

المجلد: 04، العدد: 02 (2020)، ص 21-35

السفينة الحربية القرطاجية

Carthaginian warship

مراد ريغي

جامعة محمد بوضياف بالمسيلة (الجزائر)

Mourad.righi@Univ-msila.dz

المعلومات المقال	الملخص:
<p>تاريخ الارسال: 2020/10/25 تاريخ القبول: 2020/11/10 تاريخ النشر: 2020/12/09</p>	<p>احتلت السفينة الحربية القرطاجية مكانة هامة في مختلف الدراسات التاريخية سواء في الفترة القديمة أو الحديثة والمعاصرة، وانطلاقا من ذلك جاءت هذه الدراسة تهدف إلى معرفة أصولها الأولى وتاريخها، باعتبارها مكونا أساسيا في الجيش القرطاجي، فلا طالما راهنت عليها قرطاج في الحفاظ على كيانها أولا في ظل الأخطار المحدقة بها، وعلى مصالحها الاقتصادية والسياسية ثانيا، وقد أشادت بها المصادر القديمة في المعارك التي باشرها القرطاجيون طيلة حروبهم ضد الإغريق بداية من القرن السادس إلى القرن الثالث قبل الميلاد، وضد الرومان أثناء الحروب البونية التي امتدت من القرن الثالث إلى القرن الثاني قبل الميلاد، كما أشير إلى أنواعها من الوحدات الكبرى التي ضمت السفن الخماسية والرباعية والثلاثية، والوحدات الصغرى والتي منها سفينة الخمسين والثلاثين، وأشير أيضا إلى تطورها اعتمادا على الروايات القديمة وعلى الأبحاث الأثرية، التي قدت لنا معلومات وافرة حول هذا الجهاز، مثلما كان بالنسبة لسفينة مارسالا في سواحل صقلية أثناء الحرب البونية الثانية، وإذا كان هذا التنوع قد أسهم في تنشيط هذه الصناعة وازدهارها، فإن تأطيرها وتنظيمها المحكم من خلال تنوع أطقمها بداية من قائد الجيوش إلى الملاحين، كان له الفضل أيضا في استمرارها ومناستها أعتى القوى البحرية آنذاك. وعلى العموم فقد تبين أن تاريخ السفينة الحربية قد ارتبط بظروف السلم والحرب، فبظهور المنافسة الإغريقية في إفريقيا بات من الضروري تكوين إمبراطورية بحرية لمواجهة مختلف التحديات، فحاربت الفوصيين الإغريق عام 535 ق.م، ثم في القرن الخامس دخلت في صراع محتدم ضد إغريق صقلية على إثر معركة هيميرا 480 ق.م، وواصلت مواجهتها تحرشات طاعة صقلية، حتى ظهور الرومان كقوة بحرية في البحر المتوسط، أين دخلت مرحلة التراجع والتقهقر.</p>
<p>الكلمات المفتاحية:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ قرطاجية ✓ السفينة القرطاجية ✓ الميناء الحربي ✓ مارسالا ✓ عبد ملقرت 	<p>Abstract :</p> <p>The Carthaginian warship occupied an important place in various historical studies, whether in the ancient or modern and contemporary period, and on this basis this study came aimed at knowing its early origins and history, as it is an essential component of the Carthaginian army, so Carthage</p>
<p>Article info</p> <p>Received:25/10/2020 Accepted:10/11/2020 Publication:09/12/2020</p>	

has always bet on it to preserve its existence first, and to face dangers Secondly, she was praised by the ancient sources in the battles that the Carthaginians waged throughout their wars against the Greeks and against the Romans during the Punic Wars. and if this diversity has contributed to the revitalization and prosperity of this industry, Then framing and well-organized by the diversity of its crews from commander of armies to navigators, it was also credited with its continuation. In general, it has been shown that the history of the warship has been linked to conditions of peace and war. With the emergence of the Greek competition in Africa, it became necessary to form a maritime empire to face various challenges, and it fought the Phocaeen Greek in 535 BC, then in the fifth century it entered into a raging struggle against the Greeks of Sicily after a battle. Himera in 480 BC, and continued to face the harassment of the tyrants of Sicily, until the emergence of the Romans as a naval power in the Mediterranean, where it entered the stage of decline and retreat.

Key words:

- ✓ Carthage
- ✓ Carthaginian ship
- ✓ The military port
- ✓ Marsala
- ✓ Hamilcar

. مقدمة:

لابد لإمبراطورية بحرية كانت عاصمة لإفريقيا وسيدة على الحوض الغربي للبحر الأبيض المتوسط، أن تمتلك جيشا بحريا فضلا عن جيشها البري، لمواجهة كل الأخطار المحدقة وحفاظا على مصالحها المنتشرة عبر كل أرجاء العالم القديم، وانطلاقا من ذلك نتساءل حول سر تفوقها في هذا المجال وتبوئها الريادة في البحر الأبيض المتوسط؟ فقد أولت سلطة القرار في قرطاجة اهتماما كبيرا ببناء السفن الحربية والموانئ التي تركز فيها، فضلا عن تزويدها بأطقم محترفة كان لها الفضل في ازدهارها وتطويرها حسب ما تتطلبه ظروف الحرب والسلام.

2. السفينة الحربية

حظيت البحرية بعناية كبيرة عند القرطاجيين، وشكلت لفترة زمنية طويلة مكونا أساسيا في الجيش، فالقرطاجيون كأسلافهم الفينيقيين عرفوا أسرار البحر وقوانين الملاحة، فأصبحوا يعرفون المناطق الخطرة والسواحل المحمية وحتى مواسم العواصف¹، ومن المعلوم أن القرطاجيين اعتمدوا في تنظيم تجارتهم على عقد مجموعة من المعاهدات، كان الهدف منها الحصول على مناطق نفوذ جديدة تسمح بتصريف منتجاتهم وتطوير مجال مبادلاتهم التجارية عبر البحر الأبيض المتوسط، وللحفاظ على التزاماتهم بهذه المعاهدات وتفاديا لعمليات القرصنة البحرية التي كانت سائدة آنذاك، كان عليهم إنشاء قوة عسكرية بحرية تكون سندا قويا للجيش القرطاجي²، الذي أضحى حامي المستعمرات الفينيقية في غرب البحر الأبيض المتوسط.

