

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة مولود معمري تيزي وزو

كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية

قسم: التاريخ

مذكرة مقدمة للحصول على شهادة ماستر

تخصص: تاريخ وحضارات المغرب القديم



الملاحة القرطاجية من خلال المصادر الكتابية

والشواهد المادية (814 ق.م-146 ق.م)

تحت اشراف الأستاذ

عزالدين صديقي

اعداد الطالبة

مباركي ليندة

السنة الدراسية: 2024/2023

شكر وعرفان

الشكر لله أولاً، وأنه من الوفاء أن يرد الفضل لأصحابه، فأجزل الشكر وأوفره

شكراً لله الذي منحني القوة والالهام لإكمال هذا العمل

إلى الأستاذ الدكتور (عزالدين صديقي) على قبوله الإشراف على هذه المذكرة رغم انشغالاته الكثيرة

وعلى ما قدمه لي من توجيهات قيمة سواء من ناحية المنهجية أو من ناحية المضمون العلمي فقد

كان لتوجيهاته دور كبير في تحقيق هذا العمل

وأتوجه بخالص الشكر والتقدير إلى أساتذتي الكرام، الذين لم يدخروا جهداً في تقديم العلم والمعرفة،

وكانوا عوناً لي في مسيرتي الأكاديمية والأعضاء لجنة المناقشة كل باسمه على تفضلهم بمناقشة المذكرة.

كما أقدم الشكر والتقدير لكل من قدم لي يد المساعدة من قريب أو من بعيد أثناء إنجاز هذا العمل.

شكر خاص لكل من ساندني ودعمني، لكم مني جميعاً أصدق الدعوات وأطيب الأمنيات.

الاهداء

بسم الله الرحمن الرحيم

الحمد لله الذي وفقني وأعانني على إتمام هذه المذكرة، والصلاة والسلام على نبينا محمد وعلى آله وصحبه أجمعين

أهدي هذا العمل المتواضع إلى روح والدي الحبيبة، رحمها الله وأسكنها فسيح جناته كم تمنيت أن تكوني معي في هذه اللحظات، فأنت التي علمتني الصبر والاجتهاد، وكنت مصدر إلهامي وقوتي، أسأل الله أن يتغمذك برحمته ويجعل هذا العمل في ميزان حسناتك.

كما أود أن أعبر عن عميق امتناني وشكري لوالدي العزيز، الذي لم يبخل علي بالدعم والمساندة، فكان هو السند والمرشد في كل خطوة من خطواتي، لك كل الحب والتقدير يا والدي العزيز.

وأخيراً، لا أنسى اخوتي واخواتي وصديقتي وتوأم روحي كيدون ثيزيري، الذين كانوا معي في كل لحظة، مشاركين لي الأفراح والأحزان، وداعمين لي في كل تحد واجهته.

أهدي هذا العمل المتواضع إلى روح جدتي الحبيبة، رحمها الله وأسكنها فسيح جناته وإلى كل عائلة مباركي

المقدمة

لقد كانت الحضارة القرطاجية من ابرز الحضارات التي نشأت في الحوض الغربي للبحر الابيض المتوسط خلال العهد القديم، فقد كان منطلق هذه الحضارة هو تأسيس مدينة قرطاجنة سنة 814 ق.م من طرف الملكة الفينيقية عليسة التي فرت من اخيها الملك بيغماليون في مدينة صور، متجهة الى غرب البحر الابيض المتوسط (خليج تونس حاليا)، لتجد نفسها مرحبة من طرف الليبيين (السكان الاصليين للمغرب القديم)، وشروها قطعة ارض لتقيم بها وحاشيتها وتطلق عليها تسمية قرطاجنة، لتصبح من اهم الامبراطوريات واكوى المدن البحرية التي انشئت في الحوض الغربي للبحر الابيض المتوسط في العصور القديمة اين سيطرت على جزء من العالم القديم والمسالك البحرية له ولقد كان الفينيقيون قد انشؤا مراكز تجارية عديدة قصد التجارة وبيع منتجاتهم في سواحل البحر الابيض المتوسط قبل تأسيس قرطاجنة بثلاثة قرون، ومكنهم ذلك في التوسع والهيمنة على العالم القديم اقتصاديا وحضاريا ،و اعتبرت امبراطورية قرطاجنة وريثة حضارية لهم ، لاعتمادها بشكل كبير على التجارة البحرية ويعود الفضل في ذلك الى اجدادها الفينيقيين الذين استمدت منهم الخبرة كونهم اول الشعوب التي خاضت غمار البحار ، وابدعت في صنع اولى السفن التجارية في العالم القديم وقد اشارت النصوص الكتابية للظروف التي مرت بها الملاحة البحرية القرطاجية حيث تعرضت لمنافسة قوية من طرف شعوب البحر خاصة الاغريق وبعدهم الرومان، وساهمت ايضا الملاحة البحرية في تطوير الامبراطورية القرطاجية في المجال الاقتصادي بفضل

موقعها الاستراتيجي الذي يمتد من خليج السرت الكبير شرقا الى غاية المحيط الاطلسي غربا

وبفضل استراتيجيتها المحكمة، وهذا ما دفعنا للقيام بدراسة عنوان موضوعها:

"الملاحة البحرية القرطاجية من خلال المصادر الكتابية والشواهد المادية".

✓ اسباب اختيار الموضوع: من هذا المنطلق فالسبب الوجيه الذي دفعني لاختيار هذا الموضوع

من اسباب علمية وذاتية المتمثلة في:

✓ اسباب موضوعية: من الاسباب والدوافع التي حفزني على اختيار الموضوع:

- إمكانية القيام بالموضوع بفضل توفر المادة العلمية سواء كتابية او مخلفات اثرية.

- الأهمية العلمية التي يحظى بها موضوع الملاحة البحرية والتي سيرد ذكرها لاحقا.

✓ اسباب ذاتية:

- الاهتمام بالتاريخ البحري القرطاجي القديم.

- ميولي للحضارة القرطاجية عامة والملاحة البحرية خاصة ورغبة مني في كشف عن اهمية

الملاحة في العصور القديمة اين لاحظ الانسان القديم قدرة الاخشاب على الطفو فوق سطح الماء

مكن ذلك بصناعة قوارب صغيرة تطفوا في الانهار الى سفن تجارية وحربية تشق غمار البحار وحتى

المحيطات.

اهمية الموضوع:

تكمن اهمية دراسة الملاحة القرطاجية في كزنها دراسة نوعية لجانب اساسي من الحضارة القرطاجية فقد مثلت قاعدة تجارتها التي كانت وراء وصولها الى قمة تطورها الحضاري ووراء امتداد رقعتها الجغرافية، اضافة الى الانجازات الحضارية التي قام بها القرطاجيون بفضل الملاحة البحرية من صناعة للسفن التجارية والحربية، واكتشاف اهم المسالك البحرية، الى جانب المرافئ التي قامت بنائها. حيث مكنت المستكشفون الاثريون بالوصول الى بعض الحقائق الغامضة عن طريق عملية البحث التنقيب.

اشكالية البحث:

كان يجب على ان اطرح اشكالية كبرى تمحور حولها البحث، ومجموعة من الاشكاليات الفرعية التي نولناها في كل فصل من الفصول الثلاث حول موضوع الملاحة البحرية وقد افادتنا تلك التساؤلات الفرعية في فهم الموضوع.

فالإشكالية تتمثل في:

- فما هي مقومات وعوامل نشأة وتطوير الملاحة البحرية القرطاجية وكيف ساهمت في فرض نفسها كسيادة غرب الحوض المتوسط؟

الاشكاليات الفرعية:

- فيما تتمثل تجهيزات الملاحة البحرية القرطاجية؟

- ما هي خصائص وتركيبية الاسطول البحري القرطاجي؟

- هل تعتبر صناعة السفن عند القرطاجيين اصلية ام هي مستنبطة من حضارات اخرى؟
- كيف ساعدت القوة البحرية القرطاجية في بسط نفوذها على المدن الساحلية والجزر في بحر
الايبيز المتوسط؟

- كيف اثرت الكشوفات الجغرافية على الانجازات الحضارية القرطاجية؟

خطة البحث:

تناولت في **الفصل الاول** عموميات الحضارة القرطاجية والملاحة القديمة، اين قمت بالتعريف الحضارة القرطاجية والخصائص الجغرافية لموقع قرطاج، و المناخ، ثم حاولت دراسة دلائل تأسيس قرطاج من خلال المصادر الكتابية والمادية وتطرت الى تحليل اهم مؤسسي قرطاج والتعرف على اصولهم الجغرافية واصل تسميتهم، ثم قمت بتعريف الملاحة البحرية واعطيت نبذة عامة عن الملاحة الفينيقية ثم الدلائل الكتابية حول الملاحة الفينيقية، اضافة الى السفن الفينيقية ودورها التجاري في العالم القديم، و تحدثت عن اهم الطرق البحرية القديمة التي اكتشفها الفينيقيون عن طريق التجارة البحرية وتطوير السفن التجارية، و اخيرا قمت بوضع بصمة حول اصل الملاحة القرطاجية التي تعد وريثة الملاحة الفينيقية حيث تعتبر اوتيكا اولى المستوطنات الفينيقية في الحوض الغربي للبحر الايبيز المتوسط وورثت قرطاج بحرية فينيقيا.

اما **الفصل الثاني** فهو على قدر كبير من الاهمية، فقد خصصته لدراسة الاسطول البحري القرطاجي واهم السفن التجارية والحربية من خلال المصادر المادية والكتابية، اضافة الى اهم المرفئ المنشأة في الحوض الغربي للبحر الايبيز المتوسط بناء على المصادر المادية والكتابية، ثم تطرت الى

النشاط الاقتصادي بين التأثير والتأثر من مبادلات تجارية بين الدول المجاورة الذي دفعها لإنشاء مستوطنات جديدة.

اما في الفصل الثالث والآخر، تعرضت فيه لدراسة اهم المسالك البحرية القرطاجية القديمة، اضافة الى الرحلات البحرية الكبرى للمستكشفين خمليكان وحنون القرطاجي. اما الخاتمة فهي عبارة عن حوصلة لما جاء من الفصول الثلاثة وبينت فيها لأهم النتائج التي توصلت اليها خلال انجازي لهذه المذكرة.

المنهج المتبع في البحث:

استخدمت المنهج التاريخي الوصفي والتحليلي.

الصعوبات: لقد تلقيت مجموعة من الصعوبات خلال انجازي لهذه المذكرة والمتمثلة في قلة بعض المصادر والمراجع، صعوبة في ترجمة بعض المصادر والمراجع، ضيق الوقت لأسباب دراسية.

المصادر والمراجع المعتمد عليها:

اعتمدت على مجموعة من المراجع التي ساعدتني في انجاز مذكرتي من بينها مجموعة من المراجع العربية والاجنبية القديمة والحديثة من بينها محمد بيومي مهران (المغرب القديم) مادلين هورس ميادن، (تاريخ قرطاج) فرانسوا دوكره (قرطاج امبراطورية البحر) محمد الصغير غانم (التوسع الفينيقي في غرب البحر الابيض المتوسط) Stéphane Gsell Histoire Ancienne de l'Afrique du Nord واخرون ومقالات اجنبية.

الفصل الأول

الفصل الأول

عموميات حول الحضارة القرطاجية والملاحة القديمة

I. الحضارة القرطاجية

1. التعريف بالحضارة القرطاجية.
2. الخصائص الجغرافية لموقع قرطاج.
3. دلائل تأسيس قرطاج بين التاريخ والآثار.
4. مؤسسو قرطاج.

II. الملاحة البحرية

1. تعريف الملاحة البحرية.
2. نبذة عن نشأة وتطور الملاحة في العهد القديم.
3. نبذة عن الملاحة الفينيقية.
4. الدلائل الكتابية حول الملاحة الفينيقية.
5. السفن الفينيقية.
6. الطرق البحرية الفينيقية.
7. الملاحة القرطاجية وريثة الملاحة الفينيقية

مدخل

تعتبر الحضارة القرطاجية من أبرز الحضارات التي نشأت في منطقة شمال إفريقيا خلال العصور القديمة، وذلك بفضل موقعها الاستراتيجي على ساحل البحر الأبيض المتوسط. تأسست قرطاج حوالي عام 814 قبل الميلاد على يد الفينيقيين الذين جاؤوا من مدينة صور، وسرعان ما أصبحت مركزًا تجاريًا وحضاريًا مزدهرًا. شهدت هذه الحضارة تطورًا ملحوظًا في العديد من المجالات، منها الملاحة البحرية التي لعبت دورًا حيويًا في توسع نفوذها التجاري والعسكري. يُعد هذا الفصل مدخلًا لتناول الجوانب العامة للحضارة القرطاجية والتركيز على تاريخ الملاحة البحرية القديمة، من خلال استعراض أهم المصادر الكتابية والشواهد المادية التي توثق هذا الجانب المميز من الحضارة القرطاجية.

I. الحضارة القرطاجية

1. التعريف بالحضارة القرطاجية:

تعتبر قرطاج من اهم المستوطنات الفينيقية التي انشئت في الحوض الغربي للبحر الابيض المتوسط، حيث نزل الفينيقيون بالقرب من تونس واقاموا مستوطنة جديدة سموها القرية الحديثة (karat Hadasha) ، و التي عرفت فيما بع باسم قرطاج، ويعتبر التاريخ المعهود و المتفق عليه لتأسيسها هو سنة 814 ق.م ، و منذ ذلك الحين بدأت قوة قرطاج تنمو وتزدهر، في الوقت الذي كانت فيه صور والمدن الفينيقية في الشرق تضعف ، مما القى على عاتق قرطاج عبء المسؤولية في الدفاع عن المستوطنات الفينيقية في الحوض الغربي من البحر الابيض المتوسط¹.

اصبحت قرطاج احدى اهم المراكز التجارية الاكثر ازدهارا في الحوض المتوسط² ويعد تأسيس قرطاج انفتاحا لبلاد المغرب القديم على حضارات العالم القديم وذلك بداية من خليج السرت الى المحيط الاطلسي اعتماد على ما وقع بالفعل، اذ انفتحت ابواب المغرب القديم امام التيارات السياسية والحركات البشرية والتأثيرات الثقافية القادمة عن طريق الاغريق والرومان او من بلاد الشرق الأدنى القديم بواسطة القرطاجيين أنفسهم، وبالتالي اصبحت قرطاج عاصمة الجديدة محط انظار الاعداء والاصدقاء³.

¹ عبد اللطيف محمود البرغوثي: التاريخ الليبي القديم (من أقدم القصور حتى الفتح الاسلامي)، ج1، للنشر تامنغست للنشر، ص211-212.

² عبد القادر جلول: مقدمات في تاريخ المغرب العربي القديم و الوسيط، ط2، تر: فضيلة حكيم، دار الحدائة للطباعة والنشر و التوزيع بيروت 1988 صص7-8.

³ سهام حداد: سلسلة موانئ الشرق الجزائري القديمة (دراسة تاريخية وصفية اعتمادا على المصادر المادية المحلية)، اشراف ا.د محمد الصغير غانم، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في التاريخ القديم، قسم التاريخ والاثار، كلية العلوم الانسانية والاجتماعية، جامعة قسنطينة، السنة 2008-2009 ص 59.

عند بداية القرن الخامس كانت قرطاجة اول قوة بحرية وتجارية في الابيض المتوسط الغربي ، و كانت تنزعم قانونيا او فعليا المدن الفينيقية الاخرى المنشودة على سواحل هذا البحر ¹ ، فسرعان ما ازدهرت قرطاجة حتى غدت زعيمة المدن الفينيقية في اواسط البحار المتوسط ثم صارت على نفس سياسة صور وصيدا، فأضلت المدن الفينيقية بحمايتها وأسست مستعمرات جديدة²، فبدأت بيسط نفوذها على المستوطنات والمحطات التجارية الفينيقية ، ثم اقبلت على توسيع نطاق نفوذها البحري فسيطرت سنة 650 ق.م على جزيرة يابة ، احدى جزر البليار الثلاثة القريبة من اسبانيا، الذين اجلتهم عن جزيرة كورسيكا ووطدت اقدامها في جزيرة سردينيا واسبانيا لتسيطر على غرب البحر الابيض المتوسط وتحتكر فيه التجارة ³ ، ثبت ايضا ان القرطاجيين لم يتوسعوا في الداخل بحكم القوة والسيف ، انما كان توسعهم غالب الاحيان توسعا سلميا ، و هو نتيجة معاملتهم التجارية⁴.

2. الخصائص الجغرافية لموقع قرطاجة:

1.2. الموقع الجغرافي:

تقع قرطاجة على بعد 16 كيلومترا تقريبا من الشمال الشرقي لمدينة تونس ، المدينة الافريقية حاليا ، على شبه جزيرة واسعة ، يحدها من الجنوب خليج تونس ومن الشرق البحر ومن الغرب بحيرة سوكر المالحة ، و الممتدة على الشاطئ ، و يتصل شبه الجزيرة هذا من الغرب بالقارة الافريقية وينتهي عند البحر بنتوء صخري ارتفاع 150 مترا، و ينقسم الى قسمين شبه متساويين : في الشمال سواحل مستوية ، تحدها سهلا واسعا وخصبا ، قليل السكان في القديم ولكن تغطيه بساتين غناء وارض زراعية ، و في الجنوب الشرقي لهذا المرتفع الصخري تقوم عليه في الوقت الحاضر قرية سيدي بوسعيد يمتد

¹ اصطفيان اكصيل: تاريخ شمال إفريقيا القديم، ج2، تر: محمد النازي سعود، مطبعة المعارف الجديدة، الرباط، 2007، ص 325.

² محمد بيومي مهران: المغرب القديم، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية مصر، 1410 هـ / 1990 م، ص. 195.

³ عبد اللطيف محمود البرغوثي، المرجع السابق ص 212.

⁴ احمد الفرجاوي: بحوث حول العلاقات بين الشرق الفينيقية، المعهد الوطني لتراث، تونس، 1993، ص 31.

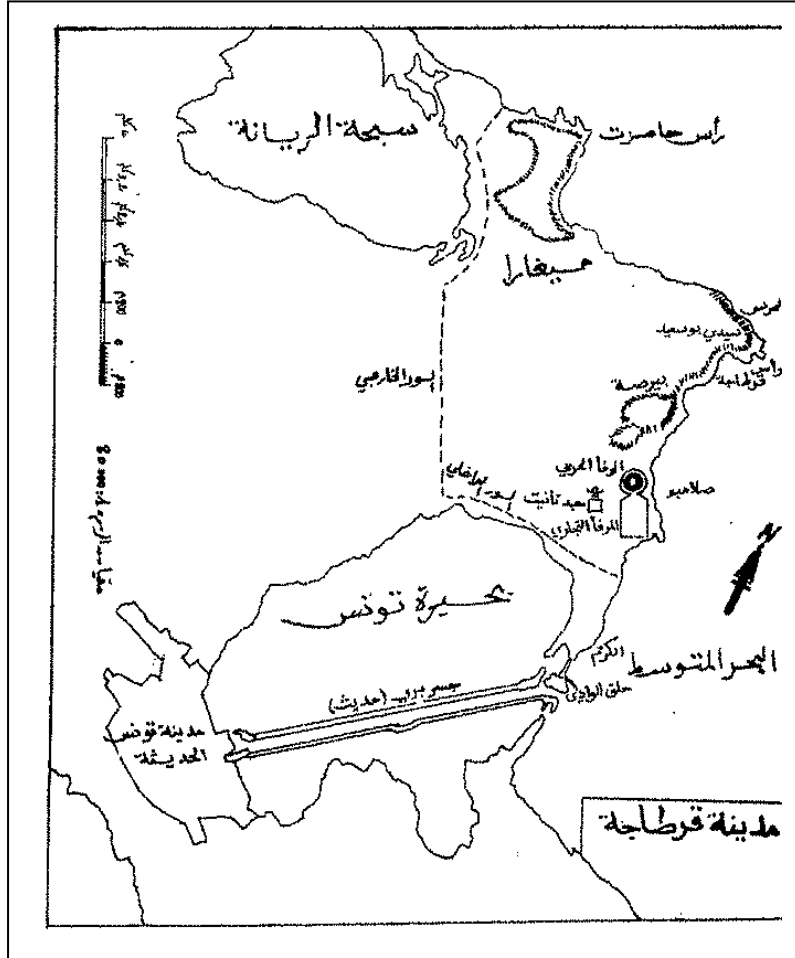
سهل تتخلله الاودية الصغيرة وثلاث تلال تحيطها الخرائب هناك كان يقع قلب مدينة قرطاج¹. ويشير المؤرخ بوليبيوس ان المدينة تقع على شاطئ أحد الخلجان في شبه جزيرة تكاد تكون محاطة اما بماء البحر او بمياه البحيرة حيث كانت شبه جزيرة قرطاج اشبه بمرساة عملاقة مرمية صوب البحر، وكان مدخلها محميا بسلسلة من الذرى تشكل خط الدفاع الاول جبل نهلي، اضافة الى لسان يتقدم باتجاه الشرق الى عرض البحر وعلى طول خمسة عشر كيلومتر².

2.2. المناخ:

يشير الباحثين الى ان مناخ قرطاج كان معتدلا وحارا، ويشبه الى حد بعيد مناخ تونس الحالية ولربما كان اشد رطوبة، لان منطقة تونس لا تتلقي إلا 350مليمترا مكعبا من مياه الأمطار، يوفر هذا المناخ لقرطاج مزروعات متوسطة، كالحبوب والزيتون والخضار وغيرها، اضافة الى انعدام تفاوت درجات الحرارة الكبير جدا، بل يلطفه جواره للبحر، ومعدل سقوط الامطار يعد ثمانين يوما في السنة، مما يجعل مناخها صحيا وقليل الرطوبة، وفي اغلب الاحيان تتعرض قرطاج لرياح شمالية غربية، كمان نسيم البحر يخفف وطأة السموم عند هبوبها³.

¹ مادلين هورس مايدان: تاريخ قرطاج، ترجمة (ابراهيم بالش) الطبعة الاولى، بيروت، باريس، 1981 ص 10-11.
² فرانسوا ديكره: قرطاج او امبراطورية البحر، تر (عز الدين احمد) ط1، الاهالي للطباعة والنشر والتوزيع، دمشق، 1996، ص 61-62.

³ مادلين هورس مايدان: المرجع السابق ص 13.



الشكل رقم 1: خريطة جغرافية تمثل موقع قرطاج

المراجع: غانم (م.ص)، التوسع الفينيقي في غربي البحر المتوسط، دار الهدى،

الجزائر، 1992، ص 109.

3. دلائل تأسيس قرطاجة بين التاريخ والآثار:

لقد استت قرطاجة من قبل الفينيقيين الذين اتوا من صور، حيث امتزج الفينيقيين بالسكان الاصليين وتأثروا بديانتهم ولغتهم وحضارتهم وصاروا من اهم الشعوب الوافدة لسواحل بلاد المغرب القديم، واعتلت قرطاجة عرش الحوض الغربي للمتوسط.

تتفق المصادر الكتابية على اعتبار سنة 814 ق.م تاريخا رسميا لتأسيس قرطاجة من طرف المهاجرين الفينيقيين، على اعتبار تأسيسها كان قد سبق بداية الالعاب الاولمبية الاولى (776 ق.م) بحوالي 38 سنة، وتأخر عن بناء مدينة اوتكا بمقدار 287 سنة¹. وان وجدت حضارة قديمة تجعلنا نتذكرها تلقائيا حينما نقرا ما كتبه الشاعر الفرنسي ” بول فاليري ” فإنما هي بالتأكيد تلك الحضارة التي ولدت منها قرطاجة وامبراطوريتها، هذه الحضارة التي عيبتها لجة التاريخ، ولدت هذه الحضارة فعلا قبل حوالي ثلاثة آلاف عام، لترث تاريخا فينيقيا وجد قبلها بألاف السنين². يأتي الفيلسوف السرقوسي في المرتبة الاولى وهو اغريقي، عاش في القرن الربع قبل الميلاد، أرخ تأسيس قرطاجة قبل الطروادة منلدن شخصين من ازرسوكركيدون، وقد اتبعه في ذلك اونقسوسوايبانوس³. واستند المؤرخون ايضا الي تيميسو هو مؤرخ اغريقي من القرن الرابع قبل الميلاد الذي اورد ان قرطاجة وروما استستا في السنة الثامنة الثلاثين قبل الالمبياد الاولى⁴.

