

DOI: 10.54240/2318-014-001-001

السفينة الحربية القرطاجية: دراسة من خلال المصادر The Carthaginian Warship: A Study through Sources

صص 9- 27

اسم ولقب المؤلف المرسل: حسين بن طيبة- Hocine Bentaiba

الدرجة والعنوان المهني: طالب دكتوراه في التاريخ والحضارات القديمة- باحث في مختبر المخطوطات- جامعة لجزائر 2 - بوزريعة- الجزائر / البريد الإلكتروني: hocine.bentaiba@univ-alger2.dz

[alger2.dz](mailto:hocine.bentaiba@univ-alger2.dz)

اسم ولقب المؤلف الثاني: ويزة آيت عمارة- Ouiza ait Amara

الدرجة والعنوان المهني: أستاذ التعليم العالي- جامعة الجزائر 2- بوزريعة - الجزائر.

البريد الإلكتروني: ouiza.aitamara@univ-alger2.dz

تاريخ استقبال المقال: 2023/12/01 تاريخ المراجعة: 2024/01/07. تاريخ القبول: 2024/02/16

الملخص: يقع البحر الأبيض المتوسط بين قارات العالم القديم الثلاث، تتخلله عدة جزر كصقلية ومضائق كمضيق مسينا، بالإضافة إلى هدوء مياهه وتعاريج سواحلها التي تشكل مرفئ طبيعية ملائمة لرسو السفن وإبحارها. يعتبر قاع هذا البحر مكانا حافلا بالسفن وحطامها وحمولاتها، سواء تلك التي غرقت بالعواصف والأعطاب، أو التي أغرقت عن طريق القرصنة أو المعارك البحرية، لا سيما القرطاجية منها، باعتبار أن القرطاجيين أمة بحرية، إذ تناولت المصادر القديمة الأسطول البحري القرطاجي، لكنها لم تأت بتفصيل واف عن السفينة القرطاجية.

في هذا المقال سنحاول التعرض للسفينة الحربية القرطاجية، باعتبارها عنصرا أساسيا في الجيش القرطاجي، وما أضافه القرطاجيون للصناعة البحرية الحربية القديمة، استنادا لحطام سفينة مرسالا القرطاجية التي عثر عليها بجزيرة صقلية.

الكلمات المفتاحية: البحر الأبيض المتوسط، المصادر الأدبية والمادية، المعارك البحرية، السفينة الحربية القرطاجية، حطام سفينة مرسالا.

Abstract: The Mediterranean Sea is located between the three continents of the ancient world, interspersed with several islands such as Sicily and straits such as the Strait of Messina, in

addition to the calmness of its waters and the meandering of its coasts, which constitute natural harbors suitable for docking and sailing ships. The bottom of this sea is a place full of ships and their wreckage and cargo, whether those that sank in storms and malfunctions, or that were sunk by piracy or Naval battles, especially the Carthaginian ones, given that the Carthaginians are a maritime nation, as the ancient sources dealt with the Carthaginian naval fleet, but they did not come in detail. Ove about the Carthaginian ship.

In this article, we will try to expose the Carthaginian warship, as an essential component of the Carthaginian army, and what the Carthaginians added to the ancient naval war industry, based on the wreck of the Carthaginian Marsala ship that was found on the island of Sicily.

Keywords: Mediterranean sea, Literary and materialistic sources, Naval battles, Carthaginian warship , Marsala ship wreck

مقدمة: تحتل السفينة القرطاجية مكانة محورية في الأسطول الحربي والجيش القرطاجي، فهي سر التفوق في الحروب البحرية التي خاضتها قرطاجة خلال وجودها، وهذا بشهادة المصادر الكلاسيكية وحتى الدينية.

هذه السفينة مكنت القرطاجيين من اختراق البحر الأبيض المتوسط، وخوض الحروب ضد الإغريق من القرن السادس ق.م حتى القرن الثالث ق.م، ثم ضد الرومان من القرن الثالث ق.م إلى القرن الثاني ق.م.

وثقت المصادر القديمة معلومات معتبرة عن هذه المراكب، كالمعارك التي خاضها الأسطول القرطاجي وغيرها، غير أنها لم تزودنا بما يكفي فيما يخص تقنيات بناء سفنه، لكن حطام سفينة مارسالا كشف ما لم تتطرق له هذه المصادر .

ففي خضم هذا البحث، سوف نتطرق لبعض المصادر "الأدبية والمادية" التي تناولت السفينة الحربية القرطاجية، ثم نختم بالحديث عن حطام سفينة مارسالا، متبعين في تحرير البحث المنهج التاريخي الوصفي والمقارن في بعض جوانبه.