وقد أشادت الكثير من المصادر القديمة بأهمية البحرية الحربية القرطاجية، ففي المقارنة التي أجراها المؤرخ بوليبيوس³ بين الجيش القرطاجي والجيش الروماني ذكر "كان من الطبيعي أن يمتلك

القرطاجيون سفنا بمواصفات جيدة من حيث التدريب والفعالية، وفي هذا المجال ورثوا [عن الفينيقيين] تقاليدا عريقة، وتفوقوا على الشعوب الأخرى من حيث المعرفة البحرية...". ومع ذلك لا يمكن الجزم بأن هذا الميدان كان حكرا على الفينيقيين والقرطاجيين، بل عرفت شعوب أخرى استعمال السفن الحربية، ففي القرن 12 ق.م ظهرت عند شعوب البحر التي غزت السواحل السورية والفلسطينية وقبرص وكريت حتى دلتا النيل، واستعمل الإغريق أثناء الحركة الاستعمارية السفن الحربية للوصول إلى السرت الكبرى بإفريقيا، ولم تصمت الروايات القديمة عن الإشارة إلى القوة البحرية الأثينية طيلة الفترة الكلاسيكية وخلال الحملة العسكرية التي قادها الإسكندر الأكبر⁴.

وجاءت الإشارة الأولى للبحرية القرطاجية في النصف الثاني من القرن السادس قبل الميلاد من خلال رواية هيرودوت لأحداث معركة أليا Allalia عام 535 ق.م بين القرطاجيين وحلفائهم الأوتروسك ضد الفوصيين الإغريق في جزيرة كورسيكا، حيث سخرت قرطاجة 60 سفينة حربية⁵، كما أشار ديودور الصقلي إلى الاستعمال المكثف للسفينة الحربية القرطاجية طيلة الصراع ضد إغريق صقلية، بداية من معركة هيميرا 480 ق.م بصقلية⁶. لكن وإن كانت الأرقام التي قدمها هذا المؤرخ تبدو مضخمة، فإنها في الوقت نفسه كانت مؤشرا على الريادة القرطاجية في مجال بناء السفن الحربية.

ولم يشكل انهزام قرطاجة في معركة هيميرا 480 ق.م عقبة أمام استمرار مشاريعها البحرية، فقد شهد القرن الخامس قبل الميلاد رحلتين مشهورتين، رحلة حنون نحو سواحل إفريقيا ورحلة هيميلكون نحو أوروبا، كما دخلت قرطاجة مجال الصراع مرة أخرى ضد إغريق صقلية عام 410 ق.م، بفضل ما كانت تمتلكه من قوة بحرية وبرية، فقد حاصر حنبعل مدينة سيلينونت عام 409 ق.م بحوالي 60 سفينة، وأثناء غزوه لأجرجانت عام 406 ق.م أشار ديودور الصقلي إلى استعمال عددا كبيرا من السفن الثلاثية، وعلى إثرها أجبر دونيس الإغريقي على عقد معاهدة سلام مع القرطاجيين عام 405 ق.م⁷، وأيضاً في عهد القائد القرطاجي هيميلكون شكلت السفن الحربية جزءاً من القوة العسكرية القرطاجية في مواصلة المواجهة ضد الإغريق، إذ استطاعت السفن القرطاجية تحطيم سفن دونيس الراسية في ميناء سيراكوزة⁸، ولم تستغني قرطاجة عن سفنها الحربية طيلة عمليات الحصار التي فرضتها على سيراكوزة، في مواجهتها كل من تيموليون وأغاثوكليس وبيروس. أما في الحروب البونية الأولى، فكان على قرطاجة في مواجهة القوة الصاعدة الرومانية، أن توظف كل قدراتها البحرية، فمنذ نشوب الحرب عام 264 ق.م حتى نهايتها 241 ق.م كانت أغلب المعارك تدار بحرا⁹، وحتى في الحروب البونية الثانية والثالثة التي كانت في معظمها برية، سجلت السفينة الحربية القرطاجية حضورها في الميدان.

3. أنواع السفن الحربية

أشارت الروايات الأدبية إلى امتلاك قرطاجة لأنواع متعددة من السفن الحربية في حظيرتها البحرية، وهي تصنف حسب عدد صفوف المجدفين، فمنها ذات الصف الواحد (Monorères)، ومنها متعددة الصفوف (Polyrèmes)، ويرجع هذا التنوع إلى ذلك التطور التقني في مجال صناعة السفن عبر مختلف الورشات، سواء في قرطاجة أو في موانئها الإستراتيجية الأخرى في صقلية وإسبانيا، أو المدن المجاورة لقرطاجة. ويعتقد أنّ النوع الأول خصّ بالفترة العتيقة، والثاني بالفترة الكلاسيكية والهيلينستية، وذلك لا يعني عدم تزامن ظهور هذين النوعين في فترة واحدة. وبالرغم من غياب معلومات أدبية حول السفن ذات الصفين من المجدفين (Diére)، فمن المرجح أنها كانت من بين سفن القرطاجيين، فضلا عن السفينة ذات الصفوف السبعة الهيبتر التي ظهرت في حروب قرطاجة، أما عن السفن التي تكوّن منها الأسطول البحري القرطاجي، فيمكن تقسيمها إلى وحدات بحرية كبرى ووحدات بحرية صغرى¹⁰.

1.3. الوحدات الكبرى

1.1.3. السفينة الخماسية (Pentére)

عرفت بمملكة البحار في الفترة الهيلينستية، ويبلغ طولها 40م وعرضها 6م، مجهزة بخمسة وعشرين من المجاديف¹¹، وزودت هذه السفينة بجسر لتسهيل العبور من خلاله، بالإضافة إلى قلعين مرتفعتين بدقة على مقدمة السفينة ومؤخرتها، ووضعت آلات لرمي الحجارة أو السهام النارية على العدو، كما وضعت في المقدمة رموزا أو تماثيل لآلهة، وفي حالات أخرى تماثيل حيوانات بحرية مثل الدلافين، ربما للإشارة إلى سرعة السفينة، وقد توضع أيضا ملامح وحشية لشيطان وحيوان مفترس بهدف تخويف العدو¹².