ورد كذلك في اسطورة عليسا ان في سنة 480 ق.م، وفدت الاميرة عليشة من مدينة صور تحفها حاشية من اشراف الفينيقيين وكبرائهم، فارة من مظالم اخيها بيغماليون الذي قتل زوجها الملك اسرباس فحطت اثقالها قرب مدينة تونس واعانها جمهور من النزلاء الفينيقيين الذين وفدوا قبلها للبلاد

¹ محمد اصغير غانم: المرجع السابق، ص 106.

² فرانسوا ديكره: قرطاجة او امبراطورية البحر تر. عزالدين احمد عزو، الاهالي للنشر والتوزيع، دمشق 1996م، ص 13.

³ احمد الفرجاوي: المرجع السابق، ص 11

⁴ نفس المرجع، ص 11.

فاشترت من الملك البربري المجاور ساحة عظيمة من الارض واخذوا الوافدون بينون لهم قرية هنالك دعوها قرته حدشت ومعناه القرية الحديثة¹.

اما المصادر المادية تشير الى ان ورد تأسيس قرطاجة قبل الربع الثاني من القرن الثامن ق.م، لانأقدم الاثار المكتشفة والمتمثلة في الفخار البوني ذي النمط الشرقي والفخار الاغريقي العائد الى العهد الهندسي الحديث تدل على ارتباطها آنذاك بالشرق والعالم اليوناني، وتيسر علينا عدم رفض التاريخ المؤلف لتأسيسها، حتوان كنا نجهل مصدر ناقله ويبدأ من خلال اسطورة التأسيس ان قرطاجة كانت مرفئا تجاريا صغيرا، سرعان ما تطور واخذ شكلا المدينة².

4. مؤسسو قرطاجة:

ينتمي الفينيقيون الى الشعوب السامية التي استقرت على الساحل الشرقي للبحر المتوسط، واستخدم الفينيقيون أنفسهم لفظ كنعان للدلالة على البلاد التي استوطنوها ولفظ³ الكنعانيين على اهلها⁴. وتتفق الوثائق الكتابية التي تناولت موضوع أصل الفينيقيين وتسميتهم بان هؤلاء الاقوام ليسوا من جنس السكان المحليين وانما ظهوروا في شمال منطقة الهلال الخصيب منذ بداية الالف الثالث ق.م ثم نزحوا بعد ذلك الى الساحل السوري واختلطوا سكانه بجنس البحر الابيض المتوسط⁵.

¹ احمد توفيق المدني: قرطاجنة في اربعة عصور، المؤسسة الوطنية للكتاب، الجزائر، 1986، ص 25.

² احمد الفرجاوي: المرجع السابق، ص 221.

³ الكنعانيين: هي التسمية الأصلية للفينيقيين، وهذا حسب ما تدع عليه المصادر الفينيقية، المصرية، اسفار العهد القديم والنصوص الاكدية والخورية، للمزيد،) أنظر أشلاف فطومة، الصناعات الحرفية الفينيقية، 1200 ق.م - 332 ق.م، مذكرة ماجستير، اشراف، شارنساوية، (الجزائر 2009) ص 20-26 خزعل الماجدي المعتقدات الكنعانية - الفينيقية ص 12-13.

⁴ الديق سليمان بن عبد الرحمان: الاوجاريتيونوالفينيقيون، مدخل تاريخي بحوث تاريخية الجمعية التاريخية السعودية الاصدار السابع عشر، 2005 م، ص 33 كور تريل ليوناردا، الموسوعة الاثرية العالمية ترجمة، الهيئة المصرية للكتاب، 1997 م، ص 330.

⁵ ابو المحاسن عصفور: المدن الفينيقية، دار النهضة العربية، بيروت، 1981، ص 41.

1.4. الحدود الجغرافية للساحل الفينيقي:

ان اغلب الباحثين يتفقون على تحديد الموقع في الفترة الممتدة من حوالي 1200 ق.م الى حوالي 800 ق.م، هذه الفترة التي عرفت فيه المدن الفينيقية الاستقلال والاستقرار السياسي¹، فيمتد موقع الساحل الفينيقي من شمال راس الشمر² على الشاطئ السوري على جبل الكرمل في الجنوب، اما من الناحية الشرقية فتحده الساحل الفينيقي سلسلة جبال لبنان الغربية، اما من الناحية الغربية فتتمثل في الواجهة البحرية للبحر المتوسط³ انظر الملحق رقم (1).

2.4. أصولهم الجغرافية:

اختلف المؤرخون القدامى والمحدثين حول الفينيقيين فيرى المؤرخ هيرودوت (Hérodote) ” بان الفينيقيين ليسوا من اهل البلاد الاصلين، وانما نزحوا من البحر الاريثري“. اما المؤرخ سترابون (Strabon) ” فيشير بان سكان الخليج الفارسي اكدوا له بأنهم يسمون عندهم باسم صيدا، صور وارواد“ (Arad) و ان المعابد عندهم تشبه المعابد الفينيقيين.، اما المؤرخ جوستان (Justin) فيصف الشعب الفينيقي بأنه مكون من الفينيقيين الذين نزحوا من بلادهم الاصلية حيث افزعتهم الزلازل، و نزلوا اولا ضفاف البحيرة الاشورية، ثم على شواطئ البحر الابيض المتوسط وهنا بنو مدينة سموها صيدا، بسب وفرة الصيد من السمك والفينيقيين يسمون السمك صيدا⁴. و يرى فيلون الجبيلي ان موطنهم الاول هو لبنان، فيما يرى المؤرخ الايطالي موسكاتي على ان الفينيقيين

¹ نفس المرجع ص 15.

² راس الشمرة: تقع على بعد 11 كلم من البلاذقية، عرفت بهذا الاسم لوفرة نبات الشمر في هذه المنطقة، نشأ تأقدم المدن الفينيقية اوغاريت، (انظر نسيب الواهب الخازن، اوغاريت، اجيال، اديان، ملاحم، ط1، دار الطليعة 1961).

³ جورج كونتنو: الحضارة الفينيقية، ترجمة عبد الهادي شعيرة، الهيئة العامة للكتاب، 1997، ص30.

⁴ محمد اصغير غانم، المرجع السابق، ص، 18-19.

قبائل مختلطة من *الاراميين¹ والفلسطينيين والعبرانيين وحدثهم وجمعت بينهم الطبيعة الجغرافية . هذا ويرجع اغلب المؤرخين على انهم قدموا مع الهجرات السامية من شبه الجزيرة العربية ويستدلون ذلك بحمل الفينيقيين لأسماء مركبة مثل عبد ملقرت². وجاء ايضا عند القديس اغسطين حول أصل الفينيقيين يقول ان: ” وهكذا إذا سألتهم فلاحينا من أنتم سيجيبونكم بلغتهم البونية (الفينيقية): نحن كنعانيون³“.

3.4. أصل تسميتهم:

تبين المصادر الكتابية ان التسمية أطلقها أولا الحوريون على سكان الساحل السوري من الكنعانيين knaggi فيما بين القرنين 17-18 ق.م وهي تعني في لغتهم الصباغة الارجوانية وقد اتفقت التسمية الحورية مع التسمية اليونانية (Phoinix) التي تعني هي الاخرى صباغة الارجوان التي اشتهر بها التجار الفينيقيون في حوالي القرن الثاني عشر ق.م وكانت صباغة الارجوان تستخرج من محار الميروكس Murix (انظر الصورة) الذي يوجد بوفرة في الساحل السوري يعرفون les phéniciens وسمية المنطقة⁴ Phénicia . و كان الاغريق اول من اطلق عليهم تسمية Phoeniki التي كان لها عندهم مدلول (الرجال الحمر) ، و بما ان الفينيقيين كانوا خلال ذلك الزمن قد ابتكروا الصباغ الارجواني فقد اعتقد بعض الباحثين بان هذا الاسم قد اعطي لهم لتخليد صناعة قومية اقترنت بهم⁵. ومن جهة أخرى تبين المصادر الحديثة بما فيها المؤرخ فرنسوا دويكره ان اسم فينيقيا قد ظهر للوهلة الأولى منذ الربع الأخير من الألف الثانية

*الاراميين: هم شعب سامي من الرحل كانوا ينتقلون من جبال لبنان غربا حتى نهر الفرات شرقا اسسوا العديد من الدويلات وأشهرها نذكر ارام صوبا، ارام دمشق المرجع: ينظر هانري. سعبودي معجم الحضارات السامية ط2 جروس برس طربلس 1991 ص 18.

² بشير كيجل: (الحضور الديني البوني في نوميدا 814-146 ق.م)، شهادة ماجستير في التاريخ القديم، قسم التاريخ. كلية العلوم الانسانية والاجتماعية، جامعة بوزريعة، الجزائر، 02، الجزائر، 2012، ص02.

³فرنسوا دويكره: قرطاجنة الحضارة والتاريخ تر يوسف شلب الشام ط1 دار طلاس 1993 ص11.

⁴محمد صغير غانم , المرجع السابق ص 20.

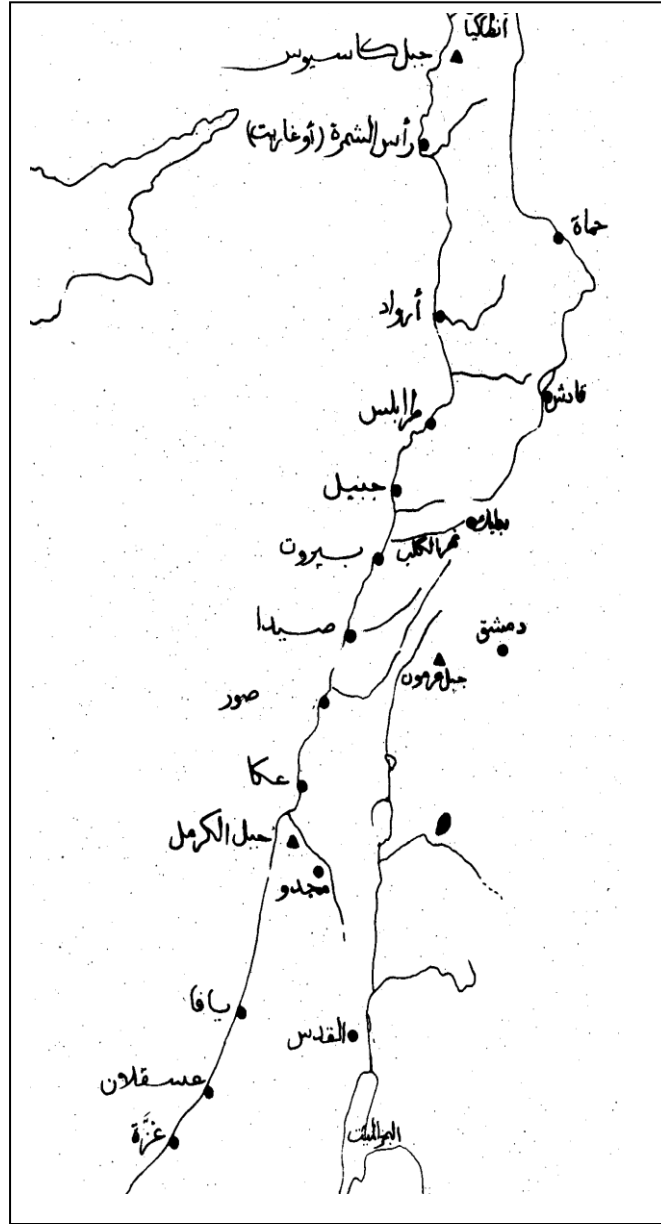
⁵جان مزيل , تاريخ: الحضارة الفينيقية الكنعانية، ترجمة ربا الخش، ط1، دار الحوار للنشر والتوزيع، سورية، الاذقية، 1998، ص31.

قبل الميلاد ضمن ظروف تاريخية تطلبت ذلك ،فالفينيقيون الذين تغطي أراضيهم سوى جزء بسيط من أراضي أسلافهم كانوا يتجهون ليرسموا لمصيرهم خطا جديدا¹.
 و ايا ما كان الأمر فلقد اشتقت كلمت فينكس من فينيقيا وبالتالي أصبحت ترادف كلمت كنعان وان الكلمتين اصبحتا تعنيان على الاغلب شيئا واحدا، وهكذا اتفقت التسمية السامية القديمة ،و التسمية اليونانية القديمة ،بان تربط بين هذه الشعوب وبين اللون الأحمر، و الواقع ان هذه المدن الساحلية على الشواطئ شرق البحر المتوسط تخصصت منذ عرفت في صناعة نوع من الصبغة الارجوانية كانت تستخرج من حيوانات بحرية رخوة تكثر قرب شواطئها ،و من هنا جاءت نسبتها إلى اللون الأحمر ،و هكذا كانت تسميتهم بالكنعانيين، والإغريقية بالفينيقين كلهما علم على شعب سامي واحد ينزل بسهول فلسطين الساحلية فضلا عن لبنان².



¹فرنسوا دويكريه: قرطاجة او امبراطورية البحر، تر-عز الدين احمد عزو، الاهالي للطباعة والنشر، دمشق، سوريا، ط1996، 1، ص22.

²محمد بيومي مهران، المرجع السابق ص161.



الشكل رقم 2: خريطة جغرافية للساحل الفينيقي

محمد الهادي حارش، التاريخ المغاري القديم السياسي و الحضاري

منذ فجر التاريخ الى الفتح الاسلامي، المؤسسة الجزائرية للطبيعة

،الجزائر 1992 ص 39.

II. الملاحة البحرية

1. تعريف الملاحة البحرية:

يتفق الباحثون في تحديد مفهوم الملاحة البحرية بناء على المكان الذي تباشر فيه وهذا يعني ان الملاحة هي التي تتم في البحر¹. وقد عرف المشرع الجزائري الملاحة البحرية من خلال المادة 161 من ت.ب.ج² كما يلي: "الملاحة البحرية هي الملاحة التي تمارس في البحر وفي المياه الداخلية بواسطة السفن". اي ان الملاحة البحرية هو النشاط الذي يمارسه الانسان في البحر كالصيد والتجارة والاستكشاف ويكون بواسطة السفن وبالباخر وتعتبر السفينة الاداة الامثل لنقل البضائع عبر البحر بما انها اداة الملاحة البحرية.

اضافة الى السفينة فتعتبر الوسيلة الاساسية التي تمارس النشاط في البحر، وتقوم بالملاحة على وجه الاعتياد، أي ان صفة السفينة تضل ملازمة للمنشئ طالما انها تقوم عادة بالملاحة البحرية ولا تفقد هذه الصفة حتى ولو قامت بملاحة نهرية.³

2. نبذة عن نشأة وتطور الملاحة في العهد القديم:

أكدت المصادر المادية والكتابية ان الملاحة البحرية اكتشفت منذ ازمة بعيدة وقد عرفها الانسان القديم منذ قرون بعيدة، فقد كان النقل البحري الوسيلة الرئيسية في المبادلات التجارية الدولية، وتطورت وسيلة الملاحة البحرية المتمثلة في السفينة وبفضل التجارة البحرية تكونت علاقات تجارية بين شعوب العالم كالمصريين القدامى، البابليين بلاضافة الى الفينيقيون حيث نالوا شهرة عظيمة بأسطولهم البحري والتجاري في الحوض المتوسط.

¹ محمد السيد السقي: القانون البحري (السفينة - اشخاص الملاحة البحرية العقود البحرية)، دار الدامعة الجديدة، الاسكندرية 2011، ص 10.

² المادة 161 من الامر رقم 76-80 مؤرخ في شوال عام 1396 الموافق ل 23 اكتوبر 1976، المتضمن القانون البحري، الجريدة الرسمية، العدد 29 صادرة في 10 افريل 1977، المعدل والمتمم بالقانون رقم 10-04 مؤرخ 15 اوت 2010، الجريدة الرسمية العدد 18,46 اوت 2010.

³ محمود شحماط: المختصر في القانون البحري الجزائري، دون طبعة، دار العلوم للنشر والتوزيع، عنابة، 2010، ص 20.

ويعد الموقع الجغرافي للمدن الساحلية المتواجدة على الشريط الساحلي الشمالي (أوروبا حالياً) وبين شريط الساحل الجنوبي (بلاد المغرب) الأثر الأول في نشأة المتواصلات البحرية الباكرة، حيث أن تاريخ شواطئ الحوض الشمالي متداخل من أقدم الأزمنة مع تاريخ الحوض الجنوبي ولعل انتشار الجزر في الحوض الغربي لهذا البحر يعتبر من أحد العوامل الأساسية التي سهلت عملية الاتصال عن طريق البحر سلماً من جهة، كما جعلها عرضة لهجرة الشعوب أو غزو الجيوش من جهة أخرى.

لقد كانت الأنهار المدرسة الأولى التي تعلم فيها الإنسان فنون الملاحة، واكتسب منها مهاراته الأولى، التي مكنته من ارتياد المسطحات البحرية الكبرى، و يعتقد أن الإنسان أقدم على ركوب البحر منذ أكثر من 7000 عام على أقل تقدير، و قد شهدت الأذرع المائية، المتمثلة في البحر المتوسط والبحر الأحمر والخليج العربي هذه التجربة المبكرة¹، فحسب حسين بالقطب الذي أورد ما يلي "لقد ظل البحر دوماً حاضراً في مجمل التطور الحضاري الذي عرفته المجتمعات الإنسانية وضمنها المجتمع المغربي القديم، ولم يقتصر دور البحر في المساهمة في النشاط الاقتصادي بل كانت له كذلك أدواراً أساسية أخرى، نذكر منها مساهمته في نقل التيارات الحضارية والثقافية من بلد إلى آخر ومن قارة إلى أخرى"². وعلى الرغم من اتساع الواجهات البحرية على البحر الأبيض المتوسط والمحيط الأطلسي، إلا أن الأفاقة اهتموا بالملاحة في وقت متأخر جداً، أن العلاقات بين أفريقيا والبحر هي نتيجة تاريخ طويل يبدأ بوصول الفينيقيين إلى الحوض الغربي للبحر الأبيض المتوسط وهي منطقة اتقنها الملاحون فيما بعد، ومن المؤكد أنه كانت هناك رحلات ملاحية أولى من العصور الحجرية الحديثة، وفي العصر البرونزي المتأخر قرون قبل الميلاد، وتوجد روابط تجارية بين الشرق وبحر إيجه وبقية البحر الأبيض

¹ د. حسين مسعود أبو مدينة: الموانئ اللبية دراسة في الجغرافيا الاقتصادية، ط2، منشورات جامعة 7 أكتوبر، 2008 ص 85.

² ناير مختار: التجارة البحرية في الحوض الغربي للبحر الأبيض المتوسط في العصور القديمة، (من الفينيقيين إلى عهد الاحتلال الروماني)، أطروحة دكتوراه علوم في التاريخ القديم، إشراف د. بن عبد المومن محمد كلية العلوم الإنسانية والعلوم الإسلامية، قسم التاريخ وعلم الآثار، جامعة وهران 1، أحمد بن بلة، السنة 2017/2018، ص 104.

المتوسط، حيث بدا سكان الفينيقيين وخاصة الصوريين في التواجد الدائم في غرب البحر الابيض المتوسط، فهم اول من غامروا على طول السواحل الافريقية واقاموا لتجارهم منافذ على الجزر¹. لقد كان العامل الاقتصادي سببا رئيسيا في تنمية القطاع البحري الذي أصبح على ضوئه تطوير الملاحة البحرية مطلبا اساسيا لجعل من البحر الابيض المتوسط بيئة صالحة للحركة الملاحية، وقد شهد الحوض الشرقي لهذا البحر قيام الفينيقيين والاعريق، في حين ان الحوض الغربي شهد قيام القرطاجيين والاتروسك، وكان لكل هذه الشعوب دورا في نشأة البحرية التجارية، والعسكرية وأصبح لكل دولة اسطولا بحريا قويا².

3. نبذة عن الملاحة الفينيقية:

اشتهر الفينيقيون في العالم القديم بفضل مساهمتهم المهمة في الحضارة الانسانية، فقد عرفوا بنشاطهم وجرأتهم وقدرتهم على الابتكار ولاسيما في مجال الملاحة والكتابة³، ولقد حققت الملاحة الفينيقية انطلاقة جديدة في الالف الثانية قبل الميلاد مقتصرة على الملاحة النهرية التي كان المصريون يقومون بها في نهر النيل خلال الزمن الذي وجدة فيه حضارة الميكايين والشعوب الاخرى للبحر الابيض المتوسط، ويعد الفينيقيين البحارة الاوائل في العصر القديم الذين حازوا بأنفسهم في عرض البحر المتوسط الغربي وتوغلوا في المحيط الاطلسي⁴.

كان الملاحون الفينيقيون يقودون سفن "ترشيش"⁵ كانت هذه السفن تعود بانتظام حاملة معها السحنات الثمينة من ذهب وفضة واحجار كريمة وعاج وأخشاب وقرود وطواويس، ومخرا الفينيقيين

¹ كريستين حمدون الملاحة في العصور القديمة، الموسوعة البربرية، 23-11-2020 نقلا عن <http://journal.openetion.org/2024-05-19/00> ص 01.

² Decret (F), Carthage ou l'empire de la mer, Edition du seuil, paris 1977 pp104,105

³ صلاح ابو السعود، تاريخ وحضارة الفينيقيين، مكتبة النافذة، القاهرة، 2011، ص 3.

⁴ جان مزيل، المرجع السابق ص 69.

⁵ فرانسوا ديكره المرجع السابق ص 30

عباب البحر المتوسط لما فيه فائدة لمدنهم بالدرجة الأولى، ولم يكن هذا التفوق البحري، الذي حل محل التفوق البحري، لم يكن ممكنا او لم يظهر الفينيقيون تمرسا ممتازا في شؤون الملاحة¹.

4. الدلائل الكتابية حول الملاحة الفينيقية:

من الدلائل الكتابية حول الملاحة الفينيقية نجد ديودور الصقلي الذي يقول "ان الفينيقيين الذين لم يتوقفوا عن ركوب البحر للتجارة منذ عهد بعيد قد اسسوا كثيرا من المستعمرات على سواحل ليبيا، كما انهم انشؤا بعضا اخر بالأقسام الغربية من اوربا"². و تحدث سترابون Strabon ايضا "عن الرحلات البحرية للفينيقيين الذين وصلوا الى ما وراء اعمدة هيركلس واسسوا بهذه النواحي بعض المدن كما اسسوا اخرى بأواسط ساحل ليبيا بعد حرب الطراودة بزمن قليل"³. لقد اطلق على الفينيقيون لقب شعب البحر حيث اكده هوميروس ان افضل بحارة العالم هم الفينيقيين، حيث اثبت الواقع عظمتهم وشهرتهم التي قامت على البحر حيث اتقنوا كل ما يتعلق بالبحر من صيد وملاحة وصناعة السفن التجارية وعسكرية وبناء مرافئ فقد كان بناء سفينة صالحة لعبور البحار عملا حضاريا جبارا قد يفوق في مداه ومستواه العقلي اكبر المكاسب الحضارية التي انجزها الفكر البشري في تلك الحقبة⁴.

5. السفن الفينيقية:

لقد كانت القوارب والسفن الفينيقية في بادئ الأمر معدة للأحمال الخفيفة مثل الصيد ونقل البضائع بين المدن الفينيقية نفسها وذلك لصعوبة الطرق البرية التي تربط بين هذه المدن، ولم يغامر الفينيقيون في اول الامر في وسط البحار بل كانوا يحاذون الشواطئ في اسفارهم التجارية⁵. كما برع الفينيقيون

¹فرانسوا ديكرية، نفسالمرجع، ص 30.

