه حتى يصل للتيمي ويقع على امتداده هذا الطريق الذي يزيد عن المسار الحدودي بنحو 32 ميلاً، أربع محطات معلومة المواقع باستثناء المحطة الرابعة المسماة في دليل الأنطونيين بمحطة (Papi) الواقعة غرب التيمي بمسافة 30 ميلاً فقط التي لم يكتشف موقعها بالتحديد⁽¹⁾.

الطريق الساحلي الرئيسي من محطة التيمي إلى محطة السلوم (انظر خريطة رقم 3، 13، 14، الملحق رقم 2)

الطريق الساحلي المدني من محطة التيمي إلى محطة السلوم

وتقع ثاني محطة مشتركة بين المسارين بعد محطة التيمي في محطة (Micera) المرجح مطابقتها مع موقع زاوية المرصع الواقعة شرق التيمي بحوالي 54 كم⁽²⁾، والمسجلة بمسافة 20 ميلاً (تعاادل حوالي 29.6 كم)⁽³⁾، وهي مسافة لا تتوافق مع المسافة الفاصلة بين هذين الموقعين أي أنها أقصر بكثير من المسافة الحالية، ويسجل دليل الأنطونيين مرور هذا الطريق بمحطتين قبل وصوله إلى أقصى محطة واقعة شرق الأراضي الليبية في السلوم، حيث يرسم الطريق المدني امتداده قرب الساحل؛ ليمر بالمحطة المسماة (Iucundiu) الواقعة بعد 40 ميلاً (تعاادل حوالي

⁽¹⁾ Valeria, Op Cit, p.303- 305.

⁽²⁾ Valeria, Op Cit, p.303.

⁽³⁾ Otto cuntz,op cit,p.10.

59.2 كم⁽¹⁾ من المحطة السابقة في زاوية المرصع، والتي ربما تتوافق مع موقع سيدي صقليف، التي تفصل بينها وبين موقع زاوية المرصع الواقعة إلى الغرب حوالي 55 كم، وهي مسافة مقاربة مع المسافة المسجلة في الدليل⁽²⁾، وتقع بعدها حوالي 32 ميلاً محطة (Gereatis) باتجاه الشرق⁽³⁾، التي ربما توافق موقع رأس الدفنة الذي يبعد عن سيدي صقليف حوالي 57 كم⁽⁴⁾، بينما تقع المحطة الأخيرة في السلوم (Catabathmos) التي تقع على مسافة 35 ميلاً (تعاادل حوالي 51.8 كم)⁽⁵⁾ إلى الشرق من رأس الدفنة، وتقدر المسافة الحالية الفاصلة بين آخر محطتين بحوالي 52 كم، وهي مسافة مقاربة جداً للمسافة المسجلة في دليل الأنطونين التي تعادل حوالي 52.5 كم⁽⁶⁾.

كما يسجل دليل الأنطونيين تفرع ثانوي للطريق المدني الممتد بين محطة أم الرزم ومحطة السلوم، حيث يشق الطريق المدني بعد عبور محطة زاوية المرصع التي تأخذ هنا على هذا التفرع إضافة لتسمية (Michera) اسم (Elene) في نفس المصدر الذي يسجل هذه المحطة بتسميتين، وبالرغم من تفرع الطريق المدني من هذه المحطة حتى السلوم، إلا أن هذه المحطة أيضاً المحتمل وقوعها في زاوية مرصع لا تقع على نفس البعد الذي تقع فيه في الفرع الأول من الطريق المدني عن المحطة السابقة لها في أم الرزم، الفرع الثاني من الطريق المدني يختصر المرور بعد محطة أم الرزم إلى محطة زاوية المرصع مباشرة التي تبعد في هذا الفرع عن أم الرزم 30 ميلاً مختصراً المرور بالمحطتين الواقعتين بينهما التي يمر بهما الفرع الأول وهي محطة (Pipi) ومحطة التميمي، وبعد زاوية المرصع يمر الفرع الثاني هذا بمحطتين قبل وصوله للسلوم، كما يمر الفرع

(1) Ibid.

(2) Valeria ,op cit, p.306.

(3) Otto cuntz,op cit,p.10.

(4) Valeria ,op cit, p.303.

(5) Otto cuntz,op cit,p.10.

(6) Valeria ,op cit, p.303.

الأول بمحطتين أيضاً لكنها غير مشتركة، حيث يمر الفرع الثاني بمحطة (Badrin) التي تقع على بعد 25 ميلاً من زاوية المرصع المشتركة بين الفرعين، ثم المحطة الثانية في (Ausufal) وذلك بعد 20 ميلاً من المحطة الأولى، إلا أن هذه المحطتين لم يكتشف موقعهن الحالي بالتحديد وبعد هذه المحطة الأخيرة تقع السلوم المسماة هنا (Catabathmon) والتي تبعد 25 ميلاً من آخر محطة⁽¹⁾، حيث يبلغ طول الفرع الثاني من الطريق المدني من محطة أم الرزم التي يتفرع منها إلى السلوم 100 ميل، بينما يبلغ امتداد الفرع الأول من الطريق المدني بين هاتين المحطتين 171 ميلاً، حيث يمر الفرع الأول بين محطتي أم الرزم والسلوم بخمسة محطات، أما الفرع الثاني يمر بثلاثة محطات فقط⁽²⁾.

الطريق الساحلي الحدودي من محطة التميمي إلى محطة السلوم

وبعد مرور الطريق الحدودي بمحطة التميمي يمر بالمحطة الثانية الواقعة بزاوية المرصع المسماة في خريطة بوتنجر باسم (Meciris) بنفس المحطتين التي يمر بها الفرع الأول من المسار المدني⁽³⁾، وتبلغ المسافة هنا بين هاتين المحطتين على الطريق الحدودي هذا 33 ميلاً⁽⁴⁾ بينما تقدر تلك المسافة حالياً بحوالي 55 كم، ومن بعد هذه المحطة المشتركة الواقعة بزاوية المرصع التي يمر بها فرعين الطريق المدني السابق الذكر، والطريق الحدودي هذا يتجه نحو الساحل باتجاه شمال شرق حتى يصل المحطة الواقعة بطريق المسماة (Antipego) التي تقع على بعد 40 كم من زاوية المرصع⁽⁵⁾ بينما المسافة المسجلة في خريطة بوتنجر 22 ميلاً (تعادل حوالي 32.5 كم) (6)، ومن ثم يواصل الطريق الحدودي امتداد إلى الشرق من طبرق قرب

(1) Otto cuntz, op cit, p.10.

(2) Otto cuntz, op cit, p.10.

(3) Valeria ,op cit, p.306.

(4) Konrad Miller, Op cit, P.874.

(5) Valeria ,op cit, p.306.

(6) Konrad Miller, Op cit, P.874.

الساحل(1) لمسافة 3 أميال (تعادل حوالي 4.4 كم) التي تقع عندها المحطة المسماة (Gonia)(2) وهي مسافة تعادل حوالي 4 كم شرق طبرق ولم يحدد على هذه المسافة أي موقع يمكن مطابقته بهذه المحطة إلا أنه من المرجح أنها تقع على الجانب الشرقي لخليج طبرق، ومن بعد هذه المحطة الأخيرة يعود الطريق الحدودي مجدداً لينعطف نحو الجنوب؛ ليمر بمحطتين عسكريتين تقعان إلى الجنوب من الطريق المدني السابق⁽³⁾، وتكون أول محطاته بعد توغله جنوباً بمسافة 27 ميل في محطة (Cardu)⁽⁴⁾ التي ربما توافق موقع سيدي رزان الذي يبعد عن طبرق حوالي 40 كم⁽⁵⁾، ومن بعدها يواصل الطريق اتجاهه نحو الجنوب الشرقي ليصل بعد 36 ميلاً (تعادل حوالي 53.2 كم) إلى محطة (Nemeseo)⁽⁶⁾ التي يتوافق موقعها هذا ربما مع موقع بئر حزان الواقع إلى إلى الشرق من سيدي رزان بمسافة 48 كم، وتكون المحطة الأخيرة في السلوم الواقعة على الساحل المسماة (Catabathmos) والتي تقع على مسافة 40 كم شرق بئر حزان⁽⁷⁾، والمسجلة في خريطة خريطة بوتنجر عند مسافة 24 ميلاً⁽⁸⁾، وهي المحطة الأخيرة الواقعة على الأراضي الليبية والمشاركة بين الطريق الحدودي هذا وفرعين الطريق المدني السابق الذكر، وتصف كلتا الخريطين امتداد المسارين الحدودي والمدني موازيين للساحل حتى مدينة الإسكندرية.

الخلاصة

ويشترك المساران الحدودي والمدني في قطاع الطريق الممتد بين محطتي التميمي والسلوم، في محطة واحدة فقط وهي أول محطة بعد محطة التميمي المشتركة الواقعة على الساحل بخليج

(1) Valeria ,op cit, p.306.

(2) Konrad Miller, Op cit, P.874.

(3) Valeria ,op cit, p.306.

(4) Konrad Miller, Op cit, P.874.

(5) Valeria ,op cit, p.306.

(6) Konrad Miller, Op cit, P.874.

(7) Valeria ,op cit, p.306.

(8) Konrad Miller, Op cit, P.874.

البمبة، وهي المحطة المسماة في دليل الأنطونيين باسم محطة (Micera)، وعلى الطريق الحدودي المسجل في خريطة بوتنجر تحت مسمى (Meciris) والتي توافق على الأرجح موقع زاوية المرصع الحالية، والتي تقع على الطريق المدني بعد مسافة 20 ميلاً من التميمي، بينما تبعد عنها في خريطة بوتنجر بنحو 33 ميلاً⁽¹⁾، مما يؤكد أن المسار الحدودي هنا بين هاتين المحطتين يدور مبتعداً أكثر نحو الجنوب؛ ليصل هذه المحطة المشتركة في زاوية المرصع، في الوقت الذي يمتد فيه الطريق المدني بشكل مباشر نحو هذه المحطة، حيث يبلغ الفارق بين المسارين الممتدين بين هاتين المحطتين 13 ميلاً.

أما على طول المسارين حتى يصلان إلى السلوم، فكل منهما يمر بمحطات مختلفة، تقع على الطريق الحدودي بعد زاوية المرصع أربع محطات وذلك قبل وصوله لمحطة السلوم، بينما تقع على الطريق المدني بين زاوية مرصع والسلوم محطتان فقط، ويلاحظ أن الطريق الحدودي في هذا القطاع من الطريق أطول من الطريق المدني، في الوقت الذي يسير فيه المسار المدني بقرب الساحل ولا يتوغل نحو الجنوب إلا قليلاً حتى يصل السلوم، فإن المسار الحدودي بعد محطة زاوية المرصع يتجه شمالاً نحواً لساحل؛ ليمر بمحطتين المحطة الأولى تقع في طبرق، والمحطة الثانية تقع أيضاً على الساحل على مسافة قريبة شرق محطة طبرق وهي غير محددة الموقع، ثم يعود مجدداً ليغير اتجاهه نحو الجنوب الشرقي تاركاً المرور بجانب الساحل الذي لا يمتد بجانبه أكثر من حوالي 3 أميال فقط؛ ليمر بمحطتان تقعان إلى الجنوب الشرقي من طبرق أولها تقع على بعد حوالي 40 كم، ومن ثم يصل لمحطة السلوم، ويبلغ إجمالي طول الطريق الحدودي بين

⁽¹⁾ Valeria ,op cit, p.303-306.

محطتي التميمي والسلوم 145 ميلاً، بينما يبلغ الطريق المدني بين هاتين المحطتين فقط مسافة 127 ميلاً⁽¹⁾.

ومن خلال تتبع مسار الطريقين الساحليين الواردين في المصدرين الأنطونيين وبوتجر يكون امتدادهما متوازياً لبعضهما إلى الجنوب من ساحل شمال أفريقيا مباشرة، ابتداءً من موريتانيا في الغرب حتى مصر في الشرق، ويكمن الاختلاف بينهما أن أحدهما طريق حدودي وموثق في المصدر المعروف بتسمية خريطة بو تنجر، والطريق الثاني مدني وهو موثق في المصدر المعروف بدليل الأنطونيين، وهذان الطريقان يمتدان على مسافة قريبة من بعضهما، حيث لا يتوغلان إلى الجنوب من البحر لأكثر من مسافة 20 كم فقط⁽²⁾، ويُلاحظ أنّ مسار الطريق المدني يعبر الكثير من المناطق المجاورة لشاطئ البحر ولا يتوغل كثيراً نحو الجنوب، بينما يمتد المسار الحدودي إلى الجنوب منه وفي الكثير من الحالات يتعمق نحو الداخل ثم يعود مجدداً؛ ليقترّب من مسار الطريق المدني الواقع شماله، وهناك حالتين يُسجل فيها تعمق الطريق المدني جنوباً، سُجل فيها تبادل هذان المساران الاتجاه⁽³⁾.

والحالة الأولى التي يُسجل فيها تعمق الطريق المدني الوارد في دليل الأنطونيين أكثر من المسار الحدودي الوارد في خريطة بوتنجر عند مروره بمنطقة الجبل الأخضر عبر الطريق الجنوبي الممتد بين مدينتي ظلمية وكيريني، حيث يسجل أقصى ابتعاد له عن البحر بمسافة تتراوح بين 35-50 كم، ثم يسيران متجاورين مرة أخرى بعد مرورهما بمدينة كيريني؛ ليعبران ساحل هضبة المرماريكا حتى يصلان آخر محطة في السلوم الواقعة آنذاك ضمن الأراضي الليبية⁽⁴⁾، وفي الحالة الثانية التي يلاحظ فيها تعمق للمسار المدني جنوباً بعيداً عن الساحل مثله مثل المسار الحدودي

(1) Valeria ,op cit, p.303-306.

(2) Denis Roques, Op Cit, P.117.

(3) ر.ج. جود تشايلد، دراسات ليبية، مرجع سابق، ص255.

(4) Denis Roques, Op Cit, P.117.

في منطقة خليج سرت، ويكون هذا التعمق حتى الوصول إلى قرية دجديجة في وادي بن جواد المشتركة بين المسارين لهدف الابتعاد عن السبخ الملحية المنتشرة قرب الساحل، إلا إنه وبعد مرورهما بهذه المحطة الأخيرة يرجح أن المسار المدني هنا يسلك مساراً أكثر توغلاً نحو الجنوب من المسار الحدودي حتى يصل إلى محطة قصر عطش التي يشتركان المرور فيها⁽¹⁾.

حيث يقع على امتداد الطريق الساحلي المدني حوالي 48 محطة وذلك في قطاعه الممتد بين محطتي بوكماش والسلوم فقط، بينما يقع على امتداد الطريق الحدودي 64 محطة، ويشترك المسارين من ضمن مجموع هذه المحطات في 20 محطة فقط، وأغلب هذه المحطات المشتركة واقعة في المدن الكبرى مثل صبراته، طرابلس، لبد، سرت، برنيق، دريانة، توكرة، ظلميثة، كيريني، والبعض الآخر في موانئ كبيرة مثل السلوم، والتميمي، والبعض الآخر في مواقع عسكرية محصنة وأغلبها تقع في سرت مثل سلطان، قصر عطش، قرارات قصر التراب، العقيلة، والبعض الآخر من هذه المحطات المشتركة نشأت على مواقع هامة تفرعت منها الطرق مثل بوكماش، زاوية المحجوب، زاوية مرصع، تاورغاء، قرية دجديجة، وعندما كانت في العادة ما تتواجد المحطات بعد مسيرة كل 6-16 ميل فقط، وبمقارنة تلك المسافة المتعامل بها في العالم القديم نجد أنه وبقياس مواقع المحطات على الطرق في ليبيا بأن أقصر مسافة قد سجلت بين كل محطة وأخرى هي مسافة 12 ميلاً وهي مسافة تكررت أكثر من مرة في الغالب على هذه الطرق، مثل المسافة الواقعة بين محطتي قرية دجديجة (Digdida) ومطراطين (Turris et Taberna)، وبين المحطة المحتمل وقوعها في أبناء نوح (Callis) والمحطة المحتمل وقوعها في قصر العقلة (Cenopolis)، وبين محطة بالغراي (Balacris) وكيريني (Cyrenis)، كل هذه المحطات ومسافاتنا تقع على مسار الطريق الحدودي، بينما على مسار الطريق المدني وردت مثل هذه

⁽¹⁾ Valeria, Op cit, P.302, 304-305.

المسافة البالغة 12 ميل مرة واحدة فقط بين محطتي قصر البريقة (Tiniodiri) وبوقرادة (Boreo)، بالرغم من أن هناك القليل جداً من الحالات التي سجلت فيها المسافة أقل من ذلك، وهي حالة واحدة لمسافة 3 ميل على الطريق الحدودي بين محطتي طبرق (Antipego) ومحطة (Gonia) المحتمل وقوعها في خليج طبرق، و6 أميال التي سجلت مرة واحدة فقط في خريطة بوتنجر بين محطتي مطراطين (Turris et Taberna) وقصر عطش (Tagulis)، وقد تصل تلك المسافة الفاصلة بين المحطات إلى 40 ميلاً كحد أقصى، وذلك وفقاً لما سجل في دليل الأنطونيين وخريطة بوتنجر، وبمقارنة أبرز تلك الطرق وأكثرها حيوية وهو الطريق الساحلي الرئيسي الذي يربط ليبيا بمصر وموريتانيا، وقد أقيمت أغلب هذه المحطات سواءً العسكرية أو المدنية باستثناء المدن الرئيسية على وجود مصدر للمياه العذبة، وهي محطات لا تشكل في أغلب الأحيان أكثر من مصدر للتزود بالمياه على هذه الطرق.

ويبلغ إجمالي طول الطريق المدني الساحلي الوارد في دليل الأنطونيين من بوكماش إلى السلوم 1159 ميلاً⁽¹⁾ بينما يبلغ طول الطريق الحدودي الساحلي الوارد في خريطة بوتنجر بين هاتين المحطتين حوالي 1198 ميلاً⁽²⁾ وذلك باستثناء تفرع الطريق الحدودي هذا بين المحطتين الواقعتين في بئر الشاويشة والنوفلية التي تبلغ المسافة بينهما 17 ميلاً فقط، بينما يبلغ طول تفرع الطريق الممتد بينهما أكثر من 49 ميلاً، حيث تذكر خريطة بوتنجر أنه يمر بثلاثة محطات؛ ليعود يلتحم بفرعه الرئيسي غرب محطة النوفلية، كما تصف خريطة بوتنجر تفرع ثاني للطريق الحدودي في إقليم المدن الثلاث وذلك تحديداً بين محطة زاوية المحجوب ومحطة قصر النومة، في شكل مسارين أحدهما شرقي والآخر غربي ثم يعودان يلتحمان في شكل مسار واحد وذلك قبل محطة

⁽¹⁾ Otto Cuntz, op cit, P. 9-10.

⁽²⁾ Konrad Miller, Op cit, P.874-899.

النمو، بينما لم يسجل على الطريق المدني الوارد في دليل الأنطونيين سوى تفرع واحد لهذا الطريق وذلك بين محطتي الطريق الواقعة في أم الرزم والسلوم⁽¹⁾.

الطريق الحدودي الرئيسي من محطة توريس تماليني وقابس إلى لبدة (انظر خريطة رقم 4، 15، الملحق رقم 2)

يوثق مصدر دليل الأنطونيين إضافة للطريق المدني الرئيسي المار في جزء كبير منه بالسواحل الليبية ابتداءً من موريتانيا إلى مصر، طريق رئيسي آخر وهو طريق حدودي يشكل الحدود الإقليمية لإقليم المدن الثلاث، ويقع معظم امتداده داخل الأراضي التونسية، حيثُ يشير دليل الأنطونيين هنا لمحطة قابس الواقعة على الساحل التونسي كنقطة لبداية هذا الطريق الممتد حتى لبدة الواقعة على الساحل الليبي، ويكون الامتداد الواقع بين هاتين المحطتين ممتدًا نحو الداخل حتى شط الجريد في تونس الذي تقع عنده محطة الطريق الرئيسية تماليني ومنها يتعمق الطريق أكثر نحو الداخل باتجاه الجنوب الشرقي بانعطاف كبير حتى يصل لبدة، ماراً بثلاثة وعشرين محطة ابتداءً من قابس*⁽²⁾.

⁽¹⁾ Valeria, Op cit, P.303-305.

* من ضمن أهم هذه المحطات التي تم التعرف عليها داخل الحدود التونسية المحطة الأولى الواقعة بقابس كما يسجل دليل الأنطونيين، والمحطة الواقعة بتلمين الحالية الواقعة بعد محطتين من قابس، تقع المحطة الأولى إلى الجنوب من قابس بمسافة 18 ميلاً وهي المحطة المسماة (Aguas)، تليها محطة (Agariabas) التي تبعد عن المحطة الأولى بمسافة 30 ميلاً، وبعد هاتين المحطتين الأخيرتين تقع إلى الجنوب منهما المحطة الرئيسية للطريق المسماة توريس تماليني التي تبعد عن المحطة السابقة لها مسافة 30 ميلاً، وبذلك تبلغ المسافة الإجمالية الواقعة بين المحطتين الرئيسيتين في قابس وتلمين 78 ميلاً، ويقع بين محطتي تلمين ورمادة الواقعتان ضمن الأراضي التونسية حالياً، حسب ما ورد في دليل الأنطونيين سبعة محطات، كشف عن موقع محطتان فقط منهم، وتقع أول محطة شرقي توريس تلمين في المحطة المسماة Ad Ternplum التي تبعد عن تلمين مسافة 12 ميل، وهي محطة لن يحدد موقعها الحالي، وتقع المحطة الثانية بعدها بمسافة 30 ميل في محطة Bezereos التي تطابق موقع زاوية محمد بن عيسى الحالية، وبعد مسافة 32 ميل تقع المحطة المسماة Ausilimdi وتليها بعد 30 ميل محطة Agma، ومن بعدها بمسافة 30 ميل أخرى تقع المحطة المسماة Auzemmi، والمحطات الثلاث الأخيرة لم تكشف مواقعها الحالية، وبعد 30 ميل أخرى بعد المحطة الأخيرة تقع محطة Tabalati المرجح مطابقتها مع موقع رأس عين التلال الحالية، وبعد مسافة 25 ميل منها تقع المحطة المسماة Thebelami وهي محطة أيضاً لم يحدد شيء حول موقعها الحالي، ومن بعد هذه المحطة الأخيرة تقع المحطة الموافقة لموقع رمادة الحالي الواقع غرب تونس وهي المحطة المسماة Tillahari، وذلك على مسافة 20 ميل، وبذلك يبلغ مجمل المسافة بين تلمين ورمادة 209 ميل بناءً على ما جاء في المصدر .Otto Cuntz, Op Cit, P.9-10.

⁽²⁾ Otto Cuntz, op cit, P. 9-10.

وكما أيضاً يظهر من تسمية هذا الطريق في دليل الأنطونيين أنه يبدأ من محطتي تمااليني وقابس إلى محطة لبدة الكبرى⁽¹⁾، ويقع أغلب هذا الطريق الموثق في دليل الأنطونيين ضمن حدود تونس حالياً، إلا أنه عرف باسم الطريق الحدودي لإقليم المدن الثلاث، وذلك كما جاءت تسميته في هذا المصدر⁽²⁾ (Item iter quod Limitem Tripolitanum Per Turrem Tamalleni (Tacapas Lepti Magna du)⁽³⁾ . ومن تمااليني يتجه الطريق العسكري هذا باتجاه الجنوب الشرقي كما يتضح ذلك من خلال المواقع المؤكدة لبعض من محطات هذه الطريق، والتي تصل لثمانية عشر محطة؛ ليصل للأخيرة المتمثلة في مدينة لبدة، ماراً بجنوب إقليم المدن الثلاث، ويتمكن من الوصول إلى جنوب لبدة بواسطة محاذاته لجرف جبل نفوسة؛ ليأخذ الطريق هنا عبر امتداده هذا شكلاً مقوساً مثل الهلال⁽⁴⁾، وتكون أول محطة مؤكدة داخل الأراضي الليبية في موقع الزنتان الحالية وهي الواقعة حسب دليل الأنطونيين بعد أربعة محطات من موقع رمادة الحالي، حيث تبلغ المسافة من رمادة إلى الزنتان 140 ميلاً، ومن الزنتان يبلغ طول قطاع هذا الطريق أي: حتى المحطة الأخيرة في لبدة حسب ما يسجل دليل الأنطونيين مسافة 177 ميلاً تقع على طوله هذا خمس محطات فقط والتي شكلت أغلبها مواقع محصنة.

وتقع بين المحطة الأخير المكتشفة بتونس المحددة في رمادة المسماة في دليل الأنطونيين باسم (Tillabari) وأول محطة مؤكدة في ليبيا وهي الزنتان المسماة (Thenteos) أربع محطات جميعها ضمن الأراضي الليبية، حيث يصل حالياً الطريق الحدودي هذا للأراضي الليبية تحديداً عند الذهبيات، وتكون أولها: محطة (Ad Amadum) وهي الواقعة على بعد 30 ميلاً جنوب

(1) Ibid.

(2) Konrad Miller, Op cit, P.896.

(3) Otto Cuntz, op cit, P.10.

(4) R.G.Goodchild, "The Roman Road of Libya.....", Op cit, P.158.

شرق رمادة، التي يحدد ميللر موقعها عند نالوت،⁽¹⁾ وتقع نالوت حالياً حوالي 74 كم عن رمادة⁽²⁾، وتقع المحطة الثانية: بعد 25 ميلاً في المحطة المسماة (Tabuinati) من المحطة الأولى التي يحدد موقعها عند كاباو حالياً⁽³⁾، والتي تبعد عن نالوت حوالي 35 كم أي ما يعادل حوالي 22 ميل⁽⁴⁾، وبعد 25 ميلاً أخرى منها تقع المحطة الثالثة المسماة (Thramusdusim)، المحدد موقعها في تمزين حالياً⁽⁵⁾، التي تبعد عن كاباو مسافة 9 كم⁽⁶⁾ أي ما يعادل 5.5 ميل، ثم تقع المحطة الرابعة المسجلة باسم محطة (Thamascaltin) بعد 30 ميلاً من المحطة السابقة لها، التي يحدد موقعها عند جادو حالياً⁽⁷⁾ وهي تبعد عن تمزين حالياً مسافة 59.5 كم أي ما يعادل 37 ميل⁽⁸⁾، وتلي المحطة الأخيرة هذه المحطة المطابقة لموقع الزنتان حالياً المسماة (Thenteos) (Thenteos) وذلك على بعد 30 ميلاً⁽⁹⁾، حيث تبعد الزنتان عن جادو حالياً 21.5 كم، أي ما يعادل 13.5 ميل⁽¹⁰⁾، ومن بعد الزنتان يبدأ الطريق يتجه شمالاً بجانب جرف الجبل حتى يصل الساحل عند محطة لبددة؛ ليمر بخمس محطات، وتقع أول محطة بعد الزنتان على مسافة 30 ميلاً شمالاً في محطة (Auru) التي تطابق موقع العوينية⁽¹¹⁾، التي تبعد عن الزنتان مسافة حوالي 19.5 كم أي ما يعادل 12 ميل⁽¹²⁾، بينما يحددها ميللر عن قصر يفرن⁽¹³⁾، الذي يبعد عن الزنتان حوالي 32.5 كم أي ما يعادل 20 ميل⁽¹⁴⁾، ومن بعد المحطة الأخيرة هذه يمر الطريق هنا حسب ما ورد في دليل الأنطونيين بمحطتين أولها: في محطة (Vinaza) التي تبعد 35 ميلاً شمال

(1) Konrad Miller, Op Cit,p. 896.

(2) Google Earth

(3) Konrad Miller, Op Cit,p. 896.

(4) Google Earth

(5) Konrad Miller, Op Cit ,p. 896.

(6) Google Earth

(7) Konrad Miller, Op Cit,p. 896.

(8) Google Earth

(9) Konrad Miller, Op Cit,p. 896.

(10) Google Earth

(11) R.G.Goodchild, "The Roman Road of Libya.....", Op cit, P.158.

(12) Google Earth

(13) Konrad Miller, Op Cit,p. 896.

(14) Google Earth

المحطة السابقة المحددة في غريان حالياً⁽¹⁾، حيث تبعد عن العوينية مسافة حوالي 58 كم ما يعادل 35 ميلاً، بينما تبعد غريان عن قصر يفرن حوالي 48 كم أي ما يعادل 30 ميلاً⁽²⁾، تليها: محطة (Thalatai) وهي تبعد عن سابقتها بمسافة 16 ميلاً، التي يحددها ميللر عند منطقة بوستام⁽³⁾، الواقعة جنوب شرق ككله حالياً، وتبعد عن غريان حوالي 28 كم أي ما يعادل 19.5 ميلاً⁽⁴⁾، تلي المحطتين السابقتين محطة (Thenadassa) التي توافق موقع عين ويف الواقعة بعد مسافة 26 ميلاً من المحطة السابقة لها⁽⁵⁾، حيث تبعد عين ويف عن المحطة السابقة مسافة حوالي 35.5 كم أي ما يعادل 22 ميلاً⁽⁶⁾، ومن ثم تقع إلى الشمال منها بعد مسافة 30 ميلاً محطة (mesphe) التي توافق موقع مدينة دوغة⁽⁷⁾، تبعد عن عين ويف حوالي 43 كم أي ما يعادل حوالي 26.5 ميل⁽⁸⁾، ثم تقع آخر محطة في لبدة (Lepti Magna) الواقعة على بعد 40 ميلاً من محطة دوغة⁽⁹⁾، حيث تبعد لبدة عن دوغة حالياً مسافة حوالي 83.5 كم أي ما يعادل حوالي 52 ميل⁽¹⁰⁾.

وتعود أقدم إضافة أجريت على هذا الطريق بناءً على أقدم المكتشفات الأثرية لبديات العصر الإمبراطوري في عهد تيبيريوس الذي أجرى خلال السنوات الأولى من فترة حكمه إضافة على طول الطريق هذا الواصل لمحطة لبدة البالغ طوله 40 ميلاً وذلك تحديداً عند البوابة الجنوبية لمدينة لبدة وهي المسافة التي تفصلها عن محطة (Mesphe) الواقعة جنوبها بمنطقة ترهونة، وذلك بمد هذا الطريق من هذه النقطة التي كان ينتهي عندها أي: من البوابة الجنوبية إلى داخل

(1) Konrad Miller, Op Cit,p. 896.

(2) Google Earth

(3) Konrad Miller, Op Cit,p. 896.

(4) Google Earth

(5) Konrad Miller, Op Cit,p. 896.

(6) Google Earth

(7) R.G.Goodchild, "The Roman Road of Libya.....", Op cit, P.158.

(8) Google Earth

(9) otto Cuntz, Op Cit, P.10.

(10) Google Earth

المدينة حتى شاطئ البحر بمسافة أربعة أميال، وبذلك أصبحت المسافة 44 ميلاً تفصلها عن محطة دوغة، وربما كان هذا الطريق يصل حتى قوس سبتيموس سيفيروس، ويشهد على ذلك نقش ذلك النصب الذي يشير لهذا الرقم (انظر صورة رقم 59، الملحق رقم 3) (انظر نقش رقم 2، الملحق رقم 4)، بينما يمثل هذا النصب رقم الميل الأول ويعود لعهد تيبيريوس في السنوات الأولى من حكمه في الفترة الممتدة بين عامي 15-17م⁽¹⁾، مما يوحي أن هذا الطريق الموثق في دليل الأنطونيين يعود لفترة زمنية تسبق عهد تيبيريوس بكثير ربما إنشاء في عهد أغسطس أو لفترة أكثر قدماً، حيث يسجل دليل الأنطونيين هذه المسافة الفاصلة بين دوغة ولبة 40 ميلاً فقط، ولم يكتشف على طول مسار هذا الطريق الحدودي الموثق في دليل الأنطونيين أي أثر لأخاديد الطرق الناتجة عن حركة دواليب العربات التي في العادة تبقى آثارها واضحة للعيان وذلك على مساره المار بجانب الجرف الشرقي لجبل نفوسة؛ وذلك ليتمكن تأكيد مساره بالتحديد، إلا أن اكتشاف بعض من نصب الأميال قد أعطت فكرة على مساره في مسافة قصيرة نسبياً مع إجمالي طوله البالغ 605 ميلاً من قابس إلى لبة، وذلك في قطاعه الممتد بين لبة ومحطة الميل رقم 57 الواقعة بين محطتي دوغة وعين ويف حيث تبعد المحطة الأخيرة عن لبة بمسافة 74 ميلاً، وتعود جميع النصب المكتشفة على قطاع هذا الطريق للقرن الثالث الميلادي⁽²⁾، والتي ربما لم تكن أعمال هؤلاء الأباطرة الذين تتسبب لهم هذه النصب أكثر من إجراء تحسينات على هذا الطريق أو وضع نصب ميليه على امتداده فقط الذي قد أخذ شكله النهائي الممتد داخل مدينة لبة ربما من عهد تيبيريوس .

ويبلغ عدد النصب المكتشفة على الطريق الحدودي داخل الأراضي الليبية ثلاثة عشر نصب ميل فقط، عشرُ نصب ميليه فقط كشف عنها بين محطة لبة ومحطة دوغة حيث تبلغ المسافة بينهم 44 ميلاً وهم نصب الميل الأول الذي سبق الإشارة له وهو النصب الوحيد الذي يعود

(1) R.G.Goodchild, "The Roman Road of Libya.....", Op cit, P.159.

(2) R.G.Goodchild, "The Roman Road of Libya.....", Op cit, P.159.

للقرن الأول الميلادي لعهد تيبيريوس ، كما كشف عن نصب الميل رقم 2، على بعد 4 كم جنوب غرب لبد، ونصبين لرقم الميل 7 أحدهما: يعود لعهد كاراكلا والآخر لعهد ماكسيمينوس، ونصب الميل رقم 8، ونصبين لرقم 30 أحدهما: يعود لعهد ماكسيمينوس (انظر صورة رقم 82، الملحق رقم 3) والآخر: لعهد جورديان الثالث (انظر صورة رقم 85، الملحق رقم 3)، ونصب لم يبقَ شيء من رقم مسافته كشف عنه عند القصبيات وهو يعود لإصلاحات كاراكلا، ونصبين للرقم 39 أحدهما: يعود لعهد كاراكلا والآخر لعهد تاكيتوس (انظر صورة رقم 94، الملحق رقم 3) على بعد 10 كم إلى الشرق من ترهونة، أما على الطريق الممتد بين محطتي (Mesphe) دوغة وعين ويف (Thenadassa) البالغ طوله 30 ميلاً أي 74 ميلاً من لبدة إلى عين ويف، فقد كشف عن أربعة نصب ميلية فقط، أولهم بعد مسافة حوالي تسعة أميال من محطة دوغة وذلك عند محطة الميل 53، التي كشف عندها عن نصب يعود لعهد جالينوس (انظر صورة رقم 90، الملحق رقم 3) وذلك في قرية تازولي غرب ترهونة، كما كشف عن نصب الميل رقم 56 الذي يعود لإصلاحات فيليب العربي قرب تل بوقريب، وكشف عن نصبين لرقم الميل 57 (انظر صورة رقم 86، الملحق رقم 3) في منطقة بو ديري، واحد يعود لإصلاحات جورديان الثالث والآخر لإصلاحات كلاوديوس القوطي⁽¹⁾، وأن اكتشاف نصبين لرقم الميل 57 في المنطقة نفسها أحدهما: يقع إلى الشمال الغربي وهو نصب كلاوديوس القوطي، والآخر إلى الجنوب من الأول، في الوقت الذي يقع كل منهما إلى الجنوب الغربي من نصب الميل 56، ويبعد كل منهما عن نصب الميل 56 بمسافة مساوية، وهي مسافة ميل روماني واحد، أي: أن كل منهما يقع على مسار صحيح، ويعد هذا الاكتشاف فريد من نوعه نظراً لموقع هذين النصبين الصحيح، مما يوحي أن هذا الطريق قد أجرى على مساره بعض التغييرات من قبل أباطرة القرن الثالث الميلادي⁽²⁾. إذن لم تكن أعمالهم هذه مختصرة فقط على

(1) د.ج. جود تشايلد، (نقوش من ترهونة الغربية)، دراسات ليبية، مرجع سابق، ص193، 194.

(2) د.ج. جود تشايلد، دراسات ليبية، مرجع سابق، ص193، 194.

إضافة نصب ميلية في الأماكن التي لم يضع فيها الأباطرة السابقين لهم نصب ميلية فقط، وربما يعود هذا التعديل في مساره نحو الغرب قليلاً أو اختصار مجراه باتجاه الغرب مباشرة لعهد كلاوديوس القوطي، أو ربما لفترة تسبق عهده، وهذا ما يؤكد على دور الرومان في إنشاء الطرق الجديدة، ومن أهمها تغيير مسارات الطرق العائدة لعهود أقدم.

طرق أخرى في إقليم المدن الثلاث

أما في إقليم المدن الثلاث فقد كشف عن طرق مهمة تعتبر من الطريق الرئيسية، وبالرغم من ذلك لم تشر عنهما أي من المصادر القديمة، ولكنها على العكس من الطريقين السابقين المكتشفين في إقليم كيرينايا، وهما طريقي كيريني فيكوس وكيريني مقارنس، التي كشف عنهما بواسطة آثار الآخاديد المعدة لسير العربات التي لا تزال واضحة على الأرضية الصخرية، فقد كشف عن هذين الطريقين في إقليم المدن الثلاث بواسطة اكتشاف مجموعة من نصب الأميال التي وضعت على امتداد هذه الطرق، مما أكد على وجود مثل هذه الطرق التي لا بد أنها كانت من الطرق الرئيسية المهمة؛ نظراً لأن مثل هذه النصب الميلية لم توضع إلا على مسارات الطرق الرئيسية فقط، وكذلك لأن مساراتها كانت تمتد بين مواقع استراتيجية ومدن هامة مما يجعلها من كباري الطرق، وهما طريق طرابلس مزدة التجاري الهام، والطريق الرابط بين الزنتان ومزدة الحدودي الهام الممتد عبر أعالي منطقة سوف الجين، وهي طرق لم تبقَ من آثارها شيء سوى تلك النصب الميلية التي تعود للقرن الثالث الميلادي.

طريق طرابلس مزدة (انظر خريطة رقم 4، الملحق رقم 2)

كشفت عن مسار هذا الطريق الرئيسي الهام يمتد من غريان شمالاً إلى مزدة جنوباً عند أول نصب ميلي مكتشف على هذا الطريق والنصب الذي يحمل رقم الميل (LVII 57) الذي حدد

موقعه شمال غريان حالياً بحوالي كيلومتران ونصف فقط مما يشير أن غريان كانت تقع وسط الميل 58 و 59، ويكون آخر نصب ميلي مكتشف على هذه الطريق نحو الجنوب هما نصبين يقعان عند مسافة الميل 114 في مزدة العطية، والذي ربما يكون آخر نصب يقع على هذه الطريق حيث تبعد مزدة حالياً إلى الجنوب من النصب الذي يحمل رقم الميل (CX110) بحوالي 7 كم وهي مسافة مقاربة لما يعادل حوالي أربعة أميال ونصف، أي مسافة 114 ميلاً، وبمقارنة الرقم ميلي الأصغر 57 المكتشف في منطقة غريان، وهو ما يعادل حوالي 85.5 كم، وهي مسافة مطابقة جداً مع المسافة الحالية الفاصلة بين موقع هذا النصب ومدينة طرابلس⁽¹⁾، مما يؤكد أن هذا الطريق يبدأ من مدينة طرابلس، أما عن النصب الواقعة بين نقطة البداية ونصب الميل رقم 57 فلم يكشف منها إلى الآن عن أي نصب ميل، ويرجح أن النقطة التي يتقاطع فيها مسار هذا الطريق المدني مع طريق سوف الجين العلوي الحدودي في منطقة غريان حالياً⁽²⁾، ممتداً منها نحو الجنوب في خط مستقيم حتى مزدة التي كشف قريبا آخر تلك النصب، حيث كشف على امتداد هذا الطريق حوالي عشرين نصب فقط، يقع أول ثلاث نصب ميلية تحمل رقم 82 كاملاً (انظر صورة رقم 73، 87، 92، الملحق رقم 3) إلى الجنوب من نصب الميل رقم 57 بحوالي 39.5 وهي ما يعادل حوالي 26 ميلاً هي مسافة مقاربة لمسافة الميل 82، بينما يقع النصب الذي يحمل الميل رقم 84 جنوب النصب السابقة التي تحمل رقم الميل 82 بحوالي 3 كم التي توافق مسافة ميلين أي الميل رقم 84، وتقع النصب الأربعة التي تحمل بعضها رقم الميل 85 (انظر صورة رقم 74، 84، الملحق رقم 3) إلى الجنوب من نصب الميل رقم 84 بحوالي 2 كم التي تعادل أكثر من واحد ميل،

(1) J.M .Reynolds, & J .B . Ward Perkins, Op Cit, ,p.233-235.

(2) R.G.Goodchild, "The Roman Road of Libya.....", Op cit, P.158.

وهي مسافة مقاربة لمسافة الميل رقم 85، ويقع أيضاً نصب الميل رقم 86 إلى الجنوب من نصب
الميل رقم 85 بحوالي 2 كم والتي تقارب مسافة واحد ميل وهي مسافة مطابقة لرقم الميل 86⁽¹⁾.

لم يكتشف إلى الجنوب من نصب الميل رقم 86، إلا عن نصب واحد لا يحمل رقماً
للميل، وحدد موقع اكتشافه في وادي الخليج (انظر صورة رقم 75، الملحق رقم 3)، بينما يقع أول
نصب معلوم الرقم بقرب كهف البربر الواقع بوادي ليلي، والذي لم يعد يظهر من رقمه سوى رقم
(C100) فقط إلا أن موقعه المكتشف به يقع عند الميل 105، الذي لا بد أنه سيقع عند مسافة
159.5 كم جنوبي طرابلس، ويقع إلى الجنوب منه عند مسافة 161 كم جنوب طرابلس نصبان
يحتمل أنهما يحملان رقم الميل 106 (انظر صورة رقم 93، الملحق رقم 3) والذي لم يعد يظهر على
أحدهما سوى رقم (C100) فقط، إلا أن مسافة 161 كم من طرابلس فهي تعادل حوالي 107
أميال، وبعد حوالي كيلو متر ونصف من النصب السابق المرجح أن رقم ميله هو 106، وهي
مسافة تعادل ميل واحد، حيث لم يبقَ من رقمه الميلي شيئاً ويرجح أن يكون رقم هذا النصب هو
107، ويقع إلى الجنوب منه بحوالي كيلو متر ونصف نصبان آخران أي عند الكيلو 164 جنوب
طرابلس، ويرجح أن يكون هذان النصبان هما نصبا الرقم 108 (انظر صورة رقم 91، الملحق رقم 3)،
وإلى الجنوب من نصبي الميل 108 السابقين بحوالي 3.5 كم كشف عن نصب لم يعد يظهر من
رقمه سوى رقم (C100) فقط، وهي مسافة تعادل حوالي 2 ميل، وهو النصب الذي يرجح أنه يمثل
الميل 110 من طرابلس، أما إلى الجنوب من النصب الأخير 110، كشف عن نصبين بقرب زاوية
السنوسي الواقعة بمزدة العطية، ولم يعد يظهر من نقوشهما شيء إلا أرقام مسافاتهما التي تبعد
مسافة حوالي 6 كم إلى جنوب نصب الميل رقم 110، ويرجح أنهما يمثلان رقم الميل 114، وهو

(1) J.M .Reynolds, & J .B . Ward Perkins, Op Cit,p.233-234.

آخر رقم مكشف على امتداد هذا الطريق⁽¹⁾، ومن المحتمل جداً أن هذا الطريق لم يكن سوى جزء من طريق أطول بكثير يمتد ربما من مدينة طرابلس إلى أقصى الجنوب حتى مدينة غدامس، ومنها إلى أواسط أفريقيا، ولا بد أنه من أهم الطرق التجارية التي كانت تربط المدن الساحلية مع أواسط أفريقيا، ولكن لم نجد لهذا الطريق في المصادر القديمة أي توثيق، في الوقت الذي يصنف اكتشافه هذا من ضمن الطرق الكبرى في ليبيا، كما يؤكد ذلك النصب الميلية المكتشفة على امتداده، أما إلى الجنوب من مزدة فلم يكتشف عن أي أثر لامتداد الطريق، الذي من المرجح أن يكون مروره بعدها باتجاه الجنوب الشرقي؛ ليصل لموقع القرية الغربية التي تفصل بينها وبين مزدة سهل الجفارة ذو الطبيعة الرملية الذي لا يمكن أن تبقى عليه أثر أي طريق، ومن المرجح أن هذا الطريق يتجه بعدها نحو أقصى الجنوب الغربي حتى غدامس⁽²⁾.

ويعود تاريخ إنشاء هذا الطريق بناءً على أقدم تلك النصب الميلية المكتشفة على مساره إلى إصلاحات كراكلا في عام 216م، ثم مروراً بإصلاحات العديد من الأباطرة منهم إصلاحات ماكسيمينوس والتي ترجع إلى عام 237م، ثم إصلاح جورديان الثالث ربما في عام 239م، ثم إصلاح في عهد جالينوس في حوالي عام 262م، ثم في عهد أوريليان في عام 271م، والذي تعتبر إصلاحاته آخر الإصلاحات الموثقة حتى الآن، إلا أن هذا الطريق العريق لابد أن نشأته تعود لفترة أقدم من إصلاحات كراكلا بكثير، ولكن لا يعرف على وجه التحديد تاريخ إنشائه الذي ربما يعود لبداية العصر الروماني أو ربما لفترة تسبق ذلك بكثير ربما خلال العهد الفينيقي في إقليم المدن الثلاث، إلا أنها ربما لم يوضع على امتدادها نصب للأميال إلا من عهد كراكلا.

طريق سوف الجين العلوي (انظر خريطة رقم 4، الملحق رقم 2)

(1) J.M .Reynolds, & J .B . Ward Perkins, "Milestones", Op Cit,p.234-235.

(2) R.G.Goodchild , "The Roman Road of Libya.....", Op cit, P.159.

إضافة لطريق الجبل الحدودي الواقع بمنطقة طرابلس، هناك طريق حدودي آخر متفرع منه باتجاه الجنوب الشرقي، يتتبع مسار أعالي وادي سوف الجين، في المنطقة الممتدة من محطة الزنتان إلى محطة مزدة، الذي اكتشف مساره هذا بواسطة اكتشاف سبعة نصب ميلية واقعة بين هاتين المحطتين مما يؤكد أن هذا الطريق من الطرق الحدودية الرئيسية بالإقليم⁽¹⁾، حيث يقع على امتداده هذا ثلاثة مواقع محصنة المتمثلة في قصر الدويب وإلى الشرق منه يقع قصر وامس ثم تقع إلى الجنوب الشرقي منه الموقع المسمى الشقيقة، وهي محطات تقع جميعها إلى الجنوب الشرقي من الزنتان وإلى الشمال الغربي من مزدة⁽²⁾، ويرجح أن هذا الطريق يبدأ من محطة الزنتان المسماة في دليل الأنطونيين باسم ثينتيوس (Thenteos) الواقعة على طريق الجبل الحدودي المشار له سابقاً أو بقربها حيث يحمل أول نصب مكتشف على طريق سوف الجين هذا رقم الميل 25 (XXV)، التي تعادل حوالي 37.5 كم، والذي حدد موقعه بقرب قصر الدويب، وهي مسافة مقاربة لحد ما مع المسافة الفاصلة بين هذا النصب والزنتان حالياً البالغة حوالي 40 كم، ومن المرجح أن المسافة كانت تحسب ابتداءً من الزنتان إلى مزدة التي كشف إلى الغرب منها على مسافة قصيرة جداً، وقدّر بعدة كيلو مترات فقط آخر نصب مكتشف على هذا الطريق⁽³⁾.⁽⁴⁾، وعند هذه المحطة الأخيرة يتقاطع الطريق هنا مع الطريق القادم من الشمال الرابط بين طرابلس ومزدة، حيث يربط مسار هذا الطريق بين طريق الجبل الحدودي وطريق طرابلس مزدة، ومن المرجح أيضاً أن هذا الطريق شأنه شأن طريق طرابلس مزدة، لا ينقطع في محطة مزدة بل من المؤكد أنه يواصل امتداده عبر وادي سوف الجين باتجاه الشرق، حيث تقع العديد من المواقع المحصنة على طول

(1) J.M .Reynolds, & J .B . Ward Perkins, Op Cit,P.236.

(2) R.G.Goodchild , "The Roman Road of Libya.....", Op cit, P.160.

(3) ر.ج. جود تشايلد، "قصر الدويب وتخوم سوف الجين الأعلى تخوم تنثيتانوس"، دراسات ليبية، مرجع سابق، ص62.

(4) Reynolds& Pekins, Op cit, p.236.

امتداد هذا الوادي حتى قرابة مصبه في البحر، التي من المؤكد أنها كانت ترتبط بمسار ما مع المواقع المحصنة الواقعة بأعالي وادي سوف الجين بين محطتي مزدة والزنتان⁽¹⁾.

ويعود تاريخ إنشاء هذا الطريق بناءً على أقدم النصب الميلية المكتشفة على مساره هذا لعهد كاراكلا في حوالي عام 216م، ويبدو أن هذا الطريق قد رُم أيضاً في عهد ماكسيمينوس ربما في عام 237م، بناءً على النصب ميلي الوحيد المكتشف على مسار هذا الطريق الذي كشف عنه مع نصب الميل رقم 43 (انظر صورة رقم 77-79، الملحق رقم 3) الذي يعود لإصلاحات كاراكلا.

بينما تعود أيضاً المواقع المحصنة الواقعة على امتداد هذا الطريق سواءً تلك المحطات العسكرية الواقعة بين محطتي الزنتان ومزدة أو المواقع المحصنة في وادي سوف الجين جميعها تقريباً قد أنشأت خلال القرن الثالث الميلادي، ابتداءً من عهد كاراكلا ومن ثم خلفائه، مما يوحي ربما أن هذا الطريق الحدودي بمواقعه المحصنة قد أنشأ مؤخراً ربما في بداية القرن الثالث الميلادي⁽²⁾، وهذا ما ينفي الاعتقاد السائد بأن الرومان لم تكن لهم أي دور في إنشاء طرق جديدة في ليبيا، وأن الإضافة الوحيدة المنسوبة للعصر الروماني هي إنشاء نصب ميلية لتحديد المسافات وذلك من أوائل العصر الإمبراطوري ومن أنصار هذا الرأي جولد تشايلد إلا أن ذلك لا يمنع من الاعتقاد بأن هذا الطريق ربما تعود نشأته لفترة زمنية أقدم من العصر الروماني، ويتضح من خلال الأرقام الميلية للنصب المكتشفة على هذا الطريق التي ربما كانت تحسب من محطة الزنتان إلى مزدة، يرجح أن طول هذا الطريق ربما يبلغ حوالي 50 ميلاً، وذلك بناءً على آخر نصب ميلي مكتشف على هذا الطريق الذي لم يعد يظهر من رقمه شيء الواقع على مسافة بضعة كيلو مترات إلى الغرب من مزدة، وإلى الجنوب الشرقي من نصب الميل رقم 49 (XLVIII) (انظر صورة رقم 80، الملحق رقم 3) وذلك على مسافة قصيرة غير محددة منه، ومن خلال المحطات العسكرية

(1) R.G.Goodchild, "The Roman Road of Libya.....", Op cit, P.160.

(2) Ibid.

المكتشفة على امتداده وهي ثلاث محطات فقط، أو ربما كانت أكثر ولكن لا يوجد ما يؤكد ذلك من خلال المصادر القديمة.

تقع المحطة العسكرية الأولى المكتشفة في الموقع المعروف بقصر الدويب على بعد 40 كم من محطة الزنتان عند المسافة نفسها التي كشف فيها على النصب الميلي رقم 25 الواقع على الشرق حالياً من آبار أوجلة الجفرات، وبذلك ستكون هذه المحطة تقع بشكل تقريبي بعد 25 ميلاً من الزنتان، أما المحطة الثانية المكتشفة في الموقع المحصن المعروف باسم قصر وامس الذي يبعد 25 كم من المحطة السابقة في قصر الدويب، أي: أنها تبعد عن محطة الزنتان بحوالي 65 كم، وهي مسافة تعادل حوالي 43 ميلاً، إلا أنّ النصب الميلي المكتشف إلى أبعد من هذه المحطة الواقعة في قصر وامس بمسافة 1 كم فقط إلى الشرق منها المتبقي من رقم مسافته 32 أو ربما 33 (انظر صورة رقم 76، الملحق رقم 3) حيث لا تظهر نهاية هذا الرقم بوضوح، وهو رقم لا يتناسب مع تلك المسافة، بينما تقع المحطة الثالثة في الموقع المحصن المعروف باسم الشقيقة الذي يبعد عن المحطة السابقة في قصر وامس بحوالي 10 كم، وبذلك سيبعد هذا الموقع الأخير عن الزنتان بحوالي 75 كم التي تعادل حوالي 50 ميلاً، إلا أن النصبين المكتشفين بجانب هذه المحطة لم يعد يظهر من أرقامهما الميلية شيء، إلا أن النصب الميلي المكتشف إلى الشرق من هذه المحطة بحوالي 14 كم فقط يحمل رقم الميل 49 (XLVIII)، وبذلك ستقع هذه المحطة المسماة الآن بالشقيقة على بعد حوالي 39 أو 40 ميل من الزنتان، وبعد حوالي 14 كم التي تعادل حوالي 9 أميال من موقع الشقيقة إلى نصب الميل 49 تتطابق بالفعل مع رقم هذا النصب⁽¹⁾.⁽²⁾، كشف عن نصب ميل آخر إلى الشرق من هذا النصب يقع إلى الغرب من مزدة على مسافة قصيرة ربما يكون هو نصب الميل 50.

(1) ر.ج. جود تشايلد، "قصر الدويب وتخوم سوف الجين"، دراسات ليبية، مرجع سابق، ص 62.

(2) Reynolds & Perkins, Op cit, P.236.

طريق كيريني أبو للونيا (انظر خريطة رقم 16، الملحق رقم 2)

يبدأ طريق كيريني أبو للونيا من المدينة الأولى متجهاً نحو الشرق من البوابة الشمالية للمدينة، منحدرًا عبر سفح الجبل المقامة عليه المدينة عبر المدرج التضاريسي الأعلى أو الثالث لهضبة الجبل الأخضر، ممتدًا محاذيًا لمقابر الجبانة الشمالية، التي تظهر على واجهتها الصخرية آثار القطع التي تأخذ في بعض الأماكن شكلًا محدبًا؛ لغرض توسيع الطريق المنحوت أمام هذه المقابر مباشرة على سفح ذلك التل، في شكل الأخاديد المتوازية المعدة لغرض سير دواليب العربات داخلها، حيث تخفي آثار هذا الطريق القديم، تحت إسفلت الطريق الحالي الذي يسير على المسار القديم نفسه (انظر صورة رقم 15، الملحق رقم 3)، ويلاحظ على الجانب الآخر من الطريق أي: على الجهة الشمالية المطلة على سهل المدرج التضاريسي الثاني أو الأوسط تدعيم الطريق بجدران حجرية أي: بكتل حجرية مصفوفة؛ لمنع انجراف أرضية الطريق الذي تسببه اندفاع مياه الأمطار المنحدرة من أعلى التل (انظر صورة رقم 33-34، الملحق رقم 3)، ويكون مسار الطريق هنا كما في الطريق الحالي المار أمام منطقة الجبانة الشمالية، يسير متعرجًا مع تعرجات التل الممتد عليه مثلها في الطريق الحالي المار بهذه المنطقة، وعند مروره أمام منطقة المقابر تلك كشف عن نصبي الميل رقم 1 و 2 العائدان لعهد تراجان، نصب الميل الأول عند المقبرة الدائرية الكبيرة رقم (1)، ونصب الميل الثاني عند المقبرة المعروفة باسم المقبرة الملونة رقم (83)⁽¹⁾، وعند نزول الطريق من أعلى التل وبلوغه مقبرة عائلة مناسارخوس ثيوخريستو، يظل محاذيًا لسفح الجبل في شكل مباشر؛ ليمر أمام مجموعة من مقابر الجبانة الشمالية (انظر صورة رقم 16، الملحق رقم 3)، في الوقت الذي ينحني فيه الطريق الحالي عبر الانعطاف الواقع قبل قرية المنصورة، بحيث يكون مسار الطريق هنا مختلف واقع على اليمين من الطريق الحالي، ثم يترك الطريق القديم المرور

⁽¹⁾ Ettore Ghislanzoni, "Notizie Archeologiche Sulla Cirenaica", Op Cit, p.170.

بمحاذاة سفح الجبل متجهاً نحو الشمال أكثر تحديداً عند المفترق المؤدي لقرية المنصورة، وعندها ينزل آخر مرحلة من المدرج التضاريسي الثالث، ويكون نزوله هذا أمام مدرسة صنبر حالياً (انظر صورة رقم 17-18، الملحق رقم 3)، ويكون هنا امتداده على يسار الطريق الحالي، الذي يظل موازياً له وفي بعض الأحيان يتقاطع معه تارةً على اليسار منه وتارةً على اليمين، وبعد نزوله لمنطقة صنبر وتحديداً بعد المدرسة يخترق الطريق الحالي ويمتد على يمينه ويظل موازياً لامتداده الحالي على مسافة قريبة جداً ويمر أمام مقبرة تقع أسفل الطريق الحالي مباشرة (انظر صورة رقم 19، الملحق رقم 3).

وبعدها يستمر الطريق محاذياً للطريق الحالي وذلك على يمينه؛ ليمر أمام قناة المياه المنحدرة من عين الحفرة إلى سهل المدرج الأوسط، ويكون امتداده عبر هذا القطاع السابق كله نحو الشمال الشرقي كما في الطريق الحالي المار بمنطقة صنبر، حتى يمر أمام المقبرة الدائرية الواقعة مقابل خزان مياه التحلية الحالي، ويلاحظ أنه عبر كل هذا القطاع من الطريق القديم السابق واقع أسفل إسفلت الطريق المعبد خلال الاحتلال الإيطالي الذي أقيم على مسار الطريق القديم هذا، حيث لا تظهر آثار لأخاديد الطريق القديم إلا عند مسافة قريبة قبل مدرسة قامبو الابتدائية، وذلك على يمين الطريق الحالي، ويبلغ طول القطاع المتبقي من هذا الطريق لحوالي 77م، بينما يصل عرضه لحوالي 14م، إلا أنه على كامل عرض هذا الطريق لم يعد يظهر سوى طريقين فقط متوازيين وذلك في شكل أربعة أخاديد، حيث يصل عرض الأخدود الواحد لحوالي 45 سم، ويميز مروره في هذا المكان مجموعة من التوابيت التي يمر أمامها، حيث يختفي الطريق هنا بسبب البناء الحديث؛ ليظهر مرة أخرى على مسافة قريبة، ولكن على يسار الطريق الحالي، وتكون آثاره هنا أكثر وضوحاً في شكل مجموعة من الأخاديد المتوازية جنباً لجنب في حوالي ثمانية إلى عشرة

أخدود لا تفصل بينهم سوى بضعة سنتيمترات فقط (انظر صورة رقم 25-26، الملحق رقم 3)، مما توحى بكثافة حركة المرور بين مدينتي كيريني أبو للونيا في تلك الفترة.

ويبلغ الطول المتبقي من هذا الطريق هنا لحوالي 34م، بينما عرضه يصل لحوالي 15م نظراً للتوسيعات التي أجريت على عرضه، ويصل عرض الأخدود الواحد في المتوسط بين 20-50سم، أما عمق الأخدود يتراوح ما بين 20-35سم، وفي منتصف هذه الأخاديد يظهر قاطع عرضي لقناة تصريف المياه من على سطح الطريق التي يبلغ طولها 6م، بينما عرض هذه القناة يتراوح ما بين 70-90 سم (انظر صورة رقم 28-29، الملحق رقم 3)، وعندها يكون الطريق هنا قريب جداً من المدرسة الابتدائية الواقعة بمنطقة قامبو، والتي عندها يمكن ملاحظة تفرع الطريقين أحدهما: وهو الأقدم الذي يواصل امتداده نحو الشرق من هذه المدرسة تحديداً، وهو الطريق الذي شقه الإغريق إلى ميناء أبو للونيا، ويمكن تتبع مساره هذا الذي يظهر واضحاً بجانب تفرع الطريق الحالي المار أمام المدرسة الابتدائية والمؤدي إلى منطقة بين بلخنة والأبرق، حيث تقع آثاره إلى اليسار من الطريق الحالي شرقي المدرسة مباشرة ممتداً في شكل مجموعة من الأخاديد المتوازية التي يصل عرضها في المتوسط بناءً على قياسات Donald white فيما بين 5.50 - 6.60م⁽¹⁾، يبلغ طول هذا القطاع هنا لحوالي 145م، بينما يصل عرض هذا الطريق لحوالي 20م، إلا أن أغلب هذا العرض يتشكل في الوقت الحالي من طريق ترابي (انظر صورة رقم 20-22، الملحق رقم 3)، حيث يختفي أغلب أخاديد هذا الطريق، بينما يبلغ عرض الأخاديد المتبقية لحوالي 23سم، ويصل عمق هذه الأخاديد لحوالي 15سم، ومن أهم ما يميز هذا القطاع من الطريق هنا، هو امتداد قناة لنقل أو جر المياه على يسار هذا الطريق، ويبلغ الطول المتبقي من هذه القناة لحوالي 60م، بينما يتراوح عرض القناة ما بين 6-65سم، أما عن عمق هذه القناة يتراوح بين 20-45سم (انظر صورة

(1) Donald white "Carrographic Surveys, Town Plan And Aqueduct", Op Cit,P.38.

رقم 30-31، الملحق رقم 3)، ويظهر كذلك آثاراً لقطع الحجارة على جانبي الطريق؛ لغرض تحديد ذلك الطريق، ويُلاحظ من آثاره في هذا القطاع، بداية انعطافه بشكل واضح نحو الشمال الشرقي، وبعدها يختفي، إلى أن يظهر مرة أخرى في هذه المنطقة نفسها ولكن على مسافة قريبة نحو الشمال الشرقي، ويمتد هنا في شكل الجزء السابق نفسه من هذا الطريق من خلال الحز الواضح في الأرضية الصخرية لمجموعة من الأخاديد المتوازية والقطع لصخور جانبي الطريق، ويظهر هنا في هذا القطاع على الجانب الأيمن للطريق مجموعة من التوابيت الحجرية، وتكون الطريق هنا واسعة جداً بحيث يصل عرضها لحوالي 18م، بينما يبلغ الطول المتبقي من هذه الطريق هنا لحوالي 350م، ويصل مجموع الأخاديد الباقية على الجانب الأيسر فقط من هذا الطريق لحوالي 12 أخدود، بينما يشكل أغلب عرض هذا الطريق الآن طريق ترابي (انظر صورة رقم 22، الملحق رقم 3)، ويصل عرض الأخدود الواحد ما بين 25-45سم، أما عمق الأخدود يتراوح ما بين 12-30سم (انظر صورة رقم 23، 24، 27، الملحق رقم 3)، ويلاحظ من خلال عرض هذه القطاعات من مسار هذا الطريق في منطقة قامبو إنه قد طرأت عليه عدت توسيعات لزيادة عرضه، وذلك من خلال الجزء المنحوت في الصخر على جانبي قطاع الطريق الواقع في الوسط الذي يستخدم حالياً كمسار ترابي، والذي تقع على جانبيه قطاعين آخرين موازيين لامتداده ولكن على ارتفاع أعلى من مستوى قطاع الطريق الأوسط، مما يوحي ربما أن القطاع الأوسط هو الأقدم، ومن ثم في فترات لاحقة أضيف على جانبيه مسارات موازية لغرض توسيعه.

ومن بعدها يختفي أثر هذا الطريق حيث يبدأ اتجاهه يميل نحو الشمال الشرقي أكثر ويمر أسفل القلعة المعروفة باسم الخربة الواقعة على قمة تل على حافة المدرج التضاريسي الأعلى ويكون امتداد الطريق إلى الشمال منها، وعندها يكون الطريق قد وصل لحافة المدرج التضاريسي

الأوسط⁽¹⁾، عند وادي المرازيق الذي يحتمل امتداده عبره وهو يمتد من الشمال إلى الجنوب، ومن امتداد هذا الوادي يصل الطريق لوادي لبيض المؤدي لسهل سوسة⁽²⁾، ويبلغ قياس طول هذا الطريق في منطقة قامبو ابتداءً من شرق المدرسة وصولاً لوادي المرازيق حوالي 3 كم⁽³⁾، أما عن امتداد جزء كبيراً من هذا الطريق المنشأ خلال العصر الإغريقي بهذا الوادي فقد عملت عوامل التعرية والسيول ونمو الأشجار بعمق هذا الوادي إلى إندثار وتآكل مساره، حيث كان الطريق الإغريقي يمر بقاع الوادي، إلى أن يصل للنقطة التي يبدأ منها امتداد وادي النصورية المعروف بتضاريسه الصعبة، عندها يصعد قمة الوادي؛ ليمر عبر التل الفاصل بين وادي لبيض الواقع شرقاً ووادي الحولة الممتد غرباً، وهو التل الذي يقف على قمته الآن حصن الشارة⁽⁴⁾ (انظر صورة رقم 32، الملحق رقم 3)، أما المسار الثاني الممتد إلى الشمال مباشرة من مدرسة قامبو، بعد وصول الطريق القادم من مدينة كيريني في اتجاه الشمال الشرقي تحديداً عند هذه النقطة ينحرف مباشرة نحو الشمال، وتعد هذه هي النقطة الفارقة عن امتداد الأقدم الممتد إلى الشرق، وعند هذه النقطة كشف عن نصبين للميل رقم 7 أو 8 من مدينة كيريني شمالي المدرسة بنحو 500 م فقط، عند نفس مساره الحالي في المنعطف المقابل للمدرسة⁽⁵⁾.

ويلاحظ أن الطريق المنشأ خلال العصر الروماني يبتعد قدر الإمكان عن عبور الأودية التي يعبرها المسار المنشأ خلال العصر الإغريقي الذي كان معرض للانجراف باستمرار في فصل الشتاء؛ ليسير بدلاً من ذلك على سهل المدرج التضاريسي الأوسط⁽⁶⁾، ومن خلال هذه التعديلات في مسار طريق كيريني أبو للونيا المنسوبة للعصر الروماني، تؤكد أن هذا العصر شهد

(1) S.Stucchi, "Cireneo di Apollon Eta Greca, Op Cit, P.69.

(2) Andre Larond, op cit, p.194-195.

(3) D,White, "Carrographic Surveys, Town plan, and Aqueduc", Op Cit,p.38.

(4) Andre Larond, op cit, p.196.

(5) Andre Larond, op cit, p.190.

(6) R.G.Goodchild, "The Roman Road of Libya.....", Op cit, p.163.

بناء وتطوير للطرق العائدة لعصور أقدم من العصر الروماني، ويوافق اتجاهه ومساره الطريق الحالي الذي بني على امتداده إلى أن يصل قمة ذلك الجبل الواقع بين وادي لبيض ووادي الحولة، وهي النقطة التي ربما يلتقي فيها مع المسار الإغريقي الأقدم مرة أخرى، ويكون امتداده هنا كما امتداده في فترة الاحتلال الإيطالي (انظر صورة رقم 32، الملحق رقم 3)، مقطوع على سفح الجبل الواقع فوق الطريق الحالي بوضوح حيث يمر أمام قلعة الشارة، وعند هذا الموقع كشف عن نصب ميل نقشه متآكل جداً، ومن بعدها يمتد نحو الشرق كما في الطريق الحالي عند أول منعطف يطل على سهل سوسة يمتد مباشرة قاطع الطريق الحالي ممتداً إلى الشرق منه، ويظهر هنا امتداد الطريق المقطوع في شكل قطاعات مستقيمة ومباشرة، وعند ذلك المنعطف قبل المنعطف المسمى بحدوة الحصان، للمحافظة على الاستقامة المطلوبة قدر الإمكان في إنشاء الطرق الرومانية حتى في حال مرورها على سفوح الجبال، وفي هذا الجزء من الطريق يظهر مسار الطريق القديم مختلفاً عن المسار الحالي الذي يدور ملاصقاً لسفح الجبل، ثم يلف في شكل دائرة كاملة عند المنعطف الذي يُسمّى اليوم باسم (منعطف حدوة الحصان)، الواقعة شرق حصن الشارة، وعند هذا المنعطف يظهر آثار للجسر الترابي المساند لجانب الطريق المطل على سفح الجبل الذي يرجح إعادة بنائه الأول لعهد كلاوديوس مثل ذلك الجدار المساند لبداية هذا الطريق المار أمام الجباية الشمالية السالفة الذكر، ويكون امتداده هنا ابتداءً من المنحدر الأخير المطل مباشرة على سهل سوسة، ولكنه الآن يقع أغلبه تحت جدار مماثل له يعود لفترة الاحتلال الإيطالي، والمُعد لنفس الغرض حيث يخفي تحته الكثير من أجزاء ذلك الجسر الروماني الذي يظهر كما هو في أسفل هذا المنحدر قبل وصوله للسهل، وكذلك عبر امتداده عبر السهل الساحلي، وبعد منعطف حدوة الحصان، ينزل الطريق القديم عبر منعطف ثاني وهو الأخير ليصل الساحل، وتقع آثار هذا

الطريق المعاد استخدامه في فترة الاحتلال الإيطالي واضحة على التل أسفل الطريق الحالي (انظر صورة رقم 33-34، الملحق رقم 3).

وعند نزول الطريق على السهل الساحلي يظل محاذياً لسفح الجبل في شكل دائري من نقطة نزوله على الجانب الغربي من منفذ وادي النصورية ويدور ملاصق للجبل حتى يصل سفحه الشرقي، الذي يظهر فيه آثار لذلك الجسر الترابي واضحة (انظر صورة رقم 35، الملحق رقم 3)، وذلك لأن؛ الطريق الإيطالي عند نزوله للسهل يأخذ مسار مقارب للمسار الحالي الممتد بقرب السفح الغربي للوادي⁽¹⁾، وهنا عند هذا الجزء من الطريق القديم غير المستخدم إبان العهد الإيطالي بقي كما هو مكون من أرضية ترابية متساوية السطح لحد ما حيثُ يظهر عليها آثار رصف بواسطة حجارة كبيرة الحجم مسطحة الواجهة ربما لمنع انزلاق التربة (انظر صورة رقم 38، الملحق رقم 3)، بينما يظهر آثار ذلك الجسر الداعم لجانب الطريق المشرف على وادي صغير ممتد من وادي النصورية (انظر صورة رقم 36، الملحق رقم 3)، المكون من عدة صفوف من كتل كبيرة من الحجارة، يمتد لعدة أمتار حتى نهاية سفح الوادي، ويظهر على الجانب الآخر من الطريق في شكل القطع العمود المنحوت في سفح الجبل لغرض توسيع الطريق (انظر صورة رقم 37، الملحق رقم 3).

أما من النقطة التي ينتهي فيها آثار هذا الطريق أي: عند نهاية السفح الشرقي، حتى مدينة أبو للونيا فتختفي آثاره نهائياً، وبذلك سيكمل الطريق امتداده محاذياً لسفح الجبل أي: سفح مدرج التضاريس الأوسط في اتجاه نحو الشرق مباشرة إلى أن يصل النقطة التي يكون فيها مقابل لمدينة أبو للونيا عندها يغير اتجاهه نحو الشمال مباشرة، أما أنه يمتد مباشرة فور خروجه من منفذ الوادي عبر السهل الساحلي في شكل مستقيم ومباشر نحو المدينة في اتجاه الشمال الشرقي كما في الطريق الحالي، أو أنه يمتد فور خروجه المحاذي لسفح الوادي مباشرة نحو شاطئ البحر ويظل

⁽¹⁾ Andre Larond, op cit, p.196.

محاذياً له حتى يصل المدينة، ويبقى هناك تساؤل آخر بعد وصول الطريق لمدينة أبو للونيا، من أيّ البوابات كان يعبر منها نحو الداخل للمدينة؟ فهناك اقتراح يرجح مروره عبر البوابة الغربية الواقعة بالبرج المعروف برقم واحد، بينما يحدد بيتشي Beechey امتداد هذا الطريق عبر البوابة رقم خمسة الواقعة الآن عند جدار الكنيسة ثلاثية الحنايا الكنيسة الغربية، مشيراً لوجود حجارة كانت تصطف على جانبي الطريق لغرض تحديد مساره، ويرجح البعض مروره عبر البوابة الشرقية الواقعة بين البرجين رقم ستة وسبعة، بينما جود تشايلد يرجح اقتراح آخر للبوابة الشرقية التي يرى أنّها ربما تصل امتداد لطريق آخر يمتد من مدينة أبو للونيا باتجاه الشرق ربما يمتد عبرها درب ساحلي يربط المدن الساحلية الواقعة شرق أبو للونيا في رأس الهلال ودرنة⁽¹⁾، ويلاحظ من امتداد مسار هذا الطريق المشار له في الصفحات السابقة مروره بالعديد من مراحل البناء والصيانة، فكانت المرحلة الأولى لإنشائه في أوائل العهد الإغريقي، الذين لا بد أنهم بحثوا عن أقصر الطرق للوصول للبحر مستغلين أقصر تلك الأودية المؤدية لساحل سوسة، والذي كان وادي لبييض الأقل مسافةً هو الأنسب.

يذكر سترابو* في جغرافيته أن الطريق الواصل بين مدينتي كيريني وأبو للونيا بوحدة القياس

المعروفة بالاستادايون وذلك بحوالي 80 وحدة⁽¹⁾، والتي تعادل حوالي 14.880 كم، وهي مسافة أقل

(1) D,White, "Carrographic Surveys, Town plan, and Aqueduc". Op Cit, p.38.

* سترابو (Strabo): المؤرخ والجغرافي وعالم الرياضيات الإغريقي ولد في حوالي عام 63 أو 66 ق.م في أماسيا (Amasia) وهي مستعمرة إغريقية تقع على الساحل الجنوبي للبحر الأسود سواحل آسيا الصغرى، توفي في عام 21م، ومن أشهر أعماله الجغرافيا التي تتألف من 17 جزء، راجع: M.Marefa.org، اشتهرت جغرافيته بوصف بلدان العالم القديم وجغرافيتها، كما زار العديد من البلدان غرباً حتى سردينيا وجنوباً حتى أثيوبيا، كما جمع أغلب معلوماته عن هذه البلدان خاصة التي لم يزرها من مكتبة الإسكندرية، التي أطلع فيها على العديد من مؤلفات علماء وجغرافيين الإغريق، راجع: إسماعيل مظهر، مصر في قيصرية الاسكندر المقدوني، مؤسسة الهنداوي للتعليم والثقافة، القاهرة، 2012، ص44، 45.

ومن مؤلفاته في التاريخ "مقتطفات تاريخية" من 47 جزء، ومن أهم الأعمال المنسوبة له هي تصحيح خارطة العالم ونقد المعلومات الفلكية التي قدمها الجغرافي هيبارخوس، راجع: عزيزة، فوال بابتي، موسوعة الأعلام العرب والمسلمين والعالميين، الجزء الرابع، دار الكتاب العلمية، ص132.

بكثير من المسافة المسجلة في خريطة بوتنجر، ربما تطابق المسافة التي حددها سترابو مع مسافة الطريق الإغريقي المار بوادي لبيض وهو الأقرب مسافة مع سهل سوسة، والتي تقارب جداً حوالي 14 كم⁽²⁾، بينما تتوافق مسافة 13 ميلاً المسجلة في خريطة بوتنجر⁽³⁾ مع المسار المنشأ خلال العصر الروماني، وهو بذلك يزيد عن المسار الإغريقي بأكثر من 4 كم، حيث يصل طول الطريق الحالي حوالي 18 كم، والذي لا يختلف كثيراً في مساره عن المسار الروماني، أما مسافة 13 ميلاً فهي تعادل حوالي 19.266 كم⁽⁴⁾، وربما تعود نشأة المسار الجديد أي في جزئه الممتد إلى الشمال مباشرة من مدرسة قامبو حالياً خلال عهد كلاوديوس لغرض الاستغناء عن المسار القديم الممتد شرقاً من المدرسة عبر تلك الأودية، حيث يرسم مساره على الحافة المطلّة على قاع الوادي وذلك على ارتفاع 1.5 م وهي مسافة قريبة جداً للقاع مما يعرضه باستمرار خلال موسم كل شتاء؛ لجرف السيول، وهو يجعله بحاجة مستمرة نهاية كل فصل شتاء للإصلاح، وهنا في هذا القطاع المار بالأودية تضيق آثاره المعروفة في شكل الأخاديد المنحوتة على الأرضية؛ وذلك بسبب عوامل الطبيعة التي عملت جميعها على إندثاره⁽⁵⁾.

تعود أقدم النصب الميلية الواقعة على امتداد المسار الجديد الواقع على سهل المدرج الأوسط لعهد كلاوديوس، وربما في الفترة نفسها التي شيد فيها هذا المسار أنشئ أيضاً الجسر الترابي الداعم لجانب الطريق المار بسفح المدرج التضاريسي الأوسط المطل على سهل سوسة المكون من حجارة كبيرة الحجم المصفوفة بجانب بعضها يتخللها ملاط من الطين، مكونة شكل شرفة تطل على السهل الساحلي، وذلك تحديداً من عند المنعطف المسمى بحدوة الحصان حيث

(1) سترابون، الكتاب السابع عشر عن جغرافية سترابون وصف ليبيا ومصر، ت: محمد المبروك الدويب، كلية الآداب، جامعة قارون، ط1، 2003، فقرة 5.

(2) Andre Larond, op cit, p.197.

(3) Konrad Miller, Op Cit, p. 875.

(4) Andre Larond, Op Cit, p.197.

(5) Ibid, p.196.

يكون الطريق هنا معرض للانجراف الذي تسببه مياه الأمطار كما في سفح المدرج التضاريسي الأعلى الذي تمر به هذه الطريق بجانب الجبانة الشمالية، ويعد هذا الجسر الترابي البسيط المدعوم بكتل حجرية ضخمة هو العمل الهندسي الوحيد الذي يعود للحقبة الكلاسيكية في كافة ليبيا.

إلا أنّ ذلك الداعم لم يحل صعوبة صعود ذلك المنحدر الشاهق، حيث يكون صعوده أو نزوله وذلك عند آخر انعطاف يصل فيه للسهل الساحلي في شكل انحدار مفاجئ، جعل العديد من الرحالة يشككون في صعود العربات المحملة بالسلع الثقيلة التي كانت تنقل البضائع من الميناء إلى مدينة كيريني عبر هذا المنحدر مثل حمولة مواد البناء خاصة الرخام الذي عرفت مدينة كيريني بكثرة استيراده لاستخدامه في إنشاء مبانيها منذ بدايات عهدها⁽¹⁾، ويبدو أن هذا الطريق بعد التغييرات التي أجريت على مساره ربما خلال عهد نيرو⁽²⁾، مر بالعديد من الإصلاحات، ومن أهم تلك الإصلاحات هذه تلك التي نفذت خلال عهد تراجان وذلك في بداية قطاعه الممتد بمنطقة الجبانة الشمالية حتى الميل الثاني (انظر صورة رقم، 63-64، الملحق رقم 3)، وربما قد طال هذا الإصلاح أجزاء أخرى من الطريق لكن لا يوجد ما يؤكد هذا، إلى أن صينت هذه الطريق مرة أخرى في عهد هادريان بعد تدميرها من قبل ثورة اليهود، ومن المرجح أن صيانة هادريان هذه قد طالت كامل امتداد هذا الطريق، وذلك بناءً على نقش النصب الميلية التي تعود لإصلاحات هادريان على هذا الطريق (انظر نقش رقم 10، 11، الملحق رقم 4)

قد أصلح هذا الطريق خلال عهد قسطنطين ودقلديانوس، وربما كانت إصلاحاتهم هي آخر تلك الصيانات التي امتدت على هذا الطريق، ولكن كل ما كشف عنه من نصب ميلية تعود لصيانات هؤلاء الأباطرة التي لم يحدد مواقع اكتشافها بالضبط من مدينة سوسة حالياً، وذلك للمساعدة في معرفة إن كانت هذه النصب قائمة على امتداد طريق كيريني أبو للونيا، أو ربما على

(1) Andre Larond, op cit, p.188.

(2) D,White,"Carrographic Surveys.....", op Cit, P.38.

طريق آخر من مدينة أبو للونيا إلى مدينة أخرى، خاصة أن أرقام هذه النصب أحدهما: يمثل الميل رقم 15 (انظر صورة رقم 95، الملحق رقم 3)، والآخر يحتمل أن يكون رقمه هو 14، وذلك بمقارنة موقعه مع موقع النصب رقم 15 أثناء اكتشافهما، وبمقارنة تلك الأرقام الميلية مع مسافة ذلك الطريق الذي لا يتعدى 13 ميلاً كما جاء في خريطة بو تنجر، جعلت جودتشايلد يطرح تساؤلات حول إن كان هناك طريق كان يمتد إلى أبعد من مدينة أبو للونيا باتجاه الشرق، إلا أن ذلك لا يعد أكثر من تساؤل في حال غياب دليل أثري لوجود مسار طريق يدعم ذلك، خاصة أن غياب التوثيق الدقيق لمواقع النصبين رقم 15 و 14، وهل كان موقعهما الأصلية شرق أو غرب سوسة مهم جداً؟ لدعم هذا الاعتقاد⁽¹⁾، فربما لم تكن هذه الأرقام أكثر من أن الطريق الرابط بين كيريني وأبو للونيا قد مد في وقت متأخر حتى أصبح أكثر طولاً من المسافة المسجلة في خريطة بو تنجر.

يمكن ملاحظة أثر طريق يمتد شرق سوسة بحوالي 10 كم بقرب شاطئ البحر في منطقة بوشويرف تحديداً إلى الشرق من وادي لحصين عند مصبه في البحر، بحيث يمتد درب ترابي يحفه من الجانبين كتل من الحجارة لتحديد مساره، ويكون اتجاهه مستقيم من الغرب إلى الشرق، وتظهر الحجارة المصفوفة بجانبه الشمالي بشكل واضح ممتدة بخط مستقيم نحو الوادي من جهة الغرب يصل طوله في هذا الجزء لحوالي 600م، بينما يصل عرضه لأكثر من 9م (انظر صورة رقم 39، الملحق رقم 3)، ممتد على أرض ترابية، ولا تظهر الأخاديد المحفورة لسير العربات بوضوح إلا عند بلوغ الطريق لوادي الحصين تحديداً عند مصبه في شاطئ البحر من جهة الغرب، والتي تكون متآكلة جداً بسبب عوامل التعرية مما يجعلها غير واضحة للعيان، أما على سفح ذلك الوادي يمكن ملاحظة آثار القطع بالأزميل على الصخر في شكل عمودي؛ لغرض توسيع الطريق الذي كان يعبر قاع الوادي المغمور بمياه البحر في الوقت الحالي (انظر صورة رقم 40-42، الملحق رقم 3)،

(1) R.G. Good child, "Roman Milestones In Surenica", Op Cit, P.88.

والذي لا تزال آثاره واضحة تحت البحر داخل الوادي، ثم يصعد الجانب الشرقي للوادي (انظر صورة رقم 50، 47، الملحق رقم 3)، وتكون آثاره هنا أكثر وضوحاً حيث يصل عرض الطريق على الجانب الشرقي من الوادي لحوالي 6م، ويصل عرضه عند قمة ذلك الوادي 9.5م، وعند بداية صعود هذا الطريق للسفح الشرقي من الوادي يظهر هناك قاطع عرضي لقناة تصريف مياه البحر في حال ارتفاع أمواج البحر على هذا الطريق، ويبلغ طول هذه القناة 2م، ويصل عرضها 20سم، بينما يصل عمقها لحوالي 30سم (انظر صورة رقم 51، الملحق رقم 3)، وعند صعود الطريق إلى أعلى الوادي من جهة الشرق تظهر آثار جانبي الطريق وهي محفوفة بكتل حجرية واضحة للعيان، كما في الجهة الواقعة إلى الغرب من الوادي، ولكنها لا تستمر إلا لعدة أمتار فقط، ويختفي أثر مسار الطريق (انظر صورة رقم 43-46، الملحق رقم 3)، وربما تكون هذه الآثار الواضحة من هذا الطريق الذي يعبر وادي الحصين في خط مستقيم من الغرب إلى الشرق هو جزء من طريق ساحلي كان يمتد من أبو للونيا غرباً إلى رأس الهلال شرقاً وربما كان يمتد إلى أبعد من رأس الهلال باتجاه الشرق؛ ليربط العديد من الموانئ الواقعة إلى الشرق من أبو للونيا، وبذلك ربما تكون النصب الميلية منها النصب الواقع عند الميل رقم 14، ونصبين عند الميل رقم 15 تعود لإصلاحات قسطنطين ودقلديانوس قد وضعت على طريق يتفرع من أبو للونيا باتجاه الشرق، ولم تكن تخص طريق كيريني أبو للونيا.

وربما ما يدعم هذا اقتراح جودتشايلد بشأن تقييمه للنصب المكتشف برأس الهلال الذي لم يبقَ من نقشه سوى أسماء وألقاب قسطنطين الذي كشف عنه مستخدم كحجارة بناء لكنيسة رأس الهلال، والذي يرجح أن يكون من نصب الأميال التي وضعت على هذا الطريق المقترح بين أبو للونيا ورأس الهلال⁽¹⁾، ولا بد أن هذا المسار يعود لفترة مبكرة جداً ربما للفترة المعاصرة لنشأة هذين

(1) Valeria, Op Cit , P.301.

المينائين، كمسار ساحلي فرعي يربط تلك الموانئ، ولكن ربما لم توضع على امتداده هذا أي نصب ميلية إلا في فترة متأخرة ربما خلال اصلاحات قسطنطين ودقلديانوس في القرن الرابع الميلادي، ليصبح من الطرق الرئيسية الهامة التي كانت تصل أبو للونيا ربما بالمواني الواقعة شرقها.

طرق أخرى حول كيريني

ارتبطت كيريني بميناء ثاني لم يرد ذكره في المصدرين المعروفين بدليل الأنطونيين وخريطة بوتنجر، ولكن ورد في إشارة مقتطفة للجغرافي بلييني* (1) الذي يشير للمسافة التي تبعد بها مدينة كيريني عن الساحل 11 ميل أي ما يعادل 16.2 كم وذلك بعد ذكره للمسافات الواقعة بين مرسى توكرة وفيكوس(2)، ربما يشير ذلك لوجود طريق بري كان يربط كيريني ميناء فيكوس (Phykous) المحدد موقعه على ساحل منطقة الحمامة حالياً، وهو نفس الميناء الذي تضعه فاليريا عند رأس عامر حالياً الواقع شرقي الحمامة وعلى مسافة 19 كم من شحات حالياً(3)، كما كشف عن أجزاء من هذا الطريق التجاري الهام في وادي بالغدير في شكل الآخايد المعدة؛ لسير دواليب العربات، إلا أنه لم يكتشف على كامل امتداده حتى الحمامة على أي من النصب الميلية لتوثق امتداده هذا(4)، إضافة لهذا الطريق تتفرع من مدينة كيريني الكثير من الطرق سواءً الطرق التجارية التي كانت تربطها بأكبر الموانئ بالمنطقة أو الطرق الرئيسية التي تربطها بالمدن الكبرى مثل الطريق الرئيسي الساحلي الهام المشار له سابقاً وهناك أيضاً الكثير من الطرق المتفرعة من مدينة كيريني إلى المناطق الزراعية المحيطة بالمدينة في ريف كيرينايا، ومن أهمها ذلك الطريق

* بلييني الأكبر أو الثاني (Plinius Secundus): ولد عام 23م في مدينة (Novum Comum) في بلاد الغال، وتوفي أثناء دراسته لبركان فيزوف بإيطاليا عام 79م، وله مؤلفات في العديد من المجالات في التاريخ واللغة والتكتيك الحربي، وتقلد العديد من المناصب في الجيش والأسطول الروماني، وأشهر مؤلفاته في التاريخ "التاريخ الطبيعي" في حوالي 17 جزء، راجع: علي فهمي خشيم، نصوص ليبية، ص 109-110.

(1) علي فهمي خشيم، نصوص ليبية، الفقرة 5.

(2) Andre Larond, Op Cit, p.197.

(3) Valeria, Op Cit , P.301.

(4) D. White, "The Topographical Setting" Op Cit, P.32- 36.

الذي كان يربطها بمستوطنة مقارنس الواقعة شرق مدينة كيريني، وهو من الطرق الحيوية التي لم يرد ذكرها في أي من المصادر القديمة، كما لم يكتشف على طول هذا الطريق أيضاً الذي حدد مساره ستوكي في بعض من أجزائه أياً من النصب الميلية⁽¹⁾.

طريق كيريني فيكوس

ويتفرع هذا الطريق المؤدي إلى الحمامة من الطريق المؤدي من المدينة نفسها كيريني إلى بالغراي البيضاء حالياً، الممتد عبر البوابة الجنوبية للمدينة، وذلك عند وصوله لبداية امتداد وادي بالغدير الممتد حتى منطقة البقارة، وعند ذلك يمتد بواسطة هذا الوادي باتجاه شمال غرب ماراً بقاعه محاذياً لسفحه الجنوبي، ماراً أولاً أسفل مقابر الجبانة الغربية المنحوتة في سفح ذلك الوادي الذي يقع عليه حرم ديميتر المقدس، تختفي آثار مسار الطريق في الجزء الواقع في قاع الوادي قبل وصوله للحرم المقدس أي إلى الشرق منه قليلاً، ويظهر بعض الشيء منه في الجانب الشمالي للطريق: أي الأخدود الشمالي للطريق فقط، لكن عند مرور الطريق أسفل منطقة حرم ديميتر مباشرة يظهر امتداد الطريق بالكامل ممتداً لمسافة قصيرة جداً ثم يختفي أثره مرة أخرى، حيث يبلغ عرضه المتبقي هنا حوالي 7 م⁽²⁾، وعند وصوله لعين بالغدير التي تتبع من المسطح الجنوبي لهذا الوادي يسير موازياً لقناة المياه المنحوتة في أرضية الوادي، وذلك لمسافة حوالي 90 م⁽³⁾.

يمتد المسار نحو السفح الشمالي للوادي الذي أقيم عليه اكريبول المدينة، ويدور بجانبه في شكل دائري باتجاه الشمال الغربي، وعند هذا الموقع تحديداً يلاحظ آثار للرصف على مياه العين التي تجري في هذا الموقع وذلك بواسطة كسارة من الحجر الجيري مع كسارة من الفخار، إلا أن جريان المياه عمل على جرف هذه الطبقة الجيرية التي يبلغ سمكها حوالي 15 سم فقط، ومن

⁽¹⁾ S. Stucchi, Op Cit, P.70.

⁽²⁾ D,White,"Topographical setting", Op Cit,P. 32-33.

⁽³⁾ Andre Larond, op cit, p.196.

المحتمل أن الغرض من إنشائها لم يكن سوى طريق جانبي معد لاستخدامه كرصيف للمشاة فقط، فهي طبقة ضعيفة لا تقوى على تحمل مرور العربات ثقيلة الوزن⁽¹⁾، وبعد مرور الطريق بمحاذاة السفح الشمالي للوادي يواصل اتجاهه نحو الشمال الغربي حتى يصل عين البويضة الواقعة بعد 150م فقط من السفح الشمالي للوادي، والتي بعد مروره بقربها يسير ممتداً بواسطة وادي صغير من روافد وادي بالغدير المتفرع نحو الغرب، حيث ينعطف الطريق هنا عبر هذا الوادي بشكل دائري⁽²⁾، بعد انعطافه يمر بقرب مقبرة سيدي البرديسي الحالية، ويستمر ممتداً على قمة تل يقع بين وادي بالغدير شرقاً وإلى الغرب منه يمتد وادي رقرقة، ويكون امتداد الطريق هنا على المدرج التضاريسي الثالث، حتى ينحدر بواسطة تل صغير الذي يدور حوله في شكل دائري حتى يتمكن من الوصول إلى قاع وادي عربية وعندها يكون قد وصل الطريق للمدرج التضاريسي الأوسط، وبواسطة هذا الوادي الأخير يصل إلى الساحل بواسطة منفذه على السهل الساحلي وذلك شرقي ميناء الحمامة، ثم يعبر الساحل الذي ربما يكون امتداده هنا في شكل مباشر من الشرق إلى الغرب عبر الساحل ليصل الميناء⁽³⁾.

طريق كيريني مقارنس

يعد من أهم الطرق المحلية التي كانت تربط بمدينة كيريني بما يجاورها من مستوطنات زراعية التي كانت تنتشر على طول امتداد سهول المدرج التضاريسي الثالث للجبل الأخضر، ويرسم ستوكي مسار هذا الطريق ابتداءً من البوابة الواقعة على شمال شرق المدينة، وهي البوابة التي يتفرع منها أيضاً الطريق الساحلي الرئيسي المؤدي إلى مدينة درنة عبر منطقة لملودة الموثق في دليل الأنطونيين، ويمر الطريق بعد هذه البوابة بمنطقة الجبانة الشرقية، حتى يصل لبداية وادي

(1) D.White, "The Topographical Setting", op Cit, P.33-35.

(2) D.White, "The Topographical Setting", op Cit, P.33-35.

(3) S.Stuechi, Op Cit, P.69.

الزنادي الذي يصعد من خلاله وهو يمتد نحو الشرق مباشرة؛ ليصل منطقة عين الشلالة⁽¹⁾، وبعد مروره بعين الشلالة يمتد إلى الشرق منها؛ ليعبر مجموعة من الأودية التي تقع جميعها على نفس المدرج التضاريسي الذي تقف عليه مستوطنة مقارنس أيضاً وهو المدرج الثالث أو الأعلى الذي يسير محاذياً له ويمر بمحاذاة وادي الصحابة الذي يصل من خلاله إلى وادي القصايدي الواقع إلى الشرق من الوادي الأول، وبعد وصول الطريق لرأس وادي القصايدي يتجه في نفس الاتجاه إلى الشرق مباشرة؛ ليصل مقبرة سيدي محمد الحالية، ومنها إلى مستوطنة مقارنس الزراعية المهمة، والتي تعد من النماذج الجيدة للإستيطان الزراعي في الريف الكيريني⁽²⁾، وربما كانت هذه المستوطنة الزراعية الواقعة على قمة المدرج التضاريسي الثالث يربطها مع مدينة أبو للونيا طريق فرعية بسيطة، وذلك عبر وادي العين المتفرع منها مباشرة نحو الشمال الذي يقع منفذه على ساحل سوسة تحديداً جنوب منطقة الفيلترو الحالية بمدينة سوسة، وذلك نقلاً شفهيّاً عن فرانسو شامو الذي أكد على درب تراي يمتد عبر وادي العين⁽³⁾.

ارتبطت مستوطنة مقارنس بمستوطنة لملودة بطريق فرعي وهي المحطة الأولى الواقعة على الطريق المدني الساحلي بعد مدينة كيريني، وكما قد ارتبطت مستوطنة لملودة بواسطة طريق تجاري هام مع ميناء رأس الهلال وذلك عبر وادي الرقيق عبر منفذه على السهل الساحلي⁽⁴⁾، كشف عن جزء منه يمتد من الشمال إلى الجنوب على الجانب الشرقي للطريق الحالي الرابط بين لملودة ورأس الهلال، تحديداً بمنطقة صنيبات العويلة، مكون من آثار لمسارين متوازيين يمتدان بجانب بعضهما وتصل المسافة الفاصلة بين المسارين ما بين 2.20م - 6م، مما توحى أنها كانت طريق مزدوجة ربما خصص كل مسار لمرور العربات في اتجاه معين، أي: أحدهما يؤدي إلى

(1) Ibid, P.7.

(2) S.Stuechi, Op Cit, P.69.

(3) Andre Larond, op cit, p.197.

(4) Denis Ro`ues, Op Cit, P.118.

لملودة والآخر: إلى رأس الهلال، وهذا ما يوحي إلى وجود حركة تجارية نشطة بين الموقعين في تلك الحقبة الزمنية (انظر صورة رقم 52-58، الملحق رقم 3)، ويصل طول الطريق الشرقي لحوالي 57م، بينما عرضه بين الأخدودين يتراوح بين 170 - 180م، ويصل عرض الأخدود الواحد ما بين 25 - 30سم، بينما يبلغ عمق الأخدود الواحد ما بين 6 - 30سم، يصل طول الطريق أو المسار الغربي المتبقي لحوالي 41.70م، ويتراوح عرض الطريق في ما بين الأخدودين من 170م إلى 190م، ويصل عرض الأخدود لما بين 15 - 50سم، أما عمق الأخدود يتراوح ما بين 5-20سم.

ومن خلال وصف مسارات الطرق التي قدمت في هذه الدراسة، يمكن استنتاج أن مسارات أغلب هذه الطرق ولو في أغلب أجزائها قد أقيمت على امتدادها نفسه تلك الطرق الحالية سواءً في طرابلس وكيرينايا.

محطات الطريق الساحلي المدني

المسافة بالميل	الاسم الحالي	اسم المحطة القديم
	بوكماش	Visida Vicus
26	زواره	Casas Villa Aniciorum
28	صبراته	Sabrata Colonia
27	القبة	Vax Villa Repentina
28	طرابلس	Occa Colonia
25	مجدال	Megradi Villa Aniciorum
29	بن زيبيرا	Minna Villa Marsi

29	لبدة	Lepti Magna Colonia
20	زليتين	Seggera
24	زاوية المحجوب	Berge
25	سيدي بو شعيفة	Base
30	تاورغاء	Thebunte
30	قصر قداس	Auxiqua
30	النيداقة	Annesel
18	بئر المعدان	Auxiu
25	بو قرادة	Stixgi
20	سرت	Macomada Sirtis
30	سلطان	Iscina
31	بو سعدة	Tramarico
25	سيدي بحري	Aubereo
24	قرية دجديجة	Digdica
24	قصر عطش	Tugulus
25	قرارات قصر التراب	Banadedari
25	العقيلة	Anabucis
25	قصر البريقة	Tiniodiri
12	بوقرادة	Bereo

23	سوية	Tincausari
25	سيدي فرج	Attici
25	المقرون	Chorotus
22	قمينس	Chamonos
30	بنغازي	Berenice
28	دريانة	Adriane
18	توكرة	Theucira
26	طلميثة	Ptolemis
32	مراوة	Semeros
26	سلنطة	Lasamices
25	شحات	Cyrene
21	لملودة	Limniade
24	درنة	Darnis
28	أم الرزم	Hippon
14		Papi
30	التميمي	Paniuros
20	زاوية المرصع	Micera
40	سيدي صقليف	Iucundiu
32	رأس الدفنة	Gereatis

35	السلوم	Cataba thmon
----	--------	--------------

محطات الطريق الساحلي الحدودي

المسافة بالميل	الاسم الحالي	اسم المحطة القديم
	بوكماش	Pisida Muni Cipium
20	سيدي علي	Cypsaria Taberna
17	قرب ميناء مليئة	Amonem
16	صبراته	Sabrata
16	الزاوية	Pontos
13	صياد	Assario
20	طرابلس	Osa sol
12	تاجوراء	Turris Algam
25	العرقوب	Getullu
24	قصر الجفارة	Quintiliana
14	بوسيفي	Palmem
12	لبدة	Leptimaga col
30	بئر سيلين	Sugolin
15	زاوية المحجوب	Nivirgi Taberna
15		Simnana
22	تاورغاء	Tubacti, Municipium

25	النمو	Casa Rimoniana
25		Cisternsas
15	بئر الحمودية	Naladus
25		Dissio Aqua Amara
30	الفاطمية	Chosol
35	بنية المعدان	Ficum
18	أحمدان حسان	Praetorium
28	بئر بورتيمة	Putea Nigra
13	سرت	Macomada selorum
13	سيدي دهان ساجا	Zure
13	سلطان	Speluncas scina Locus Iudeor Um Augusti
13	بئر الصحوبية	Aulazon
20	بئر الشاويشة	Palmam
17	النوفلية	Zagaz aena
12	قرية دجديجة	Digdida Municipium selorum
	مطراطين	Turris et Taberna
6	قصر عطش	Tagulis
30	قرارات قصر التراب	Arae Philenirum

30	العقيلة	Anabucis Presidium
30	عين أجان	Puteum
30	تومبية	Priscu Taberna
18	اجدايبيا	Corniclanu
25	بئر ام الرشيفة	Phenica
25	زماق	Noetu
25	الطيلمون	Zautaberna
23	بودريسة	Ampalaontes
15	بنغازي	Berenicide
28	دريانة	Hadrianopolis
25	توكرة	Tauchira
26	طلميثة	Ptolomaida
20	أبناء نوح	Callis
12	معاطن العقلة	Cenopolis
21	البيضاء	Balacris
12	شحات	Cyrenis
13	القيقب	Agabis
36	قصر الكرموسة	Mandis
36	التميمي	Paliuris

33	زاوية المرصع	Meciris
22	طبرق	Antipego
3	خليج طبرق	Gonia
27	سيدي رزان	Cardu
36	بئر حزان	Nemeseo
24	السلوم	Catabathmos

الفصل الثاني: نصب الأميال

المبحث الأول:

أشكال ونقوش نصب الأميال وتطورها

المبحث الثاني:

نماذج من نصب الأميال في ليبيا

المبحث الثالث:

الترميمات التي أجريت على الطرق في العصر الروماني في ليبيا

المبحث الأول: أشكال ونقوش نصب الأميال وتطورها

نصب الأميال وقياس مسافات الطرق

لم يكن شق طرق المواصلات البرية في كافة الأقاليم الخاضعة للإمبراطورية الرومانية أحد أولويات الحضارة الرومانية فحسب بل بلغوا من العناية بها أيضاً بقياس مسافات بدقة، حتى نسب للرومان بأنهم أول من عُني باستخدام هذا النظام القياسي؛ لتحديد مسافات الطرق، وذلك باستخدام وحدة القياس المتعارف عليها في ذلك العصر بالميل الروماني، الذي يحسب قياسه بالسير على الأقدام مسافة 1000 خطوة، والذي يعادل حوالي 1482م، حيث يتم وضع علامة على قارعة الطريق بعد مسيرة كل ميل واحد؛ لمساعدة المسافرين على تلك الطرقات من معرفة كم قطعوا من مسافة؟ وكم متبقي أمامهم؟⁽¹⁾، وقد سميت تلك النصب الميلية (Miliarum) وهي كلمة لاتينية مشتقة من كلمة (Mille) التي تعني ألف أي ألف خطوة سيراً على الأقدام، ومن الجدير بالذكر أنه في بداية استخدام نصب الأميال تلك ونصبها على الطرق، لم تكن تحمل من النقوش سوى رقم المسافة فقط المعبر عنه بالميل باستخدام الاختصارات التالية (PER M P) التي تعني المسافة تبلغ (Milia Passuum PER)، إضافة لاستخدام هذه الوحدة القياسية استخدمت في بلدان أخرى وحدات قياسية أخرى، منها وحدة قياس الفرسخ (Leuga أو Leuca) والتي اختصرت في نقوش النصب الميلية بحرف (L) وهي وحدة قياسية تقاس بالمشي على الأقدام مسافة 1500 خطوة، والتي تعادل 1.5 ميلاً رومانياً، وقد استخدمت وحدة الفرسخ هذه في بلاد الغال وألمانيا من عهد هادريان، إضافة لوحدات قياسية أخرى استخدمت لقياس مسافات الطرق في بعض البلدان

⁽¹⁾ R.G.Goodchild,(The Roman Road of Libya And Their Milesstones),Op Cit, P. 155.