ونتيجة لما اكتسبته قرطاجة من تقنيات، شكلت هذه السفينة أهم مكونات الأسطول الحربي القرطاجي، مقابل شعوب البحر المتوسط التي لم تكن تمتلك الخبرة الكافية في هذا المجال، فالمدن الإغريقية في صقلية، لوكري وتارنت، لم تستعمل هذه السفن ولم تمتلك تقنية صناعتها، بالرغم من ظهور هذا النوع من بين سفن القائد الإغريقي دونيس مع بداية القرن الرابع قبل الميلاد، وسبق أن ظهرت أيضا عند الفينيقيين في مدينة صور، كما كانت من بين الأسطول الحربي لأثينا في حروبها التي خاضتها ضد إسبرطا، أو ضد المدن الإغريقية في الحوض الغربي للبحر الأبيض المتوسط إلى غاية 413 ق.م تاريخ انهزامها في صقلية. ومن المرجح أنّ القرطاجيين أخذوا هذا النموذج وأحدثوا عليه تعديلات جديدة لم تكن معروفة عند الشعوب الأخرى، التي سعت بكل شغف الوصول إلى أسرار هذه التقنيات، خاصة خلال الحروب القرطاجية

الرومانية¹³. وأشار المؤرخ بوليبيوس إلى تقدم القرطاجيين عن الرومان في هذا الميدان: "...كان القرطاجيون سادة على البحر... لم تكن للورشات الرومانية أية خبرة في صناعة السفن الخماسية... لأن هذا النوع من السفن لم يكن مستعملا عند الإيطاليين..."¹⁴. ونستنتج من هذا التصريح أن دخول الرومان مجال البحر كان فقط مع بداية الحرب البونية الأولى.

ويبدو من خلال ما قدمته النصوص القديمة أنّ السفن الخماسية كانت على نوعين، منها السريعة ومنها الأقل سرعة، ففي حصار الرومان لمدينة ليليبوم عام 250 ق.م ظهر أكثر من نوع من السفن الخماسية عند القرطاجيين، مثلما تؤكد هذا الاختلاف في السفن من نوع واحد عند مختلف الشعوب التي مارست الملاحة البحرية في القديم، حيث استعملت هذه السفن الحربية في الشحن ونقل الحيوانات كالأحصنة، كما تم إجراء تعديلات عليها حسب الظروف والحاجة¹⁵.

وبينما أشارت الروايات إلى تقليد الرومان السفن القرطاجية الخماسية ودخولهم المنافسة البحرية، أحرز القرطاجيون تفوقا باهرا في معركة دريبانا البحرية عام 249 ق.م، الأمر الذي دفع الرومان إلى بعث مشروع جديد لتطوير سفنهم الحربية، سمح لهم بإنهاء الحرب البونية الأولى لصالحهم إثر معركة إيغات (Eagat) عام 241 ق.م¹⁶.

ورغم خسارة قرطاج في معظم معاركها البحرية خلال الحرب البونية الأولى، إلا أنها لم تستغني عن أسطولها البحري في الحرب البونية الثانية، فقد أشار تيت ليف إلى هذه السفن في حديثه عن استعدادات القائد حنبعل في اسبانيا قبل مغادرته إلى إيطاليا، فبعد ما ترك لصدر بعل فرقا من جيش المشاة والفيلة "قدم له أيضا أسطولا للدفاع على أطراف البحر،...مكون من خمسين سفينة خماسية، واثنيتين رباعيتين، وخمس ثلاثية...."¹⁷.

2.1.3. السفن الرباعية (La Tétrère)

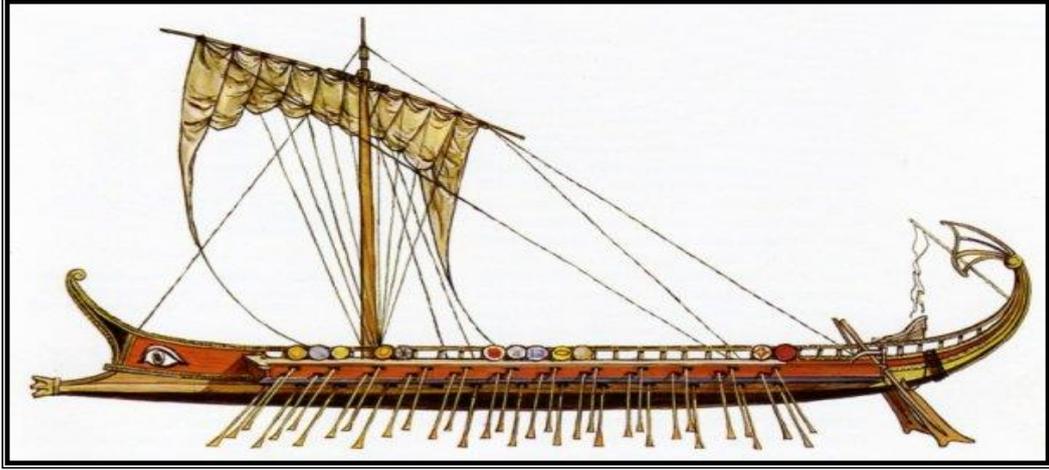
في السفن الرباعية تمّ الرجوع إلى السفن ذات الصف الواحد من المجاديف على كل جانب (Monorères)، لكن مع وجود أربعة مجدفين في كل مجداف، وعلى العموم يوجد في كل سفينة رباعية 25 من المجاديف على كل جانب، ومنه يكون الطاقم مكون من 200 مجدف مع إضافة حوالي 30 بحار¹⁸، وجاءت الإشارة إلى هذه السفن في الحرب البونية الثانية من بين الأسطول الذي بقي في اسبانيا تحت قيادة القائد القرطاجي صدر بعل بعد إخضاع مدينة ساغونت، وقبيل انطلاق الحملة إلى إيطاليا عام 218 ق.م، حيث أشار إليها بوليبيوس: "ترك [جنبل] لأخيه صدر بعل في اسبانيا خمسين سفينة خماسية، واثنيتين رباعيتين وخمس ثلاثية...."¹⁹.