²صتيفان اكسيل، تاريخ شمال افريقيا القديم، تر (محمد التازي سعود)، ج 1، 2007، ص 287.

³صتيفان اكسيل، نفس المرجع ص 287.

⁴معن عرب: صور حاضرة فينيقيا، دار المشرق، بيروت، 1970، ص 135.

⁵ محمد اصغير غاتم: المرجع السابق، ص 56.

في صناعة السفن الصغيرة والكبيرة المتطورة، و التي تلائم شكل سواحلهم البحرية والانتقال الى باقي الجزر من اجل التجارة واخذ الاحتياطات العسكرية اللازمة لحماية لبضائعهم من النهب¹. افتن الفينيقيون بالتجارة منذ قديم الزمن طمعا وراء جمع الاموال والحصول على الارباح الطائلة، و لأجل هذه الغاية اقاموا لهم اسطولا هائلا جعلت وحداته التجارية تمخر عباب البحر الابيض المتوسط حتى اصبحت لهم السلطة المطلقة، ثم جعل الفينيقيون يهجرون عاصمتهم صور وينشئون المستودعات التجارية (comptoirs) في البلاد الواقعة على ساحل البحر المتوسط². قام الفينيقيون بالتغلغل في مياه الحوض المتوسط بواسطة الملاحة البحرية بحيث ربطوا بين اجزاء المغرب القديم وكانت رحلاتهم الاولى عبارة عن تجار منتقلين يجرون وراء الارباح لاسيما بعد اكتشافهم لقيمة المعادن الثمينة التي كانت متوفرة في شبه جزيرة ايبيريا³.

بالإضافة الى ان القدماء اشاروا على ان الملاح الفينيقي يتصف بالمهارة والطموح والجرأة فهو يتحمل البعد عن اهله وعناء السفر ولا يتراجع امام المجهول ويجب المغامرة⁴. وتحدثنا المصادر كثيرا عن الدور القيادي المنشط في المشروعات التجارية الكبرى، وطبقا لرواية هيرودوت، فان الفرعون المصري نحاو الثاني (595 ق.م) قد كلف الملاحين الفينيقيين بالطواف حول افريقيا ويكاد يكون من المؤكد الان ان السفن التي ارسلها فرعون لتقوم بدورة ملاحية حول افريقيا قد نجحت في هذه المهمة حيث قضت في رحلتها ثلاث سنوات دارت فيها حول شواطئ افريقيا، ثم عادت من مضيق جبل طارق (اعمدة هيراكيلس) محملة بجميع خيرات افريقيا التي حصلت عليها من الموانئ التي مرت بها السفن⁵.

¹ حسين عاصم احمد: المدخل الى تاريخ وحضارات الاغريق، القاهرة، مؤسسة الاسراء للنشر والتوزيع، 1998، ص 74.

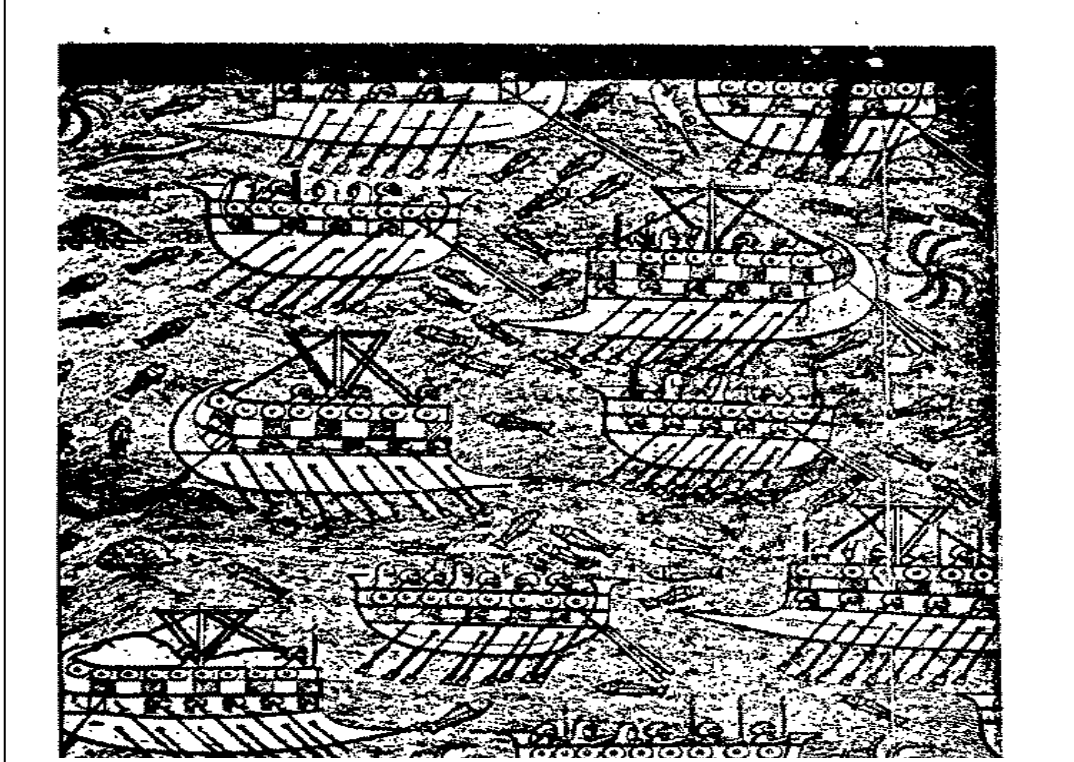
² محمد محي الدين المشرفي: افريقيا الشمالية، في العصور القديمة، ط4، دار الكتب العربية 1969، ص 37.

³ محمد الصغير غانم: المملكة النوميديّة والحضارة البونوية، دار الهدى، عين مليلة، الجزائر، ص 17.

⁴ محمد حسين فنطر: الفينيقيون بناء المتوسط، دار الفرجاني، مراكش، 1997، ص 75.

⁵ محمد بيومي مهران: المرجع السابق، ص، 226.

لم يقتصر الفينيقيون على مجرد تصدير الاخشاب بل صنعوا منها المراكب الممتازة ومن أشهرها وأقدمها المراكب المسماة سفن جيبيل¹.



الشكل رقم 3: رسم للمراكب الفينيقية التجارية والحربية

المراجع: محمد اصغير غانم، التوسع الفينيقي في غربي البحر المتوسط، دار الهدى، الجزائر، 2003 ص 58

¹ ابو المحاسن عصفور: المرجع السابق ص 114.

6. الطرق البحرية الفينيقية:

اما عن الطرق البحرية فتكون اعتمادا على خطط مرسومة دقيقة ، و لم يكونوا قراصنة كما تصورهم الاساطير الاغريقية فيما بعد ان الطرق الرئيسية تنطلق من صور وصيدا وتتجه الى مصر وان اوقات الملاحة عندهم تبدأ من شهر ماي وجوان ، و تساعد الرياح الجنوبية والجنوبية الغربية حتى ان التجار والبحارة كانوا يهتمون بسواحل بلاد المغرب القديم، وبدؤا مزاوله الملاحة قرب السواحل لبيعوا اسماكهم وزجاجهم الخزي وغيرها من المنتجات وبعد ذلك اخذوا يجوبون البحار ويؤسسون الطرق البحرية بين الشرق والغرب وظلوا يحتكرونها مدة طويلة ،حيث كان البحر المتوسط يعد مجرد محطة عبور للبعض الرحلات الاستكشافية البحرية ومن جهة اخرى كان مسرحا للعديد من الرحلات البحرية¹. والمؤكد أن لفينيقيين كانوا من الشعوب الاولى التي مارست التجارة والملاحة البحرية والتجارة في العالم القديم، ومنذ الالف الأولى ق.م، بدأت السفن الفينيقية تجول بحوض البحر المتوسط حيث كانوا يقومون برحلات منتظمة الى إسبانيا وبريطانيا بالإضافة الى شمال إفريقيا، وأثناء هذه الرحلات كانت سفنهم تمر بمحاذاة السواحل خوفا من التوغل في عرض البحر، وقد كان الفينيقيون عند حصولهم على السلع الشرقية المنقولة إليهم من وسط آسيا والعراق عن طريق العموريين سكان دواخل سوريا وبعد أن يتسلمها الفينيقيون ينقلونها بسفنهم الى مراكزهم التجارية وخاصة إسبانيا حيث يبادلونها مقابل المعادن الاسبانية وخاصة الفضة وهذه العمليات التجارية يقوم بها الفينيقيون منذ مطلع القرن 10 ق.م².

¹ خديجة منصوري: الرحلات عبر البحر الابيض المتوسط في العصور القديمة، مجلة الدراسات الانسانية، جامعة الجزائر- ع 02، 2002، ص 159.

² محمد علي عيسى: مدينة صرّاتة منذ الاستيطان الفينيقي حتى الوقت الحاضر، دار العربية للكتاب، 1398 هـ 1978 م، ص 7-8.



الشكل رقم 4: عملات فينيقية تصور السفن المستخدمة في الرحلات البحرية

نقلا عن: كيجل البشير عطية، قرطاج والممالك النوميديّة، دراسة في الاصول التاريخية (من القرن 12 ق.م الى 146 ق.م)، مجلة الدراسات التاريخية، العدد 1، مجلد 21، السنة 2020 ص 48.

7. الملاحة القرطاجية وريثة الملاحة الفينيقية:

تعتبر قرطاج منذ نشأتها الاولى مستوطنة فينيقية هامة في الحوض الغربي للبحر الابيض المتوسط، حيث كونت مع جارقتها اوتكا، والمستوطنات الفينيقية المقابلة لهما في الطرف الجنوبي الغربي من صيقيلية مفاتيح الاتصال بين شرقي البحر الابيض المتوسط وغربه، ولقد اهل قرطاج موقعها الاستراتيجي لان تلعب دورا هاما في الميدانين الاقتصادي والسياسي، فانتهزت فرصة انحطاط فينيقيا الام خلال بداية القرن السابع ق.م عندما توالى على هذه الاخيرة هجمات الاشوريين من الداخل، و حصار تجار الاغريق الذين استعادوا قوتهم البحرية منذ حوالي منتصف القرن الثامن ق.م، فانتهزت قرطاج هذه الفرصة وتزعمت السيادة البحرية والسياسية في غربي البحر الابيض المتوسط، وبذلك اصبحت امبراطوريتها تمتد من خليج السرت الكبير في ليبيا شرقا وتتجاوز اعمدة هرقل غربا، كما ضمت اليها سواحل كل من اسبانيا والباليار وسردينيا كذلك جنوب غربي صيقيلية¹. كما ورد كذلك لدى المؤرخ فرنسوا دوكرهيف برغم ان الحضارة القرطاجية انتشرت في غربي البحر الابيض المتوسط على شكل مراكز تجارية، كانت هي المعابر البونية، فان هذه الحضارة بقيت حاملة لأصولها

¹محمد اصغير غانم: التوسع الفينيقي في غربي البحر المتوسط، دار الهدى، الجزائر، ص112.

الفينيقية الشرقية¹. ورثت قرطاجة بحرية فينيقيا، فلاقت الشهرة نفسها ولا يعود الفضل في ذلك لقوة مراكبها وحسب بل ايضا لخبرة بحارتها الذين لم يعرفوا البوصلة وانما كانوا يهتدون بكوكب الدب الصغير². و تجمع الشهادات في كل العصور الماضية على ان اسطول صور وقرطاجة هما من اشهر اساطيل العالم القديم واسطع برهان عن تفوق قرطاج في البحر هو (الرحلات البحرية)³.

¹ فرانسوا ديكره، المرجع السابق ص 15.

² مادلين هورس ميادن، المرجع السابق، ص 82.

³ نفس المرجع، ص 84.

من خلال استعراضنا للتطورات الهامة في الحضارة القرطاجية والملاحة البحرية القديمة، تبين لنا كيف استطاعت قرطاج أن تبني إمبراطورية قوية ومزدهرة بفضل قدرتها على استغلال موقعها الجغرافي وتطوير أسطولها البحري. لقد كان للملاحة دور أساسي في تعزيز التجارة وتوسيع العلاقات مع الشعوب الأخرى، مما ساهم في تحقيق الازدهار الاقتصادي والثقافي لهذه الحضارة. ومع انتهاء هذا الفصل، نكون قد وضعنا الأساس لفهم أعمق لدور الملاحة القرطاجية وتأثيرها على تطور الحضارة في الفصول التالية، حيث سنواصل دراسة التفاصيل الدقيقة والتطبيقات العملية لهذا الجانب الهام من تاريخ قرطاج.

الفصل الثاني

الفصل الثاني
الملاحة القرطاجية

مدخل

1. الاسطول البحري القرطاجي:
2. الاسطول التجاري القرطاجي
3. الاسطول العسكري
4. الموانئ القرطاجية
5. الملاحة والتجارة القرطاجية بين التأثير والتأثر

مدخل

ان دراسة الملاحة البحرية القرطاجية، يدفعنا الى الخوض في التعرف على عدة جوانب مكونة لها انطلاقا من الاسطول البحري القرطاجي، مرورا عبر تنظيم طواقم السفن التجارية والعسكرية، اضافة الى المرافئ البحرية، وصولا الى دور الملاحة البحرية في تطوير التجارة القرطاجية.

1. الاسطول البحري القرطاجي:

لم يترك لنا القرطاجيون اي سجل عن تاريخهم البحري، وفي السنوات الاخيرة فقط، كشفت الحفريات عن حطام السفن الحربية البونيقية من القرن الثالث ق.م، و قد جذب هذا الاكتشاف انتباه المختصين حيث اظهرت ان تاريخ البحرية البونيقية والاحداث البحرية المختلفة المرتبطة بها والواردة في النصوص لا تزال تكشف عن العديد من المناطق الرمادية بل وحتى الثغرات¹، و يعود تاريخ البحرية في غربي المتوسط الى القرن السادس ق.م، عندما تسلمت قرطاجنة سيادة المستوطنات الفينيقية في غربي البحر الابيض المتوسط بعد استيلاء نبوخذ نصر على مدينة صور سنة 574 ق.م، مما جعل قرطاجنة تهيمن على تجارة الحوض المتوسط الغربي للبحر الابيض المتوسط مما دعاها الى الاعتناء بأسطولها الحربي حتى تضمن لنفسها السيطرة الكاملة على المنطقة².

و ورد في المصادر الادبية ان الكتاب الكلاسيكيون لم ينكروا السمعة المميزة للملاحة البحرية القرطاجية في العديد من كتاباتهم، حيث كشفوا عن توفر وسخاء الاقاليم الفينيقية والقرطاجية بالمواد اللازمة للصناعة البحرية كالاخشاب والمعادن، بالاضافة الى وجود امهر الملاحين في المنطقة، ومن بين هؤلاء الكتاب نجد سفر حزقيال اين وصف السفينة الفينيقية يذكر فيها ان المجداف مصنوع من الفلين والصارى متخذ من الارز والجسر من عاج والشرع من الكتان المطرز الجيد والغطاء من الارجوان الوردى والارجوان الاحمر وان بنائها المهرة هم من يصلحون اعطابها وان جميع سفن البحر وملاحيتها قدموا الى صور للمتاجرة³.

¹Ouiza Ait Amara « Aotour de la construction navale punique » Ruvie, Oassour Al JADIDA, n°13,2014 p.5

² محمد صغير غانم: المرجع السابق ص 60-61.

³ حسين بن طيبة ويزة ايت عمارة: السفينة الحربية القرطاجية، دراسة من خلال المصادر، مجلة العصور الجديدة 14، (1)، جامعة وهران 1، 2024، ص 11.

يعد انعدام المصادر الفينيقية والقرطاجية التي تتحدث عن طرق صناعة السفن وبناء الموانئ ومسالك الطرق التجارية البحرية وغيرها من الامور، هذا راجع لسياسة الكتمان التي اتبعها الفينيقيون بالإضافة الى الحريق الذي دمر مدينة قرطاج سنة 146 ق.م. بحيث اتلف الحريق المكتبات القرطاجية وما تحتويه من ارشيف للدولة والوثائق الرسمية والمؤلفات بينما الاشارات التي وردت في المصادر الكلاسيكية الاغريقية والرومانية نجدها لا تخل من التحريف والمبالغة¹، وتحدث بلين القديم Plin l'Ancien عن التجارة البحرية انها من اختراع القرطاجيين الذين بارعوا في الملاحة البحرية نتيجة لعدة عوامل تاريخية وطبيعية² لذلك كان الاعتماد في كتابة تاريخ البحرية القرطاجية على المصادر المادية الاثرية من حطام السفن³، تم اكتشافت المواد المستخدمة في بناء السفن البونيقية بفضل اكتشاف حطام قادس قبالة ساحل مارسالا في غرب صقلية، حيث تشكل هذه الحقبة اول ثورة عظيمة في تاريخ البحرية العسكرية البونيقية اعقب هذا الاكتشاف عمليات تنقيب كبرى قام بها الامريكيون والبريطانيون في الموانئ البونيقية بقرطاجنة 1992⁴ وتعتبر المستكشفة هونور فورست (Honor frost) اول من تحدثت عن سفينة مارسالا مؤكدة عن تأخر الرومان في الصناعة السفن الحربية ومبرزة في الوقت نفسه دور السفينة القرطاجية في بعث هذا النوع من الصناعة⁵، و نجد ان سترابون هو المصدر الرئيسي للنصوص القديمة في كتابه الجغرافيا يذكر المعادن المختلفة المستخدمة في السفن البونيقية ومن ابرز المواد المستخدمة في بناء السفن من خلال المصادر القليلة الموجودة ان الخشب والمعادن كانت متوفرة في جميع انحاء حوض البحر الابيض المتوسط وقد اد توزيعها الغير متكافئ اعتمادا على البلد الى تفضيل وجود انواع مختلفة من السفن وجعل التبادلات البحرية ضرورية للحصول على المواد من

¹ نبيل قلاله: قرطاج قوة متوسطة تونس عبر التاريخ، ج1، مركز الدراسات والبحوث الاقتصادية والاجتماعية، تونس، 2007، ص 47.

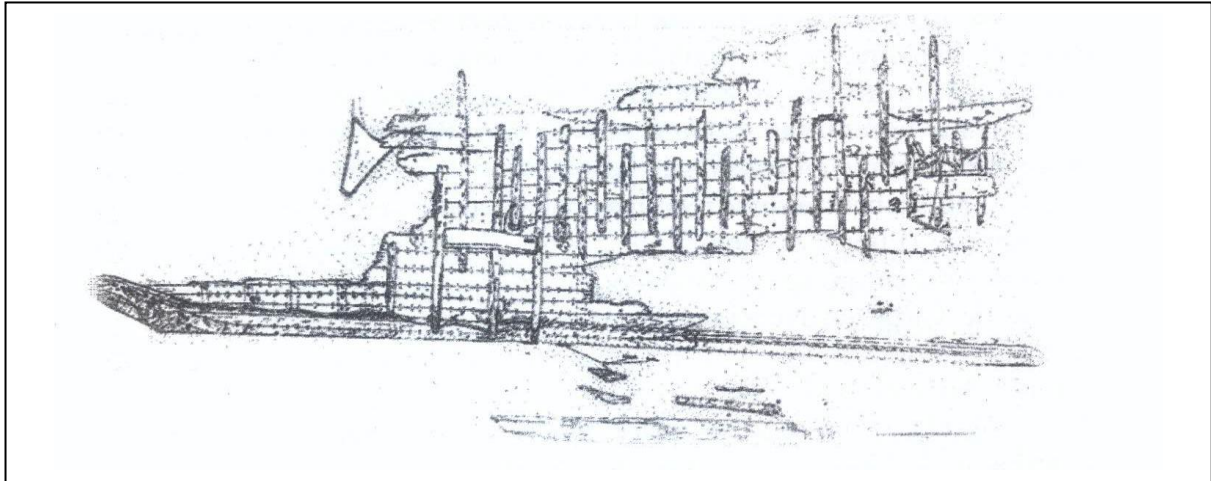
² حسين بن طيبة: المرجع السابق، ص 12.

³ Pomey (P) ; la navigation dans l'antiquité ; EDISUD. FRANCE 1997 P.172.173.

⁴ Ouiza Ait Amara « Aotour de la construction navale punique », Oassour Al JADIDA, n°13, 2014 p.5

⁵ مراد ريغي: السفينة الحربية القرطاجية، المجلة التاريخية الجزائرية، العدد 2، مج 4، 9، ديسمبر، 2020، ص 28.

خلال تبادل التقنيات¹، عرفت كذلك ورشات السفن الحربية كانت تنتج وبسرعة كبيرة سفنا هامة². و كانت قرطاجا تعتمد في بحريتها على بنية تحتية متطورة من التجهيزات مرفئية وسفن تجارية وعسكرية ورثتها من صور ولاقت الشهرة نفسها³. وتشير المصادر القديمة الى ان مقدمة السفن كان يعلوها تمثال يمثل راس حصان، وتشتهر في هذا الصدد المناظر البحرية بالنقش الغائر من قصر سارجون الثاني في خورسبادو المحفوظة في باريس في متحف اللوفر، كانت السفن تعتبر تقريبا مثل الكائنات الحية وكانت موضع اهتمام خاص، على جانبي القوس تم رسم او نحت عينين كبيرتين مما سمح للسفينة بمتابعة المسار ورؤية المخاطر المحتملة⁴.



الشكل رقم 5: مخطط حطام مارسالا البوني الحطام البوني في صقلية

Source : OUIZA Ait Amara, « Aotour de la construction navale punique », In Ruvie, Oassour Al JADIDA, n°13,2014 p 8

1.2. انواع السفن :

¹Ouiza Ait Amara « Aotour de la construction navale punique » Ruvie, Oassour Al JADIDA, n°13,2014 p5

² جان مزيل تاريخ: المرجع السابق، ص 164.

³ مادلين ميادن هورس: المرجع السابق، ص 85-86.

⁴: Samir Aounalah Et Attilio Mastino: Cathage (maitrise de la méditerranée capitale de l'Afrique (IX^e siècle avant J.C~XIII^e Siècle). Agence de mise en valeur du patrimoine de promotion culturelle Tunisie .2009. p 136

اشتهر الاسطول التجاري القرطاجي بسرعة سفنه وسعة حمولتها حيث احتلت الصناعة البحرية القرطاجية، المكانة الاولى اذ كان على قرطاج ان تملك عددا كبيرا من السفن لتسهيل حركتها التجارية¹.

كانت السفن التجارية في اول الامر شرعية ثم تقدمت صناعتها عندما اصبحت تتوغل في البحار والمحيطات فزودت بالمجاديف التي تستعين بها في غالب الاحيان عند الدخول الى الموانئ² و كان بناء السفن من اهم الصناعات في قرطاج³، لقد ورثت قرطاج بحرية صور فلقت الشهرة نفسها ولا يعود الفضل في ذلك لقوة مراكبها وحسب بل ايضا لخبرة بحارتها الذين لم يعرفوا البوصلة وانما كانوا يهتدون بكوكب الدب الاكبر⁴، وعرفت في صور مراكب (تارسيس)، وهي تعتبر جدودا للمراكب التجارية التي كانت قرطاج تملك الالوف منها كما يملكها مجهزوها او بحارتها⁵. واجتهدت قرطاج لتوفير البنية الاساسية الكفيلة بضمان تفوقها التجاري فبرع البونيون في صناعة السفن ولو ان المعلومات الواردة في المصادر الادبية تتعلق بالدرجة الاولى بالسفن العسكرية⁶، و كانت السفن التجارية اكثر السفن الفينيقية تميزا المعروفة بالاسم اليوناني Gauls وهو تحريف واضح لاسم الفينيقي الاصيلي لأنه مشتق من الجذر GIWZ تستخدم هذه الكلمة بشكل عام للتعبير عن الفكرة الدائرية وكانت تستخدم هذه الكلمة بشكل عام للتعبير عن فكرة الدائرية وكان يتم تطبيقه على قوارب النقل ذات الشكل الدائري الدقيق⁷، ومن أشهر السفن التجارية القرطاجية نجد:

¹ محمد الهادي حارش: المرجع السابق، ص 89.