الأخرى⁽¹⁾، وعلى الرغم من معرفة العديد من وحدات القياس التي شاع استخدامها في العالم القديم، إلا أنه لم يكتشف في ليبيا إلى جانب استخدام وحدة الميل عن أي وحدات قياسية أخرى.

أما عن المكان المعتمد الذي يبدأ منه قياس مسافة الطريق، عادة ما تعتمد المدن الكبرى أو العواصم كمراكز تحسب ابتداءً منها مسافات الطرق المتفرعة منها التي حدد عندها بداية أو رأس الطريق (Caput Viae)، وهذا النظام كان معمول به في إقليم كيرينايا بحساب مسافات طرفاتها ابتداءً من مدينة كيريني، كما كانت مدينة لبدّة أيضاً تقع عند بداية أو رأس الطريق (Caput Viae) التي تحسب منها مسافات الطرق في إقليم المدن الثلاث، كما كان من المتعارف عليه أيضاً بين المسافرين حساب المسافة نفسها بالبعد العكسي أي: تنقيص رقم المسافة ابتداءً من المحطة التي سافر منها حتى مركز الصفر، وذلك في حال السفر من المدن الصغرى والقرى إلى المدن الكبرى التي حدد فيها مركز الصفر، وفي حالات أخرى كانت المسافة تحسب ابتداءً من المكان الذي بدأ منه إنشاء الطريق بغض النظر عن أهمية ذلك المكان⁽²⁾، كذلك من المتعارف عليه أيضاً يمكن قياس هذه المسافات بين أي من مدن الإقليم بحساب المسافة بينهم أي ليس شرط أن يبدأ حساب الأميال من المدن الكبرى فقط، وذلك في حال كان السفر بين المدن الصغرى، لذلك فإن مركز الصفر الذي يبدأ منه حساب المسافة لم يكن ثابت في مكان محدد، فقد اختلف تحديد موقعه من مدينة إلى أخرى ومن عصر إلى عصر، وفي مدينة كيريني التي تقع عند رأس أو بداية الطريق (Caput Viae) التي تحسب منها مسافات الطرق في إقليم كيرينايا⁽³⁾، وقد حدد فيها مركز الصفر عند مركز المدينة عند تقاطع الشارعين الرئيسيين الكاردو والديكومانوس في شارع الوادي؛ ليبدأ منها قياس مسافات الطرق المتفرعة من المدينة، مروراً ببوابات المدينة، فطريق

(1) Lesley, Adkins, op cit , p.182-183.

(2) Ginette Di Vita Evrard, "Le plus ancien Milliaire de Tripolitaine: A. Caecina Severus, Proconsul d'Afrique", Op Cit, P.13.

(3) R.G.Goodchild, "Roman Milestones in Cyrenaica" Op Cit, p.83.

كيريني بالغراري كان يحسب قياسه من مركز المدينة مروراً بالبوابة الجنوبية، وطريق كيريني أبو للونيا من مركز المدينة مروراً بالبوابة الشمالية وكذلك بقية الطرق المتفرعة عن المدينة (1).

أما في مدينة روما التي كانت تقع على رأس أو بداية كل الطرق (Caput Viae) التي تشق إيطاليا، لم يحدد مركز الصفر في مكان معين، بل حدد لكل طريق على حدى وذلك ابتداءً من إحدى بوابات المدينة التي تنطلق منها كل طريق (2)، بدلاً من مركز الصفر الذي كان معتمداً في وسط المدينة في عهد أغسطس في عام 20 ق.م عندما أقام نصب الميل الذهبي (miliarium Aureum) في الساحة العامة بمدينة روما واعتباره المكان الملائم الذي يبدأ منه قياس مسافات كافة الطرق المتفرعة عن مدينة روما (3)، ويبدو أن اعتماد مركز الصفر في المدن الرئيسية الذي كان معمول به في إقليم كيرينايا والمعتمد في مدينة كيريني لم يتغير حتى بعد اضمحلالها وإعلان مدينة طلميثة عاصمة للإقليم في عام 279م، حيث يتضح من نصب الميل رقم 15 الذي كشف عنه قرب أبو للونيا على طريق كيريني أبو للونيا، والذي يعود لهذه الفترة من عهد دقلديانوس، الذي يُظهر أن مركز الصفر لا يزال يحسب ابتداءً من مدينة كيريني التي تبعد عن أبو للونيا بمثل هذه المسافة (انظر نقش رقم 29، الملحق رقم 4)، وربما يكون ذلك؛ لأن مدينة طلميثة لم تصل لأهمية العاصمة الفعلية للإقليم إلا في القرن الرابع الميلادي (4)، إلا أن هناك نصب آخر يعود لفترة أحدث، وهي بداية القرن الرابع الميلادي في عهد قسطنطين وذلك عند النصب الواقع عند مسافة الميل 14 على هذه الطريق، والذي يبين أن المسافة حتى ذلك الوقت لا زالت تحسب من مدينة كيريني (انظر نقش رقم 31، الملحق رقم 4).

(1) ر.ج جود تشايلد، قورينا وأبو للونيا دليل تاريخي ووصف عام لآثار المدنيين، مرجع سابق، ص78.

(2) R.G.Goodchild, "Roman Milestones....", op cit, p.83.

(3) T.W.Potter, Op Cit, P.125, 126.

(4) R.G.Goodchild, "Roman Milestones in Cyrenaica", op cit, P.89.

ويحسب ما أدلى به (Plutarch) * أن أول استخدام لهذه النصب الميلية بوضعها على الطرق الرئيسية يرجع الفضل فيه للجنة المسماة (Gracchus) بعد مسافة 1 ميل روماني⁽¹⁾، إلا أن ما كشف عنه من هذه النصب الميلية يعود للقرن الثاني ق.م على أقل ترجيح، وأن الأعمال التي قد أجرتها لجنة (Gracchus) على الطرق هي الاهتمام بوضعها عند كل محطة ميلية والمحافظه على عدم خلو أي محطة ميلية من تلك النصب بوضع نصب ميل جديد في المحطات التي لم تحوِ نصباً للأميال من قبل⁽²⁾، وتعود أقدم النصب الميلية المكتشفة لعام 252 ق.م، بينما تعود النسبة الأعظم منها للعصر الإمبراطوري⁽³⁾، فقد كشف في أنحاء العالم الروماني عن حوالي 4000 نصب ميل⁽⁴⁾، وفي إيطاليا وحدها حوالي 600 نصب ميل⁽⁵⁾.

أما في ليبيا فقد كشف إلى الآن عن ستة وسبعين نصب ميل، تعود جميعها للعصر الإمبراطوري، وهذه سيتم دراستها في المبحث التالي، والتي يظهر من نقوشها* تطوراً كبيراً بالمقارنة مع نقوش النصب العائدة للعصر الجمهوري تلك، إضافة لنقوش نصب الأميال التي تعد الدليل الأثري الوحيد الذي يمدنا بالمعلومات التاريخية المهمة عن اسم الباني أو المرمم ورقم المسافة المقطوعة والمتبقية لإعطاء فكرة على مسارات وامتدادات هذه الطرق، فقد عنيت الدولة الرومانية بإعطاء مثل هذه المعلومات في شكل مفتاح لخريطة كافة الطرق لمساعدة المسافرين على تلك

* المؤرخ والفيلسوف الإغريقي لوقيوس ميستريوس بلوتارخوس (Plutarchus Lucius mestrius): ولد في حوالي عام 45 أو 46 ق.م في خيرونيا شرق دلفي بحوالي 20 ميل، وتوفي في حوالي عام 120 أو 125م، ومن أهم أعماله "السير المقارنة لعظماء الإغريق والرومان"، و"الاختلاف"، راجع: ar.M.Wikipedia.org، راجع: M.Marefa.org.

(1) Plutarch's Lives, T: Bernadotte Perrin, VOL: 10, William Heinemann, 1992-1993, book: 7.2.

(2) T.P.Wisewman, op cit, P.151.

(3) Lesley, Adkins, Op Cit , p.183.

(4) Alan Mcwhirr, Op Cit, p.662.

(5) Lesley, Adkins, Op Cit , p.183.

* فقد حملت أغلبها أسماء وألقاب الإمبراطور، إضافة لتخليد انتصاراته العسكرية، وفي بعض الأحيان تخليداً لإنجازاته المعمارية الأخرى والسنة التي أنجز فيها أنشاء أو صيانة الطريق، وتحديد فترة القنصلية للإمبراطور وسنة حكمه، كما تحوي أغلب النقوش على اسم نائب القنصل الذي كلف بالإشراف على إصلاح الطريق، وتحديد السنة التي أنجز فيها الطريق من فترة ولايته، وفي بعض الأحيان ذكر الأسباب التي دعت لإصلاح تلك الطرق، ومن أمثلة ذلك نصب الأميال التي تعود لعهد هادريان على طريق كيريني أبو لونيا، التي تصف الدمار الذي وصلت له حالة إقليم كيرينايا بعد ثورة اليهود بها، وأخيراً تذكر هذه النقوش كما هو معتاد رقم المسافة المقطوعة من نقطة الصفر، والذي يأتي آخر شيء في نهاية النقش والتي استخدمت في قياسه وحدة الميل الروماني فقط (الباحثة).

الطرق من معرفة وجهتهم والمسافة المحتاجة للوصول إلى المكان المحدد في شكل لافتات إرشادية مصنوعة من الخشب، والتي وضعت في العادة عند مفترقات الطرق أو بقرب المدن الكبرى⁽¹⁾، ومن أمثلتها الكشف عن لوحة إرشادية في ساحة مدينة بوبيلي الواقعة بمقاطعة لوكانيا، التي كانت تقع على طريق بوبيليا، وهي تصف امتداد هذا الطريق من مدينة كابوا (Capua) إلى مدينة ريجيوم، كما تصف الجسور الواقعة على هذا الطريق والنصب الميلية واللافتات الإرشادية الأخرى المشابهة الواقعة على امتداد هذا الطريق، إلا أن المادة التي صنعت منها هذه اللافتات لا تقاوم عوامل الزمن مما أدى إلى اندثار نقوشها المهمة التي تعد مصدراً موثقاً آخر هاماً جداً⁽²⁾.

أشكال نصب الأميال وتطورها

ومن خلال النصب الميلية المكتشفة في ليبيا البالغ عددها حوالي 76 حالياً، يتضح أن جميعها قطعت من حجارة محلية سواءً في إقليم كيرينايا أو إقليم المدن الثلاث، وهي من الأحجار الجيرية بألوانها الرمادي والبيج أو من الحجارة الرملية.

بينما كان الشكل العام لنصب الأميال مكون فقط من عمود وقاعدة يقف عليها، فقد أخذت القواعد الشكل المربع في العادة، وتعددت أشكال الأعمدة من الإسطوانية (انظر صورة رقم 60، 68-70، 89، الملحق رقم 3)⁽³⁾، التي تعد الشكل الأكثر شيوعاً، وذلك من خلال النصب الميلية المكتشفة في ليبيا من عهد أغسطس إلى قسطنطين (انظر صورة رقم 68، 70، الملحق رقم 3)، كما كشف إلى جانب ذلك في نطاق ضيق جداً استخدام الشكل المستطيل في الأعمدة، الذي استخدم خلال القرن الثالث الميلادي منها النصب الميلية العائدة لعهد جورديان الثالث على الطريق الأوسط طرابلس مزدة (انظر صورة رقم 87، الملحق رقم 3)، كما استخدم الشكل المستطيل لأعمدة النصب

⁽¹⁾ Lesley, Adkins, Op Cit , p.183.

⁽²⁾ Alan Mcwhirr, Op Cit, P.662.

⁽³⁾ R.G.Goodchild, "The Roman Road of....." op cit, P.156.

الميلية العائدة لعهد جالينوس على الطريق الأوسط أيضاً في حوالي عام 262م (انظر صورة رقم 91، الملحق رقم 3)، كما استخدم شكلاً ثالثاً للأعمدة وهو الشكل البيضاوي منه عمود نصب الميل رقم 106 العائد لعهد إصلاحات أوريليان على الطريق الأوسط العائد لحوالي عام 271م، أما في إقليم كيرينايا، هناك عمود نصب ميل واحد فقط يأخذ الشكل البيضاوي معروض أمام الباريزية (انظر صورة رقم 96، الملحق رقم 3)، لكن نقشه متآكل جداً مما يصعب التعرف لأي إمبراطور يعود، ومن الأشكال المميزة أو الفريدة لأعمدة نصب الأميال المكتشفة في إقليم كيرينايا التي تميزت بالشكل الاسطواني اكتشف عمود نصب مقطوع في شكل نصف اسطوانه، أي: مسطح من الخلف وواجهته مستديرة وهي التي تحمل النقش، ومن أمثلة هذا الشكل نصب واحد فقط، وهو نصب الميل رقم 8 المكتشف على طريق كيريني بالغراري العائد لعهد تراجان في حدود العام 100 ميلادي (انظر صورة رقم 65-67، الملحق رقم 3).

أما عن الطريقة التي قطعت بها هذه النصب الميلية فقد أشار جودتشايلد في مقالته الخاصة بدراسة الطرق الرومانية ونصب أميالها في ليبيا المنشورة في مؤتمر أثار كيرينايا المنعقد عام 1985م، أن نوع القاعدة التي كانت تحمل أعمدة النصب الميلية أعطت كل من نصب إقليم المدن الثلاث وإقليم كيرينايا شكلاً مختلفاً عن الآخر، وذلك من ناحية انفصالها أو اتصالها ببدن العمود، موضحاً أن جل أعمدة النصب الميلية المكتشفة في إقليم المدن الثلاث كانت من النوع المفصولة عن القواعد، وإن هذه الأعمدة كانت تتركب أو تثبت داخل التجويف المعد أو المحفور على السطح العلوي للقاعدة فيما بعد نصبها في مكانها المناسب، وهي بذلك مختلفة عن نوع نصب الأميال المكتشفة في إقليم كيرينايا التي قطعت أعمدتها وقواعدها في شكل كتلة واحدة، إلا أن هناك حالات استثنائية عن هذا النوع، منها النصب القائم في الساحة المقدسة بمدينة كيريني العائد لزمن هادريان، فهو من النوع المفصول كما هو شائع في إقليم المدن الثلاث، وإن كان لعمود

هذا النصب غير تلك القاعدة المنفصلة عنه قاعدة ثانية متصلة به مثله مثل النصب الميلية الشائع استخدامها في إقليم كيرينايا (انظر صورة رقم 68-70، الملحق رقم 3)، وبالرغم من أن هذا النصب القائم بالساحة المقدسة لا يعد نصباً ميلياً على هذه الطريق، وذلك لكونه يقع بين نقطة الصفر ونصب الميل الأول على طريق كيريني أبو للونيا، وهو يعد بالدرجة الأولى نصباً تذكاريّاً يخلد أعمال هادريان الاصلاحية بالمدينة، أما عن النصب رقم الميل 5 الواقع على هذه الطريق العائد لعهد هادريان ولتاريخ النصب نفسه الواقع بالساحة المقدسة، الذي لم تنتشر المراجع عن مقاسه أو شكله شيئاً، والذي لا بد أنه مطابق للنصب التذكاري الواقع بالساحة المقدسة، حيث يصعب التعرف على بقايا أعمدة النصب الميلية المعروضة الآن أمام مبنى الباريزية؛ نظراً للتآكل الشديد الذي أدى لفقدان نقوشها.

كما يمكن ملاحظة بعض الحالات الاستثنائية في إقليم المدن الثلاث من نوع القواعد والأعمدة المتصلة، ومن أهم النصب الميلية في إقليم المدن الثلاث التي تعد حالة استثنائية من هذا النوع، نصب الميل رقم 4 الواقع على الطريق الساحلي العائد لعهد أغسطس ولفترة مبكرة من حكمه ربما بين عامي 8-13م، وهو يسجل حالة مختلفة أي: من النوع العمود والقاعدة المتصلان في شكل قالب واحد، كذلك هناك حالة استثناء ثانية وهو نصب الميل رقم 57 الواقع على الطريق الحدودي العائد لإصلاحات جورديان الثالث في حوالي (انظر صورة رقم 86، الملحق رقم 3) عام 239م، وهو من النوع المتصل أي: من ذوي العمود والقاعدة المقطوعين في كتلة واحدة على غرار نصب الأميال المكتشفة في إقليم كيرينايا، وهو بذلك مختلف مثله مثل نصب رقم 4 العائد لعهد أغسطس عن بقية النصب الميلية المفصولة الأجزاء الشائعة بإقليم المدن الثلاث، التي كشف عن أعمدتها وقواعدها متجاورة في العادة، وذلك بالكشف في العديد من المحطات الميلية عن عددٍ من الأعمدة والقواعد التي تعود كل منها لأزمة مختلفة عند المحطة نفسها، بينما أن قواعد أعمدة

النصب الميلية المكتشفة في إقليم كيرينايا بالرغم من أنها من النوع المتصل، إلا أن أغلب النصب الميلية معروضة الآن بدون قواعد، وذلك لتعرضها للكسر، وتعتبر القاعدة المربعة هي الشكل المعتمد استخدامه في نصب الأميال.

وربما يكون هذا الاختلاف بين نصب أميال في الإقليمين هو نتاج تطور في شكل نصب الأميال في إقليم المدن الثلاث التي تعود أغلبها للقرن الثالث الميلادي عن نصب إقليم كيرينايا التي تعود للقرنين الأول والثاني الميلادي⁽¹⁾. أو ربما يكون السبب وراء قطع الأعمدة والقواعد منفصلة عن بعضها في إقليم المدن الثلاث، إلى نوعية وصلابة الحجارة المتوفرة في هذا الإقليم، بخلاف الحجر الجيري أو الرملي المتوفر في إقليم كيرينايا وهو حجر ضعيف المسام وهش مما يسهل قطعه بالشكل المطلوب⁽²⁾، أو أنّ قطعها بهذه الطريقة في إقليم المدن الثلاث لتكون أقل وزناً أثناء حملها من المحاجر إلى أماكنها على الطرق خاصة الطرق النائية، مثل الطرق الصحراوية أو الداخلية في إقليم المدن الثلاث⁽³⁾.

وتميزت أشكال نصب الأميال في الفترة المبكرة من القرن الثالث قبل الميلاد حتى بداية العصر الإمبراطوري ربما حتى عهد أغسطس بالحافة الدائرية التي تنتهي بها قمة تلك الأعمدة، ومن شكل هذه النصب التي شهدت مبكراً في إيطاليا وكل الأقاليم في ذلك الوقت⁽⁴⁾، من ذلك نصبين أحدهم يعود لعهد أغسطس كشف عنه في إقليم المدن الثلاث على الطريق الساحلي ويحمل رقم الميل 4، والثاني يعود لعهد تيبيريوس على الطريق الحدودي داخل مدينة لبدة ويحمل رقم الميل 44، ويبدو أنّ هذا الشكل لنصب الأميال المبكرة ظل مستخدماً حتى بعد عهد أغسطس في بدايات القرن الأول الميلادي، بينما ظل الشكل التقليدي المستخدم لنصب الأميال طيلة العصر

(1) R.G.Goodchild, "Roman Milestones", op cit, P.84.

(2) R.G.Goodchild, "The Roman Road....." op cit, P. 156.

(3) R.G.Goodchild, "Roman Milestones", op cit, P.84.

(4) Ginette Di Vita Evrard, "Le plus ancien Milliaire....." op cit, P.14.

الإمبراطوري دون إجراء تغيير في شكل الأعمدة ذات القطاع الإسطواني والقواعد المربعة الشكل⁽¹⁾ (انظر صورة رقم 68-70، الملحق رقم 3).

ومن خلال النصب الميلية المكتشفة في ليبيا عامة يمكن ملاحظة التباين التدريجي لمقاييس نسب الأعمدة، فقد تميزت في بداية العصر الإمبراطوري بالحجم الكبير نسبياً بالمقارنة مع النصب الأحدث عهداً منها، خاصة في القرنين الأول والثاني الميلاديين، ومن بداية القرن الثالث الميلادي بدأت هذه الأعمدة تقطع في أحجام ومقاسات أصغر من ذي قبل، حيث تميزت نصب الأميال التي تعود لعهد كاراكلا في القرن الثالث الميلادي، بصغر حجمها⁽²⁾ بالمقارنة مع سابقتها في القرنين الأول والثاني الميلادي، فقد كانت أكثر النصب التي اكتشفت في إقليم المدن الثلاث تعود لإصلاحات كاراكلا التي أجريت في عام 216م، وهي حوالي 29 نصب ميل، من أصل حوالي 54 نصب تم اكتشافها في إقليم المدن الثلاث (انظر صورة رقم 58+، الملحق رقم 3)، ويمكن ملاحظة أن نسب النصب الميلية العائدة لإصلاحات أغسطس حتى عهد هادريان تتراوح ارتفاعاتها بين 104 - 2.72 م وذلك بقياس الارتفاع الكلي للعمود والقاعدة، ويمكن ملاحظة أن النصب الميلية ابتداءً من عهد كلاوديوس تحديداً حتى عهد هادريان تعتبر الأكبر حجماً بالمقارنة مع النصب الأحدث عهداً منها، وكذلك الأقدم مثل نصب الأميال التي تعود لعهد أغسطس و تيبيريوس والتي تعد أقدم نصب ميلية مكتشفة في ليبيا، حيث وصل ارتفاع نصب هادريان التذكاري الواقع بالساحة المقدسة الذي اكتشف في حالة سليمة بدون تعرضه للكسر لحوالي 2.72م بالكامل، أي: بارتفاع القاعدة والعمود، وهو بذلك يعتبر أطول وأضخم النصب الميلية المكتشفة في كافة ليبيا، أما عن أقطار أعمدة النصب الميلية العائدة للقرنين الأول والثاني الإسطوانية الشكل فهي تتراوح بين 47 - 59 سم، ويمكن ملاحظة التدرج في تقلص نسب النصب الميلية

(1) Ginette Di Vita Evrard, "Le plus ancien Milliaire....." op cit, P.14.

(2) Ibid.

التالية لها أي: العائدة لعصور لاحقة، بينما تتراوح نسب النصب الميلية العائدة للقرن الثالث الميلادي من عهد كاراكلا وماكسيميانوس إلى عهد تاكيتوس، بارتفاع أطوال أعمدتها بين 1.12-2.20م، بينما قطعت أقطار الأعمدة الإسطوانية منها بنسب أكثر رشاقة من النسب التي كانت شائعة في القرنين الأول والثاني، حيث تراوحت أقطارها بين 30-46 سم فقط، كما قطعت أيضاً النصب الميلية ذات الأعمدة المستطيلة بعرض لم يتجاوز 37 سم، ويمكن ملاحظة أن أعمدة النصب الميلية ابتداءً من نهاية القرن الثالث الميلادي وبداية القرن الرابع الميلادي، بدأت تقطع بنسب أكبر حجماً من تلك التي كانت شائعة في القرن الثالث الميلادي، حيث أصبحت أقطار الأعمدة تعود للنسب الكبيرة التي كانت معروفة في بدايات العصر الإمبراطوري، فقد تراوحت أقطار أعمدة النصب الميلية العائدة لاصلاحات دقلديانوس وماكسيميانوس ما بين 43-50سم، أما ما كشف عنه من هذه الأعمدة لا يمكن الاعتماد عليه لمعرفة دقيقة وصحيحة فيما يخص أطوال تلك الأعمدة العائدة للقرن الرابع الميلادي، نظراً لاكتشاف أجزاء فقط من اعمدتها، ولكن يمكن ترجيح أن أطوال تلك الأعمدة ربما قطعت بالارتفاعات التي كانت سائدة في القرنين الأول والثاني الميلادي، والتي كانت تتعدى 2م في العادة.

نقوش نصب الأميال وتطورها

كان من العادة أن تحفر النقوش على نصب الأميال في المحاجر، وذلك بعد قطع العدد المطلوب منها، قبل نقلها إلى مواقعها على الطرق، حيث يتم صقل وتنعيم الجزء المراد نقشه جيداً، وقد حملت أعمدة هذه النصب الميلية في بادئ الأمر القليل من المعلومات الأساسية والتي عادة ما يتم نقشها وفي بعض الأحيان يتم رسمها فقط على أسطح تلك الأعمدة، والتي كانت في بداية معرفة الرومان لاستخدام هذه النصب تشير فقط لرقم المسافة المقطوعة ابتداءً من نقطة الصفر والمسافة المتبقية للوصول إلى أقرب مدينة، وتحمل في العادة اسم الشخص الذي أشرف على بناء

تلك الطريق، وكذلك اسم الشخص الذي قام بترميمها لاحقاً، وقد أعطت هذه النقوش قيمة تاريخية لنصب الأميال تلك وذلك لقيمة المعلومات التي تعد الدليل التاريخي الوحيد الشاهد على بنائها⁽¹⁾، أي أنها تحمل نقوشاً لا تختلف كثيراً عما تحمله العملة في ذلك الوقت من نقوش فهي تحوي العديد من المعلومات التاريخية القيمة، خاصة وأنها تشير أيضاً لأسماء حكام الأقاليم والرقباء الذين كلفوا بالإشراف على بنائها خلال العصر الجمهوري والذين قد استغلوا للإشهار بأنفسهم وتخليد أعمالهم⁽²⁾، ويرجح أن هذه العادة بدأت في الظهور على نقوش تلك النصب في حوالي القرن الثاني ق.م، حتى أصبحت تلك النصب كلوحة دعائية لتخليد أعمالهم، إلى أن أصبح وضع رقم للمسافة فقط على تلك النصب من العادات القديمة التي أصبحت في طور النسيان، ومن ذلك التاريخ يعتقد أنه أصبح يطلق على تلك النصب الميلية المصطلح اللاتيني (Milliarium)⁽³⁾، إلا أن هذه العادة التي عرفت من العصر الجمهوري أصبحت أكثر استخداماً في العصر الإمبراطوري، حيث احتوت نقوشها على أسماء الإمبراطور وألقابه، والإصلاحات التي أجراها، وقد انتشر استخدام هذه النصب الميلية خلال العصر الإمبراطوري حتى باتت الكثير من المحطات الميلية تحوي عدة نصب ميلية تحمل نفس رقم المسافة، كما أن البعض من النصب الميلية تلك كانت تحمل أكثر من نقش يعود كل نقش لفترة زمنية مختلفة وذلك تخليداً لأعمال الصيانة التي قام بها بعض الأباطرة⁽⁴⁾.

أما من خلال دراسة نقوش نصب الأميال العائدة للعصر الإمبراطوري في ليبيا يلاحظ أن النقوش العائدة لبداية القرن الأول الميلادي في عهد أغسطس وتيبريوس (انظر نقش رقم 1، 2،

(1) Charles freeman, op cit, p.103.

(2) T.W.Potter, op cit , p.134.

(3) T.P.wiseman, op cit , p.151.

(4) LesLey, Adkins, op cit , pp.182-183.

الملحق رقم 4) جاءت مختصرة جداً ومقتصرة فقط على البيانات الأساسية⁽¹⁾، مثل: رقم المسافة الذي يأتي دائماً في نهاية النقش لمساعدة المسافرين من معرفة المسافة المقطوعة والمتبقية على الطريق وهي الوظيفة الأساسية المعد لها هذه النصب، بينما تأتي دائماً بداية النقوش كل ما يخص تاريخ الترميمات التي أجريت على الطريق مثل اسم الامبراطور الذي أصلح الطريق، واسم نائب القنصل عن الإقليم، الذي كُلف في عهده بالإشراف على إصلاح الطريق إضافة لاسم الكتيبة العسكرية التي قام أفرادها بإصلاح الطريق⁽²⁾، ومن نوع هذه النقوش المختصرة التي تعود لبداية العصر الإمبراطوري، كشف عن نصبين فقط في إقليم المدن الثلاث، أحدهم يعود لعهد اغسطس على الطريق الساحلي قرب مدينة صبراته يحمل رقم الميل 4، والنصب الثاني: يعود لعهد تيبيريوس على الطريق الحدودي داخل مدينة لبداء يحمل رقم الميل 44 (انظر نقش رقم 1، 2، الملحق رقم 4)، ثم بدأت نقوش نصب الأميال وفي فترة غير معروفة بالتحديد، بتطورها من نقوش بدائية ومختصرة، إلى عبارات دُعائية تحمل أسماء الأباطرة وألقابهم الامبراطورية، وربما يعود هذا التطور من عهد فسباسيان وحتى عهد تراجان في عام 100م⁽³⁾.

ومن نوع هذه النقوش التي تعود لمنتصف القرن الأول الميلادي التي تم اكتشافها في إقليم كيرينايا، والتي تلي عهد تيبيريوس مباشرة، نصب يعود لعهد كلاوديوس، ونصب يعود لعهد نيرو على طريق كيريني أبولونيا وهي فترة تسبق عهد فسباسيان، ونصبين آخران يعودان لعهد فسباسيان (انظر نقش رقم 3، 4، 5، 6، الملحق رقم 4)، والتي جاءت نقوشهما لأول مرة بالصياغة الدُعائية الإمبراطورية بأسماء وألقاب الإمبراطور، كما حملت أيضاً هذه النقوش تاريخاً محدداً لإصلاح تلك الطرق بالإشارة لسنة حكم الإمبراطور وفترة قنصليته، ومن ثمَّ ربما ابتداءً من نهاية

(1) Ginette Di Vita Evrard, Op Cit, P.15.

(2) R.G.Goodchild, "The Roman Road....." op cit, P. 155,156.

(3) Ginette Di Vita Evrard, op cit, P.15.

القرن الثالث الميلادي، عادت النقوش إلى الصياغة المختصرة، التي عرفت قبل ذلك في عهد أغسطس و تيبيريوس الخالية من أي إشارة للألقاب الإمبراطورية⁽¹⁾.

إلاَّ أنَّ ما تمَّ اكتشافه في إقليم المدن الثلاث من نصب أميال تعود للقرن الثالث الميلادي تنفي رأي بيير سلامه، حيث أنَّه وفي هذا القرن بالذات منذ بدايته أي: من عهد كاراكلا حتى تاكيتوس، الذين تشهد نقوشهم بالإسراف في تسجيل هذه الألقاب الفخرية للأباطرة، وتمجيد أعمالهم، وانتصاراتهم العسكرية، حتى بدت هي السمة المميزة لنقوش نصب الأميال في القرن الثالث الميلادي (انظر نقش رقم 12-27، الملحق رقم 4).

وقد صيغت جميع نقوش نصب الأميال على اختلاف أزمونها التي تنتمي إليها بنفس الصياغة المختصرة لكل كلمة، فقد استهلكت تلك النقوش في الثلاثة أو الأربعة أسطر الأولى بالألقاب الإمبراطورية، والتي غالباً ما جاءت مختصرة بالأحرف الأولى من كل كلمة:

الإمبراطور القيصر المؤله (Imperator Caesar Divi) والتي تختصر عادة بصيغة (IMP Caes Divi)، ولقب أغسطس (Augustus) يختصر في الثلاثة الأحرف الأولى منها فقط (Aug).

وكذلك لقب الكاهن الأعظم (Potifex Maximus) تختصر في الأحرف الثلاثة الأولى من كل كلمة (PON MAX)، أو في الحرف الأول فقط (p m).

ويلي هذه الألقاب الإمبراطورية عادة التاريخ الذي بنيت أو رمت فيه الطرق وذلك في أي سنة من سلطة الإمبراطور التريونية (Tripunicia potestate) والتي تختصر في الغالب في شكل (Trip Pot)، أو في حرف واحد فقط من أول كل كلمة (T P)، ويتبعها رقم سنة حكم

⁽¹⁾ Pierre Salama, "Dechiffrement d'un milliaire de Lepcis Magna," Op Cit, P.15.

الإمبراطور، كذلك تحديد فترة قنصلية الإمبراطور (Consul) والتي تختصر في ثلاثة أحرف فقط (Cos)، ويتبعها رقم القنصلية، يلي التاريخ عادة الألقاب الأبوية للإمبراطور (Pater Patriae) أب الوطن التي يشار لها بحرف واحد فقط من كل كلمة (p p)، كما كانت تشير أغلب هذه النقوش في آخرها، إلى اسم نائب القنصل عن الإقليم (Proconsul) الذي أشرف على إصلاح الطريق، والذي يختصر في أحرف (ProcOS)، أما عن أهم غرض أعدت له هذه النصب وهو رقم المسافة فعادة ينقش آخر شيء، وذلك بعد نصب هذه النصب في مواقعها المناسبة على الطرق، حيث يسجل أسفل النقش⁽¹⁾ في آخر سطر، ويعبر عن ذلك الرقم بتسجيل رقم تلك المسافة فقط، وأحياناً أخرى تسبقه كلمتي رقم الميل (Miliarium numero)، أو المسافة تبلغ رقم الميل Milia (passuum numere) والتي تختصر غالباً بالأحرف الأولى فقط من كل كلمة (M P N).

كما كان الإسراف في استخدام مثل هذه الألقاب التي كانت السمة المميزة لنقوش أباطرة القرن الثالث الميلادي، والتي ربما استمرت في الاستخدام حتى القرن الرابع الميلادي، والتي يبدو أنها استغلت أيضاً من قبيل الأباطرة خاصة حديثي الحكم في استخدامها كوسيلة أكثر مناسبة للإشهار بأنفسهم أمام عامة المسافرين من الناس على طول امتدادات الطرق في جميع الأقاليم بالإمبراطورية الرومانية⁽²⁾، وما تم اكتشافه من نصب للأميال التي تعود للقرن الرابع الميلادي في إقليم المدن الثلاث وإقليم كيرينايا، التي ظهرت فيها بداية لاختفاء تلك الألقاب الإمبراطورية والأبوية (pater patriae) التي كانت سائدة في نقوش القرن الثالث الميلادي وما قبلها، واستخدمت من جديد الصيغة المختصرة التي كانت سائدة في بداية القرن الأول الميلادي ربما حتى عهد تيبيريوس، ومن النقوش التي تعود لفترة الحكم الرباعي، نصبين اكتشفا في إقليم كيرينايا على طريق كيريني أبو للونيا يحمل أحدهما رقم الميل 15، والنصب الثالث اكتشف في إقليم المدن

(1) R.G.Goodchild, "The Roman Road....." op cit, P. 156.

(2) Ibid, P. 155.

الثلاث على الطريق الساحلي قرب لبدية، كذلك نصب ثالث يعود لعهد قسطنطين على طريق كيريني أبو للونيا عند الميل 14 (انظر نقش رقم من 28-31، الملحق رقم 4).

كما ظهرت أيضاً في نقوش نصب الأميال تكرر بعض الحروف منها نقش نصب يعود لدقلديانوس على الطريق الساحلي، الذي يتكرر فيه حرف (p) في كلمة الامبراطور (Impp) للدلالة على اسم في حالة الجمع أي الأباطرة، كذلك في كلمة قنصل التي تختصر (Cos)، تكرر فيها حرف (s) مثل (Coss) بمعنى القياصرة⁽¹⁾⁽²⁾. (انظر نقش رقم 28، الملحق رقم 4)، كذلك في نقش آخر، يعود لعهد دقلديانوس أيضاً على طريق كيريني أبو للونيا، الذي يحمل رقم الميل 15 تكرر حرف (P) (IMPP) كناية عن الجمع (انظر نقش رقم 30، الملحق رقم 4)، وفي نقش آخر لنصب يعود لبداية القرن الرابع الميلادي في عهد قسطنطين على طريق كيريني أبو للونيا، الذي يتكرر فيه حرف B، وذلك في كلمة المعروفين أو المشهورين (Nobilissimis) في شكل (NOBB) للدلالة على صفة جمع (انظر نقش رقم 31، الملحق رقم 4).

ومن أواخر القرن الثالث الميلادي أو بداية القرن الرابع الميلادي وربما حتى عهد جستنيان استبدلت بداية النقوش⁽³⁾ عامة التي تستهل بلقب الامبراطور التي تختصر في (IMP) إلى حرفي (DD) وهي اختصار لكلمتين الكلمة الأولى: (Dominis) بمعنى السيد، والكلمة الثانية اختصار لكلمة (Dvobus) التي تشير لصفة الملكية في حالة المثني بمعنى كلا أي كلا السيدين، وأحياناً تأتي بداية النقوش باختصار لحرفي (DN) ويكون حرف (N) اختصار لصفة الملكية لنا (Nostris)، (D) اختصار لكلمة السيد أي بمعنى سيدنا أي للإشارة إلى امبراطور واحد فقط،

(1) انتصار محمد حمد، الكاسح، مرجع سابق، ص 90-91

(2) خالد محمد، الهدار، مرجع سابق، ص 255-257.

(3) انتصار محمد حمد، الكاسح، مرجع سابق، ص 90.

وكلما تكرر حرفي (DD,NN) تشير لأكثر من امبراطور وهي أيضاً ليست مقتصرة على الأباطرة فقط بل تطلق حتى على القياصرة أيضاً⁽¹⁾.

ويمكن ملاحظة ظهور هذه الصياغة في نقوش نصب الأميال في ليبيا منذ عهد دقلديانوس وماكسيميانوس فترة الحكم الرباعي خاصة بداية القرن الرابع الميلادي، إلا أنه لم نجد هذه الصياغة في نقش النصب العائد لهؤلاء الأباطرة في فترة الحكم الرباعي المكتشف قرب لبدة العائد لعامي 290-292م (انظر نقش رقم 28، الملحق رقم 4)، بينما بدأت نقوش النصبين العائدين لهؤلاء الأباطرة الذي يحمل أحدهم رقم الميل 15 المكتشف بقرب سوسة العائد لفترة أحدث لحوالي 293-305م الذي تكرر فيه حرف (DD,NN) مرتين للدلالة على امبراطورين، ونصب قسطنطين العائد لحوالي عام 326-333م بهذه الصياغة المختصرة لأسيادنا بدل الأباطرة (DDD,NNN) للإشارة إلى ثلاثة من الأباطرة (انظر نقش رقم 29، 30، الملحق رقم 4)، استخدمت هذه الصياغة المختصرة للأسماء في حالة الجمع على العملة منذ حوالي عام 305م، كما استخدمت صفة الجمع في لقب الامبراطور بمعنى الأباطرة (Imperatoribus) وذلك بإضافة (ibus) كما استخدمت هذه الصفة مع لقب القياصرة (Caesaribus)⁽²⁾، ومن امثلة هذه النقوش نقوش نصبين الميل رقم 15 المكتشفين قرب سوسة، والنصب المكتشف قرب لبدة العائدة لحكم دقلديانوس وماكسيميانوس (انظر نقش رقم 28-30، الملحق رقم 4).

(1) خالد مح، مد الهدار، مرجع سابق، ص 255-257.

(2) انتصار محمد حمد، الكاسح، مرجع سابق، ص 90-91.

المبحث الثاني: نماذج من نصب الأميال في ليبيا

ترميمات اغسطس (27ق.م - 14م) على الطرق

تمهيد:

تعود أول ترميمات اكتشفت في ليبيا على الطرق لبدايات العصر الإمبراطوري في حوالي عامي (8-13م) من عهد أغسطس وذلك على الطريق الساحلي في قطاعه الواقع إلى الغرب من مدينة صبراتة وهو النصب رقم (4)

نصب الميل 4 على الطريق الساحلي بين صبراتة وطرابلس

موقع الاكتشاف: كشف عن هذا النصب الذي يعد من أقدم النصب المكتشفة في إقليم المدن الثلاث حديثاً في عام 1977م بين مدينتي صبراتة وصرمان، إلى الشرق من مدينة صبراتة بحوالي 6 كم، وإلى الغرب من صرمان بحوالي 2 كم، على الطريق الساحلي في قطاعه الممتد بين صبراتة وطرابلس وتحديداً إلى الجنوب من شاطئ البحر بحوالي 500 م فقط⁽¹⁾، ويقع هذا النصب من ضمن النصب التي وضعت على امتداد الطريق الساحلي المسجل في خريطة بوتنجر الذي يتتبع تعاريج الساحل ممتداً على مقربة من شاطئ البحر، ابتداءً من مدينة صبراتة التي يبدأ منها قياس مسافة الطريق.

وفي هذا المكان الذي كشف فيه هذا النصب يتميز بأرضية صخرية تظهر عليها آثار لهذا الطريق في قطاعه ممتد بين صبراتة وطرابلس في شكل الآخاديد المحفورة لسير العربات، التي تمتد لمسافة 100م تقريباً، ويقدر عرضها 4م⁽²⁾.

⁽¹⁾ Ginette Di. vita- Evrard, Op Cit, P.9.

⁽²⁾ Ibid.

الأبعاد والوصف: قطع عمود هذا النصب في قالب واحد مكون من عمود إسطواني الشكل متصل بقاعدة مربعة، وهو من الحجر الرملي المحلي، يبلغ ارتفاعه 104م، وقطره 48سم⁽¹⁾.

النقش: (انظر نقش رقم 1، الملحق رقم 4) يعود هذا النصب لعهد أغسطس، في فترة ولاية نائب القنصل (procos) المُسمّى (Aulo Caecina Severo) * عن ولاية إفريقيا وذلك في الفترة الممتدة بين عامي (8-13م)، كما جاء في بداية نقش هذا النصب، الذي لا يسجل تاريخاً محدداً لإنشائه، وكل ما ورد في النقش أنه قد تم ترميم هذا الطريق تحت إشراف نائب القنصل المذكور سلفاً، وقد تم إجراء هذا العمل بتكليف الفرقة الأغسطية الثالثة (Legio III Augusta)، ويظهر في آخر سطر من النقش الرقم 4 (IIII)؛ للدلالة على رقم مسافة الطريق عند الميل الرابع من مدينة صبراته، والذي يقدر بحوالي 6 كم وهي المسافة نفسها التي يبعد بها موقع هذا النصب عن مدينة صبراته⁽²⁾.

الخلاصة

وهو أيضاً على غرار أعمدة بدايات القرن الأول الميلادي التي تميزت بأحجامها الصغيرة نسبياً، حيث لم يتعد قطر عموده الاسطواني أكثر من 48سم، وأطوالها التي لم تتعد المتر إلا ببضعة سنتيمترات، وما يميز هذا النصب هو عموده وقاعدته المقطوعان في شكل كتله واحدة على غرار الشكل الذي عرفت به نصب أميال إقليم كيرينايا، وتميز نقش هذا النصب أنه من النوع الذي كان شائع في بدايات القرن الأول الميلادي، وهو مكون من حوالي خمسة أسطر في خلوه من الألقاب الإمبراطورية، حيث لا يشير بعد اسم نائب القنصل سوى عن الكتيبة العسكرية المكلفة ببناء الطريق يليها مباشرة رقم الميل بشكل مختصر.

⁽¹⁾ Ginett, Di. vita- Evrard ,Op Cit, P.9,11,14.

* أولو كابتشينا سيفيريوس الذي تولى منصب نائب القنصل عن ولاية إفريقيا في فترة 8، 9، 12، 13م، من عهد أغسطس راجع: Ginette Di. vita- Evrard, Op Cit, P.9.

⁽²⁾ Ginett, Di. vita- Evrard ,Op Cit, P.8,12.

ترميمات تيبيريوس (14-37م) على الطرق

تمهيد:

وكل ما تبقى من ترميمات الإمبراطور تيبيريوس على الطرق في إقليم المدن الثلاث، ترميمه للطريق الحدودي، وذلك منذ بداية عهده، كما يشير لذلك نص نقش ذلك النصب، وهو من النوع الإسطواني الشكل.

نصب الميل 44 على الطريق الحدودي (الذي يبلغ طوله 605 ميل من قابس إلى لبدة)⁽¹⁾ (انظر صورة رقم 59، الملحق رقم 3).

موقع الاكتشاف: ويعد هذا النصب من أقدم النصب التي تم اكتشافها في إقليم المدن الثلاث وفي ليبيا كافة، وأقدم نصب تم اكتشافه على الطريق الجبلي الحدودي، فهو النصب الميلي الوحيد المكتشف على هذه الطريق الذي يعود لبداية القرن الأول الميلادي من عهد تيبيريوس، والذي تم اكتشافه داخل مدينة لبدة قرب قوس سبتيميوس سيفيروس وإلى الجانب الغربي للشارع الرئيسي للمدينة⁽²⁾.

الأبعاد والوصف: عبارة عن عمود اسطواني من الحجر الجيري، رمادي اللون، يصل ارتفاعه 1.33م وقطره لحوالي 0.47م⁽³⁾.

النقش: (انظر نقش رقم 2، الملحق رقم 4) يشير تاريخ النقش إلى عهد الإمبراطور تيبيريوس قيصر أغسطس (Imp Ti Caes Aug) وتحت سلطة نائب القنصل لوكيوس ايليوس لامبا (Lucius Aelius Lamia Procos) الذي كان نائباً عن ولاية إفريقيا في الفترة الممتدة بين عام

⁽¹⁾ otto Cuntz, Op Cit, p.10.

⁽²⁾ J.M. Reynolds & J.B.Perkins, Op Cit, P.232 .

⁽³⁾ Ibid.

14-17م، والذي قد أشرف خلال هذه الفترة على زيادة امتداد هذا الطريق إلى أبعد حدّ حتّى البحر مباشرةً (Ab oppido in mediterraneum direxist) حتى بلغت مسافته 44 ميل (Milia Passuum XLIV)⁽¹⁾، حيث تبعد مدينة لبدّة عن المحطة السابقة لها على الطريق الحدودي وهي مدينة دوغة (Mesphe) 40 ميلاً وبهذا قد تمّ تمديد الطريق بحوالي أربعة أميال أخرى؛ ليصل الطريق حتى شاطئ البحر مباشرة من داخل مدينة لبدّة⁽²⁾، وذلك في فترة مبكرة من حكم تيبيريوس ربما في السنوات الأولى من حكمه.

الخلاصة

ويلاحظ أن عمود هذا النصب أنه لم يكن من الأنواع ذات الأحجام الكبيرة، حيث لم يتعد قطره 47 سم، كما أن طوله لم يتعد المتر الواحد إلا بضعة سنتمترات، ويتضح من نقوش تيبيريوس وهي من النوع المختصرة جداً الخالية من الألقاب الإمبراطورية، حيث لا يشير نقشه بعد اسم نائب القنصل لأي فئة من الجند الذين كلفوا بتنفيذ هذا المشروع الهام الذي خلد في نقش هذا النصب بزيادة امتداد الطريق الحدودي الذي وصل لرقم الميل 44 قرب شاطئ البحر داخل مدينة لبدّة بقرب قوس سبتيموس سيفيريوس منذ عهد تيبيريوس .

ترميمات كلاوديوس (41-54م) على الطرق

تمهيد:

من الأعمال الترميمية التي أجراها كلاوديوس على طرق المواصلات، كشف فقط في إقليم كيرينايا عن نصب ميل واحد يعود لترميماته على طريق كيريني بالغراري، يحمل رقم الميل 1 (انظر صورة رقم 60، الملحق رقم 3).

⁽¹⁾ R.G.Goodchild, "The Roman of Libya.....", OP Cit, P.232.

⁽²⁾ otto Cuntz, Op Cit, P.11.

نصب الميل 1 على طريق كيريني بالغراي (يبلغ طول هذا الطريق 12 ميلاً) (انظر صورة رقم 60، الملحق رقم 3)

موقع الاكتشاف: تم اكتشاف هذا النصب في موقعه الأصلي أي: عند الميل الأول إلى جانب الجبانة الجنوبية للمدينة، وإلى الجنوب من نقطة البداية التي حدد موقعها في مركز المدينة عند تقاطع الشارعين الرئيسيين للمدينة مروراً بالبوابة الجنوبية⁽¹⁾.

الأبعاد والوصف: وهو عبارة عن عمود اسطوانيّ القطع من الحجر الجيري المحلي بني اللون، يتصل بقاعدة مكعبة الشكل بمقياس 66 × 65 سم² ويرتفع العمود بحوالي 60 سم، بينما يبلغ إجمالي الارتفاع العمود والقاعدة لحوالي 2.53م، ويتميز العمود بالطرف المستدق الذي يقل قطره بشكل تدريجي من الأسفل إلى القمة بحوالي 59-56سم⁽²⁾.

النقش: (انظر نقش رقم 3، الملحق رقم 4) ونتيجة لوقوع الجزء الأعظم الذي يحمل النقش من العمود على وجه الأرض فقد بقي نقشه بحاله جيدة جداً عند اكتشافه، بعيداً عن عوامل التعرية التي بدت واضحة جداً على باقي أجزائه المكشوفة، وقد أعيد نصبه في موقعه الأصلي بجانب الطريق الحالي المؤدي لمنطقة البقارة* بجوار مقابر الجبانة الجنوبية للمدينة⁽³⁾، ويشير نقش هذا النصب لأول مرّه إلى نقوش النصب المكتشفة في ليبيا للألقاب الإمبراطورية للإمبراطور كلاوديوس، والتي أصبحت تستهل بها في جميع نقوش نصب الأميال فيما بعد:

تيبيريوس كلاوديوس القيصر الأغسطس جرمانيكوس، والتي جاءت في صياغتها المختصرة (Ti CLAUDIUS CAESAR Aug GERMANICUS)، الكاهن الأعظم (P M)، وقد أجري هذا الترميم من خلال السلطة التربوية الخامسة من عهد كلاوديوس (TRIB POT V)، وذلك في ما بين

(1) R.G.Goodchild, "Roman Milestones in Cyrenaica", op cit,p.83.

(2) Ibid, p.84.

(3) Ibid.

عامي 45-46م، وعندما كان إمبراطوراً للمرة الحادية عشر (IMP XI)، أباً للوطن (P P)، المنتخب قنصلاً للمرة الثالثة (Cos III)⁽¹⁾، وتشير كلمة ترميم (RESTITVIT) في أول السطر السابع من النقش إلى أنّ الأعمال التي قام بها كلاوديوس بصفته أول إمبراطور يُعنى بطرق المواصلات في الإقليم كان جُلها ترميمات فقط، أمّا بناؤها يعود للعهد أقدم، وخاصة أنّ هذا الطريق الرابط بين مدينتي كيريني وبلدة بالغراي لأبْدُ وأنّ بناؤه يعود للعهد الإغريقية، وقد تم إجراء هذا العمل تحت إشراف نائب القنصل (pro cos) المُسمّى بالنقش كائسيرنيوس فينتو (GAESERNI VEIENTONIS) وذلك في السطرين الثامن والتاسع والذي قد كُلف لإتمام هذه المهمة (Designat) في السنة الرابعة (ANNO IIII) في السطرين السادس والسابع من ولايته على إقليم كيرينايا وكريت، وهو السطر العاشر المفقود بالكامل، وفي آخر سطر وهو السطر الحادي عشر يظهر رقم الميل فقط (I) للإشارة للميل الأول على هذا الطريق الذي يبلغ طوله اثني عشر ميلاً⁽²⁾.

الخلاصة

حيث يلاحظ أنه ومن عهد كلاوديوس أصبحت النصب الميلية تقطع بمقاييس أكبر حجماً من ذي قبل، وهي من النوع الإسطواني المستدق الطرف الذي يقل فيه قياس قطر العمود بشكل تدريجي من الأسفل نحو الأعلى، ويعتبر النصب الميلي الذي يعود لعهد كلاوديوس بالمقارنة مع غيره من النصب الأحدث عهداً منه يتميز بحجمه الكبير نسبياً حيث بلغ قطر العمود من الأسفل حوالي 59 سم، بينما يصل ارتفاع العمود لأكثر من مترين مقارنة مع النصب الميلية الأقدم عهداً التي لا تتعدى 1م إلا بقليل، ويرجح جودتشايلد أيضاً أن ارتفاعه الأصلي ربما كان يتعدى ذلك بكثير، مقترح أن هذا النصب ربما يتعدى ارتفاع إجمالي طول القاعدة والعمود أكثر من 3م. وهو

⁽¹⁾ R.G.Goodchild, "The Roman Road of Libya.....", op cit,p.169

⁽²⁾ R.G.Goodchild, "Roman Milestones in Cyrenaica", op cit,p.85,89.

من النوع المقطوع بقالب واحد متصل القاعدة والعمود الشائع في إقليم كيرينايا، كذلك ومن خلال النصب الميلية المكتشفة في ليبيا عامة يلاحظ أنه من عهد كلاوديوس بدأ ظهور استخدام القواعد ذات النسب كبيرة الحجم، تماشياً مع مقاسات الأعمدة كبيرة الحجم⁽¹⁾.

ترميمات نيرو (54-68م) على الطرق

تمهيد

اكتشف هذا النصب مع النصب العائد لعهد هادريان عند الميل الخامس على طريق

كيرني أبو للونيا

نصب عند الميل 5 على طريق كيرني أبو للونيا (يبلغ طول هذا الطريق 15 ميل)

موقع الاكتشاف: في عام 1916م اكتشف Ettore Ghislanzoni نصبين للأميال، أحدهما:

يعود لعهد نيرو والآخر: لعهد هادريان عند الميل الخامس، ابتداءً من مدينة كيرني على الطريق

الروماني الرابط بين كيرني وأبو للونيا، ومن خلال هذا الاكتشاف تم التأكيد على المسار الذي

حدثت عليه بعض التغييرات خلال العصر الروماني ابتداءً من هذه النقطة أي: عند الميل 5 الواقع

في منطقة قامبو، وقد كشف عنهما إلى الجانب الغربي من الطريق الحديث مباشرة⁽²⁾. وحدد

موقعهما بين الكيلو متر العاشر والحادي عشر على الطريق الحالي، ابتداءً من مدينة سوسة

حالياً⁽³⁾،

والى الشمال مباشرة من مدرسة قامبو بنحو 500م فقط⁽⁴⁾، وقد كشف عن هذا النصب الذي يقف

بجواره نصب هادريان، مقلوباً على وجهه وتبدو عليه آثارٌ للتدمير المتعمد جزاء ثورة اليهود التي

⁽¹⁾ R.G.Goodchild, "Roman Milestones in Cyrenaica", Op Cit, p.84.

⁽²⁾ Ander Laronde, Op Cit, P.190.

⁽³⁾ Ettore Ghislanzoni, "Miliario Dell' Imperatore Adriano.....", Op Cit. P.155.

⁽⁴⁾ Ander Laronde, Op Cit, P.190.

اندلعت بالإقليم وذلك عند محاولتهم لسد هذا الطريق بوضع الأحجار عليه، إضافةً لتعرضه لعوامل التعرية التي تسببت في تآكل واتلاف أغلب نقوشه⁽¹⁾، ويؤكد هذا النصب الذي يعود لعهد نيرو الذي تظهر عليه آثار التكسير المتعمد أثناء ثورة اليهود عام 115م، والذي كان يقف على مسار الطريق الجديد الذي أجرى عليه تعديلات خلال العصر الروماني، أنّ هذا التعديل يعود لبدايات القرن الأول الميلادي، ربما يرجع لترميمات نيرو أو ربما إلى قبل ذلك، منذ بداية العصر الإمبراطوي.

النقش: (انظر نقش رقم 4، الملحق رقم 4) يبدأ النقش باسم نيرو كلاوديوس دروسوس (Nero Claudius Drusus) التي لم يبق منها سوى اسم كلاوديوس يتبعها كلمتي القيصر أغسطس كاملة في النقش، ثم كلمتي جرمانيكوس الإمبراطور التي تظهر منها بضعة أحرف فقط، وفي بداية السطر الرابع تظهر أول ثلاثة حروف من كلمة طريق (Viam)، وتتبعها كلمة رمم التي تبقى منها آخر ثلاثة أحرف فقط (FECIT) ثم كلمة بواسطة (Per) نائب القنصل لوكيوس بيدديوس بلايسيوس (Lucium Pedium Blaesum) في حوالي عامي (54-55م)، الذي لم يتبق من اسمه الثلاثي إلا حوالي خمسة أحرف فقط، عن ولاية كريت وكرينايكا التي تختفي أغلب حروفها، ويوجد أسفله نص إغريقي مطابق للنص اللاتيني⁽²⁾.

الخلاصة:

وهو من النصب التي حملت نصين مطابقين أحدهم باللغة اللاتينية والآخر بالإغريقية، ويلاحظ خلو النقش من السنة التريونية وفترة القنصلية، التي عادة تأتي بعد اسم وألقاب الإمبراطور، كذلك

⁽¹⁾ Ettore Ghislanzoni, "Miliario Dell' Imperatore Adriano.....", Op Cit. P.159.

⁽²⁾ IRCUR: m.225.mile?5 ercyr 2020. Inslib. Kcl.ac.uk.

خلوه من بعض الألقاب مثل الكاهن الأعظم وأب الوطن وغيرها التي عرفت في كتابة النقوش ربما من عهد كلاوديوس بناء على نقوش نصب الأميال المكتشفة في ليبيا.

ترميمات فسباسيان (69-79م) على الطرق

تمهيد:

كشفت عن نصبين للأميال فقط تعود لترميمات فسباسيان على الطرق في إقليم كيرينايا على طريق كيريني بالغراري أحدهم عند الميل الرابع والآخر عند الميل العاشر، يرجح أنهما يعودان للفترة نفسها التي أجرى فيها فسباسيان ترميماته على الطرق بإقليم كيرينايا.

نصب الميل 10 على طريق كيريني بالغراري (يبلغ طول هذا الطريق 12 ميلاً) (انظر

صورة رقم 62، الملحق رقم 3)

موقع الاكتشاف: تم اكتشافه عند مسافة الميل العاشر على هذه الطريق بجانب نصب آخر يحمل الرقم نفسه أيضاً لكنه يعود لعهد فيليب العربي في منتصف القرن الثالث الميلادي⁽¹⁾.

الأبعاد والوصف: جزء من عمود من الحجر الجيري يبلغ ارتفاعه 80 سم وقطره 48 سم⁽²⁾.

النقش (انظر نقش رقم 6، الملحق رقم 4): يحمل هذا النصب نقشاً باللغة الإغريقية فقط، ويبدأ النقش بذكر الألقاب الإمبراطورية: الإمبراطور القيصر فسباسيان أغسطس الذي لا يظهر منه سوى اسم فسباسيان، الكاهن المعظم، ويشير هذا النقش لترميم هذا الطريق في عهد فسباسيان أثناء سلطته التريونية التاسعة، وقنصليته الثامنة، أب الوطن، وبذلك سيعود تاريخ هذا الترميم بين عامي 77-79م، وفي نهاية النقش يُشار إلى اسم نائب القنصل الذي أشرف على ترميم هذا الطريق المُسمى

⁽¹⁾ R.G.Goodchild, "Roman Milestones in Cyrenaica", Op Cit, p.84.

⁽²⁾ Ircyr:M.199.Mile X, ircuyr2020. Imslib.kcl.ac.uk.

(Aulus Minicius Rufus)⁽¹⁾. الذي كان نائباً للقنصل عن ولاية كيرينايا وكريت في ما بين عامي 71-72م، وبذلك سيكون أحد التاريخين غير صحيح⁽²⁾، ويرجح أنّ التاريخ الأخير هو الأصح؛ وذلك لكثرة انتشار مثل هذه الأخطاء في تحديد فترة القنصلية والسلطة التربونية في هذه النقوش.

نصب عند الميل 4 على طريق كيريني بالغراني (يبلغ 12 ميلاً) (انظر صورة رقم 61، الملحق رقم 3) موقع الاكتشاف: اكتشف في عام 1928م بقرب الطريق الرئيسي الرابط بين مدينتي شحات والبيضاء تحديداً قرب بئر سبيل⁽³⁾.

الأبعاد والوصف: عبارة عن جزء من عمود إسطواني الشكل المتبقي منه يبلغ ارتفاعه 35 سم فقط، ويصل قطره 59 سم، وله قاعدة مربعة الشكل متصلة به ترتفع 52 سم⁽⁴⁾.

النقش: (انظر نقش رقم 5، الملحق رقم 4) نقش النص اللاتيني متآكل جداً مما يتعذر قراءته، أما النص الإغريقي وهو أيضاً متضرر جداً، وكل ما يظهر منه بعد اسم الإمبراطور فسباسيان في أول سطر، أما السطر الثاني يظهر اسم نائب القنصل في بضعة أحرف (A.MINI) ويؤكد ذلك السطر التالي له وهو السطر الثالث الذي ورد فيه لقب البروقنصل (QYTTATOY) ومقارنة مع اسم نائب القنصل في نقش نصب الميل العاشر على طريق كيريني بالغراني، الذي يعود لعهد فسباسيان والذي يحمل الاسم نفسه وهو (Aulus Minicius Rufus) والذي كان نائباً للقنصل بين عامي 71-72م، والسطر الأخير يظهر فيه رقم الميل الرابع⁽⁵⁾.

(1) R.G.Goodchild, "The Roman Road of Libya.....", op cit,p.169-170.

(2) R.G.Goodchild,"Roman Milestones in Cyrenaica", op cit,p.90.

(3) IRCYR: M221..Mile? IV. Ircyr2020. Inslib.kcl.ac.uk.

(4) R.G.Goodchild, "Roman Milestones in Cyrenaica", Op Cit,p.86-87.

(5) IRCYR: M221..Mile? IV. Ircyr2020. Inslib.kcl.ac.uk.

الخلاصة:

ويظهر من خلال ارتفاع قاعدة عمود نصب الميل 4 التي يبلغ ارتفاعها 52 سم، أن العمود كان من النوع ذو الارتفاع العالي الذي يبلغ ربما أكثر من 2م، وذلك بالمقارنة مع غيره من قياسات النصب الميلية الأخرى، كما أن قطر جزء هذا العمود يبلغ حوالي 59سم، يعتبر من الأعمدة ذات النسب الكبيرة المقاسات الشائع استخدامها في تلك الفترة، وتميزت نقوش نصب فسباسيان باستخدام اللغة الإغريقية، وبالرغم من أن نقشي نصب فسباسيان غير مكتملة، إلا أنه يمكن مقارنتهما ببعضهما، حيث يلاحظ أن نصب الميل رقم 4 (انظر نقش رقم 5، الملحق رقم 4) كان يحمل في بدايته نص لاتيني إلا أنه فقد بالكامل وكل ما تبقى من نصه الإغريقي ثلاثة أسطر فقط، وبمقارنته مع ما تبقى من نقش نصب الميل رقم 10 والذي يفرق عنه بأنه لا يحمل سوى نص إغريقي فقط، ولا يعرف إن كان له نص لاتيني قد فقد أيضاً، ومن خلال الأسطر الأولى المتبقية منه فقط، يبدو أن النصين متطابقين ويعودان للعام نفسه من حكم فاسياسيان.

ترميمات تراجان (98-117م) على الطرق

تمهيد:

من ترميمات تراجان على الطرق في إقليم كيرينايا التي أجريت في عام 100م، اكتشفت ثلاثة نصب فقط، اثنان منها على طريق كيريني أبو للونيا، والثالث يقع على طريق كيريني بالغراي، وهما نصبان الميل رقم 1، 2، الواقعان على طريق كيريني أبو للونيا (انظر صورة رقم 63-64، الملحق رقم 3)، ونصب الميل رقم 8 الواقع على طريق كيريني بالغراي (انظر صورة رقم 65-67، الملحق رقم 3).

نصب الميل 1 على طريق كيريني أبو للونيا (يبلغ طوله 15 ميلاً) (انظر صورة رقم 63، الملحق رقم

(3)

موقع الاكتشاف: في بدايات الإحتلال الإيطالي للبلاد في عام 1915م تم إنشاء طريق مُعبّد بالأسفلت بين مدينتي شحات وسوسة، على مساره القديم نفسه الذي كان عليه خلال العصر الروماني، وأثناء مجريات هذا العمل، كشف عن نصب ميل يقع على هذه الطريق يعود لعهد تراجان، وذلك عند مسافة ميل واحد من نقطة البداية المحددة في مركز المدينة، وسجل مكان الاكتشاف هذا عند المقبرة الدائرية الكبيرة في (الجبانة الشمالية)⁽¹⁾.

النقش: (انظر نقش رقم 7، الملحق رقم 4) يحمل هذا النصب نقشاً باللغة اللاتينية مكون من ثمان أسطر متبقية وأسفله نقش مماثل باللغة الإغريقية ومكون من ثمانية أسطر، وتشير الأربعة أسطر الأولى من النقشين للألقاب الإمبراطورية للإمبراطور تراجان:

الإمبراطور القيصر (Imp caesar)، ابن المؤلهة نيرفا (divi nervae filius)، نيرفا، تراجان، أغسطس، جرمانيكوس (Nerva, Tralanus, Aug. Germanicus)، الكاهن المعظم (pon max)، وفي نهاية السطر الرابع سجلت السنة التي رُم بها هذا الطريق وذلك في حوالي عامي 100 - 101م وهو ما يوافق السنة الرابعة من السلطة التريونية للإمبراطور تراجان كما جاء في النقش (TRIP POT IIII)، الإمبراطور للمرة الحادية عشر (Imp XI)، المنتخب قنصلاً للمرة الثالثة (COS III)، أباً لوطنه (P P)، وتشير نهاية النقش في ثلاثة أسطر إلى إنشاء هذا الطريق (Viam fecit) بواسطة الجنود (PER TIRONES) الذين تم تجنيدهم أو تطوعهم (De Lectos) من سكان إقليم كيرينايا (Ex Provincia Cyrenensium)⁽²⁾.

(1) R.G.Goodchild, "Roman Milestones in Cyrenaica", Op Cit, p.83.

(2) R.G.Goodchild, "Roman Milestones in Cyrenaica", Op Cit,p.87.

وفيما يخص هؤلاء المجندين من سكان الإقليم الذين قاموا بترميم هذا الطريق، يقترح Eric Birley كما نقل جولدتشايد عنه أنّ من قام بترميم طريق كيريني أبو للونيا في عام 100 م لم يكونوا من سكان الإقليم، ويرجح أن يكونوا من جنود تلك الكتائب العسكرية التي استدعت من خارج الإقليم، في تلك الفترة نفسها، والذين كان يترأسهم الضابط العسكري (C Iulius Karus)، وهي كتائب لا تتبع الجيش تم تجنيدهم (Dilect us) بشكل غير نظامي وكان جلهم من عناصر شابة؛ وذلك بسبب (Causa) اندلاع الحرب البريطانية المعاصرة لتلك الفترة بين عام 89-118م، ويدعم اقتراحه ذلك؛ بناءً على ما ورد في نقش شاهد قبر هذا الضابط المكتشف في مدينة كيريني⁽¹⁾، ويظهر حرف (A) واضحاً مكرر مرتين أسفل النقش اللاتيني، وأسفل النقش الإغريقي؛ للدلالة على رقم الميل 1 على طريق كيريني أبو للونيا⁽²⁾.

نصب الميل 2 على طريق كيريني أبو للونيا (15 ميلاً) (انظر صورة رقم 64، الملحق رقم 3)

موقع الاكتشاف: تم اكتشاف هذا النصب الواقع على طريق كيريني أبو للونيا عام 1911م، ولكن رقم الميل قد ضاع في النقش، وقد حدد مكان اكتشافه على مسافة قريبة من المقبرة المعروفة باسم المقبرة الملونة في (الجبانة الشمالية) التي تبعد عن النصب السابق الذي يحمل رقم الميل الأول، الذي تم اكتشافه فيما بعد في عام 1915م، عند المقبرة الدائرية بحوالي ميل روماني واحد والذي يعادل حوالي 1482م، وبناءً على موقعه الذي اكتشف فيه يرجح أن يكون هو نصب الميل الثاني على طريق كيريني أبو للونيا⁽³⁾.

النقش: (انظر نقش رقم 8، الملحق رقم 4) لم يتبقَ إلا الثلاثة أسطر الأولى فقط من النقش اللاتيني، وهي تشير لترميمات تراجان على الطريق، وتكون مطابقة لبداية نقش نصب الميل الأول، المستهلة

(1) R.G.Goodchild, "Roman Milestones in Cyrenaica", Op Cit,p.89.

(2) Ettore Ghislanzoni, "Notizia Archeologiche sulla cirenaica", Op Cit, P.175.

(3) R.G.Goodchild, "Roman Milestones in Cyrenaica", op cit,p.87.

بالألقاب الإمبراطورية للإمبراطور تراجان، الإمبراطور القيصر، ابنُ المؤلّهة نيرفا، نيرفا، تراجان، ولم يتبقَ ما يشير لتاريخ هذا النصب، ويرجح أنّه يحمل تاريخاً مطابقاً لتاريخ نصب الميل الأول الذي يعود لترميمات تراجان على هذه الطريق في عام 100م⁽¹⁾. وفي العام نفسه الذي أصلح فيه تراجان طريق كيريني بالغراني أيضاً.

نصب الميل 8 على طريق كيريني بالغراني (البالغ طوله 12 ميلاً) (انظر صورة رقم 65-67، الملحق رقم 3).

موقع الاكتشاف: كُشف عن هذا النصب في موقعه الأصلي عند مسافة الميل الثامن وهو يحمل رقم الميل 8 على طريق كيريني بالغراني البالغ طوله 12 ميلاً، ولكن موقع اكتشافه لم يتم توثيقه⁽²⁾.

الأبعاد والوصف: عباره عن عمود في شكل نصف إسطوانة، يأخذ شكل مسطح من الخلف، أما واجهته الأمامية التي تحمل النقش فهي مستديرة الشكل، ويصل ارتفاعه لحوالي 1م، وعرضه من الأسفل 49 سم.

النقش: (انظر نقش رقم 9، الملحق رقم 4) يعد نقش هذا النصب من النقوش التي وصلتنا في وضع جيد جداً، ويشير لألقاب الإمبراطور تراجان وذلك في السطرين الأولين من النقش، وهو مطابق لنص نقش نصب الميل الأول المكتشف على طريق كيريني أبو للونيا، الذي يعود لعهد تراجان في حوالي عام 100م، وهو أيضاً يحمل التاريخ نفسه خلال السنة الرابعة من السلطة التربونية، وفي

⁽¹⁾ R.G.Goodchild, "Roman Milestones in Cyrenaica", op cit,p.87.

⁽²⁾ Ibid.

فترة القنصلية الثالثة للإمبراطور، أب الوطن⁽¹⁾، ويسجل النقش أيضاً في الثلاثة أسطر الأخيرة أنه قد تمَّ صيانة هذا الطريق بتسخير جنود من سكان إقليم كيرينايا، (Provincia Cyrenensi).

مما يؤكد أن من قام بأعمال صيانة الطرق كانوا من المجندين من سكان الإقليم، ولم يكونوا من الكتائب العسكرية التي استدعيت لإجراء مهام عسكرية في المنطقة ومن ثم كلفت بصيانة الطرق في الإقليم كما اعتقد Eric Birley، ومن خلال نقش نصب الميل الأول على طريق كيريني أبو للونيا ونقش نصب الميل الثامن على طريق كيريني بالغراري يتضح أن الإقليم في هذا العام 100م من حكم تراجان قد تمَّ صيانة وترميم طرقاته، وربما أن هذه الصيانات قد طالت طرق أخرى بالإقليم ولكن الدليل الأثري على ذلك قد فقد⁽²⁾. وفي آخر سطر من النقش يظهر رقم 8 (VIII) فقط للإشارة لرقم الميل الثامن من مدينة كيريني.

الخلاصة

ومن هذه النصب التي تعد نقوشها في الوقت الحالي في حالة جيدة ويمكن التعرف عليها هو نقش نصب الميل رقم 8، المعروف حالياً أمام مبنى الباريزية، حيث يأخذ شكلاً مختلفاً ومميزاً عن بقية النصب المكتشفة في كافة ليبيا، وهو الشكل النصف الإسطواني المدور من الأمام والمسطح من الخلف، والذي يبلغ ارتفاعه حوالي 1م، ويظهر أسفل هذا العمود أن قاعدته التي كانت متصلة ببدن العمود قد تعرضت للكسر حيث يعرض حالياً بدون قاعدة، مما يجعلنا لا نستطيع الجزم بخصوص ارتفاعه الذي كان عليه، أي بإجمالي ارتفاع العمود والقاعدة، أما عرض الجزء المسطح الخلفي من العمود يبلغ حوالي 49 سم، ومن خلال مقارنة ما تبقى من نقش نصب الميل رقم 2 (انظر نقش رقم 8، الملحق رقم 4)، المكون من ثلاثة أسطر فقط وهو مطابق لبداية

(1) عبد السلام محمد شلقوف، مرجع سابق، ص121.

(2) R.G.Goodchild, "The Roman Road of Libya.....", op cit,p.163.

النقشيين الكاملين للنصبين رقم الميل 1, 8 (انظر نقش رقم 7, 9, الملحق رقم 4)، المتضمنة لأسماء وألقاب الإمبراطور تراجان، وبالرغم من أن نقش نصب رقم الميل 2 لم يعد يظهر من تاريخه شيء المشار إليه في السطرين الرابع والخامس المفقودين، إلا أنه من الممكن جداً أنه يعود للعام نفسه الذي تعود له نصب الميل 1, 8 في حوالي عام 100 م من حكم تراجان، اللذان يشير نقشاها الكاملان إلى حد ما إلى تسخير جنود أو على الأرجح مجندين من إقليم كيرينايا كما ربما من السكان المحليين اللذين قاموا بترميم طريق كيريني أبو للونيا وطريق كيريني بالغراري وربما غيرها من الطرق بإقليم كيرينايا.

ويمكن التأكد من ذلك في نقش نصب الميل رقم 8 على طريق كيريني بالغراري، الذي يظهر آخر سطرين منه بحالة جيدة مشيراً للجند أو العمال الذين كانوا على ما يبدو مجندين من السكان المحليين ولم يكونوا من جند الكتائب العسكرية، ويعد الفارق الوحيد بين نقوش هذه النصب الثلاثة، هو نقش نصب الميل رقم 1 الذي يحمل أسفل نصه اللاتيني نص مطابق باللغة الإغريقية، والذي يضيع أغلبه خاصة في جانبه الأيمن، وربما قد حملت أيضاً النصبين الآخرين ذات الميل رقم 2، 8 نصاً باللغة الإغريقية مثل نقش نصب الميل 1.

ترميمات هادريان (117-138م) على الطرق

تمهيد:

وكل ما تمّ اكتشافه من ترميمات هذا الإمبراطور على طرق المواصلات بإقليم كيرينايا في الفترة بين عامي 118-119م، بعد ثورة اليهود بالإقليم عام 115م، ترميمه لطريق كيريني أبو للونيا، الذي كشف على امتداده نصبان ميليان يعودان لعهد، وهما النصب التذكاري الواقع بالساحة المقدسة في مقدمة طريق كيريني أبو للونيا (انظر صورة رقم 68-70، الملحق رقم 3)،

والنصب الثاني عند الميل رقم 5 على هذا الطريق، وهما يعودان للعام نفسه الذي أصلح فيه هادريان طرق المواصلات بالإقليم (انظر صورة رقم 71، الملحق رقم 3).

نصب هادريان التذكاري على طريق كيريني أبو للونيا (انظر صورة رقم 68-70، الملحق رقم 3)

موقع الاكتشاف: أثناء أعمال تنقيبات البعثة الإيطالية عام 1933م، بمدينة كيريني كشف عن نصب في ساحة أبوللو بقرب البوابة الشمالية للمدينة إلى الجنوب مباشرة من الشارع الرئيسي مقابل (المدخل الرئيسي للمدينة الأثرية)*، ويحمل هذا النصب نقشاً يعود لعهد هادريان، وهو مطابق لنقش النصب الخامس الواقع على طريق كيريني أبو للونيا، الذي اكتشف عام 1916م، والذي يعود أيضاً لترميمات هادريان، إلا أنَّ هذا النصب الذي كشف عنه في الساحة المقدسة لا يحمل رقماً للمسافة، مما يرجح أنَّ الغرض من إنشائه كان تذكاريًا؛ لتخليد الأعمال الترميمية التي قام بها هادريان على الطرق التي تعرضت للتدمير أثناء ثورة اليهود التي اندلعت عام 115م، وخصوصاً أنَّ موقعه يتوسط بالتحديد المسافة بين مركز الصفر في منتصف المدينة عند تقاطع الشارعين الرئيسيين في شارع الوادي وبين نصب الميل الأول على هذه الطريق الذي اكتشف عام 1915م بقرب المقبرة الدائرية الكبيرة الواقعة بالجبانة الشمالية الذي يعود لترميمات تراجان⁽¹⁾.

الأبعاد والوصف: عبارة عن عمود إسطواني الشكل يتصل بقاعدة مربعة، يصل إجمالي ارتفاع العمود والقاعدة حوالي 2.72م، بينما ارتفاع العمود فقط 2.22م، ويبلغ ارتفاع قاعدته المتصلة به 50 سم، ويتناقص قطر العمود تدريجياً من الأسفل إلى القمة من 59 إلى 56 سم، وتقف بجواره

* ويشير Charles Morgan رئيس مكتب الآثار (شحات)، عند اكتشاف نصب هادريان الذي يقف في الساحة المقدسة إلى جانب الشارع الرئيسي، لوجود قاعدة مكعبة مطابقة لقاعدة نصب هادريان على الجانب الآخر من الشارع ربما كانت تحمل نصب ثاني يعود لترميمات هادريان، ويبدو أن هذان النصبين كانا يقفان على جانبي الشارع مقابل بعضهما، وربما كان أيضاً يحمل نقشاً بخلد أعمال هادريان الترميمية بمدينة كيريني، إلا أنَّ هذه القاعدة الآن غير موجودة بمكانها: راجع:

R.G.Goodchiled, "Roman milestones" op cit, p.89.

⁽¹⁾ R.G.Goodchild, "Roman Milestones...", Op Cit, P.86, 90.

قاعدة ثانية خارجية معدة؛ لتركز داخلها القاعدة المتصلة بالعمود وذلك في تجويف مربع، ويبلغ قياس القاعدة الخارجية 60 × 60 سم، وترتفع حوالي 1.50م⁽¹⁾.

النقش: (انظر نقش رقم 10، الملحق رقم 4) ويحُدُّ النقش أعمال الإمبراطور هادريان وترميماته على الطرق كواحد من الأعمال الترميمية التي قام بها؛ لإعادة الحياة للمدينة بعد ما لحقها من أضرار جسيمة جرّاء ثورة اليهود، وقد تمّ ترميم هذا الطريق في السنة الثانية من توليه العرش كما جاء في النقش خلال السنة الثانية من السلطة التريونية (T p II)، بينما رقم قنصليته غير واضح إلاّ أنّه وبالمقارنة مع النقش الآخر الذي يعود لعهد هادريان على نصب الميل الخامس على هذه الطريق نفسها، الذي سجلت فيه القنصلية الثالثة للإمبراطور هادريان (Cos III)⁽²⁾، ويبدأ النقش باسم الامبراطور القيصر ابن المؤله تراجان (Imp CAES DIVITRAIANI Filius) قاهر البارثيين (PARTHICI)، حفيد المؤلهة نيرفا (DIVI NERVAE NEPOS)، تراجان هادريان أغسطس (TRAIANUS HADRIANUS Aug)، الكاهن المعظم (P P)، ويصف نهاية النقش في أربعة أسطر المدى الذي تعرضت له المدينة من تخريب وتدمير (EVERSA ET CORRUPTA)، جرّاء تمرد اليهود بها* (Tumultu IUDAICO) ونتيجة لذلك فقد أمر الإمبراطور هادريان بإعادة إنشاء هذا الطريق (VIAM QUAE) الذي قد تم ترميمه (ERAT RETITVIT) بتسخير جنود من الكتيبة العسكرية كما جاء في النقش (PER MILites COHortis). والتي اختصرت بشكل (PER MIL COH)، إلا أنّ اسم هذه الكتيبة العسكرية قد فقدت بالكامل نتيجة لتآكل النقش، كما قد ضاع اسمها أيضاً في نقش نصب الميل الخامس المطابق له على هذه الطريق نفسها⁽³⁾.

⁽¹⁾ R.G.Goodchild, "Roman Milestones...", Op Cit, p.86.

⁽²⁾ Ettore Ghislanzoni, "Miliario Dell' Imperatore Adriano...", op cit, p.156.

* ومن أثار التخريب قطع طريق كيريني أبو للونيا عند صعوده المدرج التضاريسي الثاني الذي تقف عليه مدينة كيريني، بإلقاء الحجارة من أعلاه مما قد عرض مقابر الجبانة الشمالية التي يمر بجانبها الطريق للتخريب، وذلك باستغلال أغطية التوابيت وإلقائها من الأعلى على الطريق راجع: R.G.Goodchild, "Roman Milestones...", op.cit, p.88.

⁽³⁾ R.G.Goodchild, "Roman Milestones...", op.cit, p.89,90.

نصب عند الميل 5 على طريق كيريني أبو للونيا (15 ميلاً) (انظر صورة رقم 71، الملحق رقم 3)

موقع الاكتشاف: في عام 1916م كشف عن نصبين للأميال عند الميل الخامس على طريق كيريني أبو للونيا، إلى جانب الطريق الحالي وتحديداً عند المسافة الواقعة بين الكيلو متر العاشر والحادي عشر من مدينة سوسة، أحدهما: يعود لمنتصف القرن الأول الميلادي في عهد نيرو⁽¹⁾ والآخر الذي نحن بصدد دراسته يعود لعهد هادريان بداية القرن الثاني الميلادي، وقد كان هذين النصبين اللذين يمثلان الميل الخامس على هذا الطريق ينتصبان عند بداية تفرع الطريق الذي شُقَّ خلال العصر الروماني إلى الشمال من مدرسة قامبو حالياً، وإلى الغرب من مسارة الأقدم المنشأ في العهود الإغريقية⁽²⁾ *.

الأبعاد والوصف: يصل ارتفاع الجزء المتبقي من عمود هذا النصب الإسطواني الشكل لحوالي 1.75م، أما ارتفاعه الأصلي ربما كان يصل إلى أكثر من 2م⁽³⁾ ويبلغ قطره 56سم⁽⁴⁾.

النقش: (انظر نقش رقم 11، الملحق رقم 4) وهو مطابق لنقش النصب الموجود في الساحة المقدسة بمدينة كيريني، والذي يصف أيضاً حالة التمرد اليهودي بالإقليم وقطعهم لطرق المواصلات عن مدينة كيريني فور استيلائهم عليها⁽⁵⁾، وفيما يشير هذا النقش أيضاً للقنصلية الثالثة للإمبراطور هادريان، يرى (Ettore Ghislanzoni) أن هناك خطأ في تاريخ هذا النقش، وهي إمّا في السنة التريونية التي سجلت في النقش أنها السنة الثانية والتي امتدت ابتداءً من يوم 10 في شهر ديسمبر من عام 117م إلى عام 118م، أو في القنصلية الثالثة والتي لم يتحصل عليها إلاّ خلال عام

(1) Ettore Ghislanzoni, "Miliario Dell' Imperatore Adriano...", op cit, p.155.

(2) Andre Laronde, op cit, P.90.

* تقع مدرسة قامبو هذه شمال المدرج التضاريسي الثاني الذي يبعد 6 كم جنوب المدرج التضاريسي الأول المطل على السهل الساحلي سوسة، وتبعد هذه النقطة التي يتفرع منها الطريقان الإغريقي الممتد شرقاً، والروماني الممتد شمالاً، تحديداً عند 11 كم من سوسة، 6كم من شحات، راجع: Andre Laronde, op cit, p.191.

(3) R.G.Goodchild, "Roman milestones...", op cit, p.91.

(4) IRCYR: m.223.ircyr2020.inslib.kcl.ac.uk.

(5) Ettore Ghislanzoni, "Miliario Dell' Imperatore Adriano...", op cit, p.159.

119م، عندما انتخب قنصلاً للمرة الثالثة، وبذلك فإنَّ ترميم هذا الطريق من عهد هادريان يعود ما بين عامي 118 - 119⁽¹⁾ ويظهر أسفل النص اللاتيني سطر واحد فقط باللغة الإغريقية لكنه متآكل جداً⁽²⁾.

ويسجل على سطح قمة العمود المستدير من الأعلى بعض العلامات باللغة الإغريقية، والتي قد فسرها Oliverio على أنَّها تشير ربما لرقم المسافة أو اسم لمكانٍ ما⁽³⁾، بينما يرى Ghislanzoni من المكان الذي نقشت عليه هذه العلامات، وهي قمة العمود، والذي يرتفع لأكثر من 2م، لا يمكن أن يكون الغرض منها هو اظهار رقم المسافة حيث يكون من الصعب رؤيتها عند هذا الارتفاع ويرجح أنَّها عبارة عن رموز تخص المحجر الذي قطع فيه هذا النصب، كما كان في العادة ما يضع قاطع الحجارة توقيعه على مثل هذه النصب⁽⁴⁾.

الخلاصة:

ويلاحظ من خلال أحجام هذه النصب الميلية أنها قطعت من نسب كبيرة الحجم بالمقارنة مع غيرها من النصب الميلية الأحدث منها عهداً، وهي من نوع الأعمدة الإسطوانية الشكل، ويمكن الاعتماد على النصب الواقع بالساحة المقدسة المكتمل القطاع لمعرفة شكل وقياس نصب الميل رقم 5 الذي لم يكشف إلا عن جزء منه فقط، ويعتبر شكل نصب الساحة المقدسة هذا استثناء عن غيره من نصب الأميال في إقليم كيرينايا، وذلك في شكل قاعدته المنفصلة عن بدن العمود وهي قاعدة مربعة كبيرة الحجم، وتعتبر أكبر أحجام القواعد المكتشفة بليبيا عامة، حيث يصل مقاس أطول أضلاعها 95 سم، وبذلك تعتبر نصب الأميال التي تعود لعهد هادريان من النصب كبيرة

⁽¹⁾ Ettore Ghislanzoni, "Miliario Dell' Imperatore Adriano...", op cit, p.156.

⁽²⁾ IRCYR: m.223.ircyr2020.inslib.kcl.ac.uk.

⁽³⁾ R.G.Goodchild, "Roman milestones....", op cit. p.90.

⁽⁴⁾ Ettore Ghislanzoni, "Miliario Dell' Imperatore Adriano...", op cit, p.159.

الحجم بالمقارنة مع غيرها من النصب الميلية المكتشفة في ليبيا سواء الأقدم عهداً منها أو الأحدث.

وقد كشف نقشا النصبان الميليان العائدان لترميمات هادريان في حالة جيدة (انظر نقش رقم 10، 11، الملحق رقم 4)، وهما مطابقين لنص واحد، كما أنهما لا يحملان أرقام للأميال، مكونان من تسعة أسطر، ويلاحظ أن نقش النصب الواقع بالساحة المقدسة أن نقشه متآكل أكثر وذلك في نهاية السطر الخامس والسادس والسابع الثامن وذلك على الجانب الأيمن من تلك الأسطر، بينما يمكن مقارنته مع نفس تلك الأسطر في نقش نصب الميل رقم 5، أولها في نهاية السطر الخامس الذي لم يعد يظهر منه رقم 3 التابع لفترة القنصلية، والذي يظهر كاملاً في نقش نصب ميل رقم 5، كما تظهر كلمة ثورة (Tumultu) كاملة في السطر السادس، بينما يضيع نصف هذه الكلمة في النقش الآخر، ويضيع باقي السطر الذي يشير بعد كلمة ثورة لكلمة جرأة (Iudaico) التي لم يبق منها سوى الأحرف الأخيرة المرسومة في بداية السطر السابع، كما تضيع كلمة فساد (Corrupta) التي لم يبق منها سوى أول حرف فقط في نص النصب الواقع بالساحة المقدسة، وبمقارنة هذه الكلمة في نقش نصب الميل رقم 5 التي تظهر كاملة، بينما الكلمة الوحيدة الضائعة في نقش النصب رقم 5 هي كلمة ترميم (Restitvit) في السطر الثامن، التي لم يبق منها سوى الثلاثة الأحرف الأولى منها فقط، ويمكن مقارنتها بنقش النصب الواقع بالساحة المقدسة، الذي تبقت منه فقط أول حرف من هذه الكلمة وآخر ثلاثة حروف، والتي يصف ما بعدها من النقش أنه قد تم ترميم هذا الطريق بواسطة كتبية عسكرية، والتي وردت في النقشين باختصار الأحرف الأولى من كل كلمة، ويلاحظ أن كلمة بواسطة (per) تفقد في نقش نصب 5، وتظهر كاملة في نقش نصب الساحة المقدسة، أي: أنه قد تم هذا العمل بواسطة تسخير جنود كتبية عسكرية، ويلاحظ أن

كلا النقشان العائدان لعهد هادريان لم يبق عليهم أي إشارة لرقم الميل، ولكن قدرت أرقام مسافتهم نسبة لمواقعهم على الطرق.

ترميمات كاراكلا (198-217) على الطرق

تمهيد:

شملت الترميمات التي قام بها كاراكلا على طرق المواصلات كافة الطرق الرئيسية بإقليم المدن الثلاث، والتي يرجح أنها قد أصلحت جميعها في العام نفسه من حكم كاراكلا، وهو حوالي عام 216م، فقد كشف عن حوالي تسعة وعشرون نصب ميل تعود لعهد كاراكلا (انظر صورة رقم 58+، الملحق رقم 3)، وربما تؤكد كثرة هذه النصب الميلية أن كاراكلا أولى قطاع المواصلات أهمية خاصة، حيث قد شملت هذه الترميمات بناءً على اكتشافات نصب الأميال الطريق الساحلي والحدودي وطريق طرابلس مزدة وطريق سوف الجين في قطاعات معينة من هذه الطرق، إلا أن هذه الترميمات من المرجح أنها شملت كامل امتدادات هذه الطرق الرئيسية.

نصب الأميال التي تعود لعهد كاراكلا على الطريق الحدودي

(يبلغ طول الطريق الجبل الحدودي من قابس للبددة 605 ميلاً والمسافة بين لبددة وترهونة تحسب ابتداء من لبددة باعتبارها (Caput viae))، وعلى الطريق الحدودي الرابط بين لبددة في ليبيا وتماليني في تونس، وفي داخل الحدود الليبية كشف عن أربعة نصب ميلية فقط تعود لترميمات كاراكلا، وذلك في قطاعه الممتد بين محطتي لبددة ومسيف (Mesphe) الواقعة بمنطقة ترهونة وهي المحطة الأخيرة الواقعة قبل لبددة والمسجلة في مصدر دليل الانطونيين والتي تبعد عن محطة لبددة مسافة 40 ميلاً، وهم نصب الميل رقم 2، 7، 39، وآخر غير معروف رقم مسافته.

نصب الميل 2 على الطريق الحدودي:

موقع الاكتشاف: كشف عن هذا النصب قرب قصر حمود الواقع إلى الجنوب الغربي من لبة، ويحمل رقم الميل 2 (II) على هذا الطريق، ابتداءً من البوابة الجنوبية للبة، ويعود لعهد ترميمات كاراكلا على الطرق في حوالي عام 216م؛ وذلك بناءً على ما ورد في نقشه⁽¹⁾.

نصب الميل 7 على الطريق الحدودي *:

موقع الاكتشاف: حدد موقع اكتشافه قرب قصر ديلاسك المعروف باسم بلاستركاست يقع بين لبة وترهونه، إضافة لنصب آخر كشف عنه إلى جانبه وهو يعود لعهد ماكسيمينوس ويحمل رقم الميل 7 (VII)، أما عن هذا النصب الذي يعود لعهد كاراكلا فلم يعد يظهر عليه رقمٌ لتحديد المسافة ويرجح أنه كان يحمل أيضاً⁽²⁾. رقم الميل 7، وذلك من خلال موقعه من النصب الأخرى المكتشفة على هذا الطريق، وكما جاء في نقشه فهو يعود لترميمات كاراكلا في عام 216م.

نصب ميل على الطريق الحدودي:

موقع الاكتشاف: حدد مكانه قرب القصبات، إلا أن رقم مسافته وتاريخه قد ضاعت، وهو يعود لعهد كاراكلا، ويرجح أنه يعود للعام نفسه الذي تنتمي له النصب الأخرى العائدة لعهد كاراكلا في حوالي عام 216م⁽³⁾.

(1) J.M. Reynolds & J.B.Perkins, Op Cit, p.232.

* نصب الميل رقم (7) محفوظ في متحف لبة.

(2) J.M. Reynolds & J.B.Perkins, Op Cit, p.232.

(3) Ibid.

نصب الميل رقم 39* على الطريق الحدودي: (انظر صورة رقم 72، الملحق رقم 3)

موقع الاكتشاف: كشف إلى جانب هذا النصب نصب آخر يحمل رقم الميل 39 (xxxviii) أيضاً على هذا الطريق ربما يعود لترميمات تاكيتوس، إضافة إلى ثلاث قواعد لنصب أخرى قد ضاعت أعمدها ربما كانت تحمل الرقم الميلي نفسه، بينما لم يعد يظهر على نصب كاراكلا سوى رقم 9 (viii) فقط، وحدد مواقعها إلى الشرق من ترهونة بحوالي 10 كم، أما هذا النصب فهو يعود لترميمات كاراكلا، ولا يحمل تاريخاً محدداً للترميم، إلا أنه من المحتمل أنه يعود للعام نفسه الذي أجرى فيه كاراكلا ترميماته على الطرق في عام 216م⁽¹⁾.

نصب الأميال التي تعود لترميمات كاراكلا على الطريق الساحلي:

كشف عن ثلاثة نصب ميلية فقط تعود لترميمات كاراكلا على الطريق الساحلي في قطاعه الممتد بين محطة جيفتر بتونس ومصراته بليبيا واحد يحمل رقم الميل 7، والآخران غير معروفة أرقامهما، كما لم ترد خريطة بوتنجر أي إشارة لحساب مسافة الطريق الممتد بين طرابلس ولبدة من أي محطة منهما كانت تحسب المسافة، إلا بعد الكشف عن بعض النصب على هذا الطريق والتي تبين من أرقامهما أنها تحسب من محطة لبدة باعتبارها رأس أو بداية الطريق (Caput viae)⁽²⁾.

نصب ميل على الطريق الساحلي بين جيفتر (Gigthis) إلى صبراته (Sabratha).

موقع الاكتشاف: تم اكتشاف هذا النصب الذي يعود لعهد كاراكلا، لكنه لا يظهر على نقشه أي تاريخ محدد، كما فقد رقم مسافته، وقد حدد موقع اكتشافه قرب بوكماش الواقعة في بسيدا

* نصب الميل رقم 39 محفوظ الآن في متحف Di Caputo Boll بروما منذ عام 1942م، ويعود اكتشافه للسيد Breviglieri الذي اكتشفه عند الطريق الحالي الرابط بين منطقتي ترهونة- قصبات، راجع: Reynolds & Perkins, op cit, p.232.

(1) J.M. Reynolds & J.B. ward perkins, Op Cit, P.231, 232.

(2) Ginette Di. vita Evrard, Op cit, P.12-13.

(pisida)، وهو من النصب المنسوبة للطريق الساحلي الممتد بين محطتي جيفيتر بتونس وصدراته بليبيا الواقعة إلى الشرق منها⁽¹⁾.

نصب ميل على الطريق الساحلي بين محطتي لبدة وطرابلس

موقع الاكتشاف: كشف هذا النصب الميلي الذي لا يوجد على نقشه أي رقم للمسافة، قرب قصر القربولي الذي يقع إلى الغرب من قرية القربولي بحوالي كيلو متر فقط، ويسجل نقشه أنه يعود لترميمات كاراكلا في عام 216م، وهو آخر نصب مكتشف على الطريق بين محطتي لبدة وطرابلس⁽²⁾.

نصب الميل *7 على الطريق الساحلي بين لبدة وتاورغاء*

موقع الاكتشاف: كشف عن هذا النصب الذي لم يعد يظهر من رقم مسافته شيء على مقربة من زاوية سيدي محمد بن إبراهيم، الواقعة على الطريق الرئيسي الحالي إلى الشرق من لبدة بحوالي 10 كم، وبناءً على موقعه يرجح أنه كان يمثل نصب الميل 7 على الطريق الساحلي، حيث أنّ المسافة كانت تحسب ابتداءً من مدينة لبدة في الغرب نحو تاورغاء في الشرق، فإن مسافة 10 كم من لبدة تعادل حوالي 7 أميال⁽³⁾.

ويشير نقش هذا النصب لترميمات كاراكلا على الطرق لكن تاريخ هذا الترميم لم يعد ظاهراً في النقش، والذي من المرجح أنّه يعود للعام نفسه الذي أصلح فيه الطرق الأخرى وهو عام 216م⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ J.M.Reynolds &J.B. Perkins, OP cit, P.231.

⁽²⁾ Ibid, P.231-232.

⁽³⁾ J.M.Reynolds &J.B. Perkins, OP cit, P.231.

⁽⁴⁾ Ibid.

نصب الأميال التي تعود لترميمات كاراكلا على الطريق الأوسط طرابلس مزدة

وعلى هذا الطريق الرابط بين طرابلس مزدة كما تبين من اكتشاف نصب الأميال التي تحسب من طرابلس، حيث كشف من بين هذه النصب الميليه عن حوالي ستة عشر نصب ميل يعود لعهد كاراكلا تبدأ من رقم الميل 57 إلى الرقم 114، ونصب آخر يمثل أيضاً رقم 114، إضافة إلى أربعة أخرى لا تحمل أرقام.

نصب الميل 57 على طريق طرابلس مزدة:

موقع الاكتشاف: كشف عن أول نصب ميل على هذه الطريق وهو نصب ميل رقم 57 (LVII) إلى الجنوب من طرابلس بمسافة تبلغ حوالي 50 و 85 كم، وهي المسافة المطابقة لمسافة 57 ميل من طرابلس، وإلى الشمال من غريان بمسافة 2.50 كم فقط، وقد حدد موقع اكتشافه بالتحديد قرب كهف يسمى بكهف توبة، ويعود لترميمات كاراكلا على الطرق في عام 216م كما جاء في نقشه⁽¹⁾.

نصب الميل 82 على طريق طرابلس مزدة: (انظر صورة رقم 73، الملحق رقم 3)

موقع الاكتشاف: كشف عن هذا النصب غرب الطريق الحالي الرابط بين طرابلس ومزدة، وتحديداً إلى الجنوب من طرابلس بمسافة 125 كم، ويظهر من نقشه رقم الميل 82 (LXXXII) وذلك بحساب المسافة من طرابلس، وهو يعود لعام 216م من ترميمات كاراكلا⁽²⁾.

⁽¹⁾J.M.Reynolds &J.B. Perkins, OP cit,P. 233.

⁽²⁾Ibid, P.231.

الأبعاد والوصف: وهو عمود إسطواني الشكل مقطوع من الحجر الجيري، يبلغ ارتفاعه 2.20م، وقطره 0.40 سم، كما كشف إلى جانبه عن قاعدتين لنصبين آخرين ربما كانا يحملان أيضاً رقم الميل نفسه، وهما يعودان لعهود مختلفة عند هذه المحطة الميلية نفسها⁽¹⁾.

نصب الميل 84 على طريق طرابلس مزدة:

موقع الاكتشاف: تم اكتشافه إلى الشرق من الطريق الحالي الرابط بين طرابلس مزدة، تحديداً جنوب وادي غاني الذي يبعد عن الطريق الحالي بحوالي 100 م فقط، وإلى الجنوب من طرابلس بحوالي 128 كم، وهو يحمل رقم الميل 84 (LXXXVIII)، كما وقد كشف إلى جانبه ثلاثة قواعد لنصب أخرى قد فقدت أعمدها، بينما عمود هذا النصب كشف عنه متكسر لثلاث قطع، ويعود نقشه لترميمات كراكلا للعام نفسه 216م⁽²⁾.

نصب الميل 85 على طريق طرابلس مزدة: (انظر صورة رقم 74، الملحق رقم 3)

موقع الاكتشاف: كشف عن هذا النصب الذي يحمل رقم الميل 85 (LXXXV) إلى الجنوب من نصب الميل 84 بحوالي 2 كم، وإلى الجنوب من طرابلس بحوالي 130 كم، وإلى الغرب من الطريق الحالي بحوالي 2 كم، كما كشف بجانب هذه النصب خمسة قواعد لنصب أخرى فقدت أعمدها، وربما كانت تحمل رقم المسافة نفسها، بينما يعود هذا النصب لترميمات كراكلا على الطرق من عام 216م⁽³⁾.

⁽¹⁾ J.M.Reynolds & J.B. Perkins, OP cit, P.233.

⁽²⁾ Ibid, P.234.

⁽³⁾ Ibid, P.231.

نصب الميل 86 على طريق طرابلس مزدة:

موقع الاكتشاف: ويبعد هذا النصب عن نصب الميل رقم 85 بحوالي 2 كم جنوباً، وإلى الجنوب من طرابلس بحوالي 132 كم، وتحديداً عند منطقة الدفة، كما كشف مع هذا النصب عن قاعدتين لنصب أخرى قد فقدت أعمدها، ربما كانت تحمل رقم المسافة نفسها، وقد كشف عن هذا النصب متكسر إلى أجزاء، كما أن نقشه متضرر جداً ويرجح إعادته لعهد كاراكلا، وهو يحمل رقم الميل 86 (LXXXVI)⁽¹⁾.