3.1.3. السفن الثلاثية (Trière)

هي سفن ذات ثلاثة صفوف من المجاديف متقاربة، ظلت مكونا رئيسا للأسطول القرطاجي من الفترة الكلاسيكية إلى غاية 146 ق.م تاريخ سقوط قرطاجة، وقد لعبت السفينة الثلاثية دورا بارزا في الحروب الفارسية والبيلوبونيزية، كما كانت للمدن الفينيقية الأربع، جبيل وصيدا وصور وأرواد تقاليد كبيرة في الملاحة البحرية²⁰، وقد أرجعت بعض المصادر استعمالها الأول إلى الفينيقيين، الذين قدموها في معركة سالاميس ضد الإغريق عام 480 ق.م²¹، وتميزت هذه السفينة بمقاسات نموذجية فيصل طولها إلى 35م وعرضها لا يتجاوز 5م - هذه الأبعاد سمحت لميناء قرطاجة استيعاب عدد كبير من هذا النوع - على كل جانب من السفينة توجد ثلاثة صفوف من المجدفين فوق بعضها البعض، الصف الأول والثالث فوق بعضهما، أما الصف الثاني على الجانب لوحده، أما طاقمها فيتكون من 170 مجدف موزعون على ثلاثة صفوف، وتصل سرعة السفينة القصوى 5 عقد (9 كلم /سا)، وعند استعمال الشراع تصل سرعتها إلى 11 أو 13 كلم في الساعة، مع العلم أنّ استعمال الشراع من دون مجاديف يقلل من سرعتها لتصبح لا تتجاوز 3 عقد (5,5 كلم / سا)²².

وعن ظهور السفينة الثلاثية في الحروب التي خاضها القرطاجيون، فقد أشار إليها ديودور الصقلي من ضمن الأسطول القرطاجي طيلة الفترة الكلاسيكية، فكانت مثلا من بين السفن التي استعملتها خلال الحصار الأول الذي فرضته قرطاجة على مدينة سيراكوزة عام 396 ق.م، والتي فقدت على إثرها 40 سفينة خماسية وبعض السفن الثلاثية²³. ومن دون شك باتت قرطاجة تعتمد على هذه السفن طيلة حروبها ضد الرومان، ففي ثورة المرتزقة جعلها القائد حنون جزءا من جيشه مع سفينة الخمسين (Pentécontor)²⁴، كما أشار إليها تيت ليف في الجيش القرطاجي إثر الاستعدادات التي باشرها القائد حنبعل في إسبانيا بعد إخضاعه مدينة ساغونت وقبيل انطلاقة نحو إيطاليا²⁵، وعرفت هذه السفن بفعالية عالية في المعارك لخفتها وسرعتها الكبيرة.

ويمكننا القول أنه رغم ندرة المصادر المادية المباشرة، فإنّ ما توفر من نصوص جعلنا نقف على حقيقة التطور الذي شهدته السفينة القرطاجية المتعددة المجاديف عبر العصور، ومنها الثلاثية، ذلك ما سمح لقرطاجة أن تظهر كقوة بحرية في الحوض الغربي للمتوسط طيلة القرن الرابع قبل الميلاد والنصف الأول من القرن الثالث قبل الميلاد، وحتى بعد 241 ق.م تأكد وجود السفينة الثلاثية ضمن الأسطول القرطاجي، كما دلت على ذلك الأبحاث الأثرية²⁶.



مصدر الصورة:1: Bartoloni(Piero), « la marine

et les ports puniques », Carthage: maîtresse de la Méditerranée, capitale de l'Afrique (IXe siècle avant J.-C. - XIIIe siècle), Agence d e Mise en Valeur du Patrimoine et de Promotion Culturelle, Tunisie ,2018,p135.

2.3. الوحدات الصغرى

1.2.3. سفينة الخمسين (Pontècontor)

من أهم السفن التي زودت الأسطول البحري القرطاجي في الفترة العتيقة، ظهرت هذه السفن في معركة أليا عام 535 ق.م ضد الفوصيين الإغريق، في إطار حفاظ قرطاجة على مصالحها في البحر التيراني²⁷. ويرى بعض المؤرخين أنّ سفينة الخمسين كانت حاضرة طيلة حملاتها العسكرية من مالخوص وماغون، و صدر بعل إلى عبد ملقرت في صقلية وسردينيا وإفريقيا، أي من منتصف القرن السادس، وبفضلها دخلت قرطاجة الملاحة البحرية لمسافات بعيدة، فحنون القرطاجي دار حول أعمدة هرقل ب 60 سفينة من نوع البونتكونتور، كان عليها عدد كبير من الأفراد إضافة إلى مؤن وعتاد²⁸.

ويبلغ طول السفينة حوالي 30م وعرضها أقل من 5م، لها عارضة وسارية وشرع، أما عدد المجدفين، فعلى كل جانب 24 مجدفا، إضافة إلى اثنين مهامهما الإشراف على الدفة في السفينة، وبينما يوجد قائد مكلف بالتسيير في المؤخرة، يوجد في المقدمة ضابطا آخر مع طاقم مكون من 30 بحار، وبين المجدفين الموجودين على اليسار واليمين، يوجد جسر يسهل الاتصال بين مقدمة السفينة ومؤخرتها²⁹.

2.2.3. سفينة الثلاثين مجدف:(Triackontore)

إذا كانت المصادر القديمة قد قدمت لنا معلومات وافرة حول سفينة الخمسين مجدف، فإن المعلومات حول سفينة الثلاثين تكاد تكون غير متوفرة، ماعدا عند ديودور الصقلي³⁰ الذي تفرد بذكرها خلال الصراع الذي جمع القرطاجيين بإغريق صقلية، خلال الحملة التي شنّها القائد الإغريقي أغاثوكليس عام 310

ق.م على إفريقيا، أما سفينة العشرين مجدف الإيكسور (Eikosore) فكانت حاضرة في الحروب التي شهدتها منطقة البحر الأبيض المتوسط منذ زمن بعيد، كما شاع استعمالها في عمليات القرصنة. وعلى العموم تميزت السفينة باتساعها ما يسمح في بعض الظروف إلى وضع ثلاثة صفوف، ومنه يمكن الانتقال من الثنائية إلى الثلاثية (Trière)، ومن الرباعية (Tétrère) إلى الخماسية، وغالبا ما تكون السفن الحربية القرطاجية مصحوبة بقوارب صغيرة هدفها الأساسي متابعة جنود العدو والتدخل السريع لإنجاد السفن التي تتعرض للخطر³¹.

