



وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
جامعة الجزائر 2 - أبو القاسم سعد الله -
كلية العلوم الإنسانية
قسم التاريخ



العسكرية البحرية الرومانية في العالم المتوسطي ما بين 260 ق.م - 235م
The Roman navy in the Mediterranean world between (260 B.C - 235 AD)

أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه الطور الثالث (ل.م.د) في التاريخ والحضارات القديمة

إشراف الأستاذة الدكتورة:
ويزة آيت عمارة.

إعداد الطالب:
بوزيان موساوي.

أعضاء لجنة المناقشة

الاسم واللقب	الدرجة العلمية	الصفة	الجامعة الأصلية
بلقاسم رحمانى	أستاذ التعليم العالي	رئيسا	جامعة الجزائر 2 أبو القاسم سعد الله
ويزة آيت عمارة	أستاذة التعليم العالي	مشرفا ومقررا	جامعة الجزائر 2 أبو القاسم سعد الله
بنت النبي مقدم	أستاذة التعليم العالي	مناقشا	جامعة الجزائر 2 أبو القاسم سعد الله
نادية يفصح	أستاذة التعليم العالي	مناقشا	جامعة الجزائر 2 أبو القاسم سعد الله
مقرانطة عابد بختة	أستاذة التعليم العالي	مناقشا	جامعة مصطفى اسطبولي - معسكر -
سعاد سليمانى	أستاذة التعليم العالي	مناقشا	جامعة قسنطينة 2 عبد الحميد مهري

السنة الجامعية : 1444-1445هـ / 2023-2024م

بِسْمِ اللّٰهِ الرَّحْمٰنِ الرَّحِیْمِ

شكر

أتوجه بالشكر الجزيل إلى الأستاذة الدكتورة آيت عمارة ويزة
على توجيهاتها ونصائحها ليخرج هذا البحث في أحسن صورة
كما أشكر كل من قدم لي المساعدة من أساتذة وزملاء.

إهداء

أهدي هذا العمل إلى روح والدي وروح الأستاذين بقة بلخير وبشاري محمد الحبيب رحمة
الله عليهم، وإلى كل قريب.

المختصرات:

CIL:Corpus Inscriptionum Latinarum.

CUP: Cambridge University Press.

OUP: Oxford University Press.

PUF: Presses universitaires de France.

مقدمة

مثل العالم المتوسطي منذ آلاف السنين مركز إشعاع وازدهار حضاري قائم بذاته متميز بنتاجه ومخلفاته عن باقي المناطق الحضارية الأخرى في العالم، ولعل العنصر الأساسي لهذا التميز هو طبيعة البيئة المتوسطية التي شكلت أرضية خصبة للاستقرار البشري ومكنت الإنسان من التفاعل مع معطياتها وتسخير عائداتها لخدمة مصالحه.

وبالرغم من التواصل الذي تحقق بين مختلف الشعوب التي استقرت على ضفاف المتوسط على الصعيد الثقافي والتجاري، إلا أن تضارب المصالح بينها وتنامي أطماعها التوسعية أدى إلى فتح باب الصراع العسكري على مصراعيه، ما دفع إلى ظهور نوع من التنافس حول تطوير الكفاءة العسكرية لأساطيلها البحرية.

وبحلول ستينيات القرن الثالث قبل الميلاد ظهر الرومان كمنافس على مسرح الأحداث للقوى البحرية المتوسطية آنذاك -إغريق صقلية والقرطاجيين في الحوض الغربي والقوى الهيلينستية في الحوض الشرقي- وذلك بعد استكمال بسط نفوذهم على شبه الجزيرة الإيطالية بفضل التفوق العسكري لجيوشهم البرية، ووجدوا أنفسهم أمام حتمية الاعتماد على القوة البحرية من أجل بلوغ غايتهم التوسعية.

ووفقا لهذا اعتمدنا سنة 260 ق.م مؤشرا تاريخيا لبداية هذه الدراسة، على اعتبار أنها السنة التي حقق فيها الرومان أول انتصار بحري للقوة العسكرية الرومانية ، أما سنة 235 م فتمثل نهاية حكم الأسرة السيفيرية (193-235 م)، الذي دخلت روما في أعقابها فيما يعرف بأزمة القرن الثالث الميلادي.

ولما سيطرت روما على كامل مناطق العالم المتوسطي في سابقة تاريخية لم تتكرر عبر مختلف العصور، آثرنا أن يشمل الحيز الجغرافي لموضوع الدراسة حوضي المتوسط، ولهذا جاءت إشكاليتهما كالتالي:

إلى أي مدى ساهمت العسكرية البحرية في بسط النفوذ الروماني على العالم المتوسطي؟

وللإحاطة بجوانب الموضوع المختلفة طرحنا التساؤلات التالية:

- ماهي الجذور التاريخية لنشأة العسكرية البحرية الرومانية؟
- فيم تمثلت أنواع السفن الحربية الرومانية؟
- ماهي أهم موانئ وأساطيل العسكرية البحرية الرومانية؟
- ماهي نظم الخدمة العسكرية في سلاح البحرية الرومانية؟
- فيم تمثل دور العسكرية البحرية الرومانية؟

ولمعالجة موضوع البحث تم اتباع المنهج التاريخي، الذي مَكَّنَ إلى حد ما من تتبع جذور الأحداث وتطورها، والمنهج الوصفي قصد التعرف على خصائص مختلف الظواهر المادية والمعنوية التي تفرض متطلبات البحث وصفها، بالإضافة إلى استخدام المنهج التحليلي لإبراز تأثير العسكرية البحرية على التوجه العام للسياسة الرومانية في مختلف أجزاء العالم المتوسطي وتقصي الحقائق التاريخية، كذلك المتعلقة بالتضارب حول نشأة العسكرية البحرية الرومانية، كما تم الاعتماد على المقارنة خاصة فيما تعلق بترجيح الروايات التاريخية.

أما عن دوافع اختيارنا لهذا الموضوع فَتَكْمُنُ في الميول الشخصية والرغبة الذاتية في معالجة هكذا نوع من المواضيع، ضف إلى ذلك أنه عند انجازنا لبحث حول أحد الموانئ الواقعة في خليج نابولي غرب إيطاليا لتقديمه كمقال في إحدى المجلات صادفنا موضوع العسكرية البحرية الرومانية، فأردنا المساهمة في إثراء هذا الموضوع بإنجاز أطروحة حوله.

تتمثل أهمية هذا الموضوع في تسليط الضوء على العسكرية البحرية الرومانية باعتبارها جزء مهم في تشكيل الجيش الروماني، وكذا إبراز الدور الذي لعبته في الحياة

السياسية والعسكرية في تاريخ روما، علاوة إلى كون هذا الموضوع لم يحظ بالدراسة الكافية في حدود اطلاعنا، حيث درج الدارسون لموضوع المؤسسة العسكرية الرومانية بالتركيز على الجيش البري دون البحري.

تهدف الدراسة إلى توضيح قدرة الإنسان على التكيف مع محيطه البحري واستغلاله في خدمة مصالحه، وكيف استطاعت الشعوب المتوسطية على غرار الرومان الذين بسطوا نفوذهم على العالم المتوسطي من استثمار ثرواته المادية والبشرية.

ونظرا لطبيعة الموضوع ارتأينا إلى تقسيمه وفق خطة تضمنت خمسة فصول، حيث جاء الفصل الأول بعنوان نشأة العسكرية البحرية الرومانية، حاولنا فيه تتبع جذورها التاريخية قبل السيطرة على كامل شبه الجزيرة الإيطالية، والوقوف على تضارب الروايات التاريخية حول موضوع النشأة، وصولا إلى الظهور الفعلي للأسطول الروماني كقوة بسطت نفوذها على العالم المتوسطي.

وجاء الفصل الثاني بعنوان السفن الحربية الرومانية، والذي استعرضنا من خلاله الأحواض والمواد المختلفة لصناعة السفن وطرق وأساليب إنجازها، ضف إلى ذلك التعريف بأنواعها والأجزاء المشكلة لها، وكذا المعدات الحربية المستعملة في القتال البحري.

أما الفصل الثالث فأتى بعنوان موانئ وأساطيل العسكرية البحرية الرومانية، الذي تضمن حصرا لأهم الموانئ العسكرية الرومانية وتوضيح أهميتها الاستراتيجية كقواعد عسكرية، تمركزت فيها الأساطيل سواءً الخاصة بشبه الجزيرة الإيطالية أو المقاطعات الرومانية.

وأخذ الفصل الرابع عنوان الخدمة العسكرية في البحرية الحربية الرومانية، والذي أردنا من خلاله توضيح مختلف طرق التجنيد خلال الفترتين الجمهورية والامبراطورية ونظام الرتب والخدمة في سلاح البحرية.

وجاء الفصل الخامس بعنوان دور العسكرية البحرية الرومانية، حيث تطرقنا فيه إلى المهام العسكرية من خلال أهم المعارك التي خاضها الأسطول الروماني، وعلى وجه الخصوص خلال الحروب البونيقية، بالإضافة إلى دوره في مواجهة القرصنة في البحر المتوسط، كما عرجنا على دور العسكرية البحرية الرومانية في الصراع على السلطة.

وتوصلنا في نهاية البحث إلى مجموعة من النتائج أدرجناها في خاتمة، والتي كانت بمثابة حوصلة للموضوع.

أما فيما يخص المصادر التي تناولت الموضوع بالدراسة فهي نوعين مصادر مادية وأخرى أدبية، أما المادية فتمثلت بالدرجة الأولى في (*Corpus Inscriptionum Latinarum*) الذي أفادنا في التعرف على أنواع السفن وأسمائها والأساطيل ورتب العاملين فيها، علاوة على مدة الخدمة في سلاح البحرية والامتيازات الممنوحة للمجندين بعد التسريح، وقد تميز هذا المصدر بدقة وغزارة المعلومات.

أما المصادر الأدبية فيأتي في مقدمتها بوليبي (Polybe) في كتابه (*Histoires*)، حيث تحدث في أوله عن نشأة البحرية الرومانية وأكد فيه على أنها ظهرت مع بداية الحرب البونيقية الأولى (264-241 ق.م)، ناهيك عن تطرقه إلى العديد من الأحداث التاريخية المتعلقة بموضوع الدراسة، ولكن ما يأخذ على بوليبي في هذه الجزئية أنه لم يتصف بالموضوعية فيما تعلق بالنشأة كونه بالغ في إبراز مزايا الشخصية الرومانية في إدارة الحروب على الرغم من جهلها بأساليب البحرية، إلا أنه في المقابل يعتبر مصدرا مهما في تفصي الأحداث المتعلقة بالتاريخ الروماني وعلاقتها بموضوع الدراسة.

كما تم الاعتماد على تيت ليف (Tite-Live) في كتابه (*Histoire Romaine*) الذي عالج هو الآخر موضوع النشأة، ولكن في نفس السياق الذي انتهجه بوليبي بحكم أنه استقى معلوماته عنه، ويظهر التناقض واضحا فيما أورده حول الموضوع على اعتبار أنه يذكر في إشارات متفرقة لأحداث تدل على وجود كيان بحري روماني قبل الحرب

البونيقية الأولى، وبالرغم من هذا نجد محتواه يتضمن معلومات حول أنواع السفن وإدارة الأساطيل ونظم الخدمة فيها.

بالإضافة إلى هذا اعتمدنا في تتبع الكثير من الأحداث التاريخية المتعلقة بتاريخ العسكرية البحرية الرومانية، خلال الفترة الجمهورية والفترة الإمبراطورية، على ما جاء في كتاب (Histoire) وكتاب (Annales) للمؤرخ تاسيت (Tacite)، وما احتواه كذلك كتاب (Histoire Romaine) لصاحبه ديون كاسيوس (Dion Cassius)، على الرغم من الإطناب وصعوبة أسلوبهما.

وقد ساهم مؤلف (Traité de l'art militaire) للمؤرخ (Végèce) وخاصة الكتاب الخامس منه، والذي خصصه للجيش البحري الروماني في تعرفنا على موارد صناعة السفن وأجزائها وأنواعها ومعدات القتال على ظهرها، ولكنه وعلى غرار أهميته فقد سادته الاختصار، مقارنة بالتفصيل الذي عالج به موضوع الجيش البري الذي خصص له أربعة كتب.

وبالنسبة للمراجع التي تم الاستعانة بها في إنجاز هذا البحث خارج ما يتعلق بالدراسات السابقة، فهي كثيرة ومتنوعة نذكر منها كتاب (Histoire Romaine) لـ ت. مومسن (Th. Mommsen)، وبالرغم من أنه من كتب التاريخ الروماني العام إلا أنه في جزئه الثاني يقدم معلومات يتضح من خلالها موقفه من نشأة العسكرية البحرية الرومانية. وعالج في العمل المشترك بينه وبين ج. ماركواردت (J. Marquardt) الذي يحمل عنوان (Manuel des antiquités romaines) في جزئه الحادي عشر (De l'organisation militaire chez les Romains) أوضاع البحرية الرومانية خلال الفترة الجمهورية والإمبراطورية وقدمنا من خلاله شبه تقرير عن أنواع السفن وتمركز الأساطيل ونظام الخدمة العسكرية فيها، ولكن إذا ما قارنا ما جاء في هذا الجزء بما تم تخصيصه

للأسطول فهو قليل جدا وخاصة أن هذين الباحثين يتميزان بالدقة والموضوعية في أبحاثهما.

وفي نفس السياق استعملنا كتاب (La Flotte de Misène, son histoire, son recrutement, son régime administrative) لـ شابو (V. Chapot)، وإن كان يركز دراسته على واحد من الأساطيل الرومانية إلا أنه أفادنا في تتبع جذور نشأة العسكرية البحرية الرومانية، و التعرف على السفن الحربية والموانئ والأساطيل الحربية ونظام الخدمة ضمن وحداتها.

كما تم الاعتماد على كتابي (Ships and Seamanship in the Ancient World) و (Ships And Seafaring In Ancient Times) لمؤلفهما ل. كاسون (L. Casson) الذي تميز أسلوبه بالبساطة، وقد استفدنا من محتوَاهما في التعرف على أجزاء وتقنيات صناعة السفن وأنواعها.

ولنفس الغرض استخدمنا كتابي (Republican Roman Warships 509–27 BC) و (Imperial Roman Warships 27 BC–193 AD) لصاحبهما ر. دمايو (R. D'Amato)، وإن كان يغلب عليهما طابع الاختصار وإهمال جانب التوثيق الجغرافي إلا أنهما يحملان في طياتهما معلومات قيمة عن السفن والأساطيل الحربية الرومانية.

زيادة على ما سبق عالجت العديد من الأوراق البحثية جوانب مختلفة من الموضوع، ومن بينها مقال لـ ف. روبيو (F. Robiou) تطرق من خلاله إلى نظم التجنيد في سلاح البحرية الرومانية (Le recrutement de l'état major et des équipages dans les flottes romaines aux temps de la République et de l'Empire)، ومقال آخر لـ ك.

دي لابرغ (C. De la Berge) بعنوان (Étude sur l'organisation des flottes romaines)، ناهيك عن الورقة البحثية التي نشرها و. و. تارن (W.W. Tarn) والتي تتبع من خلالها تشكيل أسطول الحرب البونيقية الأولى (The Fleets of the First Punic

(War)، وكذا الورقة البحثية التي ناقش فيها ي. لوبوهاك (Y. Le Bohec) جذور نشأة العسكرية البحرية الرومانية (La marine romaine et la premiere guerre punique)، والتي نجد مقالين مشابهيين لها لكل من د. نيدي (D. Nedu) وو. ي. هاريس (W. V. Harris)، الأول بعنوان (The beginnings of the Roman fleet 509-264 B.C.) والثاني بعنوان (Rome at sea: The beginnings of Roman Naval power).

ومن الجدير بالذكر الإشارة إلى أنه لم يقع بين أيدينا مراجع باللغة العربية تطرقت إلى موضوع العسكرية البحرية الرومانية، باستثناء الإشارات المتفرقة التي وردت في كتب التاريخ الروماني العام.

وفيما يتعلق بالدراسات السابقة التي سلطت الضوء على موضوع الدراسة في حدود إطلاعنا، نذكر دراسة إ. فيريرو (E. Ferrero) التي نشرت سنة 1878 بعنوان (L'ordinamento delle Armate Romane)، ودراسة ف. كوراتسيني (F. Corazzini) التي نشرت سنة 1882 تحت عنوان (Storia Della Marina Militare Italiana Antica)، حيث أحاطت الدراستين بمختلف جوانب الموضوع، إلا أن الأولى كانت أكثر تفصيلاً. هذا بالإضافة إلى الدراسة التي نشرها ش. ج. ستار (Ch. G. Starr) سنة 1941 بعنوان (The Roman Imperial Navy 31 B.C. - A. D. 324) والتي كانت في الأساس أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه، وبالرغم من أنها اقتصرت بالدرجة الأولى على مرحلة العهد الإمبراطوري الأعلى، إلا أنها عالجت هي الأخرى موضوع العسكرية البحرية الرومانية بدقة وموضوعية.

وفي نفس السياق تم الاعتماد على البحث الذي نشره م. ريدي (M. Reddé) بعنوان (Mare Nostrum. Les infrastructures, le dispositif et l'histoire de la marine militaire sous l'empire romain) سنة 1986، والذي تميز هو الآخر بغزارة معلوماته ودقتها والموضوعية في طرحها.

كما تُمثّل الدراسات التي نشرها م. بيتاسي (M. Pitassi) حول البحرية الرومانية (The Navies of Rome) سنة 2010، والدراسة التي أنجزها حول السفن الحربية الرومانية (Roman Warships) سنة 2011 وتلك التي نشرها سنة 2012 تحت عنوان (The Roman Navy: Ships, Men and Warfare 350 BC–AD 475) من بين أهم الدراسات الحديثة التي أسهبت في معالجة الموضوع، هذا إلى جانب الدراسة المعنونة بـ (Les Romains et la mer) التي نشرها أ. ماليسار (A. Malissard) سنة 2012، ورسالة الدكتوراه التي قدمها ج. كريماد (J. Cremades) بعنوان (Rome et la mer : rôle et importance de la mer Méditerranée dans le développement du monde romain: du milieu du IV^e siècle av. JC à la deuxième guerre de Macédoine incluse) سنة 2018.

واجهتنا في إعداد هذا البحث العديد من العقبات أهمها، اتساع المجال الجغرافي لموضوع الدراسة وطول مدته الزمنية التي قاربت 495 سنة، بالإضافة إلى تشابه المادة العلمية وصعوبة تصنيفها وترتيبها، ناهيك عن العراقيل المتعلقة بالتحكم في ترجمة المصطلحات التقنية.

وفي الأخير نرجو أن نكون قد وفقنا إلى حد ما في الإحاطة بجوانب الموضوع، رغم النقص الذي قد يكتنفه. هذا كله والله موفق والمستعان.

الفصل الأول : نشأة العسكرية البحرية الرومانية

أولاً: العسكرية البحرية الرومانية قبل الحرب البونيقية الأولى

1- تأسيس المستعمرات البحرية

2- نشاط القرصنة الروماني

3- استحداث منصب دومفير البحرية

4- استحداث منصب كويستور الأسطول

ثانياً: تشكل العسكرية البحرية الرومانية مع بداية الحرب البونيقية الأولى

1- نظرة الروماني إلى البحر

2- الاهتمام بالجيش البري

3- التوسع في شبه الجزيرة الإيطالية

4- الاعتماد على الحلفاء البحريين

منذ تأسيس روما حوالي سنة 753 ق.م شكل الجيش أحد أهم مؤسساتها، وإن كانت المادة العلمية المتعلقة بدراسة التاريخ العسكري الروماني توفر معلومات تمكن من التعرف على حيثيات نشأة الجيش البري، فهي في المقابل تطرح إشكالية تاريخية حول موضوع نشأة العسكرية البحرية الرومانية، مردها إلى الاختلاف القائم بين المؤرخين حول ضبط الإطار الزمني الدقيق لها، فمنهم من يربطه ببداية الحرب البونيقية الأولى ومنهم من يرجع به إلى ما قبل هذه الحرب، وعليه فإننا في هذا الفصل سنعرض هذين الرأيين ونحاول من خلالهما الوصول إلى طرح توفيقي يمكن إلى حد ما من وضع حدود زمنية لنشأة العسكرية البحرية الرومانية.

أولاً: العسكرية البحرية الرومانية قبل الحرب البونيقية الأولى:

تؤكد العديد من الدراسات الحديثة أن نشأة العسكرية البحرية الرومانية تمتد بجذورها إلى ما قبل الحرب البونيقية الأولى، وأدلتها قائمة على العديد من الحقائق التاريخية.

وفي هذا الصدد يذكر ف. كوراتزيني أن نشأتها تعود إلى الفترة الملكية (753-509 ق.م) ويرفض الرأي القائل أنها نشأت مع الحرب البونيقية الأولى⁽¹⁾، ويشاطره هذه الفكرة م. بيتاسي دون أي نقد وتشكيك⁽²⁾، ويقترح كل من ي. لوبوهاك ود. نيدي أنها نشأت مع بداية الفترة الجمهورية (509-27 ق.م)، ودليلهما قائم على مضمون معاهدة سنة 509 ق.م بين روما وقرطاج، حيث أنهما لا يقتنعان بوجود بحرية تجارية دون وجود بحرية عسكرية⁽³⁾، في حين يقترح و. ف. هاريس أن ميلاد العسكرية البحرية

(1) - Corazzini, F., 1882, *Storia Della Marina Militare Italiana Antica*, Giusti, Giusti, R., Livorno, p. 62.

(2) - Pitassi, M., 2012, *The Roman Navy: Ships, Men and Warfare 350 BC-AD 475*, Pen and Sword, UK, p. 15, 18.

(3) - Le Bohec, Y., 2003, «La marine romaine et la premiere guerre punique», In: *Klio*, Vol. 85, n° 1, De Gruyter, Berlin, p. 60; Nedu, D., 2007, «The beginnings of the Roman fleet 509-264 B.C.», In: *The Analele Universității Dunărea de Jos*, Vol. 6, Istorie, Romania, p. 7.

الرومانية يعود إلى القرن الرابع قبل الميلاد⁽¹⁾. وتتمثل الأدلة التاريخية التي اعتمد عليها هؤلاء الباحثين في تدعيم وجهات نظرهم في:

1- تأسيس المستعمرات البحرية:

خلال توسع الرومان في شبه الجزيرة الإيطالية أسسوا عدة مستعمرات بحرية (*Coloniae maritima*) على سواحل البحرين التيراني والأدرياتيكي (ينظر الملحق 01، ص 259)، أقيمت في مواقع إستراتيجية على أراضي المدن المهزومة⁽²⁾، والتي كانت تتوفر على ميناء أو تقع عند مصب نهر، وتتكون في الغالب من المواطنين الرومان⁽³⁾ الذين تمتعوا بامتياز خاص يتمثل في الإعفاء من الخدمة العسكرية البرية⁽⁴⁾، إلا في حالات الضرورة القصوى⁽⁵⁾.

والجدير بالذكر في هذا المقام الإشارة إلى أن القانون الروماني منع اللاتين من المشاركة في تأسيس هذا النوع من المستعمرات على الرغم من أنه سمح لهم بتأسيس المستعمرات اللاتينية⁽⁶⁾ (*Coloniae latinae*)⁽⁷⁾، وربما هذا راجع إلى فقدان الرومان الثقة

(1) - Harris, W. V., 2017, «Rome at sea: The beginnings of Roman Naval power», In: *Greece & Rome*, vol. 64, n° 1, CUP, Cambridge, p. 14-15.

(2) - Homo, L., 1925, *L'Italie primitive et les débuts de l'impérialisme romain*, Renaissance du livre, Paris, p. 268.

(3) - Duruy, V., 1885, *Histoire des Romains depuis les temps les plus reculés jusqu'a la mort de Constantin*, Hachette et Cie, Paris, note 2, p. 376.

(4) - De Raincourt, E., 1866, *Essai sur le municipe romain et de la commune française*, Retaux Frères, Paris, p. 19.

(5) - Tite-Live, *Histoire romaine*, XVII, (Sup), 38, 3, 5, trad. Guerin, M., Michaud frères, Paris, 1811.

(6) - المستعمرات اللاتينية: وهي المستعمرات التي تأسست في الأصل من مستوطنين لاتين، وقد تتكون من المواطنين الرومان ميسوري الحال أو الفقراء، وهي تخضع لقوانين خاصة بها والتي تختلف عن قوانين تسيير المستعمرات الرومانية (*Coloniae Romanae*)، التي يشكلها المواطنين

الرومان. Bloch, G., Carcopino, J., 1950, *Histoire Romaine: La république romaine de 133 avant J.-C. a la mort de César*, t. 2, PUF, Paris, p. 153.

(7) - Homo, L., 1925, p. 177.

في التحالف مع اللاتين بعد المناورة المعادية التي قاموا بها خلال ما يعرف بحرب اللاتين (340-338 ق.م) والتي انتهت لصالح روما.

وقد كان الهدف من إنشاء هذه المستعمرات هو ضمان الخدمة البحرية وحماية المناطق الساحلية التابعة لروما من الأخطار الخارجية، ودعم النفوذ الروماني فيها والدفاع عن روما من خلال مواقع متقدمة، شكلت حزاما من الحواجز امتدت تبعا لامتداد مجال السيطرة الرومانية في شبه الجزيرة الإيطالية⁽¹⁾.

1.1 - مستعمرات ساحل البحر التيراني:

تعتبر مستعمرة أوستيا (*colonia Ostia*) أول مستعمرة بحرية أسسها الرومان⁽²⁾ في عهد الملك أنكوس ماركيوس "Ancus Marcius" (641-616 ق.م)، عند مصب نهر التيبر⁽³⁾ على بعد 24 كلم من روما⁽⁴⁾، يصفها سترابون أنها واجهة روما البحرية ومحطة تجارية تستقبل البضائع المختلفة التي تحملها السفن التجارية التي لم يكن لها حق الملاحة في التيبر بل كانت سفن أوستيا هي التي تتكفل بنقلها إلى روما⁽⁵⁾، وهذا وإن دل فإنما يدل على أن هذه المستعمرة لم تكن محطة تجارية فحسب بل كان موقعا بحريا دفاعيا متقدما يمكن من خلاله درء الأخطار عن مدينة روما.

وإلى الجنوب الغربي منها بحوالي 53 كلم أسس الرومان مستعمرة أنتيوم البحرية (*colonia Antium*)⁽⁶⁾، التي كانت تمتلك أسطولا بحريا قويا كان يشارك في

(1) - Macé, A., 1851, *Histoire de la propriété, du domaine public et des lois agraires chez les Romains*, Videcoq fils aîné, Paris, p. 440, 455; Houdoy, A. R. J. 1875, *De la condition et de l'administration des villes chez les Romains: Des communes et des sections de communes considérées comme personnes morales*, Thèses de doctorat en droit, Faculté de Droit, Durand, A., et Lauriel, P., Paris, p. 41.

(2) - De Raincourt, E., 1866, p. 19.

(3) - Cicéron, *De la République*, II, 18, trad. Villemain, M., Firmin Didot frères fils et Cie, Paris, 1864; Pline l'Ancien, *Histoire naturelle*, III, 9, 4 trad, Littré, M. E., Dubochet, J. J., Paris, 1850; Pomponius Mela, *Description de la terre*, II, 4, trad. Baudet, L., Paris, 1843.

(4) - Carcopino, J., 1968, *Virgile et les origines d'Ostie*, PUF, Paris, p. 5, 217.

(5) - Strabon, *Geographie*, V, 2, 1, 5, trad. Tardieu, A, Hachette et Cie, Paris, 1880.

(6) - Van den, N. Ch. J., 1850, *Naples et le Mont-Cassin*, Van dieren & Company, Anvers, p. 31.

أعمال القرصنة⁽¹⁾ وتنشيط الحركة التجارية في منطقة لاتيوم⁽²⁾.
وقد خضعت أنتيوم لروما منذ القرن السادس قبل الميلاد⁽³⁾، ولكنها خلال القرن الخامس والنصف الأول من القرن الرابع خضعت لقبائل الفولسكي (Volsci)⁽⁴⁾ وكثيرا ما تحالفت معهم في حروبهم ضد الرومان والتي كانت في غالب الأحيان لصالح روما⁽⁵⁾، وكنتيجة لهذا أصبحت في سنة 338 ق.م مستعمرة بحرية رومانية⁽⁶⁾.
وفي سنة 329 ق.م أسس الرومان مستعمرة بحرية أخرى في أنكسور (Colonia Anxurnas)⁽⁷⁾ تراكينا (Terracine) حاليا على بعد 101 كلم جنوب روما⁽⁸⁾، حيث أرسل إليها ثلاثمائة مستوطن استفادوا من الأراضي التي وزعت عليهم هناك⁽⁹⁾.
والى الجنوب من أنكسور وعلى بعد 159 كلم من روما أنشأ الرومان مستعمرة مينتورناي (colonia Minturnae) البحرية حوالي سنة 314 ق.م⁽¹⁰⁾، كما أقاموا مستعمرة سينويسا (colonia Sinuessa) جنوب مينتورناي على بعد 180 كلم عن روما حوالي سنة 296 ق.م⁽¹¹⁾، وهي مدينة تتوفر على ميناء كبير⁽¹²⁾ من المؤكد أنه جعل منها ذات أهمية تجارية وعسكرية.

(1) - Strabon, V, 3, 5.

(2) - Macé, A., 1851, p. 458.

(3) - Polybe, *Histoires*, III, 22, trad. Waltz, P., Garnier, Paris, 1921.

(4) - Tol, G. W., 2012, *A Fragmented History: A Methodological and Artefactual Approach to the Study of Ancient Settlement in the Territories of Satricum and Antium*, Barkhuis, Groningen, p. 3.

(5) - Macé, A., 1851, p. 458-459.

(6) - Tite-Live, *Histoire romaine*, VIII, 14, 12, trad. Nisard, M., Firmin Didot frères fils et Cie, Paris, 1869.

(7) - Devaux, P., 1880, *Études politiques sur les principaux événements de l'histoire romaine*, Vol. 1, Merzbach et Falk, Paris, p. 517.

(8) - De la Blanchère, M. R., 1883, *Terracine: essai d'histoire locale*, Thorin, E., Paris, p. 5.

(9) - Tite-Live, VIII, 21, 11.

(10) - Mentelle, E., 1789, *Encyclopédie méthodique ou par ordre de matières*, Vol. 2, Panckoucke, Paris, p. 386.

(11) - Bouillet, M. B., 1867, *Dictionnaire universel d'histoire et de géographie*, Vol. 2, Hachette, Paris, p. 1772.

(12) - De la Martinière, A. A. B., 1737, *Le grand dictionnaire géographique et critique*, vol. 9, Pasquali, J. B., Venise, p. 518.

وعلى الرغم من أن أ. بيجانيول (A. Piganiol) يعتبر جزيرة بونتاي (*Pontiae*) التي تبعد عن أنكسور بحوالي 48 كلم مقابل الساحل التيراني مستعمرة لاتينية⁽¹⁾ أسسها الرومان سنة 313 ق.م⁽²⁾، إلا أن ت. مومسن يعتبرها من المستعمرات البحرية⁽³⁾، ويبدو أن وجهة نظره هذه صحيحة إلى حد ما بحكم أن موقع الجزيرة يجعل منها بالفعل قاعدة بحرية متقدمة للمراقبة والدفاع عن روما وباقي المستعمرات البحرية الأخرى.

وبالإضافة إلى هذه المستعمرات يشير ديودور الصقلي إلى أن الرومان أرسلوا إلى سردينيا (*Sardinia*) مستعمرة قوامها خمسمائة مستوطن حوالي سنة 377 ق.م⁽⁴⁾، ومن دون شك احتاج نقل هؤلاء المستوطنين إلى قوة بحرية لتأمينهم، وقد تكون هذه الأخيرة خاصة بروما أو من مساهمات المستعمرات البحرية التابعة لها أو من مساهمات الحلفاء البحريين، ومن المرجح أن يكون أسطول مدينة كايري (*Caere*) الواقعة جنوب إقليم إتروريا قد ساهم في نقلهم، وخاصة أن ج. هيورجون (J. Heurgon) يذكر بأن روما منذ حوالي القرن الرابع قبل الميلاد كانت تستخدم أسطول مدينة كايري⁽⁵⁾، بحكم التحالف القائم بينهما⁽⁶⁾.

2.1 - مستعمرات ساحل البحر الأدرياتيكي:

أسس الرومان سنة 283 ق.م على ساحل البحر الأدرياتيكي مستعمرة سينا غالিকা (*Sena gallica*)⁽⁷⁾ التي يسميها بلين سينوغاليا (*Senogallia*)⁽⁸⁾، وهي تتوفر على ميناء

(1) - Piganiol, A., 1967, *La conquête romaine*, PUP, Paris, p. 133.

(2) - Homo, L., 1925, p. 271.

(3) - Mommsen, Th., 1864, *Histoire romaine*, Vol. 2, trad. De Guerle, E., Lacroix, A., Leipzig, p. 122.

(4) - Diodore de Sicile, *Bibliothèque historique*, XV, 27, trad. Hoefler, F., Hachette et Cie, Paris, 1865; Heurgon, J., 1969, *Rome et la Méditerranée occidentale jusqu'aux guerres puniques*, PUF, Paris, p. 302.

(5) - Heurgon, J., 1969, p. 302.

(6) - Reid, J. S., 1913, *The Municipalities of the Roman Empire*, CUP, Cambridge, p. 56.

(7) - Strabon, V, 2, 10; Joubert, L., 1890, *La Gaule et les gaulois: jusqu'à la conquête romaine*, Firmin-Didot et cie, Paris, p. 81.

(8) - Pline l'Ancien, III, 19, 2.

كبير يقع عند مصب نهر ميزا (Misa)⁽¹⁾، ويبدو أن الرومان اتخذوا من هذه المدينة محطة لتنشيط الحركة التجارية على ساحل الأدرياتكي من جهة، وقاعدة عسكرية لتسهيل عملية نقل وإنزال قوات الجيش في حالة الحرب هناك من جهة أخرى، وخاصة أن المسافة البرية بين روما وواجهة الأدرياتكي بعيدة جدا وهو الأمر الذي قد دفع الرومان للتفكير في إنشاء هذه المستعمرة.

ويذكر ت. مومسن أن الرومان أسسوا على نفس الساحل مستعمرة كاستوروم نوفوم (*Castrum-Novum*) سنة 283 ق.م⁽²⁾ ويذهب معه فيما ذكره عدد من الباحثين⁽³⁾، إلا أن مجموعة أخرى ممن اعتنوا بدراسة المستعمرات البحرية الرومانية يحددون الموقع الجغرافي لهذه المستعمرة على ساحل البحر التيراني⁽⁴⁾، وبعد البحث في هذا الموضوع اتضح أن المدينة فعلا تقع في إقليم إتروريا⁽⁵⁾ وهي حاليا تأخذ إسم سانتا مارينيللا (Santa Marinella) على بعد حوالي 88 كلم شمال غرب روما بها ميناء صغير⁽⁶⁾ كان تابعا للإتروسك⁽⁷⁾ (*Etrusci / Tusci*) تحت اسم كاستوروم القديمة (*Castrum Vetus*) ثم خضع

(1) - Vallardi, G., 1844, *Itinéraire d'Italie, ou, Description des voyages aux principales villes d'Italie*, t. 1, Pierre et Vallardi, Milan, p. 299.

(2) - Mommsen, Th., 1864, p. 122.

(3) - De Puy, W. H., 1899, *The World-wide Encyclopedia and Gazetteer*, Vol. 7, The Christian Herald, New York, p. 5106; Clark, F. W., 1915, *The Influence of Sea-power on the History of the Roman Republic*, Collegiate Press, USA, p. 6; Casule, N., 2012, «Rome and the Adriatic in the third century BC», In: *Imperialism, Cultural Politics, and Polybius*, OUP, Oxford, p. 207.

(4) - Macé, A., 1846, *Des lois agraires chez les Romains*, Joubert, Paris, p. 481; Scopacasa, R., 2016, «Rome's encroachment on Italy», In: *A Companion to Roman Italy*, Wiley-Blackwell, Oxford, p. 38; Marcone, A., 2017, «Romanization», In: *Etruscology*, Vol. 1, De Gruyter Inc, Boston, p. 670.

(5) - Pline l'Ancien, III, 8, 1; Pomponius Mela, II, 4.

(6) - Dorow, W., 1829, *Voyage archéologique dans l'ancienne Etrurie*, trad. Eyriès, M., Merlin, Paris, p. 76.

(7) - الإيتروسك: هم سكان إقليم إتروريا الواقع شمال غرب روما، يذكر هيرودوت أنهم قدموا بزعامة (*Tyrrhenus*) من موطنهم الأصلي ليديا (*Lydia*) بعد معاناة مع المجاعة إلى شبه الجزيرة الإيطالية. Hérodote, *Histoires*, I, 94, trad. Giguet, P., Hachette et Cie, Paris, 1864. وقد شكل الإيتروسك

للقرطاجيين ثم للرومان تحت اسم كاستروم نوفوم⁽¹⁾، ويشير م. ه. كروفورد (M. H. Crawford) أن الرومان أسسوا هذه المستعمرة حوالي سنة 289 ق.م⁽²⁾، بينما يشير ر. ف هورتون (R. F. Horton) أنها تأسست حوالي سنة 283 ق.م⁽³⁾، في حين يرى أ. ماركون (A. Marcone) أنها تأسست ما بين (264 - 245 ق.م)⁽⁴⁾. وأمام هذه الآراء المتضاربة ما يمكن تأكيده هو أن كاستروم نوفوم وعلى غرار موقعها وتاريخ تأسيسها هي مستعمرة بحرية رومانية عرف الرومان كيف يستغلون موقعها الذي يتماشى وفق إستراتيجيتهم الدفاعية والتوسعية في شبه الجزيرة الإيطالية.

ومما لا شك فيه أيضا أن الرومان قد اتخذوا من أريمينوم (Ariminum) "ريميني - Rimini - الحالية" التي أسسها الأمبيريون⁽⁵⁾ (Umbri) عند مصب نهر أريمينوم⁽⁶⁾، قاعدة بحرية على الساحل الغربي للأدرياتكي على الرغم من أنها مستعمرة لاتينية تم إنشاؤها سنة 268 ق.م⁽⁷⁾، وهذا نظرا لموقعها الإستراتيجي ومينائها الذي كان ذو أهمية

قوة سياسية وعسكرية سرعان ما بدأت في الزوال مع بدايات القرن السادس قبل الميلاد، ويظهر ذلك جليا بعد أن خضعت معظم المدن الإتروسكية إلى السيادة الرومانية خلال القرن الرابع قبل الميلاد.

(1) - Bandinelli, A. C., 2002, *Santa Marinella nel caleidoscopio del tempo*, Mediterranee, Roma, p. 12.

(2) - Crawford, M. H., 1985, *Coinage and Money Under the Roman Republic: Italy and the Mediterranean Economy*, UCP, Berkeley, p. 9.

(3) - Horton, R. F., 1891, *A History of the Romans*, Longmans, Green & Company, London, p. 45.

(4) - Marcone, A., 2017, p. 670.

(5) - الأمبيريون: من بين أقدم الشعوب التي سكنت شبه الجزيرة الإيطالية بالقرب من التيرير وعلى حدود إتروريا وفي أجزاء من المناطق الساحلية للأدرياتكي، ومنذ سنة 307 ق.م بدأت المدن الأومبيرية تخضع للسلطة الرومانية الواحدة تلوى الأخرى حتى أصبحت جزء من الكيان الروماني. Knight, C., 1843, *The Penny-Cyclopaedia of the Society for the Diffusion of Useful Knowledge*, Vol. 25, Knight, C., and Co, London, p. 501.

(6) - Strabon, V, 1, 11; Pline l'Ancien, III, 20, 1.

(7) - Lange, L., 1885, *Histoire intérieure de Rome jusqu'à la bataille d'Actium*, t.1, Leroux, E., Paris, p. 369.

تجارية وعسكرية⁽¹⁾.

2- نشاط القرصنة الروماني:

تفيد جملة من الدلائل التي جاءت بها بعض المصادر الكلاسيكية أن الرومان كانوا يشاركون في أعمال القرصنة بصورة غير مباشرة عن طريق المدن البحرية التابعة لهم في الفترة التي سبقت سنة 260 ق.م.

وفي هذا السياق تجدر الإشارة قبل الخوض في حيثيات هذا الطرح التنويه إلى أن القرصنة خلال مرحلة التاريخ القديم كانت في الكثير من الأحيان موضع تقدير⁽²⁾، ولم يكن هناك فرق بين القراصنة والبحارة العاديين الذين امتهنوا التجارة أو النقل⁽³⁾، ولذلك مارست العديد من الشعوب البحرية في العالم المتوسطي نشاط القرصنة⁽⁴⁾ على الرغم من محاولاتها الهادفة إلى وضع حد له، وهذا وإن دل فإنما يدل على التحايل الواضح فيما

(1) - Tonini, L., 1864, *Il porto di Rimini: brevi memorie storiche*, Tipografia Fava e Garagnani, Bologna, p. 2.

(2) - De Boeck, Ch., 1882, *De la propriété privée ennemie sous pavillon ennemi*, Durand, A., et Lauriel, P., Paris, p. 8.

(3) - Sestier, J. M., 1880, *La piraterie dans l'antiquité*, Jurisprudence ancienne et moderne, Paris, p. 2.

(4) - خلال فترة التاريخ القديم اشتهرت العديد من الشعوب بممارستها لنشاط القرصنة نذكر منها

على سبيل المثال لا الحصر، الكيليكين (*cilicii*) والإلييريين (*Illyrii*) والتيرانيين (*Tyrrhenus*)

والليغوريين (*Ligures*). Sintes, C., 2016, *Les pirates contre Rome*, Les belles lettres, Paris, p.

67-68. وعلى غرار هذا مارست أيضا الشعوب التي اشتهرت برفضها لنشاط القرصنة كالفرس

والإغريق. Pella, V., 1972, «Aperçu historique sur la piraterie», In: *Recueil Des Cours 1926*.

t. 15, Sijthoff, A. W., Leyde, p. 152, 154. وحتى الفينيقيين، ولنا في ما رواه غزنيوفون الأفسسي

(Xénophon d'Éphèse) خير دليل عن هذا، حيث يروي حادثة عملية قرصنة تعرضت لها سفينة من

مدينة أفسس (*Ephesus*) الواقعة على الساحل الغربي لآسيا الصغرى من قبل جماعة من الفينيقيين

وهي متجهة إلى رودس. Xénophon d'Éphèse, *Les amours d'Abrocome et d'Anthia*, I, 13, trad.

Jourdain, J.B., imprimerie Guillaume, Paris, 1797.

يتعلق بهذا النشاط غير القانوني⁽¹⁾، وأضحى القرصنة يعملون كمرتزقة بحريين تحت سلطة شرعية غير معروفة⁽²⁾. وفي هذا المقام يشير الخطيب الأثيني ديموستين الذي عاش خلال القرن الرابع قبل الميلاد إلى أعمال القرصنة التي كانت تقوم بأمر من الملك فيليب الثاني المقدوني⁽³⁾ (*Philippus II rex Macedonum*) لإضعاف القوة الاقتصادية والعسكرية للمدن الإغريقية بغية السيطرة عليها⁽⁴⁾، ويذكر ديودور الصقلي أن أسطول ديميتريوس⁽⁵⁾ (*Demetrius I Poliorcetes*) كان يتكون من سفن القرصنة الذين عملوا تحت إمرته عند حصاره لرودس حوالي سنة 305 ق.م⁽⁶⁾.

وتأتي أول إشارة تفيد بأن الرومان كانوا يمارسون أعمال القرصنة على لسان تيت ليف الذي يروى حادثة سفينة رومانية كانت متجهة لتقديم القرابين للإله أبولو

(1) - De Boeck, Ch., 1882, p. 9.

(2) - De Souza, Ph., 2002, *Piracy in the Graeco-Roman World*, CUP, Cambridge, p. 6.

(3) - فيليب الثاني المقدوني: عاش ما بين (382-336 ق. م) وهي الفترة التي تتزامن مع حياة ديموستين الأثيني الذي قدم الكثير من الخطب المناهضة لسياسة فيليب الثاني في بلاد الإغريق، يشتهر هذا الملك بأنه أب الإسكندر الكبير حكم مقدونيا من سنة 359 ق. م حتى اغتياله سنة 336 ق. م. كين، ج.، 2021، *حياة الديمقراطية وموتها*، تر: العزيز، م.، المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات، ط.1، قطر، الهامش 101، ص. 135.

(4) - Démosthène, *Philippiques*, I, 34, trad. Lemain, L., Belin frères, Paris, 1891.

(5) - ديميتريوس: خصص بلوتارخ جزء من كتابه حياة المشاهير للتعريف بديميتريوس، حيث يقول أنه ابن أحد قادة الإسكندر المسمى أنتيجونوس (*Antigonos*) وستراتونيس (*Stratonice*) أو ابن أخ أنتيجونوس، شارك في سن مبكر مع والده في الصراعات التي دارت بين قادة الإسكندر. Plutarque, *Vie de Démétrius*, 2, 5. حكم مقدونيا في الفترة الممتدة ما بين (336-283 ق.م). Bénard, Th., 1879, *Dictionnaire classique universel français, historique, biographique, mythologique, géographique et étymologique*, Belin, E., Paris, p. 214. وقد عرف ديميتريوس ببراعته في بناء

السفن وآلات الحرب والفنون الميكانيكية. Plutarque, 20.

(6) - Diodore de Sicile, XX, 82.

(Apollon) في مدينة دلفي⁽¹⁾ (Delphi) سنة 494 ق.م ليبارك الانتصار الذي حققه على مدينة فيي (Veii) الإيتروسكية الواقعة على بعد 15 كلم شمال غرب روما بعد عشر سنوات من حصارها⁽²⁾، ولسوء الحظ وقعت السفينة في يد قراصنة من جزر ليباري (Liparae) الواقعة في الشمال الشرقي لصقلية إلا أن الغريب في الأمر أنهم لم ينهبوا السفينة الرومانية بل على العكس من ذلك اصطحبوها إلى دلفي وعادت في أمان إلى روما⁽³⁾.

وعلى الرغم من أن تيت ليف بيرر التعامل الحسن الذي صدر من الليباريين بالعلاقة الودية التي كان يكتفها حاكم ليباري لروما، إلا أن هذا لا يمنع من التخمين بأن تكون أعمال القرصنة التي كان يقوم بها الليباريون مدعومة من الرومان. وما يدعم هذا الطرح هو التعليق الذي قدمه ر. داماتو فيما يخص هذه الحادثة، حيث يقول أن السفينة الرومانية التي كانت متجهة نحو دلفي هي سفينة قراصنة⁽⁴⁾، وربما لهذا السبب لم تتعرض إلى رد فعل عدائي من طرف قراصنة جزر ليباري.

(1) - دلفي: مدينة في إقليم فوكيس (phocis) وسط بلاد الإغريق، اشتهرت بالعرافة في المعبد الذي كان مخصص لعبادة جايا (Gaea) إلهة الأرض ثم بوسيدون (Posidon) إله البحر والعواصف والزلازل والخيول وبعده تيميس (Themis) إلهة الموعدة الحسنة ثم أبولو إله الشمس والموسيقى والرماية والشعر، والرسم والنبوءة والوباء والشفاء وإله العناية بالحيوان والتألق والحراثة. «Table», 1837, ., géographique», In: *Abrégé de l'histoire ancienne, en particulier de l'histoire grecque*, Pongin, A., Paris, p. 257. وقد ذكرت المصادر الكلاسيكية الكثير من الروايات حول طلب النبوءات من عرافي معبد أبولو في دلفي، نذكر منها تلك المتعلقة بسكان جزيرة ثيرا (Thera) الذي طلبوا النبوءة بسبب جفاف السبع سنوات الذي عرفته جزيرتهم فأمرهم العراف بالتوجه إلى ليبيا وتأسيس مدينة هناك، وفعلاً تحقق ذلك بإنشاء مدينة قورينا (Cyrene). Hérodote, *Histoires*, IV, 150, 158, trad. Pierre. (Cyrene). Giguet, P., Hachette et cie, Paris, 1864. ويشير ديودور الصقلي مدى اهتمام الترانينيون بتقديم القرابين إلى معبد دلفي لأخذ النبوءات ومباركة أعمالهم. Diodore de Sicile, V, 12.

(2) - Nedu, D., 2007, p. 9.

(3) - Tite-Live, V, 28, 2, 5.

(4) - D'Amato, R., 2015, *Republican Roman Warships 509–27 BC*, Osprey, Oxford, p. 12.

وقد جاء بثاني إشارة عن القرصنة الرومانية المؤرخ بوليب عند حديثه عن ثاني معاهدة عقدها الرومان مع القرطاجيين حوالي سنة 348 ق.م، حيث ذكر أن أحد بنودها منع الرومان من القرصنة أو التجارة أو تأسيس مدينة خارج الرأس الطيب (*Mercurii Promontorium*) شمال قرطاجة ومدينتي ماستيا (*Mastia*) وتارسيوم (*Tarseium*)⁽¹⁾ في جنوب شرق شبه الجزيرة الإيبيرية، وهذا يعتبر تصريح واضح عن نشاط القرصنة الرومانية ويدعم إلى حد ما الحادثة التي رواها تيت ليف عن سفينة دلفي.

ووردت ثالث إشارة عند سترابون الذي يحدثنا عن الشكوى التي تقدم بها الإسكندر الكبير (*Alexander Magnus*)⁽²⁾ لروما ضد مدينة أنتيوم التي كانت تشارك في أعمال القرصنة، وبضيف كذلك أن الملك ديمتريوس هو الآخر أسر مجموعة من قراصنة أنتيوم وأعادهم إلى روما وطلب من السلطة الحاكمة فيها وضع حد لأعمال القرصنة التي يقوم بها هؤلاء⁽³⁾، وفعلا قام الرومان بإحراق عدد كبير من سفن أنتيوم ونقلوا الباقي إلى روما⁽⁴⁾ كحل يضع حد لقرصنة أنتيوم الذين اعتبروا رعايا رومان بحكم أن هذه المدينة كانت مستعمرة بحرية كما ذكرنا سابقا.

(1) - Polybe, III, 24.

(2) - الإسكندر الكبير: ابن فيلب الثاني المقدوني عاش ما بين (356-323 ق.م)، تولى حكم مقدونيا بعد اغتيال والده سنة 336 ق.م، وتنقسم فترة حكمه إلى ثلاثة أدوار: دور إخماد ثورات بلاد اليونان والسيطرة عليها ما بين (336-334 ق.م)، ثم يليه دور التوسع على حساب الدولة الفارسية فيما بين (334-325 ق.م) وبعده الدور الأخير ما بين (325-323 ق.م) عقب العودة من بلاد الهند والاستقرار في بابل، أين توفي عن عمر يناهز 33 سنة. فهمي، م.، 1999، تاريخ اليونان، مكتبة ومطبعة الغد، د.ط، مصر، ص. 155.

(3) - Strabon, V, 3, 5.

(4) - Tite-Live, VIII, 14, 12.

3- استحداث منصب دومفير البحرية:

يعتبر منصب الدومفير (Duumviri) وظيفة يشغلها موظفان يعملان معا للقيام بمهمة معينة⁽¹⁾، قد تكون قضائية أو دينية أو إدارية، وهو أدنى مرتبة من البريتور (Praetor)⁽²⁾ في سلم الوظائف الرومانية، ويعود إنشاء هذا المنصب حسب رواية تيت ليف إلى الفترة الملكية على عهد الملك تولوس هوستيليوس "Hostilius Tullus" (642-671 ق.م)⁽³⁾.

وبحلول سنة 311 ق.م استحدثت الرومان دومفير للبحرية (Duumviro) (nauales)⁽⁴⁾ يتكفل بشؤون الأسطول من حيث التشكيل والتجهيز والإصلاح⁽⁵⁾، ينتخبان سنويا ويكون تحت تصرف كل واحد منهما عشر سفن حربية⁽⁶⁾، يباشران مهامهما تحت إشراف القناصل على اعتبار أن قيادة البحرية كانت جزء من القيادة العامة للجيش الموكله للقنصلين⁽⁷⁾.

ويعترض و. ف. هاريس على أن ديومفير البحرية كانا ينتخبان كل سنة ويفترض أنه كان منصب مؤقت⁽⁸⁾، ولعل هذا الافتراض مرده إلى عدم الرتبة في ذكره سنويا من

(1) - Rich, A, 1861, *Dictionnaire des antiquités romaines et grecques. Accompagné de 2000 gravures d'après l'antique représentant tous les objets de divers usages d'art et d'industrie des grecs et des romains*, trad. Chérueil, M., Firmin Didot frères, fils et Cie, Paris, p. 241.

(2) - Robinet, J. B., 1780, *Dictionnaire universel des sciences morale, économique, politique et diplomatique*, t. 17, libraires associés, Londres, p. 685-686.

(3) - Tite-Live, I, 26, 5, 6.

(4) - Mommsen, Th., 1864, p. 123.

(5) - Tite-Live, IX, 30, 4.

(6) - Cremades, J., 2018, *Rome et la mer : rôle et importance de la mer Méditerranée dans le développement du monde romain : du milieu du IV^e siècle av. JC à la deuxième guerre de Macédoine incluse*, thèse de doctorat en histoire ancienne, Université de Nantes, Nantes, p. 59.

(7) - Thiel, J. H., 1946, *Studies on the history of Roman sea power in republican times*, North-Holland publishing company, Amsterdam, p. 421.

(8) - Harris, W. V., 2017, p. 19.

طرف تيت ليف الذي يعد المصدر الرئيسي في رواية الأحداث المتعلقة بديومفير البحرية⁽¹⁾.

ويرى ك. ج. دارت (Ch. J. Dart) أن الغرض من استحداث منصب ديومفير البحرية سنة 311 ق.م، هو الإشراف على السفن التي احتفظ بها الرومان بعد هزيمتهم لمدينة أنتيوم سنة 338 ق.م⁽²⁾، ولكن إلى أي مدى يمكن اعتبار هذه الرؤية منطقية؟ لأن الفارق الزمني بين هزيمة أنتيوم وانتخاب الديومفير سبعة وعشرون سنة، فهل عجز الرومان على إيجاد هذا المنصب طول هذه المدة الزمنية؟ أم أن المصادر لم تأتي على ذكر هذا المنصب حتى سنة 311 ق.م؟ وقد يكون ك. ج. دارت محقا في حالة رغبة الرومان في إصلاح سفن أنتيوم وإدخالها حيز الخدمة.

وفي نفس السياق يقترح ت. ج. كورنيل (Cornell, T. J.) أن إنشاء منصب ديومفير البحرية سنة 311 ق.م له علاقة باستعمار جزيرة بونتاى سنة 313 ق.م⁽³⁾، وربما كان الغرض بعد تأسيس مستعمرة بحرية فيها كما أشرنا آنف هو توفير قوة لحمايتها وتأمين حركة المواصلات إليها. ويشير ت. مومسن أن الهدف من إنشائه هو نقل المستعمرين لتأسيس مستعمرة في كورسيكا (Corsica) باستخدام خمسة وعشرين سفينة⁽⁴⁾،

(1) - لم يقتصر العمل بمنصب ديومفير البحرية على سنوات 311 ق.م و 310 ق.م و 282 ق.م، بل تم انتخابهما سنة 180 ق.م ويسمى أحدهما ل. كورنيليوس دولابيللا (L. Cornelius Dolabella) Ferrary, J. L., 2003, «La législation romaine dans les livres 21 à 45 de Tite-Live», In: *Laurea internationalis*, Franz Steiner Verlag, Deutschland, p. 136. ديومفير البحرية لسنة 181 ق.م وهما ك. ماتينيوس (C. Matienus) و ك. لوكرينيوس غالوس (C. Lucretius Gallus) Tite-Live, XL, 26, 8. كما تم انتخاب ديومفير البحرية لسنة 178 ق.م وهما

هما ك. فوريوس (C. Furius) ول. كورنيليوس (L. Cornelius) Tite-Live, XLI, 1, 2, 3, 4.

(2) - Dart, Ch. J., 2012, «Duumviri navales and the Navy of the Roman Republic», In: *Latomus*, t. 71, Société d'Études Latines de Bruxelles, Bruxelles, p. 1003.

(3) - Cornell, T. J., 1995, *The Beginnings of Rome: Italy and Rome from the Bronze Age to the Punic Wars (c. 1000-264 BC)*, Routledge, London, p. 388.

(4) - Mommsen, Th., 1864, p. 123.

ومن المحتمل أن تكون خمسة منها سفن نقل والبقية هي الحربية الموضوعة تحت تصرف ديومفير البحرية لضمان الحماية وتأمين عملية الإنزال، ويرجع ي. ه. ثيل (J. H. Thiel) استحداث هذا المنصب في ذات التاريخ إلى محاولة الرومان مقاومة هجمات القراصنة التي كانت تتعرض لها سواحل لاتيوم من حين إلى آخر⁽¹⁾.

ويذكر م. بيتاسي أنه تم انتخاب ديومفير البحرية لسنة 310 ق.م وكان من بينهما بوبليوس كورنيليوس (Publius Cornelius) الذي شارك في الحرب ضد السامنيين⁽²⁾ (Samnites) لفرض الحصار على نوشيريا⁽³⁾ (Nuceria)⁽⁴⁾.

وعلى غرار ديومفير البحرية لسنة (311 - 310 ق.م) يحدثنا أبيان عن الهجوم الذي تعرض له واحد من ديومفير سنة 282 ق.م على يد قوة بحرية من مدينة تارنتوم (Tarentum)⁽⁵⁾، وقد كان هذا الديومفير مسؤول عن مراقبة الشريط الساحلي الممتد من رأس مينيرفا⁽⁶⁾ (Minervae promontorium) حتى باريوم⁽¹⁾ (Barium)، لأن الثاني كان

(1) - Thiel, J. H., 1946, p. 420.

(2) - السامنيون: قبائل رعوية استقرت منذ حوالي القرن الثاني عشر قبل الميلاد في مرتفعات. عمران، ر. س.، 2013، الفكر العسكري الروماني بين الدفاع و الهجوم و التوسع و الإستعمار حتى نهاية نهاية العصر الجمهوري (509 - 31 ق.م)، د.ط.، مكتبة الثقافة، القاهرة، ص. 38. دخلت في صراع مع روما دام أكثر من ثلاثين عاما (326 - 290 ق.م). السعدني، م. إ.، 1997، معالم تاريخ روما منذ نشأتها وحتى نهاية القرن الأول الميلادي، دار نهضة الشرق، القاهرة، ص. 84.

(3) - نوشيريا: مدينة في إقليم كامبانيا ظلت ودية للرومان واحتقرت باستمرار عروض حنبل للانضمام إلى حزبه، أُطلق عليها لقب ألفاتيرنا (Alfaterna) لتميزها نوشيريا الواقعة في إقليم أومبريا. Dufau, P., 1820, *Dictionnaire universel abrege de geographie ancienne comparee*, t. 2, Desray, Paris, p. 191.

(4) - Pitassi, M., 2010, *The Navies of Rome*, Boydell & Brewer, England, p. 31.

(5) - Appian, *Roman History, the Samnit*, VII (frag), 1, trad. White, H., Harvard University Press, London, 1972.

(6) - رأس مينيرفا: حاليا بونتا كامبانيا (punta Campanella) في أقصى نقطة في شبه جزيرة سورينتين. Balbi, E., 1859, *Gea opia la terra descritta secondo le norme d'Adriano Balbi e*.

مجال نشاطه يمتد من رأس مينيرفا إلى ماساليا⁽²⁾ (Massalia) "مرسيليا-Marseille- حاليا"⁽³⁾، ويمكن أن تكون أسباب انهزامه أمام بحرية تارنتوم هي:

- دراية بحارة مدينة تارنتوم بطبيعة المنطقة.
- الخبرة البحرية لدى التارنتوميون مقارنة بقلتها عند الرومان.
- أسلوب المباغته الذي يكون التارنتوميون قد استخدموه في الهجوم على السرب الروماني، هذا الأخير الذي لم يتوقعه بحكم معاهدة السلام بين روما وتارنتوم منذ سنة 303 ق.م.

ويفترض ك. ج. دارت أيضا أن ديومفير البحرية قد ساهما في عملية تجهيز وقيادة العشرين سفينة الثلاثية التي كانت من ضمن مجموع السفن التي دخلت بها روما معركة ميلاي (Mylae) سنة 260 في شمال شرق صقلية، ويضيف أنه كانا لهما دور في تدريب البحارة قبل النزول إلى ساحة المعركة⁽⁴⁾، ومن وجهة نظرنا نفترض إمكانية إعفاء ديومفير البحرية إن وُجدا في هذه الفترة من المشاركة في الحرب، فعلى الأرجح

migliori notizie, dis. 6, Bloyd Austriaco, Trieste, p. 905. *le ultime e* Anthon, Ch., 1850, A (Sirenusurum Promontorium) يسمى أيضا سيرينوسوروم برومونتوريوم
System of Ancient and Medieval Geography, Harper & brothers, New York, p 254-255.
 (1) - باريوم: حاليا باري (Bari) مدينة في الجنوب الإيطالي على ساحل البحر الأرياتيكي، أنشأها أحد المهاجرين الإغريق من أركاديا (Arcadia). Hands, A. W., 1912, *Italo-Greek Coins of*.
Southern Italy, Spink & son Ltd, London, p. 111. ولا يوجد ذكر لباريوم قبل السيطرة الرومانية = لبوليا، لكن عملاتها المعدنية تشهد على أصلها اليوناني. Murray, J., 1860, *A Handbook for Travellers in Southern Italy and Sicily*, Murray, J., London, p. 242.
 (2) - ماساليا: مدينة أسسها جماعة من الفوكيون (Phocaeans) من إغريق إيونيا في آسيا الصغرى Herodote, I, 162, 163. في خليج محمي عند مصب نهر الرن (Rhone) على ساحل بحر الغال Justin, *Histoire universelle*, XLIII, 3, trad. Abbé, P. M., Barbou, H., (Gallicum mare) Paris, 1805.

(3) - Dart, Ch. J., 2012, p. 1011.

(4) - Dart, Ch. J., 2012, p. 1005, 1008.

ستكون مهمتهما الالتزام بحراسة السواحل وحمايتها من الهجمات القرطاجية المحتملة، علاوة على الإشراف على بناء السفن وإصلاحها

4- استحداث منصب كويستور الأسطول:

يتكون مصطلح كويستور البحرية (*quaestor classici*) من كلمتين، (*quaestor*) المشتقة من كويريري (*quaerere*) بمعنى التحقيق أو البحث⁽¹⁾ وهو في غالب الظن مستمد من اللفظ الإغريقي القاضي المحقق⁽²⁾، أما (*classici*) فهي تأخذ العديد من المعاني في اللغة اللاتينية، فمن جهة تعبر عن الطبقة الأولى من مجموع الطبقات الاجتماعية في مدينة روما بحسب التقسيم الذي أقره الملك سرفيوس توليوس *Servius Tullius* (578-535 ق.م)⁽³⁾، ومن جهة أخرى تعبر عن البحارة و كل ما يتعلق بالبحرية والأسطول⁽⁴⁾.

ويكتنف الغموض الإطار الزمني الدقيق لظهور وظيفة الكويستور، حيث يذهب يوانس ليدوس (*Joannes Lydus*) بالقول أنها ظهرت خلال الفترة الملكية وتحديدا على عهد الملك سرفيوس توليوس⁽⁵⁾، حيث أخذت وظيفة الكويستور طابعها الذي أشرنا إليها مسبقا وهي التحقيق والبحث في الجرائم، فسمي صاحب الوظيفة بالكويستور باريتشيدي (*quaestor parricidii*)⁽⁶⁾، كما ارتبطت وظيفة الكويستور بالعديد من الوظائف أهمها إدارة خزانة الدولة (*aerarium*) والحفاظ على الأموال العامة⁽⁷⁾.

(1) - Varron, *De la langue latine*, 14, 81, trad. Nisard, M., Dubochet et compagnie, Paris, 1845.

(2) - Jean de Lydie, *Des magistratures de l'État romain*, I, 25,2, trad. Dubuisson, M., Les Belles Lettres, Paris, 2006; Famerie, E., 1998, *Le latin et le grec d'Appien: contribution à l'étude du lexique d'un historien grec de Rome*, Librairie Droz, Genève, p. 58.

(3) - Bosc, E., 1881, *Dictionnaire général de l'archéologie et des antiquités chez les divers peuples*, Firmin-Didot et Cie, Paris, p. 173.

(4) - Du Marsais, C. Ch., 1797, *Oeuvres de du Marsais: Mélanges de Grammaire, de Philosophie, Etc., Tirés de l'Encyclopédie*, Vol. 4, Pougin, Paris, p 308.

(5) - Jean de Lydie, I, 24, 2.

(6) - Berger, A., 1968, *Encyclopedic Dictionary of Roman Law*, Vol. 43, American Philosophical Society, Philadelphia, p. 663.

(7) - Jean de Lydie, I, 26, 2.

وبالعودة إلى مهام كويستور الأسطول نجده مكلف بحفظ سجلات المساهمات البحرية التي يقدمها الحلفاء البحريون من أموال وسفن وطواقم لروما⁽¹⁾، والإشراف على تحصيل الضرائب من مدن شبه الجزيرة الإيطالية التي أضحت تابعة للرومان بالإضافة إلى قيادة الأسطول⁽²⁾، وهذا الطرح الأخير مستبعد لأنه على ما يبدو لم يقدر سوى سرب من السفن وضع تحت تصرفه لتسهيل مهامه الجبائية، ويشير ج. كولان (G. Colin) أنه يسهر كذلك على صيانة السفن ويشرف على مراقبة السواحل التي تدخل ضمن حيز نشاطه⁽³⁾.