نصب الميل على طريق طرابلس مزدة: (انظر صورة رقم 75، الملحق رقم 3)

موقع الاكتشاف: تم الكشف عن هذا النصب وهو لا يحمل أي إشارة لرقم مسافته، في منطقة تيسكيا الواقعة بقرب وادي الخليج، وهي منطقة تقع إلى الشرق من الطريق الحالي وقد كانت مطروقة كثيراً في العصور القديمة لغناها بآبار المياه العذبة، ويعود هذا النصب كما جاء في نقشه لترميمات كاراكلا، ولكن تاريخه قد فقد على هذا النقش⁽²⁾.

نصب الميل 105 على طريق طرابلس مزدة:

موقع الاكتشاف: سجل مكان اكتشافه بقرب الكهف المسمى بكهف البربر، الواقع إلى الشرق من الطريق الحالي الرابط بين مزدة طرابلس، وكل ما يظهر من رقم الميل هو فقط رقم 100 (C)، إلا أنه ومن خلال موقعه يرجح أن يكون هو نصب الميل 105 (CV)⁽³⁾.

⁽¹⁾ J.M.Reynolds &J.B. Perkins, OP cit, P234.

⁽²⁾ Ibid.

⁽³⁾ Ibid.

نصب الميل 106 على طريق طرابلس مزدة:

موقع الاكتشاف: كشف عن هذا النصب إلى الجنوب من طرابلس بمسافة 161 كم، وحدد موقعه شمال وادي ليلي بحوالي 100 م فقط، كما أن رقم المسافة قد ضاعت بالكامل، إلا أنه ومن خلال موقعه يرجح أن يكون هو نصب الميل رقم 106 (CVI)، ويعود نقشه لعهد كاراكلا بينما لم يعد يظهر أي تاريخ يحدد فترة انشائه⁽¹⁾.

نصب الميل 107 على طريق طرابلس مزدة:

موقع الاكتشاف: كشف عن هذا النصب إلى الجنوب من طرابلس بحوالي 162.50 كم، وتحديداً إلى الجنوب من وادي ليلي وإلى الغرب من الطريق الحالي بحوالي 50 م فقط، ومن خلال هذا الموقع الذي يبعد عن الميل السابق بمسافة كيلو ونصف المطابقة لمسافة ميل روماني واحد، مما يرجح أن يكون هو نصب الميل رقم 107 (CVII) ، حيث قد ضاع رقمه أيضاً بعد كلمة نصب الميل (miliarium) التي عادة يتبعها رقم المسافة، وهي الكلمة الوحيدة الواضحة في النقش الذي قد ضاع بالكامل، ويعد هذا النصب مشابه للنصب الأخرى التي تعود لعهد كاراكلا، التي قد وضعت على طول هذا الطريق⁽²⁾.

نصب الميل 108 على طريق طرابلس مزدة:

موقع الاكتشاف: يقع هذا النصب إلى الجنوب من طرابلس بحوالي 164 كم، وتحديداً إلى الغرب من الطريق الحالي بحوالي 150 م فقط، كما كشف معه عن قاعدتين لنصب أخرى ربما كانت تحمل رقم الميل نفسه، ويرجح أن يكون رقم ميل هذا النصب هو 108 (CVIII)، حيث قد

⁽¹⁾ J.M.Reynolds &J.B. Perkins,Op Cit, P.234-235.

⁽²⁾ Ibid.

ضاع رقم المسافة بالكامل، ويعود نقشه لعهد كاراكلا، بينما لم يعد يظهر من تاريخ انشائه أي شيء⁽¹⁾.

نصب الميل 110 على طريق طرابلس مزدة:

موقع الاكتشاف: يقع هذا النصب إلى الجنوب من طرابلس بحوالي 167.50 كم، وإلى الشمال من مزدة بحوالي 7 كم فقط، وتحديداً بجانب الطريق الحالي عند بداية انعرجه شرق تل كرمة غريان، وكل ما يظهر من رقم الميل هو رقم 100 (C)، ومن المحتمل أن يكون رقمه هو 110 (CX)، وذلك وفقاً لموقعه، كما كشف عن قاعدة بجانبه، ويعود نقشه لترميمات كاراكلا ولنفس العام 216م⁽²⁾.

نصبين عند الميل 114 على طريق طرابلس مزدة:

موقع الاكتشاف: وهذا النصب أيضاً لا يحمل رقماً للمسافة أو تاريخاً أو يعود لترميمات أي إمبراطور، ولكن من خلال الموقع الذي اكتشف فيه عند سواني زاوية السنوسي في مزدة العطية، يرجح أن يكون رقمه هو 114 (CXIV)، حيث لم يعد يظهر من نقشه سوى كلمتين فقط وهي لقب البروقنصل (proconsuli)، بينما يضع اسم هذا البروقنصل الذي أشرف على ترميم هذا الطريق، وكلمة الميل (miliarium) بينما يضيع رقم المسافة بعدها، ولكن من نوع أو شكل هذا النصب يرجح إعادته لعهد كاراكلا، أما النصب الآخر وهو يقف بجانب النصب السابق كشف عنه متكسر إلى قطع، وهو أيضاً لم يعد يظهر شيء من رقم مسافته، ويُرجَّح أنه يحمل نفس رقم 114، كما يرجح أيضاً أنه يعود لعهد كاراكلا⁽³⁾، ومن خلال موقعهما يرجح أيضاً أنَّهما كانا يمثلان أرقاماً

(1) J.M.Reynolds &J.B. Perkins, Op Cit, P.234-235.

(2) Ibid.

(3) Ibid.

ميلية عند نهاية طريق سوف الجين العلوي، إلا أن اختفاء أرقامها الميلية هي من تمنع حسم انتمائهما لأي الطريقين.

نصب الأميال التي تعود لترميمات كاراكلا على طريق سوف الجين العلوي:

كشفت على هذا الطريق ستة نصب اثنان منهما غير معروفة الرقم، والباقي واحد يحمل رقم 25، وآخر يحمل رقم 32 أو 33، وآخران أحدهما: نصب ميل 43، والآخر: 49، وبناءً على اكتشاف هذه النصب الميلية تبين أن المسافة تحسب من الزنتان حتى حوض سوف الجين⁽¹⁾.

نصب الميل 25 على طريق سوف الجين العلوي:

موقع الاكتشاف: كُشف عن أول نصب على طريق سوف الجين وذلك في بدايات العقد الثالث من القرن 20 قبل عام 1934م، وحدد موقع اكتشافه هذا إلى الشرق من الزنتان التي يرجح أنها كانت المحطة الأولى التي يبدأ منها هذا الطريق حتى وادي سوف الجين، بحوالي أكثر من 40 كم، وإلى الشرق قليلاً من آبار أوجلة الجفرات بحوالي 1 كم فقط، وهي الواقعة شرقي أول محطة عسكرية هامة على هذا الطريق المعروفة باسم قصر الدويب حالياً، ويسجل على هذا النصب رقم الميل 25 (XXV)، ومن خلال مقارنته مع ما تم اكتشافه من أرقام أميال النصب الأخرى المكتشفة على هذا الطريق، وأيضاً من خلال مقارنة موقع اكتشافه الذي يبعد مسافة 40 كم من الزنتان التي تعد المحطة الرئيسية (Caput viae) على هذا الطريق، وهي مسافة تتوافق مع مسافة 25 ميلاً، ونقش هذا النصب في حالة جيدة مكون من ثمانية عشر سطرًا تعود لترميمات كاراكلا⁽²⁾.

⁽¹⁾ J.M.Reynolds &J.B. Perkins,Op Cit, P.235-236.

⁽²⁾ Ibid,p. 236.

نصب الميل 32- 33 على طريق سوف الجين (انظر صورة رقم 75، الملحق رقم 3)

موقع الاكتشاف: ويظهر على هذا النصب رقم الميل ناقص وهو رقم 32 (XXXII)، وربما يكون رقمه هو الميل 33 (XXXIII)، مقارنةً مع موقع اكتشافه الذي حدد إلى الشرق من المحطة العسكرية قصر وامس، وهي المحطة العسكرية الثانية على هذا الطريق بمسافة 1 كم فقط، وهي القلعة العسكرية التي تبعد عن الزنتان بحوالي 65 كم باتجاه الجنوب الشرقي*، كما كشف إلى جانب هذا النصب عن قاعدتين لنصب أخرى فقدت أعمدتها عند هذا الميل، ويعود هذا النصب لعهد كاراكلا وتحديداً في عام 216م⁽¹⁾.

نصب ميل على طريق سوف الجين

موقع الاكتشاف: كشف عن هذا النصب تحديداً إلى الشرق من قصر وامس بحوالي 12 كم، وكل ما يظهر من النقش هو فقط ألقاب الإمبراطور كاراكلا، أما رقم الميل وتاريخ انشائه فقدت بالكامل⁽²⁾.

نصب الميل 43 على طريق سوف الجين (انظر صورة رقم 77-79، الملحق رقم 3)

موقع الاكتشاف: تم اكتشافه على مسافة قريبة جداً من الشقيقة المحطة العسكرية الثالثة على طريق سوف الجين، والتي تبعد عن قصر وامس بحوالي 10 كم، وعن الزنتان بحوالي 75 كم، وربما يكون هذا هو نصب الميل 43 (XLIII) وذلك بالمقارنة مع مواقع النصب الأخرى المكتشفة على هذا الطريق مما يرجح أن يكون هذا الرقم هو الأكثر مناسبة، حيث يسجل على هذا النصب رقم المسافة 100 (C)، وذلك إضافة للرقم 43 إلا أنه ومن خلال موقعه الذي لا يتوافق مع مثل هذه المسافة الكبيرة جداً وهي 143، فإن رقم 43 يعد مناسباً أكثر لمثل هذه المسافة، كما كشف

* مسافة 66 كم من الزنتان تعادل حوالي 43- 44 ميلاً، وهي المسافة التي كشف عندها نصب ميل 32- 33.

(1) J.M.Reynolds & J.B. Perkins, Op Cit, P.236..

(2) Ibid.

إلى جانبه نصب آخر يعود لترميمات ماكسيمينوس وهو لا يحمل رقماً للمسافة أيضاً، أما هذا النصب يعود لترميمات كاراكلا وتحديداً في عام 216م⁽¹⁾.

نصب الميل 49 * على طريق سوف الجين: (انظر صورة رقم 80، الملحق رقم 3)

موقع الاكتشاف: تم اكتشاف هذا النصب إلى الجنوب الشرقي من قصر وامس بحوالي 24 كم، وغرب مزدة بحوالي 34 كم، وتحديداً داخل وادي سوف الجين، ويظهر من نقشه رقم الميل 49 (XLVIII)، ويعود لترميمات كاراكلا في عام 216م⁽²⁾.

نصب ميل على طريق سوف الجين

موقع الاكتشاف: كشف هذا النصب مع مجموعة من النصب الميلية الأخرى، وحدد موقعها إلى الغرب من مزدة التي تبعد على مسافة بضعة كيلومترات فقط، ويحدد موقعه داخل وادي سوف الجين العلوي إلى الجنوب الشرقي من موقع النصب السابق الذي يحمل رقم الميل 49، على امتداد طريق سوف الجين نفسه الذي يتجه إلى الجنوب الشرقي من الزنتان إلى وادي سوف الجين، وهو آخر نصب تم اكتشافه على هذا الطريق ابتداءً من الزنتان، كما لم يبقَ من نقش هذا النصب أيُّ إشارة لرقم الميل، ويشير إلى نقشه المتضرر الذي يتكون من حوالي تسعة عشر سطرًا، بأنَّه ربما يعود لترميمات كاراكلا⁽³⁾.

⁽¹⁾ J.M.Reynolds & J.B. Perkins, Op Cit, P.236.

* يبعد نصب 49 عن نصب الميل السابق الذي يحمل رقم الميل 43 حوالي 14 كم، وهي ما تعادل حوالي 19 كم، وبذلك سيكون رقم الميل 52.

⁽²⁾ Ibid.

⁽³⁾ Ibid.

نقش نصب الأميال التي تعود الترميمات كاراكلا (انظر نقش رقم من 12-14، الملحق رقم 4).

حملت جميع نقوش نصب الأميال التي تعود لترميمات كاراكلا على الطرق بأقليم المدن الثلاث سواءً على الطريق الساحلي أو الحدودي أو الأوسط الرابط بين طرابلس مزدة أو طريق سوف الجين العلوي نقشاً واحداً:

ويبدأ باسم الإمبراطور القيصر المؤهله (IMP CAES DIVI)، الإمبراطور سبتيموس سيفيروس بيوس (SEPTIMI SEVERI PII)، الذي أخضع العرب Arabici وشعوب الأديابيني* (ADIABENICI)، وشعوب البرثنيك أو البارثيين العظمى* PARTHICI (MAXIMI)، والشعوب البريطانية العظمى* (BRI TANICI MAXIMI)⁽¹⁾⁽²⁾. ابن المؤهله ماركوس أنطونيوس بيوس (filius DIVI MARCI ANTONINI PII)، الذي أخضع شعوب الجرمان* (GERMANICI)، وشعوب السرماتيك* (SARMATICI)⁽³⁾⁽⁴⁾.

* الأديابيني: من شعوب بلاد فارس أسست مملكة الأديابيني في بلاد ما بين النهرين منذ بداية القرن الأول الميلادي، حالياً في كردستان العراق، راجع: books O.google.com.ly راجع: Louis H.Feldman, *Jew and Gentile in the Ancient World*, Princeton University Press, United kingdom, 1993,p.329.

* البارثيين أو البرثنيك: وهم من شعوب الهند أوربية كانوا يقطنون بين بحر قزوين غرباً وبحر اورال شرقاً، ثم استقروا في بلاد فارس وأسسوا مملكة البرثنيك بعد إسقاطهم لعرش السلوقيين في عام 247 ق.م في إيران حالياً وامتدت مملكتهم حتى العراق حالياً، وانتهت مملكة البرثيين بواسطة الساسانيين في عام 226م، وقد خاض البرثيين العديد من الحروب ضد الرومان، أهمها المعركة التي انتصروا فيها على الرومان وقتلوا قائد الجيش الروماني في عهد يوليوس قيصر، راجع: حسين فهد حماد، *موسوعة الآثار التاريخية*، ص121.

* البريطانيون: أول عرقية تقطن جزيرة بريطانيا في خلال العصر الحديدي في بريطانيا الممتد بين 1200-500 ق.م، وهم من الشعوب المتحدثة باللغة السلتيّة، راجع: ar.M.Wikipedia.org.

⁽¹⁾ J.M.Reynolds &J.B. Perkins, Op Cit, p. 233.

⁽²⁾ R.G.Goodchild, "The Roman Road.....", Op Cit, p.166-167.

* الجرمان: استقر الشعب الجرمان قديماً في المنطقة الواقعة شرق نهر الراين، وشمال نهر الدانوب، وبعد الاحتلال الروماني لهذه المنطقة انتشر امتدادهم حتى البحر الأسود على طول نهر الدانوب، راجع: E.Glenn Hison, *The Church Triumphant A History of Christianity up to 1300*, Mercer University press, United states of America, 1995,p.208.

* السرماتيك أو السارماتيان: من شعوب بلاد فارس هاجروا من إلى آسيا الوسطى إلى جبال الأورال بين القرنين السابع والسادس ق.م، وبعد العديد من الهجرات استقروا في جنوب أوروبا وشرق البلقان، ومع حلول القرن الخامس قبل الميلاد كان انتشارهم من جبال الأورال إلى نهر الدون، أي من روسيا إلى بلغاريا حالياً، ويشير هيردوت لهذا الشعب باسم (Sauromatae) الذين يقطنون شرق نهر الدانوب، ومع حلول القرن الرابع قبل الميلاد بناءً على ما جاء في النقوش التي تعود للحضارة الإغريقية التي تشير لانتشار السرماتيك حتى غرب نهر الدون الذي كانت تقطن فيه شعوب السيكيثيين Scythian، وقد شكلت تحالفات بين السرماتيك والجرمان ضد الرومان، كما تحالف أيضاً السرماتيك مع شعوب الدشيان ضد الرومان في القرن الأول الميلادي، راجع: WWW.britannica.com، راجع: Carl Waldman and Catherine mason, *Encyclopedia of European Peoples*, An imprint of infobase publishing, united statfs of America, 2006,p. 692.

⁽³⁾ J.M.Reynolds &J.B. Perkins, Op Cit, p. 233.

⁽⁴⁾ R.G.Goodchild, "The Roman Road.....", Op Cit, p.166-167.

حفيد المؤلِّه انطونيوس بيبوس (NEPOS DIVI ANTONINI PII)، حفيد المؤلِّه هادريان (PRONEPOS DIVI HADRIANI)، حفيد المؤلِّه تراجان (PRONEPOS DIVI TRAIANI)، الذي أخضع شعوب البراثنيك، وحفيد المؤلِّه نيرفا (ET DIVI NERVAE)، الإمبراطور ماركوس أوريليوس أنطونيوس بيبوس (MARCO AURELIO ANTONINO) الذي أخضع البراثنيك العظمى، وبريطانيا العظمى، وجرمانيا العظمى، الكاهن المعظم (PIO) (PONTIFICI MAXIMO)، وفي نهاية هذا النقش يشير إلى أن هذا الطريق قد أصلح في السلطة التريونية التاسعة عشر للإمبراطور (TRIBUNICIAE POTESTATIS XVIII)، التي تتوافق مع عام 216م من حكم كاراكلا، وذلك عندما كان إمبراطوراً للمرة الثالثة (IMP III)، وفي أثناء توليه للفنصلية الرابعة (COS IIII)، يليها لقب أب الوطن (p p)، وقد تمَّ هذا الترميم تحت تكليف نائب الفنصل (procos) الذي لم يتبقَّ من اسمه ما يمكن قراءته، وفي آخر سطر من النقش يسجل رقم الميل الذي جاء مختصراً في كلمتي الميل رقم (mil N.....)(1)(2).

الخلاصة

وتعد أعمدة نصب كاراكلا من الشكل الأسطواني حيث تتعدى ارتفاعاتها 2م، كما تميزت أقطارها بالنسب الرشيقة بالمقارنة مع مقاسات نصب الأميال الأقدم عهداً، حيث لم تتعدَّ أقطارها حوالي 40 سم فقط، وهي من النوع المفصولة عن قواعد المربعة الشكل، حيث يمكن اعتبار أنه من عهد كاراكلا أصبحت نصب الأميال تقطع بنسب أصغر نسبياً بالمقارنة مع نصب الأميال الأقدم أي: من عهد كلاوديوس حتى عهد تراجان وهاديان.

(1) J.M.Reynolds &J.B. Perkins, Op Cit, p. 233.

(2) R.G.Goodchild, "The Roman Road", op cit, p.166-167.

وبمقارنة النصوص الثلاثة من نقوش نصب أميال كاراكلا، وهما نص نقش نصب الميل 82 على الطريق الأوسط (انظر نقش رقم 13، الملحق رقم 4)، ونقش نصب الميل رقم 2 على الطريق الحدودي (انظر نقش رقم 12، الملحق رقم 4)، ونقش نصب الميل رقم 43 على طريق سوف الجين (انظر نقش رقم 14، الملحق رقم 4)، يظهر أنّ النقوش تحمل النص نفسه وتعود جميعها للتاريخ نفسه، وهو في حوالي السنة التاسعة عشر من السلطة التربونية للإمبراطور كاراكلا أي في حوالي عام 216م، ويظهر أن هناك اختلاف طفيف جداً فقط في نهاية بعض الكلمات بين النقوش، مثل اسم (filius) في نقش نصب رقم الميل 2، بينما على نقش نصب الميل رقم 82، وكذلك في نقش نصب الميل رقم 43 سجلت (filio)، كذلك كلمة حفيد التي سجلت في نقش نصب الميل 82 ونقش نصب الميل رقم 43 (nepoti)، وأيضاً كلمة حفيد المعظم (pronepeti)، بينما على نقش نصب الميل 2 سجلت حفيد (Nepos)، وحفيد المعظم (pronepos)، كما سقط اسم ماركوس (marci) في بداية نقش نصب الميل 82 مختصراً في انطونيوس بيوس (Antonini pii) الذي ذُكر مرتين بالصياغة نفسها، ثم يرد مرة ثالثة في نهاية النقش مختصراً في حرف (m) أي (M Aurellio Antonini pio)، وبمقارنته مع نص نقش النصب رقم 2 ونقش نصب الميل رقم 43 يظهر الاسم كاملاً بدون اختصار في بداية النقش (Marci Antonini pii) ثم محذوفاً وسط النقش بشكل (Antonini Pii) وفي نهاية نقش نصب رقم الميل 2 يسجل مختصراً (M Aurellio Antonini pio)، أما في نهاية نقش نصب الميل رقم 43 يظهر الاسم كاملاً (Marco Aurelio Antonino Pio)، وبذلك يختلف على نهاية النقشان نصب ميل رقم 2 ونصب الميل رقم 82 اللذان يسجلانه مختصراً في نهاية نصهما، كما تختلف النقوش في تسجيل كلمتي السلطة التربونية، التي جاءت كاملة في نقش نصب الميل رقم 2 ونقش نصب الميل رقم 43، بينما جاءت مختصرة في الثلاثة الأحرف

الأولى من كل كلمة في نقش نصب الميل 82 أي (Tri pot)، والتي تشير في كل النقوش للعام نفسه من حكم كاراتا.

بينما يظهر الاختلاف الأخير بين النقوش في كلمتي نصب الميل رقم، التي جاءت كاملة في نص نقش نصب الميل رقم 2 على الطريق الحدودي، في شكل (miliarius II)، أما في نص نقش نصب الميل رقم 82 على الطريق الأوسط جاءت مختصرة على الأحرف الأولى فقط مثل (mILn LxxxII)، أما في نقش نصب الميل 43 لا تظهر هذه الكلمة فقد سجل رقم المسافة (XL III) فقط، كما جاءت الألقاب الأبوية والإمبراطورية في نهاية هذا النقش كاملة غير مختصرة كما في نقشي نصب الميل رقم 2 ونصب الميل رقم 82، وبالرغم من أنه لم يتم نشر بقية نقوش النصب الميلية الأخرى العائدة لعهد كاراتا، التي يسجلها بيركنز ورينولدز تحت مطابقة لنص النقوش المنشورة، إلا أن البعض من هذه النقوش اكتشفت في وضع متآكل جداً مثل نقش نصب الميل رقم 107 على طريق طرابلس مزدة الذي لا يظهر منه سوى كلمة نصب الميل (miliarium) فقط، التي تسجل في نهاية النقوش لتدل على رقم المسافة، كذلك نصب 114 على الطريق الأوسط لطرابلس مزدة، لم يظهر منه سوى كلمتي (proconsuli) و (miliarium) فقط.

ثلاثة نصب ميلية * مجهولة تعود لعهد كاراتا

تم اكتشاف ثلاثة نصب للأميال على طريق طرابلس مزدة قد ضاعت أرقام مسافاتهما، كما لم يوثق أيضاً مواقع اكتشافها؛ نتيجة لضياع مواقع الاكتشاف مما يصعب تحديد حتى أرقام مسافاتهما، وتعود جميعها لترميمات كاراتا على هذه الطريق، أحدها يعود لعام 216م، بينما ضاعت تواريخ النصبين الآخرين اللذين يحتمل أنهما أيضاً يرجعان للعام نفسه، كما أن هناك

* النصب الثلاثة المجهولة التي تعود لعهد كاراتا محفوظة بحديقة مزدة.

احتمال آخر ربما تنتمي هذه النصب لطريق سوف الجين العلوي عند المنطقة التي يتقاطع فيها مع طريق طرابلس مزدة⁽¹⁾.

ترميمات الأجابالوس (218-222م) على الطرق (انظر صورة رقم 81، الملحق رقم 3)

تمهيد:

من ترميمات هذا الإمبراطور لم يكتشف سوى عن نصب ميل واحد فقط في ليبيا إلى الآن في إقليم كيرينايا على طريق كيريني بالغراري.

نصب عند الميل 10 على طريق كيريني بالغراري

موقع الاكتشاف: لم يسجل موقع اكتشافه بدقة بين مدينتي شحات والبيضاء⁽²⁾.

الأبعاد والوصف: كشف عن عمود هذا النصب متكسر إلى حوالي ثلاثة أجزاء أو قطع، يبلغ ارتفاعه 94سم، له قاعدة تبلغ 32×37 سم، بينما ترتفع قاعدته 29 سم⁽³⁾.

النقش (انظر نقش رقم 15، الملحق رقم 4): يحمل نقشاً باللغة الإغريقية فقط وهو كالاتي:

الإمبراطور ماركوس اوريليوس انتونينوس، الملقب المخلص السعيد اغسطس، ابن المؤله انتونينوس، حفيد المؤله سفيروس، الكاهن المعظم، من السلطة التبرونية التي تضيع في النقش، وفي قنصليته الرابعة أي حوالي 221م، ماركوس اوريليوس الاسكندر، المعروف بالقيصر، ابن اغسطس وجوليا مايسا اغسطس، حفيد جوليا سوايمياس اغسطس أم اغسطس⁽⁴⁾.

(1) J.M.Reynolds &J.B. Perkins, Op Cit, p. 236.

(2) IRCYR: M.198.Milestone ircyr2020.inslib.kcl.ac.uk.

(3) IRCYR: M.198.Milestone ircyr2020.inslib.kcl.ac.uk.

(4) IRCYR: M.198.Milestone ircyr2020.inslib.kcl.ac.uk.

الخلاصة:

يتضح من أبعاد هذا النصب أنه من الأعمدة صغيرة الحجم نسبياً التي شاع استخدامها في القرن الثالث الميلادي خاصة في عهد كاركالا، ونلاحظ خلو نقشه من الانتصارات الحربية والإنجازات التي حققها الإمبراطور التي شاع استخدامها في نقوش نصب الأميال العائدة للقرن الثالث الميلادي ابتداءً من عهد كاركالا استناداً على ما كشف عنه من نقوش نصب الأميال في ليبيا.

ترميمات ماكسيمينوس (235-238م) على الطرق

تمهيد:

أيضاً مما كشف عنه من ترميمات ماكسيمينوس بإقليم المدن الثلاث، ترميمه الذي طال كافة الطرق الرئيسية، والتي يعود ترميمها جميعاً للعام نفسه أي: في حوالي عام 237م، فقد كشف عن سبعة نصب ميلية تعود لعهد ماكسيمينوس، ثلاثة منها على الطريق الحدودي، ونصبين على الطريق الساحلي، ونصب واحد على طريق طرابلس مزدة، ونصب آخر على طريق سوف الجين.

نصب الميل 5 أو 7 * على الطريق الحدودي:

موقع الاكتشاف: أكتشف هذا النصب عند القصر الذي يعرف باسم قصر ديلاسك بين لبدّة وترهونه، بينما لم يعد يظهر من رقم الميل إلا رقم 2 (II) فقط، وعند هذا الموقع نفسه كشف عن نصب آخر يعود لعهد كاركالا يحمل رقم الميل 7 (VII)⁽¹⁾، وبمقارنة موقع هذين النصبين مع ما تمّ اكتشافه من نصب أخرى على الطريق الحدودي وهما النصب رقم 2 والنصب رقم 8، يرجح أن هذين النصبين يقفان عند مسافة الميل 7 على هذا الطريق.

* نصب الميل رقم 7 محفوظ بمتحف لبدّة.

(1) J.M.Reynolds &J.B. Perkins, Op Cit, P.232.

نصب الميل 8 على الطريق الحدودي:

موقع الاكتشاف: كشف عن هذا النصب عند بداية وادي الحاج علي، الذي يبعد عن قصر ديلاسك الذي كشف بقره نصبين الميل 7 على هذا الطريق، بحوالي 1.5 كم غرباً، وهي مسافة تعادل ميلاً رومانياً، وإلى الجنوب من تقاطع طريق الخمس القصبيات مع طريق الخمس طرابلس الحاليين بحوالي 5 كم، ويحمل هذا النصب رقم الميل 8 (VIII) الذي يتوافق موقعه مع موقع نصبين الميل 7، ويعود نقشه لترميمات ماكسيمينوس أمّا تاريخ الترميم غير واضح⁽¹⁾.

نصب الميل 30* على الطريق الحدودي: (انظر صورة رقم 82، الملحق رقم 3)

موقع الاكتشاف: كشف هذا النصب في حوالي عام 1949م حيث حدد مكانه في وادي داوون وتحديداً إلى الغرب من قصر داوون بحوالي 2 كم فقط، وهو يحمل رقم الميل 30 (XXX)، ويعود لترميمات ماكسيمينوس وتحديداً في عام 337م، ويقف بجانبه نصب آخر يحمل نقشه رقم الميل 30 أيضاً لكنّه يعود لترميمات جورديان الثالث⁽²⁾.

الأبعاد والوصف: النصب مقطوع من الحجر الجيري البني اللون، يصل ارتفاعه 1.54م وقطر العمود 0.45 سم⁽³⁾.

نصب الأميال التي تعود لترميمات ماكسيمينوس على الطريق الساحلي

كشف عن نصبين للأميال تعودان لترميمات ماكسيمينوس على الطريق الساحلي تحديداً في المنطقة الواقعة بين لبدّة وطرابلس، وتحسب هذه الأميال من لبدّة شرقاً إلى طرابلس غرباً.

⁽¹⁾ J.M.Reynolds &J.B. Perkins, Op Cit, p. 232.

⁽²⁾ Ibid.

⁽³⁾ Ibid.

* نصب الميل رقم 30 محفوظ بمتحف لبدّة

نصب الميل 1* على الطريق الساحلي

موقع الاكتشاف: تم اكتشاف هذا النصب الذي يحمل رقم الميل الأول (I) ابتداءً من لبدة وذلك في قطاعه الممتد بين لبدة وطرابلس المطابق للطريق الموصوف في خريطة بوتنجر، وحدد موقعه في وادي الزناد عند طرفه الغربي، على مسافة قريبة من شاطئ البحر، وهو يعود لترميمات ماكسيمينوس في عام 237م مثل ما في نقشه⁽¹⁾.

الأبعاد والوصف: النصب عبارة عن عمود إسطواني الشكل مقطوع من الحجر الجيري يبلغ ارتفاعه 2.14م، ويصل قطره لحوالي 0.46م، وقد كشف عنه متكسر إلى جزئين⁽²⁾.

نصب الميل 3* على الطريق الساحلي (انظر صورة رقم 83، الملحق رقم 3)

موقع الاكتشاف: تم اكتشاف هذا النصب عند مسافة الميل الثالث (III)، إلى الغرب من لبدة على الطريق الساحلي الرابط بين لبدة وطرابلس، وحدد مكان اكتشافه إلى الغرب من الخمس حالياً بحوالي 3كم، وإلى شمال شرقي رأس المرقب بحوالي 2 كم، وتحديداً في وادي الطوالب، بينما ضاع رقم الميل على هذا النصب، ويسجل نقشه أسماء وألقاب الإمبراطور ماكسيمينوس في عام 237م من حكمه⁽³⁾.

نصب الأميال التي تعود لترميمات ماكسيمينوس على طريق طرابلس مزدة

كشفت عن نصب واحد فقط عند الميل 85 يعود لعهد ماكسيمينوس وتحديداً في عام

237م على طريق طرابلس مزدة.

* نصب الميل رقم 1 محفوظ بمتحف Correr بفينيسيا بإيطاليا.

⁽¹⁾ J.M.Reynolds &J.B. Perkins, Op Cit, p. 331.

⁽²⁾ Ibid.

* نصب الميل رقم 3 محفوظ بمتحف لبدة.

⁽³⁾ Ibid.

نصب الميل 85 على طريق طرابلس مزدة (انظر صورة رقم 84، الملحق رقم 3)

موقع الاكتشاف: تم اكتشاف أربعة نصب للأميال عند محطة الميل 85، اثنان منها فقط يظهر عليها رقم الميل 85 (LXXXV)، وهذا النصب الذي نحن بصدد دراسته يعود لعهد ماكسيمنيوس، والآخر يعود لعهد ترميمات كاراكلا، أما النصبين الآخرين فقد ضاعت أرقام مسافتهما أحدهما: يعود لعهد جورديان الثالث، والآخر: ربما يعود لعهد جالينوس، وقد حدد موقع اكتشافهم إلى الجنوب من طرابلس على طريق طرابلس مزدة بحوالي 130 كم، وإلى الغرب من الطريق الحالي الرابط بين طرابلس مزدة، وحوالي 29 كم فقط إلى الجنوب من وادي غاني، وتبعد هذه النصب عن نصب الميل السابق رقم 84 الذي يعود لعهد كاراكلا على هذه الطريق حوالي 2 كم جنوباً وهي مسافة مقارنة جداً لمسافة ميل واحد روماني، إلا أن هذا النصب لا يحمل تاريخاً محدداً من عهد ماكسيمنيوس، وقد كشف عنه في شكل أجزاء متكسرة⁽¹⁾.

ترميمات ماكسيمنيوس على طريق سوف الجين

ومن ترميمات ماكسيمنيوس في عام 237م على طريق سوف الجين العلوي لم يكتشف إلا عن نصب ميل واحد فقط وهو لا يحمل رقماً للمسافة، ومن المحتمل أن هذه المسافة كانت تحسب من الزنتان حتى مزدة عبر منطقة أعالي وادي سوف الجين.

⁽¹⁾J.M.Reynolds &J.B. Perkins, Op Cit, p 234.

نصب ميل على طريق سوف الجين*

موقع الاكتشاف: كشف هذا النصب الذي ضاع رقم مسافته عند مسافة الميل 43 على هذا الطريق بجانب النصب الآخر الذي يعود لعهد كاراكلا، وذلك عند منطقة الشقيقة وهي المحطة العسكرية الثالثة على طريق سوف الجين التي تبعد حوالي 75 كم عن الزنتان⁽¹⁾.

نقش نصب الأميال التي تعود لترميمات ماكسيمينيوس على الطرق (انظر نقش رقم 16، الملحق رقم 4)

كما حملت جميع النصب التي تعود لعهد ماكسيمينيوس نقشاً موحداً، ومن ضمنها الترميمات التي أجراها على الطريق الساحلي والحدودي والطريق الأوسط، وطريق سوف الجين العلوي، الذي يبدأ كغيره من النقوش باسم الإمبراطور قيصر جايوس فيروس ماكسيمينيوس بيوس

(IMP CAES C IULIUS VERUS MAXIMINUS PIUS) الملقب بالسعيد
أغسطس (FELIX AUG) الذي أخضع جرمانيا العظمى (Germanicus MAXIMUS)
والسرماتيك العظمى (SARMATICUS MAXIMUS)، وشعوب الدشيان العظمى
* (DACICUS MAXIMUS)⁽²⁾.⁽³⁾ وقد تمّ ترميم هذا الطريق في سلطته التبرونية الثالثة التي تتوافق مع السنة 327م من حكم ماكسيمينيوس (TRIBUNICIAE POTESTATIS TER)،
الإمبراطور للمرة الخامسة (IMP V)، الملقب بالكاهن المعظم (PONTIFEX MAXIMUS)،
الإمبراطور جايوس يوليوس فيروس ماكسيمينيوس المشهور (NOBILISSIMUS)،

* نصب الميل المكتشف على طريق سوف الجين الذي يعود لعهد ماكسيمينيوس محفوظ بحديقة غريان.

⁽¹⁾ J.M.Reynolds & J.B. Perkins, Op Cit, p. 231.

* داشيا: استقر هذا الشعب شمال نهر الدانوب أي في رومانيا حالياً، وقد خاض شعب داشيا العديد من المعارك ضد الرومان من أشهرها في عهد تراجان الحرب الأولى في خلال عامي 101-102م، والحرب الثانية جرت بين عامي 105-106م، انتهت بانتصار الرومان وعلى أثر ذلك أنشأ تراجان مقاطعة جديدة أطلق عليها اسم داشيا تراجان، كما أنشئت مقاطعة أخرى في عهد أوريليان أطلق عليها اسمه تقع جنوب نهر الدانوب تقع في بلغاريا وصربية حالياً، راجع: ancient.eu.

⁽²⁾ J.M.Reynolds & J.B. Perkins, Op Cit, p. 231

⁽³⁾ R.G.Goodchild, "The Roman Road of Libya", Op Cit, p.167.

الملقب بالقيصر القائد الشاب اليافع (CAES PRINCEPS IUVENTUTIS)،
جرمانيكوس المعظم (GERMANICUS MAXIMUS) الذي أخضع السرماتيك العظمى
(SARMATICUS MAXIMUS) وشعوب الدشيان العظمى (Dacicus)، الذي قد شيّد
الجسور على المنحدر (PONTES UETUSTATE DELAPSOS)، وأصلح الضرر والفساد
الذي لحق جزءاً طويلاً من امتداد هذا الطريق: (1). (2).

(ET ITER LONGA INIURIA CORRUPTUM RESTITU) وقد أجرى هذا
العمل الترميمي بتسخير: (ERUNT USA INFATICABILI)، حيث يضع اسم هؤلاء الجنود أو
الكتيبة التي ربما قام جنودها بترميم هذا الطريق في هذا النقش، وقد كان ذلك بفضل حسن تدابير
الإدارة: (PROUIDENTIA)، التي أعادت ترميم هذا الطريق: (REDDIDERUNT)، مما جعل
طرق المواصلات: (COMMEANTIBUS) أكثر ملائمة للسفر والسير عليها (PERUIUM)،
وفي نهاية النقش سُجِلت كلمتا المسافة بلغت الميل (MILIA PASSUUM) (3). (4).

الخلاصة:

ومن خلال أبعاد نصب الميل رقم 1 الواقع على الطريق الساحلي، يمكن معرفة أطوال
أعمدة النصب العائدة لعهد أنها كانت تتعدى 2م بعدة سنتمترات فقط، وهي أعمدة إسطوانية
الشكل تتراوح أقطارها بين 45- 46 سم، وبذلك فهي لا تختلف كثيراً عن مقاسات نسب النصب
الميلية التي تعود لعهد كاراكلا، وهي من النوع المفصولة القاعدة والعمود الشائع استخدامه في إقليم
المدن الثلاث، ومن خلال مقاسات نصب الأميال التي تعود لعهد ماكسيمينوس، يمكن اعتبار أنه
من بعد ترميمات ماكسيمينوس شاع استخدام النصب الميلية الأقل حجماً في أطوال الأعمدة

(1) J.M.Reynolds &J.B. Perkins, Op Cit, p. 231.

(2) R.G.Goodchild, " The Roman Road", op cit, p. 167

(3) J.M.Reynolds &J.B. Perkins, Op Cit, p. 231.

(4) R.G.Goodchild, " The Roman Road", op cit, p. 167

وأقطارها، وذلك بالمقارنة مع نسب قياسات أعمدة النصب الميلية التي كانت شائعة في القرنين الأول والثاني الميلاديين وحتى بداية القرن الثالث الميلادي وتحديداً حتى عهد ماكسيمينوس.

أما عن النقش الذي كانت تحمله هذه النصب الميلية السبعة المكتشفة، ويشير كل من بيركنز ورينولدز أنها حملت أيضاً نصاً مطابقاً لنص النصب رقم 1، إلا أنه لا يعرف عنها إذا ما كانت قد اكتشفت في حالة جيدة مكتملة مثل نقش النصب رقم 1، أو أن أغلب نقوشها قد تعرضت للاندثار، ويشير النقش بعد اسم وألقاب الإمبراطور ماكسيمينوس، وانتصاراته الحربية، للسنة التي رُم فيها هذا الطريق أي: الطريق الساحلي وغيره من طرق الإقليم، في السنة الثالثة من حكمه أي: من حوالي عام 237م، أما في نهاية النقش وذلك في السبعة السطور الأخيرة تسجل تخليداً للإنجازات المعمارية التي أنجزت في عهده، منها صيانة وترميم الجسور القائمة على طرق الإمبراطورية الرومانية، مما جعل المواصلات أكثر راحة وأيسر للسفر عبرها، ولا بد أن بقية نقوش النصب الأخرى قد حملت التاريخ نفسه الذي أصلح فيه هذا الطريق أي: الطريق الساحلي.

ترميمات جورديان الثالث (238-244م) على الطرق

تمهيد:

ومن ترميمات طرق المواصلات التي نفذت خلال عهد الإمبراطور جورديان الثالث بأقليم المدن الثلاث، ترميم الطريق الحدودي وذلك في حوالي عام 239م بناءً على نقشي نصب الميل 30 ونصب الميل 57، كما أصلح أيضاً الطريق الأوسط الرابط بين طرابلس ومزدة في عهده، ولكن في فترة غير معروفة بالتحديد، ربما نفذ خلال نفس العام الذي أصلح فيه الطريق الحدودي، ومن تلك النصب المكتشفة التي تعود لترميمات جورديان الثالث على امتداد الطريق الأوسط نصبي الميل 82 والميل 85.

نصب الميل 30 على الطريق الحدودي (انظر صورة رقم 85، الملحق رقم 3)

موقع الاكتشاف: اكتشف هذا النصب بجانب النصب الذي يعود لترميمات ماكسيمينوس، والذي يحمل أيضاً رقم الميل 30 (XXX) على هذه الطريق، وقد حُدد موقع هذان النصبان في وادي داوون وتحديداً إلى الغرب من قصر داوون بحوالي 2 كم⁽¹⁾.

الأبعاد والوصف: تم اكتشاف هذا النصب مكسور لاثنتان، وهو عبارة عن عمود إسطواني الشكل مقطوع من الحجر الجيري البني اللون، ويقدر ارتفاعه بحوالي 1.53م، ويصل قطره 45 سم⁽²⁾.

نصب الميل 57 على الطريق الحدودي بين محطتي لبدة والزنتان (انظر صورة رقم 86، الملحق رقم 3)

موقع الاكتشاف: اكتشف هذا النصب عام 1950م، وهو يحمل رقم الميل 57 (LVII) على الطريق الحدودي وقد حدد موقعه في منطقة بوديري، وتحديداً إلى الجنوب الشرقي من قرية تازولي بحوالي 3 كم فقط⁽³⁾.

الأبعاد والوصف: وقد كشف عن عمود هذا النصب مكسوراً لاثنتين وهو عبارة عن عمود إسطواني الشكل يبلغ ارتفاعه 1.53م، وقطره 30سم، وهو مقطوع من الحجر الجيري رمادي اللون⁽⁴⁾.

نصب الميل 82 على طريق طرابلس مزدة (انظر صورة رقم 87، الملحق رقم 3)

موقع الاكتشاف: اكتشف النصب الذي يحمل رقم الميل 82 (LXXXII)، الذي يعود لترميمات جورديان الثالث على طريق طرابلس مزدة، بجانبه نصب آخر يحمل رقم الميل نفسه لكنه يعود لترميمات أوريليان في حوالي عام 275م، وقد حدد موقعهما إلى الجنوب مباشرة بمسافة 50 م فقط

(1) J.M.Reynolds&J.B.Ward perkins, op cit, p.332.

(2) Ibid, p.332.

(3) Ibid, P.333.

(4) Ibid.

على النصب الثالث الذي يحمل رقم الميل نفسه ويعود لترميمات كاراكلا في عام 216م، والذي يبعد عن طرابلس بمسافة 125 كم جنوباً⁽¹⁾.

الأبعاد والوصف: يأخذ عمود هذا النصب شكلاً مستطيلاً، يبلغ الطول × العرض 37 × 28سم، إلا أن هذا النصب كشف عنه متكسر، ويصل ارتفاع جزئه المكتشف فقط حوالي 82سم⁽²⁾.

نصب الميل 85 على طريق طرابلس مزدة

موقع الاكتشاف: عند الميل 85 على طريق طرابلس مزدة كشفت أربعة نصب ميلية، كما أشير لاثنتان منهما في الصفحات السابقة، النصب الثالث يعود لترميمات جالينوس في حوالي عام 266م، إلى الجنوب من طرابلس بحوالي 130 كم فقط، وكل ما يظهر من رقم مسافة نصب جورديان الثالث هو رقم 50 (L) فقط⁽³⁾.

نقش نصب الأميال التي تعود لعهد جورديان الثالث (انظر نقش رقم 17، 18، الملحق رقم 4):

يبدأ النقش باسم الإمبراطور جورديان الثالث وألقابه: الإمبراطور القيصر ماركوس انطونيوس جورديان (IMP CAES M ANTONIUS GORDIANUS)، الملقب بالمهيب أو المخلص (Pius)، السعيد (FELIX)، أغسطس (AUG)، الكاهن المعظم: (PONTIFEX MAXIMUS). قد تم ترميم هذا الطريق خلال السنة الثانية من سلطة الإمبراطور التبرونية:

(PATER TRIBUNICIAE POTESTATIS BIS)⁽⁴⁾.⁽⁵⁾ الملقب بأب الوطن (PATER PATRIAE)، بينما تضيع فترة القنصلية بعد الإشارة للقب القنصل (COS)، أو ربما كانت تشير لاسم نائب القنصل الذي كلف في عهده بترميم هذا الطريق، لكن بقية الحروف بالنقش قد فقدت،

⁽¹⁾ J.M.Reynolds&J.B.Ward perkins, op cit,P.334.

⁽²⁾ Ibid.

⁽³⁾ J.M.Reynolds&J.B.Ward perkins, op cit, P.333-334.

⁽⁴⁾ Ibid, P.233.

⁽⁵⁾ R.G.Goodchild, "The Roman Road of Libya.....", op cit,p.168.

ويشار بعد اسم وألقاب الإمبراطور جورديان الثالث رقم المسافة فقط، بالمسافة بلغت رقم الميل
(MIL p N)(1).(2).

الخلاصة:

إلا أنّ الاختلاف الواضح في شكل الأعمدة العائدة لعهد جورديان الثالث ربما تشير
لاختلاف الفترة الزمنية التي أصلح فيها الطريق الحدودي والأوسط الرابط بين طرابلس ومزدة،
وهناك نوعين من الأعمدة المستخدمة في نصب الأميال التي تعود لترميمات جورديان الثالث، منها
الأسطوانية الشكل المكتشفة على الطريق الحدودي، المقطوع من الحجر الجيري المحلي مختلف
الألوان منه الرمادي والبنّي، وكذلك شكل الأعمدة المستطيلة القطاع المكتشفة على الطريق
الأوسط، ومن ضمن العمودين الأسطوانيين الواقعين على الطريق الحدودي يسجل نصب الميل رقم
57 (انظر صورة رقم 86، الملحق رقم 3) نموذجاً مختلفاً عن بقية نصب الأميال المكتشفة بإقليم المدن
الثلاث، وذلك من حيث نوع القاعدة المقطوعة مع العمود في شكل قالب واحد على غرار النموذج
الشائع بإقليم كيرينايا، ويمكن ملاحظة إجمالي ارتفاع هذه الأعمدة وقواعدها التي أصبحت لا
تتعدى المتر الواحد والنصف متر إلا في حالات نادرة، وذلك تحديداً بعد عهد كاراكلا
وماكسيمينوس بمقارنة ارتفاعات النصب الميلية الأحدث عهداً، وبالرغم من تطابق أطوال العمودين
المكتشفين على الطريق الحدودي، وهما نصب الميل رقم 30، 57 (انظر صورة رقم 85، 86، الملحق
رقم 3)، مما يؤكد أنّهما يعودان لنفس الترميم الذي أجرى على الطريق الحدودي، إلا أنّ هناك
اختلاف واضح في نسب أقطارهما، إلا أنّ ذلك لا يمنع من إعادتهما للعام نفسه الذي أجرى فيه
الترميم، ويعتبر شكل العمود المستطيل العائد لعهد جورديان الثالث على الطريق الأوسط (انظر
صورة رقم 87، الملحق رقم 3) نموذج مختلف عن الشكل المؤلف لأعمدة النصب الميلية المتمثلة في

(1) J.M.Reynolds & J.B.Ward perkins, Op Cit, P.233.

(2) R.G.Goodchild," The Roman Road", op cit,p.168.

الشكل الإسطواني، كما يمكن ملاحظة استخدام النسب الصغيرة المقاسات من خلال قطاع عرض هذا العمود المستطيل الذي لا يتعدى 37 سم، أما سمكه يبلغ حوالي 28 سم فقط، أما عن الارتفاع فلا يمكن الاعتماد عليه في تحديد ارتفاعه نظراً لعدم اكتمال العمود المكتشف جزء منه فقط، ولكن من خلال الأعمدة الإسطوانية العائدة لعهدده يمكن الاعتقاد أنّ ارتفاعه بشكل تقريبي ربما حوالي 1.50م.

وبالرغم من توافق النقشان في البداية في حوالي الخمسة الأسطر الأولى، وذلك بين نقش نصب الميل رقم 82 على الطريق الأوسط (انظر نقش رقم 18، الملحق رقم 4)، ونقش النصب رقم الميل 57 على الطريق الحدودي (انظر نقش رقم 17، الملحق رقم 4)، ويكون ذلك التوافق في اسم وألقاب الإمبراطور جورديان الثالث، ويلاحظ أن نص نقش النصب رقم 82 بعد اسم وألقاب الإمبراطور يشير مباشرة في سطر واحد وهو الأخير لمسافة الميل ذو الرقم (MILN LXXXII 82)، بينما يسجل نص نقشا النصب رقم 57 و 30 على الطريق الحدودي، بعد ألقاب الإمبراطور في حوالي أربعة أسطر التاريخ أو السنة التي رمم فيها الطريق الحدودي، وهي السنة الثانية من حكم جورديان الثالث، إضافة لبعض الألقاب الإمبراطورية التي لم تسجل في نقشي النصبين رقم 82 و 85، الواقعين على الطريق الأوسط، ثم أشار لرقم المسافة في نقوش نصب الأميال على الطريق الحدودي أي: نصب الميل 57 و 30 للمسافة مختصرة (MIL P N)، وفيما يخص هذا الاختصار في نقوش نصب الطريق الأوسط التي لم تسجل تاريخاً معيناً لترميمه، ربما تعود للعام نفسه الذي أصلح فيه الطريق الحدودي وهو عام 239م، وإن حذف الأسطر الأربعة من نهاية النقش ربما كان متعمداً فقط من الناقد، أو ربما أنها اندثرت وتآكلت من كلا النقشين لنصب الطريق الأوسط، كما يظهر هناك اختلاف بين نقش نصب الأميال التي تعود لعهد جورديان الثالث على طريق طرابلس مزدة عنها على الطريق الحدودي، في خلوها من الإشارة، للعام الذي أصلح فيه طريق طرابلس

مزدة، حيث لا تحوي ذكر للسلطة التربوية أو الفترة القنصلية للإمبراطور، كذلك لا يظهر فيها بعض الألقاب مثل لقب الكاهن المعظم و لقب أب الوطن.

ترميمات فيليب العربي (244-249) على الطرق

تمهيد:

من ترميمات هذا الإمبراطور على الطريق الحدودي، كشف عن نصب ميل 56، كما كان لهذا الإمبراطور دور ترميمي آخر في إقليم كيرينايا، هو ترميمه لطريق كيريني بالغراي، كما يشير لذلك نصب الميل العاشر على هذا الطريق.

نصبان عند الميل 56 على الطريق الحدودي:

موقع الاكتشاف: كشف عند مسافة الميل 56 على الطريق الحدودي نصبين، أحدهما لم يبقَ من نقشه شيء يمكن دراسته، والنصب الثاني: يعود لعهد فيليب العربي ويعتبر هذا النصب هو النصب ميلي الوحيد المكتشف في إقليم المدن الثلاث الذي ينسب لترميمات فيليب العربي، وقد حدد موقع اكتشافهما داخل وادي صغير يقع إلى الغرب من التل الصغير المعروف بتل بوقريب⁽¹⁾، حيث يبعد موقع هذا النصب الذي يحمل رقم الميل 56 (LVI)، عن نصب الميل 57 الذي يعود لترميمات جورديان الثالث، المكتشف على هذا الطريق في منطقة بوديري مسافة تقدر بواحد ميل روماني إلى الجنوب الشرقي من النصب الأول، وذلك بعد أن بلغ قياس المسافة الفاصلة بينهم نحو 1480م وهي ما تتوافق مع قياس الميل الروماني⁽²⁾.

(1) ر.ج. جود تشايلد، "نقوش من ترهونة الغربية"، دراسات ليبية، مرجع سابق، ص190.

(2) المرجع نفسه، ص193.

أبعاد ووصف النصب الأول: لم يكن نقش هذا النصب فقط قد تعرض للتآكل، بل قد تعرض عموده الأسطوانى الشكل للكسر، والذي يبلغ ارتفاعه 1.57م، وقطره 38سم، كما كشف أيضاً عن قاعدته إلى جانبه وهي من النوع المفصول عن العمود⁽¹⁾.

أبعاد ووصف النصب الثاني: كشف عن عمود هذا النصب في حالة جيدة، ويبلغ ارتفاعه حوالي 1.67م، وقطره 36سم، وهو عمود إسطوانى الشكل، كما كشف عن قاعدة مطابقة لمقاس العمود بقربه وهي من النوع المفصول عن العمود أيضاً⁽²⁾.

نقش نصب ميل فيليب العربي عند الميل 56 (انظر نقش رقم 20، الملحق رقم 4)

ويشير نص النقش إلى اسم الإمبراطور القيصر ماركوس يوليوس فيليبوس: (IMP CAES M IUIUS FILIPUS)، يليها ألقابه الإمبراطورية المهيب (Pius)، السعيد (FELIX)، أغسطس (AUG)، الكاهن المعظم، ثم يضيع التاريخ المحدد لهذا الترميم بعد الإشارة للسلطة التريونية في النقش، يليها لقب أب الوطن، وماركوس يوليوس فيليبوس. المعروف بالقيصر: (NOLILISSIMUS CAESR)، ابن أغسطس (FILIUS AUGUSTI)، أما في آخر سطر من النقش لم يبق سوى صفة الملكية لنا (NOSTRE) فقط، التي ربما كانت نصف تكملة لاسم أمبرطورنا، ثم يشار لرقم ميل هذا النصب في النهاية، بالمسافة بلغت الميل رقم (M P N 56) LVI⁽³⁾.

(1) ر.ج. جود تشايلد، "نقوش من ترهونة الغربية"، دراسات ليبية، مرجع سابق، ص190.

(2) ر.ج. جود تشايلد، "نقوش من ترهونة الغربية"، دراسات ليبية، مرجع سابق، ص190-191.

(3) المرجع نفسه.

نصب الميل 10 على طريق كيريني بالغراري (انظر صورة رقم 88-89، الملحق رقم 3)

موقع الاكتشاف: كشف عن هذا النصب الذي يحمل رقم الميل 10 (x)، عند مسافة الميل العاشر من مدينة كيريني إلى بالغراري البالغ طوله 12 ميل فقط⁽¹⁾.

الأبعاد والوصف: عمود إسطواني الشكل من الحجر الجيري، يبلغ ارتفاعه حوالي 2.9م، وقطره 43سم⁽²⁾.

النقش: (انظر نقش رقم 19، الملحق رقم 4) ويبدأ نقش هذا النصب أيضاً باسم الإمبراطور القيصر ماركوس يوليوس فيليبوس، الملقب بالمهيب السعيد الممتنع الذي لم يقهر (INNVICTUS)، اغسطس الكاهن المعظم، كما تضيع أيضاً في هذا النقش السنة التي رُم فيها هذا الطريق بعد الإشارة للسلطة الترونية، كذلك تضيع الفترة القنصلية للإمبراطور، وذلك بعد الإشارة للقنصلية (COS) في النقش، ومن ثم يشار إلى نائب القنصل عن الولاية (PRO COS) الذي أشرف في عهده على ترميم هذا الطريق والذي لم يتبق من اسمه شيء أيضاً، يليها لقب أب الوطن وماركوس يوليوس فيليبوس المعروف بالقيصر، ثم يشار مرة ثانية للفترة القنصلية للإمبراطور (COS) والتي فقدت مرة أخرى في هذا النقش. الملقب بأغسطس، قد رُم (ERESTITUERUNT) هذا الطريق ابتداءً من مدينة كيريني (A CYRENIS) وفي نهاية السطر يشار لرقم ميل هذا النصب، بالمسافة بلغت الميل العاشر (M P X)⁽³⁾.⁽⁴⁾، وبالرغم من أن النقشين اللذين يعودان لعهد فيليب العربي، وهما نقش نصب الميل 56 على الطريق الحدودي، ونقش نصب الميل 10 على طريق كيريني بالغراري، لم يبقَ منهما ما يشير لتاريخ محدد لترميم هذه الطرق، إلا أن الاختلاف الواضح

⁽¹⁾ R.G.Goodchild, "The Roman Road of Libya.....", op cit,p.170.

⁽²⁾ Ircyr: M.201.mile x ircyr2020.inslib. kcl.ac.uk.

⁽³⁾ عبد السلام محمد، شلوف، مرجع سابق، ص123.

⁽⁴⁾ R.G.Goodchild, "The Roman Road of Libya.....", op cit,p.170-171.

بين النقشيين ربما يشير إلى أنّ هذين الطريقين لم يصلح في الفترة الزمنية نفسها من عهد فيليب العربي (1).

الخلاصة:

وتتميز النصب الميلية العائدة لترميمات فيليب العربي بالشكل الإسطواني، ويعتبر نصب الميل رقم 56 الواقع على الطريق الحدودي من النوع الشائع في إقليم المدن الثلاث، أي: أن العمود والقاعدة مقطوعان بشكل منفصل عن بعض، حيث كشف عن قاعدته بجانب عموده، أما عن نصب الميل رقم 10 المعروف أمام مبنى الباريزية (انظر صورة رقم 89، الملحق رقم 3) وهو معروض بدون قاعدة، ولا بد أنه من النوع ذا القالب الواحد للقاعدة والعمود على غرار بقية نصب الأميال المكتشفة بإقليم كيرينايا ولكنها ربما قد تعرضت للكسر، ويمكن ملاحظة تقارب النسب التي قطع بها نصب الميل رقم 56 مع مقاييس أعمدة النصب الميلية العائدة للقرن الثالث الميلادي، التي لا تتعدى ارتفاعات أعمدتها في الغالب الواحد متر ونصف كثيراً، بينما قطره لا يتعدى حوالي 36 سم فقط، أما على العكس من ذلك يمكن ملاحظة النسب الكبيرة لنصب الأميال التي كانت شائعة في القرنين الأول والثاني الميلاديين، حيث يتعدى ارتفاع نصب الميل رقم 10 هذا أكثر من 2م، ويتميز بالطريق المستدق الذي يقل فيه حجمه من الأسفل إلى الأعلى، حيث يبلغ قطره عند قمته فقط حوالي 40 سم، وجميع هذه الاختلافات في مقاييس الأعمدة ربما تشير كما يشير اختلاف النقش إلى اختلاف الفترة الزمنية التي أصلح فيها الطريق الحدودي وطريق كيريني بالغراي من عهد فيليب العربي (انظر نقش رقم 19، 20، الملحق رقم 4).

حيث يبدأ النقشان باسم الإمبراطور فيليب العربي، ومن ثم ألقابه مع وجود بعض الاختلافات البسيطة في هذه الألقاب مثل استخدام لقب أغسطس (AUG) في نقش نصب الميل 56

(1) Rircyr: M.201.mile x ircyr2020. Inslib.kcl.ac.uk.

(انظر نقش رقم 20، الملحق رقم 4)، في حين استخدم بدل منه في نقش نصب الميل رقم 10 (انظر نقش رقم 19، الملحق رقم 4) لقب المنيع (Invictus)، ومن ثم يضيع في كلا النقشين السنة التي أصلح فيها الطريقان، وذلك بعد الإشارة للسلطة التريونية للإمبراطور في كلا النقشين، كما تضيع أيضاً فترة قنصلية الإمبراطور واسم النائب القنصل اللذين ذكران في نقش نصب الميل رقم 10 فقط، كما يظهر الاختلاف أيضاً بين النقشين في آخر سطرين، حيث لم يبق من نقش نصب رقم 56 سوى بضعة أحرف مكونة لصفة الملكية في حالة الجمع لنا (Nostri) فقط، التي ربما للتعبير عن إمبراطورنا، بينما يسجل نهاية نقش النصب رقم 10 ترميم طريق كيريني بالغراري ابتداءً من مدينة كيريني حتى الميل العاشر، إلا أن كل هذه الاختلافات البسيطة بين النقشين ليست سبباً كافياً لإرجاع كل ترميم من هذه الطرق لفترة معينة من حكمه، خاصة عند غياب الدليل النقشي حول تاريخ النصين، كما يمكن اعتبار أن مثل هذه الاختلافات بين النقشين طبيعية نظراً إلى أنه يعود إعداد ونقش كل نصب في مقلع حجارة مختلف نظراً لاختلاف الإقليمين المكتشف بهما هذين النصيين العائدين لعهد فيليب العربي، كما أنه من الممكن أيضاً إعادة هذين النصيين كل منهما لفترة زمنية معينة من عهد فيليب العربي، وهو أيضاً احتمال لا يوجد ما يؤكده.

ترميمات جالينوس (253-268م) على الطرق

تمهيد:

من الترميمات الواسعة التي أجريت في عهد الإمبراطور جالينوس بأقليم المدن الثلاث، والتي طالت الطريق الحدودي والطريق الأوسط، والطريق الساحلي وذلك ربما في جزئه الممتد إلى الغرب من مدينة لبدة فقط، ويبدو أنّ هذه الترميمات قد أجريت على عدة مراحل في فترات زمنية مختلفة، فقد كشف على الطريق الحدودي عن نصب ميل واحد فقط يعود لعده وهو نصب

الميل 53 في قطاعه الممتد بين محطتي لبدة ودوغة، كذلك رمم الطريق الساحلي ومن ذلك الترميم نصب الميل 19 المحسوب ابتداءً من مدينة لبدة شرقاً إلى مدينة طرابلس في الغرب، وترميمه لطريق طرابلس مزدة، ومن ذلك كشف عن نصبين يعودان لترميماته على امتداد هذا الطريق وهما نصبي الميل 85، 108.

نصب الميل 53 على الطريق الحدودي: (انظر صورة رقم 90، الملحق رقم 3)

موقع الاكتشاف: تم اكتشاف هذا النصب عام 1950، في قرية تازولي الواقعة بمنطقة بوديري، وحدد موقعه بقرب بئر ميجي بمسافة 3 كم فقد إلى الجنوب، ويحمل هذا النصب رقم الميل 53 (LIII)⁽¹⁾.

الأبعاد والوصف: كشف عن عمود هذا النصب مكسور لاثنتان، وهو عمود إسطواني الشكل من الحجر الجيري رمادي اللون، يبلغ ارتفاعه 1.12م، وقطره 37سم⁽²⁾.

النقش: (انظر نقش رقم 23، الملحق رقم 4) لم يبقَ من نقش النصب الوحيد الذي يعود لعهد جالينوس على الطريق الحدودي إلا الأسطر الأولى فقط، الذي يبدأ باسم الإمبراطور القيصر بوليوس ليكينبيوس اجناثيوس جالينوس: (IMP CAES P LICINIO EGNA GALENIO)، يليها ألقابه المهيب (PIO)، الذي لم يقهر أو المنيع (INUICTO) الأوغسطس (AUG)، ويشار مرة ثانية لقب المهيب (PIO)، أما السطر السادس والسابع فكل ما يظهر منهم هما فقط كلمتي (par) وهي اختصاراً (parthico) التي تشير لإخضاع شعوب البراثنيك، وذلك بمقارنتها مع نفس هذه الكلمة في نقوش النصب الأخرى التي تعود لعهد جالينوس على طريق طرابلس مزدة، والتي تليها كلمة العظمى (MAXIMO) وهي إشارة للإمبراطور جالينوس، بينما تضيع الثلاثة أسطر الأخيرة

⁽¹⁾ J.M.Reynolds &J.B. Perkins, Op Cit, P.233.

⁽²⁾ Ibid.

من النقش، والتي ربما تكون مطابقة لنص نقش نصب الأميال على طريق طرابلس مزدة الميل رقم 85، 108، التي تعود أيضاً لعهد جالينوس وتحديداً في عام 262م، وربما يعود هذا النصب الميلي الذي يقع على الطريق الحدودي للعام نفسه الذي أصلح فيه طريق طرابلس مزدة أيضاً، حيث يكون أقرب مطابقة في بداية نقشه المتبقي مع نص نقش نصب أميال طريق طرابلس مزدة، ويظهر في نهاية النقش رقم الميل كاملاً للإشارة للمسافة قد بلغت الميل 53 (M P LIII). (الباحثة)

نصب الميل 18-19 على الطريق الساحلي

موقع الاكتشاف: لم يكشف عن هذا النصب في موقعه الأصلي حيث كشف عنه داخل بناء يعود للعصر البيزنطي، يقع على مسافة قريبة من الطريق الحالي الرابط بين طرابلس والخمس إلى الشمال قليلاً، إلا أن رقم مسافته لا يزال واضحاً على الحجر، حيث يظهر الرقم 19 (XVIII)، كما أن هناك احتمالية أخرى بأنه ربما يكون نصب للميل رقم 18 (XVIII)، كما يرجح البعض⁽¹⁾.

الأبعاد والوصف: وهو من النصب الميلية التي قطعت من الحجر الرملي، وهو عبارة عن عمود إسطواني الشكل يصل قطره عند قمة العمود لحوالي 35 سم، بينما يصل ارتفاعه حوالي 1.20م⁽²⁾.

النقش: (انظر نقش رقم 22، الملحق رقم 4) الإمبراطور القيصر بوبليوس ليكينوس أجناتوس جالينوس، وألقابه المهيب، السعيد، الأغسطس، الذي أخضع جرمانيا (Germanico) والتي عادة تتبعها صفة العظمى (maximo)، حيث فقدت في هذا النقش كما فقدت في نقوش نصب الأميال التي تعود لعهد جالينوس على طريق طرابلس مزدة، والذي قد أخضع شعوب الدشيان العظمى (Dacico)، وشعوب بلاد فارس العظمى (persico maximo)، الملقب بالكاهن المعظم، وقد تم

⁽¹⁾ J.M.Reynolds &J.B. Perkins, Op Cit, P.231.

⁽²⁾ Ibid.

ترميم هذا الطريق أثناء سلطته التريونية الثانية عشر (Tribunicia potestatis XII)، وهي توافق السنة 264م، الإمبراطور (IMP)، وذلك أثناء قنصلية الخامسة (Cos V)، أب الوطن (p p)، يليها لقب نائب القنصل (procos)، والذي فقد اسمه في هذا النقش أيضاً، والذي قد قام بوصل أو الربط بين بلاد الغال والبلدان المطلة على خليج السالونيك (Et Salonina e Coniugis Galeno)* ويشار أخيراً لرقم المسافة بالميل 19 (M XVIII). (الباحثة)

نصب الميل 85 على طريق طرابلس مزدة

موقع الاكتشاف: حدد موقع اكتشاف هذا النصب الذي يعود لعهد جالينوس عند الموقع نفسه الذي كشف فيه النصب الذي يعود لعهد كاراكلا والذي يحمل رقم الميل 85 (LXXXV) على هذا الطريق، إضافة للنصبين الآخرين اللذين يحملان هذا الرقم نفسه، وذلك على بعد 130 كم جنوب طرابلس، إلا أن نصب جالينوس هذا لم يعد يظهر من رقم الميل شيء⁽¹⁾.

* (Salonina e Coninugis Galeno): في العصر الإمبراطوري رُبِطت بلاد الغال وأقصى شبه جزيرة البلقان شرقاً عند خليج السالونيك (Salonika)، وهما يشكلان امتداداً لشبكة الطرق في أقصى الشمال الإيطالي فمن جهة الشرق ارتبطت (Aquilaia) الواقعة في أقصى الشمالي الشرقي لشبه الجزيرة الإيطالية بشبكة طرق خارجية تربطها أو تمتد منها نحو الأقاليم الشرقية التابعة للإمبراطورية الرومانية عبر طريق اجانتيا (Via Egnatia) الذي يقطع مقدونيا حتى البحر الإيجي مروراً بالعديد من الأقاليم مثل إقليم نيسالي (Thessalonika) وجزيرة سيكلاديس (Chalcidic) وصولاً إلى بيزنطة (Byzantium)، ويرجح أن هذا الطريق بني أساسه الأول في حوالي الفترة بين عامي 146-125 ق.م، وقد أعيد إنشاء هذا الطريق بعد إسقاط مملكة داشيا والبرثنيك في عام 114م، لنقل الجيوش الرومانية إلى مقدونيا، إلا أن هذا الطريق قد مر بالعديد من الإضافات حيث يربط من بيزنطة عبر مضيق البوسفور إلى سواحل آسيا الصغرى ثم سواحل سوريا حتى الإسكندرية ومنها بواسطة الطريق الرئيسي الساحلي المار بسواحل شمال إفريقيا، أما من جهة الغرب ترتبط جنوة (Genoa) الواقعة أقصى الشمال الغربي لإيطاليا مع بلاد الغال مروراً بالعديد من الأقاليم الهامة مثل مرسيليا (Merseilles) ونربون (Narbonne) وتاراغون (Tarragona)، إلا أن هذا الطريق يمتد إلى أبعد من بلاد الغال حتى قاديس (Cadiz) على سواحل أسبانيا، راجع: Lionel Casson, "On the sea" Travel in the Ancient World, The Johns Hopking University press, United States of America, 1994, pp.164-166.

David M Robinson, "Archaeology News And Discussions", American Journal of Archaeology, vol XLI, The Rumford Press, 1937, p.327-328

⁽¹⁾ J.M.Reynolds &J.B. Perkins,OP.cit P.234.

نصب الميل 108 على طريق طرابلس مزدة (انظر صورة رقم 91، الملحق رقم 3)

موقع الاكتشاف: كشف عنه بقرب النصب الذي يعود لعهد كاركلا الذي يقع عند مسافة الميل 108 (CVIII) على هذه الطريق، وذلك عند مسافة حوالي 164 كم جنوب طرابلس كما أن رقم ميل هذا النصب قد ضاع بالكامل أيضاً⁽¹⁾.

الأبعاد والوصف: وهو من نوع الأعمدة المستطيلة الشكل، حيث يبلغ قطعه من الأسفل الطول × العرض 27 سم × 20 سم، بينما يبلغ قطعه عند قمة العمود الطول × العرض 30 × 20 سم، ويصل ارتفاعه 1.70م⁽²⁾.

نقش نصب الميل 85، 108، على طريق طرابلس مزدة (انظر نقش رقم 21، الملحق رقم 4)

الإمبراطور القيصر بوبليوس ليكينوس أجناثيوس جالينوس، الملقب بالمنيع الذي لم يقهر، المهيب، السعيد (Felici)، الأغسطس، الكاهن الأعظم (PONT MAX)، قد أخضع دولة البرثنيك العظمى (par M.....)، وجرمانيا (Ger) اختصار (Germanico) قد أصلح هذا الطريق خلال سلطته التبرونية العاشرة وهو ما يوافق عام 262ممن عهده وأثناء توليه للقنصلية للمرة الخامسة (CoS V)، الملقب بأب الوطن (p p)، وأثناء تولي نائب القنصل (procons) الذي ضاع اسمه بالكامل في كلا النقشين، الذي كلف بالإشراف على ترميم هذا الطريق، ويظهر في آخر سطر كلمة ميل (mil) فقط للإشارة للمسافة⁽³⁾.

⁽¹⁾ J.M.Reynolds & J.B. Perkins, OP.cit , p. 235.

⁽²⁾ Ibid, P.234.

⁽³⁾ R.G.Goodchild, "The Roman Road of Libya.....", op cit, p.168.

الخلاصة:

تعددت أشكال أعمدة النصب الميلية العائدة لترميمات جالينوس، منها الشكل الأسطواني المكتشف على الطريق الساحلي والحدودي، وكذلك الشكل المستطيل المكتشف على الطريق الأوسط، وهو نصب الميل رقم 108، ولم يكن هذا العمود المستطيل الشكل الذي يعد مميزاً عن الشكل الأسطواني المؤلف الأول من نوعه، فقد كشف عن هذا الشكل المستطيل للعمود لفترة أقدم عهداً وتحديداً لعهد جورديان الثالث على هذه الطريق نفسها أي: الطريق الأوسط، ويمكن ملاحظة تقارب نسب مقاييس أعمدة النصيبين العائدين لعهد جالينوس، أحدهما على الطريق الحدودي والآخر على الطريق الساحلي، وهي من نوع الأعمدة الأسطوانية، أطول أعمدهما لا تتعدى المتر إلا ببضعة سنتيمترات فقط، بينما أقطار هذه الأعمدة وهي متقاربة جداً حيث تتراوح بين 35- 37 سم، ويعود نصب الميل رقم 19 على الطريق الساحلي لحوالي عام 264م، بينما تاريخ ترميم جالينوس على الطريق الحدودي غير معروف في أي فترة من حكمه، وربما يكون الترميم الذي أجراه على الطريق الساحلي قد أطال الطريق الحدودي أيضاً، كما يمكن ملاحظة اختلاف نوع الحجارة المحلية المستخدمة في صناعة هذه النصب الميلية، حيث قطع أحدهما من الحجر الجيري والآخر من الحجر الرملي، إلا أن اختلاف مادة الحجارة لا يمنع من احتمالية إعادتهما لنفس التاريخ الترميمي أي: كلا الطريقين، أما عن العمود المستطيل الشكل المكتشف على الطريق الأوسط يمكن ملاحظة استخدام مقاييس صغيرة نسبياً والتي شاعت خلال القرن الثالث الميلادي في قطع نصب الأميال، حيث يتراوح عرض قطاع العمود بين 27- 30 سم، أي من النوع الذي يقل عرضه من الأسفل نحو الأعلى، بينما سمكه يبلغ حوالي 20 سم، وهو بذلك لا يختلف كثيراً عن مقياس عرض العمود المستطيل الذي يعود لترميمات جورديان الثالث، بينما طول عمود نصب الميل رقم 108 على الطريق الأوسط والذي لا نستطيع الجزم بقياس ارتفاعه بدقة بسبب تعرضه

للكرس، إلا أن طول الجزء المكتشف من العمود يبلغ ارتفاعه 1.70م، وبذلك يمكن اعتبار أن طوله الأصلي ربما كان يتعدى 2م، وهو بذلك يعتبر من الأعمدة ذات الأطوال كبيرة النسب التي كانت شائعة حتى عهد كاراكلا وماكسيمينوس والتي أصبحت بعد ذلك نادرة الاستخدام خلال القرن الثالث الميلادي.

ويسجل النقشان اللذان اكتشفا في شكل شبه كامل، وهما نقش نصب الميل رقم 19 على الطريق الساحلي (انظر نقش رقم 22، الملحق رقم 4)، ونقش نصب الميل رقم 108 على الطريق الأوسط (انظر نقش رقم 21، الملحق رقم 4)، واللذان يعودان لفترات مختلفة من حكم جالينوس، فقد أصلح الطريق الأوسط في حوالي عام 262م، بينما الطريق الساحلي في حوالي عام 264م، أو ربما في العام نفسه حيث من المحتمل جداً أن رقم السلطة التربونية في نقش نصب الميل رقم 108 والذي يظهر منه رقم 10 (X) فقط، ربما كان يشير للرقم 12 (XII) ولكن ربما قد طمس باقي الرقم، إلا أنه هناك اختلافات كثيرة بين نص النقشين منهما تخليداً للانتصارات الحربية التي أنجزها الإمبراطور، حيث يشير كل نقش منهما من تلك الانتصارات لأسماء بعض الشعوب التي تختلف بين النقشين، كما أن هناك بعض الاختلافات في الألقاب الإمبراطورية بين النقشين، منها لقب المنيع الذي لا يقهر في نقش نصب الميل رقم 108 على طريق طرابلس مزدة، بينما لم يذكر هذا اللقب في نقش نصب الميل رقم 19 على الطريق الساحلي، وربما يؤكد أن النقشان لا يعودان لنفس الفترة الزمنية، هو نهاية نقش نصب الميل رقم 19، الذي يشير في السطر الأخير لإنجازات الإمبراطور جالينوس الذي قام بمد طريق ليربط بين بلاد الغال وسالونيا، ويشير كل من بيركنز ورينولدز إلى نقش النصب رقم 85 الواقع على طريق طرابلس مزدة بأنه مطابق لنص نقش نصب الميل رقم 108 على نفس هذه الطريق، وربما هذا ما يؤكد أن ترميم الطريق الأوسط طرابلس مزدة لا يعود للعام نفسه الذي أصلح فيه الطريق الساحلي، بينما ما تبقى من نص نقش النصب رقم

الميل 53 على الطريق الحدودي (انظر نقش رقم 23، الملحق رقم 4) في حوالي الستة أسطر الأولى من النقش وهو مطابق إلى حد ما مع نقش النصب الميلية الواقعة على الطريق الأوسط أرقام الميل 108 و 85، مما يرجح أنّ الطريق الحدودي ربما قد أصلح في العام نفسه الذي أصلح فيه الطريق الأوسط في حوالي عام 262م، بينما الطريق الساحلي ربما أصلح في فترة لاحقة من عهد جالينوس وذلك في حوالي عام 264م.

ترميمات كلاوديوس القوطي (268-270م) على الطرق

تمهيد:

من ترميمات الإمبراطور كلاوديوس القوطي على طرق المواصلات، هو ترميمه للطريق الحدودي فقط، وربما يكون له دور ترميمي على طرق أخرى لكن إلى الآن لم يكتشف ما يؤيد ذلك.

نصب الميل 57 على الطريق الحدودي

موقع الاكتشاف: كشف عن هذا النصب الذي يحمل رقم الميل 57 (LVII) على الطريق الحدودي، الذي يعود لعهد كلاوديوس القوطي بمنطقة بوديري، التي كشفت فيها أيضاً عن نصب آخر يحمل رقم الميل 57 يعود لترميمات جورديان الثالث في حوالي عام 239 م على هذا الطريق⁽¹⁾، ويسجل موقعي هذان النصبان اللذان يحملان رقم الميل 75 على هذا الطريق، حالة مختلفة عن النصب الميلية الأخرى التي حملت رقم موحد للمسافة التي كشفت عنها على طرق أخرى، ففي الغالب ما كشف عنها تنتصب في نفس الموقع جنباً لجنب، أما نصبي الميل رقم 57 على الطريق الحدودي، فكان أحدهما يقع إلى الشرق والآخر إلى الغرب وتفصلهم مسافة كبيرة مما يدعو للشك أنّ أحدهما في غير موقعه الأصلي وأنّه قد تمّ نقله مؤخراً، ربما لاستخدامه في بناء ما، إلا أنّ اكتشاف نصب

⁽¹⁾ J.M.Reynolds & J.B. Perkins, OP.cit ,P.233.

الميل رقم 56 على هذا الطريق ألغى هذا الشك، حيث يبعد عن نصبي الميل 57 بنفس المسافة تقريباً، والتي قدرت بنحو مسافة ميل روماني واحد، وهو ما يشير إلى أنّ كلا الموقعين صحيحان، وأن التفسير الوحيد لمثل هذه الحالة أن هذا الطريق قد أجريت عليه بعض التحويلات في مساره عند هذه النقطة تحديداً، أو ربما قد حور منه تفرع لطريق ثانوي بعد ترميمات جورديان في عام 239م⁽¹⁾، وربما يرجع هذا التعديل في مساره خلال عهد كلاوديوس القوطي، إلا أنه يعوزنا ما يعزز هذه الفرضية، حيث كانا نصبي الميل رقم 57 هما آخر رقم ميلي مكتشف على الطريق الحدودي وذلك في قطاعه الممتد من مدينة لبدّة إلى منطقة ترهونة.

الأبعاد والوصف: عمود إسطواني الشكل يصل ارتفاعه لحوالي 90 سم فقط، بينما يصل قطره 40 سم⁽²⁾.

النقش: (انظر نقش رقم 24، الملحق رقم 4) ويعتبر هذا النصب ميلي النصب الوحيد المكتشف في ليبيا يعود لترميمات الإمبراطور كلاوديوس القوطي، ويشير نقشه الذي يبدأ باسم الإمبراطور القيصر ماركوس أو ريلْيوس كلاوديوس: (IMP Caes M Aurelio Claudio)، يليها لقب المنتصر (VICTORI)، الأغسطس (AUG)، ويسجل في السطرين الخامس والسادس السلطة التبرونية للإمبراطور، والتي نقشت بالخطأ، حيث شاعت مثل هذه الأخطاء اللغوية في النقوش، بينما يضيع التاريخ الذي رُم فيهِ هذا الطريق خلال عهد كلاوديوس القوطي⁽³⁾. حيث يبقى تاريخ هذا الترميم مجهول خاصة وأنه لم يكتشف على هذا الطريق نصب آخر يعود لترميمات هذا الإمبراطور يمكن مقارنته بتاريخه، ثم يليها لقب أب الوطن، وفي آخر سطر يظهر رقم المسافة واضحاً في اختصار الميل 57 (M LVII).

(1) ر.ج. جود تشايلد، "نقوش من ترهونة الغربية"، دراسات ليبية، مرجع سابق، ص192، 193، 194.

(2) ر.ج. جود تشايلد، "نقوش من ترهونة الغربية"، دراسات ليبية، مرجع سابق، ص192.

(3) المرجع نفسه، ص192-193.

الخلاصة:

وعلى الرغم من أنه لم يكتشف نصب ميل آخر يعود لترميمات كلاوديوس القوطي لمقارنته مع ارتفاع عمود النصب رقم الميل 57 الأسطواني الشكل الواقع على الطريق الحدودي، حيث أنه وعلى الرغم من تفاوت ارتفاعات أطوال الأعمدة الميلية التي تعود للقرن الثالث الميلادي، والتي تتراوح أطوال أغلبها لأكثر من 1م بقليل من السنتمرات حتى 1.70م، باستثناء بعض من أعمدة ماكسيمينوس فقط الواقعة على الطريق الساحلي، التي تعدت أطوالها 2م ببضعة السنتمرات، ومن ذلك يمكن تسجيل عمود نصب الميل رقم 57 هذا العائد لترميمات كلاوديوس القوطي أنه من أقصر الأعمدة المكتشفة في ليبيا، ، إلا أنه يعد من الأعمدة ذات الأقطار كبيرة الحجم، بالمقارنة مع غيره من أعمدة النصب الأسطوانية العائدة للقرن الثالث الميلادي.

ويشير نقش هذا النصب (انظر نقش رقم 24، الملحق رقم 4) لاسم الامبراطور كلاوديوس القوطي، يتبعها لقب المنتصر (Victori)، ومن الملاحظ أن هذا اللقب لم يسجل على باقي نقوش نصب الأميال الأخرى المكتشفة سواء الأقدم عهداً من نصب كلاوديوس القوطي أو الأحدث، إلا أن النقش هنا لم يعد يظهر منه تاريخاً معيناً وذلك بعد الإشارة للسلطة التبرونية، كما أنه يعد النصب الوحيد المكتشف العائد لترميمات كلاوديوس القوطي لمقارنته به ومعرفة تاريخ الترميم، كما يلاحظ أن نص نقش هذا النصب من النوع المختصر بالمقارنة مع نقوش النصب الميلية العائدة للقرن الثالث الميلادي.

ترميمات أوريليان (270-275م) على الطرق

تمهيد:

لم يبقَ من ترميمات أوريليان سوى ترميمه لطريق طرابلس مزدة فقط، ويظهر من خلال النصب الميلية التي تعود لعهد والتي تم اكتشافها على هذا الطريق وهي نصب الميل 82، 106.

نصب الميل 82 على طريق طرابلس مزدة (انظر صورة رقم 92، الملحق رقم 3)

موقع الاكتشاف: تم اكتشاف ثلاثة نصب متجاورة عند محطة الميل 82 على طريق طرابلس مزدة، والتي يظهر على نقوشها جميعاً رقم الميل 82 (LXXXII) كاملاً، أحدهم يعود لترميمات كراكلا عام 216م، والثاني لترميمات جورديان الثالث ربما في عام 239م، وهذا النصب الذي يعود لعهد أوريليان في حوالي عام 275م⁽¹⁾.

الأبعاد والوصف: كشف عن عمود هذا النصب مكسور إلى اثنين، وهو عمود إسطواني الشكل يبلغ ارتفاعه حوالي 1.53، بينما قطره يبلغ 32 سم⁽²⁾.

النقش: (انظر نقش رقم 25، الملحق رقم 4) ويختلف نقش هذا النصب عن بقية نقوش النصب الميلية التي بدأت في أغلبها باسم الإمبراطور (IMP)، الذي سبقته في هذا النقش صفة الاستمرارية التي جاءت كالتالي:

الإمبراطور على الدوام (Perpetuo Imperatori)، الملقب بالمنيع (Inuicto)، الإمبراطور القوي أو الباسل (Imperatori fortissimo)⁽³⁾ (4)، وهو الإمبراطور لوكيوس دوميتوس أوريليانوس: (Imp Lucio Domitio Aurelliano)، الملقب بالمهيب (pio)، السعيد الأغسطس، الذي أخضع

(1) J.M.Reynolds &J.B. Perkins, OP.cit, P.234.

(2) Ibid.

(3) R.G.Goodchild, "The Roman Road of Libya.....", op cit,p.169.

(4) J.M.Reynolds &J.B. Perkins, OP.cit, P.234.

جرمانيا العظمى (Germanico MAX)، وشعوب الكاريات العظمى * (Carpico MAX)، وقد تم ترميم هذا الطريق أثناء قنصلية الإمبراطور أوريليان للمرة الثالثة التي توافق عام 275م، (Con ter، الملقب أب الوطن (p p)، وذلك تحت إشراف نائب القنصل (proconsule) والذي يضيع اسمه كاملاً، وفي آخر سطر إشارة واضحة لرقم المسافة المعبر عنها برقم الميل 82 (M N) LXXXII⁽¹⁾.⁽²⁾.

نصب الميل 106 على طريق طرابلس مزدة (انظر صورة رقم 93، الملحق رقم 3)

موقع الإكتشاف: كُشِفَ عند المحطة الميلية رقم 106 على طريق طرابلس مزدة، والتي حدد موقعها إلى الجنوب من طرابلس بحوالي 161 كم نصابان ميليان، أحدهما يعود لترميمات كاراكلا ولكن رقم مسافته فقدت بالكامل، وهذا النصب الذي يعود لترميمات أوريليان في حوالي عام 171م، وكل ما يظهر من رقم مسافته هو رقم 100 (C) فقط⁽³⁾.

الأبعاد والوصف: ويتميز عمود هذا النصب بقطاعه البيضاوي الشكل، الذي يبلغ قطريه 20×30سم، وهو متكسر إلى أربعة أجزاء، ويقاس إجمالي ارتفاع هذه الأجزاء لحوالي 1.80م⁽⁴⁾.

النقش: (انظر نقش رقم 26، الملحق رقم 4) الإمبراطور القيصر (IMP Caes)، لوكيوس دوميتوس أوريليانوس:

(Lucius Domitius Aurelianus) الملقب بالمنيع (Inuictus)، المهيب (pius)، السعيد (felix)، الأغسطس AUG، الكاهن المعظم (pontifex MAX) وذلك خلال السلطة التريونية

* كاريي أو شعب الكاريات: مجموعة عرقية كانت تقطن جبال الكاريات الحالية بمنطقة مولدافيا الحالية التي تشكل الأجزاء الشرقية لرومانيا حالياً، وقد وقعت بينهم وبين الرومان العديد من الحروب أهمها ما وقع في عام 273م، وما بين عامي 297-298م، ومعركة في عام 308، وخلال عام 317م، راجع: en.M.Wikipedia.org.

⁽¹⁾ R.G.Goodchild, "The Roman Road of Libya.....", op cit,p.169.

⁽²⁾ J.M.Reynolds &J.B. Perkins, OP.cit, P.234.

⁽³⁾ Ibid.

⁽⁴⁾ Ibid, P234 -235.

الثانية للإمبراطور (Trib pot II)، التي توافق عام 271م، وفي آخر سطرين من النقش تسجل رقم المسافة عند الميل 106 (mil C VI) (الباحثة)

الخلاصة:

وقد اختلفت أشكال أعمدة النصبين المييين العائدين لترميمات أوريليان المكتشفة على الطريق نفسه أي الطريق الأوسط، حيث يعود كل منهما لفترة زمنية مختلفة من حكم أوريليان، حيث يأخذ عمود نصب الميل رقم 106 شكلاً أسطوانياً، بينما يأخذ عمود نصب الميل رقم 82 شكلاً مختلفاً عن الشكل الاسطواني الشائع وهو الشكل البيضاوي القطاع، إلا أن نسب مقاييس هذه الأعمدة لا تختلف كثيراً عن بعضها، حيث تتعدى أطوال هذين العمودين أكثر من الواحد متر ونصف، بينما قطر العمود الاسطواني يعد من الأقطار صغيرة النسب حيث لا يتعدى حوالي 32 سم، بينما قطر العمود البيضاوي لا يتعدى 30 سم، وهي بشكل عام من النسب الصغيرة شائعة الاستخدام في أعمدة النصب الميلية العائدة للقرن الثالث الميلادي.

ويظهر نص النقشين العائدين لفترات زمنية مختلفة من عهد أوريليان اختلافاً كبيراً، حيث يبدأ نص نقش نصب الميل رقم 82 (انظر نقش رقم 25، الملحق رقم 4) بصفة الدوام التي تصف الإمبراطور أوريليان الامبراطور على الدوام (Perpetu Imperatori)، وهو النقش الوحيد الذي يبدأ بهذه الصيغة، يليها الألقاب الإمبراطورية أولاً ثم اسم الإمبراطور أوريليان، ونجد أن نص نقش نصب الميل رقم 106 (انظر نقش رقم 26، الملحق رقم 4) كبقية نقوش نصب الأميال يبدأ باسم الإمبراطور أوريليان أولاً يليها ألقابه الإمبراطورية، كما تميز نص نقش النصب رقم 82 بلقب القوي أو الباسل (FORTISSIMO)، وهي من الألقاب التي لم تسجل قبل ذلك في نقوش النصب الميلية الأخرى، ثم يلي الألقاب الإمبراطورية في نص نقش النصب رقم 82 الانتصارات الحربية

للإمبراطور، التي لا نجد لها ذكر في نص نقش النصب رقم الميل 106، في الوقت الذي يشار للسنة التي رمم فيها الطريق في نص نقش النصب رقم 106 بالإشارة للسلطة الترابونية الثانية أي: حوالي عام 271م، بينما لا نجد للسلطة الترابونية في نص نقش النصب رقم 82 أي ذكر، بينما أشير للفترة القنصلية الثالثة للإمبراطور أوريليان أي في حوالي عام 275م، وهذا ما يشير ربما إلى أن هذا الطريق نفسه أي: طريق طرابلس مزدة قد رمم في خلال عهده مرتين.

ترميمات تاكيتوس (275-276م) على الطرق:

تمهيد:

وكل ما كشف عنه من ترميمات الإمبراطور تاكينوس على طرق المواصلات، هو ترميم الطريق الساحلي في حوالي عام 276م، كما جاء في نقش النصب الوحيد المكتشف الذي يعود لترميماته وهو يحمل رقم الميل 5 (V) على الطريق الساحلي الممتد إلى الغرب من مدينة لبدة، وربما يكون لهذا الإمبراطور دوراً ترميمياً على الطريق الحدودي، وذلك من خلال نصب الميل رقم 39 الذي يرجح إعادته لعهد تاكيتوس.

نصب الميل 5 على الطريق الساحلي

موقع الإكتشاف: حدد موقع هذا النصب الميلي الذي يحمل رقم الميل 5 (V) على الطريق الساحلي الرابط بين مدينتي لبدة وطرابلس، إلى الغرب من مدينة لبدة قرب قصر الثورة، الواقع إلى الشمال الغربي من رأس المرقب على بعد 3كم فقط⁽¹⁾.

⁽¹⁾ J.M.Reynolds &J.B. Perkins, OP.cit P.231.

الأبعاد والوصف: وعمود هذا النصب من النوع الأسطواني الشكل، حيث يبلغ محيط العمود 1.13م، بينما يصل ارتفاعه 1.18م، وهو مقطوع من الحجر الجيري⁽¹⁾، أي أن قطر العمود يبلغ 359سم.

النقش: (انظر نقش رقم 27، الملحق رقم 4) الإمبراطور القيصر (IMP Caesar)، ماركوس كلاوديوس تاكيتوس: (Marcus Claudius TaCitus)، الملقب بالمهيب السعيد الأغسطس، الكاهن المعظم (potifex Maximus)، وقد أصلح هذا الطريق خلال السلطة التريونية الثانية للإمبراطور: (Tribuniciae potestatae II)، وهي ما يتوافق مع عام 276م، بينما تضيع فترة القنصلية للإمبراطور وذلك بعد الإشارة لها (Cos)، وفي آخر سطر من النقش يسجل رقم الميل باختصار، بالميل الخامس (M V)⁽²⁾.

نصب الميل 39 على الطريق الحدودي (انظر صورة رقم 94، الملحق رقم 3)

موقع الاكتشاف: كشف عن نصب ميل يحمل رقم الميل 39 (XXXVIII) * على الطريق الحدودي إلى جانب النصب ميلي الذي يعود لترميمات كاراكلا عند محطة الميل 39 أيضاً، شرق ترهونة حالياً بحوالي 10 كم فقط⁽³⁾.

النقش: وما تبقى من نقشه الذي تعرض للتآكل هو حوالي 6 أسطر من نهاية النقش فقط والتي تطابق كأقرب شيء مع نهاية نص نقش نصب الميل رقم 5 الذي يعود لترميمات تاكيتوس على الطريق الساحلي الذي سبق ذكره مما يرجح أن ترميماً ما ربما لحق أيضاً الطريق الحدودي في عهد تاكيتوس، وربما يكون قد أجرى في العام نفسه الذي أصلح فيه الطريق الساحلي⁽⁴⁾.

(1) J.M.Reynolds &J.B. Perkins, OP.cit P.231.

(2) Ibid.

* نصب الميل 39 نقل عام 1942 لإيطاليا، ويحفظ الآن في متحف Caputo Boll الواقع بروما.

(3) Ibid, P.233.

(4) Ibid.

الخلاصة:

ويعد أيضاً أبعاد عمود نصب الميل رقم 5 العائد لترميمات تاكيتوس من الأعمدة ذات النسب التي شاع استخدامها في القرن الثالث الميلادي، حيث لم يتعد طول العمود الإسطواني الشكل أكثر من 1م إلا ببضعة سنتيمترات فقط، بينما يبلغ قياس محيطه 1.13م، بينما نصب الميل رقم 39 الواقع على الطريق الحدودي، المرجح إعادته لعهد تاكيتوس، لم تنتشر المراجع عن مقاسة أو شكله شيئاً يذكر.

ويشير كل من رينولدز وبيركنز إلى مطابقة ما تبقى من نص نقش نصب رقم الميل 39، المكتشف على الطريق الحدودي، مع نص نقش النصب رقم 5 على الطريق الساحلي، العائد لترميمات تاكيتوس (انظر نقش رقم 27، الملحق رقم 4)، والذي يبدأ نصه باسم الإمبراطور تاكيتوس ومن ثم ألقابه الإمبراطورية كعادة بداية نقوش نصب الأميال، وفي نهاية النقش في حوالي الثلاثة السطور الأخيرة تسجل السلطة التربونية الثانية من عهد تاكيتوس أي: حوالي عام 276م، والتي تليها فترة القنصلية التي تضيع في هذا النقش، وربما يشير التشابه بين هذين النقشين أي: نص نقش النصب رقم الميل 39 على الطريق الحدودي، ونصب الميل رقم 5 على الطريق الساحلي، أنّ هذان الطريقان قد أصحا في العام نفسه من عهد تاكيتوس.

ترميمات دقلديانوس (284-305م) وماكسيميانوس (286-306) على الطرق

تمهيد:

وتسجل نقوش نصب الأميال آخر تلك الترميمات التي نفذت في نهاية القرن 3م، الذي شهد من مطلعته الكثير من هذه الترميمات، حيث يعود آخر ترميم قد أجرى في القرن 3م، تحت حكم الإمبراطورين دقلديانوس وماكسيميانوس من فترة حكمهما التي امتدت بين عامي 284-

306م، الذين قد أجروا ترميماً على أحد الطرق بإقليم المدن الثلاث، وذلك بناءً على نقش نصب الميل الوحيد المكتشف بالإقليم، والذي يشير لترميمات أخرى ربما قد طرأت على باقي الطرق بالإقليم، كما نفذت أيضاً ترميمات مشابهة في إقليم كيرينايا في مثل هذه الفترة من الحكم الرباعي، ولكن ربما في فترة أحدث قليلاً من حكم هؤلاء الأباطرة، ومن ذلك ترميم طريق كيريني أبو للونيا، كما يدل على ذلك النصبان المكتشفان على امتداده عند الميل 15.

نصب ميل على الطريق الساحلي قرب لبدّة

موقع الاكتشاف: اكتشف هذا النصب بالقرب من مدينة لبدّة ولكن بدون توثيق لموقعه بالتحديد عند أي اتجاه من لبدّة، كذلك لم يتبقّ من رقم مسافته شيء يمكن تحديد انتمائه لأي طريق من الطرق الرئيسية المتفرعة من مدينة لبدّة سواءً على الطريق الساحلي أو الحدودي، وعلى كل حال لا بد أن رقم الميل المفقود على هذا النصب سيكون من الأرقام الميلية الأولى على الطريق، نتيجة لوقوعه قرب المدينة التي يحسب منها قياس مسافات الطرق⁽¹⁾.

الأبعاد والوصف: قطع عمود هذا النصب من الحجر الجيري وهو عمود إسطواني الشكل، وقد تعرض العمود للتآكل الشديد كما تعرض نقشه لذلك أيضاً، ويبلغ ارتفاعه حوالي 98 سم، ويصل قطره لحوالي 43 سم⁽²⁾.

النقش: (انظر نقش رقم 28، الملحق رقم 4) ويظهر في بداية هذا النقش لقب الإمبراطور الذي بدأ به هذا النقش بتكرار حرف P (IMPP) التي تشير للإسم في حالة الجمع⁽³⁾⁽⁴⁾ أي الأباطرة وهم الإمبراطور القيصر أوريليو فاليريو دوقلديانوس: (Caes Aurelio Valerio Diocletiano)

(1) pierre salama, op cit, p.39.

(2) I bid.

(3) خالد محمد، الهدار، مرجع سابق، ص 255-257.
(4) انتصار محمد حمد، الكاسح، مرجع سابق، ص 90-91.

الملقب المهيب السعيد، المنيع الذي لم يقهر الأوغسطس وقد تم ترميم هذا الطريق خلال قنصلية الرابعة المشار لها برقم 4 (III) فقط، إضافة للإمبراطور مايوريليوس فاليريو ماكسيميانوس (MAurelio Valerio MAXimiani) الملقب أيضاً بالمهيب، السعيد، المنيع الأوغسطس، في أثناء فترة قنصلية الثالثة (III Cossulibus)، وبذلك سيعود هذا الترميم الذي نفذ في عهد الإمبراطور دقلديانوس وماكسيميانوس للفترة الممتدة بين تاريخي 1، 1، 290-31، 12، 292 م (1). (2).

نصب الميل 15 على طريق كيريني أبو للونيا (انظر صورة رقم 95، الملحق رقم 3)

موقع الإكتشاف: اكتشف هذا النصب على مسافة قريبة من مدينة سوسة، ولكن لم يوثق موقعه بالتحديد أثناء اكتشافه في فترة مبكرة من الاحتلال الإيطالي للبلاد، ويظهر على هذا النصب رقم الميل واضحاً الذي يسجل بالرقم 15 (XV)، وبما أنّ المسافة بين مدينتي كيريني وأبو للونيا 13 ميل فقط، كما جاء في خريطة بو تنجر، وأنّ هذا النصب لم يعرف إذا كان الموقع الذي اكتشف فيه يقع إلى الغرب أم إلى الشرق من مدينة سوسة، فهناك احتمالية أن يكون هذا النصب لم يكن يقع على طريق كيريني أبو للونيا، وإنما على طريق آخر أبعد من مدينة أبو للونيا ربما باتجاه الشرق حتى مرسى رأس الهلال أو ربما حتى مدينة درنة⁽³⁾⁽⁴⁾، وبما أنه لا يوجد أي من المصادر القديمة ما يؤكد هذه الفرضية من وجود طريق بالفعل في تلك الفترة يمتد على مقربة من الشاطئ إلى الشرق من أبو للونيا، أو ربما يكون ذلك الطريق الذي كان يربط بين كيريني وأبو للونيا في فترة ما قد غير في مساره حتى أصبح أكثر طولاً مما كان عليه كما ذكرت خريطة بوتنجر الذي تسجله بمسافة 13 ميل فقط، حتى بلغ 15 ميل أو أكثر من ذلك.

(1) R.G.Goodchild, "The Roman Road", op cit,p.169.

(2) pierre salama, op cit,p.40.

(3) R.G.Goodchild, "Roman Milestones in Cyrenaica", op cit,p.88.

(4) Denis Roques, Op Cit, p. 119.

الأبعاد والوصف: وهو عبارة عن عمود إسطواني الشكل مقطوع من الحجر الجيري بني اللون، ويبلغ ارتفاع الجزء المكتشف من العمود 1.45م، بينما قطره يبلغ حوالي 50 سم⁽¹⁾.

النقش: (انظر نقش رقم 29، الملحق رقم 4) بداية يظهر اختصار لكلمة أسيادنا في شكل (DD NN) للإشارة إلى الامبراطورين⁽²⁾ اللذين ربما هذا الطريق وهما الأباطرة دقلديانوس وماكسيميانوس (Diocletiano Et MAXimiano Imperatoribus) وذلك في عهد القياصرة كونستانتينوس وماكسيميانوس جاليروس (Et Constantio et Maximiano Caesaribus)، وبذلك سيعود تاريخ ترميم هذا الطريق في الفترة المشتركة من حكم هؤلاء الأباطرة والقياصرة بين عامي 293-305م، بينما يشير آخر سطر لرقم الميل فقط البالغ 15 (XV)⁽³⁾⁽⁴⁾

نصب ميل على طريق كيريني أبو للونيا

موقع الاكتشاف: كشف هذا النصب أيضاً في بداية الاحتلال الإيطالي، عند مسافة قريبة من مدينة سوسة وبدون أن يوثق موقع اكتشافه بالتحديد، وكما أنه لا يحمل رقماً للمسافة⁽⁵⁾.

الأبعاد والوصف: وهو عمود مقطوع من الحجر الجيري بني اللون، وقد تعرض للكسر، حيث كشف فقط عن جزئه العلوي الذي يبلغ ارتفاعه حوالي 49 سم⁽⁶⁾.