4. سفينة مارسالا Marsala

تعتبر المستكشفة هنور فروست (Honor frost) أول من تحدثت عن سفينة مارسالا مؤكدة على تأخر الرومان في صناعة السفن الحربية، ومبرزة في الوقت نفسه دور السفينة القرطاجية في بعث هذا النوع من الصناعة³²، مثلما ورد في نص بوليب "صنع الرومان 200 سفينة خلال سنة، بعد تقليدهم سفينة حنبعل الرودي"³³.

وقد عثر فريق الاستكشاف على مجموعة من حطام سفن مغمورة تحت الرمال بالشاطئ الغربي من جزيرة صقلية، ما يوحي بوجود علاقة بين هذه السفينة والمواجهة البحرية الأخيرة في الحرب البونية الأولى بإيغات عام 241 ق.م، ذلك ما تأكد فعلا بعد الفحص الدقيق الذي قام به فريق الاستكشاف، مع وجود أحرف على بعض القطع من هيكل السفينة³⁴. وأتاحت بقايا سفينة مارسالا فرصة الاطلاع الدقيق على تقنية بناء السفن في الورشات القرطاجية، وعلى قدرة القرطاجيين على استغلال مختلف المواد المستعملة في هذا النوع من الصناعات³⁵. وقد تمّ بناء هذه السفن بإتقان وبطريقة سريعة، ففي النجارة استعمل الخشب الخفيف، وصنعت بالترتيب مختلف القطع المكونة للسفينة، مع وسمها برموز أو أحرف بهدف تسهيل تركيبها في ورشات أخرى خاصة بهذه العملية، فمن خلال هذه الرموز يستطيع العمال وضع العارضة ثم الهيكل، ويقومون بتثبيت كل الألواح المكونة لهذا الهيكل من خلال مسامير³⁶، وهذا ما جعل أمر تقليدها سهلا عند الرومان.



ركام سفينة مارسالا

et les ports puniques », Carthage: maîtresse de la Méditerranée, capitale de l'Afrique (IXe siècle avant J.-C. - XIIIe siècle), Agence d e Mise en Valeur du Patrimoine et de Promotion Culturelle, Tunisie ,1918,p135.

5. الميناء الحربي

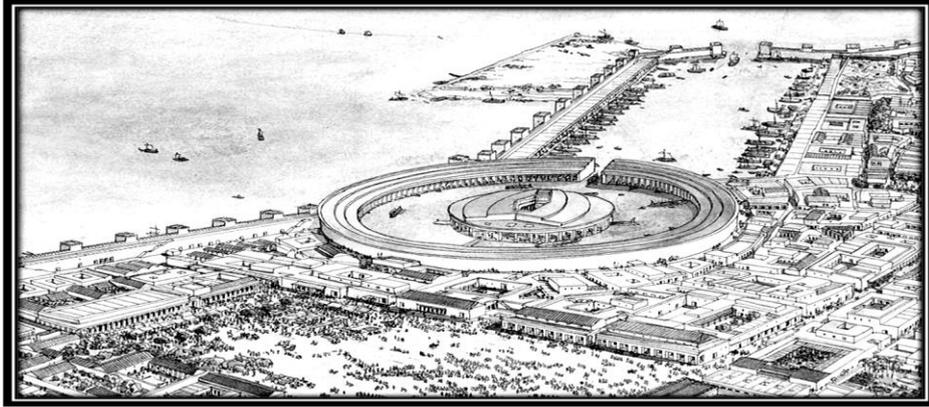
تحتاج السفينة إلى الموانئ لإنزال البحارة أو السلع بعد عودتها من أداء مهامها، كما هي في حاجة إلى مختلف المحطات (الإسكالات) التي تمر بها، سواء للتموين وتغيير طاقم السفينة أو للراحة، أو لإحداث بعض الإصلاحات عليها، وليس بالضرورة أن تكون هذه المحطات موانئ حربية مخصصة فقط للسفن الحربية. وبذلك يكون المفهوم الواسع للميناء الحربي هو ميناء تنطلق منه وترسو فيه السفن، بانتظام وبغير انتظام، فكل المعلومات الأدبية والأثرية حول الميناء الذي ترتاده السفن الحربية لا ترتبط بوجود قاعدة بحرية دائمة مع بنية تحتية خاصة بالبحرية الحربية.

ومنه يمكن القول أن القرطاجيين لم يحصروا نشاطهم البحري في موانئهم الرئيسية، بل حاولوا استغلال كل الموانئ المتنوعة التي يمكنها أن تفي بما يتطلبه كل نشاط بحري، سواء كان مدنيا أو عسكريا³⁷. ولضمان مرسى آمن للسفن من تقلبات المناخ وعواصف البحر وهيجان الأمواج، كان يجب دراسة المواقع بكل عناية، واستغلال كل الظروف الطبيعية، ومنه وقع اختيار الفينيقيين والقرطاجيين على عدة موانئ، منها الموانئ المحمية بالرؤوس البحرية، والمحمية بجزر شاطئية، وأخرى موجودة على مصبات الأنهار، والمرافئ الاصطناعية³⁸، وقد أشارت الروايات الأدبية والأبحاث الأثرية إلى وجود موانئ ومحطات بحرية قرطاجية كانت تركز فيها السفن، عبر مختلف مناطق الحوض الغربي للبحر المتوسط في إفريقيا وصقلية وإسبانيا وسردينيا، ففي إسبانيا نجد قانس وقرطاجنة، ونورا (Nora) وسيلسي (Sulsi) في سردينيا، وسيغا وهيبوداريوس وأوتيكا وإسبيس وحضرموت وثابسوس ولبدة الكبرى في إفريقيا³⁹، وقد شكلت جميع هذه المحطات الشبكة المينائية التي أسست لها قرطاجنة والتي أهلت أسطولها البحري العسكري ليؤمن لها السيادة في البحر الأبيض المتوسط .