وقد تم إنشاء وظيفة كويستور الأسطول سنة 267 ق.م، ويقوم هذا التأريخ بناء على نص المؤرخ يوانس ليدوس الذي يذكر أن الرومان في قنصلية ماركوس أنتيليوس ريجولوس (Marcus Atilius Regulus) و لوكيوس يوليوس ليبو (Lucius Julius Libo) استحدثوا منصب كويستور الأسطول⁽⁴⁾، ويعلق ك. دي لا بيرج (C. De la Berge) على نص المؤرخ يوانس ليدوس بأنه غير دقيق، لأنه من جهة يذكر أن كويستور الأسطول تم استحداثه في عهد القنصلين المذكورين أعلاه ومن جهة أخرى يذكر أن هذا الإجراء تم العمل به خلال الحرب ضد الملك بيروس⁽⁵⁾ (Pyrrhus)⁽¹⁾، ومن وجهة نظرنا يمكن

(1) - Goyau, G., Cagnat, R., 1895, p. 237.

(2) - Gow, J., 1919, *Minerva: introduction à l'étude des classiques scolaires grecs et latins*, Hachette, Paris, p. 161.

(3) - Colin, G, 1905, *Rome et la Grèce de 200 à 146 avant Jésus-Christ*, Thorin et fils, Paris, p. 20.

(4) - Jean de Lydie, I, 27, 1.

(5) - بيروس: ملك مملكة إبيروس (Epirus) في الفترة الممتدة ما بين (307-272 ق.م) وأحد أشهر القادة العسكريين في عصره، دخل في الحرب مع الرومان بعد أن استنجدت به تارنتوم. بمجرد وصوله إلى شبه الجزيرة الإيطالية هزم الجيش الروماني في معركة هيراكليا (Heraclea) سنة 280 ق.م ثم في معركة أسكولوم (Asculum) سنة 279 ق.م، إلا أنه هزم في آخر المطاف في معركة بينيفنتوم (Beneventum) سنة 275 ق.م وعاد إلى مملكته وترك مقولته المشهورة " يا لها من

تفسير عدم الدقة في نص يوانس ليدوس بعدم معاصرته للحدث على اعتبار أنه عاش في الممتدة بين (490-557 م)، أو أن استقائه للمعلومات ينقصه التحري.

ويذكر ت. مومسن أن الرومان في سنة 267 ق.م استحدثوا أربعة مناصب لكويستور الأسطول بأشر الأول مهامه من ميناء أوستيا والثاني من كاليبس⁽²⁾ (Cales) لمراقبة مدن كامبانيا (campania)، والثالث في أرمينيوم لمراقبة سواحل الأدرياتيكي والرابع لم يحدد حيز نشاطه⁽³⁾، غير أن ت. ت. مارييس (T. T. Marris) يذكر أن كويستور الأسطول الأخير قد تمركز في ليليبايوم⁽⁴⁾ (Lilybaeum)⁽⁵⁾، لكن هذا الطرح يحدد إلى حد ما عن الصواب باعتبار أن ليليبايوم لم تدخل ضمن مناطق النفوذ الروماني حتى بعد الحرب البونيقية الأولى، وهذا ما يدفع إلى اقتراح إحدى المدن على الساحل الغربي للأدرياتيكي هي مقر كويستور الأسطول الرابع، حتى يكون هناك مركزين لكويستور

ساحة معركة جميلة نتركها للقرطاجيين والرومان". Plutarque, Vie de Pyrrhus, 16, 21, 23, 25. عمران، ر. س.، 2013، ص. 50-51. وفعلا سرعان ما تحقق ما قاله باندلاع الحرب البونيقية الأولى.

(1) - De la Berge, C., 1886, «Étude sur l'organisation des flottes romaines», In : *Bulletin épigraphique*, Vol. 6, Champion, Paris, note, 3, p. 11.

(2) - كاليبس: واحدة من أهم مدن كامبانيا تقع على طريق لاتينا استولى عليها الرومان حوالي سنة 331 ق.م وفي السنة الموالية أضحت مستعمرة رومانية. James, M., 1841, *Considérations sur la numismatique de l'ancienne Italie, principalement sous le rapport de monumens historiques et philologiques*, Molini, J., Florence, p. 228.

(3) - Mommsen, Th., 1864, p. 124.

(4) - ليليبايوم: مرسالة (Marsala) حاليا، مدينة في صقلية تقع عند رأس ليليبايوم الذي يشكل أقصى نقطة في شمال غرب الجزيرة. Smith, W., 1873, *A Dictionary of Greek and Roman Geography*, Vol. 2, Murray, J., London, p. 189.

سمح بالهيمنة القرطاجية على النصف الغربي لجزيرة صقلية، وبعد الحرب البونية الأولى أصبحت ليليبايوم تحت الهيمنة الرومانية مثلها مثل باقي مدن الجزيرة. Pfunter, L., 2019, *Urbanism and Empire in Roman Sicily*, University of Texas Press, Austin, p. 97, 99.

(5) - Marris, T. T., 1910, *A constitutional and political history of Rome from the earliest times to the reign of Domitian*, Methuen, & Co, London, note 1, p. 200.

الأسطول في الغرب على سواحل البحر التيراني (أوستيا - كاليس) و مركزين في الشرق على سواحل البحر الأدرياتيكي (أرمينيوم - المركز المجهول).

وجاءت مبادرة إنشاء كويستور الأسطول من طرف السلطة الرومانية بموجب العديد من الدوافع تتمثل في:

- حصر مساهمات الحلفاء البحريون وخاصة في الجنوب الإيطالي وفق تدابير إدارية محكمة.

- تفكير الرومان في التوسع خارج شبه الجزيرة الإيطالية⁽¹⁾.

- رغبة الرومان في تطوير قواتهم البحرية و الرفع من مستواها⁽²⁾.

وبالرغم من أهمية هذا المنصب في تنظيم شؤون البحرية، يذكر كل من ج. جويو (G. Goyau) و ر. كانيا (R. Cagnat) أن منصب كويستور الأسطول تم إلغاؤه في بداية مرحلة الإمبراطورية⁽³⁾، ولعل هذا راجع إلى استبداله بوظيفة أخرى بعدما اكتسب الرومان الخبرة في إدارة الأساطيل.

مما سبق ذكره يمكن القول أن الأحداث والتدابير السالفة الذكر، هي بالفعل مؤشرات تثبت إلى حد بعيد وجود بحرية عسكرية رومانية قبل الحرب البونيقية الأولى، إلا أن معالمها لم تتضح إلا مع بداية هذه الحرب.

ثانياً: تشكل العسكرية البحرية الرومانية مع بداية الحرب البونيقية الأولى:

يُعتبر المؤرخ بوليب هو صاحب فكرة نشأة العسكرية البحرية الرومانية مع بداية الحرب البونيقية الأولى، حيث يذكر أن الرومان لم يمتلكوا أي سفينة حربية قبل دخولهم هذه الحرب وحتى عند دخولها، ولما عبروا إلى مدينة ميسينا (Messana) في صقلية

(1) - Colin, G, 1905, p. 20.

(2) - Mommsen, Th., 1864, p. 124.

(3) - Goyau, G., Cagnat, R., 1895, p. 237.

استعانوا بسفن حلفائهم⁽¹⁾، وكانت هذه المحاولة الأولى من نوعها في تاريخ الجيش الروماني للخروج من حدود شبه الجزيرة الإيطالية عن طريق البحر⁽²⁾.

ويضيف أن قلة الخبرة في مجال البحرية لدى الرومان لم تمنعهم من تشكيل أول أسطول حربي لمواجهة القرطاجيين، فقاموا بصناعة السفن وتدريب البحارة على كيفية استخدام المجاديف على مقاعد في الشاطئ وكأنهم على متن السفن، ووضعوا في وسطهم رئيساً يوجه حركة التجديف وبعد هذا نزلوا لتطبيق تدريباتهم على أرض الواقع⁽³⁾.

وفي خضم حديثه هذا يحاول بوليب أن يبرز أن تشكيل هذا الأسطول جاء بالدرجة الأولى نتيجة إصرار وعزم الرومان على خوض هذه الحرب، على الرغم من إدراكهم لانعدام خبرتهم في صناعة السفن وفي استعمالها⁽⁴⁾.

ومن جهته يوضح ديودور الصقلي عزيمة الرومان على مواجهة القرطاجيين بالرغم من تدني الخبرة العسكرية البحرية لديهم، عندما يروي أحداث أحد اللقاءات التي جمعت وفدا رومانيا وآخر قرطاجيا، من أجل إيجاد حلول لإيقاف الحرب قبل تطور أوضاعها إلى الأسوأ، فيذكر أنه عندما اشتد النقاش بينهما قال أحد أعضاء الوفد القرطاجي أن الرومان لا يستطيعون حتى غسل أيديهم في البحر فكيف يريدون مواصلة هذه الحرب، فرد عليه أحد أطراف الوفد الروماني قائلاً: لطالما تعلمنا من أعدائنا الكثير من أساليب الحرب وانتصرنا عليهم رغم قوة جيوشهم⁽⁵⁾.

ولا تختلف وجهة نظر تيت ليف عن وجهة نظر بوليب الذي يعد أحد المصادر التي استقى منها معلوماته، في التأكيد على التفوق البحري القرطاجي مقابل تدنيه عند الرومان، وأن متطلبات الحرب البونيقية الأولى دفعت مجلس الشيوخ الروماني إلى

(1) - Polybe, I, 20.

(2) - Polybe, I, 5.

(3) - Polybe, I, 21.

(4) - Polybe, I, 20.

(5) - Diodore de Sicile, XXIII, 2.

الموافقة على تشكيل أسطول لمواجهة القرطاجيين في البحر⁽¹⁾، لتذليل صعوبات بسط النفوذ على صقلية الهدف الرئيسي من هذه الحرب ووضع حد للاعتداءات القرطاجية على السواحل الغربية لشبه الجزيرة الإيطالية⁽²⁾.

وعلى غرار تيت ليف تظهر وجهة نظر بوليب أيضا عند بعض المؤرخين الآخرين من الإغريق واللاتين، حيث طرحها كل واحد من منظوره الخاص ولكن دون الخروج عن المغزى المراد منها⁽³⁾.

وفيما يتعلق بمدة تشكيل هذا الأسطول يذكر بلين الكبير أنها لم تتعد ستون يوما من قطع الأشجار المخصصة لصناعة سفنه ومعدات القتال الموضوعة على متنها⁽⁴⁾، وفي نفس السياق يشير فلوروس إلى نفس المدة الزمنية لتوفير مائة وستين (160) سفينة⁽⁵⁾ وضعت تحت تصرف القنصل كايوس دويليوس نيبوس (*Caius Duilius Nepos*) الذي تولى قيادة الأسطول الروماني الذي هزم الأسطول القرطاجي في معركة ميلاي، ولكن بوليب يذكر أن الرومان استعملوا مائة وعشرين (120) سفينة في هذه المعركة⁽⁶⁾، ولا ندري مصدر هذا الاختلاف هل هو راجع إلى خطأ في استقاء المعلومات لدى هذين المؤرخين أو هو بسبب اعتماد فلوروس على مصادر أخرى غير التي استعان بها بوليب؟

والحقيقة أنه عند التمعن في السرد التاريخي لمجريات دخول الرومان في الحرب البحرية ضد القرطاجيين، يعد موضوع ضبط عدد السفن على سبيل المثال أمرا ثانويا مقارنة برواية بعض الأحداث بشكل عرضي دون التمهيص في حيثياتها، ما جعل منها

(1) - Tite-Live, XVII (Sup), 2.

(2) - Tite-Live, XVII, 1.

(3) - Florus, *Abrégé de l'Histoire romaine*, II, 2, trad. Ragon, F., Panckouke, C. L. F., Paris, 1833; Dion Cassius, *Histoire romaine*, fra, CXLVI, trad. Gros, E., Firmin didot frères, Paris, 1845; Eutrope, *Abrégé de l'Histoire romaine*, II, 10, trad. Dubois, M. N. A., Panckoucke, C. L. F., Paris, 1843.

(4) - Pline l'Ancien, XVI, 74.

(5) - Florus, II, 2.

(6) - Polybe, I, 20.

كما يذكر ي. لوبوهاك موضوع دعاية لصالح روما الهدف منه جعل نشأة عسكريتها البحرية معجزة وظاهرة نادرة في العصور القديمة⁽¹⁾.

وفي هذا الصدد لا يقدم بوليب ولا من نقل عنه المعلومات تفاصيل عبور القنصل أبيوس كلوديوس كاودكس (*Appius Claudius Caudex*) مضيق مسينا، وتم الاكتفاء بالقول أنه عبر تحت جناح الظلام فقط⁽²⁾، فكيف تسنى له ذلك؟ مع العلم أنه لا يمتلك أدنى خبرة في مجال البحرية وأن الملاحة في مياه هذا المضيق خطيرة جدا بسبب حركة التيارات البحرية هناك، وهذا ما يؤكد أن المدن البحرية الحليفة لروما في الجنوب الإيطالي لم تكتف بتقديم السفن فقط، بل كان لها دور في مناورة عبور المضيق.

وفي ذات السياق نجد تيت ليف يسلم بفكرة أن الرومان لم يكن لهم أي سفينة حربية عند دخول الحرب البونيقية الأولى، وهذا يتنافى مع ما ذكره عند حديثه عن أحداث سنة 311 ق.م من أن روما كانت تمتلك منذ هذا التاريخ عشرون (20) سفينة حربية تحت قيادة دويمفير البحرية⁽³⁾، والتي يذكر أبيان أن خمسة منها أُغرقت سنة 282 ق.م بعد أن وقعت في يد سرب من أسطول مدينة تارنتوم⁽⁴⁾، وهذا ما يدفع إلى القول بأن الرومان على الأقل مع بداية الحرب البونيقية الأولى كان بحوزتهم عدد من السفن الحربية ناهيك عن سفن المدن البحرية الحليفة لهم.

وفيما يخص إدعاء بوليب أن الرومان قد قاموا بتشكيل أسطولهم على نموذج سفينة قرطاجية من خمسة صفوف من المجاديف لم تكن معروفة في كامل شبه الجزيرة الإيطالية⁽⁵⁾، فهو مقبول من جهة في حالة تصميم السفن فعلا على شاكلة الطراز القرطاجي، وهو مرفوض من جهة أخرى كون أنه غير معروف لمدينة جنوب شبه الجزيرة الإيطالية، لأن هذا النوع من السفن ابتكر في مدينة سيراكوزا (*Syracusae*) الصقلية كما

(1) - Le Bohec, Y., 2003, p. 57, 59.

(2) - Polybe, I, 11.

(3) - Tite-Live, IX, 30, 4.

(4) - Appian, VII, 1.

(5) - Polybe, I, 20.

سوف يذكر في الفصل الموالي، لهذا تكون صناعة هذه السفينة على الأقل معروفة لدى مدن الجنوب الإيطالي البحرية حليفة روما.

ولا يمكن أن نستبعد مساهمة المدن الحليفة لروما في كامل شبه الجزيرة الإيطالية في صناعة سفن أسطول معركة ميلاي في تلك المدة الزمنية القياسية بالإضافة إلى توفير وتدريب الأطقم، وما كان على روما إلا استخدام جيوشها البرية على متن السفن بالاستعانة بخبرة الحلفاء البحريين في هزيمة القرطاجيين، وهذا التدبير في حد ذاته إستراتيجية حربية تحسب لصالح العسكرية الرومانية، ولا ندرى لماذا تفادى المؤرخون الإغريق واللاتين الإدلاء بها صراحة ما جعل رواياتهم يكتنفها الانحياز وقلة الموضوعية. والمثير للانتباه من كل ما تقدم ذكره أن بوليبي لم يعط أهمية للهزيمة التي تكبدها الأسطول الروماني بقيادة جنيوس كورنيليوس سكيبيو (*Gnaeus Cornelius Scipio*) على يد نظيره القرطاجي هانيبال جيسكو (*Hannibal Gisco*) عندما فقد الرومان حوالي سبع عشرة (17) سفينة في معركة ليباري سنة 260 ق.م⁽¹⁾، فهل تعمد ذلك عن قصد من أجل إضفاء تمجيد الانتصار الذي تحقق في ميلاي أو أن هذه المعركة بالنسبة له كانت مجرد مناوشات ما قبل المعركة الحاسمة؟ وإن كان فعلا يقصد التمجيد فمن الجدير الاعتراف بنجاحه في جعل الكثير من المؤرخين يسلمون بطرحه، وفي المقابل فهذا يهز مصداقيته التي يحاول إبرازها عند التمهيد لكتابه الأول، من خلال تأكيده على تقصي الحقائق التاريخية وإعادة النظر فيها⁽²⁾.

وبغض النظر عن تسليم هؤلاء المؤرخين الكلاسيكيين بطرح بوليبي، يلاحظ ترسُّخه كذلك في الكثير من الدراسات الحديثة الخاصة بالتاريخ الروماني أو تاريخ العسكرية البحرية الرومانية، حيث يعالج أ. دو سان (*A. Du Sein*) موضوع البحرية الرومانية في نفس سياق الأحداث التي جاءت بها المصادر القديمة دون أدنى تمحيص

(1) - Polybe, I, 21.

(2) - Polybe, I, 4.

لمحتواها⁽¹⁾، وفي نفس الصدد يذكر إ. فيريرو أن الأمر الذي لا يمكن الشك فيه هو أن الرومان منذ تأسيس مدينتهم لم يمتلكوا سفناً حربية ولا تجارية⁽²⁾، كما يرى كل من أ. سينكويني (A. Cinquini) وأ. ج. توينبي (A. J. Toynbee) أن إطلاق أول أسطول حربي روماني كان مع سنة 260 ق.م⁽³⁾، وهو نفس الموقف الذي تبناه أ. ماليسار الذي يرى أن الرومان لم يقوموا ببناء أسطول عسكري إلا مع بداية الحرب البونيقية الأولى⁽⁴⁾. وبناء على ذلك يتضح أن الرأي القائم على نشأة العسكرية البحرية الرومانية مع بداية الحرب البونيقية الأولى، ما هو إلا محاولة لإظهار رغبة الرومان في تطوير قدراتهم القتالية في المعارك البحرية خلال فترة وجيزة من منطلق الدونية في هذا الميدان، والتأكيد على ذلك التحصيل الحاصل في كسر القوة البحرية القرطاجية في معركة ميلاي التي يمكن اعتبارها كحد فاصل بين مرحلتين مختلفتين في تاريخ العسكرية الرومانية عامة والبحرية خاصة.

والتسليم بهذا الرأي يدفع إلى البحث عن الأسباب التي أدت إلى تأخر ظهور العسكرية البحرية الرومانية حتى سنة 260 ق.م، أي بحوالي 493 سنة من تأسيس مدينة روما، والتي يمكن حصرها في:

1- نظرة الروماني إلى البحر:

يُفهم من مضمون العديد من الإشارات التي جاء بها بعض المؤرخين الكلاسيكيين، أن الفرد الروماني ليس له ميول ولا قابلية النشاط في البحر ونظرته إليه محدودة، وهذا بسبب التكوين القاعدي لشخصيته، حيث جعل من خدمة الأرض والدفاع عنها في مقدمة اهتماماته في أوقات السلم أو الحرب باستثناء بعض الحالات التي تحتمها الظروف.

(1) - Du Sein, A., 1863, *Histoire de la marine de tous les peuples: depuis les temps les plus reculés jusqu'à nos jours*, t. 1, Firmin Didot frères fils et cie, Paris, p. 245, 248.

(2) - Ferrero, E., 1878, *L'ordinamento delle Armate Romane*, Fratelli Bocca, Roma, p. 3.

(3) - Cinquini, A., 1900, *L'esercito romano ai tempi di Giulio Cesare: Guida allo studio dei Commentarii*, Vallardi, F., Milano, p. CXIV; Toynbee, A. J., 1965, *Hannibal's Legacy: the Hannibalic War's effects on Roman life*, Vol. 2, OUP, Oxford, p. 518.

(4) - Malissard, A., 2012, *Les Romains et la mer*, Les Belles-Lettres, Paris, p. 21.

وفي هذا الصدد يذكر سيسرون أن رومولوس (*Romulus*) عرف كيف يختار موقع مدينة روما بعيدا عن البحر، لأنه كان يدرك أن موقعها على الساحل ليس بالموقع الأفضل لمدينة يطمح لها بمستقبل زاهر وقوة عظمى، وذلك لأن المدن البحرية غالبا ما تتعرض للأخطار الخارجية التي لا يمكن توقعها، كالفساد وتدني الأخلاق والغزو الأجنبي⁽¹⁾، ويضيف أن رومولوس عوض الواجهة البحرية لروما بإنشائها على ضفة التيبر الذي كان منفذها الى البحر⁽²⁾.

ويدعم دويونيس الهالكارناسوسي ما أورده سيسرون، بقوله أن رومولوس أراد أن يكون لشعبه عمالان رئيسيان لخدمة مدينتهم وهما زراعة الأرض والحرب⁽³⁾.

ويتأكد مدى تعلق الرومان بالأرض عند بلوتارخ، الذي يروي أن أحد قادة ماركوس أنطونيوس "*Marcus Antonius*" (83-30 ق.م) قبيل بدء معركة أكتيوم (*Actium*) البحرية سنة 31 ق.م ضد غايوس أوكتافيوس "*Gaius Octavius*" (27 ق.م-14 م) نصحه بتجنب المعركة البحرية وتشتيت قواته البرية على متن السفن التي ستصبح عديمة الفائدة⁽⁴⁾، وطلب منه أن يدع الحرب في البحر للمصريين والفينيقيين ويعطي للرومان الأرض التي اعتادوا أن يقفوا عليها بثبات ويعرفون كيفية غزوها حتى الموت⁽⁵⁾.

وبنفس المفهوم تعبر الكثير من الدراسات الحديثة عن نظرة الرومان المحدودة للبحر، حيث يصفهم ي. ه. تيل بلاند لوبرز (*land-lubbers*)⁽⁶⁾، أي أنهم قليلوا المعرفة والخبرة بقيادة السفن والسفر عن طريق البحر⁽⁷⁾، ولكنه يعود ويشخص هذا الطبع عند

(1) - Cicéron, II, 3, 4.

(2) - Cicéron, II, 5.

(3) - Denys d'Halicarnasse, *Les Antiquités romaines*, I, 28, 1, 2, trad. Bellanger, F., Lottin, P.N., Paris, 1723.

(4) - Plutarque, *Vie d'Antoine*, 63.

(5) - Plutarque, 64.

(6) - Thiel, J. H., 1946, p. 1, 3.

(7) - Whitney, D. W., 1895, *The Century Dictionary and Cyclopeda*, Vol. 4, Century Company, New York, p. 3344.

الفرد الروماني من منطلق أنه يعرف خبايا البحر ويخافها، وخوفه ليس جُبنا منه بل شجاعة تتقن الخوف⁽¹⁾.

وفي نفس السياق يذكر أ. فالفو (A. Valvo) أن الرومان لم يكن لهم قبل الحرب البونيقية الأولى أدنى رغبة في المبادرة بنشاطات عسكرية عبر البحر، على الرغم من درايتهم بعائداته الإيجابية بحكم تفاعلهم مع عدة شعوب بحرية كثيرة على أساس الجوار أو على أساس علاقاتهم الخارجية الدبلوماسية والتجارية⁽²⁾.

ويشير د. نيدي أن الجنود الرومان لم يسبق لهم أبداً أن أحبوا البحر⁽³⁾، ويشاطره هذا الطرح أ. ماليسار الذي اعتبر أن البحر في نظر الروماني غريب أو عدو⁽⁴⁾، وهي نفس الفكرة التي تبناها ج. كريماد (J. Cremades) الذي يرى أن الرومان لم يُقبلوا على البحر بدافع العاطفة بل بدافع الالتزام⁽⁵⁾، لأن الفرد الروماني كان يخاف من الأمواج والهلاك في البحر والبقاء دون دفن، وهذا ما جعله دائماً على بعد مسافة معقولة منه ولم يغامر بركوبه إلا عند الضرورة القصوى⁽⁶⁾.

ولا تستند الآراء التي يطرحها هؤلاء الباحثين على الكتابات الكلاسيكية السالفة الذكر فقط، بل اعتمدت كذلك على الموروث الشعري اللاتيني، الذي يبرز نظرة الروماني الوجدانية اتجاه البحر، والتي تصور حالات الشعور المختلفة في المخيلة الرومانية من خوف وكراهية وحذر وبقظة، خارج المفهوم الاجتماعي والاقتصادي الذي حتمته أعراف وقوانين روما على مواطنيها بجعلهم سادة الأرض التي يخدمونها ويدافعون عنها كما ذكر سالفاً.

(1) - Thiel, J. H., 1946, p. 1, 3.

(2) - Valvo, A., 2006, «I'Socii Navales' e l'affermarsi di Roma come potenza marittima», In: *Mar greco - latino*, Universidade de Coimbra, Coimbra, p. 181.

(3) - Nedu, D., 2007, p. 7.

(4) - Malissard, A., 2012, p. 11.

(5) - Cremades, J., 2018, p. 20.

(6) - Cremades, J., 2018, p. 21.

ويتضح هذا على سبيل المثال لا الحصر عند الشاعر لوكراس الذي يصف هبوب الرياح وارتفاع أمواج البحر بحالة الضيق النفسي حتى وإن كان المرء يشاهدها من الشاطئ⁽¹⁾، والبحر في نظر هوراس مُتعب والأرض هي بر الأمان⁽²⁾، ويرى أوفيد غضب البحر مرعباً ومخيفاً ما دام يغرق السفن ويهلك ركابها⁽³⁾.

ولكن من غير الممكن التسليم قطعاً بما صدر عن هؤلاء الشعراء، والذين من دون شك دفعتهم الضرورية الأدبية إلى استعمال مفردات التشبيه والكناية في وصف البحر لإضفاء طابع التشويق في صياغة قصائدهم الشعرية، وهذا لأننا نجد كتابات لاتينية أخرى تصور البحر في حالة اضطرابه وحالة هدوئه، وفي هذا الصدد نجد سيسيرون الذي كان له بيت على الشاطئ وركب البحر في العديد من المرات⁽⁴⁾ يصف حالاته في كتاباته بلغة مزدوجة، حيث يقول في كتابه الجمهورية أن الرجال الذين في البحار الهادئة لن يصدقوا أنهم يمكن أن يكون قادة للسفن في وسط العواصف⁽⁵⁾، وبنفس الأسلوب ينظر سينكا إلى البحر على أنه مصدراً للثراء كما أنه مصدراً للأخطار⁽⁶⁾.

من خلال ما تقدم ذكره يمكن أن نشاطر ي. ه. نيل الرأي فيما يخص نظرة الروماني إلى البحر فهي قائمة على العقلانية والحذر وليس الجبن، لأنه عندما أصبح مجبراً على الدخول في الحرب البحرية ضد القرطاجيين لم يتردد في التعامل مع حالاته المتقلبة كمقاتل على ظهر السفن التي جعل منها أرضية لساحة المعركة.

وإلى جانب هذا الخوف الذي ساد نظرة الرومان اتجاه البحر، يلاحظ انتشار ظاهرة حرق السفن عندهم والتي وصلت إلينا أحداثها أيضاً من خلال بعض المصادر التي

(1) - Lucrèce, *De la nature des choses*, II, 1, 9, trad. Prudhomme, S., Lemerre, A., Paris, 1869.

(2) - Horace, *Satires*, I, 1, 30, trad. Villeneuve, F., Les belles lettres, Paris, 1927.

(3) - Ovide, *Les amours*, II, 1, 10, trad. De Méaulle, Ch., Quantin, A., Paris, 1879.

(4) - Plutarque, *Vie de Cicéron*, 47.

(5) - Cicéron, I, 6.

(6) - Sénèque, *Questions naturelles*, II, 26, 4-38, 2, trad. Oltramare, P., Les Belles-Lettres, Paris, 1929.

أشارت إليها دون محاولة التعقيب عليها أو إيجاد تفسير لها، على الرغم من أنها ومن دون شك نابعة من ردة فعل سيكولوجية لها تأثيرها غير المباشر في توجيه نظرة الروماني إلى البحر.

ومن هذه الأحداث المعبرة عن هذه الظاهرة، يروي سولان في خضم حديثه عن نشأة روما، أن جماعة من الإغريق وصلوا إلى المكان الذي تأسست فيه روما عند نهر التيبر، ونزولا عند نصيحة أحدهم أحرقوا سفنهم واستقروا هناك وكان لهم الفضل في تأسيس المدينة⁽¹⁾، ويتكرر نفس الفعل أي حرق السفن عندما سيطر الرومان على مدينة أنتيوم⁽²⁾ كما ذكر سابقا، ويذكر بلوتارخ أن ماركوس أنطونيوس قبيل بداية معركة أكتيوم أحرق جميع السفن المصرية باستثناء ستين منها⁽³⁾، وإن كان ما قام به الرومان اتجه أنتيوم مفاده القضاء على الممارسات العدائية التي كان يقوم بها بحارتها، وما قام به ماركوس أنطونيوس نابع عن تدبير عسكري اضطر للقيام به، فإن الحدث الأول يعكس إلى حد ما حالة التذمر التي تولدت لدى مؤسسي روما من جراء مغامرات السفر والمخاطر التي واجهوها في البحر، ومما لا ريب فيه كان حرق السفن أحد الحلول المناسبة لوضع حد للرحلات البحرية الخطرة، وما يدعم هذا الطرح ما قامت به النسوة اللاتي كن ضمن الجماعة التي رافقت إينياس (Aeneas) في رحلته إلى شبه الجزيرة الإيطالية، فمن أجل التعبير عن تدمرهن من عناء السفر عند الوصول إلى صقلية، أضرم النار في سفنه التي كادت تُفقد كليا لولا تدخل رجاله لإخماد النيران التي التهمت أربعة منها⁽⁴⁾.

وما يمكن قوله فيما يتعلق بهذه الظاهرة، هو أن الجماعة البشرية التي أسست المدينة روما بإحراقها للسفن كانت تريد إحداث قطيعة مع البحر والابتعاد عن أخطاره،

(1) - Solin, *Recueil de faits remarquables*, I, 1, trad. Agnant, M. A., Panckoucke, C.L.F., Paris, 1847.

(2) - Tite-Live, VIII, 14, 12.

(3) - Plutarque, *Vie d'Antoine*, 64.

(4) - Virgile, *Énéide*, Chant V, 604, 745, trad. Delille, J., Didier, Paris, 1834.

على اعتبار أنه الوجهة التي وصلت من خلالها قوات الإغريق التي غزت مدينتهم الأم طروادة إن كانوا فعلا طرواديين، وإن كانوا غير ذلك فَيُعتبروا ما أُقبلوا عليه رد فعل استراتيجي في اختيار موقع روما، بجعلها في منأى عن أي عداة قادم من خارج شبه الجزيرة الإيطالية على الأقل منذ تأسيسها حتى اندلاع الحرب البونيقية الأولى.

وبغض النظر عن المعطيات السالفة الذكر، يظهر كذلك انعكاس نظرة الروماني المحدودة اتجاه البحر على الموروث اللغوي اللاتيني، الذي افتقر إلى المصطلحات التقنية المستخدمة في مجال البحرية، ولهذا لجأ الرومان إلى استخدام الكثير من مفردات اللغة الإغريقية في هذا الميدان⁽¹⁾، سواء بالنسبة لأسماء السفن أو أجزائها أو مختلف الهياكل البشرية التي تنشط على ظهرها، وهذا ما سوف يتم توضيحه في الفصول اللاحقة.

2- الاهتمام بالجيش البري:

تبنى هذا السبب على أنه من العوامل التي حالت دون تفكير الرومان في اتخاذ تدابير جريئة من أجل تكوين قوة بحرية بالموازاة مع القوة البرية ليس رأياً شخصياً، بقدر ما هو تَفَنيد لما جاء به المؤرخين الإغريق واللاتين حول تاريخ الرومان خلال الفترة التي سبقت الحرب البونيقية الأولى وعززته الكتابات التاريخية الحديثة والمعاصرة، حيث لا يخلو عمل في هذا الميدان من التعريج على نشأة الجيش البري الروماني والإصلاحات التي عرفها هذا الجهاز وجاءت ببطولات أفرادها وانتصاراتهم، وهذا ليس نقداً سلبياً لأعمال هؤلاء المؤرخين بل هو تثمين للمعطيات التاريخية التي جاءت في ثنايا مؤلفاتهم، والتي بينت الدور الذي لعبه صناع القرار في روما من أجل توجيه الجيش البري لخدمة مصالح مدينتهم وسياستهم القائمة على التوسع ووسط النفوذ.

وفي هذا الصدد يلاحظ أنه منذ نشأة روما سعت إلى توجيه طاقاتها البشرية والمالية بالدرجة الأولى لخدمة مصالح الجيش البري على حساب العسكرية البحرية،

(1) - Chapot, V., 1896, *La Flotte de Misène, son histoire, son recrutement, son régime administrative*, Leroux, E., Paris, p. 15.

ويظهر هذا من خلال النظم التي أقرتها السلطة الرومانية في هذا الشأن، حيث يشير بلوتارخ أن جيش روما الذي كونه رومولوس كان تعداده 3300 مقاتل⁽¹⁾، ويذكر فارو أنه تكون من مساهمات القبائل الثلاث التي كانت تقطن المدينة، رمنس (*Ramnes*) و تيتيس (*Tities*) ولوكريس (*Luceres*)⁽²⁾، وكانت كل واحدة منها ملزمة بتوفير 1000 مقاتل من المشاة و 100 فارس⁽³⁾.

وحتى عندما ارتفع عدد السكان في روما على عهد رومولوس حسب ما يرويه بلوتارخ أيضاً، لم يفكر في توظيفه في تشكيل قوة بحرية تسير جنبا إلى جنب مع قواته البرية وتسهل من عملياتها، بل ضاعف من قواته البرية التي أضحت بتعداد 6000 من المشاة و 600 فارس⁽⁴⁾.

و لم تتغير الأوضاع في المستقبل بل استمرت على حالها في استثمار طاقات روما البشرية في خدمة العسكرية البرية، وما يؤكد هذا هو الخطوة التي أقبل عليها الملك سيرفيوس توليوس فيما يتعلق بتجنيد وتسليح القوات البرية، والذي تم فيها تقسيم سكان روما إلى ستة فئات تحددت التزامات كل واحدة حسب ما تمتلكه من ثروة⁽⁵⁾.

وقد ضمت الفئة الأولى كل من يمتلك مائة ألف آس⁽⁶⁾ (*æs*) فما فوق، ألفت ثمانون وحدة مئوية "كونتوريا"⁽¹⁾ (*Centuria*) أربعون منها من الشباب وأربعون من الذين

(1) - Plutarque, *Vie de Romulus*, XIII, 1.

(2) - Varron, *De la langue latine*, V, 9, 55, trad. Nisard, M., Dubochet et compagnie, Paris, 1845.

(3) - Palmer, R. E. A., 1970, *The Archaic Community of the Romans*, CUP, Cambridge, p. 6.

(4) - Plutarque, XX, 1.

(5) - Tite-Live, I, 42, 4, 5.

(6) - الآس: عملة نقدية نحاسية رومانية، حسب بلين الكبير تم اعتمادها من قبل الرومان منذ عهد الملك سيرفيوس توليوس. Pline l'Ancien, XXXIII, 13. وقد بقيت وحدة نقدية قاعدية على الرغم من استحداث عملات أخرى خلال الفترة الجمهورية أو الإمبراطورية. Girod, J., 1827, *Dictionnaire spécial et classique des monnaies, poids, mesures, divisions du temps, chez les Grecs, les Romains, les Juifs, et les Égyptiens*, Rusand, Paris, p. 2.

تجاوزوا سن الأربعين من المتمرسين في الحرب، هذا بالإضافة إلى تشكيل سلاح الفرسان كذلك من هذه الفئة، وتكونت الفئة الثانية من أولئك الذين تتراوح ثروتهم ما بين مائة ألف آس وخمسة وسبعون ألف آس وهي تشكل عشرين كنتوريا، أما الفئة الثالثة فَصَمَت من يمتلكون خمسين ألف آس وشكلت كذلك عشرين كنتوريا⁽²⁾، وقدرت ثروة الفئة الرابعة بخمسة وعشرين ألف آس وهي أيضا تكون عشرين كنتوريا، ثم تأتي الفئة الخامسة وثروتها أحد عشر ألف آس شكلت ثلاثون كونتوريا، تليها الفئة السادسة التي ضمت باقي أفراد الشعب وهي معفية من الحرب ولكنها شكلت كونتوريا واحدة⁽³⁾.

يتضح أن هذا التدبير العسكري لم يفتح المجال أمام الرومان سلطة وشعبا بالخروج من دائرة الاعتقاد أن القوة البرية هي التي قامت على أساسها روما والتي من خلالها استطاعت أن تفرض وجودها بين جيرانها، وعليه بقيت الإمكانيات البشرية والمالية للرومان حبيسة هذا السلاح، وربما هذا راجع إلى الأوضاع التي عرفتتها روما والمتمثلة في العداء الدائم الذي كانت تلقاه من الشعوب التي كان تحيط بها.

عشر آسات وكانت الستريتوس تساوي أربع آسات. ريس، ر.، جيمس، و.، 2000، التعرف إلى العملات الرومانية، تر: زهران، ط. ع. ر.، دراسات أثرية، 3، الجمعية السعودية للدراسات الأثرية، الرياض، ص. 16.

(1) - كونتوريا: وحدة فرعية للفيلق الروماني، تتكون من مئة مقاتل إلا أن هذا العدد غير ثابت لأنه أحيانا يصبح ثمانون مقاتلا. Daremberg, Ch., et autres, 1887, *Dictionnaire des antiquités grecques et romaines d'après les textes et les monuments*, Hachette et Cie, Paris, p. 1015. الكانتوريا درجات حسب ترتيبها في الفيلق منها ما يضم كبار السن الذين بلغوا خمس وأربعين سنة ومنها ما يضم الشباب الذين تتراوح أعمارهم بين 17 و 44 سنة وكل واحدة منها تخضع لقيادة كانتوريو (*centurio*) أو ما يعرف بفائد المئة. Renard, B., 1875, *Dictionnaire des antiquités grecques et romaines d'après les textes et les monuments*, Muquardt, C., Bruxelles, p. 165-166.

(2) - Tite-Live, I, 43, 1-5-11.

(3) - Tite-Live, I, 43, 6-8.

ولم تتحصر تدابير السلطة الرومانية على توجيه الرأسمالية الرومانية لخدمة مصالح الجيش البري فحسب، بل تعدت ذلك إلى توجيه النشاط الاقتصادي للفرد الروماني وجعلته يقتصر على خدمة الأرض في الأساس دون التركيز على الصناعة والتجارة، وما يدعم وجهة النظر هذه هو ما أورده كاتو الكبير، من أن الرومان إذا أرادوا أن يصفوا شخصا بالصلاح لقبوه بالفلاح والمزارع الجيد لأنه من بين الفلاحين يولد أفضل المواطنين والجنود الشجعان⁽¹⁾، ويضيف أن الزراعة لها فوائد نبيلة على عكس التجارة فهي مهينة ومحفوفة بالمخاطر على الرغم من فوائدها⁽²⁾، وفي نفس السياق يذكر سيسيرون أنه لا يوجد مهنة أفضل وأشرف بالنسبة للرجال الأحرار من الزراعة أما بالنسبة للتجارة فهي مفيدة ما دام التاجر صادقا⁽³⁾.

وقد كانت التجارة منذ عهد رومولوس مقتصرة على الأجانب والعبيد⁽⁴⁾، وهذا ربما هو الأمر الذي سمح بتزويد روما بالمنتجات التي تفتقر إليها، في حين ظلت الزراعة الحرفة الأساسية بالنسبة لأشراف روما، ولكن هذا لم يمنعهم من امتهان التجارة بتوكيل الفقراء من الأحرار أو العبيدهم⁽⁵⁾، ومن دون شك هذا ما أدى إلى تطلعهم إلى عائدات التجارة وخاصة بعد احتكاكهم بالشعوب التجارية من شبه الجزيرة الإيطالية أو خارجها، ولعل هذا ما أدى إلى تشكل رأسمالية تجارية تحالفت مع الطبقة الشعبية المتوسطة والفقيرة ودفعت بروما إلى دخول الحرب البونيقية الأولى وساهمت في تمويل مشروع بناء أسطولها الحربي على أمل الحصول على امتيازات مادية في صقلية بعد نهاية الحرب،

(1) - Caton l'Ancien, *De l'agriculture*, I, préf, trad. Nisard, M., Firmin Didot frères fils et cie, Paris, 1877.

(2) - Caton l'Ancien, I, préf.

(3) - Cicéron, *Des devoirs*, I, 42, trad. Burnouf, J. L., Delalain, J., Paris, 1861.

(4) - Denys d'Halicarnasse, I, 28, 1-2.

(5) - Pardessus, J. M., 1828, *Collection de lois maritimes antérieures au XVIIIe siècle*, t. 1, Imprimerie Royale, Paris, p. 55; Mommsen, Th., 1864, p. 158.

ومن المرجح كذلك أنها كانت وراء إقناع أعضاء جمعية الميئينات⁽¹⁾ (*Comitia Centuriata*) من أجل قبول طلب المساعدة الذي تقدم به المامرتيون للرومان⁽²⁾، ليتضح الدور الذي لعبته الفئة التجارية في تحريك حروب روما خارج شبه الجزيرة الإيطالية والاستفادة من عائداتها.

3- التوسع في شبه الجزيرة الإيطالية:

يبدو أن حركة التوسع الروماني في شبه الجزيرة الإيطالية كان لها بالغ الأثر في الحيلولة دون اتخاذ روما لتدابير جريئة من أجل بناء قوة بحرية على نفس النسق الذي تطورت وفقه قوتها البرية.

ولذلك يلاحظ أن إستراتيجية روما العسكرية منذ تأسيسها وحتى اندلاع الحرب البونيقية الأولى كانت قائمة على تفادي فتح جبهات القتال في البحر، بالمقابل في الكثير من الأحيان كانت الحرب البرية مفتوحة على جبهتين أو أكثر في وقت واحد، وهذا وإن أكد فإنما يؤكد على مدى تعلق الروماني بالأرض واهتمام السلطة بجيشها البري كما ذكرنا آنفاً، وليس الغرض في هذا المقام الخوض في حيثيات هذا التوسع بقدر محاولة إظهار سياسة روما المنتهجة من أجل تحقيق مختلف أبعاده.

وتعود بوادر حركة التوسع الروماني هذه إلى الفترة الملكية، حيث دخل الرومان منذ عهد رومولوس في مواجهات عسكرية مع أقرب جيرانهم من السابين (*Sabini*)

(1) - **جمعية الميئينات**: هي هيئة تشريعية تأسست حوالي 450 ق.م لتحل محل جمعية الأحياء (*Comitia Curiata*)، كان لها صلاحية إصدار القوانين وانتخاب الحكام والمسؤولين، كما كان لها صلاحية إعلان الحرب وإبرام السلام مع أعداء روما، تكونت من كل طبقة شعبية على أساس ثروتها، وصل العدد الإجمالي للوحدات المئوية 193 وحدة، لكل واحدة صوت تساهم به في اقتراحات الجمعية. السعدني، م. إ.، 1997، معالم تاريخ روما منذ نشأتها وحتى نهاية القرن الأول الميلادي، دار نهضة الشرق، القاهرة، الهامش 2، ص. 64.

(1) - بشاري، م. ح.، 2015، روما وزراعة المقاطعات الإفريقية بين 146 ق.م و285 م، دار الهدى، الجزائر، ص. 90.

وسينينيسين (Ceninensins) والكروستومينيس (Crustuminiens) والتي انتهت لصالحهم⁽¹⁾، وعلى عهد تولوس هوستيليوس بسطوا نفوذهم على مدينة ألبا لونجا (Alba Longa)⁽²⁾.

وبعد تولى أنكوس ماركيوس "Ancus Marcius" (641-616 ق.م) زمام الحكم اشتدت الحرب مع اللاتين⁽³⁾، وجاءت محاولة إخضاع مدن الإيتروسك، وخلال فترة حكم تاركوينيوس بريسكوس "Tarquinius Priscus" (616-578 ق.م) توسعت أراضي روما من جديد على حساب السابين⁽⁴⁾، هذه الأراضي التي أصبحت تابعة لهم نهائياً على عهد سيرفيوس توليوس⁽⁵⁾، ولما تقلد تاركوينيوس سوبريوس "Tarquinius Superbus" (535-509 ق.م) مقاليد السلطة في روما أخضع مدن غابي (Gabii) وسويسا بوميتيا (Suessa Pomertia) وأرديا (Ardea) في إقليم لاتيوم وهزم قبائل الفولسكي دون التوسع على حساب أراضيهم⁽⁶⁾.

وبحلول الفترة الجمهورية لم تتوقف حركة روما التوسعية، بل استمرت وبسط الرومان نفوذهم بعد سلسلة من الحروب على أراضي اللاتين (Latini) والإيتروسك والسامنيين (Samnites)⁽⁷⁾، وأخضعوا قبائل الفولسكي والهرنيكي (Hernici)⁽⁸⁾، والأيكوي (Aequi) والمارسي (Marsi) والفيستيني (Vestini) والماركوني (Marrucani)⁽⁹⁾، وضموا

(1) - Denys d'Halicarnasse, II, 32 .

(2) - Tite-Live, I, 22, 5.

(3) - Eutrope, I, 5.

نصحي، إ.، 1978، تاريخ الرومان منذ أقدم العصور حتى عام 133 ق.م، ج.1، منشورات الجامعة الليبية، ط.1، ليبيا، ص. 59.

(4) - Florus, I, 5.

(5) - Eutrope, I, 7.

(6) - Eutrope, I, 8.

(7) - Polybe, I, 6.

(8) - أيوب، إ. ر.، التاريخ الروماني، ط.1، الشركة العالمية للكتاب، لبنان، 1996، ص. 37.

(9) - Frank, T., 2003, Roman Imperialism, Batoche Books, Kitchener, p. 35.

مدن إقليم كامبانيا⁽¹⁾.

وفي ذات الإطار أصبحت المدن الإغريقية في الجنوب الإيطالي (*Magna Graecia*) تابعة للرومان الذين خاضوا حربا دامت خمسة سنوات (280-275 ق.م) ضد قواتها التي استجدت بالملك بيروس، الذي لم يكن ليتأخر في تلبية طلب النجدة⁽²⁾ وبصرف النظر عن حجم التوسع الذي بلغته روما في شبه الجزيرة الإيطالية، لا يمكن غض النظر عن مدى الغياب شبه التام للمناورات العسكرية البحرية التي اقتصرت على نقل القوات في بعض الأحداث المتفرقة كما سيشار إلى ذلك لاحقا، مقابل الدور الفعال الذي لعبته القوات البرية، التي أضحت ومن دون شك على قدر من الكفاءات القتالية، ومكنتها إلى حد كبير من إدارة الحروب والتحكم في مجرياتها عسكريا ودبلوماسيا بالتنسيق مع مجلس الشيوخ، ويتضح ذلك من خلال:

- الانتقال التدريجي من أسلوب الدفاع في الحرب إلى أسلوب الهجوم وتطبيقه على أرض الواقع، وفي هذا الصدد يذكر ر. س.، عمران أن نهاية حرب اللاتين (340-338 ق.م) التي أخضعهم فيها الرومان، كانت الحد الفاصل بين مرحلة الدفاع عن روما ومرحلة الهجوم من أجل توسيع دائرة نفوذها⁽³⁾.

- التعامل الإيجابي مع تحديات الحرب وخاصة في حالات الانهزام الذي أكسب القوات البرية الرومانية العديد من المهارات في القتال، فقد أتقن الرومان كيف يرفعون الحصار على مدينتهم في الكثير من المرات، كذلك الذي ضربته قوات تحالف المدن الأتروسكية بقيادة ملك كلوسيوم (*Clusium*) لارس بورسينا (*Lars Porsenna*) لإعادة الملك الطريد تاركوينيوس سوبريوس إلى سدة الحكم في روما والذي تبدد بهزيمة هذه القوات⁽⁴⁾،

(1) - نصحي، إ.، 1978، ص. 122-123.

(2) - Polybe, I, 6.

(3) - عمران، ر. س.، 2013، ص. 30، 44.

(4) - عمران، ر. س.، 2013، ص. 30.

بالإضافة إلى إفشال حصار وغزو الغالين لها سنة 387 ق.م بعد خضوع الرومان لشروطهم مقابل الخروج من المدينة⁽¹⁾. وفي نفس السياق نجد الرومان يتعلمون خلال الحرب السمنية أساليب القتال في المرتفعات والجبال⁽²⁾، وكانت الحرب مع بيروس هي الأولى من نوعها التي يواجه فيها الرومان جيشا من خارج شبه الجزيرة الإيطالية على أعلى مستويات التنظيم⁽³⁾ وأسلحة لم يعتادوها وفي مقدمتها الفيلة⁽⁴⁾.

- تفعيل الرومان لسياسة التحالفات مع شعوب الجزيرة الإيطالية من خلال عقد العديد من اتفاقيات التحالف، كإبرام إتفاقية كاسيوس (*Cassianum foedus*) سنة 493 ق.م مع اللاتين نسبة إلى القنصل الروماني سبوروس كاسيوس (*Cassius Spurius*)⁽⁵⁾، هذه الإتفاقية التي ألغيت بنودها بنهاية حرب اللاتين واستبدلت باتفاقيات أحادية مع كل مدينة لاتينية بذاتها⁽⁶⁾، والجدير بالذكر أن روما قبل دخولها غمار الحرب البونية الأولى كانت قد ارتبطت مع الشعوب الإيطالية باتفاقيات تحالف، حققت غاية مهمة بالنسبة للرومان وهي الرفع من تعداد الجيش من خلال مساهماتها كحلفاء.

- المبادرة بتعبيد الطرقات التي من شأنها ربط روما بمختلف أقاليم شبه الجزيرة الإيطالية وتسهيل حركة سير الجيش⁽⁷⁾، ومن الأمثلة عنها طريق أبيا (*Via Appia*) التي أنشئت حوالي 313 ق.م نسبة إلى القنصل أبيوس كلوديوس (*Appius Claudius*)، لربط روما بمدينة كابوا (*Capoua*) في إقليم كمبانيا⁽⁸⁾، وطريق لاتينا (*Via Latina*)، الذي يفترض

(1) - نصحي، إ.، 1978، 2013، ص. 118، 119.

(2) - الناصري، س. أ. ع.، 1982، تاريخ وحضارة الرومان من ظهور القرية حتى سقوط الجمهورية، دار النهضة العربية، القاهرة، ص. 122.

(3) - Valvo, A., 2006, p. 180.

(4) - Solin, XXVI, 1.

(5) - Denys d'Halicarnasse, VI, 95.

(6) - نصحي، إ.، 1978، ج.1، ص. 113.

(7) - الناصري، س. أ. ع.، 1982، ج.1، ص. 123.

(8) - Middleton, J. H., 1892, *The Remains of Ancient Rome*, Vol. 2, Adam and Charles Black, London, p. 354.

أنه أنشئ بعد احرب اللاتين وهو الآخر يجمع بين روما وكابوا⁽¹⁾، ضف إلى ذلك طريق فاليريا (Via Valeria) التي عُبدت سنة 307 ق.م لربط روما بساحل البحر الأدرياتيكي عبر أراضي الأيكوى والمارسي⁽²⁾.

يمكن من خلال ما تقدم ذكره القول أن حركة التوسع الروماني في شبه الجزيرة لم يقتصر تأثيرها على تطوير الكفاءات القتالية لدى قوات العسكرية البرية ومد دائرة نفوذ روما فحسب، بل كانت هذه الحركة بمثابة الخطوة التمهيديّة التي انطلق منها التوسع الروماني في باقي أجزاء العالم المتوسطي، الذي لم تُقبل عليه القوات الرومانية لوحدها، وإنما شارك فيه حلفاء روما الذين تربطهم بها التزامات عسكرية محددة بموجب اتفاقيات التحالف.

4- الاعتماد على الحلفاء البحريين:

أُبرمت روما خلال توسعها في شبه الجزيرة الإيطالية اتفاقيات تحالف مع مختلف شعوبها كما ذكرنا سالفًا، بموجبها التزمت روما بحمايتها والدفاع عنها وضمن استقلالها، والتزمت تلك الشعوب بتقديم مساعدات عسكرية اختلف طابعها من شعب إلى آخر، كما عززت روما تحالفاتها لنفس الغرض مع بعض الشعوب في خارج الجزيرة الإيطالية. وإن كانت فئة من هؤلاء الحلفاء ملزمة بموجب اتفاقية الشراكة بتزويد روما بالقوات البرية، فهناك فئة أخرى ألزمت بدعم قوتها البحرية ماديًا وبشريًا، واصطلح على تسميتها بالحلفاء البحريين (*socii navales*).

وقد تعددت مجالات توظيف هذه التسمية في الكتابات الكلاسيكية، حيث يفهم من إحدى روايات بوليبي أن الحلفاء البحريون هم من يزودون روما بالسفن عند الحاجة⁽³⁾، ويستخدمها فيرجيل للإشارة إلى البحارة بصفة عامة⁽¹⁾ وهي تدل في بعض الأحيان عند

(1)- Giovannini, E., 2014, «Sulla vecchia strada: Origini dei toponimi e antichi tracciati», In: *Nel nome, la storia: toponomastica del Suburbio di Roma antica*, APES, Roma, p. 21.

(2) - Heurgon, J., 1969, p. 330.

(3) - Polybe, I, 20.

تيت ليف على كامل أفراد البحرية مهما كان الشعب المتحالف⁽²⁾ وتدل أحيانا أخرى على الحلفاء الذين اقتصر دعمهم على توفير أطقم السفن⁽³⁾.

ولا تختلف دلالات تسمية الحلفاء البحريون في الدراسات الحديثة كثيرا عما جاء في الكتابات الكلاسيكية، فهي تعبر في نظر ي. ه. تيل عن الشعوب التي زودت روما بالسفن والأطقم على حد سواء⁽⁴⁾، ومن وجهة نظر ه. ك. لوماس (H. K. Lomas) هي تسمية لقوات الهبوط من المشاة البحرية⁽⁵⁾، وأطلقها أ. فالفو على كل قوات البحرية الرومانية⁽⁶⁾. وعلى غرار هذا التباين في استعمالاتها يمكن تصنيفها إلى:

1.4 - الحلفاء البحريون داخل شبه الجزيرة الإيطالية:

1.1.4 - حلفاء إقليم كامبانيا:

حصلت روما على موضع قدم في إقليم كامبانيا منذ القرن الرابع قبل الميلاد، من خلال اتفاقية التحالف التي عقدها مع مدينة نيابوليس (Neapolis) حوالي سنة 326 ق.م⁽⁷⁾، ولما كانت أقدم إشارة للحلفاء البحريين ضمن القوات الرومانية تعود إلى حوالي سنة 310 ق.م⁽⁸⁾، فإن و. ف. جاشمسك (W. F. Jashemsk) يعتبر أن فريقا منها كان تابعا لمدينة نيابوليس وساهم في نقل قوات المشاة وإنزالها عند محاصرة نوشيريا في إطار حروب الرومان ضد السمانيين⁽⁹⁾، وهو نفس الجزء الذي يعتبره و. ف. هاريس من

(1) - Virgile, Chant III, 532, 560.

(2) - Tite-Live, XLIII, 12, 9; XXXVI, 2, 15; XL, 18, 7.

(3) - Tite-Live, XLII, 27, 3.

(4) - Thiel, J. H., 1946, p. 12, 77.

(5) - Lomas, H.K., 1989, *Aspects of the Relationship between Rome and the Greek cities of southern Italy and Campania under the republic and Early Empire*, Thesis of doctorat, Newcastle University Library, Newcastle, p. 52.

(6) - Valvo, A., 2006, p. 105.

(7) - Harris, W. V., 2017, p. 19.

(8) - Valvo, A., 2006, p. 192.

(9) - Jashemsk, W. F., 2002, «The Vesuvian sites before AD 79 : the archaeological, literary, and epigraphical evidence», In: *The Natural History of Pompeii*, CUP, Cambridge, p. 7.

جملة القوات التي شاركت في التصدي للهجمات الإتروسكية على مستعمرة بونتياي (*Pontiae*) التابعة للرومان⁽¹⁾، كما يذكر بوليب أن نيابوليس كانت من المدن البحرية الحليفة التي وفرت سفن نقل القوات الرومانية إلى ميسينا⁽²⁾.

وعلى غرار هذه المساهمات يرجح أن تكون نيابوليس قاعدة بحرية تنطلق منها قوات التحالف من إقليم كمبانيا، ويمكن التأكيد على هذا بما ورد عند تيت ليف من أن أسطولا انطلق حوالي سنة 191 ق.م من هذه المدينة يضم سفن مفتوحة (*Aphractus*) لحلفاء هذا الساحل⁽³⁾، وإن كان هذا يتعلق بحادث وقع بعد حوالي خمسين سنة من نهاية الحرب البونيقية الأولى، فإنه ومن دون شك له علاقة بالالتزامات التي حددتها اتفاقيات التحالف الموقعة بين روما والمدن البحرية في إقليم كمبانيا قبل سنة 260 ق.م مع إمكانية دخول بعض التعديلات عليها.

ومن المدن التي يُحتمل أن تكون ضمن قوات الحلفاء البحريين في إقليم كمبانيا مدينتي كوماي (*Cumae*) و ستابيا (*Stabiae*)، وهذا الاحتمال يركز على ما رواه سيلبوس إتاليكوس من أن سفينة من كوماي كان يركبها أفراد من ستابيا شاركت إلى جانب القوات الرومانية في إحدى المعارك البحرية خلال الحرب البونيقية الثانية (218-201 ق.م)⁽⁴⁾، وهذه الرواية لا تفتح المجال للاحتمال بأن المدينتين من الحلفاء البحريين فحسب، بل تدفع إلى التخمين من أن كوماي كانت ملزمة بتوفير السفن أما ستابيا فالتزمت بتوفير الأطقم أو قوات المشاة البحرية.

2.1.4 - حلفاء الجنوب الإيطالي:

ممثل حلفاء روما البحريون في الجنوب الإيطالي مدن الإغريق الكبرى، التي كانت

(1) - Harris, W. V., 2017, p. 26.

(2) - Polybe, I, 20.

(3) - Tite-Live, XXXVI, 42, 1.

(4) - Silius Italicus, *Les Guerres Puniques*, XIV, 400-409, trad. Corpet, M., Dubois, M., Panckoucke, C. L. F., Paris, 1836.

متحدة في إطار ما عرف بالرابطة الإيطالية (Lega italiota) تحت زعامة مدينة تارنتوم⁽¹⁾، وقد ارتبطت هذه الأخيرة بمعاهدة تحالف مع الرومان منذ حوالي سنة 302 ق.م والتي نص أحد بنودها على عدم إبحار أي سفن حربية رومانية شمال رأس لاسينيوم (Lacinium promunturium)⁽²⁾، ولكنها انتهكت حوالي سنة 282 ق.م عندما تجاوزت عشرة سفن حربية رومانية رأس لاسينيوم وتعرضت للهجوم من طرف الأسطول الحربي لمدينة تارنتوم حيث أغرق خمسة منها واعتقل قائدها، وأمام رفض مجلس المدينة التفاوض مع السفارة الرومانية والقيام باعتقال أفرادها، دخل الطرفان في صراع في سياق ما يعرف بحرب بيروس كما ذكرنا سابقاً.

ولما كان النصر لصالح الرومان أُجبرت تارنتوم على توقيع معاهدة تحالف من جديد مع روما حوالي سنة 273 ق.م⁽³⁾، توفر بموجبها السفن للرومان عند الضرورة⁽⁴⁾ وبالفعل زودت تارنتوم الرومان بالسفن عند عبورهم إلى ميسينا⁽⁵⁾، والجدير بالذكر أنه بحكم الموقع الإستراتيجي لهذه المدينة المطل على الخليج الذي أخذ اسمها امتلكت أسطولا ضخماً، يذكر بوتارخ أنه نقل جيش بيروس المتكون من 20 فيلاً ، و 3000 من سلاح الفرسان، و 20000 من جنود المشاة و 2000 من مستخدمي القوس و 500 من مستخدمي المقلاع إلى إيطاليا بغرض دخول الحرب ضد الرومان⁽⁶⁾.

وعقدت روما كذلك معاهدات تحالف مع مدن أخرى في الجنوب الإيطالي التزمت

بتقديم المساعدات العسكرية البحرية لروما وهي ريجيوم (Rhegium) و ثوري (Thurii)

(1) - Sanz, A. M., 2013, *La République romaine et ses alliances militaires : pratiques et représentations de la "societas" de l'époque du "foedus Cassianum" à la fin de la seconde guerre punique*, t. 1, Thèse de doctorat en Sciences de l'Homme et Société, Université de Sorbonne, Paris, p. 43.

(2) - Appien, *Guerres civiles*, VII, 1, trad. Combes-Dounous, J.J., frères Mame, Paris, 1808; Niebuhr, B. G., 1838, *Histoire romaine*, t. 3, trad. De Golbéry, B. A., Hauman, Cattoire et Cie. Bruxelles, p. 252.

(3) - Heurgon, J., 1969, p. 342-343.

(4) - Tite-Live, XXXVI, 16, 3.

(5) - Polybe, I, 20.

(6) - Plutarque, *Vie de Pyrrhus*, 15.

وهيراكليا (Heraklea) و كروتون (Croton) و فيليا (Velia) و لوكري (Locri)⁽¹⁾، هتان الأخيرتان التي ساهمتا كذلك في نقل القوات الرومانية عند عبورها مضيق ميسينا، وتعود جذور هذه التحالفات إلى حوالي سنة 282 ق.م⁽²⁾، ولكن من الواضح أن معالمها لم تنتضح إلى بعد نهاية حرب بيروس مع نهاية سبعينيات القرن الثالث قبل الميلاد.

ويحدد و. و. تارن مساهمات مدن الجنوب الإيطالي خلال الحرب البونيقية الأولى بمقارنتها مع تلك التي وفرتها خلال الحرب البونيقية الثانية، وهذا بالاعتماد على جملة من الإشارات التي وردت في بعض المصادر⁽³⁾، فقد كانت مساهمة ريجيوم سفينة واحدة وفيليا أربعة سفن ولوكري سفينتين⁽⁴⁾، ويؤكد ه. ك. لوماس أن إمدادات مدن الجنوب الإيطالي خلال الحرب البونيقية الأولى كانت أكثر بكثير مما تشير إليه المصادر الكلاسيكية التي لم تول اعتبارا لهذا الموضوع حتى لا تقلل من قيمة الإنجاز الروماني في كسب الحرب البحرية ضد القرطاجيين⁽⁵⁾، ومما لا شك فيه أن ه. ك. لوماس محق إلى حد ما فيما أكده لأن روما بإمكانياتها البحرية شبه المنعدمة لم يكن لها لتدخل حربا بحرية دون الاستعانة بمساعدات وخبرة الحلفاء البحريين وربما الحلفاء غير البحريين كذلك.

وعلى غرار الدعم الذي قدمته مدن الجنوب الإيطالي حصل الرومان على المساعدات البحرية من مدينة سيراكوزا بعد أن عقدوا التحالف مع ملكها، حيث يذكر إ. اكصيل أن سيراكوزا قدمت خدمات معتبرة للرومان خلال الحرب البونيقية الأولى، تمثلت في المؤونة والسفن وآلات الحصار والعاملين عليها⁽⁶⁾، كما كان لسيراكوزيون حسب ما يذكر ج. موناسي (J. Monaci) دور فعال في بناء سفن الأسطول الروماني وتدريب

(1) - Nedu, D., 2007, p. 14.

(2) - Piganiol, A., 1967, p. 206.

(3) - Tarn, W.W., 1907, «The Fleets of the First Punic War», In: *The Journal of Hellenic Studies*, Vol. 27, Macmillan and Co., London, p. 50.

(4) - Tite-Live, XLII, 48, 5-7.

(5) - Lomas, H.K., 1989, p. 55.

(6) - اكصيل، إ.، 2007، تاريخ شمال إفريقيا القديم، ج. 3، تر: محمد التازي سعود، مطبوعات أكاديمية المملكة المغربية، الرباط، ص. 72.

البحارة خلال هذه الفترة، هذا وقد ساهمت مدينة ميسينا هي الأخرى بسفينة واحدة من مجموع سفن الحلفاء البحريين في الجنوب الإيطالي⁽¹⁾، وهي نفسها التي قدمتها خلال الحرب البونيقية الثانية كما ذكر أعلاه.

3.1.4 - مساهمات الحلفاء غير البحريين:

يفهم من مضمون بعض الدراسات الحديثة التي تطرقت لموضوع الحلفاء البحريين أن الرومان في الحالات القصوى لاحتياجات الحرب البحرية، قاموا بطلبها من حلفائهم غير البحريين، وما يدل على هذا ما ذكره أ. ج. توينبي من أن روما كانت تغطي عجز قواتها البحرية بالاعتماد على مساهمات حلفائها المعفيين من الخدمة البحرية والملزمين فقط بتوفير الدعم للقوات البرية⁽²⁾.

وفي هذا الصدد أيضا يشير ي. ه. تيل إلى طلب الرومان الدعم من القوات السمانية لتكون ضمن قوات البحرية الرومانية على الرغم من أن السمانيين غير معنيين بالخدمة في الأساطيل⁽³⁾، ويدعم ه. ك. لوماس ما أشار إليه ي. ه. تيل بقوله أن روما فرضت على السمانيين خلال الحرب البونيقية الأولى قوات استخدمت على متن السفن إما كأطقم أو كمشاة بحرية⁽⁴⁾، ويذكر أ. فالفو أنهم استعانوا بقوات من المشاة من بعض المدن في إقليم لاتيوم وإتروريا ليس في الحرب البونيقية الأولى فحسب بل منذ نهاية القرن الرابع قبل الميلاد⁽⁵⁾.

(1) - Cicéron, *Verrines*, V, 17, 19, trad. Nisard, M., Firmin Didot frères fils et Cie, Paris, 1875.

(2) - Toynbee, A. J., 1965, p. 520.

(3) - Thiel, J. H., 1946, p. 198.

(4) - Lomas, H.K., 1989, p. 53, 54.

(5) - Valvo, A., 2006, p. 192.