من خلال ما سبق يمكننا طرح الإشكالية الآتية: ماذا يمكن أن يوثقه هذا الركام ويضيفه للصناعة (للفترة) القرطاجية، لاسيما فيما يخص تقنيات وطرق صناعة السفن، والمواد التي انتقاها القرطاجيون لبناء هذه القوارب؟

المصادر الأدبية والشواهد الأثرية

1.المصادر الأدبية: لا ينكر الكتاب الكلاسيكيون السمعة المميزة للملاحة البحرية القرطاجية، في العديد من كتاباتهم، كما يذكر المؤرخون توفر وسخاء الأقاليم الفينيقية والقرطاجية بالمواد اللازمة للصناعة البحرية كالأخشاب والمعادن، بالإضافة إلى وجود وبزوغ ملاحين مهرة ولدوا من رحم شعوب هذه الأقاليم.

رغم كل هذه العراقة والاعتراف، إلا أنه لا توجد مصادر محلية فينيقية أو قرطاجية تتحدث عن كيفية وتقنية بناء السفينة ومراحل صناعتها¹، غير أننا نجد معظم المعرفة التي تتطرق للبحرية القرطاجية تأتي من المصادر اليونانية واللاتينية القديمة، لكنها لم تأت بتفصيل واف عن السفينة القرطاجية.

أمام هذا الوضع، لا يسعنا إلا أن نتحسر للغيب التام للكتابات القرطاجية، لذلك تبقى المصادر الأكثر صلة بالموضوع البقايا الأثرية، حيث يتحتم على الباحث الإستعانة بها، طبعاً إن وجدت.

1.1.سفر حزقيال: ورد في سفر حزقيال (خلال القرن السادس ق.م) وصف السفينة الفينيقية، فذكر أن المجذاف مصنوع من الفلين والصاري متخذ من الأرز والجسر من عاج والشرع من الكتان المطرز الجيد والغطاء من الأرجوان الوردي والأرجوان الأحمر، وأن بنائها المهرة هم من يصلحون أعطابها، وأن جفافها وملاحها مهرة، وأن جميع سفن البحر وملاحها قدموا إلى صور للمتاجرة². ورثت قرطاجة بحرية صور، فلاقت الشهرة نفسها، إذ يعود الفضل في ذلك لقوة المراكب وخبرة البحارة القرطاجيين³.

2.1.هيرودوت (Hérodote): تطرق هيرودوت (424-484 ق.م) للمواجهات البحرية التي تحارب فيها اليونانيون والقرطاجيون كمعركة ألاليا (Alalia) بكورسيكا خلال القرن السادس ق.م، حيث تحالف القرطاجيين والترانيين ضد الفوقيين* (phocis)، كما أشار إلى أن السفن القرطاجية المشاركة في هذه المواجهة مجهزة بمناقير "Eperon" شديدة الانحناء، فبفضل هذا

1- محمد السيد غلاب، الساحل الفينيقي وظهيره في الجغرافيا والتاريخ، دار العلم للملايين، بيروت، 1969، ص 428.

2- العهد القديم، حزقيال، 9-3: 27

3- مادلين هورس ميدان، تاريخ قرطاج، ترجمة إبراهيم بالش، منشورات عويدات، بيروت، 1981، ص 82.

* الفوقيون: سكان منطقة في شمال خليج كورنث بوسط اليونان.

السلاح تم إخراج عدد من سفن الفوقيين عن الخدمة، بالإضافة إلى أحاديته عن التجارة البحرية الصامتة التي كانت بين الليبيين والقرطاجيين¹.

3.1. فيتروف (Vitruve) : تحدث فيتروف (90-20 ق.م) عن الأشجار كالصنوبر والتنوب والأرز والأماكن التي تنمو فيها بوفرة، وكذا المواسم الأفضل لقطعها، كما تتناول خصائص أخشابها²، حيث ذكرت كثير من المصادر لاسيما الكلاسيكية منها، استعمال هذه الأخشاب في البناء لاسيما في صناعة السفن.

4.1. ديودور الصقلي (Diodore de Sicile): يعتبر ديودور الصقلي (90-20 ق.م) من المصادر الرئيسية للصراع القرطاجي الإغريقي، حيث وصف الأسطول القرطاجي أنه مكون من عدد كبير من السفن ثلاثية المجاديف، خلال المعركة التي نقل فيها أغاتوكليس الحرب إلى بلاد المغرب في نهاية القرن الرابع ق.م³.

ذكر ديودور الصقلي قصة رحلة استكشافية إغريقية على متن سفينة (أرغو Argo)، حيث بلغ الإغريق طروادة والبحر الأسود بحثا عن الصوف الذهبي⁴ على ما يبدو أن هذه الرحلة تندرج في إطار التنافس البحري "التجاري والعسكري" بين الإغريق والقرطاجيين في البحر الأبيض المتوسط.

5.1. بلين القديم (Plin l'Ancien): عندما قام بلين (23م-77م) يحصي الرجال والأمم التي اعتبرها مخترعة، فإنه ذهب إلى أن الملكية هي من وضع المصريين، وأن التجارة البحرية هي من اختراع القرطاجيين⁵، الذين برعوا في الملاحة البحرية نتيجة لعدة عوامل:

*تاريخية: ورث القرطاجيون عن أجدادهم الفينيقيين أبجديات وتقاليدهم الإبحار وحافظوا عليها، حيث كانت التجارة البحرية تمثل عصب الإقتصاد التجاري حينئذ.
*طبيعية: مثل الموقع الجغرافي لقرطاجة مكانا هاما ونقطة التقاء بين الحوضين الغربي والشرقي للمتوسط.