أما عن وصف ميناء قرطاجنة الحربي فيعود إلى الحرب البونية الأخيرة، وجاء المؤرخ دوكريه مترجما نص أبيان فقال: "كانت موانئ قرطاجنة معدة تمكن المراكب العبور من حوض إلى آخر، ندخلها من البحر عبر ممر مائي يصل عرضه إلى سبعين قدم (حوالي 21 متر)، والذي كان يغلق بسلاسل من حديد، فالميناء الأول الخاص بالتجار كان مجهزا بحبال كثيرة ومتنوعة. تتوسط الميناء الداخلي جزيرة، وتحيط بالجزيرة والميناء أرصفة كبرى، وتتواجد على طول هذه الأرصفة عنابر هيئت لتحتضن 220 مركب، وتعلوا هذه العنابر مخازن لتجهيز السفن. يرتفع أمام كل عنبر عمودان أيونيان يعطيان

لدائرة الميناء والجزيرة شكل رواق، وقد تمّ بناء محل للأدميرال على الجزيرة للتسيير والمراقبة. وتوجد الجزيرة قبالة المدخل وهي شديدة الارتفاع، بحيث يمكن للأدميرال أن يرى ما يدور في البحر، في حين يصعب على القادمين من العرض تفحص ما يدور داخل الميناء، وحتى بالنسبة للتجار الداخلين على مراكبهم فلا يمكنهم رؤية دور الصناعة إذ يحيط بها سوران وأبواب يمر عبرها التجار من الميناء الأول إلى المدينة دون حاجة لعبور بالترسانات" ⁴⁰.

ومن دون شك الميناء المستطيل الذي أشار إليه أبيان هو الميناء التجاري، والميناء الدائري هو الميناء الحربي، وقد اتفق الأثريون على أن كلمة كوثون (Cothon) تعني حوض ميناء محفور يتصل مع البحر عبر قناة، طول الميناء التجاري 400 متر وعرضه 150م، أما عمقه فحوالي 2 متر، أما الميناء الحربي فقطره 325 متر ويعمق 2 متر، تم حفره في منتصف القرن الثاني قبل الميلاد، تصل بين الميناءين قناة مازالت آثارها باقية في القرن التاسع عشر ميلادي ⁴¹.



مخطط 1: الميناء التجاري والميناء الحربي

المصدر: p36, Alif, 2010, Fantar ,Carthage La Cité Punique

6. التكتيك البحري

لمواجهة الأعداء وفرض الحصار وتأمين الطرق التجارية، يجب توفير سفن حربية فعّالة وتكتيك يصاحب كل عملية بحرية، فقد عرفت قرطاجة بعمليات نوعية في كل مراحل صراعها ضد الإغريق والرومان، إذ دائماً ما كان الهدف الأول من المعركة هو تدمير سفن الخصم، وكانت المعارك تدار في أماكن قريبة من الشاطئ لسهولة الاتصال بالبحر، وتوفير فرص نجاة أكبر للطاقم، وقد ارتبطت هذه العمليات بوضعية سفن العدو، فإذا توفرت مساحة كبيرة بينها، تقوم السفينة القرطاجية بالدخول بينها وتحطم الهيكل بمهماز، أما إذا كانت المساحة ضيقة فحينها تنزلق السفينة القرطاجية إلى الوراء وتتحرف إلى الجانب لتضرب مؤخرة السفينة (كوتلها) ⁴².

وأشارت المصادر القديمة إلى مؤهلات بعض القادة القرطاجيين في إدارة المعارك وفي تأمين الطرق البحرية، من خلال الحيل التي طبقوها، فذكر بوليبيوس أن القائد القرطاجي هيميلكون عندما قرر الانتقال من ليبيا إلى صقلية، كتب إلى ضباط السفن عن مقصد السفن، لكنه أمرهم بعدم فتح الكتاب إلا في حالة تعرض السفينة للعواصف وابتعادها عن السفن الأخرى التي كان هو في مقدمتها، وكان الهدف من هذه الحيلة تجنب وصول الخبر إلى الأعداء⁴³.

ويشير ديودور الصقلي بالعملية قامت بها 10 سفن قرطاجية في زمن قياسي لتحتطم السفن الراسية في ميناء سيراكوزة ليلا، والرجوع إلى قرطاج فقال " بعشرة سفن ثلاثية أعطى [هيميلكون] أمر الاتجاه بسرعة إلى سيراكوزة ، والدخول ليلا إلى مينائها وتحتطم كل السفن التي تركت في الميناء، وأراد هيميلكون أن يحدث تحولا لصالحه وأن يجبر دونيس إرسال جزء من سفنه إلى سيراكوزة ، نفذ [مسؤول العملية] بدقة الأوامر التي تلقاها ، ودخل الميناء ليلا في الميناء السيراكوزي بدون أن يشعر أحد بذلك ، وهاجم بشكل غير متوقع السفن التي كانت راسية، وألحق بها ضررا بسبب الضربات، وبعد أن أغرق معظمها رجع إلى قرطاجة"⁴⁴ وفي الحروب البونية بين القرطاجيين والرومان قام حنبعل الرودي Hannibal Le Rhodien بمهمة صعبة بهدف إفشال الحصار الروماني لمدينة ليليبوم عام 250 ق.م، متحديا مختلف الصعوبات التي واجهته، منها الطبيعية كقوة الرياح والأمواج وتحصينات الرومان حول فتحة ميناء المدينة، فبعد تجاوزه كل الصعوبات دخل الميناء، وخرج منه بطريقة مذهلة مرعبا القوات الرومانية⁴⁵.

7. التأطير

نتيجة لأهمية السفينة عند القرطاجيين كان من الطبيعي أن تخضع القيادة في الجيش البحري القرطاجي إلى أعلى سلطة في الدولة، التي يرجع إليها أمر إعلان الحرب وبناء السفن وتوظيف الضباط، وكل ما يتعلق بالطاقم التقني للسفينة، فضلا عن تجنيد مشاة البحرية⁴⁶، ففي اسبانيا وقبيل الحملة إلى إيطاليا، أشرفت قرطاجة على تنظيم الجيش والسفن الحربية التي كانت تمتلكها - في اسبانيا - حيث ترك القائد حنبعل إلى صدر بعل سفنا خماسية، وسفنا رباعية وثلاثية، بالإضافة إلى الجيش البري⁴⁷.