النقش: (انظر نقش رقم 30، الملحق رقم 4) كما يبدأ هذا النقش باختصار لكلمة أسيادنا في شكل (DD NN)⁽⁷⁾ وهما الأباطرة كونستانتينوس وماكسيميانوس: (Constantio et MAXimiano) IMPP، يليها لقب للصارم القوي (SEVERO)، وماكسيميانوس جاليروس (MAXIMINO)،

(1) R.G.Goodchild, "Roman Milestones in Cyrenaica", op cit,p.88.

(2) خالد محمد، الهدار، مرجع سابق، ص256.

(3) R.G.Goodchild, "The Roman Road.....", op cit,p.171.

(4) R.G.Goodchild, "Roman Milestones in Cyrenaica", op cit,p.88.

(5) Ibid.

(6) Ibid

(7) خالد محمد، الهدار، مرجع سابق، ص256.

المعروفين (Nobilissimis)، ومن ثم يضيع باقي النقش والذي من المرجح أن الكلمة التالية لها ستكون القياصرة (Caesaribus) أي المعروفين بالقيصرة، وذلك بالمقارنة مع نقش نصب الميل 15 الذي يعود لهذه الفترة الزمنية (1). (2)، وبذلك سيعود تاريخ هذا النصب للفترة الممتدة بين عامي 305-306 م (3).

الخلاصة:

قطعت جميع أعمدة النصب الميلية العائدة لعهد دقلديانوس وماكسيميانوس في شكل الإسطواني الذي يكثر استخدامه في أشكال نصب الأميال، وبالرغم من اكتشاف أعمدة تلك النصب الميلية المكتشفة في إقليم كيرينايا العائدة لعهد دقلديانوس وماكسيميانوس متكسرة في العادة (انظر صورة رقم 95، الملحق رقم 3)، إلا أنها من الواضح إنها من الأعمدة ذات الأطوال الكبيرة المقاس التي كانت تتعدى الأكثر من الواحد متر ونصف وربما أكثر حتى من 2م، إلا أنه على العكس من ذلك في عمود النصب الميلي المكتشف في إقليم المدن الثلاث العائدة لفترة الحكم الرباعي أيضاً، الذي لم يتعد ارتفاع عموده المتر الواحد، وهو العائد لفترة أحدث زمنياً من النصب المكتشفة في إقليم كيرينايا، ومن الجدير بالملاحظة هي أقطار الأعمدة التي لاحظنا أنها بدأت تنقلص أحجامها من بداية القرن الثالث الميلادي بينما يمكن اعتبار أن أقطار الأعمدة الأسطوانية شائعة الاستخدام بدأت من بداية القرن الرابع الميلادي ربما من عهد دقلديانوس وماكسيميانوس تعود للنسب الكبيرة التي كانت شائعة الاستخدام في القرنين الأول والثاني الميلادي، حيث وصلت أقطار أعمدة النصب الميلية المكتشفة في إقليم كيرينايا العائدة لعهد دقلديانوس وماكسيميانوس أقصى أحجامها لحوالي 50 سم، ومن خلال النصيبين المكتشفين بمدينة أبو للونيا العائد نقوشهما لفترة الحكم

(1) R.G.Goodchild, "The Roman Road", op cit,p.171.

(2) R.G.Goodchild, "Roman Milestones in Cyrenaica", op cit ,p.88.

(3) Denis Roques, Op Cit, p. 119.

الرباعي (انظر نقش رقم 29، 30، الملحق رقم 4)، ومن خلال نقوشهم المختصرة جداً، حيث يشيران لأسماء الأباطرة والقيصرة فقط، وذلك في حوالي سبعة أسطر فقط.

حيث يلاحظ خلوا هذه النقوش من الألقاب الإمبراطورية والانتصارات العسكرية وفترة السلطة الترونية وفترة القنصلية وغيرها من التفاصيل، ويلاحظ أيضاً أن هذا الطريق أي طريق كيريني أبو للونيا لا يزال يحضى حتى تلك الفترة أي: حتى نهاية القرن الثالث وبداية القرن الرابع الميلاديين باهتمام الأباطرة، ويلاحظ خلال هذه الفترة فقط من حكم هؤلاء الأباطرة الممتدة بين حوالي عام 293-306م قد أصلح هذا الطريق مرتين، ومن المحتمل جداً أن تكون هذه الطريق كانت تربط بين أبو للونيا وميناء رأس الهلال، كما تبين من رقم الميل 15 الذي يحمله أحد هذه النصب الميالية، ومن خلال النصب الواقع عند الميل رقم 14 الذي يعود لترميمات قسطنطين وربما عندما أصبح الطريق الساحلي الممتد من سوسة إلى رأس الهلال أكثر أهمية بعد أن أعلنت أبو للونيا عاصمة للإقليم في العصر البيزنطي، أما من خلال نقش نصب الميل العائد لترميمات دقلديانوس وماكسيميانوس المكتشف بقرب لبدة (انظر نقش رقم 28، الملحق رقم 4)، والذي يعود لفترة أقدم من النصبين المكتشفين بقرب أبو للونيا، وذلك في حوالي عامي 290-292م، أن نقشه الذي يشير في بدايته لاسم الإمبراطور دقلديانوس يليها الألقاب الإمبراطورية، وفترة قنصليته التي لم يرد لها ذكر في نقوش نصب الأميال المكتشفة في أبو للونيا، ومن ثم اسم الإمبراطور ماكسيميانوس وألقابه وفترة قنصليته مرة ثانية، وذلك في حوالي ستة سطور، ويلاحظ أن نقش هذا النصب لا يزال يحتفظ بالصيغ التقليدية للألقاب الإمبراطورية، وإن كان يخلوا من الإشارة للانتصارات العسكرية التي حققها هؤلاء الأباطرة، إلا أنه وبالمقارنة مع نقوش النصب المكتشفة بقرب أبو للونيا، التي تعتبر نقوشهما من النوع المختصر جداً والتي شاعت من بعد ذلك كما سنرى في نقش نصب قسطنطين.

ترميمات قسطنطين (307-337م) على الطرق

تمهيد:

وبناءً على ما كشف عنه من نصب الأميال، تعود آخر تلك الترميمات التي أجريت على الطرق لعهد قسطنطين، وهو نصب ميلي واحد فقط يعود لعده كشف عنه على طريق كيريني أبو للونيا عند الميل 14، ويحتمل أن هذا الترميم قد أجرى في حوالي العقد الثالث من حكم قسطنطين، ولا يعرف إلى الآن أن كان لهذا الإمبراطور ترميمات أخرى على طرق المواصلات، لم تسجل المراجع أي توثيق لمقاس أو شكل النصب العائد لعهد قسطنطين، و لم أجد هذا النصب داخل متحف سوسة أو خارجه بالمدينة الأثرية، حيث يضيع من هذا النصب رقم المسافة إذ إنه عند اكتشافه لم يوثق موقعه بالتحديد فقد اقترح أن يكون هو نصب الميل رقم 14 بمقارنة موقعه مع موقع نصبين الميل رقم 15 على هذه الطريق.

نصب ميل على طريق كيريني أبو للونيا

موقع الإكتشاف: كشف هذا النصب ميلي قرب مدينة سوسة ومن غير أن يحدد موقعه بالضبط، كذلك لا يظهر شيء من رقم مسافته، ويرجح أنه كان يمثل نصب الميل رقم 14، وذلك بعد اكتشاف نصب الميل 15 بالقرب من مدينة سوسة، وكل ما يظهر من نقشه أنه يعود لعهد قسطنطين فقط⁽¹⁾.

النقش: (انظر نقش رقم 31، الملحق رقم 4) يبدأ النقش بتكرار الحروف المختصرة التي عرفت بها نقوش هذه الفترة الزمنية في شكل حرف (D) المكررة ثلاث مرات (DDD) وحرف (N) مكرر ثلاث مرات (NNN) للإشارة إلى اسم جمع أي ثلاثة أباطرة⁽²⁾ وهم الإمبراطور فلافيوس فاليريوس

(1) R.G.Goodchild, "The Roman Road", op cit,p.163.

(2) خالد محمد، الهدار، مرجع سابق، ص256.

قسطنطين (FL VA L Constantino) الملقب بأغسطس (AUG)، وأبناءه وهم فلافيوس كلاوديوس قسطنطين (FL CL Constantio) وفلافيوس فاليريوس قسطنطين (FI VAL Constantio) المعروفين بالقيصرية (NOBB CAESS)، وبذلك سيعود تاريخ هذا الترميم على أقرب ترجيح للفترة الممتدة بين عامي 326 - 333م. من حكم هؤلاء الأباطرة، أما رقم المسافة الذي يسجل في آخر سطر فقدُ فُقدَ بالكامل⁽¹⁾.

الخلاصة:

أما فيما يخص تحديد انتماء هذا النصب الميلي الذي لم يوثق موقعه بقرب سوسة مع اكتشاف نصب تذكاري يعود لقسطنطين داخل بناء كنيسة في رأس الهلال، وللفترة الزمنية نفسها التي يعود لها نصب ميل قسطنطين المكتشف بمدينة سوسة؛ وذلك بناءً على نقشه، وربما يكون هذا النصب التذكاري المستخدم في بناء الكنيسة هذه في الأصل نصب ميل كان يقع على طريق يمتد بقرب رأس الهلال ثم استخدم في فترات متأخرة؛ لبناء تلك الكنيسة، وإن صح هذا الاعتقاد فإنَّ نصبي الميل 15، والآخر الذي يرجح أن يكون رقمه 14 العائد لعهد قسطنطين، ربما كانا يشكلان نصب ميليية كانت تقع على طريق كان يربط أبو للونيا مع رأس الهلال، وأنها قد وضعت في فترة متأخرة على هذا الطريق نصب ميليية، وذلك ربما من عهد دقلديانوس ثمَّ قسطنطين⁽²⁾.

ويعد هذا النصب أحدث نصب ميليي مكتشف في ليبيا عامة إلى الآن، بناءً على نقوش نصب الأميال المكتشفة خلال العصر الروماني، حيث لم يكتشف خلال العصر الإغريقي عن أي من هذه الأدلة الأثرية المتمثلة في نصب الأميال، الذي لا شك أنه قد كان حقة حضارية تعج بمثل هذه الترميمات.

⁽¹⁾ R.G.Goodchild, "The Roman Road", op cit,p.171.

⁽²⁾ Denis Roques, Op Cit, p. 119.

نصب أميال مجهولة

وإضافة لجميع هذه النصب الميلية المكتشفة السالفة الذكر، هناك ثلاثة نصب ميلية تم اكتشافها عشوائياً من غير توثيق مواقعها بدقة، كما لا يعرف انتهائها لأي الطرق، وهي أيضاً لا تحمل أرقاماً للمسافة في الغالب ومنها:

- نصب ميل لا يحمل رقماً للمسافة، كشف عنه في حدود مدينة طرابلس ولم يوثق موقعه بالتحديد، وكل ما يظهر من نقشه أنه يعود لترميمات كاراكلا في عام 216م⁽¹⁾، ومن خلال موقعه هذا يرجح أنه كان يقع على إحدى الطرق الرئيسية المتفرعة من مدينة طرابلس، ربما من النصب الميلية التي وضعت في بداية الطريق الساحلي سواءً الممتد من طرابلس إلى مدينة لبدّة شرقاً، أو من مدينة طرابلس إلى صبراته غرباً، أو ربما ينتمي لنصب أميال الطريق الأوسط الرابط بين طرابلس مزدة.

- نصب ميل سجل موقع اكتشافه بمدينة الخمس تحديداً داخل مسجد ، وهو يعود لترميمات كاراكلا أيضاً في عام 216م، ويحمل رقم الميل 3 (III)، وهذا كل ما يمكن استنتاجه من نقشه⁽²⁾، وبناءً على موقعه بمدينة الخمس فرما يكون من النصب الميلية التي نصبت على الطريق الساحلي المتفرع من مدينة لبدّة، أو ربما من ضمن النصب الميلية التي تنتمي للطريق الحدودي المتفرع أيضاً من مدينة لبدّة.

- نصب ميل لا يحمل رقماً للمسافة، كما لم يوثق أيضاً موقع اكتشافه، وكل ما يمكن قراءته من نقشه هو الرقم 3 (III)، الذي ربما يشير إلى تاريخه العائد للقرن الثالث الميلادي، والكلمتين الواضحتين في أول سطر وهما الإمبراطورين القياصرة (IMPP Caes)، التي بدأت بها

* يحتفظ به الآن في متحف طرابلس.

(1) J.M.Reynolds &J.B. Perkins, Op Cit ,P.236.

(2) Ibid.

أغلب نقوش نصب الأميال⁽¹⁾، إضافة إلى أحرف غير واضحة لاسمين علم ربما كانت هذه الأسماء أسماء الأباطرة الذين في العادة ما كانت تستهل بهم بداية نقوش نصب الأميال⁽²⁾، ومن المرجح أن هذا النصب الميلي ربما يعود لعهد ترميمات دقلديانوس وماكسيميانوس خلال فترة الحكم الرباعي وما بعدها، والتي ظهر في نقوشها تكرار في بعض الحروف التي جاءت في العادة في الألقاب الإمبراطورية للكناية عن اسم جمع أي الأباطرة والقيصرة، كما يمكن مقارنة رقم 3 (III) في آخر سطر، من نقش نصب لبدة الذي يشير لفترة قنصلية ماكسيميانوس ربما وليست للقرن الثالث الميلادي.

إضافة لذلك كشف عن ثمانية نصب ميلية معلومة المواقع ومعلوم انتمائها لأي الطرق لكنها لا تحمل أرقاماً للمسافة، فقد عرضت نقوشها للتلغف بالكامل ومنها:

- نصب ميل على الطريق الرابط بين مدينتي طلميثة وتوكرة، وذلك عند الميل الأول ابتداءً من مدينة طلميثة، وكل ما يظهر من نقشه فقط هو حرف (A)، الذي ربما يشير لرقم الميل الأول، وقد حدد موقع اكتشافه على الطريق الساحلي غرب مدينة طلميثة قرب الضريح الهلنستي بطلميثة*⁽³⁾.

- جزء من عمود نصب ميل اكتشف في منطقة تنسلوخ الموقع المطابق للمحطة المشتركة (Adriana) أو (Hadrianopolis) الواقعة على الطريقين الساحليين الحدودي والمدني على الطريق الرابط بين تلك المحطة ومحطة توكرة المسماة (Tauchira) أو (Theucira) والذي اكتشف أنه لا يحمل نقشاً⁽⁴⁾.

(1) J.M.Reynolds &J.B. Perkins,Op Cit,P.236.

(2) Ibid.

(3) R.G.Goodchild, "Roman Milestones in Cyrenaica", op cit ,p.86.

(4) JB. Ward.Perkins& R.G.Goodchild, Op Cit, P.415.

* يحتفظ به في متحف طلميثة

- نصب ميل واحد فقط، كشف عنه على الطريق الجنوبي الرابط بين مدينتي طلميثة وكيريني الموصوف في دليل الأنطونيين، وتحديداً بمنطقة سيدي محمد الحمري، وقد تعرض نقشه للتآكل كاملاً، حيث لم يستتج منه شيء للقراءة⁽¹⁾.

- كشف عن أربعة نصب ميلية مقطوعة من الحجر الجيري، عند محطة الميل الثانية على الطريق الرئيسي الرابط بين مدينتي كيريني وبالغزاي، ربما تعود كل منها لفترات تاريخية مختلفة من ترميمات العديد من الأباطرة لكن نقوشها متآكلة بالكامل⁽²⁾.

- اكتشف * Ettore عام 1915م نصب ميل على طريق كيريني أبو للونيا، وحدد موقع اكتشافه قرب حصن الشارة، وتحديداً على الحافة الجبلية الممتدة بين وادي الحولا ووادي النصورية، وبالرغم من تآكل نقشه بالكامل، إلا أن اكتشاف هذا النصب بهذا الموقع كان هام جداً؛ وذلك لأنه أوضح امتداد مسار هذا الطريق خلال العصر الروماني عند قمة هذين الواديين، ومن ثم نزوله إلى الساحل من خلال منفذ وادي النصورية على السهل الساحلي بسوسة⁽³⁾.

(1) R.G.Goodchild, "The Roman Road", op cit,p.163.

(2) R.G.Goodchild, "Roman Milestones in Cyrenaica", op cit ,p.86.

* قد أشير لهذا النصب في عام 1861م، من قبل الرحالة سميث وبورشر، ثم في عام 1937م، أشار لموقع هذا النصب الملي جاسبارو أوليفيريو، راجع: Andre Laronde, "Miliario Dell'imperatore Adriano" Op Cit, p.190.

(3) Ibid, p.88.

المبحث الثالث: الترميمات التي أجريت على الطرق في العصر الروماني في ليبيا

واستناداً على أقدم نصب الأميال المكتشفة في إقليم كيرينايا والتي تعود لمنتصف القرن الأول الميلادي في حوالي عامي 45-46م من عهد كلاوديوس وهو نصب الميل 1 على طريق كيريني بالغراي (انظر صورة رقم 60، الملحق رقم 3)، الذي أجرى تحت إشراف نائب القنصل (Proconsul) على ولاية كريت وكيرينايا المسمى كايسيرنيوس فينتونيوس (Caesernius veientonis)، (انظر نقش رقم 3، الملحق رقم 4) حيث ينسب جولد تشايلد Goodchild لكلاوديوس كأول امبراطور يُعنى بإصلاح الطرق في إقليم كيرينايا وذلك بوضع نصب للأميال عند مسافة ميل واحد على تلك الطرق التي يعود بناؤها للعهود الإغريقية قبل الاحتلال الروماني لإقليم كيرينايا بحوالي ستة قرون⁽¹⁾.

وبعد إصلاحات كلاوديوس تشهد كافة أقاليم الإمبراطورية الرومانية إهمالاً في إنشاء الطرق أو إعادة ترميمها وذلك من عهد نيرو حتى عهد فيتليوس، ثم تشهد من جديد في عهد فسباسيان نشاطاً عارماً من الإصلاحات خاصة في أقاليم شمال أفريقيا التي تُعد ممولاً رئيسياً لروما بالحبوب، فقد خصصت لها أموالاً؛ لخدمة طرقاتها في عهد فسباسيان⁽²⁾، إلا أن النصب المكتشف على طريق كيريني أبو للونيا العائد لعهد نيرو يؤكد أن هناك ترميمات كانت قد أجريت على الطرق خلال تلك الفترة المحددة بين حكم نيرو وفيتليوس التي يرجح أنها شهدت إهمالاً في الأقاليم الرومانية، وهو أقدم نصب ميل اكتشف على هذه الطريق وهو يعود للسنوات الأولى من عهد نيرو فيما بين عامي 54-55م وذلك بعد حوالي 10 أعوام فقط من ترميمات كلاوديوس (انظر نقش رقم 4، الملحق رقم 4).

⁽¹⁾ R.G.Goodchild, "The Roman Road.....", op cit, P. 162.

⁽²⁾ يسيرة السيد ياقوت الخولي، مرجع سابق، ص36.

وفي إقليم كيرينايا رمت الطرق بعد حوالي أكثر من 20 عام من إصلاحات نيرو، كما يتضح من النصبين اللذين يعودان لعهد فسباسيان في حوالي الفترة الممتدة بين عامي 77-79م من حكم نائب القنصل (Proconsul) المُسمّى في النقش (L.Monicius Rufus) الذي أشرف على إصلاح طريق كيريني بالغراي ربما في نفس الفترة الزمنية (انظر نقش رقم 5، 6، الملحق رقم 4)، وبعد حوالي أكثر من 20 عام أخرى على إصلاحات فسباسيان على طريق كيريني بالغراي، تعود ثلاثة نصب تم اكتشافها على هذه الطريقين لعام 100م من حكم تراجان وهما نصب الميل رقم 1، 2 على طريق كيريني أبو للونيا، ونصب رقم الميل 8 على طريق كيريني بالغراي، وبعد حوالي خمسة عشر عاماً فقط من إصلاحات تراجان على هذه الطرق تم تدميرها في فترة الثورة اليهودية عام 115م، أثناء حصارهم لمدينة كيريني وقطع جميع سبل المواصلات المؤدية إليها خاصة الطريق الذي كان يربطها مع ميناءها أبو للونيا⁽¹⁾، ومن أبرز الإصلاحات التي يمكن نسبتها لعهد تراجان، هو التغيير الذي أجرى على مسار الطريق بين مدينتي كيريني وأبو للونيا عن مسارة الأقدم، الذي تعود نشأته للعصر الإغريقي، والذي كان يسلك وادي لبيض، وقد تمّ تعديله في العصر الروماني؛ ليعبر منطقة أسهل تضاريساً وهي أعلى المدرج التضاريسي الثاني بعيداً عن الأودية الصعبة، التي تقع إلى الشرق منه، والتي كان يعبرها الطريق الأقدم في العهد الإغريقية⁽²⁾.

إلا أنه وفي هذا المسار الجديد الذي يتفرع من الطريق الأقدم عند سيرة قامبو إلى الشمال، والذي تم التأكد من مساره بواسطة نصب هادريان، الذي كشف إلى جانبه أيضاً نصب آخر يعود لعهد كلاوديوس وهما يحملان نفس رقم الميل 5 ويتضح أنّ مسار الطريق الجديد كان مطروفاً قبل عهد تراجان، ربما يعود لإصلاحات كلاوديوس على طريق كيريني أبو للونيا وفي نفس الفترة التي

(1) Ettore Ghislanzoni, "Miliario Dell' Imperatore Adriano sulla strada cirene- Apollonia", OP Cit, P.156.

(2) D.White, "Cartographic Surveys Twon plan And Aqueduct", Op Cit, P .38.

أقام فيها الجسر الترابي على منحدر المدرج التضاريسي الثاني عند نزوله على سهل سوسة، أو ربما يعود تعديل هذا المسار الذي ينسب للرومان إلى قبل عهد كلاوديوس، وأنَّ كل ما قام به كلاوديوس هو إعادة ترميمه فقط، وأنَّ ما قام به تراجان أيضاً في عام 100م هو إعادة ترميم فقط، ثم رُم مرة ثانية في عهد هادريان بعد ثورة اليهود⁽¹⁾، واستناداً على أقدم النصب الميلية المكتشفة على المسار الجديد وهو نصب الميل رقم 5 على طريق كيريني أبولونيا الذي اتضح أنه يعود لعهد نيرو وليس لعهد كلاوديوس ارجح إعادة تغيير مسار هذا الطريق وإقامة الجسر الترابي عليه لعهد نيرو أو ربما لفترة أقدم، وتعود إصلاحات هادريان بعد مرور ثمانية عشر عاماً فقط من إصلاحات تراجان على الطرق في إقليم كيرينايا وذلك في الفترة الممتدة بين عامي 118-119م، وذلك لإصلاح ما دمرته ثورة اليهود في هذا الإقليم الذي شهد إعادة إعمار لمدنه وقراه منذ بداية عهد هادريان بفضل تسخير حوالي 3.000 جندي من الجيش وهم من فئة المحاربين القدامى الذين تم استدعائهم لإقليم كيرينايا بعد ثورة اليهود لإتمام هذه المهمة، حتى لقب بين سكان الإقليم بالمؤسس⁽²⁾، وربما يكون هؤلاء المحاربون جنوداً لتلك الكتيبة العسكرية التي أصلحت طريق كيريني أبو لونيا، المشار إليهم في نقوش نصب الأميال التي تعود لعهد هادريان، كمجندين نظاميين ينتمون إلى الكتيبة العسكرية التي وردت في النقوش (انظر نقش رقم 10، 11، الملحق رقم 4).

(1) Ettore Ghislanzoni, "Miliario Dell' Imperatore Adriano sulla strada cirene- Apollonia", Op cit, P.160.

اندلعت ثورة اليهود في أواخر عهد تراجان عام 115م في إقليم كيرينايا ومن ثم مصر وغيرها من الأقاليم، وقد أرسل لقمعها خيرة جنرالات الحرب وهو الجنرال ماركوس توريو الذي نجح في إخمادها بعد حوالي ثلاثة سنوات في بداية عهد هادريان في عام 118م، والذي قدم على جلب مستعمرين جدد للإقليم بعد أن فني عدداً كبيراً من سكانه والذي يقدره المؤرخ Dione Cassio بحوالي 220.000 شخص راجع: Ettore Ghislanzoni, "Miliario Dell' Imperatore Adriano sulla strada cirene- Apollonia" op cit, p.156.

(2) ج. جود تشايلد، قورينا وأبو لونيا دليل تاريخي ووصف عام لآثار المدنيين، مرجع سابق، ص 44.

وبعد عهد هادريان الذي اشتهر بشق وإصلاح الطرق في كافة أرجاء الإمبراطورية الرومانية، توقفت حركة بناء الطرق من جديد في جميع الأقاليم خلال عهد الأباطرة اللاحقين لفترة طويلة، أو ربما اقتصروا فقط على إجراء بعض الإصلاحات إذا استدعى الأمر فقط⁽¹⁾، وفي هذه الفترة لا نجد لهؤلاء الأباطرة أي دور في إصلاح الطرق في إقليم المدن الثلاث، وذلك من عهد كلاوديوس حتى عهد هادريان، الذين تعاقبت إصلاحاتهم على طرق المواصلات في إقليم كيرينايا، في الوقت نفسه من خلال آخر المكتشفات من نقوش هذه النصب الميلية لم نجد لأغسطس وتيبيريوس أي دور في بناء أو ترميم الطرق في إقليم كيرينايا اللذان كانا لهم دور في ترميم وإنشاء الطرق في إقليم المدن الثلاث في وقت مبكر من العصر الإمبراطوري، وأمّا عن طرق المواصلات في كل ليبيا وبعد عهد هادريان في عام 118م تم إهمال قطاع المواصلات لفترة طويلة ربما حتى عام 216م وذلك في عهد كاراكلا، فلم يكتشف خلال هذه الفترة التي تقدر بحوالي قرن من الزمان أي أثر يدل على إصلاح الطرق في إقليم كيرينايا أو في إقليم المدن الثلاث يمكن نسبته إلى هذه الفترة الزمنية التي ربما تدل على أنّ الأباطرة طوال القرن الثاني الميلادي بعد هادريان لم يجروا فيها أي إصلاحات تخص قطاع المواصلات في كافة أرجاء ليبيا.

ومن ثم فقد طالت الإصلاحات التي قام بها كاراكلا جميع طرق المواصلات في إقليم المدن الثلاث والتي أجريت جميعها في عام 216م، ويعد هو أول إصلاح يُجرى على الطرق في إقليم المدن الثلاث من بعد إصلاحات أغسطس وتيبيريوس، وذلك بعد حوالي قرنين من الزمن، وهي مدة طويلة جداً لا يمكن التسليم بها، وربما يرجح ذلك لعدة أسباب، أولها ربما بسبب الطمس المتعمد لأعمال الأباطرة السابقين لعهد كاراكلا، أو ربما بسبب استخدامها كمواد بناء في فترات لاحقة، منها إصلاح الطريق الأوسط الذي يربط بين طرابلس ومزدة، فقد كشف على امتداد هذا

⁽¹⁾ يسرية السيد ياقوت الخولي، مرجع سابق، ص36.

الطريق الذي مر بالعديد من الإصلاحات، من عهد كاراكلا في عام 216م، ثم أصلح في عهد ماكسيمينوس في عام 237م، ثم أصلح في عهد جورديان الثالث في فترة غير معروفة، ثم أصلح مرة أخرى في عهد جالينوس في عام 262م، ثم أصلح ربما آخر مرة في عهد أوريليان في عام 275م، وتعود حوالي ستة عشر نصب ميل لإصلاحات كاراكلا على هذا الطريق، ومن إصلاحاته على الطريق الحدودي، والتي أجريت في العام نفسه 216م، وكشف عن أربعة نصب تعود لعهد كاراكلا على هذا الطريق الذي توالى عليه الإصلاحات ربما من عهد تيبيريوس بدايةً من القرن الأول الميلادي في عام 15-16م، ثم أصلح في عهد كاراكلا في عام 216م، وأصلح في عهد ماكسيمينوس عام 237، ثم في عهد جورديان الثالث خلال عام 239م، وأصلح بعدها في عهد فيليب العربي، ثم في عهد جالينوس ثم في عهد كلاوديوس القوطي، إضافة لإصلاحاته على الطريق الساحلي الهام، حيث كشف إلى الشرق من لبدة عن حوالي ثلاثة نصب تعود لعهد، بينما تعاقبت الإصلاحات على هذا الطريق من عهد أغسطس في الفترة بين عامي 8-13م، ثم في عهد كاراكلا خلال عام 216م، وماكسيمينوس في عام 237م، وفي عهد جالينوس في حوالي عام 264م، ثم في عهد تاكيتوس في عامي 276م، وآخر إصلاح أجرى في عهد دقلديانوس في الفترة بين عامي 290-292م، أما طريق سوف الجين العلوي تعود كل النصب الميلية التي تم اكتشافها لعهد كاراكلا في عام 216م، وهي حوالي ستة نصب ميلية، ونصب واحد فقط يعود لإصلاحات ماكسيمينوس في عام 237م⁽¹⁾، وعلى الرغم من كثافة النصب الميلية التي تعود لإصلاحات كاراكلا التي تم اكتشافها على كافة الطرق في إقليم المدن الثلاث والتي تؤكد دور كاراكلا ربما كأول أمبراطور يُعنى بطرق المواصلات في إقليم المدن الثلاث بعناية خاصة، إلا أنه من المتعارف عليه أيضاً أن الإمبراطور سبتيوس سيفيروس كان له دور سابق في إعادة تنظيم

⁽¹⁾ R.G.Goodchild, "The Roman Road.....", op cit, P .158,159,160.

وتدعيم كافة الطرق بأقليم المدن الثلاث بالتحصينات الدفاعية وذلك على الطريق الساحلي والطريق الحدودي، وإنشائه لسلسلة من القلاع على امتداد الطرق الصحراوية التي تنسب لأباطرة الأسرة السيفيرية في القرن الثالث الميلادي، إلا أنه من المعتقد أن مؤسسها الأول هو سبتموس سيفيروس وذلك في الفترة بين نهاية القرن الثاني الميلادي وبداية القرن الثالث الميلادي، لكنها ربما لم تتجز إلا بعد عهده، وعلى الرغم من ذلك فلم يكتشف على كامل هذه الطرق أي نصب ميلية يمكن نسبتها لعده، وربما يكمن السبب وراء ذلك أنه لم يكن مهتماً بتخليد إنجازاته كما عرف فيما بعد في النقوش التي تعود للقرن الثالث الميلادي من عهد كاراكلا وخلفائه الذين اشتهروا بالإسراف في الإشهار بأنفسهم وتخليد إنجازاتهم⁽¹⁾.

على عكس أباطرة القرن الثالث الميلادي اللذين اشتهروا بإجراء ترميمات واسعة على طرق المواصلات في إقليم المدن الثلاث كُشف عن نصب ميل على طريق كيريني بالغراري يعود للقرن الثالث الميلادي لعهد الأجابالوس الذي لم يكتشف إلى الآن عن أي نصب يعود له في إقليم المدن الثلاث، وتكون ترميماته هذه بعد حوالي خمسة أعوام فقط من إصلاحات كاراكلا على الطرق في ليبيا وذلك في حوالي عام 221-222م أي بعد حوالي ما يقارب قرن من الزمان على ترميمات هادريان في إقليم كيرينايا، وبعد إصلاحات كاراكلا عام 216م توالى الإصلاحات على الطرق في إقليم المدن الثلاث، أولها بعد حوالي 20 عام على إصلاحات كاراكلا، في عام 237م في عهد ماكسيمينوس تم إصلاح الطريق الساحلي والحدودي وطريق طرابلس مزدة، وكذلك طريق سوف الجين العلوي وذلك من العام نفسه، وبعد حوالي عامين فقط أصلح الطريق الحدودي في عام 239م في عهد جورديان الثالث، كما أصلح أيضاً طريق طرابلس مزدة، لكن لم يتبق من نقوش

⁽¹⁾ R.G.Goodchild, "The Roman Road.....", Op Cit, P. 160.

نصب الأميال التي تعود لعهد جورديان الثالث على هذه الطريق أي تاريخ، وربما تم إصلاح طريق طرابلس مزدة في العام نفسه الذي أصلح فيه الطريق الحدودي خلال عام 239م.

تليها إصلاحات فيليب العربي على الطرق بإقليم المدن الثلاث، وكل ما تبقى من إصلاحاته هو إصلاحه للطريق الحدودي، كما يشير لذلك نقش نصب الميل 56، والذي لا يظهر فيه تاريخ محدد لذلك الإصلاح، إلا أنه ربما يتوافق مع العام نفسه الذي أصلح فيه هذا الإمبراطور طريق كيريني بالغراري وذلك في بداية عهده ربما بين عامي 244 - 246م أي بعد أكثر من 20 عام على إصلاحات الأجابالوس على الطرق في إقليم كيريناياكا⁽¹⁾، وهي مدة طويلة جداً لا تتناسب مع متطلبات الإصلاح المستمرة التي تلزم الطرق خاصة بإقليم كيريناياكا، وبعد مرور حوالي عشرين عام على إصلاحات فيليب العربي أصلحت الطرق من جديد في عهد جالينوس الذي أصلح طريق طرابلس مزدة في عام 262م، وأصلح في فترة أخرى ربما في عام 264م الطريق الساحلي، كما كان له دور أيضاً في إصلاح الطريق الحدودي لكن ليس هناك ما يؤكد في أي عام أجري هذا الإصلاح ربما يعود بين عامي 262 - 264م.

وبعد ذلك أصلحت الطرق في عهد كلاوديوس القوطي وكل ما تم اكتشافه يعود لإصلاحاته على الطرق، هو إصلاحه للطريق الحدودي فقط، عند نصب الميل 75، الذي لم يتبق في نقشه ما يشير في أي عام قد أجرى هذا الإصلاح في الفترة الممتدة بين 268 - 270م. وخلال عهد اوريليان أصلح طريق طرابلس مزدة مرتين خلال فترة حكمه، المرة الأولى في بداية عهده وذلك حوالي عام 271م، وذلك بناءً على نقش نصب الميل 106، والمرة الثانية في آخر عام من حكمه وذلك في حوالي عام 275م، كما يشير لذلك نقش نصب الميل 82، وفي عام 276م في عهد تاكيتوس الذي أصلح الطريق الساحلي، ومن المرجح أيضاً أن له دور في ترميم الطريق

⁽¹⁾ R.G.Goodchild, "The Roman Road.....", Op Cit, p. 170- 171.

الحدودي في فترة غير معروفة ربما في نفس العام الذي رمم فيه الطريق الساحلي، وبعد إصلاحات تاكيتوس انقطعت تلك الإصلاحات على هذه الطرق ربما لمدة خمسة عشر عاماً وذلك في عهد الإمبراطور دقلديانوس الذي أصلح الطريق الساحلي في الفترة بين عامي 290-292م⁽¹⁾. وكل ما تبقى من إصلاحاته في إقليم المدن الثلاث على الطرق هو نصب ميل واحد فقط الذي كشف عنه قرب ليدة على هذا الطريق.

كما كان لهذا الإمبراطور إصلاحات أخرى في إقليم كيرينايا، ولكن في فترة مختلفة عن إصلاحاته التي أجراها في إقليم المدن الثلاث، وذلك ربما في الفترة الممتدة من عام 293-305م، على طريق كيريني أبو للونيا، ثم أصلح مرة أخرى في حوالي عامي 305-306م وذلك بعد حوالي 50 عاماً من إصلاحات فيليب العربي، وربما كان لهذا الإمبراطور إصلاحات على طرق أخرى في إقليم كيرينايا والمدن الثلاث، ولكن لم يكتشف منها ما يؤكد ذلك، ويعود آخر إصلاح تم إجرائه على الطرق في إقليم كيرينايا لبداية القرن الرابع الميلادي في عهد قسطنطين بعد حوالي 20 عاماً من إصلاحات دقلديانوس، وهو النصب الوحيد الذي يعود للقرن الرابع الميلادي في كل ليبيا، والذي قد أجرى إصلاحاً على طريق كيريني أبو للونيا في الفترة الممتدة بين عام 326-333م⁽²⁾، وربما كان لهذا الإمبراطور إصلاحات أخرى على بقية الطرق في الإقليم ولكن يعوزنا الدليل الأثري على ذلك.

ويبرهن كل ما تم اكتشافه في إقليم كيرينايا من نصب للإيمال على طرقها والتي تعود لأزمنة مختلفة تمتد لأربعة قرون من الزمان، أهمية الإقليم واحد من الأقاليم الرئيسية في شمال

(1) Pierre Salama, op cit, P.40.

(2) R.G.Goodchild, "The Roman Road.....", op cit, P.171.

أفريقيا التي حُضت بإصلاحات الأباطرة طيلة العصر الروماني منذ بدايته⁽¹⁾، حيث ينفى Ghislanzoni الرأي القائل: إنَّ إقليم كيرينايا كان إقليمًا ثانويًا وأقل شأنًا من الأقاليم الأخرى خلال العصر الروماني، وإنَّ حصته من الإصلاحات كانت أقل بالمقارنة مع بقية الأقاليم في شمال أفريقيا، ويؤكد هذا بالعظمة والثراء الذي كانت عليه مدينة كيريني منذ بداية القرن الأول الميلادي، وخصوصاً وأنَّ تلك الطرق الرئيسية مثل الطريق الساحلي الذي كان يمر بالأراضي الليبية ابتداءً من موريتانيا إلى مصر، والطريق الحبيوي التجاري الذي كان يربط كيريني أبو لوليا وغيرها، التي كانت مطروقة منذ العصر الإغريقي، أصبحت طرقاً رسمية من طرق الإمبراطورية الرومانية منذ بداية القرن الأول الميلادي⁽²⁾، وقد توالفت هذه الإصلاحات على الطرق في إقليم كيرينايا طيلة العصر الروماني، فقد كانت هذه الطرق بحاجة دائمة للصيانة؛ وذلك بسبب أرضها التي تغلب عليها الطبيعة الجبلية ذات الأرضية الصخرية التي تكون عرضة للتآكل بسبب حركة العربات عليها مما يستدعي إعادة حفرها من جديد⁽³⁾.

وتعود أول عناية بالطرق في إقليم كيرينايا لعهد كلاوديوس، بينما تعود أول إصلاحات أقيمت على الطرق في إقليم المدن الثلاث لعهد أغسطس وذلك وفقاً لما تم اكتشافه، وهو ما يؤكد أن الاهتمام بقطاع المواصلات من أول أولويات الإدارة الرومانية من عهد أغسطس وتيبريوس؛ وذلك لدورها في سرعة الانتشار العسكري وتأمين هذه الأقاليم، التي أصبحت منذ ذلك العهد تحت السيادة الرومانية، وأنَّ وضع مثل هذه النصب للأميال على طرقاتها يُعد خطوة ضرورية؛ لإعادة

(1) Ettore Ghislanzoni, "Miliario Dell' Imperatore Adriano sulla strada cirene- Apollonia", Op cit, P. 161.

(2) Ettore Ghislanzoni, "Notizie Archeologiche Sulla Cirenaica", Op Cit, P.176.

(3) Denis Roques, Op Cit, P.15.

تنظيم تلك الأقاليم، ومن ذلك طرق اقليم المدن الثلاث الأمبورية (Emporia) التي كانت مطروقة قبل ذلك في العهد الفينيقي⁽¹⁾.

ونتيجة لاكتشاف أعداد من النصب التي تحمل رقم الميل نفسه، في الكثير من المحطات الميلية على الطرق حيث كان من المتعارف عليه قديماً في الكثير من المحطات على الطرق أن تتواجد مثلاً حوالي خمسة نصب تحمل رقم الميل نفسه وذلك عند المحطة نفسها، ويعود كل منها لإصلاحات إمبراطور⁽²⁾، ونستج من خلال اكتشاف العديد من النصب الميلية عند نفس المحطة الميلية تعود لأزمته أو قرون مختلفة، إلى أن مسار ذلك الطريق قد استخدم لفترة طويلة دون إجراء أية تعديلات على مساره، ومن مثل حالة تكرر بعض هذه الأرقام الميلية، فقد كشف عن الكثير منها خاصة في اقليم المدن الثلاث على بعض النصب التي تعود للإصلاحات المتتالية لأباطرة القرن الثالث الميلادي:

- يتكرر رقم الميل 30 على نصبين عند المحطة نفسها على الطريق الحدودي، أحدهما: يعود لإصلاحات ماكسيمينوس في عام 237م ويحمل رقم الميل 30، والآخر: يعود لإصلاحات جورديان الثالث في عام 239م ويحمل رقم الميل 30 أيضاً.

- ويتكرر رقم الميل 57 على نصبين ولكن كل واحد منهما كشف عنه في محطة على الطريق الحدودي، أحدهما: يعود لإصلاحات جورديان الثالث في عام 239م ويحمل رقم الميل 57، والآخر: يعود لإصلاحات كلاودويوس القوطي في الفترة ما بين 268 - 270م. ويحمل رقم الميل 57 أيضاً.

⁽¹⁾ Ginette Di Vita Evrard, op cit, P.13.

⁽²⁾ R.G.Goodchild, "The Roman Road.....", op cit, P.156.

- ويتكرر رقم الميل 82 على ثلاثة نصب عند المحطة نفسها على طريق طرابلس مزدة، الأول يعود لإصلاحات كراكلا في عام 216م ويحمل رقم الميل 82، والثاني لإصلاحات جورديان الثالث في الفترة من عام 238-244م ويحمل أيضاً الرقم 82، والآخر يعود لإصلاحات أوريليان في عام 271م ويحمل رقم الميل 82 أيضاً.

- ويتكرر رقم الميل 85 على أربعة نصب في محطة واحدة على طريق طرابلس مزدة، الأول: يعود لإصلاحات كراكلا عام 216م ويحمل رقم الميل 85، والثاني: لإصلاحات ماكسينميوس عام 237م ويحمل رقم الميل 85، والثالث: يعود لإصلاحات جورديان الثالث في الفترة من عام 238-244م ويحمل رقم 85 أيضاً، والرابع: يعود لإصلاحات جالينوس في عام 262م ويحمل رقم الميل 85 أيضاً.

- وكشف عن نصبين عند نفس المحطة 106 على طريق طرابلس مزدة، أحدهما: يعود لإصلاحات كراكلا عام 216م لكنه لم يتبقَ من رقمه شيء، والآخر: يعود لإصلاحات أوريليان عام 271م ويحمل رقم الميل 106.

- كما كشف عند المحطة 108 على نصبين على طريق طرابلس مزدة، ولم يبقَ من أرقامهما شيء، الأول: يعود لإصلاحات كراكلا عام 216م، والثاني: لعهد جالينوس عام 262م.

- وكشف عن نصبين عند محطة الطريق 114 على طريق طرابلس مزدة، وهما يعودان لعهد كراكلا، لكنهما لا يحملان رقم نتيجة؛ لتآكل نقوشهما.

- أما في إقليم كيرينايا على طريق كيريني أبو للونيا عند محطة الميل 5 التي كشف فيها على نصبين أحدهما: يعود لعهد إصلاحات نيرو، والآخر: لإصلاحات هادريان، كذلك عند محطة الميل الثانية على طريق كيريني بالغراري عن أربعة نصب لكنها لا تحمل نقوش.

- وعند الميل رقم 10 على طريق كيريني بالغراي، كشف على نصبين أحدهما: يعود لعهد فسباسيان، لكنه لا يحمل رقم، والثاني: يعود لإصلاحات فيليب العربي ويحمل رقم الميل 10.
- كما اختلفت نصب الأميال في إقليم كيرينايا عنها في إقليم المدن الثلاث إضافة إلى اختلاف شكلها، أيضاً في اللغة التي نقشت بها هذه النصب، وذلك في استخدام اللغة الرسمية وهي اللغة الإغريقية إلى جانب اللغة اللاتينية في إقليم كيرينايا وذلك في النصب التي تعود للقرنين الأول والثاني الميلاديين⁽¹⁾، ظلت اللغة الإغريقية هي اللغة الرسمية المتعامل بها في إقليم كيرينايا خلال العصر الروماني إلى جانب اللغة اللاتينية التي استخدمت كلغة ثانوية وهو ما يفسر ازدواجية اللغة في نقوش نصب الأميال المكتشفة في إقليم كيرينايا وكغيرها من النقوش عامة⁽²⁾
- مثل نصب الميل رقم 5 على طريق كيريني أبو للونيا الذي يعود لعهد نيرو الذي يحمل أعلاه نقش باللغة اللاتينية، وأسفله نقش باللغة الإغريقية. (انظر نقش رقم 4، الملحق رقم 4).
- ونصب الميل 5 على طريق كيريني أبو للونيا الذي يعود لعهد هادريان يحمل نصاً أغريقياً أسفل النص اللاتيني لم يتبق منه سوى سطر واحد فقط. (انظر نقش رقم 11، الملحق رقم 4)
- كذلك نصب الميل 1 على طريق كيريني أبو للونيا، الذي يعود لعهد تراجان في بداية القرن الثاني الميلادي الذي يحمل نقش بكلتا اللغتين أيضاً. (انظر نقش رقم 7، الملحق رقم 4).
- وفي بعض الأحيان تحمل بعض هذه النصب نقش باللغة الإغريقية فقط، مثال ذلك النصبين الميادين اللذين يعودان لعهد فسباسيان في منتصف القرن الأول الميلادي، أحدهما: يقع على طريق كيريني أبو للونيا عند الميل 4 (انظر نقش رقم 5، الملحق رقم 4)، والآخر: عند الميل رقم 10 على طريق كيريني بالغراي (انظر نقش رقم 6، الملحق رقم 4).

⁽¹⁾ R.G.Goodchild, "The Roman Road.....", op cit, P.162.

⁽²⁾ عبد اللطيف محمود البرغوثي، مرجع سابق، ص 280.

- ونقش نصب الميل الواقع على طريق كيريني بالغراري العائد لعهد الأجابالوس الذي

يحتوي نصاً باللغة الإغريقية فقط (انظر نقش رقم 15، الملحق رقم 4).

ويصل عدد النصب المكتشفة في إقليم كيرينايا لحوالي 11 نصب باستثناء نصب هادريان الذي يقف في المنتصف بين نقطة الصفر في مركز المدينة، وأول نصب على طريق كيريني أبو للونيا، إضافة لهذا الرقم 8 نصب أخرى كُشف عنها في إقليم كيرينايا لكن نقوشها بدت متآكلة بالكامل ولم يتبقَ منها شيء يذكر، ومن خلال ما تم اكتشافه من نصب أميال في إقليم كيرينايا، والتي تعود إلى بداية القرن الأول الميلادي في عهد كلاوديوس حتى بداية القرن الثاني الميلادي في عهد هادريان، ثم لا نجد لأباطرة القرن الثالث الميلادي الذين اهتموا بإصلاح طرق المواصلات في إقليم المدن الثلاث أي دور إصلاحي بالمقابل في إقليم كيرينايا، باستثناء الإصلاحات التي قام بها الإمبراطور فيليب العربي على طريق كيريني بالغراري ربما في بداية حكمة بين عامي 244 - 246⁽¹⁾ (انظر صورة رقم 89، الملحق رقم 3)، يضاف لذلك ترميمات الإمبراطور الأجابالوس على نفس هذه الطريق في حوالي عام 221م التي تسبق ترميمات فيليب العربي بحوالي 20 عام، وربما من ذلك التاريخ لم يُجرَ أي إصلاح على الطرق في كيرينايا حتى عهد دقلديانوس ومن ثم قسطنطين الذين أقاموا إصلاحات على طريق كيريني أبو للونيا في نهاية القرن الثالث وبداية القرن الرابع الميلادي، ومن ثمَّ فإنَّه من القرن الخامس الميلادي لم يعد الأباطرة مهتمين بوضع مثل هذه النصب للأميال على الطرق، وذلك كان في جميع أصقاع الإمبراطورية، حتى أصبحت في أواخر العصر الروماني من العادات القديمة المنسية، أو ربما يكمن سبب اختفائها من الأساس ناتج عن إهمال قطاع طرق المواصلات من قبل أباطرة هذا العصر⁽²⁾.

⁽¹⁾ R.G.Goodchild, "The Roman Road.....", op cit, P164.

⁽²⁾ Ibid.

وختاماً لما سبق من خلال دراسة تواريخ نقوش نصب الأميال المكتشفة على الطرق الرئيسية في ليبيا عامة، التي تتراوح من عهد اغسطس إلى عهد قسطنطين، وهي فترة زمنية طويلة تبلغ أربعة قرون من الزمن، حضت بها هذه الطرق للإصلاحات والتطوير وإنشاء طرقٍ جديدة في المناطق غير الممهدة بالطرق قبل العصر الروماني، عن مدى أهمية الأقاليم الليبية في النمو الاقتصادي للدولة الرومانية وتنظيماتها العسكرية خلال ذلك العصر.

الفصل الثالث: الخطوط البحرية

المبحث الأول:

طبيعة البحر الأبيض المتوسط وتأثيرها على النشاط الملاحي قديماً

المبحث الثاني:

خطوط الملاحة البحرية على طول السواحل الليبية

المبحث الثالث:

دور الساحل الليبي وعلاقته بمسارات الملاحة في البحر الأبيض

المتوسط خلال العصر الروماني

المبحث الأول: طبيعة البحر الأبيض المتوسط وتأثيرها على النشاط الملاحي قديماً

وقبل التطرق إلى موضوع المبحث الأساسي وهو طرق الملاحة التي كانت تشق البحر المتوسط خلال الحقبة الكلاسيكية وبالتحديد خلال العصر الروماني، يجب النظر أولاً في العديد من العوامل التي وفرت بيئة ملائمة لمزاولة الملاحة منذ أقدم العصور، وهي بيئة وطبيعة حوض البحر الأبيض المتوسط وتضاريسه والظروف المناخية والجوية التي أثرت على نشأت وتطور فنون الملاحة مع مر العصور، وأيضاً العوامل الطبيعية التي عملت على عرقلة الملاحة منذ القدم في المنطقة المحصورة للدراسة وهي منطقة جنوب حوض البحر الأبيض المتوسط، وأول هذه العوامل الطبيعية المورفولوجية، حيث أنه عند النظر إلى خريطة الشواطئ التي تحف جوانب البحر المتوسط المناسبة لرسو أو إيواء السفن التجارية الكبيرة التي كانت تجوب أعماق البحار نرى العديد من الاختلافات التي أثرت سلباً وإيجاباً على النشاط الملاحي، ويمكن ملاحظة ذلك التباين الطبيعي للتضاريس بين السواحل الشمالية للبحر المتوسط المتشكلة في السواحل الجنوبية لقارة أوروبا وغرب آسيا، التي تكثرت فيها التعاريج وتقل فيها الاستقامة مما كثر بها تكوّن الخلجان والرؤوس الأرضية والجزر، التي شكلت جميعها مرفئاً طبيعياً لحماية السفن التجارية كبيرة الحجم، كما تميزت هذه المرفئ الطبيعية بعمق مياهها مما يسهل على السفن الكبيرة التي كانت تقطع أعماق البحار دخول مثل هذه المرفئ الطبيعية⁽¹⁾، أما على الجهة المقابلة أي على السواحل الجنوبية للبحر المتوسط المتكونة من امتداد السواحل الشمالية لقارة إفريقيا، فإنها على العكس من ذلك حيث تقل فيها فرصة إيجاد مثل هذه المرفئ الطبيعية المتوفرة بكثرة على السواحل الشمالية، ويمكن ملاحظة المسافات الطولية الواقعة بين كل ميناء وآخر على الساحل الليبي مثلاً التي في العادة تصل لحوالي مئات الأميال، ويمكن الاستدلال على ذلك من المصادر القديمة أو من

⁽¹⁾ جوفري ريكمان، مرجع سابق، ص 17-20.

خلال المشاهدة على أرض الواقع، ويندر وجود الجزر التي تكون بمثابة موانئ أو محطات هامة على طرق الملاحة قديماً، بالمقارنة مع كثرتها بقرب السواحل الشمالية للبحر المتوسط، كما أنّ مياه البحر المتوسط بقرب السواحل الجنوبية تعتبر ضحلة، حيث يكون من الصعب الحصول على ميناء يكون منسوب مياهه عميق مما يسمح باستقطاب السفن كبيرة الحجم، كما تنتشر على طول السواحل الشمالية لإفريقيا الصخور والكثبان الرملية التي تعيق حركة السفن، ويندر أيضاً على طول هذه السواحل إيجاد المعالم الأرضية المعروفة كدليل إرشادي للملاحين قديماً، التي يمكن أن ترى من على مسافات بعيدة من أعماق البحار، مثل بعضاً من تلك الرؤوس والجبال والجزر التي كان الملاحون يسترشدون بها في معرفة طرقاتهم وتحديد اتجاههم الصحيح، بينما لا تنقص مثل هذه المعالم على السواحل الشمالية للبحر المتوسط⁽¹⁾، وبهذه الطبيعة لسواحل شمال إفريقيا المنبسطة اعتمد على إنشاء الموانئ الصناعية نظراً لنقص المرفأء الطبيعية، وذلك ببناء مراسي وكواسر للأمواج من مونة الكونكريت، ومنارات وغيرها من الملحقات الخاصة المطلوبة لإنشاء أي ميناء، ويمكن ملاحظة اعتماد هذا الأسلوب في البناء الموانئ على الجانب الشرقي من البحر المتوسط المتشكل في الساحل الفينيقي، المعروف بانخفاضه وانبساطه وقلة تعاريجه، إلا أنّ الساحل الفينيقي يتميز بكثرة جزره وشعابه المتشكلة في الألسنة الأرضية الممتدة داخل البحر والتي استغلت لإنشاء الموانئ عليها⁽²⁾.

بينما تعد أكثر وأهم السواحل المناسبة لإيجاد المرفأء الطبيعية فيها هي السواحل التي تكثر بها الألسنة والرؤوس والخلجان والجزر والمضائق مثل سواحل شبه جزيرة البيلوبونيز⁽³⁾، التي تقل عنها بقية السواحل الأوروبية مثل السواحل الأخرى المجاورة لها التي لا تقل موانئها عنها شهرة

(1) جوفري ريكمان، مرجع سابق، ص 17-20.

(2) سليم انطون مرقس، حضارات غارقة قصة الكشوف الأثرية تحت البحر، دار المعارف، مكتبة الدراسات التاريخية، مصر، 1965، ص 17، 156.

(3) لطفي عبد الوهاب يحي، اليونان مقدمة في التاريخ الحضاري، دار المعرفة الجامعية، الاسكندرية، 1991، ص 42.

وأهمية مثل سواحل شبه الجزيرة الإيطالية، التي تمتد سواحلها لحوالي 2000 ميل، إلا أنها قليلة التعاريج خاصة على الساحل الشرقي لشبه الجزيرة الإيطالية، والتي يقل فيها أيضاً الخلجان حيث تقع أغلب المرفئ الطبيعية الصالحة للملاحة البحرية على السواحل الغربية والجنوبية منها⁽¹⁾، بمقارنة تضاريس سواحل شبه جزيرة البيلوبونيز هناك تباين في كثافة المرفئ الطبيعية بين ساحلها الغربي والشرقي، فعلى الشواطئ الشرقية للبيلوبونيز التي تعج بالخلجان والأسنة والرؤوس البحرية عميقة المياه، بحيث تفوق إمكانات الساحل الغربي،⁽²⁾ كما تتميز السواحل الشرقية أيضاً بإطلالتها على بحر إيجه الذي تكثر به الجزر التي بلغت حوالي 483 جزيرة، مما أعطت بحر إيجه أهمية خاصة حيث سهلت عبوره من جميع الاتجاهات⁽³⁾، نظراً لاحتواء هذه الجزر على العديد من الموانئ الهامة التي تقع على طرق الملاحة قديماً، وبين هذه الجزر تقع العديد من المضائق والممرات البحرية التي عملت جميعها على تشكيل خطوط للملاحة منذ أقدم العصور، ومن خلال جميع هذه السمات جعلت من بحر إيجه بحراً هادئاً يصلح للملاحة في كل مواسم السنة، وذلك لكونه بحراً مغلقاً بواسطة جسراً من الجزر، فقد شهد بحر إيجه على التحديد نشاطاً ملاحياً منذ أقدم العصور والحضارات⁽⁴⁾.

فقد قربت تلك الجزر المنتشرة حول بحر إيجه المسافات بين السواحل الشرقية لشبه جزيرة البيلوبونيز والسواحل الغربية لآسيا الصغرى⁽⁵⁾، ومن أهم الجزر التي مهدت العلاقات البحرية بين الساحلين السابقين جزيرة رودس، حيث مهدت العلاقات البحرية بين السواحل الغربية لآسيا الصغرى والسواحل الشرقية لجزيرة كريت⁽⁶⁾، كما كان لموقع الجزر الكبرى المنتشرة في حوض

(1) فادية محمد أبو بكر، تاريخ الرومان، دار المعرفة الجامعية، 2011، ص 8.

(2) المرجع نفسه، ص 14.

(3) ليلي عبد القادر الغنای، تطور نظام دولة المدينة الإغريقية اثينا وإسبارطة نموذجاً 800-300 ق.م، منشورات مركز جهاد الليبيين لدراسات التاريخية، 2008، ص 22.

(4) لطفي عبد الوهاب يحيى، مرجع سابق، ص 43.

(5) المرجع نفسه، ص 28.

(6) ليلي عبد القادر علي الغنای، مرجع سابق، ص 24.

البحر المتوسط دوراً هاماً جداً في تحديد مسارات الطرق البحرية التي كانت تقطع البحر المتوسط من الشرق إلى الغرب ومن الشمال إلى الجنوب، ومن أهم هذه الجزر جزيرة كريت، قبرص، صقلية، مالطا، سردينيا، كورسيكا، التي عملت على ربط الخطوط الملاحية قديماً بين الشمال والجنوب أي: بين سواحل شمال إفريقيا وسواحل جنوب أوروبا، وذلك عبر جزيرة صقلية التي كان لها دور الوساطة على خطوط الملاحة منذ أقدم العهود بين سواحل شمال أفريقيا وإيطاليا، كما كان لمضيق جبل طارق نفس الدور للوساطة بين الساحل الأفريقي وسواحل شبه الجزيرة الإيبيرية، كما كان لموقع البحر الأسود دوراً مماثلاً لربط السواحل الشرقية لأوروبا مع السواحل الغربية لآسيا⁽¹⁾، اتسم البحر المتوسط كغيره من البحار بالعديد من الظواهر الطبيعية التي كان للبعض منها دوراً مساهم في الملاحة عبر العصور، والبعض الآخر من هذه الظواهر له دوراً سلبياً على النشاط الملاحي، إلا أن البحر المتوسط يعد من أكثر البحار الأقل تأثراً بالظواهر المؤثرة سلباً على الملاحة، ومن أهم الظواهر الإيجابية المساعدة على الملاحة، والتي كانت لها دوراً هاماً هي ظاهرة نسيم البر والبحر.

ظاهرة نسيم البر والبحر

العامل الطبيعي الأول المسؤول عن حدوث ظاهرة نسيم البر والبحر ناتج عن اختلاف في درجات الحرارة فيما بين الأرض والبحر، وذلك عند وصول هذا التفاوت إلى 3C درجات⁽²⁾ وفي أثناء ذلك تكون الأرض الأعلى حرارة أو دفيء من البحر وذلك خلال ساعات النهار مما يؤدي إلى هبوب نسيم من البحر الأقل دفيء نحو الأرض، وفي ساعات الليل يحدث العكس بحيث يكون البحر هو الأكثر دفيء مما يهب نسيم من البر نحو البحر، ويكون لهذه الظاهرة الطبيعية عاملاً مساعداً للملاحة، بحيث يساعد نسيم البر على دفع السفن التي تريد الإقلاع من الموانئ،

⁽¹⁾ لطفي عبد الوهاب يحي، مرجع سابق، ص28.

⁽²⁾ Pascal Arnaud, Op Cit, P.22.

ويكون موسم هذه الظاهرة خلال فصل الصيف⁽¹⁾ أما عن الفترة المحددة التي يهب فيها نسيم البر مثلاً تكون قبل حلول الليل، أما عن نسيم البحر يهب في فترة شروق الشمس ويستمر ساعة أخرى بعد شروقها، أما الفترة الزمنية الواقعة بين فترات هبوب نسيم البر والبحر، أي في الفترة التي يخمد فيها هبوب نسيم البر والبحر تتحرك فيها الرياح الموسمية التي تساعد على الإبحار، وتقدر تلك الفترة الزمنية الواقعة بين خمود النسيمين بثمانية ساعات تقريباً⁽²⁾، في الواقع لا يتعدى تأثيرها أو هبوبها إلا على مسافات قريبة من السواحل، وخاصة في الملاحة بقرب الرؤوس الأرضية والجزر⁽³⁾ بحيث لا يتعدى مدى نسيم البر والبحر بعيداً عن الشواطئ سوى 12 ميل فقط⁽⁴⁾ أما في أعماق البحر لا يصل لها أي تأثير مما يكون لهذه الظاهرة تشجيع على الملاحة بقرب الساحل أثناء هبوب نسيم البر والبحر، حيث يمكن الاستفادة منها لمسافة 20 ميل فقط من الساحل، في الواقع خبرة الملاحين تؤكد أن مدى تأثير ظاهرة نسيم البر والبحر لا تبعد عن الساحل أكثر من 10 ميل فقط، أما في أعماق البحار الذي لا يصله نسيم البر والبحر، فإن هذه الظاهرة المؤثرة على المنطقة الساحلية تُثير حدوث هبوب للرياح الموسمية قوية الهبوب على أعماق البحار، مما تكون عاملاً مساعداً على الإبحار حتى في أعماق البحار بعيداً عن السواحل⁽⁵⁾.

ظاهرة المد الجزر

تعتبر ظاهرة المد والجزر من الظواهر التي لها تأثيراً سلبياً على النشاط الملاحي قديماً وحديثاً، كما كان لهذه الظاهرة أيضاً القليل من السمات المساعدة على الملاحة في الوقت نفسه، وعلى الرغم من خطورة ظاهرة المد والجزر تلك إلا أن البحر المتوسط يعتبر الأقل تأثراً بمثل هذه

⁽¹⁾ جوفري ريكمان، مرجع سابق، ص19.

⁽²⁾ Pascal Arnaud, Op Cit, p.22-23.

⁽³⁾ I bid.

⁽⁴⁾ جوفري ريكمان، مرجع سابق، ص19.

⁽⁵⁾ Pascal Arnaud, Op. Cit, P.23.

الظاهرة الطبيعية، بالمقارنة مع غيره من البحار مثل البحر الأحمر الذي تعد الملاحة فيه خطرة بسبب تأثيره بقوة هذه الظاهرة، وبالمقارنة مع ما يحدث في المحيطات من الأعاصير الناتجة عن ظاهرة المد والجزر، خاصة باعتبار البحر المتوسط بحراً كبير الحجم مع غيره من البحار.

ويكون لظاهرة المد والجزر تأثيراً طردياً في زيادة سرعة التيارات المائية في البحار، ويكون المصدر الذي تتبثق منه هذه الظاهرة المؤثرة على البحر المتوسط في المحيط الأطلسي تحديداً، حيث يمتد تأثير هذه الموجات إلى البحر المتوسط عبر مضيق جبل طارق، ويكون لها تأثيراً قوياً على هذا المضيق خاصة وخلجانه في زيادة سرعة التيارات المائية به، كما يمتد تأثير هذه الظاهرة على بقية خلجان البحر المتوسط ومضائقه، التي يكون لها تأثيراً سلبياً على الملاحة عامة، وإن كان تأثير بقية الخلجان بهذه الظاهرة أقل من تأثيرها على مضيق جبل طارق⁽¹⁾ ويكون المسبب الطبيعي لحدوث هذه الظاهرة في المحيطات ناتجة عن تأثير الجاذبية التي تحدث بين القمر والشمس⁽²⁾، ونتيجة لهذه الظاهرة التي تنشأ في المحيطات ويبلغ تأثيرها عبر المضائق إلى البحار المغلقة مثل البحر المتوسط، ويكون تأثير هذه الظاهرة على حدوث تيارات مائية متبادلة بين البحر المتوسط والمحيط الأطلسي حيث تندفع تيارات مائية تحت سطح البحر لمياه ثقيلة وعالية الملوحة مقابل تيارات مندفعة بالعكس من المحيط الأطلسي إلى البحر المتوسط فوق سطح البحر لمياه أخف من مياه البحر المتوسط وأقل ملوحة نسبياً من مياه البحر المتوسط، ويبلغ متوسط سرعة التيارات المنبعثة من المحيط الأطلسي إلى البحر المتوسط 6 عقد بحرية*، ونتيجة لهذه العملية

(1) Pascal Arnaud, Op Cit, p. 24.

(2) سليم أنطون مرقس، مرجع سابق، ص38.

* العقدة البحرية وحدة قياسية استخدمت في تحديد سرعة الإبحار، وذلك بحساب عدد العقد البحرية خلال الساعة الواحدة، وهي تعادل أو تقاس بالميل البحري الحالي المقدر بحوالي 1.852 كم، إلا أن أصول هذه الوحدة القياسية تعود ربما للقرن الخامس عشر الميلادي، حيث كان البحارة يقومون بإلقاء حبل مربوط في أداة خشبية في البحر بينما يكون الطرف الآخر للحبل مربوط في مؤخرة السفينة، ويكون طول هذا الحبل 1.852 كم، بينما يعقد على طوله بعد مسافة كل 14 م فقط عقدة واحدة وهكذا إلى نهايته، وبواسطة مرور هذه العقد الذي يقوم البحار بعدها ويعرف مدى سرعة التيارات البحرية وذلك بمقارنة عددها مع مدة ساعة زمنية باستخدام ساعة رملية، إلا أن المسافة المحددة بين العقد أخذت من مسافة الميل البحري المعروف في العصور الكلاسيكية، الذي يعادل 8 ساتديون أي حوالي 14.72 م. راجع:

الطبيعية التي من دونها ستتحول البحار إلى مياه راكدة، تحدث تيارات مائية تدور بعكس اتجاه عقارب الساعة في عدة مناطق من البحر المتوسط، البعض منها كان عاملاً مساعداً على الملاحة، أما في بعض المناطق فقد كان تأثيرها سلبياً على النشاط الملاحي، ويكون التيار الذي كان عاملاً مساعداً للملاحة التيار المائي الذي يمتد على طول سواحل شمال إفريقيا ابتداءً من مضيق جبل طارق أي: من الغرب حتى الشرق على طول سواحل شمال إفريقيا حتى الساحل الفينيقي، إضافة لتفرع إحدى هذه التيارات شمالاً حتى جزيرة صقلية ثم يمد على الساحل الغربي لشبه الجزيرة الإيطالية ويدور بعكس اتجاه عقارب الساعة نحو جبل طارق، وهناك العديد من التيارات المائية الناتجة عن ظاهرة المد والجزر تلك، مثل التيار الذي يدور بعكس عقارب الساعة شمال السواحل الجزائرية وتيار آخر يدور في الاتجاه نفسه غرب نهر التيبير⁽¹⁾.

يعتبر مضيق الدردنيل* الرابط بين البحر المتوسط وبحر مرمرة من أهم المضائق المتأثرة بهذه الظاهرة، وتكون الملاحة خطيرة أيضاً في مضيق جبل طارق؛ نتيجة لسرعة التيارات المائية مما يجعلها غير صالحة للملاحة⁽²⁾، يعد مضيق مسينيا الواقع بين جزيرة صقلية وشبه الجزيرة الإيطالية من أكثر المناطق خطورة وتأثيراً بظاهرة المد والجزر، حتى عرف ذلك التيار المائي القوي بتيار صخرتي تشارديس وسيلا (Scylla & charybids) وهما جزيرتان أحدهم تقع بقرب ميناء مسينيا والآخر قرب ميناء ريجيوم⁽³⁾ وقد أدت سرعة التيارات المائية بهذا المضيق إلى تحطم الكثير من السفن بهاتين الصخرتين؛ نتيجة لضيق المضيق بهذه المنطقة وقوة سرعة التيارات المائية المتبادلة بين البحرين التيرانى والأيونى⁽⁴⁾، ساعد تأثير المد والجزر في منطقة الحوض الشرقي من البحر

(1) جوفري ريكمان، مرجع سابق، ص17-18.

* حيث تبلغ سرعة التيارات المائية عند مضيق الدردنيل 3 عقد بحرية، ويصل تأثيرها حتى مسافة 25 ميلاً من عنق مضيق الدردنيل، ومن بعد هذه المسافة تقل سرعة التيارات إلى 2 عقد بحرية، وتكون أكثر خطورة في حال هبوب الرياح الشمالية مما يؤدي إلى أن تبلغ سرعة التيارات بهذه المنطقة الخطرة حوالي 5 عقد بحرية، راجع: Pascal Arnaud, Op Cit, P.26.

(2) بهية شاهين، أثار بحر إيجة وإيطاليا، كلية الآداب جامعة الاسكندرية، دار المعرفة الجامعية، 2017، ص13.

(3) المرجع نفسه، ص14.

(4) جوفري ريكمان، مرجع سابق، ص18.

المتوسط على الملاحة بالرغم من خطورته على السفن عند المضائق والقنوات البحرية⁽¹⁾، ومن أشهر هذه المضائق التي تعد خطرة على حركة الملاحة، مضيق مسينيا، ومضيق الدردنيل، ومضيق البوسفور، ومضيق بونيفاسيو، وقناة (chypre) بجزيرة قبرص، وقناة صقلية، وخليج سرت، حيث تؤدي ظاهرة المد والجزر تلك بخليج سرت إلى ارتفاع الأمواج إلى حوالي 1م، مما يؤثر سلباً على النشاط الملاحي به⁽²⁾، وعلى الرغم من التأثير السلبي لهذه الظاهرة الطبيعية على الحركة الملاحية بشكل عام إلا أن تأثيرها على البحر المتوسط يعتبر بسيط جداً بالمقارنة مع غيره من البحار، حيث أن ارتفاع الأمواج وسرعتها في البحر المتوسط لا تتعدى في المتوسط بضعة سنتيمترات فقط⁽³⁾.

المواسم الصالحة للملاحة البحرية في البحر المتوسط

تكونت الخبرات الملاحية لدى الملاحين نتيجة لتجاريمهم الملاحية عبر العصور، فقد كانوا على دراية واسعة منذ وقت مبكر جداً بأنواع وأسماء الرياح واتجاهاتها، وتحديد مواقيتها التي تهب فيها في العادة، وكيف أثر كل منها على الملاحة وكيفية التعامل معها، وتناقلت هذه الخبرات من ملاح إلى آخر مع تعاقب القرون وتطور تلك المهارات، وبناءً على تلك الخبرات عرف الملاحون منذ أقدم العصور تحديد الوقت المناسب لكل رحلة بحرية حسب إتجاهها ومدتها المطلوبة للوصول إلى وجهتها المحددة توافقاً مع تحديد الرياح المناسبة لكل رحلة بحرية.

لم تكن الملاحة متاحة على مدار السنة، فقد حددت الملاحة قديماً وفقاً لكل فصل من فصول السنة، وقد كان يفضل الإبحار في فصل الصيف وأحياناً بداية من فصل الربيع، عندما يكون الطقس مستقر والبحر خالي من العواصف التي تكثر أثناء فصل الشتاء، وقد كان هناك

⁽¹⁾ جوفري ريكمان، مرجع سابق، ص18.

⁽²⁾ Pascal Arnaud, Op Cit, pp.24, 174.

⁽³⁾ جوفري ريكمان، مرجع سابق، ص17.

تقويمان قديماً لتحديد الفترات التي يكون فيها البحر مناسباً للملاحة، وتسمى هذه الفترة بفترة البحر المفتوح ويكون هناك تقويمان خاصان بالملاحة أثناء فترة البحر المفتوح ويسمى أول هذه التقويمان بالتقويم المحدود، ويحدد فيه الوقت المناسب للإبحار ابتداءً من فصل الصيف حتى بداية فصل الخريف، وتحديداً من تاريخ يوم 27 من شهر مايو إلى يوم 14 من شهر سبتمبر، حيث يستغرق هذا التقويم المحدود فترة زمنية مقدرة بثلاثة أشهر ونصف فقط من السنة، بينما كان التقويم الثاني الذي يسمح بالملاحة بفترة زمنية أطول ويسمى بالتقويم الواسع أو الكبير، يبدأ تحديد فترة الملاحة فيه بداية من فصل الربيع حتى نهاية فصل الخريف، وذلك قبل حلول فصل الشتاء، وتحديداً من يوم 10 في شهر مارس حتى يوم 11 من شهر نوفمبر، بحيث يمتد هذا التقويم الملاحي لفترة ثمانية أشهر بحيث تكون الملاحة فيه مسموح بها في أعماق البحار، أي أن كل هذان التقويمان يقعان ضمن الفترة التي يسمى فيها البحر بالبحر المفتوح⁽¹⁾، أما عن الفترة التي يصبح فيها البحر محفوفاً بالمخاطر تبدأ من بداية فصل الشتاء إلى شهر مارس أو مايو، أي حتى الفترة التي يبدأ يستقر فيها الجو ويصبح صالحاً للملاحة، ويسمى البحر في هذه الفترة قديماً بالبحر المغلق (Mare Clasum)⁽²⁾ أي أنّ الملاحة قديماً في أعماق البحار كانت تبدأ من شهر مارس حتى نهاية شهر أكتوبر أو بداية نوفمبر⁽³⁾ وتقتصر الرحلات البحرية خلال هذه الفترة التي يكون فيها الجو خطر نتيجة لكثرة حدوث العواصف على الرحلات الضرورية أو الإجبارية، وذلك في حال نقص السلع الأساسية مثل الحبوب وغيرها أولدواعي سياسية في حال استنفار كتائب من الجيش لبعض البلدان⁽⁴⁾، إلا أن تلك الفترة التي تكثر فيها العواصف في أعماق البحار لا يمنع نشاط الملاحة الساحلية باستخدام سفن صغيرة الحجم، التي كانت تمارس نشاطها طيلة هذه الفترة بدلاً من السفن

(1) Pascal Arnaud, Op Cit, P.16.

(2) Ibid.

(3) Denis Roques, Op Cit, P.114-115.

(4) Lionel csson, (on the sea), Traval in The Ancient word, The Johns Hopkins university, London, 1994, P.150.

الكبيرة المعدة للإبحار في أعماق البحار، والتي عادة يتوقف استخدامها ويتم إرسائها في الموانئ
لحين السماح لها بالإقلاع عندما يصبح البحر مفتوحاً أو مناسب للملاحة⁽¹⁾

وتكون أفضل أشهر الملاحة طوال الفترة المسموح بها بالملاحة في أعماق البحار في شهر
يوليو خاصة، حيث يكون الجو أكثر استقراراً وهدوءاً، وتهب في أعماق البحار رياح صالحة
للملاحة، حيث تهب خلال شهر يوليو رياح تكون متوسط قوتها مناسبة للملاحة إلا أن قوتها
وسرعتها تختلف من منطقة لمنطقة داخل حوض البحر المتوسط، ففي المناطق التي يكون هبوبها
قوي لا تتعدى الرحلة عدة أيام فقط لقطعها في أعماق البحار، بينما في المناطق التي تكون فيها
هبوب الرياح هادئة أو ساكنة لحد ما يحتاج لقطع نفس طول المسافة تلك 100 يوم، وذلك ناتج
على قوة هبوبها التي تختلف من مكان لآخر⁽²⁾ إلا أن استقرار الجو في أعماق البحار كان في
أفضل أوقاته حتى شهر أغسطس، أي من شهر يوليو حتى أغسطس، حيث تكثر في هذه الفترة
هبوب الرياح التجارية⁽³⁾، وتميز الحوض الشرقي من البحر المتوسط بصلاحيته للملاحة باعتباره
من المناطق التي يسجل فيها هبوب قوي للرياح التي يكثر هبوبها في أعماق البحار خلال شهر
يوليو، حيث تساعد على الملاحة المباشرة في أعماق البحار، كما يتميز أيضاً القسم الجنوب غربي
من البحر المتوسط بقوة هبوب هذه الرياح أيضاً⁽⁴⁾، كما كانت الملاحة المباشرة في أعماق البحار
مفضلة أو تستمر حتى في فصل الربيع، كذلك خلال فصل الخريف، إلا أنها لا تتعدى المدة
الواقعة بين شهري سبتمبر أو أكتوبر⁽⁵⁾، أما عن الملاحة خلال فصل الشتاء التي كانت محظورة
في أعماق البحار، فهناك العديد من الدوريات التي وصلتنا والتي تسرد الرحلات التي كانت تبحر

(1) جوفري ريكمان، مرجع سابق، ص18.

(2) Pascal Arnaud, Op cit, P.17.

(3) فواد سالم أبو النجا، (هل كان هناك استيطان إغريقي في فورينائية قبل نزوح الثيرانيين إليها عام 631 ق.م.)، مجلة البحوث التاريخية، العدد 2، 1995، ص128.

(4) Pascal Arnaud, Op cit, P.18.

(5) Ibid, P.26.

في أعماق البحار خلال فصل الشتاء، منها قصة السفينة التي كانت تقل العالم (Paul) ورفاقه في نهاية شهر فبراير من جنوب جزيرة كريت إلى جزيرة مالطا في أعماق البحار، وقد تعرضت هذه الرحلة البحرية لهبوب الرياح الشمالية بقرب مالطا، مما دفعت السفينة إلى خليج سرت بليبيا، بينما استطاع الركاب النجاة بواسطة قوارب النجاة التي تزود بها في عادة السفن الكبيرة⁽¹⁾

الرياح المؤثرة على الملاحة:

وقد كان للمعرفة العميقة للملاحين بأسماء الكثير من أنواع الرياح وتحديد اتجاهاتها، دوراً هاماً في اختراع البوصلة*، ومن بين أهم الرياح التي عرفت قديماً والتي سجلت في البوصلة رياح ايبيج وأفريقيا (Iapygie, Afrique) التي كانت لها دوراً كبيراً في دفع السفن بين سواحل أفريقيا ورأس (Iapygie) بجنوب إيطاليا⁽²⁾، وتعد رياح القبلي أهم الرياح التي أثرت على طرق الملاحة في ليبيا حيث كان لها دوراً هاماً في مساعدة السفن على الإقلاع من الموانئ الواقعة على سواحل شمال أفريقيا، إذ تدفعا هذه الرياح نحو الشمال حتى أعماق البحار، وعرفت هذه الرياح بشكل خاص على سواحل إقليم كيرينايا وخليج سرت، التي تهب فيها بقوة فقد كانت عاملاً هاماً في نشاط الحركة الملاحية بين موانئ كيرينايا وسواحل شبه جزيرة البيلوبونيز أو غيرها من الجزر خاصة جزيرة كريت ذات العلاقة المتينة منذ أقدم العصور بسواحل كيرينايا، وتكون فترة هبوبها خلال شهر مايو ويونيو وشهر أكتوبر⁽³⁾، وتسمى هذه الرياح عند شعوب البلدان الواقعة بجنوب

(1) Pascal Arnaud, Op C it, P.16, 19.

* وهو جهاز دائري الشكل، أول اختراع له بحسب ما ذكر العالم بليني والعالم اجاتمير (Agathernere) قسمت الدائرة إلى اثني عشر قسمًا كل قسم يشير إلى اتجاه، وبناءً على هذه الاتجاهات سجلت أسماء الرياح واتجاهاتها في شكل دقيق جداً ومعقد الاستخدام، ثم طورت على الشكل نفسه ولكن قسمت من الداخل إلى ثمانية اتجاهات، ومن ثم طورت إلى أربعة اتجاهات فقط، وينسب اختراع آلة البوصلة للعالم تيموستين (Timosthene) وذلك بناءً على ما ذكره العالم اجاتمير، وعلى الرغم من معرفة العديد من العلماء أن الجهات الرئيسية أربعة، ولذلك يجب أن تكون البوصلة بأربعة اتجاهات من أمثال هؤلاء العلماء العالم (Lucian) والعالم (Homere) إلا أن الخبرة العملية أثبتت عملية البوصلة المكونة من ثمانية اتجاهات التي وصفت بأنها كانت الأكثر دقة راجع: Pascal Arnaud, Op cit, p. 54.

(2) Ibid, P.54.

(3) فؤاد سالم أبو النجا، مرجع سابق، ص138.

أوروبا أو ربما في بلاد الإغريق برياح سيروكو،⁽¹⁾ كما عرفت أيضاً باسم رياح (Noto)⁽²⁾، ويكون هبوب رياح القبلي (Noto) التي تهب على سواحل خليج سرت وكيرينايا من الجنوب الشرقي تحديداً، وعادة تمتد فترة هبوبها لمدة ثلاثة أيام، وهي فترة زمنية مناسبة جداً مع المسافة المطلوبة لقطع البحر المتوسط من الجنوب إلى السواحل الشمالية منه، كما أنها في الوقت نفسه تمنع نشاط الرحلات البحرية التي تفلح من السواحل الشمالية للبحر المتوسط نحو السواحل الجنوبية في فترات هبوبها، حيث يمتنع الملاحون أثناء فترات هبوب رياح القبلي من الملاحة إلى سواحل شمال إفريقيا، الذي يعتبر منخفض مما لا يوفر الحماية للسفن الراسية بموانئ ساحل شمال أفريقيا من هبوب رياح القبلي، وبذلك ستفضل الملاحة الساحلية في فترة هبوب رياح القبلي من السواحل الأوروبية إلى السواحل الإفريقية بالمرور عبر السواحل الغربية لقارة آسيا⁽³⁾.

لقد كانت الرحلات البحرية الشهيرة الرابطة بين مصر وشبه الجزيرة الإيطالية تعبر الأراضي الليبية؛ للاستفادة من هبوب رياح القبلي الجنوبية، وخاصة في شهري مايو ويونيو، حيث تكثر فيها الرحلات من مصر إلى سواحل إيطاليا، باستخدام السفن كبيرة الحجم حاملة الغلة إلى الشعوب الإيطالية⁽⁴⁾، وهذا ما أكدته أوراق البردي التي تصف تلك الرحلات البحرية التي كانت تسلك بين مصر وإيطاليا، بالرغم من وجود اقتراحات تدعم أن الرحلات بين هذين القطرين كانت تتم بشكل مباشر عبر أعماق البحار، إلا أن أوراق البردي تصف طريقين رئيسيين معروفين وهما الاثنان غير مباشرين، أحدهما يمر بالأراضي الليبية عبر الساحل من الإسكندرية حتى ميناء مطروح أو أبو اللونيا، ومنها تفلح تلك الرحلات بواسطة رياح القبلي نحو الشمال حتى إيطاليا، وربما مروراً بجزيرة كريت، أما الطريق الثاني فقد كان يمر بالحوض الشرقي من البحر المتوسط

⁽¹⁾ جوفري ريكمان، مرجع سابق، ص20.

⁽²⁾ Valeria, Op cit, P.288.

⁽³⁾ Pascal Arnaud, Op cit, P.174.

⁽⁴⁾ Ibid, P.27.

باستغلال التيارات المائية الناتجة عن ظاهرة المد والجزر، وذلك بالإبحار نحو جزيرة قبرص ومنها شمالاً نحو السواحل الجنوبية لآسيا الصغرى، ثم مروراً بجزيرة رودس نحو روما، وذلك في أثناء غياب هبوب رياح القبلي، وفي الفترة التي تهب فيها الرياح الموسمية المضادة لاتجاه الرحلات نحو الشمال⁽¹⁾، أما الرياح الشمالية المسماة بالرياح الموسمية أو السنوية، أو كما تعرف بالرياح التجارية الصيفية تكون عاملاً هاماً جداً في مساعدة الملاحة، حيث تساعد السفن على الإقلاع نحو أعماق البحار من السواحل الشمالية إلى السواحل الجنوبية للبحر المتوسط، ومن أشهر الرحلات البحرية التي اعتمدت على هبوبها الرحلات المقلعة من سواحل إيطاليا نحو مصر،⁽²⁾ وهي الرياح التي عرفت بأنها كانت تعيق الرحلات من بلدان شرق البحر المتوسط عبر أعماق البحار؛ لذلك كانت الرحلات المفضلة في فترة هبوب الرياح الموسمية تلك تتبع تعاريج الساحل،⁽³⁾ للسير من بلدان شرق المتوسط من مصر نحو سواحل فينيقيا متتبعاً السواحل حتى آسيا الصغرى ومنها عبر بعض الجزر الواقعة ببحر إيجه مثل جزيرة رودس أو عبر كريت أو غيرها نحو إيطاليا.

وهي رياح شمالية وشمالية غربية، وقد عرفت قديماً هذه الرياح باسم رياح بورا (Borea)، وقد عرفت قديماً بأنها رياح شمالية، حيث تتعدى سرعة هبوبها 40 عقدة بحرية، مما يؤدي إلى ارتفاع الأمواج من حوالي 5 م حتى 7 م، وتبلغ ذروتها في البحر الادرياتيكي خاصة، فقد وصلت أقوى سرعتها في بعض الأحيان 100 عقدة بحرية، مما يؤدي إلى ارتفاع الأمواج من حوالي 7 م إلى 10 م⁽⁴⁾، وتكون فترة هبوب الرياح الموسمية في شهر يوليو وبداية شهر أغسطس، وقد وردت أهمية هذه الرياح في أوراق البردي التي تشير لاستغلالها في رحلات العودة للسفن التي أبحرت

(1) Pascal Arnaud, Op Cit, P.13-14.

(2) Lionel Casson, Op cit, P.151.

(3) سليم انطون مرقس، مرجع سابق، ص223-224.

(4) جوفري ريكمان، مرجع سابق، ص18-20.

خلال شهري مايو ويونيو بواسطة رياح القبلي من مصر إلى روما، والتي كانت تتوقف في الموانئ الإيطالية لحين هبوب الرياح الموسمية، التي تدفعها في طريق العودة نحو السواحل الإفريقية، حيث لا تستغرق رحلة العودة بفضل هبوب الرياح الموسمية سوى خمسة أيام فقط من مضيق مسينيا إلى الاسكندرية، وثمانية أيام فقط من ميناء (Pouzzoles) الواقع على السواحل الغربية لإيطاليا إلى الاسكندرية⁽¹⁾، إلا أنه كما سبق وأن ذكرنا أن الرياح الشمالية تلك المعروفة قديماً باسم رياح بورا، لم تكن تعيق حركة الملاحة كلياً بين السواحل الجنوبية للبحر المتوسط والسواحل الشمالية، وذلك بالمرور برأس شيبير (Chyper) بجزيرة قبرص من مصر⁽²⁾، كما كانت هناك رحلات من ليبيا إلى مصر ومنها إلى جزيرة قبرص ومنها باتجاه الشمال نحو جزيرة رودس، أو من خلال سواحل فينيقيا إلى جزيرة قبرص، أو إلى سواحل جنوب آسيا الصغرى، كما سبق الذكر في الصفحة السابقة، ومن أشهر الروايات على تفضيل الرياح الموسمية للسفر أو الملاحة من روما إلى مصر، أو إلى سواحل شمال إفريقيا عامة، هي رحلة (Agrippa) من ميناء برينديس (Brindes) إلى ميناء الاسكندرية في فترة تسبق فترة هبوب الرياح الموسمية، ومن ثم قد أعدل تأجيل رحلته تلك بانتظار هبوب الرياح الموسمية في شهر يوليو، بعد أن نصحه الإمبراطور كاليجولا بذلك، متضحاً أن الرحلة في الأوقات التي لا تهب فيها الرياح الموسمية ستكون طويلة، وذلك أنها سنتبع السواحل من الغرب نحو الشرق أي من السواحل الإيطالية نحو الشرق عابرة بلاد الإغريق حتى سواحل فينيقيا ومنها إلى الاسكندرية وهي رحلة طويلة، مما يتضح أنّ الرياح الموسمية كانت تساعد السفن في الإبحار نحو أعماق البحار مباشرة إلى الاسكندرية أو سواحل شمال إفريقيا عامة في وقت قصير جداً⁽³⁾

(1) Pascal Arnaud, Op cit, P.27.

(2) Ibid.

(3) Ibid, P.26.

ومن أشهر الرحلات البحرية التي وصلتنا المستفيدة من هبوب الرياح الشمالية تلك للإقلاع نحو السواحل الليبية، ما وصلنا من هوميروس* وهيرودوت* عن رحلة بحرية قام بها المغامر ياسون (Giasone) ربما في حوالي القرن الثالث قبل الميلاد من جنوب شرق شبه جزيرة البيلوبونيز وتحديداً من رأس (Malea) قاصداً دلفي دفعته رياح بورا الشمالية نحو السواحل الليبية تحديداً إلى خليج سرت⁽¹⁾، ومن بعد ذلك هبت رياح القبلي (Noto) مما دفعت السفينة شمالاً نحو أعماق البحر، ومن ثم هبت الرياح المسماة قديماً برياح (Zefiro)، وهي رياح شمالية غربية يظل هبوبها موازياً لساحل شمال إفريقيا، حيث دفعته من الغرب إلى الشرق، ومن بعدها قابلت هبوب رياح القبلي مجدداً التي دفعته شمالاً⁽²⁾ ⁽³⁾، ومن هذه القصة يتضح أنّ الملاحين الإغريق كانوا على دراية واسعة بأسماء وأنواع الرياح المناسبة لكل رحلة بحرية معينة.

تطور المهارات والتقنيات الملاحية لمواجهة الظروف والمخاطر الطبيعية

اعتمد سير السفن العملاقة قديماً في أعماق البحار على الرياح؛ نظراً لاعتماد تلك السفن في سيرها على الأشرعة، فكان على السفينة التي تريد الإقلاع من مكان إلى آخر عابرة أعماق البحار تخير الرياح المناسبة لوجهة سيرها، مثلاً يجب أن يكون اتجاه الرياح موافق لاتجاه الرحلة وقوتها أو سرعتها مناسبة لدفع السفينة، وتوقيت أو المدة التي تستغرقها هبوب الرياح هل تتناسب

* هوميروس (Homero): شاعر قصصي إغريقي مؤلف ملحمتي الإلياذة والأوديسة (Iliad /Odyssey)، ولد في سميerna Smyrna أزمير حالياً بتركيا، يرجح البعض إعادة أعماله تلك بين القرنين الثاني عشر والتاسع ق.م، أو ربما في فترة أحدث، راجع: حسين فهد حماد، موسوعة الآثار التاريخية، ص642، ويشير هيرودوت إلى هوميروس أنه عاش في القرن الثامن ق.م، حيث يشير أنه عاش قبله 400 عام من الزمن، راجع: M.Marefa.org، ويرجح البعض أنه عاش في القرن الثاني ق.م والبعض بين القرنين السابع أو السادس ق.م، وقد ذكرت ملحمتي الإلياذة والأوديسة لأول مرة في المصادر القديمة في تاريخ هيرودوت، راجع:

Irene J.F.De Jong, *Homer Iliad Book XXII*, Cambridge University Press, United States of America, 2012, P.1.

* هيرودوت (Herodotus): مؤرخ إغريقي ولد في هيليكارناسوس بדרوم الحالية بتركيا، الواقعة على سواحل آسيا الصغرى المطلّة على البحر الأيحي في حوالي عام 484 ق.م، ومن أهم أعماله في التاريخ "التواريخ" في سبعة أجزاء لقبه شيشرون بأبي التاريخ، راجع: محمد المبروك الدويب، الكتاب الرابع من تاريخ هيرودوتس "هيرودوت" الكتاب السكيتي والكتاب الليبي، جامعة قاريونس، بنغازي- ليبيا، الطبعة الأولى، 2003، ص15-19.

⁽¹⁾ هيرودوت، الكتاب الرابع من تاريخ هيرودوتس (هيرودوت)، ت: محمد المبروك الدويب، جامعة قاريونس، بنغازي- ليبيا، 2003، ص 179.

⁽²⁾ Homer, *the Odyssey*, T: A.T.Murray, Vol: 1, Harvard university Press, London, 1919.book:4, 215-220.

⁽³⁾ Homer, *the Odyssey*, T: A.T.Murray, Vol: 2, William Heinemann, London, book:19,187-189.

مع مدة الرحلة، أي مع مدة الوصول المتطلبة من الميناء الذي أفلعت منه إلى الميناء المقصود الوصول إليه، وقد أشارت المصادر التاريخية والأدبية كثيراً لأنواع وأسماء الرياح كمعول أساسي بدونه تتوقف الرحلات؛ نظراً لاستخدام السفن الشراعية الكبيرة للإبحار في أعماق البحار، والتي لا تتحرك إلا في حال كان الجو في أعماق البحار مستقراً وتسود فيه هبوب الرياح المناسبة للإبحار، أي: أنها تهب في الاتجاه المطلوب وسرعتها وقوتها مناسبة للإبحار، إلا أن في حال حدوث انقلاب في الحالة الجوية أو تغيير في اتجاه الرياح خلال الرحلة داخل أعماق البحار فإن الرحلة سيتم تغيير وجهة سيرها وفقاً لاتجاه الرياح المتغيرة، حيث يقوم في العادة القبطان بتغيير بعضاً من خطة السير، مثل التوقف في بعض الموانئ التي لم تكن محاط التوقف أو المرور على خط سيره الأساسي، لإحداث بعض التعديلات في خطة السير نحو وجهته المقصودة تماشياً مع الأحوال الجوية⁽¹⁾، إلا أن الرحلات المباشرة قديماً التي كانت تشق أعماق البحار حتى وإن كانت الظروف الجوية السائدة آنذاك مناسبة للإبحار، فإن طرق الملاحة حتى المباشرة منها لم تكن لتخلوا من الانعطافات للتوقف أو المرور على بعض الموانئ في طريقها نحو وجهتها المعنية⁽²⁾، وخاصة في الرحلات الضرورية التي كانت تنقل المونة أو البضائع التجارية أو الجيش، التي كانت تتم في فصل الشتاء أوفي الفترات غير المناسبة للملاحة، فقد كانت هذه الرحلات بعيدة جداً من أن تكون مباشرة، وكانت السفن تسير بشكل انعطافات في شكل ملتوي للمرور ببعض الموانئ في حال تغيير اتجاه أو قوة الرياح للتوقف فيها أو تغيير وجهة السير، فقد كانت كل تلك الظروف المناخية الصعبة يمكن للملاحين التغلب أو التحايل عليها نتيجة للخبرات الملاحية التي تطورت من جيل إلى جيل⁽³⁾.

(1) Pascal Arnaud, Op cit, pp.14-17.

(2) Ibid, P.12.

(3) Ibid, P.34.

تكون سرعة الرياح مناسبة للإبحار عندما يكون متوسط سرعتها نص عقدة بحرية*، وذلك باستغلالها والسير في اتجاهها، بينما لو سارت السفينة عكس سرعة هذه الرياح لقطع نفس المسافة، فإنها سوف تقطع ربع المسافة فقط من المسافة التي تقطعها السفينة المبحرة مع اتجاه هذه الرياح⁽¹⁾ إلا أن خبرات الملاحين تشير إلى إحداث تطورات في مهارات التحايل على الرياح التي أصبحت ليست المعول الأساسي المعتمد لرحلة ما، فإن اتجاه الرياح يمكن التعامل معه كما أسلفنا سابقاً، ولكن كان الاعتماد على قوة وسرعة الرياح هي المحور الأساسي المهم في الرحلة، بحيث تكون مناسبة للملاحة أي أنها لو زادت هذه السرعة عن حدها المطلوب سيؤدي إلى اختلال توازن السفينة وانقلابها في البحار وغرقها، وأما إذا كانت ضعيفة الهبوب أي أقل من الحد المطلوب فإن سير السفينة سيكون بطيء جداً، نظراً لاعتماد السفن التجارية قديماً في تحركها على الأشعة وليس باستخدام المجاديف⁽²⁾

وهناك أمثلة كثيرة عن الاستفادة من الرياح المعاكسة لوجهة سير الرحلة، وذلك مثل دوران السفينة للخلف والسير مع اتجاهها وتعديل خطة السير فقط، حيث أن بعض من هذه الرياح القوية الهبوب لا يمكن الإبحار في الاتجاه المعاكس لها، مثل سفينة (Isis) التي كان يقودها القبطان لوسيان (Lucien) من ميناء الاسكندرية إلى رأس (Acamas) الواقع غرب رأس (chypre) بجزيرة قبرص، وفي أثناء رحلتها تعرضت لرياح شمالية غربية، مما أجبرتها على تغيير وجهة السير تماشياً مع اتجاه هبوب الرياح، بالاتجاه نحو سواحل فينيقيا شرقاً نحو ميناء صيدا (Sidon)، ومن هذا الميناء الأخير وصلت السفينة رحلتها متتبعاً الساحل الفينيقي نحو الشمال مروراً بالسواحل الجنوبية لآسيا الصغرى، ووصولاً إلى جزر شيليدونتين (Iles chelidontennes) الواقعة قبالة ميناء

* العقدة البحرية أو الميل البحري تعادل حوالي 1.852 كم، وهي وحدة قديمة لقياس سرعة إبحار السفن.

(1) Pascal Arnaud, Op Cit, P.23.

(2) Ibid, P.15.

ميرا على سواحل آسيا الصغرى ومنها إلى بحر إيجه، حيث تعتمد الرحلات قديماً على قوة وسرعة الرياح إذا كانت مناسبة للإبحار، أما اتجاه الرياح فهو يعتبر معيار ثانوي عند الملاحين، حيث يمكن التعامل معه بتغيير خطة السير فقط مثل ما سارت سفينة (Isis) ⁽¹⁾، تعتبر قوة الرياح المناسبة للملاحة هي الرياح التي تتراوح قوتها بين درجتي 3 - 4 (Beaufort) *، بحيث أن المناطق التي تكون فيها قوة الرياح تتراوح بين هذه الدرجات تكون مناسبة جداً للملاحة، بينما في المناطق التي تصل قوة الرياح فيها (5 Beaufort) تكون فيها الملاحة صعبة، أما في المناطق التي تصل قوتها (7 Beaufort) تعتبر الملاحة فيها خطرة جداً ⁽²⁾، أما عن اتجاه الرياح المعاكسة لوجهة سير السفينة فيمكن التغلب عليها، أما بتغيير الشراع المربع وهو الأكثر استخداماً في السفن الشراعية قديماً إلى شراع مثلث الشكل، الذي يعد ابتكاره له دور كبير في تطور الملاحة مما يجعل السفينة لها قدرة على الإبحار ضد اتجاه الرياح، أو أن السفينة تسير بشكل ملتوي في التفافات دائرية لتخفيف من سرعة وقوة الرياح ⁽³⁾.

قد استخدم الشراع المثلث لما له من قدرات على محاورة الرياح والإبحار في الاتجاه المعاكس لها، وذلك بتغيير شكل الشراع المربع إلى المثلث بإنزال إحدى زوايا الشراع المربع، وذلك بشد حبال الطي أو كما يسميها البعض حبال الإقلاع التي تتحكم في نشر الشراع بالشكل المطلوب، أما قبل شيوع استخدام الشراع المثلث، فقد كان الشراع المربع الكبيرة مستخدماً في السفن الشراعية المبحرة في أعماق البحار، ففي حال تعرض السفينة لرياح قوية سيؤدي ذلك إلى دفع السفينة نحو الخلف بواسطة شراعتها المربع أو سيرها ببطء، فقد كان الطاقم المسؤول عن الشراع

(1) Pascal Arnaud, Op Cit, PP. 21-22.

* وحدة لقياس سرعة الرياح وتأثيرها على ارتفاع الأمواج، عبارة عن جهاز مرقم من الصفر إلى 12 وحدة، وتستخدم لتحديد سرعة التيارات المائية وقابلية الإبحار بها بحساب بالكيلو متر أو بالأمتال المقطوعة خلال الساعة الواحدة، راجع:

Edward G. Hinkelman, Dichionary of International trade 8th, world trade Press, 2008, p.241. _

ينسب اختراعه إلى الأرنلدي سير فرنسيس بيوفرت في عام 1805م en.M.Wikipedia. org

(2) Ibid, PP. 19-20.

(3) Ibid, P.39.

يقوم بإرخاء حبال الصاري الذي كان يحمل الشراع بالعرض أي الصاري العرضي وتعرضه للرياح القوية وذلك بسبب أنه غير مشدود بالحبال مما سيؤدي إلى دورانه مع اتجاه الرياح دورة كاملة ومن ثم يؤدي ذلك إلى دوران العمود العمودي الشكل الذي يحمل الشراع والصاري أو معدات الشراع بالكامل، وبالتالي سيؤدي ذلك إلى دوران السفينة معه بالكامل حتى بتغيير اتجاهها بحيث تصبح مقدمة السفينة متجهة مع اتجاه الرياح، وبعد أن تعيد توازنها تهب الرياح في الشراع المربع؛ لينتشر بالكامل من جديد، وهذه الطريقة تساعد على تغيير سير ووجهة السفينة مع اتجاه الرياح السائدة⁽¹⁾، تشير المصادر القديمة عن العديد من الروايات للسفن التي كان بإمكانها السير ضد اتجاه الرياح مستخدمة الشراع المثلاث، ومن هذه الروايات ما ذكر عن سفينة * (Kyrenia) التي أبحرت خلال العصر الهيلنستي ضد اتجاه الرياح التي كانت تهب بسرعة 40 عقدة بحرية، وذلك في رحلة تجريبية، باستخدام شراع مثلث الشكل⁽²⁾، كما يشير بليني⁽³⁾ إلى السفن التي كانت تبحر ضد اتجاه الرياح الجنوبية الأفريقية أثناء الليل باستخدام الشراع المثلاث، كانت تصطدم بسفن أخرى مبحرة مع اتجاه الرياح خاصة في فترة هبوب الرياح الجنوبية مع الرياح الشمالية الشرقية الباردة مما يؤدي إلى ارتفاع الأمواج وحدوث العواصف⁽⁴⁾.

(1) Pascal Arnaud, Op Cit, PP. 39-41.

* سفينة كيرينيا (Kyrenia): سفينة تجارية غارقة اكتشفت قرب جزيرة قبرص في عام 1965م، راجع: En.M.Wikipedia.org، بمنطقة كيرينيا تعود لأوائل القرن الثالث قبل الميلاد، وهي من السفن متوسطة الحجم يبلغ طولها 14م، وعرضها 4م، تحمل من البضائع ما يقدر بحوالي 25 طن، وتتشكل حمولتها الغارقة من الامفورا والطواحين الحجرية ربما من جزيرتي رودوس وساموس، راجع: عماد خليل، السفن والموانئ في البحر المتوسط من العصر الكلاسيكي إلى العصر الروماني، دراسات في آثار الوطن العربي، 4، كتاب المؤتمر 15 الاتحاد الأثريين العرب، 2012، ص690.