1 Herodotus, The Histories, I, Trans: George Rawlinson, Roman Roads Media, Moscow, 2013, 166,167.

2 Vitruve, Architecture, Liv II, Trad: M. Perrault, Pierre Madraga, Paris, 1979, IX, X.

3 Diodore de Sicile, Bibliotheque Historique, t IV, Liv XX, Trad: M.Fred Hoefer, Adolphe Delahas, Paris, 1851, V,VI.

4 Diodore de Sicile, t II, Liv IV, Trad: A.F.Miot, Paris: Imprimerie Royale, XL.

5 Plin l'Ancien, Histoire Naturelle, Liv VII, Trad: Émile Littré, Dubochet, Paris, 1850, LVII, 8,9.

بغية تحقيق المآرب التجارية، تفرغ القرطاجيون لصناعة السفن وبناء أسطول بحري تجاري وحربي استحوذوا به على غربي المتوسط.

كان بلين القديم مقرباً من الإمبراطور فاسباستيان (Vaspastien)، وهو الذي عينه على رأس الأسطول الروماني في مسينا، وكلفه بمراقبة الحوض الغربي للمتوسط¹، كما تطرق للمواد التي تصنع منها السفن فذكر الصنوبر والتنوب²، وهذا يدل على أن بلين ذو دراية كاملة بالملاحة والسفن.

6.1. جوستان (Justin): تحدث جوستان³ الذي عاش في القرن الثاني أو الثالث ميلادي عن إمداد القرطاجيين الرومان بمئة وعشرين سفينة بقيادة ماغون لقتال الملك الإغريقي بيروس (Pyrrhus) في القرن الثالث ق.م.

تناولت هذه المصادر الأسطول البحري القرطاجي الحربي والتجاري والأحداث المتعلقة به كالمعارك البحرية والمبادلات التجارية وحركة النقل والإمداد وغيرها، وهي معلومات في غاية الأهمية أوردتها كتابها حول الملاحة القرطاجية، لكنها لم تتطرق لوصف متكامل للسفينة القرطاجية ومقوماتها وتقنيات صناعتها والأسلحة الموزدة بها وغيرها من الأوصاف.

أما عن المنشآت القاعدية البحرية فقد شبه الإغريقي أبيان (Appien) 90,170 م مدينة قرطاجة بسفينة راسية، كما وصف لنا ميناءها، فضلاً عن معلومات أوردتها تخص ورشات لصناعة السفن.

2. الشواهد الأثرية: كانت الصناعة الحرفية اليدوية تمثل العمود الفقري للمبادلات التجارية القرطاجية، لا سيما الخارجية، حيث كان الحرفيون في قرطاجة يلبون المتطلبات الدينية والدينية، غير أن الفائض كان يوجه إلى أسواق البحر الأبيض المتوسط، هذه الوفرة خلفت إرثاً صناعياً متنوعاً في الزمان والمجال.

1 Pierre, Jean Charpentier, les Ecrivains Latins, Hachette, Paris, 1859, p276.

2 Plin l'Ancien, Liv XVI, LXXVI, 1.

3 Justin, Histoire Universelle, T II, Trad: Jules Pierrot et E. Boitard, C. L. F. Panckoucke, Paris, 1833, II.

دلت هذه المخلفات الأثرية على ما يبدو وجود صناع "حرفيين" مهرة، وربما أهم صناعة اهتم بها القرطاجيون هي صناعة وبناء السفن، حيث وجدت عدة مصنوعات يدوية موسومة عليها سفن، فنجد هذه المراكب ممثلة على الأنصاب، على العملة، على الجداريات وغيرها. سنتناول بعض المصنوعات اليدوية المتنوعة من مواد مختلفة، وسمت عليها السفينة القرطاجية طوعا أو عن غير قصد:

1.2. العملة: تعتبر العملة من المصادر الأثرية ذات الأهمية البالغة، حيث أظهرت السفينة الفينيقية والقرطاجية عليها واصفة بعضها من خصائصها، نذكر بعضها منها:
* عملة فضية تم سكها في جيبيل عام 340 ق.م، وسم عليها سفينة حربية فينيقية، أسفل السفينة تم تشكيل حصان البحر والمحار، أما على جانب السفينة فتبرز عين الحماية والوقاية¹، فضلا عن مقدمة تحمل رأس حيوان، ربما رأس أسد. انظر الشكل رقم 1



الشكل رقم 1: عملة فينيقية²

وبما أن القرطاجيين استنسخوا سفنهم من سفن أسلافهم، مع بعض الاختلافات "التحسينات"، وهذا راجع إلى تطور تقنيات صناعة السفن لدى القرطاجيين، ربما

1 Enrico Acquaro and Paolo De Vita, The Phoenicians, White Star, Turin, 2009, p57.

2 Ibid, p56.

أملتها عليهم الظروف والأحداث، فإن السفينة الموسومة على هذه العملة الفينيقية قد أوجدت مثيلاتها أو نماذج منها في الأسطول القرطاجي ولو لمرحلة محددة.