2.4- الحلفاء البحريون خارج شبه الجزيرة الإيطالية:

1.2.4- قرطاجة:

قد يبدو من الغرابة بمكان اعتبار قرطاجة من بين الحلفاء البحريين لروما، والحقيقة أن المعاهدات التي عقدها الطرفين فيما بينهما قبل الحرب البونيقية الأولى⁽¹⁾ كلها تُبَدد هذه الغرابة، لأنها على الأقل تؤمن جانباً من تجارة الرومان الخارجية وتضع حداً للأطماع القرطاجية في لاتيوم⁽²⁾، كما أنها تضمن للرومان عدم فتح جبهة للقتال مع القرطاجيين، وخاصة أنهم كانوا يُوجهون كل طاقاتهم القتالية لتحقيق توسعاتهم داخل الجزيرة الإيطالية.

ومما لا شك فيه أن موافقة روما على شروط هذه المعاهدات لم يكن مُجارات للأوضاع التي مرت بها فحسب، بل كان نابعا من وعي عسكري واقتصادي، بالرغم من أن بنود هذه المعاهدات يظهر فيها التفوق القرطاجي جليا، حيث حددت معاهدة 509 ق.م ضوابط التجارة بين الطرفين وحلفائهما وألزمت الرومان وحلفائهم بعدم الإبحار إلى ما وراء الرأس الطيب، إلا إذا حتمت عليهم الظروف ذلك لإصلاح السفن أو تقديم القرابين في أقصى أجل مدته خمسة أيام، وألزمت القرطاجيين بعدم القيام بأي هجوم عسكري على لاتيوم⁽³⁾.

(1) - يشير ش. بوجون (Ch. Burgeon) أن بوليب يذكر في تاريخه ثلاثة معاهدات بين روما و قرطاجة يؤرخ للأولى بقيام الجمهورية (509 ق.م) والثانية بحملة الملك بيرهوس (279 ق.م) على إيطاليا، أما الثانية فلا يذكر لها تاريخ محدد. Burgeon, Ch, 2018, *Rome et Carthage avant les guerres puniques: les trois premiers traités romano-carthaginois décrits par Polybe*, EME, Paris, p. 5-7. ويشير إ. إكسيل أن ديودور الصقلي يذكر أن أول معاهدة بين قرطاجة و روما كانت حوالي سنة 348 ق.م، ويذكر تيت ليف معاهدتي 306 ق.م و 279 ق.م هما المعاهدتان الثالثة والرابعة. إكسيل، إ.، 2007، ص 66.

(2) - Polybe, III, 22.

(3) - Polybe, III, 22.

ومنعت معاهدة 348 ق.م⁽¹⁾ الرومان من الإبحار فيما وراء رأس الطيب وما وراء ماستيا وتارسيوم جنوب شرق شبه الجزيرة الإيبيرية⁽²⁾، وإن رست السفن الرومانية في مناطق النفوذ القرطاجية في إفريقيا وصقلية وسردينيا لظروف ما، فلا تتعدى مدة الإقامة هناك خمس أيام، أما القرطاجيون فيلتزمون بعدم الاعتداء على حلفاء روما وحتى إذا استولوا على مدينة لاتينية غير تابعة لروما فلهم الحق في الممتلكات والأسرى ولكن المدينة تؤول إلى الرومان⁽³⁾.

وتأتي معاهدة حوالي سنة 279 ق.م لتؤكد على مضمون المعاهدة السابقة، ولكنها تعطي التحالف معناه الحقيقي خارج الاكتفاء بتجسيد بنوده، و ذلك من خلال عرض القرطاجيين تزويد الرومان بالسفن خلال حربهم ضد بيروس مقابل التراجع عن توقيع الصلح معه⁽⁴⁾، وقد كانت هذه المعاهدة من بين الأسباب التي ساعدت الرومان على إخراج بيروس من إيطاليا ومنعت إبادة النفوذ القرطاجي في صقلية⁽⁵⁾.

2.2.4 - ماساليا:

تعود علاقة روما بمدينة ماساليا إلى حوالي القرن السابع قبل الميلاد⁽⁶⁾، عندما نزل مؤسسوا ماساليا عند مصب نهر التيبير وعقدوا تحالفا مع الرومان قبل مواصلة طريقهم إلى موقع مدينتهم الجديدة⁽⁷⁾، ومن مؤشرات التحالف بين الطرفين قبل اندلاع الحرب البونيقية الأولى هو الدعم الذي قدمه الماساليون للرومان عندما تعرضت روما لغزو الغال حوالي 390 ق.م⁽⁸⁾.

(1) - Duruy, V., 1885, p. 439.

(2) - Heeren, A. H. L., 1832, *De la politique et du commerce des peuples de l'antiquité*, trad. Suckau. W., Vol. 4, Firmin Didot frères, Paris, note, 1, p. 338.

(3) - Polybe, III, 23.

(4) - Polybe, III, 25.

(5) - Mommsen, Th., 1864, p. 113.

(6) - Dietler, M., 2010, *Archaeologies of Colonialism: Consumption, Entanglement, and Violence in Ancient Mediterranean*, Univ of California Press, Berkeley, p. 5.

(7) - Justin, XLIII, 3.

(8) - Danièle, R., 1990, «Marseille et la fides de Rome», In: *Revue archéologique de Narbonnaise*, t. 23, CNRS, Paris, p. 219.

أما عن مساعدات ماساليا لروما أثناء الحرب البونيقية الأولى، فتشير س. بوفيه (S. Bouffier) أنها كانت عبارة عن قوات بحرية⁽¹⁾، ولكن دون تحديد طبيعتها بدقة هل كانت سفن أو طواقم أو إمدادات أخرى؟ وفي نفس المجال يذكر و. و. تارن أن تلك المساعدات تمثلت في سفينتين⁽²⁾، ولكن على الرغم من هذا تبقى هذه المعلومة مجرد تخمين لأن و. و. تارن يعتمد فيها على التزامات الحرب البونيقية الثانية. وعلى نفس المنهج يحاول ج. موناسي تحديد مساهمات ماساليا وذلك بالاعتماد على ما جاء في بعض المصادر، حيث يقدم مجموعة من الاقتراحات تكمن في أن ماساليا تكون قد زودت روما بمهندسي بناء السفن أو المدربين أو بالسفن الحربية وسفن النقل⁽³⁾، كما يقترح كذلك أنها ساهمت بموارد بناء السفن أو وفرت المؤن التي تحتاجها روما خلال فترة الحرب⁽⁴⁾.

3.2.4 - رودس:

يقترح و. ف. هاريس أن رودس (Rhodus) عقدت معاهدة تحالف مع الرومان حوالي سنة 306 ق.م⁽⁵⁾، وهو يعتمد في هذا على ما أورده بوليب في سياق حديثه عن وقائع سنة 167 ق.م، من أن حكومة رودس شاركت روما في عدة انتصارات مجيدة قبل سنة 140⁽⁶⁾، وهذا ما جعله يخمن أن هذه الانتصارات من غير الممكن أن تقتصر على التبادل التجاري فقط بل تعدته إلى التعاون العسكري، وفي مقدمته دعم رودس لروما من أجل محاربة القراصنة⁽⁷⁾.

(1) - Bouffier, S., 2009, «Marseille et la Gaule méditerranéenne avant la conquête romaine», *Pallas - Revue d'études antiques*, n° 80, PUM, France, P. 50.

(2) - Tarn, W.W., 1907, p. 51.

(3) - Monaci, J., 2022, p. 67, 73, 75, 82.

(4) - Monaci, J., 2022, p. 91, 102.

(5) - Harris, W. V., 2017, p. 21.

(6) - Polybe, XXX fra, 5, 6; Droysen, J. G., 1884, *Histoire de l'Hellénisme*, t.2, trad. Leclercq, A. B., Leroux, E., paris, p. 449.

(7) - Harris, W. V., 2017, p. 22.

وفي مقابل هذا ينفي م. هولو (M. Holleaux) وجود اتفاق بين روما والحكومة الروديانية في سنة 306 ق.م، باعتبار أن قراءة نص بوليب من طرف بعض الباحثين ليس صحيحة وأن الانتصارات المذكورة لا تتعلق بسنة 306 ق.م بل بأحداث سنة 200 ق.م في إطار الحرب المقدونية الثانية (200-197 ق.م)، وأن بوليب قصد 40 سنة وليس 140 سنة⁽¹⁾.

إن هذا التضارب في الآراء يدفع إلى التفكير في أن التحالف الروماني الرودياني يعود إلى حوالي 306 ق.م ولكن معالمه لم تتضح إلا في ظل الحرب المقدونية الثانية، وحتى إذا رُجح جدلاً أن رودس كانت لها مساهمات خلال الحرب البونيقية الأولى، فمن الممكن أن تكون مؤن أو مهندسين أو مواد لبناء السفن.

يظهر من خلال سلسلة التحالفات التي عقدتها روما مع حلفائها البحريين داخل شبه الجزيرة الإيطالية أو خارجها الدور الذي لعبته الدبلوماسية الرومانية في تعاملها مع حالة تدهور العسكرية البحرية قبل 260 ق.م، و تعويض ذلك بخدمة الحلفاء من أجل تأمين التجارة الخارجية وضمان الدعم العسكري البحري عند الضرورة.

ومن كل ما تم عرضه يمكن القول أن العسكرية البحرية الرومانية لم تكن وليدة الحرب البونيقية الأولى، وإنما نشأت مع تأسيس روما إلا أنها كانت قوة معتبرة تتناسب مع حجم المدينة واحتياجاتها، ولعل ما حال دون نموها وخاصة خلال الفترة الملكية وبداية الفترة الجمهورية هو الموقع الجغرافي لروما المحمي من الأخطار الخارجية من جانب البحر، وطبيعة شخصية الفرد الروماني المتعلقة بخدمة الأرض، وكذا اهتمام السلطة الرومانية بالتوسع في شبه الجزيرة الإيطالية الذي غلب عليه بالدرجة الأولى الاعتماد على القوة البرية.

(1) - Holleaux, M., 1921, *Rome, la Grèce et les monarchies hellénistiques au IIIe siècle avant J.-C. (273-205)*, Fontemoing et Cie, Paris, p. 44.

وقد كان لهذا التوسع بالغ الأثر في تغيير سياسة روما البحرية من خلال الحاجة للأسطول في توجيه العمليات العسكرية، وعلى وجه الخصوص خلال القرن الرابع قبل الميلاد، والذي تميز بإيجاد منصب ديومفير البحرية، لتخرج العسكرية البحرية من طور النشأة إلى طور التنظيم الإداري، الذي تدعم كذلك باستحداث منصب كويستور البحرية الذي لعب من دون شك دورا مهما في إحصاء مساهمات الحلفاء البحريين خلال القرن الثالث قبل الميلاد.

وبلي طور التنظيم مرحلة الاهتمام الجدي، حيث دخلت العسكرية البحرية الرومانية من خلاله الحرب البونيقية الأولى في مواجهة القرطاجيين، وذلك بعد جملة من الاستعدادات التي ركز عليها بوليب وجعلته يعتبرها بمثابة النشأة الفعلية لها، والحقيقة التي لم يوليها أدنى اعتبار أو تعمد إغفالها، هي أن هذه الاستعدادات في حد ذاتها تعود تدابيرها إلى ما قبل بداية الحرب، وهذا ما يُعبر بوضوح عن النمو التدريجي للقوة العسكرية البحرية الرومانية سواء من حيث الدور أو العدة والعتاد.

الفصل الثاني: السفن العسكرية الرومانية

أولاً: صناعة السفن

- 1 - مواد صناعة السفن
- 2 - أحواض صناعة السفن
- 3 - تقنيات صناعة السفن:
- 4 - مكونات السفينة الحربية الرومانية

ثانياً: السفن الحربية الرومانية

- 1 - السفن الحربية الخفيفة:
- 2 - السفن الحربية الثقيلة
- 3 - السفن المساعدة:

ثالثاً: المعدات الحربية للسفينة الرومانية

- 1 - المهماز
- 2- الكورفوس
- 3- الأبراج
- 4 - الهارباقو
- 5 - المنجنيق

تُعتبر السفينة إحدى العناصر الأساسية التي يقوم عليها تشكيل الأساطيل، وهي من المعايير التي تُقاس بها القوة العسكرية البحرية، ويعكس تعدد أنواعها القدرة على استغلال المواد الأولية التي توفرها الطبيعة، ويُجسد إلى حد كبير مدى التطور الذي عرفه هذا النوع من الصناعات.

وقد اهتم الرومان كباقية شعوب العالم المتوسطي بصناعة السفن الحربية وسخروا لها مختلف الموارد، من أجل تقوية سلاح البحرية وتحسين أدائه وفق ما تمليه مصالح الدولة الرومانية.

أولاً: صناعة السفن

1- مواد صناعة السفن:

تقوم صناعة السفن على جملة من المواد الأولية التي من شأنها تجسيد الصورة المكتملة لهذه الوسيلة على أرض الواقع وإدراجها بعد ذلك حيز الاستعمال، ويمكن حصر هذه المواد في:

1.1- المواد النباتية:

يعتبر الخشب المادة النباتية الأساسية التي تُصنَع منها أغلب أجزاء السفينة، لذلك كانت وفرته ضرورة من دونها لا يمكن تأمين حاجيات الجيوش البحرية بالسفن، وعلى هذا الأساس ومن دون شك كانت مساعي روما حثيثة لتوفير الخشب اللازم لصناعة السفن، وخاصة أثناء الحروب من الغابات القريبة من روما أو من المناطق التي خضعت لها.

وعلى غرار وفرة الخشب يؤكد فيجاس على أهمية معرفة أنواعه الصالحة لهذه الصناعة، فينصح باستخدام خشب السرو والصنوبر والتتوب⁽¹⁾، ويؤكد فيرجيل على

(1) - Végèce, *De l'art militaire*, V, 4, trad. Develay, V., librairie militaire maritime et polytechnique, Paris, 1859.

خشب البلوط وخاصة الإيطالي منه والأرز والسنوبر كذلك⁽¹⁾، وعن الكيفية المناسبة للاستغلال الأمثل للخشب الموجه لصناعة السفن، يذكر فيجاس أيضا أن المدة المفضلة لقطع الأشجار تكون بين شهري جويلية وأوت وينبه إلى عدم نشر الخشب فور قطعه بل يترك مدة من الزمن ليصبح قابلا للتصنيع⁽²⁾.

وقد وفرت غابات جبال الأبنين (*Apenninus*) التي تقسم شبه الجزيرة الإيطالية طوليا كميات هائلة من خشب التنوب⁽³⁾، كما أنتجت منطقتي إتروريا ولاتيوم البلوط والأرز والسنوبر⁽⁴⁾، ناهيك عما وفرته المناطق المتوسطة خارج الجزيرة الإيطالية بعد خضوعها لروما حيث أصبحت مواردها تحت تصرفها، كخشب السرو والأرز في فينيقيا⁽⁵⁾ وخشب غابات ليغوريا وجزيرة كورسيكا الكثيفة⁽⁶⁾، الذي كان من دون شك مناسباً لصناعة السفن.

ومما لا ريب فيه أن إنتاج الخشب الصالح لصناعة السفن يقتصر على هذه المناطق فقط، بل كل العالم المتوسطي كان يتميز بهذه الخاصية سواء في شمال إفريقيا أو آسيا الصغرى أو إيبيريا أو بلاد الإغريق، وخاصة أن صناعة السفن كانت منتشرة بشكل واسع في هذه المناطق.

وبالإضافة إلى الخشب كانت الألياف النباتية مادة أولية مهمة في صناعة الحبال عن طريق لفها على بعضها البعض أو تشكيلها في ضفائر⁽⁷⁾، كما استخدمت جلود الحيوانات وشعر الأحصنة في تصنيع الحبال أيضا بل وأحيانا تم استعمال شعر الإنسان

(1) - Virgile, Chant, XI, 137.

(2) - Végèce, V, 6.

(3) - Vitruve, *Architecture*, II, 10, 1, trad. Maufras, Ch. L., Panckoucke, C.L.F. , Paris, 1847.

(4) - Virgile, Chant, XI, 320, 326.

(5) - الملوك الأول، الكتاب المقدس، كتب العهد القديم و العهد الجديد، 10:05، دار الكتاب المقدس في العالم العربي، (د.ت)، (د.ط).

(6) - Diodore de Sicile, V, 13, 39.

(7) - Peck, W. H., 2013, *The Material World of Ancient Egypt*, CUP, Cambridge, p. 136.

لهذا الغرض، حيث يذكر سترابون أن القرطاجيين كانوا يطلبون من عبيدهم الإناث إعطاء شعرهن ليتم تحويله إلى حبال⁽¹⁾. ومن دون شك استخدمت المصادر النباتية كذلك في الحصول على الكتان لصناعة الأشرعة.

2.1- المواد المعدنية:

وفرت المنطقة المتوسطية إلى حد بعيد المواد المعدنية التي تحتاجها صناعة السفن، حيث يشير فيجاس إلى الحديد والنحاس كمادتين أساسيتين في صناعة المسامير، ويفضل النحاس على الحديد لأن المسامير الحديدية سرعان ما تتآكل بسبب الصدأ بينما يحافظ النحاس على حالته في الماء لأطول مدة ممكنة⁽²⁾.

وإنه لمن البديهي أن استعمالات الحديد لا تقتصر على صناعة المسامير فقط، بل تتعدى ذلك إلى صناعة السلاسل والبكرات والمراسي، كما مثل البرونز مادة أساسية في صناعة مهامير السفن الرومانية التي عثر على عينات كثيرة منها عن طريق التنقيب الأثري تحت الماء⁽³⁾، سيتم التطرق إليها لاحقاً.

3.1- القار:

يعد القار من المواد الخام التي تطرحها الأرض، وهو يشبه إلى حد كبير مادتي النفط والقطران، حيث يستخدم كطلاء لجوف السفينة بعد تركيب أجزائها لمنع تسرب المياه إليها وحماية خشبها من التآكل.

ويظهر من خلال ما أورده بلين الكبير أن البحر الميت كان مصدراً مهماً لإنتاج هذه المادة⁽⁴⁾، وأفاد ديودور الصقلي أن الأنباط⁽⁵⁾ كانوا على دراية بالتقنيات التي مكنتهم

(1) - Strabon, XVII, 3, 15.

(2) - Végèce, V, 4.

(3) - Prag, J., 2014, « Bronze rostra from the Egadi Islands, Sicily: the Latin inscriptions », In: *Journal of Roman Archaeology*, Vol. 27, n° 1, CUP, Cambridge, p. 2.

(4) - Pline l'Ancien, V, 15, 2.

(5) - الأنباط: قبائل سكنت شمال غرب الجزيرة العربية حوالي القرن السادس قبل الميلاد، أين أسسوا مملكة لهم واتخذوا من البتراء (Petra) عاصمة لها، واشتهروا بين الأمم التي عاصروها بالتجارة

من الحصول عليه من هناك⁽¹⁾. وعلى غرار البحر الميت يحدد ف. شابو في دراسة له حول استعمالات القار في العصور القديمة مناطق تواجدته بناء على ما قدمته التقارير الأثرية، فيذكر أنه يتوفر بكميات قليلة في شمال إفريقيا ومصر وصقلية، وعلى العكس من هذا فهو يتوفر بكميات كبيرة في فينيقيا وسوريا والسواحل الجنوبية لآسيا الصغرى⁽²⁾. ومما لا شك فيه أن الرومان عملوا جاهدين لتوفير المواد التي تدخل في صناعة السفن، إما عن طريق الاستغلال في المناطق التي كانت تابعة لهم أو عن طريق المتاجرة مع الشعوب التي لم تخضع لهم، وهذا من أجل ضمان وتيرة إنتاج مستقرة في أحواض صناعة السفن.

2- أحواض صناعة السفن:

تعتبر أحواض صناعة السفن من المنشآت الأساسية التي تساهم بفعالية في تشكل الأساطيل، على اعتبار أنها المواقع التي تتم فيها صناعة وصيانة السفن بالقرب من السواحل لتسهيل جلب المواد الأولية إليها وإنزال السفن إلى البحار أو الأنهار أو البحيرات بعد الانتهاء من العمل عليها.

ويصفها أ. جال (A. jal) على أنها مواقع تحتوي على مجموعة من القطع الخشبية مربعة الشكل مثبتة بقوة على الأرض وموضوعة واحدة فوق الأخرى لتكون أكوامًا عالية تمكن من العمل تحتها بحرية عند إنشاء عارضة السفينة والبدء في انجازها⁽³⁾، وينصح

وحماية القوافل بالدرجة الأولى. الشهراني، ج. ع. م.، 2021، دراسات في تاريخ مملكة الأنباط، دار التعليم الجامعي، الإسكندرية، ص. 9، 17. وقد حكم مملكة الأنباط العديد من الملوك لم نعرف منهم سوى تسعة حكموا في الفترة ما بين 169 ق.م و 106 م، حيث أصبحت بعدها تابعة للسلطة الرومانية في المنطقة. الملاح، ه. ي.، 2011، الوسيط في تاريخ العرب قبل الإسلام، دار الكتب العلمية، بيروت، ص. 119، 127.

(1) - Diodore de Sicile, II, 29, 1, 11, 1.

(2) – Chapot, V., 1939, «Sur l'emploi du bitume dans l'Antiquité», In: *Journal des savants*, n° 3, Geuthner, P., Paris, p 129.

(3) - jal, A., 1848, *Glossaire nautique: répertoire polyglotte de termes de marine anciens et modernes*, Firmin Didot frères, Paris, p. 455.

فتروف بالاختيار الأمثل لموقع الأحواض، حيث يؤكد بأن تكون في أماكن رطبة نوعا ما للحفاظ على الخشب من تأثير الديدان الضارة، ويصر كذلك بأن تكون مساحتها كبيرة لتستوعب أكبر السفن حجما ولا يستخدم الخشب في تشييدها للتقليل من أخطار الحرائق إذا ما حدثت⁽¹⁾.

وبخصوص تسميتها يذكر ش. دارمبيرج (Ch. Daremberg) أن الرومان استخدموا اسما واحدا فقط للإشارة إلى أحواض صناعة السفن وهو نافاليا (*navalia*) المكان الذي يتم فيه صناعة السفن وإصلاحها⁽²⁾، وبالفعل وردت هذه التسمية للدلالة على أحواض صناعة السفن عند العديد من الكتاب اللاتين بصيغة ناواليا (*naualia*)⁽³⁾.

ومما لا ريب فيه أن الرومان كباقية شعوب العالم المتوسطي البحرية عرفوا أساليب وتقنيات تصميم أحواض بناء السفن، وحرصوا على وجودها في روما أو في شبه الجزيرة الإيطالية أو حتى في المناطق التي أضحت تابعة لنفوذهم، ولكن لا ندري ما إذا كانت هذه الأحواض تابعة للإدارة الرومانية مباشرة أو كانت تابعة لجهات خاصة؟ وحتى إذا كانت تابعة للإدارة العامة فهل كانت نفقاتها المالية تقع على عاتق خزينة الدولة أم تدخل في مساهمات كبار الملاك وخاصة خلال الفترة الجمهورية؟ لأن بوليبي يشير أنه أثناء الحرب البونيقية الأولى كان على كل مواطن تسمح له أحواله الاقتصادية تجهيز سفينة وإذا لم يتسَن له هذا يمكن أن يشترك مع مواطنين أو ثلاثة في هذه المهمة وعند الانتصار يعوضون خسارتهم⁽⁴⁾.

ولكن الشيء الذي يمكن تخمينه هو أن هذه الأحواض أصبحت على الأقل منذ أواخر القرن الأول قبل الميلاد خاضعة للسلطة الرومانية، وكانت تتوفر على مكاتب

(1) - Vitruve, *De l'architecture*, V, 12, trad. Maufra, Ch. L., Panckoucke, C.L.F., Paris, 1847.

(2) - Daremberg, Ch., et autres, 1904, *Dictionnaire des antiquités grecques et romaines d'après les textes et les monuments*, Hachette et Cie, Paris, p. 17.

(3) - Cicéron, *De l'Orateur*, I, 14, trad. Nisard, M., Firmin Didot frères, Paris, 1869; Vitruve, V, 12; Tite-Live, XXXVI, 2, 15, XL, 51, 6, XLV, 27, 11.

(4) - Polybe, I, 59.

مهندسي صناعة السفن والكثير من العمال والحرفين الذين يباشرون مهنتهم بصفة قانونية وأجر محدد، وهذا من دون شك راجع إلى الإصلاحات التي عرفها سلاح البحرية خلال فترة حكم أوكتافيوس أوغسطس.

وتعود أقدم إشارة لأحواض صناعة السفن الرومانية إلى حوالي القرن الخامس قبل الميلاد، حيث جاء تيت ليف على ذكر موقعها على إحدى ضفتي نهر التيبر⁽¹⁾ في خضم حديثه عن دكتاتورية⁽²⁾ لوكيوس كوينكتيوس سينسيناتوس (*Lucius Quinctius Cincinnatus*) حوالي سنة 458 ق.م⁽³⁾، ويضيف كذلك أنه خلال حادثة حرق سفن مدينة أنتيوم حوالي القرن الرابع قبل الميلاد تم الاحتفاظ ببعض منها في أحواض بناء السفن في روما⁽⁴⁾.

وفي نفس السياق يشير بوليب ضمناً إلى أحواض صناعة السفن عند حديثه عن الاستعدادات التي قام بها الرومان من أجل تجهيز الأسطول الذي دخلوا به الحرب البونيقية الأولى⁽⁵⁾، فمما لا ريب فيه كان الحرص على وجودها أمراً ضرورياً سواء كانت الموجودة في روما أو تلك التابعة للحلفاء في شبه الجزيرة الإيطالية.

وتم تمثيل النافاليا في العديد من الآثار المادية، حيث جسدتها فسيفساء عثر عليها بالقرب من روما تعود إلى نهاية الفترة الجمهورية توضح سفن داخل أقواس مسقفة مرفوعة

(1) - Tite-Live, III, 26, 8.

(2) - منصب الدكتاتور (*Dictator*): هو منصب استثنائي ومؤقت يتم تفعيله خلال الظروف الطارئة التي تمر بها روما وبموجبه يصبح الشخص الذي يتقلد هذا المنصب يتمتع بالسلطة السياسية والعسكرية المطلقة، وهذا المدلول للدكتاتور يختلف عن المعنى المتداول في الوقت المعاصر الذي يعبر عن التسلط والقوة في ممارسة الحكم. عبد الغني، م. س. م.، 2006، *التاريخ السياسي للجمهورية الرومانية منذ نشأة روما حتى عام 133 ق.م.* ج.1، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، ص. 150 - 151.

(3) - Saint-Hilaire, J. C., 1995, *La République des tribus: du droit de vote et de ses enjeux aux débuts de la République romaine, 495-300 av. J.-C.*, PUM, Toulouse, p. 369.

(4) - Tite-Live, VIII, 14, 12.

(5) - Polybe, I, 20-21.

على أعمدة⁽¹⁾، كما رسمت في إحدى اللوحات الجدارية في مدينة بومبي (*Pompeii*) تعود إلى القرن الأول الميلادي⁽²⁾، وتم تصويرها على وجه عملة نقدية تعود إلى فترة حكم الإمبراطور نيرون " *Nero* " (54-68م)، وكذا في مشاهد عمود الإمبراطور تراجان⁽³⁾ " *Traianus* " (98-117م).

وفي ذات الصدد أسفرت أعمال التنقيب الأثري على أحواض بناء السفن في حقل الإله مارس⁽⁴⁾ (*Campus Martius*) على الضفة الشرقية لنهر التيبر عن بقايا لها شملت أرصفة بأعمدة مرتفعة مغطاة بأسقف مؤرخة بالنصف الثاني من القرن الرابع قبل الميلاد⁽⁵⁾، ولعل هذا يتوافق إلى حد بعيد مع ما ذكره تيت ليف عن حادثة حرق سفن مدينة أنتيوم سنة 338 ق.م السالفة الذكر، ويشير ج. ك. برناردو (G. C. Bernardo) إلى بقايا أحواض السفن في بورتيكوس إيميليا⁽⁶⁾ (*Porticus Aemilia*) الواقعة هي الأخرى

(1) - Rankov, B., 2013, «Roman Shiphsheds», In: *Shiphsheds of the Ancient Mediterranean*, CUP, Cambridge, p 37.

(2) - D'Amato, R., 2016, *Imperial Roman Warships 27 BC-193 AD*, Osprey, Oxford, p. 30.

(3) - Rankov, B., 2013, p. 37, 39.

(4) - **حوض حقل الإله مارس**: يعد حقل الإله مارس الذي خصص لتقديس إله الحرب عند الرومان (*Mars*) من بين الأجزاء الحضرية التي تتكون منها مدينة روما، يقع في الشمال الغربي من تل الكابيتول (*Capitoline*) يحده من الغرب نهر التيبر ومن الشرق تل (*Quirinal*) و من الشمال الشرقي تل (*Pincian*) و من الجنوب تل الكابيتول و نهر التيبر. Middleton, J. H., 1892, *The Remains of Ancient Rome*, Vol. 2, Adam & Black, Ch, London, p. 195.

مارس مكانًا لاجتماعات الجمعية المئوية (*comitia centuriata*) والجمعية القبلية (*comitia tributa*) ومع ذلك أضحى هذا الحقل تدريجيا منطقة عمرانية مع الاحتفاظ بخصائصه الدينية والسياسية.

Coarelli, F., 2007, *Rome and Environs: An Archaeological Guide*, trad. Clauss, J. J., Harmon, D. P., University of California Press, California, p. 261.

(5) - Jacobs, P. W., Conlin, D. A., 2014, *Campus Martius: The field of Mars in the life of ancient Rome*, CUP, Cambridge, p. 26.

(6) - **بورتيكوس إيميليا**: هي عبارة عن رواق بني في مدينة روما سنة 193 ق.م من قبل الإيديليين (*aedilis*)، إيميليوس لبيدوس (*Aemilius Lepidus*) و اميليوس بولوس (*Aemilius Paullus*)

على الضفة الشرقية للتبرير المتكونة من خمسين موضعا للسفن في اتجاه طولي تتحدر إلى النهر تعود إلى القرن الثاني قبل الميلاد⁽¹⁾، ولكن يشكك كل من ف. يغول (F. Yegül) و د. فافرو (D. Favro) في احتمال وجود أحواض بناء السفن في بورتيكوس إيميليا⁽²⁾، وربما هذا الشك مرده إلى التشابه في هندسة البناء بين هذه الأحواض وأروقة بورتيكوس إيميليا التي اعتمدت هي الأخرى في الأساس على الأعمدة الطويلة في تشييدها.

وتم الكشف أيضا عن مخلفات أحواض صناعة السفن في ميناء أوستيا⁽³⁾، والتي كانت مخصصة لصناعة وتصليح السفن التجارية والحربية على حد سواء، هذا وقد عثر كذلك على بقايا لها في محيط القصر الإمبراطوري⁽⁴⁾ (*Palatium Imperiale*) في مدينة أوستيا على ضفة التبرير، وهي مبنى طويل مستطيل الشكل به عشرة مواضع متوازية لصناعة وصيانة السفن⁽⁵⁾، كما وجدت نافاليا في ميناء كلوديوس⁽⁶⁾ (*Portus Claudius*)

ليكون مركزا تجاريا لتوزيع البضائع التي تصل إلى روما عبر التبرير. Platner, S., B., 2015, A *Topographical Dictionary of Ancient Rome*, CUP, Cambridge, p. 420.

(1) - Bernardo, G. C., 2014, «Porticus Aemilia: Emporium, Navalía e Horrea em um Único Colosso», *Mare Nostrum*, 5, Laboratório de Estudos sobre o Império Romano e o Mediterrâneo Antigo, São Paulo, p. 46, 128.

(2) - Yegül, F., Favro, D., 2019, *Roman Architecture and Urbanism: From the Origins to Late Antiquity*, CUP, Cambridge, p. 877.

(3) - Bruun, Ch., 2009, «Civic Rituals in Imperial Ostia», In: *Ritual Dynamics and Religious Change in the Roman Empire: Proceedings of the Eighth Workshop of the International Network Impact of Empire (Heidelberg, July 5-7, 2007)*, Brill, Leiden, p. 137.

(4) - القصر الإمبراطوري: يقع هذا القصر غرب أوستيا على الضفة الشرقية لنهر التبرير.

ولا Benevolo, L., 1983, *Histoire de la ville*, trad. Peyre, C., Parenthèses, Marseille, p. 120.

يقصد به القصر الإمبراطوري الواقع في مدينة روما، والذي يسمى منزل أو قصر أوغسطان (Domus Augustana).

(5) - Yegül, F., Favro, D., 2019, p. 221.

(6) - Charles, T., 1857, «Mémoire sur les ports situés à l'embouchure du Tibre : le port d'Ostie, le port de Claude, le port de Trajan», In: *Comptes rendus des séances de l'Académie des Inscriptions et Belles-Lettres*, Vol. 1, Durand, A., et Lauriel, P., Paris, p. 100.

الذي أنشأه الإمبراطور كلوديوس "Claudius" (41-54 م) في مدينة أوستيا سنة 50 م، وأخرى في ميناء تراجان (Portus Trajani)⁽¹⁾ الذي أقامه هذا الإمبراطور سنة 103 م بجوار ميناء كلوديوس الذي يتصل به عبر قناة اصطناعية ويصل التبير عبر قناة أخرى⁽²⁾.

خارج محيط مدينتي روما وأوستيا، يشير سترابون إلى أحواض صناعة السفن في مدن لونا⁽³⁾ (Luna) وبيزاي⁽⁴⁾ (Pisae) وبوبولونيوم⁽⁵⁾ (Populonium) على ساحل البحر التيراني⁽⁶⁾، بالإضافة إلى الأحواض التي عثر عليها في مدينة فاراجو (Varago)⁽⁷⁾، والتي أكدت ر. وايتهاوس (R. Whitehouse) على أن الرومان استخدموها في العديد من المرات لبناء سفنهم لوفرة الأخشاب في الغابات التي تغطي سفوح الجبال التي تحيط

(1) - Yegül, F., Favro, D., 2019, p. 877.

(2) - Kaufman, W., Pilkey, O. H., 1983, *The Beaches Are Moving: The Drowning of America's Shoreline*, Duke University Press, Durham, p. 154.

(3) - لونا: مدينة في إقليم ليغوريا (Liguria) على ساحل التيراني تقع على بعد 400 كلم شمال غرب روما بين اقليمي إتروريا (Etruria) و ليغوريا. De Sismondi, S., 1838, *Histoire des Républiques italiennes du Moyen Age*, t. 1, Société typographique belge, Bruxelles, p. 67.

(4) - بيزاي: مدينة في إقليم إتروريا عند مصب نهر أرنوس (Arnus) على ساحل التيراني على بعد 360 كلم شمال غرب روما. Fumagalli, G., 1905, *Lexicon typographicum: dictionnaire géographique d'Italie*, Olschki, Florence, p. 307.

(5) - بوبولونيوم: مدينة في إقليم إتروريا أسسها الإيتروسكيين على رأس ممتد في البحر في شكل شبه جزيرة. Pline l'Ancien, III, 8, 1 و قد اختيروا خليج باراتي (Baratti) لإنشاء مينائها. Minto, A., 1954, «L'antica industriadimineraria in Etruria ed il porto di Populonia», In: *Studi Etruschi*, vol. 23, Istituto Nazionale di Studi Etruschi e Italici, Firenze, p. 307.

منذ القرن السادس قبل الميلاد بتصنيع و بتصدير المعادن. Williams, J., 2009, «The Environmental Effects of Populonia's Metallurgical Industry: Current Evidence and Future Directions», In: *Etruscan Studies*, vol. 12, 1, De Gruyter, Berlin, p. 132.

(6) - Strabon, V, 2, 5-6.

(7) - فاراجو: فاراتسي (Varazze) مدينة في إقليم ليغوريا على ساحل التيراني على بعد 530 كلم شمال غرب روما. Baedeker, K., 1889, *Italie, manuel du voyageur*, p. 1, Ollendorff, P., Paris, p. 76.

بها⁽¹⁾، وهذا وإن دل فإنما يدل على الاستغلال الأمثل الذي أولاه الرومان للمنشآت القاعدية البحرية للمدن التي خضعت لهم على الساحل التيراني.

ومن غير المستبعد أن يكون الرومان قد استغلوا أحواض صناعة السفن على الساحل الغربي للبحر الأدرياتيكي في مدينة أريمينوم⁽²⁾ (Ariminum) ومدينة باريوم⁽³⁾ (Barium) اللتان شكلتا قاعدتان بحريتان مهمتان لحماية التجارة الرومانية وصد هجمات القراصنة القادمة من الساحل الشرقي للأدرياتيكي.

ويذكر تيت ليف استغلال بوبليوس كورنيليوس سكيبيو (Scipio Cornelius Publius) خلال الحرب البونيقية الثانية لأحواض السفن في مدينة سيراكوزا الصقلية⁽⁴⁾،

(1) - Whitehouse, R., 2016, *Liguria: Bradt Travel Guides*, The globe pequot press Inc, USA, p.180.

(2) - أريمينوم: هي مدينة ريميني (Rimini) الحالية التي أسسها الأميريون (Umbri) عند مصب نهر أريمينوم. Strabon, V, 1, 11; Pline l'Ancien, III, 20, 1. L. Tonini (L. Tonini) أنه أقيم في منطقة ساحلية شكلها نصف دائري (L. Tonini, 1864, *Il porto di Rimini: brevi memorie storiche*, Tipografia Fava e Garagnani, Bologna, p. 2. نفسها المكان الذي بني فيها الميناء الحالي، وقد أثبتت الدراسات الجيومورفولوجية الحديثة أن الميناء كثيرا ما تعرض إلى أخطار العواصف البحرية القوية و الفيضانات مما دفع إلى إدخال العديد من التعديلات على شكله الطبيعي للتقليل من حدة هذه الأخطار Guerra, V., and others, 2021, «Geomorphology of the town of Rimini and surrounding areas (Emilia-Romagna, Italy)», In: *Journal of Maps*, vol. 17, n° 4, Taylor & Francis, United Kingdom, p. 6.

(3) - باريوم: هي مدينة باري (Bari) الحالية، تقع جنوب أريمينوم أسسها مجموعة من إغريق أركاديا (Arcadia) على شبه جزيرة ممتدة في مياه الأدرياتيكي، حيث سمحت طبيعة سواحلها من بناء ميناء داخل خليج مكون من حوضين لكل واحد مدخله الخاص به. Bianchi, V., 2017, «Santi, guerrieri. Pars, 1845. أوراس تعد سواحل باريوم غنية بالأسماك. Horace, Satires, I, 5, 95, trad. Collet, M. F., Lefèvre. Pars, 1845. وعلية فمن دون أن يكون السمك مادة غذائية أساسية لسكان المدينة وأحد المنتوجات الموجهة للتصدير بعد تملیحه.

(4) - Tite-Live, XXIX, 22, 3-4.

والتي من دون شك قدمت لهم أعدادا كبيرة من السفن ومعدات الحرب نظرا لبراعة سكانها في ميدان الصناعات البحرية، ويذهب نفس المؤرخ ليروي الأعمال التي أشرف عليها بوليوس كورنيليوس سكيبيو كذلك في أحواض السفن في قرطاجنة⁽¹⁾ (*Carthago Nova*) بعد أن خضعت للرومان⁽²⁾، ويشير ف. شابو هو الآخر إلى استعادة يوليوس قيصر من أحواض صناعة السفن في مدينة أريلاطي (*Arelate*)⁽³⁾ في خضم حملته على ماساليا⁽⁴⁾، هذه الأخيرة التي كانت تمتلك أحواض عديدة لصناعة السفن حسب ما يذكر سترابون⁽⁵⁾، هذا ما يدفعنا إلى التخمين بأن الرومان بعد أن أخضعوا ماساليا أضحت هذه الأحواض موضوعة تحت خدمتهم.

وفي نفس السياق يطرح ب. رانكوف (B. Rankov) في مقال له نفس الفكرة التي تدعم الاستغلال الروماني لنافاليا المدن البحرية في الأقاليم التي خضعت لسلطتهم في العالم المتوسطي، ومنها أحواض صناعة السفن في ميناء الإسكندرية (*Alexandrea*) وأكتيوم (*Actiacum*) وفي قيصرية البحرية (*Caesarea Maritima*) عاصمة مملكة

(1) - قرطاجنة: مدينة أسسها القرطاجيون على سواحل بحر إيبيريا (*Hibericum mare*) خلال القرن الثالث قبل الميلاد عند ساحل خليج به شبه جزيرة ممتدة في البحر قسمته إلى حوضين شكل الداخلي منهما ميناء المدينة التجاري. Polybe, II, 3, X, 1-3; Christian, V., 1965, «Carthagène: les éléments d'une renaissance», In: *Annales de Géographie*, t. 74, n° 405, Colin, A., Paris, p. 563. لأن بوليبيوس يذكر أنه كان مقرا لاجتماع التجار. Polybe, X, 7. أما الخارجي فيبدو أنه شكل الميناء العسكري، الذي يشير أبيان أن الرومان استولوا على ثلاثة وثلاثين سفينة حربية منه عند غزوه لمدينة قرطاجنة. Appien, *Guerre Ibérique*, 23, trad. Goukowsky, P., Les Belles Lettres, Paris, 1997.

(2) - Tite-Live, XXVI, 51, 12.

(3) - أريلاطي: مدينة آرل (*Arles*) حاليا تقع في الجنوب الفرنسي غرب مرسيليا، بالقرب من نهر الرون (*Rhodanus*)، قدمت اثني عشرة سفينة حربية لقيصر عند حصاره لمرسيليا سنة 49 ق.م. Estrangin, J. J., 1845, *Description de la ville d'Arles, ancienne et moderne, de ses Champs-Élysées et de son Musée lapidaire*, Aubin, Aix, p. XII.

(4) - Chapot, V., 1896, p 21.

(5) - Strabon, IV, 1, 5.

يهودية وفي ماتالا (Matala) على الساحل الجنوبي لجزيرة كريت⁽¹⁾ وفي مايوركا (Maiorica) التي تعد أكبر جزر البليار وفي لبة الكبرى (Lepcis Magna)⁽²⁾ على سواحل البحر الليبي (Libycum mare).

من خلال ما تم ذكره سابقا يظهر جليا مدى حرص الرومان على الاستغلال الأمثل لأحواض صناعة السفن، سواء الواقعة في محيط مدينة روما أو الواقعة خارجه، من خلال إستراتيجية عملية تصب خدماتها دائما في صالح الأساطيل الحربية الرومانية.

3- تقنيات صناعة السفن:

يشير ل. كاسون (L. Casson) إلى وجود تقنيتين لصناعة السفن في العالم المتوسطي، بحيث تقوم الأولى على إنشاء هيكل عظمي للبدن أولا يتكون من العارضة ومجموعة من الإطارات (ينظر الملحق 02، ص 260)، أما الثانية فتتم بإقامة مجسم للبدن مكون من مجموعة من الأضلاع تتصل بالعارضة⁽³⁾ (ينظر الملحق 03، ص 260)، وفي كلتا التقنيتين يثبت غلاف من الشرائط الخشبية على الإطارات أو الأضلاع، لتكوين الغلاف الخارجي للبدن الذي يبين شكل السفينة⁽⁴⁾.

وقد اعتمد صانع السفن (faber navalis) في العالم المتوسطي طريقتين لتجميع أجزاء البدن وهي:

1.3- طريقة الهيكل المخيط:

وتقوم هذه الطريقة على إحداث ثقب على مستوى خشب الأجزاء المختلفة، ثم تمرر الحبال عبر هذه الثقوب وتربط بإحكام من أجل تشكيل البدن⁽⁵⁾، (ينظر الملحق 04،

(1) - Rankov, B., 2013, p. 34, 45.

(2) - Rankov, B., 2013, p. 44.

(3) - Casson, L., 1971, *Ships and Seamanship in the Ancient World*, Princeton University Press, New Jersey, p. 202.

(4) - Casson, L., 1994, *Ships And Seafaring In Ancient Times*, University of Texas Press, Texas, p. 30.

(5) - Mateer, S., 1883, *Native Life in Travancore*, Allen, W. H., & Company, London, p. 248.

ص261) وعلى الرغم من أن هذه الطريقة تعود إلى حوالي منتصف الألفية الثالثة قبل الميلاد⁽¹⁾ إلا أن أعمال التنقيب الأثري دلت على استمرار العمل بها خلال الحقبة الرومانية، ويتبين ذلك من خلال العثور على حطام قوارب وسفن مخيطة تعود إلى الفترة الممتدة ما بين القرنين الأول والثالث الميلاديين⁽²⁾.

وإن كان هذا النوع من السفن والقوارب يستخدم على وجه الخصوص في الملاحة النهرية والساحلية وفي البحيرات لنقل الأشخاص والبضائع، إلا أنه و من دون شك تم استخدامها للأغراض العسكرية عند الحاجة للاستطلاع وتسهيل نقل الجنود والمؤن.

2.3- طريقة اللسان والتجويف:

تختلف هذه الطريقة عن سابقتها في الاستغناء عن حبال الربط واستعمال أوتاد خشبية تخترق مجموعة من الثقوب لتثبيت ما يعرف باللسان داخل التجويف⁽³⁾، ينظر

(1) - Sidebotham, S. E, 2019, *Berenike and the Ancient Maritime Spice Route*, Univ of California Press, Berkeley, p. 198.

(2) - عثر في عام 1983 على القارب كورتي كافانيلا دي لوريو I (Corte Cavanella di Loreo I)

في مقاطعة روفيغو (Rovigo) الحالية على الساحل الشمالي الغربي للأدرياتيكي بطول 7.45 متر بقاع مسطح بدون عارضة، وبعد عامين تم اكتشاف قارب (Corte Cavanella di Loreo II) والذي يبلغ طوله 4.13 مترًا ويتكون من ثلاثة شرائط من خشب التنوب تحتوي على ثقوب مائلة لإدخال

الحبال، يعود تاريخ القاربين إلى بداية القرن الثاني الميلادي. «Sewn plank boats of the Roman era in the upper Adriatic sea. New evidence», In : *7th International Symposium on Ship Construction in Antiquity: Pylos, 26, 27, 28, 29 August 1999 : Proceedings*, Vol.1, Hellenic Institute for the Preservation of Nautical Tradition, Athens, p.

105. وتم العثور على حطام سفينتين شرعيتين رومانيتين في مدينة بولا (Pula) بكرواتيا، يبلغ طول بولا

1 حوالي 15 متر أما بولا 2 حوالي 10 أمتار، عارضتا السفينتين مصنوعة من خشب البلوط وباقي الأخشاب من الزان والدردار مربوطة بحبال مضفورة من ثلاث خيوط من ألياف نباتية، في عام 2013

تم تأريخها بولا 1 بين القرن الأول والنصف الأول من القرن الثالث الميلادي. Pomey, P., Boetto,

G., 2019, «Ancient Mediterranean Sewn-Boat Traditions», In: *International Journal of Nautical Archaeology*, Vol. 48, n° 1, Taylor & Francis, UK, p. 10.

(3) - Casson, L., 1994, p. 31.

الملحق 05، ص 261) وقد كانت السفينة المبنية بهذه الطريقة آلة قتال أفضل من تلك التي تحتوي على ألواح خشبية مُخَيطة⁽¹⁾.

ولم تسفر أعمال التنقيب الأثري تحت الماء على اكتشاف حطام سفن حربية رومانية مبنية بطريقة التجويف واللسان، بل ما تم العثور عليه كان لقوارب ومراكب للنزهة وسفن تجارية⁽²⁾، ويبرر ر. آ. جولد (R. A. Gould) هذه الظاهرة بمحدودية نشاط السفن الحربية الذي يقتصر على فترات الحرب البحرية والتي كثيرا ما تكون بالقرب من الساحل

(1) - Da Silva, A. R., 2007, «Shipbuilding in the Ancient Mediterranean: Approach to a better understanding of the relationships between ship technology and society», In: *Estrat crític: revista d'arqueologia*, n° 1, Universitat Autònoma de Barcelona, Barcelona, p. 38.

(2) - تقدم تقارير الأبحاث الأثرية العديد من الأمثلة عن القوارب المبنية بطريقة التجويف واللسان خلال الفترة الرومانية، كقارب هيركولانيوم (*Herculaneum*) الذي عثر على حطامه سنة 1982 على الساحل الغربي لشبه الجزيرة الإيطالية في إقليم كامبانيا، يبلغ طوله حوالي 9 أمتار ويعود تاريخه إلى القرن الأول الميلادي. Steffy, J. R., 1985, «The Herculaneum boat: Preliminary notes on hull details», In: *American Journal of Archaeology*, Vol. 89, n° 3, University of Chicago Press, USA, p. 519-520 وفي سنة 1985 تم اكتشاف قارب بحيرة طبريا (Kinneret) الذي يقدر طوله بحوالي 8.5 متر نو قاع مسطح، ويؤرخ له بالنصف الثاني من القرن الأول قبل الميلاد. Culham, Ph., 2016, «Piracy during the first jewish war», In: *New Interpretations in Naval History: Selected Papers from the Seventeenth McMullen Naval History Symposium Held at the United States Naval Academy 15-16 September 2011*, Naval war college press, Rhode island, p. 6. وتعد سفينتا نيمي (Nemi) التي بدأ التنقيب الفعلي عنهما سنة 1929م مثالا فريدا من نوعه عن مراكب النزهة التي شيّدت في عهد الإمبراطور كاليغولا "Caligula" (37-41 م)، يبلغ

طول إحداها حوالي 68 متراً والأخرى 65 متراً. Callegaro, M., 2019, «Houseboating in ancient times: thalamegos, lusoriae, cubiculae and the Nemi ships as ancestors of nowadays floating houses trend», In: *Nautical and Maritime Culture, from the Past to the Future: Proceedings of the 3rd International Conference on Nautical and Maritime Culture*, IOS Press, Amsterdam, p. 66. ومن السفن التجارية التي تم صنعها بتقنية التجويف و اللسان، سفينة

مادراج دي جينس (Madrague de Giens) التي تم اكتشاف حطامها في الساحل الجنوبي الفرنسي سنة 1967م، طولها حوالي 40 متراً وأُرخت بمنتصف القرن الأول قبل الميلاد. Patrice, P., 1982, «Le navire romain de la Madrague de Giens», In: *Comptes rendus des séances de l'Académie des Inscriptions et Belles-Lettres*, Vol. 126, n° 1, Diffusion de Bocard, Paris, p 133, 146.

وفي حالة تضررها في ساحة المعركة يسهل سحبها إلى الشاطئ⁽¹⁾، ولعل ما قلل من احتمالات غرقها هو مهارة طاقم السفينة الحربية المتمرس في المناورة واستماتت جنودها في الدفاع عنها، وحتى في حالة غرقها بالقرب من الساحل يسهل سحبها إلى الشاطئ لإصلاحها أو استعمال خشبها في أغراض أخرى.

ومهما اختلفت تقنيات صناعة السفن الرومانية وطرق تجميع أجزائه، فقد تم تقويتها بمجموعة من الإطارات الداخلية المثبتة بالمسامير ويغمد جوفها بالقار أو الرصاص لمنع التأثير السلبي للكائنات البحرية على خشبها⁽²⁾.

4- مكونات السفينة الحربية الرومانية:

تتكون السفن الحربية الرومانية من مجموعة من المكونات التي لا تختلف عن باقية سفن شعوب العالم المتوسطي وهي:

1.4- العارضة:

تعتبر العارضة (*Carina*)⁽³⁾ من بين العناصر الأساسية التي تتكون منها السفينة، على اعتبار أن بناء السفن يبدأ بمد العارضة أولاً لتتصل بها باقي المكونات الأخرى⁽⁴⁾،

(1) - Gould, R. A., 2000, *Archaeology and the Social History of Ships*, CUP, Cambridge, p. 135.

(2) - Sidebotham, S. E., 2019, *Berenike and the Ancient Maritime Spice Route*, Univ of California Press, Berkeley, p. 197.

(3) - يأخذ المصطلح اللاتيني كارينا العديد من المعاني، حيث يعرفه النحوي فيستوس (*Festus*) الذي

عاش ما بين نهاية القرن الثاني و بداية القرن الثالث الميلاديين بأنه الجزء الأدنى من السفينة.

Festus, *De la signification des mots*, III, trad. A. Savagner, edit, Panckoucke, Paris, 1846.

وهو بالنسبة لبومي باتريس (P. Patrice) يعني أحيانا الجزء السفلي من السفينة، وأحيانا هيكل السفينة

وأحيانا أخرى يعني الأجزاء السفلية للسفينة، أو يطلق على السفينة نفسها. Patrice, P., 1973, «Plaute

et Ovide architectes navals», In: *Mélanges de l'École française de Rome, Antiquité*, t. 85,

n° 2, R. De Boccard, Paris, p. 496.

(4) - McGeough, K. M., 2004, *The Romans: New Perspectives*, ABC-CLIO, California, p. 174.

وهي عبارة عن قطعة خشبية طويلة في موضع الجزء السفلي من هيكل السفينة تمتد من مقدمة السفينة إلى مؤخرتها⁽¹⁾.

ويحتاج صانع السفينة إلى وحدة معينة من الخشب لتصميم العارضة، والتي يفترض أن تكون من خشب البلوط الطويل القابل للانحناء طبيعياً من جهة ليساعد في عملية البناء⁽²⁾، ومن جهة أخرى لأن هذا النوع من الخشب يقاوم الاحتكاك والتشقق عند سحب السفن الحربية إلى الشاطئ حين تكون القوات البحرية خارج ميادين الحرب⁽³⁾، ومن دون شك أن هذه العارضة هي العارضة الخارجية التي تعرف بالزانفة⁽⁴⁾ أما الحقيقية فهي غير مرئية، وفي هذا الصدد يذكر ج. هولمز (G. Holmes) أنه بالإضافة إلى العارضة الخارجية تثبت عارضة زانفة أخرى فوق العارضة الداخلية⁽⁵⁾، وربما هذا النظام المعتمد في البناء الغرض منه تقوية هيكل السفينة باعتبار أن العارضة بمثابة العمود الفقري لها.

2.4 - مقدمة السفينة:

تمثل المقدمة الجزء الأمامي من السفينة، الذي أطلق عليه اللاتين اسم برورا (*prora*)⁽⁶⁾، وتشكلت في الأساس من مجموعة من القطع الخشبية الداخلية التي تتصل ببدن السفينة وتغطيها من الوجه الخارجي شرائط خشبية متفاوتة الأبعاد على حسب حجم

(1) - Guhl, E., Koner, W., 1884, *La vie antique, manuel d'archéologie grecque et romaine, d'après les textes et les monuments figurés*, trad. Trawinski, F., p. 1, Rothschild, J., Paris, p. 364.

(2) - Ovide, *Les Héroïdes*, XVI, 110, trad. Henri Bornecque, edit. Les Belles Lettres, Paris, 1928.

(3) - Chatterton, E. K., 1909, *Sailing Ships: The story of their development from the earliest times to the present day*, Sidgwick & Jackson, London, p. 62.

(4) - Torr, C., 1895, *Ancient Ships*, CUP, Cambridge, p. 33.

(5) - Holmes, G., 1906, *Ancient and Modern Ships*, p. 1, Wyman and sons, London, p. 51.

(6) - Virgile, Chant I, 104; Tacite, *Germanie*, XLIV, 1, trad. Doneaud, M., L. Hachette et cie, Paris, 1850.

المقدمة⁽¹⁾، وكانت مزخرفة بأشكال مرسومة أو موضوعة على جانبيها أهمها العينين البارزتين⁽²⁾، التي تميزها عن الجزء الخلفي من السفينة.

وقد أبرزت المعالم الأثرية المختلفة جوانب متعددة للعناصر المختلفة التي تكونت منها مقدمة السفينة الحربية الرومانية أهمها المهماز أو المنقار أو المخنس (*rostrum*)، وهو عبارة عن قطعة معدنية برونزية بشكل هندسي معين مثبتة على المقدمة، استُخدمت لغرض مهاجمة سفن العدو بتحطيم جوانبها⁽³⁾. (ينظر الملحق 06، ص 262) وغالبًا ما يعلو المقدمة رأس صوري منحوت لوحش أو حيوان يشير أحيانًا إلى اسم السفينة⁽⁴⁾.

3.4 - مؤخرة السفينة:

للإشارة إلى مؤخرة السفينة استخدم الكتاب اللاتين كلمة بوبيس (*puppis*)⁽⁵⁾، كما تم في بعض الأحيان توظيف ذات الكلمة للتعبير عن السفينة، ويمكن التأكيد على هذا من خلال مقطع من بيت شعري في إينياذة فرجيل، الذي عبر عن السفينة الملكية بعبارة (*regia puppis*)⁽⁶⁾.

وتمثل مؤخرة السفن الحربية الرومانية أعلى جزء من سطح السفينة⁽⁷⁾، وهي على خلاف المقدمة تأخذ شكلًا محدبًا، ويتضح هذا من خلال ما صورته مختلف الآثار المادية، وقد تم تزيينها بطرق مختلفة، وبشكل خاص صورة الإله الوصي على السفينة

(1) - Reddé, M., 1986, *Mare Nostrum: Les infrastructures, le dispositif et l'histoire de la marine militaire sous l'empire romain*, École française de Rome, Rome, p. 24.

(2) - Anthon, Ch., 1851, *A Manual of Roman Antiquities*, Harper & brothers, New York, p. 267.

(3) - Smith, W., 1845, *A School-dictionary of Greek and Roman Antiquities: Abridged from the Larger Dictionary*, Murray, J., London, p. 255.

(4) - Adkins L., Adkins, R. A., 2014, *Handbook to Life in Ancient Rome*, Fact on File, New York, p. 75.

(5) - Tite-Live, sup. XIX, 13; Phèdre, *Fables*, V, 183, trad. Grimal, P., PUF, Paris, 1965; Lucrèce, IV, 439; Lucain, *La Pharsale*, III, 586, trad. Durant, M., Garnier, Paris, 1865.

(6) - Virgile, Chant II, 256.

(7) - Smith, W., 1845, p. 256.

الذي سمي توتيلًا (*tutela*) أو كايوتيلًا (*cautela*)، وكان مقدسًا من قبل البحارة⁽¹⁾ الذين كانوا يستميتون في الدفاع عنه أثناء المعركة.

وغالبًا ما كانت مؤخرة السفن الحربية تنتهي بزخرفة من الألواح الخشبية تسمى أبلوستر (*aplustre*)⁽²⁾، ويفسر و. سميث (W. Smith) وظيفتها على أنها وسيلة لإظهار اتجاه الرياح⁽³⁾، بينما يفسرها ن. سفورونوس (N. Svoronos) أنها تُستخدم فقط على السفن الرئيسية للأساطيل الحربية، أين يقف القادة عند الأبلوستر لإعطاء الأوامر العسكرية لباقي سفن الأسطول⁽⁴⁾.

4.4 - الدفة:

تسمى الدفة كذلك بالسكان، ويقصد بمعناه أن السفينة تسكن به عن الحركة والإضطراب⁽⁵⁾. وفي الموروث الأدبي اللاتيني تعرف دفة السفينة بالقوبيرناكولوم (*Gubernaculum*)⁽⁶⁾، وتعد من بين المكونات التي تتحكم في حركة السفن على اختلاف أنواعها وأحجامها، وهي عبارة عن مجداف كبير الحجم بنهاية عريضة يثبت على أحد جانبي مؤخرة السفينة⁽⁷⁾ إما عن طريق الربط بالحبل أو يتم تمريره من خلال ثقب في البدن⁽⁸⁾.

(1) - Anthon, Ch., 1851, p. 268.

(2) - Reddé, M., 1986, p. 76.

(3) - Smith, W., 1857, *A Dictionary of Greek and Roman Antiquities*, Harper & Brothers, New York, p. 69

(4) - Svoronos, J. N., 1914, «Stylides, an cres, hierae, aphlasta, stoloi, acrostoloi, embola, proembola et totems marins», In: *Journal international d'archéologie numismatique*, t. 16, Eleftheroudakis & Barth, athens, p. 123.

(5) - الهاشمي، ر. ج.، 1981، *الملاحة النهرية في بلاد وادي الرافدين، سومر، مج. 34، ج. 1*، دائرة الآثار والتراث، العراق، ص. 50.

(6) - Cicéron, *De l'invention*, II, 51, trad. Levée, J.B., Fournier, F. I., Paris, 1816; Vitruve, IX, 5, 2; Pétrone, *Satyricon*, CII, trad. De Langle, L., Bibliothèque des curieux, 1914.

(7) - Smith, W., 1845, p. 193.

(8) - Mott, L. V., 1997, *The Development of the Rudder: A Technological Tale*, Chatham, London, p. 32-33.

وتجدر الإشارة إلى أن السفن الحربية كبيرة الحجم كانت تحتوي على دفتين (ينظر الملحق 07، ص 262) كل واحدة في جانب من مؤخرة السفينة⁽¹⁾، الغرض منها توجيه حركة السفينة إلى الاتجاه المراد السير فيه، وهذا يعني أن أداء هذا الجزء ليس توقيف حركة السفينة كما جاء في مدلول السكان الذي تمت الإشارة إليه أعلاه و إنما ضبط اتجاهها، و بالتالي يكون لهذا الجهاز دور محوري وفعال في المناورة أثناء القتال وخلال الاضطرابات الجوية.

وقد برزت صورة الدفة واضحة في العديد من البقايا الأثرية، التي نذكر منها تلك التي ظهرت على عمود تراجان والنحت البارز في مدينة بوزولي (Pozzoli) الإيطالية⁽²⁾، وكذا مشهد لسفينة حربية في فسيفساء عثر عليها في مدينة دوقة (Dugga) التونسية تعود إلى حوالي القرن الثالث الميلادي⁽³⁾.

5.4 - المجاديف:

تعتبر المجاديف من الوسائل المهمة التي من خلالها تتحرك السفن الخشبية، وهي إحدى المكونات التي يتحدد من خلالها الفرق بين السفينة الحربية والتجارية، حيث أن هذه الأخيرة تعتمد في الأساس على الأشعة في حركتها وإن كانت تستخدم عدد معين من المجاديف الذي يقدره ك. تشاتيرتون (K. Chatterton) بعشرين مجدافا تستخدم عند الدخول أو الخروج من الميناء⁽⁴⁾، أما السفن الحربية فهي على خلاف ذلك تعتمد بالدرجة الأولى على المجاديف⁽⁵⁾ وخاصة عند المناورة أثناء القتال كما أنها تستخدم الأشعة خلال المسير خارج ساحات المعارك من أجل راحة المجدفين.

(1) - Charles Anthon, 1851, p. 270.

(2) - D'Amato, R., 2016, p. 28, 35.

(3) - Ben Abed, A., 2006, *Tunisian Mosaics: Treasures from Roman Africa*, trad. Grevet, Sh., The Getty conservation Institute, Los Angeles, p. 102.

(4) - Chatterton, E. K., 1909, *Sailing Ships: The story of their development from the earliest times to the present day*, Sidgwick & Jackson, London, p. 62.

(5) - Whitwright, J., 2016, «Ships and Boats», In: *A Companion to Science, Technology and Medicine in Ancient Greece and Rome*, Vol. 1, Wiley. J., & Sons, USA, p. 879.

وإن كانت المجاديف دليل للتمييز بين السفن الحربية والتجارية فإنها كذلك المعيار الذي يُحدّد به نوع السفينة الحربية، فكلما زاد عدد المجذفين زاد حجم السفينة ودخلت في خانة معينة من السفن.

ويعرف المجداف عند الرومان بتسمية ريمي (*Remi*) التي استخدمها الكتاب اللاتين في مؤلفاتهم⁽¹⁾، كما أظهرت الآثار المادية صورته في الكثير من المخلفات التي خلدت جوانب من تاريخ البحرية الرومانية.

ويتكون المجداف من ثلاثة أقسام وهي، المقبض والساق والرأس الذي يغمر في الماء عند التجديف⁽²⁾، تمر من خلال ثقب محفورة في بدن السفينة تم تغليف حافتها بالجلد أو النحاس للتقليل من أثار احتكاكها مع البدن. وكباقي مكونات السفينة اختار مهندسو صناعة السفن خشب معين في صناعة المجاديف الذي كان إما التنوب أو الصنوبر⁽³⁾، وربما وقع الاختيار على هذين النوعين من الخشب لخصائص معينة يتميزان بها كالصلابة وطول الوحدة الخشبية المطلوبة لصناعة المجاديف أو مقاومة التلف الذي قد تحدثه مياه البحر والكائنات البحرية.

6.4 - الصاري وملحقاته:

يمثل الصاري (*Malus*) وحدة خشبية تثبت في وسط السفينة⁽⁴⁾، وهو عبارة عن عمود من خشب التنوب أو الصنوبر⁽⁵⁾ يمتد من أقصى أسفل السفينة و تحديدا من العارضة الزائفة العلوية إلى خارج سطح السفينة⁽⁶⁾، وربما كان القصد من هذا التدبير في

(1) - Virgile, chant, V, 15; Ovide, *Métamorphoses*, XV, 703, trad. Pasquier, B., Univ. de Tours, Tours, 1986; Pline l'Ancien, XXXII, 1, 1.

(2) - Beeton, S. O., 1861, *Beeton's Dictionary of universal information; comprising a complete summary of the moral, mathematical, physical and natural sciences*, Beeton, S. O., London, p. 1305.

(3) - Torr, C., 1895, p. 33.

(4) - Rich, A., 1873, *Dictionnaire des antiquités romaines et grecques: accompagné de 2000 gravures d'après l'antique représentant tous les objets de divers usages d'art et d'industrie des grecs et des romains*, trad. Chérueil, M., Frimin Didot frères, Paris, p. 363.

(5) - Pline l'Ancien, XVI, 76, 195; Patrice, p., 1973, p. 494.

(6) - Rougé, J., 1975, *La marine dans l'antiquité*, PUF, Paris, p. 57.

عملية التصنيع هو ضمان تماسكه مع البدن، وأحيانا كانت السفن الحربية بها صاريان أو ثلاثة⁽¹⁾ لكل واحد وظيفة محددة.