(2) Ibid, PP. 37-38.

(3) Ibid, P.38.

(4) Pliny Natural History,T:H.Rackham, M.A, Vol: 1, Harvard University Press,1938, 2. 128 .

المبحث الثاني: خطوط الملاحة البحرية على طول السواحل الليبية

تمهيد:

تعود أقدم المصادر الجغرافية القديمة التي وصفت الساحل الليبي ومراسيه وخلجانه وجزره للقرن الرابع ق.م في المصدر المعروف باسم الطواف (Periplo)، للعالم الجغرافي سكيلاكس (Pseudo Scilace) في مؤلفه ، إلا أن هذا المصدر مختصرٌ جداً بالمقارنة مع المصدر المسمى بستادياسموس (Stadiasmus maris magni) الذي لم يصلنا اسم لمؤلف هذا المصدر المهم وسمي فيما بعد بمؤلف مجهول والذي يعتبر أكثر دقة وشمولية في وصف الساحل الليبي ومراسيه، الذي يعود لحوالي نصف القرن الأول الميلادي، وذلك ربما لكونه الأحدث عهداً من المصدر الأول بحوالي أربعة قرون، أو ربما لأن أغلب هذه المراسي التي وصفها مؤلف مصدر ستادياسموس قد أنشئت بعد عهد سكيلاكس، الذي لا يخلو وصفه أيضاً من ذكر لبعض المراسي التي لم يرد لها ذكر عند مؤلف ستادياسموس، وذلك ربما إلى أن أسماء بعض من المراسي في عهد مؤلف ستادياسموس، قد أخذت أسماء ثانية أو أنها قد هجرت لصالح إنشاء مراسي جديدة، في الوقت الذي يركز فيه وصف سكيلاكس للمراسي على ساحل هضبة المرمايكا وسواحل هضبة الجبل الأخضر بأكثر تفصيل بينما لم يسجل على طول امتداد ساحل اقليم المدن الثلاث وذلك بعد مرسى الرأس العالي سوى مرستين فقط، وهما مرسى كينييس ولبدة، كما يلاحظ أيضاً على طول الساحل الشرقي لخليج سرت، أي التابع لإقليم كيرينايا من مرسى الرأس العالي غرباً إلى مرسى بنغازي شرقاً، لم يسجل سكيلاكس أكثر من ثلاث مراسي فقط وهي جزر بو شعيفة وجزر القمر ومايا، ومرسى كركورة فقط.

وبذلك سنعتمد في دراسة أسماء ومواقع المراسي الواقعة على الساحل الليبي على ما جاء في وصف مصدر ستادياسموس لمؤلفه المجهول الاسم العائد لنصف القرن الأول الميلادي، وهو في الوقت نفسه يعد وبالمقارنة مع المصادر الأحدث منه ونخص بالذكر وصف استرابو العائد لبداية القرن الأول الميلادي وما جاء في جغرافية كل من بلييني وبطليموس* وغيرها من المصادر وهي جميعها لم تضيف شيئاً جديداً أو هاماً على ما وثقه مؤلف ستادياسموس، وبناء على ما ورد في هذا المصدر حول الموقع أو المنطقة المحددة للدراسة وهو الساحل الليبي البالغ امتداده حوالي 2000 كم ويصف هذا المؤلف وقوع حوالي تسعة وستين مرسى بحري على طول امتداده، حيث لا تتعدى المسافات الفاصلة بين تلك المراسي بناءً على ما جاء في مؤلفه أكثر من 97 كم كحد أقصى، وذلك في المنطقة المحصورة بين مرسى السلوم (katabathmos) الواقع أقصى شرق الساحل الليبي والمرسى الواقع في سيدي القاسي (Locros) غرب الساحل الليبي، ومن ضمن التسعة والستين مرسى بحرياً المشار لها في ستادياسموس حوالي تسعة وخمسين مرسى فقط معلومة أو محددة المواقع حالياً، وحوالي عشر مراسي غير معروف مواقعها الحالية، وتتشكل أغلبها من الجزر الغارقة في الوقت الحالي.

الخطوط الملاحية الساحلية (انظر خريطة رقم 5، 6، 7، الملحق رقم 2):

أما عن المسافات التي حددت بين المراسي الليبية والتي من المؤكد أنها كانت مطروقة كثيراً ومعروفة للطرق الملاحية الساحلية، سواء للملاحة الداخلية في ليبيا أو بارتباطها مع الطرق الرئيسية للملاحة في العالم القديم التي كانت تتبع تعاريج الساحل مبتعدة عن الأبحار في أعماق البحار، حيث يشكل الساحل الليبي الجزء الأعظم من ساحل شمال إفريقيا الواقع بين أكبر وأهم

* كلاوديوس بطولميوس أو بطليموس (Claudius Ptolemaius): هو جغرافي إغريقي وعالم فلك ورياضيات، ولد في مصر عاش في الفترة الممتدة في حوالي بين عامي 90- 168 م، أو ربما في الفترة بين عامي 100- 170م، أشهر مؤلفاته الدليل الجغرافي (Geographica Enarrationis) الذي يتكون من ثمانية أجزاء، راجع: محمد المبروك الدويب، جغرافية كلاوديوس بطولميوس وصف ليبيا "قارة إفريقيا" ومصر، جامعة قارون، بنغازي- ليبيا، 2004، ص 15-16.

المراسي في العالم القديم، وهما مرسي الاسكندرية وقرطاجة، ويكون أول مرسي معلوم الموقع يذكره مؤلف ستادياسموس، هو مرسي السلوم الشهير كاتاباثموس (katabathmos) ⁽¹⁾ الواقع بخليج السلوم ⁽²⁾ وقد ورد ذكر هذا المرسي عند سترابو الذي يحدد موقعه عند الحدود الغربية لإقليم كيرينايا ⁽³⁾ ويكون المرسي الثاني الواقع إلى الغرب منه هو مرسي البردي بتراس* (Petras) ⁽⁴⁾ الواقع بخليج البردي ⁽⁵⁾ والذي ورد عند سيكلوس باسم مرسي البتراء الكبرى بتراس ميقيور (Petras maggiore) ⁽⁶⁾ ويقيس ستادياسموس المسافة الفاصلة بين مرسي البردي والسلوم 150 150 ستاديون* (تعادل حوالي 26.85 كم) ⁽⁷⁾ بينما تبلغ المسافة الحالية بين هذين الموقعين حوالي حوالي 25 كم ⁽⁸⁾، وفي منتصف المسافة تلك الواقعة بين المرستين الكبيرين تلك يصف المؤلف نفسه ثلاثة مراسي متتالية تقع إلى الغرب من السلوم وإلى الشرق من البردي، إلا أن هذه المواقع من الصعب التعرف على مواقعها الحالية بدقة وهي مرسي سيكيس (Sykes) ثم مرسي بانورموس

⁽¹⁾ valeria, Op.Cit, P.296.

⁽²⁾ سعد القزيري، عبد الهادي بولقمة، (تحرير)، مرجع سابق، ص394.

⁽³⁾ سترابون، الكتاب السابع عشر عن جغرافية سترابون وصف ليبيا ومصر - ت: محمد مبروك الدويب، فقرة 22.

* ويقع مرسي البردي حالياً على الساحل عند نقطة يصب فيها واديين كبيرين في البحر، مما جعل هذا الموقع محمياً باليابسة من الجهة الشرقية والغربية والجنوبية ومفتوحاً على البحر من جهة واحدة فقط التي تشكل مدخله حيث يبلغ عرض مدخله حوالي 200م، كما يتميز مدخله بعدم مواجهته للرياح دائمة الهبوب على الساحل الشمال الأفريقي وهي الرياح الشمالية الغربية، بينما يتحكم في موقعه هذه الرياح الشرقية، وكذلك الرياح الشمالية الشرقية وهي من الرياح التي تعد قليلة الهبوب على هذه السواحل في العادة، راجع: Valeria, p.259.

⁽⁴⁾ valeria, Op.Cit, P.296.

⁽⁵⁾ سعد القزيري، عبد الهادي بولقمة، (تحرير)، مرجع سابق، ص394.

⁽⁶⁾ Carolus Mullerus, Scylacis, Periplus, Vol 1, Instituti Francie Typographi, Parisiis, P.82.

* 150 ستاديون يعادل 26.6 كم، وفي المسافة الواقعة بين مرسي السلوم والبردي البالغة 150 ستاديون، يقع مرسي Syke على مسافة 30 ستاديون إلى الغرب من مرسي السلوم، ومن بعد هذا المرسي غير محدد الموقع يقع مرسي panormos والذي يبعد أيضاً مسافة 30 ستاديون من مرسي Syke والتي تعادل حوالي 5.3 كم فقط، ومن هذا المرسي الأخير غير المعلوم الموقع يقع المرسي الثالث غير محدد أيضاً وهو مرسي Eurpia، كما تضيع المسافة الواقعة بين هذين المرستين في هذا المصدر، بينما يمكن تقديرها بناءً على المسافة الأخيرة الواقعة بين مرسي Eurpia والبردي البالغة 50 ستاديون إلى حوالي 8.88 كم فقط، وبذلك ستكون المسافة الفاصلة بين هذين المرستين المجهولين هي 40 ستاديون، وذلك بناءً على المسافة الإجمالية البالغة 150 ستاديون الفاصلة بين مرسي السلوم والبردي.

⁽⁷⁾ T: Muller Karl, Anonymi, Stadiasmus maris magni, 2010, p.438.

⁽⁸⁾ valeria, Op.Cit, p.296.

(Panormos) ثم مرسى ايوريا (Eureia) ⁽¹⁾، ويغلب الظن أنها لم تكن سوى عبارة عن مراسٍ

صغيرة، أو ربما لم تكن أكثر من مصادر للمياه معروفة لدى الملاحين المارين بتلك السواحل* .

أما إلى الغرب من مرسى البردي بنحو 150 ستاديون ⁽²⁾ يقع مرسى لك (Kardamis)

وهو المرسى الذي لم يرد له ذكر قبل ذلك في مؤلف سكيلاكس العائد للقرن الرابع قبل الميلاد ⁽³⁾،
الميلادي ⁽³⁾،

وهو المرسى الذي يشير له سترابو أيضاً، الذي يعود مؤلفه لحوالي بدايات القرن الأول الميلادي،

تحت اسم مرسى (Ardanis) ⁽⁴⁾ الذي وصفه برأس من اليابسة ⁽⁵⁾، بينما يقترح اندرية لاروند تحديد

تحديد موقع هذا المرسى عند الرأس المعروف باسم رأس الملاح، حيث يرى أنه أكثر مناسبة من

مرسى لكه الذي حددته فاليريا، ويتشكل هذا الموقع الذي أشار له أندرية من لسان من اليابسة يمتد

داخل مياه البحر ليشكل مرساً جيداً محمياً من الرياح دائمة الهبوب على تلك السواحل ⁽⁶⁾، ثم يقع

إلى الغرب منه مرسى قابس مينيلوس (Menelaos) هو المرسى الذي أشير له أيضاً من قبل

سكيلاكس الذي يبعد عن المرسى المطابق للبردي حالياً مسافة يوم ملاحى أي ما يعادل 1000

ستاديون ⁽⁷⁾، والذي يبعد عن مرسى لك ⁽⁸⁾ مسافة 100 ستاديون (تعادل حوالي 17.7 كم)، بناءً على

على حسابات مؤلف ستادياسموس ⁽⁹⁾، بينما فاليريا تقيس تلك المسافة المحددة بين مرستى لك

وقابس بحوالي 200 ستاديوم (أي ما يعادل 35.5 كم) المقاربة للمسافة الحالية، الفاصلة بين

(1) Valeria, Op.Cit, p.296.

* وقد كشف بمرسى لك عن مبانى من المحتمل أنها مبانى سكنية تعود للعصر البيزنطى إضافة لبئر مياه.

(2) T: Muller Karl - Anonymi, Stadiasmus maris magni, , Op Cit,p.400.

(3) Valeria, OP.Cit,p.296.

(4) Ibid.

(5) سترابون، الكتاب السابع عشر عن جغرافية سترابون وصف ليبيا ومصر- ت: محمد ميروك الدويل، فقرة 22.

(6) اندرية لاروند، مرجع سابق، ص258.

(7) Carolus Mullerus, Scylacis,Op Cit, P.82.

(8) Valeria, Op.Cit, p.296.

(9) T: Muller Karl, Anonymi, Stadiasmus maris magni, p.440.

المرسئين الأخيرين⁽¹⁾، ويرى أيضاً ستوكي مطابقة موقع هذا المرسى مع مرسى قابس الحالي، الذي الذي يعد مرساً مناسباً لإيواء السفن الشراعية الكبيرة⁽²⁾، بينما يحدد فرانسو شامو موقع هذا المرسى المرسى عند مرسى البردية حالياً⁽³⁾، بينما اندرية لاروند يرى أن موقعه يوافق موقع مرسى الحورة، وهو الآن مرسى صغير لا يسمح إلا بإستقبال المراكب الصغيرة فقط⁽⁴⁾، ثم يقع مرسى الساحل الذي يوافق ربما مرسى كاتانيس (Kataneis)⁽⁵⁾، وهو المرسى الذي أشير له فقط في مؤلف ستادياسموس، ولكنه لم يسجل المسافة التي كانت تفصله عن مرسى قابس، بينما يحدد العالم مولر تلك المسافة بحوالي 80 ستاديون (تعاادل حوالي 14.32 كم)⁽⁶⁾، بينما تقيس فاليريا تلك المسافة وتقدرها بحوالي 2 ستاديون فقط وذلك توافقاً مع مسافة 3 كم التي تفصل حالياً بين المرسئين⁽⁷⁾.

كما يتفق ستوكي⁽⁸⁾ مع فاليريا في تحديد موقع هذا المرسى عند مرسى الساحل حالياً⁽⁹⁾، وهي مسافة تعادل 100 ستاديون المشار لها في ستادياسموس⁽¹⁰⁾، ثم يقع مرسى كيرثانيون (Kirthaneion) الذي ذكر في المرة الأولى من قبل مؤلف سكيلاكس الذي حدد موقعه مسيرة يوم ملاحى عن مرسى مينيلوس السابق الذكر أي ما يعادل 1000 ستاديون⁽¹¹⁾، وهو الذي ربما يوافق موقع مرسى القارة⁽¹⁾، الذي يسجل موقعه ستادياسموس عن مسافة 150 ستاديون⁽²⁾

(1) valeria, Op.Cit, p.296.

(2) S. Stucchi, Architettura Grenaica, Op Cit, P.358.

(3) Francois chamoux, Cyrene Sous La Monarchie Des Battiades, Paris E De Boccard, Editeur, 1953, P.63.

(4) اندرية لاروند، مرجع سابق، ص257.

(5) valeria, Op.Cit, p313..

(6) T: Muller Karl, Anonymi, Stadiasmus maris magni, p.440.

(7) valeria, Op.Cit, p.296.

(8) S. Stucchi, Architettura Grenaica, Op Cit P.358.

(9) valeria, Op.Cit, p.296.

(10) T: Muller Karl, Anonymi, Stadiasmus maris magni, p.440.

(11) Carolus Mullerus, Scylacis, Op Cit, P.82.

* كما كشف في موقع القارة بعض من المباني التي تعود للعصر البيزنطي راجع Valeria, p.395.

من مرسى الساحل، وهي تتوافق مع المسافة الحالية المقدرة بحوالي 26 كم⁽³⁾، كما يتفق أيضاً ستوكي⁽⁴⁾ مع رأي فاليريا في تحديد موقع هذا المرسى عند موقع القارة الحالية⁽⁵⁾، بينما يرجح أندرية لاروند موقع هذا المرسى عند المرسى المعروف حالياً باسم مرسى العفاريت والذي يصفه بأنه مرسى صغير إلا أن عمق المياه به تناسب استقبال السفن الشرعية كبيرة الحجم، إلا أن موقع هذا المرسى المسمى بمرسى العفاريت لا يتناسب مع قياسات ستادياسموس حيث يقع مرسى العفاريت هذا إلى الشرق من طبرق بحوالي 15 كم فقط والتي تعادل 80 ستاديون⁽⁶⁾. وهي مسافة قصيرة جداً⁽⁷⁾ مع مسافة 220 ستاديون التي جاءت في المصدر⁽⁸⁾ والتي تعادل حوالي 39 كم⁽⁹⁾.

ثم يقع إلى الغرب من المرسى الأخير مرسى طبرق انتيبيرغوس* (Antipyrgos)⁽¹⁰⁾ الواقع بخليج طبرق⁽¹¹⁾ وهو المرسى المهم والكبير الذي ذكره سكيلاكس والذي يذكر أنه يبعد عن مرسى Kirthaneion بمسافة نصف يوم ملاحى أي حوالي 500 ستاديون⁽¹²⁾، كما ذكر أيضاً في مصدر ستادياسموس والذي يقدر المسافة التي يبعد بها عن مرسى القارة الواقع إلى الشرق منه بمسافة 220 ستاديون (تعادل حوالي 40.70 كم)⁽¹³⁾، بينما تبلغ المسافة الحالية بين هذين

(1) valeria, Op.Cit, p.296.

(2) T: Muller Karl, Anonymi, Stadiasmus maris magni, p.440.

(3) valeria, Op.Cit, p.296.

(4) S. Stucchi, Architettura Grenaica, Op Cit, P.358.

(5) valeria, Op.Cit, p.296.

(6) اندرية لاروند، مرجع سابق، ص256.

(7) valeria, Op.Cit, p.296.

(8) T: Muller Karl, - Anonymi, Stadiasmus maris magni, p.440.

(9) valeria, Op.Cit, p.296.

* ويعد مرسى طبرق من أهم وأفضل المراسي على سواحل شمال أفريقيا، نظراً لما يتميز به موقعه المحمي من هبوب الرياح السائدة على هذه السواحل (الرياح الشمالية الغربية)، والرياح الوحيدة التي تضرب به هي الرياح الشرقية قليلة الهبوب، إضافة لاتساعه وعمق مياهه التي تسمح لاستقبال السفن الشراعية الكبيرة، حيث يصل اتساع مدخله فقط لحوالي 1.5 كم، بينما يصل اتساع المرسى لحوالي 13 كم، كما كشف بهذا المرسى عن صهاريج مياه من النوع ذي السعة الكبيرة، راجع: اندرية لاروند، برقة في العصر الهلنستي، ص248.

(10) valeria, Op.Cit, p.296.

(11) سعد القريري، عبد الهادي بولقمة، (تحرير) مرجع سابق، ص394.

(12) Carolus Muller, Scylacis, Op Cit, P.82.

(13) T: Muller Karl, - Anonymi, Stadiasmus maris magni, p.440.

الموقعين حوالي 31 كم⁽¹⁾، كشف بهذا المرسى عن آبار للمياه بجانب آثار مستوطنة⁽²⁾، وبعد مرسى طبرق باتجاه الغرب بحوالي 50 كم يقع مرسى الطرفاية*، الذي ربما يتوافق موقعه مع موقع مرسى بتراس مينور (Petras minore)⁽³⁾ الذي أشار له سكيلاكس أنه يبعد عن مرسى طبرق مسيرة يوم ملاحى⁽⁴⁾، والذي حدد موقعه ستادياسموس إلى الغرب من مرسى طبرق ولكن بدون ذكر للمسافة التي كانت تفصل بين المرستين حيث يقدر كل من موللر هذه المسافة بحوالي 380 ستاديون⁽⁵⁾ (تعادل حوالي 67.4 كم)، بينما فاليريا تحدد تلك المسافة بما يتقارب مع المسافة الحالية الحالية بين المرستين الحاليين البالغة ما يعادل 300 ستاديون (تعادل حوالي 53.2 كم) فقط⁽⁶⁾، وبعد مسافة 3 كم فقط من مرسى الطرفاية السابق الذكر يقع مرسى القرصبة⁽⁷⁾ المسمى في ستادياسموس بمرسى بتراخوس (Batrachos) الواقع على بعد 30 ستاديون⁽⁸⁾ (تعادل حوالي 5.3 كم) من مرسى الطرفاية⁽⁹⁾، كما يقترح أيضاً ستوكي تحديده عند القرصبة حالياً⁽¹⁰⁾.

وإلى الغرب من مرسى القرصبة بحوالي 27 كم يقع مرسى بلاتيا (Plateia) الذي تحدده فاليريا عند رأس أعلام الظهر⁽¹¹⁾، حيث يسجل ستادياسموس تلك المسافة الفاصلة بين المرستين 250 ستاديون (تعادل حوالي 44.4 كم)، بينما يرى موللر في حال وقوع هذا المرسى في موقع رأس أعلام الظهر فإن هذه المسافة المسجلة لا تتناسب مع المسافة الحالية الواقعة بين المرستين والتي يعيد موللر تقييمها بحوالي 150 ستاديون (تعادل حوالي 26.6 كم) فقط بالمقارنة مع المسافة

⁽¹⁾ valeria, Op.Cit, p.296.

⁽²⁾ جان ريمون باشو، مرجع سابق، ص94.

* كشف بمنطقة الطرفاية عن مباني سكنية ذات أرضيات مبلطة بالفيستاء، راجع: valeria, Op.Cit, p.395.

⁽³⁾ valeria, Op.Cit, p.296.

⁽⁴⁾ Carolus Mullerus, *Scylaxis*, Op Cit, P.83.

⁽⁵⁾ T: Muller Karl, - *Anonymi, Stadiasmus maris magni*, p.440.

⁽⁶⁾ valeria, Op.Cit, p.296.

⁽⁷⁾ Ibid.

⁽⁸⁾ T: Muller Karl, *Anonymi, Stadiasmus maris magni*, p.441.

⁽⁹⁾ valeria, Op.Cit, p.296.

⁽¹⁰⁾ S. Stucchi, *Architettura Grenaica*, Op Cit P.509.

⁽¹¹⁾ valeria, Op.Cit, p.296.

الحالية⁽¹⁾، وبين المرسى الأخير الذي ربما يوافق موقع رأس أعلام الظهر حالياً ومرسى التيمي الواقع إلى الغرب منه على امتداد الساحل، تصف المصادر القديمة وقوع مرستين مهمين في شكل جزر تبعد مسافة قريبة من على الساحل⁽²⁾ وتكون أول هذه الجزر جزيرة بلاتيا* (Plateia) التي يشير لها سكيلاكس، أما الجزيرة الثانية التي ذكرها كل من سكيلاكس وستادياسموس تحت مسمى جزيرة ايدونيا (Sidonia) أو (Aidonia) *⁽³⁾ اللتان حدد موقعهما سكيلاكس في منتصف المسافة الواقعة بين مرسى رأس التين غرباً والمرسى الذي يوافق الطرفية السابق شرقاً⁽⁴⁾ التي ربما تتوافق مع موقع جزيرة البمبة أو كما تعرف أيضاً باسم البردي⁽⁵⁾، والتي يحدد موقعها ستادياسموس داخل البحر بعيداً عن الساحل بما يعادل نحو 5كم فقط ويسجلها ستادياسموس بعيداً عن البحر بمسافة 30 ستاديون عن مرسى بلاتيا السابق الذكر التي يصفها أنها محطة بحرية تستقبل السفن التجارية ذات الحملات الكبيرة، وتحتوي مصدر للمياه وأبراج⁽⁶⁾ بينما تبعد هذه الجزيرة الجزيرة في الوقت الحالي مسافة 19 كم عن الساحل⁽⁷⁾، ويتفق أيضاً ستوكي⁽⁸⁾ مع فاليريا في تحديد موقع جزيرة بلاتيا تلك عند جزيرة المراكب الحالية⁽⁹⁾، بينما يرى فرانسو شامو⁽¹⁰⁾ وجان ريمون باشو⁽¹¹⁾ أن موقع جزيرة بلاتيا تلك الواردة عند سكيلاكس تطابق موقع الجزيرة المسماة

(1) T: Muller Karl, -Anonymi, *Stadiasmus maris magni*, p.442.

(2) valeria, Op.Cit, p.297.

* وتعد جزيرتي المراكب والبمبة الحاليين من المراسي الكبيرة المناسبة لرسو وإقلاع السفن الشراعية، راجع: valeria, Op.Cit, p.395.

* تعد جزيرة بلاتيا الواقعة بخليج البمبة هي أول مرسى ليبي يستقبل أول دفعات للمهاجرين الإغريق من جزيرة ثيرا الذين أقاموا فيه قرابة سنتين، وبعد ذلك نزلوا في مرسى وادي خليج حالياً راجع: Jones alittle, "Coastal sett...."Op cit,,p.76

(3) T: Muller Karl, *Anonymi, Stadiasmus maris magni*, p.442.

(4) Carolus Muller, *Scylacis*, Op Cit, P.82.

(5) valeria, Op.Cit, p.297.

(6) T: Muller Karl, *Anonymi, Stadiasmus maris magni*, p.442.

(7) valeria, Op.Cit, p.297.

(8) S. Stucchi, *Architettura Grenaica*, Op Cit, P.4.

(9) valeria, Op.Cit, p.297.

(10) Francois Chamoux, Op Cit, p.16.

(11) جان ريمون باشو، مرجع سابق، ص97-98.

البمبة أو البردي الحالية، كما يرى البعض من العلماء والباحث أن جزيرة (Aidonia) التي جاء ذكرها في كل من جغرافية سكيلاكس وستادياسموس تطابق موقع جزيرة المراكب⁽¹⁾، بينما يصف سكيلاكس هتان الجزيرتان ويحدد مواقعها عن بعض بأن موقع جزيرة (Aidonia) إلى الجنوب الشرقي، وجزيرة بلاتيا يحددها عند الشمال الشرقي من الجزيرة الأولى⁽²⁾، أما عن الوصف الذي أدلى به ستادياسموس والذي يضع موقعها على الساحل ولم يصفها كجزيرة بحرية، وهو يضع موقعها بين مرسئي القرصبة والتميمي⁽³⁾، ولابد أنه لم يكن يقصد بمرسى بلاتيا هذا تلك الجزيرة وإنما التسمية نفسها التي شاعت كثيراً في تكرر الاسم نفسه على بعض المراسي الواقعة على الساحل الليبي، والذي يوافق موقع رأس أعلام الظهر الذي سبق الإشارة له في الصفحة السابقة، كما يتطابق وصف هيروودوت لإحدى هذه الجزر التي ربما توافق موقع جزيرة المراكب حيث تتقارب المقاسات التي أوردها هيروودوت⁽⁴⁾ الذي وصف جزيرة بلاتيا التي استوطنها أوائل المهاجرين الإغريق تبلغ مساحتها مساحة مدينة كيريني⁽⁵⁾، كما قد كشف بهذه الجزيرة عن آثار لمرسى يصلح يصلح لاستيعاب السفن الشراعية الكبيرة، بالإضافة لآثار صهاريج للمياه⁽⁶⁾.

أما على الساحل إلى الغرب من آخر مرسى جاء ذكره عند ستادياسموس وهو المرسى الذي يوافق موقع رأس أعلام الظهر المسمى (plateia)، يقع مرسى التميمي باليوروس (paliorus)⁽⁷⁾ ولكن بدون أن يضع رقماً للمسافة الفاصلة بينهما، ويحدد مولر تلك المسافة بما يطابق مع المسافة الحالية بنحو 30 ستاديون⁽⁸⁾، وعلى مسافة ليست بالبعيدة من مرسى التميمي

(1) اندرية لاروند، مرجع سابق، ص 251-255.

(2) Carolus Mullerus, *Scylacis*, Op Cit, P.83.

(3) T: Muller Karl, *Anonymi, Stadiasmus maris magni*, p.442, 443.

(4) اندرية لاروند، مرجع سابق، ص 251-255.

(5) هيروودوت، الكتاب الرابع من تاريخ هيروودوتس (هيروودوت)، ت: محمد المبروك الدويب، فقرة 156.

(6) اندرية لاروند، مرجع سابق، ص 251-255.

(7) valeria, Op.Cit, p.297.

(8) T: Muller Karl, *Anonymi, Stadiasmus maris magni*, P. 443.

يقع مرسى فايا (phaia) البمبة حالياً⁽¹⁾ الواقعة بخليج البمبة⁽²⁾، الذي جاء ذكره عند مؤلف ستادياسموس، والذي يحدد المسافة الفاصلة بينه وبين مرسى التميمي 90 ستاديون⁽³⁾، بينما تبلغ المسافة الحالية حوالي 10كم⁽⁴⁾، وبعد مسافة 14 كم من مرسى البمبة باتجاه الغرب يقع مرسى سالييني⁽⁵⁾* المسمى في ستادياسموس بمرسى ديونيسوس (Dionysos)، والذي يحدد موقعه موللر على مسافة 90 ستاديون من البمبة⁽⁶⁾، وإلى الغرب منه يقع مرسى رأس التين خيرنويسوس* (Cherronesos) الشهير والمهم⁽⁷⁾، الواقع على رأس خليج البمبة⁽⁸⁾ الذي ورد ذكره أيضاً عند سكيلاكس باسم مرسى (Cherrsonesoi Achilides)⁽⁹⁾ وهو المرسى الواقع إلى الغرب من مرسى سالييني بحوالي 15 كم⁽¹⁰⁾، ويحدد ستادياسموس المسافة الفاصلة بينهما 90 ستاديون، أما إلى الغرب مرسى رأس التين المهم يحدد ستادياسموس بعد مسافة 100 ستاديون وقوع مرسى ازاريس (Azaris)⁽¹¹⁾ الذي يطابق ربما موقع مرسى وادي الخليج* والذي يبعد عن رأس التين

(1) valeria, Op.Cit, p.297.

(2) سعد القزيري، عبد الهادي بو لقامة، (تحرير)، مرجع سابق، 272.

(3) T: Muller Karl, Anonymi, Stadiasmus maris magni, P. 443.

(4) valeria, Op.Cit, p.297.

(5) Ibid.

* كشف بموقع سالييني الحالي بقرب شاطئ البحر عن أساسات غارقة ربما تؤكد وظيفة هذا الموقع كمرسى قديم راجع: valeria, Op.Cit, p.297.

(6) T: Muller Karl, Anonymi, Stadiasmus maris magni, P. 444.

* ويشكل رأس التين الحد الغربي لخليج البمبة بينما يحد الرأس الشرقي لخليج البمبة مرسى الطرفاية، وذلك بناء على وصف سكيلاكس، حيث يبلغ امتداد خليج البمبة حوالي 60كم، كما أن سكيلاكس لم يشير في مؤلفه لوجود أي مرسى على الساحل الواقع بين مرسى الطرفاية ورأس التين سوى لجزيرتي بلاتيا وايدونيا، بينما يصف مؤلف ستادياسموس لحوالي 5 مراسى على ذلك الساحل، valeria, Op.Cit, p395 ويقع رأس التين مباشرة إلى الجنوب من جزيرة كريت، على مسافة 3000 ستاديون أي حوالي 555 كم، راجع: أندرية لاروند، مرجع سابق، ص258.

(7) valeria, Op.Cit, p.297.

(8) سعد القزيري، عبد الهادي بو لقامة، (تحرير)، مرجع سابق، ص38.

(9) Carolus Muller, Scylacis, Op Cit, P.83.

(10) valeria, Op.Cit, p.297.

(11) T: Muller Karl, Anonymi, Stadiasmus maris magni, P. 444.

* وتكمن أهمية موقع مرسى وادي الخليج باعتباره ثاني مرسى عرفه المهاجرين الثيرانيين الذين نزلوا فيه بعد إقامتهم بجزيرة بلاتيا، ويعتقد أنهم قد أقاموا بوادي الخليج قرابة ستة أعوام قبل تأسيسهم لكيريبي. راجع: Jones & Little, op cit, P77. كما كشف بموقع الخليج عن آثار لمراسي بعضها منازل سكنية و آثار لأساسات المرسى، ويعود أقدم فخار مكتشف بالموقع للقرن السابع قبل الميلاد، راجع valeria, op cit, p.297.

مسافة حوالي 12 كم⁽¹⁾، ثم يصف ستادياسموس بعد مرسى وادي الخليج بمسافة 150 ستاديون

وقوع مرسى درنة دارنيس* (Darnis)⁽²⁾، الذي يبعد حالياً عن مرسى وادي الخليج بمسافة 33 كم⁽³⁾

33 كم⁽³⁾

وتسجل المصادر القديمة وقوع حوالي خمسة مراسي بين مرسى درنة شرقاً ومرسى سوسة

غرباً، وهي على التوالي بعد مرسى درنة بحوالي 11 كم فقط يقع مرسى رأس عداد الحالي الذي

ربما يتوافق مع موقع مرسى زيفيريون (Zephirion) الذي جاء بذكره كل من مؤلف

ستادياسموس⁽⁴⁾ وسترابو الذي يصفه بعد مرسى ناوستاثموس رأس الهلال الحالي أنهما من أكثر

المراسي المهمة على هذا الساحل⁽⁵⁾، وسجل ستادياسموس وقوعه عند مسافة 150 ستاديون ويعيد

ويعيد مولر تقييم هذه المسافة بحوالي 50 ستاديون فقط غربي مرسى درنة، حيث يصف

ستادياسموس وجود رأسين بحريين إلى الغرب من مرسى درنة، وهما رأس عداد ورأس كرسة

المسمى تشيرسيس (Chersis) ويشير لوجود جزيرة ايفروديت (Athrodisias)⁽⁶⁾ في وسط

المسافة بين الرأسين على بعد 10 ستاديون من أحد هذه الرؤوس والتي توافق جزيرة كرسة الواقعة

بين هذين الرأسين⁽⁷⁾، وهي الجزيرة التي يشير لها سكيلاكس تحت اسم (Aphrodisias)⁽⁸⁾ التي

التي يحدد هيرودوت موقعها بقرب جزيرة بلاتيا والتي أخذت اسمها من معبد للربة ايفروديت الواقع

⁽¹⁾ valeria, Op.Cit, p.297.

* يتشكل مرسى درنة من خليج صغير محاط بقناة جبلية جعلت من هذا الموقع مرسى جيد للسفن منذ العصور القديمة راجع: Jones & Little, Op Cit, P.76. كما يحمي من الجهة الشمالية بمجموعة من الجزر مثله مثل رأس التين والتي شكلت حاجزاً عن الرياح الشمالية والشمالية الغربية التي تعد من الرياح دائمة الهبوب على هذه السواحل، مما جعل من مرسى درنة ورأس التين من الموانئ الكبيرة، والهامة التي بإمكانها استقبال السفن الشراعية الكبيرة، راجع: valeria, Op Cit, p.295.

⁽²⁾ T: Muller Karl, Anonymi, Stadiasmus maris magni, P. 444.

⁽³⁾ valeria, Op.Cit, p.297.

⁽⁴⁾ Ibid, p.295.

⁽⁵⁾ سترابون، مصدر سابق، فقرة 22.

⁽⁶⁾ valeria, Op.Cit, p.295.

⁽⁷⁾ T: Muller Karl, Anonymi, Stadiasmus maris magni, P. 445.

⁽⁸⁾ Carolus Mullerus, Scylacis, Op Cit, P.83.

بهذه الجزيرة⁽¹⁾، بينما يصف ستادياسموس أن المسافة التي كانت تفصل بين هذين الرأسين هي 70 ستاديون⁽²⁾، وهي مسافة مقاربة جداً للمسافة الحالية البالغة حوالي 13 كم⁽³⁾، بعد مسافة حوالي 16 كم من رأس كرسة يقع مرسى إيريثرون* (Erythron) لثرون الحالية⁽⁴⁾ وهو المرسى الذي يسجله فقط مؤلف ستادياسموس، الذي يحدده عند مسافة 90 ستاديون⁽⁵⁾ من رأس كرسة، وهي مسافة مطابقة جداً للمسافة على الواقع⁽⁶⁾، أما إلى الغرب من مرسى لثرون بحوالي 13 كم يقع مرسى رأس الهلال المسمى ناوستاثموس* (Naustathmos)⁽⁷⁾، يقع عند خليج عميق المياه يسمح باستقبال السفن كبيرة الحجم محمي من الرياح الشمالية الشرقية⁽⁸⁾ وهو المرسى المهم الذي وصفه كلٌّ من ستادياسموس وسكيلاكس⁽⁹⁾ ويحدد سكيلاكس موقعه عن مرسى رأس النين بمسافة يوم ملاحى⁽¹⁰⁾ وسترابو الذي يصفه من أهم وأشهر الموانئ في الإقليم⁽¹¹⁾، الذي يحدد موقعه ستادياسموس ببعده عن مرسى لثرون بمسافة مقدرة 70 ستاديون⁽¹²⁾، وهي مسافة مطابقة جداً للمسافة الحالية⁽¹³⁾.

(1) هيروdot، مصدر سابق، فقرة 169.

(2) T: Muller Karl, Anonymi, Stadiasmus maris magni, P. 445.

(3) valeria, Op Cit, p.297.

* يقع مرسى لثرون عند مصب وادي لثرون في البحر، تحديداً إلى الشرق من مرسى رأس الهلال بحوالي 15 كم، راجع:

:G.D.B. Jones & J.H.Little, Op Cit, P.76.

وقد كشف إلى جانب مرسى لثرون عن آثار لقرية سكنية البعض من أجزائها الآن غارق تحت مياه البحر، راجع valeria, Op Cit, p.297.

(4) valeria, Op Cit, p.297.

(5) T: Muller Karl, Anonymi, Stadiasmus maris magni, P. 445.

(6) valeria, Op.Cit, p.297.

* يقع مرسى رأس الهلال داخل خليج صغير، كما يحمي من الجهة الغربية بواسطة قنة جبلية، يرتفع حوالي 100 كم، كما يصف مؤلف ستادياسموس وجود نبع مياه عذبة بهذا المرسى راجع:

G.D.B.Jones & J.H.Little, Op Cit, P.25

(7) valeria, Op.Cit, p.297.

(8) ف.و. بيتشي، ه.و. بيتشي، مرجع سابق، ص301.

(9) valeria, Op.Cit, p.297.

(10) Carolus Muller, Scylacis, Op Cit, P.83.

(11) سترابون، مصدر سابق، فقرة 22.

(12) T: Muller Karl, Anonymi, Stadiasmus maris magni, P. 446.

(13) valeria, Op.Cit, p.297.

وبعد مرسى رأس الهلال باتجاه الغرب يقع مرسى سوسة الهام أبو للونيا* (Aplollonia)، والذي وضعه سكيلاكس بعد مسافة 100 ستاديون⁽¹⁾ وحدد موقعه بما يعادل حوالي 18 كم من مرسى رأس الهلال، بينما تقدر تلك المسافة على أرض الواقع بنحو 24 كم، وهي أقرب لتلك المسافة التي قدرها⁽²⁾ ستادياسموس 120 ستاديون⁽³⁾، أما إلى الغرب من مرسى سوسة حتى مرسى مرسى ظلميثة وصفت المصادر القديمة وقوع حوالي خمسة مراسي، ويقع أول مرسى بعد مرسى سوسة عند المرسى المسمى فيكوس (Phykous) الذي ترجع فاليريا تحديد موقعه عند رأس عامر* الواقع على بعد حوالي 18 كم من سوسة⁽⁴⁾، وتسجل تلك المسافة عند ستادياسموس 100 100 استاديون والتي يعدلها مولر بحوالي 160 ستاديون⁽⁵⁾، وهي مسافة مقارنة للمسافة الحالية، وقد ذكر هذا المرسى أيضاً كل من سكيلاكس⁽⁶⁾ الذي وصفه بأنه الملاذ الوحيد الذي يصلح لإيواء لإيواء السفن من مرسى أبو للونيا إلى مرسى بنغازي⁽⁷⁾ واسترابو الذي يصفه برأس من اليابسة يمتد في عمق البحر نحو الشمال، وهو أكثر الرؤوس البحرية في ليبيا عامة يمتد متعمقاً في البحر⁽⁸⁾ وبليني الذي يسميه برأس فوكو الممتد نحو الشمال في البحر الكريتي على بعد 40 ميل

* يصنف سكيلاكس مرسى أبو للونيا من نوع المراسي المسماة panormos وهي تسمية تطلق على المراسي المحاطة باليابسة من عدة جهات أي بواسطة الألسنة الصخرية والجهة الوحيدة المفتوحة هي جهة مدخل المرسى فقط ويكون موقعه معاكساً لاتجاه الرياح السائدة وهي الرياح الشمالية والغربية، ويحمي المرسى من الجهة الشمالية ثلاث جزر صغيرة المعروفة بالجزيرة الشرقية والجزيرة الغربية والوسطى، وقد كشف على محاجر في الجزيرة الوسطى ربما استخدمت في بناء حواجز الأمواج المكتشفة في عمق مياه المرسى، إضافة لاكتشاف المزالق الخاصة بإرساء السفن في الجهة الجنوبية من الجزيرة الوسطى، أما عن الجزيرة الغربية، فقد كشف فيها عن بقايا لمنارة صغيرة، راجع:

G.D.B.Jones & J.H.Little, Op cit, P.74,75.

وتعود أقدم الاكتشافات للفخار في مدينة سوسة لنهاية القرن السابع قبل الميلاد وبدايات القرن السادس من قبل الميلاد راجع: Valeria, Op Cit, p.295.

(1) Carolus Muller, Scylacis, Op Cit, P.83.

(2) Valeria, Op.Cit, p.297.

(3) T: Muller Karl, Anonymi, Stadiasmus maris magni, P. 446.

* وقد كشف في موقع رأس عامر إضافة إلى مرسلها القديم العديد من المنازل السكنية التابعة للمرسى راجع: Valeria, Op Cit, p.297.

(4) Valeria, Op.Cit, p.297.

(5) T: Muller Karl, Anonymi, Stadiasmus maris magni, P. 447.

(6) Valeria, Op.Cit, p.297.

(7) Carolus Muller, Scylacis, Op Cit, P.83.

(8) سترابون، مصدر سابق، فقرة 20.

من مرسى ظلميثة⁽¹⁾، أما إلى الغرب من (Phykous) يصف ستادياسموس وقوع مرسى واحد فقط، وذلك بين مرسى رأس عامر ومرسى ظلميثة⁽²⁾، أما سكيلاكس يصف إلى الغرب من مرسى (phykous) وقوع ثلاث مراسي، أولها المرسى المسمى امبيلوس (Ampelos) الذي ربما يطابق مواقع الحمامة حالياً، وإلى الغرب منه بمسافة تعادل حوالي 15 كم يصف سكيلاكس وجود مرسى ثاني يسمى بمرسى ابيوس (Apios) الذي ربما يطابق موقع الحنية حالياً⁽³⁾، أما إلى الغرب من مرسى (Phykous) يصف ستادياسموس وذلك بعد مسافة 190 ستاديون وقوع مرسى ناوسيدا (Nausida)⁽⁴⁾ المطابق لموقع قصر الديسة الحالي، وهي مسافة مقاربة للمسافة الحالية المقدرة بحوالي 35 كم بين الموقعين تلك، وهو الواقع إلى الأبعد من الموقعين السابقين الحمامة والحنية باتجاه الغرب وهما المرستين اللذين وردا في جغرافية سكيلاكس ولم يرد لهم ذكر عند مؤلف ستادياسموس⁽⁵⁾، إلا أن هذا المرسى الأخير، قد ذكر في جغرافية بطليموس العائدة للقرن الثاني الميلادي، الذي يسميه مرسى افسغيذا (Ausigda)، الذي يصف وقوعه بعد مرسى ظلميثة⁽⁶⁾، إلا أن تسمية هذا المرسى كما رأينا قد ذكر قبل ذلك بكثير عند ستادياسموس تحت اسم مرسى (Nausida)، وهو المرسى الذي وصفه ستادياسموس كأول مرسى يقع إلى الغرب من مرسى (Phykous) الذي حدده الكثير من الباحثين عند موقع الحمامة الحالي⁽⁷⁾، بينما يحدد أندرية لاروند موقع اوسقيدا هذا إلى الغرب من الحمامة حالياً بمسافة حوالي 29 كم، تحديداً عند موقع

(1) بليبي، ت: علي فهمي خشيم، مصدر سابق، فقرة 5.

(2) valeria, Op.Cit, p.297.

* يقع مرسى الحنية على خليج صغير، يحيط به قنن جبليّة من الجهة الشمالية الشرقية، وكذلك من الجهة الشمالية الغربية، إضافة لجزيرة صغيرة تقع على الجهة الشمالية الغربية، شكلت جميعها حماية للسفن الصغيرة التي يمكن لهذا المرسى من استقبالها، بحيث لا يواجه الرياح الشمالية الغربية، إضافة لاحتواء مرسى الحنية القديم على صهاريج المياه من نفس نوع صهاريج ظلميثة، وأبار مياه محفورة في أرض صخرية مثل نوع الأبار المكتشفة في سوسة والحمامة، راجع:

G.D.B.Jones & J.H.Little, Op Cit, P.74.

(3) Carolus Mullerus, Scylacis, Op Cit, P.84.

(4) T: Muller Karl, Anonymi, Stadiasmus maris magni, P. 447.

(5) valeria, Op.Cit, p.297.

(6) بطليموس، جغرافية كلاوديوس بطوليموس، الكتاب الرابع، وصف ليبيا (قارة أفريقيا ومصر)، ت: محمد المبروك الدويب، منشورات جامعة قاريونس، بنغازي - ليبيا، 2004، الفقرة 3.

(7) valeria, Op.Cit, p.297.

مناسب جداً لاستقبال السفن ويدعم ذلك باكتشاف بعض من بقايا المباني المشيدة بذلك الموقع بمنطقة جرجار أمه الساحلي⁽¹⁾، وهو المرسى الذي يشير له ستادياسموس أيضاً بوقوع مستوطنة سكنية، بقرية في شكل قرية صغيرة⁽²⁾.

ومن بعد المرسى الواقع بقصر الديسة يصف سكيلاكس وقوع مرسى ثالث بين مينائي سوسة وطمليثة، وهو المرسى الذي يوافق ربما موقع رأس طلميثة وذلك تحت اسم مرسى خيرسونيسوس (Chersonesos)⁽³⁾ الواقع حالياً إلى الغرب من قصر الديسة الذي أشار له ستادياسموس وبلطيموس كما أشرنا سابقاً⁽⁴⁾، ثم وصولاً لمرسى طلميثة المهم* (Potlemais) وهو المرسى الذي ذكره كل من سكيلاكس باسم ميناء باركي (Barcaeorun Portus)⁽⁵⁾ وستادياسموس⁽⁶⁾ وسترابو⁽⁷⁾ وبليني⁽⁸⁾، حيث يقدر ستادياسموس المسافة التي يبعد بها مرسى طلميثة عن مرسى (Ausigda) 250 ستاديون⁽⁹⁾، وهي مسافة مطابقة للمسافة الحالية الواقعة بين بين المرستين والمقدرة بحوالي 44 كم حالياً⁽¹⁰⁾.

وتحديداً عند منطقة طلميثة تتغير بشكل ظاهر، تضاريسية وشكل الساحل الذي يصبح بعد طلميثة مباشرة حتى رأس التونيات المعروف باسم مرسى بوريون (Boreion) الواقع غرب بنغازي

(1) اندرية لاروند، مرجع سابق، ص 319.

(2) T: Muller Karl, *Anonymi, Stadiasmus maris magni*, P. 447.

(3) Carolus Mullerus, *Scylacis*, Op Cit, P.84.

(4) valeria, Op.Cit, p.296.

* يقع مرسى طلميثة بخليج صغير، محمي من الجهة الشمالية بجزيرة صغيرة أشار لها مؤلف ستادياسموس باسم جزيرة IIUS وهي تقع عند الجهة الشمالية من الخليج مما وفرت ملاذاً آمناً للسفن من الرياح دائمة الصوب الآتية من الشمال الغربي، وقد كشف داخل عمق مياه المرسى من الجهة الشرقية عن كواسر الأمواج ربما قد قطعت من محاجر تلك الجزيرة، راجع: J.H.Little, Op & G.D.B.Jones, Cit, P.72

ويعتبر مرسى طلميثة من المراسي المهمة جهة الشمال بمجموعة من الجزر مثل مرسى درنة وراس التين، التي شكلت حاجزاً ضد رياح الشمال، وتعود أقدم اللقى الفخارية في طلميثة لعام 620 قبل الميلاد، راجع: Valeria, Op Cit, p.295.

(5) Carolus Mullerus, *Scylacis*, Op Cit, P.84.

(6) valeria, Op.Cit, p.297.

(7) سترابون، مصدر سابق، فقرة 20.

(8) بليني، بليني الأكبر الكتاب الخامس من التاريخ الطبيعي (وصف إفريقيا ومصر وغرب آسيا)، ت: محمد المبروك الدويب، مركز المناهج التعليمية والبحوث التربوية بوزارة التعليم، ليبيا، 2019، فقرة 31.

(9) T: Muller Karl, *Anonymi, Stadiasmus maris magni*, P. 447-448.

(10) valeria, Op.Cit, p.297.

مباشرةً أكثر اتساعاً واستواءً قليل التعرج مما يجعل فرصة الحصول على مرفئ محاط بإحدى الجهات بالألسنة أو الرؤوس الجبلية لإيواء السفن أمراً نادراً على هذا الساحل⁽¹⁾، أما إلى الشرق من من ظلميثة تكون طبيعة الساحل مغايرة كثيراً بحيث يقل اتساع الساحل ولكن تكثر تعاريجة المشكّلة للألسنة البحرية، والتلال والرؤوس والجزر الصغيرة، وهو ما يجعله أكثر ملائمة لوجود مراسٍ مناسبة تجعل منها مراسي جيدة تسع لاستقبال حتى السفن الشراعية الكبيرة، أما عن اتساع هذا القطاع من الساحل كثير التعاريج يقل اتساعه بحيث لا يزيد عن مئات الأمتار فقط⁽²⁾.

وبحسب وصف المصادر القديمة للمراسي الواقعة غربي مرسى ظلميثة يصف سكيلاكس وقوع ثلاثة مراسي بين مرسي ظلميثة وبنغازي الهامين، بينما يصف ستادياسموس وقوع مرسى واحد فقط، وهو مرسى توكرة⁽³⁾، ويكون أول مرسى يصفه سكيلاكس بعد ظلميثة باتجاه الغرب هو مرسى زينيرتيس (Zenertis)⁽⁴⁾ الذي يوافق ربما موقع قصر القرنية الواقع على الساحل، ثم مرسى توكرة (Teuchira) الذي يذكره كل⁽⁵⁾ من سكيلاكس⁽⁶⁾ وسترابو الذي يحدد موقعه بعد مرسى برنيق⁽⁷⁾، وبليني الذي يسميه ارسينوي إضافة إلى تاوخيرا ويحدد موقعه بعد مرسى برنيق 43 ميل⁽⁸⁾ وستادياسموس الذي يضعه بعد مسافة 250 ستاديون إلى الغرب من مرسى ظلميثة

(1) اندرية لاروند، مرجع سابق، ص575.

(2) G.D.B.Jones & J.H.Little, Op Cit, p.81-82.

* إلى الغرب من ظلميثة يبدأ الساحل في الاتساع حيث يصل عرضه تحديداً عند توكرة حالياً حوالي 4 كم، وبالرغم من افتقار مرسى توكرة للمقومات الطبيعية التي يتشكل منها الساحل في هذا الجزء، إلا أن إضافة ملحقات صناعية بهذا المرسى المكونة من كواسر للأمواج التي كشفت عنها في عمق مياه المرسى والرصيفان المعدان لإرساء السفن قد عملت على صنع ملاذاً لحماية السفن المعرضة دائماً للرياح الشمالية الغربية، ويرجح اندرية لاروند أن بناء ملحقات المرسى تلك تعود لفترة متأخرة ربما خلال العصر الهلنستي، كما يرجح أن إقامة هذا المرسى كانت لأسباب عسكرية حيث أن موقعه لا يحضى بالمقومات المطلوبة لإنشاء مرسى، راجع اندرية لاروند، مرجع سابق، ص89، 93، 485.

وقد كشفت عن كواسر الأمواج تلك عند عمق 4م، والتي تمتد لمسافة 150م، راجع:

G.D.B.Jones & J.H.Little, op cit, p.71.

وتعود أقدم اللقى الفخارية المكتشفة في توكرة لعام 620 ق.م، راجع: Valeria, Op Cit, p.296.

(3) Valeria, Op.Cit, p.297.

(4) Carolus Mullerus, Scylacis, Op Cit, P.84.

(5) Valeria, Op.Cit, p.297.

(6) Carolus Mullerus, Scylacis, Op Cit, P.84.

(7) سترابون، مصدر سابق، فقرة 20.

(8) بليني، مصدر سابق، ت: علي فهمي خشيم، فقرة 5.

ويعيد مولر تحديد تلك المسافة بحوالي 200 ستاديون⁽¹⁾، وهي مسافة مقاربة للمسافة الحالية بين
توكرة وظلميثة البالغة حوالي 45 كم⁽²⁾، ومن ثم يصف سكيلاكس إلى الغرب من مرسى توكرة وقوع
وقوع المرسى الذي يحمل اسم قرية والمسمى بمرسى كاوكالوس* (Villagyo di kaukalos) والذي
ربما يوافق موقعه دريانه الحالي⁽³⁾، أما مرسى بنغازي الذي ذكره سكيلاكس باسم مرسى
يوسبريدس* (Esperidi)⁽⁴⁾، ثم ذكره ستادياسموس⁽⁵⁾ وسترابو يحدد موقعه عند رأس
بسيفدوبينياس⁽⁶⁾ وبليني⁽⁷⁾ يطلق عليها تسمية برنيق، وبطليموس يسميها برنيكي أو
هيسبيريدس⁽⁸⁾، والذي يسجله ستادياسموس إلى الغرب من مرسى توكرة بمسافة 350 ستاديون⁽⁹⁾،
ستاديون⁽⁹⁾، والذي تحدد موقعه فاليريا عند سيدي خربيش الحالي، وهي مسافة مطابقة للمسافة

(1) T: Muller Karl, *Anonymi, Stadiasmus maris magni*, P. 448.

(2) Valeria, Op.Cit, p.297.

* تعود كتابات سكيلاكس للقرن الرابع قبل الميلاد، والذي ذكر فيها وقوع مرسى يحمل اسم قرية صغيرة تسمى Cauguli Vicus وذلك على الساحل الممتد بين ظلميثة وبنغازي، والتي يرجح أنها قد أنشأت في نفس موقع مدينة هادريانوبوليس التي ربما قد أسست في عهد هادريان أو ربما أن في عهده قد أصبحت تطلق عليها هذه التسمية بعد أن دمرت في أثناء ثورة اليهود، أي أن هادريان ربما قد أعاد تأسيسها فقط على نفس موقع هذه القرية التي يشير لها سكيلاكس، والتي توافق الآن موقع تنسلوخ الواقع جنوب شرق دريانه الحالية، حيث قد كشف بهذا الموقع عن لقي فخارية تعود للفترة بين عامي 60-80م، أي أنها فترة تسبق عهد هادريان بكثير، إلا أن ما ذكره سكيلاكس لهذا المرسى والقرية يؤكد قدم تاريخ إنشائها إلى فترة ربما تسبق القرن الرابع قبل الميلاد راجع: J.H.Little, Op & G.D.B.Jones .Cit,P.70

(3) Valeria, Op.Cit, p.296.

* حدد موقع مرسى يوسبريدس على جزيرة واقعة بين سبختي عين السلماي والزريربية، وتعود أقدم اللقى الفخارية المكتشفة بها للربع الأول من القرن السادس قبل الميلاد، أما مدينة برنيق حدد موقعها عند مقام سيدي خربيش على الأرجح، انظر: Valeria, Op Cit, p.296.

وعلى أكثر دقة فإن موقع مرسى المدينة الأقدم يوسبريدس يحتمل أنه كان على الضفة الشمالية لبحيرة السلماي المغلقة إلا أن بسبب تراكم الطمي، وهو المرسى الذي أشار له سكيلاكس في القرن الرابع قبل الميلاد، ثم يشير مؤلف ستادياسموس للمرسى الجديد برنيق الذي أنشئ في حوالي عام 246 ق.م، في موقع متقدم نحو شاطئ البحر من موقعة الأقدم، وتحديداً خلف الربوة التي شكلت حماية للسفن من الجهة الشمالية، وهي ربوة تقع بين سبخة السلماي المغلقة حالياً وشاطئ البحر، بينما يقع المرسى الجديد على الأرجح على الجهة الغربية من البحيرة، التي يشير له مؤلف ستادياسموس أنها أصبحت مغلقة وغير صالحة للملاحة. راجع: J.H.Little, op & Jones G.D.B. cit,P.66,67

حيث أختير مواقع المرستين على السبخ الملحية المنتشرة على طول الساحل من توكرة شرقاً، في الوقت الذي اختير مواقع المدينتين على قمة الربوات المتكونة من الكثبان الرملية المنتشرة على طول ذلك الساحل الواقعة إلى الشمال السبخ المحلية وجنوب شاطئ البحر، بحيث شكلت تلك الكثبان الرملية حاجزاً للمراسي من الجهة الشمالية نظراً لافتقار هذا الجزء من الساحل للخلاجان والمراسي الطبيعية، ويرجح ربما هي Tritonis العديد من العلماء على رأسهم جود تشايلد أن البحيرة التي وردت عند الكثير من الجغرافيين والمؤرخين باسم بحيرة نفسها الآن بحيرة السلماي التي تقلص حجمها بسبب الجفاف وكثرة الترسب، وبعد ذلك نقل المرسى من الضفة الشمالية إلى الضفة الغربية pseudopenias من السبخة، وربما تكون الربوة التي أسست عليها المدينة الجديدة وهو اللسان البحري الذي يصفه سترابو باسم لسان ، راجع: اندريه لاروند، مرجع سابق، ص 457-467 Tritonis المجاور للبحيرة

(4) Carolus Muller, *Scylacis*, Op Cit, P.84.

(5) Valeria, Op.Cit, p.297.

(6) سترابون، مصدر سابق، فقرة 20.

(7) بليني، مصدر سابق، ت: علي فهمي خشيم، فقرة 5.

(8) بطليموس، مصدر سابق، الفقرة 3.

(9) T: Muller Karl, *Anonymi, Stadiasmus maris magni*, P. 448- 449.

على الواقع التي تقدر بحوالي 62 كم⁽¹⁾، كما يصف مصدر ستادياسموس وقوع أربع مراسي ضمن ضمن منطقة بنغازي إلا أن مواقعها الحالية غير محددة⁽²⁾، ونظراً للمسافات القصيرة الواقعة بينها وبين مرسى برنيق ارجح أن هذه المواقع عبارة عن مراسي تقع ضمن البحيرة التي أنشئ عليها مرسى برنيق الجديد، وهي على التوالي مرسى: (Rhinia) يبعد 60 ستادايون، ومرسى (Pithos) يبعد 10 ستادايون، ومرسى (Theotimaïos) يبعد 1 ستادايون، ومرسى (Hales) يبعد 10 ستادايون، وهذه المسافة الأخيرة وفقاً لتقديرات موللر الذي يستبعد المسافة الواردة في المصدر المسجلة 710 ستادايون.

وبناءً على وصف ستادياسموس الذي يشير لتسع مراسي واقعة بين مرسى بنغازي وجزر القمر، حيث يقع أول مرسى بعد بنغازي باتجاه الغرب عند رأس التونيات المسمى * (Boreion) يبعد عن (Hales) 50 ستادايون⁽³⁾، الذي يبعد عن بنغازي حالياً حوالي 20 كم، وهي مسافة لا تتوافق مع ما أورده ستادياسموس الذي يقدرها مروراً بالمواقع الأربعة السالفة الذكر الواقعة بين بنغازي ورأس التونيات بحوالي 831 ستادايون، وهي مسافة كبيرة جداً لا تتوافق مطلقاً مع مسافة 20 كم الفاصلة حالياً بين هذين المرستين المهمين. حيث يشكل رأس التونيات الحد الشرقي لخليج سرت⁽⁴⁾، وبذلك يمكن اعتماد المسافة التي حددها موللر من مرسى بنغازي إلى رأس التونيات 131 ستادايون⁽⁵⁾، ويحدد أيضاً لاروند مطابقة موقع هذا المرسى مع رأس التونيات الحالي⁽⁶⁾ الذي

(1) Valeria, Op.Cit, p.297.

(2) T: Muller Karl, Anonymi, Stadiasmus maris magni, P. 452.

* ويعد مرسى Boreion الذي يقع الآن عند رأس التونيات من أهم المراسي الليبية إلا أنه لم تجد له ذكراً في مؤلف سكيلاكس العائد للقرن الرابع قبل الميلاد، وهو المرسى الذي أشار له مؤلف ستادياسموس العائد لحوالي نصف القرن الأول الميلادي، ومن ثم قد ذكر اسم هذا المرسى فيما بعد عند معظم الجغرافيين والمؤرخين فقد أشار له سترابو بلييني وبطليموس راجع: Valeria, Op cit, p. 297-301.

(3) T: Muller Karl, Anonymi, Stadiasmus maris magni, P. 452.

(4) Valeria, Op.Cit, p.297.

(5) T: Muller Karl, Anonymi, Stadiasmus maris magni, P.451- 452.

(6) اندرية لاروند، مرجع سابق، ص575.

الذي عرف بهذا الاسم منذ القديم إضافة لاسم مرسى بوريوم، وهو موقع مناسب جداً لهذا المرسى الشهير المكون من رأس من اليابسة الممتد داخل البحر، حيث يبعد حوالي 35.5 كم جنوب غرب مرسى بنغازي حالياً، والذي يرى جود تشايلد أنه مناسب جداً للمسافة الواردة في المصدر⁽¹⁾، أما إلى الجنوب الغربي من رأس التونيات الشهير يقع مرسى تشيرسيس (Chersis) الذي ربما يوافق حالياً موقع بيسوفين وهو ثاني مرسى يحمل هذه التسمية بعد مرسى رأس كرسة⁽²⁾، ويشير ستادياسموس وقوعه على بعد 140 ستاديون⁽³⁾ من رأس التونيات، بينما تبلغ المسافة الحالية بين هذين الموقعين حوالي 25 كم وهي مسافة مناسبة جداً مع ما أورده مؤلف ستادياسموس ثم يشير المؤلف نفسه لوقوع مرسى اماستور (Amastor) إلى الجنوب الغربي من رأس التونيات⁽⁴⁾ والذي يحدد موقعه على بعد 110 ستاديون⁽⁵⁾ من مرسى بيسوفين، وهو يطابق موقع بوشريبة الحالي، الذي يقع حالياً عند مسافة 19 كم⁽⁶⁾.

وإلى الجنوب الغربي من بوشريبة بحوالي 14 كم تقع منطقة كركورة التي من المرجح مطابقتها مع مرسي هيراكليينون و دريبانون⁽⁷⁾ (Herakleion & Drepanon) * الواقعين حسب حسب ما قدر ستادياسموس على مسافة 80 ستاديون⁽⁸⁾ من بوشريبة، كما يشير سكيلاكس لهذا المرسى أيضاً، وهو المرسى الوحيد الذي يشير له من بنغازي حتى جزر القمر، ويضيف سكيلاكس

(1) ر.ج. جود تشايلد، دراسات ليبية، ص301.

(2) valeria, Op Cit, p.297.

(3) T: Muller Karl, Anonymi, Stadiasmus maris magni, P. 452.

(4) valeria, Op.Cit, p.297.

(5) T: Muller Karl, Anonymi, Stadiasmus maris magni, P. 452.

(6) valeria, Op Cit, p.297.

(7) Ibid, p.296-297.

* وقد أشار مؤلف ستادياسموس لوقوع مرسي Herakleion & Drepanon عند جبلين أحدهم يحمل اسم جبل هيراقليون نسبة للمستوطنة التي تحمل نفس الاسم المقامة على هذا التل، كما ترجح فاليريا أن التسمية الحديثة للمنطقة المعروفة باسم كركور، هي اشتقاق من اسمها القديم هيراقليون، كما يصف وقوع تل آخر بقربه يحمل اسم جبل دريبانون راجع: valeria, Op.Cit, p.296.

(8) T: Muller Karl, Anonymi, Stadiasmus maris magni, P. 452.

وصفاً لهذين الموقعين بأنهما: مراسي اطلقت عليها أسماء تلان جبليان، وهما التلان اللذان يقعان حالياً بمنطقة كركورة⁽¹⁾، كما يفرق أيضاً ستادياسموس بين هذين الاسمين بشكل واضح في وصفها بأنهما يبعدان عن بعضهما مسافة تقدر بحوالي 1كم أي ما يعادل 7 ستاديين⁽²⁾، ويتشكل الساحل الساحل عند منطقة كركورة من خليجان صغيران يقعان بين تلان يصلحان لاستقبال السفن أو المراكب الصغيرة⁽³⁾، وبعد مرسى كركورة يذكر ستادياسموس وقوع مرسى سيرابيون (Serapeion) (Serapeion) على بعد 100 ستاديين إلى الجنوب الغربي⁽⁴⁾، وهو المرسى الذي يوافق موقع سيدي المشيلي الذي يبعد حالياً عن كركورة بحوالي 18 كم⁽⁵⁾، وبعد مرسى المشيلي يقع مرسى يسمى كايون (Kainon) الذي ربما يوافق موقع الزيتينة* الحالية الواقعة على بعد 37كم، حيث يصف ستادياسموس وقوع مرستين آخرين بين الزيتينة وسيدي المشيلي إلا أنه لم يجر اكتشاف أي مواقع تتطابق معهما على طول هذه المسافة⁽⁶⁾، وهما مرسى دياروياس (Diarroias) الذي يبعد عن مرسى المشيلي 50 ستاديين، ثم مرسى أبيوس (Apis) الذي يبعد بدوره عن المرسى السابق 1 ستاديين فقط، ثم إن المسافة الإجمالية الواقعة بين المرسى الموافق لموقع سيدي المشيلي والمرسى الواقع ربما في الزيتينة تبلغ 150 ستاديين⁽⁷⁾، بينما لا يشير للمسافة المحددة بين مرسى مرسى (Apis) والزيتينة التي ربما تبلغ حوالي 99 ستاديين⁽⁸⁾، وبعد مرسى الزيتينة بحوالي 12 كم باتجاه الجنوب الغربي يقع مرسى ايوشوينون (Eushoinon) الذي ربما يوافق مرسى

(1) Carolus Mullerus, *Scylacis*, P.84.

(2) T: Muller Karl, *Anonymi, Stadiasmus maris magni*, P. 452.

(3) ف.و. بيتشي، ه.و. بيتشي، مرجع سابق، ص179.

(4) T: Muller Karl, *Anonymi, Stadiasmus maris magni*, P. 453.

(5) valeria, Op Cit, p.298.

* وقد كشف بمنطقة الزيتينة بقايا مستوطنة ربما كانت ترتبط بمرسى على مسافة قريبة وربما يكون هو المرسى الذي أشار له مؤلف ستادياسموس باسم مرسى kainon راجع: valeria, Op.Cit, p.298.

(6) valeria, Op Cit, p.314-315.

(7) T: Muller Karl, *Anonymi, Stadiasmus maris magni*, P. 453.

(8) valeria, Op.Cit, p.314-315.

أجدابيا⁽¹⁾، الذي يشير له ستادياسموس بوقوعه على بعد 70 ستاديين⁽²⁾ من الزويتينة السابق، وهي وهي مسافة مطابقة للمسافة الفاصلة بين هذين المرستين في الوقت الحالي⁽³⁾.

ثم يصف ستادياسموس مجموعات من الجزر بوصفها جزراً غارقة أولها تقع مقابل الساحل الواقع إلى الجنوب الغربي من مرسى أجدابيا على بعد 70 ستاديين⁽⁴⁾، وبعد مرسى أجدابيا أجدابيا يصف ستادياسموس مجموعات من الجزر بوصفها صخوراً غارقة⁽⁵⁾، أول هذه الجزر التي التي يحدد موقعها المقابل للساحل الواقع إلى الجنوب الغربي من مرسى اجدابيا بحوالي 70 ستاديين وهي جزر هيفالوي (Hyphaloi)، وبعد هذه الجزيرة تقع مجموعة من الجزر الأخرى المقابلة للساحل الواقع إلى الجنوب الغربي من الجزر السابقة بحوالي 40 ستاديين⁽⁶⁾، وهي الجزر التي تعرف الآن بجزر القمر وجزيرة مايا*⁽⁷⁾ التي يسميها سكيلاكس بالجزر الثلاث (Pontiae Insulae Tres)⁽⁸⁾، والتي تطابق أيضاً موقع المرسى الذي يسميه ستادياسموس بمرسى سكوبيليتس (Skopelites) والذي يشير أيضاً للمسافة التي تبعد بها هذه الجزر -أي جزر القمر Pontia وجزيرة مايا (Maea) عن أول مرسى يقع بعدها باتجاه الجنوب الغربي على الساحل المسمى بمرسى استروشونداس (Astrochondas) مسافة 50 ستاديين، بينما تبعد جزيرة مايا الواقعة جنوب جزر القمر 90 ستاديين⁽⁹⁾، وهو المرسى الذي ربما يطابق موقعه الآن مع سواني قريب شهار الواقع على ساحل الجنوب الغربي من تلك الجزر، وهي مسافة مطابقة للمسافة الحالية

(1) valeria, Op.Cit, p.298,296.

(2) T: Muller Karl, Anonymi, Stadiasmus maris magni, P. 453.

(3) valeria, Op Cit, p.298,296.

(4) T: Muller Karl, Anonymi, Stadiasmus maris magni, P. 453.

(5) valeria, Op Cit, p.298,296.

(6) T: Muller Karl, Anonymi, Stadiasmus maris magni, P. 453.

* تبعد جزر القمر ومايا عن الساحل مسافة 2 ستاديين، راجع: valeria, Op Cit, p.315.

(7) valeria, Op Cit, p.298,296.

(8) Carolus Mullerus, Scylacis, Op Cit, P.85.

(9) T: Muller Karl, Anonymi, Stadiasmus maris magni, P. 454.

البالغة حوالي 8 كم⁽¹⁾، ومن بعد هذا المرسى الأخير يصف ستادياسموس حوالي سبع مراسي حتى حتى مرسى الرأس العالي (philainou Bomoi) الواقع بمنطقة قرارات قصر التراب، بينما يسجل سكيلاكس على طول هذه المسافة مرستين فقط وهما الرأس العالي ومرسى جزر بو شعيفة، بينما لم يصف سكيلاكس على طول ساحل خليج سرت أكثر من أربعة مراسي فقط وهي جزر القمر وجزر بوشعيفة والرأس العالي، والمرسى الواقع بكرورة فقط.

ويقع أول مرسى يصفه ستادياسموس بعد مرسى (Astrochonda) ناحية الجنوب الغربي عند مرسى كروكوديلوس (Krokodeilos) الواقع بعد 80 ستاديون من المرسى المشار له سابقاً⁽²⁾، والذي يوافق على أغلب الترجيح موقع بئر أسمر الواقع على بعد 20 كم من الموقع السابق⁽³⁾، ومن بعد مرسى بئر أسمر غرباً يصف ستادياسموس وقوع خليج صغير الذي يطابق حالياً موقع خليج بوقرادة، والذي يسجل وقوع مرستين بداخله أولهم مرسى بوقرادة الحالي المسمى بوريون (Boreion)، وهو ثاني مرسى على ساحل ليبيا يحمل هذه التسمية بعد مرسى رأس التونيات المشار له سابقاً⁽⁴⁾، والذي يسجله ستادياسموس عند مسافة 84 ستاديون من المرسى السابق⁽⁵⁾، وهي مسافة مقاربة للمسافة الحالية البالغة 14 كم⁽⁶⁾، ويحدد كذلك جود تشايلد هذا المرسى الذي أشار له ستادياسموس باسم بوريوم عند مرسى بو قرادة الحالي، حيث يقع هذا المرسى عند المحطة البرية نفسها المحصنة الواقعة على الطريق الساحلي في دليل الانطونيين المسماة بمحطة (Boreo) أو (Boreion) بينما أقيم المرسى على لسان أو رأس صخري ممتد داخل البحر الذي يشكل الرأس الشرقي لخليج بوقرادة الصغير، وما يؤكد وقوع هذا المرسى عند

(1) valeria, Op.Cit, p.298,296.

(2) T: Muller Karl, Anonymi, Stadiasmus maris magni, P. 454.

(3) valeria, Op.Cit, p.298.

(4) Ibid.

(5) T: Muller Karl, Anonymi, Stadiasmus maris magni, P. 454.

(6) valeria, Op Cit, p.298.

موقع المحطة البرية نفسها أيضاً⁽¹⁾ وصف ستادياسموس لوقوع قلعة على مسافة قريبة من هذا المرسى وقرية ومصدر للمياه⁽²⁾، وقد كشف ما يؤكد ذلك الوصف لآثار قلعة أُقيمت على أعلى ذلك الرأس المشكل للمرسى بوقرادة وصهريج⁽³⁾، وعلى الطرف الغربي من هذا الخليج يقع مرسى ثاني يسمى في ستادياسموس بمرسى انتيديريانون (Antidrepanon) * وتكتفي فاليريا هنا بتحديد موقعه على أقوى الاحتمالات على الجهة الغربية من خليج بو قرادة المقابل لموقع مرسى بو قرادة الواقع على الجهة الشرقية من هذا الخليج⁽⁴⁾، حيث لم يسجل ستادياسموس المسافة التي كانت تفصل هذين المرستين ويقدر مولر تلك المسافة بحوالي 20 ستاديون⁽⁵⁾، اللذين من الواضح أنهما كانا على مسافة قريبة من بعضهما، حيث تبلغ المسافة التي تفصل بين رأسي خليج بوقرادة حوالي 14كم⁽⁶⁾.

ثم إلى الغرب من خليج بو قرادة يقع خليج البريقة الذي يقع به مرسى البريقة الواقع شرقي الخليج والذي ربما يوافق موقع مرسى مينديرون (mendrion)⁽⁷⁾ المسجل في ستادياسموس على مسافة 50 ستاديون⁽⁸⁾ من المرسى السابق الذكر الواقع على الرأس الغربي لخليج بوقرادة، وهي مسافة مقاربة للمسافة الحالية البالغة 9 كم بين الرأس الغربي لخليج بو قرادة ومرسى البريقة هذا⁽⁹⁾، يتميز خليج البريقة بعمق منسوب مياهه، وكثرة النتوءات الصخرية والجزر المتكونة من

(1) ر.ج. جود تشايلد، دراسات ليبية، مرجع سابق، ص301-305.

(2) T: Muller Karl, Anonymi, Stadiasmus maris magni, P. 455.

(3) ر.ج. جود تشايلد، دراسات ليبية، مرجع سابق، ص301، 305.

* ترجح فاليريا تحديد موقع مرسى Antidrepanon داخل خليج بوقرادة، مضيئة اشتقاق اسم هذا المرسى الذي يعني باللغة الإغريقية رأس المنجل، الذي لابد أنه يشتق من موقعه بداخل خليج ما وعلى أحد رأسيه، وبذلك سيكون موقعه على أكثر الترجيح على الرأس الغربي من خليج بو قرادة الذي يقع على رأسه الشرقي مرسى Boreion راجع: Valeria, Op Cit, p.298.

(4) valeria, Op Cit, p.298.

(5) T: Muller Karl, Anonymi, Stadiasmus maris magni, P. 455.

(6) valeria, Op.Cit, p.298.

(7) Ibid.

(8) T: Muller Karl, Anonymi, Stadiasmus maris magni, P. 455.

(9) valeria, Op.Cit, p.298.

التلال الرملية الواقعة عند مدخل المرسى التي شكلت حماية جيدة للمرسى، إضافة لآثار مرسى على الجانب أو الرأس الغربي لخليج البريقة⁽¹⁾، وعلى نفس هذا الخليج يصف أيضاً المصدر نفسه نفسه وقوع مرسى ثانٍ في خليج البريقة في الجهة الغربية المقابلة لمرسى البريقة والذي يسجله تحت اسم مرسى كوزينتيون (Kozyntion) * ⁽²⁾ وتحديد فاليريا موقعه الحالي على الجهة الغربية لخليج البريقة وتحديدًا عند موقع مرتفع من الرأس الغربي للخليج الذي لا يبعد عن الرأس الشرقي الذي يقع عليه مرسى البريقة سوى 4 كم فقط، وهي مسافة لا تتوافق إطلاقاً⁽³⁾ مع ما ورد في ستادياسموس المقدرة 120 ستاديون، ويقدر تلك المسافة مولر 20 ستاديون⁽⁴⁾ في الوقت الذي تحدد فيه فاليريا أيضاً بدلاً من هذه المسافة 20 ستاديون فقط مقارنةً مع المسافة الحالية، أما إلى الغرب من المرسى السابق المحتمل وقوعه بخليج البريقة⁽⁵⁾ يصف ستادياسموس على بعد 110 ستاديون وقوع وقوع مرسى امونيو باقاي (Ammoniou pagai) الذي ربما يوافق موقع بئر سيدي بشر الواقع على بعد 19 كم، وهي مسافة مقارنةً جداً مع ما أورده هذا المصدر⁽⁶⁾، كما يحدد أيضاً جود تشايلد موقع مرسى (Ammoniou pegai) عند بئر سيدي بشر⁽⁷⁾.

وبعد 180 ستاديون كما سجل في ستادياسموس⁽⁸⁾ إلى الغرب من المرسى السابق الذكر،

الذي من المحتمل وقوعه ببئر سيدي بشر يقع مرسى اوتومالايا (Automalaca) الذي ربما

(1) ف.و. بينشي، ه.و. بينشي، مرجع سابق، ص171-176.

* وعلى الرأس الغربي لخليج البريقة الذي من المحتمل هو الموقع المناسب لمرسى kozyntions كشف عن آثار لقلعة أقيمت على ذلك التل والتي توافق موقع المحطة البرية المحصنة الواردة في دليل الانطونيين باسم Tiniodiri الواقعة على الطريق الساحلي المدني، المسماة الآن قصر البريقة، راجع: ر.ج. جود تشايلد، دراسات ليبية، ص251.

(2) T: Muller Karl, Anonymi, Stadiasmus maris magni, P. 455.

(3) valeria, Op.Cit, p.298.

(4) T: Muller Karl, Anonymi, Stadiasmus maris magni, P. 455.

(5) valeria, Op.Cit, p.298.

(6) valeria, Op.Cit,P.298.

(7) ر.ج.جود تشايلد، دراسات ليبية، مرجع سابق، ص275.

(8) T: Muller Karl, Anonymi, Stadiasmus maris magni, P. 456.

يطابق موقع بو شعيفة* الواقع على بعد 35 كم من بئر سيدي بشر⁽¹⁾، كما يشير أيضاً سكيلاكس لهذا المرسى، ولكن يصف موقعه على جزيرة وليس على الساحل، والذي يسجله تحت اسم مرسى (Isole Leukai)⁽²⁾، بينما أشار لمرسى (Automalaca) سترابو الذي يحدد موقعه بعد أضرحة الإخوان فيليني أقصى أعماق خليج سرت جنوباً كما أشار لقلعة وحامية عسكرية بهذا الموقع⁽³⁾ وبطليموس الذي يصفه بوجود حصن عسكري به⁽⁴⁾ أما عن ستادياسموس فلم يرد أي وصف دقيق عن هذا المرسى الذي اكتفى بالإشارة لاسمه والمسافة التي تفصله عن المراسي الأخرى الواقعة إلى الشرق منه والغرب، وقد وضع مولر تحديداً عاماً لموقع هذا المرسى على الساحل في المنطقة المحصورة بين العقيلة شرقاً المسماة بمحطة (Anabucis) في دليل الأنطونيين وبوتجر والرأس العالي غرباً المسمى (Arae Philainou)⁽⁵⁾، وهي المنطقة التي تمتد فيها سبخة المغطى على طول ذلك الساحل⁽⁶⁾، أما عن جود تشايلد يرجع ذلك التل الواقع على الساحل المقابل لجزيرة بوشعيفة، وهو المسمى بقنة بو شعيفة الواقعة على الساحل إلى الغرب من العقيلة حالياً، والتي كشف عنها مؤخراً وهي صالحة للجعل منها مرسأً جيداً، حين يبعد عن الجزيرة المقابلة له بحوالي 2 كم، ويؤكد جودتشايلد بأن هذا التل هو المكان الوحيد المناسب لاستخدامه كمرسى في المنطقة المحصورة بين العقيلة والرأس العالي والذي لا بد أن مرسى أتومالاكس المهم يقع عنده تحديداً، كما يرجح تحديد موقع مرسى (Automalaca) عند نفس

* وقد كشف على قمة تل بو شعيفة الذي أنشأ عليه مرسى Automalaca الواقع على الساحل الغربي العقيلة آثار لمستوطنة سكنية صغيرة ربما تشير لوجود قرية صغيرة، أقيمت بقرب هذا المرسى، راجع: Valeria, Op Cit, p.298.

(1) Valeria, Op.Cit, p.298.

(2) Carolus Mullerus, Scylacis, Op Cit, P.85.

(3) سترابون، مصدر سابق، فقرة 20.

(4) بطليموس، مصدر سابق، الفقرة 2.

(5) T: Muller Karl, Anonymi, Stadiasmus maris magni, P. 456-457.

(6) ر.ج. جود تشايلد، مرجع سابق، ص 272-273.

موقع المحطة البرية المحصنة نفسها المشتركة بين الطريقين الساحليين المدني والعسكري المسماة (Anabucis praesidium)⁽¹⁾.

ثم إلى الغرب يقع المرسى المهم المسمى (Philainou Bomoi) الذي يصفه كل من سكيلاكس⁽²⁾، وستادياسموس، وسترابو الذي يحدد موقعه عند ضريح الإخوان فيليني⁽³⁾ والذي يطلق عليه بليني تسمية مذبح الأخوان فيليني⁽⁴⁾ الواقع بمنطقة قرارات قصر التراب، وتحديداً عند الجبل المعروف باسم الرأس العالي الواقع بعد حوالي 33 كم غرب جزيرة بوشعيفة⁽⁵⁾، ويسجل ستادياسموس ستادياسموس تلك المسافة 185 ستاديون والذي يصفه أنه رأس من اليابسة ويشكل الحدود الغربية لإقليم كيرينايا⁽⁶⁾، وهي مسافة مقاربة جداً للمسافة الحالية بين المرستين⁽⁷⁾، كما يحدد مولر أيضاً أيضاً موقع المرسى المسمى (Philainou Bomoi) عند الرأس العالي حالياً على الساحل الواقع عند المحطة البرية نفسها الواردة في خريطة بوتنجر تحت مسمى (Arae philaenorum) وفي دليل الانطونيين بمحطة (Banadedari) المحددة في قرارات قصر التراب⁽⁸⁾، أما إلى الغرب من مرسى الرأس العالي حتى مرسى لبدّة تصف المصادر القديمة حوالي تسع مراسي، ثمانٍ منها ذكرت في ستادياسموس ولم يرد لها ذكر عند سكيلاكس، الذي لم يذكر على طول المسافة الفاصلة بين مرسى الرأس العالي ومرسى لبدّة البالغة حسب قياسات ستادياسموس 2900 ستاديون، سوى مرسى واحد فقط وهو مرسى كينييس (Cinyps) الواقع على مسافة قريبة شرقي مرسى لبدّة، وهو المرسى الذي لم يرد له ذكر عند مؤلف ستادياسموس.

(1) ر.ج. جود تشايلد، مرجع سابق، ص 272-273.

(2) Carolus Muller, *Scylaxis*, Op Cit, P.85.

(3) سترابون، مصدر سابق، فقرة 20.

(4) بليني، مصدر سابق، ت: محمد المبروك الدويب، الفقرة 28.

(5) valeria, Op.Cit, p.298.

(6) T: Muller Karl, *Anonymi, Stadiasmus maris magni*, P. 456-457.

(7) valeria, Op.Cit, p.298.

(8) T: Muller Karl, *Anonymi, Stadiasmus maris magni*, P. 456.

ويقع أول مرسى حسب ما أورده ستادياسموس عند المرسى المسمى هيببو اكراي (Hippou Acrai) الواقع حالياً بمنطقة بن جواد، تحديداً عند ذلك الجبل المشكل من لسان من اليابسة يمتد داخل البحر المسمى برأس بن جواد*، وهو الموقع الأكثر مناسبة، إلا أن هذا الموقع يقع على بعد حوالي 81 كم عن الرأس العالي⁽¹⁾، بينما تسجل تلك المسافة في ستادياسموس 400 ستاديون⁽²⁾، وهي مسافة تعتبر أقصر بكثير من المسافة الحالية، حيث تقدر فاليريا تلك المسافة بزيادتها حوالي 50 ستاديون أخرى أي 450 ستاديون؛ لتصبح المسافة أكثر ملاءمة مع المسافة الحالية⁽³⁾، ومن هذا المرسى المحتمل وقوعه بمنطقة بن جواد يصف ستادياسموس وقوع مرسى آخر تحت اسم ايبيروس (Eperos) بعد مسافة 350 ستاديون⁽⁴⁾، وهذه المسافة تتوافق مع موقع بئر أحمر* الواقع على بعد 62 كم على الساحل إلى الغرب من بن جواد⁽⁵⁾، بينما يحدد مولر موقع مرسى (Eperos) عند عين النعيم⁽⁶⁾ وهو الموقع نفسه الذي اقترحت فاليريا مطابقته مع المرسى المسمى خاراكس (Corax) الواقع إلى الغرب من (Eperos)⁽⁷⁾.

* وقد كشف على الساحل بمنطقة بن جواد على العديد من الآثار إلى جانب مرستها الجيد المقام على ذلك الجبل الممتد داخل البحر مشكلاً لساناً بحرياً المعروف برأس بن جواد، والذي كان ملاذاً مناسباً للسفن لحمايتها من الرياح الغربية كثيرة الهبوب على هذه السواحل، راجع: valeria, Op Cit, p298، وعلى قمة ذلك الرأس البحري المشكل للمرسى المعروف برأس بن جواد كشف عن آثار لقلعة التي حدد عندهما موقع المحطة البرية المحصنة الواقعة على الطريق الساحلي الحدودي المسماة zegazaem المحددة بمنطقة النوفلية، راجع: جود تشايلد، دراسات ليبية، مرجع سابق، ص276.

(1) valeria, Op.Cit, p.298.

(2) T: Muller Karl, Anonymi, Stadiasmus maris magni, P. 457-458.

(3) valeria, Op.Cit, p.298.

(4) T: Muller Karl, Anonymi, Stadiasmus maris magni, P. 458.

* ويحدد كل من هنريك بارث وكارل مولر موقع مرسى corax الذي يعود نشأته للعهد البونتيقي عند نفس موقع محطة الطريق المسماة Iscina الواقعة على مسار الطريقين الساحليين المدني والحدودي والتي أسست في العصر الروماني، راجع أندريه لاروند، مرجع سابق، ص231-232.

(5) valeria, Op Cit, p.298.

(6) T: Muller Karl, Anonymi, Stadiasmus maris magni, P. 458.

(7) valeria, Op Cit, p.298.

ثم يسجل ستادياسموس وقوع مرسى خاراكس (Corax) على الساحل إلى الغرب من المرسى السابق الذكر بمسافة 150 ستاديون⁽¹⁾، وهو المرسى الذي يذكره أيضاً سترابو تحت اسم خاراكس (Charax)*، الذي يصفها بمحطة تجارية كان يستورد منها السلفيوم مقابل النبيذ⁽²⁾ أما عن المسافة التي سجلها مؤلف ستادياسموس، ربما تتوافق مع موقع النعيم حالياً الواقع غرب بئر أحمر السابق الذكر بحوالي 22 كم⁽³⁾، يشير بيتشي لآثار المستوطنة الواقعة في النعيم التي يرجح أن يربح أنها كانت مرسى ومدينة تجارية هامة⁽⁴⁾، ويضع مولر موقع مرسى (Corax) عند مدينة سلطان الحالية، مقارناً للمسافة المحددة في ستادياسموس المقدرة 150 ستاديون مع المسافة الحالية بين عين النعيم وسلطان البالغة حوالي 26 كم⁽⁵⁾، وإلى الغرب من المرسى السابق الذي ربما يوافق الآن النعيم يصف كلاً من ستادياسموس وسترابو المرسى المسمى ايفرانتاس (Euphrantai)* الذي يصفه سترابو بوجود برج ومرسى بهذا الموقع الذي يحدد وقوعه عند حدود إقليمي كيرينايا والمدن الثلاث⁽⁶⁾، الذي تصفه فاليريا عند منطقة الشاويشية، حيث تكون المسافة الفاصلة الآن بين بين الموقعين حوالي 45 كم⁽⁷⁾، بينما يسجل ستادياسموس تلك المسافة بنحو 200 ستاديون، ويقدرها مولر بحوالي 290 ستاديون، بينما يحدد مولر موقع هذا المرسى حالياً بمدينة بسرت، التي تبعد عن سلطان التي حدد عندها موقع مرسى (Corax) حوالي 50 كم وهي مسافة تعادل

(1) T: Muller Karl, *Anonymi, Stadiasmus maris magni*, P. 458.

* يحدد أيضاً كل من هنريك بارث وكارل مولر موقع مرسى Euphrantai عند موقع محطة الطريق نفسه المسماة macomades الواقعة على مسار الطريقين المدني والحدودي، التي تقع الآن ضمن مدينة سرت حالياً: راجع: جود تشايلد، *دراسات ليبية*، ص 232-233. (2) سترابون، مصدر سابق، فقرة 20.

(3) valeria, Op.Cit, p.298-300.

(4) ف.و.بيتشي، ه.و. بيتشي، مرجع سابق، ص 149.

(5) T: Muller Karl, *Anonymi, Stadiasmus maris magni*, P. 458.

* وقد كشف بمنطقة الشاويشة عن آثار لبئر مياه صالحة للشرب، وعلى مسافة قريبة منه كشف عن آثار لمستوطنة سكنية، راجع: Valeria, Op Cit, p.298.

كشفت بمنطقة بئر أحمر الواقعة على الساحل عن بئر مياه صالحة للشرب، كما كشف بيرتاريلي على مسافة قريبة منه نحو الجنوب عن العديد من البقايا الأثرية والانقاض التي تشير لوجود مستوطنة سكنية بهذا الموقع، راجع: valeria, Op Cit, p.298.

(6) سترابون، مصدر سابق، فقرة 20.

(7) valeria, Op.Cit, p.298.

حوالي 290 ستاديين، بينما ستادياسموس يضع تلك المسافة الواقعة بين هذين المرستين عند 200 ستاديين فقط، وعلى الساحل إلى الغرب من هذه المراسي السابقة يسجل ستادياسموس وقوع المرسي المسمى ديسوبون (Dysopon) الذي يقع عند مسافة 150 ستاديين⁽¹⁾ من الشويشيّة، وتحدد فاليريا موقع هذا المرسي عند اللسان البحري المعروف باسم جبل بئر بورتيمه*، الذي يقع على بعد 45 كم من منطقة الشويشيّة، وبذلك فإن هذه المسافة تعتبر أطول بكثير عن ما أورد مؤلف ستادياسموس، حيث تضيف فاليريا معدلة لهذه المسافة حوالي 100 ستاديين أخرى أي 250 ستاديين مقارنة مع المسافة الحالية⁽²⁾، ثم يقع مرسي اسبيس (Aspis) الذي ورد ذكره عند كل من ستادياسموس وسترابو الذي يصفه بأفضل المراسي الواقعة بخليج سرت⁽³⁾، والذي يحدد موقعه ستادياسموس إلى الغرب من المرسي السابق بنحو 350 ستاديين⁽⁴⁾، والذي ربما يتوافق مع مع موقع بويرات الحسون، حيث تقدر المسافة الفاصلة بين الموقعين حالياً حوالي 65 كم⁽⁵⁾.

ثم يصف ستادياسموس إلى الشمال الغربي من المرسي المتوافق ربما مع موقع بويرات الحسون وقوع مرسي (Taricheiai)، الذي ربما يوافق حالياً موقع بورتيمه الواقع على الساحل على بعد حوالي 55 كم من المرسي سابق الذكر⁽⁶⁾، حيث تبلغ المسافة في ستادياسموس بحوالي 350 ستاديين، وبعد هذا المرسي الأخير بمسافة 400 ستاديين كما سُجل في ستادياسموس يقع المرسي المهم والمعروف باسم كيفالاي (Kephalai)⁽⁷⁾ الذي أشار له أيضاً سترابو بوقوعه على يمين

(1) T: Muller Karl, Anonymi, Stadiasmus maris magni, P. 459.

* ويتشكل موقع بئر بورتيمه عند سطح خليج صغير صالح لرسو السفن وحمائتها من الرياح السائدة، راجع: valeria, Op Cit, p.298.

(2) valeria, Op Cit, p.298.

(3) سترابون، مصدر سابق، فقرة 20.

(4) T: Muller Karl, Anonymi, Stadiasmus maris magni, P. 460.

(5) valeria, Op Cit, p.298.

(6) valeria, Op Cit, p.298.

(7) T: Muller Karl, Anonymi, Stadiasmus maris magni, P. 460.

خليج سرت الكبرى على الرأس الغربي للخليج، وهو عبارة عن رأس من اليابسة مرتفع⁽¹⁾، وهو المرسى المعروف حالياً باسم رأس زروق* الواقع بمصراته، والذي يقع على بعد 70 كم بورتيمة وهي مسافة مقاربة للواقع⁽²⁾، أما إلى الغرب من رأس الزروق لا يصف ستادياسموس حتى مرسى لبدة الواقع على بعد 550 ستاديين من رأس زروق وقوع أي مرسى بهذه المسافة⁽³⁾، إلا أن سكيلاكس يشير لوقوع مرسى (Cinyps) *⁽⁴⁾ الواقع عند مصب وادي كعام حالياً في البحر وهو الواقع حالياً بين رأس الزروق ولبدة، وهو المرسى الوحيد الذي يذكره سكيلاكس بعد مرسى الرأس العالي العائد مؤلفه للقرن الرابع ق.م⁽⁵⁾، أما وصولاً لمرسى لبدة الكبرى الذي ذكره كل من سكيلاكس⁽⁶⁾ و ستادياسموس وسترايو الذي يطلق عليه تسمية نيابوليس (Neapolis) *، كما يعرف أيضاً باسم لبدة⁽⁷⁾ وبليني الذي يسميه أيضاً لبيتيس أو لبدة الكبرى⁽⁸⁾، أو كما ذكره بعض الجغرافيين باسم (Leptis)⁽⁹⁾، ويضعه ستادياسموس على بعد 550 ستاديين تحت اسم نيابوليس⁽¹⁰⁾ من موقع رأس الزروق، بينما تقدر تلك المسافة حالياً بين الموقعين حوالي 97كم⁽¹¹⁾.

بينما يشير ستادياسموس إلى وقوع خمس مراسي بين مرسئي لبدة وصدراته، وهي على

التوالي إلى الغرب من مرسى لبدة مرسى هيرمايوم (Hermaeum) الذي يحدد ابتعاده عن مرسى

(1) سترابون، مصدر سابق، فقرة 18، 20.

* رأس زروق ويقع آثار ذلك المرسى حالياً عند قصر أحمر بمصراته، راجع: valeria, Op Cit, p.298.

(2) valeria, Op.Cit, p.298.

(3) T: Muller Karl, Anonymi, Stadiasmus maris magni, P. 461.

* مرسى كينييس وعند هذا المرسى المسمى كينييس الذي أشار له سكيلاكس يذكر أيضاً وقوع مدينة بقرب هذا المرسى تحمل نفس الاسم، والتي يحدد موقعها أيضاً عند مصب وادي كينييس وادي كعام الآن: valeria, Op Cit, p.296.

(4) Carolus Mullerus, Scylacis, Op Cit, P.85.

(5) valeria, Op.Cit, p.296.

(6) Carolus Mullerus, Scylacis, Op Cit, P.86.

* مرسى لبدة: يقع عند مصب وادي لبدة في البحر، وقد أجرت عليه العديد من التحسينات خلال العهد السفيري بإضافة المنشآت والمرافق مثل الرصيف الخاص برسو السفن، وأنشاء المستودعات للبضائع ومنازة وذلك عند الجزء الأعلى من هذا المرسى راجع: أحمد محمد انديشة، التاريخ السياسي والاقتصادي للمدن الثلاث، ص161.

(7) سترابون، مصدر سابق، فقرة 18.

(8) بليني، مصدر سابق، ت: محمد المبروك الدويب، فقرة 27.

(9) valeria, Op.Cit, p.298.

(10) T: Muller Karl, Anonymi, Stadiasmus maris magni, P. 461.

(11) valeria, Op.Cit, p.298.

لبدة 15 ستاديون فقط، والذي يصفه بأنه مرسى صغير غير صالح إلا لإرساء السفن الصغيرة فقط⁽¹⁾، ذكره قبل ذلك سكيلاكس تحت تسمية رأس هيرمايوم الذي يبعد عن لبده مسافة يوم ملاحى ملاحى ونصف⁽²⁾ وهو المرسى الذي يرجح الأخوان بيتشي موقعه الحالي عند رأس الحمراء⁽³⁾، ويحدد سترابو موقعه عند رأس هيرميا شديد الوعورة الذي يقع عليه مرسى يحمل التسمية نفسها⁽⁴⁾، نفسها⁽⁴⁾، ثم يصف ستادياسموس وقوع المرسى الثاني إلى الغرب من المرسى الأخير وذلك بعد 200 ستاديون عند مرسى جافارا (Gaphara)⁽⁵⁾، ذكر أول مره عند سكيلاكس تحت هذه التسمية⁽⁶⁾، ويحدد الأخوان بيتشي موقعه الحالي عند مصب وادي إمسيد القره بوللي حالياً، الذي يشكل خليجاً صغيراً يصلح لإيواء السفن، وقد كشف في هذين الموقعين آثاراً لمباني حمامات كانت مبطاة بالفسيفساء⁽⁷⁾، ويصف ستادياسموس إلى الغرب من المراسى السابقة وقوع مرسى أمارايوم (Amaraeam) الذي يبعد عن مرسى (Gaphara) السابق بمسافة 40 ستاديون فقط⁽⁸⁾ وهو مرسى لم يجر مطابقته مع موقعه الحالي، الذي يوصف في المصدر ستادياسموس بأنه مرسى يقع عند مصب نهر (Oenoladon)، الذي ربما يفسر وقوعه عند مصب وادي ما بالمنطقة، كما يصف وقوعه عند أبراج للحراسة (Turris)، ويشير المصدر أيضاً لمسار بحري مباشر يربط هذا المرسى (Amaraeam) بمرسى صبراته يبلغ طوله 400 ستاديون⁽⁹⁾، ومن المرسى الأخير

(1) T: Muller Karl, Anonymi, Stadiasmus maris magni, P. 462.

(2) Carolus Muller, Scylacis, P.89.

(3) ف.و. بيتشي، ه.و. بيتشي، مرجع سابق، ص 63.

(4) سترابون، مصدر سابق، فقرة 16.

(5) T: Muller Karl, Anonymi, Stadiasmus maris magni, p.463.

(6) Carolus Muller, Scylacis, P.86.

(7) ف.و. بيتشي، ه.و. بيتشي، مرجع سابق، ص 53، 70.

(8) T: Muller Karl, Anonymi, Stadiasmus maris magni, p.463.

(9) Ibid, p.464.

(Amaraeam) باتجاه الغرب بعد مسافة 40 ستاديون يقع مرسى ميجيرثين (megerthin)⁽¹⁾، الذي يحدد الأخوان بيتشي احتمالية وقوعه عند مصب وادي الرمل تحديداً عند رأس الشيارة الذي يشكل عند مصبه على الساحل خليجاً صغيراً يصلح مرساً للسفن، ومن خلال مواقع هذه المراسي السابقة بمطابقتها مع المواقع الحالية فهي تقع إلى الشرق مباشرة من تاجوراء وغرب الخمس حالياً⁽²⁾.

أما إلى الغرب من المرسى الأخير (megerthin) يقع مرسى طرابلس ماكارايم (macaraem) الذي يسجله تحت اسم مرسى ماكار (macar) أو اوبا (oeam) والذي يحدد موقعه عن المرسى السابق 400 ستاديون⁽³⁾، يتشكل الساحل عند منطقة طرابلس من نتوءات صخرية تمتد داخل أعماق الشاطئ مما أعطت ذلك الموقع حماية جيدة لإيواء السفن⁽⁴⁾، ومن بعد مرسى طرابلس باتجاه الغرب يشير لوقوع مرسى صبراته (sabratham) الواقعة على بعد 400 ستاديون من مرسى طرابلس، أما إلى الغرب من مرسى صبراته يقع مرسى لوكرس (Locros) على بعد 300 ستاديون عند موقع ضريح سيدي القاسي حالياً الواقع على التلة شديدة الانحدار تقع بقرب المحطة البرية سبساريا (Cypsaria) الواردة في دليل الأنطونيين، أو ربما عند الموقع نفسه، كما اكتشف آثار برج أعلى هذه التلة، وقد جاء وصف هذا المرسى بقرب قرية وأبراج عالية في ستادياسموس⁽⁵⁾ يقع هذا الميناء حالياً شرق بوكماش بحوالي 11كم⁽⁶⁾ ثم إلى الغرب من هذا المرسى

(1) Ibid, p.463.

(2) ف.و. بيتشي، ه.و. بيتشي، مرجع سابق، ص50.

(3) T: Muller Karl, Anonymi, Stadiasmus maris magni, p.463.

(4) ف.و. بيتشي، ه.و. بيتشي، مرجع سابق، ص31.

(5) T: Muller Karl, Anonymi, Stadiasmus maris magni, p.464.

(6) <https://upload.wikimedia.org/Wikipedia/commons/e/e3/Africaseptentrionalis-sb.Jpg>. (2021/11/13، 10:30 صباحاً، دخول الموقع)
<https://www.trismegistos.org/place/41751>.

المرسى بعد 300 ستاديون يقع مرسى (Zeucharin) المحدد حالياً عند جزيرة الببيان في تونس⁽¹⁾

تحديداً غرب المرسى الواقع بسيدي القاسي بحوالي 55 كم التي تعادل 300 ستاديون المذكورة في

ستادياسموس، وعلى بعد 11 كم من الحدود الليبية التونسية⁽²⁾

الخطوط الملاحية الساحلية المباشرة (انظر خريطة رقم 8، الملحق رقم 2)

إضافة للرحلات البحرية التي كانت تبجر مجاورة للساحل مروراً بالمراسي الكبيرة والصغيرة

الواقعة على الساحل الليبي، تشير أيضاً المصادر القديمة لبعض الطرق المختصرة والمباشرة

التي كانت تمتد بين بعض من المراسي الكبرى والمهمة فقط.