*تمثيل نادر لسفينة حربية قرطاجية، على عملة ضربها أسدروبعل بإسبانيا خلال القرن الثالث ق.م، تحتوي على مقدمة (Prow/Proue) غير معروفة بدقة لولا ظهورها في العملات القرطاجية¹. وهذا ربما دليل على عدم وصف السفينة القرطاجية بدقة من طرف المصادر الأدبية الكلاسيكية عمداً أو غفلة. انظر الشكل رقم 2 و3.



الشكل رقم 2: عملة ضربها أسدروبعل ممثل عليها سفينة قرطاجية²

1 Christa Steinby , Rome versus Carthage, Pen & Sword Maritime, UK, 2014 ,p122.

2 Ibid , p122.



الشكل رقم 4: نصب نذري قرطاجي¹

إن مهماز (Eperon) السفينة المنقوشة على هذا النصب يشبه ذلك المهماز الموسوم على عملة أسدروبعل، حيث استعمل القرطاجيون هذا النوع من السلاح في حروبهم ضد الاغريق والرومان. هذا التنوع في التمثيل وظهور الحافز على عدة مصادر أثرية، بالإضافة إلى ذكره في عدة مصادر أدبية يعكس قوة وأهمية هذا السلاح في الأسطول القرطاجي².

نقش يمثل ميناء: عثر عليه بقرطاجة وهو محفوظ بالمعهد الوطني بباردو، يحتوي على ثلاث سفن، اثنتان راسيتان في حوض على شكل هلال، أما السفينة الثالثة فهي في حالة حركة في المدخل الرئيسي للميناء المقابل للبرج الدائري، بالإضافة لتمثيل بنايات أخرى. تباينت الآراء حول تأريخ هذا النقش، حيث بقي جدليا بين القرنين الرابع ق.م والقرن الرابع م، كما أشير إلى

1 Ibid, p39.

2 Ouiza Ait Amra, "Remarques sur le Navire de Guerre Carthaginois", Annale de l'Historien, N°7,8, 2009, p18.

عدد من النقوش المشابهة له، والتي تمثل ميناء به العديد من الإنشاءات مرتبة بالأحرى على
غرار هذا النقش الغائر الذي تم اكتشافه في قرطاجة¹. انظر الشكل رقم 5



الشكل رقم 5: نقش لميناء²

كما ساهم صاهري المعادن في تمثيل السفن القرطاجية، كهذه السفينة الصغيرة النذرية
المصنوعة من البرونز، المحفوظة بالمتحف الوطني بكاليفاري، والتي تعود للقرن الثامن ق.م³.
انظر الشكل رقم 6

1 Mohamed Riadh Hamrouni, "Les Représentations Des Installations Portuaires en Afrique Romaine: l'Art de la Propagande du Pouvoir et Pouvoir de la Propagande de l'Art Populaire", Art et Pouvoir en Méditerranée Antique et Médiévale, 4eme Colloque International, I.S.S.H. Tunis 20,22 Avril 2017, p187-191.

2 Ibid , p187.

3 Samir Aounallah & Attilio Mastino, Carthage Maître de la Méditerranée Capitale de l'Afrique, AMVPPC, Tunisie, 2018, p132.



الشكل رقم 6: سفينة نذرية برونزية¹

3.2. المشاهد التصويرية: لم يترك القرطاجيون مكانا إلا وتركوا فيه ما يوحي بوجودهم، حيث وجد في مخلفاتهم التصويرية رسما يمثل مشهدا بحريا* في حانوت بكاف البليدة بطبرقة شمال تونس، حيث تحمل السفينة محاربين بالرماح والدروع ويرتدون خوذات². انظر الشكل رقم 7

Ibid, p132.1

* المشهد البحري: يوجد تباين حول أصله وتاريخه، فهناك من يرجعه للعنصر الليبي، بوني، أما تأريخه فيفترض القرن الثالث ق.م.

غير أن هناك من يقترح القرن السادس أو الخامس ق.م، وينسبه للثقافة الليبونيقيّة. للمزيد انظر:

Mansour Ghaki, "Les Haouanet de Sidi Mhamed Latrech", INP, Tunis, 1999, p 221 ; et Jean Ferron, "Le Mythe Solaire de la Résurrection des Ames d'après la Peinture Funéraire de Kef el Blida ", Archéologia, n° 20, janv., fev. 1968, p52.