² محمد الصغير غانم: المرجع السابق، ص 57.

³ ابو المحاسن عصفور: المرجع السابق، ص 114.

⁴ ميادن مدلين هورس: المرجع السابق، ص 82.

⁵ نفس المرجع، ص 83.

⁶ شاذلي بورونية، محمد طاهر: قرطاج البونية، تاريخ حضارة مركز النشر الجامعي، الاسكندرية، 1999، ص 245.

⁷ Samir Aounalah Et Attilio Mastino : Cathage (maitrise de la méditerranée capitale de l'Afrique (IX^e siècle avant J.C~XIII^e Siècle). Agence de mise en valeur du patrimoine de promotion culturelle Tunisie .2009. p 136

أ- سفينة جولوا (Gauloi): وبالفيينية Golab، وهي مشتقة من جذر GAL والذي يعني الصورة الدائري او الكروي وبالاغريقية Gaulos والتي تعني دلو الحليب، و يتراوح طولها ما بين 20-30 م وعرضها 7م وعمقها حوالي 1.5 م ،مؤخرتها على شكل ذيل السمكة او على شكل حلزوني ،اما مقدمتها على شكل راس حصان ولديها قدرة كبيرة على حمل المئات من الجرات ، و هي مزودة بصاري وشرع مستطيل الصورة وتتم قيادتها بواسطة دفة تتكون من شفرات غير متناظرة ،وضعت على الجانب الايسر بالقرب من المؤخرة ، و بالنسبة للعدد طاقم هذه السفينة فهو لا يتجاوز 20 فردا¹.



الشكل رقم6: تصور لسفينة تجارية من نوع جولوا

المرجع: السابق ص 5

ب- سفينة تارشيش : ذات شكل مستدير ومزودة بصالب قاعدة مستدير ايضا، وتبدو مقدمة ومؤخرة السفينة مرتفعة بشكل عمودي ويوجد في وسطها صاري واحد ويمتد فوقه دولقين بشكل

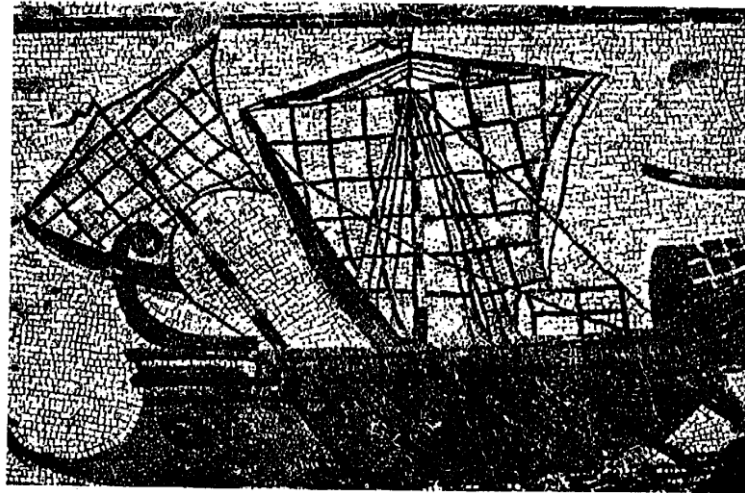
¹ مليزي ريمة: قرطاجة والبحر 814-146 ق. م، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في التاريخ القديم، تحت اشراف د. محمد الهادي حارش، قسم التاريخ كلية العلوم الانسانية والاجتماعية، جامعة الجزائر -2، الجزائر، 2010-2011، ص 57.

افقي ومتوازيين دورهما حمل الشراع ، كما توجد بهذه السفينة دفتين في المؤخرة مثبتتين في الجهة اليمنى واليسرى ، و تظهر على جوانب السفينة فتحات يبلغ عددها حوالي خمسة عشر ، تمر من خلالها المجاذيف التي تستخدم في حالة غياب الرياح ، كما يبدو جوف السفينة مرتفعا وهذا بسبب وجود قطع خشبية مثبتة عموما بواسطة حبال تمر بين القطع ، و يتراوح طول سفينة تارشيش بين 8 امتار الى اربعين مترا ، و عرضها بين 4-6 امتار¹.

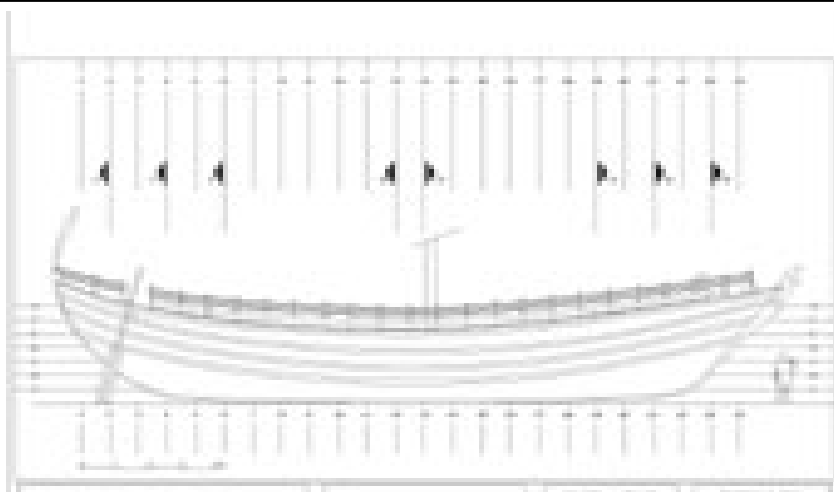


الشكل رقم 7: اعادة تصور لسفينة تارشيش
مليزيمية: المرجع السابق ص 54.

¹مليزي ريمية: المرجع السابق ص 57-58.



قارب تجاري قرطاجي . [متحف سوسة ، تونس]
فسيفساء ترجع إلى بداية العهد المسيحي

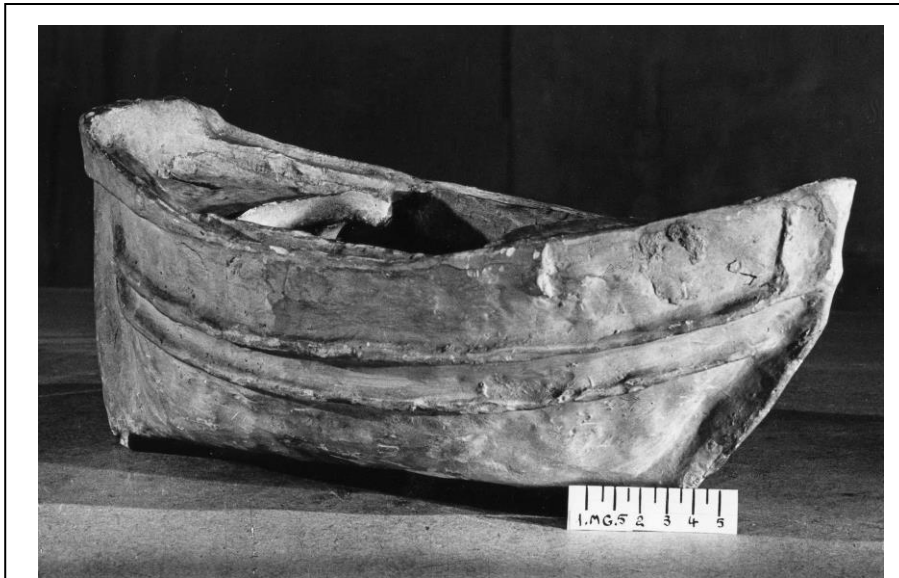


الشكل رقم 9: مخطط لسفينة تجارية قرطاجية

نقلا عن: مليزي ريمّة: قرطاجة والبحر 814-146 ق.م مذكرة لنيل شهادة الماجستير في التاريخ القديم
تحت اشرام د محمد الهادي حارش قسم التاريخ كلية العلوم الانسانية والاجتماعية جامعة الجزائر 2- الجزائر
2010-2011 ص 4

2.2. القارب القرطاجي التجاري حسب المعطيات الأثرية :

يحتفظ المتحف البحري في باريس، بنموذج لسفينة تم اكتشافها في قرطاج، مصنوعة من الطين المطلي بطبقة من طلاء الورد الخفيف يبلغ طوله 35.5 سم، وارتفاعها 15 سم، و عرضها 19 سم، لم يتم وصفه بدقة حتى عام 1987 م من طرف L.Basch: يمثل هذا النموذج سفينة شحن ذات مقدمة مائلة بشكل حاد، و عمود مؤخر راسي مزودة بمقدمة عالية ومؤخرة متصلة بواسطة قضبان مرور قوية الجسم محاط بدعامتين قويتين، بينما الجزء الخلفي مدعوم بدعامتين الجزء الامامي مدعوم بثلاث دعائم ترتكز على العمود الرئيسي للسفينة صغيرة مقارنة بنموذج بالحجم الحقيقي¹، (انظر الصورة رقم (10)).



الشكل رقم 10: صورة فوتوغرافية لنموذج قارب ماسيكولت من المتحف البحري بباريس
Source : JEAN-Pierre la porte, maquette de bateau punique et topographie DEcarthage CNRS édition ,paris,2008, p 37-46.

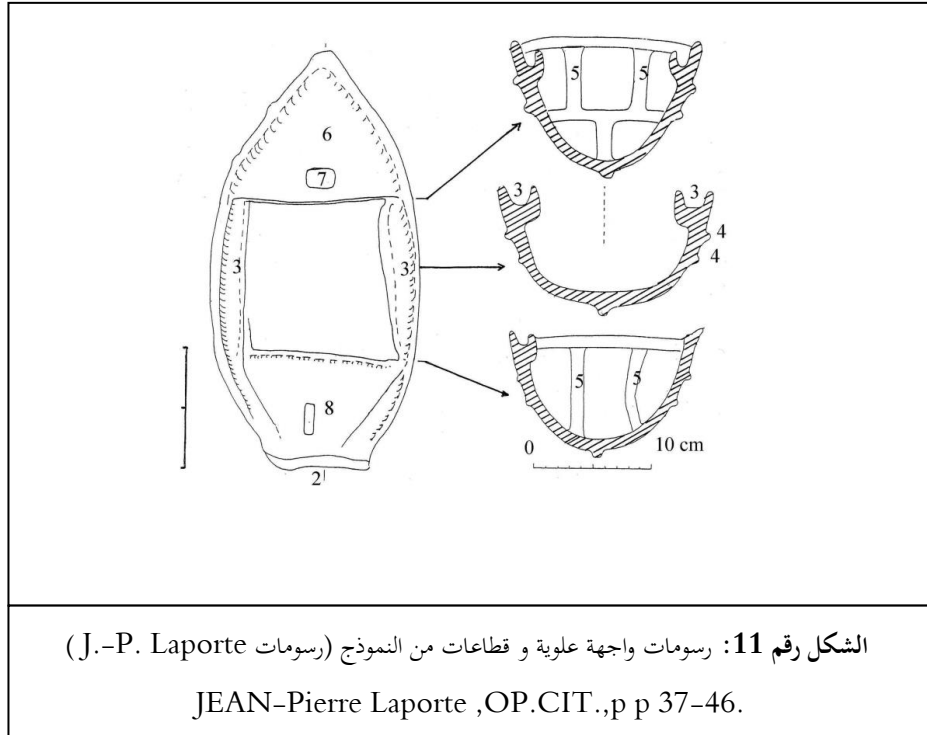
¹ JEAN-Pierre La porte, MAQUETTE DE BATAEU PUNIQUE ET TOPOGRAPHIE DE CARTHAGE CNRS EDITION, PARIS,2008, p 37-46.

يتكون نموذج ماسيكولت على شرع مربع، او شرع مدبب والاخير يتميز باشرع الذي يبدوا ان السفينة تحمله طما هو موضح على جدار قبر في جبيل ملزة (كيركوانة)، الذي هجر في نهاية القرن الاول. و يظهر لنا ان دفة السفينة المستقيمة، تبدوا وكأنها تبدوا تتطلب دفة محورية، و هي غير ممكنة في ذلك الوقت في المجال الفينيقي ومن المحتمل ان مجذاف التوجيه كان مثبتا في كل طرف يتجاوز نهاية العارضة السميكة التي تعلوا الدفة والطابق الخلفي للسفينة مثقوب بفتحة مستطيلة الشكل وظيفتها غير واضحة، ربما كانت هذه فتحة لمفصل او ثقب لدعم اما تمثال القبطان الذي كان زينة لمؤخرة السفينة، و الموضوع المتقدم جدا للسارية المختلفة والشكل المعاد للشرع دائما وفقا لتفسير L.Basch من شأنه ان يضع هذه السفينة بعد التخلي عن الشرع المربع لصالح الشرع المثلث، الموضح في رسم على قبر جبيل ملزة المذكور على أي حال لا تحتوي على مقدمة مقطوعة وهو جهاز ملحوظ ربما لم يكن في جميع السفن¹.

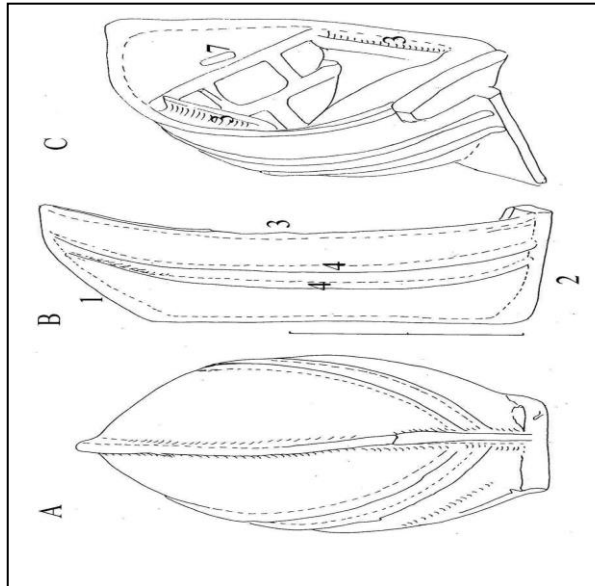
يمكن ان نفكر على ان فكرة توسيع المؤخرة يسمح بتحسين فعاليات مجذاف التوجيه بتوسيع ذراع الرافعة نحو الخارج، وعلى الرغم ان عناصر المقارنة قديمة نوعا ما فان من الصعب تعيين تاريخ دقيق للنموذج ف L. Basch اعتبرها بونية مع عدد من المقارنات التي تحظى بالموافقة، حيث يعتبر هذا نموذجا لسفينة شحن عريضة وممتلئة تبحر فقط بالشرع يبلغ طولها 1.76 مرة من طولها هو ما يقع ضمن الفئة العادية لسفن الشحن الفينيقية الجلوا². انظر رسومات النموذج رقم (11).

¹ JEAN-Pierre Laporte OP.CIT., p 37-46

² JEAN-Pierre Laporte OP.CIT., p 37-46



وتوضح لنا هذه الرسومات على ان هذه السفينة مهمة حيث تتمتع جيدا بالقدرات البحرية التجارية البونيقية والتي ادى الاستهانة بها لفترة طويلة وأدى تقييم القدرات البحرية للقوارب التجارية بشكل كبير مع الملاحة الليلية في اعالي البحار ويذكر Bartoloni.P ان سرعتها تتراوح ما بين 2 الى ثلاثة عقدة في الساعة او 88 الى 133 كيلومترا في 24 ساعة ولكن القدرات البحرية للسفن القديمة الكبيرة زادت الى حد ما انظر وجهات نظر للنموذج ABC رقم (12).



الشكل رقم 12: ثلاث وجهات نظر بالنسبة للنموذج:

Source : JEAN-Pierre LAPORTE, OP.CIT, p37-46

3. الاسطول العسكري :

اشادت المصادر القديمة بأهمية البحرية الحربية، واعتمد القرطاجيون في صناعة سفنهم على النماذج الفينيقية والقيام بتطويرها وتجهيزها بجميع المعدات، لمواجهة جميع مخاطر النابغة من الخارج لحماية مصالحها السياسية والاقتصادية، وشكلت قوة بحرية ضاربة في الحوض الغربي للمتوسط وانشاء قوة عسكرية بحرية تهاجم القوى المنافسة لها.

الزمت حاجة القرطاجيين لحماية مجاهم الحيوي من مساحات مائية ومضائق وجزر وثغور بحرية ، و على الاخص مصالحهم التجارية الى صنع اسطول من السفن الحربية تكميلا للسفن التجارية¹، عرفت في مدينة صور (TYR) مراكب تارشيش التي بلغت شهرتها من خلال النصوص التوراتية والاهتمام الذي اولاهها الملك سليمان حسب ما تذكر الروايات ، اذ تعتبر اقدم نماذج للمراكب التجارية التي

¹ محمد العيد تلي: قرطاجنة خلال المرحلة الارستقراطية، (الفترة 480-237 ق.م)، اطروحة مقدمة لنيل درجة الدكتوراه (ل.م) في التاريخ، اشراف محمد رشدي جراية، كلية العلوم الاجتماعية والانسانية، قسم العلوم الانسانية، جامعة الشهيد لخضر الوادي، السنة الجامعية 2020-2021، ص142.

كانت قرطاجة تملك اعدادا كبيرة منها ، و قد استخدمت كذلك في نقل الجيوش القرطاجية والمعدات الحربية وغيرها ، و ذلك عند نشوب الحرب لان البحرية الرسمية في قرطاجة غير كافية، و كانت البحرية الحربية القرطاجية منافذ الاقاليم الخاضعة لنفوذ قرطاجة التجاري في زمن السلم من خطر القرصنة وتحرس القوافل البحرية وتهاجم في زمن الحرب اساطيل العدو¹، اما من حيث الفروق القائمة بين السفن التجارية والسفن الحربية ، فان السفن الحربية كانت مستطيلة الشكل ولها مؤخرة مرتفعة ومقدمة ما تكون في مستوى الماء ،مجهزة بكتلة حديدية في شكل سكة المحراث يطلق عليها اسم راس الكبش (RAM) ،تستعمل لتحطيم سفن الاعداء او قلبها في الماء اثناء الاصطدام بها².

واتجهت قرطاجة الى تدعيم كيانها العسكري بإنشاء قوة حربية برية وبحرية للدفاع عن الدولة القرطاجية³. وامتلكت قرطاجة اسطولا حربيا للمراقبة على السفن التجارية وتأمين ملاحتها⁴، وجاءت الاشارة الاولى للبحرية القرطاجية، في النصف الثاني من القرن السادس قبل الميلاد خلال رواية هيرودوت (Hérodote القرن الخامس ق.م) ، لاجداث معركة اليا Allalia من عام 535 ق.م ، بين القرطاجيين وحلفائهم الاوتروسك شاركت بأسطولها العسكري في الحرب ضد الفوصيين الاغريق في جزيرة كورسيكا حيث سخرت قرطاجة وبما يقل عن ستين 60 سفينة حربية ، كما اشار ديودور الصقلي الى الاستعمال المكثف للسفينة الحربية القرطاجية طيلة الصراع ضد اغريق صقلية بداية من معركة هيميرا سنة 480 ق.م بصقلية ب مائتي (200) سفينة حسب ما ذكره ديودوروس الصقلي .و يبدو هذا مؤشرا على الريادة القرطاجية في مجال بناء السفن الحربية⁵. وفي بداية الحرب البونيقية

¹ مختار ناير: المرجع السابق، ص55.

² محمد صغير غانم: المرجع السابق، ص 26

³ محمد بيومي مهران: المرجع السابق، ص 199.

⁴ نجلاء سقوان الثقافة القرطاجية ف بلاد المغرب القديم (814ق.م/146ق.م)، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في التاريخ الاجتماعي والثقافي المغاربي عبر العصور، اشراف الطاهر ذراع، قسم العلوم الانسانية، كلية العلوم الانسانية والاجتماعية والعلوم الاسلامية، جامعة ادرار السنة، 2015-2016، ص 46.

⁵ مراد ريغي: المرجع السابق، ص 23.

الاولى لم يكن لدى روما اسطول حربي تقريبا، عند الضرورة حيث استخدمت سفن حلفائها مثل لوكري وتارانوم ونيابوليس وما الى ذلك عندما قرر مجلس الشيوخ خوض الحرب ضد قرطاج (بعد عامين من بدا الاعمال العدائية فعليا) ، قام الرومان بشكل اعمى الى حد ما ببناء اسطول كبير من لا شيء تقريبا ، و الاسطورة تقول بان الرومان قامت باستخدام نموذج خماسي قرطاجي ويمتلك كل لاعب بحرية حربية المتكونة من اسطول واحد على الاقل ويتكون كل اسطول من سرب قانس حربي واحد على الاقل ولا يوجد حد لعدد الاسراب التي يمكن ان يمتلكها الاسطول¹.

1.3. اصناف سفن الاسطول العسكري :

اشارت الروايات الادبية الى امتلاك قرطاجية اصناف متعددة من السفن الحربية في حظيرتها البحرية ، و هي تصنف حسب عدد صفوف المجدفين ، فمنها ذات الصف الواحد (Monorères) ، و منها متعددة الصفوف (Polyrèmes) ، و يرجع هذا التنوع الى التطور التقني في مجال صناعة السفن عبر مختلف الورشات ، سواء في قرطاج او في موانئها الاستراتيجية الاخرى في صيقيليا وسردينيا ، و يعتقد ان النوع الاول خاص بالفترة العتيقة والثاني بالفترة الكلاسيكية والهيلينستية². و تمتاز السفن القرطاجية على انها اقل حجما من السفن الاغريقية والرومانية مما يجعلها تمتاز بسرعة الحركة والقدرة على المناورة الحربية السريع اثناء المعارك الحربية³ ، وتعددت انواع السفن العسكرية ، و تطورت تقنيات صناعتها وذلك حسب الزمن وحسب توسع نفوذها على حوض المتوسط ، ومن اشهر انواع السفن القرطاجية نجد:

(1) الوحدات البحرية الصغيرة (Monorères): او سفن احادية المجاذيف وهي ذات صف واحد من المجاذيف ومن أشهر انواعها:

¹ RICHAR H. BERG, THE ANCIENT WORLD VOL2 CARTHAGE, traduit par VINCENT Lefavrais 2023, p18,19.

² مراد ريغي: المرجع السابق، ص 24.

³ رشيد الناظوري: المغرب الكبير، ج1، دار النهضة العربية، بيروت، 1981، ص-ص 190-191.

- سفينة اكوسور: (EIKOSORE): وهي ذات 20 جذافا¹.
- سفينة تريكونتور (TRIA CONTORE): وهي ذات 30 جذافا.
- سفينة بنتكونتور: (pente contore) وهي ذات 50 جذافا² 25 على كل جانب أصغر حجما لكن اوسع من ثلاثية المجاذيف. 25 مجذاف متباعدة عن بعضها البعض بحوالي متر واحد بلاضافة الى مقدمة ومؤخرة تساوي حوالي 30 مترا³.
- (2) الوحدات البحرية الكبيرة (Polyrèmes): وهي السفن التي لها عدة مجاذيف ومن أشهر انواعها:
 - السفن ذات صفين من المجاذيفن: تتميز بوجود طابقين في السفينة ومن خلال مشاهدة السفن نجد ان الطابق السفلي مخصص للجذافين، بينما الطابق العلوي مخصص للجنود، وهذا النوع يتميز بالخفة والسرعة ومن اهم انواعها نجد سفينة قادس⁴ (Galéré) و سفينة الفك⁵ (Diéré) و سفينة بيرام⁶ (Birame).
 - السفن الثلاثية (Trière): هيسفن ذات ثلاثة صفوف من المجاذيف متقاربة، ظلت مكونا رئيسيا لأسطول القرطاجي من الفترة الكلاسيكية الى غاية 146 ق.م من تاريخ سقوط قرطاج، وقد لعبت السفينة الثلاثية دورا بارزا في الحروب الفارسية والبيلوبونيوية، كما كانت للمدن الفينيقية الاربعة، جبيل وصيدا وصور وارواد، تقاليد كبيرة في الملاحة البحرية، وتميزت هذه السفينة بمقاسات نموذجية فيصل طولها الى 35م وعرضها لا يتجاوز 5 م⁷ مجهزة بثلاثة بلاطات للمجادفين مرتبة بنمط

¹Barkaoui (A) : La Marine carthaginoise approche des activités militaires des carthaginoise sur mer depuis les origines jusqu'en 146 av j-c, Edition l'or du temps, (Tunisie, 2003). P,237

²Barkaoui (A) : Op, Cit, p,274.