ومن الملحقات التي ترتبط بالصاري الرئيسي هي الدوقل (*Antenna*) والشرع (*Velum*) والحبال (*Funes*)⁽²⁾، فالدوقل قطعة خشبية مربوطة بالحبال بشكل أفقي بالقرب من نهاية الصاري من أجل تثبيت الشرع الكبير الذي كان في السفن الرومانية مثلث الشكل (*Supparum*) المعروف بالشرع اللاتيني وأحيانا أخرى مربع الشكل⁽³⁾، هذا بالإضافة إلى شرع صغيرة بصارية مائلة في المقدمة وشرع آخر في المؤخرة⁽⁴⁾.

وبطبيعة الحال كانت الحبال أهم وسيلة للتحكم في أشعة السفينة وباقي معداتها التي يتم استعمالها عن طريق البكرات، وخاصة معدات القتال التي سيتم التطرق لها لاحقا، وكذلك تم استخدام الحبال في بعض الأحيان في صناعة السلام، وإن كانت هذه الأخيرة تصنع في الغالب من الأخشاب لتسهيل عملية الصعود إلى السفينة⁽⁵⁾.

وفي نفس السياق ومن أجل ضمان سلامة هيكل السفينة تم استخدام حبل يمتد من مقدمة السفينة إلى مؤخرتها مرورا بالصاري الرئيسي يسمى إيبوتزوماتا (*Hypozomata*)⁽⁶⁾، يقترح ر. إليس (R. Ellis) أن هذه التقنية اعتمدت في صناعة السفن

(1) - Anthiaume, A., 1913, *Recherches sur l'histoire de la science nautique antérieurement à la découverte du Nouveau Monde*, Micaux, H., Le Havre, p. 208.

(2) - Anthon, Ch., 1851, p. 273.

(3) - عرفت العصور القديمة الأشعة بأشكال مختلفة، منها المستطيلة التي تنسب إلى المصريين القديم واستعمل الكريتيون والإغريق والفينيقيون الشرع مربع الشكل. أيت عمارة، و.، 1995، دور السفينة في التجارة والتوسع الاستيطاني في البحر المتوسط، رسالة ماجستير في التاريخ القديم، جامعة أبو القاسم سعد الله - الجزائر 2، الجزائر، ص. 91. أما بالنسبة للشرع اللاتيني مثلث الشكل فيؤكد ج. روجي أنه صفة "لاتيني" لا علاقة لها باللاتين. Rougé, J., 1975, p. 59.

(4) - Adkins L., Adkins, R. A., 2014, p. 75.

(5) - Cinquini, A., 1900, p. CXVII.

(6) - Pitassi, M., 2012, p. 39.

المصرية ثم عمل بها الإغريق⁽¹⁾، ومن دون شك استخدمها صناع السفن الرومان عن طريق التأثير بالإغريق.

7.4 - المرساة:

المرساة أداة مميزة في السفينة وظيفتها العمل على جعلها ثابتة في مكان معين، وهي على غرار باقي مكونات السفينة وعلى امتداد مئات السنين مثلت ولا تزال تمثل أحد رموز البحرية في مختلف بقاع العالم.

ويذكر سترابون أنها من ابتكار أناكركسيس (*Anacharsis*) الفيلسوف السكيثي⁽²⁾ "سكيثيا (*Scythia*) منطقة قديمة شملت آسيا الوسطى وأجزاء من أوروبا الشرقية" ويصف سيسيرون أناكركسيس بالقناعة⁽³⁾، ويذكر هيروdot أنهُ قُتل على يد أخيه لأن عشيرته كانت ترفض تأثره بالعادات والتقاليد الإغريقية⁽⁴⁾.

وطبقا لما ورد في العديد من المؤلفات اللاتينية يطلق الرومان اسم أنكورا (*Ancora*) على المرساة⁽⁵⁾، وقد اتضح شكلها من خلال الكثير من المعالم الأثرية. (ينظر الملحق 08، ص 263)

وقد استخدم الرومان المرساة الخشبية المجوفة بالرصاص وكذا المرساة الحديدية التي تأخذ شكل السهم⁽⁶⁾، وتم تعليقها بحبل يسميه الرومان (*Ancorale / funis / ancoralis*) يمر بفتحة متحركة في أعلى المرساة⁽⁷⁾، ومن دون شك لم يقتصر استخدام الرومان على المراسي الخشبية والحديدية بل من الممكن أنهم في وقت مبكر من الفترتين

(1) - Ellis, R., 2006, *Scota, Egyptian Queen of the Scots Ireland and Scotland were first settled by the descendants of an Egyptian pharaoh and his queen*, Edfu Books, New York, p. 126.

(2) - Strabon, VII, 3, 9.

(3) - Cicéron, *Les Tusculanes*, V, 32, trad. Le Clerc, J. V., Hachette et cie, Paris, 1874.

(4) - Hérodote, IV, 76.

(5) - Pline l'Ancien, VII, 56, 17; Silius Italicus, VII, 24; Suétone, *Vie des Douze Césars, Vie de Caligula*, XIX, 1, trad. Nisard, M., Firmin Didot frères, Paris- 1855.

(6) - D'Amato, R., 2016, p. 42.

(7) - Goyau, G., Cagnat, R., 1895, p. 15.

الملكية والجمهورية استعملوا المرساة الحجرية، والجدير بالذكر أيضا أن بعض السفن كانت بها أكثر من مرساة غالبا ما تكون واحدة منها في المقدمة وأحيانا تكون الثانية في المؤخرة⁽¹⁾.

ثانيا: السفن الحربية الرومانية:

عرفت الأساطيل الحربية الرومانية أنواعا كثيرة من السفن، منها الخفيفة والثقيلة ومنها كذلك ما استخدم في أغراض أخرى تساعد على إدارة المعارك البحرية.

1- السفن الحربية الخفيفة:

1.1- الليبورنا (*liburnae*):

الليبورنا سفينة بصفين من المجاديف الواحد فوق الآخر على كلا الجانبين منها⁽²⁾، (ينظر الملحق 09، ص 263) وربما جاءت فكرة تصميمها من خلال التطوير الذي عرفته السفن ذات الصف الواحد من المجاديف إينيرام (*Uniremis*)، أو من ثنائية الصفوف من المجاديف بيريم (*Biremes*) حسب ما يذكر ر. داماتو⁽³⁾، وقد تميزت بخفتها وسرعتها لأنها مبنية على شاكلة سفن القراصنة⁽⁴⁾ فكانت قابلة للمناورة بشكل يختلف كثير عن السفن الأخرى التي استخدمت في العصور القديمة.

عرفت بهذا الاسم نسبة إلى الليبورنيين (*Liburni*) الذين قاموا بصناعة هذا النوع من السفن، وهم شعب من إيليريا (*Illyricum*) سكن بين إستريا (*Histria*) ودالماتيا (*Dalmatia*) على ساحل البحر الأدرياتيكي⁽⁵⁾، وعرف بخبرته البحرية وممارسة القرصنة⁽⁶⁾، و لعل هذا ما جعله يبتكر هذه السفينة.

(1) - Anthiaume, A., 1913, p. 214-215.

(2) - De Villefosse, H., 1882, «Deux inscriptions relatives aux flottes d'Egypte et de Bretagne», In: *Bulletin critique*, Vol. 3, Thorin, E., Paris, p. 113.

(3) - D'Amato, R., 2015, p. 12.

(4) - Jal, A., 1848, p. 929.

(5) - Patai, R., 1999, *The Children of Noah: Jewish Seafaring in Ancient Times*, Princeton University Press, New Jersey, p. 42.

(6) - Tite-Live, X, 2, 4.

ويحاول م. بيتاسي تحديد أبعاد الليبورا وفق نموذج في المتحف البحري سبلت (Split) في كرواتيا يبلغ طولها حوالي 11 مترًا و عرضها ما يقارب 3 أمتار وارتفاعها حوالي 1.9 مترًا⁽¹⁾ ويمكنها أن تستوعب حمولة تتراوح ما بين 31 و 68 طنًا⁽²⁾، ويتراوح عدد المجدفين فيها ما بين ستة عشر إلى ثلاثين مجدافًا على كلا جانبي السفينة⁽³⁾، ومن غير المستبعد أن تكون هذه الأبعاد المذكورة وكذلك عدد المجدفين غير ثابت لأن هذا يخضع لاحتياجات الأساطيل، وخاصة إذا عرفنا أن استخدامات الليبورا متعددة كنقل الجنود وإمدادهم بالمؤن⁽⁴⁾، ومهام الاستكشاف والأغراض التجارية والمواصلات⁽⁵⁾.

وقد دخل على سفينة الليبورا العديد من التغييرات من أجل زيادة سرعتها و تسهيل حركتها أثناء المناورة في المعارك، حيث قام الرومان بتكبير حجمها ومضاعفة عدد المجدفين على متنها⁽⁶⁾، بالإضافة إلى هذا أدخل عليها تعديل جديد خلال العصور الوسطى عثر عليه مرسوم في مخطوط مجهول المؤلف، تَمَثَّلَ في الاستغناء عن القوة البشرية في عملية التجديف وتعويضها بثلاث دواليب على كل جانب من جوانب السفينة تقوم ثلاثة أزواج من الثيران بتدويرها، واعتبر هذا ابتكارًا مهمًا في الصناعات البحرية بالرغم من انتشاره المحدود حتى عصر النهضة⁽⁷⁾.

و فيما يخص هذا التعديل يقول ج. نيدهام (J. Needham) أن فكرة الدواليب التي تجرها الثيران مستوحاة من فكرة طاحونة المياه، و يضيف أن ليبورا الدواليب ما هي إلا مخطط على الورق فقط⁽⁸⁾، ولكن من الممكن أن يكون وجودها حقيقة حيث تم استخدام

(1) - Pitassi, M., 2011, *Roman Warships*, Boydell Press, woodbridge, p. 106, 109.

(2) - Patai, R., 1999, p. 42.

(3) - Pitassi, M., 2011, p. 106.

(4) - Innocenzi, P., 2018, *The Innovators Behind Leonardo: The True Story of the Scientific and Technological Renaissance*, Springer, New York, p. 120.

(5) - Pitassi, M., 2011, p. 106.

(6) - Pitassi, M., 2011, p. 109.

(7) - Innocenzi, P., 2018, p. 120.

(8) - Needham, J., Ronan, C. A., 1978, «The Shorter Science and Civilisation», In: *China*, Vol. 5, CUP, Cambridge, p. 319.

هذا النوع من السفن على نطاق جغرافي محدود و في مجالات بعينها كالنقل و يستبعد أن تكون قد استعملت في المعارك البحرية.

وكان أول استخدام لليبورن من طرف الرومان خلال معركة أكتيوم البحرية⁽¹⁾ بين جيوش غايوس أوكتافوس وماركوس أنطونيوس سنة 31 ق.م⁽²⁾، وفي هذا الصدد يذكر لوكان أنها كانت من السفن التي لعبت دورا فعالا في ترجيح كفة الانتصار لصالح أسطول غايوس أوكتافوس⁽³⁾، ولكن المثير للانتباه أن سيلبوس إتاليكوس يشير إلى ليبورنا استخدمها الرومان خلال الحرب البونيقية الثانية ويضرب بها المثل في الخفة والسرعة⁽⁴⁾، وهذا يتنافى مع ما ذكر آنفا ويثبت إلى حد ما وجود الليبورنا في الأسطول الروماني منذ القرن الثالث قبل الميلاد، إلا أن انتشار استخدامها وفعاليتها لم يظهر إلا مع معركة أكتيوم والمراحل التي تلتها لدرجة أنها أضحت السفينة الأكثر استعمالا في الإمبراطورية الرومانية وأصبح اسم ليبورنا يطلق على أي سفينة حتى وإن لم تكن ليبورنا، ويبرز هذا بوضوح في كتابات فيجاس التي تعود إلى القرن الخامس الميلادي⁽⁵⁾.

وفي نفس السياق تؤكد الدلائل الأثرية على استخدام الليبورنا في الأساطيل الرومانية، حيث تم نحتها على قطعة من الحجارة مؤرخة بالقرن الأول قبل الميلاد محفوظة في متحف مدينة أكويليا (Aquilaia) الإيطالية⁽⁶⁾، وصورت على ميداليتين واحدة تعود إلى فترة حكم الإمبراطور كلوديوس والثانية إلى فترة حكم الإمبراطور دوميتيان

(1) - Rich, A., 1859, *Dictionnaire des antiquités Romaines et Grecques, accompagné de 2000 gravures d'après l'antique représentant tous les objets de divers usages d'art et d'industrie des Grecs et des Romains*, trad. Chérueil, M., Firmin Didot frères, fils et Company, Paris, p. 363.

(2) - Torr, C., 1895, *Ancient ships*, CUP, Cambridge, p. 16.

(3) - Lucain, *La Pharsale*, III, 530, trad. Durant, M., Garnier, Paris, 1865.

(4) - Silius Italicus, *Les Guerres Puniqes*, XIII, 240, trad. Corpet, M., Dubois, M., Panckoucke, C. L. F., Paris, 1836.

(5) - Vegece, *De l'art militaire*, V, 2, trad. Develay, V., librairie militaire maritime et polytechnique, Paris, 1859.

(6) - D'Amato, R., 2015, p. 12.

"Domitianus" (81-96 م)⁽¹⁾، بالإضافة إلى نحتها على عمود تراجان الذي يؤرخ له بالقرن الثالث الميلادي⁽²⁾

وفي ذات الصدد وردت تسمية الليبورا في العديد من النقوش اللاتينية المكرسة للعاملين في العسكرية البحرية الرومانية نذكر منها الليبورا نيريدي (*Nereide*)⁽³⁾ نسبة إلى إحدى حوريات البحر عند الرومان و الليبورا نيلي (*Nili*)⁽⁴⁾ نسبة إلى نهر النيل، وليبورا ديانا (*Deana*) نسبة إلى الهة الغابة والصيد عند الرومان⁽⁵⁾ وليبورا إسكولابيوس (*Aesculapius*) نسبة إلى إله الطب والشفاء الروماني⁽⁶⁾.

2.1 - التريميوليا (*Trihemiolia*):

التريميوليا سفينة حربية خفيفة تم تطويرها من خلال السفينة المسماة إيميوليا⁽⁷⁾ (*Hemiolia*)⁽⁸⁾، وقد تم ابتكار هذا النوع من السفن من طرف مهندسي السفن في رودس حوالي نهاية القرن الرابع قبل الميلاد بهدف مواجهة سفن القرصنة التي كانت تهدد أسطولها التجاري⁽⁹⁾، وهي تتكون من صفيين ونصف من المجاذيف في ثلاث طوابق،

(1) - Guhl, E., Koner, W., 1884, *La vie antique, manuel d'archéologie grecque et romaine, d'après les textes et les monuments figurés*, trad. Trawinski, F., p. 1, Rothschild, J., Paris, p. 363.

(2) - Froehner, W., 1865, *La colonne trajane*, Les Glosées impériaux, Paris, p. 124.

(3) - CIL, X, 3469, 3464.

(4) - CIL, VIII, 21025.

(5) - CIL, VI, 3149; Desportes, J. A., et autres, 1851, *Un million de faits: Aide-mémoire universel des Sciences, des Arts et des Lettres*, Garnier frères, Paris, p. 1438.

(6) - CIL, X, 3651; Bercot, D. W., 2014, *Dictionary of Early Christian Beliefs: A Reference Guide to More Than 700 Topics Discussed by the Early Church Fathers*, Hendrickson, USA, p. 18.

(7) - إيميوليا: نوع من السفن بصف ونصف من المجاذيف شاع استخدامه من طرف القرصنة

لخفته وسرعته. Meijer, F., 2014, *A History of Seafaring in the Classical World*, Helm, C., London, p. 142.

ومجموع مجدفيها 54 مجدفا بمعدل 28 مجدف لكل جانب. Nelson, R., 1973, *Warfleets of Antiquity*, Wargames Research Group Ltd, Uk, p. 25.

(8) - Pitassi, M., 2010, p. 29.

(9) - Ridgway, B. S., 2000, «The Sperlonga Sculptures: The Current State of Research», In: *From Pergamon to Sperlonga: Sculpture and Context*, University of California Press, California, p. 84.

بحيث كان أعلاها غير مكتمل يمثل نصف صف من المجذفين، الذين بلغ عددهم 120 مجدفا موزعين بالتساوي على كلا جانبي السفينة⁽¹⁾.

لعبت التريميموليا دورا فعالا في معركة خيوس سنة 201 ق.م بين أسطول فيليب الخامس (*Philippus V*) ملك مقدونيا ما بين (179-221 ق.م) والأسطول المشترك بين رودس ومملكة برجاموم⁽²⁾ (*regnum Pergami*)، حيث كانت السفينة المحورية في عمليات المراقبة والإنقاذ وجذب سفن العدو للقتال⁽³⁾، ولعل هذا راجع إلى خفتها وسرعتها في المناورة، واحتلت مرتبة هامة بين سفن أسطول بطليموس الثاني فيلادلفوس "*Ptolemaios II Philadelphos*" الذي حكم مصر ما بين (246-283 ق.م) ما دفع ر. غاردينر (*R. Gardiner*) وج. موريس (*J. Morrison*) يشككان في ابتكار التريميموليا ويرجحان اختراعها من قبل المصريين⁽⁴⁾، ولكن هذا الاحتمال يبقى نسبيا ما دامت الأدلة غير كافية لإثباته.

ومن الدلائل التي تشير إلى اعتماد التريميموليا في العسكرية البحرية الرومانية مجموعة من النقوش التي ورد فيها اسم هذه السفينة، عثر عليها في رودس تعود إلى فترة الأباطرة الفلافيين (69-96 م)⁽⁵⁾، وكذا فسيفساء قصر باربيريني (*Barberini*) في روما التي تصور تريميموليا ومجموعة من مشاة البحرية المسلحين⁽⁶⁾.

(1) - D'Amato, R., 2015, p. 14.

(2) - مملكة برجاموم: هي إحدى دول المدينة في آسيا الصغرى خلال الفترة الهلنستية، عمرت 149 سنة (282-133 ق.م) حكمت خلالها من طرف ستة ملوك حتى خضعت مباشرة إلى روما. الماجدي، خ.، 2017، *الفن الإغريقي*، دار الرافدين ط.1، بيروت، ص. 297 - 298. ومن الجدير بالذكر الإشارة إلى أن مملكة برجاموم لم تخضع للرومان بالقوة لأنها كانت من أهم حلفائهم حتى زوالها بوفاة آخر ملوكها.

(3) - McManamon, J. M., 2021, "*Neither Letters nor Swimming*": *The Rebirth of Swimming and Free-diving*, Brill, Leiden, p. 111.

(4) - Gardiner, R., Morrison, J., 1995, *The Age of the Galley: Mediterranean Oared Vessels Since Pre-Classical Times*, Chartwell Books, New York, p. 75.

(5) - Reddé, M., 1986, p. 104.

(6) - D'Amato, R., 2015, p. 12

3.1 - السفن الثلاثية (triremes):

يشير ج. جورج (J. L. George) أن تطوير السفينة ثنائية الصفوف من المجدفين أدى إلى ابتكار السفينة الثلاثية، وذلك بإحداث تغيير على الهيكل بإضافة صف ثالث من المجدفين⁽¹⁾ (ينظر الملحق 10، ص 264)، حيث يجلس في الصفين السفليين "تلاميا" (Thalamia) 27 مجدفاً من كل جانب، و في الصفين الأوسطين "زيجيتاي" (Zygitai) كذلك 27 مجدفاً أما في الصفين العلويين "ترانيتاي" (Thranitai) يجلس 31 مجدفاً على كل جانب ليصبح المجموع 170 مجدفاً⁽²⁾.

ويذكر ثيوكلديد أن الكورنثيون (Corinthiis) من بلاد الإغريق هم أول من صنعوا هذا النوع من السفن⁽³⁾، في حين يذهب ج. روجي (J. Rougé) بالقول أن الفينيقيين هم السباقون في هذا الإنجاز مع نهاية القرن السابع قبل الميلاد⁽⁴⁾، في المقابل يؤرخ له ل. كاسون (L. Casson) بالنصف الثاني من القرن السادس قبل الميلاد⁽⁵⁾.

والثلاثية نوعان المفتوحة "أفراكت" التي يمكن رؤية الصف العلوي من مجدفيها، والمغلقة "كتافراكتوس" (Cataphractus) والتي تكون فيها صفوف التجديف الثلاث محمية بسطح السفينة⁽⁶⁾، ويقدر م. ريدي (M. Reddé) طولها بحوالي 35 م و عرضها بـ 4.90 م و ارتفاعها بحوالي 2.40 م⁽⁷⁾، وقد تختلف هذه الأبعاد من سفينة إلى أخرى حسب الاحتياجات التي تفرضها مجالات استخدامها، ولعل أهم تجسيد للسفينة الثلاثية هو صناعة نموذج لها سمي بأوليمبياس (Olympias) من طرف فريق عمل تابع للبحرية

(1) - George, J. L., 1998, *History of Warships From Ancient Times to the Twenty-First Century*, Naval Inst Pr, Annapolis, p. 15-16.

(2) - Chatterton, E. K., 1913, *Ships & Ways of Other Days*, Sidgwick & Jackson, London, p. 40.

(3) - Thucydide, *Histoire de la Guerre du Péloponnèse*, I, 13, trad. Zevort, charpentier, Ch., Paris, 1883.

(4) - Rougé, J., 1975, p. 94.

(5) - Casson, L., 1964, *Illustrated History of Ships and Boats*, Doubleday, New York, p. 32.

(6) - Gartault, A., 1881, *La trière athénienne: étude d'archéologie navale*, Thorin, E., Paris, p. 22.

(7) - Reddé, M., 1986, p. 111.

اليونانية من أجل اختبار هذه السفينة على أرض الواقع⁽¹⁾، وكان طولها 36.8 م وعرضها 5.4 م وارتفاعها 3.6 م⁽²⁾، وهذا دليل على الاختلاف في الأبعاد من ثلاثية إلى أخرى.

وقد كانت الثلاثية الرومانية تشبه إلى حد ما مثلتها الإغريقية⁽³⁾، ولعل اعتمادها في العسكرية البحرية الرومانية بدأ حوالي القرن الرابع قبل الميلاد مع العشرين سفينة التي كانت تحت سلطة دومفير البحرية اللذين تطرقنا إليهما في الفصل السابق، وما يمكن أن يدعم هذا التخمين ما جاء به ش. أنتون (Ch. Anthon) الذي يذكر أن السفن التي استخدمها الرومان قبل اندلاع الحرب البونيقية الأولى كانت من نوع الثلاثية التي كانت شائعة بين الإغريق الذين استوطنوا شبه الجزيرة الإيطالية⁽⁴⁾، أما استخدامها الفعلي ضمن الأسطول الروماني بناء على ما أورده بوليب فقد كان مع بداية الحرب البونيقية الأولى عندما جهز الرومان عشرون سفينة ثلاثية وأنواع أخرى من السفن سنأتي على ذكرها لاحقا لمواجهة الأسطول القرطاجي⁽⁵⁾، ووجدت كذلك ضمن تشكيل الأسطول الروماني خلال الحروب البونيقية الثانية⁽⁶⁾ وبقيت حسب ما ورد في العديد من المصادر⁽⁷⁾ قيد الاستعمال حتى نهاية الفترة الجمهورية وخلال الفترة الإمبراطورية⁽⁸⁾.

وبالنسبة للمخلفات الأثرية التي تبرز الثلاثية الرومانية، يمكن الاستشهاد برسم لمجموعة من الثلاثيات على إناء خزفي عثر عليه في مدينة كاليبس (Cales) " في جنوب غرب فرنسا حاليا" يعود إلى حوالي القرن الثالث قبل الميلاد⁽⁹⁾، ونحت بارز

(1) - Gardiner, R., Morrison, J., 1995, p. 49.

(2) - Paine, P. L., 2000, *Warships of the World to 1900*, Mifflin, H., Company, Boston, p. 124.

(3) - Tarn, W.W., 1913, «The Roman Navy», In: *A companion to latin studies*, CUP, Cambridge, p. 494.

(4) - Anthon, Ch., 1851, p. 265.

(5) - Polybe, I, 20.

(6) - Tite-Live, XXVI, 39, 4; XXX, 25, 4.

(7) - Appien, *Gurrees Civiles*, II, 56; Dion Cassius, XLVIII, 17; Végèce, V, 7.

(8) - Suétone, *Vie Tibère*, 72, 1; *Vie Claude*, 21, 14.

(9) - D'Amato, R., 2015, p. 10.

لثلاثية عثر عليه في مدينة أوستيا يعود إلى النصف الثاني من القرن الأول قبل الميلاد⁽¹⁾، بالإضافة إلى نحتها على عمود تراجان الذي يؤرخ له بالقرن الثالث الميلادي⁽²⁾.

وفي نفس السياق وردت الثلاثية في الكثير من النقوش اللاتينية بالصيغة المختصرة التي مثلها الرقم ثلاثة اللاتيني (III)⁽³⁾، وجاءت على ذكر العديد من الأسماء التي أطلقت على هذا النوع من السفن كالثلاثية أبولو (*Apollo*) نسبة إلى إله النبوءة والحقيقة والشعر والموسيقى⁽⁴⁾ والثلاثية تريوفوس (*Triumphus*) بمعنى الانتصار⁽⁵⁾، والثلاثية تيقريس (*Tigris*) نسبة إلى نهر الدجلة⁽⁶⁾ و الثلاثية فيستا (*Vesta*)⁽⁷⁾ نسبة لإلهة الموقد الرومانية.

2- السفن الحربية الثقيلة:

1.2- الرباعية (*Quadrirēmis*):

مثلت الرباعية نموذج السفينة الحربية التي جاء ابتكارها بعد الثلاثية، ليس من أجل أن تكون أسرع منها بل للتقليل من احتمالات غرقها أثناء المعارك البحرية وتكون أكثر اتساعاً لاستيعاب أكبر عدد من جنود البحرية⁽⁸⁾، وقد تكونت الرباعية من أربعة صفوف أفقية من المجاديف⁽⁹⁾ ولهذا السبب سميت بهذا الاسم، ولكن لم يكن مبدأً وضعية المجذفين فيها قائم على تصميم أربعة طوابق بل على العكس تماماً، فإما كانت تتكون

(1) - Casson, L., 1971, p. XXIII.

(2) - Froehner, W., 1865, p. 125.

(3) - CIL, VI, 3139; X, 3460, 3564, 3377.

(4) - CIL, VI, 3139; X, 3383, 3471; Nardo, D., 2009, *Greek and Roman Mythology*, Greenhaven press, New York, p. 75.

(5) - CIL, X, 3555, 3629, 3645.

(6) - CIL, X, 3393, 3400, 33443, 8210; XI, 3737.

(7) - CIL, VI, 3097; X 3483, 3572, 3585.

(8) - Billows, R., 2019, «The Naval Battle of Salamis and Cyprus in the diadoch era», In: *Salamis of Cyprus: History and Archaeology from the Earliest Times to Late Antiquity, Conference in Nicosia, 21-23 May 2015*, Waxmann, New York, p. 465.

(9) - Lindsay, W. S., 1872, «Ancient galleys and their propulsion», In: *Nautical Magazine*, Vol. 41, Simpkin & C., London, p. 184.

من ثلاث طوابق بحيث يجلس في العلوي منها اثنين من المجدفين يستعملون مجدافا واحد على كل جانب ويجلس في كل من الطابق الأوسط و السفلي مجدف واحد، أو كانت تتكون من طابقين فيجلس في كل واحد منهما مجدفين يشتركان في استخدام مجداف بينهما، وفي حالة ما إذا تضمنت طابقا واحدا فيجلس في كل جانب من جوانب السفينة أربعة مجدفين يشتركون في مجداف واحد⁽¹⁾، (ينظر الملحق 11، ص264) ومن خلال هذا يتضح أنه مهما اختلفت طريقة بناء هيكل الرباعية إلا أن الأساس هو جلوس أربعة مجدفين في كل جانب منها.

ويحدد و. سميث أبعاد الكوادريم بطول قدره بحوالي 48 م وعرضها بحوالي 6.5 م وارتفاعها بحوالي 7 م تتسع لـ 240 مجدفا⁽²⁾، موزعين كما ذكرنا أعلاه على ثلاثين مجموعة من أربعة مجدفين على كل جانب، ومما لاشك أن هذه الأبعاد اختلفت حسب عدد المجدفين ووضعية جلوسهم، فإذا كان الأربعة منهم يستخدمون مجدافا واحدا زاد العرض وربما قل الارتفاع وعلى العكس من ذلك إذا كانت بطابقين أو ثلاثة.

وفيما يخص تاريخ ظهور الرباعية كوحدة في الأساطيل الحربية، فمن المرجح أن يكون ذلك حوالي القرن الرابع قبل الميلاد، على اعتبار أن بليون الكبير يذكر أن أرسطو الذي عاش ما بين (322-384 ق.م) ينسب ابتكار السفينة الرباعية إلى القرطاجين⁽³⁾، ومن دون شك انتقلت بعد ذلك إلى القوى البحرية في العالم المتوسطي آنذاك.

وفي هذا السياق يذكر أرسطو أن الرباعية كانت ضمن الأسطول الحربي الأثيني⁽⁴⁾، بالإضافة إلى هذا كانت إحدى قطع أسطول سيراكوز خلال حكم ديونيسيوس الثاني "Dionysius II" (343-397 ق.م) ومن بين وحدات أسطول الإسكندر الكبير

(1) - Foley, V., Soedel, W., 1981, «Antiche navi da guerra a remi», In: *Le Scienze*, Vol. 26, n° 154, italiana di Scientific American, Roma, p. 109.

(2) - Smith, W., & others, 1891, *A Dictionary of Greek and Roman Antiquities*, Vol. 2, Murray, J., London, p. 221.

(3) - Pline l'Ancien, VII, 56.

(4) - Aristote, *La Constitution d'Athènes*, 46, 1, trad. Haussoullier, B., Bouillon, E, Paris.

ضمن مساهمة حلفائه الفينيقيين خلال حصاره لمدينة صور⁽¹⁾، ويشير ديدوريوس الصقلي أن أسطول ديميتريوس الحربي تكون هو الآخر من السفن الرباعية⁽²⁾، ويذكر بوليبي أنها كذلك من السفن التي استخدمها الروديان في حروبهم البحرية⁽³⁾.

وفي ذات الصدد توفر الشواهد الأدبية أدلة عن اعتماد السفن الرباعية في الأسطول الروماني، وتعد إشارة بوليبي أقدمها، حيث يذكر أن الرومان أثناء حصارهم ليليبايوم خلال فترة الحرب البونيقية الأولى تمكنوا من احتجاز سفينة رباعية قرطاجية واستخدموها في مراقبة وعرقلة تحركات القرطاجيين الهادفة لفك الحصار⁽⁴⁾، ومن جهته يحدثنا سيسيرون عن الرباعية سنتوريبينا (*Centuripina*) التي كان يقودها كليومينيس (*Cleomenes*) قائد إحدى وحدات الأسطول الذي كان تحت تصرف حاكم صقلية غايوس فيريس (*Gaius Verres*)، حيث يقول أنها ذات سرعة فائقة وكانت تبدو كمدينة بين باقي السفن الأخرى⁽⁵⁾، ويذكر لوكان أن أسطول يوليوس قيصر الذي كان يحاصر مدينة ماساليا حوالي 49 ق.م كان يتشكل من سفن ذات أربع صفوف من المجاذيف⁽⁶⁾.

وعلى غرار ما توفره الشواهد الأدبية تطرح الآثار المادية المختلفة معلومات فيها تأكيد على تكون الأساطيل الرومانية من السفن الرباعية، ويتضح ذلك من خلال تصويرها على أحد أوجه قطعة نقدية تعود إلى حوالي سنة 36 ق.م تنسب إلى سكستوس بومبيوس⁽⁷⁾، وكذلك تظهر في رسم محفور على جدار في ألبا فوسينز (*Alba Fucens*)⁽⁸⁾ يعود إلى حوالي نهاية القرن الأول قبل الميلاد وبداية القرن الأول

(1) - Gardiner, R., Morrison, J., 1995, p. 70-71.

(2) - Diodore de Sicile, XX, 93.

(3) - Polybe, XVI (frag), 7.

(4) - Polybe, I, 47.

(5) - Cicéron, *Contre Verrès*, VI, 34, trad. Thomas, E., Hachette et Cie, Paris, 1885.

(6) - Lucain, III, 530.

(7) - Casson, L., 1971, p. XXII.

(8) - ألبا فوسينز: مستعمرة لاتينية أسسها الرومان حوالي القرن الرابع قبل الميلاد بعد أن هزموا

الأيكوي (*Aequi*)، Liberatore, D., 2004, *Alba Fucens: studi di storia e di topografia*.

الميلادي⁽¹⁾، يخمن م. بيتاسي أنها تحتوي على 22 مجدافا على كل جانب بإجمالي 176 مجدفا⁽²⁾. بالإضافة إلى هذين الدليلين يرجح ل. كاسون أن النحت البارز في مدينة براينستي (*Præneste*) الواقعة جنوب شرق روما هو كذلك لسفينة رباعية⁽³⁾، كما صورتها رسومات بومبي التي تعود إلى حوالي القرن الأول الميلادي⁽⁴⁾.

وفي نفس السياق جاء ذكر السفينة الرباعية في الكثير من النقوش اللاتينية، كتبت فيها بالصيغة (*QVADRIERI*)⁽⁵⁾ وأحيانا بصيغة رقم أربعة اللاتيني (*IV*)⁽⁶⁾ أو (*IIII*)⁽⁷⁾، وسميت بالعديد من الأسماء كالرباعية بادوس (*Padus*) نسبة إلى نهر البو في إيطاليا⁽⁸⁾ والرباعية ليبيرتاس (*Libertas*)⁽⁹⁾ تجسيدا لمعنى الحرية، والرباعية فورتونا (*Fortuna*) نسبة لإلهة الحظ عند الرومان⁽¹⁰⁾، والرباعية دايكوس (*Dacicus*) نسبة للقب الشرفي الذي ناله الإمبراطور تراجان بعد انتصاره على الداكيين سكان مقاطعة داكيا (*Dacia*)⁽¹¹⁾ التي تشمل أراضيها مجموعة من بلدان أوروبا الشرقية حاليا.

2.2 - الخماسية (*Quinquereme*):

على غرار ابتكار الرباعية في نهاية القرن الخامس قبل الميلاد، أفرز التطور

Edipuglia, Bari, p. 9. حاليا هي منطقة أثرية تقع شرق روما على مسافة 77 كلم في مقاطعة أويلا

Gregorio, L., 2010, *Bradt Abruzzo*, The Globbe Pequot press, USA, p. 123. (*Aquila*)

(1) - Ermeti, A. L., 1965, *L'Agorà di Cirene: IL Monumento navale*, L'erma di bretschneder, Roma, p. 59.

(2) - Pitassi, M., 2011, p. 105.

(3) - Casson, L., 1971, p. XXIII.

(4) - Avilia, F., Jacobelli, L., 1989, «Le naumachie nelle pitture pompeiane», In: *Rivista di studi pompeiani*, Vol. 3, L'Erma di Bretschneider, Roma, p. 132-133.

(5) - CIL, VI, 1063, 1064; XVI, 60.

(6) - CIL, VI, 3142.

(7) - CIL, VI, 3158; X, 3404.

(8) - CIL, V, 541, XI, 70, 99, 110; Grégoire, L., 1874, *Géographie universelle; physique, politique et économique, etc*, Garnier frères, Paris, p. 51.

(9) - CIL, X, 3598.

(10) - CIL, III, 3165, VI, 3126, 3127, X, 3465, XI 47, 63; Janssens, Y. F., Mètry, E., 2003, *La fortune thème, représentation, discours*, Droz, Genève, p. 17.

(11) - CIL, X, 3426, 3439, 3480, 3482, 3490, 3569, 3647; Keppie, L., 1991, *Understanding Roman Inscriptions*, Johns Hopkins University Press, Baltimore, p. 44.

المستمر لصناعة السفن الحربية نوعا جديدا خلال القرن الرابع قبل الميلاد، تمثل في السفينة الخماسية التي تتكون من خمسة صفوف من المجدفين وثلاث طوابق⁽¹⁾، حيث يجلس في كل جانب من جوانبها في الطابق العلوي والأوسط مجدفين يشتركان في مجداف واحد ويجلس في الطابق السفلي مجدف واحد يستخدم هو الآخر مجدافا بمفرده⁽²⁾(ينظر الملحق 12، ص 265)

أما بالنسبة لأبعاد السفينة الخماسية فلا تقدم المصادر الأدبية الكلاسيكية أي معلومات عنها، باستثناء إشارة بوليب حول عدد المجدفين والذي قدره بثلاثمائة مجدف⁽³⁾، أي بمعدل 150 مجدف لكل جانب موزعين على 30 مجموعة من خمسة مجدفين. وفي هذا الصدد يقترح م. بيتاسي طول السفينة الخماسية بحوالي 50 مترا⁽⁴⁾، ويقدر و. سميث طول الخماسية بـ 51 متر وعرضها وارتفاعها بـ 8 أمتار⁽⁵⁾، وفي نفس السياق يقدر ر. كانيا طول خماسية بـ 61 متر وعرضها بـ 10 أمتار⁽⁶⁾.

يدل هذا الاختلاف على عدم وجود أبعاد ثابتة للسفينة الخماسية والتي قد يتحكم فيها عدد المجدفين ووضعيات جلوسهم، أو عوامل تقنية تتعلق بالمواد الأولية للبناء، وهذا لا يقتصر على الخماسية فحسب بل يشمل جميع أنواع السفن التي تختلف أبعادها من سفينة إلى أخرى من نفس النوع.

وفيما يخص تاريخ ظهور السفينة الخماسية فيحدده الكثير من الباحثين بحوالي سنة 399 ق.م⁽⁷⁾، وهذا بالاستناد إلى نص ديودور الصقلي وهو يتحدث عن أحداث هذه السنة، حيث يذكر أن تصميم السفينة الخماسية بدأ في سيراكوزا بإيعاز من حاكمها

(1) - Lindsay, W. S., 1872, p.184.

(2) - Casson, L., 1971, p. 101.

(3) - Polybe, I, 26.

(4) - Pitassi, M., 2011, p. 105.

(5) - Smith, W., & others, 1891, p. 221.

(6) - Cagnat, R., 1913, *L'armée romaine d'Afrique et l'occupation militaire de l'Afrique sous les empereurs*, Imprimerie nationale, Paris, note, 4, p. 283.

(7) - De la Gravière, E. J., 1879, «La marine de Syracuse», In: *Revue des deux mondes*, Vol. 35, Bureau de la Revue des deux mondes, Paris, p. 861; Foley, V., Soedel, W., 1981, p. 105; Pitassi, M., 2011, p. 95.

ديونيسيوس الأول "Dionysius I" (366-430 ق.م) في إطار حروبه ضد قرطاجة التي كانت تنافسه النفوذ على صقلية⁽¹⁾، ويذهب بلين الكبير بالقول أن صناع السفن من جزيرة سلاميس هم أول من قاموا بصناعة الخماسية⁽²⁾، والتي تم استخدامها لاحقاً من قبل دول المدن اليونانية والممالك الهيلنستية وقرطاجة ثم روما⁽³⁾.

وقد استعمالها الرومان لأول مرة خلال الحرب البونيقية الأولى، حيث يذكر بوليبي أنهم قاموا ببنائها وفق نموذج خماسية قرطاجية وقعت في أيدهم بعد ارتطامها بالساحل عند عبورهم مضيق ميسينا كما ذكر في الفصل السابق.

وخلال معركة ميلاي البحرية سنة 260 ق.م استخدم الرومان 100 سفينة خماسية⁽⁴⁾، وفي معركة إكونوموس (Economus) سنة 256 ق.م 330 خماسية⁽⁵⁾ وهو عدد كبير جداً لا يمكن التسليم به، لأنه من غير الممكن استخدام نوع واحد من السفن في معركة حربية فلا بد من وجود سفن الاستطلاع والثلاثية التي تميزت بسرعتها في المناورة، بالإضافة إلى سفن الشحن التي ذكرها نفس المؤرخ خلال هذه المعركة⁽⁶⁾، لذلك قد يكون عدد السفن الخماسية الرومانية في هذه المعركة حوالي 200 سفينة، وما يؤكد هذا هو ما جاء به بوليبي نفسه حيث يقول أن الرومان كانوا قادرين على توفير مائتين خماسية يتحمل تكاليفها المواطنون الأثرياء ويتم تعويضهم بعد نهاية الحرب⁽⁷⁾.

يبدو من خلال هذا أن الخماسية كانت السفينة الأساسية خلال الحرب البونيقية الأولى، ولعل هذا راجع إلى تصميم هيكلها الذي يقاوم شدة الاصطدام ويستوعب أكبر قدر من المشاة البحرية ومعدات القتال الضخمة.

(1) - Diodore de Sicile, XIV, 44.

(2) - Pline l'Ancien, VII, 56.

(3) - Chrissanthos, S. G., 2008, *Warfare in the Ancient World: From the Bronze Age to the Fall of Rome*, Greenwood, Westport, p. 45.

(4) - Polybe, I, 20.

(5) - Polybe, I, 25.

(6) - Polybe, I, 26.

(7) - Polybe, I, 59.

وقد استمر استخدام الخماسية بعد الحرب البونيقية الأولى، ففي خضم أحداث الحرب البونيقية الثانية يذكر أبيان أنه بمجرد سماع القنصل بوبليوس كورنيليوس سكيبيو (*Publius Cornelius Scipio*) وهو في إسبانيا عبور هنيبال جبال الألب إلى إيطاليا عاد مع جزء كبير من جيشه على متن سفن خماسية إلى روما⁽¹⁾، وفي حروب روما في الحوض الشرقي للمتوسط كانت الخماسية ضمن وحدات الأسطول الروماني خلال الحروب المقدونية (168-215 ق.م)⁽²⁾، وبدأت حملة الحرب البونيقية الثالثة ضد قرطاجة بـ 50 خماسية قادها القنصل لوكيوس ماركوس سينسورينوس (*Lucius Marcius Censorinus*)⁽³⁾، ويؤكد فيجاس استعمالها مع نهاية القرن الأول قبل الميلاد⁽⁴⁾. هذا وقد صورتها رسومات بومبي التي تعود إلى حوالي القرن الأول الميلادي⁽⁵⁾، وجاءت في نقش يعود إلى القرنين الثاني أو الثالث الميلاديين⁽⁶⁾، وبقيت ضمن سفن الأساطيل الرومانية حتى القرن الخامس الميلادي⁽⁷⁾ ولكن دون أن تكون هي سفينة المحور بعدما أصبحت الليبورن هي الوحدة الأساسية في تشكيل الأساطيل الرومانية.

ومن الجدير بالذكر الإشارة إلى أن النقوش اللاتينية تقدم جملة من الأسماء التي أطلقت على السفن الخماسية الرومانية كأغسطس (*Augustus*) الذي ورد في نقشين منها⁽⁸⁾، ومن دون شك عبر هذا الإسم عن لقب غايوس أوكتافيوس الذي يعنى المهيب⁽⁹⁾ ثم تلقب به العديد من الأباطرة الرومان من بعده، وورد في أربعة عشر نقشا

(1) - Appien, *Les guerres Ibérique*, 14.

(2) - Tite-Live, XLII, 27, 7.

(3) - Tucker, S. C., 2011, *Battles that Changed History: An Encyclopedia of World Conflict*, ABC-CLIO, California, p. 65.

(4) - Végèce, V, 7.

(5) - Avilia, F., Jacobelli, L., 1989, p. 147.

(6) - CIL., XI, 58; D'Amato, R., 2016, p. 26.

(7) - Végèce, V, 7.

(8) - CIL., XI, 58, 343.

(9) - الناصري، س. أ. ع.، 1991، تاريخ الإمبراطورية الرومانية السياسي والحضاري، دار النهضة العربية، ط.2، القاهرة، ص. 28.

باسم فيكتوريا إلهة الحرب والنصر والسلام⁽¹⁾، وفي جميع الحالات تم التعبير عن لفظ (Quinquereme) واختصاره برقم (V) اللاتيني.

3.2 - السداسية (hexaremis):

انتقل صناع السفن في سيراكوزا من ابتكار الخماسية إلى تصميم السفينة السداسية⁽²⁾، ومن دون شك جاءت نتيجة حركة التسليح الذي قام بها ديونيسيوس الأول خلال القرن الرابع قبل الميلاد لمواجهة المد القرطاجي في صقلية كما ذكر أنفا، وقد ورث عنه ابنه ديونيسيوس الثاني أسطولاً يتكون مما لا يقل عن أربع مائة سفينة بها خمسة وستة صفوف من المجاديف وكانت أحواض السفن في سيراكوزا تحتوي على مواد لبناء خمسمائة سفينة أخرى⁽³⁾.

وتتكون السفينة السداسية من ستة صفوف من المجاديف⁽⁴⁾، حيث يقترح ل. كاسون بأنها إما تكون بطابق واحد يشترك فيه ستة مجذفين في مجذاف واحد على كل جانب، أو بطابقين يجلس أربعة مجذفين في الطابق العلوي يشتركون في مجذاف واحد وفي الطابق السفلي يجلس اثنين من المجذفين، أو يجلس ثلاثة مجذفين في كل من الطابقين⁽⁵⁾، وفي حالة ثلاثة طوابق يجلس مجذفين في كل طابق يشتركان في مجذاف واحد (ينظر الملحق 13، ص 265).

ولا تقدم الدراسة القديمة ولا الحديثة معلومات دقيقة عن أبعاد السداسية، سوى كونها سفينة تمتاز بالارتفاع والاتساع مقارنة بالثلاثية والرباعية والخماسية، بطاقة استيعاب تقدر بـ 500 فرد منها 360 مجدف بمعدل 180 على كل جانب⁽⁶⁾، ويقترح ر.

(1) - CIL., X, 3404, 3410, 3455, 3463, 3523, 3539, 3568, 3580, 3606, 3637; CIL., XI, 50, 54, 77, 112; Preller, L., 1866, *Les dieux de l'ancienne Rome mythologie romaine*, trad. Dietz, M. L., Didier et Cie, Paris, p. 408.

(2) - Plin l'Ancien, VII, 56.

(3) - Elien, *Histoires diverses*, VI, 12, trad. Dacier, M., Delalain, Paris, 1827.

(4) - Rich, A., 1859, p. 318.

(5) - Casson, L., 1971, p. 107.

(6) - Gardiner, R., Morrison, J., 1995, p. 70.

داماتو بأن يكون طول السداسية 57 متر وعرضها 10.5 متر⁽¹⁾، ولكن هذه الأبعاد يمكن أن تمثل نموذج من هذه السفينة فقد يكون هناك عينات بأحجام تفوق هذه الأبعاد المذكورة وخاصة أنها تتسع لهذا العدد الكبير من الأفراد والمعدات الحربية الثقيلة.

ولم يبق استخدام السداسية حكرا على السيراكوزيين بل عرفت انتشارا واسعا بين شعوب العالم المتوسطي، حيث جاء في رواية لتيت ليف أنها كانت من ضمن سفن أسطول أنطيوخوس الثالث "Antiochus III Magnus" (187-223 ق.م) سادس الملوك السلوقيين⁽²⁾، ويذكر ديودور الصقلي أن ديميتريوس هو الآخر اعتمد السداسية كوحدة في أسطوله⁽³⁾، ويشير فاليريوس ماكسيموس كذلك إلى استعمالها من قبل الفينيقيين⁽⁴⁾.

وفي نفس السياق نجد الرومان هم الآخرين قد تشكلت أساطيلهم الحربية من السفينة السداسية، وكان ذلك منذ الحرب البونيقية الأولى عندما قاد القنصلين ماركوس أتيليوس ريجولوس (Marcus Atilius Regulus) و لوكيوس مانليوس فولسو (Lucius Manlius Vulso) الأسطول الروماني من على سداسيتين في معركة إكنوموس⁽⁵⁾، ويذكر لوكان أن أسطول يوليوس قيصر الذي كان يحاصر مدينة ماساليا في 49 ق.م قاده ماركوس جونيوس بروتوس (Marcus Junius Brutus) كذلك وهو على ظهر سداسية⁽⁶⁾، وتجدر الإشارة أن بروتوس نفسه كان من بين الذين شاركوا فيما بعد في اغتيال يوليوس قيصر سنة 44 ق.م لسوء العلاقات بينهما.

وفي نفس السياق يذكر أبيان أن سكستوس بومبيوس كان يدير أسطوله من خلال سداسية في خضم صراعه مع غايوس أوكتافيوس⁽⁷⁾، ويؤكد الكثير من المؤرخين

(1) - D'Amato, R., 2016, p. 36.

(2) - Tite-Live, XXXVII, 23, 5.

(3) - Diodore de Sicile, XX, 50.

(4) - Valère Maxime, faits et paroles mémorables, I, 8, 11, trad. Frémion, C. A. F., C. L. F. Panckoucke, Paris, 1827.

(5) - Polybe, I, 26.

(6) - Lucain, III, 530.

(7) - Appien, Guerres civiles, V, 71, 73.

الكلاسكيين على استعمال السفن ذات الستة صفوف من المجاذيف في معركة أكتيوم⁽¹⁾، ولكن دون الإشارة إلى من كان يديرها لأنها كانت ومن دون شك تستخدم من قبل القادة على وجه الخصوص.

وبالنسبة للمخلفات المادية التي تجسد السفينة السداسية الرومانية فهي قليلة جدا مقارنة بالأنواع السابقة الذكر، تقتصر على خمسة نقوش لاتينية جاء التعبير فيها عن السداسيات برقم (VI) اللاتيني، وتحمل جميعها اسم أوبس (Ops) نسبة إلى إلهة خصوبة الأرض الرومانية⁽²⁾، اثنان منها وردا على شاهدا قبرين يؤرخ لهما بالقرن الثاني قبل الميلاد⁽³⁾.

4.2- السفن بأكثر من ستة صفوف من المجدفين:

هدفت تقنية الرفع من عدد المجدفين في تصميم السفن دون تجاوز ثلاثة طوابق إلى الزيادة في عرض السفينة بالدرجة الأولى، مما يسمح باستيعاب عدد كبير من رجال المشاة البحرية وتزويد السفينة بالمعدات الحربية الثقيلة، وهذا ما أدى إلى التغيير في تقنية المعارك البحرية بتحديد دور المهماز والتخلي تدريجيا عن مناورة الاصطدام التي لم يعد لها فعالية مع هذه السفن الضخمة والاعتماد على معدات الحرب الثقيلة⁽⁴⁾.

ولم تقتصر هذه السفن الثقيلة على الرباعية والخماسية والسداسية، بل تعدت ذلك إلى الأربعينية "تيساراكونتيريس"⁽⁵⁾ (Tessarakeres)، وأصبحت الأساطيل تتضمن

(1) - Plutarque, *Vie d'Antoine*, 64; Florus, IV, 11; Végèce, V, 7.

(2) - CIL., VI, 3163, 3170; CIL., X, 3560, 3611; CIL., XIV, 232; Baize, L., 1893, *Lexique latin-français: rédigé d'après le décret du 19 juin 1880 pour le baccalauréat*, Delagrave, Ch., Paris, p. 534.

(3) - CIL., X, 3560, 3611; D'Amato, R., 2016, p. 35.

(4) - Foley, V., Soedel, W., 1981, p. 108.

(5) - تيساراكونتيريس: هي سفينة بأربعين صف من المجدفين تمت صنعها في عهد بطليموس الرابع فيلوباتور "Ptolemaeus IV Philopator" (222-204 ق.م)، يبلغ طولها حوالي 126 م بطاقة استيعاب 3000 جندي و 4000 مجدف إلا أنها لم تكن عملية نظرا لحجم الكبير وبقيت فقط كسفينة رفيعة المستوى. Smil, V., 2018, *Energy and Civilization: A History*, MIT Press, London, p. 189.

السفن السباعية (*septiremis*) التي تتكون من سبعة صفوف من المجدفين، وقد تعرف عليها الرومان خلال الحرب البونيقية الأولى عندما استولوا على سباعية كان يقودها القرطاجي حنبعل وهي في الأصل السفينة الخاصة بالملك بيروس⁽¹⁾، ومن دون شك قاموا بتصميم نماذج منها كما فعلوا مع الخماسية، وما يؤكد ذلك ما أشار إليه فلوروس من أن أسطول أنطونيوس في معركة أكتيوم تكون من سفن من ستة إلى تسعة صفوف من المجدفين⁽²⁾.

وتكونت الأساطيل الرومانية كذلك من السفن الثمانية (*octera*) والتساعية (*nonera*) والعشارية (*decera*)⁽³⁾ والتي تفاوتت في عدد المجدفين بمعدل مجدف واحد في كل وحدة تجديف بين السفينة والأخرى وغالبا ما كانت من طابقين ولاتتعدى الثالث كما ذكر سابقا، وما يدل على اعتماد هذه الأنواع الثلاثة كوحدات ضمن الأساطيل الرومانية هو ما ذكره ديون كاسيوس عند حديثه عن أكتيوم، حيث يقول أنه على الرغم من أن أغلب سفن أسطول غايوس أوكتافيوس كانت من النوع الخفيف كالليبورنا والثلاثية كانت سفن أنطونيوس في الغالب من النوع الثقيل الذي يصل إلى عشرة صفوف من المجدفين⁽⁴⁾.

ومن الجدير بالذكر الإشارة إلى أن هذه الأنواع من السفن المتكونة من سبعة إلى عشرة صفوف من المجدفين لم يرد ذكرها ضمن وحدات الأساطيل خلال الفترة الإمبراطورية⁽⁵⁾، فلا ندري ما إذا تم التخلي عنها نهائيا أو أن أعمال التقيب الأثري لم تكشف بعد عن مخلفات مادية تتعلق بها، لذلك يبقى هذا الطرح نسبيا في غياب الأدلة الكافية لإثباته.

(1) - Polybe, I, 23.

(2) - Florus, IV, 11.

(3) - Lamarre, C., 1863, *De la milice romaine depuis la fondation de Rome jusqu'à Constantin*, Dezobry, Paris, p. 225.

(4) - Dion Cassius, L, 23.

(5) - Gardiner, R., Morrison, J., p. 76.

3- السفن المساعدة:

يدعم السفن الحربية التي شكلت الأساطيل الرومانية مجموعة من السفن والقوارب الصغيرة التي تقوم بمهام الدعم والإسناد خلال المعارك الحربية، وتتمثل في:

1.3- الليمبوس (*Lembus*):

الليمبوس نوع من السفن الطويلة التي تمتاز بالسرعة في الحركة والمناورة⁽¹⁾، اخترعه الإيليريون الذين سكنوا أجزاء من الساحل الدلماسي شرق البحر الأدرياتيكي حوالي القرن الثالث قبل الميلاد لاستخدامها في أعمال القرصنة⁽²⁾، يتم تحريكها بخمسين مجدافا بمعدل خمسة وعشرين على كل جانب، في حالة ما إذا كانت بصف واحد من المجدفين لأنه أحيانا يكون بصفين متراكبين من المجدفين⁽³⁾.

وحسب ما ذكره ك. ستاينبي (Ch. Steinby) لم يقتصر استعمال الليمبوس على أعمال القرصنة بل تم اعتمادها ضمن الأساطيل الحربية، حيث تشكل أسطول الإيليريون خلال حملة الرومان على بلادهم سنة 229 ق.م من حوالي 100 ليمبوس⁽⁴⁾، ويحدد ف. شابو وظيفة الليمبوس في الأساطيل الرومانية كسفينة استطلاع ترقب تحركات العدو⁽⁵⁾، بالإضافة إلى استخدامها لنقل الأشخاص والبضائع في البحر والأنهار⁽⁶⁾، وفي هذا الصدد يشير أميان مارسولان أن الإمبراطور الروماني فلافيوس كلوديوس جوليانوس "*Flavius Claudius Julianus*" (361-363 م) خلال أول سنة من حكمه استعمل الليمبوس في عبور نهر الدانوب⁽⁷⁾.

(1) - Folkard, H. C., 1870, *The sailing boat: a description of English and foreign boats*, Green, and Co., London, p 6.

(2) - Torr, C., 1885, p. 115.

(3) - Casson, L., 1971, p. 162.

(4) - Steinby, Ch., 2014, *Rome Versus Carthage: The War at Sea, Pen and Sword, Pen and Sword*, p. 131.

(5) - Victor, Ch., 1896, p. 90.

(6) - Casson, L., 1971, p. 162.

(7) - Ammien Marcellin, *Histoires*, XXI, 9, trad. Nisard, M., Le Chevalier et Cie, Paris, 1851.

وعلى الرغم من أن الدلائل غير متاحة لإثبات أن الرومان قد اعتمدوا الليمبوس في أساطيلهم إلا أن م. بيتاسي يذكر أن الجيوش الرومانية بعد إخضاعها لإيليريا أصبح هذا النوع من السفن وأطقمه تحت تصرف روما⁽¹⁾، ويؤكد س. فيلد (C. Field) أنه من ضوابط خدمة الأساطيل الرومانية تخصيص وحدة مشاة البحرية تُعرف باسم ليمباري (*Lembarii*) كانت تستخدم السفن الحربية من نوع الليمبوس للقيام بمهام المراقبة والاستطلاع⁽²⁾.

2.3- نماذج السفن المساعدة في فسيفساء ألتيبيروس (*Althiburus*):

تصور فسيفساء ألتيبيروس التي عثر عليها في مدينة الكاف التونسية سبع سفن تعمل كوحدات مساعدة في الأساطيل الحربية الرومانية ويمكن تصنيفها كالتالي:

1.2.3- سفن الاستطلاع:

تلعب هذه السفن دورا محوريا في المعارك البحرية، وهذا لأن المعلومات التي تقدمها للقيادة تعتبر الأساس في كشف أسرار العدو ومحاولة إيجاد التدابير المناسبة لتحقيق الانتصار عليه، ومن العينات التي توفرها فسيفساء ألتيبيروس عن هذا النوع من السفن الكاتاسكوبيسكوس (*Catascopiscus*)، التي اشتق اسمها من الكلمة اليونانية التي تعني الاستطلاع أو الاستكشاف (*navis speculatoria*)⁽³⁾، وكذا سفينة بروزوماي (*Prosumiae*) التي يحدد ل. كاسون وظيفتها بالاستطلاع على طول السواحل⁽⁴⁾ (ينظر الملحق 14، ص 266).

2.2.3- سفن المطاردة والإنقاذ:

وتتمثل في الأكتوارياي (*actuariae*) وهي سفينة تجديف طويلة مزودة بالأشعة

(1) - Pitassi, M., 2012, p. 205.

(2) - Field, C., 1924, *Britain's Sea-soldiers: A History of the Royal Marines and Their Predecessors and of Their Services in Action*, Vol. 1, Lyceum Press, Hanover, p. 2.

(3) - Duval, P. M., 1949, «La forme des navires romains, d'après la mosaïque d'Althiburus», In: *Mélanges d'archéologie et d'histoire*, t. 61, Presses Universitaire de France, Paris, p. 134.

(4) - Casson, L., 1971, p. 337.

بها صف واحد من المجاديف استعملت لمطاردة السفن المعادية⁽¹⁾، وسفينة موسكولوس (*musculus*) التي استعملت للانقاذ على وجه الخصوص⁽²⁾ (ينظر الملحق 15، ص266).

3.2.3 - سفن توزيع البريد:

وتشمل السيليس أو السيلوكس (*Celes /celox*)، وهي قوارب خفيفة وسريعة من ابتكار مهندسو صناعة السفن في رودس⁽³⁾، استعملت من طرف القراصنة وبسبب سرعتها مثلت مراكب توزيع البريد في الأساطيل الحربية⁽⁴⁾، كحمل التقارير والأوامر والإرساليات⁽⁵⁾، وفي نفس السياق تصور الفسيفساء سفينة التيسيراريا (*Tesseraria*) التي تقوم بتوزيع كلمة السر بين قوات العسكرية البحرية الرومانية⁽⁶⁾ (ينظر الملحق 16، ص267).

4.2.3 - سفن نقل الخيول:

تقدم الفسيفساء مثالا واحدا عن هذا النوع من سفن نقل الخيل المتمثل في الإباغو (*Hippago*)، وهي سفينة تجديد ببدن واسع بها باب على جانبها ينزل مثل الجسر المتحرك تستخدم لنقل الخيول⁽⁷⁾، يشير ليفيوس أنها كانت في البداية مخصصة لنقل جنود سلاح الفرسان⁽⁸⁾، وهذا ما جعلنا نصنفها ضمن السفن الحربية الخفيفة، بالرغم من أن ب. دوفال في مقاله حول فسيفساء ألتيبيروس يرجح أنها مصممة خصيصا لنقل خيول

(1) - Duval, P. M., 1949, p. 137.

(2) - Gauckler, P., 1905, *Mosaïque d'Althiburus, Extrait des monuments et mémoires publiés par l'Académie des Inscriptions et Belles-Lettres*, Leroux, E., Paris, p. 25.

(3) - Gauckler, P., 1905, p. 18.

(4) - Sauterel, R., 2019, *Iconographie romaine majeure de la navigation en Gaule narbonnaise et dans le bassin rhodanien*, Mémoire de Maîtrise en sciences de l'antiquité, Université de Lausanne, Suisse, p. 58.

(5) - Torr, C., 1885, p. 108.

(6) - Duval, P. M., 1949, p. 135.

(7) - Rougé, J., 1966, *Recherches Sur L'organisation du Commerce Maritime en Méditerranée Sous L'empire Romain*, S.E.V.P.E.N, Paris, p 76.

(8) - Tite-Live, XLIV, 28, 7.

السباق⁽¹⁾، ولكن من غير الممكن الاستغناء عنها خلال فترات الحرب (ينظر الملحق 17، ص 267).

ثالثا: المعدات الحربية للسفينة الرومانية:

تُمثل المعدات الحربية على متن السفينة مظهرا من مظاهر الجاهزية للقتال، فمن خلالها يتمكن طاقمها من خوض معركته البحرية بكل احترافية، وفيها كذلك زيادة في احتمالات تحقيقه النصر على العدو. ويمكن أن نميز في البحرية الرومانية المعدات التالية:

1- المهماز:

إِسْتَعْمَل المهماز كما ذكر سابقا كأداة هجومية مثبتة في مقدمة السفينة، من خلالها يتم تحطيم جانب من السفن المعادية من خلال نجاح مناورة الاصطدام بها. ويرجع تاريخ ظهور المهماز حسب ما أوردته و. آيت عمارة إلى حوالي القرن الحادي عشر قبل الميلاد عند الكريتيين الذين صوروه في شكل رأس حيوان⁽²⁾، في حين يرجعه س. ماكجريل (S. McGrail) إلى مابين القرنين التاسع والثامن قبل الميلاد بأشكال مدببة، ويضيف أنه حوالي القرن الخامس قبل الميلاد أصبحت أشكالها وكأنها بصورة ثلاثية الشفرات⁽³⁾.

ومن الدلائل الأدبية التي تثبت اعتماد المهماز كسلاح في المعارك البحرية، يذكر الروائي الإغريقي أسخيلوس "Aeschylus" (525-456 ق.م) إلى استخدام المهماز خلال معارك الحروب الفارسية الإغريقية (499-449 ق.م) التي عاصرها⁽⁴⁾، ويحدثنا ثيوكديد عن السفن الإسبارطية التي كانت تحمل مهاميز صلبة في مقدمتها في إحدى

(1) - Duval, P. M., 1949, p. 135.

(2) - آيت عمارة، و.، 1995، ص. 203.

(3) - McGrail, S., 2001, *Boats of the World: From the Stone Age to Medieval Times*, OUP, Oxford, p. 153.

(4) - Eschyle, *Les Perses*, 400, trad. Paris, L., Libraires associés, Paris, 1897.

المعارك ضد الأثينيين خلال حروب البيلوبونيز (431-404 قبل)⁽¹⁾، وفي نفس السياق يذكر ديودور الصقلي سفن ديميتريوس ذات المهاميز خلال حصاره لروُدس⁽²⁾.

أما بالنسبة للسفن الحربية الرومانية فقد كانت هي الأخرى مزودة بالمهاميز التي تحدث عنها تيت ليف عندما يروى وقائع إحدى معارك الحرب البونيقية الثانية فيذكر أن سفن بوبليوس كورنيليوس سكيبيو كانت مزودة بالمهاميز⁽³⁾، وكذلك يوليوس قيصر في حروبه في بلاد الغال⁽⁴⁾، وفي نفس الموضوع يحدثنا ديون كاسيوس عن خطاب تحفيزي ألقاه غايوس أوكتافيوس على جيشه قبيل معركة أكتيوم أشار فيه إلى دور المهماز في تحطيم سفن أسطول ماركوس أنطونيوس التي رأى أنها عالية مقارنة بسفنه⁽⁵⁾.

هذا وقد أسفرت أعمال التنقيب الأثري في أعماق مياه المتوسط عن الكثير من المهاميز الرومانية، نذكر منها سبعة نماذج برونزية تم العثور عليها في مياه جزر إيجاتيس (Aegates) الواقعة غرب جزيرة صقلية، وهي إيفادي (1، 4، 6، 7، 8، 10، 11)⁽⁶⁾ تعود إلى فترة الحروب البونيقية الأولى (ينظر الملحق 18، ص 268)، كما تم الكشف عن مهماز برونزي بالقرب من ميسينا يؤرخ له بالنصف الثاني من القرن الأول قبل الميلاد⁽⁷⁾ لا يختلف في تصميمه كثيرا عن مهاميز إيجاتيس.

يتسنى من خلال هذه الأدلة الأثرية، ومجموعة النقوش البارزة وكذا صور المهماز على أوجه المسكوكات الرومانية التي وردت عند التطرق لأجزاء السفينة، القول أن المهاميز الرومانية كانت في غالب الأحيان من البرونز وذات ثلاث شفرات، بحكم أن البرونز مقاوم للصدأ وأن شكلها الثلاثي لم يكن تصميمًا عشوائيًا، بل كان يمنع إلى حد كبير اختراق بدن سفينة العدو الذي كان أمرًا خطيرًا في حالة انغماس المهماز بداخله

(1) - Thucydide, VII, 34.

(2) - Diodore de Sicile, XX, 85.

(3) - Tite-Live, XXX, 10, 4.

(4) - César, *guerre des Gaules*, III, 14, 4, trad. Rat, M., Flammarion, Paris, 1964.

(5) - Dion Cassius, L, 29.

(6) - Prag, J., 2014, p. 2.