2 Longerstay Monique, "Les Peintures Rupestres des Haouanet de Khroumirie et des Mogods: Aspects Techniques et Répertoire Iconographique". In: Revue Archéologique de Picardie, N°1,2, (1990), La Peinture Murale Romaine dans les Provinces du Nord, p129



الشكل رقم 7: مشهد بحري¹

بالإضافة إلى نقش على حائط في حانوت بواد مقصباي شمال تونس يمثل سفينة حربية².

انظر الشكل رقم 8



الشكل رقم 8: سفينة حربية ممثلة على حائط³

1 Ibid, p129.

2 Gabriel Camps et M. Longerstay, " Haouanet ", Encyclopédie berbère, N°22, 2000, p23.

3 Ibid, p23.

مهما تكن السفينة الممثلة في هذه الشواهد الأثرية، فمن المرجح أن الناحت قد رأى السفينة القرطاجية عن كتب، أو كان قد اطلع على مخطط تصميمها، وهذا ما يزيد من دقة وصف بعض من مميزاتها لا سيما المرئية والظاهرة منها.

غير أن العناصر المنقوشة والمنحوتة تظل تمرينا وعملا محفوقا بالمخاطر، إذ هي مصادر نسبية تعوزها الدقة، فضلا عن ظهور ذاتية الفاعل بشكل جلي¹. فهي تقدم وصفا خارجيا وسطحيا، حيث لا تعطي السفينة الموسومة على العملة أو المنقوشة على النصب أو المصورة على حائط أي معلومة عن المواد "نوع الخشب ونوع المعدن" التي صنعت منها مثلا، كما يمكن للناحت أن يوسم ما يشاء، كأن ينحت أو ينقش شيئا مفقودا على أنه متوفر أو يروج لأي أمر يخطر بباله، هذه الصعوبات لا تنقص من مساهمة هذه المصادر الأثرية في الكشف عن عدة أسرار في التاريخ لا سيما القديم.

3. الآثار الغارقة: إن علم آثار تحت الماء يهتم بدراسة السفن وحطامها « Les Epaves » وحمولتها، كما يفحص التفاعلات الموجودة بين حمولة السفن ونوع التجارة التي تمارس و نوع البضاعة والبنية التحتية للموانئ².

إن الحفريات البحرية سواء تلك المتعلقة بحطام السفن أو حمولتها كالأقفوراة وما تحتويه هذه الأخيرة، أو في الموانئ تسمح بإظهار عدة حقائق حول الملاحة البحرية "النشاط البحري" في الفترة القديمة، كالمسار البحري الذي سلكته تلك السفن³، وأبعاد السفينة الغارقة ومكوناتها والمواد المصنوعة منها وغيرها.

1.3. حطام السفن: يعتبر قاع البحر الأبيض المتوسط حافلا بأنواع ونماذج مختلفة من حطام السفن التي غرقت بسبب العواصف أو الأعطاب، أو أغرقت بسبب الحروب أو القرصنة في الحقبة القديمة.

1 Gabriel Camps et M. Longerstay, op.cit, p26.

2 Nantet Emmanuel, "Portia. Le Tonnage des Navires de Commerce en Méditerranée du VIII^e Siècle av. l'è. Chr. au VII^e Siècle de l'è. Chr", 1 vol, PUR, 2016, p416.

3 Pomey Patrice et Tchernia André, "Le Tonnage Maximum des Navires de Commerce Romains", in: Archaeonautica, 2,, 1978, p233-251.

ففي أواخر القرن التاسع عشر ميلادي، تم العثور على سفينتين خاصتين بالامبراطور الروماني كاليغولا (Caligula) "41/37 م" غارقتين في بحيرة نيمي جنوب روما، حيث تم تجفيف الجزء الموجود به السفينتين من البحيرة لكي يتم دراسة هذه البقايا¹.

1.1.3. سفينة مارسلا: تعتبر المستكشفة هنور فروست* (Honor Frost) أول من تحدث عن سفينة مارسلا القرطاجية مؤكدة تأخر الرومان في صناعة السفن الحربية، ومبرزة في الوقت نفسه دور السفينة في بعث هذا النوع من الصناعة مثلما أورد بوليب " استطاع الرومان صناعة مئتي سفينة خلال عام بعد تقليدهم سفينة حنبعل الرودي"².

وقد عثر فريق الإستكشاف على مجموعة من حطام سفينة مغمورة بالشاطئ الغربي من جزيرة صقلية، ما يوحي بوجود علاقة بين السفينة المذكورة والمواجهة البحرية الأخيرة في الحرب البونية الأولى بإيغات (Egades) بصقلية سنة 241 ق.م، حيث تم العثور على الفخار "مع حطام السفينة" وهو الذي سمح بتحديد وتاريخ عمر الحطام والذي يرجع للقرن الثالث ق.م³. انظر الشكل رقم 9



1 عماد خليل، الآثار الفارقة بين المصطلح والمفهوم، مكتبة الإسكندرية، الإسكندرية، ص 4.
*هنور فروست: عالمة آثار بريطانية عاشت ما بين 1917 و2010. للمزيد انظر:

Patrice Pomey, "Honor Frost : Une Vie Under the Mediterranean", Archaeonautica, 2012, p6-9.