³Alix et Roland Martin avec la collaboration de Silviante ludinant histoire de Tunisie CARTHAGE 2017.

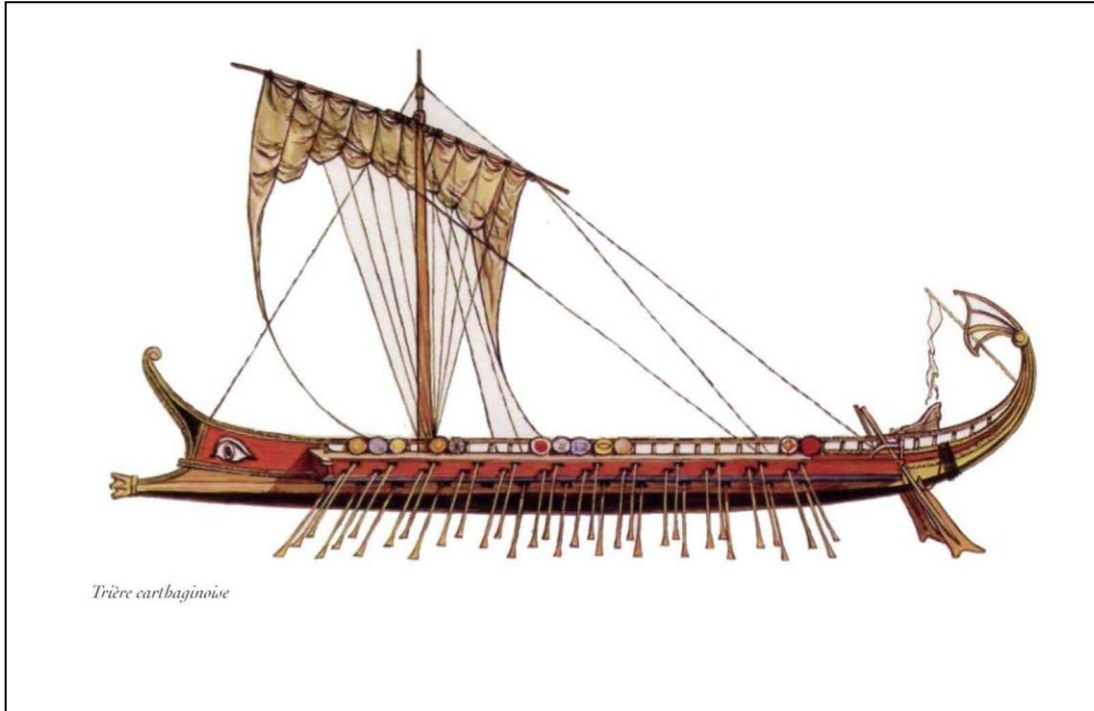
⁴LIONAL Casson : Les marins de l'antiquité. Hachette, (Paris, 1961) P 112-113.

⁵ Patrice Pomey : La Navigation dans l'antiquité, EDISUD, (France,1997). p 67-68.

⁶ Barkaoui (A) : Op, Cit, p,274

⁷ مراد ريغي: المرجع السابق، ص 25-26.

متدرج، هذا الترتيب لم يجعل من الممكن تحديد الطول الاجمالي للسفينة فحسب ولكن للحد من ارتفاع القارب الذي كان خارج الماء¹.



الشكل رقم 13: سفينة قرطاجية ثلاثية، نقلا عن:

Samir Aounalah Et Attilio Mastino :Cathage (maitrise de la méditerranée capitale de l'afrique (IX^e siècle avant J.C~XIII^e Siècle).Agence de mise en valeur du patrimoine de promotion culturelle Tunisie .2009 .p138

- السفن الرباعية:(la Tétrère) في السفن الرباعية تم الرجوع الى السفن ذات الصف الواحد من المجاديف على كل جانب (Monorères) لكن مع وجود اربعة مجدفين في كل مجداف وعلى العموم يوجد في كل سفينة رباعية 25 من المجاديف على كل جانب، ومنه يكون الطاقم مكون من 200مجدف مع اضافة حوالي 30 بحار².

¹Samir Aounalah Et Attilio Mastino : Cathage (maitrise de la méditerranée capitale de l'Afrique (IX^e siècle avant J.C~XIII^e Siècle). Agence de mise en valeur du patrimoine de promotion culturelle Tunisie .2009. p136

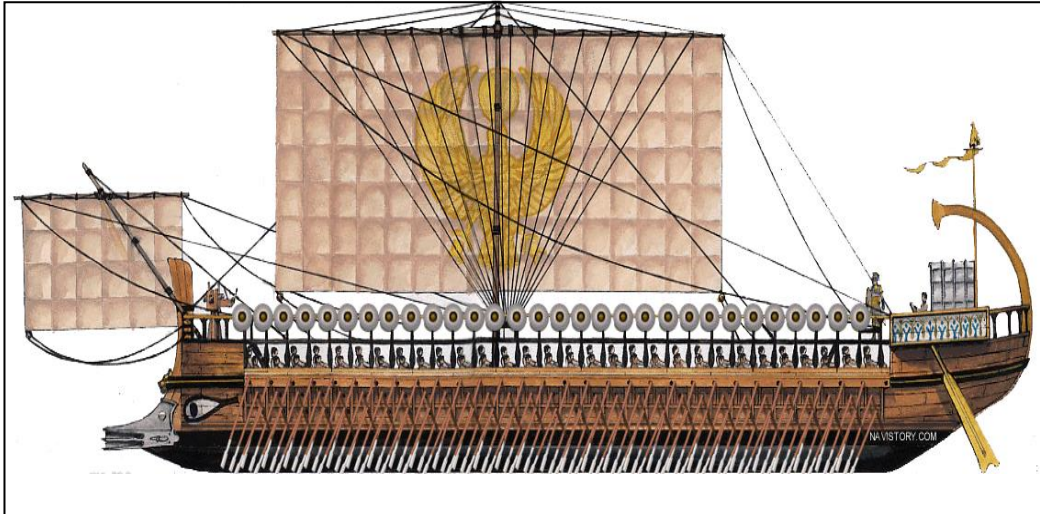
²مراد ريغي: المرجع السابق، ص 25.

• السفينة الخماسية (Pentère) : كانت جميع القوادس تقريبا في هذا العصر عبارة عن سفن خماسية (سفن بها خمسة صفوف من المجاديف) وكانت الخماسيات القرطاجية مختلفة بعض الشيء عن النماذج الرومانية وكانت الاخيرة اكبر واوسع وابطىء وتم تصميم القوادس القرطاجية بشكل اكبر من اجل السرعة والمناورة.¹ وعرفت بمملكة البحار في الفترة الهيلنستية، و يبلغ طولها 40 م وعرضها 6م،مجهزة بخمسة وعشرين من المجاديف ،و زودت هذه السفينة بالعبور من خلاله، بالاضافة الى قلعين مرتفعتين بدقة على مقدمة السفينة ومؤخرتها ،ووضعت آلات لرمى الحجارة او السهام النارية على العدو ،كما وضعت في المقدمة رموزا او تماثيل للآلهة ،و في حالات اخرى تماثيل حيوانات برية مثل الدلافين، و ربما للإشارة الى سرعة السفينة ،و قد توضع ايضا ملامح وحشية لشيطان او حيوان مفترس بهدف تخويف العدو، اذ شكلت هذه السفينة اهم مكونات الاسطول الحربي القرطاجي ،مقابل شعوب البحر التي لم تكن تملك أي خبرة في هذا المجال ،فالمدن الاغريقية في صيقيلية لم تستعمل هذه السفن ولم تمتلك تقنية صناعتها، بالرغم من ظهور هذا النوع من بين السفن القائد الاغريقي في الحوض دونيس مع بداية القرن الرابع ميلاد وأشارت كذلك الروايات الى تقليد الرومان السفن القرطاجية الخماسية ودخولهم المنافسة البحرية ،احرز القرطاجيون تفوقا باهرا في معركة دريبانا البحرية عام 249 ق.م، الامر الذي دفع الرومان الى بعث مشروع جديد للتطوير سفنهم الحربية، وأشارت كذلك الروايات الى تقليد الرومان السفن القرطاجية الخماسية ودخولهم المنافسة البحرية ،احرز القرطاجيون تفوقا باهرا في معركة دريبانا البحرية عام 249 ق.م، الامر الذي دفع الرومان الى بعث مشروع جديد للتطوير سفنهم الحربية ،سمح لهم بانهاء الحرب البونية الاولى لصالحهم اثر معركة ايغات عام 241 ق.م.²

انظر الصورة رقم (14)

¹RICHAR H .OP, CIT, p19

² مراد ريغي: المرجع السابق، ص24-25.



الشكل رقم 14: سفينة خماسية قرطاجية

Alix et ronald avec la collaboration de silviane ludinant histor de tunisie
CARTHAGE 2017

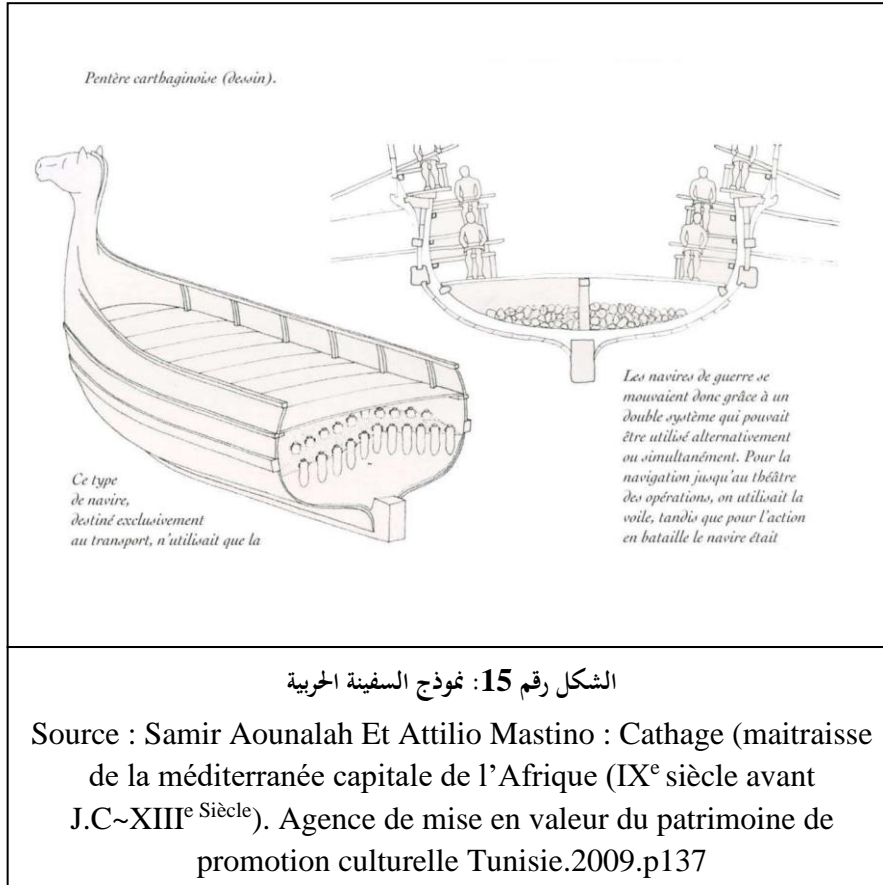
-الزوارق: بلاضافة الى السفن كانت الزوارق الانقاذ وكانت البحرية العسكرية تضم سفنا صغيرة مثل المخبرات والشرايعات الخفيفة التي كانت تواجه حركات الاسطول وتبلغ الاوامر والانباء بسرعة والتي زودت مهماز في صدرها فكانت تشارك في المعارك وتنتقل وسط العدو وتناوشهوتكيل له الضربات المباغثة تطارد بحارة السفن المعطوبة وتفرقهم¹.

4. نموذج لهيكل وشكل السفن الحربية القرطاجية :

لقد كان هيكل وشكل السفينة الحربية مختلفا تماما عن هيكل سفينة الشحن، حيث كانت هذه الاخيرة واسعة وضخمة وكانت النسبة بين الطول والعرض غالبا ما تتجاوز في بعض الاحيان 3 الى 1، أي ان الطول كان غالبا ثلاثة اضعاف العرض، بينما كانت النسبة في السفن الحربية تقارب 6.5 الى 1 وتميزت هذه السفن بطولها ورشاققتها، مما جعلها صعبة التوجيه صعبة التوجيه في البحر المضطرب حيث كانت السفن الحربية تتحرك باستخدام نظام مزدوج من المجاذيف التي كانت تستخدم

¹اصطفيان اكصيل، تاريخ شمال إفريقيا القديم، ج2، تر: محمد التازي سعود، مطبعة المعارف الجديدة، الرباط، 2007، ص33.

بشكل متزامن او متناوب ، كانت تستخدم الاشرعة للملاحة البحرية ،بينما اثناء القتال كانت السفينة تناور باستخدام قوة المجاذيف¹ نظر الشكل رقم (15).



2.3. طاقم الاسطول البحري :

لقد كان الاسطول العسكري القرطاجي منظم بشكل دقيق لضمان السير الحسن للسفن وتحتاج الاساطيل الى:

أ- قادة الجيوش: وهو قائد والمشرف على الشؤون العسكرية بما في ذلك العمليات التي يقوم به الجيش برا وبحرا² والمشاركة في القتال وما الى ذلك وهناك نوعان من القادة الذين يمكنهم قيادة الاساطيل

¹Samir Aounalah Et Attilio Mastino : Cathage (maitrise de la méditerranée capitale de l'Afrique (IX^e siècle avant J.C~XIII^e Siècle). Agence de mise en valeur du patrimoine de promotion culturelle Tunisie .2009 .p137.

² مراد ريغي: المرجع السابق، ص 32.

الأمير الوالد وميفيري حيث يحدد عدد الاسراب في الاسطول والتسلسل الهرمي للقيادة لكل جانب من يمكنه قيادة ماذا.¹

ب- قائد الاسطول الحربي: ويطلق عليه اسم Nauarchos و يعادل لقب praefectu عند الرومان، وقد خصص له مكان في مؤخرة السفينة والى جانب ضابطان يوجهان طاقم السفينة ويتلقى الاوامر من عند اميرال السفينة.²

ت- قائد السفينة الثلاثية: ويطلق عليه اسم Navaraque ويتلقى اوامره من قائد الاسطول.³

ج - الضباط التقنيين: وكان لهم دورا كبيرا في الاسطول القرطاجي ويستشرون من طرف قادة الاسطول ورأبهمياًخذ في الحسبان ويطلق عليهم الاغريق لقب kyberonétés ولدى الرومان يسمونه ب- Gubernator .

ح- الملاحون: ظهر الملاحون الى جانب الضباط على السفينة الحربية، ومنهم من كلف بمهمة التجديف وعادت ما كانوا يوظفون في قرطاجة ومن المدن البونية، وقد اشارت المصادر القديمة الى شراء القائد صدر بعل الى ما يقارب 5000 عبد بغرض العمل كمجذفين في السفن القرطاجية.⁴

1. الموانئ القرطاجية:

لقد وصف الكتاب القدامى بدقة مرافئ قرطاجة ويعود الوصف الى الحرب البونية الثالثة حيث كان لقرطاجة ميناءان واحد تجاري والاخر حربي⁵، و لقد ضاع للأسف عمل بوليبيوس المخصص لميناء قرطاج البونيقى ويدعي ابيان (التاريخ الروماني) ان وصفه للموانئ البونيقية مستوحى من اعمال بوليبيوس التي كان يملكها، و من المؤكد ان وصف ابيان للموانئ البونيقية في قرطاجة تدعمه نتائج

¹ RICAR H.BERG, THE ANCIENT WORLD VOL2 CARTHAGE, traduit par VINCENT Lefavrais2023,p.20

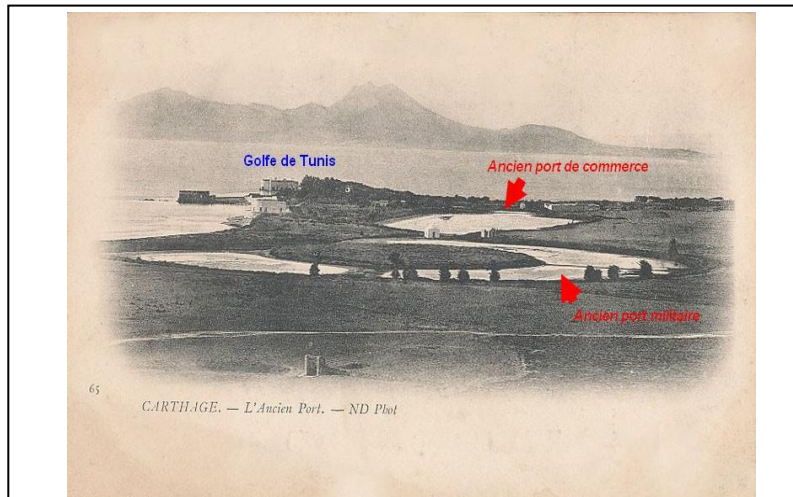
² مليزي رمة: المرجع السابق، ص 76.

³ نفس المرجع، ص 76.

⁴ مراد ريغي: المرجع السابق، ص 33.

⁵ فرانسوا دوكره، قرطاجة إمبراطورية البحر المرجع السابق، ص 71.

الحفريات الاثرية الحديثة، لذلك كان ابيان على علم جيد بالحقائق التي وصفها ، و فرضية المصدر الواحد (بوليبوس) ليست ذات مصداقية كبيرة ونجد بليبي الذي يصف في كتابه التاريخ الطبيعي الموانئ البونيقية المختلفة في البحر الابيض المتوسط في السنوات 60 و30 ق.م، ونجد كذلك ديودوروس الصقلي الذي يذكر بعض التفاصيل عن القواعد البحرية البونيقية المختلفة في غرب البحر البيض المتوسط ، و على الرغم من عيوب هذه النصوص الادبية الا انها تعتبر مرجعية من قبل المتخصصين البحريين ولا تزال تستخدم كمراجع رئيسية في البحوث الاثرية¹ ، و يعتبر ميناء قرطاج من اهم الموانئ على الساحل الافريقي حيث لعب دورا هاما في الحياة الاقتصادية القرطاجية نتيجة موقعه الممتاز في الطرف الشمالي الشرقي من البحر المتوسط². انظر الى الصورة رقم (16) و(17)



الشكل رقم 16: صورة تمثل بقايا الموانئ البونيقية التجارية والحربي التقطت حوالي 1990م.
Alix et Roland Martin avec la collaboration de Silvine Iudinant
histoire de Tunisie CARTHAGE 2017

¹Ouiza Ait Amara, "L'Aménagement Militaire du Port Militaire de Carthage", Icosim, N°2, 2013.p78 .

² اسيا مسعودي التبادل التجاري بين ايطاليا والمغرب القديم خلال العهد الامبراطوري الاول القرن الاول -القرن الثالث رسالة لنيل شهادة الماجستير في التاريخ القديم تحت اشراف الاستاذ محمد البشير شنيقي جامعة الجزائر معهد التاريخ 1987-1988 ص112.



الشكل رقم 17: صورة فوتوغرافية تمثل بقايا الميناءان التجاري والعسكري للقرطاجية.

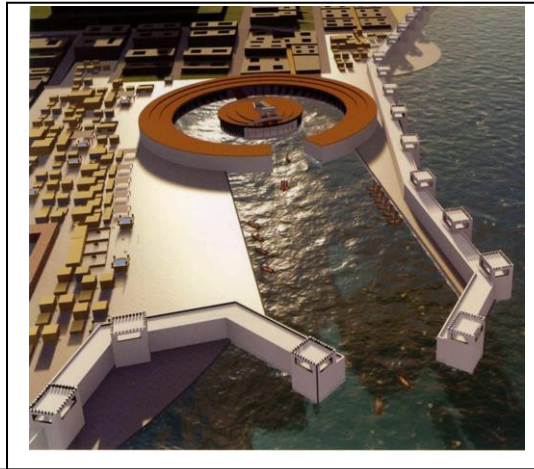
Nicolas Carayon : les ports phéniciennes et punique
Géomorphologie et, infrastructures ,thèse de doctorats en science
de l'Antiquité-archéologie, dirige par, M.LE PROFESSEUR
THIERRY PETIT , université Strasbourg 2 MARC BLOCH
U.F.R des science Historique U.M.R ,CNRS 7044,Etude de
civilisation du l'Antiquité ,17 mai 2008,p.1118.

أ- الميناء التجاري: يعد الميناء التجاري البونيقي بين القرنين الرابع والثاني قبل الميلاد عبارة عن حوض اصطناعي (كوثون) محاط بجدار رصيف من الحجر الرملي . كان مسار هذا الجدار على بعد 50 مترا تقريبا من الحافة الغربية للبحرية الحديثة المبنية من كتل ضخمة من الحجر الرملي اساسيته السفلية تحت الماء بدون اسمنت هيدروليكي وربما باستخدام السد المزدوج التي وصفها فيتروفوس يقع الرصيف البونيقي على بعد 0.85 متر تحت مستوى سطح البحر المقبول عموما ،تم اكتشاف بقايا مستودع يبلغ طوله حوالي 20مترا وتم بناء الجدار الجنوبي للمستودع بطريقة بونيقية¹، و كان الميناء التجاري القرطاجي عبارة عن حوض مستطيل² ومن الداخل مقسما الى قسمين تربط بينهما قناة

¹Samir Aounalah Et Attilio Mastino : Cathage (maitrise de la méditerranée capitale de l'Afrique (IX^e siècle avant J.C~XIII^e Siècle). Agence de mise en valeur du patrimoine de promotion culturelle Tunisie .2009. p143

²اسيا مسعودي السابق المرجع ص 112.

يبلغ عرضها حوالي 23 مترا تنتقل فيها السفن من احد الاجزاء الى الثاني ، و عرف المرفأ الخارجي المستطيل الشكل الذي يبلغ طوله حوالي 456 مترا وعرضه 325 مترا ثم قدر عرض رصيفه حوالي 4.25 مترا ، عرف بالمرفأ التجاري¹. حيث كان يحميه في اقصى الجنوب رصيف اصطناعي رصف بحجارة بناء فيما بين الارصفة التي تدعى ال ((خوما Choma))² انظر الى الملحق رقم (18)



الشكل رقم 18: نموذج للمناء التجاري القرطاجي

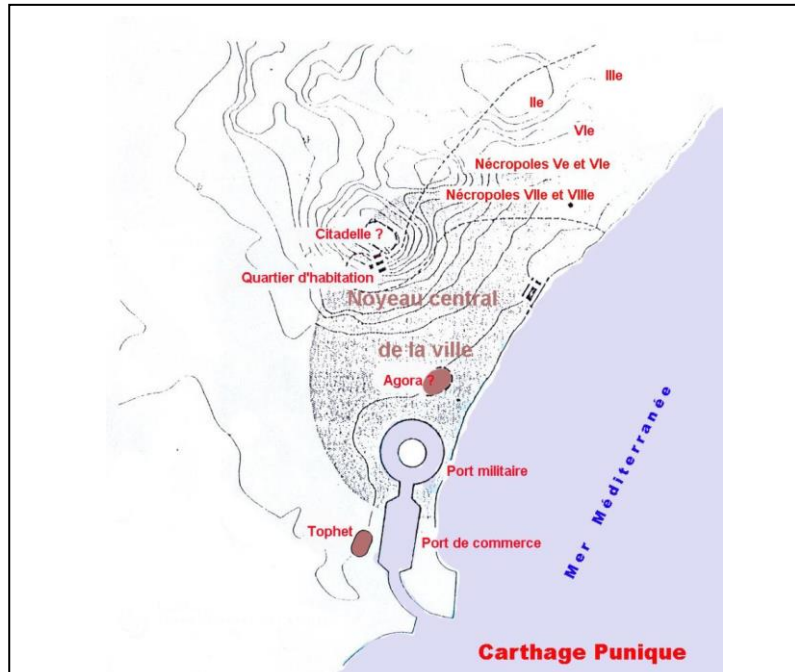
Source : Samir Aounalah Et Attilio Mastino : Cathage (maitrise de la méditerranée capitale de l'Afrique (IX^e siècle avant J.C~XIII^e Siècle). Agence de mise en valeur du patrimoine de promotion culturelle Tunisie .2009. P140

ب-الميناء الحربي: على الرغم ان قرطاج كانت قوة بحرية معترف بها إلا ان نضامها العسكري البحري بأكمله ظل مهملا لفترة طويلة وكان الباحثون يكتفون بالتلميحات الادبية لدراسة البحرية البونيقية ، كان المرفا الداخلي او الحربي يسمى بالقاطون cothon ، و هو مستدير الشكل يحيط به رصيف بلغ طول محيطه 1021 مترا وعرضه 9.35 مترا ، حيث بنيت حجرات تكفي لإيواء حوالي 220

¹محمد الصغير غانم، التوسع الفينيقي في غربي البحر المتوسط، المرجع نفسه، ص 110.