(7) - D'Amato, R., 2015, p. 43.

الأمر الذي قد يؤدي إلى تعرض السفينة المهاجمة إلى هجوم معاكس من طرف العدو، لذلك كانت وظيفة المهاز ثلاثي الشفرات كما يشير س. واشسمان (S. Wachsmann) ود. دان (D. Davis) هي تحطيم بناء البدن وليس اختراقه⁽¹⁾.

وخارج إطار أشكال المهايمز ووظيفتها يطرح م. ريدي فكرة مفادها أن بعض السفن الحربية الرومانية كانت تتضمن مهازاً ثانوياً يعلو المهاز الرئيسي ويدعم الاصطدام الذي يحدثه ودليله على هذا هو ملاحظته التي عاينها من صور المهايمز المنحوتة على عمود تراجان⁽²⁾.

وفي الحقيقة من غير الممكن التسليم بهذه الفكرة ما دامت المصادر الأدبية اللاتينية لم تتطرق إلى وجود مهاز ثانوي في السفن الرومانية، وهو الأمر الذي أورده هو شخصياً بأن الموروث اللاتيني لا يزخر بتسمية تدل عليه، ومن غير المستبعد أن يكون ما أشار إليه م. ريدي هو ذلك الرمز السوري الذي يظهر على مقدمة السفينة كما أشرنا إلى ذلك سابقاً.

2- الكورفوس (Corvus):

يذكر بوليب أنه من أجل أن يتجاوز الرومان سوء خبرتهم في القتال البحري وبطأ مناورة سفنهم خلال الحرب البونيقية الأولى ابتكروا آلة الكورفوس، وهي عبارة عن جسر خشبي بطول 10.5م وعرض 1.25م مع درابزين على كل جانب مشدود بحبال على بكرة أعلى صاري بمقدمة السفينة للتحكم في رفعه وإنزاله، وبنهايته قطعة حديدية حادة على شكل مدق تخترق سطح السفينة المعادية فيتشكل بذلك جسر يمر للجنود الرومان إلى سفن أعدائهم فتصبح المعركة وكأنها برية على سطح سفينة⁽³⁾ (ينظر الملحق 19، ص 268).

(1) - Wachsmann, S., Davis, D., 2002, « Nautical Archaeology in Israel», In: *International Handbook of Underwater Archaeology*, Springer Science & Business Media, New York, p. 503.

(2) - Reddé, M., 1986, p. 91.

(3) - Polybe, I, 22; Steinby, C., 2014, p. 78.

ويشكك و. ب. دافيز (W. B. Davies) في كون موضع الكورفوس على متن السفينة يقتصر على المقدمة فقط ويقترح تثبته في المؤخرة كذلك، وحثته في ذلك أن القرطاجيين بعد أن علموا بوجود هذه الآلة في المقدمة، كانوا سوف يبادرون بمهاجمة السفن الرومانية من المؤخرة أو من على جانبيها⁽¹⁾.

ويرى ي. ه. تيل أن الرومان تخلوا عن استعمال الكورفيس بعد معركة إكنوموس سنة 256 ق.م على الرغم من الدور الذي لعبه في انتصارهم على القرطاجيين قبل هذا التاريخ، ويفسر رأيه هذا بأن السفن التي استخدمها الرومان بعد سنة 256 ق.م كانت لا تتحمل آلة ثقيلة كالكورفوس، أو أنهم استعملوا آلة أخرى تمكنهم من الصعود على السفن المعادية لهم⁽²⁾، وخاصة بعد أن أصبح معروفا لدى أعداء روما، الأمر الذي دفعهم إلى تطوير أو ابتكار وسيلة جديدة لتسهيل عملية اقتحام السفن المعادية.

وعلى غرار ما ناقشه و. ب. دافيز و ي. ه. تيل من الجدير التساؤل عن ما إذا كانت فكرة صناعة الكورفوس رومانية خالصة أم أنها جاءت من لدن تصميم أجنبي؟ وخاصة أن الرومان على حسب ما أكد عليه بوليب لم يكون على دراية بشؤون الحرب البحرية، وما يمكن ترجيحه بخصوص هذه المسألة هو أن فكرة الكورفوس جاءت من إحدى المدن الإغريقية الحليفة في الجنوب الإيطالي، وتم الترحيب بها من طرف القادة الرومان الذين حصدوا ثمرة هذا الترحيب بهزيمة قرطاج.

3- الأبراج:

شكلت الأبراج في الكثير من الأحيان جزء من المعدات الحربية للسفينة الرومانية، والتي صورتها العديد من الآثار المادية بالرغم من قلتها، والتي نذكر منها نحت بارز في مدينة برابنستي الإيطالية لسفينة حربية رومانية عليها برج في المؤخرة تعود إلى النصف

(1) - Davies, W. B., 2006, *Corvus: A Review of the Design and Use of the Roman Boarding Bridge During the First Punic War 264 -241 B.c.*, Lulu.com, Raleigh, p. 34.

(2) - Thiel, J. H., 1946, p. 433, 435.

الثاني من القرن الأول قبل الميلاد⁽¹⁾ (ينظر الملحق 20، ص 269)، وفي نفس السياق تحدثت المصادر الأدبية هي الأخرى عن استخدام الأبراج على متن السفن الحربية، فقد جاء في كتاب حروب الغال لقيصر أن سفنه في إحدى المعارك البحرية التي خاضها هناك كانت مزودة بالأبراج⁽²⁾، ويشير أبيان إلى استخدامها في معركة ناولوكوس (Naulochus) سنة 36 ق.م⁽³⁾ بين أسطول غايوس أوكتافيوس وأسطول سكستوس بومبيوس "Sextus Pompeius" (67-35 ق.م)، وبنوه ديون كاسيوس إلى فعاليتها في معركة أكتيوم⁽⁴⁾، ويذكرها فيجاس ضمن معدات القتال الأساسية في السفينة الحربية⁽⁵⁾. وتكمن وظيفة الأبراج على متن السفن الحربية كونها قاعدة تنصب عليها المجانيق بمختلف أنواعها⁽⁶⁾، بالإضافة إلى أنها تشكل في حالة عدم وجود مجانيق على سطح السفينة منصة يقف فيها مجموعة من المشاة البحرية لإلقاء السهام والمواد القابلة للاشتعال والحجارة على السفن المعادية التي تمر بالقرب منهم⁽⁷⁾، ولعل هذه المناورة التي يقوم بها هؤلاء المشاة هدفها هو إفسال الحركة القتالية التي يسعى العدو من خلالها إلى الاصطدام بسفينتهم عن طريق المهماز ومن ثم الصعود إليها والسيطرة عليها. وعن أول استخدام للأبراج في سلاح العسكرية البحرية الرومانية يذكر م. بيتاسي أنه تم خلال الحرب البونيقية الأولى، حيث كانت مغطاة بالقماش وتميزت بثقلها الذي أثر سلبا على حركة السفن⁽⁸⁾، وقد ركبت في وسط السفينة وفي مقدمتها أو مؤخرتها وأحيانا في المقدمة والمؤخرة في نفس الوقت⁽⁹⁾.

(1) - Murray, W. M., 2014, p. 150.

(2) - César, *guerre des Gaules*, III, 14.

(3) - Appien, V, 106.

(4) - Dion Cassius, L, 33.

(5) - Végèce, V, 14.

(6) - Reddé, M., 1986, p. 95.

(7) - Casson, L., 1971, p 197.

(8) - Pitassi, M., 2011, p. 46.

(9) - Pitassi, M., 2012, p. 48.

ولما كانت هذه الأبراج ذات فائدة ولا مناص من التخلي عنها على الرغم من تأثيرها السلبي على المناورة أثناء المعارك البحرية طبق ماركوس أجريبا " Marcus Agrippa " (63-12 ق.م) أسلوباً جديداً في استخدامها، وكان ذلك من خلال صناعة أبراج أخف وزناً وقابلة للطي، ويمكن وضعها بشكل مستوي على سطح السفينة عندما لا تكون قيد الاستعمال للحفاظ على الوزن منخفضاً⁽¹⁾.

4- الهارباقو (harpago):

الهارباقو بناء على وصف أبيان، هو عبارة عن قطعة معدنية في شكل مخلب أو مقبض مثبتة على قطعة خشبية بطول خمس أذرع (حوالي 2.25 م) وفي النهاية الأخرى لهذه القطعة حلقة معدنية تتصل بمجموعة من الحبال التي تشد الهارباقو، والذي يقذف بواسطة المنجنيق ليسقط على السفن المعادية لتسهيل سحبها والصعود إليها⁽²⁾ (ينظر الملحق 21، ص 269).

وعلى الرغم من تداول ذكر الخطاف الحديدي في العديد من المصادر الكلاسيكية والإشارة إلى استعماله في المعارك البحرية⁽³⁾، إلا أن أبيان يؤكد أن الهارباقو من اختراع القائد الروماني ماركوس أجريبا، الذي طبق هذه التقنية في القتال البحري في معركة ناولوكوس أين انتصر أسطول غايوس أوكتافيوس على أسطول منافسه سكستوس بومبيوس وكان الهارباقو الوسيلة التي رجحت كفة هذا الانتصار⁽⁴⁾.

وفي ذات الموضوع يستوجب الإشارة إلى أن بلين الكبير يذكر أن الخطافات الحديدية يعود اختراعها إلى شخص يسميه بريكليس الأثيني (Pericles Atheniens)⁽⁵⁾، وفقاً لهذه الإشارة وما تم ذكره سابقاً عن استعمال الخطافات الحديدية في المعارك

(1) - Pitassi, M., 2011, p. 46.

(2) - Appien, *Guerres civiles*, V, 118.

(3) - César, *Guerre Civile*, I, 56, trad. Fabre, P., Les Belles Lettres, Paris, 2002; Tite-Live, XXX, 10, 16.

(4) - Appien, V, 118-119; Thiel, J. H., 1946, p. 436.

(5) - Pline l'Ancien, VII, 56.

البحرية، يمكن القول أن ماركوس أجريبا طور استخدامها فبدلاً من استعمال الجهد العضلي في استخدامها ولمسافات قصيرة عوض ذلك بالمنجنيق فكانت نتيجة الهارباكو في معركة ناولوكوس تختلف عما كانت عليه في معارك سابقة، ولعل هذا ما جعل أبيان يعده من اختراع ماركوس أجريبا.

وعلى أساس ما أورده فيجاس الذي عاش حوالي القرن الخامس الميلادي عند حديثه عن معدات السفينة الحربية في وضعية القتال، يظهر أن الهارباكو بقي من ضمن الأسلحة التي تم اعتمادها في المعارك البحرية حتى زمن فيجاس وبلا شك حتى الفترة التي تلت القرن الخامس.

5- المنجنيق:

المنجنيق أو كاتابولتا (*Catapulta*) كما وردت تسميته عند الكثير من الكتاب اللاتين⁽¹⁾، آلة حربية ثقيلة تستخدم لذف الحجارة والسهام وقوارير النفط أو أي مقذوفات أخرى باتجاه العدو⁽²⁾، شاع استخدامها قديماً بين شعوب العالم المتوسطي وعلى وجه الخصوص في الحروب البرية، أما استعمالها في الحرب البحرية فكان حوالي سنة 332 ق.م عند حصار الإسكندر الكبير لمدينة صور الفينيقية، حيث قام بتركيب عدد من المجانيق على بعض سفنه التي رأى أنها بطيئة الحركة عند المناورة من أجل رمي الحجارة على أسوار المدينة من البحر⁽³⁾، واستخدم ديميتريوس المجانيق على متن سفنه في معركة سلاميس البحرية بالقرب من قبرص ضد قوات الملك بطليموس الأول سوتير "*Ptolemaeus I Soter*" (367-282 ق.م) حوالي سنة 307 ق.م⁽⁴⁾.

(1) - Tite-Live, XXXIX, 5, 16; Vitruve, X, 15, 4; Tacite, *Annales*, XII, 56, trad. De Lamalle, D., Michaud, G., Paris, 1817.

(2) - السلوم، ب. إ. ي.، 2000، معجم المصطلحات العسكرية عربي - انجليزي، مكتبة العبيكان، الرياض، ص. 141.

(3) - Casson, L., 1994, p. 92.

(4) - Wehrli, C., 1968, *Antigone et Démétrios*, Librairie Droz, Genève, p. 214.

من خلال هذا يمكن القول أن الثلاثين سنة الأخيرة من القرن الرابع قبل الميلاد كانت بمثابة نقطة انطلاق اعتماد المنجنيق كسلاح ضمن معدات القتال التي تضمنتها السفن الحربية وخاصة الكبيرة منها.

وقد استعمل الرومان كذلك المنجنيق في حروبهم البحرية، إلا أن الدلائل على هذا قليلة جداً، نذكر منها صورة لمنجنيق على متن سفينة حربية تظهر على شاهد قبر روماني من القرن الأول أو الثاني الميلاديين بالمتحف الروماني الجرمانى المركزي⁽¹⁾، وكذلك نحت بارز لسفينة حربية ببرج وقواعد لمنجنيق تعود إلى النصف الثاني من القرن الأول قبل الميلاد بمتحف الفاتيكان⁽²⁾.

وتبقى إشارات المصادر الأدبية غير صريحة فيما يتعلق بمدى استعمال الرومان للمنجنيق في حروبهم البحرية، ونذكر منها ما جاء به يوليوس قيصر في كتابه حروب الغال بأنه استخدم الرافعات والسهام وآلات أخرى على متن سفنه لإخافة البريطانيين الذين اندهشوا من هذه المعدات التي لم يسبق لهم رؤيتها⁽³⁾ وربما كان المنجنيق ضمنها، كما استخدم يوليوس قيصر نفس الأسلوب عند نزوله في الإسكندرية معتمداً على معدات إلقاء القذائف والسهام من على متن السفن⁽⁴⁾.

ولما يتحدث فيجاس عن أخطار المعارك البحرية يحذر المقاتلين من تساقط الحجارة و السهام والقوارير المملوءة بالمواد المشتعلة كالقار والكبريت والزيوت التي تقذفها المجانيق⁽⁵⁾.

ومن دون شك أن المنجنيق كان حاضراً في معركة أكتيوم سنة 31 ق.م حيث تم استخدامه من كلا الجيشين المتصارعين، وكمحاوله للتأكيد على هذا قام فريق عمل

(1) - Murray, W. M., 2014, *The Age of Titans: The Rise and Fall of the Great Hellenistic Navies*, OUP, Oxford, p. 148.

(2) - Casson, L., 1994, p. 92.

(3) - César, *guerre des Gaules*, IV, 25, 1-2.

(4)- César, *Guerre d'Alexandrie*, XIX, 3, trad. Andrieu, J., Les Belles Lettres, Paris, 1954.

(5) - Végèce, V, 14.

بشراكة يونانية أمريكية بين سنتي (1993 - 1994 م) بالبحث عن حطام المعركة فعثر على عددًا من الأحجار البيضاوية التي اقترح و. موراي (W. Murray) أن مجانيق جيشا أكتيوم هي التي قذفتها⁽¹⁾ (ينظر الملحق 22، ص 270).

وفي نفس السياق يذكر م. بيتاسي أنه في أواخر القرن الأول الميلادي حدث تغيير جذري في تصميم المجانيق وتم إدخال أنواع جديدة شيدت بأحجام مختلفة وكانت أكثر صلابة وقوة في صنعها⁽²⁾.

ما يمكن قوله مما سبق ذكره هو أن التغيير والتطور الذي طرأ جاء نتيجة الحاجة الماسة للمنجنيق في المعرك البحرية والأهم في ذلك هو تركيب مثل هذه الماكينة على أي نوع من السفن دون قصرها على السفن الكبيرة فقط.

وفق لما تم طرحه نخلص إلى أن الرومان لم يكن لهم أي إسهام في ميدان صناعة السفن، بل اكتفوا بما يتم إنتاجه في أحواض صناعة سفن حلفائهم البحريين بالدرجة الأولى أو التطوير في بعض الأحيان، الأمر الذي يعزز مبدأ حسن استغلال واستثمار الموارد المتاحة. وعلى العكس فقد يكون لهم الفضل في اختراع الكورفوس والهارياقو كمعدات للقتال في الحرب البحرية.

(1) - Murray, W. M., 2014, p. 151.

(2) - Pitassi, M., 2011, p. 51.

الفصل الثالث: موانئ وأساطيل العسكرية البحرية الرومانية

أولا - الموانئ العسكرية الرومانية

1- موانئ الحوض الغربي للمتوسط

2- موانئ الحوض الشرقي للمتوسط

4- موانئ البحر الأسود

5- موانئ بريطانيا

ثانيا - الأساطيل الحربية الرومانية

1- الأساطيل البرايتورية:

2- أساطيل المقاطعات:

3- أساطيل الأنهار:

4- أسطول بريطانيا والبحر الأسود

يعد التعريف والتعرف على موانئ وأساطيل العسكرية البحرية الرومانية ضرورة ملحة للإحاطة بجوانب من الأهداف المراد بلوغها من الموضوع قيد الدراسة، على أساس أن الموانئ والسفن التي تتشكل منها الأساطيل تمثل أهم العناصر المادية التي تقوم عليها القوة البحرية، ولكنه من الصعوبة بمكان الإحاطة بكل الحثيات المتعلقة بها، وخاصة إذا كانت الأساطيل الحربية الرومانية خلال الفترة الجمهورية غير دائمة واستخدامها للموانئ كان متوقفا على الوضعية الجغرافية للحرب ومدى قدرة الرومان على تسخير عائدات حلفائهم البحريين، في حين أن الفترة الإمبراطورية قد أسفرت على تدابير تنظيمية تأسست من خلاله أساطيل دائمة في موانئ عسكرية قائمة بذاتها سواء في شبه الجزيرة الإيطالية أو في المقاطعات، ولذلك سوف نركز البحث في هذا الفصل على موانئ وأساطيل الفترة الإمبراطورية على وجه التحديد.

أولاً: الموانئ العسكرية الرومانية:

1- موانئ الحوض الغربي للمتوسط:

1.1- فوروم يوليوس:

يقع ميناء فوروم يوليوس (*Forum Iulii*) على الساحل الجنوبي لبلاد الغال في مدينة فيرجوس (*Fréjus*) بالقرب من مصب وادي أرجنتيوس (*Argenteus*)⁽¹⁾، يذكر ج. بوني (*G. Bony*) أنه تأسس على يد يوليوس قيصر حوالي سنة 49 ق.م في موقع جغرافي متميز بين كتلة جبال المور (*Maures*) و إستريل (*Estérel*) يغطي ما يقرب عشر هكتارات⁽²⁾، في حين يذكر م. ريدي أنه يغطي مساحة اثنان وعشرون هكتارا⁽³⁾، ولا ندري في ظل قلة الدراسات أي الرأيين يمكن ترجيحه وخاصة أن الدراسة الأولى حديثة

(1) - Pline l'Ancien, III, 5, 5.

(2) - Bony, G., 2011, and others, «2000 ans de colmatage du port antique de Fréjus (Forum Iulii), France : une double mé tamorphose littorale», In: *Comptes Rendus Geoscience*, Vol. 43, n° 10, Elsevier, Paris, p. 307.

(3) - Reddé, M., 1986, p. 174.

والثانية متخصصة، ولكن من المؤكد أن مساحة الميناء كانت تفوق عشر هكتارات من أجل استيعاب حوالي 300 سفينة كما سيذكر أدناه.

وتم تدعيم موقع الميناء بسور للتقليل من خطر الرياح الشمالية الغربية الميسترال⁽¹⁾ (*Mistral*)، بالإضافة إلى تحصين مدخل الميناء برصيفين أحدهما في الشرق والآخر في الغرب لتخفيف أثر الرياح الجنوبية الغربية.⁽²⁾

يصفه سترابون بأنه من أهم الموانئ العسكرية في بلاد الغال⁽³⁾، ويذكر بومبينيوس ميلا أن المدينة التي أقيم فيها كانت مستعمرة لقدماء المحاربين⁽⁴⁾، وحسب ما أشار إليه بلين الكبير فقد كانوا من ألئك الذين خدموا في الفيلق الثامن⁽⁵⁾، كما يذكر تاسيت أن غايوس أوكتافايوس بعد معركة أكتيوم أرسل قوات بحرية إلى ميناء فوروم يوليوس لدعم قواته هناك⁽⁶⁾، تكونت هذه القوة من حوالي 300 سفينة نجت من حريق أسطول ماركوس أنطونيوس خلال المعركة⁽⁷⁾، وبالطبع كان على متن هذه السفن أطقمها ومشاتها البحرية. وكانت الغاية من وراء تأسيس فوروم يوليوس، هي الحاجة إلى ميناء حربي يقوم

(1) - ميسترال: يظهر تأثير هذه الرياح على وجه الخصوص عند مصب نهر الرون في الجنوب الفرنسي، حيث تهب من الشمال الغربي فتتشكل على إثرها أمواج عالية تعيق حركة الملاحة. Conde, R., 2003, *Harmony of the Spheres*, iUniverse, New York, p. 222. Bernard, F., 1855, *De Lyon a la Méditerranée*, Hachette et Cie, Paris, p. 165. وأرجيستس (*Argestes*) عند الإغريق على اعتبار أن هذه الرياح في اعتقادهم تهب هي الأخرى من الشمال الغربي.

(2) - Aubenas, J. A., 1881, *Histoire de Fréjus: Forum Julii, ses antiquités - son port*, Leydet, L., Fréjus, p. 486.

(3) - Strabon, IV, 1, 10.

(4) - Pomponius Mela, II, 5.

(5) - Pline l'Ancien, III, 5, 5; Allmer, A., 1892, «Fréjus (Les Curiosités de la Narbonnaise : Forum Julii)», In: *Revue épigraphique du Midi de la France*, t. 3, n° 68, Picard, A., et fils, Paris, p. 203.

(6) - Tacite, Annales, IV, 5, 1.

(7) - Allmer, A., 1892, p. 203.

أسطوله بحماية سواحل بلاد الغال⁽¹⁾ ويضمن الدعم للمناطق القريبة منه⁽²⁾، علاوة على التقليل من أهمية مدينة ماساليا ونشاط مينائها، وذلك بسبب وقوف سكانها إلى جانب بومبيوس الكبير "Pompeius Magnus" (106-48 ق.م) ضد يوليوس قيصر في إطار الحرب الأهلية⁽³⁾.

ويشير ج. ش. روكس (J. Ch. Roux) أن النشاط العسكري لميناء فوروم يوليوس استمر إلى ما بعد القرن العاشر الميلادي، إلى أن غمرته مياه البحر بالتدريج وبدأت معالمه في الاندثار نهائياً تحت الطمي منذ القرن السابع عشر الميلادي⁽⁴⁾. وقد كشفت أعمال التنقيب في موقع الميناء على أنه بشكل متعدد الأضلاع⁽⁵⁾، يتكون من حوض واحد مثله الخليج الذي اختير كموقع للميناء⁽⁶⁾، أحيط بأسوار دفاعية وأبراج للمراقبة وتم تشكيل أرصفته من خرسانة من الحجر الرملي الممزوج بملاط من الجير والطوب المسحوق⁽⁷⁾. هذا وقد تم التعرف فيه على بقايا حوض بناء السفن⁽⁸⁾، وموقع المنارة في الجنوب الغربي للميناء⁽⁹⁾ (ينظر الملحق 23، ص 270).

2.1 - بورتوس يوليوس:

يذكر سيويتون أن غايوس أوكتافوس أنشأ بورتوس يوليوس (*Portus Iulius*) في خليج بوتولي (*Puteoli*)⁽¹⁰⁾ على الساحل الغربي لشبه الجزيرة الإيطالية، وقد جاء هذا التدبير حسب رأي ديون كاسيوس بمبادرة من ماركوس أجرينيا⁽¹¹⁾، الذي وقع اختياره على

(1) - Bony, G., 2011, p. 703.

(2) - Reddé, M., 1986, p. 172.

(3) - Cappa, G., 2005, *Leveur de liège*, Cheminements, France, p. 16.

(4) - Roux, J. Ch., 1909, *Fréjus*, Bloud et Cie, Paris, p. 23-24.

(5) - Reddé, M., 1986, p. 174.

(6) - Leger, A., 1875, *Les travaux publics, les mines et la métallurgie aux temps des Romains: la tradition romaine jusqu'à nos jours*, Dejeu, J., et Cie, Paris, p. 468.

(7) - Aubenas, J. A., 1881, p. 469, 485.

(8) - Reddé, M., 1986, p. 174.

(9) - Leger, A., 1875, p. 471.

(10) - Suétone, *Vie Auguste*, XVI, 2.

(11) - Dion Cassius, XLVIII, 48, 50.

موقع يحتوي على بحيرتين ربط الأولى المسماة لوكرينوس (*Lucrinus*) بالبحر التيراني⁽¹⁾ وربط هذه الأخيرة بالبحيرة الثانية أفيرنوس (*Avernus*)⁽²⁾ (ينظر الملحق 24، ص 271).

ومن دون شك وقع اختيار ماركوس أجريبا على هذه المنطقة لتكون ميناء لأسطوله، لأنها محمية إلى حد ما من الأخطار الطبيعية كتأثير الرياح والأمواج القوية وخاصة بعد عملية التهيئة التي أدخلت عليها، ناهيك عن الكميات الهائلة من الأخشاب والمعادن التي وفرتها لإصلاح وبناء السفن، حيث يذكر سترابون أن المنطقة المحيطة ببحيرة أفيرنوس كانت غنية بالمعادن والمرتفعات المحيطة بها كانت مغطاة بغابات كثيفة⁽³⁾، وعلى غرار كل هذه المزايا يمكن افتراض أن هذه البحيرة الداخلية كانت تستغل لتدريب البحارة قبل الدخول في عمليات التطبيق الفعلية في مياه البحر.

وتعد الحاجة الماسة إلى مرسى قريب في حالة هبوب العواصف البحرية أو عند الانسحاب من المعارك في خضم الصراع بين سكستوس بومبيوس وغايبوس أوكتافوس من بين أهم الأسباب التي أدت إلى إنشاء بورتوس يوليوس⁽⁴⁾، وخاصة بعد الخسائر الهائلة التي تكبدها أسطول غايبوس أوكتافوس في معركة كوماي سنة 38 ق.م⁽⁵⁾ والتي لم تكن بعيدة عن موقع الميناء الجديد.

وبدأت أشغال إنشاء هذا الميناء مباشرة بعد هذه المعركة في الفترة ما بين (38-36 ق.م)⁽⁶⁾، وهذا نظرا للوضعية الكارثية التي آلت إليها القوات البحرية لغايبوس

(1) - Strabon, V, 4, 6; Dvorak, J. J., Mastrolorenzo, G., 1991, *The Mechanisms of Recent Vertical Crustal Movements in Campi Flegrei Caldera Southern Italy*, Geological Society of America, USA, p. 10.

(2) - Virgile, Les Géorgiques, II, 161, trad. Vidal, M., Périsse frères, Lyon, 1812.

(3) - Strabon, V, 4, 6.

(4) - Reddé, M., 1986, p. 164.

(5) - Brenk, F. E., 1999, *Clothed in Purple Light: Studies in Vergil and in Latin Literature, Including Aspects of Philosophy, Religion, Magic, Judaism, and the New Testament Background*, Franz Steiner Verlag, Germany, p. 789.

(6) - Victor, Ch., 1896, p. 74.

أوكتافيوس، وتجدر الإشارة أن بلين الكبير ينسب حفر القناة التي تفصل البحر التيراني عن بحيرة لوكرينوس إلى الإمبراطور كلوديوس⁽¹⁾، مما يجعل إقامة هذا الميناء في الفترة الممتدة بين (41-54م)، ولكن هذه الإشارة يكتنفها الشك لأنه إن لم يتم حفرها من طرف ماركوس أجريبيا فكيف يتسنى له استغلال حوضها كميناء لسفنه، وربما ما قام به كلوديوس كان عبارة عن عملية تهيئة أو توسيع لها على أساس أنها المدخل الأساسي لهذا الميناء.

ومن بقايا بورتوس يوليوس التي كشفت عنها أعمال التنقيب الأثري، كواسر للأمواج وأرصفة ومنازة⁽²⁾ وحوض بناء السفن في الجنوب الشرقي من بحيرة أفيرنوس، وهي عبارة عن غرف مستطيلة بأصقف نصف دائرية بارتفاع حوالي خمسة أمتار⁽³⁾. وقد جاء في تقرير عمل فريق مشروع روماكون (Romacons) لسنة 2002 الذي يبحث في تكوين الخرسانة الهيدروليكية الرومانية (The hydraulic concrete) تحت الماء، أن الأرصفة وكواسر الأمواج في ميناء بورتوس يوليوس تكونت من حجر كبير غير منتظم مثبت بملاط ممزوج من الجير والرماد البركاني⁽⁴⁾، وهو لا يختلف كثيرا عما أشار إليه سترابون فيما يتعلق بهذه الخرسانة⁽⁵⁾، وبالفعل تعتبر منطقة بوزولي غنية بمادة الرماد البركاني نظرا لنشاط البراكين الواسع هناك، وهذا ما يدعم الأصل البركاني لبحيرة أفيرنوس⁽⁶⁾ بالإضافة إلى الخراب الذي حل ببورتوس يوليوس من جراء ثوران بركان مونتي نيوفو (Monte Nuovo) سنة 1538 م الذي أدى إلى توقف نشاط هذا الميناء

(1) - Pline l'ancien, XXXVI, 24.

(2) - Dvorak, J. J., Mastrolorenzo, G., 1991, p. 10.

(3) - Reddé, M., 1986, p. 168.

(4) - Brandon, Ch. J., and others, 2006, «The Concrete Construction of the Roman Harbours of Baiae and Portus Iulius, Italy: The Romacons field season», In: *The International Journal of Nautical Archaeology*, Vol. 37, n° 2, Blackwell, USA, p. 374.

(5) - Strabon, V, 4, 6.

(6) - Carlino, S., 2019, *Neapolitan Volcanoes: A Trip Around Vesuvius, Campi Flegrei and Ischia*, Springer, New York, p. 308.

نهائياً⁽¹⁾.

3.1 - ميناء ميسينوم:

يقع ميناء ميسينوم (*Misenum*) في إقليم كامبانيا⁽²⁾ على ساحل البحر التيراني في الطرف الشمالي من خليج نابولي إلى الشرق من رأس ميسينوم⁽³⁾، يبعد عن العاصمة روما بحوالي 200 كلم تحده من الشمال تلال باولي (*Bauli*) "باكولي - Bacoli - حالياً" ومن الغرب جبل بروكيتاي (*Prochytae*) "بروسيدا - Procida - حالياً"⁽⁴⁾ ما جعله محمي من تأثير الرياح⁽⁵⁾، وقد تشكل هذا الموقع من بحيرة تسمى ماري مورتو (*Mare Morto*) استخدمت ضفافها كأحواض لصناعة وإصلاح السفن وتقدمها خليج شكل الميناء الفعلي⁽⁶⁾ (ينظر الملحق 25، ص 271).

وقد جاءت تسمية ميسينوم حسب ما يرويه فيرجيل، نسبة إلى أحد أصدقاء إينياس المسمى ميسينوم عازف البوق البرونزي⁽⁷⁾، الذي دفن بعد وفاته في المكان الذي يسمى حالياً رأس ميسينوم⁽⁸⁾، بينما يرى سترابون أن ميسينوم كان أحد رفاق بطل أوديسة هوميروس أوديسيوس⁽⁹⁾.

وتكتفي أغلبية المصادر الأدبية بالإشارة إلى رأس ميسينوم⁽¹⁰⁾ أو أسطول ميسينوم⁽¹¹⁾ دون الحديث عن الميناء، فيما عدا إشارة وردت عند فلوروس في خضم

(1) - Corraera, L., 1905, «I porti dell'Italia meridionale», In: *Monografia storica dei porti dell'antichità nella penisola italiana*, Officina Poligrafica italiana, Roma, p. 322.

(2) - Végèce, V, 2.

(3) - Lesley, A., Roy, A., 1998, *Handbook to Life in Ancient Rome*, OUP, Oxford, p. 72.

(4) - Pitassi, M., 2010, p. 203.

(5) - Victor, Ch., 1896, p. 66.

(6) - Giudici, G. M. N., and others, 2020, «The coastal lakes of Campi Flegrei: between biodiversity and anthropization», In: *Monitoring of Mediterranean Coastal Areas. Problems and Measurement Techniques, Eighth International Symposium*, Firenze University Press, Italy, p. 252.

(7) - Virgile, *Énéide*, Chant VI, 165; Solin, II, 3.

(8) - Virgile, Chant VI, 232, 234.

(9) - Strabon, V, 4, 6.

(10) - Strabon, V, 4, 5; Tite-Live, XXIV, 13, 6; Tacite, *Annales*, XIV, 4.

(11) - Tacite, IV, 5; Tacite, *Histoires*, II, 100; Suétone, 49; Végèce, V, 2.

حديثه عن الحروب السمانية الرومانية على أنه من أشهر الموانئ في كامبانيا⁽¹⁾، وإن كان فلوروس يعني ما يشير إليه خلال فترة الحروب السمانية الرومانية، فهذا من دون شك يدعم الرأي القائل أن ميناء ميسينوم كان موجود ومستغل من طرف سكان مدينة كوماي قبل أن يصبح قاعدة بحرية بالنسبة للرومان⁽²⁾.

وفيما يتعلق بإنشاء ميناء ميسينوم، يذكر ف. شابو أنه تم على الأرجح في نفس الوقت تقريباً الذي تم فيه إنشاء ميناء رافينا⁽³⁾، أي خلال النصف الثاني من القرن الأول قبل الميلاد، وهو نفس ما ذهب إليه م. ريدي الذي اقترح مجموعة من التواريخ التي تعود هي الأخرى إلى نهاية القرن الأول قبل الميلاد، أقدمها سنة 31 ق.م بعد انتصار غايوس أكتافيوس في معركة أكتيوم⁽⁴⁾، بالإضافة إلى سنة 22 ق.م بعد أن أصبح أسطول فوروم فيرجوس في بلاد الغال تابعا لمجلس الشيوخ⁽⁵⁾، وهذا التاريخ هو نفسه الذي يعتبره م. بيتاسي تاريخ تأسيس ميناء ميسينوم⁽⁶⁾.

علاوة على هذا يفترض م. ريدي سنتي 19 ق.م بناء على ذكر ميسينوم عند فيرجيل، وسنة 12 ق.م وهو تاريخ وفاة ماركوس أجريبا⁽⁷⁾ الذي نقل أسطول بورتوس يوليوس بعد أن أصبحت مياه مينائه ضحلة إلى ميسينوم، الذي أضحى من بين أهم القواعد البحرية في الإمبراطورية الرومانية⁽⁸⁾.

وقد تم إنشاء ميناء ميسينوم كقاعدة بحرية موازية لتلك الموجودة في رافينا من أجل حماية السواحل الغربية لشبه الجزيرة الإيطالية، وخاصة بعد التخلي عن ميناء بورتوس يوليوس، بالإضافة إلى ضمان قوات بحرية تابعة مباشرة للإمبراطور وخاصة بعد تحول

(1) - Florus, I, 16.

(2) - Smith, W., 1873, *A Dictionary of Greek and Roman Geography*, Vol. 2, Murray, J., London, p. 362.

(3) - Chapot, V., 1896, p. 67.

(4) - Reddé, M., 1986, p. 187.

(5) - Reddé, M., 1986, p. 188.

(6) - Pitassi, M., 2010, p. 203.

(7) - Reddé, M., 1986, p. 188.

(8) - Giudici, G. M. N., and others, 2020, p. 252.

فيرجوس إلى تبعية مجلس الشيوخ⁽¹⁾، وكذا درأ خطر القراصنة عن جزيرة صقلية والجزر الأخرى القريبة منها⁽²⁾.

وقد تشكل ميناء ميسينوم من معسكر لتدريب المشاة البحرية يسمى ميليسكولا (Miliscola)⁽³⁾ يقع إلى الجنوب من بحيرة مورتو⁽⁴⁾، بالإضافة إلى بلاسينا ميرابيل (Placina Mirabila) الخزان الذي يزود منطقة ميسينوم بالمياه⁽⁵⁾ والمنارة الواقعة في الجهة الشمالية الشرقية لمدخل الميناء⁽⁶⁾.

هذا وقد نشأ في المناطق المحيطة بالميناء مدينة ميسينوم التي عثر في محيطها الكثير من النقوش التي تعود أغلبها إلى العاملين في أسطول ميسينوم⁽⁷⁾، ضف إلى ذلك آثار الفيلات الفخمة التي بني معظمها بالقرب من البحر، نذكر منها على سبيل المثال لا الحصر فيلا الإمبراطور تيبيريوس "Tiberius" (14-37 م) التي توفي فيها في 16 مارس 37م⁽⁸⁾، وفيلا الإمبراطور نيرون⁽⁹⁾ وفيلا بلين الكبير⁽¹⁰⁾، هذه الأخيرة التي لا ندري ما إذا كانت ملكية خاصة أم كانت تابعة لممتلكات الميناء.

2- موانئ الحوض الشرقي:

1.2- ميناء رافينا:

تم إقامة ميناء رافينا (Ravenna) على السواحل الشرقية لشبه الجزيرة الإيطالية المطلة على البحر الأدرياتيكي، إلى الجنوب الشرقي من مدينة رافينا الحالية داخل حوض

(1) - Reddé, M., 1986, p. 188.

(2) - Victor, Ch., 1896, p. 68.

(3) - Hare, A. J. C., 1883, *Cities of Southern Italy and Sicily*, Elder, S., & Co, London, p. 176.

(4) - Reddé, M., 1986, p. 190.

(5) - Adam, J. P., 2005, *Roman Building: Materials and Techniques*, trad. Mathews, A, Taylor & Francis, London, p. 571.

(6) - Reddé, M., 1986, p. 190.

(7) - Smith, W., 1873, p. 362.

(8) - Gowing, A. M., 2005, *Empire and Memory: The Representation of the Roman Republic in Imperial Culture*, CUP, Cambridge, p. 65.

(9) - Tacite, *Annales*, XIV, 4.

(10) - Shelton, J. A., 2013, *The Women of Pliny's Letters*, Routledge, New York, p. 156.

له اتصال بالبحر عبر قناة طبيعية⁽¹⁾، بالقرب من مصب نهر كانديانوس (*Candianus*) "كانديانو - Candiano - حالياً" وتم الربط بين حوض الميناء بنهر البو (*Padus*) بقناة اصطناعية سميت بفوسا أوغيستا (*Fossa Augusta*)، وعرف الميناء ببورتوس كلايسيس (*Portus Classis*)⁽²⁾.

وقد أغفلت المصادر الكلاسيكية الحديث بدقة وتفصيل عن ميناء رافينا، بل اكتفت بالإشارة إلى أسطوله⁽³⁾ أو تقديم معلومات عن مدينة رافينا⁽⁴⁾، ونستثنى من ذلك تنويه عرضي لبلين الكبير إلى منارة الميناء⁽⁵⁾ دون وصفها أو تقديم أي معلومات عنها. أنشئ الميناء حسب ما جاء في بحث أعدته وزارة البحرية الإيطالية حوالي سنة 33 ق.م تحت إشراف ماركوس أجريبا بأمر من غايوس أوكتافيوس⁽⁶⁾، في حين يرى م. بيتاسي أن ميناء بورتوس كلايسيس في رافينا تم تأسيسه حوالي سنة 22 ق.م⁽⁷⁾، وعند تتبع الأحداث يتضح أن رافينا كان بها ميناء قبل نهاية القرن الأول قبل الميلاد، والذي يسميه ش. أنتون (*Ch. Anthon*) بالميناء القديم الواقع عند مصب نهر بيدسيس (*Bedesis*) "رونكو - Ronco - حالياً"⁽⁸⁾، وربما هو الميناء نفسه الذي استخدمه يوليوس قيصر حوالي سنة 49 ق.م لحشد قواته خلال صراعه مع بومبيوس الكبير⁽⁹⁾، ومن هنا يمكن القول أن فكرة إنشاء ميناء رافينا تعود بجذورها إلى زمن يوليوس قيصر، ولم تسمح

(1) - Reddé, M., 1986, p. 164.

(2) - Anthon, Ch., 1841, *A Classical Dictionary: Containing an account of the principal proper names mentioned in ancient authors, and intended to elucidate all the important points connected with the Geography, History, Biography, Mythology and Fine Arts of the Greeks and Romans*, Vol. 2, Harper & Brothers, New York, p. 1162.

(3) - Tacite, *Annales*, IV, 5, 1; Suétone, 49; Végèce, V, 2.

(4) - Strabon, V, 1, 7; Pline l'ancien, III, 20.

(5) - Pline l'ancien, XXXVI, 18.

(6) - Ministero della marina, 1905, *Monografia storica dei porti dell'antichità nella penisola italiana*, Officina Poligrafica italiana, Roma, p. 361.

(7) - Pitassi, M., 2010, p. 203.

(8) - Anthon, Ch., 1841, p. 1162.

(9) - Gelichi, S., 2000, *Ravenna, ascesa e declino di una capitale*, In: *Sedes regiae (ann. 400-800)*, Real Acadèmia de Bones Lletres, Barcelona, p. 109.

الظروف بتجسيدها إلا مع فترة نهاية الصراع بين غايوس أوكتافيوس وماركوس أنطونيوس، لذلك نرجح سنة 22 ق.م تاريخ إنشاء القاعدة البحرية في رافينا وكذلك في ميسينوم.

يتسع ميناء رافينا لإستيعاب حوالي 250 سفينة حربية⁽¹⁾، ولقد وقع الاختيار عليه ليكون قاعدة بحرية موازية لتلك الموجودة في ميسينوم، من أجل حماية السواحل الشرقية لشبه الجزيرة الإيطالية⁽²⁾، ولأن موقعه يمثل حلقة وصل بين الكثير من الموانئ في البحر الأدرياتيكي سواء على سواحله الغربية أو الشرقية⁽³⁾.

ونظرا لترسبات الطمي وحركة التعمير التي عرفتها منطقة رافينا، أضحي من الصعوبة بمكان التعرف على بقايا الميناء، التي يمكن أن نميز منها حواجز لكسر الأمواج وبرجين مربعين للحماية عند المدخل⁽⁴⁾ والمنارة التي أشار إليها بلين الكبير⁽⁵⁾، بالإضافة إلى بقايا أحواض بناء السفن ومخزن للحبوب⁽⁶⁾، ومن دون شك أنه كان يزود المدينة بالمؤونة أو أنه كان موجه للتصدير، مما يؤكد أن رافينا كان يتكون من ميناء عسكري وآخر تجاري. كما عثر في موقع الميناء على الكثير من النقوش اللاتينية التي دلت على وجود معسكر (ثكنة) للعاملين في أسطول رافينا⁽⁷⁾ (ينظر الملحق 26، ص272).

2.2- ميناء سلوقيا بيريا:

يعتبر ميناء سلوقيا بيريا (*Seleucia Pieria*) من المنشآت التي استغلها الرومان بعد بسط نفوذهم على أراضي الدولة السلوقية، يقع إلى الشمال من مصب نهر العاصي

(1) - Reddé, M., 1986, p. 183.

(2) - Tacite, Annales, IV, 5, 1.

(3) - Pitassi, M., 2012, p. 67.

(4) - Reddé, M., 1986, p. 181.

(5) - Plin l'ancien, XXXVI, 18.

(6) - Ministero della marina, 1905, p. 365.

(7) - Bouchard, L., 1871, *Étude sur l'administration des finances de l'empire romain dans les derniers temps de son existence*, Guillaumin et Cie, Paris, p. 210.

(Orontes)⁽¹⁾ تكون من ميناءين أحدهما داخلي والآخر خارجي على ساحل البحر المتوسط، تربط بينهما قناة ضخمة الهدف منها هو ضمان تزود الحوض الداخلي بمياه البحر والعمل على تنقيته كذلك⁽²⁾ (ينظر الملحق 27، ص 272)، ومن الواضح أن هذا التصميم يشبه إلى حد ما العمل الذي قام به ماركوس أجريبا عندما ربط حوض بحيرة أفيرنوس بالحوض الخارجي لوكرينوس لميناء بورتوس يوليوس، مما يؤكد على انتشار هذه التقنية في إنشاء الموانئ في العالم المتوسطي.

يعود تاريخ تأسيسه إلى نهاية القرن الرابع وبداية القرن الثالث قبل الميلاد، على يد الملك سلوقس الأول نيكاتور "*Seleucus I Nicator*" (358-281 ق.م) الذي كان بحاجة إلى موانئ تؤمن الحاجيات المختلف لدولته، فأسس أربع مدن من ضمنها سلوقيا ببيريا ولاودكية (*Laodicea*) على الساحل وأنطاكية (*Antiochia*) وأباميا (*Apamea*) في الداخل⁽³⁾. ولكن بالعودة إلى الفترة الرومانية لا يمكن ضبط تاريخ دقيق للاستغلال الفعلي لميناء سلوقيا ببيريا، فرما يرجع ذلك إلى القرن الأول قبل الميلاد وخاصة بعد التنظيم الذي عرفته مقاطعة سوريا على يد بومبيوس الكبير حوالي سنة 63 ق.م وحرصه في خضم هذا على تثبيت مكانة مدينة سلوقية⁽⁴⁾.

وبغض النظر عن هذا التخمين فإن م. ريدي يرجح القرن الأول الميلادي بداية لوجود أسطول روماني في ميناء سلوقيا ببيريا، والتي تتضح معالمها جليا خلال القرن الثاني وبداية القرن الثالث الميلاديين، وحثه في ذلك اكتشاف العديد من النقوش الجنائزية لمجموعة من العاملين في أسطول سوريا (*Classis Syriaca*)⁽⁵⁾، ويرى ب.

(1) - Daremberg, Ch., et autres, 1904, *Dictionnaire des antiquités grecques et romaines d'après les textes et les monuments*, Hachette et Cie, Paris, p. 598.

(2) - Allen, W., 1853, «The Ancient Harbour of Seleucia, in Pieria», In: *The Journal of the Royal Geographical Society of London*, Vol. 23, Wiley, London, p. 157.

(3) - Berchem, D. V., 1985, «Le port de Séleucie de Piérie et l'infrastructure logistique des guerres parthiques», In: *Bonner Jahrbücher*, Bd. 185, Philipp von Zabern, Bonn, p. 51.

(4) - Berchem, D. V., 1985, p. 52.

(5) - Reddé, M., 1986, p. 237.

بردريزات (P. Perdrizet) أن سلوقيا بيريا لم تكن هي الميناء الوحيد لهذا الأسطول، ولذلك يذهب بالقول أن مدينة لاودكية وصيدا (Sidon) وقيصرية (Caesarea) ويافا (Joppe) هي الأخرى استخدمت موانئها كمحطات للأسطول السوري⁽¹⁾.

وقد احتل ميناء سلوقيا بيريا موقعا هاما مكن قوات الأسطول المرابطة فيه من حماية الساحل السوري وتأمين حركة التنقل في المنطقة حتى جنوب أسيا الصغرى⁽²⁾، بالإضافة إلى دعم القوات الرومانية بالعدة والعتاد في صراعها ضد البارثيين⁽³⁾ (Parthi)⁽⁴⁾.

ولم يبق من هذا الميناء حسب ما جاء في سياق الأبحاث التي اهتمت بدراسته أو من خلال دراسة تاريخ مدينة سلوقيا بيريا، سوى بعض الآثار القليلة المغمورة في وسط الأحرش أو الطمي مما يصعب تحديدها بدقة، على خلاف الأرصفة وبرجين للمراقبة والسور المحيط بالميناء عند أطراف الحوض الداخلي⁽⁵⁾، بالإضافة إلى معسكر المجندين الذي تدل عليه بقايا مقبرتين للعاملين ضمن وحدات الأسطول⁽⁶⁾، ناهيك عن أحواض صناعة السفن ومخازن الذخيرة التي خمن د. ف. بيركيم (D. V. Berchem) أنها شهدت ترميم ضمن عملية التوسيع التي عرفها الميناء على عهد الإمبراطور فيسباسيان

(1) - Perdrizet, P., 1898, «Les flottes Romaines en Syrie», In: *Revue archéologique*, t. 32, Leroux, E., Paris, p. 48.

(2) - Berchem, D. V., 1985, p. 63.

(3) - البارثيين: أو البارنيين (parni) حلف تكون من ثلاث قبائل بدوية تتحدث اللهجة البهلوية الإيرانية، استقرت حوالي منتصف القرن الثالث قبل الميلاد في إقليم بارثيا السلوقي وهكذا عرفوا بالبارثيين، الذين شكلوا امبراطورية امتدت من الفرات غربا إلى السند شرقا ومن بحر قزوين شمالا إلى الخليج الفارسي جنوب عاصمتها مدينة إكباتانا (Ecbatana)، بدأت حروبهم ضد الرومان بعد أن تولى ماركوس ليسينيوس كراسوس (Marcus Licinius Crassus) حكم ولاية سوريا سنة 58 ق.م، بحجة أن البرثيين يهددون أمن واستقرار الرومان في سوريا. نصحي، إ.، 1978، ص. 573، 576.

(4) - Reddé, M., 1986, p. 237.

(5) - Chapot, V., 1907, *Séleucie de Piérie, Mémoires de la Société nationale des antiquaires de France*, t. 66, Klincksieck, C., Paris, p. 204.

(6) - Reddé, M., 1986, p. 239.

"*Vespasianus*" (69-79م)⁽¹⁾. ويعتقد م. ريدي أن الزلزال الذي ضرب أنطاكية والمدن المجاورة لها سنة 526 م كان له تأثير سلبي على نشاط ميناء سولوقيا بيريا⁽²⁾، وربما ساهم في تضرر الكثير من هياكله التي صعب على الباحثين التعرف عليها.

3.2- ميناء الإسكندرية:

مما لا شك فيه أن ميناء الإسكندرية (*Portus Alexandria*) يمثل جزء من التركيبة البحرية التي استحوذ عليها الرومان بعد بسط نفوذهم على أراضي مملكة البطالمة في مصر، إثر انهزام ماركوس أنطونيوس وكليوباترا السابعة في معركة أكتيوم البحرية على يد غايوس أوكتافيوس.

يتكون الميناء من حوضين يفصل بينهما جسر (*Heptastadion*) يصل البر الرئيسي لمدينة الإسكندرية وجزيرة فاروس (*Pharos*)⁽³⁾، يشكل الحوض الواقع في الشمال الغربي للمدينة الميناء القديم أو بورتوس إيونوستوس (*Portus Eunostus*) الذي يعود تاريخ إلى حوالي سنة 1900 ق.م⁽⁴⁾ - ربما خلال حكم أمنمحات الثاني (1929-1895) أحد فراعنة الأسرة الثانية عشر- ويشكل الحوض الواقع في الشمال الشرقي الميناء الكبير (*Portus Magnus*)، الذي نشأ بعد أن قام الإسكندر الكبير بتأسيس الإسكندرية سنة 331 ق.م فمن ضمن المنجزات التي قام بها أنه مد الجسر المذكور آنفاً بمشورة من مهندسه دينوكراتوس (*Dinocratus*)⁽⁵⁾ (ينظر الملحق 28، ص 273).

وعلى الرغم من أهمية موانئ هذه المدينة لا تقدم المصادر وصفاً شاملاً لها، حيث يكتفي سترابون بالإشارة إلى ميناء بحيرة ماريوتيس (*Mareotis*) الواقعة جنوب المدينة،

(1) - Berchem, D. V., 1985, p. 61.

(2) - Reddé, M., 1986, p. 239.

(3) - Haas, Ch., 2006, *Alexandria in Late Antiquity: Topography and Social Conflict*, JHU Press, London, p. 24.

(4) - Kostianoy, A., 2020, «Oil Pollution in the Mediterranean Waters of Egypt», In: *Environmental Remote Sensing in Egypt*, Springer, New York, p.308.

(5) - Essam, S., 2018, «The Morphology of the Botanical Heritage in Alexandria, Egypt», In: *Proceedings of the 4th Biennial of Architectural and Urban Restoration: BRAU4, 15-30 April, 2018*, Alexandria, p. 929.

ويصفه بأنه أكثر نشاطا من الميناء الساحلي (1)، وهذا إن دل فإنما يدل على وجود ميناء ثالث جنوب المدينة، أنشئ داخل البحيرة التي تصلها البضائع من المناطق الداخلية عبر قنوات فرع النيل المسمى كانوب الذي يصب إلى الشرق من مدينة الإسكندرية، وذلك باستخدام القوارب النهرية.

وفي نفس السياق يركز ديدور الصقلي على تأسيس الإسكندرية وبنوه بصورة عرضية إلى مينائها (2)، وبنفس السرد أشار كل من بلين الكبير وتاسيت إلى الميناء (3)، غير أن الأول في موضع آخر من كتابه يشير إلى منارة الإسكندرية التي كانت توجه البحارة نحو موانئ المدينة، والتي ينسب تشييدها إلى المهندس سوستراتوس (*Sostratus*) على عهد بطليموس الأول سوتير "*Ptolemaeus I Soter*" (367-283 ق.م) (4).

وإلى جانب المنارة احتوى ميناء الإسكندرية على المخازن وأحواض صناعة السفن (5)، ومما لا ريب فيه أن هذه الأحواض لم تكن مخصصة لإصلاح وبناء السفن الحربية فحسب، بل قامت أشغالها كذلك على صيانة وإنتاج السفن التجارية على اعتبار أن مصر كانت من أهم المقاطعات الرومانية التي كانت تمون روما بالقمح.

وفي ذات الصدد يذكر م. ريدي أن الميناء الشرقي كان يحتوي على أحواض لصناعة السفن وموقف للسفن الحربية (6)، وهذا يدفع بنا إلى التخمين بأن كلا المينائين كانا يضم جناحين مستقلين أحدهما عسكري والآخر تجاري.

ونظرا للحالة الملائمة التي وجد عليها الرومان مينائي الإسكندرية، ولأهمية موقع المدينة في الحوض الشرقي للمتوسط وعائداتها الاقتصادية على روما، لم يتأخروا في

(1) - Strabon, XVII-1, 7.

(2) - Diodore de Sicile, XVII, 52, 2.

(3) - Pline l'ancien, XXXVI, 14; Tacite, *Histoires*, IV, 84.

(4) - Pline l'ancien, XXXVI, 18.

(5) - Haas, Ch., 2006, p. 26.

(6) - Reddé, M., 1986, p. 243.

اتخاذ بورتوس إيونوستوس وبورتس ماغنوس قاعدة لأسطول الإسكندرية، وربما تم هذا بعد معركة أكتيوم مباشرة من أجل حماية مقاطعة مصر من الأخطار التي قد تهددها.

3- الموانئ النهرية:

1.3- ميناء كولونيا أغريبينا:

يعتبر ميناء كولونيا أغريبينا (*Colonia Agrippinensis*) - في مدينة كولن حاليا (Kòln)- الواقع على الضفة الغربية لنهر الراين (*Rhenus*) المحطة المحتملة لأسطول جرمانيا (*classis Germanica*) ، ولم تأتي فكرة هذا الاحتمال بناء على فرضية شخصية بل جاءت وفق لما اقترحه مجموعة من الباحثين المختصين في تاريخ العسكرية البحرية الرومانية.

فمن جهة يذكر ش. ج. ستار أن كولن كانت المقر الرئيسي لأسطول جرمانيا منذ سنة 14 م وأصبحت بعد سنة 50 م مستعمرة تحت إسم أغريبينا⁽¹⁾، ولكن دون أن يقدم أي دليل جعله يعتبر كولن المحطة الرئيسية لهذا الأسطول.

ومن جهة أخرى يرى م. ريدي أن كولونيا أغريبينا هي القاعدة الرئيسية للأسطول الروماني في جرمانيا، على الرغم من أنه يصرح بعدم العثور على أي آثار لمرافق هذا الميناء في المكان الذي اقترحه له، على بعد ثلاثة كيلومترات جنوب كولونيا أغريبينا وتحديدا في مدينة ألتيبورغ (*Alteburg*) الحالية⁽²⁾، ويرتكز في طرحه هذا على ما عثر عليه من بقايا لمعسكر تقدر مساحته بحوالي 93600 م² محاط بسور من التراب يعيد تاريخه إلى فترة حكم تيبيريوس أو كلوديوس، بالإضافة إلى بقايا نقوش جنائزية لبحارة خدموا في ذات الأسطول⁽³⁾.

(1) - Starr, Ch. G., 1941, *The Roman Imperial Navy 31 B.C. - A. D. 324*, Cornell University Press , New York , p. 144.

(2) - Reddé, M., 1986, p. 291.

(3) - Reddé, M., 1986, p. 291-292.

ويذهب م. بيتاسي في نفس السياق الذي افترضه كل من ش. ج. ستار و م. ريدي، ويعتبر بدوره أن كولن هي مقر أسطول جرمانيا، ولكنه يقدم معلومة مميزة مفادها أنه في سنة 12 ق.م وبأمر من أكتافيوس أغسطس عبرت الجيوش الرومانية نهر الراين بقيادة تيبيريوس الإمبراطور المستقبلي وشقيقه دروسوس "Drusus" (38 ق.م - 9 م)، حيث عمل هذا الأخير على إيجاد ميناء مناسب للسفن الرومانية فوق اختياره على مدينة بون (Bonna) جنوب كولونيا أغريبينا التي تأسس فيها أسطول جرمانيا رسمياً⁽¹⁾، وقد تشكل هذا الميناء من حوضين بالقرب من أحد المحاجر ما جعله بالإضافة دوره العسكري مرفأ لنقل الحجارة عبر النهر عن طريق الطوافات والسفن النهرية⁽²⁾، والتي من دون شك كانت سفناً مخططة وكان الميناء مزدوج الوظيفة عسكري وتجاري في نفس الوقت.

من هذه الآراء يمكن القول أن اللبنة الأولى لمحطة أسطول جرمانيا تم تأسيسها في بون مع نهاية القرن الأول قبل الميلاد سنة 12 ق.م كأقصى تقدير، وبعد أن توسعت القوات الرومانية شمالاً وأضحت على قدر من الدراية بالأوضاع الجغرافية والاقتصادية والاجتماعية والأمنية لمنطقة الراين اتخذت القيادة من كولونيا أغريبينا المقر الرئيسي لأسطول جرمانيا.

ويغض النظر عن هذين القاعدتين التي تمركزت فيها قوات أسطول جرمانيا، تقر مجموعة أخرى من الباحثين بما فيهم أصحاب الآراء المذكورة أعلاه بوجود قواعد أخرى على طول الراين حتى بحر الشمال، في موغونتياكوم (Moguntiacum) - مدينة ماينز (Mayence) الحالية- وفي أوتونناكوم - مدينة أندرناخ (Andernach) الحالية⁽³⁾، كما تمركزت في نوفايسيوم (Novaesium) - نويس (Neuss) حالياً- وفي كاسترا فيتيرا

(1) - Pitassi, M., 2012, p. 69.

(2) - Campbell, J. B., 2012, *Rivers and the Power of Ancient Rome*, University of North Carolina Press, USA, p. 285.

(3) - Leclercq, A. B., 1886, *Manuel des institutions romaines*, Hachette et Cie, Paris, p. 335.

– كسانتن (Xanten) حاليا- وفي نوفيوماجوس (*Noviomagus*) – نايميخن (*Nijmegen*) حاليا⁽¹⁾-.
 يظهر من خلال هذا الانتشار الواسع لقواعد أسطول جرمانيا على طول الراين، أن الرومان وكعادتهم عملوا على استغلال المرفأ التي سبقت غزوهم لجرمانيا وحولوها إلى نقاط إستراتيجية تحمي مصالحهم في المنطقة وتؤمن حدود الإمبراطورية من الشمال.

2.3- ميناء تورونوم:

يتفق الكثير من المختصين في تاريخ العسكرية البحرية الرومانية على أن ميناء تورونوم (*Portus Taurunum*) – زيمون (*Zemun*) بالقرب من بلغراد العاصمة الصربية حاليا- شكل القاعدة الرئيسية لأسطول بانونيك (*Classis Pannonica*)⁽²⁾، هذا بالرغم من عدم العثور على أي بقايا لهذه القاعدة البحرية باستثناء نقش لاتيني كتب على بلاطة يعود إلى عهد الأسرة الفلافية (70-96 م) ورد فيه اسم تورونوم وأسطول بانونيك⁽³⁾، ومما لا ريب فيه أن اتخاذ هذا الميناء كمقر للأسطول الروماني في مقاطعة بانونيا⁽⁴⁾ (*provincia Pannoniae*) مرده إلى موقع المدينة الإستراتيجي عند تفرع نهر سافا (*Savus*) عن نهر الدانوب (*Danubius*)⁽⁵⁾.

(1) - Meijer, F., 2014, *A History of Seafaring in the Classical World*, Helm, C., London, p. 214.

(2) - Ferrero, E., 1878, note 3, p. 191; Starr, Ch. G., 1941, p. 140; Pitassi, M., 2010, p. 214.

(3) - Reddé, M., 1986, p. 299-300.

(4) - مقاطعة بانونيا: كانت هذه المقاطعة يحدها من الشمال والشرق نهر الدانوب، ومن الجنوب

إيليريكوم (*Illyricum*) ومويسيا (*Moesia*) ومن الغرب نوريكوم (*Noricum*)، بدأت سيطرة الرومان

عليها من قبل أكتافيوس أغسطس حوالي سنة 35 ق.م وتم إخضاعها و تحويلها إلى مقاطعة رومانية

في عهد تيبيريوس، ثم قسمت في تاريخ غير مضبوط إلى بانونيا العليا (*Pannonia Superior*) وبانونيا

السفلى (*Pannonia Inferior*). Anthon, Ch., 1871, *A System of Ancient and Mediaeval*

Geography for the Use of Schools and Colleges, Harper & brothers, New York, p. 243.

(5) - Guthrie, W., 1800, *Abrégé de la Géographie universelle*, trad. Pagès, F., Tardieu, H, Paris, p. 283.

والجدير بالذكر في هذا الصدد الإشارة إلى أن الإرهاصات الأولى لإيجاد قاعدة مناسبة لأسطول بانونيكاً تعود في الأساس إلى عهد غايوس أكتافيوس، حيث يذكر ج. ب. كامبل (J. B. Campbell) أنه منذ ثلاثينيات القرن الأول قبل الميلاد استخدم غايوس أوكتافيوس قاعدة الميناء النهري في سيسكيا (*Siscia*) - سيساك (*Sisak*) بلدية كرواتية حالياً- لمباشرة العمليات العسكرية في بانونيا⁽¹⁾، ويروي ديون كاسيوس وقائع سيطرة الرومان على سيسكيا الواقعة هي الأخرى على ضفة نهر سافا، فيقول أن غايوس أوكتافيوس لم يكن ينوي تخريب ونهب أي مدينة في بانونيا ولكنه وجد مواجهة عنيفة عندما أراد دخوله سيسكيا ففرض عليها الحصار، ولم يتمكن من اقتحامها إلا بنقل قواته باستخدام سفن وقوارب حلفاء الرومان في بانونيا عبر نهر سافا إلى نهر كولوبس (*Colops*) الذي كان يجري هو الآخر بالقرب من محيط المدينة⁽²⁾، ومن هذه اللحظة أصبحت سيسكيا مقراً للقوات البحرية التي نشرها في المنطقة⁽³⁾.

وبالإضافة إلى تورونوم وسيسكيا يذكر م. ريدي أن قوات أسطول بانونيكاً تمركزت كذلك بالقرب من ضفاف نهر سافا، في سيرميوم (*Sirmium*) - سريمسكا ميتروفيتشا (*Sremska Mitrovica*) مدينة صربية حالياً- وفي مدينتي سيروتيوم (*Seruitium*) - غراديسكا (*Gradiska*) حالياً- وجرايوم (*Graium*) في البوسنة والهرسك، هذه الأخيرة التي لم نجد لها تسمية معاصرة، كما تمركزت بالقرب من ضفاف نهر درافا (*Dravus*) في بويتوفيو (*Poetovio*) - بيتوج (*Ptuj*) مدينة سلوفينية حالياً- و مورسا (*Mursa*) - أوسبيك (*Osijek*) مدينة كرواتية حالياً-⁽⁴⁾.

من خلال ما سبق ذكر يمكن القول أن حجر الأساس لتأسيس قاعدة بحرية عسكرية رومانية في مقاطعة بانونيا وضع في سيسكيا مع ثلاثينيات القرن الأول قبل

(1) - Campbell, J. B., 2012, p. 182.

(2) - Dion Cassius, XLIX, 37.

(3) -Saddington, D. B., 2011, «Classes. The Evolution of the Roman Imperial Fleets», In: *A Companion to the Roman Army*, Wiley. J., & Sons, New York, p. 214.

(4) - Reddé, M., 1986, p. 299.

الميلاد، ومع نمو حجم السيطرة الرومانية في المنطقة ارتفع عدد المحطات البحرية تدريجياً، وخلال القرن الأول الميلاد تم اتخاذ تورونوم كقاعدة أساسية وكإجراء تنظيمي يسهل إدارة الأسطول.

3.3 - ميناء نوفيودونوم:

يقع هذا الميناء في نوفيودونوم (*Noviodunum*) - إيزاكيا (*Isaccea*) الحالية برومانيا- وهي مدينة سلتيّة⁽¹⁾ بمقاطعة موبسيكا السفلى (*Moesia inferior*) على الضفة الجنوبية شمال دلتا نهر الدانوب⁽²⁾، ويعد مقر أسطول موبسيكا (*Classis Moesica*)⁽³⁾، وعلى الرغم من أن ش. روميل (Ch. Rummel) يقترح أن هذا الميناء يعود تاريخه إلى بداية القرن الأول الميلادي إلا أنه لا يسلم بأن نوفيودونوم هي قاعدة أسطول موبسيكا، بل يفترض كذلك مدينة أليوبريكس (*Aliobrix*) - أورليفكا (*Orlivka*) الحالية بأوكرانيا- على الضفة المقابلة لنوفيودونوم من الدانوب، على أنها هي الأخرى كانت قاعدة بحرية لنفس الأسطول⁽⁴⁾. وإن كان هذا الافتراض مجرد تخمين قابل للشك ولكنه مقبول في حالة ما إذا شكل ميناء المدينتين قاعدة مشتركة لأسطول موبسيكا.