2 مراد ربيغي، "السفينة الحربية القرطاجية"، المجلة التاريخية الجزائرية، العدد 03، 2020، ص 33.

3 Ouiza Ait Amara, "l'Apport des Epaves de Marsala à la Connaissance de la Galère Punique", Merida, v III, 202, 0 p1234-1235.

الشكل رقم 9: حطام سفينة مارسالا معروض بالمتحف الأثري بصقلية¹

لقد كشف التنقيب عن حطام السفينة الحربية القرطاجية مارسالا بصقلية عدة جوانب مهمة في تقنيات بناء السفن في البحر الأبيض المتوسط²:

- عرفت صناعة السفن قديما تقنيتين لبناء السفن سواء كانت تجارية أم حربية:

تتمثل الطريقة الأولى في تشكيل الهيكل الخارجي للسفينة عن طريق تثبيت الألواح المكونة للسفينة وذلك انطلاقا من الصالب³. بينما تعتمد الطريقة الأخرى على تشكيل جسم السفينة بتثبيت الحواف (الألواح) على الهيكل المعد مسبقا، وهذا التركيب يعطي شكل القفص الذي بدوره يحدد حجم المركب، ثم يثبت القفص بالصالب حيث يكون هذا الأخير محور تناظر السفينة⁴.

لكن الأبحاث التي أجريت على بقايا سفينة مارسالا أتاحت لنا التعرف على تقنية مختلطة تجمع بين التقنية الأولى والثانية⁵، حيث قام النجارون القرطاجيون ببناء الهيكل أو القفص الذي يمثل الجزء السفلي من السفينة، انطلاقا من الصالب، ثم وضعوا الألواح والعوارض وتثبيتها بإحكام عن طريق مسامير مختلفة الأطوال⁶، أي أن القرطاجيين دمجا طريقتين متباينتين في صناعة هذا النوع من السفن، وهذا يعني أن القرطاجيين كانوا على دراية تامة بطريقتي بناء السفن، كما يمكن نقول أن هؤلاء القوم أتقنوا طريقتين مختلفتين على الأقل في صناعة المراكب البحرية الحربية.

1 Mateusz Polakowski, Warships of the First Punic War: an Archaeological Investigation and Contributory Reconstruction of the Egadi 10 Warship from the Battle of the Egadi Islands (241 b.c.), Master of Arts in Maritime Studies, Carolina, 2016, p110.

2 Denise Averdung and Ralph K. Pedersen, "The Marsala Punic Warships: Reconsidering their Nature and the Function of the "Ram" ", Archaeologisches Seminar, II, 2012, p3.

3 Abdelhamid Barkaoui, La Marine Carthaginoise : Approche des Activités Militaires des Carthaginoise sur Mer depuis les Origines jusqu'en 146 av j.c, Or du Temps, Tunisie, 2003, p161.

4 Le Bhoec Yann, la Première Marine de Guerre Romaine, Lemme, France, 2020, p48.

5 Serge Lancel, Cartago, Crítica, Barcelona, 1994, P126.

6 Ouiza Ait amara, "L'Aménagement Militaire du Port Militaire de Carthage", Ikosim, N° 2, 2013, p78.

- لا حظت هنور فروست على قطعة الحطام الأولى والتي كانت بطول حوالي 6 أمتار حروف فينيقية، بينت التحاليل أن هذه الحروف وضعت لتسهيل عملية التركيب وتسريعها وهو ما يدل على أن أجزاء السفينة كانت تصنع مسبقا ثم تخزن غير مركبة، وهو ما يعرف بالبنائيات الجاهزة¹. وهذا ما جعل أمر التقليد حسب ما كان متعارفا، ممكنا لدى الرومان.

هذه التقنية كانت توفر للقرطاجيين السرعة والهدوء في البناء، خاصة في حالة الضرورة، كما كانت السفينة المفككة تغطي مكانا أقل عند تخزين أجزائها².

- المهماز المنقاري (Eperon à Bec) المكتشف من خلال الحطام يمثل مهماز (Rostre) أو مقدمة مطورة لسفينة قرطاجية، والذي طور على ما يبدو لإحداث ثقب في سفينة العدو عند الإصطدام، حيث لم يعرف في البحرية القديمة استعمال هذا الحافز المنقاري من قبل³.

كان المهماز القرطاجي قابل للفصل عن السفينة الأم في حالة التصاقه وتثبيتته في سفينة العدو بعد إعطائها، حتى لا يتم إغراق السفينيتين معا⁴. كما يعتبر هذا الركام الأثر الوحيد لسفينة حربية قديمة ذات مهماز منقاري، تُبَت هذا الأخير على الصالب عن طريق دبوس أو وتد، حيث لم يكن هذا المهماز استطالة للصالب كما كان يعتقد بل سلاح ثبت عليه، وبالتالي فإن حطام سفينة مارسالا صحح هذه الفرضية⁵.