²جان مزيل تاريخ الحضارة الفينيقية الكنعانية نفس المرجع ص165

سفينة¹، و يصف جان مازيل المرفأ القرطاجية بالعظيمة كونها بنيت بقدرات عالية وبرعوا في بنائها ، حيث يتطابق الشكل الدائري فيها والاخر البيضوي بصورة دقيقة مع وصف الكتاب القدماء من ذلك العصر ،الذين تحدثوا عن مرفأ دائري داخلي كان يعتبر مرفأ حربيا مفصولا عن المرفأ التجاري بواسطة سلاسل عند الضرورة لمنع المرور². و كان يرتفع في الجزيرة التي تتوسط الميناء بناء كبير لمركز القيادة البحرية الذي عثر على قواعده ، و من المعروف انه من مركز القيادة في الميناء كانت تعطي التعليمات للسفن بواسطة الابواق والمرايا العاكسة لأشعة الشمس على مسافة طويلة، و يمكن ان ترسو في ميناء قرطاجه حوالي مائتان وعشرون سفينة حربية³



الشكل رقم 19: صورة تمثل خريطة الموانئ القرطاجية، نقلا عن:

Alix et Roland Martin avec la collaboration de Sylviane Iudinant
histoire de Tunisie CARTHAGE 2017

¹ محمد الصغير غانم، المرجع نفسه، ص 110.

² جان مازيل تاريخ الحضارة الفينيقية الكنعانية نفس المرجع ص 164.

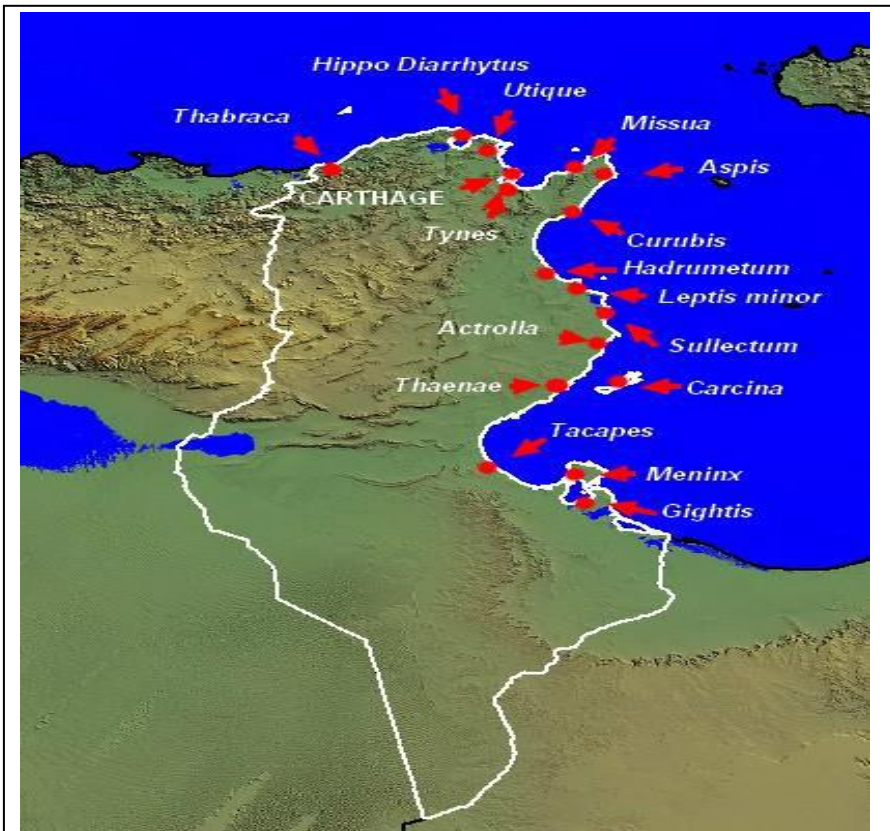
³ نفس المرجع ص 165.

كما برعوا القرطاجيون في قمة الموانئ المنحوتة في الصخر، و قد سمحت الحفريات الاخيرة بتقديم الدلائل الحازمة على تفوقهم في هذا الميدان، منها ميناء (موتيي) وهو ميناء منقور في الصخر معد على ما يرجح لإصلاح السفن وميناء المهديّة الذي تتوجه الابحاث الحديثة الى اثبات جذوره القرطاجية بعد طول جدل بين المختصين¹. و بذلك اوضحت الموانئ القرطاجية منتشرة على الساحل الافريقي منها ما هو في روسيكادا وايول (شرشال حاليا) وعلى ساحل مراكش بين الدار البيضاء واغادير بالاضافة الى غيرها من الموانئ القرطاجية في مختلف مستعمراتها بالحوض الغربي للبحر المتوسط². وتنتشر على طول السواحل الشمالية الموانئ المحتلة من طبرقة، هيبودياريتس / بنزرت، أوتيك، قرطاج، تانيس / تونس، ميسواسيديداود، أسبيس / قليبية، كوروييس / الكوربة، لبدة الصغرى /المطة، سولكتوم / سالكتا، حزموت / .سوسة، ثنية / طينة. اضافة الى طولالسواحل الجنوبية، فإن الموانئ المحتملة هي :كارسينا / قرقة، إيونكا / برججونقة، أكترولا / رأسبوترية، تاكابس / قابس، منينكس / جربة، غيتيس / بوغرة. اما الكوروتون فهي عبارة عن بركة صناعية تحفرها الايادي البشرية للاستخدام العسكري والتجاري³. أنظر الي خريطة الموانئ رقم (20).

¹ شاذلي بورونية، محمد طاهر، قرطاج البونية، تاريخ حضارة، مركز النشر الجامعي، الاسكندرية، 1999، ص 245.

² عبد الحميد زايد، الشرق الخالد، دار النهضة العربية، القاهرة، 1966، ص 248.

³ Alix et Roland Martin avec la collaboration de Silviante ludinant histoire de Tunisie CARTHAGE 2017.

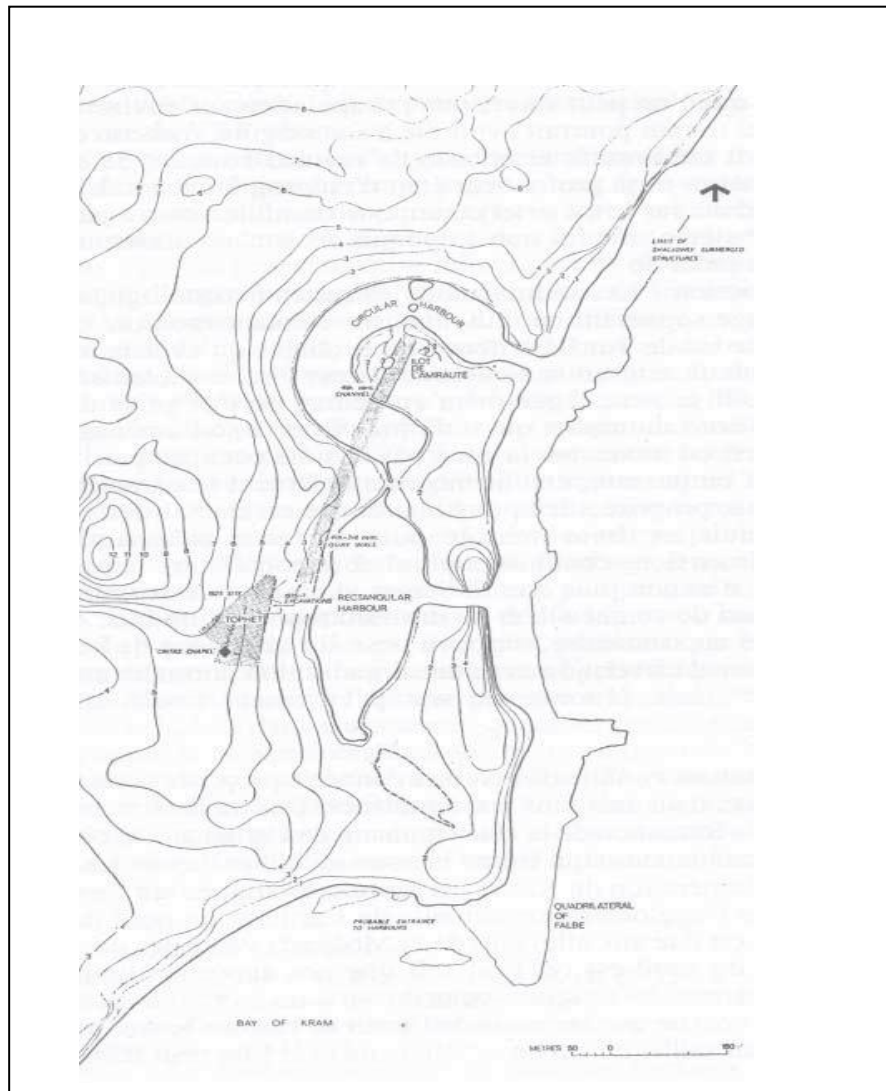


الشكل رقم 20: خريطة جغرافية تمثل الموانئ القرطاجية على سواحل تونس.

Source : Alix et Roland Martin avec la collaboration de Silvine Iudinant histoire de Tunisie CARTHAGE 2017

بعد هزيمة القرطاجيين وتدمير قرطاج سنة 146 ق.م، اعيد بناء الميناء من طرف الرومانيين بعد ان غطته الرمال ويرى علماء الاثار انه لم يختلف تماما عن الميناء القرطاجي خاصة في التصميم، وحددت بعض الابحاث عن موقعه على قدم برج جديد (Bordj djedid) اما البعض الاخر فحددت موقعه في خليج الكرم (Baie de kram)¹.

¹اسيا مسعودي المرجع السابق ص 112.



الشكل رقم 21: مخطط القناة القديمة في قطاع بحيرات سلامبو نقلا عن:

Source : Nicolas Crayon : les ports phéniciennes et punique Géomorphologie et infrastructures, thèse de doctorats en science de l'Antiquité-archéologie, dirige par, M.LE PROFESSEUR THIERRY PETIT , université Strasbourg 2 MARC BLOCH U.F.R des science Historique U.M.R ,CNRS 7044, Etude de civilisation du l'Antiquité ,17 mai 2008,p.1118.

2. الملاحاة والتجارة القرطاجية بين التأثير والتأثر:

لعبت التجارة البحرية القرطاجية دورا فعالا في البحر الابيض المتوسط، بحيث تقوم بالمبادلات التجارية بين الدول المجاورة لها وتصريف المنتوجات لرعاياها واتسمت بالسلمية مع زبائنها لضمان توسعها وإنشاء مستوطنات جديدة وريادتها في عرش المتوسط.

لم تكن بحار صور هذه تشمل حوض المتوسط الغربي من شواطئ سرت وما بعدها فحسب وانما كانت تمتد بعدها الى ما وراء اعمدة هرقل وحتى نهاية القرن الثالث قبل الميلاد احتفظت الدولة القرطاجية لنفسها اذن باحتكار التجارة في كل هذه المناطق¹. و قد ساعد الموقع الجغرافي لقرطاجة على التبادل التجاري سواء مع داخل افريقيا او مع الحوض الشرقي والغربي للبحر المتوسط²، وكانت المبادلات التجارية في حوض البحر الابيض المتوسط تتم مع مختلف المدن الاغريقية ومع الاتروسكيين وكامبانيا ومصر بالاضافة الى صقلية وايبيزا وسردينيا وشبه الجزيرة الايبيرية³. و فرضوا سيادتهم على التجار الاغريق والرومان⁴. و ذكر ايضا محمد بيومي مهران ان قرطاجة مارست احتكار التجارة داخل امبراطوريتها سواء بإغراق أي سفينة تخرق هذا الاحتكار، او بعقد معاهدات تجارية مع المنافسين المحتملين مثل المدن الاتروية روما، و كان طبيعيا ان لا يسمح للتجار الاجانب في غربي قرطاجة، هذا يعني ببساطة ان السلع التي كانوا يحضرونها الى هذه المدينة كانت تنقل الى السفن التجارية القرطاجية⁵. و الجدير بالذكر ان التجارة البحرية لم تكن على وتيرة واحدة طوال مراحل تاريخ المدينة البونية، و لم تكن دائما مزدهرة، حيث كانت كثيرا ما تتأثر بلاحداث المحيطة بها مما كان يؤدي احيانا

¹ فرانسوا دوكريه، قرطاجة الحضارة والتاريخ، المرجع السابق ص 90.

² شارل اندري جوليان: تاريخ افريقيا الشمالية (تونس الجزائر المغرب الاقصى)، منذ البدء حتى الفتح الاسلامي، تعريب (محمد مزالي والبشير بنسلامة)، ط3، السداد التونسية للنشر (تونس 1978) ص87.

³ ب.ه. وارمنجتون: العصر القرطاجي تاريخ افريقيا العام، مج 2، اشراف جمال مختاري، مطابع كانالي تورنتو، (ايطاليا 1985)، ص461.

⁴ محمد الصغير غانم: المرجع السابق، ص 113.

⁵ محمد بيومي مهران: مصر والشرق الادنى القديم، المغرب القديم، دارالمعرفة، القاهرة، 1920، ص 233م.

الى اصابتها ببعض الانتكاسات والازمات ،و كانت اهم المؤثرات على تجارتها هزيمتها في معركة هيميرا سنة (480 ق.م) امام الاغريق التي اصيبت تجارتها بهزة قوية¹. و هنا نذكر اهم الصادرات والواردات لقرطاجة المتمثلة في :

(1) **الصادرات:** لقد كانت قرطاجة مركز تجميع وتوزيع السلع²، فقد تنوعت صادراتها حيث كانت تصدر قرطاجة الخمر الحبوب وزيت الزيتون واللحوم المقددة والأرجوان واستخدم تجارها وملاحوها هذه البضائع كعملة في التبادل التجاري، وتألفت اغلب حمولة سفنهم المصدرة من المنتجات المصنعة، ومن هذه المنتجات خاصة الاثاث فقد انتشرت طرق النجارين الفونيين في وصل الخشب ونجده ،و من اهم الصادرات الفونية اصناف الخزف العادي ،و التمامم والانسجة والانسجة المطرزة ،و البسط والطيوب والحلي والانية الثمينة والمعادن الخام³، كما صدر القرطاجيون العاج والعبيد وجلود الحيوانات والصوف ،و الحيوانات المفترسة وانواع الطيوب وقناني العطور وو المعادن الخام كالفضة والقصدير والذهب والنحاس⁴ بلاضافة الى منتجات اخرى .

(2) **الواردات:** وفيما يخص الواردات ففي البداية كانت قرطاجة تتزود بمنتجات الحوض الشرقي للمتوسط، عن طريق صور، حيث كانت هذه الاخيرة تزود قرطاجة بالمصنوعات البرونزية والطينية المجلوبة من جزيرة قبرص، بلاضافة الى الاصداف من البحر الاحمر والمحيط الهندي ،و كذا البخور واللبان والصبور والمر المكايي من بلاد العرب والجعلان وقناني العطور والمسوخ والدمى من مصر⁵، ونجد كذلك في الواردات القرطاجية الواردات الاغريقية حيث تشمل غالبا على الفخار الكورنثي والاتيكي ،و قد ربطت قرطاجة علاقات تجارية وطيدة مع المدينتين المنتجتين لهذين الصنفين من الفخار ،و قد كشفت الحفريات عن وجود الفخار بمختلف انواعه في قرطاجة خاصة خلال منتصف

¹ محمد العيد التلي: المرجع السابق ص 207.

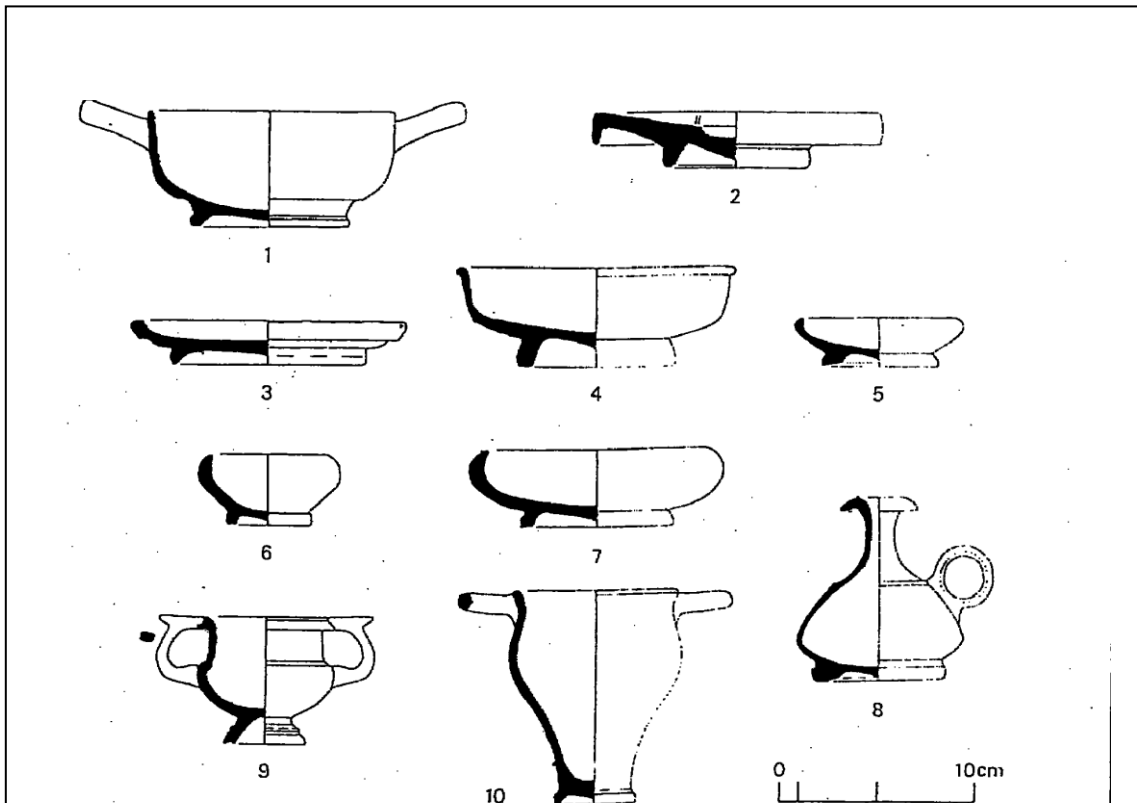
² محمد العربي عقون: الاقتصاد والمجتمع في الشمال الافريقي القديم، ديوان المطبوعات الجامعية، (الجزائر 2008)، ص 61.

³ مادلين ميادن هورس: المرجع السابق، ص 92.

⁴ Gsell (St) : Histoire Ancienne de l'Afrique du nord, (T5), Librairie, Hachette(paris,1942), p,150.

⁵ احمد صفر، مدينة المغرب العربي في التاريخ، الدار التونسية للنشر والتوزيع، بوسلامة، (تونس، 1959)، ص، 141.

القرن 6 ق.م وكان تواجد الفخار الاثيني ذي الطلاء الاسود في مختلف المستوطنات القرطاجية منها صيقيلية بقسميها الشرقي والغربي وفي جزيرة سردينيا وسواحل غرب السرت الكبرى وشبه الجزيرة الايبيرية خاصة نهر الابروس وفي جزر البليار (خاصة ايبيزا) وقد وصل الفخار الاثيني الى غاية الساحل الافريقي الاطلسي، حيث يذكر سكيلاكس في رحلته، ان الفخار الاثيني وصل الى غاية سرتني Cerné المستوطنة التي اسسها حانون في رحلته عبر الساحل الافريقي الاطلسي¹ انظر الشكل رقم (22).



الشكل رقم 22: نماذج من الفخار الاثيني ذي الطلاء الاسود الاكثر تداولاً في قرطاج خلال القرن الرابع قبل الميلاد

نقلا عن: الشاذلي بورينة، قرطاج البونية، تاريخ الحضارة مكتبة الاسكندرية (مصر 1999) ص 227.

¹ الشاذلي بورينة، قرطاج البونية تاريخ الحضارة مكتبة الاسكندرية (مصر 1999) ص 226.

يتضح أن الملاحة البحرية القرطاجية كانت إحدى الأعمدة الأساسية التي أسست لعظمة هذه الحضارة في الفترة ما بين 814 ق.م إلى 146 ق.م. اعتمد القرطاجيون بشكل كبير على مهاراتهم البحرية الفائقة وتقنياتهم المتقدمة في بناء السفن وإدارة الأساطيل، مما مكّنهم من السيطرة على البحر الأبيض المتوسط وتوسيع نفوذهم التجاري والعسكري. المصادر الكتابية والشواهد المادية تقدم دليلاً قوياً على براعتهم في استغلال الموارد الطبيعية والمواقع الجغرافية الاستراتيجية لإنشاء موانئ ومراكز تجارية مزدهرة. إن دراسة هذه الملاحة تعكس الأهمية البالغة التي أولتها قرطاج لتطوير تقنيات الملاحة البحرية واستغلالها لتعزيز قوتها الاقتصادية والعسكرية، مما ساهم في ترسيخ مكانتها كإحدى القوى البحرية العظمى في العصور القديمة.

الفصل الثالث

الفصل الثالث

المسالك البحرية القرطاجية

مدخل

1. المسالك البحرية القرطاجية.

2. الرحلات البحرية الكبرى لحانون وخميلكان.

مدخل

منذ ان رست السفن الفينيقية على السواحل الافريقية في بلاد المغرب القديم، انبثقت حضارة عريقة عرفت بسيدة الحوض المتوسط، ألا وهي قرطاجنة حيث كانت لها الريادة الكاملة في المنطقة، فسعوا لاكتشاف اسواق ومستوطنات وأفاق جديدة، اضافة الى الزعامة البحرية في الحوض الغربي للمتوسط وخارج اعمدة هرقل، ذلك يعود الى امتلاكها مهارات عالية في بناء السفن، و خبرة الملاحين القرطاجيين في خوض غمار البحار التي اكتسبوها من اسلافهم الفينيقيين، جعلت منهم من اشهر الملاحين ينافسون القوى الخارجية من اغريق و رومان والشعوب البحر، ودفعهم فضولهم لاكتشاف مسالك بحرية جديدة واماكن مجهولة، في السواحل الافريقية الاطلسية والاوربية قصد جمع الثروات والزيادة في الغنائم، ومن اشهر الرحلات الاستكشافية رحلة حانون وخميلكان.