والظاهر أنّ القائد في الجيش القرطاجي كان يشرف على الجيش البري والبحري على السواء، ذلك ما أشارت إليه المصادر القديمة في كثير من المناسبات، ومنه يبدو أن قرطاجة قد أولت اهتماما كبيرا بالبحرية وتنظيمها، من خلال تكوين طاقم متكامل تختلف فيه الرتب العسكرية، بما تستدعيه ظروف الحرب، وقد شمل هذا الطاقم الرتب الآتية:

1.7. قائد الجيوش القرطاجية (Le stratège)

هو المشرف الأعلى على كل الشؤون العسكرية، بما في ذلك العمليات العسكرية التي يقوم بها الجيش برا وبحرا، وعلى كل الوسائل الحربية، وظهرت هذه الرتبة العسكرية في مختلف المدن الإغريقية، وكان هذا القائد يتمتع بمكانة مفضلة في حياة المدينة، ويقع اختياره لمكانته الاجتماعية⁴⁸، وأشارت المصادر القديمة إلى قائد الجيوش القرطاجية في مختلف المواجهات التي خاضها القرطاجيون منذ 480 ق.م، فورد اسم عبد ملقرت كقائد للجيوش القرطاجية في المعركة التي جمعت القرطاجيين والإغريق عام 480 ق.م، وهيميلكون قائدا للقوات البرية والبحرية، حين كان يشرف على أسطول بحري مكون من 100 سفينة لصد تحرشات دونيس عام 398 ق.م⁴⁹، وقد ظهرت القيادة العسكرية في الكتابات اللاتينية بأسماء متعددة منها إمبراطور، ديكتاتور، ملك⁵⁰، كما لم تصمت المصادر القديمة عن ذكرها طيلة الحروب التي خاضتها قرطاج في إفريقيا و اسبانيا وصقلية.

ويمكن الإشارة إلى أنّ لقب القائد الأعلى للجيش قد تقسمه مجموعة من الأفراد، ففي النصف الثاني من القرن الرابع قبل الميلاد أثناء الصراع الذي دار بين سيراكوزة وقرطاج، كلف عبد ملقرت و صدر بعل بمهمة الانتقال إلى صقلية للدفاع عن المقاطعات الحليفة من السيكان والصقل، أمام تحرشات القائد الكورنثي تيموليون، وقد لا يشرف هذا القائد على الأسطول البحري، فبينما كان عبد ملقرت قائد القوات القرطاجية متحصنا في بانورم مركز القيادة البحرية القرطاجية في صقلية، قاد حنبعل العمليات العسكرية ضد الرومان في معركة ميليس عام 260 ق.م، وهذا ما يشير إلى وجود بعض الضباط الذين استلموا بعض المهام العليا في البحرية القرطاجية⁵¹.

2.7. قائد الأسطول الحربي (Le navarque)

أشارت إليه المصادر باسم Navarchos، ويعمل هذا القائد تحت إشراف قائد القوات البحرية والبرية (Stratège)، وهو الذي يكلف بأداء بعض المهام التي تدخل في إطار تنظيم الجهود بين مختلف القيادات، خاصة في ظروف الحرب، وجاءت الإشارة إلى كثير من قادة الأساطيل Navarques خلال حروب القرطاجيين ضد الإغريق والرومان، فقد كلف هيميلكون قائد القوات البرية والبحرية، حنون كقائد للأسطول الحربي⁵².

3.7. المسير (Le Triérarque)

ظهرت هذه الرتبة عند الإغريق، ومن مهامه تجهيز السفن وصيانتها، وهو من بين الضباط في البحرية الحربية في العالم القديم، وجاءت الإشارة إليه عند القرطاجيين في الفترة الهيلنستية وفي الحروب

السفينة الحربية القرطاجية

البونية الأولى، حيث ذكرت المصادر أن القائد حنبعل اصطحب معه عددا من الضباط برتبة (Triérarque) خلال حملته التي شنّها على سردينيا، وكذلك في ليليبيوم عندما تم تكليف حنبعل بن عبد ملقرت لنجدة القرطاجيين المحاصرين في المدينة من قبل الجيش الروماني عام 250 ق.م.⁵³

4.7. الضباط

إضافة إلى الرتب السابقة وجد من بين الضباط في السفينة الحربية القرطاجية، المشرف على قيادة السفينة وتوجيهها (Kybernétés)، فكثير ما يشار إليه باعتباره تقنيا له خبرة في تنظيم السفينة وسيرها، ففي معركة دريبانا عام 249 ق.م بين القرطاجيين والرومان ظهر هذا الضابط من ضمن طاقم التأيير في الأسطول القرطاجي، كما ظهرت أسماء أخرى من الضباط، وهو ما ذكرته المصادر الإغريقية والرومانية⁵⁴.

5.7. الملاحون

ظهر الملاحون إلى جانب الضباط على السفينة الحربية القرطاجية، ومنهم من كلف بمهمة التجديف، وعادة ما كانوا يوظفون من قرطاجية ومن المدن البونية الأخرى، وهذا لم يمنع من إدراج هذه الفئة من خارج المدن البونية، فقد جند المرتزقة من قبل آل برقة في اسبانيا وفي جزيرة مينورق (Minorque) من بين جزر البيليار، وبين 205-204 ق.م أشارت المصادر القديمة إلى شراء القائد صدر بعل ما يقارب 5000 عبد بغرض العمل كمجدفين في السفن القرطاجية⁵⁵، وكان يوجد على السفينة الثلاثية 200 فرد من الجدّافين، وعلى السفينة الخماسية حوالي 300 فرد. فمثلا مجموعة مكونة من 20 سفينة ثلاثية، و 60 خماسية و 20 من سفينة الخمسين، تحتاج إلى حوالي 24000 فرد⁵⁶.

عندما نتتبع تاريخ هذه البحرية، يتضح لنا أنها مرت بمراحل هامة، فلم تدخل مجال الصراع حين كانت المصالح الفينيقية والقرطاجية محفوظة في البحر الأبيض المتوسط، وبظهور الخطر الإغريقي بحلول القرن السادس، واجهت الفوصيين عام 535 ق.م، ثم في القرن الخامس دخلت الصراع المحتدم ضد الإغريق، لاسيما منذ معركة هيميرا عام 480 ق.م، وواصلت هذه البحرية دورها في الحفاظ على المقاطعات القرطاجية في صقلية وإفريقيا، فخاضت حروبا ضد طغاة صقلية، دونيس، تيموليون، اغاثوكليس وبيروس، وبنشوب الحروب البونية 264-146 ق.م بدأت تشهد تراجعا وتقهقرا، أمام التفوق البحري الروماني.