وعلى رأس هذه المسارات التي يصفها سكيلاكس المسار الممتد من شرق الساحل الليبي

إلى غربه، ابتداءً من مرسى رأس التين (Chersonesos Achilides) مباشرة إلى مرسى بنغازي

(Esperidi) مسافة 1500 ستاديون، ومن مرسى بنغازي بشكل مباشر دون التوغل في خليج

سرت نحو الغرب حتى مرسى لبدية* (Neapolis) وتبلغ المسافة ثلاثة أيام وثلاث ليالي أي ما

يعادل 3000 ستاديون⁽³⁾، إلا أن سكيلاكس يشير أيضاً لرحلة بحرية خاصة تمتد من مرسى

بنغازي إلى خليج سرت وتحديداً عند مرسى الرأس العالي (philainon Bomoi) بمسافة ثلاثة

أيام وثلاث ليالي أي ما يعادل 3000 ستاديون ، إضافة لرحلة بحرية أطول تبدأ من مرسى سوسة

(Apollonia) مباشرة نحو الغرب باتجاه مرسى طلميثة الذي يسميه هنا بمرسى برقة Porto di

T M Geo 41751.(2021/11/13، صباحاً، 10:30) (دخول الموقع)

Google Earth.

⁽¹⁾ T: Muller Karl, *Anonymi, Stadiasmus maris magni*, p.464- 465.

⁽²⁾ <https://upload.wikimedia.org/Wikipedia/commons/>

<e/e3/Africaseptentrionalis-sb.Jpg>.(2021/11/13، صباحاً، 10:30) (دخول الموقع)

<https://www.trismegistos.org/place/41751>.

T M Geo 41751.(2021/11/13، صباحاً، 10:30) (دخول الموقع)

Google Earth.

<https://Opacplus.bsb-muenchen.de/vta2/bsb10466285/bsb:BV019983374?queries=Tripoli&language=de&c=default>(2021/11/13، صباحاً، 10:30) (دخول الموقع)

* تقدر المسافة بين مرسى بنغازي ولبدية حالياً عبر أعالي خليج سرت حوالي 900 كم، راجع: أندريه لاروند، المرجع السابق، ص597.

⁽³⁾ Carolus Muller, *Scylacis*, Op Cit, P.83, 84.

(Barce) بعد مسافة 500 ستاديين، ومن المرسى الأخير تلك إلى مرسى بنغازي 620 ستاديين ومنها إلى خليج سرت وتتوقف هذه الرحلة تحديداً عند مرسى الرأس العالي⁽¹⁾، حيث يشير سكيلاكس أيضاً لرحلة بحرية مباشرة كانت تربط بين مرسى (kinyps) الواقع شرقي لبدّة وخليج سرت وتحديداً عند جزر بو شعيفة الحالية (Leukai) حوالي أربعة أيام وأربع ليالي أي ما يعادل 4000 ستاديين⁽²⁾، إلا أن هذا المصدر نفسه لم يرد أي إشارة لاستمرار المسار البحري الممتد إلى مرسى الرأس العالي غرباً حتى مرسى لبدّة أو أي مرسى آخر على ساحل اقليم المدن الثلاث، والذي يبدأ وصفه لهذه الرحلات الممتدة من الشرق وتحديداً من مرسى بنغازي التي كانت تتوقف عند مرسى الرأس العالي تحديداً، مما يرجح أنه لم تكن هناك مسار مباشرة لمرسى لبدّة مع الرأس العالي أو العكس⁽³⁾.

إلا أن ما جاء في مصدر ستادياسموس للرحلات الطويلة والمباشرة الذي يعود لفترة أحدث من المصدر السابق بحوالي أربعة قرون من الزمن، والذي يشير فيه لرحلة بحرية مباشرة من شرق الساحل الليبي إلى غربه ماراً ببعض من المراسي الكبرى فقط والذي يبدأ من مرسى مطروح الحالي (Paretonio) مباشرة باتجاه الغرب حتى مرسى أبو لونيا تحديداً والتي تبلغ مسافة 3550 ستاديين، ومن بعدها تقطع هذه الرحلة غرباً لتتوقف عند مرسى بنغازي وتقدر تلك الرحلة 1150 ستاديين، ومنها إلى خليج سرت تحديداً عند مرسى الرأس العالي وتبلغ 2000 ستاديين والذي يستمر منه هذه الرحلة غرباً حتى مرسى لبدّة (Leptis Magna) والتي تبلغ مسافة 3090 ستاديين⁽⁴⁾، ولا بد أن هذه الرحلة البحرية بين الرأس العالي ولبدّة التي أشار لها ستادياسموس

(1) Carolus Mullerus, *Scylaxis*, Op Cit, P.83,85.

(2) Ibid, P.85.

(3) valeria, Op Cit, pp.286, 308.

(4) T: Muller Karl, *Anonymi, Stadiasmus maris magni*, P.450- 462- 457.

* وهذه الرحلة تبدأ من الاسكندرية إلى مطروح وتبلغ 2890 ستاديين، إضافة لرحلة خاصة تربط مطروح والسلوم تقدر مسافتها 150 ستاديين. راجع: Stadiasmus Maris Magni, Op Cit, p. 438-439.

كانت معروفة ومطروقة قبل ذلك الوقت بكثير أي قبل حتى عهد سكيلاكس الذي لم يُشر لها في مؤلفه، والذي يشير للمسار البحري الممتد بين جزر بو شعيفة ومرسى كينيبيس، الذي ربما تمتد منه إلى المرسى الأخير هذا المسار إلى مرسى لبدة وغيرها من المراسي الواقعة غرباً، وهذه الرحلة البحرية التي ذكرها سكيلاكس تؤكد وجود علاقات بحرية بين خليج سرت والمراسي الواقعة بإقليم المدن الثلاث.

وبالرغم من معرفة الملاحين لهذه المسارات المختصرة والمباشرة بين بعض هذه المراسي، التي ربما أعدت مثل هذه الرحلات لأهداف تجارية خاصة بين المراسي الكبرى فقط، إلا أنه من المعروف أيضاً أن الملاحين أو المسافرين عامةً كانوا يفضلون السفر قرب الساحل عبر ذلك المسار الساحلي الطويل المار بتلك المراسي الواقعة على الساحل الليبي التي تسجل مواقعها المصادر القديمة بدقة والمسافات الواقعة بينها كدليل إرشادي للملاحين، وهذا ما يؤكد أن استخدام المسارات الساحلية كان أكثر إقبالاً من عامة المسافرين بدلاً من تلك الرحلات المباشرة⁽¹⁾، حيث تقترح فاليريا بأن هذه المسارات الطويلة التي كانت تبحر بعيداً عن الساحل إلى حد ما المارة بين تلك المراسي الكبرى، لا بد أنها كانت تتوقف عند الحاجة عند المراسي الأخرى الواقعة على طول ذلك الساحل أي الواقعة بين تلك المراسي الكبرى التي شكلت المحطات الرئيسية لهذه الرحلات الطويلة المباشرة، وتقترح فاليريا أن المسار البحري الوحيد الذي من الممكن أن تكون فيه الرحلة مباشرة ولا توقف فيه نظراً لخلوه من المراسي هو المسار الرابط بين مرسي بنغازي ولبدة، الذي يمر بأعلى خليج سرت⁽²⁾، إلا أن هذه الرحلة البحرية التي أشار لها سكيلاكس التي كانت تربط مرسي بنغازي ولبدة، مباشرة دون التوغل في مياه خليج سرت، لم يشر لها ستادياسموس الذي يشير لمرور هذه الرحلة البحرية بالرأس العالي، التي تبدأ من مرسى مطروح حتى لبدة فقط، حيث

⁽¹⁾ valeria, Op.Cit,p.286 .

⁽²⁾ Ibid.

لم يرد هذا المصدر أي إشارة لوجود رحلة بحرية كانت تربط مرسى بنغازي مباشرة مع مرسى لبدية⁽¹⁾.

وربما لأن هذه الرحلة التي كانت تمتد من سواحل إقليم كيرينايا حتى مرسى لبدية لم تكن تتوقف عند هذا المرسى الأخير الواقع بلبدية ربما هذه المحطات البحرية كانت بداية لرحلة بحرية أطول ربما تمتد حتى مراسي أخرى تقع غربي البحر المتوسط، وربما يكون السبب وراء عدم ذكر مصدر ستادياسموس لهذا المسار الرئيسي المهم بين مرسى بنغازي ولبدية هو تفضيل الملاحين في حال الرحلات الطويلة المنطلقة من مراسي إقليم كيرينايا في عمق البحار نحو مرسى روما أو غيرها من المراسي الواقعة غربي البحر المتوسط استخدام المسارات الملاحية الشمالية التي تربطها بجزيرة كريت وشبه جزيرة البيلوبونيز، ومنها إلى جزيرة صقلية وشبه الجزيرة الإيطالية وغيرها من مراسي البلدان الواقعة غربي البحر المتوسط⁽²⁾، وهي الرحلة البحرية الطويلة التي قد أكد سترابو في بدايات القرن الأول الميلادي أنها كانت المفضلة في ذلك الوقت للملاحين؛ وذلك للابتعاد عن مياه خليج سرت التي شكلت خطورة على حركة الملاحة⁽³⁾، الذي يصف مياه خليج سرت بأنها غير عميقة مما أطلق عليها تسمية الضحاح مما جعلها لا تصلح للملاحة خاصة السفن كبيرة الحجم، وذلك أيضاً بسبب تأثيره بظاهرة المد والجزر⁽⁴⁾ ولعل هذه الظاهرة تفسر أن السفن كانت تجر أو تسحب إلى داخل الخليج ومن النادر ما تخرج سالمة، وذلك بسبب كثرة الصخور في قاعه وضحالة مياهه⁽⁵⁾، بالرغم من أن الرحلات البحرية من سواحل كيرينايا إلى

(1) valeria, Op.Cit, pp.308, 309.

(2) Ibid, pp .289,291.

(3) Ibid.

(4) سترابون، مصدر سابق، فقرة 20.

(5) عمائر ليبيا في عصر جستنيان، ت: علي فهمي خشيم، الكتاب 12، الفقرة 16..

مرسى لبدة ومنها إلى شبه الجزيرة الإيطالية كانت الأقصر مسافة بالمقارنة مع المسار المار ببلاد الإغريق الأقل خطورة⁽¹⁾.

⁽¹⁾ valeria, Op Cit, pp. 289, 291.

جدول المراسي والمسافات الواقعة بينها

وصف المرسى	المسافة بالمستاديين	الاسم الحالي	الاسم القديم للمرسى
رأس بحري، مصدر مياه		السلوم	Katabathmos
مصدر مياه	150	البردي	Petres Maggier
رأس بحري، مصدر مياه	150	لك	Kardamis
مصدر مياه	100	قابس	Menelaos
	80	الساحل	Hataneis
مصدر مياه	150	القارة	Kyrthanio
مصدر مياه، أبراج، معبد	220	طبرق	Antipyrgos
	380	الطرفاية	Petaras Minore
رأس بحري، مصدر مياه	30	القرضبة	Batrachos
	150	راس أعلام الظهر	Plateia
مصدر مياه	30	التميمي	Paliorus
مصدر مياه	90	البنمة	Phaia
	90	سالييني	Donyos
	90	راس التين	Cherronesoi Achilids
مصدر مياه، يقع عند مصب وادي	100	وادي الخليج	Azaris
	150	درنة	Darnis
رأس بحري	50	راس مداد	Zephirion
	70	راس كرسة	Chersis
قرية	90	لثرون	Erythron
مصدر مياه	70	راس الهلال	Naustathmos
	120	سوسة	Apollonia
مصدر مياه	160	الحمامة	Phykous
قرية، مصدر مياه	190	قصر الديسة	Ausigda

مدينة كبيرة	250	طلميثة	Potlemais
مدينة	200	توكرة	Teuchiya
رأس بحري وجزيرة صغيرة منخفضة	350	بنغازي	Bernikis
رأس بحري	131	رأس التوينات	Boreion
مصدر مياه، قلعة	140	بيسوفين	Chersis
قرية	110	بوشريبة	Amastor
تل عالي، رأس بحري، مصدر مياه	80	كركرة	Herakleion & Drepanon
تل عالي، مصدر مياه	100	سيدي المشيلي	Serapeion
لا يوجد بها ميناء، قلعة، مصدر مياه	150	الزويتينة	Kainon
تلة، مصدر مياه	70	اجدايا	Eushoinon
جزيرة صغيرة	70	جزيرة	Hyphalos
جزيرة، مصدر مياه	40	جزر القمر وجزيرة مايا	Skopelites
	50	سواني قريب شهر	Astrochondas
مصدر مياه تقع على مصب وادي	80	بئر اسمر	Crocodilo
قرية، قلعة، مصدر مياه	84	خليج بو قرادة	Boreion
رأس بحري، مصدر مياه	20	الرأس الغربي خليج بوقرادة	Antidrepanon
لا يوجد بها ميناء	50	البريقة	Mendrion
رأس بحري، لا يوجد بها مصدر مياه	20	الرأس الغربي خليج البريقة	Kozyntion
تقع على الساحل	110	بئر سيدي بشر	Ammoniou pagai
	180	قناة بو شعيفة	Automalacis
رأس بحري، مصدر مياه	185	قرارات قصر التراب	Arae philainou
رأس بحري، مصدر مياه	40	رأس بن جواد	Hippou Acrai
ميناء صغير، مصدر مياه	350	بئر أحمر	Eperos

	150	عين النعيم	Corax
ميناء، مصدر مياه	290	الشاويشية	Euphrantai
	150	بئر بور تيمة	Dysopon
	350	بوبرات الحسون	Aspis
	350	بورتيمة	Taricheiai
رأس بحري	400	رأس زروق	Kephalai
مدينة لا يوجد بها ميناء	550	لبدة	Neapolis
محطة بحرية للقوارب الصغيرة	15	رأس الحمراء	Hermaeum
رأس بحري يأخذ شكل جزيرة، مصدر مياه	200	وادي إمسيد	Gaphara
مصدر مياه تقع على مصب وادي، أبراج	40		Amaream
مدينة، ميناء، مصدر مياه	40	وادي الرمل	Megerthin
	400	طرابلس	Macaraem
مدينة، لا يوجد بها ميناء	400	صدراته	Sabratham
قرية، أبراج عالية	300	سيدي القاسي	Locros

المبحث الثالث: دور الساحل الليبي وعلاقته بمسارات الملاحة

في البحر الأبيض المتوسط خلال العصر الروماني

تمهيد:

لم تذكر المصادر القديمة معلومات مفصلة عن امتدادات المسارات البحرية التي كانت تصل ليبيا ببلدان العالم القديم، وكل ما ذكرته تلك المصادر لا يتعدى سوى إشارات لبعض المسارات المباشرة التي كانت تقلع من بعض الموانئ الليبية الكبرى إلى بعض الموانئ الواقعة على سواحل جزيرة كريت وبعض من الموانئ الواقعة على سواحل شبه جزيرة البيلوبونيز، أو نحو الموانئ الواقعة على سواحل جزيرة صقلية أو سواحل جنوب شبه الجزيرة الإيطالية، التي تصفها المصادر كنقاط لنهاية تلك المسارات البحرية، دون وصف إذا ما كان لها امتدادات أخرى، مثل المسار الذي كان يربط الموانئ الليبية بميناء القسطنطينية، أو المسارات التي كانت تتصل عبرها الموانئ الواقعة بإقليم كيرينايا بإيطاليا، أو إلى الأبعد منها نحو بقية البلدان الواقعة على سواحل الحوض الغربي للبحر المتوسط عامة، كما لم تزودنا بصورة مفصلة في المقابل عن المسارات التي كانت تربط الموانئ الليبية الواقعة بإقليم المدن الثلاث مع بلاد الإغريق، إلا إن هذه المسارات المباشرة التي وصفتها المصادر التي كانت تمتد من بعض الموانئ الليبية نحو العديد من الموانئ الواقعة بالبيلوبونيز أو على السواحل الإيطالية، من المؤكد أنها لم تكن هي الوجهة المقصودة التي تتوقف عندها المسارات البحرية المقلعة من العديد من الموانئ الليبية، فلا بد أن هذه المسارات سيكون المجال مفتوحاً أمامها لتتسلق الوجهة المطلوبة، سواءً بالإبحار نحو بحر إيجه أو سواحل جنوب آسيا الصغرى أو البحر الأسود، أو في رحلة نحو غرب البحر المتوسط، حيث تمثل تلك الجزر والسواحل التي وصفت في المصادر القديمة وصول المسارات عندها نقاط وصل، مثل

جزيرة كريت وصقلية ومالطا وغيرها، التي عندها تتقاطع المسارات البحرية الرئيسية المباشرة المؤدية إلى أنحاء البحر المتوسط، وبذلك يمكن رسم خريطة للمسارات التي كانت تصل الموانئ الليبية مع أنحاء العالم القديم.

وعند عمل مقياس للمدة الزمنية المطلوب قطعها قديماً بالسفر عبر البر أو البحر، فيعتبر السفر عن مسار البحر مجاوراً للساحل أي باستخدام مسارات الملاحة الساحلية، يستغرق وقتاً أقل بكثير من السفر عبر البر لقطع هذه المسافة نفسها على الساحل، كما أن السفر بواسطة البحر عبر المسارات المباشرة التي كانت تشق أعماق البحار، تعتبر مختصرة جداً، حيث تستغرق وقتاً أقل بكثير من السفر عبر البحر بواسطة تتبع المسارات الساحلية البحرية، وعلى الرغم من الفوارق الزمنية الكبيرة بين المسار البحري الساحلي والمسار البحري المباشر إلا أن المسافرين قديماً كانوا يفضلون السفر عبر المسارات الساحلية التي تعد أكثر أمناً من السفر في أعماق البحار المحفوف بالمخاطر⁽¹⁾، لقد كانت المسارات المباشرة المختصرة ذات مسار معين وثابت أي نقطة إقلاع ونقطة وصول، بينما المسارات الساحلية كانت طويلة، ومملة نظراً لأنها مفتوحة المسار، تمتد على طول السواحل، أي أنها ليست لها نقطة انطلاق ونقطة وصول محددة، كما أن المسارات المباشرة عند وصولها لأعماق البحار تتقاطع مع شبكة من المسارات المباشرة الأخرى، حيث يصبح المجال مفتوحاً ومختصراً للوصول إلى أي من بلدان العالم القديم المطلة على البحر المتوسط⁽²⁾.

أما للتعرف على دور الساحل الليبي في النشاط الملاحي منذ أقدم العصور، الذي لم يصبح شائعاً ومعروفاً إلا بعد استعمار الإغريق له، الذين انشؤوا موانيه المعروفة إلى الآن، التي أصبحت منذ ذلك العصر يرد ذكرها في المصادر القديمة، أقدمها ما جاء في وصف سكيلاكس العائد للقرن الرابع قبل الميلاد، إلا أن المصادر الأدبية تخبرنا أن الساحل الليبي كان مطروقاً

(1) Pascal Arnaud, Op Cit, pp. 7,28.

(2) I bid. P. 7.

ومعروفاً بوقت مبكر سابق لاستعمار الإغريق لكيرينايا، ولا بد أن معرفة الإغريق لساحل كيرينايا كانت ناتجة عن علاقتهم البحرية مع شعوب البحر التي سبقتهم في هذا المجال، ولا بد أن المصريين قد استخدموا الساحل الليبي في رحلاتهم البحرية منذ أقدم العصور.

أهمية الساحل الليبي على خطوط الملاحة قديماً، ومعرفة الإغريق له قبل فترة استعمار كيرينايا

من خلال ما ورد في ملحمة الأوديسة وكذلك ما جاء نقلاً عن هيرودوت يمكن استنتاج أن الإغريق كانوا على دراية واسعة أثناء رحلاتهم البحرية بساحل كيرينايا، وذلك قبل فترة استعمارهم لها بفترة أقدم بكثير، ونستنتج أن الإغريق كانوا ينزلون به كثيراً في رحلاتهم مع مصر وغيرها.

وهناك إشارة في ملحمة الأوديسة إلى أنه كان هناك مسار رئيسي هام ومعروف منذ القدم، يمتد ليصل شبه جزيرة البيلوبونيز تحديداً من رأس مالي (Malea) مع مصر، مروراً بجزيرة كريت أولاً ثم الإبحار جنوباً حتى سواحل ليبيا تحديداً ساحل البطنان (المارمريكا) ثم الإبحار بجوار الساحل شرقاً حتى مصر⁽¹⁾⁽²⁾، وعلى الرغم من أن ساحل كيرينايا في ذلك الوقت لم يكن هو الوجهة المقصودة، إلا أن ذلك المسار يعكس أهمية موقع الساحل الليبي كنقطة وصل بين أهم حضارتين في ذلك العصر.

كما يشير هيرودوت قبل أن يسرد أسطورة المعمرين الثيرانيين الإغريق القادمين من جزيرة ثيرا الذين أسسوا مدينة كيريني، لمعرفة بحارة كريت الحيدة بساحل كيرينايا، والرحلات البحرية التي كانت تربط جزيرة كريت بهذا الساحل قبل استعمار أهالي جزيرة ثيرا له بكثير⁽³⁾، مشيراً إلى أن أهالي جزيرة ثيرا لم تكن لهم معرفة مسبقة بسواحل كيرينايا، مما اضطرت أول هذه البعثات من المهاجرين بنزول جزيرة كريت أولاً بحثاً عن بحار يرشدهم لمسارهم نحو سواحل ليبيا، وتقول

(1) A.T.Murray, *Homer the Odyssey*, book: 4, 81-89.

(2) A.T.Murray, *Homer the Odyssey*, book: 14, 285.

(3) Valeria, Op Cit, P.285.

الأسطورة أنهم عند نزولهم في ميناء (Itanos) المسمى حالياً بميناء رأس (Capo Sidheros) الواقع شرق جزيرة كريت، بحثاً عن مرشداً والتي وجدوا فيها الصياد كوروبوس (Corobio) الذي قام باصطحاب هذه البعثة من المهاجرين عبر المسار البحري الذي كان يربط شرق كريت تحديداً من ميناء (Itanos) إلى موقع يسمى جزيرة بلاتيا، حيث تقول الأسطورة أن الثيرانيين تركوا فيها هذا الصياد وعادوا بحرين إلى جزيرة ثيرا وبعد أن اتفقوا معه أن يعودوا مجدداً إلى ليبيا بعد عدة أشهر⁽¹⁾ وهو الميناء الذي ترجح فاليريا مطابقته مع رأس التين حالياً، الذي يعتبر أقرب المواقع بسواحل كيرينايا من شرق جزيرة كريت⁽²⁾، وفي تلك الأثناء مرت سفينة مبحرة من جزيرة ساموس قاصدة مصر، وأثناء إبحارها دفعتها الرياح غرباً من مصر تحديداً عند موقع (Platea) الواقع حالياً بخليج البمبة التي وجدوا فيها الصياد الكريتي مرشد الثيرانيين كما تقول الأسطورة، وعندما حاولوا الإقلاع مجدداً من خليج البمبة نحو الشرق حتى مصر، دفعتهم الرياح غرباً نحو أعمدة هرقل الواقعة بمضيق جبل طارق⁽³⁾، ما يؤكد هذه الرواية التي سردها هيروdot عن وجود علاقات بحرية كانت تربط ليبيا بجزيرة كريت والبيلوبونيز فحسب، بل وجزر بلاد الإغريق عامةً كانت مطروقة ومعروفة في وقت مبكر جداً عن الفترة التي هاجرت فيها دفعات من سكان جزيرة ثيرا لاستعمار كيرينايا⁽⁴⁾.

دور الموانئ الليبية وأهميتها في العلاقات البحرية بين مصر وإيطاليا وجزيرة كريت

ومن أحد أهم المسارات البحرية الرئيسية التي كانت تربط السواحل الشرقية لشمال أفريقيا بشبه الجزيرة الإيطالية مروراً بالحوض الشرقي للبحر المتوسط، وهو المسار الذي كان يربط الاسكندرية بالموانئ الواقعة على السواحل الغربية لإيطاليا مثل أوستيا بروتوس وغيرها من الموانئ

⁽¹⁾ هيروdot، مصدر سابق، ص 151.

⁽²⁾ Valeria, Op Cit, P.285.

⁽³⁾ هيروdot، مصدر سابق، ص 152.

⁽⁴⁾ Valeria, Op Cit, P.285.

التي كانت تتم كما أسلفنا بالمرور عبر السواحل الواقعة إلى الشرق من مصر حتى سواحل فينيقيا ثم منها نحو جزيرة قبرص و ثم شمالاً حتى السواحل الجنوبية لأسيا الصغرى عبر ميناء ميرا (Myre) ومنها غرباً بواسطة المرور بجزيرة رودس، ثم مروراً بجزيرة كريت التي ترتبط بجزيرة صقلية الإيطالية بعلاقات بحرية خاصة، ومروراً عبر مضيق مسينيا الفاصل بين شبه الجزيرة الإيطالية وجزيرة صقلية، وعبر قناة مضيق مسينيا نحو السواحل الغربية لإيطاليا، وكما سبق وأشرنا في المبحث الأول من هذا الفصل أن هذه الرحلة الطويلة كانت تتم في الأوقات التي تهب فيها الرياح الموسمية الشمالية الغربية التي تمنع الرحلة المباشرة من الاسكندرية إلى إيطاليا بواسطة السواحل الليبية الأقرب مسافة (1). (2)، وفي بعض الأحيان يمر هذا المسار من جزيرة كريت إلى جزيرة مالطا أولاً ومن ثم إلى جزيرة صقلية، وتستغرق هذه الرحلة أكثر من شهرين نظراً لطول امتدادها المار بالسواحل في مسار دائري الشكل كنوع من الإبحار في رحلة ربما إجبارية في وقت غير مناسب للملاحة أي في الموسم الذي تكون الرياح مضادة للرحلة من الشرق إلى الغرب (3)، وقد أشار هوميروس في وقت مبكر جداً في أشعاره في ملحمة الأوديسة لهذه الرحلات البحرية الطويلة التي كانت تربط بلدان شرق المتوسط مع إيطاليا (4)، مشيراً إلى أن هذه الرحلة كانت تمتد من سواحل ليبيا نحو مصر ومنها نحو سواحل فينيقيا نحو جزيرة قبرص، وكذلك كانت هناك رحلة معاكسة الاتجاه أي من قبرص مروراً بنفس السواحل إلى سواحل ليبيا (5) (6)، كما تشير هذه الملحمة الملحمة الشعرية أيضاً لرحلة خاصة ومختصرة كانت تتم بين مصر وجزيرة قبرص ولا بد أن تلك

(1) عماد، خليل، "السفن والموانئ في البحر المتوسط من العصر الكلاسيكي إلى العصر الروماني"، دراسات في آثار الوطن العربي 14، كتاب المؤتمر 15 للاتحاد العام للآثريين العرب 3-15 أكتوبر قسم الآثار والدراسات اليونانية والرومانية، كلية الآداب جامعة الاسكندرية، 2012، ص695.

(2) جوفري ريكمان، مرجع سابق، ص22.

(3) Lionel Casson, Op Cit, pp .151,152.

(4) Valeria, Op Cit, P.285.

(5) A.T.Murray, Homer the Odyssey, book: 14, 285.

(6) A.T.Murray, Homer the Odyssey, book: 4, 81-89.

المسارات البحرية هي التي سلكتها سفينة ايزيس (Isis) بقيادة القبطان لوسيان التي سبق ذكرها في المبحث الأول من هذا الفصل، التي قد عارضت سيرها خلال تلك الرحلة، الرياح الموسمية الشمالية الغربية مما أجبرتها بالانحراف شرقاً نحو سواحل فينيقيا.

أما عن المسار الثاني الرئيسي والمباشر الرابط بين مصر وإيطاليا في حال توقف هبوب الرياح الموسمية، في وقت هبوب رياح القبلي (Notos) على سواحل كيرينايا السابق ذكرها، فإن هذه الرحلة المباشرة يبلغ طولها 1600 كم، بينما الرحلة الأولى المارة بسواحل فينيقيا وجزر الحوض الشرقي من البحر المتوسط تبلغ 2800 كم، في الوقت الذي يستغرق فيه المسارين من شهر إلى شهرين، كانت رحلة العودة من إيطاليا إلى سواحل شمال أفريقيا عامة بواسطة هبوب الرياح الموسمية الشمالية الغربية لا تستغرق أكثر من أسبوعين أو ثلاثة فقط⁽¹⁾، بينما تشير رسائل سينسيوس القوريني* إلى الرحلات البحرية من ميناء الإسكندرية نحو سواحل كيرينايا عامة، وفي حالة هبوب الرياح الهادئة تستغرق الرحلة فقط حوالي خمسة أيام، أما في حال الرحلة المباشرة بين الاسكندرية إلى إحدى موانئ إقليم كيرينايا في رحلة ساحلية مباشرة أي مبتعدة عن تعاريج الساحل ستستغرق أقل من هذه المدة⁽²⁾ فقد ذكر سينسيوس القوريني الذي عاش في القرن الرابع الميلادي في الرسالة رقم (1) عام 394م المبعوثة لأخيه، أنه قد قام برحلة بحرية من ميناء فيكوس (phykous) ربما الحمامة حالياً حتى ميناء جزيرة فارو (faro) بالإسكندرية، مروراً بميناء لثرون، وقد استغرقت تلك الرحلة من الغرب إلى الشرق خمسة أيام فقط، كما يصف سينسيوس أيضاً في الرسالة رقم (16) إلى رحلة بحرية قد أبحر فيها من الاسكندرية إلى غرب البحر المتوسط، مروراً

(1) عماد خليل، مرجع سابق، ص690.

* الأسقف سينسيوس القوريني: عاش في الفترة الممتدة من 370 - 413م وتبلغ الرسائل التي قام بكتابتها حوالي 156 رسالة، إضافة للعديد من الكتابات، راجع: Khaledelhaddar. Blogspot.com، ولد في مدينة كيريني ومن أهم الوظائف التي شغلها التحاقه بالجيش ثم انتقاله مع أخيه Evoptius في عمر السابعة عشر إلى الاسكندرية ثم سافر إلى أثينا، واعتنق المسيحية وعاد إلى كيريني في حوالي عام 402م، وأصبح مطران للمدن الخمس بعد عام 390م، ومن أهم الأعمال الإنشائية في الإقليم المنسوبة إليه بناء كندرائية في مدينة ظلمية وإنشاء الكثير من الكنائس في الريف الكيريني، ويعتقد أنه تولى منصب اسقف للإقليم لحوالي خمسة سنوات فقط، وجاءت رسائله معاصرة لهجمات القبائل الليبية للمدن بالإقليم والتي تعتبر مصدر غني لأحداث تلك الفترة في تاريخ الإقليم وما آلت إليه، راجع: St.Takla.org.

(2) Denis Roques, Op Cit. p.114.

بساحل المارماريكا أولاً ثم الإقلاع منها تاركة ساحل شمال إفريقيا متجه شمالاً نحو جزيرة كريت ومنها نحو غرب البحر المتوسط، عبر تلك المسارات البحرية المعروفة الرابطة بين جزيرة كريت وجزيرة صقلية كذلك في رسالة رقم (60) يشير فيها إلى رحلة بحرية أبحر فيها من الإسكندرية إلى كريت⁽¹⁾. وتقدر المسافة الحالية الواقعة بين الإسكندرية ومطروح بحوالي 270 كم⁽²⁾، ويقدر سترابو المسافة بين مطروح والإسكندرية 1300 ستاديين، بينما كانت المسافة بين سواحل كيرينايا عامة وجزيرة كريت بحسب ما أورد سترابو تبلغ حوالي 2000 ستاديين أي تقطع في يومين فقط⁽³⁾، من خلال ما سبق نرى أن إقليم كيرينايا احتل موقع وسيط هام بين أهم المعابر الكبرى والموانئ الرئيسية في العالم القديم، حيث تبعد سواحل كيرينايا عن جزيرة كريت التي تعد نقطة وصل هامة بين شرق وغرب البحر المتوسط حوالي 300 كم فقط، بينما تبعد عن الإسكندرية بحوالي 700 كم، في الوقت الذي تبعد فيه سواحل كيرينايا عن سواحل إقليم المدن الثلاث 1000 كم⁽⁴⁾.

وهناك العديد من الروايات حول الكثير من الرحلات التي نستنتج منها وقوع الساحل الليبي على مسارات الملاحة بين كريت أو بلاد البيلوبونيز ومصر، منها ما ذكره المؤرخ ديودورس والمؤرخ كورنيلى نيبوتي* حول عودة الملك الإسبرطي (Agesilao)* من مصر إلى إسبرطة، وفي أثناء مروره بالساحل الليبي توفي في ميناء قابس (Menelaos)، ومن هذا الميناء تحديداً أقلت السفينة نحو شبه جزيرة البيلوبونيز مباشرة نحو إسبرطة وكانت هذه الرحلة في شتاء عام 362 ق.م⁽⁵⁾⁽⁶⁾، كما كانت الرحلات البحرية التي تمر بين مصر والبيلوبونيز مروراً بجزيرة كريت كان

(1) رسائل سينيبيوس القوريني، ت: فضل علي محمد، دار الصالح، القاهرة، ط:1، 2016- رسالة رقم (1) (16) (60).

(2) اندرية لاروند، مرجع سابق، ص39.

(3) سترابو، مصدر سابق، فقرة 21.

(4) Dennis Roques, Op Cit, P.113.

* كورنيلى نيبوتي (Cornelio Nepote): مؤرخ روماني ولد في إقليم (Cisalpine Gaul) ببلاد الغال، في عام 99ق.م- وتوفي في عام 24م، وانتقل إلى روما التي عاش بها حياته، راجع: thebiography.us، ومن أعماله رجال مشاهير (De viris illustribus) المكون من ستة عشر جزء تقريباً، راجع: WWW.britannica.com.

* الملك اجيسلاوس الثاني: ملك إسبرطة ولد عام 444 ق.م في إسبرطه وتوفي في ليبيا عام 360 ق.م، راجع: Ar.M.Wikipedia.org.

(5) Diodorus Siculus, T:Charles Sherman, VOL: 7, Harvard University Press, London, 1992, book: 15, 93,6.

(6) Cornelius Nepos, T: M.Nisard, Trypocraphie De Pirmin Di Dot Preves, Paris, 1843, book: 17, 8.6.

يفضل أن تمر أيضاً بسواحل كيرينايا، منها رحلة القائد الروماني لوكوللو (Lucullo) في حوالي القرن الأول قبل الميلاد وفي أثناء رحلته في فصل الشتاء من شبه جزيرة البيلوبونيز إلى مصر ماراً بجزيرة كريت ونزوله أولاً بسواحل كيرينايا ثم الإبحار مجاوراً للساحل حتى مصر⁽¹⁾، وتؤكد هذه الروايات أن المسارات بين مصر وبلاد الإغريق لم تكن مباشرة ولكنها كانت تفضل المرور بساحل كيرينايا أو البطنان، والإقلاع منه نحو أواسط البحار، وإن البعض من هذه الرحلات كانت تقام حتى في فصل الشتاء، ولكن ربما على نطاق ضيق ومحدود، وبذلك يمكن اعتبار أن المسار التي كانت تسلكها مصر نحو الشمال سواءً إلى سواحل شبه جزيرة البيلوبونيز أو إيطاليا، التي تفيض المصادر القديمة بوصفها وكذلك المراجع الحديثة، والتي تشير في الوقت نفسه بمرورها بالسواحل الليبية بصورة مقتضبة أو مختصرة دون تفصيل عن أهمية الموانئ الليبية أو دور الساحل الليبي، ما هي في الأساس إلا مسارات مباشرة ربطت الموانئ الليبية مباشرة مع موانئ بلاد البيلوبونيز وجزيرة كريت خاصة، وموانئ شبه الجزيرة الإيطالية، وإن كانت هذه المسارات المارة بالسواحل الليبية كانت مطروقة في الرحلات البحرية بين مصر والبلدان الواقعة على السواحل الجنوبية لقارة أوروبا، وذلك قبل إنشاء الإغريق مستعمراتهم على الساحل الليبي، نظراً للموقع الذي يتوسط به الساحل الليبي بين أهم وأكبر هذه الحضارات قديماً، وذلك لا يغير من أهمية موقع الساحل الليبي ودوره الملاحي.

المسارات الملاحية بين كيرينايا وبلاد الإغريق (انظر خريطة رقم 9، الملحق رقم 2)

كما أن هناك العديد من الروايات التي توضح وجود العديد من المسارات الملاحية المباشرة التي كانت تربط سواحل كيرينايا مع شبه جزيرة البيلوبونيز، إضافة للمصادر القديمة التي تشير للعديد من هذه الرحلات المباشرة والخاصة بين بعض الموانئ الواقعة على إقليم كيرينايا مع بعض

⁽¹⁾ Valeria, Op Cit, P.286-289.

الموانئ الواقعة بشبه جزيرة البيلوبونيز، وسيتم طرح هذه المسارات المباشرة في الصفحات التالية، وذلك في شكل مباشر دون المرور على جزيرة كريت التي شكلت المدخل الرئيسي للوصول منها إلى بلاد الإغريق عامة، مثل أهمية جزيرة صقلية بالنسبة لموانئ وسواحل شبه الجزيرة الإيطالية.

وتعود المسارات البحرية المباشرة بين سواحل كيرينايا وشبه جزيرة البيلوبونيز إلى أقدم العصور، حيث ذُكرت مثل هذه الرحلات المباشرة في ملحمة الأوديسة التي سبق ذكرها، مشيرة إلى الرحلات البحرية التي كانت تمتد من رأس (Malae) تحديداً الواقع بخليج لاكونيا بالبيلوبونيز نحو سواحل كيرينايا مباشرة، في رحلة مباشرة من الشمال إلى الجنوب، كما ذكرت أيضاً وجود مسار مباشر يربط هذا الرأس مع مصر مباشرة، وجزيرة كريت أيضاً التي تعتبر على مسافة قريبة جداً منها، وكل هذه الرحلات كانت تعتمد على اتجاه الرياح⁽¹⁾، ولا بد أن من هذه الرحلات المباشرة من البيلولونيز ما ذكره هيرودوت عن مغامرات (Giasone) الذي ألق بسفينته من رأس (Malea) قاصداً دلفي التي سبق الإشارة لها، ودفعته الرياح الشمالية حيث تكون هي الرياح المرغوبة للرحلة نحو السواحل الليبية مباشرة من هذا الرأس أو غيره من سواحل البيلوبونيز⁽²⁾، ربما كانت هذه الرحلة في حوالي القرن 3 ق.م⁽³⁾، كذلك من الروايات التي ذكرها المؤرخ ديودورس التي تشير للرحلات التي كانت تقلع من كيرينايا نحو البيلوبونيز أو العكس كانت مباشرة مثل رحلة الاسبرطي ثيرون (Tabrone) بمجموعة من السفن في حوالي عامي 324-322 ق.م إلى سواحل كيرينايا من رأس تيناري (Tenare) الواقع بخليج مسينيا بالبيلوبونيز المسمى حالياً برأس (Matapan)، وقد عارضت هذه الرحلة عواصف مما دفعت ببعض من سفنه نحو مصر والبعض الآخر نحو جزيرة قبرص⁽⁴⁾.

(1) Valeria, Op Cit, P.285.

(2) هيرودوت، مصدر سابق، 179.

(3) Valeria, Op Cit, P.289.

(4) Diodorus Siculus, T: Russel M. Geer, VOL: 9, Harvard University Press, 1947, book: 18, 20-21.

ويلاحظ أن معظم الموانئ الواقعة على الساحل الشرقي لإقليم كيرينايا ربطت كل منها بمسارات مباشرة مع جزيرة كريت، ولا بد أن أغلب هذه المسارات لم تكن لتبحر حتى جزيرة كريت وتتوقف عندها كمحطة نهائية على تلك المسارات، ولكن من المحتمل أن وجهتها الأساسية ستكون نحو بلاد البيلوبونيز، نظراً لموقع جزيرة كريت كجسر طبيعي ربط سواحل كيرينايا وبلاد البيلوبونيز، ومن أهم الموانئ الليبية التي كان لها علاقات مباشرة مع جزيرة كريت:

ميناء البردي (petras) الواقع شرقي الساحل الليبي، الذي كان له مسار مباشر مع شمال شرق جزيرة كريت تحديداً عند ميناء رأس التين (Chersonesos) الذي يحمل إلى الآن التسمية نفسها⁽¹⁾، ويكون طول هذه الرحلة البحرية المباشر بين الميناءين السابقين 2000 ستاديون، بناءً على قياسات سترابو، الذي قد أبحر بنفسه بين الميناء السابق الواقع بكريت وميناء البردي، واصفاً رحلته تلك التي بدأت من ميناء لك (Ardanis) ثم مروراً بميناء قابس (Menelaos) الواقعين إلى الغرب من ميناء البردي، مبحراً بجانب الساحل حتى وصوله إلى الميناء المسمى بمرسى بتراس الكبرى (patras maggiore) أو (Patras) ميناء البردي الحالي، ومن ثم أفلعت السفينة مبحرة شمالاً نحو رأس (chersonesos)⁽²⁾، بينما ترجح فاليريا أن ميناء بتراس الكبرى الذي أشارت له المصادر القديمة الذي كانت له علاقة بحرية مباشرة مع رأس (Chersonesos) بكريت هو ميناء طبرق الحالي⁽³⁾.

بينما كان ميناء رأس التين الذي يقع عند أقرب نقطة على سواحل كيرينايا من جزيرة كريت، يربطه مسار مباشر مع جنوب غرب جزيرة كريت تحديداً مع ميناء رأس (Cap kriou)

⁽¹⁾ Pascal Arnaud, Op Cit, p. 187.

⁽²⁾ سترابو، مصدر سابق، فقرة 22.

⁽³⁾ Valeria, Op Cit, P.293.

Metopon المسمى حالياً برأس (Cap Crios)⁽¹⁾، الذي قدر طوله سكيلاكس بمسيرة يوم وليلة كاملة من الملاحة⁽²⁾، كما كان لميناء رأس التين مسار مباشر ثانٍ مع رأس (Cap kyklos)⁽³⁾ الواقع بجزيرة (Kyklos) يحدد سترابو موقعها المباشر قبالة ميناء رأس التين، ويقدر تلك المسافة الواقعة بينهما 1500 ستاديين، بواسطة هبوب الرياح الجنوبية الغربية أي من ليبيا إلى كريت⁽⁴⁾ والتي توافق حالياً ربما الجزيرة المسماة جودو (Gaudo) الواقعة حالياً جنوب غرب جزيرة كريت التي ذكرت في المصادر القديمة بعدة أسماء مثل (Claudia) أو (Kaudos)⁽⁵⁾، ومن أهم المسارات المباشرة التي كانت تربط رأس التين بجزيرة كريت ما جاء في قصة الهجرات الأولى للمستعمرين الإغريق من جزيرة ثيرا إلى كيرينايا، الذين سلكوا مساراً من جزيرة ثيرا إلى كريت ومن ميناء (Itanos) الواقع بشرق كريت نحو ميناء رأس التين⁽⁶⁾.

ومن الموانئ التي ذكرت في المصادر القديمة أيضاً والتي كانت لها علاقات بحرية مباشرة مع بلاد الإغريق وغيرها ميناء أبو للونيا الذي ارتبط بجزيرة كريت وتحديداً بميناء رأس (Cap kriou) (Metopon) المسمى حالياً (Cap Crios) الواقع جنوب غرب كريت⁽⁷⁾ ويحدد سترابو المسافة المطلوبة لقطع ذلك المسار 2000 ستاديين، وقد أبحر سترابو عبر هذا المسار وذكر أن الوقت المتطلب لقطع هذه المسافة هو يومان وليلتان فقط، ويصف وقوع هذان الميناءان مقابل بعضهما والوصول من ليبيا إلى جزيرة كريت يتم بواسطة هبوب الرياح الجنوبية الغربية⁽⁸⁾، كما ارتبط ميناء فيكوس (Phykous) برأس (Cap Crio metopon) أيضاً عبر مسار مباشر⁽⁹⁾، وقد أبحر بليني

(1) Pascal Arnaud, Op Cit, p.187.

(2) Carolus Mullerus, Scylacis, Periplus, P.42.

(3) Valeria, Op Cit, P.293.

(4) سترابو، مصدر سابق، فقرة 22.

(5) Pascal Arnaud, Op Cit, P.187.

(6) Valeria, Op Cit, P.285.

(7) Ibid, P.293.

(8) سترابو، مصدر سابق، فقرة 21.

(9) Pascal Arnaud, Op Cit, P.187.

عبر هذا المسار الذي قدر مسافته 325 ميل وهو ما يعادل 2800 ستاديون⁽¹⁾، أي ما يعادل مسيرة يومين ملاحيين ونصف للوصول إلى ميناء فيكوس من شواطئ كريت، وهي المسافة نفسها التي تفصل ميناء رأس التين عن ميناء (Crio metopon)⁽²⁾ التي حددها أولاً العالم سكيلاكس⁽³⁾، سكيلاكس⁽³⁾، بينما قدر سترابو المسافة الفاصلة بين فيكوس أو كيرينايا عامة ورأس Criou (metopon) 2000 ستاديون⁽⁴⁾.

كما تشير العديد من المصادر القديمة لامتداد هذا المسار إلى أبعد من جزيرة كريت وذلك نحو سواحل البيلوبونيز وتحديداً حتى رأس تيناري (Cap Tenare) المسمى حالياً برأس ماتابان (Cap matapan) الواقع بخليج لاكونيا⁽⁵⁾، حيث قدر كل من بلييني وسترابو عرض البحر الفاصل بين ميناء فيكوس ورأس تيناري بما يبلغ 2800 ستاديون، وهو ما يعادل 350 ميل، ويصف سترابو رأس فيكوس بأنه أكثر الرؤوس الممتدة شمالاً على ساحل كيرينايا مقابل رأس تيناري⁽⁶⁾⁽⁷⁾، وهي مسافة مطابقة إلى حد ما مع مسافة المسار الواصل بين الميناءين⁽⁸⁾، ويصف ويصف سترابو مرور هذا المسار بعد ميناء رأس (Criou metopone) الواقع بجنوب غرب كريت بالسواحل الغربية لجزيرة كريت تحديداً حتى ميناء رأس كيماروس (Cap kimaros) الواقع شمال غرب كريت، وذلك على مسافة 100 ستاديون فقط، ومن هذا الميناء الأخير تكون المسافة قريبة من سواحل البيلوبونيز وتحديداً بقرب رأس تيناري (Tenare) الذي يبعد عن ميناء رأس كيماروس مسافة 700 ستاديون فقط، بحيث تبلغ المسافة الإجمالية 350 ميل أي ما يعادل 2800 ستاديون

(1) بلييني الأكبر، ت: محمد المبروك الدويب، مصدر سابق، الفقرة 32.

(2) Pascal Arnaud, Op Cit, P.186-187.

(3) Carolus Mullerus, *Scylacis, Periplus*, P.42.

(4) Strabo, *The Geography of Strabo*, T: Horace Leonard Jones, VOL: 5, Harvard University Press, London, 1928, book: 10, 4, 5.

(5) Pascal Arnaud, Op Cit, P.186.

(6) بلييني الأكبر، ت: محمد المبروك الدويب، الفقرة 32.

(7) سترابو، مصدر سابق، فقرة 20.

(8) Pascal Arnaud, OP Cit, P.186.

وهي مسافة توافق تقديرات بليني وسترابو⁽¹⁾⁽²⁾ لتقديراتهم لعرض البحر الفاصل بين الموقعين السابقين الذكر بحيث بلغت المسافة من رأس (Criu Metopon) حتى رأس تيناري (Tenare) 800 ستاديون⁽³⁾.

كما يشير سترابو واجاثيمير* (Agathemem) أيضاً لمسار آخر مباشر مع بلاد البيلوبونيز من ميناء فيكوس تحديداً، أي من فيكوس مباشرة حتى رأس تيناري دون المرور بكريت، محدداً المسافة تلك 3000 ستاديون⁽⁴⁾⁽⁵⁾، أي يحتاج لقطعة من الوقت ثلاث أيام و ثلاث ليالي كاملة من الملاحه⁽⁶⁾، ولا بد أن هذه المسار السابق الذكر، الممتد بين رأسي فيكوس وتيناري الذي ذكر في في بعض المصادر كان يمتد من رأس (Criou metopone) الواقع جنوب غرب كريت إلى رأس تيناري، سواءً بالمرور على رأس كيماروس أو بواسطة رحلة مباشرة نحو خليج لاكونيا الذي يقع عنده رأس تيناري، وقد كان أيضاً مسار رأس التين وميناء أبو للونيا وكذلك غيرها من الموانئ اللبية التي لم تذكر في المصادر القديمة الممتدة نحو البيلوبونيز أي حتى رأس تيناري، كانت ترتبط بميناء (Criou metopone) مباشرة.

ويعتبر العالم بليني أن أقصر مسار يمكن سلكه بين جزيرة كريت وشبه جزيرة البيلوبونيز عبر خليج جيثيوم (Gytheum) المعروف حالياً باسم خليج كولوكيثيا (Kolokythia)، وتحديداً عند رأس ماليا (Cap malae) مع شمال شرق كريت تحديداً من ميناء رأس كاديستوس (Cap Cadistos)

(1) بليني الأكبر، ت: محمد المبروك الدويب، الفقرة 32.

(2) Strabo, *The Geography of Strabo*, book: 10, 4, 5.

(3) Pascal Arnaud, Op Cit, p.186.

* اجاثيمير (Agathemer): جغرافي إغريقي ولد في الأسكندرية في حوالي القرن الثالث الميلادي، ومن أهم أعماله الجغرافيا (Hypotyposes geographieae)، راجع: Fr.M.Wikipedia.org، عاش هذا الجغرافي في فترة غير معروفة من القرن الثالث الميلادي ولكنها تحدد بعد بطليموس الجغرافي، راجع:

Duane.W.Roller, *The Universal Biographical Dictionary An Historical Account of the Lives, charcters, and works of most Eminent persons in Evry Age And Natio. From the Earlies Times to the Present*, Printed forben Longman, London, 1829.p31

(4) Strabo, *The Geography of Strabo*, T: Horace Leonard Jones, VOL: 4, Harvard University Press, London, 1927, book: 8.5,1

(5) T:Karolus Mulleres, Agathemeri Orthonis, VOL: 2, Instituti Franciae Typograph, Parisiis, 1826, V-24 .

(6) Pascal Arnaud,Op Cit,P.186.

الذي قدر طوله 650 ستاديين أي حوالي 80 ميل⁽¹⁾، وذلك بالمرور عبر الجزر الصغيرة الواقعة بينهما وأهمها جزيرة سيثيرا (Cythere) وجزيرة انتيكثير (Anticythere) المسماة حالياً بجزيرة (Cerigo Cerigotto)⁽²⁾، وفي المقابل ارتبط ميناء برنيق بالموانئ الواقعة على السواحل الغربية لشبه جزيرة البيلوبونيز بعكس الموانئ الواقعة على الساحل الشرقي مع إقليم كيرينايا، التي ارتبطت بمسارات مباشرة مع ما يقابلها من السواحل الجنوبية للبيلوبونيز وكريت.

حيث يشير سترابو للعلاقات البحرية المباشرة التي كانت تربط ميناء برنيق وقبل ذلك ميناء يوسبريدس مع جزيرة زاكينثوس (Zacynthos)، أو كما يسميها بعض المصادر جزيرة زاكينتو (Zacinto) المعروفة حالياً باسم جزيرة زانتي (Zante) الواقعة قبالة السواحل الغربية للبيلوبونيز⁽³⁾، حيث يذكر سترابو أن ميناء يوسبيريدس كانت تبعد عن جزيرة (Zacynthos) هذه بمسافة 3300 ستاديين⁽⁴⁾، كما سجل تقدير آخر لهذه الرحلة بين برنيق وهذه الجزيرة بمسافة 3600 ستاديين⁽⁵⁾، ستاديين⁽⁵⁾، ويعيد العلماء تقييم هذا الفارق الكبير الذي سجله سترابو، وقد رجح أن المسافة الأولى البالغة 3300 ستاديين هي الأكثر ملائمة مع المسافة الواقعة بين الميناءين في حال الرحلة المباشرة بين هذين الميناءين فقط، أما المسافة الثانية البالغة 3600 ستاديين فهي على الأرجح توافق الملاحة عبر السواحل الجنوبية من البيلوبونيز وصولاً إلى جزيرة (Zacynthos)، وذلك بأن الملاحة من سواحل كيرينايا إلى سواحل البيلوبونيز يتطلب قطعها حوالي 3000 ستاديين، مثل ما ذكر في المصادر القديمة للمسار المباشر بين ميناء فيكوس ورأس تيناري، أما المسافة البالغة 600 ستاديين تطابق الملاحة مروراً بسواحل البيلوبونيز حتى جزيرة (Zacynthos)⁽⁶⁾، ومن المرجح

(1) Pliny, *Pliny Natural History*, T: H.Rackham, M.A, VOL: 2, Harvard University Press, London, 1942, book: 4.60.

(2) Pascal Arnaud, Op Cit, p.188.

(3) Ibid, P.184.

(4) Strabo, *The Geography of Strabo*, book: 10, 2,18.

(5) سترابو، مصدر سابق، فقرة 20.

(6) Pascal Arnaud, Op Cit, P.185.

المرجح أن جزيرة (Zacynthos) ما هي سوى محطة عبور فقط إلى الموانئ الأخرى الأبعد منها، أكثر من أنها محطة توقف لنهاية ذلك المسار المباشر من برنيق أو غيرها من الموانئ اللببية، وذلك حتى ميناء (Patras) الواقع بخليج كورنث شمال جزيرة (Zacynthos) ، أو ربما حتى ميناء (Leucade)، حيث يقدر باسكال المسافة من ميناء برنيق حتى الموانئ الأخيرة 4000 ستاديون وذلك بإضافة 700 ستاديون المطلوبة لقطع المسافة بين جزيرة (Zacynthos) وميناء (Patras) أو ميناء (Leucade) على مسافة 300 ستاديون المطلوبة لقطع المسافة من برنيق إلى جزيرة (Zacynthos) السابقة الذكر، ولا بد هنا أنه سيتقاطع مع المسار الرابط بين برنيق وجزيرة (Zacynthos) مع المسارات المباشرة المؤدية إلى الشواطئ الجنوبية الشرقية للبلوبونيز وإيطاليا وتحديداً عند رأس أيابيجي (Cap Iapyge) المسمى حالياً برأس (Cap maria di Leuca) (1).

كما كان لميناء برنيق مسار مباشر مع البيلوبونيز منها المسار الرابط بينهما وبين ميناء رأس (Cap Ichthys) الواقع على السواحل الغربية للبلوبونيز (2)، وهو الرأس المعروف في الوقت الحالي باسم (Cap katakolo) (3)، وقد ورد هذا المسار في جغرافية سترابو بدون أن يسجل أي تقييم لطوله الممتد ابتداءً من برنيق (4)، إلا أنه من المعتقد أن هذا المسار لم يكن مباشراً نحو ميناء رأس (Ichthys) الواقع بخليج اركاديا (Arcadie) المقابل لجزيرة (Zacynthos)، ومن المرجح أن هذا المسار يمر بهذه الجزيرة أولاً ومنها نحو ميناء رأس (Ichthys)، فقد كانت هناك مسارات معروفة تربط بين هذا الرأس الأخير وجزيرة (Zacynthos)، فقد شكلت هذه الجزيرة معبراً نحو

(1) Pascal Arnaud, Op Cit, P.185.

(2) Valeria, Op Cit, P.293.

(3) Pascal Arnaud, Op Cit, P.185.

(4) سترابو، مصدر سابق، فقرة 20.

خليج أركاديا⁽¹⁾ كما سي طرح ذلك في الصفحات التالية، إلا أنه يمكن أن نقارن المسار السابق الذي كان يمتد قاطعاً أعماق البحار نحو رأس (Cap Ichthys) سواءً بالمرور بجزيرة (Zacynthos) أو بدونها، الذي لم يُقَم سترابو مقياسه بالمسار المباشر الذي كان يمتد من برنيق نحو رأس (Cap Gallo) البالغ 3000 ستاديون⁽²⁾.

المسارات الملاحية بين سواحل إقليم المدن الثلاث وإيطاليا (انظر خريطة رقم 9، الملحق رقم 2):

بينما يلاحظ أن أغلب الرحلات البحرية الواصلة بين الموانئ الكبرى الواقعة على ساحل إقليم المدن الثلاث وبين بعض الموانئ الواقعة على السواحل الإيطالية لم تكن مباشرة، حيث تصف أغلب المصادر القديمة مرورها ببعض الموانئ التونسية الكبرى والتي من خلالها تقلع نحو الموانئ الإيطالية شمالاً.

ومن أهم هذه المسارات المسار الذي كان يربط رأس مصراته (Kaphalai) رأس زروق الحالي مع قرطاجة (Garthage)⁽³⁾ الذي يبلغ طوله 5000 ستاديون، أي أنه يستغرق مدة خمسة أيام وخمسة ليالي لعبور هذه المسافة، وذلك بناءً على تقديرات سترابو⁽⁴⁾، كذلك كان هناك مسار بحري آخر يربط ميناء مصراته السابق بميناء جربة (Meninx) التونسي الواقع بخليج قابس المسمى بخليج سرت الصغرى⁽⁵⁾، ويحدد بليني مسافة هذا المسار 250 ميل أي ما يعادل 2000 ستاديون، أي حوالي مسيرة يومين وليلتين من المدة الزمنية المطلوبة للوصول⁽⁶⁾، ويصف بليني هذه الرحلة من الغرب إلى الشرق أي من ميناء جربة إلى ميناء مصراته بالاستفادة من التيارات

(1) Pascal Arnaud, Op Cit, P.185.

(2) Pascal Arnaud, Op Cit, P.185.

(3) Valeria, Op Cit, P.193.

(4) سترابو، مصدر سابق، فقرة 18.

(5) Pascal Arnaud, OP Cit, P.191.

(6) بليني الأكبر، ت: محمد المبروك الدويب، مصدر سابق، الفقرة 27.

المائية الموافقة لهذا الاتجاه، وذلك في سرعة متوسطها 5 عقد بحرية⁽¹⁾، كما يصف ستادياسموس مساراً مباشراً بين لبدّة وجزيرة جربة تقدر تلك الرحلة 2300 ستاديون⁽²⁾، كما ارتبط ميناء جربة بدوره بمسار مباشر مع ميناء قرطاجة، الذي يبلغ طوله 600 ستاديون⁽³⁾، بينما ارتبط ميناء لبدّة (Leptis magna) بمسار مباشر مع ميناء ثاينا (Thaenae) الواقع على السواحل التونسية والمقابل مباشرة لجزيرة قرقنة (Kerkenna) التونسية، وتبلغ مسافة هذا المسار الممتد من لبدّة إلى ثاينا أكثر من 1500 ستاديون، أي مسيرة يومين ملاحيين وليلة واحدة، وذلك وفقاً لتقديرات العالم بطليموس⁽⁴⁾، ومن جزيرة قرقنة مسار مباشر مع ميناء قرطاجة يبلغ طوله 300 ميل أي ما يعادل 2400 ستاديون بناءً على تقييم بليني⁽⁵⁾، بينما يصف سترابو قرطاجة على مسافة قريبة جداً من رأس (Lilybaeum) الواقع غرب صقلية، حيث لا تتعدى المسافة بينهما 1500 ستاديون فقط⁽⁶⁾، كما ترتبط لبدّة مع قابس بمسار مباشر يقدر طوله 4000 ستاديون⁽⁷⁾.

ومن أهم موانئ الإقلاع التونسية القاصدة السواحل الإيطالية ميناء (Aspis) الواقع على السواحل التونسية المعروف الآن تحت اسم قليبييه⁽⁸⁾، الذي تشير له المصادر القديمة أنه كان يرتبط بميناء سوسة التونسي (Hadrumete) الواقع جنوب ميناء (Aspis) بخليج الحمامات، وأن المسافة الواقعة بينهما تقدر 500 ستاديون، أي أن هذه الرحلة تستغرق مسيرة يوم من الملاحه، وذلك وفقاً لتقديرات ستادياسموس⁽⁹⁾، والذي يشير باختصار بأن ميناء لبدّة كان على اتصال بهذا المسار، ربما مع ميناء (Aspis) الذي يشير إلى رحلة كانت تطلع من الميناء الأخير نحو إيطاليا،

(1) Pascal Arnaud, Op Cit, P.191.

(2) Muller Carl, Anonymi Stadiasmus Maris Magni, p.466.

(3) Pascal Arnaud, Op cit, P.190.

(4) Ptolemy (A.D.100-C170), T: R.S.Ball, The Delphi Classics, The United Kingdom, 2020,book:1,15,2.

(5) بليني الأكبر، ت: محمد المبروك الدويب، مصدر سابق، الفقرة 26.

(6) سترابو، مصدر سابق، فقرة 16.

(7) Muller Carl, Anonymi Stadiasmus Maris Magni, p.467.

(8) Pascal Arnaud, Op cit, P.189.

(9) Muller Carl, Anonymi Stadiasmus Maris Magni, p.467, 470.

مروراً بجزيرة مالطا، ومنها نحو جزيرة صقلية ومن الأخيرة نحو الجزيرة الإيطالية، كما يشير إلى تفرع مسار مباشر من ميناء (Aspis) نحو ميناء قرطاجة الذي بدوره له مسارات ملاحية خاصة مع تلك الجزر الإيطالية⁽¹⁾، وتشير بعض المصادر القديمة لوجود مسارات مباشرة كانت تمتد بين الموانئ الليبية الواقعة على ساحل إقليم المدن الثلاث والسواحل الجنوبية الإيطالية، بدون الحاجة للمرور بالساحل التونسي والإقلاع من إحدى موانئه الكبرى نحو السواحل الإيطالية، التي تعتبر الأقرب مسافة من السواحل والجزر الإيطالية.

ومن هذه المسارات البحرية الرئيسية المباشرة يشير سترابو للمسار المباشر الذي كان يصل ميناء لبدّة (Leptis magna) مع ميناء رأس لوكرون ايبيزيفيريون (Locres Epizephyres)⁽²⁾ ويقيس تلك المسافة الواقعة بين الميناءين 3600 ستاديون⁽³⁾، إلا أن هذه المسافة تعتبر كبيرة على المسافة الحالية الواقعة بين الميناءين التي لا تتعدى 3000 ستاديون، في رحلة بحرية مباشرة شاقة في أعماق البحار التي يتطلب قطعها ثلاثة أيام وثلاث ليالي، ويرجح العلماء أن مسافة 3600 ستاديون لا تتناسب سوى مع مرور هذا المسار على بعض السواحل الإيطالية ابتداءً من جزيرة مالطا نحو رأس باتشينو (Cap Pachyne) الواقع في أقصى جنوب شرق جزيرة صقلية، والذي يشكل المدخل الرئيسي لمضيق مسينيا الواقع بين جزيرة صقلية والسواحل الجنوبية لشبه الجزيرة الإيطالية⁽⁴⁾، ومن هذا الرأس الأخير إلى بعض الرؤوس البحرية الواقعة على الساحل إلى الشرق من رأس (Pachyne)، وذلك بالمرور على رأس (Cap murro di porco) ثم مروراً بميناء (Syracuse) وبعدها برأس سبارتيفونتو (Cap spartivento)، حيث تبلغ المسافة عبر خط السير هذا 600 ستاديون، ومن هذا الرأس الأخير مروراً بالساحل وصولاً إلى ميناء Locres

(1) Pascal Arnaud, Op Cit, P.189.

(2) Valeria, Op Cit, P.293.

(3) سترابو، مصدر سابق، فقرة 18.

(4) Pascal Arnaud, Op cit, P.182.

(Epizephyres)⁽¹⁾، وهذا ما يؤكد أن هذا المسار لم يكن مباشر من لبدة حتى لوكر كما جاء ذكره في المصادر القديمة، ولكنه كان مباشراً من لبدة حتى جزيرة مالطا فقط، ومن الأخيرة يتتبع الساحل حتى ميناء لوكر، الواقع على الساحل الجنوب الغربي لشبه الجزيرة الإيطالية تحديداً جنوب غرب خليج اوترانتو، حيث تبلغ المسافة فقط بين لبدة وجزيرة مالطا 20 ميل أي ما يعادل 160 ستاديين.⁽²⁾

وتعتبر الرحلة من الجنوب أي من السواحل الليبية نحو الشمال إلى نحو جزيرة مالطا كانت صعبة، ولم تكن ميسورة، إلا في حال هبوب رياح القبلي التي يكثر هبوبها خاصة في شهر سبتمبر، مما ساعد السفن على الإقلاع نحو أعماق البحار، أما في حالة الرحلة من الشمال إلى الجنوب فقد كانت ميسورة بسبب هبوب الرياح الشمالية الغربية التي تساعد على الإقلاع نحو الجنوب، وقد كان من المعروف أن من أراد الإقلاع نحو الجنوب عليه المرور أولاً بسواحل جزيرة مالطا التي تكون عندها قوة هبوب الرياح الشمالية الغربية مناسبة للإقلاع منها نحو السواحل الإفريقية جنوباً⁽³⁾، ويشير سترابو لمسار مباشر ثانٍ كان يربط سواحل ليبيا عامة أي سواحل إقليم المدن الثلاث، مع رأس (Cap Lapyge) أو كما يسمى أيضاً (lapyge)، وأن مسافة هذا المسار البحري المباشر تبلغ 4000 ستاديين⁽⁴⁾، أي يتطلب مسيرة أربعة أيام وأربع ليالٍ من الملاحة لقطع هذه المسافة، ويشكك الكثير من العلماء في هذه المسافة التي تعتبر أطول بكثير من المسافة الفعلية حالياً⁽⁵⁾، وتشير المصادر القديمة لمسار ملاحي مختصر كان يربط رأس (Lapyge) والسواحل الليبية عامة سواءً سواحل إقليم المدن الثلاث أو سواحل كيرينايا وذلك عبر

(1) Ibid.

(2) Pascal Arnaud, Op Cit, P.182.

(3) Ibid.

(4) Strabo, The Geography of Strabo, T: Horace Leonard Jones, A.M, Ph.D, VOL:1, William Heinemann, London, book:2. 20, C124.

(5) Pascal Arnaud, Op Cit, P.183.

الساحل التونسي، بمرور هذا المسار من هذا الرأس إلى جزيرة مالطا ومن مالطا إلى سواحل تونس تحديداً عند رأس كابوديه الواقع على الرأس الجنوبي لميناء سوسة التونسية، كما يتفرع من رأس كابوديه هذا الواقع على الساحل التونسي مسار مباشر مع ساحل كيرينايا نحو ميناء فيكوس وأبو للونيا (1)

وبالرغم من إشارات بعض من المصادر القديمة لوجود مسارات مباشرة تربط سواحل شمال إفريقيا بجنوب شبه الجزيرة الإيطالية، مثل ذلك المسار الممتد بين لبدو ولوكر، أو نحو ميناء رأس ايبيجي، إلا أن وقوع مجموعة من الجزر جنوب شبه الجزيرة الإيطالية، كانت بمثابة مفاتيح للمسارات أو محطات هامة للوصول عبرها إلى السواحل الإيطالية، التي وإن أهمل ذكرها في بعض المصادر كنقاط عبور، إلا أن هذه المسارات المباشرة من المرجح أنها كانت تُعبر كنقاط إرشاد هامة نحو السواحل الإيطالية، ومن أهم تلك الجزر جزيرة مالطا (Malat)، وجزيرة (Cossuros) المعروفة حالياً باسم جزيرة (Pantelleria) وكذلك جزيرة (Caudos) المسماة حالياً بجزيرة (Gozzo)، ويلاحظ أن المسارات المباشرة المقلعة من شمال أفريقيا إلى السواحل الإيطالية كان عليها أولاً الوصول إلى رأس (Cap pachyne) الواقع أقصى جنوب شرق جزيرة صقلية والذي يشكل مدخل لمضيق مسينيا، كما أنه يمثل المدخل الرئيسي إلى سواحل إيطاليا عامة، فقد كانت هذه الجزر الثلاثة (Malte) و (Cossuros) وجزيرة (Caudos) المفاتيح الرئيسية المؤدية إلى رأس باتشينو المهم الذي يشكل المدخل الرئيسي أيضاً نحو سواحل إيطاليا عامة.

ذكر سترابو المسافات الواقعة بين هذه الجزر ورؤوسها المهمة منها المسافة المتطلبة بعد وصول المسارات القادمة من شمال أفريقيا مثلاً إلى جزيرة مالطا ومنها حتى رأس باتشينو الواقع

(1) Pascal Arnaud, Op Cit, P.183.

بجزيرة صقلية⁽¹⁾، وفقاً لقياسات سترابو البالغة 88 ميلاً⁽²⁾ التي تعادل 700 ستاديون بين هذين الموقعين أي أن هذه الرحلة تتطلب إبحار يوم كامل ملاحى أي مسيرة نهار كامل.⁽³⁾ كما كانت المسافة التي تفصل جزيرة (Coudos) عن رأس باتشينو مطابقة لنفس طول مسافة المسار الواصل بين جزيرة مالطا ورأس باتشينو⁽⁴⁾ البالغة 88 ميل وذلك وفقاً لتقييمات سترابو، بينما سجل سترابو المسافة التي تفصل جزيرة (Cossuros) عن مالطا 500 ستاديون، والمسافة بين جزيرتي (Cossuros) وصقلية 600 ستاديون⁽⁵⁾، كما أشار بليني لارتباط ميناء (Camarina) الواقع جنوب شرق جزيرة صقلية بمسار مع جزيرة مالطا الواقعة إلى الجنوب الشرقي من صقلية، ويبلغ طول هذا المسار 87 ميل⁽⁶⁾. أي ما يعادل 700 ستاديون، أي أن المدة الزمنية المتطلبة للإبحار بين هذين الموقعين الأخيرين تبلغ مسيرة يوم من الملاحه⁽⁷⁾، وعبر كل هذه المسارات المؤدية إلى جزيرة مالطا الواردة في المصادر القديمة، تعطي جزيرة مالطا صفة المعبر الرئيسي المؤدي إلى سواحل إيطاليا عبر رأس باتشينو، ومن خلال قياسات أطول مسافات المسارات الواقعة بين رؤوس الجزر الإيطالية الأربعة مالطا صقلية كوسوروس كاودوس، التي سجلها العديد من العلماء في المصادر القديمة، يمكننا رسم خريطة للمسارات الملاحية التي كانت تمتد من الموانئ الليبية نحو الموانئ المهمة الواقعة على الرؤوس البحرية مثل رأس باتشينو ورأس ايايجي ورأس لوكر، التي قد عبرت من خلالها ومعرفة أطوالها وامتداداتها.

(1) Ibid, P.188.

(2) Strabo, The Geography of Strabo, T: H.L.Jones, VOL:3, Harverd University Press, London,1924, book:6. 2.11.

(3) Pascal Arnaud, Op Cit, P.188.

(4) Ibid

(5) سترابو، مصدر سابق، فقرة 16.

(6) Pliny, Pliny Natural Histoiv, book:3.92.

(7) Pascal Arnaud, Op Cit, P.188.

حيث يشير بليني إلى المسار الذي كان يصل رأس (Lilybaeum) الواقع أقصى الشمال الغربي لجزيرة صقلية، مع جزيرة مالطا الذي يبلغ طوله 113 ميلاً⁽¹⁾ أي ما يعادل 900 ستاديين، بينما يحسب إجمالي المسافة من رأس (Lilybaeum) إلى جزيرة مالطا ومنها إلى رأس باتشينو الواقع أقصى الجنوب الشرقي لصقلية⁽²⁾ كل من العالم اجاثيمير (Agathemere) وبليني 200 ميل⁽³⁾ أي ما يعادل 1600 ستاديين⁽⁵⁾ أي أن المسافة الأخيرة الواقعة بين جزيرة مالطا ورأس باتشينو تبلغ 700 ستاديين، كما سبق الإشارة لذلك بناءً على قياسات سترابو، إضافة إلى مسافة 900 ستاديين هي المرحلة الأولى من الرحلة من رأس (Lilybaeum) إلى جزيرة مالطا بناءً على تقييمات بليني التي سبق ذكرها.

يلاحظ أن كل من إقليم كيرينايا والمدن الثلاث قد نهجت مساراتها الخاصة التي عادة ما ربطتها مع البلدان الواقعة شمالها مباشرة من السواحل الشمالية للبحر المتوسط، دون أن تعتمد الخطوط الملاحية المبحرة من إقليم كيرينايا على المرور بسواحل إقليم المدن الثلاث في حال الإبحار نحو غرب المتوسط، وكذلك العكس في حال إقلاع السفن من موانئ سواحل إقليم المدن الثلاث المتجهة نحو بلدان شرق البحر المتوسط، ويمكن الاستدلال على ذلك من خلال المصادر القديمة مثل ما جاء به ستادياسموس الذي يصف فيه بعض الرحلات الطويلة والرحلات المختصرة الساحلية التي كانت تمتد بين بعض الموانئ الكبرى الواقعة على الساحل الليبي عامة، مثل ذكره للمسار المباشر الذي كان يربط بين ميناء برنيق وميناء الرأس العالي الواقع بخليج سرت، ولا بد أن هذا الخط البحري قد أنشئ لأهداف خاصة مثل التبادل التجاري بين الميناءين، في الوقت الذي لم

(1) Pliny, *Pliny Natural Histoiy*, book:3.92.

(2) Pascal Arnaud, Op cit, P.188.

(3) Agathemeri Orthonis, V-20 .

(4) Pliny, *Pliny Natural Histoiy*, book:3.87.

(5) Pascal Arnaud, Op cit, P.188.

يرد أي وصف للمسار المباشر الذي كان يربط ميناء برنيق بميناء لبدّة ماراً بأعالي خليج سرت الخطر، الذي سبق أن أشار سكيلاكس لمخاطره قبل ذلك بعدة قرون⁽¹⁾.

وربما يكون السبب وراء إهمال هذا المسار المباشر الرئيسي هو أخطار خليج سرت، وتؤكد فاليريا أن إهمال ذكر هذا المسار لم يأت صدفة وذلك لأن مثل هذا المسار لا بد أنه لم يكن لينتهي في لبدّة ولكنه كان يمتد لربط ميناء برنيق أو كيرينايا عامة بإيطاليا وبلدان غرب البحر المتوسط، ولا بد أن هذا المسار قد تم إهماله لتفضيل المسارات المباشرة التي كانت تربط موانئ كيرينايا مع موانئ جزيرة كريت والبيلوبونيز⁽²⁾، ومن تلك المسارات المعروفة والمهمة التي ربطت موانئ إقليم المدن الثلاث بجزيرة صقلية وإيطاليا، قد جاء فيما بعد في جغرافية سترابو العائدة للربع الأخير من القرن الأول ق.م التي تلت جغرافية ستادياسموس وصفاً دقيقاً لهذه المسار الذي يمتد من سواحل كيرينايا قاصداً إيطاليا بمروره بكريت أو البيلوبونيز، التي كانت تعبر رأس (Cap kriou metopon) الواقع شرق كريت، ومن ثم الإبحار باتجاه الغرب حتى رأس (Cap pachyne)⁽³⁾ الواقع حالياً تحت مسمى رأس (Cap passero) الواقع أقصى جنوب شرق جزيرة صقلية، ومن الجزيرة الأخيرة ستكون المسارات مفتوحة المجال نحو غرب المتوسط⁽⁴⁾، وما يؤكد أن الملاحة الأسهل والمفضلة نحو غرب البحر المتوسط كانت بالمرور بجزيرة كريت من الملاحة عبر سواحل إقليم المدن الثلاث، هو الفارق الكبير في المسافة بين المسارين، حيث يعتبر المسار المار بسواحل المدن الثلاث مختصرة وأقصر بكثير من المسار المار بجزيرة كريت⁽⁵⁾ خاصة في حال مرورها برأس (Cap Lilybaeum) وذلك للابتعاد عن مخاطر مضيق مسينيا الواقع بين جزيرة صقلية

(1) Valeria , Op Cit, P.291.

(2) Valeria, Op Cit, P.291.

(3) سترابو، مصدر سابق، فقرة 18.

(4) Valeria, Op Cit, P.291.

(5) Ibid.

والسواحل الجنوبية لشبة الجزيرة الإيطالية، التي كان لها علاقات بحرية خاصة مع موانئ إقليم المدن الثلاث.

كما يمكن الاستدلال من خلال أغلب المكتشفات الأثرية التي كشف عنها في إقليمي كيرينايا والمدن الثلاث، وأهمها حجارة البناء والرخام، وأدوات المائدة والطهي، وأنواع الفخار المستورد وغيرها، التي تؤكد أن كل إقليم منهما قد نهج علاقاته الخاصة مع البلدان الشمالية الأقرب مسافة منه، حيث ارتبط إقليم كيرينايا بجزيرة كريت والبيلوبونيز عامة وبلدان بحر إيجه وبلدان البحر الأسود، ومع بلدان الحوض الشرقي للبحر المتوسط عامة، في المقابل ارتبط إقليم المدن الثلاث بجزيرة صقلية وجنوب إيطاليا وبلاد الغال وغيرها من البلدان الواقعة في أواسط وغرب البحر المتوسط، ويكمن السبب الرئيسي وراء تفضيل كل منهما لمسارات بحرية مباشرة مع أواسط البحارة مباشرة بسبب الظروف الطبيعية والمناخية، منها تجنب خليج سرت، ثانياً توافقاً مع اتجاه الرياح السائدة والتيارات المائية التي كانت جميعها تساعد على الإبحار نحو الشمال مباشرة⁽¹⁾، كذلك قرب المسافة لكل منهما من البلدان المقابلة لكل منهما على السواحل الشمالية للبحر المتوسط، بالمقارنة مع المسافة الواقعة بين إقليمي كيرينايا والمدن الثلاث، حيث لا تبعد سواحل كيرينايا عن بلاد الإغريق سوى 210 ميل* (تعادل 1680 ستاديون)، في الوقت الذي لا تبعد فيه سواحل المدن الثلاث عن جزيرة صقلية سوى 240 ميل (تعادل 1920 ستاديون)⁽²⁾، ويمكن التأكيد أن المسافة الأقصر هي المعول الأساسي وراء الرحلات البحرية المفضلة أو المطروقة لكل من الإقليمين، مثلاً يمكن ملاحظة ذلك في العلاقات البحرية الخاصة التي ربطت بعضاً من موانئ كيرينايا مع بلاد الإغريق، حيث فضلت الموانئ الواقعة شرق كيرينايا أن ترتبط برحلات خاصة

(1) ولفورد، مرجع سابق، ص33-34.

* وحدة الميل البحري تعادل 8 ستاديون، أي تعادل حوالي 14.72م.

(2) رجب نصير الأبيض، مرجع سابق، ص32.

مع موانئ شرق وجنوب جزيرة كريت كذلك مع موانئ جنوب بلاد البيلوبونيز، بينما كانت الموانئ الواقعة غرب إقليم كيرينايا لها علاقتها الخاصة مع الموانئ الواقعة على سواحل غرب البيلوبونيز والجزر المقابلة له، كذلك من الجهة الأخرى فضلت موانئ إقليم المدن الثلاث في علاقتها البحرية مع إيطاليا المرور أولاً بالسواحل التونسية لأنها الأقرب مسافة للسواحل الإيطالية.

وتسيطر على المسارات الملاحية الممتدة بحوض البحر الأبيض المتوسط بعض الجزر الكبرى التي شكلت مواقعها مفاتيح رئيسية تتفرع منها شبكات من المسارات الرئيسية المباشرة في البحر المتوسط، فقد تشكلت الملاحية في الحوض الشرقي مثلاً بصفة أساسية على جزيرة كريت وشبه جزيرة البيلوبونيز التي كانت بمثابة حلقة وصل بين بلدان الشرق أي سواحل فينيقيا وسواحل مصر وسواحل كيرينايا، وسواحل آسيا الصغرى، فيما كانت لجزيرة صقلية الأهمية نفسها في الحوض الأوسط والحوض الغربي للبحر المتوسط، حيث ربطت بين سواحل شمال إفريقيا والسواحل الإيطالية، ومن جهة أخرى ارتبطت بالمحيط الأطلسي عبر مضيق جبل طارق، وعلى مسافة قريبة من سواحل بلاد الغال، ومقابلة لسواحل شبه الجزيرة الإيبيرية من جهة أخرى⁽¹⁾، بينما كان المسار الذي يربط شرق البحر المتوسط بغربه أو العكس يعبر من جزيرة كريت أو سواحل البيلوبونيز إلى رأس (Cap pachyno) الواقع بصقلية، عبر مضيق مسينيا نحو الغرب حتى مضيق جبل طارق، ويعد هذا المسار الرئيسي مسار طبيعي ومتعارف عليه منذ معرفة الإنسان لركوب البحار⁽²⁾، بينما كانت من أهم المسارات الملاحية الرئيسية التي ربطت أنحاء البحر الأبيض المتوسط من الشمال إلى الجنوب والعكس، وقد تركزت الملاحية بشكل أساسي على الرحلات بين شمال وجنوب البحر الأبيض المتوسط بالمقارنة مع الرحلات البحرية إلى غرب أو شرق السواحل الليبية، التي تعد قليلة جداً بالمقارنة مع كثافة الرحلات التي عادةً تقطع بين السواحل الليبية وسواحل بلاد الإغريق

⁽¹⁾ Pascal Arnaud, Op Cit, p .175.

⁽²⁾ Ibid.

وإيطاليا وهي المسارات المحددة للدراسة، أي المسارات التي توصلت من خلالها الموانئ الليبية إلى موانئ بلاد الإغريق، ومنها إلى أنحاء أخرى من البلدان الواقعة على شواطئ البحر الأسود بواسطة ميناء أثينا، وكذلك البلدان الواقعة جنوب آسيا الصغرى، إضافة للمسارات التي أوصلت الموانئ الليبية مع موانئ وسواحل إيطاليا شمالاً، ومنها نحو غرب المتوسط عبر السواحل الغربية لشبه الجزيرة الإيطالية، نحو موانئ بلاد الغال مجاورة لذلك الساحل حتى جبل طارق، وما يمكن التوصل إليه من خلال ذلك أنه لم يكن هناك مسارات بحرية خاصة قد ربطت السواحل الليبية مع بقية أنحاء العالم، أي أنها استخدمت في علاقتها مع بلدان العالم القديم المسارات البحرية نفسها المعروفة والمطروقة منذ أقدم العصور التي كانت تشق أنحاء البحر المتوسط، ومن أهم هذه المسارات المطروقة التي لا شك أن خطوط الملاحة الليبية قد أبحرت عبرها إلى بلدان العالم القديم، الخطوط الملاحية بين كريت أو سواحل البيلوبونيز عامة مع إيطاليا.

المسارات الملاحية بين سواحل إيطاليا وسواحل بلاد الإغريق (انظر خريطة رقم 9، الملحق رقم 2)

ومن أهم المسارات المباشرة التي كانت تربط الموانئ الواقعة على السواحل الغربية لشبه جزيرة البيلوبونيز مع الموانئ الواقعة على السواحل الإيطالية، المسار الرئيسي المباشر الذي كان يصل رأس باتشينو مع خليج اركاديا وتحديداً مع الميناء الواقع عند مصب نهر ألفيوس (Alphee) الذي يصب في البحر الأيوني حيث قدر سترابو طول هذا المسار 4000 ستاديين⁽¹⁾، أي أن الرحلة عبر هذا المسار تستغرق أربعة أيام وأربع ليالٍ من الملاحة⁽²⁾، بينما يسجل بليتي المسافة الواقعة بشكل عام من السواحل الغربية للبيلوبونيز حتى رأس باتشينو لا تتعدى 440 ميلاً⁽³⁾ أي أنها

(1) Strabo, *The Geography of Strabo*, book:6. 2.1.C266.

(2) Pascal Arnaud, Op Cit, P.175.

(3) Pliny, *Pliny Natural Histoiv*, book:3.87.

تعادل مسافة 3520 ستاديون⁽¹⁾، ولا بد أن هذا المسار المباشر الذي حدد طوله كل من سترابو وبليني كان يمر بجزيرة (Zacynthos) الواقعة في وسط المسار بين جزيرة صقلية والسواحل الغربية للبلوبونيز، خاصة المسار الممتد من رأس باتشينو وميناء (Patras) الواقع حالياً بخليج كورنث، ويمكن الاستدلال على أهمية جزيرة (Zacynthos) من خلال رحلة (Aelius Aristid) عبر هذا المسار من ميناء (Patras) إلى صقلية عبر رأس باتشينو الذي يصف مرور الرحلة بجزيرة (Zacynthos)، ونستنتج من مدة الرحلة تلك أن المسافة بلغت ثلاثة أيام من الإبحار للوصول إلى ميناء رأس (Patras)⁽²⁾، وبذلك فهي تتوافق مع قياسات بليني التي بلغت 3520 ستاديون أكثر من قياسات سترابو التي سبق ذكرها، بينما نستنتج من رواية لرحلة أخرى لفيلوسترات (Philostrate) تحديداً من الميناء الواقع عند مصب نهر ألفيوس إلى صقلية، ولكن تحديداً إلى ميناء سيراكوزا (Syracuse) الواقع إلى الغرب من ميناء رأس باتشينو بجزيرة صقلية، إن هذه الرحلة قد استغرقت مسيرة ستة أيام خلال فصل الخريف وفي أثناء العودة إلى البيلوبونيز وتحديداً إلى ميناء بتراس استغرقت أيضاً ستة أيام أخرى⁽³⁾، ومن خلال هذا الاختلاف الملحوظ بين المدة الزمنية التي استغرقتها رحلة فيلوسترات ورحلة إليوس اريستيد، يمكن تفسير ذلك بأن الرحلة الأخيرة كانت رحلة مباشرة من ميناء صقلية إلى ميناء بتراس، أما رحلة فيلوسترات فمن المرجح أنها كانت قد أبحرت بجانب السواحل مثل مرورها بالساحل الجنوبي لشبه جزيرة إيطاليا، ومرورها ربما برأس (Locares) أو رأس (Cap Lacinium) الواقعين جنوب خليج أوترانتو، وذلك للوصول بعدها إلى ميناء سيراكوزا الواقع على سواحل جزيرة صقلية⁽⁴⁾، وذلك نظراً لطول مسافته كما جاء في الرواية، حتى بالمقارنة

(1) Pascal Arnaud, Op cit, P.175.

(2) Pascal Arnaud, Op cit, P.175.

(3) Philostratus In Honour Of Apollonus Of Tyana, T: J.S.Phillimore, VOL:2, Oxford At The Clarendon Press, London, 1912, book: 8,15.

(4) Pascal Arnaud, Op Cit, P.175.

مع قياسات سترابو والتي تعتبر أطول من المسافة الحقيقية، إلا أن رواية فيلوسترات مشكوك في صحتها.

بينما يحدد سترابو أيضاً في أحد مؤلفاته أن المسافة الكلية دون تحديد ميناء معين من سواحل البيلوبونيز إلى مضيق مسينيا بصقلية تبلغ 3000 ستاديون⁽¹⁾، وهذه المسافة تتوافق مع المدة الزمنية المستغرقة لرحلة ايلوس اريستيد من مضيق مسينيا بصقلية إلى ميناء بتراس في البيلوبونيز أي من الغرب إلى الشرق التي تعد أسرع من الرحلة المعاكسة أي المقلعة من البيلوبونيز في الشرق إلى صقلية غرباً، وذلك بمساعدة الرياح الشمالية الغربية للرحلات المبحرة نحو الشرق عامة⁽²⁾، ومن الأمثلة على المسارات الرئيسية البحرية المباشرة من رأس باتشينو إلى سواحل البيلوبونيز المسار الواصل إلى ميناء رأس تيناري الواقع شرق خليج مسينيا جنوب غرب البيلوبونيز⁽³⁾، وقد قدرت مسافة هذا المسار بقيمتين أول تقييم ورد عند سترابو بطول 4600 ستاديون⁽⁴⁾، كما ذكر العالم نفسه سترابو قيمة ثانية لطول هذا المسار الذي يبلغ 4000 ستاديون⁽⁵⁾، ويرجح العديد من العلماء أن التقييم الثاني هو الأنسب مع مسافة هذا المسار في حال كان خط سيره مباشر دون المرور بالسواحل الإيطالية أو سواحل البيلوبونيز التي تقطع في مدة أربعة أيام وأربع ليالٍ من الملاحة⁽⁶⁾، ومسافة 4600 ستاديون التي قدرها سترابو⁽⁷⁾ التي سبق ذكرها ذكرها لابد أنها مسار غير مباشر أي أن إضافة 600 ستاديون هي مسيرة نهار كامل من الملاحة، وبذلك يرجح العلماء أن هذه المسافة الإضافية ستكون عند المرور بسواحل البيلوبونيز الواقعة شمال رأس تيناري، التي تمر بجانبها الرحلة غير المباشرة حتى الوصول إلى ميناء تيناري

(1) Strabo, *The Geography of Strabo*, book:6. 2.2.

(2) Pascal Arnaud, Op cit, P.176.

(3) Ibid, PP. 177-178.

(4) Strabo, *The Geography of Strabo*, book:6. 21.

(5) Strabo, *The Geography of Strabo*, book: 8.5.1-2.

(6) Pascal Arnaud, Op Cit, P.188.

(7) Strabo, *The Geography of Strabo*, book:6. 2.1.

الواقع إلى الجنوب من البيلوبونيز⁽¹⁾ ، كما كانت لجزيرة كريت علاقات بحرية مباشرة مع رأس بانثينو وتحديداً من رأس (Cap Criou metopon) الواقع أقصى غرب جزيرة كريت⁽²⁾ ، وقد قدر سترابو مسافة هذه المسار 4500 ستاديون⁽³⁾ ، أي أن الرحلة تستغرق خمسة أيام وأربع ليالٍ لقطع لقطع هذه المسافة، وقد استغلت الرحلات من جزيرة كريت إلى صقلية فترة هبوب الرياح الشرقية التي تهب من الشرق إلى الغرب⁽⁴⁾ .

وهناك العديد من الروايات التي توضح إنه وعلى الرغم من كثافة الرحلات الرابطة بين البيلوبونيز والجزر الإيطالية إلا أن هذه الرحلات لم تكن متساوية في المدة الزمنية المستغرقة للرحلة أو في المجهود المبذول، وذلك بسبب هبوب الرياح الشمالية الغربية التي سميت برياح (lapyue) نسبة لرأس (lapyge) الواقع أقصى جنوب شرق شبه الجزيرة الإيطالية، وقد كانت هذه الرياح عاملاً مساعداً جداً للرحلات البحرية المتجهة من صقلية أو من السواحل الإيطالية عامة نحو البيلوبونيز، أما في رحلات العودة أي من البيلوبونيز شرقاً نحو الغرب فقد كان تأثيرها معاكساً ومضاداً للإبحار، مما يؤدي إلى تأخر وصول مثل هذه الرحلات باستغراق وقت أطول مما تجبر السفن على المرور ببعض السواحل في مسارها نحو السواحل الإيطالية، ومن المحتمل أن مثل هذه الرحلات تمر بالسواحل الجنوبية لشبه الجزيرة الإيطالية أي بالمرور بخليج اوترانتو، ويكون لهذه الرياح تأثير معاكس أيضاً حتى على الملاحة بقرب تلك السواحل⁽⁵⁾، ومن أمثلة تلك الرحلات رحلة رحلة فيلوسترات السابقة الذكر، كذلك رحلة شيشرون* (Ciceron) الذي ألقع من مضيق مسينيا

(1) Pascal Arnaud, Op Cit, P.188.

(2) Pascal Arnaud, Op Cit,P.178-179.

(3) Strabo, *The Geography of Strabo*, book:2.4.3.C105, 2.5.20.C124.

(4) Pascal Arnaud, Op Cit, PP. 178-179.

(5) Ibid, PP. 181-178.

* ماركوس توليوس كيكرو (Marcus Tullius Cicero): فيلسوف وشاعر وقانوني وأديب وخطيب وسياسي روماني ولد في عام 106 ق.م في ارابينوم (Arpinum) جنوب شرق روما، درس القانون الروماني في روما على يد الكوينتس موسياس سكاپولا، تولى العديد من المناصب منها عضو في مجلس الشيوخ، ثم تولى منصب قنصل في عام 63 ق.م إلى أن توفي عام 43 ق.م، راجع goodraeads.com، راجع: ar.M.Wikipedia.org، فادي أسعد فرحات، حدث في مثل هذا اليوم، المجلد الثالث، دار الفكر، بيروت لبنان، ص306،

بإيطاليا نحو ميناء (Patras) بخليج كورنث في البيلوبونيز، والذي يصف رحلة العودة من سواحل البيلوبونيز إلى إيطاليا بأنها كانت رحلة شاقة جداً بسبب هبوب الرياح الشمالية الغربية المعاكسة لاتجاه الرحلة، مما أجبر على الملاحة الساحلية من ميناء (Epire) الواقع على الساحل الغربي للبيلوبونيز مقابل جزيرة كيركيرا، حتى ميناء برينديسي (Brindes) الواقع شرق شبه الجزيرة الإيطالية وقد استغرقت رحلة العودة هذه حتى الوصول لميناء برينديسي 22 يوماً من إقلاعه من ميناء بتراس⁽¹⁾، إضافة لرواية أخرى تروي رحلة قام بها السيد (Cormick) في التاريخ نفسه وفي خط السير نفسه، التي تصف رحلته أنها قد استغرقت حوالي 22 يوماً أيضاً⁽²⁾، وقد كان تاريخ إقلاع رحلة شيشرون تلك يوم 2 من شهر نوفمبر وتاريخ الوصول يوم 24 من شهر نوفمبر⁽³⁾، إلا أن العديد من العلماء يرجحون أن التاريخ هذا غير صحيح ومن غير الممكن أن تكون هناك رحلة قد أفلعت خلال شهر نوفمبر لصعوبة هذه الرياح، مرجحين أن هذه الرحلة ربما قد أبحرت في شهر سبتمبر واکتوبر، ربما من يوم 8 في شهر سبتمبر إلى يوم 10 من شهر اکتوبر، أو على أعلى التوقعات من يوم 10 في شهر اکتوبر إلى يوم 1 في شهر نوفمبر⁽⁴⁾، ومن خلال كل هذه الرحلات المعاكسة لاتجاه الرياح تؤكد أنه كان هناك رحلات بحرية كثيرة من الشرق إلى الغرب بالرغم من الظروف الجوية غير الملائمة للإبحار.

ويؤكد العديد من العلماء أن الرحلة التي سلكها كل من شيشرون وكورميك من ميناء بتراس تحديداً إلى ميناء برينديسي، لا بد أنها تعود لتلك الرحلات البحرية للمستعمرين الإغريق الذين هاجروا من سواحل بحر إيجه إلى سواحل شرق إيطاليا بواسطة ميناء برينديسي، وذلك باستخدام

درس الفلسفة الإغريقية في بلاد الإغريق، وكان له دور كبير في تشكيل القانون الروماني، راجع: نظام بركات، عثمان الرواف، محمد الحلوة، مبادئ علم السياسة، ص54-55-56.

(1) Cicero, Marcus Tullius Cicero, Titus Pomponius atticus, T: E.O.Winstedt, M.A., VOL:2, William Heinemann, London, book:7.2.

(2) Pascal Arnaud, Op Cit, P.178..

(3) Cicero, Marcus Tullius Cicero, Titus Pomponius atticus, book:VII.2.

(4) Pascal Arnaud, Op cit, P.179.

المسار البحري المباشر من بتراس الواقع غرب البيلوبونيز إلى شرق إيطاليا (1) ، ويقدر سترابو الرحلة البحرية من رأس باتشينو الواقع أقصى شرق صقلية عابرة مضيق مسينيا حتى نهايته الغربية 1000 ستاديون (2) أي ما يعادل يوماً وليلة من الملاحة لقطع مضيق مسينيا طولاً (3)، وعند ذلك سيكون المجال مفتوحاً للإبحار نحو السواحل الغربية لشبه جزيرة إيطاليا، كما أنه ومن خلال المسارات البحرية المباشرة التي كانت تربط بعض الموانئ الكبرى الواقعة على السواحل الجنوبية والشرقية لإيطاليا مع الموانئ الواقعة على السواحل الغربية لشبه جزيرة البيلوبونيز، وكذلك الجزر الكبرى مثل جزيرة كريت وجزيرة (Zacynthos)، يمكن معرفة خطوط السير التي استخدمتها الموانئ الليبية خاصة الواقعة في إقليم كيرينايا، وذلك من خلال المقنطفات التي وردت في المصادر القديمة للمسارات المباشرة التي كانت تربط موانئ كيرينايا مع جزيرة كريت والسواحل الجنوبية والغربية لشبه جزيرة البيلوبونيز يمكننا استكمال بقية خارطة المسارات المؤدية مثلاً نحو السواحل الإيطالية من خلال مجموعة من المسارات الرئيسية المباشرة التي كانت تؤدي من الموانئ الكبرى الواقعة على سواحل البيلوبونيز نحو إيطاليا، وأهمها ميناء بتراس أو الميناء الواقع عند مصب نهر ألفيوس، وجزيرة (Zacynthos) التي كانت لها علاقات مباشرة مع العديد من الرؤوس البحرية الواقعة بإيطاليا ومن أهمها رأس باتشينو، وذلك نظراً للنقص في المعلومات عن المسارات التي تخص ليبيا مع موانئ العالم في المصادر القديمة التي لم تشر كثيراً للساحل الليبي.

وبهذا الخصوص فقد اقترحت فاليريا كثيراً حول موضوع عملية اتصال ساحل كيرينايا بالساحل الإيطالي كانت تتم بواسطة الموانئ الواقعة في البيلوبونيز وكريت رغم طول تلك الرحلات، بالمقارنة مع المسافة الأقصر لو أبحرت إلى إيطاليا باستخدام الموانئ الواقعة إلى الغرب منها في

(1) Ibid.

(2) Strabo, *The Geography of Strabo*, book:2.4.3.C106.

(3) Pascal Arnaud, Op Cit, P.178.

إقليم المدن الثلاث، والتي تمر أغلبها بالسواحل التونسية لتقلع منها، وتضع السبب الرئيسي في تفضيل الرحلة الأطول من سواحل كيرينايا إلى إيطاليا عبر بلاد الإغريق لتفادي المرور بخليج سرت الذي شكل خطورة على الملاحة ليس داخل ليبيا فحسب بل في كافة أنحاء حوض البحر المتوسط، مشيرة أن المرور بمضيق مسينيا الإيطالي الذي يعتبر من المواقع التي تكثر فيها ظاهرة المد والجزر المضرة للملاحة، وذلك في حال استخدام موانئ بلاد الإغريق، بدلاً من لو ابحرت عبر موانئ إقليم المدن الثلاث التي كانت لها علاقات بحرية خاصة مع رأس (Lilybaeum) الواقع أقصى شمال غرب جزيرة صقلية⁽¹⁾، بحسب ما أورده سترابو في أحد مؤلفاته⁽²⁾ الذي لم يكن بها مثل تلك المخاطر المتكونة في مضيق مسينيا⁽³⁾، كما أنه يعد الأقرب مسافة للساحل الغربي لشبه جزيرة إيطاليا، الذي تقع عنده أكبر الموانئ الإيطالية مثل ميناء بوزولي (Pozzoles) وغيرها، وفي المقابل أيضاً يمكن استكمال خريطة الملاحة للموانئ الليبية الواقعة في إقليم المدن الثلاث، التي فضلت أيضاً الملاحة مثلها مثل موانئ إقليم كيرينايا نحو البلدان الواقعة شمالها مباشرة، ويمكن الاستدلال عند وصول المسار من الموانئ الليبية إلى الموانئ الكبرى الواقعة جنوب شبه الجزيرة الإيطالية أو عبر رأس باتشينو في أقصى شرق صقلية معرفة المسارات التي يمكن عبورها للإبحار نحو بلاد الإغريق، التي لا بد أن الموانئ الليبية الواقعة في إقليم المدن الثلاث استغلت السواحل الإيطالية للإبحار منها نحو سواحل بلاد الإغريق، مثل ما استغلت الموانئ الواقعة بإقليم كيرينايا موانئ بلاد الإغريق للإبحار غرباً نحو سواحل إيطاليا، وذلك عبر تلك المسارات المباشرة التي تم طرحها الممتدة بين سواحل بلاد البيلوبونيز، سواءً مع الموانئ الواقعة على السواحل الشرقية والجنوبية لشبه جزيرة إيطاليا أو كما أوضحنا سابقاً مع رأس باتشينو بجزيرة صقلية.

(1) Pascal Arnaud, Op cit, P178..

(2) Strabo, *The Geography of Strabo*, book:6. 2.11-3.1.

(3) Valeria, Op Cit, P.294.

إلا أن ذلك لا يمنع من وجود مسارات مباشرة بين ميناء لبدّة وبلاد الإغريق مباشرة⁽¹⁾، وربما أن مثل هذه الرحلات المباشرة كانت تتم في ظل ظروف جوية مستقرة وذلك في فصل الصيف تحديداً في شهر يوليو وأغسطس، كما يمكن ملاحظة أن موانئ كيرينايا كان لها رحلات مباشرة مع إيطاليا، وقد ورد ذلك كثيراً في أوراق البردي كما مر بنا سابقاً الرحلات المنظمة التي كانت تقل حبوب الغلة بين مصر وإيطاليا، والتي كانت تبحر مروراً بالسواحل الشرقية لليبيّا كما أسلفنا الذكر في الصفحات السابقة، وعلى العكس مما ذكرته فاليريا في الصفحات السابقة إلا أنني أرى وعلى الرغم من مخاطر خليج سرت إلا أن ذلك لا يمنع الرحلات البحرية الرابطة بين السواحل الليبية الواقعة شرقه وغربه، حيث تشير المصادر لوجود رحلات مباشرة بين بعض الموانئ الليبية الكبرى، وقد طرح هذا الموضوع في المبحث الثاني من هذا الفصل.