1. المسالك البحرية القرطاجية:

كان الفينيقيون بصفتهم بحارة ذوي خبرة، قادرين على اختيار طرقهم وفقا للمصادر الادبية، فان اقدم طريق كان طريق صور واوتيكا وقادس في الواقع وفقا للرياح والتيارات كان امام القارب الذي يغادر صور ويتجه غربا خياران، طريق جنوبي وهو اقصر مسافة على طول سواحل مصر وبرقة ثم من شمال افريقيا، و لكنه يتضمن ملاحا متواصلة عكس اتجاه البحر والثانية شمالا عن طريق قبرص وسواحل اسيا الصغرى والبحر الايوني وصقلية والسواحل الاسبانية ثم مضيق جبل طارق وهو الوحيد الذي تم توثيقه بالمصادر الادبية وبالاكتشافات الاثرية ومن ناحية اخرى في طريق العودة، كان الطريق الجنوبي الذي يتبع التيارات بين السواحل الافريقية والمشرقية هو الاكثر عملية¹، و تحولت المرافئ التجارية الفينيقية الممتدة من خليج السيرت الى مضيق جبل طارق الى مستوطنات قرطاجية حيث اصبحت قرطاج تراقب مضيق جبل طارق وكل المستوطنات المنتشرة على السواحل الجنوبية والجنوبية الشرقية لاسبانيا وسردينيا والساحل الغربي لصقلية وجزر البليار، و فرضت تواجدها بكورسيكا بعد الهزيمة التي الحقتها بالقوسيين خلال المعركة البحرية وخضوعها لمراقبة الاتروسك هؤلاء الذين ربما لم يسمحوا حتى للإغريق باتوغل خلف نابولي².

لقد سيطرت قرطاج على الطرق البحرية، المتجهة من المغرب القديم الى جزء كبير من مناطق البحر المتوسط، ونجد الطريق التجاري من بلاد المغرب القديم نحو اسباني وصقلية ايضا الطريق المؤدي نحو الشرق الى الاسكندرية واليونانمثلا، وعن طريق هذه الخطوط كانت هناك حركة في البضائع

¹ Caroline Sauvage, Marine et navigation phénicienne, énac R. Le périple du Carthaginois Hannon. In: Bulletin de l'Association Guillaume Budé: Lettres d'humanité, n°25, décembre 1966. pp. 510-538.

². خديجة منصوري: الرحلات عبر البحر الابيض المتوسط في العصور القديمة، مجلة دراسات انسانية العدد 2، كلية العلوم الانسانية والاجتماعية جامعة الجزائر 2002 ص 166-167.

كالخزف والسيراميك وغيرها¹، كما أنهم عملوا على تقوية اتصالاتهم ومدّها الى خارج نطاق رقعة دولتهم²، وكانت لها مسارات سلكتها التجارة القرطاجية في البحر المتوسط والمحيط الاطلسي ومن اهم هذه المسالك نجد:

أ. الطريق نحوى مصر: بعد سقوط الحضارة الفينيقية وتحول الزعامة الى القرطاجيين في الغرب تحولت مسارات الطرق بعد ان كان المصريون يتعاملون مع الفينيقيين، اصبح تعامل المصريين مباشرة مع قرطاجة قد كان الطريق نحوى مصر يمر بجزر من قرطاجة ثم جزيرة صقلية ليصل الى اقصى غرب جزيرة كريت ثم الى مصر³ وكانت المبادلات القرطاجية المصرية التي تمر عبر صقلية قد مست ايضا جزيرة سردينيا وهذا ما توحى به التأثيرات الفنية المصرية الموجودة على انصاب سيلكس وعلى مذابح Autels ثاروس⁴.

ب. الطريق نحو الاتروسيكين: لقد مثلت جزيرة صقلية محور اتصال بين الحوضين الشرقي والغربي للبحر الابيض المتوسط وهذا راجع لموقعها الاستراتيجي وتحكمها في اهم طريقين تجاريين في البحر الابيض المتوسط، و تركز اللقى الفخارية الاوتروسكية خاصة في جنوب شرق وغرب صقلية (سرقوسة، سيلينوت، ميغارا)، وهذا خلافا للساحل الجنوبي بين كمارين وافريقنتة حتى موتيا، فان المبادلات بين الاتروسيكين وقرطاجة والمستوطنات الاغريقية وشرق المتوسط من جهة ثاني مست السواحل الغربية لجزيرة صقلية تجنبا للطريق الواقعة تحت مراقبة الكلبيديين⁵.

¹ بحضرة عبد القادر: وسائل النقل في بلاد المغرب القديم خلال العهد الامبراطوري الاعلى (27 ق. م - 284م) اطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه الطور الثالث (ل.م. د) تحت اشراف د. محمد علي والمشراف المساعد د. الحاج لبيب كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية قسم العلوم الانسانية تخصص تاريخ الحضارات القديمة جامعة ابن خلدون تيارت 2021-2022 ص 28.

² ابو المحاسن: المرجع السابق، ص 78.

³ مليزي ريمة: المرجع السابق، ص 187.

⁴ الشاذلي بورينة: المرجع السابق، 229.

⁵ مليزي ريمة: المرجع السابق، ص 187.

ت. الطريق نحو الجزيرة الايبيرية: قام القرطاجيون بتأسيس مستوطنة ايبيزا ، و اشار ديودوروس الصقلي الى ان بدايات سياسة قرطاجة التوسعية تتوافق بتأسيسها مستوطنة ايبيزا Ibiza سنة 654 ق.م ، و جاء هذا التأسيس كاستجابة لمصالح قرطاجة، وفي الان نفسه في الاستجابة لمصالح المستوطنات الموجودة في جنوب شبه الجزيرة الايبيرية¹، ان الثلثين الاخيرين من القرن الثالث قبل الميلاد ،الذين تميزا بالحروب بين قرطاجة وروما جعل مدينة قدير ومنطقة نفوذها الاطلسية بمثابة محيط مفيد للمصالح القرطاجية اولا كمرکز امداد كما يتضح من الزيادة في البنية التحتية والانتاج في قانس وبعده ذلك كميناء وقاعدة استراتيجية مثل المعادن من الربع الشمالي الغربي من شبه الجزيرة²، و نتيجة لزيادة طلب الاشوريين على معادن الفضة والقصدير والحديد ،من هنا نشأت الحاجة الى ضرورة ايجاد طرق تجارية تتوجه نحو جنوب شرق شبه الجزيرة الايبيرية ونحو وسط بلاد غالة ، وتأسيس قرطاجة لايبيزا من اجل سد الطريق المؤدية الى الغرب في وجه الاغريق من ناحية ومن ناحية اخرى ايجاد محطة تدعم بها الطرق التجارية نحو اقصى غرب البحر المتوسط والطريق التجاري نحو شبه الجزيرة الايبيرية ،ينطلق من قرطاجة ثم نحو غرب صقلية ومنه الى جنوب غرب سردينيا³.

ث. الطريق نحو غرب اوروبا: لقد سيطر القرطاجيون على مصب نهر الرون طريق تجارة القرطاجيين القديم عبر غالة، والذي كان يجلبون المعادن خاصة من بروتاني الفرنسية ومن جزر الكاسيتريد ،فأراد القرطاجيون ايجاد طرق مباشرة مع مناجم القصدير فكانت رحلة هيملكون القرطاجي لتحقيق هذا الهدف وقد انطلق هذا القائد من مستوطنة قانس الفينيقية مرورا بالسواحل الشمالية الغربية لشبه الجزيرة الايبيرية وصولا الى منطقة البروتاني الفرنسية ومنها يكملون طريقهم نحو جزر الاسترمنيد

¹الشاذلي بورينة: المرجع السابق، ص 233.

²SAEZ ROMERO , Antonio Manuel ,2018 Revista atlantica - mediterranea 22 pp 245-228

³ Massimo Botto : "Les commerces dans l'extrême occident de la Méditerranée et dans l'Atlantique", Les Phéniciens en Algérie, les voies du commerce entre la Méditerranée et L'Afrique noire, Ministre de culture, (2011),p86.

والجزر البريطانية وجزر ايرلندا وهناك من المؤرخين من يقول بان القرطاجيين اكملوا هذا الطريق البحري ووصلوا الى غاية بحر الشمال وبحر البلطيق¹

1. الرحلات البحرية الكبرى لحانون وخميلكان:

عرف القرطاجيون حوالي القرن الخامس قبل الميلاد عصرا كبيرا من التوسع هذا راجع الى عدت اسباب من بينها معركة هيميرا سنة 480 ق.م التي انكسرت فيها قوة قرطاجة وادى الى التغيرات الكبرى في سياستها منه الانفصال النهائي عن وطن الام والقيام بالرحلات الكبرى بحثا عن اراضي واسواق جديدة فكانت رحلة خميلكان Himilko على سواحل وفرنسا وكورنوال Cornwall ببريطانيا ،اما حانون اتجه على السواحل الافريقية الاطلسية ويحتمل على انه وصل خليج غينيا² اما المؤرخ بلين يقول ان:(في الوقت الذي كانت فيه قوة قرطاجة مزدهرة ذهب حنون من قادس ودار مع افريقيا حتى قاصية البلاد الغربية وعرف هذه الرحلة البحرية بمكتوب وكذلك خميلكان الذي بعث في نفس العهد لاستكشاف الاقسام الخارجية لأوروبا)³.و الجدير بالذكر ان بعض الرحلات البحرية القديمة قد تمت لأسباب مختلفة، اين اقتضت الحاجة على الانسان التنقل لاماكن بعيدة عن موطنه للتحقيق مقاصده المتنوعة كالمغامرة والتجوال في احيان كثيرة ،و سمحت للكثير من الافراد من الاطلاع على عوالم بعيدة مجهولة لديهم فإنها مكنت مثقفوا العالم القديم من استغلالها لتدوين الكثير مما اطلعوا عليه ،غير انه من ناحية اخرى هناك الكثير من الرحلات لم تكن اختيارية بقدر ما كانت مفروضة على اصحابها نتيجة احداث سياسية على رأسها بداية او نهاية الحروب بين الشعوب⁴ ومن اهم الرحلات البحرية القرطاجية نذكر:

¹مليزي ريمة: المرجع السابق ص 157.

² محمد الهادي حارش: المرجع السابق،ص 52.

³صتيفان اكسيل: المرجع السابق،ص 367.

⁴نجوى راشي: تاريخ شمال افريقيا من خلال ادب الرحلات، دراسة تاريخية في رحلة حانون القرطاجي، مجلة دراسات تاريخية، المجلد العاشر، العدد الأول السنة 1443 هـ/2022، ص 26.

أ. رحلة خميلكان:

لقد قام القائد خميلكان القرطاجي بالرحلة البحرية الاولى في حوالي 500 ق.م ،انطلاقا من قرطاجة في اتجاه قانس للالتفاف حول شواطئ اسبانيا مبحرا نحو الشمال ،استغرقت اربعة اشهر قضاها على طول الطريق التجاري البحري القديم للتأريسين صادف خلالها ارضفة من الطحلب والرمل وضباب كثيف ،و وصل بعد صعوبات التي واجهها الى بريطانيا¹، وتبين لنا المصادر الكتابية على انه في الواقع لم يبقى عن هذه الرحلة سوى حكاية مختصرة راسخة بشكل اجزاء من رسالة في نص المؤرخ الروماني " افينوس Avienus " الذي يقول فيه: ((كان القرطاجيون يملكون قديما فيما بعد اعمدة هرقل العديد من المدن والابراج، وباتجاه الغرب، كما يقول هملكون يوجد البحر الهائج، لذلك لم يغامر احد بإقامة أي بناء فوق هذا البحر الذي لا حدود له والذي تصطدم امواجه بعيدا عن اليابسة...)) هذا ما رآه هملكون القرطاجي بأعينه². كانت هذه المؤلفة للشاعر الروماني روفوس فيستوس افينوس Rufus festus avienus قصيدة عنوانها Ora maritima أي حول البحر ويصف فيها الشاعر سواحل البحر الابيض المتوسط اثناء رحلة خميلكان من اسبانيا الى بلاد القصدير³، يتبين لنا ان خميلكان قام برحلة بحرية وصل من خلالها الى السواحل الاسبانية والفرنسية الغربية ووصل الى بريطانيا غرب فرنسا، كما ذكر لنا المؤلف مادلين هورس ميادن: انطلق من قرطاجة، قاصدا الى قانس الواقعة على مسافة قريبة من مضيق جبل طارق، ومن هنا التف حول شواطئ اسبانيا مبحرا نحو الشمال على طول الطريق التجاري البحري لتارشيش⁴، وحسبما ذكر افينوس ان حملكون قد وصل لاسترمنيد واسترمنيس هو الاسم القديم لمرتفع من الارض يمتد تحته قسم من المحيط يعرف باسم الجون الاسترمني الذي توجد به جزر الاسترمنيد الغنية بالقصدير والرصاص، و كان لا بد من الملاحة

¹ د. خديجة منصوري: المرجع السابق، ص 166.

² جان مزيل: المرجع السابق، ص 188.

³ احمد صقر: مدينة المغرب العريق بالتاريخ، الجزء الاول، تونس 1959 ص 142.

⁴ مليزي ريمة: المرجع السابق، ص 106.

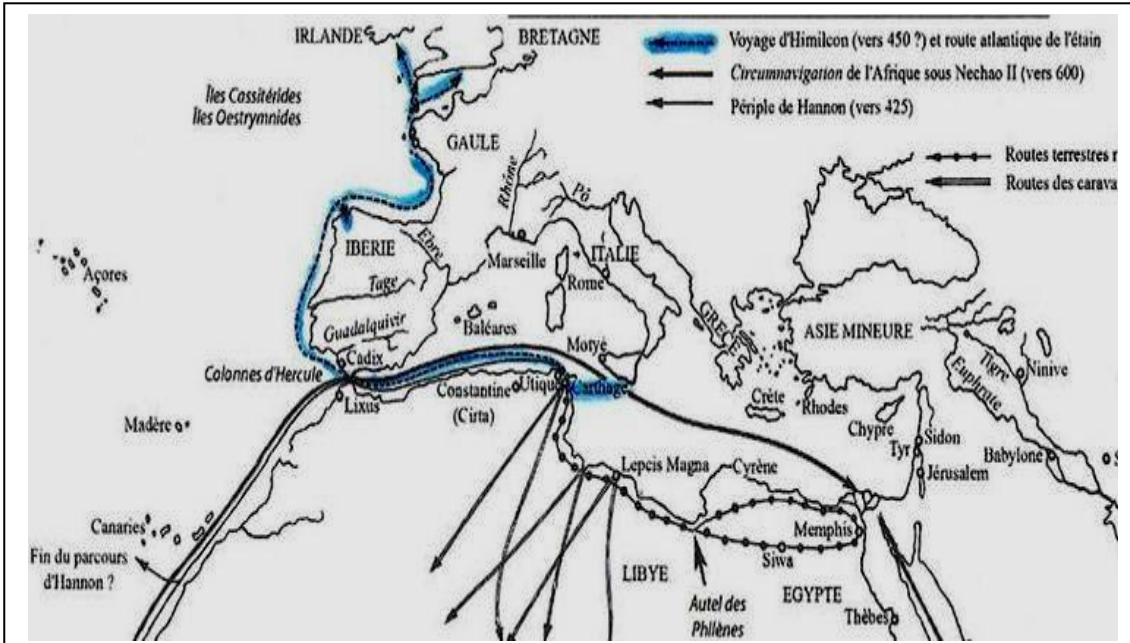
في البحر يومين للذهاب منها الى الجزر المقدسة التي يسكنها الهريون Herni أي الى جزيرة ارلنדה فالمرتفع كان على ما يحتمل بالقاصية الغربية لبروطانية الفرنسية LA BRETAGNE، اما القصدير الذي ذكره افيانوس فكان يأتي في الحقيقة من راس الكرونواي Cornouaille حيث كان الاهالي يجعلونه سبائك ويحملونه على قوارب من الخيزران والجلد الى الجزر وهناك كان التجار الاجانب يأتون لأخذه¹، و تبين لنا المصادر الكتابية على ان المؤرخ بلينيوس يقول من جهته ان الفينيقيين وصلوا حتى المحيط الجرماني اما العالم هنري فيفترض انهم دخلوا الى بحر البلطيق، كما اكتشف عالم الاثار Schliemann قلائد من العنبر في القبور الفينيقية واجري عليها تحاليل لكي يعرف مصدرها فلم تكن سوى عنبر البلطيق ان هذا العنبر انتشر فيما بعد في الشرق وفي شمال افريقيا حيث يندر وجوده فيقال على انه من المحتمل ان يكون القرطاجيون قد ادخلوه الى هذه المناطق² و هدفت هذه الرحلة الرسمية الى انعاش اسواق الرصاص والقصدير التي ساعدت القرطاجيين الذين يستولون على مناجم الفضة في اسبانيا على احتكار جميع موارد المعادن للتنمية تقريبا في العالم الغربي³.

انظر الملحق رقم (23)

¹ صتيفان اكسيل: المرجع السابق، ص 369.

² جان مزيل: المرجع السابق، ص 187-188.

³ مادلين ميادن هورس: المرجع السابق، ص 85.



الشكل رقم 23: خريطة جغرافية توضح طريق رحلة خميلكان

المرجع: يوسف بن سعيداني: خارطة التجارة البحرية القديمة في المتوسط، مجلة سنوية تصدر عن المتحف العمومي

الوطني البحري الجزائر، العدد 00، 2016، ص 6

ب. رحلة حانون:

في منتصف القرن الخامس قبل الميلاد، ولد حانون ابن هاملكان في الاسرة الشهيرة بقرطاجة، اسرة ال ماغون، التي تقلدت عدة مناصب بارزة، اعتلى العرش ليصبح ملكا لقرطاجة، و منصب الاميرال البحري والملاح والمغامر والمستكشف قام بتولي قيادة رحلة بحرية فيما وراء اعمدة هرقل اين استطاع من تحويل قرطاجة من مدينة تعتمد على الوطن الام صور الى مدينة افريقية تعتمد على نفسها وتستمد كيانها من البيئة التي تعيش فيها¹، وتعتبر رحلة حانون القرطاجي في استكشاف غربي افريقيا حدثا كبيرا، و رغم ان الاسباب الظاهرية لهذه الرحلة كانت اكتشاف جغرافية السواحل الغربية إفريقيا

¹ نجوى راشي: المرجع السابق، ص 27.

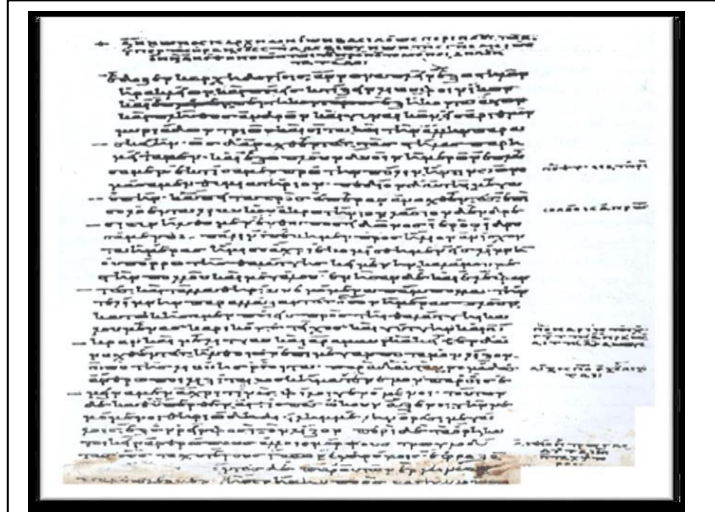
فلا بد ان حانون كان يبحث قبل كل شيء ان كان هناك سبيل للتوصل عن طريق البحر الى مصادر الذهب الافريقية¹.

أبحر حانون ومن معه من قرطاجنة على متن ستين سفينة، وعبروا اعمدة هرقل وبعد يومين تمكنوا من الوصول الى منطقة تدعى ثايميتريون (Thymiaterion) واصلوا تأسيسها ثم اتجهوا نحو الغرب صوب سولويس (Soloeis) اين اقاموا معبد لبوسيدون (Poseidon) بعدها واصلوا السير نحو مطلع الشمس فمروا بمستنقع مليء بالأعشاب وبعدها تجاوزوا المستنقع ابحروا مدة يوم كامل الذي تم فيه تأسيس خمسة مدن وهي: جداركاريان Mure Carian ، جتية Gyttta ، أكرا Acra ، ملينا Malita ، وأرامبيس Arambys وبعد مغادرتهم لتلك النواحي وصلوا لنهر ليكسوس² و هي اقدم واقوى المستعمرات الفينيقية بهدف القيام بمهمتها الاكثر صعوبة وسرية للتحضير مع الليكسيين للرحلة البعيدة الى بلدان الجنوب التي سيخضع لسيطرة على سوق الذهب لقرطاجنة³. انظر للخريطة رقم (24)

¹ جان مزيل: المرجع السابق، ص 188.

² نجوى الراشي المرجع السابق ص 30.

³ Sénac.R le périple de Carthaginois Hannon in : Bulletin de l'association Guillaume Budé : lettres d'humanité, n°25, décembre 1966.p 518.



الشكل رقم 25: الصفحة الأولى من النص الاصيل لرحلة حنون

المرجع: نجوى الراشي المرجع السابق ص 33.

ويبدو ان الرواية تشير الى ان الاسطول وصل الى قاع الخليج عند مصب نهر البنين فالكلمة التي ترجمها اليونانيون ب هورن لها حقا معنى الفتح العظيم الشبيهة بأذرع النهر، والجزء المستدير من الساحل الواقع بين نهر البنين و كاليبار القديمة ليس سوى دلتا النيجر الهائلة والتي يسميها البحارة عادة الانهار السبعة ولا شك ان حانون دخل نهر البنين والجزيرة الكبيرة التي يتحدث عنها هي احدى الجزر التي شكلتها قنوات النهر وتفرعاته العديدة¹.

و يروي الجغرافي اليوناني رحلة حانون القرطاجي الذي خرج من قرطاجنة وابتعد باتجاه المحيط الاطلسي ومرور بأعمدة هرقل قبل ان يصل الى خليج غينيا، على ان هذه الرحلة الممولة من طرف قرطاجنة هدفت الى انشاء مستعمرات جديدة على طول الساحل الاطلسي لإفريقيا وتعزيز العلاقات التجارية

¹ Sénac.R le périple de Carthaginois Hannon in :Bulletin de l'association Guillaume Budé : lettres d'humanité,n°25 , décembre 1966.p 527.

القائمة ،حيث مر حانون عبر ليكسوس واسس مستعمرة سيرن الواقعة في السنغال او الكمرون ويروي ان القرطاجيون اثناء سفرهم تمكنوا من الحصول على العاج والذهب وجلود الحيوانات¹. فإذا مضينا في نهر السنغال المعروف باسم (كريتس chretes)، واذا ما اخذنا برواية حانون، فإننا نجد ان ذلك البلد الجبلي ورافد النهر الذي نصادفه في طريقنا ينطبقان على نهر Fademe وعلى بلاد Bambouk الشهيرة المعروفة ببلاد مناجم الذهب الاسطورية ومن هنا نستنتج ان هذه البلاد كانت تذخر بثروات هامة حيث ان حانون يقدم لنا وصفا لاستقبال الذي لقيه والذي يمكن ان يهرب كل الذين حاولوا ربما تقليده²

لقد كانت نتائج رحلة حانون هي تأسيس ستة مستوطنات على سواحل المغرب و اخرى عند مصب الساقية الحمراء كما اتاحت الاطلاع على النماذج الحضارية لبلاد المغرب القديم³

¹Caroline Sauvage, Marine et navigation phénicienne, énac R. Le périple du Carthaginois Hannon. In: Bulletin de l'Association Guillaume Budé: Lettres d'humanité, n°25, décembre 1966. pp 101.

²جان مزيل: المرجع السابق، ص 208.

³ أصطيفن أكصيل، المرجع السابق، ج 1، ص 341 .