8. خاتمة:

من الواضح إذن أن قرطاجية كغيرها من الشعوب القديمة لم تدّخر جهدا في تكوين جيش بري وبحري ترافقه سفينة حربية قوية، في ظل ظروف كانت تعيشها منطقة الحوض الغربي للبحر الأبيض المتوسط،

مستفيدة بما ورثته عن الفينيقيين ومن خبرات الشعوب الشرقية، فظلت تراهن عليه في الحفاظ على وجودها من ناحية، وعلى مصالحتها في البحر الأبيض المتوسط أمام القوى الكبرى المنافسة من ناحية أخرى، وبه خاضت صراعا ضد الإغريق والرومان امتد من القرن السادس إلى القرن الثاني قبل الميلاد، حينها تغيرت موازين القوى لصالح الرومان، وأضحت بلاد المغرب القديم من ضمن مشاريع روما التوسعية.

الهوامش:

- 1- Gsell (S.), **Histoire Ancienne de L'Afrique du nord**, T II, Hachette, Paris, 1918, p452.
- 2- Lancel (S), **Carthage**, Fayard, 1992, p142.
- 3- Polybe, **Histoire**, Trad: Felix Bouchot, T I, Charpentier, Libraire-Éditeur, Paris, 1847, VI, 52.
- 4- Barkaoui, (A), **La Marine Carthaginoise : approche des activités militaires des Carthaginois sur mer depuis les origines jusqu'en 146 av.j-c**, L'or du Temps, 2003, p 74.
- 5- Hérodote, **Histoires**, Trad : Larcher, Charpentier Libraire, 1850, I, 165-166.
- 6- Diodore de Sicile, **Bibliothèque Historique**, Trad: Ferd Hoefler, Charpentier, Paris, 1848, XI, 20-24.
- 7- Ibid, III, 56-114.
- 8- Ibid, XIV, 49.
- 9- Polybe, Op. Cit, I, 1-65.
- 10- Barkaoui, (A), Op Cit, pp 238-243.
- 11- Bartoloni, (P), « **Navires et Navigation** », La Civilisation Phénicienne et Punique, Manuel de recherche, Brill, New York, 1995, p 288.
- 12- Ibid, p289.
- 13- Fantar, (M), Carthage: approche d'une civilisation, TII, Alif, pp122-123.
- 14- Polybe, Op .Cit, I, 20.
- 15- Barkaoui, (A), Op .Cit, pp 252-253.
- 16- Polybe, Op .Cit, I, 61.
- 17- Tite Live, **Histoire Romaine**, Trad : Nisard, Firmin Didot frères Paris, XXI, 22, 1864.
- 18- Bartoloni , Op.Cit, p 288.
- 19- Polybe, III, 33.
- 20- Casson (Lionel), **Ships and Seamanship in The Ancient World**, The Johns Hopkins University Press, London, 1995, pp77- 94.
- 21- Barkaoui, Op .Cit, p168.
- 22- Bartoloni (P) « **Carthage et le contrôle de la mer** », les phéniciens en algérie les voies des commerce entre la Méditerranée et l'Afrique noire, Ministère de la Culture, Algérie, 2011, pp62-63.
- 23- Diodore, Op.Cit, XIV, 73
- 24- Polybe, Op.Cit, I, 73.
- 25- Polybe, Op.Cit, III, 3; Tite Live, Op.Cit, XXI, 22.
- 26- Barkaoui, Op.Cit, p272.
- 27- Hérodote, Op.Cit, I, 166.
- 28- Barkaoui, Op.Cit, pp276-278.
- 29- Bartoloni , Carthage. ..., p 60.
- 30- Diodore, Op.Cit, XX, 16.
- 31- Barkaoui, Op.Cit, pp282-284.
- 32- Frost, (H) 1989, « **the Prefabricated Punic Warship** », Studia Phoenicia X Punic War, pp127-135.
- 33- Polybe, Op.Cit, I, 59.
- 34- Frost, Op.Cit, pp127-128.
- 35- Lancel (S), Carthage, Fayard, 1992, pp 147-149.
- 36- Le bohec (Y), 1996, **Histoire Militaire Des Guerres puniques**, Édition du Rocher, 1996, p54.

- 37- Barkaoui,1999, « **Le réseau portuaire africain exploité par la flotte de guerre Carthaginoise Etude préliminaire** », Actes du Colloque Histoire des Fortifications en Tunisie ,4,5 Et 6 Octobre,1999, Tunisie ,p23.
- 38- Orfali, (M k), « **Les ports phénico-punique en Algérie**», les phéniciens en algérie les voies des commerce entre la Méditerranée et l’Afrique noire,Ministre de la Culture,Algérie, p70.
- 39- Barkaoui,LaMarine...,p 151.
- 40- Decret (F),1977,**Carthage ou L’empire de La mer**, Edition du Seuil,Paris,1977,p65.
- 41- Carayon (N), « **Le Cothon ou port artificiel creusé. Essai de définition** » Méditerranée, 2005, p7.
- 42- Bartoloni,Navires..., p289.
- 43-Polyen ,**Ruses de guerres** ,Trad : Perrot d'Ablancourt,Administration, place de La bourse,Paris, 1840, Livre 5,Chap,10,2.
- 44- Diodore,Op .Cit,XIV,49
- 45- Polybe,Op .Cit,I, 46- 47.
- 46- Barkaoui, Op .Cit,p211.
- 47- Polybe, Op .Cit, I,20-21.III,33.
- 48- Mossé (C) ,**Dictionnaire de La Civilisation Grecque** ,Editions Complexe, 1998,p457.
- 49- Diodore, Op Cit,XI,20-24 ; XIV,50 .
- 50- Gsell, Op .Cit,T II,p188.
- 51- Barkaoui, La Marine ...,p p 222-223.
- 52- Ibid,p 223.
- 53- Ibid,p 224.
- 54- Ibid, p225.
- 55- Fantar, Op.Cit, p125.
- 56- Gsell, Op .Cit, p449.