(1) - السلت (*Celtae*): أو الكلت بمعنى ساكن الغابة، قبائل بدوية تنقلت في المنطقة الممتدة من بحر قزوين إلى المحيط الأطلسي، استقر بعضها على ضفاف الدانوب وفي آسيا الصغرى أين أسسوا مملكة غلاطية (*Galatia*)، (Le Bas, M. PH., 1841, *L'univers: histoire et description de tous les peuples (Dictionnaire encyclopédique de la France)*, t. 4, Firmin Didot frères, Paris, p 343-344. واستقر بعضها الآخر منذ مطلع القرن الخامس قبل الميلاد في ما يعرف حالياً ببريطانيا وإسبانيا وفرنسا، في حين عبر جزء منهم جبال الألب واصطدموا بالرومان منذ حوالي سنة 387 ق.م. نصحي، إ.، 1978، ج.1، ص. 117، 119.

(2) - Besnier, M., 1941, *Lexique de géographie ancienne*, Klincksieck, C., Paris, p. 532.

(3) - Teodor, A., and others, 2011, «Noviodunum Roman Fortress. A Survey on a City Wall Section», In: *International Archives of the Photogrammetry, Remote Sensing and Spatial Information Sciences, Vol. XXXVIII-5, Workshop, 2-4 March 2011, Italy*, p. 499.

(4)- Rummel, Ch., 2008, *The Fleets on the Northern Frontier of the Roman Empire from the 1st to 3rd century*, Vol. 1, Thesis of Doctor of Philosophy, University of Nottingham, UK, p. 115, 118.

وفيما يتعلق بشكل الميناء، اقترح مجموعة من الباحثين في دراسة تم نشرها سنة 2022 أنه تكون من حوض واحد بمحاذاة النهر إما إلى الغرب من نوفيودونوم⁽¹⁾، ويبقى هذا الاقتراح قائماً، إلا أنه قابل لإعادة النظر في ظل الاكتشافات الأثرية في المستقبل. وعلى غرار محاولات ضبط شكل الميناء و موقعه بدقة لم تسفر أعمال التنقيب الأثري على حسب ما توفر من معلومات عن اكتشاف أي بقايا له، ولكن ومن دون شك كان يتكون وكبقية الموانئ العسكرية من مقر للقيادة ومعسكر للبحارة وأبراج للمراقبة ومخازن للأسلحة والمؤنة، ناهيك عن الأرصفة والمنارة وحوض بناء السفن.

وقد تم تأسيس هذا الميناء كقاعدة إستراتيجية يتم من خلالها مراقبة منطقة دلتا نهر الدانوب⁽²⁾، بالإضافة إلى حماية المصالح الرومانية في منطقة السواحل الشمالية والغربية من البحر الأسود⁽³⁾، علاوة عن ضمان حركة القوات البرية الرومانية⁽⁴⁾ المتمركزة في المنطقة وتأمين المؤن لها⁽⁵⁾.

4- موانئ البحر الأسود:

أدت حاجة الرومان لبسط نفوذهم على سواحل البحر الأسود (*Pontus Euxinus*) إلى إيجاد موانئ لإحكام السيطرة العسكرية في المنطقة، وقد تم ذلك بعد ضم مملكة

(1) - Bivolaru, A., and others, 2022, «Geoarchaeological investigations of the river harbours of Noviodunum – the headquarters of the Roman Imperial fleet (Lower Danube, Romania)», In: *Journal of Archaeological Science: Reports*, Vol. 45, Elsevier, Paris, p. 27.

(2) - Lemke, M., and others, 2019, «Naval Supply Lines for the Roman Army in Moesia Inferior: Basic Considerations for the Danube Underwater Heritage Project», In: *Underwater Archaeology*, Vol. 2, Elpil, Siedlce, p. 42.

(3) - Pitassi, M., 2012, p. 65.

(4) - ناهيك عن القوات البحرية التي تمركزت في نوفيودونوم، مثلت كذلك منطقة معسكرات للعديد من الفيالق الرومانية التي نذكر منها على سبيل المثال لا الحصر الفيالق الخامس المقدوني (*Leg V Macedonica*) والفيالق الحادي عشر الكلاودي (*Leg XI Claudius*) والفيالق الأول الإيطالي (*Leg I Italica*) Rummel, Ch., 2008, p. 117. ومما لا شك فيه أن فئة من هذه الفيالق عملت كمشاة بحرية ضمن قوات أسطول موبسيكا.

(5) - Teodor, A., 2011, p. 499.

البوننتس (*Regnum Ponticum*) الواقعة على السواحل الجنوبية للبحر الأسود، من خلال الحرب التي انتهت لصالح الرومان ضد ملكها ميثريداتس السادس (*Mithridates VI*) في الفترة ما بين (88-63 ق.م)⁽¹⁾، وكذا إلحاق بيثينيا (*Bithynia*) ودمجها مع مملكة البوننتس في مقاطعة رومانية واحدة⁽²⁾، والتي أضحت إدارتها منذ سنة 39 ق.م موكلة إلى بوليمو الأول (*Polemo I*) أحد الملوك التابعين لروما⁽³⁾.

وعلى إثر هذا التوسع أقبل الرومان على إنشاء أسطول بونتিকা (*classis Pontica*) في المنطقة، والذي استخدم الموانئ التي كانت مستغلة من قبل السكان المحليين لتصريف أغراضهم العسكرية والتجارية.

وفي هذا السياق يجمع الكثير من الباحثين أنه خلال فترة الإمبراطورية، كانت المحطة الرئيسية لأسطول بونتيك خلال حكم الإمبراطور فيسباسيان في طرابزون (*Trapezus*) - طرابزون (*Trabzon*) حالياً في الشمال الشرقي لتركيا-، وعلى عهد الإمبراطور دوميتيان تم نقلها إلى برانثوس (*Perinthus*) على السواحل الغربية لبحر مرمرة (*Propontis*) - إيريجلي (*Ereğli*) بتركيا حالياً - بينما أثناء فترة حكم ماركوس أوريليوس "*Marcus Aurelius*" (218-222 م) تم نقلها إلى سيزيكوس (*Cyzicus*) إلى الجنوب من بحر مرمرة - سيزيك (*Cyzique*) حالياً شمال غرب تركيا⁽⁴⁾.

ويدعم هذا الإجماع ر. كاديو (R. Caddeo)، إلا أنه يضيف إلى المحطات المذكورة أنفا بيزنطة (*Byzantium*) التي اتخذ منها الإمبراطور سيبتيموس سيفيروس

(1) - Esposito, G., 2021, *Armies of the Thracians and Dacians, 500 BC to AD 150: History, Organization and Equipment*, Pen and Sword Military, England, p. 58.

(2) - Wilson, N., 2013, *Encyclopedia of Ancient Greece*, Routledge, New York, p. 128.

(3) - Bunson, M., 2002, *Encyclopedia of the Roman Empire*, Facts On File, New York, p. 438.

(4) - Ferrero, E., 1878, p. 168-169; Corazzini, F., 1882, p. 406; Leclercq, A. B., 1886, p. 235; Caddeo, R., 1925, *Storia marittima dell'Italia dall'evo antico ai nostri giorni*, Garzanti, Milano, p. 178.

"Septimius Severus" (193-211 م) محطة لأسطول بونتكا⁽¹⁾، وهو نفس الطرح الذي يذهب إليه م. ريدي⁽²⁾، وربما جاء هذا التدبير بعد أن دعم الرومان وجودهم في البحر الأسود بسلسلة من القواعد البحرية الأخرى والتي سنأتي على ذكرها لاحقاً، ناهيك عن موقع بيزنطة الإستراتيجي عند مضيق البوسفور (*Bosporus*) حيث يسهل التحكم في حركة المرور البحرية بين المتوسط والبحر الأسود.

والى جانب هذه المحطات التي تمركزت بها قيادة أسطول بونتكا، يشير م. ريدي أن قواته استقرت في سينوب⁽³⁾ (*Sinope*) وتشيرسونيز⁽⁴⁾ وكالشيديون⁽⁵⁾ (*Calchedon*) وأولبيا⁽⁶⁾ (*Olbia*)⁽⁷⁾، كما يشير إ. ل. ويلر (E. L. Wheeler) بدوره إلى

(1) - Caddeo, R, 1925, p. 178.

(2) - Reddé, M., 1986, p. 265.

(3) - سينوب: سينوب (Sinop) حالياً، مدينة ساحلية في آسيا الصغرى تقع في جنوب للبحر الأسود إلى الغرب من طرابزون بحوالي 490 كلم، تأسست حوالي القرن السابع قبل الميلاد من طرف إغريق مدينة ميليتوس. Fouquier, A., 1855, *Annuaire historique universel: ou, histoire politique pour 1853*, Lebrun et Cie, Paris, p. 180.

(4) - تشيرسونيسوس: حالياً مدينة سيفاستوبول (Sebastopolis) الجنوب الغربي لشبه جزيرة القرم. Wilson, N., 2013, *Encyclopedia of Ancient Greece*, Routledge, New York, p. 156. تأسست على يد جماعة من إغريق مدينة هيراكليا (*Heraclea*) حوالي القرن الخامس قبل الميلاد عند خليج يوفر ميناءاً طبيعياً ذو موقع إستراتيجي في شمال البحر الأسود. De Totleben, E., 1863, *Défense de Sébastopol*, t. 1, Thieblin, H., Saint-Petersbourg, p. 66.

(5) - كالشيديون: حالياً مدينة خلقدون (*Chalcedon*) الواقعة على الساحل الشرقي لآسيا الصغرى عند مضيق البوسفور مقابل مدينة بيزنطة. Kovalenko, S., 2022, «Some rare coins from the Vasilii Rozanov collection», In: *Connecting the Ancient West and East*, Vol. 8, Peeters, Leuven, p. 512. أسسها مجموعة من إغريق مدينة ميغارا (*Megara*) حوالي سنة 675 ق.م. Abbott, E., 1888, *A History of Greece*, Vol. 1, Rivingtons, London, p. 338.

(6) - أولبيا: حالياً مدينة أوتشاكيف (*Otchakiv*) الواقعة في الشمال الغربي للبحر الأسود ، بالقرب من مصب نهر بوريثينس (Borysthène). Le Rider, G., De Callatay, F., 2006, *Les Séleucides et Ptolémées: L'héritage monétaire et financier d'Alexandre le Grand*, Rocher, Monaco, p. 109. أسسها حوالي القرن السابع قبل الميلاد جماعة من إغريق مدينة ميليتوس. De Ballu, E. B., 1972, *Olbia: cité antique du littoral Nord de la Mer Noire*, Brill, Leiden, p. 15.

(7) - Reddé, M., 1986, p. 256, 258, 262, 264.

فاسيس⁽¹⁾ (Phasis) وديوسكورياس⁽²⁾ (Dioscurias) وبيتيوس⁽³⁾ (Pityus) وإيسي بورتوس⁽⁴⁾ (Hyssi Portus) كمحطات ثانوية أخرى⁽⁵⁾ (ينظر الملحق 29، ص 273).

5- موانئ بريطانيا:

بعد أن أضحى للرومان موضع قدم في غاليا نتيجة الانتصارات العسكرية التي حققها يوليوس قيصر تطلّعوا إلى التوسع في بريطانيا، وقد بدأت المبادرة على يد غايوس أوكتافيوس خلال سنتي 34 ق.م و 17 ق.م⁽⁶⁾، إلى أن تجسدت فعليا سنة 43 م على عهد الإمبراطور كلوديوس حيث تمكن الرومان من غزو بريطانيا⁽⁷⁾.

وفي خضم هذا التوسع استخدمت القوات الرومانية ميناء جيسورياكوم (Gessoriacum)⁽⁸⁾ وبورتوس إتيوس (Portus Itius)⁽⁹⁾ في غاليا للعبور إلى بريطانيا،

(1) - فاسيس: حاليا مدينة بوتى (Poti) في جورجيا على الساحل الشرقي للبحر الأسود، تأسست حوالي القرن السابع أو السادس قبل الميلاد كمستعمرة على يد مجموعة من إغريق مدينة ميليتوس (Miletus)

(2) - ديوسكورياس: حاليا سوخومي (Soukhomi) تقع شرق البحر الأسود. Carusi, C., 2016, «Vita humanior sine sale non quit degere' Demand for Salt and Salt Trade Patterns in the Ancient Greek World», In: *The Ancient Greek Economy: Markets, Households and City-States*, CUP, Cambridge, p. 345.

ق.م خلال حروبهم ضد ميثرداتس السادس. Koehne, B. K., 1857, *Description du musée de feu le prince Basile Kotschoubey*, Vol. 1, papiers de la Couronne, Saint-Pétersbourg, p. 433-434.

(3) - بيتيوس: حاليا بيتسونتا (Pitsiounta) تقع شرق البحر الأسود إلى الشمال من ديوسكورياس. De La Gravière, E. J., 1885, *La marine des Ptolémées et la marine des Romains*, t. 1, Plon, E., Nourrit et Cie, Paris, p. 149.

(4) - إيسي بورتوس: حاليا أراكلي بورونو (Arakli Burunu) في الجنوب الشرقي للبحر الأسود،

ويعد من المحطات البحرية الدفاعية الرومانية في المنطقة. Coulton, J. J., and others, 1987, «The Year's Work», In: *Anatolian Studies*, Vol. 37, British Institute at Ankara, Ankara, p. 5.

(5) - Wheeler, E. L., 2012, «Roman fleets in the black sea: Mysteries of the classis pontica», In: *Acta Classica*, Vol. 55, Classical Association of South Africa, South Africa, p. 143.

(6) - Caddeo, R., 1925, 156.

(7) - Pitassi, M., 2012, p. 28.

(8) - Corazzini, F., 1882, p. 407.

(9) - Caddeo, R., 1925, 158.

وبحسب ما ذكره أ. ب. لوكليرك (A. B. Leclercq) أصبح هذان الميناءان من المحطات التي تمركزت فيها قوات أسطول بريطانيا الذي تم تأسيسه لتسيير شؤون العسكرية البحرية الرومانية في بريطانيا⁽¹⁾.

وعلى إثر نجاح عملية الغزو وتأسيس الأسطول في بريطانيا استعملت قوات البحرية الرومانية الموانئ البريطانية في ريتشبورو (*Rutupiae*) ودوفر (*Dobrae*)⁽²⁾، وفي نفس السياق يذكر م. ريدي قائمة بستة وعشرين محطة بحرية على طول سواحل الجزيرة البريطانية⁽³⁾ وهو يرجح أن ريتشبورو ودوفر مثلنا قاعدتان رئيسيتان لأسطول بريطانيا⁽⁴⁾ (ينظر الملحق 30، ص 274).

ثانياً: الأساطيل الحربية الرومانية:

1- الأساطيل البرايتورية:

يُعرف ر. كاديو الأساطيل البرايتورية على أنها الأساطيل الخاضعة لقيادة الإمبراطور مباشرة والتي اشتملت أسطول ميسينوم وأسطول رافينا⁽⁵⁾، اللذان تشكلا في الأساس من جزء من السفن التي أصبحت تحت تصرف غايوس أوكتافيوس وقادته بعد معركة أكتيوم، والتي يقدر ش. ج. ستار عددها بحوالي 700 سفينة حربية من جميع الأنواع⁽⁶⁾. ومن دون شك تم توزيعها على مختلف الموانئ التابعة لكل أسطول سواء في الحوض الغربي أو الحوض الشرقي للمتوسط أو حتى خارج حدود المتوسط، الأمر الذي سيتم التطرق له لاحقاً (ينظر الملحق 31، ص 275).

(1) - Leclercq, A. B., 1886, p. 235.

(2) - Pitassi, M., 2012, p. 137.

(3) - Reddé, M., 1986, p. 282.

(4) - Reddé, M., 1986, p. 287.

(5) - Caddeo, R., 1925, 170.

(6) - Starr, Ch. G., 1941, p. 11.

1.1 - أسطول ميسينوم (*Classis Misenum*):

استقرت القيادة العليا المكلفة بقيادة أسطول ميسينوم (*classis Misenum*) بتكليف من الإمبراطور في ميناء ميسينوم⁽¹⁾، وحسب سيويتون فإن مبادرة إنشاء هذا الأسطول جاءت بأمر من غايوس أوكتافيوس⁽²⁾، وبناء على ما أورده كل من ج. أ. سانديز (J. E. Sandys) وم. بيتاسي فقد تم ذلك حوالي سنة 22 ق.م⁽³⁾، وعلى الرغم من أن ش. ج. ستار هو الآخر يرجح هذا التاريخ إلا أنه يعتبره غير دقيق ويجعل من الفترة الممتدة ما بين (27-15 ق.م) هي الفترة التي أنشئ فيها أسطول ميسينوم⁽⁴⁾.

وقد ورد ذكر أسطول ميسينوم في الكثير من النقوش اللاتينية بالعديد من الصيغ، إما بصيغة الأسطول الموجود في ميسينوم (*classe quae est Miseni*)⁽⁵⁾ أو كلايسيس ميسينينسيس (*classis Misensis*)⁽⁶⁾ أو كلايسيس ميسيناتيوم (*classis Misinatium*)⁽⁷⁾ أو في بعض الأحيان كما ذكر أ. فيريرو وف. شابو بصيغة كلايسيس ميسيناس (*classis Misenas*)⁽⁸⁾.

حصل هذا الأسطول على اللقب البرائيتوري (*praetoriae*) حسب ما ورد في الدبلوم العسكري⁽⁹⁾ الخاص بتسريح أحد البحارة العاملين في ذات الأسطول الصادر في

(1) - Ferrero, E., 1878, p. 66.

(2) - Suétone, 49.

(3) - Sandys, J. E., 1913, *A Companion to Latin Studies*, CUP, Cambridge, p. 498; Pitassi, M., 2010, p. 203; Pitassi, M., 2011, p. 117.

(4) - Starr, Ch. G., 1941, p. 12, 14.

(5) - CIL, XVI, 1.

(6) - CIL, XVI, 13, 15, 16.

(7) - CIL, III, 1919.

(8) - Ferrero, E., 1878, p. 66; Chapot, V., 1896, p. 53.

(9) - الدبلوم العسكري: هو عبارة عن ترخيص قانوني، مكتوب بالأحرف اللاتينية على شاكلة الاختصارات المعتمدة في تحرير النقوش اللاتينية، على ألواح من البرونز قابلة للطي، وكان في الأصل نسخة من مرسوم إمبراطوري (*Constitutio Imperatoria*)، Dana Dan, D., 2013, «Conubium cum uxoribus: mariages thraces dans les diplômes militaires», In : *Cahiers du*

18 فبراير 129م في عهد الإمبراطور هادريان "Hadrianus" (117-138)⁽¹⁾، كما جاء هذا اللقب في دبلومات عسكرية أخرى نذكر منها، دبلوم صادر في 15 سبتمبر 134م⁽²⁾ وآخر في سنة 145م⁽³⁾، وكذا دبلوم 30 أبريل 166م⁽⁴⁾، ومن المحتمل كذلك أنه حصل على لقب أنتونينيانا (Antoniniana) في عهد الإمبراطور كاركلا "Caracalla" (211-217م)، وهذا الاحتمال قائم على أساس حصول أسطول رافينا على هذا اللقب في الفترة ما بين (213-217م) *Classis praetoriae* Antoniniana⁽⁵⁾، ومن دون شك جاء هذا اللقب من اسم الإمبراطور (Caesar Marcus Aurelius severus Antoninus Pius augustus)، وهو نفس اللقب الذي عرف به القانون أو الدستور الأنطوني الصادر سنة 212م (Constitutio Antoniniana). ويذكر أ. فيريرو أيضا أنه خلال فترة حكم الأباطرة كركلا أو إيلاجبالا "Heliogabalus" (218-222) حمل أسطول ميسينوم لقب بيا ويندكس⁽⁶⁾ (*Classis praetoriae Misenatium*) (*pia vindex*)⁽⁷⁾ بمعنى المحارب الورع أو المنتقم التقي⁽⁸⁾.

Centre Gustave Glotz, 24, Boccard, Paris, p. 218. يسمح بتسريح العاملين في الوحدات المساعدة

في الجيش الروماني البرية والبحرية، بصفة رسمية ويحدد الإمتيازات القانونية الممنوحة لهم. Eck Werner, E., 2015, «Documents on Bronze: A Phenomenon of the Roman West», In *Ancient Documents and their Contexts, First North American Congress of Greek and Latin Epigraphy*, Vol. 5, Brill, Boston, p. 130.

(1) - CIL, XVI, 74.

(2) - CIL, XVI, 79.

(3) - CIL, XVI, 92.

(4) - CIL, XVI, 122.

(5) - CIL, XVI, 138.

(6) - تجدر الإشارة إلى أن لقب بيا ويندكس حمله أسطول ميسينوم كذلك في عهد الإمبراطور غوردريان الأول "Gordianus I" (238م) بالصيغة (*Classis Misenensis pia vindex Gordiana*). CIL, X, 3336. كما أنه حمله في عهد الإمبراطور فيليب العربي "Marcus Julius Philippus" (*Classis praetoria pia vindex Philippiana Misenense*) (244-249م) CIL, III, 53, p. 896.

(7) - Ferrero, E., 1878, p. 66, 82, 130.

(8) - Maxfield, V. A., 1981, *The Military Decorations of the Roman Army*, University of California Press, Los Angeles, p. 233.

ومما لا ريب فيه أن حصول أسطول ميسينوم على هذه الألقاب الفخرية، جاء نتيجة الدور الذي لعبه في الأحداث السياسية والعسكرية التي عرفت الإمبراطورية خلال القرون الأولى نظرا لقربه من العاصمة روما، ما جعله من وجهة نظر ف. شابو الأكثر أهمية مقارنة بالأساطيل الأخرى⁽¹⁾، وهي وجهة النظر نفسها التي تبناها كل من ش. ج. ستار و م. بيتاسي⁽²⁾، وربما هذا مرده إلى استقائهما لهذه المعلومة عن ف. شابو والافتناع بما ذهب إليه، ولكن الحقيقة التي لا يمكن الحياذ عنها هي أن كل أسطول من أساطيل الإمبراطورية كان له دوره الفعال في إطار مجال نشاطه.

وبالنسبة لمجال نشاط أسطول ميسينوم فمن الممكن تتبعه من خلال تمرکز مفارزه التي استقرت في الحوض الغربي للمتوسط، على سواحل البحر التيراني في بوتولي وموانئ أوستيا وسينتومسالي (*Centumcellae*) جنوب إتروريا⁽³⁾، وفي تراكينا وفورميائي (*Formiae*) وفي روما جنوب شرق الكوليزيوم حيث يقع أكبر معسكر لقوات ميسينوم بعيد عن البحر منذ عهد أوكتافيوس أغسطس⁽⁴⁾، واستقرت مفارزه كذلك في كورسيكا⁽⁵⁾ وصقلية وسردينا⁽⁶⁾. كما وجدت مفارز ميسينوم في الحوض الشرق للمتوسط في أكويليا شمال الأدرياتيك⁽⁷⁾ وفي بيرايوس (*Piraeus*) أحد أهم موانئ آثينا، بالرغم من أن موانئ هذه المدن في حقيقة الأمر هي محطات تمرکز أسطول رافينا، ناهيك عن مفرزة في سولوقية وأنطاكيا⁽⁸⁾، بالإضافة إلى مفرزة في ميناء سيزيكوس على سواحل بحر مرمرة⁽⁹⁾ ويلاحظ أن النشاط العسكري لهذا الأسطول قد استمر إلى نهاية القرن الرابع الميلادي، على اعتبار أن أميان مرسلان الذي عاش ما بين (330-395) جاء على

(1) - Chapot, V., 1896, p. 54.

(2) - Starr, Ch. G., 1941, p. 14; Pitassi, M., 2012, p. 67.

(3) - Adkins L., Adkins, R. A., 2014, p. 72.

(4) - Starr, Ch. G., 1941, p. 17, 18.

(5) - Ferrero, E., 1878, p. 67.

(6) - Starr, Ch. G., 1941, p. 19.

(7) - Ferrero, E., 1878, p. 71.

(8) - Starr, Ch. G., 1941, p. 20.

(9) - Wheeler, E. L., 2012, p. 121.

ذكر أحد قادته إبي فيرو (*Eæ Vero*)⁽¹⁾، وربما حتى بداية القرن الخامس الميلادي، بحكم أن فيجاس الذي توفي على الأرجح في منتصف هذا القرن يشير إلى ميسينوم كأحد أساطيل الإمبراطورية الرومانية في الحوض الغربي للمتوسط⁽²⁾.

2.1- أسطول رافينا (*classis Ravenna*):

شكل أسطول رافينا الذي اتخذ من ميناء رافينا مقراً لقيادته أحد الأسطوليين البرابيتوريين، الذي تأسس هو الآخر على عهد غايوس أوكتافيوس حسب ما أشار إليه سيويتون⁽³⁾، وعلى غرار هذه الإشارة يقترح ش. ج. ستار أن تاريخ تأسيس أسطول رافينا تم ما بين 25 ق.م و 23 ق.م⁽⁴⁾، بينما يكتفي م. بيتاسي بترجيح سنة 23 ق.م⁽⁵⁾ في حين يرجح كل من ل. أدكنز (*L. Adkins*) و ر. أ. أدكنز (*R. A. Adkins*) سنة 25 ق.م⁽⁶⁾ ولكن الملاحظ أن هذه التخمينات لا تعتمد على أي سند أدبي ولا مادي يدعمها، لذلك يبدو أن أسطول رافينا مثل أسطول ميسينوم نشأ خلال عشرينيات القرن الأول قبل الميلاد.

تم التعبير عن أسطول رافينا في النقوش اللاتينية، إما بالاختصار (*CL. RA*)⁽⁷⁾ وكلايسيس رافينات (*classis Ravennate*)⁽⁸⁾ وكلايسيس رافيناتيوم (*classis Ravennatium*)⁽⁹⁾، وكذلك بصيغة كلاس رافينينس (*classe Ravennen*)⁽¹⁰⁾ وكلايسيس رافيناتيس (*classis Ravennatis*)⁽¹¹⁾.

(1) - Ammien Marcellin, V, 3, 2.

(2) - Végèce, V, 1. 5.

(3) - Suétone, 49.

(4) - Starr, Ch. G., 1941, p. 21.

(5) - Pitassi, M., 2012, p. 67.

(6) - Adkins L., Adkins, R. A., 2014, p. 72.

(7)- Ferrero, E., 1878, Insc. 454, p. 152; CIL, X, 3486.

(8) - CIL, X, 6657.

(9) - Ferrero, E., 1878, Insc. 364, p. 136.

(10) - CIL, III, LVIII, p. 901.

(11) - Ferrero, E., 1878, Insc. 361, p. 134.

ومن الألقاب الفخرية التي حصل عليها أسطول رافينا، اللقب البرايتوري (*classe praetoria Ravennate*) ابتداء من سنة 127م طبقا لما جاء في الدبلوم العسكري لأحد العاملين ضمن قواته⁽¹⁾، وحصل كذلك على اللقب الأنطوني (*classe praetoria Antoniniana Ravennate*) بين سنتي (213-217م)⁽²⁾.

ويذكر أ. فيريرو أنه خلال فترة حكم الأباطرة كراكلا أو إيلاجبالا حاز أسطول رافينا مثل أسطول ميسينوم على لقب بيا فانداكس⁽³⁾، وابتداء من سنة 247م نال لقب ديكيانا (*classis praetoria Deciana pia vindex Ravennate*) نسبة إلى الإمبراطور ترايانوس ديكيوس "*Traianus Decius*" (201-251م)⁽⁴⁾.

وفيما يخص مجال نشاط أسطول رافينا يذكر فيجاس، أن إستراتيجية الحرب الرومانية جعلت من إبيروس (*Epirus*) ومقدونيا (*Macedonia*) وأخائية (*Achaia*) وكريت (*Creta*) وقبرص (*Cyprus*) مناطق عملياته العسكرية في الحوض الشرقي للمتوسط، إضافة إلى المناطق المطلة على بحر مرمرة والبحر الأسود⁽⁵⁾.

وقد استقرت قوات رافينا كذلك في مفازرها في أريديا (*Adria*) على الساحل الغربي للأدرياتكي وألتينوم (*Altinum*) وكابرولاي (*Caprulae*) وأكوليا في شماله وتيرجيت (*Tergeste*) وبارنتيوم (*parentium*) وإستريا (*Istria*) في الشمال الشرقي منه⁽⁶⁾، وفي سالوناي (*Salonae*) على الساحل الشرقي لمراقبة الساحل الدلماسي وفي برانديزي وأنكونا إلى الجنوب من رافينا⁽⁷⁾، ربما لتسهيل بلوغ جنوب الأدرياتكي والسواحل الغربية للبحر الأيوني.

(1) - CIL, XVI, 72, 100; CIL, X, 3524, 6657.

(2) - CIL, XVI, 138.

(3) - Ferrero, E., 1878, p. 133.

(4) - CIL, III, LVI, p. 899.

(5) - Végèce, V, 1. 5.

(6) - Michel, R., 1986, p. 222-223.

(7) - Pitassi, M., 2012, p. 67.

أما خارج البحر الأدرياتيكي فقد اتخذت قوات رافينا من بيرايوس مفرزة لها⁽¹⁾، أين استقرت كذلك مفرزة لميسينوم هناك كما أشرنا سابقا، وفي كالشيدون⁽²⁾ على الساحل الشرقي لآسيا الصغرى عند مضيق البوسفور مقابل مدينة بيزنطة. وعلى الرغم من أن فيجاس يحصر نشاط أسطول رافينا في الحوض الشرقي للمتوسط، إلا أن بقايا النقوش المكرسة للعاملين ضمن وحداته تثبت وجود مفازر له في الحوض الغربي بمعسكر قوات رافينا في روما بالقرب من الكوليزيوم⁽³⁾ وفي أوستيا وسينتومسيلي ولونا وحتى في ميسينوم⁽⁴⁾، وبموانئ إتروريا في لوريوم (*Lorium*) وألسيوم (*Alsium*) وكذا مفرزة في ميناء كالياري (*Caralis*) في جزيرة سردينيا⁽⁵⁾.

يتضح من توزيع مفازر الأسطوليين البرايتوريين أن الأباطرة عملوا على إيجاد قوات بحرية تابعة لهم في كافة ربوع المتوسط، والحرص على أن تعمل قوات ميسينوم ورافينا جنبا إلى جنب لإحباط أي محاولات للتمرد والحرب ضد سلطتهم في روما أو في المقاطعات التي تأسست فيها أساطيل خاصة بها.

2- أساطيل المقاطعات:

1.2 - أسطول فوروم يوليوس (*Classis Foroiuliensis*):

أنشأ ماركوس أجريبا ميناء حريا في فوروم يوليوس كما ذكرنا سابقا، وجعل منه حسب ما ذكره تاسيت مقرا لأحد الأساطيل الرومانية الدائمة في عهد غايوس أوكتافيوس⁽⁶⁾، الذي عُرف بأسطول فورولينسيس أو فوروم يوليوس، تم تشكيله من

(1) - Starr, Ch. G., 1941, p. 23.

(2) - Wheeler, E. L., 2012, p. 121.

(3) - Pitassi, M., 2012, p. 134.

(4) - Starr, Ch. G., 1941, p. 26.

(5) - Michel, R., 1986, p. 203, 207.

(6) - Tacite, Annales, IV, 5, 2.

حوالي 300 سفينة استولى عليها غايوس أوكتافوس بعد هزيمة ماركوس أنطونيوس في معركة أكتيوم⁽¹⁾.

وبناء على هذا يرى الكثير من الباحثين الذين اعتنوا بدراسة تاريخ أسطول فوروم يوليوس أنه تم تأسيسه سنة 31 ق.م⁽²⁾، من أجل حماية سواحل مقاطعة غاليا ناربون (*Gallia Narbonensis*)⁽³⁾ والأجزاء الغربية من السواحل الإيبيرية والجزر القريبة منهما⁽⁴⁾.

ولم يستمر نشاط هذا الأسطول لمدة زمنية طويلة، فبمجرد أن أصبحت مقاطعة غاليا ناربون تابعة لمجلس الشيوخ سنة 22 ق.م⁽⁵⁾، تخلى غايوس أوكتافوس عنه بعد تسع سنوات من الخدمة فقط⁽⁶⁾، وبحسب ما أورده ش. دارمبيرج فإن سفن هذا الأسطول تم نقلها إلى ميسينوم⁽⁷⁾، وربما نقل جزء منها إلى رافينا والموانئ القريبة من شبه الجزيرة الإيطالية التي وجدت فيها مفارز هذين الأسطولين.

والجدير بالذكر في هذا السياق الإشارة إلى أن فكرة نشاط أسطول فوروم يوليوس لمدة تسع سنوات كانت محل رفض من قبل العديد من الباحثين، حيث يرى ك. جوليان (*C. Jullian*) أن نشاط هذا الأسطول استمر على الأقل إلى غاية فترة حكم الإمبراطور تيبيريوس وتحديدا حتى سنة 23 م، ويستند رأيه هذا على ما ورد لدى تاسيت من خلال إحصائه لقوات الإمبراطورية في السنة نفسها⁽⁸⁾، حيث يذكر أن شبه الجزيرة الإيطالية يدافع عنها أسطولا ميسينوم من جانب البحر التيراني ورافينا من جانب الأدرياتكي أما

(1) - Marquardt, J., Mommsen, Th., 1891, *Manuel des antiquités romaines: De l'organisation militaire chez les Romains*, t. 11, trad. Brissaud, J., Thorin, E, Paris, p. 233.

(2) - Ferrero, E., 1878, p. 157; De la Berge, C., 1886, p. 216; Chapot, V., 1896, p. 44.

(3) - Starr, Ch. G., 1941, p. 12.

(4) - Aubenas, J. A., 1881, p. 134.

(5) - De Villefosse, A. H., Thédénat, H., 1885, *Inscriptions romaines de Fréjus*, Champion, Paris, p. 12.

(6) - De la Berge, C., 1886, p. 216.

(7) - Daremberg, Ch., et autres, 1887, p. 1235.

(8) - Jullian, C., 1886, «Les cités de la Gaule», In: *Annales de la Faculté des Lettres de Bordeaux*, Vol. 8, Leroux, E., Paris, p. 36-37.

ساحل بلاد الغال فهو محمي من طرف أسطول فوروم يوليوس⁽¹⁾، ويلقى هذا الطرح التأييد من قبل م. مومسن الذي يفسر هو الآخر نص تاسيت على أنه يدل على استمرار نشاط أسطول فوروم يوليوس إلى غاية سنة 23 م⁽²⁾.

في حين يفترض ج. أ. أوبينا (J. A. Aubenas) أن نشاط هذا الأسطول استمر حتى عهد الإمبراطور أنطونيوس بيوس "Antoninus Pius" (138-161م) أو الإمبراطور ماركوس أوريليوس "Marcus Aurelius" (161-180 م)⁽³⁾، ودليله في ذلك نقishtين لاتينيتين عثر عليهما في فريجوس تعود الأولى لقائد سفينة⁽⁴⁾ والثانية لقائد الأسطول⁽⁵⁾، ولكن الحقيقة التي لا يمكن إنكارها هي أن هاتين النقishtيين لا يوجد فيهما أي إشارة إلى أنهما يخصان أسطول فوروم يوليوس، وهو الأمر الذي يشير إليه أ. فيريرو بالنسبة للنقشة الثانية التي يشكك بأنها تنتمي إلى ذات الأسطول⁽⁶⁾.

وفي ظل هذه الآراء المتباينة بين استمرار تواجد أسطول فوروم يوليوس من عدمه، يمكن التخمين أن التخلي عنه نهائيا أمرا غير وارد، بل من المرجح أن وحداته شكلت أسطولا قائما بذاته يخص مقاطعة غاليا ناربون، أو أنها أصبحت مفرزة تابعة لقيادة أسطول ميسينوم ما دام أن مجال نشاط هذا الأخير هو في الغالب في مياه الحوض الغربي للمتوسط.

وبغض النظر عن مدة نشاط هذا الأسطول، فإن السؤال الملح الذي يُطرح حوله هو: هل يمكن أن نصنفه ضمن الأساطيل البرايتورية أم لا؟

وبناء على ما تم طرحه بالإمكان اعتباره برايتوريا في الفترة الممتدة ما بين (31-22 ق.م) على أساس أنه كان تابعا للإمبراطور أما بعد سنة 22 ق.م، وفي حالة

(1) - Tacite, *Annales*, IV, 5, 1; Jullian, C., 1886, p. 37.

(2) - Mommsen, M., 1892, «Fréjus: observations epigraphicae», In: *Revue épigraphique du midi de la France*, Vol. 68, Savigné, E. J., Vienne, p. 203.

(3) - Aubenas, J. A., 1881, p. 133.

(4) - CIL, XII, 257.

(5) - CIL, XII, 258.

(6) - Ferrero, E., 1878, p. 159.

استمرار نشاطه فمن الممكن اعتباره من أساطيل المقاطعات إن لم تكن وحداته مفرزة تابعة لميسينوم كما ذكرنا أعلاه.

2.2- أسطول الإسكندرية (*Classis Alexandria*):

مما لا ريب فيه أن اللبنة القاعدية التي تشكل على أساسها أسطول الإسكندرية هي القوات البحرية لمصر البطلمية التي كانت موجودة على عهد الملكة كليوباترا السابعة (*Cleopatra VII*)، وبعد وفاة هذه الأخيرة على إثر انهزام ماركوس أنطونيوس في معركة أكتيوم ضد منافسه غايوس أوكتافيوس ودخول مصر ضمن مجال السيطرة الرومانية، أصبح أسطولها جزء من أساطيل الإمبراطورية الرومانية تحت قيادة موظف برتبة برايتور (*praetor*)⁽¹⁾، وبدأت وحدات هذا الأسطول تنتقل تدريجياً من نظم الإدارة البطلمية إلى نظم الإدارة الرومانية ابتداء من نهاية القرن الأول قبل الميلاد⁽²⁾. وهذا وإن دل فإنما يدل على أن التأسيس الفعلي لأسطول الإسكندرية تم حوالي سنة 30 ق.م أي في نفس الفترة التي تأسس فيها أسطول فوروم يوليوس.

وقد عُرف أسطول الإسكندرية في النقوش اللاتينية بكلايسيس ألكساندريناي (*Classis Alexandrinae*)⁽³⁾، وحمل لقب أغستا كما هو موضح في الصيغة (*Classis Augusta Alexandrina*)⁽⁴⁾، ومن غير المستبعد أنه استمد لقب أغستا من اسم الإمبراطور أوكتافيوس أغسطس أو أحد خلفائه الذين حملوا هذا اللقب كذلك، وحوله يذكر إ. دي فيلفوس (H. De Villefosse) أن أسطول الإسكندرية حمل لقب أغستا خلال النصف الأول من القرن الأول الميلادي⁽⁵⁾.

(1) - Bey, N., 1888, *L'ancienne Alexandrie: étude archéologique et topographique*, Leroux, E., Paris, p. 13.

(2) - Daremberg, Ch., et autres, 1887, p. 1234.

(3) - Vermaseren, M. J., 1972, *Etudes Preliminaires Aux Religions Orientales Dans L'empire Romain*, Brill, Leiden, p. 10.

(4) - CIL, III, 43.

(5) - De Villefosse, H., 1882, p. 112.

وفي نفس السياق جاءت الإشارة إليه في دبلومين عسكريين بكلايسيس أيجيبينو (*Classe Aegypto*) بمعنى أسطول مصر، صدر الأول في 08 سبتمبر 79 م⁽¹⁾ وصدر الثاني في 17 فيفري 86 م⁽²⁾، كما عرف في بعض النقوش بأسطول الإسكندرية وبوتاموفيلاكياي (*Classis Alexandrina Potamophylaciae*)⁽³⁾ ويشير أ. ألمير A. Allmer) أن المقصود ببوتاموفيلاكياي هو مراقبة النيل⁽⁴⁾، وقد حمله أسطول الإسكندرية خلال القرن الأول أو بداية القرن الثاني الميلادي، لضبط وتأمين حركة السفن في نهر النيل وتسهيل عملية جمع الضرائب⁽⁵⁾.

وحول الدور الأساسي الذي لعبه أسطول الإسكندرية، فيمكن في الحفاظ على ولاء وأمن واستقرار مقاطعة مصر، وكذا حماية سفن نقل الحبوب إلى روما و في مقدمتها القمح⁽⁶⁾، هذا ولم يقتصر نشاطه على حدود السواحل المصرية فقط بل امتد إلى سواحل موريطانيا القيصرية، حيث كانت له مفرزة هناك في ميناء شرشال (*Caesarea*) العسكري⁽⁷⁾.

3.2 - أسطول سوريا (*Classis Syriaca*):

منذ حوالي سنة 64 ق.م أضحى سوريا مقاطعة رومانية⁽⁸⁾ بعد أن أطاح بومبيوس الكبير بأنطيوخوس الثالث عشر⁽⁹⁾ "Antiochus XIII Asiaticus" (69-64

(1) - CIL, XVI, 24.

(2) - CIL, XVI, 32.

(3) - CIL, II, 1970.

(4) - Allmer, A., 1875, *Inscriptions antiques et du Moyen Age de Vienne en Dauphiné: Inscriptions antiques antérieures au VIII. siècle*, Girard, Vienne, p. 510.

(5) - Kruse, Th, 2013, «The Nile police in the Ptolemaic period», In: *The Ptolemies, the Sea and the Nile: Studies in Waterborne Power*, CUP, Cambridge, p. 184.

(6) - Hohlfelder, R. L., 2015, *Mediterranean Cities: Historical Perspectives*, Routledge, London, p. 81.

(7) - Adkins L., Adkins, R. A., 2014, p. 73.

(8) - Faulkner, N., 2013, *Rome: Empire of the Eagles, 753 BC – AD 476*, Routledge, London, p. 154.

(9) - يذكر ح.ح. جواد أن أنطيوخوس الثالث عشر نازعه الحكم على المملكة السلوقية خلال (69-64 ق.م) فيليب الثاني فيلورومايوس (*Philippus II Philoromaeus*). جواد، ح. ح.، 2008،

ق.م) آخر حكام المملكة السلوقية⁽¹⁾، على الرغم من طلبه الملح لبومبيوس الكبير بأن يقيه على العرش، إلا أن هذا الأخير رد عليه قائلاً: "إن الرجل الذي لم يستطع حماية سوريا من تيغرانس⁽²⁾ (*Tigranes Magnus*) واليهود والأنباط ليس بالرجل المناسب لحكمها"⁽³⁾.

ومما لا شك فيه أن وضع سوريا الجديد تحت سلطة الجمهورية الرومانية، جعل منها بحاجة إلى قوة بحرية تساهم في حمايتها وإدارة شؤونها، وخاصة أن سوريا كانت تتوفر على الكثير من الموانئ التي بإمكانها استيعاب هذه القوة كما ذكرنا آنفاً، والتي تم تنظيمها فيما بعد في إطار أسطول سوريا.

إلا أن الحقيقة التي تفرضها المادة العلمية المتعلقة بهذا الأسطول تجعل من البحث في حيثيات سيرورته التاريخية أمراً صعباً ويكتفه الغموض.

فبالنسبة لتاريخ تأسيسه حسب ما ذكره إ. فيريرو كان خلال القرن الثاني الميلادي على عهد الإمبراطور هادريان⁽⁴⁾، بناء على ما ورد في نقيشة لاتينية جاء فيها اسم

نشوء الدولة السلوقية وقيامها (دراسة تاريخية 312-64 ق.م)، رسالة ماجستير في التاريخ القديم، جامعة بغداد، العراق، ص.339. وقد تم قتل فيليب الثاني فيلوروميوس سنة 57 ق.م من طرف الحاكم الروماني في سوريا أولوس جابينيوس، بعد أن أراد الزواج من الأميرة البطلمية برينيكي الرابعة (*Berenice IV*) ابنة بطليموس الثاني عشر (*Ptolemaeus XII*) وكليوباترا الخامسة (*Cleopatra V*) ومحاولته العودة إلى حكم المملكة السلوقية وتوحيدها مع مملكة البطالمة الأمر الذي دفع الحاكم الروماني إلى قتله. Watts, J. C., 2013, *The Journey Into Egypt Tarot Guide*, New Moon Trading Company, USA, p. 235.

(1) - نصحي، إ.، 1978، ص. 451.

(2) - تيغرانس: أحد ملوك أرمينيا في الفترة الممتدة ما بين (95-55 ق.م)، تحدى تيغرانس الكبير القوة المتنامية لروما وأنشأ إمبراطورية شاسعة لكنها كانت قصيرة العمر امتدت من بلاد ما بين النهرين العليا إلى البحر المتوسط. Magill, F. N., 2003, *Dictionary of World Biography*, Vol. 1, Routledge, London, p. 1179.

(3) - جواد، ح. ح.، 2008، ص.341.

(4) - Ferrero, E., 1878, p. 170.

أسطول سوريا بصيغة (CLASSIS SYR)⁽¹⁾، ولكن المثير للانتباه في طرح أ. فيريرو هو كيف أن لمقاطعة سوريا التي تأسست سنة 64 ق.م أن تبقى دون أن يتشكل فيها أسطول قائم بذاته؟

وإن تم التسليم بهذا الطرح فمن المرجح أن القوة البحرية الرومانية في سوريا مثلتها مفرزتي ميسينوم و رافينا المرابطة هناك كما ذكرنا سابقا، أو أن مسؤولية حماية هذه المقاطعة كانت من اختصاص أسطول الإسكندرية بحكم قرب المسافة بين مصر وسوريا، أو كما أشار ش. ج. ستار أنه عهد بها إلى ملك محلي حليف للرومان في المنطقة⁽²⁾، وغالب الظن أنه من ملوك اليهود الذين خضعوا لسلطة الرومان.

وبصرف النظر عن الطرح القائل أن أسطول سوريا قد تم تأسيسه خلال القرن الثاني الميلادي، يرجح ج. ب. كامبل أن هذا الأسطول كان له وجود على عهد أوكتافيوس أغسطس⁽³⁾، وفي ذات السياق يذهب س. دي لا بيرج بالقول أنه كان موجودا خلال فترة حكم الإمبراطور تيبيريوس⁽⁴⁾.

من خلال ما تقدم ذكره أعلاه من الممكن ترجيح الرأيين الأخيرين، على أساس أنه من غير الممكن أن تبقى مقاطعة سوريا دون قوة بحرية خاصة بها تسهر على حمايتها. وقد امتد النشاط العسكري للأسطول السوري على طول ساحل سوريا ويهودا⁽⁵⁾، ناهيك عن مفاوزه في تينوس (Tenos) إحدى جزر سيكلاديز في بحر إيجه وبيرايوس وفي تيوس (Teos) على الساحل الغربي لآسيا الصغرى وشرشال على الساحل الشمالي لأفريقيا⁽⁶⁾.

(1) - CIL, VIII, 8934.

(2) - Starr, Ch. G., 1941, p. 115.

(3) - Campbell, J. B., 2012, p. 185.

(4) - De la Berge, C., 1886, p. 227.

(5) - Campbell, J. B., 2012, p. 185.

(6) - Caddeo, R., 1925, 175.

4.2 - أسطول نونا لبيكا (*Classis Nova Libyca*):

تمركز أسطول نونا لبيكا على السواحل الشمالية لإفريقيا⁽¹⁾، وليس الغرض بالسواحل الشمالية لإفريقيا في هذا المقام كل السواحل بل القصد منها السواحل الواقعة إلى الغرب من السواحل الشمالية المصرية.

ومن الضرورة بمكان الإشارة إلى أن المعلومات المتعلقة بأسطول نونا لبيكا قليلة جداً، وما تم تداوله بين المراجع التي اهتمت بدراسة هذا الأسطول سواء ببحوث خاصة به أو بسياق عرضي سادته التواتر بين الباحثين، بداية بتلك الصفحة التي كتبها أ. فيريرو في كتابه الصادر سنة 1878م⁽²⁾، وما جاء في صفحات في مقال له في نفس السنة عن هذا الأسطول في (*Bulletin trimestriel des antiquités Africaines*)⁽³⁾، ومقال آخر نشره أ. فيسكوفيني (A. Vescovini) سنة 1913م⁽⁴⁾، والذي ومن دون شك استقى جل معلوماته عما جاء به أ. فيريرو إلى ثلاثة أسطر حررها م. بيتاسي سنة 2012م⁽⁵⁾.

وقد تم التعرف على أسطول نونا لبيكا من خلال نقيشة لاتينية لأحد العاملين في هذا الأسطول⁽⁶⁾، عثر عليها سنة 1874م في خضم عملية هدم لتكنات إنكشارية تعود إلى الحقبة العثمانية في مدينة قسنطينة بالجزائر⁽⁷⁾. وبحسب أ. فيريرو فقد صدرت هذه النقيشة خلال الثماني سنوات الأولى من حكم الإمبراطور كومودوس "*Commodus*" (177-192م)⁽⁸⁾، ويؤرخها أ. فيسكوفيني بالفترة الممتدة ما بين (180-188م) الأمر الذي جعله يخمن بأن أسطول نونا لبيكا أُسس خلا القرن الثاني الميلادي⁽⁹⁾.

(1) - Ferrero, E., 1878, «La marine militaire de l'Afrique Romaine», In: *Bulletin trimestriel des antiquités Africaines*, Vol. 1, Hachette, Paris, p 159.

(2) - Ferrero, E., 1878, *L'ordinamento delle armate romane*, p 180.

(3) - Ferrero, E., 1878, «La marine militaire de l'Afrique Romaine», p 157, 181.

(4) - Vescovini, A., 1913, *Le flotte romane in Africa al tempo dell' impero La "Classis nova libyca"*, Tipeditrice Italia, Roma, p. 3, 12.

(5) - Pitassi, M., 2012, p. 71.

(6) - CIL, VIII, 7030.

(7) - Ferrero, E., 1878, *L'ordinamento delle armate romane*, p 180.

(8) - Ferrero, E., 1878, p. 180.

(9) - Vescovini, A., 1913, p. 7.

ويذكر كل من ج. ماركواردت و ت. مومسن أن الغرض الوحيد من إنشاء هذا الأسطول هو نقل الحبوب إلى روما⁽¹⁾، وهو نفس الطرح الذي يذهب إليه ف. ديغوي (V. Duruy) لكنه يطلق على الأسطول الذي أسسه كومودس اسم كلايسيس أفريكانا (*Classis Africana*) الذي استقر حسب رأيه في قرطاجة⁽²⁾، وهو من دون شك نفس الأسطول الذي عرف باسم كلايسيس أفريكانا كوموديانا هيركوليا (*classis Africana Commodiana Herculea*) المسخر لحماية سفن نقل حصة الأثونة إلى روما في عهد كومودوس⁽³⁾.

أما ر. كانيا فيرى أن الغرض من تأسيس أسطول نونفا لبييكا هو صد أعمال القرصنة المتكررة التي كان قراصنة موريطانيا الطنجية (*Mauritania Tingitana*) على سواحل موريطانيا القيصرية (*Mauritania Caesariensis*) و مقاطعة بيتيكا (*Baetica*) في شبه الجزيرة الإيبيرية وتسهيل عملية إنزال القوات في حالة حدوث ثورات داخل هذه المقاطعات⁽⁴⁾.

وبالنسبة للمحطات التي تمركزت فيها قوات هذا الأسطول، فيذكر أ. ب. لوكلاك (A. B. Leclercq) أنها استقرت بميناء قورينا (*Cyrene*) بليبيا حالياً⁽⁵⁾، إذا ما أخذ بعين الاعتبار ما ذكره إ. فيريرو أن أسطول نونفا لبييكا كان خاصاً بحماية المنطقة الممتدة ما بين سواحل نوميديا حتى مصر⁽⁶⁾، أما إذا كان نشاطه يمتد إلى كامل سواحل إفريقيا غرب مصر فيقترح ش. ج ستار أن قواته قد تشكلت في الأساس من قوات مفرزة أسطول

(1) - Marquardt, J., Mommsen, Th., 1891, p. 236.

(2) - Duruy, V., 1885, *Histoire des Romains: depuis les temps les plus reculés jusqu'à l'invasion des Barbares*, t. 6, Hachette et Cie, Paris, p. 8.

(3) - Noël, O., 1891, *Histoire du commerce du monde depuis les temps les plus reculés*, Plon, E., Nourrit et Cie, Paris, p. 60.

(4) - Cagnat, R., 1913, p. 339.

(5) - Leclercq, A. B., 1886, p. 335.

(6) - Ferrero, E., 1882, «La marine militaire de l'Afrique Romaine», p. 177.

الإسكندرية وأسطول سوريا التي كانت مستقرة في ميناء شرشال الذي أضحى هو الآخر قاعدة لأسطول نوبا لبييكا⁽¹⁾.

ومن الجدير بالذكر أن كلمة نوبا جاءت لتدل على تأسيس أسطول جديد خاص بمقاطعات إفريقيا، على غرار الأسطول الذي كان موجود قبله والذي تكون في الأساس حسب ما يشير كل ل. أدكنز و ر. أ. أدكنز من مفرزتي الإسكندرية وسوريا اللاتين تمركزتا في ميناء شرشال⁽²⁾.

وما يمكن قوله بخصوص أسطول نوبا لبييكا، بالرغم من شح المادة العلمية المتعلقة به، هو أن الضرورة الأمنية والاقتصادية هي التي فرضت على السلطة الرومانية تأسيس أسطول جديد يدعم نفوذها على السواحل الشمالية الغربية لإفريقيا وبضمن تواجدها في المنطقة واستغلال خيراتها.

3- أساطيل الأنهار:

1.3- أسطول مويسيكا (Classis Moesica):

يذكر م. بيتاسي أن توسع الإمبراطورية الرومانية إلى حدود نهر الدانوب تحت حكم أوكتافيوس أغسطس أدى إلى تشكيل أسطول مويسيكا حوالي سنة 12 قبل الميلاد⁽³⁾، في حين يرى ي. لوبوهاك أن تشكيله كان على يد الإمبراطور فيسباسيان⁽⁴⁾، وراجع الأمر بين هذين الرأيين المختلفين هو أن القوات البحرية في مويسيكا وجدت منذ عهد أوكتافيوس أغسطس لأنه من غير الممكن أن تبقى هذه المنطقة دون حماية حوض النهر، ولكن تنظيمها وتسمية أسطولها بدأت منذ عهد فيسباسيان.

(1) - Starr, Ch. G., 1941, p. 117.

(2) - Adkins L., Adkins, R. A., 2014, p. 73.

(3) - Pitassi, M., 2012, p. 69.

(4) - Le Bohec, Y., 2013, *The Imperial Roman Army*, trad. Bate, R., Taylor & Francis, London, p. 170.

تمركزت قوات أسطول موبسيكا على طول نهر الدانوب السفلي الممتد من البوابات الحديدية⁽¹⁾ إلى مصبه عند البحر الأسود أين كان يقوم بدورياته كذلك على السواحل الشمالية منه⁽²⁾.

وقد ورد اسم هذا الأسطول بالعديد من الصيغ في النقوش اللاتينية الخاصة بالعاملين ضمن وحداته، كلايسيس موبسياتيكاوي (*Classis Moesiaticae*)⁽³⁾، كما ورد في أحد الدبلومات العسكرية الصادر في 14 جوان 92 م بصيغة كلايسيس فلافيا موبسيكا (*Classe Flavia Moesica*)⁽⁴⁾، الأمر الذي دفع س. دي لابرغ يخمن أن هذا الأسطول يكون قد حصل على لقب فلافيا على عهد الإمبراطور دوميتيان، ولكن في خضم هذا التخمين يرجح أن هذا اللقب ناله في عهد فيسباسيان⁽⁵⁾، كما تم التعبير عن أسطول موبسيكا في محتوى دبلوم آخر صادر في 14 أوت 99 م بصيغة كلاسي موبسيا السفلي (*Classi Moesia inferiore*)⁽⁶⁾.

(1) - البوابات الحديدية: هي عبارة عن صخور في قاع نهر الدانوب في منطقة ضيقة منه أين تصعب الملاحه. Rey, W., 1849, *Autriche, Hongrie et Turquie, 1839-1848*, Cherbuliez, J., Paris, p. 194. وهي تمثل أحد المعالم الاشارية التي يمكن من خلالها التعرف على أقسام نهر الدانوب، فمن منبعه في الغابة السوداء في ألمانيا إلى فيينا حيث الدانوب العلوي ومن هذه النقطة الأخيرة إلى البوابات الحديدية حيث الدانوب الأوسط، ومن هذه البوابات إلى المصب في البحر الأسود الدانوب السفلي. Dobrovici, N. B., 1997, «Endangered migratory sturgeons of the lower Danube River and its delta», In: *Sturgeon Biodiversity and Conservation*, Kluwer Academic, Netherlands, p. 210. تراجان تابولا ترايانا (*Tabula Traiana*)، تخلدا لذكرى الانتهاء من طريق تراجان العسكري ، وجسر تراجان وقلعة ديانا العسكرية. Vasiljevic, D. A., and others, 2016, « Geoheritage Case Study: The Danube Region in Serbia », In: *Geoheritage and Geotourism: A European Perspective*, The Boydell Press, UK, p. 295.

(2) - Adkins L., Adkins, R. A., 2014, p. 72.

(3) - CIL, VIII, 9358.

(4) - CIL, XVI, 37; CIL, III, XV, p. 858.

(5) - De la Berge, C., 1886, p. 224.

(6) - CIL, III, XX, p. 863

2.3 - أسطول بانونيكيا (*Classis Pannonica*):

مَثَلُ أسطول بانونيكيا القوة البحرية المكلفة بحماية الجزء الأوسط والعلوي من نهر الدانوب⁽¹⁾، على اعتبار أن أسطول موبسيكا هو المكلف بحماية الجزء السفلي، ناهيك عن الأراضي الواقعة على روافده في قواعد وحداته المنتشرة على ضفاف نهر سافا ونهر درافا كما ذكرنا سابقا.

ومما لا شك فيه أن هذا الأسطول قد تم تأسيسه في نفس الفترة التي تشكل فيها أسطول موبسيكا حوالي سنة 12 ق.م على عهد أوكتافوس أغسطس، بعد أن سيطر الرومان على بانونيا وأضحوا بحاجة إلى أسطول يسهل تنقل القوات والمؤن ويضمن التواجد الروماني في المنطقة، وهو الإجراء الذي رأى فيه ف. ميجر (F. Meijer) حماية للحدود الشمالية للإمبراطورية الرومانية⁽²⁾.

وقد جاءت الإشارة إلى هذا الأسطول عند تاسيت بصيغة (*Classis in Danuvio*)⁽³⁾ بمعنى الأسطول المتواجد في الدانوب، وعن هذه الإشارة يذكر ك. دي لابرغ أنها تعود إلى عهد الإمبراطور كلوديوس، حيث وضع الرومان أسطول بانونيكيا تحت تصرف أحد الملوك الخاضعين لسلطتهم في بانونيا⁽⁴⁾.

وبالإضافة إلى هذه الإشارة عبرت النقوش اللاتينية عن هذا الأسطول بصيغ مختلفة، ككلايسيس بانونيكيا (*Class Pannonic*)⁽⁵⁾، وهي التسمية الشائعة التي عرف بها عند الباحثين في مجال العسكرية البحرية الرومانية، كما تم تسميته في نقوش أخرى بصيغة كلايسيس فلافيا بانونيكيا (*Class Flaviae Pannonicae*)⁽⁶⁾، ما يدل على أنه

(1) - Adkins L., Adkins, R. A., 2014, p. 73.

(2) - Meijer, F., 2014, p. 214.

(3) - Tacite, *Annales*, XII, 30.

(4) - De la Berge, C., 1886, p. 223.

(5) - CIL, III, 726; VI, 1543.

(6) - CIL, III, 4319; CIL, VIII, 7977.

حصل هو الآخر على لقب فلافيا مثل أسطول مويسيكا وذلك في عهد أباطرة الأسرة الفلافية.

ويذكر أ. فيريرو أن قوات أسطولي بانونيكا و مويسيكا قد شاركت في الحروب التي خاض الإمبراطور تراجان غمارها في داكيا⁽¹⁾، ولذلك يرى ف. دي سوزا (Ph. De Souza) بأن قواتهما وسفنهما قد تم تصويرها على عمود تراجان⁽²⁾.

3.3- أسطول جرمانيك (Classis Germanica):

يذكر فلوروس أنه بعد أن تمكن دروسوس شقيق الإمبراطور تيبيريوس تحت حكم أوكتافوس أغسطس من إخضاع منطقة جرمانيا، أقام أكثر من خمسين حصنا وشيد الجسور وأقام أكثر من خمسين حصنا عسكريا على طول نهر الراين ووزع عليها سفن أسطوله من أجل حماية وإحكام السيطرة عليها⁽³⁾.

وبناء على ما ذكره فلوروس ذهب الكثير من الباحثين إلى الاعتقاد بأن أسطول جرمانيك قد تم إنشاؤه ما بين (12-8 ق.م) على يد دروسوس⁽⁴⁾، ومما لا ريب فيه أن هذا الاعتقاد في محله وخاصة إذا ما تم اعتبار أن القوة البحرية التي كونها هذا القائد هي النواة الأولى لتشكل الأسطول الروماني في مقاطعة جرمانيا.

وفي نفس السياق يذكر ه. شويرمان (H. Schuermans) أن هذا الأسطول هو نفسه الذي استخدمه جيرمانيكوس (Germanicus) في حملته على جرمانيا حوالي سنة 16 م بأمر من الإمبراطور تيبيريوس⁽⁵⁾، ووفقا للخطة التي رسمها هذا القائد من أجل إعادة إحكام السيطرة على هذه المنطقة، يشير تاسيت أن عدد سفن أسطول جيرمانيكوس

(1) - Ferrero, E., 1878, p. 186.

(2) - De Souza, Ph, 2013, «War at Sea», In: *The Oxford Handbook of Warfare in the Classical World*, OUP, Oxford, p. 387.

(3) - Florus, IV, 12.

(4) - Ferrero, E., 1878, p. 161; De la Berge, C., 1886, p. 220; Caddeo, R., 1925, 147; Starr, Ch. G., 1941, p. 142.

(5) - Schuermans, H., 1879, «Épigraphie Romaine de la Belgique», In: *Bulletin des Commissions Royales d'Art et d'Archéologie*, Vol. 18, Muquardt, C., Bruxelles, p. 83.

بلغت حوالي 1000 سفينة تم صناعتها في الأحواض التي كانت منتشرة على طول نهر الراين وخاصة عند مصبه⁽¹⁾، ومن خلال هذه الإشارة يتأكد أن جيرمانيكوس لم يكتف باستخدام أسطول جرمانيا الذي خلفه دروسوس، بل قام بإصلاح قطعه والرفع من عددها بين سفن للنقل والحرب، ولكن لا ندري إذا كانت قد بلغت 1000 سفينة أم لا؟ وخاصة أن تاسيت في خضم حديث آخر عن أسطول جرمانيا يروي أنه يتكون من 24 سفينة⁽²⁾، وللتوفيق بين هذين العددين ذهب كل من ج. ماركواردت و ت. مومسن بالقول أن هذه السفن الأخيرة هي خاصة بإحدى المحطات التابعة لهذا الأسطول⁽³⁾، وهو تخمين منطقي لأنه من غير الممكن أن يتكون أسطول في منطقة مثل جرمانيا من 24 سفينة فقط.

وقد ورد اسم هذا الأسطول في النقوش اللاتينية بصيغة كلايسيس جرمانياي (*Classis Germanicae*)⁽⁴⁾، أو بصيغة الاختصار المعتاد في تحرير النقوش (*Class Germ*)⁽⁵⁾، وجاء في نقيشة بصيغة (*Classis Germanica Pia Fidelis*)⁽⁶⁾ بمعنى أسطول جرمانيا التقي المخلص، هذا اللقب الذي يرجح ك. دي لابرغ أنه حصل عليه في عهد الإمبراطور تراجان⁽⁷⁾.

4.3 - أسطول الفرات (*Classis Euphratis*):

يمكن التعرف على القوة البحرية الرومانية المتمثلة في أسطول الفرات و التي استقرت على ضفاف نهرا الدجلة والفرات، من خلال ما ورد عند ديون كاسيوس، الذي

(1) - Tacite, *Annales*, II, 6.

(2) - Tacite, *Histoire*, IV, 16.

(3) - Marquardt, J., *Mommsen*, Th., 1891, p. 237.

(4) - CIL, VIII, 9327.

(5) - CIL, III, 726; CIL, VI, 1543.

(6) - Schuermans, H., 1879, p. 72.

(7) - De la Berge, C., 1886, p. 222.

يحدثنا عن السفن التي استخدمتها جيوش الإمبراطور تراجان في تنقلها وعبرها لهذين النهرين خلال حملتها على البارثيين⁽¹⁾.

وبالإضافة إلى ما ورد عند ديون كاسيوس، يشير ك. دي لابارج إلى نقيشة لاتينية تعبر عن هذا الأسطول (*praefectus ripae fluminis Euphratis*)⁽²⁾، وهو الأمر الذي يدفعنا إلى ترجيح نشاط الأسطول الروماني على الدجلة والفرات تحت قيادة مستقلة، من أجل تدعيم وتسهيل العمليات العسكرية الهادفة لحماية الحدود الشرقية للإمبراطورية الرومانية.

4- أسطول بريطانيا والبحر الأسود:

1.4- أسطول بريطانيا (*Classis Britanica*):

بعد أن غزت الجيوش الرومانية بريطانيا أصبح تركز أسطول روماني بها أمرا حتميا ولا بد منه، من أجل بلوغ جميع سواحلها وضمان التواصل مع بلاد الغال⁽³⁾. وبالفعل تم إنشاء أسطول بريطانيا أو بريتانكا حوالي سنة 43 م على عهد الإمبراطور كلوديوس الذي لقب ببريتانيكوس (*Britanicus*) على إثر نجاح حملته العسكرية على بريطانيا⁽⁴⁾، وعلى الرغم من ذلك يشكك ك. دي لابارج في إمكانية إنشائه في هذا التاريخ ويعبر على ذلك بقوله "ربما أنشأه كلوديوس"⁽⁵⁾، وهي نفس الفكرة التي يذهب إليها ل. لوروكس (L. Le Rox) بقوله كذلك "من المحتمل أنه تأسس سنة 43 م"⁽⁶⁾.