بعد استعراضنا للمسالك البحرية القرطاجية، يتضح كيف كانت هذه الطرق والشبكات البحرية شريان الحياة للإمبراطورية القرطاجية. لعبت الملاحة دوراً محورياً في تحقيق الازدهار الاقتصادي والتجاري، مما عزز مكانة قرطاج كواحدة من القوى العظمى في العالم القديم. من خلال السيطرة على المسالك البحرية وإقامة المحطات التجارية، تمكنت قرطاج من بناء شبكة قوية من العلاقات والتحالفات التي دعمت توسعها ونفوذها. هذا الفصل يبرز أهمية الملاحة في التاريخ القرطاجي، ويوفر فهماً أعمق لكيفية استغلال القرطاجيين لموقعهم الجغرافي ومهاراتهم البحرية لبناء إمبراطورية مزدهرة ومتنوعة الثقافات.

الخاتمة

لقد تبين لنا في هذه الدراسة المتواضعة ومن خلال محاولة الاجابة عن تساؤلات الاشكالية المطروحة، الى ان الملاحة البحرية القرطاجية ما هي الا استمرارية للملاحة الفينيقية الأم، وان جغرافية بلاد المغرب القديم خاصة والجزء الغربي للبحر المتوسط عامة كانت ارضا خصبة للقرطاجيين سواء في انشاء موانئهم في الخلدجان والرؤوس البحرية، او في صناعة السفن من حيث وفرة مادة الخشب في الغابات الساحلية والدرسر من المناجم المعدنية، ولا يخفى على احد ان القرطاجيون استمدوا خبرة واسعة من اسلافهم الفينيقيين الذين طوروا حركة التجارة والملاحة حيث سمح لهم بالتوسع والتوغل في سواحل المغرب القديم لإقامة مراكز تجارية وانشاء مستوطنات في مختلف سواحل وجزره، هذا الذي جعل القرطاجيون من امهر الملاحين في العصور القديمة.

لقد نسبت المصادر الكتابية والنقوش الاثرية العوامل والمقومات التي ساعدت قرطاج في تطوير الملاحة البحرية الى قوة اسطولها البحري، حيث اكتسبت خبرة وتقنيات بحرية مكنتها من السيطرة على العالم القديم، وامتلك القرطاجيون مجموعة من السفن التجارية والحربية التي طورتها حسب الظروف والازمنة التي مرت بها، اضافة الى البنية التحتية من موانئ طبيعية واصطناعية التي وصفها القدماء اثناء الحرب البونية الثالثة، حيث كان لقرطاج ميناءان تجاري وحربي التي توفرت على السواحل القرطاجية حيث اعتبرت من بين العوامل الاساسية في تنمية الملاحة القرطاجية. واعتمدت قرطاج كذلك بشكل كبير على التجارة البحرية حيث قامت بمبادلات تجارية مع مختلف مدن حوض البحر الابيض المتوسط، واحتكرت التجارة داخل امبراطوريتها وفرضت سيادتها على الاغريق والرومان.

كما اثرت الكشوفات الجغرافية على الانجازات الحضارية في تطوير الحضارة القرطاجية بفضل الرحلات الاستكشافية التي قام بها حانون وهميلكان مكنهم في توسيع الشبكات التجارية واكتشاف

مسالك بحرية امنة وجديدة مكنتها في انشاء مستوطنات جديدة في مناطق مختلفة من البحر الابيض المتوسط

وتعزيز القوة البحرية والعلاقات التجارية القائمة ساعدها ذلك في الهيمنة على الطرق البحرية والوصول الى موارد طبيعية جديدة كالمعادن الثمينة ومناجم الذهب، ولقد ساعدت الكشوفات الجغرافية في تطوير تقنيات الملاحة البحرية واثرت على حضارات العالم القديم. استخلصت مما سبق على ان الملاحة البحرية القرطاجية رمز الحضارة القرطاجية، وبينت ذلك نصوص المؤرخين القدامى والشواهد المادية التي عثر عليها من طرف المختصين والباحثون الاثريون. وصنفت من بين الإمبراطوريات الهامة التي اسست في المغرب القديم.

قائمة المصادر والمراجع

المراجع بالعربية

1. أحمد الفرجاوي، بحوث العلاقات بين الشرق الفينيقي، المعهد الوطني للتراث، تونس، 1993.
2. أحمد توفيق المدني، قرطاجنة في أربعة عصور، المؤسسة الوطنية للكتاب، الجزائر، 1986.
3. أحمد صفر، مدينة المغرب العربي في التاريخ، الدار التونسية للنشر والتوزيع، بوسلامة، تونس، 1959.
4. ب.ه. وارمنجتون، العصر القرطاجي تاريخ افريقيا العام، مج 2، إشراف جمال مختاري، مطابع كانالي تورنتو، إيطاليا، 1985.
5. جان مازيل، تاريخ الحضارة الفينيقية الكنعانية، دار الحوار، سوريا، 1998.
6. جورج كونتنو، الحضارة الفينيقية، ترجمة عبد الهادي شعيرة، مراجعة طه حسين، الهيئة العامة للكتاب، القاهرة، 1997.
7. حسين عاصم أحمد، المدخل إلى تاريخ وحضارات الإغريق، القاهرة، مؤسسة الإسراء للنشر والتوزيع، 1998.
8. رشيد الناضوري، تاريخ المغرب الكبير، العصور القديمة (أسسها التاريخية الحضارية، والسياسية)، دار النهضة العربية، ج 1، بيروت، 1981.
9. سليمان بن عبد الرحمن، الأوجاريتيون والفينيقيون، مدخل تاريخي بحوث تاريخية، الجمعية التاريخية السعودية، الإصدار السابع عشر، 2005.
10. سباتينو موسكاتي، الحضارة الفينيقية، ترجمة يعقوب بكر، دار التأليف، بيروت.
11. الشاذلي بورونية، محمد طاهر، قرطاج البونية، تاريخ حضارة، مركز النشر الجامعي، الإسكندرية، 1999.

قائمة المصادر والمراجع

12. صلاح أبو السعود، تاريخ وحضارة الفينيقيين، مكتبة النافذة، القاهرة، 2011.
13. عبد الحميد زايد، الشرق الخالد، دار النهضة العربية، القاهرة، 1966.
14. عبد القادر جغلول، مقدمات في تاريخ المغرب العربي القديم والوسيط، ط 2، ترجمة فضيلة حكيم، دار الحدائثة للطباعة والنشر والتوزيع، بيروت، 1988.
15. شارل أندري جوليان، تاريخ إفريقيا الشمالية، ترجمة محمد مزالي وبشير بن سلامة، الدار التونسية للنشر، تونس، 1983.
16. جان مازيل، تاريخ الحضارة الفينيقية الكنعانية، دار الحوار، سوريا، 1998.
17. جورج كونتنو، الحضارة الفينيقية، ترجمة عبد الهادي شعيرة، مراجعة طه حسين، الهيئة العامة للكتاب، القاهرة، 1997.
18. حسين عاصم أحمد، المدخل إلى تاريخ وحضارات الإغريق، القاهرة، مؤسسة الإسراء للنشر والتوزيع، 1998.
19. رشيد الناضوري، تاريخ المغرب الكبير، العصور القديمة (أسسها التاريخية الحضارية، والسياسية)، دار النهضة العربية، ج 1، بيروت، 1981.
20. سليمان بن عبد الرحمن، الأوجاريتيون والفينيقيون، مدخل تاريخي بحوث تاريخية، الجمعية التاريخية السعودية، الإصدار السابع عشر، 2005.
21. سباتينو موسكاتي، الحضارة الفينيقية، ترجمة يعقوب بكر، دار التأليف، بيروت.
22. الشاذلي بورونية، محمد طاهر، قرطاج البونية، تاريخ حضارة، مركز النشر الجامعي، الإسكندرية، 1999.
23. صلاح أبو السعود، تاريخ وحضارة الفينيقيين، مكتبة النافذة، القاهرة، 2011.
24. عبد الحميد زايد، الشرق الخالد، دار النهضة العربية، القاهرة، 1966.

قائمة المصادر والمراجع

25. عبد القادر جغلول، مقدمات في تاريخ المغرب العربي القديم والوسيط، ط 2، ترجمة فضيلة حكيم، دار الحداثة للطباعة والنشر والتوزيع، بيروت، 1988.
26. فرانسوا دوكرهيه، قرطاجة امبراطورية البحر، ترجمة عز الدين أحمد عزو، الأهالي للنشر والتوزيع، دمشق، 1996.
27. فرانسوا دوكرهيه، قرطاجة الحضارة والتاريخ، ترجمة يوسف شلب، الشام، ط 1، دار طلاس، 1993.
28. فيليب حتى، تاريخ سورية ولبنان وفلسطين، ج 1، ترجمة د. جورج حداد، عبد الكريم رافق، دار الثقافة، بيروت.
29. مادلين هورس، ميادين، تاريخ قرطاج، ترجمة إبراهيم بالش، منشورات عويدات، بيروت.
30. معن عرب، صور حاضرة فينيقيا، دار المشرق، بيروت، 1970.
31. محمد أبو المحاسن عصفور، المدن الفينيقية، دار النهضة العربية، بيروت، 1981.
32. محمد البشير شنيقي، نومبدا وروما الإمبراطورية، مؤسسة كنوز المعرفة للنشر والتوزيع، الجزائر، 2012.
33. محمد السيد السقي، القانون البحري (السفينة - أشخاص الملاحة البحرية العقود البحرية)، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2011.
34. محمد الصغير غانم، معالم التواجد الفينيقي البوني، في الجزائر، 2003.
35. محمد العربي عقون، الاقتصاد والمجتمع في الشمال الأفريقي القديم، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2008.
36. محمد بيومي مهران، المغرب القديم، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، مصر، 1410هـ/1990.

قائمة المصادر والمراجع

37. محمد الهادي حارش، التاريخ المغاربي القديم، السياسي والحضاري، من ذ فجر التاريخ إلى الفتح الإسلامي، المؤسسة الجزائرية للطباعة، الجزائر، 1992.
38. محمد علي عيسى، مدينة صبراتة منذ الاستيطان الفينيقي حتى الوقت الحاضر، دار العربية للكتاب، 1398 هـ / 1978 م.
39. محمد محي الدين المشرفي، أفريقيا الشمالية، في العصور القديمة، ط4، دار الكتب العربية، 1969.
40. محمد الصغير غانم، المملكة النوميديّة والحضارة البونية، دار الهدى، عين مليلة، الجزائر.
41. محمد حسين فطر، الفينيقيون بناء المتوسط، دار الفرجاني، مراكش، 1997.
42. س. أكصيل، تاريخ شمال أفريقيا القديم، ترجمة محمد التازي سعود، ج 2، مطبعة المعارف الجديدة، الرباط، 2007.
43. يوسف بن سعيداني، خارطة التجارة البحرية القديمة في المتوسط، مجلة سنوية تصدر عن المتحف العمومي الوطني البحري الجزائر، العدد 00، 2016.
44. د. حسين مسعود أبو مدينة، الموانئ الليبية، دراسة في الجغرافيا الاقتصادية، ط 2، منشورات جامعة 7 أكتوبر، 2008.
45. د. محمد محي الدين المشرفي، أفريقيا الشمالية في العصور القديمة، ط4، دار الكتب العربية، 1969.
46. د. محمد العربي عقون، الاقتصاد والمجتمع في الشمال الأفريقي القديم، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2008.

الرسائل الجامعية بالعربية

1. بخضرة عبد القادر، وسائل النقل في بلاد المغرب القديم خلال العهد الامبراطوري الأعلى (27 ق.م - 284 م)، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه الطور الثالث (ل.م.د) تحت إشراف د. محمد عليي والمشرف المساعد د. الحاج لبيب، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية، قسم العلوم الإنسانية، تخصص تاريخ الحضارات القديمة، جامعة ابن خلدون تيارت، 2021-2022.
2. مليزي ريمة، قرطاجة والبحر 814-146 ق.م، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في التاريخ القديم، تحت إشراف د. محمد الهادي حارش، قسم التاريخ، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية، جامعة الجزائر -2، الجزائر، 2010-2011.
3. محمد العيد تلي، قرطاجة خلال المرحلة الأرسقراطية (الفترة 480-237 ق.م)، أطروحة مقدمة لنيل درجة الدكتوراه (ل.م) في التاريخ، إشراف محمد رشدي جراية، كلية العلوم الاجتماعية والإنسانية، قسم العلوم الإنسانية، جامعة الشهيد لخضر الوادي، السنة الجامعية 2020-2021.
4. نجلاء سقوان، الثقافة القرطاجية في بلاد المغرب القديم (814 ق.م/146 ق.م)، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في التاريخ الاجتماعي والثقافي المغربي عبر العصور، إشراف الطاهر ذراع، قسم العلوم الإنسانية، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية والعلوم الإسلامية، جامعة أدرار، السنة، 2015-2016.
5. ناير مختار، التجارة البحرية في الحوض الغربي للبحر الأبيض المتوسط في العصور القديمة (من الفينيقيين إلى عهد الاحتلال الروماني)، أطروحة دكتوراه علوم في التاريخ القديم، إشراف د. بن عبد المومن محمد، كلية العلوم الإنسانية والعلوم الإسلامية، قسم التاريخ وعلم الآثار، جامعة وهران 1، أحمد بن بلة، السنة 2017/2018.

6. سهام حداد، سلسلة موانئ الشرق الجزائري القديمة (دراسة تاريخية وصفية اعتمادًا على المصادر المادية المحلية)، إشراف أ.د. محمد الصغير غانم، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في التاريخ القديم، قسم التاريخ والآثار، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية، جامعة قسنطينة، السنة 2008.

الرسائل الجامعية بالفرنسية

1. Nicolas Carayon «Les ports phéniciennes et punique Géomorphologie et infrastructures», Thèse de doctorat en science de l'Antiquité-archéologie, dirigée par « M. LE PROFESSEUR THIERRY PETIT, Université Strasbourg 2 MARC BLOCH U.F.R des science Historique U.M.R, CNRS 7044, Étude de civilisation du l'Antiquité17 », mai 2008.

المراجع الأجنبية

1. Alix et Roland Martin avec la collaboration de Sylviane Ludinant «Histoire de Tunisie », CARTHAGE2017 ,
2. Barkaoui (A) «La Marine carthaginoise «approche des activités militaires des carthaginois sur mer depuis les origines jusqu'en 146 av J-C »,Edition l'or du temps », Tunisie,2003 .
3. Caroline Sauvage «Marine et navigation phénicienne.
4. Decret (F) «Carthage ou l'empire de la mer »,Edition du Seuil ,Paris,1977.
5. Gsell (St) «Histoire Ancienne de l'Afrique du nord », (T5) ,Librairie ,Hachette ,Paris , 1942.
6. Jean-Pierre Laporte «Maquette de bateau punique et topographie de Carthage »,CNRS Edition ,Paris2008 .
7. Lionel Casson «Les marins de l'antiquité »,Hachette ,Paris,1961.
8. Massimo Botto «Les commerces dans l'extrême occident de la Méditerranée et dans l'Atlantique »,Les Phéniciens en Algérie «les voies du commerce entre la Méditerranée et L'Afrique noire »,Ministre de culture2011.
9. Ouiza Ait Amara «"L'Aménagement Militaire du Port Militaire de Carthage" »,Ikosim , N°22013 ,
10. Patrice Pomey «La Navigation dans l'antiquité »,EDISUD ,France,1997.
11. Patrice Pomey «La Navigation dans l'antiquité »,EDISUD ,France1997.
12. Richard H. Berg «The Ancient World »,Vol. 2 ,Carthage ,traduit par Vincent Le favrais,2023.
13. Samir Aounalah Et Attilio Mastino «Carthage (maîtresse de la Méditerranée capitale de l'Afrique (IXe siècle avant J.C~XIIIe Siècle) », Agence de mise en valeur du patrimoine de promotion culturelle ,Tunisie2009 ,

14. Sénac.R le périple de Carthaginois Hannon in : Bulletin de l'association Guillaume Budé : lettres d'humanité, n°25, décembre 1966.
15. SAEZ ROMERO , Antonio Manuel ,2018 Revista atlantica - mediterranea 22

المجلات

1. خديجة منصوري، الرحلات عبر البحر الأبيض المتوسط في العصور القديمة، مجلة الدراسات الإنسانية، جامعة الجزائر- ع 02، 2002.
2. حسين بن طيبة، ويزة ايت عمارة، السفينة الحربية القرطاجية، دراسة من خلال المصادر، مجلة العصور الجديدة 14، (1)، جامعة وهران 1، 2024.
3. رشيد الناصوري، تاريخ المغرب الكبير، العصور القديمة (أسسها التاريخية الحضارية، والسياسية)، دار النهضة العربية، ج 1، بيروت، 1981.
4. سمير عون الله وأتيليو ماستينو، قرطاج (سيادة المتوسط عاصمة أفريقيا) (القرن التاسع قبل الميلاد - القرن الثالث عشر)، الوكالة التونسية للترويج الثقافي، تونس، 2009.
5. نجوى راشي، تاريخ شمال أفريقيا من خلال أدب الرحلات، دراسة تاريخية في رحلة حانون القرطاجي، مجلة دراسات تاريخية، المجلد العاشر، العدد الأول، السنة 1443 هـ/2022.
6. يوسف بن سعيداني، خارطة التجارة البحرية القديمة في المتوسط، مجلة سنوية تصدر عن المتحف العمومي الوطني البحري الجزائر، العدد 00، 2016.
7. مراد ريغي، السفينة الحربية القرطاجية، المجلة التاريخية الجزائرية، العدد 2، مجلد 4، ديسمبر، 2020.
8. محمود شحماط، المختصر في القانون البحري الجزائري، دار العلوم للنشر والتوزيع، عنابة، 2010.

الموسوعات

1. كور تريل ليونارد، الموسوعة الأثرية العالمية، ترجمة الهيئة المصرية للكتاب، 1997.
2. كريستين حمدون، الملاحاة في العصور القديمة، الموسوعة البربرية، 2020-11-23، نقلاً

عن <http://journal.openetion.org/2024-05-19/00:12>.

فهرس الأشكال والخرائط

فهرس الأشكال والخرائط

الصفحة	عنوان الشكل	الرقم
16	الشكل رقم 1: خريطة جغرافية تمثل موقع قرطاجة	1
22	الشكل رقم 2: خريطة جغرافية للساحل الفينيقي	2
28	الشكل رقم 3: رسم للمراكب الفينيقية التجارية والحربية	3
30	الشكل رقم 4: عملات فينيقية تصور السفن المستخدمة في الرحلات البحرية	4
38	الشكل رقم 5: مخطط حطام مرسالا البوني الحطام البوني في صقلية	5
40	الشكل رقم 6: تصور لسفينة تجارية من نوع جولوا	6
41	الشكل رقم 7: اعادة تصور لسفينة تارشيش	7
42	الشكل رقم 8: صورة فسيفساء ترجع الى بداية العهد المسيحي لقارب تجاري قرطاجي	8
42	الشكل رقم 9: مخطط لسفينة تجارية قرطاجية	9
43	الشكل رقم 10: صورة فوتوغرافية لنموذج قارب ماسيكولت من المتحف البحري بباريس	10
45	الشكل رقم 11: رسومات واجهة علوية وقطاعات من النموذج (رسومات - J. (P. Laporte	11
46	الشكل رقم 12: ثلاث وجهات نظر بالنسبة للنموذج	12
50	الشكل رقم 13: سفينة قرطاجية ثلاثية	13
52	الشكل رقم 14: سفينة خماسية قرطاجية	14
55	الشكل رقم 15: نموذج السفينة الحربية	15

فهرس الأشكال والخرائط

55	الشكل رقم 16: صورة تمثل بقايا الموانئ البونيقية التجاري والحربي التقطت حوالي 1900م.	16
56	الشكل رقم 17: صورة فوتوغرافية تمثل بقايا الميناءان التجاري والعسكري للقرطاجة.	17
57	الشكل رقم 18: نموذج للميناء التجاري القرطاجي	18
58	الشكل رقم 19: صورة تمثل خريطة الموانئ القرطاجية	19
60	الشكل رقم 20: خريطة جغرافية تمثل الموانئ القرطاجية على سواحل تونس.	20
61	الشكل رقم 21: مخطط القناة القديمة في قطاع بحيرات سلامبو نقلا عن:	21
64	الشكل رقم 22: نماذج من الفخار الاتيكي ذي الطلاء الاسود الاكثر تداولاً في قرطاجة خلال القرن الرابع قبل الميلاد نقلا عن:	22
75	الشكل رقم 23: خريطة جغرافية توضح طريق رحلة خميلكان	23
77	الشكل رقم 24: خريطة جغرافية توضح رحلة حانون من قرطاجة نحو سواحل غرب افريقيا الاطلسية في القرن الخامس قبل الميلاد	24
78	الشكل رقم 25: الصفحة الأولى من النص الاصيلي لرحلة حنون	25

قائمة المصطلحات

Karat hadasha	القرية الحديثة
Knaggi	الكنعانيين
Phoinix	الفينيقين
Murix	الميروكس
Giwz	سفينة
Gaulos	الدائري الكروي
Tyr	صور
Ram	راس الكباش
Nauarchos	قائد الاسطول البحري
Navaraque	قائد السفينة الثلاثية
Cothon	المرفئ الحربي
Cerné	المستوطنة التي أسسها حانون
Ora maritima	حول البحر
Herni	جزيرة ايرلندا
Cronos	معبد ملقوت

العنوان	الصفحات
شكر و عرفان	
مقدمة	أ
الفصل الأول: عموميات حول الحضارة القرطاجية والملاحة القديمة	
I. الحضارة القرطاجية	
1. التعريف بالحضارة القرطاجية.	13
2. الخصائص الجغرافية لموقع قرطاج.	14
3. دلائل تأسيس قرطاج بين التاريخ والآثار.	17
4. مؤسسو قرطاج.	18
II. الملاحة البحرية	
1. تعريف الملاحة البحرية.	23
2. نبذة عن نشأة وتطور الملاحة في العهد القديم.	23
3. نبذة عن الملاحة الفينيقية.	25
4. الدلائل الكتابية حول الملاحة الفينيقية.	26
5. السفن الفينيقية.	26
6. الطرق البحرية الفينيقية.	29
7. الملاحة القرطاجية وريثة الملاحة الفينيقية.	30
الفصل الثاني: الملاحة القرطاجية	
مدخل	35

36	1. الاسطول البحري القرطاجي.
36	2. الاسطول التجاري القرطاجي.
46	3. الاسطول العسكري.
54	4. الموانئ القرطاجية.
62	5. الملاحة والتجارة القرطاجية بين التأثير والتأثر.
الفصل الثالث: المسالك البحرية القرطاجية (الرحلات البحرية الكبرى لحانون وخميلكان)	
68	مدخل
69	1. المسالك البحرية القرطاجية.
72	2. الرحلات البحرية الكبرى لحانون وخميلكان.
82-81	خاتمة
90-83	قائمة المصادر والمراجع
93-92	فهرس الأشكال والخرائط
96-95	الفهرس

ملخص

ان الحضارة القرطاجية من ابرز الحضارات التي انشأت في منطقة شمال افريقيا خلال العصور القديمة و ذلك بفضل موقعها الاستراتيجي على ساح البحر الابيض المتوسط و تأسست قرطاجه حوالي 814 ق.م على يد الفينيقيين الذين اتوا من صور و سرعانا ما اصبحت مركزا حضاريا و شهدت الحضارة تطورا ملحوظا ف العديد من المجالات منه الملاحة البحرية التي لعبت دورا حيويا في توسع نفوذها الجاري و العسكري هذا ما ادى في ازدهار إمبراطورتها على مر العصور .

Résumé :

La civilisation carthaginoise est considérée comme l'une des civilisations les plus importantes apparues dans la région de l'Afrique du nord au cours de l'antiquité , grâce à son emplacement stratégique sur sa côte méditerranéenne , Carthage fut fondée vers 814 avant J.C par les phéniciens venus de TYR , et devint rapidement un centre commercial et culturel prospère . Cette civilisation connut un développement remarquable dans de nombreux domaines notamment la navigation maritime qui a joué un rôle essentiel dans l'expansion de la ville son influence commerciale et militaire ce qui a conduit à la prospérité de son empire au fil des temps .