حتى أن الموانئ الواقعة في أعماق خليج سرت كانت لها علاقات بحرية خاصة مع الموانئ الكبرى مثل ميناء برنيق ومصراته ولبدّة وغيرها، حيث يشير سكيلاكس وستادياسموس إلى خطوط بحرية مباشرة بين ميناء برنيق وميناء الرأس العالي (Philainon Bomoi) الواقع بخليج سرت، كما كانت لهذا الميناء الأخير مسار مباشر مع ميناء لبدّة Leptis⁽²⁾، كما يشير سكيلاكس إلى المسار المباشر الذي كان يربط الميناء الواقع عند مصب نهر كعام حالياً المسمى ميناء (Cinyps) مع الميناء الواقع عند جزر بو شعيفة الحالية المسمى بميناء جزر (Leukai)⁽³⁾، كما ارتبط ميناء رأس مصراته (Cap kephalai) بمسار مباشر مع ميناء (Automalax) بو شعيفة حالياً، الواقع بخليج سرت ويستمر هذا المسار ليربط ميناء بوشعيفة حالياً مع ميناء برنيق (Berenike)⁽⁴⁾، وتشير فاليريا أن هذا المسار المباشر مع الموانئ الواقعة بخليج سرت مثل ميناء

(1) Ibid, P.293.

(2) Muller Carl, *Anonymi Stadiasmus Maris Magni*, p.450,457.

(3) Carolus, Muller, *Scylaxis, Periplus*, P.85.

(4) Pascal Arnaud, Op cit, P.191.

الرأس العالي، وميناء بوشعيفة وميناء جزر بو شعيفة، كمثال لم تكن لتصل لها بواسطة مسارات مباشرة وخاصة ألا لنقل بعض من المواد المطلوبة والضرورية للموانئ الكبرى مثل ميناء برنيق ومصراته ولبدة وغيرها من الموانئ الليبية⁽¹⁾ مثل المنتجات التي كانت تجود بها منطقة سرت مثل الملح والكبريت التي كانت تستورد بكثرة من هذه المنطقة، وربما لتصديرها إلى الخارج⁽²⁾، ومن خلال هذه المسارات التي جاء وصفها في المصادر القديمة وفي الروايات التي وصلتنا من المصادر الأدبية والتاريخية، تؤكد أن الساحل الليبي لم يكن مجهولاً أو معزولاً عن بقية بلدان وموانئ العالم القديم، كما نشر عنه العديد من الجغرافيين والعلماء مؤخراً، حيث يؤكد دينيس روك Denis Roques على أهمية الساحل الليبي ودوره في العلاقات البحرية مع كافة أنحاء حوض البحر المتوسط من خلال تحليله وطرحه لرسائل الأسقف سينسيوس القوريني (Synesios) منها المبعوثة لأخيه (Euoptios)، التي سبق ذكرها، أن السفن كانت تبحر من الموانئ الليبية إلى العديد من أنحاء العالم القديم⁽³⁾.

منها ما ورد في الرسالة رقم (16) التي يذكر فيها أنه قد أبحر في سفينة من ميناء الاسكندرية باتجاه شمال شرق حتى ساحل المارمريكا الذي أفلعت منه السفينة تاركة الساحل نحو الشمال حتى جزيرة كريت التي عبرت منها في رحلة قاصدة الحوض الغربي للبحر المتوسط، ومن رسائله المبعوثة إلى أخيه رسالة رقم (88) التي يشير فيها إلى سفره إلى القسطنطينية، وأن رحلته تلك قد أفلعت من سواحل كيرينايا عبر جزيرة كريت إلى ميناء أثينا ومنها نحو القسطنطينية، حيث بلغت الرحلة بالكامل حوالي عشرة أيام أو اثني عشر يوماً فقط، وهي المسافة نفسها المستغرقة في رحلة العودة أيضاً، وبذلك تعتبر الرحلة قديماً من كيرينايا إلى القسطنطينية أقصر مسافة بكثير من

⁽¹⁾ Valeria, Op Cit, P.288.

⁽²⁾ ر.ج. جود تشايلد، دراسات ليبية، مرجع سابق، ص278.

⁽³⁾ Denis Roques, Op cit, P.113.

الرحلة إلى مصر عبر البر، ويصف في هذه الرحلة أنه قد أرسلها أثناء تواجده في ميناء أثينا مع قبطان السفينة الذي يسمى قديماً (Naucles) الذي كان يتردد على ميناء (Phycous) الليبي، كما أشار في العديد من رسائله إلى البحارة الذين أودعهم رسائله المبعوثة لأخيه منهم بحارة من جزيرة كارباثوس (Carpathos) الإغريقية⁽¹⁾، ويشير في رسائله إلى العديد من رحلاته التي أبحر فيها نحو ميناء الاسكندرية من موانئ كيرينايا، التي لم تتعدَّ حوالي خمسة أيام فقط في حال استقرار الجو، أما في حال الإبحار من خليج سرت نحو الاسكندرية ستستغرق مدة الرحلة حوالي سبعة أيام، بينما كانت الرحلة البرية من كيرينايا إلى مصر ستستغرق عشرين يوماً، المسافة بين كيرينايا وجزيرة كريت فقد كانت الرحلة البحرية تستغرق يومين على أعلى تقدير⁽²⁾، حيث يؤكد دينيس روك من خلال الرحلات البحرية التي وردت في رسائل سينيوس القوريني أن الساحل الليبي بموانيه الكبرى كان على علاقات بحرية مع شرق وغرب البحر المتوسط، ولذلك فإن الساحل الليبي بعيد جداً عن فكرة أنه كان معزولاً وغير مطروق في العهود القديمة، وإن أهملت المصادر القديمة سواءً الجغرافية أو الأدبية أو التاريخية ذكر الساحل الليبي بالمقارنة مع غيره من السواحل، إلا أن ذلك لا يعني عزلته عن العالم القديم.

كما يمكن أن يُعزى من أحد الأسباب حول قلة المعلومات في المصادر عن علاقات السواحل الليبية مع بقية العالم القديم، على الرغم من وقوع الكثير من الموانئ على طول الساحل الليبي، إلا أنه لم تذكر تلك المصادر إلا عدداً قليلاً جداً من هذه الموانئ الليبية التي كانت لها علاقات بحرية مع موانئ العالم القديم، ومن ذلك يمكن التوصل إلى أن أغلب الموانئ الليبية لم تكن سوى مراسٍ صغيرة ترسي فيها السفن الصغيرة الساحلية والقوارب فقط، أي أن غالبها لا تمتلك مقومات الموانئ الكبرى عميقة المياه التي تستوعب السفن العملاقة التي كانت تجوب أعماق

(1) Denis Roques, Op cit, PP. 113-114-115.

(2) Ibid, P.14.

البحر، ويؤكد باسكال أن كل شبكات المسارات الرئيسية المباشرة التي كانت تشق أعماق حوض البحر الأبيض المتوسط من شرقه إلى غربه ومن شماله إلى جنوبه كانت معروفة ومطروقة قبل العصر الكلاسيكي، أي قبل ركوب الإغريق ومن ثم الرومان للبحار، أي أن الموانئ التي كانت تقلع منها الرحلات البحرية والموانئ التي تمر بها السفن خلال تلك الرحلات والموانئ المقصودة التي تحط فيها تلك الرحلات البحرية، قد عرفت في فترة مبكرة جداً ومن ثم استمرت في الاستخدام مع تعاقب الحضارات عليها⁽¹⁾، ولا بد أن السبب من وراء عدم تغيير وجهة خطوط السير تلك عبر مر العصور وتعاقب الحضارات محكوماً بالظروف الجوية والطبيعية للبحر المتوسط، حيث قد حددت خطوط الملاحة تلك منذ القدم بناءً على طبيعته.

ويمكن الاستدلال من مؤلفات العالم مارسيان (Mercien) العائدة للقرن الرابع الميلادي، عن مسارات الملاحة أن كل هذه المسارات الملاحية التي وردت في المصادر القديمة الإغريقية والرومانية على مر القرون وحتى إلى القرن الرابع الميلادي، ظلت كما هي بدون إحداث تغيير في مساراتها أو وجهاتها وأماكن إقلاعها⁽²⁾، وفيما يخص مسارات الملاحة سواءً المباشرة التي تشق داخل أعماق البحار أو الساحلية منها التي عرفت على مر العصور، هل قد تعرضت بعض من هذه المسارات إلى الإهمال والتناسي مع مر العصور، وخاصة خلال العصر الروماني؟

ويمكن الاستدلال من خلال المصدر المعروف باسم (Eloge de Rome) للمؤلف (Aelius Aristide) الذي يشير إلى أنه وبالرغم من كثرة المستعمرات التي شاع إنشاؤها خلال العصر الروماني في أنحاء البحر المتوسط، إلا أن تلك المستعمرات الجدد حتى بعد أن أصبحت مستعمرات ذات أهمية كبيرة، لم تؤثر في تغيير نمط المسارات المتعارف عليها، ومن أمثلة ذلك عندما أسس ميناء ناربون (Narbonne) على سواحل بلاد الغال بقرب ميناء مرسيليا، فلم يؤد ذلك

⁽¹⁾ Pascal Arnaud, Op Cit. P.7.

⁽²⁾ Ibid.

إلى إهمال وتغيير المسار القديم والشهير الذي كان يربط ميناء مرسيليا بميناء (Igilgili) بإقليم نوميديا جيجل الحالي الواقع بالجزائر، الذي ظل مستخدماً كما كان في السابق بل وظل مطروحاً حتى في العصور الوسطى، وهو مسار لا يتعدى عشرات الكيلو مترات فقط⁽¹⁾، بينما أوضح Pascal Arnaud أنه وفي أواخر العصر الإمبراطوري ازدادت نشاطات فئات تجارية غير نظامية من التجار الذين اعتمدوا في تجارتهم تلك على أنواع معينة من السلع التي تتميز بالحجم الصغير والقيمة العالية لتسعيرتها، وذلك لاستخدامهم السفن من النوع الصغير الحجم، لأنهم لم يعودوا محتاجين للتوغل في أعماق البحار في شكل الخطوط الملاحية المباشرة، التي تتطلب استخدام السفن العملاقة، واستخدموا الأشرعة المثلثة الشكل المناسبة للإبحار، حتى في الظروف الجوية الصعبة، واقتصرت تجارة هؤلاء التجار على التعامل مع بعض الموانئ الخاصة، مشكلين مسارات لا تبعد عن السواحل كثيراً في شكل مسارات ملتوية لغرض المرور على بعض من الموانئ المعينة فقط، وذلك لأهداف تحقيق أرباح أكثر، فقد شاع في مثل هذه التجارة أن تحمل السفينة سلعة ما وتبيعها في إحدى الموانئ ومن ثم تشتري السلعة نفسها من ميناء آخر بأقل سعر في نفس هذه الرحلة البحرية، وقد أدى انتشار هذا النوع من التجارة إلى توقف واضمحلال المسارات المباشرة النظامية التي طُرقت كثيراً في بدايات العصر الروماني في فترة السلم الذي ساد البحر المتوسط، والتي كانت تقطع في أعماق البحار شيئاً فشيئاً في أواخر العصر الروماني، وبالرغم من أن مثل هذه النشاطات التجارية غير النظامية كانت موجودة منذ بدايات العصر الروماني، إلا أنها كانت محصورة النشاط بسبب اللوائح والقوانين التي كانت تلزم تلك التجارات بضرائب على كل نوع سلعة، ومن مثل هذه التشريعات القانون الذي سن في عهد دقلديانوس بشأن تحديد أسعار السلع، وذلك بفرض عقوبات وغرامات على كل من يتعدى تلك القوانين، ومما لا شك فيه أن انهيار

⁽¹⁾ Pascal Arnaud, Op Cit. P.34.

اقتصاد الدولة الرومانية الناتج عن اضمحلال الدولة نفسها، أدى إلى اضمحلال المسارات البحرية المباشرة، التي كانت تقوم على تبادل السلع التجارية بين بلدان البحر المتوسط تحت إدارة وإشراف الدولة الرومانية، التي كانت تسخر سفن كبيرة الحجم لنقل الحمولات من السلع الضخمة بأسعار وقيم أقل وفقاً لأسعار متفق عليها، ومن المحتمل أن بداية انتشار مثل هذه التجارة غير النظامية قد بدأت مع حلول نصف القرن الرابع الميلادي، والتي كان لها دورٌ أساسيٌّ في إهمال استخدام تلك المسارات المباشرة التي كانت تقطع أعماق البحر المتوسط قديماً⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Pascal Arnaud, (Ancient Sailing- routes and trade patterns). Maritime Archaeology and Ancient Trade in the Mediterranean, Oxford Centre for maritime Archaeolog: Monograph 6, School of Archaeology, University of oxford, 2011, PP.71- 76.

الخاتمة

نستخلص من دراسة الطرق البريه والبحرية في ليبيا خلال العصر الروماني العديد من النتائج، التي يمكن تصنيف كل منها على حده بناء على تقسيم الدراسة إلى ثلاثة فصول مختلفة المواضيع والتي قسمت كالتالي: نتائج دراسة الطرق البريه، ونتائج دراسة نصب الأميال، ونتائج دراسة الطرق البحرية.

أولاً- نتائج دراسة الطرق البرية:

نستنتج من دراسة الطرق البرية إن أغلب المسارات التي حددت لإنشاء الطرق منذ العصر الإغريقي والروماني في ليبيا، لا يزال يحتفظ بها الى الان حيث حددت الطرق الحالية على نفس امتداداتها الأقدم في الغالب.

نستخلص من كل الأساليب والتقنيات البنائية في مجال بناء الطرق التي ابتكرت وطورت مع تعاقب الحضارات التي ورثها الرومان وأضافوا إليها الكثير من المهارة والحرفية، مثل انشاء طبقات البناء وما يتبعها من مواد البناء والرصف وانشاء ارضفه جانبيه مخصصه للمشاة، أن كل هذه الأساليب البنائية المتعارف عليها في ذلك العصر لم تستخدم في إنشاء الطرق في ليبيا.

ويمكن التوصل أيضا أن كل ما استخدم في ليبيا في مجال بناء الطرق هو الأساليب البدائية فقط، منها استخدام قطع حجرية كبيره الحجم مسطحة القطاع بعض الشيء لرصف بعض الطرق، حيث استخدم هذا الأسلوب في رصف جزء من طريق كيريني أبو للونيا عند مروره بالسهل الساحلي تحديدا عند منفذ وادي النصورية، والتي نفذت على ارضيه ترابيه حيث ثبتت هذه القطع في التربة ربما لمنع انجرافها نحو سفح الوادي المجاور.

نستج من هذه الأساليب البدائية المستخدمة في ليبيا أيضا تقنية تصريف المياه لحل مشكلة تجمعها على أسطح الطرق بنحت سطح قطاع عرض الطريق في شكل أخاديد عرضيه، وقد نفذت هذه التقنية كثيرا على أسطح الطرق المنحوتة على سفوح الجبال كذلك على الطرق المارة على أراضي مستوية في العديد من المناطق، وهي تقنية بدائية استخدمها الرومان نقلا عن الاتروسك. ومن الأساليب التي نفذت في ليبيا منها اتباع المعايير والمقاييس التي ميزت الطريق الروماني واهمها الاحتفاظ بالاستقامة والمباشرة في الطرق المنشأة في ليبيا، ويمكن ملاحظه ذلك في الطريق الرئيسي الساحلي بفرعيه المدني والحدودي الممتد على طول الساحل الليبي الذي أنشأ في خط مباشر ومستقيم ، إلا في حال اعتراض مساره هذا للعقبات الطبيعية المتمثلة في السبخ الملحية أو هوة الوديان السحيقة مثل وادي الكوف، ففي مثل هذه العقبات يفضل الطريق هنا الدوران والمرور من خلفها فقط في شكل مباشر إلى أن يتم دورته ثم يعود للخط المستقيم، وإن كانت ليبيا تتميز بالجيموغرافية المنبسطة.

ويمكن ملاحظة أن هذا المعيار في الاستقامة المطلوبة في الطرق قد نفذت حتى في الطرق المنحوتة على سفوح الجبال في ليبيا، منها طريق كيريني أبو للونيا، الذي قطع في شكل قطاعات طوليه مستقيمه قدر الإمكان من نقطه إلى نقطه لغرض تخفيف حدة الالتفاف وتوفير الاستقامة المطلوبة، وهو أسلوب قديم عرف عند الرومان في إنشاء مسارات الطرق الجبلية في ايطاليا.

ويمكن استنتاج أن الاغريق ومن ثم الرومان لم يشيدوا أية مشاريع هندسية في ليبيا على طول امتداد الطرق الرئيسية حتى في حال اعتراض هذه الطرق للعقبات الطبيعية بإنشاء الجسور أو الانفاق، ويمكن نسبت العمل الهندسي الوحيد للفترة الرومانية المتمثل في إنشاء الجسر الترابي الداعم لجانب طريق كيريني أبو للونيا المنحدر على سفح المدرج التضاريسي الأوسط والأعلى.

ومن ذلك نستنتج أن كل الطرق التي أنشأت في ليبيا كانت طرق ترابيه بسيطة حتى الرئيسية منها، وكل ما كان يتطلب لإنشائها فقط هو تنظيفها وتسوية سطحها لجعلها مناسبة لسير العربات وحفر الأخاديد في الأماكن الصعبة لتسهيل حركة المرور، ووضع نصب للأسيال لتحديد المسافات، وقد ساهم كل ذلك لجعلها عرضة الإندثار بسهولة .

ونستنتج من الدراسة أن أغلب المحطات المقامة على امتداد الطرق في ليبيا، كانت محطات بدائية بسيطة في الغالب حيث لم تكن توفر للمسافر أكثر من مصدر للمياه فهي في الغالب أقيمت على مصادر مياه عذبة أو عند مواقع عسكرية.

ونستنتج أن أغلب المحطات المشتركة المرور بين المسارين المدني والعسكري على الطريق الساحلي تقع في الغالب عند المدن الرئيسية، مثل لبد، سرت، بنغازي، توكره، دريانه، طلميثه، كيريني، أو عند بعض الموانئ الكبرى الواقعة عند مواقع استراتيجية مهمه مثل السلوم، التميمي، أو عند مواقع عسكريه محصنة وأغلبها تقع في منطقته سرت مثل سلطان، قصر عطش، قرارات قصر التراب، العقيلة، والقليل منها عند بعض المواقع الاستراتيجية الهامه الواقعة عند مفترقات الطرق منها زاوية المحجوب، تاورغاء، قريه دجديجه، وزاوية المرصع.

ويمكن الاستدلال عن مدى النشاط التجاري وأهمية الطرق في ذلك العصر ومدى الكثافة المرورية من خلال كثافة الأخاديد المعدة لسير العربات التي لا تزال آثارها واضحة على الأرضيات الصخرية، ومن أهمها طريق كيريني أبو للونيا التجاري الهام، خاصة في قطاعه الواقع شرق مدرسه قامبو العائد نشأته للعصر الإغريقي، مما يدل على حيوية هذا الطريق خلال تلك الحقبة الزمنية، كذلك من خلال آثار الطريق التجاري الرابط بين مستوطنة لمودة وميناء رأس الهلال،

المُعد في شكل طريقين متجاورين مما يوحي بطريق مزدوج لتسهيل حركه النقل، وهذا ما يدل عن حركه تجاريه كانت نشطه بين الموقعين.

ومن المعروف أنه ابتداء من القرن الثاني الميلادي بدأت الدولة الرومانية تسجل تراجعاً ملحوظاً في المشاريع الإنشائية لطرق المواصلات، مكتفية بتحمل تكاليف صيانة تلك الطرق فقط، أما في ليبيا نستنتج أنه كان للرومان دور إصلاحى أيضاً وذلك ابتداء من العصر الامبراطوري والتي استمرت طيلة ذلك العصر خاصة في القرن الثالث الميلادي .

وما يمكن التوصل إليه أيضاً انه كان للرومان دوراً في إنشاء الطرق في حال تطلب الأمر، ومن ذلك إجراء تعديلات على مسارات الطرق خلال العصر الروماني منها طريق كيريني أبو للونيا وهو ما ينفي أن الرومان قد استخدموا الطرق التي شيدها الإغريق قبلهم في إقليم كيرينايا مكتفين بإصلاحها فقط .

أما في إقليم المدن الثلاث نستنتج أنه قد أنشأت العديد من الطرق الجديدة خلال العصر الروماني، منها طريق سوف الجين الذي ربما تعود نشأته للقرن الثالث الميلادي، وطريق الجبل الحدودي الذي ربما يعود إنشاؤه للقرن الأول الميلادي، والذي أجرى تعديل على مساره ربما خلال نهاية القرن الثالث الميلادي، وقبل ذلك بكثير أنشأوا الطريق الساحلي المار بمنطقة سرت حيث تشير جميع الروايات والمصادر التاريخية إن منطقته سرت لم تكن ممهده بطرق رسميه قبل العصر الروماني، وهو ما يؤكد على دور الرومان في تشييد الطرق في حال تطلب الأمر ضرورة لتشييدها .

ثانياً- نتائج دراسة نصب الأميال:

نتوصل من خلال دراسة نصب الأميال أن جلها قد قطع من حجاره محليه سواء المكتشفة في إقليم المدن الثلاث أو كيرينايا، وهي إما من الحجارة الجيرية بألوانها الرمادي والبني أو من الحجارة الرملية، وهي جميعها حجاره ضعيفة المسام مما يجعلها لا تتحمل عوامل التعرية والزمن.

استخدم في ليبيا أشكال أعمدة نصب الأميال الشائع استخدامها في كافة أنحاء العالم القديم في ذلك العصر، وهي الشكل الاسطواني والمستطيل والبيضاوي، إلا أنه إضافة لهذه الأشكال استخدم شكل آخر فريد من الأعمدة وهو الشكل النصف الأسطواني، ومن هذا الطراز اكتشف عمود واحد فقط على طريق كيريني بالغراري يحمل رقم الميل 8 يعود لعهد تراجان.

بينما استخدمت النصب الميلية ذات الأعمدة المفصولة عن قواعدها في إقليم المدن الثلاث، والمتصلة الأعمدة والقواعد في كيرينايا، إلا أن هناك العديد من الأمثلة التي تنفي هذا القول منها نصب هادريان التذكاري الواقع بالساحة المقدسة بمدينة كيريني وهو على غرار نصب إقليم المدن الثلاث ذو القاعدة والعمود المفصولة عن بعض، أما في إقليم المدن الثلاث هناك مثلان وهم نصب الميل رقم 4 على الطريق الساحلي العائد لعهد اغسطس، ونصب الميل رقم 57 على الطريق الحدودي العائد لعهد جورديان الثالث، وهما من النوع المتصلان العمود والقاعدة على غرار نصب أميال كيرينايا، إلا أن أغلب النصب الميلية المكتشفة في كيرينايا تعرض الآن بدون قواعد، وذلك ربما لتعرضها للكسر .

ومن خلال دراسة نقوش نصب الأميال يتضح أن الوحدة المستخدمة لقياس أطوال أو مسافات الطرق في ليبيا خلال العصر الروماني هي وحدة الميل الروماني فقط، حيث لم يكتشف استخدام أي وحده طول أخرى بجانب الميل .

ونتوصل من خلال دراسة نقوش نصب الأميال أن بناء الطرق في ليبيا لم يكونوا من المهندسين أو من البناء المتخصصين، حيث يلاحظ أن مهمة إصلاح الطرق أو بنائها في العادة أوكلت لجنود الكتائب العسكرية المتمركزة في ليبيا، وفي بعض الأحيان أنجزت هذه الأعمال بواسطة العمل الجماعي من السكان المحليين المجندين.

ومن خلال دراسة نصب الأميال يمكن ملاحظة التغير التدريجي الذي طرأ على أحجام ومقاييس أعمده وقواعد نصب الأميال خلال العصر الروماني، وذلك ابتداء من عهد اغسطس حيث لم تكن نصب الأميال ذات أحجام كبيره سواء في أقطارها أو أطوال أعمدها، إلا أنه ابتداء من عهد كلاوديوس أصبحت تقطع بأحجام كبيره نسبيا والتي استمرت تقطع بهذه الأحجام الضخمة حتى نهاية القرن الثاني الميلادي، كما استخدمت أيضا قواعد كبيره الحجم تماشيا مع قياسات الأعمدة .

بينما يظهر ابتداء من بداية القرن الثالث الميلادي أن نصب الأميال أصبحت تقطع بأحجام ومقاييس أصغر حجما من ذي قبل اي من الشائع استخدامها خلال القرنين الأولين الميلاديين، وذلك بالتحديد ابتداء من عهد كاراكلا حتى عهد تاكيتوس، حيث قطعت أقطار الأعمدة بأكثر رشاقة وبأطوال أقل من ذي قبل .

أما ابتداء من نهاية القرن الثالث الميلادي وبداية القرن الرابع الميلادي عادت النسب الكبيرة الحجم لنصب الأميال من جديد، التي كانت سائدة خلال القرنين الأول والثاني الميلادي .

أما من خلال دراسة نقوش نصب الأميال يتبين أن نقوشها في بداية العصر الامبراطوري وذلك خلال عهد اغسطس كانت مختصره جدا ومقتصره على المعلومات الأساسية فقط .

بينما يلاحظ ابتداء من عهد كلاوديوس بدأت نقوش نصب الأميال تظهر بأكثر تفصيل في شكل الصياغة الدعائية للإمبراطور والقابة الإمبراطورية، وتخليد انتصاراته العسكرية وإنجازاته والتي قد شاع الإسراف فيها خاصة في خلال القرن الثالث الميلادي .

وابتداء من نهاية القرن الثالث الميلادي إلى بداية القرن الرابع الميلادي بدأت الصياغة المختصرة لنقوش نصب الأميال التي كانت شائعة الاستخدام في بداية القرن الأول الميلادي تعود من جديد، ومن ذلك نقوش نصب دقلديانوس وماكسيميانوس وقسطنطين .

بالمجمل يمكن تحديد أن الفترة الزمنية الواقعة بين كل إصلاح والإصلاح التالي له من خلال دراسة نقوش نصب الأميال في إقليم كيرينايا تتراوح ما بين ثمانية عشر عام إلى عشرين عام في الغالب، وذلك من عهد كلاوديوس حتى عهد هادريان.

من خلال حصيلة دراسة نقوش نصب الأميال في إقليم المدن الثلاث يمكن تلخيص أن هذه الطرق لم يجر عليها أي إصلاح وذلك من بعد إصلاحات اغسطس إلا في عهد كاراكلا، أي بعد مرور ما يقارب قرنين من الزمان، وهي فترة زمنية طويلة جداً لا يمكن التسليم بها فمن غير الممكن أن تبقى تلك الطرق طوال تلك المدة الزمنية بدون إجراء أي إصلاحات عليها، ومن الممكن أن يفسر ذلك أن تكون مثل تلك الإصلاحات التي أجريت في تلك الفترة الزمنية ربما قد تعرضت للطمس المقصود، أو أن مثل تلك النصب إن كانت قد وجدت بالفعل ربما قد استخدمت في فترات أحدث لأغراض البناء أو غيرها من الأعمال.

بينما يلاحظ أنه من بعد إصلاحات كاراكلا على الطرق في إقليم المدن الثلاث لم تصلح بعده إلا ربما في عهد ماكسيمنيوس وذلك بعد حوالي عشرين عام من الزمن، ومن بعد ذلك تشير نقوش تلك النصب إلى كثافة الإهتمامات والإصلاحات التي نالت إقليم المدن الثلاث وطرقته

وذلك حتى نهاية القرن الثالث الميلادي أي حتى عهد تاكيتوس، حيث لم تتعدى المدة الزمنية بين كل إصلاح وآخر أكثر من ثمانية سنوات فقط ، وفي بعض الأحيان كانت المدة الزمنية بين هذه الإصلاحات لا تتعدى سنتين فقط من الزمن .

يظهر من نهاية القرن الثالث الميلادي إلى القرن الرابع الميلادي انخفاض في المشاريع الإصلاحية للطرق في إقليم المدن الثلاث بنسبه كبيره، فقد فصلت بين إصلاحات تاكيتوس ودقلديانوس وماكسيميانوس في فترة الحكم الرباعي حوالى سبعة عشر عام من الزمن، والتي كانت هي الشاهد الأخير على الإصلاحات في إقليم المدن الثلاث.

يلاحظ أيضا في إقليم كيرينايا أن الطرق لم تصلح بعد عهد هادريان إلا في عهد الأجابالوس وذلك بعد حوالي أكثر من قرن من الزمن، وهي أيضا مده زمنية طويله لا تتناسب مع متطلبات الإصلاح المستمرة التي تتطلبها الطرق بالإقليم.

بالمجمل تسجل نقوش نصب الأميال تراجعاً ملحوظاً أيضا في المشاريع الإصلاحية في إقليم كيرينايا خلال القرن الرابع الميلادي، حيث تعود الإصلاحات التي قام بها دقلديانوس وماكسيميانوس بالإقليم بعد مرور حوالى خمسين عام من إصلاحات فيليب العربي، ومن ثم لم تصلح مره أخرى إلا بعد عشرين عام وذلك في عهد قسطنطين والتي كانت آخر الإصلاحات بالإقليم وذلك بناء على آخر ما اكتشف من نصب الأميال بالإقليم .

ونتوصل من خلال تواريخ نقوش نصب الأميال المكتشفة في ليبيا التي امتدت لفترة أربعه قرون من الزمان ابتداء من عهد اغسطس إلى قسطنطين، إن هذه الطرق الرئيسية قد نالت اهتمام الإدارة الرومانية طوال العصر الامبراطوري وهو ما يعكس أهمية أقاليم ليبيا في اقتصاد الدولة ودورها في التنظيمات العسكرية في الإمبراطورية الرومانية.

وختاماً يمكن أن نتبين من خلال اكتشاف العديد من نصب الأميال التي تعود لازمنه مختلفة ففي بعض الأحيان تعود كل منها لقرن من الزمن عند نفس المحطة الميليه، إلى أن مسارات هذه الطرق لم تجر عليها تعديلات على الأقل في تلك الأجزاء من الطرق طوال تلك الفترات الزمنية المتعاقبة .

ثالثاً- نتائج دراسة الطرق البحرية:

تذكر المصادر الجغرافية القديمة وقوع الكثير من الموانئ على طول الساحل الليبي إلا إن هذه المصادر أيضاً تشير فقط لعدد قليل جداً من هذه الموانئ التي كانت لها علاقات أو طرق بحريه مباشره خاصة مع غيرها من موانئ العالم القديم، ومن خلال ذلك نتوصل إن أغلب الموانئ الليبية لم تكن سوى مراسي صغيره تستقبل السفن الساحلية الصغيرة والقوارب فقط، أي أنها لا تملك مقومات الموانئ الكبيرة التي تسمح لها باستيعاب السفن كبيرة الحجم التي كانت تبحر في أعماق البحار قديماً.

ومن خلال الخطوط الملاحية المباشرة التي كانت تربط بعض الموانئ الكبرى في ليبيا مع غيرها من موانئ العالم القديم، مثل ارتباط الموانئ الكبرى في كيرينايا مع بلاد الإغريق وفي المقابل ارتباط بعض موانئ إقليم المدن الثلاث مع ايطاليا، نستنتج أن خليج سرت لم يكن هو العقبة الأساسية التي وقفت حائلاً في الرحلات المتبادلة بين إقليم كيرينايا والمدن الثلاث ومنها إلى موانئ العالم القديم، وإنما كانت هذه الموانئ محكومة بقرب مواقعها مع غيرها من الموانئ الأقرب مسافه لها، ويمكننا ملاحظه ذلك من خلال اختلاف الرحلات البحرية المباشرة بين موانئ كيرينايا نفسها مع كريت والبيلوبونيز، مثلاً فضلت الموانئ الواقعة شرق كيرينايا أن ترتبط مع شرق كريت وجنوب البيلوبونيز، بينما الموانئ الواقعة غرب كيرينايا ارتبطت بعلاقات خاصه مع

سواحل غرب البيلوبونيز وجزرة المقابلة له، ويمكننا الاستدلال أيضا من خلال العلاقات البحرية بين إقليم المدن الثلاث وإيطاليا التي كانت تفضل المرور بالساحل التونسي لأنه الأقرب مسافة للساحل الإيطالي.

ويمكننا تقصي أو استكمال نقص المعلومات في المصادر القديمة حول خريطة الخطوط البحرية التي ربطت سواحل ليبيا مع بقية بلدان العالم القديم الواقعة شرق وغرب البحر المتوسط، إلى أنه لم تكن هناك خطوط ملاحية خاصة ربطت الموانئ الليبية مع أنحاء العالم القديم، وإنما استخدمت نفس المسارات البحرية المعروفة والمطروقة منذ أقدم العصور، مثل الخطوط البحرية المعروفة التي ربطت بين بلاد الإغريق وإيطاليا، كذلك الخطوط البحرية المعروفة التي ربطت بلاد الإغريق مع شرق المتوسط، وفي المقابل الخطوط البحرية التي ربطت إيطاليا مع غرب المتوسط .

وختاما لهذه الدراسة يوصي الباحث بضرورة حماية والحفاظ على مواقع آثار الطرق البرية من الزحف العمراني الذي طال العديد منها خاصة في السنوات الأخيرة من هذا العقد، كذلك الحفاظ على نصب الأميال المكتشفة والتي تعد قليلة العدد بعرضها في أماكن مناسبة بعيدا عن تعرضها لعوامل التعرية التي أدت إلى تلف وإنذار نقوشها التي تعد المصدر والدليل الوحيد في دراسة الطرق البرية في ليبيا، كما أن هذه الدراسة قد اقتصر على الطرق الرئيسية فقط في ليبيا، إلا أن هناك العديد من المسارات والطرق الفرعية التي لم تنطرق لها الدراسة سواء الزراعية أو التجارية أو المسالك الصحراوية في ليبيا التي لا تقل أهميه والتي تستحق البحث والدراسة .

قائمة المصادر والمراجع

أولاً- المصادر العربية والأجنبية

المصادر العربية

- بطوليمبوس، جغرافية كلاوديوس بطوليمبوس وصف ليبيا "قارة أفريقيا" ومصر، ت: الدويب، محمد المبروك، جامعة قاريونس، بنغازي- ليبيا، 2004.
- بليبي، نصوص ليبية من هيردوت، سترابون، بليبي الأكبر، ديودوروس الصقلي، بروكوبيوس القيصرى، ليون الإفريقي، ت: خشيم، علي فهمي.
- بليبي، بليبي الأكبر الكتاب الخامس من التاريخ الطبيعي (وصف إفريقيا ومصر وغرب آسيا)، ت: محمد المبروك الدويب، مركز المناهج التعليمية والبحوث التربوية بوزارة التعليم، ليبيا، 2019.
- سترابون، الكتاب السابع عشر عن جغرافية سترابون وصف ليبيا ومصر، ت: الدويب، محمد المبروك، جامعة قاريونس، بنغازي، 2005.
- سنيسيوس القوريني، رسائل سنيسيوس القوريني، ت: محمد، فضل علي، دار الصالح، القاهرة، ط:1-2016.
- هيرودوت، الكتاب الرابع من تاريخ هيرودتوس "هيرودوت" الكتاب السكيثي والكتاب الليبي، ت: الدويب، محمد المبروك، جامعة قاريونس، بنغازي، ليبيا، الطبعة الأولى، 2003.

المصادر الأجنبية:

- Cicero, Marcus Tullius Cicero, Titus Pomponius atticus, T:E.O.Winstedt, M.A., VOL:2, William Heinemann, London.
- Cornelius Nepos, T: M.Nisard, Trypographie De Pirmin Di Dot Preves, Paris, 1843.
- Diodorus Of Siculus, T: C.H.Oldfather, VOL:2, Harvard University Press, London, 1935.
- Diodorus Siculus, T:Charles Sherman, VOL: 7, Harvard University Press, London, 1992.
- Diodorus Of Siculus, T: Robin Waterfield, VOL:10 , Oxford University Press, London, 2019.
- Diodorus Siculus, T: Russel M. Geer, VOL: 9, Harvard University Press, 1947.
- Homer the Odyssey,T: A.T.Murray, Vol:1, Harvard university Press, London, 1919.
- Homer the Odyssey, T: A.T.Murray, Vol: 2, Harvard university Press, London, 1919.
- Livy, T: B.O.Foster.Ph.D,VOL:4, william Heinemann, London.
- Livy, T: George Baker, A.M, VOL:5, Harper Brothes, New york, 1836.

- Phlostratus In Honour Of Apollonus Of Tyana, T: J.S.Phillimore, VOL:2, Oxford At The Clarendon Press, London, 1912.
- Pliny Natural History, T:H.Rackham, M.A, Vol:1, Harvard University Press,1938.
- Pliny Natural History, T: H.Rackham, M.A, VOL:2, Harvard University Press, London, 1942.
- Ptolemy (A.D.100–C170), T: R.S.Ball, VOL:1, The Delphi Classics, The United Kingdom, 2020.
- statius, T: J.H.Mozley, M.A, VOL:1, William Heinemann L.T.D,London.
- Strabo, The Geography of Strabo, T: Horace Leonard Jones, A.M, Ph.D, VOL:1, William Heinemann, London.
- Strabo, The Geography of Strabo, T: H.L.Jones, VOL:3, Harvard University Press, London,1924.
- Strabo, The Geography of Strabo, T: Horace Leonard Jones, VOL: 4, Harvard University Press, London, 1927.
- Strabo, The Geography of Strabo, T: Horace Leonard Jones, VOL: 5, Harvard University Press, London, 1928.

ثانياً- المراجع العربية والأجنبية

المراجع العربية:

- أبو النجا، فؤاد سالم، "هل كان هناك استيطان إغريقي في قوريناية قبل نزوح النيرانيين إليها عام 631 ق.م"، مجلة البحوث التاريخية، العدد 2، 1995، ص ص 125-164.
- أبو بكر، فادية محمد، تاريخ الرومان، دار المعرفة الجامعية، 2011.
- الأبيض، رجب نصير، مدينة مرزق وتجارة القوافل الصحراوية خلال القرن التاسع عشر دراسة في التاريخ السياسي والاقتصادي، منشورات مركز جهاد الليبي للدراسات التاريخية، طرابلس، 1998.
- البرغوثي، عبد اللطيف محمود، التاريخ الليبي القديم من أقدم العصور حتى الفتح الإسلامي، الجزء الأول، منشورات الجامعة الليبية، دار صادر، بيروت.
- الخولي، يسيرية السيد ياقوت، شبكة الطرق البرية في مصر في العصر الروماني، إشراف: عزيزة سعيد محمود، جامعة الاسكندرية، كلية الآداب، قسم الآثار، 2005.
- الغناني، ليلي عبد القادر، تطور نظام دولة المدينة الإغريقية اثينا واسبارطة نموذجاً 800- 300 ق.م، منشورات جهاد الليبي للدراسات التاريخية، 2008.
- القزيري، سعد، عبد الهادي بو لقمه (تحرير)، الساحل الليبي، منشورات مركز البحوث والاستشارات، جامعة قاريونس، 1997.
- الكاسح ، انتصار محمد حمد، النقوش اللاتينية في إقليم كيرينايا، دراسة تحليلية للنقوش اللاتينية أثناء العصر الروماني، 96 ق.م-324م، جامعة بنغازي، 2012.
- الميار، عبد الكريم فضيل، قورينا برقة في العصر الروماني من عام 74 ق.م إلى 117م، الشركة العامة للنشر والتوزيع والإعلان، طرابلس، 1973.

- الهدار، خالد محمد، "نقوش من تاوخيرا"، مجلة كلية الآداب، جامعة قاريونس، بنغازي، 1994، 271-237.
- انديشة، أحمد محمد، التاريخ السياسي والاقتصادي للمدن الثلاث، دار الجماهيرية، طرابلس، 1993.
- باشو، جان ريمون، رواية رحلة إلى مرمرة وقورينة وواحتي أوجلة ومرادة، ت: مفتاح عبد الله المسوري، دار الجيل، بيروت.
- بوزانكية، ر.ك، "روما البناءة وروائع آثارها الهندسية"، تاريخ العالم، ت: وزارة التربية والتعليم، نشر: السيرجون.أ.هامرتون، المجلد الرابع، مكتبة النهضة المصرية.
- بابتي، عزيز فوان، موسوعة الأعلام العرب والمسلمين والعالميين، الجزء الرابع، دار الكتاب العلمية، بيروت، لبنان.
- بركات، نظام، الرواف، عثمان، الحلوة، محمد، مبادئ في علم السياسة، مكتبة العبيكات، 2019.
- بيتشي، ف.و. & ه.و، الساحل الليبي 1821-1822م، ترجمة: الهادي مصطفى أبو لقمة، منشورات جامعة قاريونس، بنغازي، 1996.
- بيلي، سيريل، "فضل الرومان على العالم القديم"، تاريخ العالم، ت: وزارة التربية والتعليم، نشر: السيرجون.أ.هامرتن، المجلد الرابع، مكتبة النهضة المصرية.
- جود تشايلد، ر.ج، قورينا وأبو للونيا دليل تاريخي وصف عام الآثار المدنيين إدارة البحوث الأثرية، 1970.
- جود تشايلد، ر.ج، آثار مدينة قورينا، إدارة البحوث الأثرية، 1971.

- جود تشايلد، ر.ج، دارسات ليبية، ت: عبد الحفيظ فضيل الميار، مركز جهاد الليبيين للدراسات التاريخية، 1999.
- حماد، حسين فهد، موسوعة الآثار التاريخية، حضارات- شعوب- أمم- معالم- مدن- عصور- علوم الآثار- حرف- لغات، دار أسامة للنشر والتوزيع عمان- الأردن، 2003.
- خليل، عماد، "السفن والموانئ في البحر المتوسط من العصر الكلاسيكي إلى العصر الروماني"، دراسات في آثار الوطن العربي 14، كتاب المؤتمر 15 للاتحاد العام للآثاريين العرب 3-15 أكتوبر قسم الآثار والدراسات اليونانية والرومانية، كلية الآداب جامعة الاسكندرية، 2012.
- ديوارنت، ول وايريل، ترجمة: محمد بدران، قصة الحضارة قيصر والمسيح أو الحضارة الرومانية، الجزء الأول، المجلد الثالث، دار الجبل، بيروت، تونس، 1988.
- ريكمان، جوفري، "بحرنا- البحر المتوسط"، البحر والتاريخ وتحديات الطبيعة واستجابات البشر، ت: عاطف أحمد، تحرير: إ.إ. رايس، عالم المعرفة، المجلس الوطني للثقافة والفنون والآداب، الكويت، يناير، 2005.
- شاهين، بهية، آثار بحر إيجه وإيطاليا، كلية الآداب جامعة الاسكندرية، دار المعرفة الجامعية، 2017.
- شلوف، عبد السلام محمد، نقوش ونصوص من ليبيا، مركز جهاد الليبيين للدراسات التاريخية، 1994.
- فرحات، فادي أسعد، حدث في مثل هذا اليوم، المجلد الثالث، دار الفكر للطباعة والنشر والتوزيع، بيروت- لبنان، 2018.

- لاروند، اندرية، برقة في العصر الهلنستي من العهد الجمهوري حتى ولاية أغسطس، ت: محمد عبد الكريم الوافي، جامعة قاريونس، بنغازي- ليبيا، 2002.
- مرقس، سليم انطوان، حضارات غارقة قصة الكشوف الأثرية تحت البحر، دار المعارف، مكتبة الدراسات التاريخية، مصر، 1965.
- مظهر، اسماعيل، مصر في قيصرية الاسكندر المقدوني، مؤسسة الهداوي للتعليم والثقافة، القاهرة، 2012.
- ولفورد، "تجارة قورينائية ومنطقة طرابلس، شواهد الفخار المزخرف"، آثار العرب، ت: مصطفى عبد الله الترجمان، العدد5، 1992، ص ص 24-36.
- يحي، لطفي عبد الوهاب، اليونان مقدمة في التاريخ الحضاري، دار المعرفة الجامعية، الاسكندرية، 1991.

المراجع الأجنبية

- Adkins, Lesley, Roy.A, Hand Book To Life in Ancient Rome, Infobase Holding Company, 1994.
- Arnaud, Pascal, Les Routes de La Navigation Antique Itinéraires En Mediterranee, Editions Errance, Paris, 2005.
- Arnaud, Pascal, "Ancient Sailing-Routes And Trade Pattern", Maritime Archaeology and Ancient Trade In The Mediterranean, Oxford Centre for Maritime Archaeology: Mongraph6, School of Archaeology, university of oxford, 2011.

- Carl,Muller, Anonymi, Stadiasmus Maris Magni,2010.
- Carolus, Mullerus, Scylacis, Periplus, Vol:1, Instituti Francie Typographi, Parisiis.
- Casson, Lionel, "On The Sea" Travel In The Ancient world, The Johns Hopkins university Press, United States of America, 1994.
- Chamoux, Francois, Cyrene Sous La Monarchie Des Battiades, E De Boccard, Editeur, Paris, 1953.
- Cuntz, Otto, Itineraria Romana Itineraria Antonini Augusti Et Burdigalense, Volume Prius, Lipsiae In Aedibus B.G.Teubneri Mcmxxix.
- Evrard, Ginette.Di.Vita, "Quatre inscriptions du Djebel Tarhuna Le territoire de Lepcis Magna", Quaderni Di Archeologia Della Libia,10 , L'Erma, di Pretschneider, Roma, 1979, P P67–98.
- Evrard, Ginette.Di.Vita, "Le plus ancien milliaire de Tripolitaine: A Caecina Severus, Proconsul d, Afrique", Libya Antiqua, VOL:15–16, 1987, P P 9–44.
- Feldman, Louis, H, Jew And Gentile in the Ancient World, Princeton university Press, United Kingdom, 1993.
- Freeman, Charles, The world of the Romans,uk.1993.

- Ghislanzoni, Ettore, "Notizie Archeologiche Sulla Cirenaica", Notiziario Archeologico, Anno:I,fasc:I-II, Rome, 1915, P P 169-180.
- Ghislanzoni, Ettore, "miliario Dell'imperatore Adriano Sulla Strada Cirene- Apollonia", Notiziario Archeologico, Anno:II,fasc:I-II, Tripografia Nazionale Bertero, Rome, 1916, P P 155-161.
- Goodchild, R.G,"Roman Milestones In Cyrenaica", Papers of The British School At Rome, VOL 18, 1950, P P 83-91.
- Goodchild, R.G,"The Roman Road of Libya And Their Miles-stones" Libya In Historical conference, march, University of Libya faculty of arts, 1968, P P 155-165.
- Haimann, Giuseppe, Cirenaca, Editore-Libraij, Milano,1886.
- Hison, E.Glenn, The Church Triumphant A History of Christianity up to 1300, mercer university press, united states of America, 1995.
- Hinkelman, E.Dward.G, Dictionary of international trade 8 th, wornd trade, 2008.
- Hopper, Leonard.J,Fasla.Ala, Landscape Architectural Graphic standards, United states of America, 2007.

- Jones, G.D.B& Little, J.H, "Coastal Settlement In Cyrenica", The Journal of Roman Studies, VOL:51, Gordon Square, London, 1971, P P 60–79.
- Karolus, Mulleres, Agathemeri Orthonis, VOL:2, Instituti Franciae Typograph, Parisiis, 1826.
- Knowledge. Society for the Diffusion of useful, And G.Long. the Biographical Dictionary of the Society for the Diffusion of useful Knowledge. Longman, Brown, Green, and Longmans Print, 1844.
- Laronde, Andre, "Premiere Reconnaissance De Le Route Grecque Entre Cyrene Et Son Port, Apollonia", Libya Antiqua, VOL:15–16, 1978–1979, P P 187–198.
- Mattingly, D.J, "The Roman Road– Station At Thenadassa (Ain Wif)", Libyan Studies, VOL:13,1982, P P 73–80.
- Mcwhirr, Alan, "Transport By Land And Water" The Roman world, Edited by: John Wachter, VOL:2, London and New york, 1987–1990.
- Miller,Konrad, Itineraria Romana, Verlegt von Strecker und Schroder In Stuttgart.
- Morwood, James, Pocket oxford Latin Dictionary, oxford university press, oxford new york, 1994.

- Oliverio, Gaspare, "La Stele Dei Nuovi Comandamenti e Dei Cereali", Documenti Antichi Dell' Africa Italiana, Fascicolo:1, Editore Bergamo P P 128–129.
- Ostace Augustin, Lex Sapiens, Alpha & Omega Sapiens, 2017.
- Pagano, Valeria.Purcaro, "Le Rotte Antiohe tra La Grecia Ela Cirenaica E Gli Itinerari Marittimi E terrestri Lungo Coste Cirenaiche E della Grand Sirte", Quaderni Di Archeologia della Libia, L'erma, di Bretschneider, Roma, 1976, P P 285–310.
- perkins, J.B.world " Etruscan and Roman Road in southern Etruria " , the Journal Roman studies, vol 47, parts 1–2,London, 1957.
- Perkins, J.B.Ward & Good child. R.G, Christian Monuments of Cyrenaica,Quadrant Print, Great Britain,2003, P P 414–415
- Potter, T.W, Roman Italy, Second Impression, British Museum Press, London, 1992.
- Reynolds, J.M&Perkins,J .B.Ward, In Collaboration with Aurigemma Salvatore, Bartoccini Renato, Caputo Giacomo, Goodchild Richard, Romanellipietro, The Inscriptions of Roman Tripolitania, British School At Rome, London, The Antiquaties Journal, 1952.

- Robinson, David.M, "Archaeology News And Discussions", American Journal of Archaeology, VOL:41. The Rumford press, 1937, P P 118–136.
- Rodriguez. Junius.P, Historical Encyclopedia of World Slaver, VOL:1, United States America, 1997.
- Roller, Duane.W, Eratosthenes Geography, Princeton University Press, United States of America, 2010.
- Roques, Denis, Synesios De Cyrene Et Cyrenaique Du Bas–Empire, Etudes D'Antiquites Africaines, Paris, 1987.
- Salama, Pierre, "Dechiffrement d'un Milliare de Lepcis Magha", Libya Antique, VOL:2,1965 P P 39–45.
- Scarre, Chris, Atlas La Rome Antique, Editions Autrement Grande Pretagne, Paris,1995.
- Stucchi,S, Architettura Cirenaica, VOL:9, L'erama Di Bretschneider, Rom, 1975.
- Stucchi, S, "Gil Approcci al Santuraio Cireneo di Apollo In Eta Greca", Cyrenaica In Antiquity, Adited by: Graeme Barker.John Lloyd and Joyce Reynolds, 1985, P P 67–86.
- Tingay, G.I.F, Badcock Ma.J, Thes were The Romans, Second edition, united states of America, 1989.

- Waldman, Carl & Mason, Catherine, Encyclopedia of European Peoples, An Imprint of Infobase Publishing, United States of America, 2006.
- White, D, "Carrographic Surveys, Town Plan, And Aqueduct", Libya Antiqua, VOL:4, The Department of Antiquities, Tripoli, 1965–1967, P P 29–40.
- White, D, "The Topographical Setting" The extramural Sanctuary of Demeter And Persephone At Cyrene Libya, VOL:1, The university Museum, University of Pennsylvania Philadelphia, 1984, P P 32–40.
- Wiseman T.P, "Roman Republic Road Building", Paperse of The British School At Rome, VOL:38, Great Britain, 1970, P P 122–152.

ثالثاً - المواقع الإلكترونية:

- Ancient world mapping center and institute for the study of the ancient world. <https://Pleiades.stoa.org/search.searchabletext=palmam&Submit=Search>.
- Ar.M.Wikipedia.
- Ar.M.Wikipedia. org.
- Ar.Wikipedia. org.

- En.M.Wikipedia.org.
- WWW.Wikiwand.com.
- M.marefa. org.
- WWW.Britannica.com.
- Books.google.com.Ly.
- lbelieveinsci.com.
- Mo7itona.com.
- Efrrit.com.
- M.facebook.com.
- Geology.engineeri.
- Ancient.eu.
- Khaledelhaddar.Blogsport.com.
- St.tekle.org.
- Thebiography.us.
- Goodraeads.com.
- Google Earth.
- <https://upload.wikimedia.org/Wikipedia/commons/e/e3/Africaseptentrionalis-sb.Jpg>.
- <https://www.trismegistos.org/place/41751>.
- T M Geo 41751.

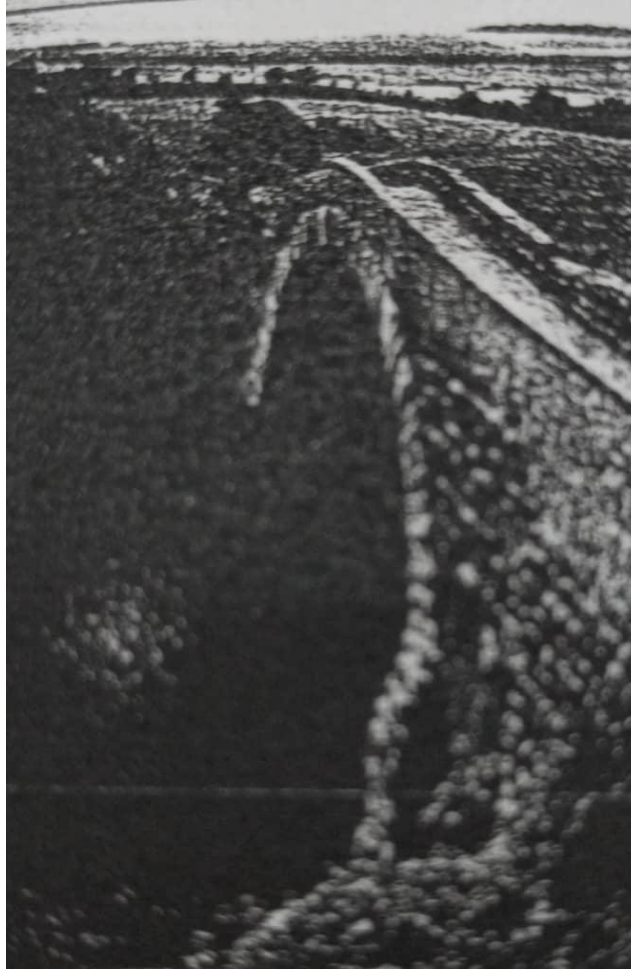
- Google Earth.
- <https://Opacplus.bsb-muenchen.de/vta2/bsb10466285/bsb:BV019983374?queries=Tripoli&language=de&c=default>
- IRCUR: m.225.mile?5ercyr2020.Inslib.Kcl.ac.uk.
- IRCYR: m.223 Mile?V.ircyr2020.inslib.kcl.ac.uk.
- Ircyr: M.196.mile VIII Ircyr2020.Inslib.kcl.ac.uk.
- Ircyr:M.199.Mile X, ircuyr2020. Inslib.kcl.ac.uk.
- IRCYR: M221..Mile? IV. Ircyr2020. Inslib.kcl.ac.uk.
- IRCYR: M.198.Milestone ircyr2020.inslib.kcl.ac.uk.
- Ircyr: M.201.mile X ircyr2020.inslib.kcl.ac.uk.
- Ircyr: M.609.mile I Ircyr2020.Inslib.kcl.ac.uk.
- Ircyr: M.222 .mile? II Ircyr2020.Inslib.kcl.ac.uk.
- Inscriptions Of Roman Triponitania inslib.ucl.ac.uk.irt.930
- Inscriptions Of Roman Tripolitania. Inslib.kcl.ac.uk.irt.952.
- Inscriptions of Roman Tripolitania.ksl.ac.uk.irt 939.
- Inscriptions of Roman Tripolitania Inslib.ksl.ac.uk.irt 927.
- Inscriptions Of Roman Triponitania inslib.ucl.ac.uk.irt.946
- Inscriptions Of Roman Triponitania inslib.ucl.ac.uk.irt 943.
- Inscriptions Of Roman Triponitania inslib.ucl.ac.uk.irt.938
- Inscriptions Of Roman Triponitania inslib.ucl.ac.uk.irt.941

- [Inscriptions Of Roman Triponitania inslib.ucl.ac.uk.irt.945](#)
- [Inscriptions Of Roman Triponitania inslib.ucl.ac.uk.irt.960](#)
- [Inscriptions Of Roman Triponitania inslib.ucl.ac.uk.irt.964](#)
- [Inscriptions Of Roman Triponitania inslib.ucl.ac.uk.irt.968](#)
- [Inscriptions Of Roman Triponitania inslib.ucl.ac.uk.irt.936](#)
- [Inscriptions Of Roman Triponitania inslib.ucl.ac.uk.irt.925](#)
- [Inscriptions Of Roman Triponitania inslib.ucl.ac.uk.irt.937](#)
- [Inscriptions Of Roman Triponitania inslib.ucl.ac.uk.irt.939b](#)
- [Inscriptions Of Roman Triponitania inslib.ucl.ac.uk.irt.942](#)
- [Inscriptions Of Roman Triponitania inslib.ucl.ac.uk.irt.956](#)
- [Inscriptions Of Roman Triponitania inslib.ucl.ac.uk.irt.926](#)

الملاحق

الملحق رقم 1

لوحات توضيحية



اللوحة رقم (1) جسر فيورا⁽¹⁾

⁽¹⁾ Chris Scarre, Atlas de la Rome antique, Editions Autrement Grande Pretagne, Paris,1995, P13.



اللوحه رقم (2) جسر ريميني⁽¹⁾

⁽¹⁾ T.W.Potter, Op Cit, P137.



اللوحة رقم (3) جسر نارني⁽¹⁾

⁽¹⁾ T.W.Potter, Op Cit, P135.



اللوحة رقم (4) عربة بعجلتين⁽¹⁾

⁽¹⁾ Adkins, Lesley, Op Cit, P202.

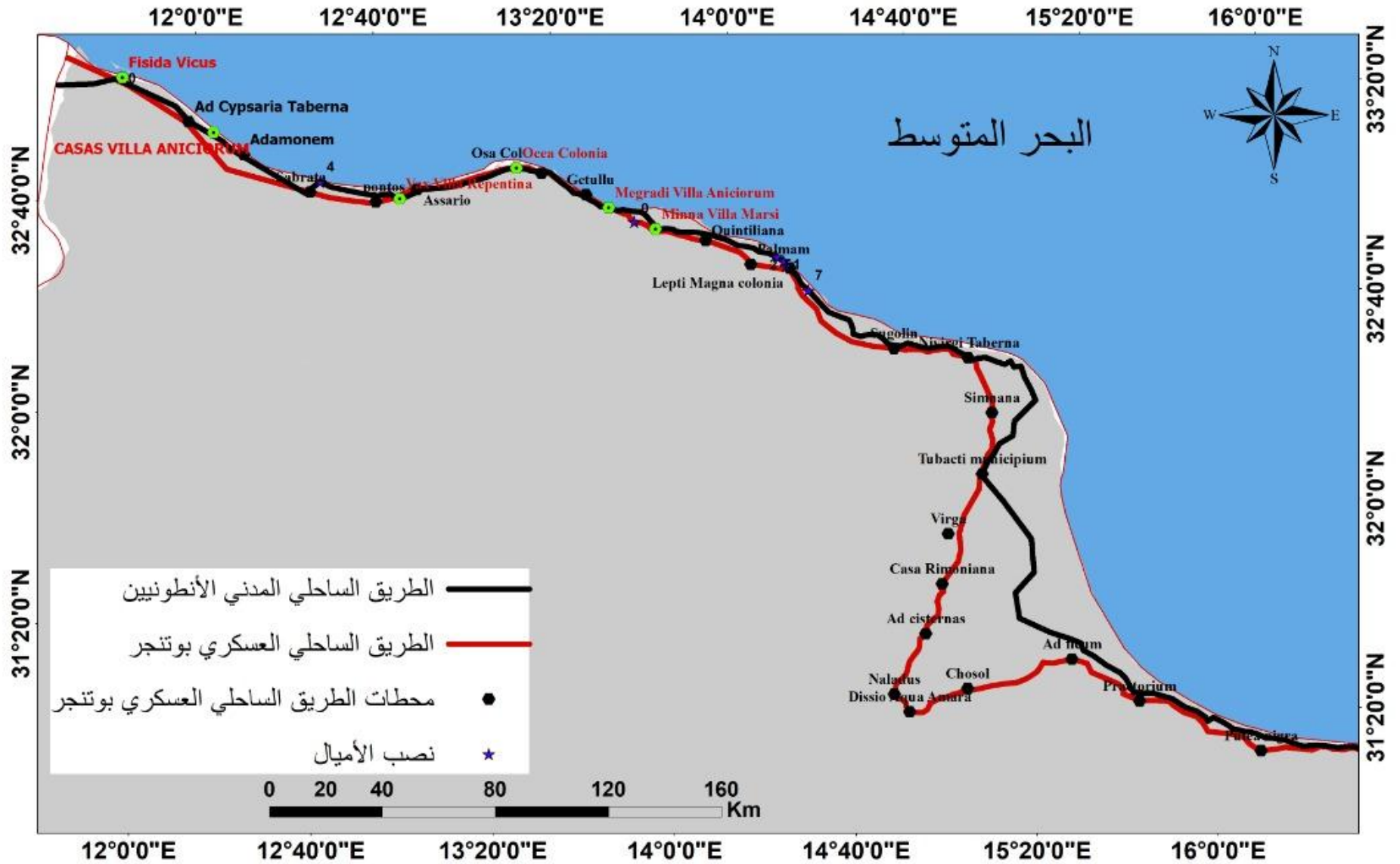


اللوحة رقم (5) عربة بأربع عجلات⁽¹⁾

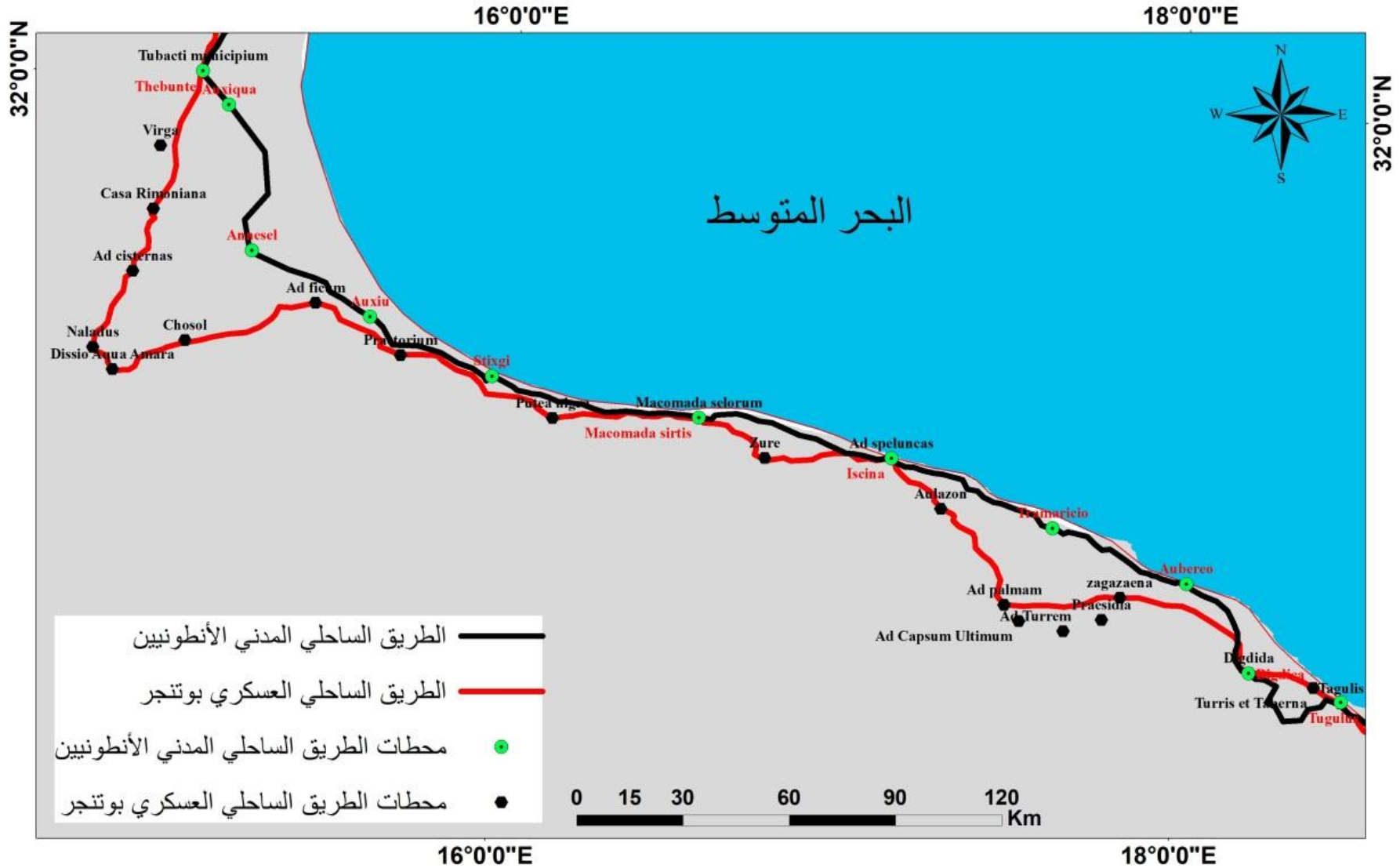
⁽¹⁾ Adkins, Lesley, Op Cit, P203.

المحقق رقم 2

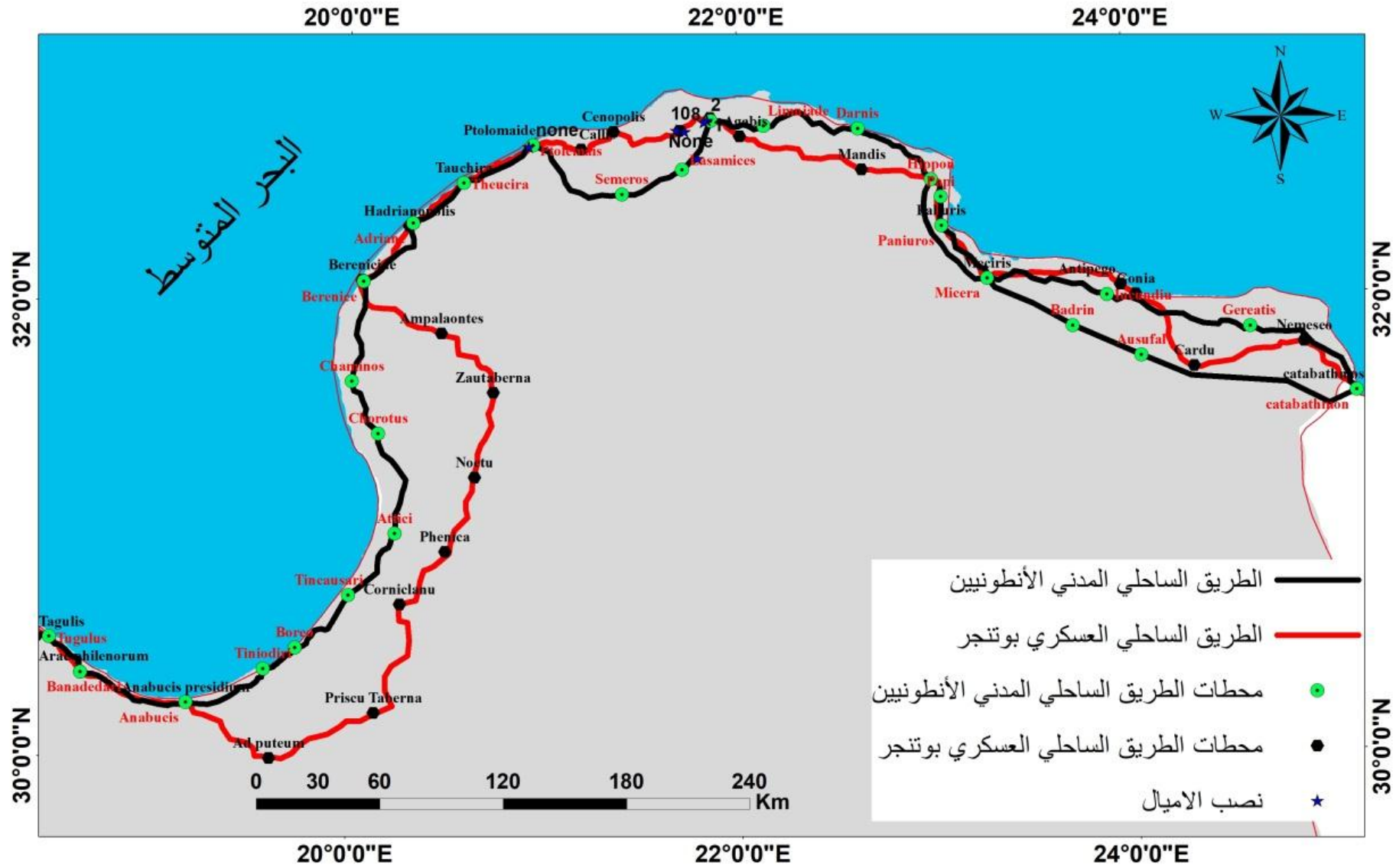
الخرائط



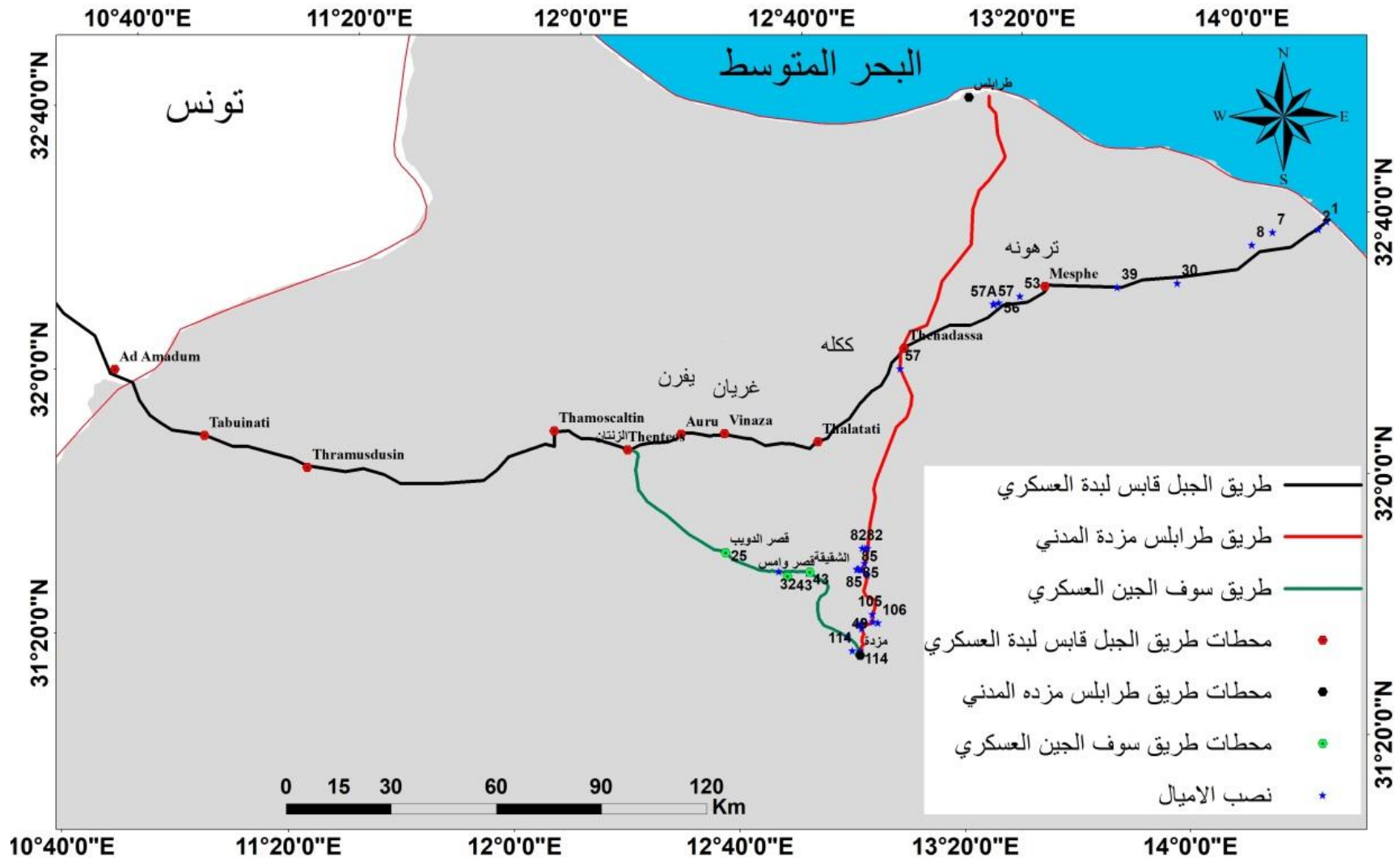
الخريطة رقم (1) الطريق الساحلي الرئيسي المدني والحدودي



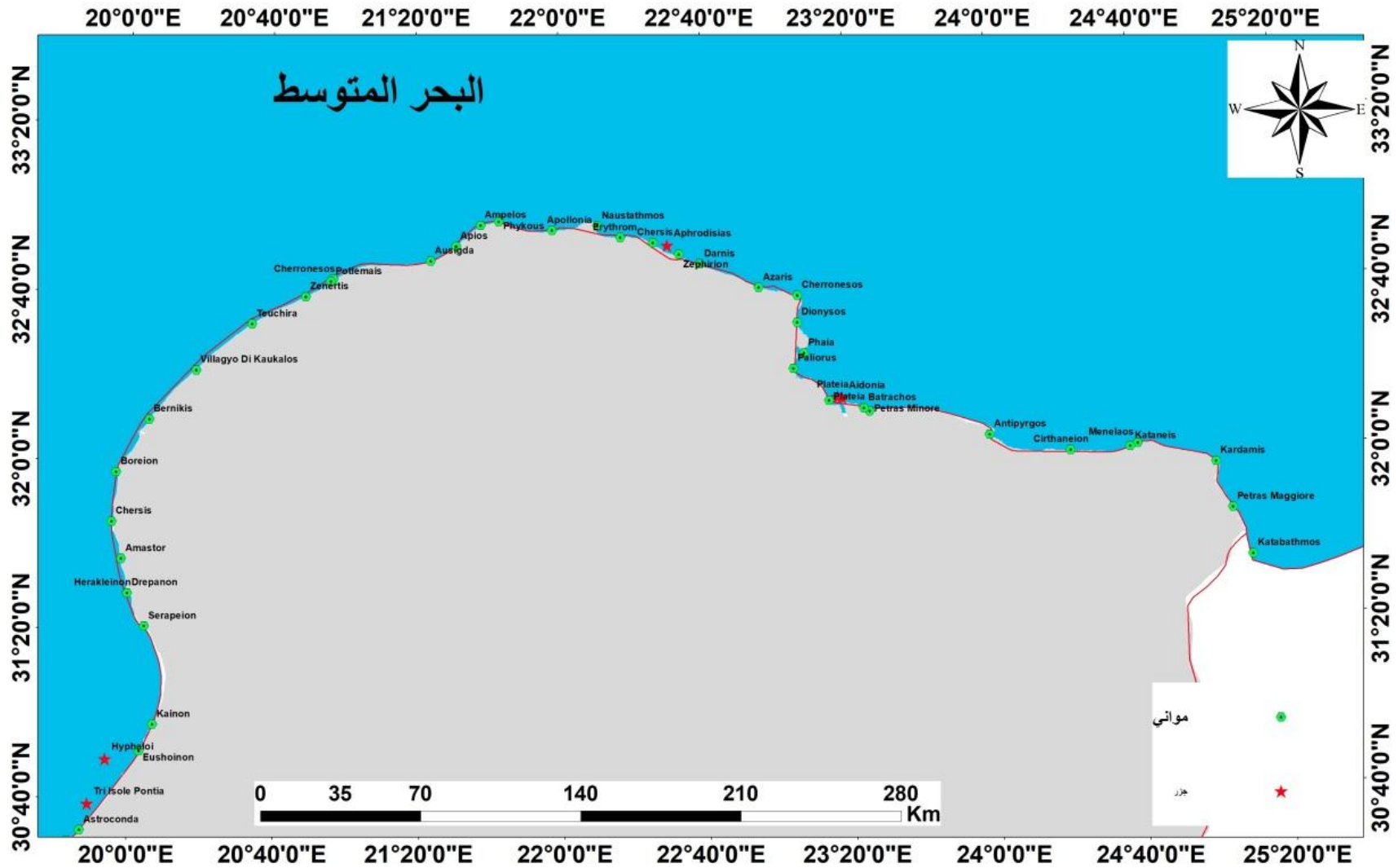
الخريطة رقم (2) الطريق الساحلي الرئيسي المدني والحدودي



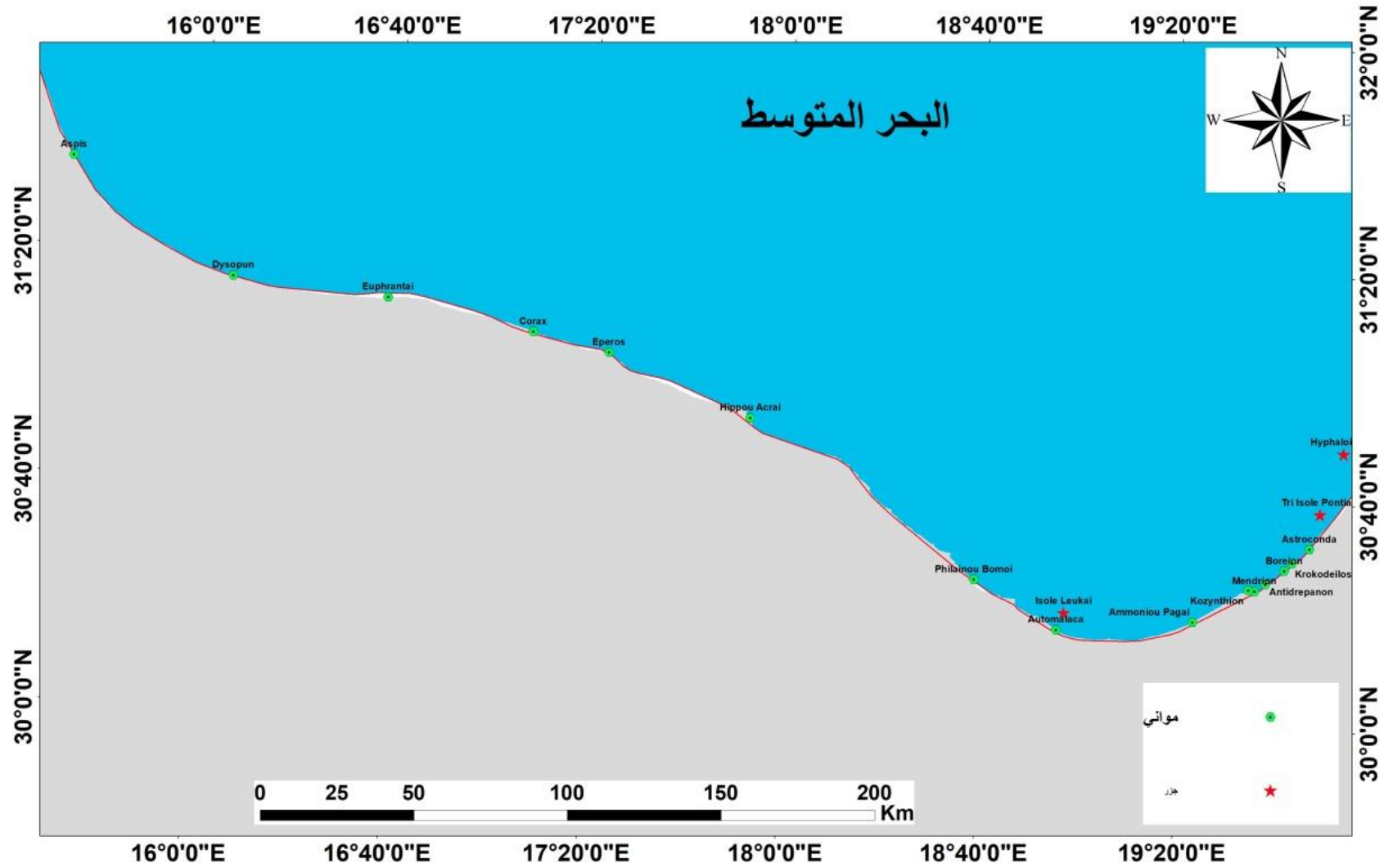
الخريطة رقم (3) الطريق الساحلي الرئيسي المدني والحدودي



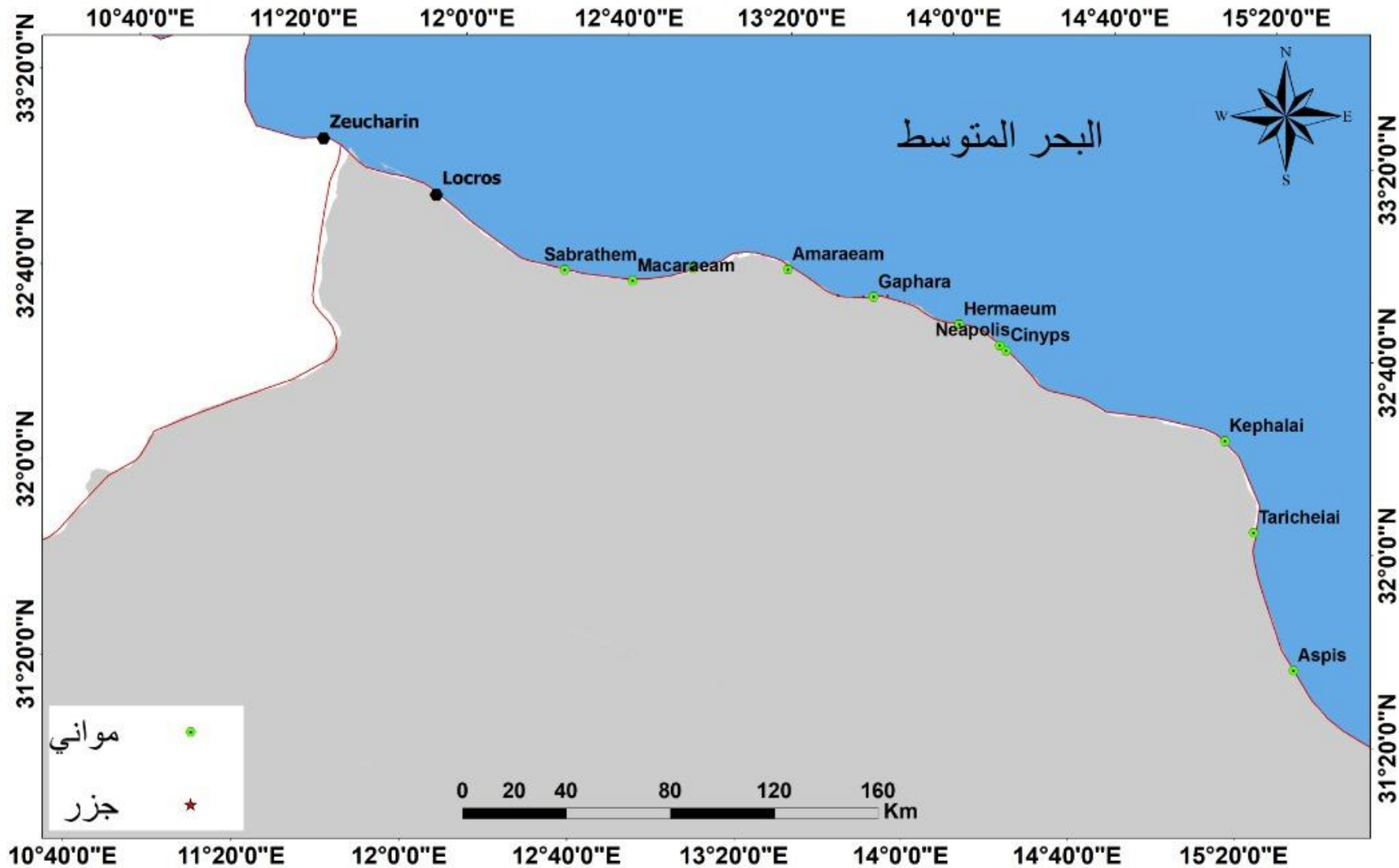
الخريطة رقم (4) الطريق الجبل العسكري، طريق طرابلس مزده، طريق سوف الجين العلوي



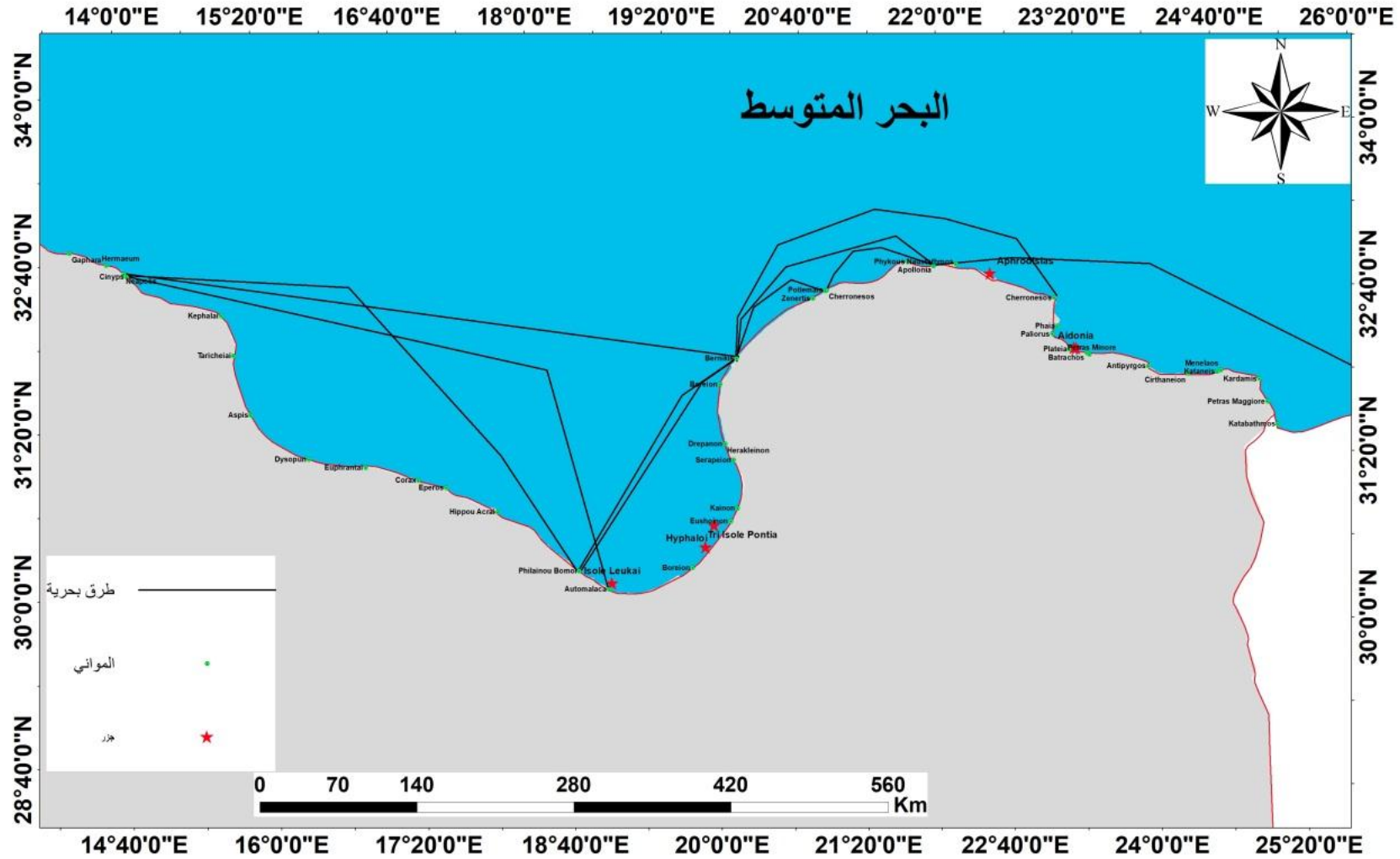
الخريطة رقم (5) الطرق البحرية الساحلية على طول الساحل الليبي



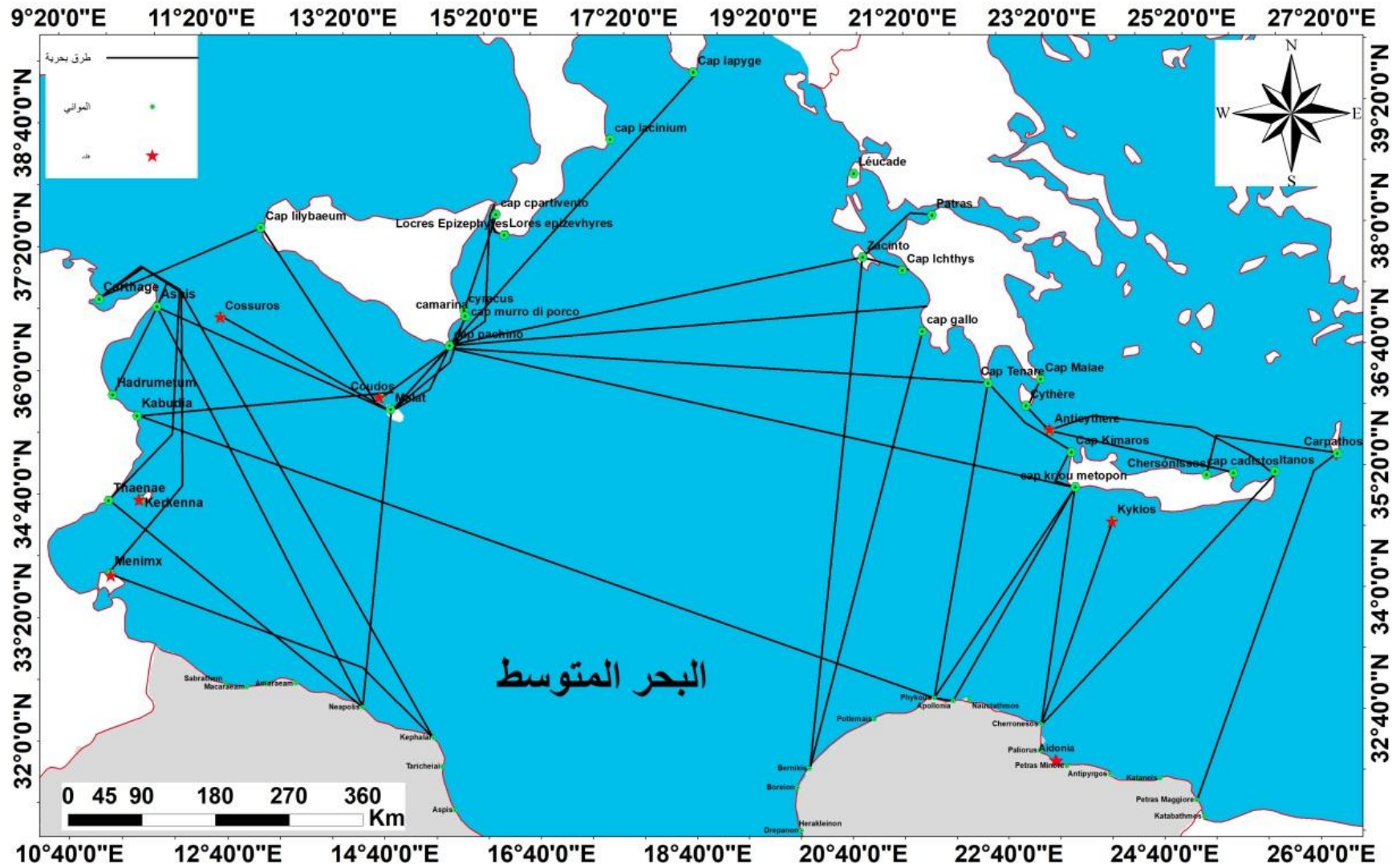
الخريطة رقم (6) الطرق البحرية الساحلية على طول الساحل الليبي



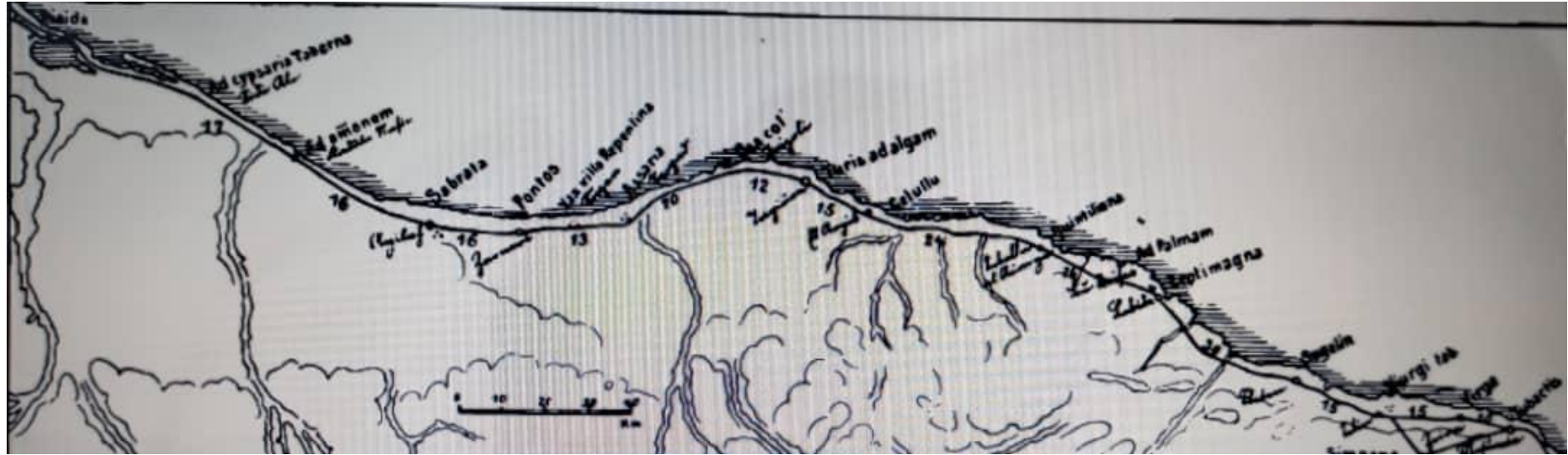
الخريطة رقم (7) الطرق البحرية الساحلية على طول الساحل الليبي



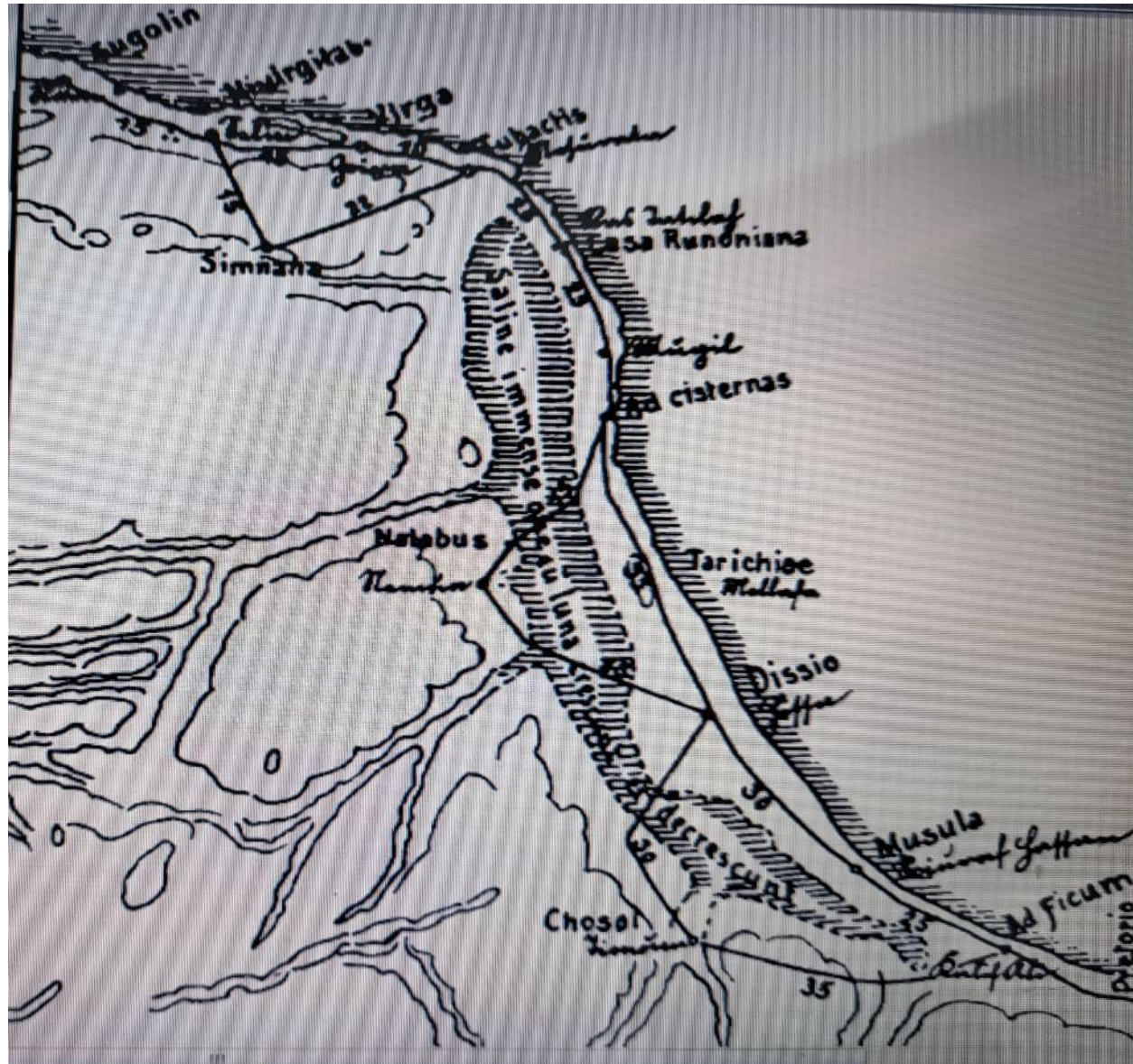
الخريطة رقم (8) الطرق البحرية المباشرة داخل الساحل الليبي



الخريطة رقم (9) الطرق البحرية الليبية الخارجية



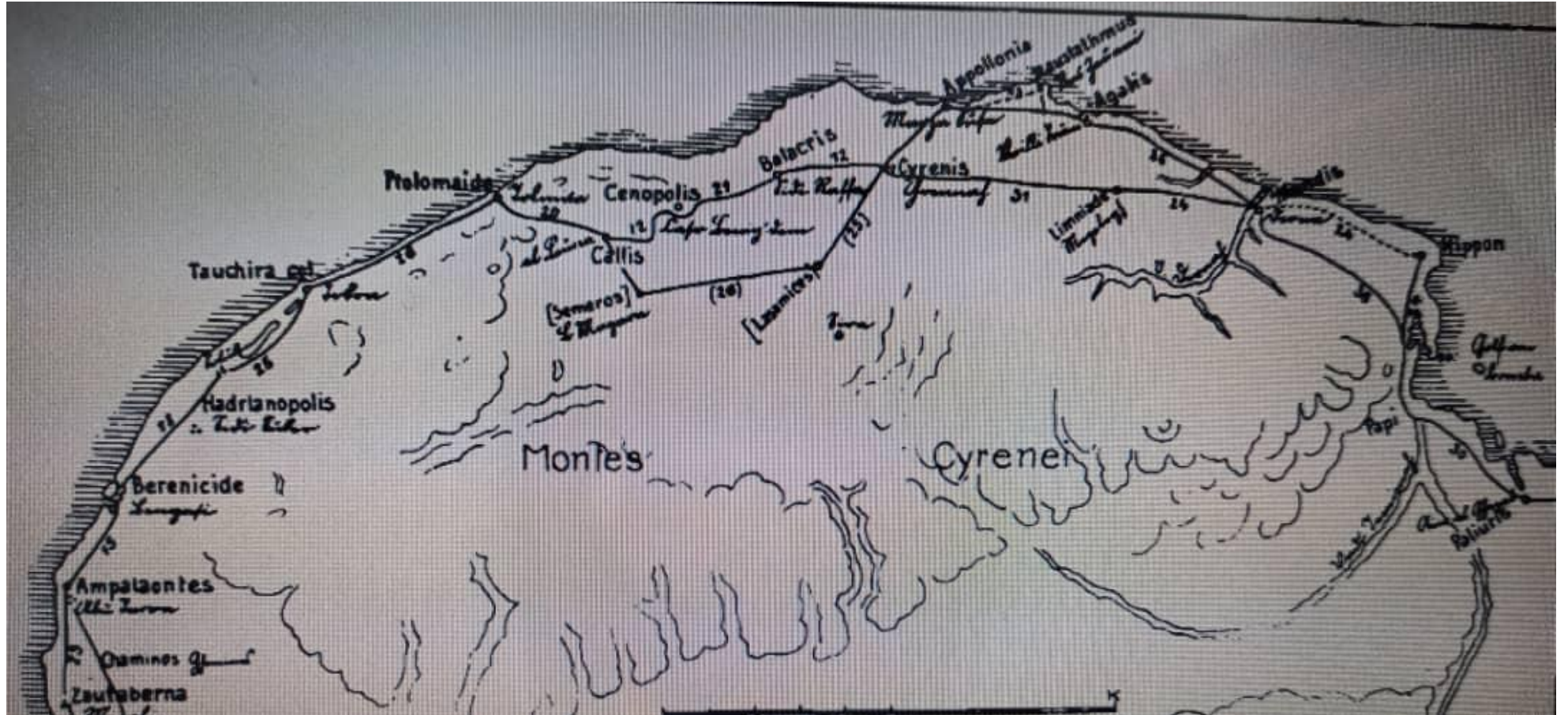
الخريطة رقم (10) الطريق الساحلي الرئيسي المدني والحدودي نقلاً عن خريطة بوتنجر



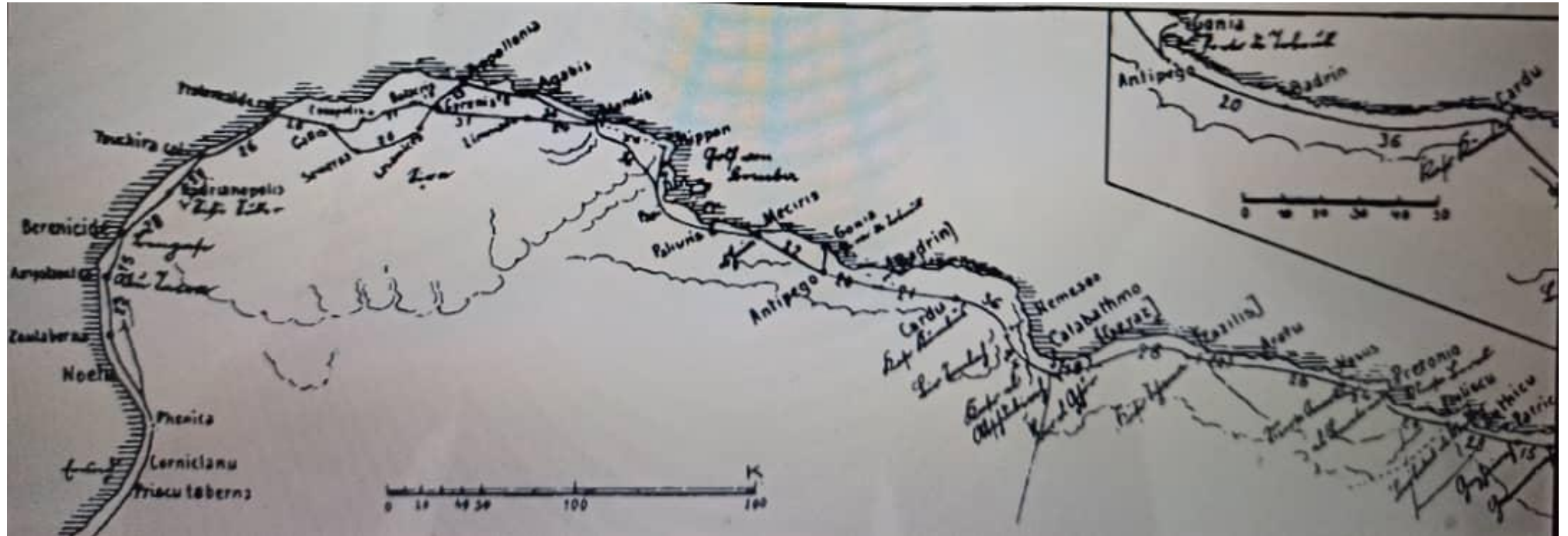
الخريطة رقم (11) الطريق الساحلي الرئيسي المدني والحدودي نقلاً عن خريطة بوتنجر



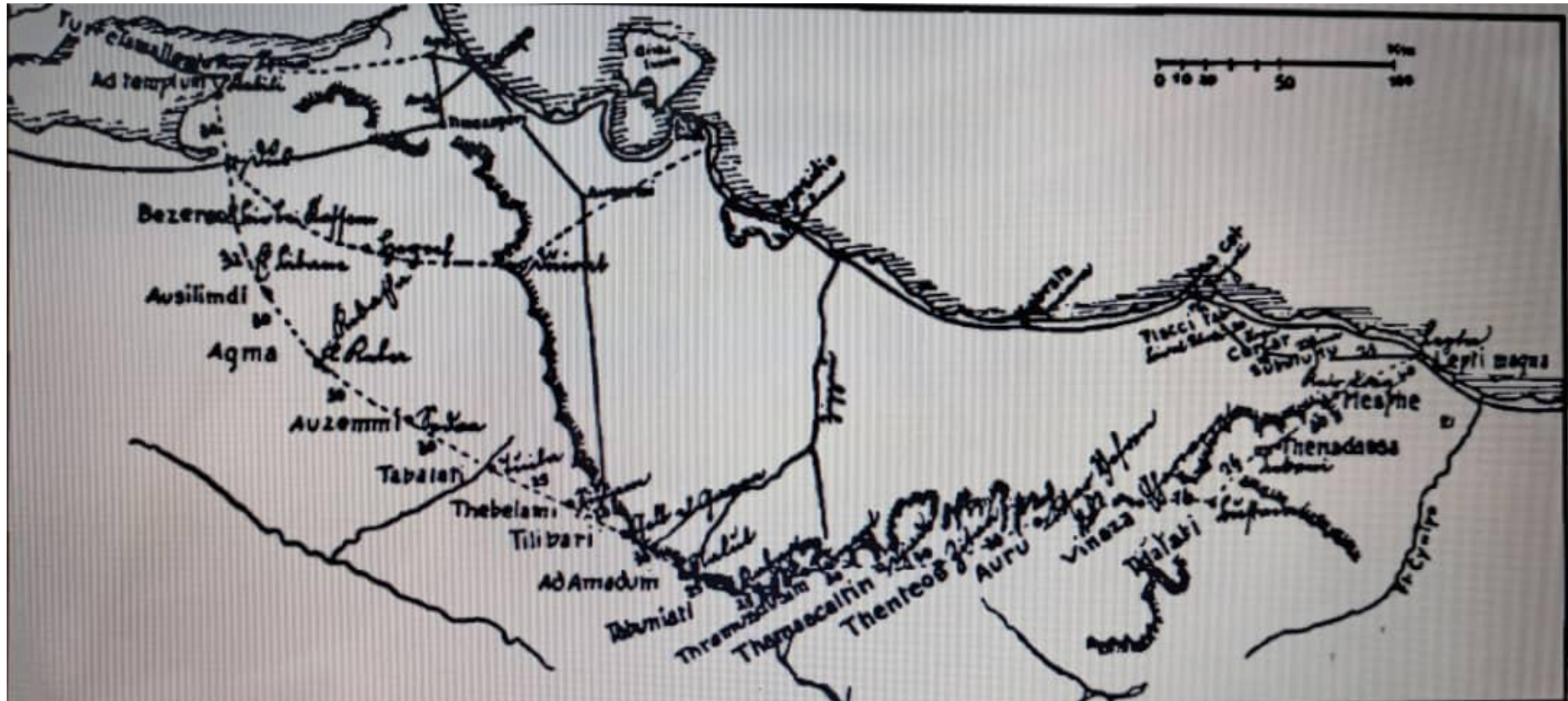
الخريطة رقم (12) الطريق الساحلي الرئيسي المدني والحدودي نقلاً عن خريطة بوتنجر



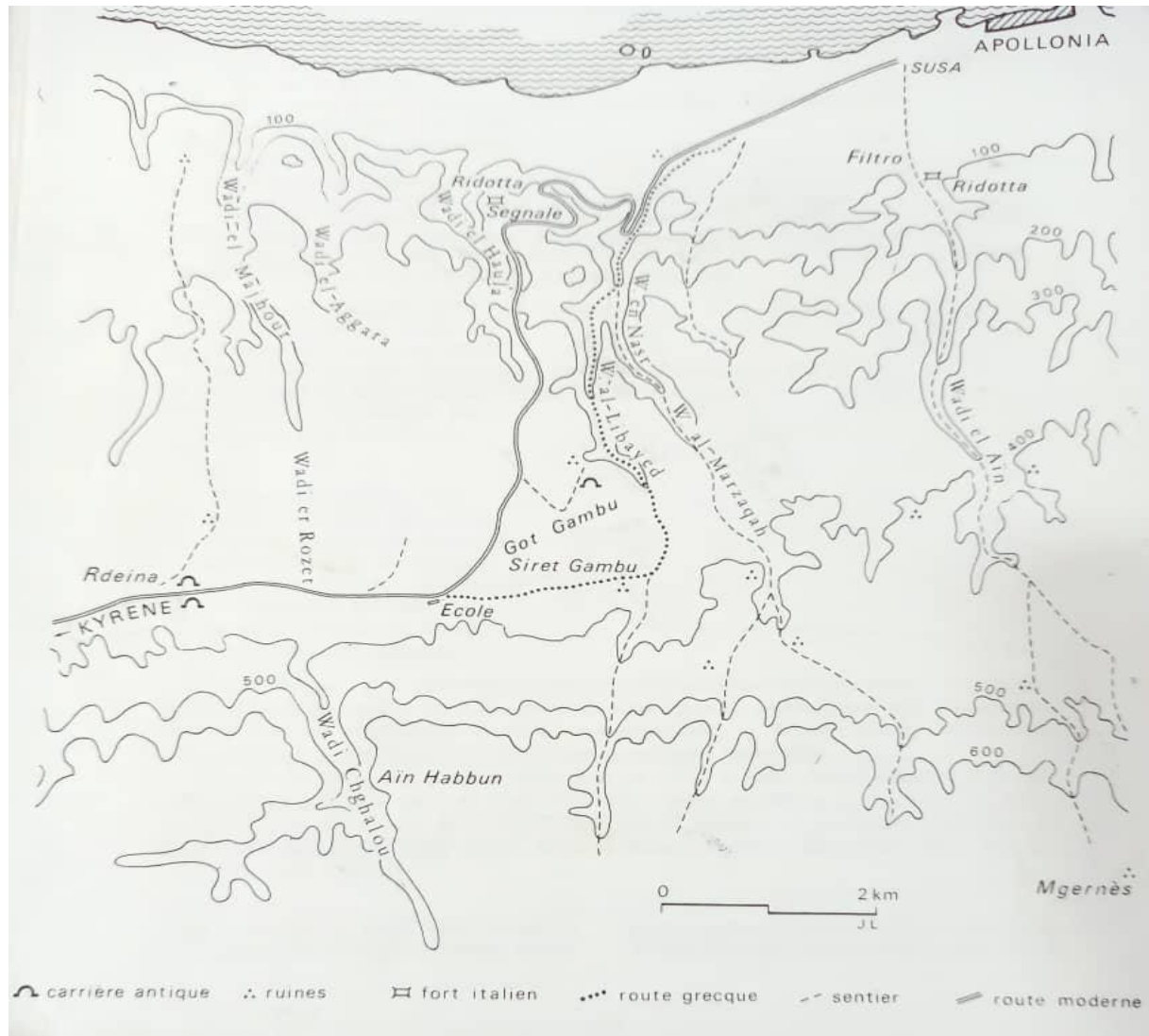
الخريطة رقم (13) الطريق الساحلي الرئيسي المدني والحدودي نقلاً عن خريطة بوتنجر



الخريطة رقم (14) الطريق الساحلي الرئيسي المدني والحدودي نقلاً عن خريطة بوتنجر



الخريطة رقم (15) طريق الجبل الحدودي نقلاً عن خريطة بوتنجر



الخريطة رقم (16) طريق كيرني أبو للونيا نقلاً عن أندريه لاروند⁽¹⁾

⁽¹⁾ Andre Laronde "Premiere Reconnaissance de la route grecque entre Cyrene et con port, Apollonia, op Cit, P191.