وفي ذات الصدد من الأهمية بمكان الإشارة إلى ما ذكره س. إليوت (S. Elliott) حول تشكيل أسطول بريتانكا الذي ضم حوالي 900 سفينة تم صناعتها خلال الحملة

(1) - Dion Cassius, LXVIII, 26, 28.

(2) - De la Berge, C., 1886, p. 229.

(3) - Starr, Ch. G., 1941, p. 152.

(4) - Vescovini, A., 1913, p. 4; Souza, Ph., 2013, p. 387.

(5) - De la Berge, C., 1886, p. 217.

(6) - Le Roux, L., 1911, *L'armée romaine de Bretagne*, Thèse de doctorat, Champion, H., Paris, p. 144.

التي كان يعدها الإمبراطور كاليجولا لغزو بريطانيا⁽¹⁾، وهذا يدفع إلى الافتراض بأن القاعدة الأساسية لتأسيس الأسطول في مقاطعة بريطانيا هي هذه السفن التي ومن دون شك استغلها كلوديوس خلال حملته عليها.

ولكن الحقيقة المؤكدة التي لا يمكن إنكارها هي أنه خلال النصف الثاني من القرن الأول الميلادي كان أسطول بريتانكا يمارس نشاطه العسكري بصفة عادية، حيث يشير أ. فيريرو أن وحداته ساهمت في سنة 70 م في إخماد تمرد حدث في باتافيا (*Batavia*) بالقرب من مصب نهر الراين⁽²⁾، وهذا الحدث إنما يوحي على عدم اقتصار نشاط هذا الأسطول على فرض الأمن في بريطانيا والسواحل الشمالية لغاليا بل من دون شك امتد حتى سواحل جرمانيا السفلى.

ومن الأعمال البارزة لهذا الأسطول والتي تناقلها الباحثون عن تاسيت من كتابه (*Agricola*)، هي الرحلة الاستكشافية التي قام بها نيايوس يوليوس أجريكولا (*Gnaeus Julius Agricola*) حوالي سنة 83 م حول بريطانيا⁽³⁾، عندما كان حاكما عليها في الفترة الممتد ما بين (77-84 م)، والتي حقق من خلالها العديد من التوسعات لصالح روما في الجزيرة البريطانية⁽⁴⁾.

وقد تم التعبير عن أسطول بريتانكا في النقوش اللاتينية بالصيغة المختصرة (*CL. BR*)⁽⁵⁾، وكذلك بالصيغة (*Classis Britannicae*)⁽⁶⁾، وفي نفس السياق يذكر ش. ج ستار أن هذا الأسطول على لقب فيليببانا (*Philippiana*)⁽⁷⁾، ومما لا شك فيه هو نفسه الذي حصل عليه أسطول ميسينوم في عهد الإمبراطور فيليب العربي كما أشرنا إلى ذلك سابقا.

(1) - Elliott, S., 2021, *Roman Britain's Missing Legion: What Really Happened to IX Hispana?* Pen & Sword Military, UK, p. 19.

(2) - Ferrero, E., 1878, p. 172.

(3) - Caddeo, R., 1925, 158.

(4) - Starr, Ch. G., 1941, p. 155.

(5) - CIL, XIII, 3540; 3546.

(6) - CIL, XI, 5632; XII, 686; XIII, 3544.

(7) - Starr, Ch. G., 1941, p. 155.

2.4 - أسطول بونتিকা (*Classis Pontica*):

سمح التوسع الروماني على حساب المناطق المطلة على سواحل البحر الأسود من إنشاء قوة بحرية تجسدت في أسطول بونتিকা كما ذكرنا سابقا، وقد جاءت الإشارة إليه عند فلافيوس يوسيفوس الذي قدر عدد سفنه بأربعين سفينة⁽¹⁾، ويحدثنا تاسيت عن التمرد الذي قام به أنيسيتوس (*Anicetus*) أحد محرري الملك بوليميو الثاني (38-64 م) على إثر إلحاق مملكة هذا الأخير بالامتلاكات الرومانية في المنطقة، ومن ضمن ما قام به هذا المحرر هو إحراق بعض سفن الأسطول التي كانت متمركزة في ميناء طرابزون⁽²⁾، كما يذكر ديون كاسيوس وحدات هذا الأسطول التي استقرت في سيزيكوس⁽³⁾.

ومن الأهمية بمكان الإشارة إلى أن اللبينة الأولى التي تشكل على أساسها أسطول بونتিকা، هي السفن التي استولى عليها الرومان بعد أن ضم الإمبراطور نيرون مملكة بوليميو الثاني سنة 64 م وهو الأمر الذي أكد عليه العديد من الباحثين⁽⁴⁾، ومما لا شك فيه أنها هي نفسها الأربعون سفينة التي ذكرها فلافيوس يوسيفوس.

وفي نفس الصدد يذكر س. دي لا بيرج أن أسطول بونتিকা تم تسميته بهذا الإسم خلال الحرب الأهلية (68-69 م) بين الأباطرة الأربعة قبيل اعتلاء فيسباسيان عرش الإمبراطورية⁽⁵⁾، وهو يعتمد على التسمية التي جاءت بصيغة (*classem e Ponto*) عند تاسيت في خضم سرده لأحداث هذه الحرب الأهلية⁽⁶⁾.

وقد كانت مهمة أسطول بونتিকা دعم الأمن والاستقرار على طول السواحل الجنوبية والشرقية للبحر الأسود، وربما حتى أجزاء من السواحل الشمالية نظر لوجود محطات

(1) - Flavius Josèphe, *La guerre des Juifs contre les Romains*, II, 16, trad. Harmand, R., et autres, Berche et Tralin, Paris, 1932.

(2) - Tacite, *Histoires*, III, 47.

(3) - Dio Cassius, LXXIX, 7.

(4) - Jones, H. S., 1912, *Companion to Roman History*, Clarendon Press, Oxford, p. 261; Starr, Ch. G., 1941, p. 125; Saddington, D. B., 2007, p. 215; De Souza, Ph, 2013, p. 387.

(5) - De la Berge, C., 1886, p. 226.

(6) - Tacite, *Histoires*, II, 83.

لتمركز قواته هناك كما ذكرنا سابقاً، في ميناء مدينة أولبيا الواقعة على الساحل الشمالي الغربي لهذا البحر⁽¹⁾. ويرى كل من ل. أدكنز و ر. أ. أدكنز أنه بعد سنة 250 م اختفى أسطول بونتيكا بسبب غزوات القوط⁽²⁾ (Gothi) لسواحل البحر الأسود⁽³⁾. من خلال ما تم عرضه يمكن التمييز بين مرحلتين في تنظيم شؤون الأساطيل الحربية الرومانية، حيث اعتمد تشكيلها خلال الفترة الجمهورية على سياسة ارتجالية حتمتها طبيعة الحروب التي عرفتها روما، وفرض كذلك الحيز الجغرافي لها موقع الميناء أو القاعدة الحربية التي يمكن استخدامها لإدارتها، والتي قد تكون تابعة لروما أو يتم السيطرة عليها خلال عملية إنزال القوات أو تكون تابعة لحلفائها. وعلى غرار هذا أصبحت أساطيل العسكرية البحرية الرومانية خلال الفترة الإمبراطورية دائمة، تتمركز في موانئ وقواعد بحرية ثابتة موزعة في حوضي المتوسط وفق رؤية عسكرية استراتيجية، تُمكن من تسهيل نشاط القوات البحرية ضمن محيط نشاطها.

(1) - Pitassi, M., 2012, p. 29, 69.

(2) - القوط: شعب جرمانى ظهر فى طليعة غزو شعوب الشمال للإمبراطورية الرومانية، عاش بين نهري الأودر (Viadrus) والفيستو (Vistula) ويفترض أنهم ينتمون إلى نفس عائلة الفاندال (Vandali). Laponneraye, A., 1835, Dictionnaire historique des peuples anciens et modernes, ou resumé de l'histoire universelle, Vol. 1, Pagnerre, Paris, p. 159. الثاني غز القوط مقاطعتي داكيا وبانونيا، وأسسوا مملكتين: مملكة القوط الشرقيين (Ostrogoths) على سواحل البحر الأسود جنوب الأراضي الروسية حالياً، ومملكة القوط الغربيين (Visigoths) على طول نهر الدانوب. حافظ، أ. غ.، 2007، الإمبراطورية الرومانية من النشأة إلى الإنهيار، نق: الشيخ، ح. أ.، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، ص. 159.

(3) - Adkins L., Adkins, R. A., 2014, p. 73.

الفصل الرابع: الخدمة العسكرية في البحرية

الحربية الرومانية

أولا - التجنيد:

1 - التجنيد خلال الفترة الجمهورية:

2 - التجنيد خلال الفترة الإمبراطورية:

ثانيا - الرتب العسكرية في البحرية الحربية الرومانية

1 - خلال الفترة الجمهورية

2 - خلال الفترة الإمبراطورية

ثالثا - الحياة العسكرية في البحرية الحربية الرومانية:

1- التدريب:

2- أسلحة البحارة:

3 - الألبسة:

4 - الطعام:

شكلت القوة البشرية العاملة ضمن وحدات العسكرية البحرية الرومانية العنصر الأساسي الذي يسهر على تسيير مختلف هياكلها المادية، ويعكس إلى حد كبير مستوى أدائها للمهام الموكلة إليه، وعليه فإننا في هذا الفصل سوف نتطرق إلى مختلف المعايير التي من شأنها تجسيد آليات الخدمة العسكرية في سلاح البحرية الرومانية.

أولا - التجنيد:

كان التجنيد عند الرومان يقع على عاتق كل الرجال المؤهلين للخدمة العسكرية والذين تتراوح أعمارهم بين سبعة عشر وستة وأربعين عامًا⁽¹⁾ إما إجباريا أو تطوعيا⁽²⁾، وتتم عملية التجنيد كل سنة وخاصة خلال الفترة الجمهورية، حيث يذكر بوليب أنه بعد اختيار القنصلين والترابنة العسكريين، يعلم القنصلين باليوم الذي يجب أن يحضر فيه جميع الرجال في سن التجنيد إلى روما من أجل توزيعهم على وحداتهم العسكرية بما في ذلك ألك الذين سوف يلتحقون بالخدمة في الأسطول⁽³⁾.

وفي نفس السياق يذكر تيت ليف في العديد من مواضع مؤلفه أنه كلما تم الاختيار السنوي للقنصلين أشرفا على عملية التجنيد⁽⁴⁾، وفي غالب الأحيان كان البريتور المكلف من قبل القنصلين أو أحدهما أو بأمر من مجلس الشيوخ بإدارة الأسطول والقيام بتجنيد أطقم السفن⁽⁵⁾.

وإذا كانت عملية التجنيد في وحدات الجيش البري قائمة في الأساس على الثروة التي يمتلكها المجند الروماني بالنسبة للخدمة في الفيالق الرومانية، وعلى أساس ما تمليه الاتفاقيات المبرمة مع الشعوب الحليفة بالنسبة للخدمة في الوحدات المساعدة، فإنها مبهمة وغير واضحة المعالم فيما يخص تجنيد العاملين ضمن قوات الجيش البحري،

(1) - McGeough, K. M., 2004, *The Romans: New Perspectives*, ABC-CLIO, California, p. 174.

(2) - Pitassi, M., 2012, p. 87-88.

(3) - Polybe, VI, 19.

(4) - Tite-Live, XL, 18; XLII, 48.

(5) - Tite-Live, XXXVI, 2-3; XLII, 27, 48.

وخاصة عندما يتعلق الأمر بالفرد الروماني الذي كان يرى أن الخدمة في سلاح البحرية الرومانية أمرا يحط من قيمته⁽¹⁾. وعلى الرغم من هذا سوف نقدم مختلف الحالات التي تم من خلالها تجنيد أطقم العسكرية البحرية الرومانية.

1 - التجنيد خلال الفترة الجمهورية:

من الضروري بمكان قبل التعرف على مختلف حالات التجنيد، الإشارة إلى أن القيادة العليا للأسطول خلال هذه الفترة كان يتم اختيارها من بين الرومان، باستثناء قيادة السفن التي كان تسند في بعض الأحيان إلى أفراد من الحلفاء البحريين، كما تم تعيين وحدة من المشاة الرومان أو من قوات الحلفاء لتوفير العنصر القتالي على ظهر السفينة الحربية⁽²⁾.

1.1 - تجنيد المواطنين الرومان:

على الرغم من أن المواطن الرومان كان دائما بطبعه ميالا للخدمة في صفوف الفيالق الرومانية، حيث يشعر بانتمائه وشرفه كروماني كما أشرنا سابقا، إلا أن القوانين العسكرية الرومانية وضرورة الحرب الملحة أجبرت فئة من المواطنين الرومان من الالتحاق بالخدمة في الأساطيل، وشكلت هذه الفئة حسب ما يذكر بوليبيوس الذين لا يمتلكون أربعمائة دراخما⁽³⁾(Drachma)⁽⁴⁾، ومن دون شك هي نفسها الفئة السادسة التي كانت معفية من الحرب، من خلال التقسيم الذي تضمن آلية التجنيد من منطلق مقدار الثروة الذي عرفته روما خلال فترة حكم الملك تولوس سرفيوس⁽⁵⁾.

(1) - Arendt, A. W., 1837, *Manuel d'antiquités romaines*, Vanlinthout et Vandenzande, Louvain, p. 545.

(2) - Pitassi, M., 2012, p. 85.

(3) - **الدراخما**: هي عملة نقدية إغريقية، اسمها مشتق حسب ما يذكر ش. دارمبيرج من حفنة الحبوب معلومة الوزن، وبعد أن بدأ التعامل بالنقود في بلاد الإغريق أوضح وزنها مرجعا للقطع النقدية التي

سميت بالدراخما. Daremberg, Ch., et autres, 1892, p. 396-397.

(4) - Polybe, VI, 19.

(5) - Tite-Live, I, 43, 6, 8.

وفي هذا السياق يذكر أ. و أرندت (A. W. Arendt) أن أطقم السفن الحربية خلال الفترة الجمهورية كانت تتألف من مواطنين من الطبقة الدنيا⁽¹⁾، وهو نفس الأمر الذي ذهب إليه أ. فيريرو من أن أفقر المواطنين تم تجنيدهم في الأساطيل بدلا من الفيالق⁽²⁾، هذه الطبقة التي عبر عنها ي. ه. تيل بالبروليتارية التي تم استثمار جهودها في الجانب العسكري⁽³⁾، ومن جهته م. بيتاسي يرى أن الفقراء الرومان الذين لا يمتلكون قدرا من الثروة يؤهلهم إلى الانضمام إلى الجيش البري، يتم تجنيدهم ضمن أطقم السفن ما دام هذا المجدد غير ملزم بتوفير عتاد خدمته على ظهرها⁽⁴⁾.

ومن دون شك قامت السلطة الرومانية بتجنيد هذه الفئة من الرومان خلال الحرب البونيقية الأولى لما كانت بحاجة إلى الأعداد الضخمة من المجدفين في معركة ميلاي التي تطلبت حوالي 33400 مجدف، منها 30000 لتحريك 100 سفينة خماسية بمعدل 300 مجدف لكل سفينة⁽⁵⁾، و 3400 مجدف لتحريك 20 سفينة ثلاثية بمعدل 170 لكل سفينة⁽⁶⁾، وهي نفس الحاجة التي حتمت توفير بحوالي 99000 مجدف خلال معركة إكنوموس موزعين على 330 سفينة⁽⁷⁾.

وفي ذات الصدد يرجح ف. شابو تجنيد المواطنين الرومان كأطقم للسفن خلال ديكتاتورية فابيوس ماكسيموس "*Fabius Maximus*" (275-203 ق.م) سنة 217 ق.م⁽⁸⁾، بعد هزيمة الرومان ضد القرطاجيين في معركة بحيرة تراسمانيا (*Pugna ad Trasumennum*)، ومن دون شك جاء هذا الإجراء للرفع من القوات البحرية بغرض

(1) - Arendt, A. W., 1837, p. 545.

(2) - Ferrero, E., 1878, p. 6.

(3) - Thiel, J. H., 1946, p. 12.

(4) - Pitassi, M., 2012, p. 85.

(5) - Polybe, I, 26.

(6) - Chatterton, E. K., 1913, p. 40.

(7) - Polybe, I, 25.

(8) - Chapot, V., 1896, p. 29.

مواجهة أي هجوم قد يشنه القرطاجيون على سواحل روما، ما دام الرومان يضعون قواتهم لمواجهة الهجوم البري الذي يقوده حنبعل من داخل شبه الجزيرة الإيطالية.

ويرى تيت ليف أن السفن الرومانية التي قادها دومفيري البحرية لسنة 181 ق.م وعددها عشرون، قد تضمنت أطقمها مواطنين رومان بما في ذلك قادة السفن كذلك⁽¹⁾، ويذكر ف. روبيو (F. Robiou) كذلك أن أطقم سفن الأسطول الروماني خلال الحرب ضد الملك المقدوني بيرسس "Perses" (179-168 ق.م)، ابن فيلب الخامس في إطار الحرب المقدونية الثالثة (171-168 ق.م) تكونت هي الأخرى من المواطنين رومان⁽²⁾.

2.1 - تجنيد العبيد:

شكل العبيد بالنسبة لمجتمعات العالم المتوسطي قديما، موردا بشريا هاما يُعتمد عليه بالدرجة الأولى في القيام بأعمال السخرة، في بيوت وحقول السادة وفي المناجم والمحاجر، ولما كان التجديف من الأعمال الشاقة على ظهر السفن الحربية، لم تستثن عملية التجنيد في صفوف العسكرية البحرية الرومانية فئة العبيد كمجدفين في بعض الأحيان.

وفي هذا الشأن يذكر ش. دارمبيرج أنه في الظروف الطارئة والاستثنائية جندت الجمهورية الرومانية أطقمها من بين العبيد⁽³⁾، كما يرى كل من ج. ماركواردت و ت. مومسن أنه خلال هذه الفترة لم يكن هناك سوى الطبقات الدنيا والعبيد الذين تم استدعاؤهم للخدمة في الأساطيل عندما كان من الضروري شن الحرب أو استكمال أطقم السفن⁽⁴⁾.

ولكن الأمر الذي لا بد من الإشارة له هو أن ش. دارمبيرج يؤكد على أن العبيد الذين جند في مجال البحرية قامت السلطة الرومانية بتحريرهم قبل مزاولتهم لمهامهم على

(1) - Tite-Live, XL, 18.

(2) - Robiou, F., 1872, «Le recrutement de l'état major et des équipages dans les flottes romaines aux temps de la République et de l'Empire», In: *Revue Archéologique*, Vol. 24, Didier et Cei, Paris, p. 6.

(3) - Daremberg, Ch., 1887, et autres, p. 1221.

(4) - Marquardt, J., Mommsen, Th., 1891, p. 242.

متن السفن الحربية⁽¹⁾، وهو نفس الأمر الذي ذهب إليه ف. شابو من خلال طرح معارضته للرأي الذي أدلى به كل من ج. ماركوات و ت. مومسن، فيما يتعلق بتجنيد العبيد دون تحريرهم⁽²⁾.

وفي نفس السياق يرفض م. بيتاسي فكرة تجنيد العبيد كمجدين ضمن قوات البحرية الرومانية، ويرى مفهوم العبد في السفينة المربوط بمجذافه هو ظاهرة انتشرت خلال الفترة الممتدة ما بين القرن السادس عشر إلى القرن الثامن عشر الميلاديين وهي غير معروفة في العالم القديم⁽³⁾. وفي هذا المقام يمكن التعليق بتحفظ على رأي م. بيتاسي الذي يجانب الصواب في شطره الأول ولكنه يحيد عنه في شطره الثاني وخاصة أنه ينفي قطعا استغلال العبيد كمجدين في العالم القديم.

ويعتمد الرافضين لفكرة تجنيد العبيد دون تحريرهم على ما أورده تيت ليف، في خضم روايته لحادثة غزو قرطاجنة حوالي سنة 210، حيث يروي أنه تم استخدام العبيد من هذه المدينة كمجندين بعد تحريرهم ضمن أطقم سفن بوليوس كورنيليوس سكيبيو⁽⁴⁾.

كما يدعمون موقفهم بما جاء به سيوتون عند حديثه عن التحضيرات التي قام بها غايوس أوكتافيوس سنة 36 ق.م خلال حربه ضد سيكتيوس بومبيوس في صقلية، حيث يذكر أن الأول قام بتجنيد حوالي عشرين ألفاً من العبيد كبحارة على متن سفن أسطوله بعد تحريرهم عندما لم يجد غيرهم من الأحرار ليجندهم⁽⁵⁾، وهي نفس الرواية التي يذكرها ديون كاسيوس كذلك دون أن يشير إلى العدد، ولكنه يذكر أنه حرر هؤلاء العبيد من خلال ضريبة إستثنائية فرضت على المواطنين الرومان في مختلف أنحاء شبه الجزيرة الإيطالية⁽⁶⁾.

(1) - Daremberg, Ch., 1887, et autres, p. 1221.

(2) - Chapot, V., 1896, p. 25.

(3) - Pitassi, M., 2012, p. 86.

(4) - Tite-Live, XXVI, 47, Robiou, F., 1872, p. 5.

(5) - Suétone, *Vie d'Auguste*, 16, 2; Pitassi, M., 2012, p. 86.

(6) - Dion Cassius, XLVIII, 49.

وفي هذا المقام تجدر الإشارة كذلك إلى ما ذهب إليه ي. ه. تيل فيما يتعلق بتجنيد العبيد من طرف غايوس أوكتافيوس، ويرجع سببه إلى حصول أغلب شعوب شبه الجزيرة الإيطالية تقريبا على حق المواطنة الرومانية سنة 89 ق.م، ما دفع بهم إلى الالتحاق بصفوف الفيالق بعدما أصبحوا مواطنين رومان على حساب وحدات العسكرية البحرية⁽¹⁾.

حقا قد يكون هذا السبب أحد العوامل التي ظهرت نتائجه بعد حوالي نصف قرن من تطبيقه، ولكن علينا أن لا نغفل على أن خصمه سكتيوس بومبيوس هو الآخر كان بحاجة إلى قوة بشرية لإدارة سفنه، وربما هذا سبب آخر قلل فرص تجنيد الأتقم من ضمن الشعوب غير الإيطالية، ما دفع إلى الحل الأمثل المتمثلة في تجنيد العبيد بعد تحريرهم من أسيادهم.

3.1 - تجنيد المستوطنين من المستعمرات البحرية:

لقد أشرنا في الفصل الأول أن الرومان قاموا بإنشاء مجموعة من المستعمرات البحرية في مواقع إستراتيجية على طول سواحل البحر التيراني والأدرياتكي، كانت بمثابة قواعد عسكرية بحرية متقدمة للدفاع عن مناطق النفوذ الروماني، وتم إعفاء مواطنها الذين كانوا في الغالب من الرومان من الخدمة العسكرية البرية، مقابل توفير السفن عند الحاجة⁽²⁾.

فخلال سنة 191 ق.م لما اشتدت الحرب بين الرومان والمملكة السلوقية على عهد أنطيوخوس الثالث الكبير "*Antiochus III Magnus*" (187-222 ق.م)، طالبت السلطة الرومانية تجنيد سكان المستعمرات البحرية في إقليم لاتيوم، أوستيا وفريجيني (*Fregene*) وأنتيوم، وأنكسور وبيرجي (*Pyrgi*) ومينتورنا وسينوسا، وفي إقليم إتروريا

(1) - Thiel, J. H., 1946, p. 14.

(2) - Chapot, V., 1896, p. 29.

كاستروم نوفوم ضمن أطقم السفن⁽¹⁾، فادعوا أنهم معفيين من الخدمة البحرية حسب ما ذكره تيت ليف وتقدموا بشكوى إلى مجلس الشيوخ، هذا الأخير الذي أعلن نوابه بالإجماع أن هذه المستعمرات ليست مستثناة من الخدمة البحرية وتم تجنيدهم ضمن الأطقم⁽²⁾.

4.1 - تجنيد قوات الحلفاء البحريون:

لعب الحلفاء البحريون دورا محوريا كقوة بشرية للخدمة ضمن أطقم الأساطيل الرومانية خلال الفترة الجمهورية سواء كقادة للسفن أو كبحارة عاديين أو كمجدفين، ومن وجهة نظر ف. روبيو تعد حادثة هبوط القوات الرومانية في بومبي وتدمير نوشيريا حوالي 310 ق.م⁽³⁾ بقيادة دومفير البحرية (*Publius Cornelius*) حسب ما رواه تيت ليف هي المرة الأولى التي يتم فيها تسمية الحلفاء البحريين في تاريخ العسكرية الرومانية⁽⁴⁾، على أساس أن هذه القوة البحرية تألفت من أطقم تابعة لمدينة نيابوليس كما ذكرنا في الفصل الأول.

ومما لاشك فيه أن الاعتماد على قوات الحلفاء كطاقة بشرية ضمن وحدات الأسطول الروماني، قد اتضحت معالمها جليا مع الحرب البونيقية الأولى، من خلال المساهمات التي قدمتها مدن الجنوب الإيطالي وفي مقدمتها تارنتوم ولوكري وفيليا ونيابوليس التي ساهمت بسفنها وأطقمها في عبور القوات الرومانية إلى ميسينا⁽⁵⁾، بالإضافة مساهمات ثوري وهيراكليا وكروتون⁽⁶⁾، و سيراكوزا⁽⁷⁾ وميسينا⁽⁸⁾ وماساليا⁽⁹⁾.

(1) - Robiou, F., 1872, p. 4 ; Ferrero, E., 1878, p. 6; Daremberg, Ch., 1887, et autres, p. 1221.

(2) - Tite-Live, XXXVI, 3.

(3) - Robiou, F., 1872, p. 2; Harris, W. V., 2017, p. 15.

(4) - Tite-Live, IX, 38;

(5) - Polybe, I, 20.

(6) - Nedu, D., 2007, p. 14.

(7) - أكصيل، إ.، 2007، ص. 72.

(8) - Cicéron, Verrines, V, 17, 19.

(9) - Bouffier, S., P. 50.

ولما أراد بوليوس كورنيليوس سكيبيو تجهيز أسطول حملته على إفريقيا خلال الحرب البونيقية الثانية، تم تجنيد المارسي والبيليني (*Paeligni*) والماركوني بأعداد كبيرة ، كمتطوعين في أسطوله⁽¹⁾، ناهيك عن حصوله على الحديد من بوبولونيا (*Populonia*) وقماش الأشرعة من تاركويني (*Tarquinius*) لبناء سفن جديدة⁽²⁾.

وحصل قائد الأسطول الروماني كايوس ليفيوس (*Caius Livius*) سنة 191 ق.م خلال الحرب ضد أنطيوخوس الثالث على السفن مجهزة بأطقمها من الحلفاء البحريون في نيابوليس وميسينا وريجيوم ولوكري⁽³⁾، ويفهم من حديث تيت ليف أنه حصل كذلك على الدعم البحري في بلاد الإغريق من مدينة بيرايوس وحلفاء روما البحريون في جزيرة ديوس⁽⁴⁾. وفي هذا السياق يثمن ي. ه. تيل الدور الذي لعبته قوات رودس ومملكة برجاموم في ترجيح كفة الانتصار لصالح الرومان في حربهم ضد السلوقيين⁽⁵⁾.

وعندما أراد القنصل بوليوس ليسينيوس (*Publius Licinius*) نقل جيشه إلى مقدونيا سنة 171 ق.م، وهو في طريقه إليها أمر البراياتور المسؤول عن الأسطول بأخذ السفن والأطقم التي تعهد بها الحلفاء، فتحصل على سفينة من ريجيوم وسفينتين من لوكري وأربعة سفن من فيليا⁽⁶⁾، ومن مدينة دراخيوم (*Dyrrachium*) عشرة سفن ومن جزيرة إيسا (*Issa*) مقابل الساحل الدلماتي إثني عشرة سفينة، ومن جنتيوس (*Gentius*) ملك اليريا خمسين سفينة⁽⁷⁾.

ويذكر ف. روبيو أنه خلال حرب لوكيوس كورنيليوس سولا *"Lucius Cornelius"*

Sulla (138-78 ق.م) ضد ميثريداتس السادس سنة 88 ق.م تمكن من تحقيق النصر

(1) - Tite-Live, XXVIII, 45, 19.

(2) - Tite-Live, XXVIII, 45, 1.5

(3) - Tite-Live, XXXVI, 42, 1-2.

(4) - Tite-Live, XXXVI, 42, 7-8.

(5) - Thiel, J. H., 1946, p. 13.

(6) - Tite-Live, XLII, 48, 6, 7.

(7) - Tite-Live, XLII, 48, 8.

على هذا الملك بفضل قوات الحلفاء البحريين من قبرص وفينيقيا ورووس وبامفيليا⁽¹⁾، وجند بومبيوس الكبير هو الآخر قوات الحلفاء في حربه ضد القراصنة سنة 67 ق.م⁽²⁾. ويشير ديون كاسيوس أن غايوس أوكتافيوس بالإضافة إلى تجنيد أطقم أسطوله من بين العبيد الذين تم تحريرهم في حربه ضد سيكستوس بومبيوس، حصل كذلك على السفن والأطقم من الحلفاء⁽³⁾، ومن دون شك لجأ سيكستوس بومبيوس إلى تجنيد الحلفاء أيضا، وتظهر قوات الحلفاء كذلك من المصريين والفينيقيين في أسطول ماركوس أنطونيوس خلال معركة أكتيوم ضد خصمه غايوس أوكتافيوس⁽⁴⁾.

2 - التجنيد خلال الفترة الإمبراطورية:

اعتمد تجنيد العاملين ضمن أساطيل البحرية الرومانية خلال المرحلة الإمبراطورية بالدرجة الأولى على فئة المحررين⁽⁵⁾ (*Lebertini*) وأبناء المقاطعات، وخاصة بعد أن بسط الرومان نفوذهم على كافة المناطق المطلة على سواحل البحر

(1) - Robiou, F., 1872, p. 8.

(2) - Pitassi, M., 2012, p. 85.

(3) - Dion Cassius, XLVIII, 49.

(4) - Plutarque, Vie d'Antoine, 64.

(5) - المحررين: وهم الذين حصلوا على حريتهم من أسيادهم عن طريق العتق، ونميز لهذا

المصطلح معنيين مختلفين في اللغة اللاتينية فنجد ليبرتوس (*Libertus*) الذي يدل على صفة العبد

الذي صار حرا، وليبرتينيوس (*Libertinus*) الذي يعبر عن أبناء العتقاء، و تجدر الإشارة أن كلمة

(*manumissus*) تعبير هي الأخرى عن التحرر من العبودية في لغة الرومان. Baptiste, M. J.,

1883, *Les institutions politiques des Romains, ou, Exposé historique des règles de la constitution et de l'administration romaines depuis la fondation de Rome jusqu'au règne de*

Justinien, Vol. 2, Lauriel, G. P., Paris, note 22, p. 161.

في سلم الوظائف التي تقلدوها سمح لهم بجمع ثروة طائلة مقارنة بمكانتهم الإجتماعية، فعلى سبيل لا

الحصر نجد نرتشيس (*Narcisse*) المحرر من طرف الإمبراطور كلاوديوس قد بلغت ثروته 400

مليون سيسترس، وبالاس (*Pallas*) المحرر من قبل كلود و أمه أنطونيا قدرت ثروته بـ 300 مليون

سيسترس. Lucretiu, M. B. 2006, *Les affranchis dans les provinces romaines de l'Illyricum*,

المتوسط، وكذا التنظيم الذي شهدته سلاح البحرية على إثر إنشاء الأساطيل البرايتورية وأساطيل المقاطعات.

1.2- تجنيد المحررين:

عرف الفترة الإمبراطورية تجنيد أعداد كبير ضمن الأساطيل الرومانية، وعلى خلاف الفترة الجمهورية لم يقتصر توظيف هؤلاء المحررين في مناصب متدنية كمجدفين أو بحارة عاديين عندما تم تجنيدهم بعد تحريرهم من أسيادهم بصورة جماعية وارتجالية كما ذكرنا سابقا، بل على العكس من ذلك تبين المصادر الأدبية والمادية أنهم تقلدوا مناصب عليا، ولعل هذا راجع إلى الكفاءة التي تمتع بها هؤلاء دون غيرهم من المحررين الآخرين، بالإضافة إلى رغبة القادة في ضمان نفوذهم على القوات البحرية ومعرفة دسائسها من خلال هذه الفئة التي تم تحريرها.

وحسب ما ذهب إليه ر. ميشال فقد أضحى المحررين أداة فاعلة في الأساطيل الرومانية منذ عهد أوكتافىوس أغسطس⁽¹⁾، فمن خلال النقوش يمكن التعرف على أنتوس كاييساريس (Anthus Caesaris)⁽²⁾ قائد سفينة من أسطول فوروم يوليوس⁽³⁾ محرر ليفيا دروسيلا (Livia Drusilla) والدة الإمبراطور تيبيريوس، وفي عهد هذا الأخير خدم كاسيبيوس كاييساريس (Caspian Caesaris)⁽⁴⁾ أحد محرريه كقائد سفينة في أسطول رافينا⁽⁵⁾، ويتسنى كذلك التعرف على تيتوس كلوديوس أوغوستي لييرتوس سيليكوس

Verlag, H., Wiesbaden, p. 31. وهذا و إن دل فإنما يدل على المكانة التي حظي بها هؤلاء

المحررين من قبل سادتهم في ظل صحة هذه الأرقام المذكورة لما جمعه من ثروة.

(1) - Reddé, M., 1986, p. 181.

(2) - CIL, XII, 257.

(3) - Gérard Boulvert, G., 1970, *Esclaves et affranchis impériaux sous Haut-Empire: Rôle politique et administratif*, Jovene, Napoli, p. 62.

(4) - CIL, VI, 8928.

(5) - De la Berge, C., 1886, p. 114; Zuccaro, A., 2020, *Aspetti della vita e del principato di Tiberio nella biografia suetoniana. Analisi storico-epigrafica, Tesi di Dottorato di ricerca in Filologia e Storia del Mondo Antico*, Sapienza Università di Roma, Roma, p. 252.

(1) *(Titus. Claudius. Augusti. Libertus. Seleucus)* من سوريا قائد سفينة على عهد الإمبراطور كلوديوس⁽²⁾، ومن المحتمل أنه خدم في أسطول بريطانيا على اعتبار أن هذه النقيشة عثر عليها في مدينة بولونيا⁽³⁾.

ولم تقتصر مهمة هؤلاء المحررين على قيادة السفن بل تعدت ذلك إلى قيادة الأساطيل⁽⁴⁾، حيث يشير بلين الكبير إلى المحرر أوبتاتوس (*Optatus e libertis*) الذي قائد أحد الأساطيل في عهد الإمبراطور كلوديوس⁽⁵⁾، ومن المرجح أنه هو نفسه المذكور في الدبلوم العسكري الصادر في سنة 52 م الذي يسمي تيبيريوس يوليوس أغوستي ليبيرتوس أوبتاتوس (*Tiberius Iulius Augusti libertus Optatus*) قائد أسطول ميسينوم⁽⁶⁾، والذي وجدت له كذلك نقيشة في تيراكينا تتضمن إهداء له من قبل ابنه⁽⁷⁾.

وأوكل الإمبراطور نيرون حوالي سنة 59 م قيادة أسطول ميسينوم إلى المحرر أنسيتوس (*Anicetus libertus, classi apud Misenum*)⁽⁸⁾، وقاد موسكوس ليبيرتوس (*Moschus libertus*) أسطول الإمبراطور أوتو "Otho" (69 م)⁽⁹⁾ خلال فترة الحرب الأهلية (68 - 69 م) ضد الإمبراطور غالبا "Galba" (68 - 69 م)، كما تشير إحدى النقائش إلى المحرر تيبيريوس يوليوس أغوستي أكرانتوس (*Tiberius Iulius Augusti libertus Xanthus*) الذي خدم كنائب قائد أسطول الإسكندرية⁽¹⁰⁾.

(1) - C.I.L., XIII 3542.

(2) - Vaillant, V. J., 1890, *Épigraphie de la Morine ou inscriptions Gallo-romaines sur pierre, métal, verre et terre-cuite*, Simonnaire et Cie, Boulogne-sur mer, p. 58.

(3) - Vaillant, V. J., 1890, p 47.

(4) - Chapot, V., 1896, p. 111.

(5) - Pline l'Ancien, IX, 29.

(6) - CIL, XVI, 1

(7) - CIL, X, 6318.

(8) - Tacite, Annales, XIV, 3; Marquardt, J., Mommsen, Th., 1891, note 2, p. 246.

(9) - Tacite, Histoires, I, 87.

(10) - CIL, VI, 32775; Wellebrouck, G., 2016, *Présence et Ambitions des affranchis dans l'Empire Romain, Thèse de doctorat en Lettres Classiques*, Université Paris-Sorbonne, Paris, p. 115.

في الحقيقة لا تعبر هذه العينات من المحررين عن تجنيدهم كعاملين في الأساطيل الرومانية فحسب، بل هي تعكس إلى حد ما سياسة الأباطرة الرومان في استثمار هذه الفئة في خدمة مصالحهم، وربما تعكس أيضا تأثيرهم على القرارات الشخصية لهم، حيث يستشف من حديث تاسيت أن المحرر أنسيتوس المذكور أعلاه كان يكره أغريبيينا (*Agrippina*) والدة نيرون بقدر ما كانت تكرهه⁽¹⁾، وربما كان من الداعمين والمدبريين لمكيدة قتلها كما سنشير لاحقا.

2.2 - تجنيد أبناء المقاطعات:

أدى اتساع الرقعة الجغرافية للإمبراطورية الرومانية إلى وفرة القوة البشرية القابلة للتجنيد في مختلف وحدات الجيش الروماني عامة والبحري على وجه الخصوص، ومما لا ريب فيه عرفت مكاتب التجنيد التي كانت منتشرة في الموانئ الحربية إقبال المجندين الذين تتوفر فيهم الشروط للالتحاق بوحدات العسكرية البحرية الرومانية. وفي هذا المجال من الجدير بالذكر الإشارة إلى أن المجندين من أبناء المقاطعات التابعة للسلطة الرومانية، يعتبرون من الأجانب (*peregrini*) وهو الأمر الذي يؤكد كل من ج. ماركواردت وت. مومسن⁽²⁾، ولعل هذا راجع إلى عدم تمتعهم بحق المواطنة (*Jus Civitas*).

وفيما يتعلق بخدمة أبناء المقاطعات في صفوف وحدات الأساطيل الرومانية، توفر النقوش اللاتينية سواء الجنائزية منها أو التي أصدرتها الإدارة الرومانية والمتمثلة بالدرجة الأولى في الدبلومات العسكرية الخاصة بتسريح المجندين، مادة علمية هامة مكنت العديد منها من التعرف على الموطن الأصلي لهم.

وبناء على ما ورد في مضمونها يتسنى التعرف على مجموعة 66 نقيشة تخص المجند الدلماتيين، تم إحصاؤها من طرف د. ديميتشيلي (*D. Demicheli*) في مقال له

(1) - Tacite, *Annales*, XIV, 3

(2) - Marquardt, J., Mommsen, Th., 1891, p. 242.

نشره سنة 2012 م⁽¹⁾، من بينها 12 نقیشة تدل على جنسیتهم تم جمعها في سجل النقوش اللاتینیة⁽²⁾ نذكر من هؤلاء المجندين كایوس فالیریوس فینیتوس (C. Valerio) (Finito..... Natio. Dalmat) الذي خدم في أسطول میسینوم⁽³⁾ وكوینتوس بانینتوس كوینتیانوس (Q. Panent Quint.....N. Del) قائد سفينة ثلاثية في أسطول رافینا⁽⁴⁾، وماركوس أوریلیوس فوسكوس (M. Aureli. Fusciu.....Nat. Delmat) قائد سفينة ثلاثية⁽⁵⁾.

وفي ذات الصدد من الأهمية بمكان الإشارة إلى ما ذكره تاسیت من أنه خلال الحرب الأهلية كان غالبية البحارة في أسطول رافینا الذي كان یسيطر علیه الإمبراطور فیتلیوس "Aulus Vitellius" (69 م) من الدلماتیین و البانونیین⁽⁶⁾.

ومن المجندين البانونیین حسب ما أسفرت علیه النقوش نذكر، تیتوس فلافیوس فیرموس (T. Flavi Firmi..... Nat. Pann) قائد سفينة ثلاثية⁽⁷⁾، و كوچیتوس فالنتیوس (C. Cogitati. Valenti..... Natio. Pann) وهو الآخر قائد ثلاثية⁽⁸⁾، وماري مارتیالیس (M. Mari. Martia..... Nat. Pannon)⁽⁹⁾ وتیرانتیوس سابیون (L. Terentio. Sabino..... Nat. Pannonio) اللذان خدما في أسطول میسینوم⁽¹⁰⁾.

كما خدم في الأساطیل الرومانية مجندين من بلاد الإغریق منهم، فالیریوس ماكسیموس (C. Valerio Maximo..... Nazione Graec) و أوتیو فیریکاندو (C. Uttio).

(1) - Demicheli, D., 2012, « Dalmatians in the Roman Imperial Fleet », In: *Proceedings of the 22nd International Congress of Roman Frontier Studies, Bulgaria, September 2012*, p. 395, 397.

(2) - CIL, X, p. 1128.

(3) - CIL, X, 3475.

(4) - CIL, X, 3486.

(5) - CIL, X, 3540.

(6) - Tacite, *Histoires*, III, 12.

(7) - CIL, X, 3465; Tuck, S. L., 2005, *Latin Inscriptions in the Kelsey Museum: The Dennison and De Criscio Collections*, Vol. 9, University of Michigan Press, USA, p. 25.

(8) - CIL, X, 3569

(9) - CIL, X, 3607.

(10) - CIL, X, 3639.

(*M. Marius Verecundo..... N. Grec*) في أسطول ميسنوم⁽¹⁾، وماريوس ديكزتيوريوس (*M. Marius Verecundo..... N. Grec*)
 قائد سفينة ثلاثية⁽²⁾، بالإضافة إلى مجندين من بيثينيا
 (*Pithynia*) نذكر منهم، يوليوس ديودوريوس (*C. Iulio.Diodoro.....Nat. Bithyn*)
 قائد سفينة رباعية⁽³⁾، وليليوس كريسيبوس (*T. Laelio.Crispo.....Nat. Bithynus*) قائد
 سفينة ثلاثية⁽⁴⁾.

علاوة على ذلك دلت النقوش على تجنيد البحارة من بين أبناء قبيلة
 بيسوس (*Besso*) التي سكنت مقاطعة تراقيا (*Thracia*)⁽⁵⁾ منهم سبارتيكوس
 ديوزيني (*Spartico Diuzeni.....Besso*)⁽⁶⁾، وفيلونيوس ماكيريوس (*C. Velonius*)
 (*L. Salvio. Pudenti..... Macer..... Nazione Bessus*)⁽⁷⁾ وكذا سالفوس بودنتيوس
 (*Nat. Besso*)⁽⁸⁾ ودينوس فالينتيوس (*C. Dinnio. Valenti..... Nazione. Bessus*)⁽⁹⁾
 خدم جميعهم في أسطول ميسينوم. وفي نفس الأسطول تم تجنيد بحارة من منطقة البحر
 الأسود منهم على سبيل التوضيح، أنتونيوس لونجوس (*M. Antonius Longus..... Nati*)
 (*Pontic*)⁽¹⁰⁾ ويوليوس بونتيكي (*C. Iuli Pontici Nat. Pontic*)⁽¹¹⁾.

ومن المصريين الذي خدموا ضمن سلاح البحرية الرومانية، المجند يوليوس
 أريستوني (*C. Iulio Aristoni.....Aegyptio*)⁽¹²⁾ وأنيوس دراكونيس (*C. Anni*)

(1) - CIL, X, 3388; CIL, X, 3667.

(2) - CIL, X, 3603.

(3) - CIL, X, 3490.

(4) - CIL, X, 3597.

(5) - David, F. A., Sylvain, P. M., 1743, *Antiquites D'Herculanum*, Vol. 6, David, F. A., paris, p. 4.

(6) - CIL, XVI, 1.

(7) - CIL, X, 3376.

(8) - CIL, X, 3370.

(9) - CIL, X, 3573.

(10) - CIL, X, 3461.

(11) - CIL, X, 3425.

(12) - CIL, X, 3469.

(C. Arrio Draconis.....Nation Aegypt)⁽¹⁾، صف إلى ذلك أريوس كابيتوني
 (C. Herenni Ptolemaei.....Nat Capitoni.....Nation Aegypt)⁽²⁾ وهيريني بتوليماي
 (Aegypt)⁽³⁾، وكلهم أدوا خدمتهم في صفوف أسطول ميسينوم. ونميز من بين هؤلاء
 المجندين المصريين الاسكندرانيين، نذكر منهم على سبيل المثال لا الحصر البحار
 فاليريوس (Valerius.....Nat Alexandrin) وكابولونيوس بريسكوس (C. apollonio
 Prisco.....Nat Alex) من أسطول ميسينوم كذلك⁽⁴⁾.

وإلى جانب هذا التحق بالخدمة في صفوف العسكرية البحرية الرومانية مجندين
 من مقاطعة سوريا ومنهم، قادة السفن الثلاثية أنتيستيس نيجر (C. Anthestius.
 Niger.....Natio. Surus)⁽⁵⁾ وفلافيوس كونديدو (T. Flavius Candido.....Natione
 Sirus) من أسطول رافينا⁽⁶⁾، ونميز من بينهما المجند سلوكس (I. Seleucus..... Nationi
 Seleuciensis) من مدينة سلوقية الذي خدم في أسطول ميسينوم⁽⁷⁾.

وجذبت الخدمة في الأساطيل الرومانية أبناء منطقة جنوب آسيا الصغرى، حيث
 جند من كيليكيا (Cilicia) أنطونيوس ليو (L. Antonius Leo..... Natione Cilix)⁽⁸⁾
 وماريوس مونتان (C. Marius. Montan..... Natione Cilix)⁽⁹⁾ اللذان خدما في أسطول
 ميسينوم، ومن بامفيليا (Pamphylia) فلافيوس كابيتو (M. Fl. Capito.....Nat.

(1) - CIL, X, 3516.

(2) - CIL, X, 3534.

(3) - CIL, X, 3579.

(4) - CIL, X, 3504; CIL, X, 3500.

(5) - CIL, VI, 32776; Hopkins, L., 2014, *Fleets and Manpower on Land and Sea: the Italian classes and the Roman Empire 31 BC – AD 193*, Doctoral thesis in Ancient History and Classical Archaeology, University of Oxford, Oxford, p.281.

(6) - CIL, VI, 32774; Henriksén, Ch., 2013, *Sylloge inscriptionum Graecarum et Latinarum Upsaliensis: The Greek and Latin inscriptions in the Collections of Uppsala University*, Hjohlman, J., Stockholm, note 122, p. 53.

(7) - CIL, X, 3487.

(8) - CIL, X, 3377.

(9) - CIL, X, 3605.

(*C. Longini Maxi...Nation Pamphylis*) ولونجينوس ماكسيموس⁽¹⁾ (*Pamphylus*) اللذان خدم كل واحد منهما على متن سفينة من نوع ليورنا⁽²⁾، ومن ليكيا (*Lycia*) سكستوس ميموس كليريشي (*Sex Memmio Clearchi.....Lycia*) الذي خدم في أسطول ميسينوم⁽³⁾.

ويمكن كذلك من خلال ما تقدمه النقوش من معلومات التعرف على بعض المجندين من سردينيا خدموا كقادة لسفن ثلاثية في أسطول ميسينوم منهم، فاليريوس جرمانوس (*C. Valeri Germani..... Nat. Sardus*)⁽⁴⁾ و ليسينيوس ميموري (*T. Licinius. Mimor..... N. Sard*)⁽⁵⁾، وتاموديوس كاسيانو (*C. Tamudius. Cassianus.... Nazione. Sardus*)⁽⁶⁾.

ومن مدينة فورميانوس الواقعة (*Formianus*) جنوب إقليم لاتيوم قدمت النقوش إسم المجند أريوس ميرون (*Cn. Arrius Myron..... N. Formianus*)⁽⁷⁾ الذي خدم في أسطول ميسينوم، واسم المجند من جرمانيا كايوس يوليوس (*C. Iulius..... Nat. Ger*) قائد سفينة ثلاثية من نفس الأسطول⁽⁸⁾.

ثانياً - الرتب العسكرية في البحرية الحربية الرومانية:

يعتبر نظام الرتب العسكرية من بين الآليات الأساسية التي تسهم بشكل فعال في تسهيل إدارة الجيوش بمختلف أسلحتها، كما أنها مؤشر مهم في تحسين و تطوير الكفاءة

(1) - CIL, X, 3400.

(2) - Tuck, S. L., 2015, « Nasty, Brutish, and Short? The Demography of the Roman Imperial Navy », In: *Ancient Documents and Their Contexts: First North American Congress of Greek and Latin Epigraphy (2011)*, Brill, Leiden, p. 213.

(3) - Pflaum, H. G., 1953, «Un nouveau diplôme militaire accordé à un marin de Lycie», In: *Revue Archéologique*, t. 41, PUF, Paris, p. 68-69.

(4) - CIL, X, 3648.

(5) - CIL, X, 3598.

(6) - CIL, X, 3636.

(7) - CIL, X, 3365

(8) - CIL, X, 3588.

القتالية لوحدها خلال فترات الحرب والسلم، و مما لا شك فيه أن هذا النظام قد عرفته العسكرية البحرية الرومانية مع تشكل اللبنة الأولى لها.

ومن الجدير بالذكر أن ما تفرضه المادة العلمية الخاصة برتب العسكرية البحرية الرومانية، يقود إلى التمييز بين أسلوبين مختلفين، سواء فيما يتعلق بقيادة الأسطول أو قيادة وحداته أو سفنه، حيث أنه من الصعوبة بمكان تتبع حيثيات نظام رتب سلاح البحرية بأدق التفاصيل خلال الفترة الجمهورية، مقارنة بالفترة الإمبراطورية التي تتضح فيها معالمه بصورة جلية.

1 - خلال الفترة الجمهورية:

مما لا شك فيه أن نظام الرتب خلال هذه الفترة كان يتدرج وفق أسلوب نمطي، من القائد الأعلى للأسطول إلى نوابه إلى قادة الوحدات التي يكونها سرب السفن، إلى قادة السفن الذين يقع تحت تصرفهم الأطقم، هذه الأخيرة التي يقوم كل فرد منها بمهمته على ظهر السفينة حسب الرتبة التي يتقلدها.

وبناء على ما تضمنته المصادر الأدبية وعلى وجه الخصوص ما ورد عند بوليب وتيت ليف، يمكن الجزم أن قمة هرم سلاح البحرية كان يتصدره خلال الفترة الجمهورية القناصل الذين أسندت إليهم قيادة الأسطول، ومن الأدلة على ذلك على سبيل المثال لا الحصر قيادة القنصل كايوس دويليوس نيبوس للأسطول الروماني الذي هزم الأسطول القرطاجي في معركة ميلاي⁽¹⁾ كما ذكرنا في الفصل الأول. وفي معركة إكنوموس سنة 256 ق.م اشترك القنصلان ماركوس أتيليوس ريغولوس (*Marcus Atilius Regulus*) ولوكيوس لونجوس مالينيوس (*Lucius Longus Malenius*) في قيادة الأسطول⁽²⁾. ولما نزلت القوات الرومانية في إيبيريا خلال الحرب البونيقية الثانية كان الأسطول الذي نقلها

(1) - Polybe, I, 23.

(2) - Polybe, I, 26, 27.

إلى هناك بقيادة بُولْيُوس كورنيليوس سكيبيو الذي انتخب قنصلا سنة 210 ق.م⁽¹⁾، وقاد القنصل بُولْيُوس ليسينيوس الأسطول الذي نقل جيوشه إلى مقدونيا سنة 171 ق.م⁽²⁾ كما ذكرنا سابقا.

وبغض النظر عن أن قيادة الأساطيل كانت من مهام القناصل، فقد كان هؤلاء في بعض الأحيان يكلفون الموظفين برتبة برايتور بالتكفل بتجهيز الأسطول بالنيابة عنهم، وفي هذا السياق يشير تيت ليف أن البرايتور ليفيوس ساليوناتور (*Livius Salinator*) تم تكليفه بقيادة الأسطول سنة 191 ق.م⁽³⁾، وأسندت مهمة تجهيز وقيادة الأسطول إلى البريتور ليسينيوس (*C. Licinius*) في سنة 172 ق.م⁽⁴⁾.

بالإضافة إلى تكليف القناصل للبرايتور مهمة التكفل وقيادة الأسطول، قام القادة الرومان سواء خلال فترة قنصليتهم أو كحكام للمقاطعات أو عندما أوكلت لهم مهام خاص، بتعيين المقربين لهم من بين أتباعهم كقادة للأسطول بالنيابة عنهم، فلما خاض سولا حربه ضد ميثراداتس السادس كلف مساعده لوكيوس ليسينيوس لوكولوس (*Lucius Licinius Lucullus*) بتجهيز أسطوله من حلفاء روما في الشرق واعتبره نائبه في قيادته⁽⁵⁾. كما كلف قيصر ماركوس جونيوس بروتوس قيادة الأسطول بالنيابة عنه عند حصار مدينة ماساليا في سنة 49 ق.م⁽⁶⁾، وأوكل غايوس أوكتافيوس مهمة الإشراف عن الأسطول لمساعدته الأيمن ماركوس أجريبا⁽⁷⁾.

وفي ذات الصدد يذكر و. و. تران أن مجلس الشيوخ الروماني منح سكتيوس

بومبيوس رتبة برايفيكتوس الأسطول وحاكم البحار (*praefectus classis et orae*)

(1) - Tite-Live, XXVI, 41.

(2) - Tite-Live, XLII, 48.

(3) - Tite-Live, XXXVI, 2; Tarn, W. W., 1913, p. 491.

(4) - Tite-Live, XLII, 27, 3; Dillon, M. A., 1816, *Histoire Universelle*, t. 7, Bidault, J. J., Paris, p. 424.

(5) - Plutarque, *Vie de Lucullus*, 2, 24; Robiou, F., 1872, p. 8.

(6) - Lucain, III, 530.

(7) - Suétone, *Vie d'Auguste*, 25, 4; Gurval, R. A., 1998, *Actium and Augustus, The Politics and Emotions of Civil War*, University of Michigan Press, USA, p. 277.

(*maritimae*) التي تمنحه سلطة استخدام السفن أينما وجدت في حدود أراضي السلطة الرومانية⁽¹⁾، وقد تم نقش هذه الرتبة على العملة النقدية التي ضربت باسم هذا القائد⁽²⁾ وعلى مجموعة من الميداليات⁽³⁾.

وخارج دائرة القيادة العليا للأسطول لم تمكن المادة العلمية التي بحوزتنا حول موضوع الرتب العسكرية خلال الفترة الجمهورية من التعرف سوى على قادة السفن الذين أطلق عليهم تسمية برايفكتوس نايفيس (*praefectus navis*)⁽⁴⁾ والبحارة (*nautae*) والمجدفين (*remiges*)⁽⁵⁾. ولكن من دون شك عرف سلاح البحرية كما ذكرنا سابقا سلما للرتب ميز كل رتبة عن الأخرى من قمة هرم القيادة إلى أدناه.

2 - خلال الفترة الإمبراطورية:

1.2 - الضباط:

1.1.2 - بريفيكتوس الأسطول (*praefectus classis*):

بريفيكتوس الأسطول رتبة تخول لصاحبها القيادة العليا لأحد الأساطيل الرومانية بتفويض من الإمبراطور، وقد ظهرت في السنوات الأخيرة من الفترة الجمهورية كما ذكرنا سابقا، وذلك بمنح سكتيوس بومبيوس رتبة برايفكتوس كلاسيس.

وبغض النظر عن ظهور هذه الرتبة خلال أواخر الفترة الجمهورية، يذكر دي لابرغ أنها مستمدة من الموروث اللغوي البحرية الإغريقي⁽⁶⁾، وربما هذا راجع إلى الاحتكاك الروماني بحلفائهم البحريين من الإغريق في الجنوب الإيطالي أو في بلاد الإغريق بعد أن أضحت أراضيها خاضعة لها، والراجح أن الاحتمال الثاني هو الأقرب

(1) - Tarn, W. W., 1913, p. 495.

(2) - Enschedé, A. J., Six, J. P., 1863, *Catalogue du cabinet de monnaies et médailles de l'Académie royale des sciences, à Amsterdam*, Muller, F., Amsterdam, p. 48.

(3) - Cohen, H., 1857, *Description générale des monnaies de la République romaine communément appelées médailles consulaires*, Rollin, M., Paris, p. 262-264.

(4) - Arendt, A. W., 1837, p. 545.

(5) - Chapot, V., 1896, p. 25.

(6) - De la Berge, C., 1886, p. 106.

إلى الصواب لأنه لو كان مصطلح برايفيكتوس قد وصل إلى الرومان عن طريق الجنوب الإيطالي لكان قد ظهر في منتصف الفترة الجمهورية وليس في أواخرها.

وقد كان تعيين برايفيكتوس الأسطول خلال الفترة الإمبراطورية يقع اختياره على أحد الضباط السابقين في سلاح الفرسان⁽¹⁾، وفي هذا السياق يذكر تاسيت أن الإمبراطور أولوس فيتليوس عين لوكليوس باسو (*Lucilius Basso*) من سلاح الفرسان برايفيكتوس لأسطول ميسينوم ورافينا في نفس الوقت⁽²⁾، وهو نفسه الذي قاد الأسطولين في عهد الإمبراطور فيسباسيانوس حسب ما ورد في الدبلوماسية العسكرية الخاصة بسلاح البحرية الصادرة سنة 71 م⁽³⁾.

ويرى دي لابرغ أن رتبة برايفيكتوس الأسطول هي نفسها رتبة برايفيكتوس ريميغوم (*praefectus remigum*)⁽⁴⁾، التي وردت عند تاسيت وكان يعبر من خلالها على قائد الأسطول⁽⁵⁾. وكانت هذه الرتبة معادلة لرتبة برايفيكتوس ألابي (*praefectus alae*) الذي كان يقود سلاح الفرسان في وحدات الجيش البري، فأحيانا تصنف قبل هذه الأخيرة وأحيانا بعدها في سلم الوظائف الرومانية، وتصنف من خلاله كذلك أعلى من التريبونوس ميليتوم (*Tribunus militum*)⁽⁶⁾.

ويمكن من خلال المصادر التعرف على أسماء كثيرة من الشخصيات التي تقلدت رتبة برايفيكتوس الأسطول، نذكر منها بلين الكبير الذي قاد أسطول ميسينوم، وتوفي عندما في خضم دورية بحرية لاستطلاع أوضاع إنفجار بركان فيزوف (*Vesuvius*) حوالي سنة

(1) - Starr, Ch. G., 1941, p. 32.

(2) - Tacite, *Histoires*, II, 100.

(3) - CIL, XVI, 12, 13, 14, 15, 16.

(4) - De la Berge, C., 1886, p. 106.

(5) - Tacite, *Annales*, XIII, 30.

(6) - De la Berge, C., 1886, p. 105.

79 م⁽¹⁾، كما يمكن تسمية كورنيليوس ريسيتيتوتوس (*Cornelius Restitutus*) قائد أسطول بانونيا⁽²⁾ وبومبونيوس فيتليانوس (*Pomponius Vitellianus*) قائد أسطول جرمانيا⁽³⁾.
والشيء اللافت للانتباه هو أن بعض الأباطرة الرومان قاموا بتعيين محريهم المقربين في هذا المنصب والذين أشرنا إلى أسمائهم سابقا كتيبيريوس يوليوس أوغسطي ليارتوس أوبتاتوس قائد أسطول ميسينوم خلال فترة حكم الإمبراطور كلوديوس⁽⁴⁾، وأنسيتوس الذي قاد نفس الأسطول في عهد الإمبراطور نيرون⁽⁵⁾.

2.1.2 - نائب بريفيكتوس الأسطول (*subpraefectus classis*):

يمثل نائب البرايفيكتوس ثاني أعلى رتبة عسكرية في قيادة الأساطيل الرومانية⁽⁶⁾، مهمته ضمان إدارة شؤون الأسطول في حالة غياب البرايفيكتوس لأسباب مهنية أو مرضية أو شخصية⁽⁷⁾، ومن هناك يمكن التخمين أن الرتبتين لا تختلف كثيرا عن بعضهما البعض من حيث التسيير وإصدار القرارات.

ويفترض ج. ماركواردت وت. مومسن أن كل أسطول من أساطيل الإمبراطورية كان يعين في تشكيلة قيادته نائبين لقائد الأسطول، ويتم اختيارهم من بين قادة سلاح الفروسية، لذلك كانوا في نفس المرتبة العسكرية مع رتبة برايفيكتوس ألاي أو تريبونوس الكتيبة (*Tribunus cohortis*) أو تريبونوس الفيلق (*Tribunus Legionis*)، في الجيوش البرية⁽⁸⁾.

(1) - Pline le Jeune, *Lettres*, VI, 16, trad. De Sacy, M., Belin et fils, Paris, 1809.

(2) - CIL, VIII, 7977.

(3) - CIL, VIII, 9327.

(4) - CIL, XVI, 1.

(5) - Tacite, *Annales*, XIV, 3.

(6) - Pitassi, M., 2012, p. 76.

(7) - Chapot, V., 1896, p. 118.

(8) - Ferrero, E., 1878, p. 33.

ويذكر ش.ج ستار أن رتبة نائب برافيكيتوس الأسطول لم تظهر في سلم رتب العسكرية البحرية الرومانية حتى عهد الإمبراطور نيرون⁽¹⁾، في حين يرى ف. شابو أنه تم العمل بها قبل تأسيس أسطول ميسينوم ورافينا أو مع تأسيسهما⁽²⁾. وبالرغم من قلة المعلومات حول هذه الرتبة إلا أن مجموعة من النقوش اللاتينية الخاصة بالعسكرية البحرية الرومانية تسمح بالتعرف على أبوديوس فيروس (*Abudius Verus*) نائب برافيكيتوس أسطول رافينا⁽³⁾، وأنيوس فلافيانوس (*Annius Flavianus*) نائب برافيكيتوس أسطول ميسينوم⁽⁴⁾، و تيبيريوس يوليوس أوغسطس كزانتوس نائب برافيكيتوس أسطول الإسكندرية⁽⁵⁾.

3.1.2 - ستولاركوس (*stolarchus*):

وردت رتبة ستولاركوس في نقيشة لاتينية خاصة بأحد العاملين في أسطول ميسينوم⁽⁶⁾، وهي لا تدل على وجه التحديد المهمة التي يقوم بها من يتقلدها، لذلك يكتف الغموض التحري عن طبيعتها ضمن سلم الرتب في سلاح البحرية الرومانية. ولكن على الرغم من ذلك يذكر دي لابرج بأن من تقلد هذه الرتبة كان قائدا لسرب من السفن، وفي نفس الوقت يرى أن هذه الرتبة يشار بها إلى برافيكيتوس الأسطول⁽⁷⁾، ويفسر ج. ماركواردت وت. مومسن هذا الإقتراح الأخير بأنه من بين التسمية الإغريقية التي عرف بها برافيكيتوس الأسطول هي ستولاركوس، وقد تقلدها لايوليوس (*Laelius*) أحد قادة أسطول بومبيوس الكبير⁽⁸⁾، ويسلم ف. شابو بهذا الطرح الأخير ويرى أن مصدر هذه التسمية هو إحدى اللهجات الإغريقية⁽⁹⁾.

(1) - Starr, Ch. G., 1941, p. 37.

(2) - Chapot, V., 1896, p. 118-119.

(3) - CIL, V, 328.

(4) - Ferrero, E., 1878, «La marine militaire de l'Afrique Romaine», p. 172

(5) - CIL, VI, 33131.

(6) - CIL, X, 3413.

(7) - De la Berge, C., 1886, p. 109.

(8) - Marquardt, J., Mommsen, Th., 1891, note 4 p. 246-247.

(9) - Chapot, V., 1896, p. 116.

4.1.2 - سنتوريو كلاسياريوس (*classiarius centurio*):

تقلد رتبة سنتوريو كلاسياريوس أو قادة المئة في الأسطول من كان مسؤولاً عن قيادة قوات الإنزال من المشاة البحرية التابعة للأساطيل⁽¹⁾، لذلك سيكون هناك تسلسل هرمي مزدوج على متن السفينة واحد ذو طبيعة بحرية يقوده قادة السفن والآخر بري تحت قيادة سنتوريو كلاسياريوس⁽²⁾، الذي كان أعلى رتبة من قادة السفن البحريين⁽³⁾ حسب ما سوف نوضحه لاحقاً.

وفي هذا الصدد يشير إ. فيريرو أن كل سفينة حربية كان على ظهرها قائد مئة تحت إمرته مجموعة من المقاتلين⁽⁴⁾، إلا أن م. ريدي يرى أن السفن الخماسية والرباعية هي التي كان يتضمن طاقمها سنتوريو كلاسياريوس لأن عدد المشاة البحريين فيها ما بين 100 و 120 مقاتلاً أما في حالة السفن الثلاثية والليوبورنا التي يتراوح عدد المقاتلين فيها ما بين 30 إلى 40 أو أقل فيتم توزيعهم على هذه السفن وتتميز سفينة القيادة بالنسبة للمشاة البحرية بعلامة قائد المئة التي توضع على السفينة⁽⁵⁾.

وردت هذه الرتبة عند تاسيت في خضم حديثه عن مؤامرة إغتيال أجريينا والدة الإمبراطور نيرون، حيث كان من بين منفيها أوبرتيوس (*Obartius Classarius Centurio*) أحد المقربين للإمبراطور⁽⁶⁾، كما وردت في بعض النقوش اللاتينية التي مكنت من التعرف على أسماء ممن تقلدوها مثل ماجيوس ماكسيموس (*Magius Maximus*)⁽⁷⁾ الذي خدم في أسطول غير معروف، وجاءت في الدبلوم العسكري الصادر في 17 فيفري 86 م على عهد الإمبراطور دوميتيان بصيغة (*Classicis*) للعاملين في

(1) - Daremberg, Ch., 1887, et autres, p. 1223.