- زيادة على التقنيات سابقة الذكر تم التعرف على بعض مواد البناء، كخشب الصنوبر والأرز لاسيما النوع الأحمر المتميز بصلابته والبلوط والزيتون، أما المعادن فنجد الحديد والرصاص والنحاس والبرونز بالإضافة إلى وجود حبال غليظة ، كما بين الحطام استعمال طلاء داخل وخارج هيكل السفينة⁶.

1 Ouiza Ait Amara, 2020, op.cit, p1235.

2 Aounallah Samir & Mastino Attilio, op.cit, p136.

3 Ouiza Ait Amara, 2020, op.cit, p1236.

4 Sebastiano Tusa, "La Bataille des Égades (241 av. J.-C.) et la Marine de Guerre en Méditerranée Antique à Travers l'Etude des Rostres de Sicile", Revue archéologique, N°53, 2012, p138.

5 Michel Reddé, op.cit, p26.

6 Ouiza Ait Amara, 2020, op.cit, p1236.

- قدرت أبعاد سفينة مارسالا بحوالي خمسة وعشرين مترا من حيث الطول وعرضها يقل بقليل عن خمسة أمتار¹، هذه الأبعاد تتوافق وأبعاد الثلاثية الحربية القرطاجية².

إن طريقة بناء السفن البحرية الحربية التي كشفت عن طريق مارسالا تشبه تلك التي بنيت بها سفينة تجارية قرطاجية تم الكشف عنها بجزر البليار والتي يؤرخ لها القرن 3 ق.م³. بين حطام سفينة مارسالا "ذات الأصل القرطاجي" نقطة مقارنة بين هذه الآثار المادية "الحطام" والمصادر الأدبية والوصفية (Iconographie) حيث يرجع تأريخها إلى القرن الثالث ق.م⁴.

مثل حطام سفينة مارسالا وثائق مهمة، والتي تعتبر المرجع الذي يبين تقنية بناء السفن القرطاجية، كما أضحت معرفتنا بالمجال البحري العسكري القرطاجي أكثر صلة، دلالة وموثوقية، كما يعتبر هذا الاكتشاف مساهمة رائدة في علم الآثار البحري⁵.

خاتمة: من المعلوم أن المصادر الكتابية والأثرية مكملات لبعضها البعض، حيث تطرقت المصادر القديمة للأسطول القرطاجي، غير أن وصفها للسفينة القرطاجية كان تعوزها الدقة في كثير من الأحيان، لكن حطام السفينة القرطاجية مارسالا أضاف اللثام عن مجموعة من التفاصيل التي تغفلت عنها المصادر الكلاسيكية، كذلك التي تخص تقنية بناء السفن والمواد المصنوعة منها كالمعادن والأخشاب، فضلا عن بعض الأسلحة التي زودت بها المراكب الحربية القرطاجية. وربما كان لهم السبق في هذا المجال ونخص بالذكر المهماز المنقاري.

هذه التقنيات المكتشفة في مجال الصناعة البحرية القرطاجية، والأسلحة التي استعملها القرطاجيون لتقوية سفنهم تكييفها حسب التطورات الحاصلة في مجال البحرية، لدليل حاسم على اهتمام القرطاجيين بأساطيلهم وريادتهم في هذا المجال ودرايتهم به، من أجل حماية كياناتهم الذي كثيرا ما تعرض لصدمات داخلية وخارجية.

1 Le Bhoec Yann, Histoire Militaire des Guerres Puniques, Rocher, Paris, 1996, p54.

2 Ouiza Ait Amara, 2009, op.cit, p18.

3 Ouiza Ait Amara, 2020, op.cit, p1235.

4 Michel Reddé, Mare Nostrum, Les Infrastructures, le Dispositif et l'Histoire de la Marine Militaire sous l'Empire Romain. Rome: Ecole Française de Rome, 776 p. (Bibliothèque des Écoles françaises d'Athènes et de Rome, 260), 1986, p12

5 Ouiza Ait Amara, 2020, op.cit, p1234- 1235

المصادر والمراجع :

أ- المصادر

1- باللغة العربية:

(1) العهد القديم، حزقيال، 27.

2- باللغة الأجنبية:

- 1) Diodore de Sicile, Bibliotheque Historique, t IV, Liv XX, Trad: M.Fred Hoefer, Adolphe Delahas, Paris, 1851.
- 2) Herodotus, The Histories, I, Trans: George Rawlinson, Roman Roads Media, Moscow, 2013.
- 3) Justin, Histoire Universelle, t II, Trad: Jules Pierrot et E. Boitard, C. L. F. Panckoucke, Paris, 1833.
- 4) Plin l'Ancien, Histoire Naturelle, Liv VII, Trad: Émile Littré, Dubochet, Paris, 1850.
- 5) Vitruve, Architecture, Liv II, Trad: M. Perrault, Pierre Madraga, Paris, 1979.