الملحق رقم 3

الصور



صورة رقم (1) بداية أثر مسار الطريق مشكل من أخدودين (منطقة اسلنطة)
تصوير الباحثة (الشخص 1م)



صورة رقم (2) مجموعة من الأخاديد المتجاورة (منطقة اسلنطة)
تصوير الباحثة (الشخص 1م)



صورة رقم (3) مجموعة من الأخاديد المتجاورة (منطقة اسلنطة)

تصوير الباحثة (الشخص 1م)



صورة رقم (4) مفترق يتفرع منه الطريق إلى مسارين (منطقة اسلنطة)

تصوير الباحثة (الشخص 1م)



صورة رقم (5) فرع المسار المباشر تظهر منه أربعة أخاديد متجاورة (منطقة اسلنطة)
تصوير الباحثة (الشخص م1)



صورة رقم (6) نهاية أثر مسار التفرع الثاني الممتد شرقاً تظهر منه أربعة أخاديد (منطقة اسلنطة)

تصوير الباحثة (الشخص م1)



صورة رقم (7) نهاية أثر فرع المسار المباشر من الطريق يظهر منه أهدودين (منطقة اسلنطة)

تصوير الباحثة (الشخص 1م)



صورة رقم (9) آثار طريق (منطقة طرغونية)
تصوير الباحثة (الشخص م1)



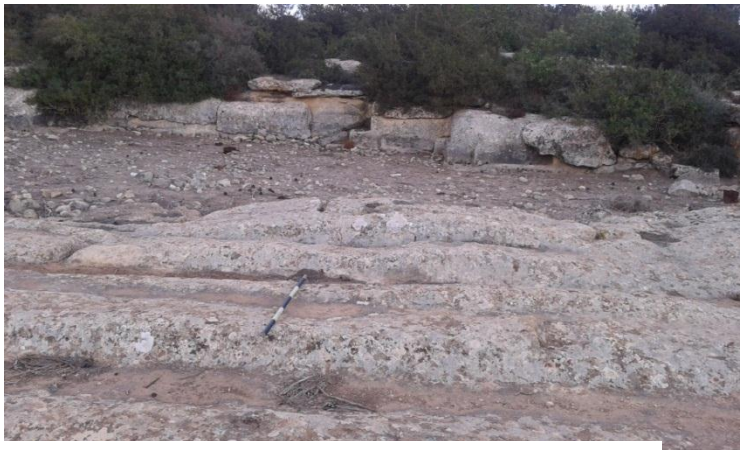
صورة رقم (8) آثار طريق (منطقة طرغونية)
تصوير الباحثة (الشخص م1)



صورة رقم (11) آثار قناة لتصريف مياه الأمطار (منطقة طرغونية)
تصوير الباحثة (الشخص م1)



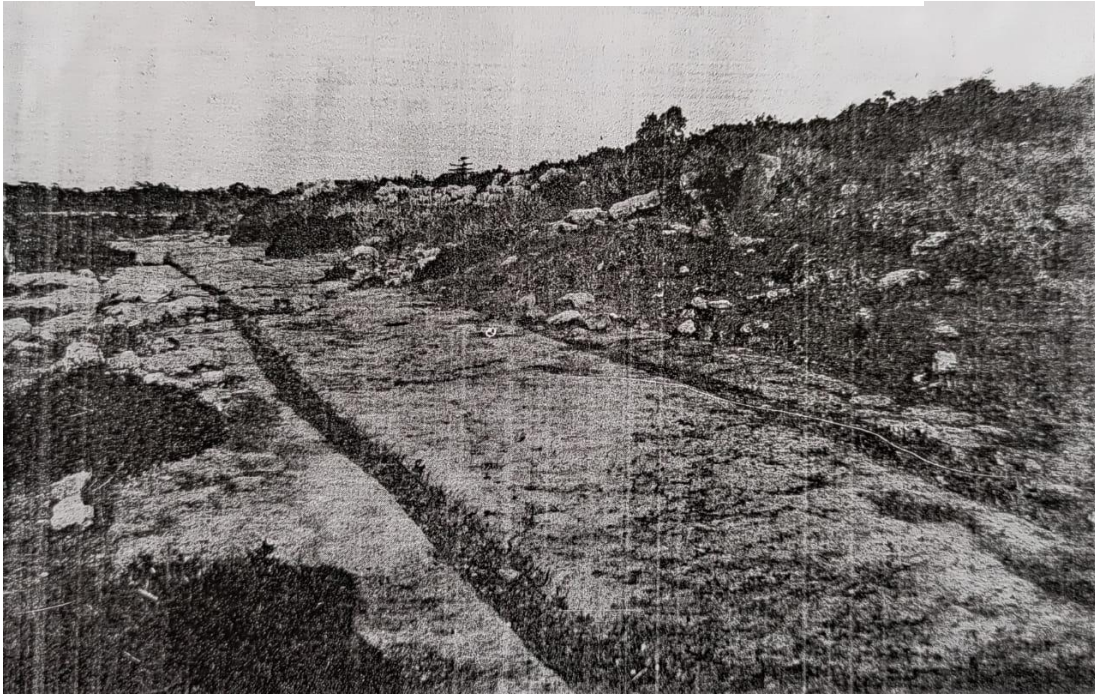
صورة رقم (10) آثار طريق (منطقة طرغونية)
تصوير الباحثة (الشخص م1)



صورة رقم (12) مرور الطريق بجانب مقلع للحجارة (منطقة طرغونية)
تصوير الباحثة (الشخص م1)



صورة رقم (13) آثار طريق (منطقة طرغونية)
نقلًا عن جاسبار اوليفيرو



صورة رقم (14) آثار طريق (منطقة طرغونية)
نقلًا عن جاسبار اوليفيرو



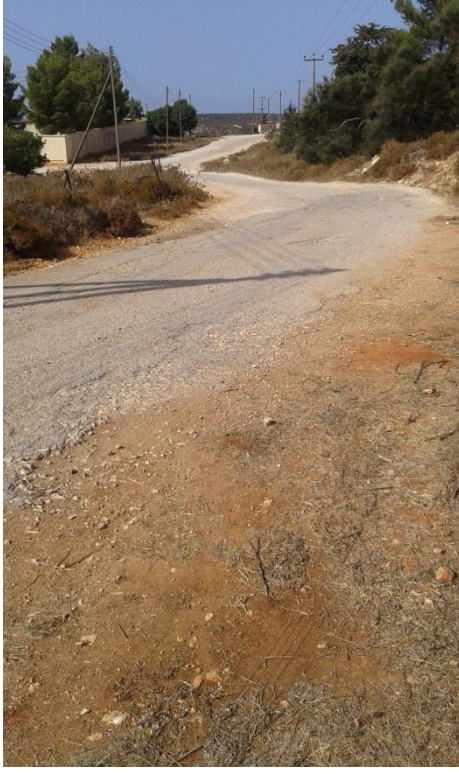
صورة رقم (15) مسار الطريق القديم الرابط بين كيريني أبو لولونيا يمر أمام مقابر الجبانة الشمالية مغطى بالإسفلت حالياً (عقبة

تصوير الباحثة (الشخص م1)



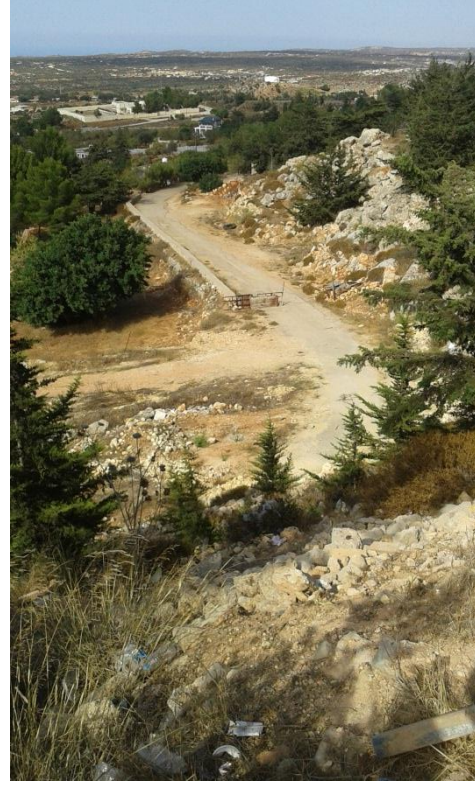
صورة رقم (16) مسار الطريق القديم المجاور لمقابر الجبانة الشمالية مغطى بالإسفلت العائد للاحتلال الإيطالي (عقبة شحات)

تصوير الباحثة



صورة رقم (18) مسار الطريق القديم مغطى
بالإسفلت أمام مدرسة صنبر (شحات)

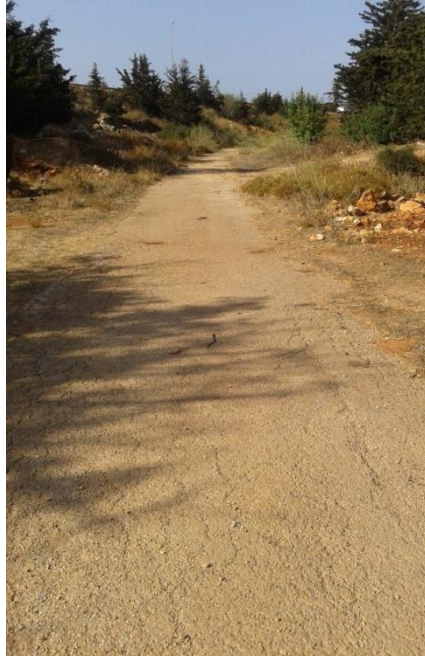
تصوير الباحثة



صورة رقم (17) مسار الطريق القديم على يسار الطريق ا
لحالي مغطى بالإسفلت العائد للاحتلال الإيطالي تحديداً عند

مفترق المنصورة (شحات)

تصوير الباحثة



صورة رقم (19) مسار الطريق القديم مغطى بالإسفلت على يمين
الطريق الحالي (منطقة صنبر)

تصوير الباحثة



صورة رقم (20) إحدى جانبي المسار القديم المستخدم الآن مسار ترابي (منطقة قامبو)

تصوير الباحثة (الشخص 1م)



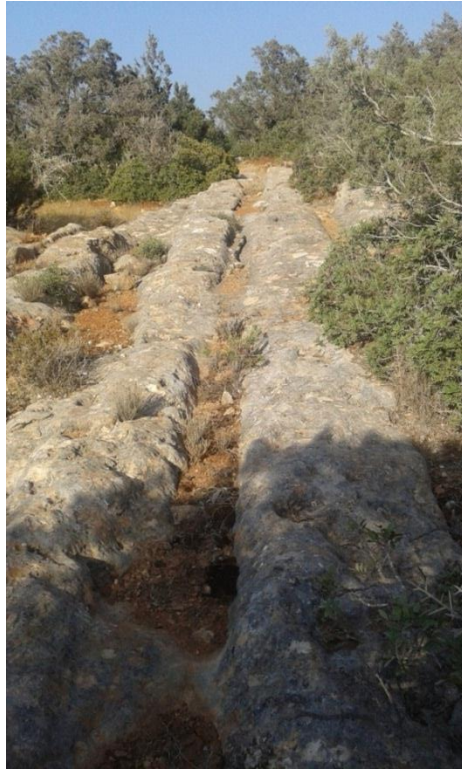
صورة رقم (21) إحدى جانبي المسار القديم المستخدم الآن مسار ترابي (منطقة قامبو)

تصوير الباحثة (الشخص 1م)



صورة رقم (22) جزء من مسار الطريق القديم محفوف من الجانبين بحواف لتحديد مسار الطريق
المقطوعة في الصخر (منطقة قامبو)

تصوير الباحثة



صورة رقم (23) الأخاديد متجاورة لا يفصل بينها إلا

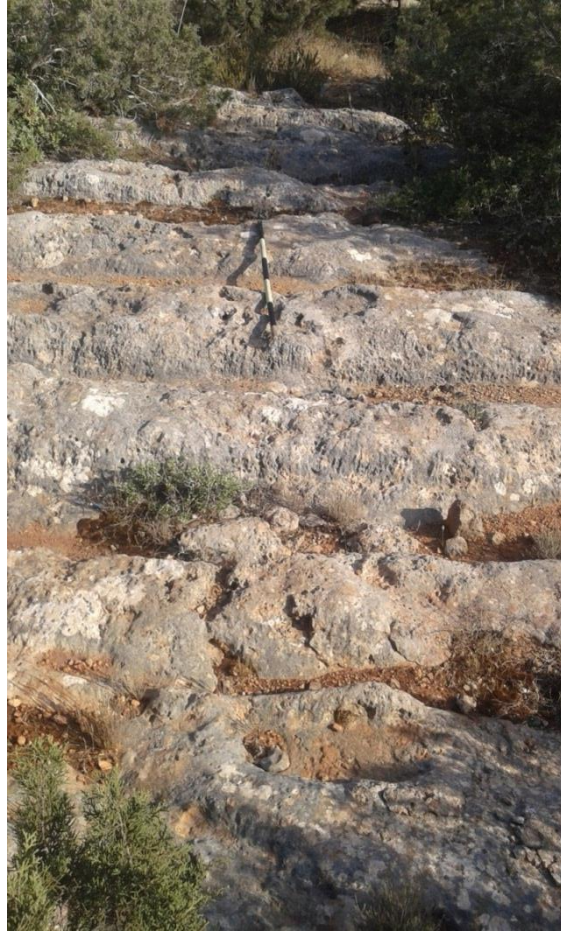
بضعة سنتمترات (منطقة قامبو)

تصوير الباحثة (الشخص 1م)



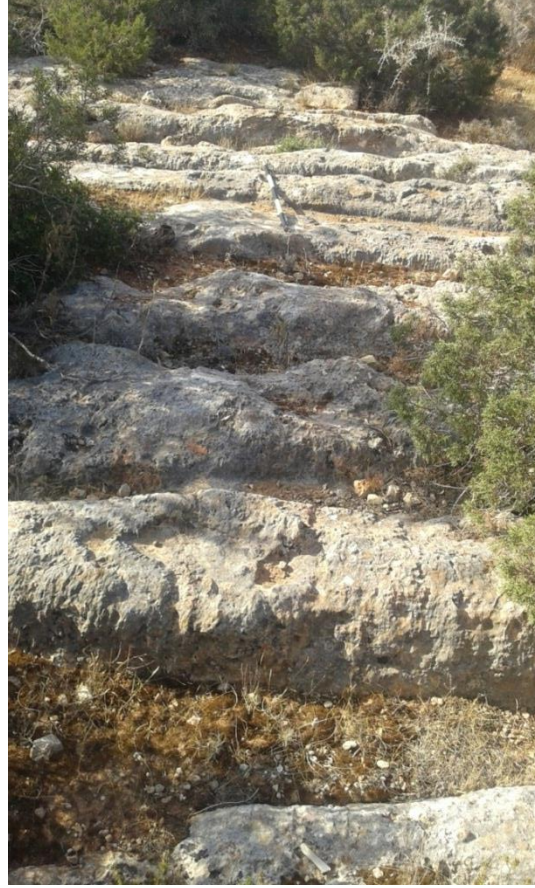
صورة رقم (24) الأخابد متجاورة لا يفصل بينها
إلا بضعة سنتمرات (منطقة قامبو)

تصوير الباحثة (الشخص 1م)

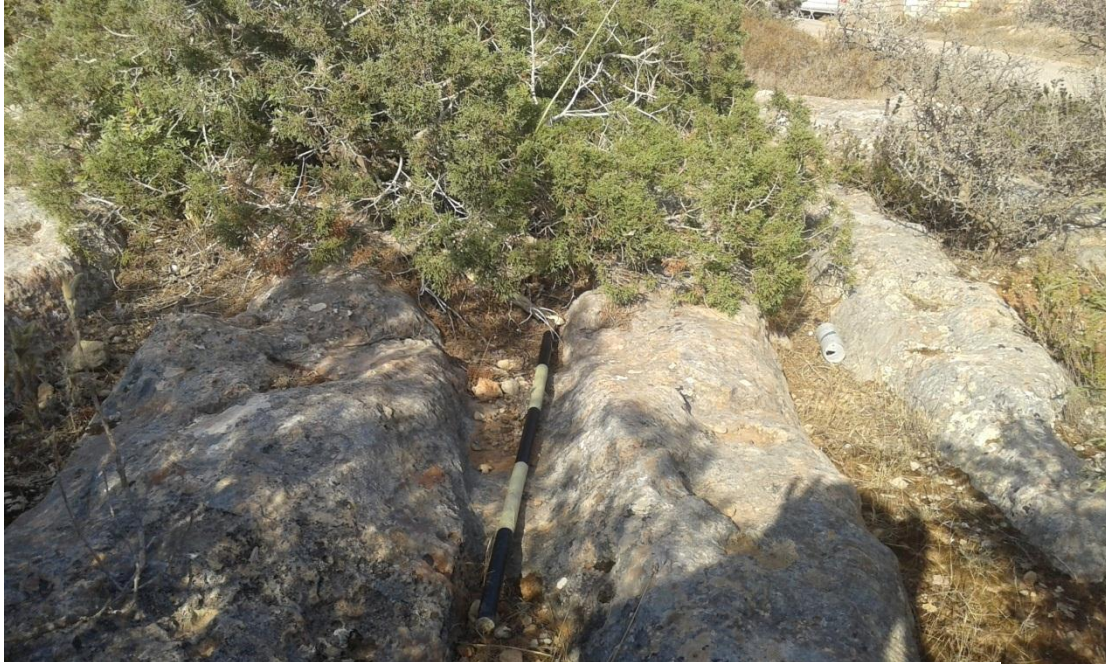


صورة رقم (25) الأخابد متجاورة لا يفصل بينها إلا بضعة سنتمرات (منطقة قامبو)

تصوير الباحثة (الشخص 1م)



صورة رقم (26) الأخابيد متجاورة لا يفصل بينها إلا بضعة سنتمترات (منطقة قامبو)
تصوير الباحثة (الشخص 1م)



صورة رقم (27) الأخابيد متجاورة لا يفصل بينها إلا بضعة سنتمترات (منطقة قامبو)
تصوير الباحثة (الشخص 1م)



صورة رقم (28) آثار قناة لتصريف مياه الأمطار قطعت في عرض الطريق (منطقة قامبو)

تصوير الباحثة (الشخص 1م)



صورة رقم (29) آثار قناة لتصريف مياه الأمطار قطعت في عرض الطريق (منطقة قامبو)

تصوير الباحثة (الشخص 1م)



صورة رقم (30) آثار لقناة جر مياه تمتد على جانب الطريق القديم (منطقة قامبو)

تصوير الباحثة (الشخص ام1)



صورة رقم (31) آثار لقناة جر مياه تمتد على جانب

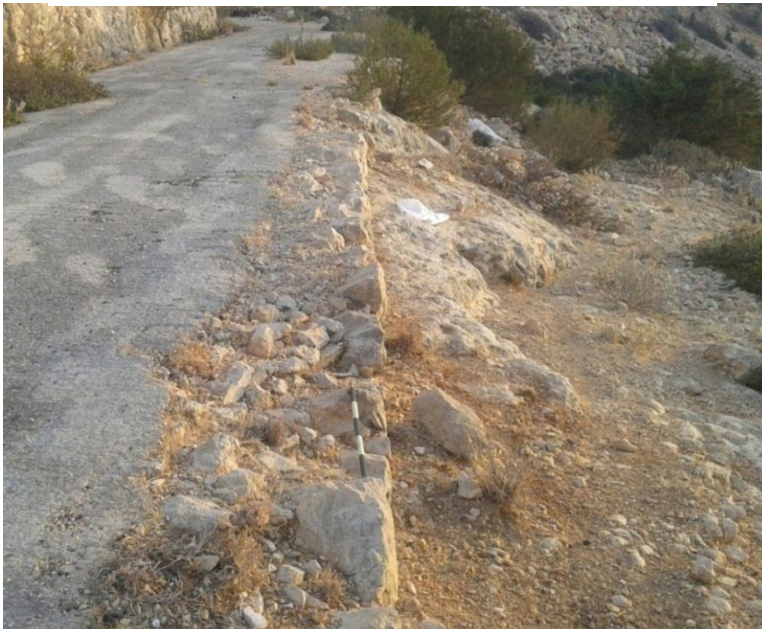
الطريق القديم (منطقة قامبو)

تصوير الباحثة (الشخص ام1)



صورة رقم (32) مسار الطريق القديم يمتد على سفح الجبل أعلى الطريق الحالي (عقبة سوسة)

تصوير الباحثة



صورة رقم (33) آثار المسار القديم المغطى بالإسفلت العائد للاحتلال الإيطالي مدعوم بساند

من الحجارة من الجهة المظلة على الوادي (عقبة سوسة)

تصوير الباحثة (الشخص 1م)



صورة رقم (34) آثار المسار القديم المغطى بالإسفلت العائد للاحتلال الإيطالي مدعوم بساند من
الحجارة من الجهة المطلة على الوادي (عقبة سوسة)

تصوير الباحثة (الشخص 1م)



صورة رقم (35) آثار مسار الطرية، مجاور لسفح الجبل (منفذ وادي النصورية)
تصوير الباحثة



صورة رقم (36) جزء من الساند الداعم للطريق من جهة الوادي (منفذ النصورية)
تصوير الباحثة (الشخص 1م)



صورة رقم (37) القاطع العمودي لسفح الجبل لغرض توسيع الطريق (منفذ وادي النصورية)

تصوير الباحثة (الشخص 1م)



صورة رقم (38) جزء من الرصف الحجري لمسار الطريق (منفذ وادي النصورية)

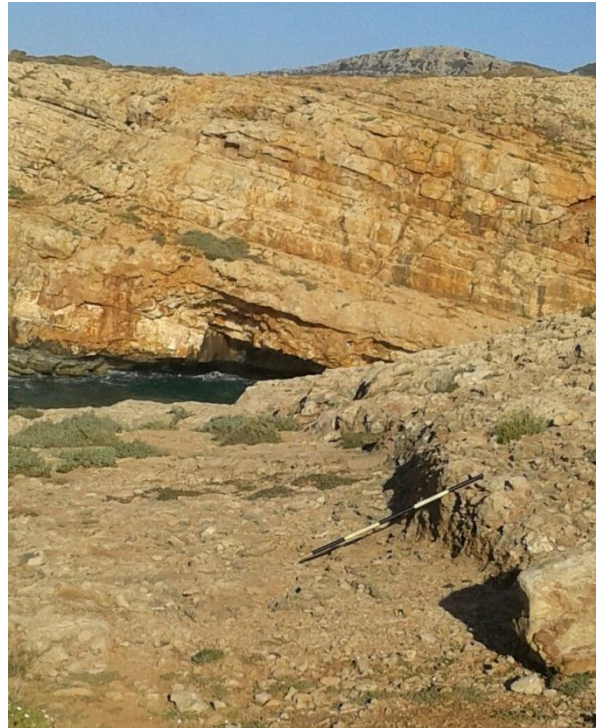
تصوير الباحثة



صورة رقم (39) جانب من جوانب الطريق القديم محفوف بالصخور

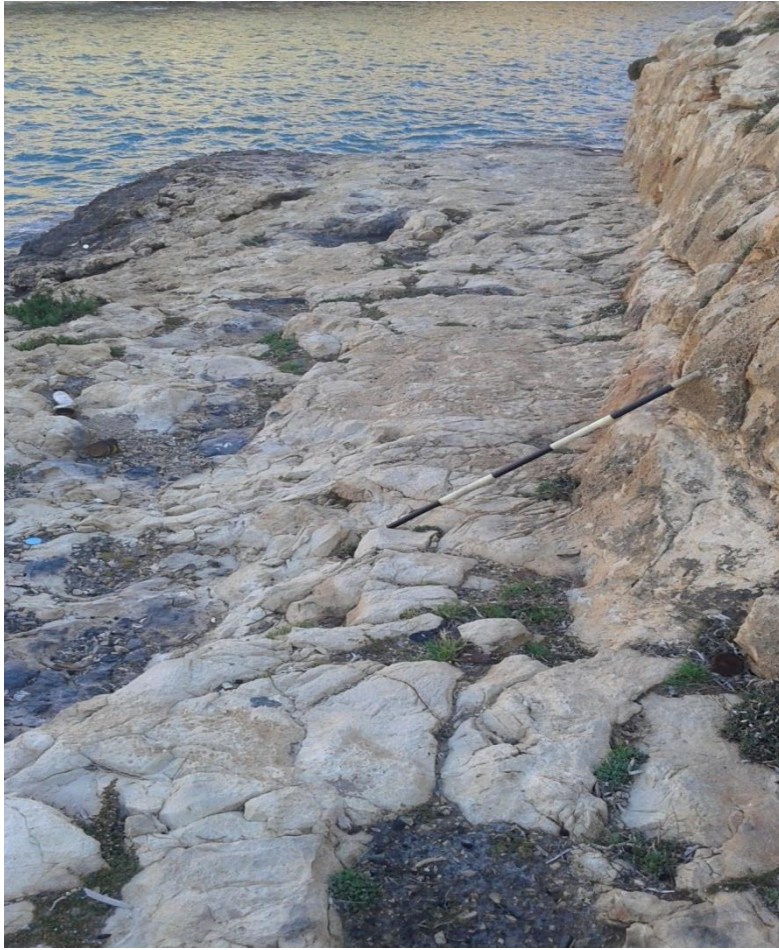
لغرض تحديد مساره (غرب وادي الحصين)

تصوير الباحثة (الشخص 1م)



صورة رقم (40) المدخل الغربي لسفح وادي الحصين من جهة البحر

تصوير الباحثة (الشخص 1م)



صورة رقم (41) السفح الغربي لوادي الحصين من جهة البحر
تصوير الباحثة (الشاحص م1)



صورة رقم (42) السفح الغربي لوادي الحصين من جهة البحر
تصوير الباحثة (الشاحص م1)



صورة رقم (43) جزء من إحدى جانبي الطريق القديم محفوظاً بالصخور (شرق وادي الحصين)

تصوير الباحثة (الشاحص 1م)



صورة رقم (44) جزء من إحدى جانبي الطريق القديم محفوظاً بالصخور (شرق وادي الحصين)

تصوير الباحثة (الشاحص 1م)



صورة رقم (45) جزء من إحدى جانبي الطريق القديم محفوظاً بالصخور (شرق وادي الحصين)
تصوير الباحثة (الشخص 1م)



صورة رقم (46) جزء من إحدى جانبي الطريق القديم محفوظاً بالصخور (شرق وادي الحصين)
تصوير الباحثة (الشخص 1م)



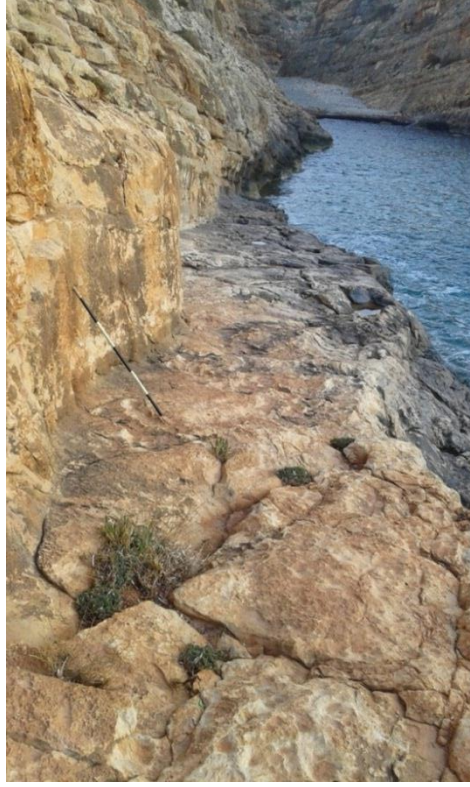
صورة رقم (47) المدخل الشرقي لسفح وادي الحصين من جهة البحر

تصوير الباحثة (الشخص م1)

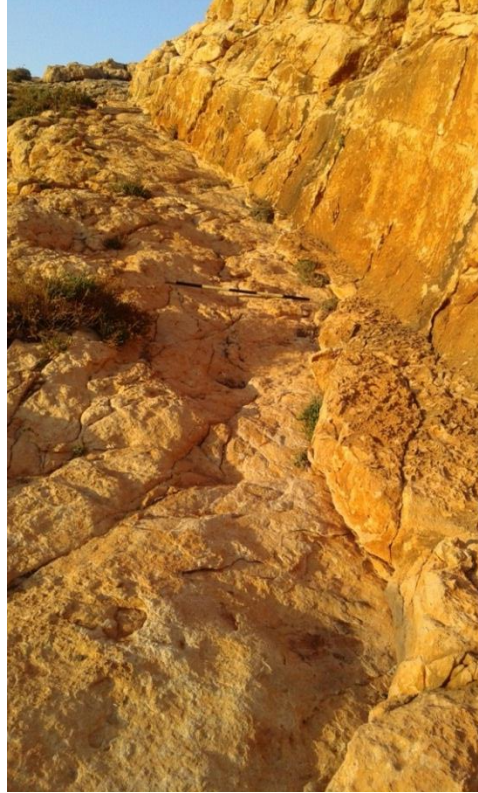


صورة رقم (48) السفح الشرقي لوادي الحصين من جهة البحر

تصوير الباحثة (الشخص م1)



صورة رقم (49) السفح الشرقي لوادي الحصين من جهة البحر
تصوير الباحثة (الشخص م1)



صورة رقم (50) السفح الشرقي لوادي الحصين من جهة البحر
تصوير الباحثة (الشخص م1)



صورة رقم (51) قناة لتصريف المياه السفح الشرقي وادي الحصين

تصوير الباحثة (الشخص 1م)



صورة رقم (52) آثار لمسارين متجاورين لطريق (الصنبيات العويلة)

تصوير الباحثة (الشخص 1م)



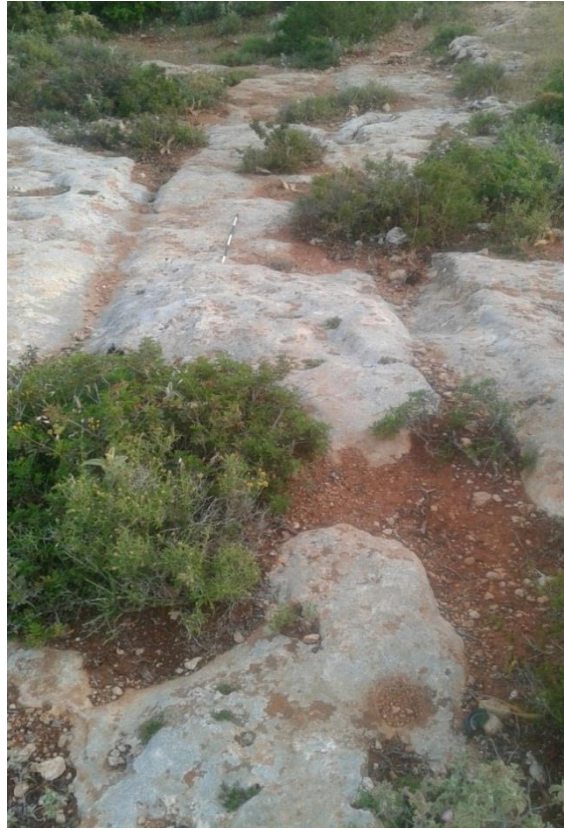
صورة رقم (53) آثار لمسارين متجاورين لطريق (الصنبيات العويلة)

تصوير الباحثة (الشخص 1م)



صورة رقم (54) آثار لمسارين متجاورين لطريق (الصنبيات العويلة)

تصوير الباحثة (الشخص 1م)



صورة رقم (55) آثار لمسارين متجاورين لطريق (الصنبيات العويلة)

تصوير الباحثة (الشخص 1م)



صورة رقم (56) آثار لمسارين متجاورين لطريق (الصنبيات العويلة)
تصوير الباحثة (الشخص 1م)

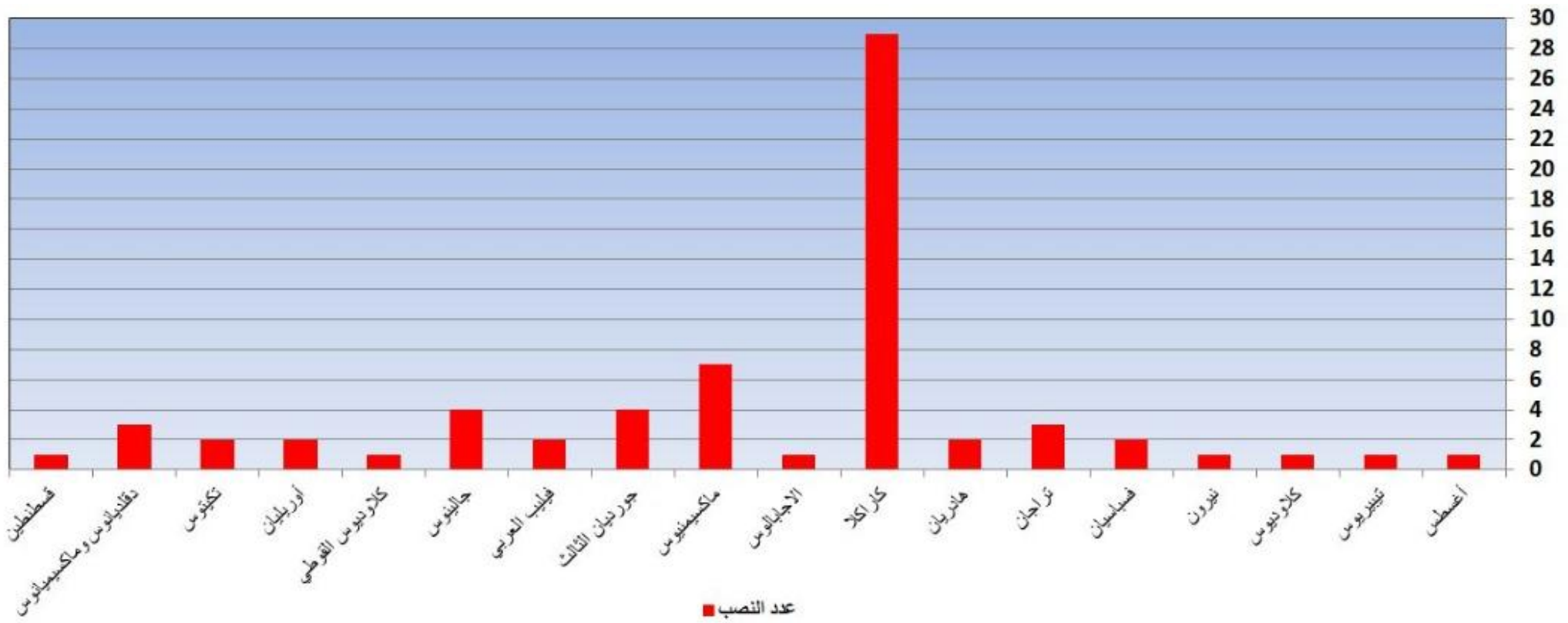


صورة رقم (57) آثار لمسارين متجاورين لطريق (الصنبيات العويلة)
تصوير الباحثة (الشخص 1م)



صورة رقم (58) آثار لمسارين يمتدان أمام المقابر (صنبيات العويلة)

تصوير الباحثة



صورة رقم (+58) تعداد نصب الأميال المكتشفة



(1) صورة رقم (59) نصب الميل 44 على الطريق الحدودي، يعود لعهد تيبيريوس
(مدينة لبدة قرب قوس سبتيميوس سيفيروس)

⁽¹⁾ Inscriptions Of Roman Triponitania inslib.ucl.ac.uk.irt.930



صورة رقم (60) عمود نصب الميل رقم (1) على طريق كيريني بالغراي يعود لعهد
كلاوديوس (منطقة البقارة أمام الجبانة الجنوبية)

تصوير الباحثة (الشخص 1م)



(1) صورة رقم (61) نصب عند الميل 4 على طريق كيريني بالغراي، يعود لعهد فسباسيان
(قرب الطريق الرئيسي الحالي بين شحات والبيضاء)

⁽¹⁾ Ircyr: M221.Mile Iv Ircyr2020.inslib.kcl.ac.uk



(1) صورة رقم (62) نصب الميل 10 على طريق كيريني بالغراي، يعود لعهد فسباسيان
(داخل مدينة البيضاء)

⁽¹⁾ Ircyr: M199.Mile X Ircyr2020.inslib.kcl.ac.uk

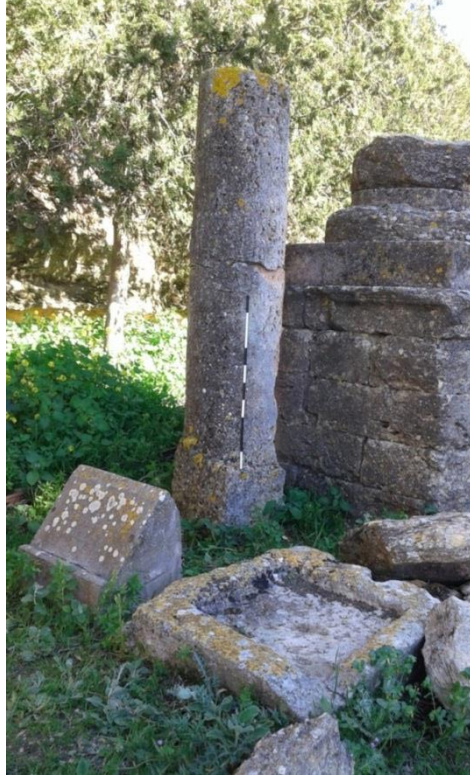


صورة رقم (63) نصب الميل 1 على طريق كيريني أبولونيا، يعود لعهد تراجان
(بقرب المقبرة الدائرية الكبيرة الواقعة بالجبانة الشمالية شحات)



(1) صورة رقم (64) نصب الميل 2 على طريق كيريني أبولونيا، يعود لعهد تراجان
(يقرب المقبرة الملونة الواقعة بالجبانة الشمالية شحات)

¹ - Ircyr: M222.Mile ? II Ircyr2020.inslib.kcl.ac.uk



صورة رقم (68) عمود نصب تذكاري يعود لعهد هادريان وقاعدتيه الداخلية
والخارجية (الساحة المقدسة شحات)
تصوير الباحثة (الشخص 1م)



صورة رقم (69) عمود نصب تذكاري يعود لعهد هادريان متصل بقاعدة داخلية
(الساحة المقدسة شحات)
تصوير الباحثة (الشخص 1م)



صورة رقم (70) القاعدة الخارجية لعمود نصب هادريان (الساحة المقدسة شحات)

تصوير الباحثة



صورة رقم (71) نصب عند الميل 5 على طريق كيريني أبولونيا، يعود لعهد هادريان
(منطقة قامبو بجانب الطريق الرئيسي شحات سوسه)

¹ - Ircyr: M223.Mile ? V Ircyr2020.inslib.kcl.ac.uk



صورة رقم (72) نصب الميل 39 على الطريق الحدودي، يعود لعهد كاركلا
(10كم شرق ترهونة)

(1)



صورة رقم (73) نصب الميل 82 على طريق طرابلس مزدة، يعود لعهد كاركلا
(125كم جنوب طرابلس)

(2)

¹- Inscriptions Of Roman Tripolitania.anslib.ucl.ac.uk.irt.938.

²- Inscriptions Of Roman Tripolitania.anslib.ucl.ac.uk.irt.941.



(1) صورة رقم (74) نصب الميل 85 على طريق طرابلس مزدة، يعود لعهد كاراكلا
(130كم جنوب طرابلس)



(2) صورة رقم (75) نصب ميل على طريق طرابلس مزدة، يعود لعهد كاراكلا
(بوادي الخليج في منطقة تيسكيا)

¹- Inscriptions Of Roman Tripolitania.anslib.ucl.ac.uk.irt.945.

²- Inscriptions Of Roman Tripolitania.anslib.ucl.ac.uk.irt 960 .



صورة رقم (76) نصب ميل 32- 33 على طريق سوف الجين العلوي ، يعود لعهد كاركلا
(شرق قصر وامس)

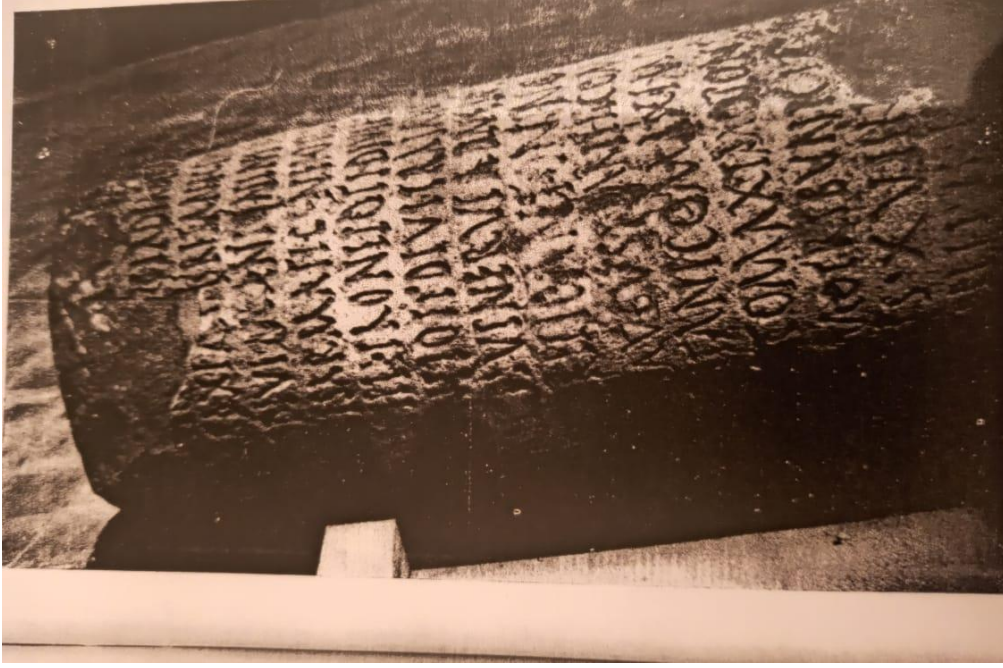
(1)



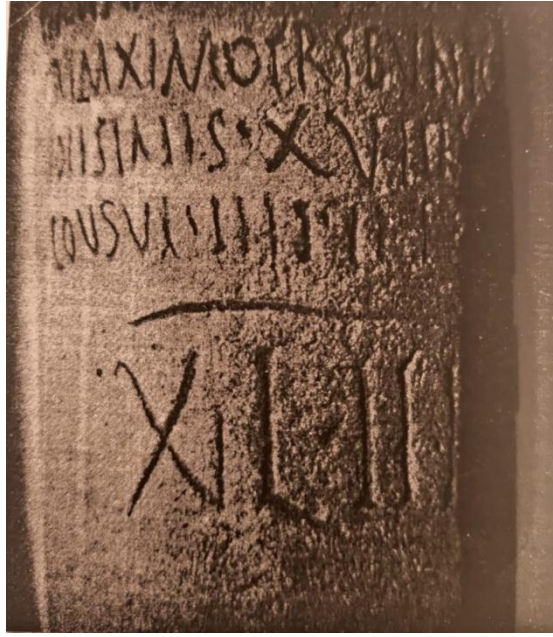
صورة رقم (77) نصب الميل 43 على طريق سوف الجين العلوي، يعود لعهد كاركلا
(بمنطقة الشقيقة)

¹- Inscriptions Of Roman Tripolitania.anslib.ucl.ac.uk.irt.964.

²- Evrard, Ginette.Di.Vita, "Quatre inscriptions du Djebel Tarhuna Le territoire de Leptis Magna", Op Cit, P 70.



(1) صورة رقم (78) نصب الميل 43 على طريق سوف الجين العلوي، يعود لعهد كاراكلا
(بمنطقة الشقيقة)



(2) صورة رقم (79) نصب الميل 43 على طريق سوف الجين العلوي، يعود لعهد كاراكلا
(بمنطقة الشقيقة)

¹ - Evrard, Ginette.Di.Vita, "Quatre inscriptions du Djebel Tarhuna Le territoire de Lepcis Magna", Op Cit, P 71.

² - Evrard, Ginette.Di.Vita, "Quatre inscriptions du Djebel Tarhuna Le territoire de Lepcis Magna", Op Cit, P.72.



صورة رقم (80) نصب الميل 49 على طريق سوف الجين العلوي، يعود لعهد كاراكلا
(جنوب شرق قصر وامس)

(1)

¹- Inscriptions Of Roman Tripolitania.anslib.ucl.ac.uk.irt.968

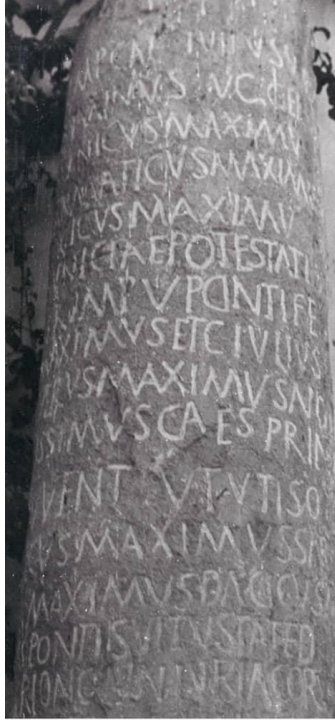


(1) صورة رقم (81) نصب الميل 10 على طريق كيريني بالقراري، يعود لعهد الأجابالوس
(داخل مدينة البيضاء)

¹ - Ircyr: M.198.Milestone ircyr2020.inslib.kcl.ac.uk.



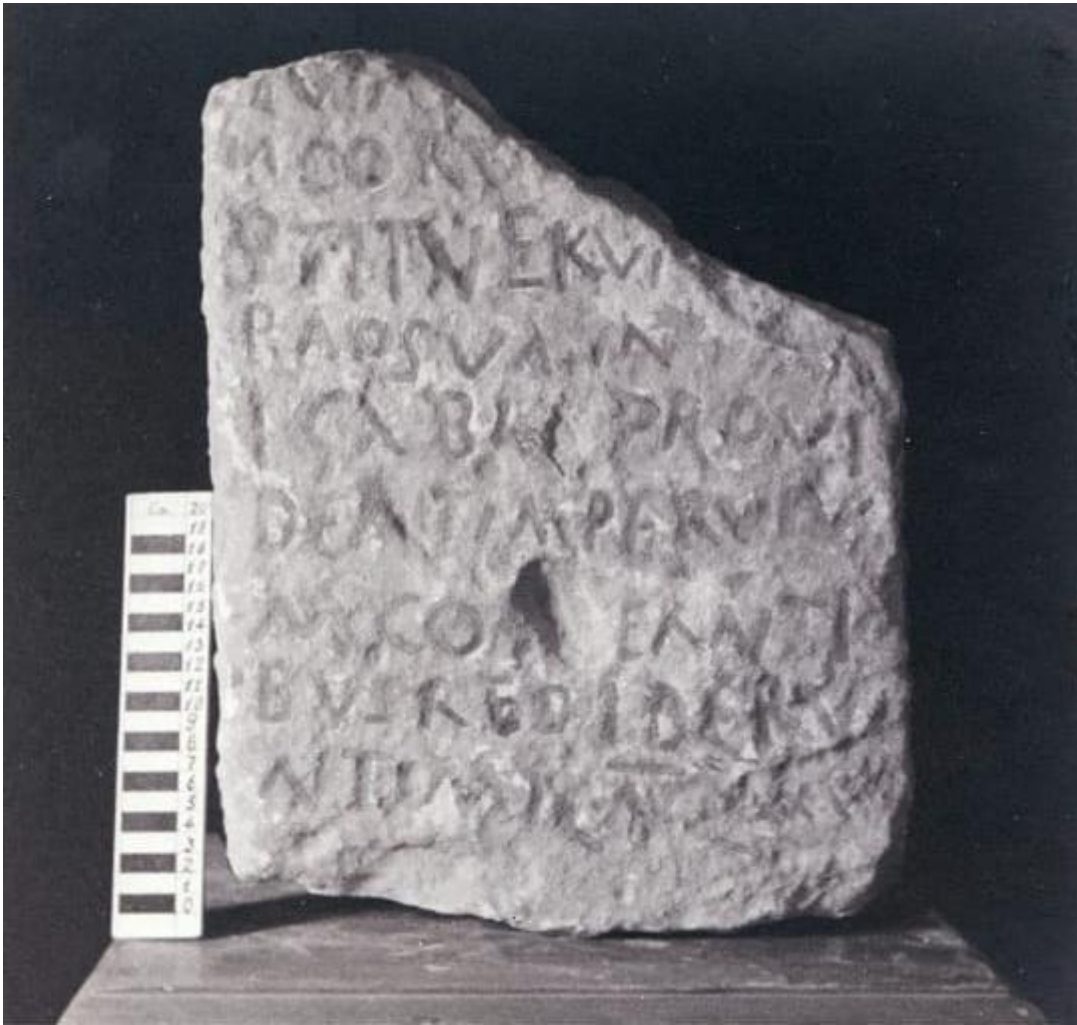
(1) صورة رقم (82) نصب الميل 30 على طريق الجبل الحدودي، يعود لعهد ماكسيمنيوس
(في وادي داوون غرب قصر داوون 2كم)



(2) صورة رقم (83) نصب الميل 3 على الطريق الساحلي، يعود لعهد ماكسيمنيوس
(3كم غرب لبدّة)

¹- Inscriptions Of Roman Tripolitania.anslib.ucl.ac.uk.irt 936.

²- Inscriptions Of Roman Tripolitania.anslib.ucl.ac.uk.irt 925.



صورة رقم (84) نصب الميل 85 على طريق طرابلس مزدة، يعود لعهد ماكسيمينوس
(1)
(130 كم جنوب طرابلس)

¹ - Inscriptions Of Roman Tripolitania.anslib.ucl.ac.uk.irt.946.



صورة رقم (85) نصب الميل 30 على الطريق الحدودي، يعود لعهد جورديان الثالث
(في وادي داوون غرب قصر داوون 2كم)



صورة رقم (86) نصب الميل 57 على الطريق الحدودي، يعود لعهد جورديان الثالث
(3كم جنوب شرق قرية تازولي)

(2)

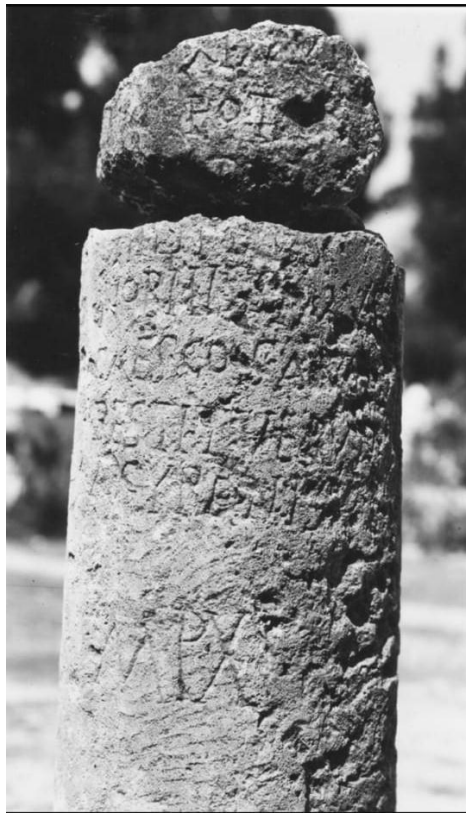
¹- Inscriptions Of Roman Tripolitania.anslib.ucl.ac.uk.irt.937

²- Inscriptions Of Roman Tripolitania.anslib.ucl.ac.uk.irt 939b.



صورة رقم (87) نصب الميل 82 على طريق طرابلس مزدة، يعود لعهد جورديان الثالث
(125 كم جنوب طرابلس)

¹ - Inscriptions Of Roman Tripolitania.anslib.ucl.ac.uk.irt.942



صورة رقم (88) نصب الميل 10 على طريق كيريني بالغراي، يعود لعهد فيليب العربي
(داخل مدينة البيضاء)



صورة رقم (89) عمود نصب الميل (10) على طريق كيريني بالغراي يعود لعهد
فيلب العربي (أمام مبنى الباريزية)
تصوير الباحثة (الشخص 1م)

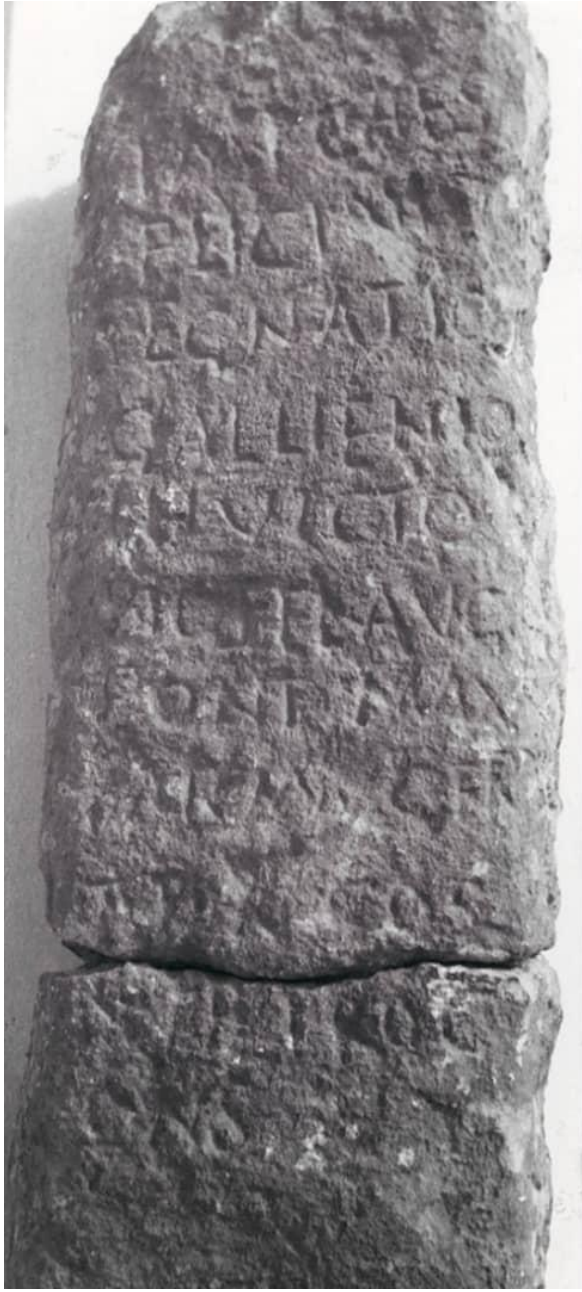
¹ - Ircyr: M.201.Mile X ircyr2020.inslib.kcl.ac.uk..



صورة رقم (90) نصب الميل 53 على الطريق الحدودي، يعود لعهد جالينوس
(في قرية تازولي)

(1)

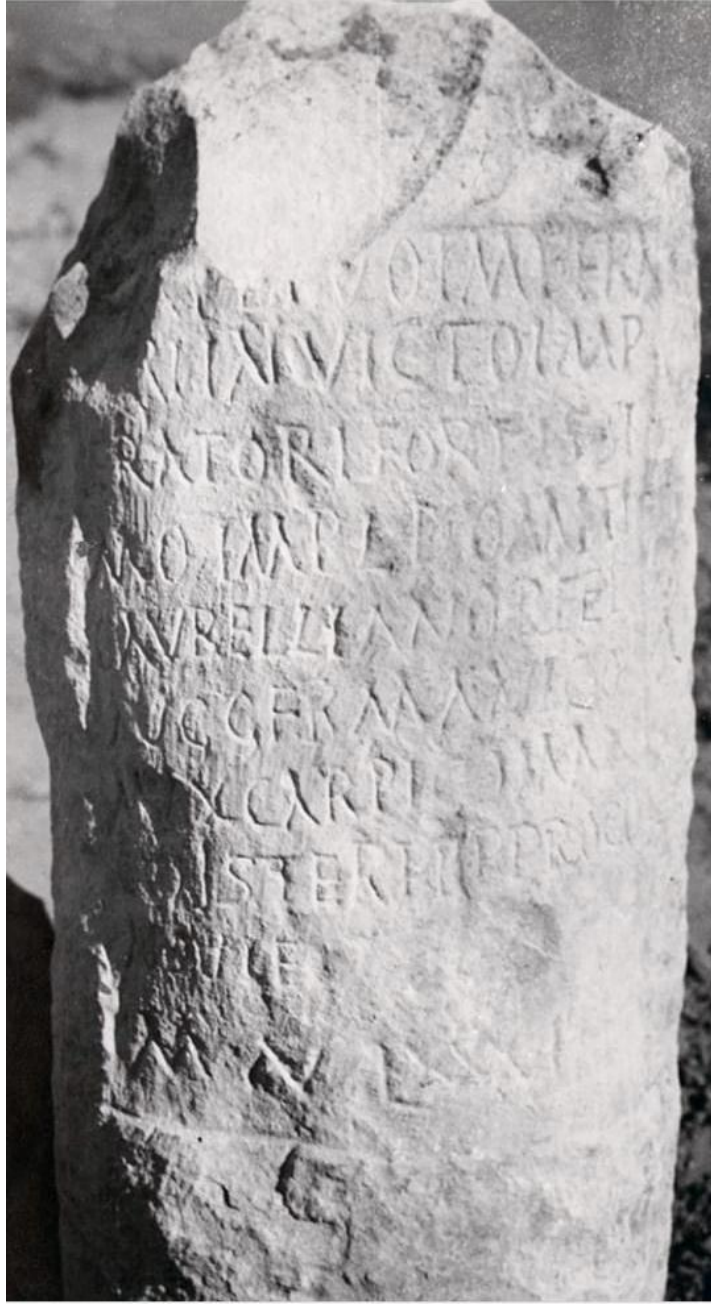
¹ - Inscriptions Of Roman Tripolitania.anslib.ucl.ac.uk.irt939.



صورة رقم (91) نصب الميل 108 على طريق طرابلس مزدة، يعود لعهد جالينوس
(164كم جنوب طرابلس)

(1)

¹ - Inscriptions Of Roman Tripolitania.anslib.ucl.ac.uk.irt.956.



(1) صورة رقم (92) نصب الميل 82 على طريق طرابلس مزدة، يعود لعهد اوريليان
(125 كم جنوب طرابلس)

¹ - Inscriptions Of Roman Tripolitania.anslib.ucl.ac.uk.irt.943.



(1) صورة رقم (93) نصب الميل 106 على طريق طرابلس مزدة، يعود لعهد اوريليان
(161 كم جنوب طرابلس)

¹ - Inscriptions Of Roman Tripolitania.anslib.ucl.ac.uk.irt.952



صورة رقم (94) نصب الميل 39 على الطريق الحدودي، ربما يعود لعهد تاكيتوس

(1)

(10كم شرق تزهونة)

¹ - Inscriptions Of Roman Tripolitania.anslib.ucl.ac.uk.irt.926



صورة رقم (95) عمود نصب الميل (15) على طريق كيريني أبو للونيا
يعود لعهد دقلديانوس وماكسيميانوس (متحف سوسة)

تصوير الباحثة (الشخص 1م)



صورة رقم (96) عمود نصب بيضاوي القطاع متآكل النقش (أمام مبنى الباريزية)

تصوير الباحثة (الشخص 1م)

المحقق رقم 4

النقوش

* نقش رقم (1): نقش نصب الميل 4 على الطريق الساحلي، يعود لعهد أغسطس⁽¹⁾.

A(ULO) CAECINA
SEVERO
PRO CO(N)S(ULE)
LEG(IO) III AUG(USTA)
III

نائب القنصل يوليوس كائتشينا سيفيروس الفرقة الأغسطية الثالثة، الميل رقم 4

* نقش رقم (2): نقش نصب الميل 44 على الطريق الحدودي، يعود لعهد تيبيريوس

(2)

IMP(ERATORIS) TI (BERI) CAE-
SARIS AUG(USTI)
IUSSU
L(UCIUS) AELIUS LAM-
5 IA PROCO(N)S(UL) AB
OPPIDO IN MEDI-
TERRANEUM DI-
REXSIT M(ILIA) P(ASSUUM) XLIV

الإمبراطور تيبيريوس القيصر أغسطس تحت سلطة نائب القنصل لوكيوس ايليوس لاميا، الذي مد الطريق مباشرة إلى أقصى حد عند البحر تبلغ مسافة الميل 44.

¹ - Ginette Di Vita Evrard, "Le Plus an Cient Milliaire de....." Op Cit, P11.

² - J.M.Reynolds & J.B.Ward.Perkins, Op Cit, P232.

* نقش رقم (3): نقش نص الميل 1 عن طريق كيرني بالغراري، يعود لعهد كلاوديوس

(1)

TI CLAVDIVS
CAESAR AVG
GERMANICVS
P M TRIB POT V
5 IMP XI PP COS (III)
DESIGNAT IIII
RESTITVIT ANN(O)
(G)AESERNI VEIENTON(IS)
PRO COS
10 I

تبييربوس كلاوديوس قيصر اغسطس جرمانيكوس، الكاهن الأعظم من السلطة التريونية الخامسة
الإمبراطور للمرة الحادية عشر أب الوطن القنصل للمرة الثالثة، نائب القنصل جايسيرني فينتونيس
الذي عين لترميم الطريق في السنة الرابعة من عهده الميل رقم 1.

¹ - R.G.Googchild, Roman Milesrones in Cyrenaica,Op Cit, P85.

* نقش رقم (4): نقش نصب عندالميل 5 على طريق كيريني أبو للونيا، يعود لعهد

نيرو⁽¹⁾.

[[Nero]] Claudius [Drusus]
Caesar Augustus
Germanicus [Imperator]
uis feicit per
5 L(ucium) ((stop)) P[edius Blaesus]
p[roco(n)s(ulem) Cretae] e[t]
[Cyrenarum? (vac.)]
[Nέρων Κλαύδιος Δροῦσος]
Καῖσαρ Σεβαστὸς]
10 Γερμα[νικ]ὸς]
Ἀύ[τοκράτωρ]
ὁδοὺς ἐ[πι]όησε διὰ
Λ(ουκίου) ((stop)) Πεδίο[υ Βλαίσου]
ἀνθυπ[άτου Κρήτης καὶ]
15 [Κυρήνης? (vac.)]
[-----]

نيرو تيبيريوس كلاوديوس دروسوس اغسطس جرمانيكوس الإمبراطور رم الطريق بواسطة نائب

القنصل لوكيوس بيدوس بلايسيوم عن ولاية كريت وكرينايا

¹ - Ircyr: M.225.mile? V Ircyr 2020.Inslib.kcl.ac.uk.

* نقش رقم (5): نقش نصب عند الميل 4 على طريق كيريني بالغراري، يعود لعهد فسباسيان⁽¹⁾.

[ἐκέλ]ευ[σεν διὰ]
Λ(ουκίου) Μινι[κίου] Ῥούφου
[. . ἀν]θυπάτου [..]
(vac. 6) δ' (vac. 6)

الإمبراطور فسباسيان نائب القنصل اوليوس مينيكويس روفوس.

* نقش رقم (6): نقش نصب الميل 10 على طريق كيريني بالغراري، يعود لعهد فسباسيان⁽²⁾.

[--- ἀρχιε-]
ρε[ὺ]ς [μέγιστος δη-]
μαρχικῆς ἐξουσίας
τὸ θ' ὑπ[ατο]ς τὸ η' κένσορ
5 Αὐτοκρ[άτ]ωρ πατήρ
πατρ[(vac. 1)ί]δος ὀδ[ο]ύς
ἐπισκεύασαι ἐ(vac. 1)κέλευ-
σεν διὰ Λ(ουκίου) Μ[ινι]κίου
Ῥούφου [ἀ]ν[θυπάτου]

الإمبراطور القيصر فسباسيان اغسطس، الكاهن المعظم، من السلطة التربونية التاسعة، القنصل للمرة الثامنة، أب الوطن، تحت سلطة نائب القنصل أوليوس مينيكويس روفوس.

¹ - Ircyr: M.221.mile IV Ircyr 2020.Inslib.kcl.ac.uk.

² - Ircyr: M.199.mile X Ircyr 2020.Inslib.kcl.ac.uk.

* نقش رقم (7): نقش نصب الميل 1 على طريق كيريني أبو للونيا، يعود لعهد
تراجان⁽¹⁾.

imp(erator) Caesa[r], [diui]
Nerva[e fil](ius), Ner[va]
Traian[us Aug](ustus) [Ger-]
man(icus), pon[t](ifex) [max](imus), [trib]
(unicia) pot(estate) IIII,
5 imp(erator) XI
co(n)s(ul) III, p(ater) p(atriciae), [uiam
fe]cit per
tirones [lectos ex pro-]
uinci[a Cyrenaica]
(vac.) A (vac.)
10 Αὐτοκράτωρ [Καῖ]σαρ, θεοῦ
Νέρβα υἱός, Νέρβα Τρ[αϊανός]
Σεβαστός Γερμ[ανικός], [ἀρχιερεὺς]
μέγιστος, δημ[αρχικῆς ἐξουσίας]
τὸ δ´, ὕπατος γ´, [πατὴρ πατρίδος], [τὴν]
15 ὁδὸν ἐπο[ίησεν διὰ τῶν]
καταλεχθ[έντων ἐκ τῆς Κυρη-]
ναϊκῆς [ἐπαρχίας τιρῶνων]

الإمبراطور القيصر ابن المؤلهه نيرفا، نيرفا تراجان اغسطس جرمانيكوس الكاهن المعظم من
السلطة التبرونية الرابعة الإمبراطور للمرة الحادية عشر القنصل للمرة الثالثة أب الوطن رمم الطريق
بواسطة مجندين من إقليم كيرينايا.

¹ - Ircyr: M.609.mile I Ircyr 2020.Inslib.kcl.ac.uk.

* نقش رقم (8): نقش نصب الميل 2 على طريق كيريني أبو للونيا، يعود لعهد
تراجان⁽¹⁾.

IMP(ERATOR) CAESAR
DIVI NERVAE F(ILIVS)
NERVA TRAIANVS

الإمبراطور القيصر ابن المؤلهه نيرفا، نيرفا تراجان.

* نقش رقم (9): نقش نصب الميل 8 على طريق كيريني بالغراني، يعود لعهد
تراجان⁽²⁾.

Imp(erator) Caesar diu[i]
Neruae f(ilius) Nerua Traian[us]
Aug(ustus) Germanicus p(ontifex)
m(aximus) tr(ibunicia)
pot(estate) IIII co(n)s(ul) III p(ater)
p(atriciae) uiam fec(it)
5 per tirones lectos in pro-
uincia Cyrenensi (vac. 3)
(vac. 3) VIII (vac. 3)

¹ - Andre Larond, "Premiere Reconnaissance....." Op Cit, P 193.

² - Ircyr: M.196.mile VIII Ircyr 2020.Inslib.kcl.ac.uk.

الإمبراطور القيصر ابن المؤله نيرفا، نيرفا تراجان اغسطس جرمانيكوس الكاهن المعظم من السلطة الترابونية الرابعة القنصل للمرة الثالثة أب الوطن رمم الطريق بواسطة مجندين من إقليم كيرينايا.

* نقش رقم (10): نقش نصب هادريان، الواقع بالساحة المقدسة في مدينة كيريني⁽¹⁾.

IMP(ERATOR) CAES(AR) DIVI
TRAIANI PARTHICI F(ILIVS)
DIVI NERVAE NEPOS
TRAIANVS HARD(IANVS)
5AUG(USTVS) P(ONTIFEX) M(AXIMVS) T(RIBUNICIA) P(OTESTATE) II
CO(N)S(UL): III
VIAM QVAE TVM(ULTU IUDA)
ICO EVERSA ET C(ORRUPTA)
ERAT R(ESTIT) VIT
PER M(ILITES) COH(ORTIS) -----

الإمبراطور القيصر ابن المؤله تراجان قاهر البارثيين حفيد المؤله نيرفا، تراجان هادريان أغسطس الكاهن المعظم من السلطة الترابونية الثانية القنصل للمرة الثالثة، رمم الطريق من التدمير والتخريب بعد ثورة اليهود بواسطة كتيبة عسكرية.

* نقش رقم (11): نقش نصب عند الميل 5 على طريق كيريني أبو للونيا، يعود لعهد هادريان⁽²⁾.

IMP(ERATOR) CAES(AR) DIVI
TRAIANI PARTHICI F(ILIVS)
DIVI NERVAE NEPOS
TRAIANVS HADRIANVS
5 AUG(USTVS) P(ONTIFEX) M(AXIMVS) T(RIBUNICIA) P(OTESTATE) II
CO(N)S(UL): III
VIAM QVAE TVMVLTV
IUDAICO EVERSA ET
CORRUPTA ERAT RES

¹ - Andre Larond, "Premiere Reconnaissance....." Op Cit, P 192.

² - Ibid, P 193.

(TITUIT PE)R MIL(ITES) COH(ORTIS)

نقش الإمبراطور القيصر ابن المؤله تراجان، قاهر البارثيين، حفيد المؤله نيرفا، تراجان هادريان
أغسطس الكاهن المعظم من السلطة التريونية الثانية القنصل للمرة الثالثة رمم الطريق من التدمير
والخراب بعد ثورة اليهود بواسطة كتبية عسكرية.

* نقش رقم (12): نقش نصب الميل 2 على الطريق الحدودي يعود لعهد كاراكلا
(1)

IMP((ERATOR) CAES(AR) DIVI
SEPTIMI SEVERI PII
ARABICI ADIABE
NICI PARTHICI MA
5 XIMI BRITANICI MAXI
MI FILIUS DIVI MARCI
ANTONINI PII GERMANICI
SARMATICI NEPOS DIVI ANTONI
NI PII PRONEPOS DIVI HADRIANI
10 ABNEPOS DIVI TRAIANI PARTHICI
ET DIVI NERVAE ADNEPOS M AV
RELIO ANTONINO PIO FELICI
AVG PARTHICO MAXIMO BRITA
NICO MAXIMO GERMANICO
15 MAXIMO PONTIFICI MAXIMO
TRIBVNICIAE POTESTATIS XVIII
IMP III COS IIII P P PROCOS
MILIARIVS II

¹ - R.G. Goodchild, "The Roman Road Of Libya And their Mile-Stones" Op Cit, P166-167.

الإمبراطور القيصر المؤله سبتيموس سيفيروس بيوس، الذي أخضع العرب والاديابين
والبراثنيك العظمى وبريطانيا العظمى ابن المؤله ماركوس انطونيوس بيوس الذي اخضع الجرمان
والسرماتيك حفيد المؤله انطونيوس بيوس حفيد المؤله هادريان المؤله تراجان. قاهر البرثيين وحفيد
المؤلهة نيرفا ماركوس اوريليوس انطونيوس بيوس السعيد اغسطس قاهر البراثنيك العظمى
وبريطانيا العظمى وجرمانيا العظمى الكاهن المعظم من السلطة التريونية التاسعة عشر الإمبراطور
للمرة الثالثة القنصل للمرة الرابعة أب الوطن نائب القنصل الميل رقم 2.

* نقش رقم (13): نقش نصب الميل 82 على طريق طرابلس مزدة يعود لعهد
كاراكلا⁽¹⁾.

IMP(ERATORI)
CAES(ARI) DIUI SEPTI
MI SEUERI PII ARA
BICI ADIABENICI PA
5 RTHICI MAXIMI BRI
TANICI MAXIMI FILIO
DIUI ANTONINI PII
GERMANICI SAR
MATICI NEPOTI DI
10 UI ANTONINI PII
PRONEPOTI DIUI
HADRIANI AB
NEPOTI DIUI
TRAIANI PARTHICI
15 ET DIUI NERVAE AD
NEPOTI
M(ARCO) AURELLIO ANTONINO
PIO FELICI AUG(USTO) PARTHI

¹ - J.M.Reynolds & J.B.Ward.Perkins, Op Cit, P233.

CO MAXIMO BRITANI
 20 CO MAXIMO GERMANI
 CO MAXIMO PONTIFICI
 MAXIMO TR(IBUNICIA) POT(ESTATE) XVIII
 IMP(ERATORI) III CO(N)S(ULI) III P(ATRI)
 P(ATRIAE) PRO
 CO(N)S(ULI)
 25 MIL(IARIUM) N(UMERO) LXXXII

الإمبراطور القيصر المؤله سبتيموس سيفيروس بيوس، الذي أخضع العرب والاديابين والبراثنيك العظمى وبريطانيا العظمى ابن المؤله انطونيوس بيوس الذي اخضع الجرمان والسرماتيك حفيد المؤله انطونيوس بيوس حفيد المؤله هادريان حفيد المؤله تراجان. قاهر البرثيين وحفيد المؤله نيرفا ماركوس انطونيوس بيوس السعيد اغسطس قاهر البراثنيك العظمى وبريطانيا العظمى وجرمانيا العظمى الكاهن المعظم من السلطة التريونية التاسعة عشر الإمبراطور للمرة الثالثة القنصل للمرة الرابعة أب الوطن نائب القنصل الميل رقم 82.

* نقش رقم (14): نقش نصب الميل 43 على طريق سوف الجين يعود لعهد كاراكلا

(1)

IMP(ERATORI) CA(ESARI D)IV(I SEP)TIMI SE-
 VER(I PII ARABI)CI ADIABENICI PARTHICI MA-
 XIMI BRITANICI MAXIMI FILIO DIVI.M(ARCI)
 (A)NTONINI PII GERMANICI SARMATICI. NEPOTI
 5 DIVI ANTONINI PII PRONEPOTI. DIVI HAD(RIA)-
 NI ABNEPOTI. DIVI TRAIANI PARTHICI ET DIVI
 NERVE ADNEPOTI. MARCO AUREL(IO ANTO)NI-
 NO PIO FELICI AUGUS(TO) PARTHICO MAXIMO

¹ - Ginette Di Vita Evrard, "Quatre Inscriptions Du Djebel Tarhuna:Le Territoire De Lepsic Magna", *Quaderni Di Archeologia Della Libia*, 10, L'erma Di Bretschneider, Roma, 1979, P70.

BRITANICO MAXIMO GERMANICO MAXIMO
 10 PONTIFICI M(A)XIMO TRIBUNICI(A)E PO POTESTA-
 TIS. XVIII IMP(ERATORI) III CONSUL III
 P(ATRI) P(ATRIAE) P(ROCONSULI) XLIII

الإمبراطور القيصر المؤله سبتيموس سيفيروس بيوس، الذي أخضع العرب والاديابين
 والبراثنيك العظمى وبريطانيا العظمى ابن المؤله ماركوس انطونيوس بيوس الذي اخضع الجرمان
 والسرماثيك حفيد المؤله انطونيوس بيوس حفيد المؤله هادريان حفيد المؤله تراجان. قاهر البرثيين
 وحفيد المؤله نيرفا ماركوس اوريليوس انطونيوس بيوس السعيد اغسطس قاهر البراثنيك العظمى
 وبريطانيا العظمى وجرمانيا العظمى الكاهن المعظم من السلطة التريونية التاسعة عشر الإمبراطور
 للمرة الثالثة القنصل للمرة الرابعة أب الوطن نائب القنصل الميل رقم 43.

* نقش رقم (15): نقش نصب الميل 10 على طريق كيريني بالغراني، يعود لعهد الأجابالوس

(1)

Αὐτοκράτορι Καίσαρι
 Μ(άρκω) Αὐρηλίω [Ἀ[ντω]νεί[ν]]
 Εὐσεβεῖ Εὐτυχεῖ Σεβαστῶ,
 Θεοῦ Ἀντω[νε]ίνο[ν] υἱῶ, Θεοῦ
 5 Σεύηρου ἐγγ[ό]ν[ω], ἀρχιερεῖ [μεγίστῳ],
 δημαρχικῆς ἐξ[ου]σίας, ὑπάτῳ [τὸ δ' ?]
 καὶ Μ(άρκω) Αὐρηλίω Ἀλεξάνδρῳ
 [ἐπιφανεστάτῳ?]
 [Κ]αίσαρι υἱῶ τοῦ κυρίου Σεβα[στοῦ καὶ]
 Ἰουλίᾳ Μαέσῃ Σεβ[α]στῆ μη[τρομήτορι?]
 10 κ[αὶ] Ἰουλίᾳ Κοαιμίδ]ι Σεβασ[τῆ μητρὶ]
 [τοῦ κυρίου Σεβαστοῦ] -----

¹ - Ircyr: M.198.milestone Ircyr 2020.Inslib.kcl.ac.uk.

الإمبراطور ماركوس اوريليوس انتونينوس المخلص السعيد اغسطس ابن المؤله انتونينوس حفيد
المؤله سفيروس الكاهن المعظم من السلطة التريونية، القنصل للمرة الرابعة ماركوس اوريليوس
الاسكندر المشهور بالقيصر ابن اغسطس وجوليا مايسا اغسطس حفيد جوليا سوايمياس اغسطس
ام اغسطس.

* نقش رقم (16): نقش نصب الميل 1 على الطريق الساحلي يعود لعهد ماكسيمينوس

(1)

IMP(ERATOR) CAES(AR) C(AIUS) IULIUS VE-
RUS
MAXIMINUS PIU(S) FELIX
AUG(USTUS) GERMANICUS MA-
XIMUS SARMATICUS MA-
5 XIMUS DACICUS MAXIMUS
TRIBUNICIAE POTESTATIS TER(TIUM)
IMP(ERATOR) V PONTI(FEX) MAXIMUS
ET C(AIUS) IULIUS VERUS MAXIMUS
NOBILISSIMUS CAES(AR) PRIN
10 CEPS IUUENTUTIS GERMANI
CUS MAXIMUS SARMATICUS
MAXIMUS DACICUS MAXI-
MUS PONTES UETU(S)TATE
DELAPSOS ET ITER LONGA IN-
15 IURIA CORRUPTUM RESTITU-
ERUN(T) SUA INFATICABILI
PROUIDENTIA PERUIUM
COMMEANTIBUS

¹ - J.M.Reynolds & J.B.Ward.Perkins, Op Cit, P231.

REDDIDERUNT
20 (MILIA PASSUUM) I

الإمبراطور القيصر جايوس يوليوس فيروس ماكسيمينوس بيوس، السعيد أغسطس أخضع جرمانيا العظمى والسرماطيك العظمى الدشيان العظمى من السلطة التريونية الثالثة للإمبراطور للمرة الخامسة الكاهن المعظم وجايوس يوليوس فيروس ماكسيمينوس، المشهور بالقيصر القائد الشاب اليافع الذي أخضع جرمانيا العظمى والسرماطيك العظمى والدشيان العظمى الذي أقام الجسور عن المنحدرات ورمم الضرر والفساد الذي لحق جزءاً طويلاً من امتداد الطريق بتسخير الجنود، بفضل حسن تدابير الإدارة رمم الطريق ليصبح مناسباً للسفر والمواصلات مسافة الميل 1.

* نقش رقم (17): نقش نصب الميل 57 على الطريق الحدودي، يعود لعهد جورديان الثالث⁽¹⁾.

IMP(ERATOR) CAES(AR) M(ARCUS)
ANTONIUS Go-
RDIANUS PIUS
FELIX AUG(USTUS) PON-
5 TIFEX MAXIMUS
TRIBUNICIAE PO-
TESTATIS BIS P-
ATER PATRIAE
CO(N)S(UL) MIL(IA) P(ASSUUM)
10 N(UMERO) LVII

الإمبراطور القيصر ماركوس انطونيوس جورديان المهيب السعيد اغسطس الكاهن المعظم من السلطة التريونية الثانية أب الوطن القنصل مسافة الميل رقم 57.

¹ - J.M.Reynolds & J.B.Ward.Perkins, Op Cit, P233.

* نقش رقم (18): نقش نصب الميل 82 على طريق طرابلس مزدة، يعود لعهد
جورديان الثالث⁽¹⁾.

IMP(ERATOR) CAISAR M(ARCUS)
ANTONIUS
GORDIANUS
PIUS FELIX
5 AUGUSTUS
MIL(IARIUM) N(UMERO) LXXXII

الإمبراطور القيصر ماركوس انطونيوس جرديان المهيب السعيد اغسطس، الميل رقم 82.

* نقش رقم (19): نقش نصب الميل 10 على طريق كيريني بالغراري، يعود لعهد
فيليب العربي⁽²⁾.

¹-Ibid, P234.

²- Ircyr: M.201.mile X Ircyr 2020.Inslib.kcl.ac.uk.

Imp(erator) Cae[s(ar) M(arcus)
 I]ul(ius)
 Philippus piū[s]
 [Fe]lix inu<i>ctu[s Aug(ustus)]
 [pontifex] m[a-]
 5 ximus [trib(unicia)]
 pot[(estate) co(n)s(ul) proco(n)s(ul)]
 [p(ater)] p(atriae) [et M(arcus)
 Iul(ius)]
 Philippus
 nobilissimus
 10 Caes(ar) co(n)s(ul) Aug(ustus)
 restituerunt
 a Cyrenis
 (vac. 1 line)
 m(ilia) p(assuum) \bar{X}

الإمبراطور القيصر ماركوس يوليوس فيليبوس المهيب السعيد الذي لا يقهر اغسطس الكاهن
 المعظم السلطة الترونية، خلال قنصليته، نائب القنصل، أب الوطن وماركوس يوليوس فيليبوس
 المشهور بالقيصر خلال قنصليته، اغسطس رمم الطريق من كيريني مسافة الميل 10.

* نقش رقم (20): نقش نصب الميل 56 على الطريق الحدودي، يعود لعهد فيليب العربي⁽¹⁾.

IMP(ERATOR) CAIS(AR)
M IVLIVS FILIPUS
PIUS FELIX AVG PO
NTIFEX MAXIMUS
5 TRIBUNICIE POTES
STATE PATER PAT
RIE ET M IVLIUS
PHILIPPVS NOBIL
ISS(I)MVS CESAR
10 FILIVS AVGVSTI
U NOSTRAI U
M P N LVI

الإمبراطور القيصر ماركوس يوليوس فيليبوس المهيب السعيد اغسطس الكاهن المعظم من السلطة التريونية أب الوطن ماركوس يوليوس فيليبوس المشهور بالقيصر ابن اغسطس المسافة بلغت الميل رقم 56.

* نقش رقم (21): نقش نصب الميل 108 على طريق طرابلس مزدة، يعود لعهد جالينوس⁽²⁾.

IMP(ERATORI) CAES(ARI)
P(UBLIO) LICINIO
EGNATIO
GALLIENIO
5 INUICTO
PIO FEL(ICI) AUG(USTO)
PONT(IFICI) MAX(IMO)

¹ - ر.ج. جودتشايد، دراسات ليبية، مرجع سابق، ص 190-191.

² - J.M.Reynolds & J.B.Ward.Perkins, Op Cit, P235.

PAR(THICO) M(AXIMO) GER(MANICO)
T(RIBUNICIA) P(OTESTATE) X CO(N)S(ULI)
10 V P(ATRI) P(ATRIAE) PROC
ONS(ULI)
MIL(IARIUM)

الإمبراطور القيصر بوبليوس ليكينيوس اجناثيوس جالينوس الذي لا يقهر المهيب السعيد
اغسطس الكاهن المعظم اخضع البراثنيك العظمى وجرمانيا العظمى من السلطة التريونية العاشرة
القنصل للمرة الخامسة أب الوطن نائب القنصل الميل.

* نقش رقم (22): نقش نصب الميل 19 على الطريق الساحلي، يعود لعهد جالينوس

(1)

[Imp(eratore) Caes(are) P(ublio) Licinio] Egnatio
Galieno Pio Felice (sic)
[A]ug(usto) Germanico [maximo]
[Dacic]o maxim(o) Pe[rsico maximo]
5 [pontifice maxi]ma tribunic«ic» i(a)e (sic)
potestatis XII imp(eratore) co(n)s(ule) V
p(atre) p(atriae) proco(n)s(ule) et
[Saloni]n[ae] coniugis Galeno (sic)
m(iliarium) XVIII

الإمبراطور القيصر بوبليوس ليكينيوس اجناثيوس جالينوس السعيد اغسطس الذي
اخضع جرمانيا العظمى والدشيان العظمى وشعوب بلاد فارس العظمى الكاهن المعظم من السلطة
التريونية الثانية عشر الإمبراطور القنصل للمرة الخامسة أب الوطن نائب القنصل وربط بلاد الغال
بخليج سالونيك الميل 19.

¹ - Inscriptions of Roman Tripolitania Inslib.ksl.ac.uk.irt 927.

* نقش رقم (23): نقش نصب الميل 53 على الطريق الحدودي، يعود لعهد جالينوس

(1)

Imp(eratori) Caes(ari)
P(ublio) Licinio GENA
Galenio
Pio inuict[o]
5 PIP Aug(usto) Pio
ANMOX Par(thico)
[maximo .. ? ..]
[---]
9 [- - -] IVGRIE (sic)
10 [- - -] ONSAI
m(ilia) p(assuum) LIII

الإمبراطور القيصر بولبيوس ليكينوس اجناثيوس جالينوس المهيب الذي لا يقهر اغسطس

المهيب اخضع البراثنيك العظمى بلغت مسافة الميل 53.

¹ - Inscriptions of Roman Tripolitania.ksl.ac.uk.irt 939.

* نقش رقم (24): نقش نصب الميل 57 على الطريق الحدودي، يعود لعهد
كلاوديوس القوطي⁽¹⁾.

IMP(ERATORI) CAES(ARI)
M AVRELIO
CLAVDIO VIC-
V. TORI AUG
5 TRIBVNIO
ET POTESTATE
PATRIAET P R
RIE M LVII

الإمبراطور القيصر ماركوس أوريليوس كلاوديوس المنتصر اغسطس السلطة التربونية،
أب الوطن الميل 57.

* نقش رقم (25): نقش نصب الميل 82 على طريق طرابلس مزدة، يعود لعهد
أوريليان⁽²⁾.

(PERPET)UO IMPERA
(TO)RI INUICTO IMP-
ERATORI FORTISSI-
MO IMP(ERATORI) L(UCIO) DOMITI-
5 O AURELLIANO P(IO) FEL(ICI)
AUG(USTO) GERMANICO
MAX(IMO) CARPICO MAX(IMO)
CONS(ULI) TER P(ATRI) P(ATRIAE) PROCO-
NSULE
10 M(ILIARIUM(N(UMERO) LXXXII

¹ - ر.ج. جودتشايلد، دراسات ليبية، مرجع سابق، ص. 192.

² - J.M.Reynolds & J.B.Ward.Perkins, Op Cit, P234.

الإمبراطور على الدوام الذي لا يقهر الإمبراطور القوي أو الباسل، الإمبراطور لوكيوس دوميتوس اوريليانوس، المهيب السعيد اغسطس، اخضع جرمانيا العظمى والكاربات العظمى القنصل للمرة الثالثة أب الوطن نائب القنصل، الميل رقم 82.

* نقش رقم (26): نقش نصب عند الميل 106 على طريق طرابلس مزدة، يعود لعهد أوريليان⁽¹⁾.

Imp(erator) Cae-
s(ar) L(ucius) D(o)mit-
ius Aure-
lianus inu-
5 ictus P(ius) F(elix) A
ug(ustus) ponti-
f(ex) max(imus) tri-
b(unicia) pot(estate) !!
mil(iarium)
10 Ç [.. ? ..]

الإمبراطور القيصر لوكيوس دوميتوس اوريليانوس، الذي لا يقهر المهيب السعيد اغسطس الكاهن المعظم من السلطة التريونية الثانية، الميل 100.

¹ - Inscriptions Of Roman Tripolitania. Inslib.kcl.ac.uk.irt. 952.

* نقش رقم (27): نقش نصب الميل 5 على الطريق الساحلي، يعود لعهد تاكيتوس

(1)

IMP(ERATOR) CAE-
SAR M(ARCUS) CLAU-
DIUS TACI-
TUS PIUS
5 FELIX AUG(USTUS)
PONTIFEX
MAXIMUS
TRIBUNICI-
AE POTESTA
10 TAE II CO(N)S(UL)
M(ILIARIUM) V

الإمبراطور القيصر ماركوس كلاوديوس تاكيتوس المهيب السعيد اغسطس الكاهن المعظم

من السلطة التريونية الثانية خلال قنصليته، الميل 5.

* نقش رقم (28): نقش نصب على الطريق الساحلي، يعود لفترة الحكم الرباعي من

عهد دقلديانوس وماكسيميانوس⁽²⁾.

(I)MPP(ERATORIBUS) CAES(ARIBUS) AUR(ELIO)
VA(LERI)O
D(IOCL)E(TI)ANO (P)I(O F)E(L)ICI (IN)VICTO
AUG(USTO)
(I) III (ET) M(A)U(RE)LIO VALER(IO) MAX(IMI)ANI PI(O)
F(ELI)C(I) I(NVI)CT(O) AUG(USTO) III C(O)SS(ULIBUS)

¹ - J.M.Reynolds & J.B.Ward.Perkins, Op Cit, P231.

² - Pierre Salama, "Dechiffrement D'un Milliaire De Lepcis Magna" Op Cit, P40.

الإمبراطور القيصر اوريليو فاليريو دقلديانوس المهيب السعيد الذي لا يقهر اغسطس القنصل للمرة الرابعة ماركوس فاليريو ماكسيميانوس المهيب السعيد الذي لا يقهر اغسطس القنصل للمرة الثالثة.

* نقش رقم (29): نقش نصب الميل 15 على طريق كيريني أبو للونيا، يعود لفترة الحكم الرباعي من عهد دقلديانوس وماكسيميانوس⁽¹⁾.

DD N(N)
DIOCLET(IANO)
E(T) MAXIMIA(NO)
IMPERATORI(BUS)
5 ET CONSTANTIO
ET MAXIMIANO
CAESARI(BUS)
XV

أسيادنا الأباطرة دقلديانوس وماكسيميانوس والقيصرة كونستانتيتوس وماكسيميانوس رقم
الميل 15.

* نقش رقم (30): نقش نصب على طريق كيريني أبو للونيا، يعود لفترة الحكم الرباعي من عهد كونستانتيتوس وماكسيميانوس⁽²⁾.

DD NN
CONS(TA)NTIO
ET MAX(IM)IANO
IMPP (E)T SEVERO
5 ET MAXIMINO
NOBI(L)ISSIMIS

¹ - R.G.Goodchild, "Roman Milestones....." Op Cit, P88.

² - Ibid.

(CAESARIBUS)

أسيادنا الأباطرة كونستانوس وماكسيميانوس والصارم القوي وماكسيميانوس المشهورين

بالقياصرة

* نقش رقم (31): نقش نصب عند الميل 14 على طريق كيريني أبو للونيا، يعود

لعهد قسطنطين⁽¹⁾.

DDD NNN

FL VAL CONSTANTINO

AUG ET

FL CL CONSTANTIO

5 FL VAL CONSTANTIO

NOBB CAESS

أسيادنا فلافيوس فاليريوس قسطنطين اغسطس وفلافيوس كلاوديوس قسطنطين، وفلافيوس

فاليريوس قسطنطين المشهورين بالقياصرة

¹ - R.G. Goodchild, "The Roman Road Of Libya And their Mile-Stones" Op Cit, P171.

Land and Maritime Routes in Libya During The Roman era

By

Rabheen A.Mohammad.M

Supervisor

Prof: Fuaad Hamdi Ben Taher

Abstract

This study aimed to highlight the functional and service role provided by roads and stations established in the targeted area, and follow their paths, whether by examining the land roads and their stations linking the parts of the study area; or those linking the study area with the rest of the ancient world via maritime routes. Moreover, to highlight the renown and development these roads have reached during the specified period of study, as well as reinforcing the significance of the roads built in Libya as a part of the main network of the Roman empire.

The study area included the provinces of Tripoli and Cyrenaica, while the history of the study was limited to the Roman imperial era.

The conclusions state that most of the current main roads follow the same paths that dated back to the classical period during the Greek and Roman eras, furthermore, it has been noted through studying the milestone inscriptions the level of the Roman state's interest in the transportation sector, which was confirmed by the length of time these roads received care and reform, which continued for four centuries.

It's worth mentioning that according to the scarce information available about the study area's navigational routes; which were limited to direct maritime routes connecting it with the main ports of Greece and Italy, Libyan ports did not have special maritime routes linking them to the rest of the ancient world, that is to say, they shared the same sea routes between Greece and Italy and the other Mediterranean ports.



Land and Maritime Routes in Libya During The Roman era

By

Rabheen A.Mohammad.M

Supervisor

Prof: Fuaad Hamdi Ben Taher

**A Thesis submitted in Partial Fulfillment of The Requirement
For Miaster Degree in Classical Archaeology**

University of Benghazi

Faculty of Archaeology

September 2021