ب- المراجع:

1- باللغة العربية:

- (1) عماد خليل، الآثار الغارقة بين المصطلح والمفهوم، مكتبة الإسكندرية، الإسكندرية.
- (2) مادلين هورس ميادان، تاريخ قرطاج، ترجمة إبراهيم بالش، منشورات عويدات، بيروت، 1981.
- (3) محمد السيد غلاب، الساحل الفينيقي وظهيره في الجغرافيا والتاريخ، دار العلم للملايين، بيروت، 1969.
- (4) مراد ريغي، "السفينة الحربية القرطاجية"، المجلة التاريخية الجزائرية، العدد 2020، 03.

2- باللغة الأجنبية

- 1) Abdelhamid Barkaoui, La Marine Carthaginoise : Approche des Activités Militaires des Carthaginoise sur Mer depuis les Origines jusqu'en 146 av j-c , Or du Temps, Tunisie, 2003.
- 2) Christa Steinby , Rome versus Carthage , Pen & Sword Maritime, UK, 2014.
- 3) Denise Averdung and Ralph K. Pedersen, "The Marsala Punic Warships: Reconsidering their Nature and the Function of the "Ram", Archaeologisches Seminar, II, 2012.
- 4) Enrico Acquaro and Paolo De Vita, The Pheonicians, white star, Turin, 2009.
- 5) Gabriel Camps et M. Longerstay, " Haouanet ", Encyclopédie Berbère, N°22, 2000.
- 6) Habib ben younes, de carthage à kairouan, Exposition Organisée dans le cadre des Echanges Culturels entre la Tunisie et la France, Paris 20 Octobre 1982, 27 fevrier 1983.
- 7) Jean Ferron, "Le Mythe Solaire de la Résurrection des Ames d'après. La peinture funéraire de Kef el Blida ", Archéologia, N°20, Janv., Fev. 1968.
- 8) Le Bhoec Yann, Histoire Militaire des Guerres Puniques, Rocher, Paris, 1996.
- 9) Le Bhoec Yann, la Première Marine de Guerre Romaine, Lemme , France, 2020.

- 10) Longerstay Monique, "Les Peintures Rupestres des Haouanet de Khroumirie et des Mogods: Aspects Techniques et Répertoire Iconographique". In: Revue Archéologique de Picardie, N°1,2, (1990), La Peinture Murale Romaine dans les Provinces du Nord.
- 11) Mansour Ghaki, "Les Haouanet de Sidi Mhamed Latrech", INP, Tunis, 1999.
- 12) Mateusz Polakowski, Warships of the First Punic War: an Archaeological Investigation and Contributory Reconstruction of the Egadi 10 Warship from the Battle of the Egadi Islands (241 b.c.), Master of Arts in Maritime Studies, Carolina, 2016.
- 13) Melliti Khaled, Malqart à Carthage et Politique Barcide, Semitica et Classica, Vol VII, 2014.
- 14) Michel Reddé, Mare Nostrum. Les Infrastructures, le Dispositif et l'Histoire de la Marine Militaire sous l'Empire Romain. Rome: Ecole Française de Rome, 776 p, (Bibliothèque des Écoles françaises d'Athènes et de Rome, 260), 1986.
- 15) Mohamed Riadh Hamrouni, "Les Représentations Des Installations Portuaires en Afrique Romaine: l'Art de la Propagande du Pouvoir et Pouvoir de la Propagande de l'Art Populaire", Art et Pouvoir en Méditerranée Antique et Médiévale, 4eme Colloque International, I.S.S.H. Tunis 20,22 Avril 2017.
- 16) Nantet Emmanuel, "Phortia. Le Tonnage des Navires de Commerce en Méditerranée du VIII Siècle av. l'è. Chr. au VII Siècle de l'è. Chr.", PUR, 1vol, 2016.
- 17) Ouiza Ait Amara, "L'Aménagement Militaire du Port Militaire de Carthage", Ikkosim, N°2, 2013.
- 18) Ouiza Ait Amara, "l'Apport des Epaves de Marsala à la Connaissance de la Galère Punique", Merida, v III, 2020.
- 19) Ouiza Ait Amra, " Remarques sur le Navire de Guerre Carthaginois", Annale de l'Historien, N°7,8, 2009.
- 20) Patrice Pomey, " Honor Frost: Une Vie Under the Mediterranean", Archaeonautica, 2012.
- 21) Pierre, Jean Charpentier, les Ecrivains Latins, Hachette, Paris, 1859.
- 22) Pomey Patrice, Tchernia André, "Le Tonnage Maximum Des Navires de Commerce Romains". in: Archaeonautica, 2, 1978.
- 23) Samir Aounallah & Attilio Mastino, Carthage Maîtresse de la Méditerranée Capitale de l'Afrique, AMVPPC, Tunisie, 2018.
- 24) Sebastiano Tusa, "La Bataille des Égades (241 av . J.-C.) et la Marine de Guerre en Méditerranée Antique à Travers l'Étude des Rostres de Sicile", Revue archéologique, N°53, 2012.
- 25) Serge Lancel, Cartago, Crítica, Barcelona, 1994.