(2) - Reddé, M., 1986, p. 543.

(3) - Daremberg, Ch., 1887, et autres, p. 1223.

(4) - Ferrero, E., 1878, «La marine militaire de l'Afrique Romaine», p. 168.

(5) - Reddé, M., 1986, p. 543.

(6) - Tacite, *Annales*, XIV, 8.

(7) - CIL, VIII, 9386.

الأسطول المصري (الإسكندرية)⁽¹⁾، وكتبت بنفس الصيغة في الدبلوم الصادر في عهد الإمبراطور تراجان في 13 ماي 105 م⁽²⁾.

5.1.2 - نافاركوس (navarchus):

ينتمي النافاركوس إلى فئة الضباط في سلم رتب سلاح البحرية الرومانية، وقد انتقلت إلى الموروث اللاتيني عن طريق الاحتكاك الحضاري مع الإغريق⁽³⁾، بدليل أنها وردت في روايات الكثير من المؤرخين حيث يستعملها هيروdot في الكثير من المواضع للإشارة إلى قادة السفن في خضم حديثه عن حملة زركسيس "Xerxes" (485 - 465 ق.م) ملك الفرس على بلاد الإغريق⁽⁴⁾. و يحدثنا كل من ثيوكلد وديودور الصقلي عن النافاركوس مينداروس (Mindarus) الإسبارطي على أنه قائد الأسطول خلال حروب البيلوبونيز⁽⁵⁾، كما يشير بلوتارخ إلى نافاركوس اسبرطي آخر وهو ليساندر (Lysander) الذي قاد الأسطول كذلك في نفس الحرب⁽⁶⁾، و في نفس السياق يسمي بوليب ثياتيتوس (Theaetetus) نافاركوس رودس كقائد أسطول⁽⁷⁾، يبدو أن رتبة نافاركوس بالنسبة للإغريق تارة تدل إلى قادة السفن وتارة أخرى إلى قادة الأسطول، فهل استعملها الرومان بنفس المعنى أم كان لها مدلول آخر؟

وفي هذا الصدد يشير فيجاس أن النافاركوس خلال الفترة الإمبراطورية كانوا قادة سفن من نوع ليبورنا⁽⁸⁾، وهو نفس الطرح الذي ذهب إليه إ. فيريرو ولكن من وجهة نظره لا تنحصر قيادة هؤلاء الضباط على الليبورنا فقط بل أشرفوا على قيادة سفن رباعية أو خماسية أو سداسية⁽⁹⁾.

(1) - CIL, III, 13, p. 856.

(2) - CIL, III, 22, p. 865.

(3) - Reddé, M., 1986, p. 541.

(4) - Hérodote, VII, 59, 100.

(5) - Thucydide, VIII, 99 ; Diodore de Sicile, XIII, 49.

(6) - Plutarque, *Vie de Lysandre*, 3.

(7) - Polybe, frag XXX, 5, 4, 5.

(8) - Vegece, V, 2.

(9) - Ferrero, E., 1878, p. 168.

ويذكر ف. كوراتسيني أن النافاركوس خلال الفترة الجمهورية كان قائد سفن الحلفاء البحريون وخلال الفترة الإمبراطورية كان يقود سفينة واحدة⁽¹⁾، في حين يرى ك. دي لابرغ أن النافاركوس كان يقود مجموعة من السفن على الأقل في الأساطيل البرايتورية⁽²⁾، وهو بهذا يجعل مهمته كمن يحمل رتبة ستولاركوس التي أشرنا إليها سابقا.

وقد احتفظت النقوش اللاتينية بأسماء الكثير من العاملين في الأساطيل الرومانية خلال الفترة الإمبراطورية الذين تقلدوا هذه الرتبة، نذكر منهم على سبيل المثال لا الحصر النافاركوس أوغوسيوس فاروس (*Augustus Varus*) الذي خدم في أسطول ميسينوم وتيبيريوس يوليوس أوغستي ليرتوس هيلاروس (*Tiberius Iulius Augusti libertus Hilarus*) من محرري الإمبراطور تيبيريوس⁽³⁾، ربما خدم في أسطول ميسينوم أو رافينا، بالإضافة إلى النافاركوس سولجيوس كيسيليانوس (*Sulgius Caecilianus*) الذي خدم هو الآخر في أسطول ميسينوم⁽⁴⁾.

وكان النافاركوس بحكم خبرته وأدائه المميز في وظيفته يرقى إلى رتبة أعلى تسمى نافاركوس برينسبي (*navarchus princeps*) التي وردت في مجموعة من النقوش⁽⁵⁾، ولكن دون أن تحدد المراجع المختصة في دراسة العسكرية البحرية الرومانية طبيعة المهمة التي يقوم بها صاحب هذه الرتبة، ومن المرجح أنه عند تقلدها يصبح بإمكانه قيادة مجموعة من سفن الأسطول الذي يؤدي خدمته ضمن وحداته.

ويعتقد كل من ج. ماركواردت و ت. مومسن أن رتبة نافاركوس برينسبي تعادل رتبة نافاركوس أرشيغيبيرنيس (*Navarchus Archigybernes*)⁽⁶⁾ التي تقلدها أحد العاملين في أسطول ميسينوم⁽⁷⁾، وعن هذه الرتبة الأخيرة يذكر إ. فيررو أنها تخول لصاحبها

(1) - Corazzini, F., 1882, p. 369, 370.

(2) - De la Berge, C., 1886, p. 114.

(3) - CIL, VI, 8927.

(4) - CIL, VIII, 1322.

(5) - CIL, X, 3348, 8215.

(6) - Marquardt, J., Mommsen, Th., 1891, note 1 p. 247.

(7) - CIL, X, 3349.

الإشراف عن قادة السفن الحربية⁽¹⁾. علاوة على هذا يذكر ش. ج ستار بأن النافاركوس كان يرقى أيضا إلى رتبة سنتوريو كلاسياريوس⁽²⁾، وربما هذا بعد تقلده رتبة نافاركوس برنسيبي.

من خلال هذا يمكن القول أن الرومان استعملوا رتبة النافاركوس إلى حد بعيد كما استخدمها قبلهم الإغريق، ولكن دون أن يكلفوا هذه الفئة من الضباط بقيادة الأسطول.

6.1.2 - الترياراركوس (trierarchus):

يعتبر الترياراركوس من الضباط الذين يشرفون على قيادة السفن الحربية، وهي رتبة كذلك مستنقاة من الموروث اللغوي الإغريقي⁽³⁾ استخدمها الأثينيون للإشارة إلى طبقة المواطنين الذين يملكون عشرة تالينت (Talent) ومن واجباتهم حسب القانون الأثيني تجهيز سفينة حربية⁽⁴⁾، والقيام بقيادتها في حالة الحرب⁽⁵⁾، وقد تكون هذه السفينة ثلاثية أو رباعية أو خماسية⁽⁶⁾ و تمتد مدة هذه المساهمة سنة كاملة ولا يمكن فرضها مرة أخرى إلا بعد مضي سنة أو سنتين.

وهكذا تكون رتبة الترياراركوس تكليف وواجب لا بد من الالتزام به في نظر قانون الضرائب الأثيني أكثر منه رتبة بحرية يتقيد صاحبها بتقديم خدمة اتجاه وطنه. ويذكر ش. ج ستار أن الرومان استعملوا مصطلح الترياراركوس كرتبة عسكرية في سلاح البحرية خلال الفترة الإمبراطورية وقاموا بتغيير المعنى الأصلي لها⁽⁷⁾، وربما أخذوا بالجانب الوظيفي لها وتخلوا عن الشق القانوني منها المتمثل في الأداء الضريبي.

(1) - Ferrero, E., 1878, *L'ordinamento delle armate romane*, p. 39.

(2) - Starr, Ch. G., 1941, p. 45.

(3) - Robiou, F., 1872, p. 149.

(4) - Démosthène, *Sur la Couronne*, CVI, trad. Stiévenart, J. F., Firmin Didot Frère, Paris, 1861.

(5) - Richelet, P., 1780, *Dictionnaire portatif de la langue française*, Vol. 2, Bruyset-Ponthus, Lyon, p. 723.

(6) - Schömann, G. F., 1884, *Antiquités grecques*, Vol. 1, trad. Galuski, Ch., Picard, A, Paris, p. 525; Corazzini, F., 1882, p. 371.

(7) - Starr, Ch. G., 1941, p. 39.

ولعل تداول مصطلح الترياراركوس بين الرومان يعود إلى الفترة الجمهورية بحكم الاحتكاك بالإغريق الذين شكلوا فئة كبيرة من حلفاء روما البحريون في هذه الفترة، ولذلك اعتبار هذا التحالف بمثابة الوسيلة التي عرف من خلالها الرومان الترياراركوس التي أضحت فيما بعد رتبة عسكرية بحرية خلال العهد الإمبراطوري.

وإن كانت رتبة الترياراركوس قد ارتبطت بقيادة السفن الثلاثية لتقارب المصطلحين في اللفظ فهذا لا يعكس الواقع، فقد قاد الترياراركوس كلوديوس إيروس (*Claudius Eros*) من أسطول الإسكندرية سفينة من نوع ليورنا⁽¹⁾، وقاد الترياراركوس مالكيو (*Malchio*) سفينة ثلاثية⁽²⁾، ويحدثنا تاسيت عن اثنين من الترياراركوس أشرف كل واحد منهما على قيادة سفينة ثلاثية من أسطول ميسينوم في مهمة لمرافقة أحد الحكام الذي عينه الإمبراطور غالبا على جزء من منطقة آسيا الصغرى⁽³⁾. وفي نفس السياق جاء في أحد النقوش اللاتينية المكرس لمساعد التريارارك (*adiutor trierarchi*) ماركوس أسكليبيادس (*Marcus Asclepiades*) أن قائده المجهول الهوية في هذه النقوشة قد قاد سفينة رباعية⁽⁴⁾.

وفق لهذه الدلائل الأثرية والأدبية يمكن القول أن مهمة الترياراركوس لم تقتصر على قيادة سفينة بعينها، فقد تكون ليورنا أو ثلاثية أو رباعية وهذا من دون شك راجع لخبرتهم ونوع السفن التي توفرت في الأساطيل التي خدموا فيها.

وبالرغم من أن مهمة الترياراركوس الأساسية هي قيادة السفن الحربية، إلا أنه عند الضرورة كان يكلف بمهام أخرى، ولنا في مقتل أجريبينا والدة الإمبراطور نيرون التي يرويها تاسيت خير دليل على ذلك، حيث شارك الترياراركوس هيركولوس (*Herculus*) في هذه الحادثة وكان أول من وجه ضربة بعصا على رأسها، قبل أن تموت بطعنة سكين

(1) - C.I.L, VIII, 21025.

(2) - C.I.L, IX. 41.

(3) - Tacitus, *Histoires*, II, 9.

(4) - C.I.L., X, 3391.

سنتوريو كلاسياريوس أنيسيتوس⁽¹⁾ كما ذكرنا سابقاً، وهذا فإن بين فإنما يبين كيف استغل الأباطرة الرومان ضباط البحرية في خدمة مصالحهم الشخصية.

وقد تشكلت الغالبية الساحقة من الترياراركوس من غير الرومان⁽²⁾، فإما كانوا من الأجانب⁽³⁾ أو يتم اختيارهم من بين المحررين⁽⁴⁾، وكان بإمكان من تقلد هذه الرتبة أن يرقى إلى رتبة نافاركوس ثم نافاركوس برينسبي، ومنها إلى رتبة سنتوريو كلاسياريوس⁽⁵⁾ إلا أن مومسن يشكك في إمكانية هذه الترقية الأخيرة⁽⁶⁾، وربما هذا راجع إلى قلة معرفتهم بنظم العسكرية البرية والتعامل مع المشاة البحرية.

2.2 - ضباط الصف:

1.2.2 - غوبارناتور (*gubernator*):

مما لا ريب فيه أن رتبة غوبارناتور هي الأخرى وصلت إلى قاموس المصطلحات البحرية اللاتينية عن طريق التأثير بالإغريق⁽⁷⁾، واستعملها العديد من الكتاب اللاتين بالمعنى الحرفي لها⁽⁸⁾. وتكمن مهمة الغوبارناتور في إدارة الدفة عند مؤخرة السفينة⁽⁹⁾ التي من خلالها يتم التحكم في إتجاهها، ويصنف ف. روبيو هذه الرتبة ضمن فئة صف الضباط⁽¹⁰⁾.

(1) - Tacite, Annales, XIV, 8.

(2) - V. J. Vaillant, V. J., 1890, p. 48.

(3) - Saddington, D. B., 2007, p. 210.

(4) - Starr, Ch. G., 1941, p. 44.

(5) - Starr, Ch. G., 1941, p. 45.

(6) - Marquardt, J., Mommsen, Th., 1891, note 5 p. 248.

(7) - Homère, *Odyssée*, Chant XII, 217, trad. Pierron, A., Hachette, Paris, 1875; Hérodote, III, 136; Thucydide, VII, 39; Diodore de Sicile, XIII, 46.

(8) - Virgile, Chant III, 269; Cicéron, De l'invention, II, 51, trad. Levée, J.B., Fournier, F. I., Paris, 1816; Pétrone, *Satyricon*, CI-CII, trad. De Langle, L., Bibliothèque des curieux, 1914.

(9) - Ferrero, E., 1878, p. 57.

(10) - Robiou, F., 1872, p. 153.

وردت في العديد من النقوش اللاتينية⁽¹⁾، نذكر منها تلك الخاصة بإميليو بودنتي (Aemilio Pudenti)⁽²⁾ وأنطونيوس لوبوس (Antonius Lupus)⁽³⁾، وبرسينيوس ماكسيموس (Percennius Maximus)⁽⁴⁾ اللذين خدموا في أسطول ميسينوم.

2.2.2 - بروريتا (proreta):

تتمثل مهمة من يتقلد رتبة بروريتا في الإشراف على معاينة الحيز الجغرافي الأمامي الذي تسير فيه السفينة⁽⁵⁾، وذلك بالوقوف في مقدمتها والقيام بمراقبة الصخور والمياه الضحلة والشعاب المرجانية وتغيير إتجاه الرياح من أجل تحذير الغوبارناتور الذي يقف في المؤخرة⁽⁶⁾، ومن هذا المنطلق يعتبره ج. ش. ستار مساعدا له في توجيه السفينة⁽⁷⁾.

ومما لا شك فيه أن البروريتا كان يعمل تحت إمرته مجموعة من البحارة يساعده في مهمته سواء في المراقبة أو إنذار الغوبارناتور، بالإضافة إلى جماعة الغواصين (urinatores) الذين تتمثل مهامهم حسب ما يذكر ف. شابو في إزالة المراسي العالقة واستخراج الأشياء المغمورة، وكذا تحطيم الصخور التي قد تعرقل حركة السفن وتوظيف مهاراتهم في عمليات الإنقاذ وإغراق أفراد العدو⁽⁸⁾.

ومن أسماء العاملين التي احتفظت بها النقوش من اللذين تقلدوا رتبة البروريتا، فوليوس داتيوس (Fulvius Datius)⁽⁹⁾ ويوليوس زويليوس (Iulius Zoilius)⁽¹⁰⁾ اللذان

(1) - CIL, V, 960; X, 3430, 3431, 3432, 3433, 3436, 3437; XI, 88; XIII, 8323; XIV, 238.

(2) - CIL, X, 3428.

(3) - CIL, X, 3429.

(4) - CIL, X, 3434.

(5) - Robiou, F., 1872, p. 153.

(6) - Ferrero, E., 1878, p. 57; De la Berge, C., 1886, p. 115.

(7) - Starr, Ch. G., 1941, p. 56.

(8) - Chapot, V., 1896, p. 168.

(9) - CIL, X, 3483.

(10) - CIL, X, 3484.

خدما في أسطول ميسينوم، وأبونوس إيوديمون (*Aponius Eudemon*)⁽¹⁾ وإريننيوس بولوس (*Erennius Paulus*)⁽²⁾ اللذان خدما على متن سفن ثلاثية.

3.2.2 – ناوفيلاكس (*naophylax*):

لا تسمح المعلومات المتوفرة لدينا حول رتبة ناوفيلاكس بالإلمام بجميع المهام التي يقوم بها من يتقلدها، حيث يكتفي العديد من المختصين في تاريخ العسكرية البحرية الرومانية بالقول أن الناوفيلاكس هو من يشرف عن معدات السفينة⁽³⁾، ويسهر على الحفاظ عليها ويقوم بصيانتها⁽⁴⁾.

ومن خلال هذا يمكن أن نفصل مهمة الناوفيلاكس عن الأنشطة الحربية، ولكن هذا لا يمنع بأن تكون لديه كفاءات قتالية يوظفها وقت الحاجة، ونصنفها ضمن فرق الإسناد التي تعمل على إصلاح أعطال السفن سواء خلال حالات الحرب أو السلم.

ومن دون شك كان الناوفيلاكس يؤدي مهمته بالتنسيق مع مجموعة العاملين المدنيين ضمن سلاح البحرية اللذين ذكرهم ش. دارميرج كالمهندس (*Architectus*) المختص في صناعة السفن والطاقم الذي يعمل تحت إمرته كالنجاريين (*fabri*) والحرفيين (*artifices*)⁽⁵⁾، بالإضافة إلى الاستعانة بالغواصين اللذين قد يحتاجهم لتحديد الأعطال تحت الماء والمشاركة في إصلاحها.

وقد جاءت هذه الرتبة كذلك في بعض النقوش نذكر منها على سبيل المثال لا الحصر، يوليوس ماكسيموس (*Iulius Maximus*)⁽⁶⁾ وسالبيوس بريسكوس (*Salbius*)

(1) - CIL, X, 3482.

(2) - CIL, X, 3484.

(3) - Robiou, F., 1872, p. 153; Ferrero, E., 1878, p. 58; Chapot, V., 1896, p. 167.

(4) - Starr, Ch. G., 1941, p. 56.

(5) - Daremberg, Ch., et autres, 1887, p. 1223.

(6) - CIL, X, 3451.

(*Priscus*)⁽¹⁾ اللذين خدما على متن سفينة ثلاثية، و أوريليوس فيتليوس (*Aurelius Vitellius*)⁽²⁾ الذي خدم هو الآخر على متن ثلاثية في أسطول ميسينوم.

4.2.2 - أرموروم كوستوس (*armorum custos*):

تولى الأرموروم كوستوس مسؤولية إدارة مخزن أسلحة السفينة⁽³⁾، ومن دون شك لم يشرف على عدة المقاتلين والبحارة فحسب بل تمثلت مهمته الأساسية في التكفل بتوزيع الذخيرة أثناء القتال، وللقيام بوظيفته خدم تحت إمرته مجموعة من المجندين⁽⁴⁾. وردت هذه الرتبة في مجموعة من النقوش⁽⁵⁾ التي تظهر أسماء بعض من تقلدوها من بينهم تيتوس سويلوس ألبانوس (*Titus Suillus Albanus*) من أرموروم كوستوس لسفينة من نوع ليبورنا⁽⁶⁾، وكايوس بيتيسوس هرقليوس (*Caius Peticius Heraclius*) من مصر أرموروم كوستوس سفينة ثلاثية⁽⁷⁾، بالإضافة إلى كايوس أوليبوس ليسينيانوس (*Caius Ulpus Licinianus*) من بونتوس أرموروم كوستوس سفينة رابعة⁽⁸⁾، وماركوس بوبيلوس (*Marcus Popillius*) أرموروم كوستوس سفينة خماسية⁽⁹⁾.

5.2.2 - الكوروناريوس (*coronarius*) واليوكتيماريوس (*uctimarius*):

أشرف على الطقوس الدينية الخاصة بالسفن الحربية رجال دين برتبة ضابط صف، حيث تكفل من تقلد رتبة كورناريوس بالتحضير للإحفالات الدينية⁽¹⁰⁾، وذلك بتزين مؤخرة السفينة كما ذكر في الفصل الثاني مكان تجسيد صورة الإله الحامي لها المسمى توتيللا أو كاييتيلا، وقد وردت هذه الرتبة في نقيشة لاتينية لأحد العاملين في أسطول رافينا

(1) - CIL, X, 3452.

(2) - CIL, X, 3453.

(3) - Ferrero, E., 1878, p. 59; Starr, Ch. G., 1941, p. 60.

(4) - Reddé, M., 1986, p. 538.

(5) - CIL, X, 3394, 3395, 3397, 3398, 3399, 3400, 3401, 3405, 3407, 3408, 3410, 3484.

(6) - CIL, X, 3406.

(7) - CIL, X, 3403.

(8) - CIL, X, 3495.

(9) - CIL, X, 3404.

(10) - Starr, Ch. G., 1941, p. 57.

ضمن طاقم سفينة ثلاثية يدعى أثينيوس (Athenio)⁽¹⁾. ومما لا شك فيه أن عدد الذين تقلدوا هذه الرتبة كان مرتفعا على اعتبار أن كل سفينة كان ضمن طاقمها كوروناريوس مهمته الاعتناء بالهياكل.

وقد تولى من تقلد رتبة يوكتيماريوس تقديم الأضاحي⁽²⁾، إذ يذكر ش. بروست (Ch. Proust) أن طاقم كل سفينة كان يقوم بتقديمها بشكل منتظم سواء عند الخروج إلى الحرب أو في فترات السلم⁽³⁾، وفي ذات الصدد يشير ش. أنطون أنه قبل أن يبحر الأسطول يقوم كل أفراد بتطهير أبدانهم من أجل الصلاة وتقديم الأضاحي تحت إشراف اليوكتيماريوس⁽⁴⁾. ومن الذين تقلدوا هذه الرتبة لوكيوس فاليريوس فيكتور (Lucius Valerius Victor) يوكتيماريوس أصله من سردينيا، خدم ضمن طاقم سفينة ثلاثية في أسطول ميسينوم⁽⁵⁾.

6.2.2 - ميدوكوس (medicus):

تضمن طاقم السفن الحربية الرومانية ميديكوس "الطبيب"، والذي تولى مهمة تقديم الخدمات الصحية، وعلى الرغم من الإمكانيات المحدودة للميديكوس⁽⁶⁾، إلا أن وجوده على ظهر السفينة مثل ضرورة حتمية كان لابد منها للتقليل من حدة الأضرار الجسمانية والأمراض التي يتعرض لها أفراد طاقم السفينة، سواء في حالات السلم أو الحرب مثل ما هو الحال بالنسبة للجيش البري⁽⁷⁾.

(1) - CIL, XI, 30.

(2) - Chapot, V., 1896, p. 166.

(3) - Proust, Ch., 2021, *Les marins et les officiers des flottes de guerre romaines pendant les premiers siècles de l'Empire (recherches d'histoire militaire et d'histoire sociale)*, Thèse de doctorat en Sciences de l'antiquité : histoire, Université de PSL, France, p. 376.

(4) - Anthon, Ch., 1851, p. 274.

(5) - CIL, X, 3501.

(6) - Starr, Ch. G., 1941, p. 56.

(7) - Ferrero, E., 1878, p. 61; Casson, L., 1994, p. 311.

وقد احتفظت النقوش اللاتينية بأحد عشرة حالة من العاملين الطبيين في الأساطيل الرومانية، سبعة ينتمون إلى أسطول ميسينوم⁽¹⁾ واثنين إلى أسطول رافينا⁽²⁾، وواحد إلى أسطول مويسيكا وآخر إلى أسطول برينانكا⁽³⁾، نذكر منها الطبيب جايوس أسيليوس باسو⁽⁴⁾ (*Gaius Acilius Basso*) وكايوس أوكتافيوس فرونتو (*Caius Octavius Fronto*) من كليكا طبيب طاقم سفينة ثلاثية تسمى الدجلة (*Tigri*)⁽⁵⁾، كما جاء أحد النقوش على ذكر يوليا فينيريا (*Iuliae Veneriae*) وهي الأخرى طبيبة سفينة ثلاثية⁽⁶⁾.

ومن الجدير بالذكر الإشارة إلى ما افترضه ش. بروس فيما يتعلق بارتفاع عدد الأطباء العاملين في الأساطيل مقارنة بوحدات الجيش البري لأنه يجعل لكل طاقم سفينة طبيب⁽⁷⁾، وإذا سلمنا بهذا الافتراض يكون عدد الأطباء في أسطول رافينا على سبيل المثال حوالي 250 طبيب بحسب عدد السفن التي تضمنها، ناهيك عن السفن المتمركزة في الموانئ التابعة لقيادة هذا الأسطول، ولكن على الرغم من هذا يحتاج هذا الافتراض إلى الدلائل التي تثبت صحته، وخاصة أن النقوش الخاصة بالأطباء العاملين في سلاح العسكرية البحرية الرومانية لا يتعدى الأحد عشر نقيشة لاتينية على غرار الكم الهائل من النقوش التي تم العثور عليها تحديدا في ميسينوم ورافينا، ولذلك من الممكن أن تكون سفن بعينها هي التي كان يضم طاقمها طبيب، له مساعدون على ظهر السفن الأخرى ويتم تسهيل التنسيق بين الأطباء فيما بينهم وبين مساعدهم باستخدام السفن المساعدة أثناء فترة الحرب.

(1) - CIL, VI, 3910 = 7653 = 32767; 32769; CIL, X, 3441 = CIL, VII, 1144; CIL, X, 3442; 3443; 3444; 3599.

(2) - CIL, XI, 29; 6944.

(3) - Proust, Ch., 2021, p. 339.

(4) - CIL, VII, 1144=CIL, X, 3441.

(5) - CIL, X, 3443.

(6) - CIL, X, 3442.

(7) - Proust, Ch., 2021, p. 341.

7.2.2 - سيمفونياكوس (symphoniacus):

اقتضت الحاجة إلى تنظيم واستغلال طاقة المجذفين في شكل إيقاعي متزن إلى ضابط صف يشرف على هذه العملية⁽¹⁾، وعلى وجه الخصوص في ساحة المعركة بغية تحريك السفينة بقوة دفع تؤدي غرضها في القتال وتقلل من تعب المجذفين⁽²⁾، وقد عُرِفَت رتبته باسم سيمفونياكوس⁽³⁾ المستمدة من الموروث اللغوي الإغريقي⁽⁴⁾. وتمثلت مهمته من تقلد هذه الرتبة في العزف على آلة الفلوت⁽⁵⁾، والتي ورد ذكرها عند سيسيرون حيث يخبرنا بأن أحد قادة أسطول ماركوس أنطونيوس قام بتحرير جماعة من العبيد من ليليبايوم وجندهم كسيمفونياكوس على متن سفن أسطوله⁽⁶⁾، وربما جاءت مبادرته هذه بعد أن لاحظ اتقانهم لعزف الفلوت والعز الذي كانت تعاني منه سفنه في هذا المجال، وقد وردت هذه الرتبة في ثلاثة نقوش⁽⁷⁾ تضمنت أسماء من تقلدها ككامفيليوس سينيروتيس (Pamphilus Synerotis)⁽⁸⁾ وماركيوس هورتنسي (Marcus Hortensius)⁽⁹⁾.

ومن الضرورة بمكان الإشارة بأن السيمفونياكوس لم يكن ضابط الصف الوحيد المسؤول عن تنظيم عملية التجديف، بل كان هناك أيضا الأورتاتور (Hortator) الذي نظم العملية بأغنية بحرية حماسية على وزن إيقاعي متجانس، ومن هذا المنطلق يكون السيمفونياكوس صاحب اللحن الذي يعزف أما الأورتاتور فهو صاحب الكلمات التي يغنيها المجذفين⁽¹⁰⁾، وفي نفس السياق يشير ر. موات (R. Mowat) إلى أن ضابط

(1) - Mowat, R., 1885, « La première inscription relative à un céleuste », *Bulletin épigraphique*, t. 5, Champion, Paris, p. 18.

(2) - De la Berge, C., 1886, p. 115.

(3) - Marquardt, J., Mommsen, Th., 1891, p. 249.

(4) - Casson, L., 1994, p. 304.

(5) - Proust, Ch., 2021, p. 343.

(6) - Cicéron, *Contre Caecilius*, XVII, 55, trad. Boulanger, A., Les Belles Lettres, 1922.

(7) - CIL, VI, 4472; IX, 43; XII, 3348.

(8) - CIL, VI, 4472.

(9) - CIL, XII, 3348.

(10) - Chapot, V., 1896, p. 169.

الصف المسؤول عن المجدفين وعن الأغنية التي يؤدونها يعرف بكيلوستا (Celeusta)⁽¹⁾، وعن هذه الرتبة الأخيرة يذكر ل. كاسون أنها نفسها المعروفة باسم بوزاريوس (Pausarius)⁽²⁾.

3.2 - جنود البحرية:

عُرفت رتبة جنود البحرية الرومانية بالعديد من التسميات، كلاسياري (classarii) وريميجيس (remiges) وميليس (miles)⁽³⁾، وغريغاليس (gregalis) ومانوكلاريس (manuclaris) ومونيفيساس (munifices)⁽⁴⁾، بالإضافة إلى ناوتاي (nautae) ومانيبولاريس (maniplarius) وكالجاتوس (caligatus)⁽⁵⁾.

فالكلاسياري أو الكلاسيكوس (classicus)⁽⁶⁾ هي رتبة تطلق من جهة على جميع أفراد طاقم السفينة⁽⁷⁾، ومن جهة أخرى على مشاة البحرية⁽⁸⁾ من الجنود الذين قاتلوا على ظهر السفينة⁽⁹⁾، وقد جاء هذا المعنى الأخير عند تيت ليف عند حديثه عن نزول قوات بوبليوس كورنيليوس سكيبيو في طركونة (Tarracone) في شبه الجزيرة الإيبيرية⁽¹⁰⁾، كما وردت في مجموعة من النقوش⁽¹¹⁾ التي تعرفنا من خلالها على بعض أسماء المجندين الذي خدموا بهذه الرتبة مثل لوكيوس تريبيوس (Lucius

(1) - Mowat, R., 1885, p. 17.

(2) - Casson, L., 1994, p. 310.

(3) - Ermanno, F., 1878, p. 62.

(4) - Chapot, V., 1896, p. 163, 175.

(5) - Reddé, M., 1986, p. 524.

(6) - Mispoulet, J. B., 1883, p. 372.

(7) - Madvig, J. N., 1883, *L'état romain: sa constitution et son administration*, t. 4, trad. Morel, Ch, Vieweg, F., Paris, p. 261.

(8) - Chesnel, C., 1864, *Encyclopédie militaire et maritime dictionnaire des armées de terre et de mer*, Vol. 1, Le Chevalier, A, Paris, p. 309.

(9) - Masquelez, M., 1864, *Étude sur la castrametation des Romains et sur leurs institutions militaires*, Dumaine, J., Paris, p. 404.

(10) - Tite-Live, XXI, 61, 2.

(11) - CIL, III, XIII, p. 856; XXII, 865; CIL, V, 938; VIII, 2728; X, 3894.

(*Trebius*) كلاسيكوس أسطول رافينا⁽¹⁾، وكايوس سيرتوريوس لابيوس (*Caius Sertorius Labeo*) كلاسيكوس أسطول ميسينوم⁽²⁾.

وإذا كانت رتبة الكلاسياري تطلق على جميع أفراد السفينة كما ذكر أعلاه، فإن رتبة ناوتاي هي الأخرى تؤدي إلى التعبير عن البحارة⁽³⁾، وقد تم استخدامها من طرف الكتاب اللاتين⁽⁴⁾ للدلالة على نفس المعنى، وجاءت في أحد النقوش اللاتينية لأحد العاملين في سلاح البحرية لوكيوس بويونيوس زينو (*Lucius Boionius Zeno*) حسب ما ذكره ش. بروسست.

ودلت رتبة ريميغيس على المجذفين⁽⁵⁾، وتم استخدامها من قبل المؤرخين اللاتين⁽⁶⁾ للإشارة إلى نفس المعنى، ناهيك عن أنها وردت في الدبلوم العسكري الصادر في 11 ديسمبر 52م لتسريح فئة من العاملين في أسطول ميسينوم⁽⁷⁾. وعلى الرغم من أن هذه الرتبة دلت في معناها على المجذفين إلى أنها استخدمت في بعض الأحيان للتعبير عن الحلفاء البحريين⁽⁸⁾.

وبالنسبة للرتبتين ميليس و غريغاليس فقد تم التعبير بهما في سلاح البحرية الرومانية عن الجنود المقاتلين من المشاة البحرية⁽⁹⁾، مما يدل على اعتمادهما في الأصل ضمن جنود الوحدات البرية.

(1) - CIL, V, 938; Proust, Ch., 2021, p. 405.

(2) - CIL, X, 3894; Proust, Ch., 2021, p. 329.

(3) - Masquelez, M., 1864, p. 405.

(4) - César, *Guerre des Gaules*, III, 9; Tite-Live, XXIV, 11; XXX, 26.

(5) - Chesnel, C., 1864, Vol. 1, p. 309; Masquelez, M., 1864, p. 405; Mispoulet, J. B., 1883, p. 372; Madvig, J. N., 1883, t. 4, p. 261.

(6) - Tite-Live, XXVI, 35, 1, 3, 5, 9; Tacite, *Annale*, XIII, 30.

(7) - CIL, XVI, 1.

(8) - Haupt, H., 1880, «L'ordinamento delle armate romane: comptes rendus critiques», In: *Revue historique*, Vol. 13, Baillièrre, G., et Cie, Paris, p. 161.

(9) - Vaillant, V. J., 1890, p. 96; Lamarre, C., 1863, p. 38.

من الأمثلة عن الميليس⁽¹⁾ ضمن القوات البحرية نذكر على سبيل المثال ماركوس أنطونيوس روفينوس (*Marcus Antonius Rufinus*) الذي خدم على متن سفينة خماسية⁽²⁾ وتيبيريوس كلوديوس زينو (*Tiberius Claudius Zeno*) مصري خدم ضمن طاقم سفينة رباعية من أسطول ميسينوم⁽³⁾. وفي نفس السياق تذكر النقوش أسماء بعض الجنود الذين تقلدوا رتبة غريغاليس⁽⁴⁾، كميتيكوس سولاي (*Meticus Solae*) الذي خدم في أسطول موبسيكا وتقاعد من الخدمة في 14 أوت 99م⁽⁵⁾، وكايوس فاليريوس أناي (*Caius Valerius Annaei*) خدم في أسطول رافينا وتقاعد من الخدمة في 05 سبتمبر 152م⁽⁶⁾.

أما بالنسبة لرتبتي كاليجاتوس و مانيبولاريس فكلهما يقصد به جندي بحار⁽⁷⁾، حيث وردت الأولى في بردية مصرية⁽⁸⁾، والتي تعد على حد علمنا المصدر الوحيد الذي يجعل من كاليجاوس ضمن رتب العسكرية البحرية الرومانية، ووردت الثانية في العديد من النقوش⁽⁹⁾، من بينها الخاصة بماركوس أريوس أنطونينوس (*Marcus Arrius Antoninus*) مصري خدم على متن سفينة رباعية⁽¹⁰⁾، وكايوس تاموديوس كاسيانوس (*Caius Tamudius Cassianus*) من سردينيا خدم على متن سفينة ثلاثية⁽¹¹⁾.

(1) - CIL, X, 3377, 3453, 3523, 3527, 3554, 3566, 3593, 3598, 3605, 3632, 3636, 3664.

(2) - CIL, X, 3523.

(3) - CIL, X, 3566.

(4) - CIL, X, 769, 867, 7855; CIL, XVI, 1, 15, 45, 74, 79, 100

(5) - CIL, XVI, 45.

(6) - CIL, XVI, 100.

(7) - Vaillant, V. J., 1890, p. 95-96.

(8) - Proust, Ch., 2021, p. 325.

(9) - CIL, X, 3422, 3492, 3532, 3535, 3540, 3554, 3568, 3569, 3585, 3590, 3595, 3599, 3600, 3602, 3603, 3612, 3618, 3625, 3626, 3636, 3637, 3647, 3657, 3658, 3662, 3668.

(10) - CIL, X, 3532.

(11) - CIL, X, 3636.

وفيما يخص رتبة مونيفيساس فقد تقلدها الجنود الذين أوكلت لهم مهام الحراسة ونقل الحطب والماء ومختلف المهام العسكرية⁽¹⁾ خلال فترات السلم و الحرب، جاء نقيشة تعود إلى بداية القرن الثاني أو منتصف القرن الثالث الميلاديين محفوظة في متحف رافينا على ذكر 48 إسم لمونيفيساس تقلدوا هذه الرتبة خدموا في أسطول رافينا⁽²⁾. أما فيما يخص رتبة مانوكلاريس فيقصد بها جندي في سلاح البحرية⁽³⁾ ولكن من الصعوبة بمكان تحديد مهمته بوضوح، لأنها رتبة غير معروفة مثل باقي الرتب الأخرى بشكل دقيق⁽⁴⁾.

4.2 - المجندون في الوظائف الإدارية:

تم توظيف العديد من العاملين في سلاح البحرية الرومانية للقيام بوظائف إدارية بالرغم من تكوينهم القاعدي العسكري، ومن دون شك وقع الاختيار عليهم نتيجة معرفتهم للقراءة والكتابة. وتمثلت رتبهم في:

1.4.2 - ديسبينساتور كلاسيس (*dispensator classis*):

ديسبينساتور كلاسيس هو المسؤول عن تسيير نفقات الأسطول⁽⁵⁾، وفي هذا السياق يشير ش. ج. ستار أن من تقلدوا هذه الرتبة والمحاسبون العاملون تحت إمرتهم كانوا عبيدا تابعين للعائلة الإمبراطورية بالإضافة إلى بعض الموظفين الذين يعينهم حاكم المقاطعة⁽⁶⁾، ربما لأن هذا الأخير كانت له أيضا سلطة تسيير الأسطول. وقد وردت هذه الرتبة في نقيشة لاتينية تعود إلى فترة حكم الإمبراطور تراجان⁽⁷⁾.

(1) - Schoell, F., 1815, *Histoire abrégée de la littérature romaine*, t. 3, Gide fils, Paris, p. 457.

(2) - Proust, Ch., 2021, p. 1132-1133.

(3) - Vaillant, V. J., 1890, p. 97.

(4) - Chapot, V., 1896, p. 172.

(5) - Chapot, V., 1896, p. 167.

(6) - Starr, Ch. G., 1941, p. 36.

(7) - Septimus Imp(eratoris) Traiani Caesaris Aug(usti) Germ(anici) Dacici / ser(uus), disp(ensator) classis, / Flaviae Carae coniugi sanctissimae. CIL, X, 3346.

2.4.2 - ديايتاريوس (*diaetarius*):

يذكر إ. فيريرو أن المعلومات عن رتبة ديايتاريوس قليل وهي إسم مشتق من ديايتا بمعنى الطعام (*diaeta*) مهمة من تقلدها الإشراف عن إطعام طاقم كل سفينة⁽¹⁾، وبالنسبة لف. شابو فهو المسؤول عن تسيير نفقات مؤنة الأسطول⁽²⁾، ومما لا شك فيه خدم تحت إمرته مجموعة من المجندين المسؤولين عن الكتابة والحسابات وتوزيع حصص الطعام.

3.4.2 - إكزاكتوس (*exactus*):

تتمثل مهمة الإكزاكتوس حسب ما جاء به ه. دي فيلوس (*H. De Villefosse*) في الإشراف على التسيير المالي في وحدات الأسطول⁽³⁾، وهو نفس الطرح الذي ذهب إليه ف. شابو⁽⁴⁾، ومن جهته ر. كانيا يطرح رأيين مختلفين فيما يخص رتبة الإكزاكتوس، فمن جهة يقول أنها نفسها رتبة الأكتاري (*Actarii*) التي يقوم حاملها بمسك سجلات الأعمال العسكرية اليومية وكل ما يتعلق بالتوريد في وحدات الجيش، و من جهة يفرق بين رتبة الإكزاكتوس والأكتاري ويجعل واحدة أعلى من الأخرى⁽⁵⁾.

من بين العاملين الذين شغلوا هذه الرتبة، سينتيوس ساتورنينوس (*Sentius Saturninus*) إكزاكتوس أسطول بريتانىكا⁽⁶⁾، و كلوديوس إيروس⁽⁷⁾ الذي خدم في مفرزة شرشال التابعة لأسطول الإسكندرية كما ذكر سابقا.

(1) - Ferrero, E., 1878, p. 58.

(2) - Chapot, V., 1896, p. 167.

(3) - De Villefosse, H., 1882, p. 114.

(4) - Chapot, V., 1896, p. 167.

(5) - Cagnat, R., 1892, p. 134-135.

(6) - Vaillant, V. J., 1885, «Classis Britannica, classis Samarica, cohors I. Morinorum; recherches d'épigraphie et de numismatique», In: *Bulletin de la Commission départementale des monuments historiques du Pas-de-Calais*, Vol. 6, Typographie de sède et cie, Arras, p. 329.

(7) - CIL, VIII, 21025.

4.4.2 - ليبراريوس (*librarii*):

الليبراريوس بحسب ما أورده ف. شابو من يقوم بحفظ سجلات الحسابات⁽¹⁾، أي أن له علاقة بالخدمة التي يقوم بها الإكزاكتورس، يمكن عدد من النقوش⁽²⁾ من التعرف على العاملين الذين تقلدوا هذه الرتبة من بينهم لوكيوس أوريليوس تيتوس (*Lucius Aurelius Titus*) خدم في أسطول ميسينوم⁽³⁾، وآخر مجهول الاسم خدم في نفس الأسطول على متن سفينة رباعية⁽⁴⁾.

5.4.2 - إكسبتور (*exceptor*):

يصعب كثيرا تحديد المهمة الدقيقة لرتبة الإكسبتور، والتي لم يقتصر العمل بها في المجال العسكري فحسب بل تم استخدامها كذلك في المجال المدني⁽⁵⁾، وفي سلاح البحرية يفهم مما جاء به إ. فيريرو أن الإكسبتور مجند إداري يباشر خدمته لدى أحد الضباط كالإكسبتور برايفيكتورس (*exceptor praefecti*)⁽⁶⁾ التابع للقائد الأعلى للأسطول، وفي نفس السياق يؤكد ش. بروسست ما ذهب إليه إ. فيريرو ويجعل من إكسبتور ماركيو سيمبرونيو بطليموس (*Marcio Sempronio Ptolemeo*) الذي خدم على متن سفينة خماسية من أسطول رافينا⁽⁷⁾ تابعا لقائدها الذي يحمل رتبة تريراركوس⁽⁸⁾، في المقابل يذهب ف. شابو بالقول إلى أن إكسبتور هو المكلف بنقل تعليمات القيادة إلى طاقم كل سفينة⁽⁹⁾.

(1) - Chapot, V., 1896, p. 167; Casson, L., 1994, p. 314.

(2) - CIL, X, 3438, 3439, 3440.

(3) - CIL, X, 3438.

(4) - CIL, X, 3439.

(5) - Boullier, A., 1861, *Essai sur l'histoire de la civilisation en Italie*, t. 1, Dentu, E., Paris, p. 317-318.

(6) - Ferrero, E., 1878, p. 61.

(7) - CIL, XI, 77; Ferrero, E., 1878, p. 145.

(8) - Proust, Ch., 2021, p. 360.

(9) - Chapot, V., 1896, p. 167-168.

تكستريني (*præpositus tyrii tetrini*) مسؤول عن مصنع الأقمشة الأرجواني و برايبوزيتوس فيبولاي (*præpositus fibulæ*) المسؤول عن ملابس الإمبراطور⁽¹⁾. وفي سلاح البحرية الرومانية يمكن اعتبار برايبوزيتوس الأسطول رتبة تكليف بالنيابة يحصل عليه العسكري ما يؤهله بعد مدة من الخدمة للترقية إلى رتبة أعلى⁽²⁾، ومن الذين تقلدوا هذه الرتبة بوبليوس أيلوس ماركيانوس (*Publius Aelius Marcianus*) برايبوزيتوس أسطول سوريا⁽³⁾، وأرتوريوس لوستوس (*Artorius lustus*) برايبوزيتوس أسطول ميسينوم⁽⁴⁾، بالإضافة إلى فيريكوندينوس سيويروس (*Verecundinus Seuerus*) برايبوزيتوس أسطول ميسينوم⁽⁵⁾.

2.5.2 - بينيفيسياروس (*beneficiarius*):

تم التعرف على رتبة البينيفيسياروس في سلاح البحرية الرومانية من خلال ثلاثة نقوش لاتينية⁽⁶⁾، وفي حقيقة الأمر يجد الباحث صعوبة في تحديد المهام التي يباشرها من تقلد هذه الرتبة، وفي هذا الصدد يشير ج. نيليس كليمان (*J. Nelis-Clément*) في مقال مشترك مع باحثين آخرين أن البينيفيسياروس هو رتبة عسكرية تقنية يتقلدها المجندون الذين أوكلت إليهم في السابق مهام سخرة داخل المعسكر⁽⁷⁾، ثم بموجب هذه الرتبة يتم إلحاقهم للخدمة لدى الضباط أو حكام المقاطعات⁽⁸⁾.

(1) - Comarmond, A., 1885, *Notice du Musée lapidaire de la ville de Lyon*, Dumoulin, F., Lyon, exp. pré, p. XVI.

(2) - Higham, N. J., 2018, *King Arthur: The Making of the Legend*, Yale University Press, London, p. 18.

(3) - CIL, VIII, 9358.

(4) - CIL, III, 1919; Chapot, V., 1896, p. 158.

(5) - CIL, X, 3345.

(6) - CIL, X, 3411, 3412, 3413.

(7) - Nelis-Clément, J., et autre, 1996, «Aurelius Maximianus, bénéficiaire en poste à Martigny/Forum Claudii Vallensium?», In: *Vallesia*, n° 51, les Archives de l'Etat du Valais, Suisse, p. 284.

(8) - Nelis-Clément, J., 2000, *LES BENEFICIARII : Militaires et administrateurs au service de l'Empire (ier s. a.C.-vie s. p.C)*, Ausonius, Paris, p. 13.

يفهم من إشارة ج. نيليس كليمان أن مصطلح بينيفيسياروس هو أداة تعريفية للمسار المهني السابق لمن تقلدها كرتبة عسكرية. ومن بين المجندين العسكريين ضمن وحدات البحرية الذين تقلدوا هذه الرتبة، كوينتوس نايسوس ماركيانوس (*Quintus Naevius Marcianus*) الذي خدم في أسطول ميسينوم⁽¹⁾، وفاليريوس سيلفانوس (*Valerius Silvanus*) إيطالي الأصل خدم على ظهر ليبورنا⁽²⁾.

ثالثاً - الحياة العسكرية في البحرية الحربية الرومانية:

لم تخرج الحياة العسكرية للعاملين في سلاح البحرية الرومانية عن دائرة الضوابط الأساسية العامة للجيش الروماني، ويتضح هذا من خلال:

1- التدريب:

يعد التدريب بالنسبة للمجندين في سلاح البحرية الرومانية من الآليات التي تعمل على تحسين كفاءاتهم في المناورة على متن السفن والحفاظ على مهاراتهم القتالية، ناهيك عن المساهمة في عسكرة المجندين الجدد وحسم مجريات المعارك في الكثير من الأحيان. فقبل أن يخوض الرومان معركة ميلاي سنة 260 ق.م ضد القرطاجيين، يذكر بوليب أنه بالموازاة مع صناعة السفن وتجهيزها⁽³⁾ تم تجنيد البحارة وتدريبهم على التجديف، وذلك بتركيب مقاعد على الشاطئ جلس فيها المجدفين ووضع بينهم رئيس أشرف على عملية تدريبهم على الإحناء إلى الخلف وإلى الأمام⁽⁴⁾، ويضيف بوليب أنه بعد هذا التدريب واكتمال بناء السفن قام البحارة بتجريب ما اكتسبوه من أساليب التجديف في البحر⁽⁵⁾، ومن دون شك تدرّب باقي البحارة على القيام بمهامهم واستخدام أسلحتهم الشخصية ومعدات القتال على سطح السفينة. وبيحدثنا تيت ليف عن تدريبات قام بها

(1) - CIL, X, 3411.

(2) - CIL, X, 3412.

(3) - Polybe, I, 20.

(4) - Polybe, I, 21.

(5) - Polybe, I, 21.

أسطول بُولْيُوس كورنيليوس سكيبيو الذي خاض معركة بحرية وهمية بالقرب من ميناء مدينة سيراكوزا⁽¹⁾، ولما استولى الرومان على قرطاجنة كانت القوات البرية والبحرية تقوم بتدريباتها بشكل دوري وذلك تحت إشراف سكيبيو وضباطه، وخرجت قوات الأسطول إلى البحر عندما كان الجو هادئاً واختبروا سرعة سفنهم عن طريق المناورة في قتال بحري غير حقيقي⁽²⁾، وهذا كله من أجل الحفاظ على اللياقة البدنية للبحارة والمشاة البحرية والتأكيد على الجاهزية والإستعداد للحرب على الدوام.

ويفهم من ما أورده ج. أبوت (J. Abbott) فيما يخص هذا الموضوع أن عمليات التدريب كانت تحت إشراف مجموعة من الضباط والبحارة ذوي الخبرة⁽³⁾، ويشير م. بيتاسي أنه بالنسبة لمشاة البحرية فقد تلقوا تدريبهم في الأساس كقوات مشاة ومدفعية مثلهم مثل القوات البرية، ثم يكتسبون المهارات البحرية بمجرد الصعود على متن السفينة⁽⁴⁾، ويضيف م. بياسي أنه خلال الفترة الإمبراطورية تلقى المجندون في سلاح البحرية فحصاً طبياً قبل تجنيدهم وتم تدريبهم على استخدام الأسلحة وتعلموا السباحة وبعض الإسعافات الأولية⁽⁵⁾.

2- أسلحة البحارة:

يذكر فيجاس أن المجندين في سلاح البحرية استخدموا أثناء الحروب دروع مختلفة الأشكال، وهي في نظره ضرورية جداً لحماية أنفسهم من ضربات الحجارة والرمح والسهام والمواد المشتعلة التي تلقوها سفن العدو⁽⁶⁾، ويضيف أن مجموعة من الجنود تزودوا بفؤوس حديدية حادة من الطرفين لقطع حبال السفن المعادية لتسهيل السيطرة عليها بعد عملية الإصطدام⁽⁷⁾.

(1) - Tite-Live, XXIX, 22, 2.

(2) - Tite-Live, XXVI, 51, 6.

(3) - Abbott, J., 1901, *Hannibal*, Harper & Brathers, New York, p. 8.

(4) - Pitassi, M., 2012, p. 93.

(5) - Pitassi, M., 2012, p. 94.

(6) - Végèce, V, 14.

(7) - Végèce, V, 16.

وفي ذات الصدد يرى كل من م. بياسي وس. إيلوت أن الأسلحة المستخدمة من طرف البحارة كانت تشبه إلى حد ما تلك المستعملة في الجيش البري⁽¹⁾. فمن خلال اللوحات المنحوتة يظهر رجال البحرية مجهزون بدروع كبير والرماح والسيوف والخناجر المتدلية من الأحزمة⁽²⁾، إلى جانب استخدام القوس لرمي السهام⁽³⁾.

وتؤكد رسالة لأحد البحارة المصريين المسمى تيرينتيوس (*Terentianus*) ، ذكر م. ريدي بعض ما جاء فيها قائلا: كانت معدات قتال تيرينتيوس هي سيف المعركة والفأس والخطاف والرمح⁽⁴⁾، ولا يستبعد م. ريدي أيضا أن المجدفين كانوا هم كذلك مجهزين بمجموعة من معدات القتال الفردية حتي يتمكنوا من الدفاع عن أنفسهم والقتال في ساحات المعركة عند النزول إلى اليابسة⁽⁵⁾.

3 - الألبسة:

يعتبر اللباس العسكري من بين أهم المظاهر التي تمكن من التمييز بين أفراد وحدات الجيش المختلفة، وعلى غرار ما تقدمه المصادر والمراجع من معلومات عن ألبسة الجيش البري إلا أنها لا توفر إلا القليل جدا من المعلومات عن لباس المجندين في سلاح البحرية الرومانية.

وفي هذا المقام لا يذكر فيجاس الذي خصص كتابا للبحرية الرومانية سوى أن ملابس جنود البحرية كانت زرقاء اللون⁽⁶⁾، وعلى خلاف هذا يشير ش. دارميرج نقلا عن الفيلسوف أفلوطين "*Plotinus*" (205-270 م) أنها كانت سوداء اللون⁽⁷⁾.

وقد بينت بعض المنحوتات البارزة على قبور ثلاثة مجندين من سلاح البحرية، أنهم ارتدوا عبايات من نوع باينولا (*paenula*) تصل إلى الركبة بدون غطاء رأس (ينظر

(1) - Pitassi, M., 2012, p. 96; Elliott, S., 2022, p. 48.

(2) - Chapot, V., 1896, p. 201.

(3) - Elliott, S., 2022, p. 48.

(4) - Michel, R., 1986, p. 523.

(5) - Michel, R., 1986, p. 523.

(6) - Végèce, V, 7.

(7) - Daremberg, Ch., et autres, 1887, p. 1223.

الملحق 32، ص 276) وسترة بلا أكمام لا تتعدى الوركين مربوطة عند الخصر بحزام⁽¹⁾، إلى جانب نفس نوعية الأحذية التي كان يلبسها أفراد الجيش البري.

وحسب رسالة البحار المصري تيرينتينوس كان المعطف كذلك من بين الملابس التي ارتداها رجال البحرية⁽²⁾، وربما تم استعماله خلال فترات البرد، وفي غياب الأدلة المؤكدة عن أنماط الزي العسكري البحري يرى م. بيناسي أنها لا تختلف عن أزياء الجيش البري مع تعديلات بسيطة عنها⁽³⁾.

ويشير س. إيلوت أن الألبسة العسكرية في المقاطعات الشمالية حيث انخفاض درجة الحرارة، هي العباءة ذات الفلنسة المقاومة للمطر أو قبعة مخروطية الشكل إلى جانب السترة ذات الحزام والسرويل والأحذية الجلدية والجوارب⁽⁴⁾.

ومن الأهمية بمكان الإشارة إلى أن تكاليف الألبسة والأسلحة والإطعام في الجيش الروماني عامة كانت تقع على عاتق المجند من المرتب الذي يتقاضاه⁽⁵⁾.

4 - الطعام:

يمثل الطعام أحد المتطلبات الضرورية التي تتحكم بصورة مباشرة في أداء المحارب وخاصة خلال فترات الحرب، على اعتبار أنه العنصر الأساسي الذي يمد جسمه بالطاقة، وهو لا يقل أهمية عن السلاح الذي يحمله، ولذلك لا يمكن بأي حال من الأحوال الخروج إلى ميادين المعارك دون الحرص على تزويد المجندين بالمؤونة اللازمة لهم، وفي هذا الصدد يشير تيت ليف في خضم حديثه عن الإجراءات التي قام بها القنصل لتجهيز القوات البحرية سنة 214 ق.م يقول: حصلت أطقم السفن المتجهة إلى

(1) - Chapot, V., 1896, p. 199.

(2) - Michel, R., 1986, p. 524.

(3) - Pitassi, M., 2012, p. 96.

(4) - Elliott, S., 2022, p. 48.

(5) - Phang, S. E., 2001, *The Marriage of Roman Soldiers (13 B.C.-A.D. 235): Law and Family in the Imperial Army*, Brill, Leiden, p. 182.

إبييريا على مؤونة شهر⁽¹⁾، ويذكر بلوتارخ أن كاتو الأكبر كان يخرج إلى المعركة يحمل سلاحه ويتبعه خادم واحد محملاً بمؤونه، ولم يغضب منه أو يويخه على الغداء أو العشاء الذي قدمه له، وعند انعدام الماء طلب منه الخل أو النبيذ⁽²⁾.

ومن دون شك كان تحمل الجند لقلّة الطعام أو عدم وجوده جزء من الأزمات العسكرية التي تبين مدى قدرتهم على تجاوز الصعاب، وتطبيق ما اكتسبوه أثناء حصص التدريب التي تضمنت كيفية استهلاك الطعام وطرق التصرف عند نفاذه.

ومن الجدير بالذكر الإشارة إلى أن المعلومات حول نوعية وطبيعة الطعام الذي تناوله البحارة العاملين في سلاح البحرية الرومانية قليلة جداً، ولا تسمح إلى حد بعيد بتغطية ما يتطلبه هذا البحث.

وفي هذا السياق يشير ش. دارمبج أن بحارة الأساطيل الرومانية تناولوا الكثير من الثوم وكان لديهم نوع خاص من الخبز مشابهاً للبسكويت، ونبيذاً، كان كاتو يتباهى بأنه كان قادراً على شربه⁽³⁾.

ومن جهته يشير م. بيتاسي أن أعمال التقيب في الموانئ التي استخدمتها الأساطيل الرومانية في ميسينوم ونوفيودونوم بالقرب من مصب نهر الدانوب وكاسترا فيتيرا على نهر الراين، كشفت مخازن تحوي القمح والعدس والفاصوليا المجففة والأرز والفواكه المجففة والأجبان الصلبة واللحوم المعالجة، والأسماك المملحة، بالإضافة إلى الجرار المملوءة بزيت الزيتون والزيتون والعسل والخوخ والتين⁽⁴⁾، وهذا إن دل فإنما يدل على أن هذه الأطعمة المخزنة كانت هي مؤونة مجندي البحرية في أوقات السلم والحرب على حد سواء، علاوة على أنواع من الطعام التي كانت تنفرد بها مناطق من حوض المتوسط دون الأخرى.

(1) - Tite-Live, XXIV, 11, 9.

(2) - Plutarque, Vie de Caton, 1.

(3) - Daremberg, Ch., et autres, 1887, p. 1223.

(4) - Pitassi, M., 2012, p. 105.

5- الراتب:

تقاضى المجندون في سلاح البحرية راتباً منتظماً طوال المدة التي قضوها في الخدمة وفق ما تنصه القوانين العسكرية، وعلى الرغم من أن المادة العلمية لا تسمح بتكوين فكرة شاملة ودقيقة حول قيمة هذا الراتب، إلا أنها تمكن من التمييز بين نظم دفع رواتب البحارة العسكريين خلال الفترة الجمهورية والفترة الإمبراطورية.

فمن النظم المتبعة خلال الفترة الجمهورية لدفع مستحقات جنود البحارة، الإعتماد على مساهمات الحلفاء البحريين كما ذكر سابقاً، وخلال أوقات الحرب العنيفة لجأ صناع القرار في روما إلى فرض الرسوم على قيمة الثروة مثل ما حدث سنة 214 ق.م عندما أراد القنصل تشكيل القوات البحرية⁽¹⁾، حيث بين تيت ليف كيف تم التكفل برواتب العاملين ضمن طواقم سفن الأسطول⁽²⁾ كما هو موضح في الجدول الموالي:

قيمة الثروة	عدد البحارة	مدة التكفل
ما بين 50.000 و 100.000 آس	01	6 أشهر
ما بين 100.000 و 300.000 آس	03	سنة
ما بين 300.000 و 1.000.000 آس	05	سنة
أكثر من 1.000.000 آس	07	سنة
عضو مجلس الشيوخ	08	سنة

1- جدول يمثل قيمة المساهمات للتكفل برواتب جنود البحرية حسب قيمة الثروة سنة 214 ق.م

(1) - Ferrero, E., 1878, p. 6.

(2) - Tite-Live, XXIV, 11, 7, 8.

وفي ذات الصدد يذكر تيت ليف أن البحارة الذين تم تجنيدهم بموجب هذا الإجراء حصلوا على أسلحتهم ومؤونة شهر من قبل أصحاب الثروة الذين تكفلوا بهم⁽¹⁾. أما خلال الفترة الإمبراطورية فقد تم دفع أجور العاملين في سلاح البحرية بصورة منتظمة من الخزينة التي تم تخصيصها لهذا الغرض⁽²⁾ منذ عهد أوكتافيوس أغسطس، الذي ساهم بمبلغ 170 مليون سيسترس كتمويل أولي لإنشائها⁽³⁾. وقد تحصل المجندين خلال هذه الفترة على رواتبهم في ثكناتهم أو معسكراتهم⁽⁴⁾، ومما لا ريب فيه أن البحارة كذلك تقاضوها هم كذلك على نفس المنوال، إلا أن رواتبهم بحسب ما ذكره إ. فيريرو كانت أقل من رواتب العاملين في وحدات الجيش البري ودليله على ما ذكره هو أن الخدمة في سلاح البحرية كانت أقل شأنًا في نظر الرومان⁽⁵⁾، في المقابل يرجح ي. لوبوهاك أن رواتب بحارة أساطيل المقاطعات كانت بنفس مستوى رواتب المجندين في الفرق المساعدة، و أن رواتب بحارة الأساطيل البريتورية كانت على قدم المساواة مع جنود الكتائب الحضرية⁽⁶⁾ (Cohors Urbanae)⁽⁷⁾.

(1) - Tite-Live, XXIV, 11, 9.

(2) - Willems, P., 1883, *Le sénat de la République romaine, sa composition et ses attributions*, Peeters, Ch., Louvain, p. 417.

(3) - Pitassi, M., 2012, p. 73.

(4) - Le Bohec, Y., 2013, p. 210.

(5) - Ferrero, E., 1878, p. 63.

(6) - **الكتائب الحضرية:** هي الشرطة العسكرية لمدينة روما تشكلت من ثلاثة أفواج على عهد

أوكتافيوس أغسطس تحت قيادة برايفيكتوس أوربي (praefectus urbi). Elliott, S., 2017, *Empire*.

تمثلت *State: How the Roman Military Built an Empire*, Oxbow Books, Oxford, p. 44.

مهمتها في حفظ النظام في روما من خلال منع السرقات وأعمال الشغب وإحباط المؤامرات ضد

الإمبراطور... إلخ. Wright, A., 2002, *Policing: An introduction to concepts and practice*, Willan publishing, USA, p. 53.

(7) - Le Bohec, Y., 2013, p. 211.

وبأخذ ما رجحه ي. لوبوهاك في عين الاعتبار يكون ومن دون شك الجندي في البحرية يتقاضى راتباً أقل مما يحصل عليه الجندي في الفيلق الروماني، وهو ما يتفق مع ما ذهب إليه إ. فيريرو.

وإذا كان الجندي في الفرق المساعدة يتقاضى حوالي 1160 سيسترس سنوياً⁽¹⁾، فهذا على الأرجح هو نفس الراتب الذي يتقاضاه جندي البحرية في أساطيل المقاطعات، وإذا كان الجندي في الكتائب الحضرية يتقاضى حوالي 1500 سيسترس سنوياً على عهد الإمبراطور دوميتيان⁽²⁾، فإن هذا هو ما تحصل عليه جندي البحرية في الأساطيل البرابنتورية.

ومن الجدير بالذكر الإشارة إلى أن هذه المعطيات تبقى محل شك على اعتبار أن أجور العاملين في الجيش الروماني شهدت العديد من الزيادات⁽³⁾، ومن دون شك كان لسلاح البحرية نصيباً منها، ضف إلى ذلك التفاوت في الرواتب بين الجنود وضباط الصف والضباط.

وفي نفس السياق يقدم س. إليوت معطيات حول الرواتب السنوية لبرافيكيتوس أساطيل الإمبراطورية الرومانية⁽⁴⁾، والتي يلاحظ فيها تفاوت بين ما تحصل عليه برافيكيتوس أسطول رافينا وميسينوم على الرغم من أن كلاهما يقود أسطولا برابنتوريا، وكذلك التفاوت بين ما يتحصل عليه كل من برافيكيتوس أسطول بريتانكا وجرمانيا وباقي الأساطيل الإقليمية الأخرى ولكن دون وجود تفسيراً لهذا التفاوت، والجدول التالي يوضح ذلك:

(1) - Richardson, J., 2019, *The Romans and The Antonine Wall of Scotland*, Lulu.com, Raleigh, p. 35.

(1) - Richardson, J., 2019, p. 35.

(2) - FLOT, F., 1996, *The End of the Ancient World*, trad, Leon, Ph., Leon, M., Routledge, New York, p. 58.

(3) - FLOT, F., 1996, p. 58.

(4) - Elliott, S., 2022, *Roman Britain's Pirate King: Carausius, Constantius Chlorus and the Fourth Roman Invasion of Britain*, Pen & Sword Military, Philadelphia, p. 45.

الراتب السنوي	الأسطول
300.000 سيسترس	برايفيكتوس أسطول رافينا
200.000 سيسترس	برايفيكتوس أسطول ميسينوم
100.000 سيسترس	برايفيكتوس أسطول بريتانكا
100.000 سيسترس	برايفيكتوس أسطول جرمانيا
60.000 سيسترس	برايفيكتوس أسطول بانونيا
60.000 سيسترس	برايفيكتوس أسطول مويستيكا
60.000 سيسترس	برايفيكتوس أسطول بونتيكا
60.000 سيسترس	برايفيكتوس أسطول سوريا
60.000 سيسترس	برايفيكتوس أسطول نونا لبيكا
60.000 سيسترس	برايفيكتوس أسطول الإسكندرية

2 - جدول يوضح قيمة راتب برايفيكتوس أساطيل الإمبراطورية

وبغض النظر عن هذه المعطيات لابد من الإشارة إلى أن مجموعة من العاملين ضمن وحدات العسكرية البحرية الرومانية، كانوا يتقاضون ضعف مرتباته (*duplicarii*)⁽¹⁾، أي من كان مرتبه على سبيل المثال 100 سيسترس شهريا يحصل على 200 سيسترس، وآخرون حصلوا على 50% من قيمة رواتبهم (*sesquuplicarii*)⁽²⁾ أي صاحب 100 سيسترس شهريا يتقاضى 150 سيسترس.

(1) - Bouchard, L., 1871, *Étude sur l'administration des finances de l'empire romain dans les derniers temps de son existence: pour servir d'introduction à l'histoire des institutions financières en France*, Guillaumin et Cie, Paris, p. 126.

(2) - Elliott, S., 2022, p. 48.

6 - مدة الخدمة:

يذكر ي. ه. تيل أنه خلال الفترة الجمهورية إن لم تكن هناك حرب بحرية لا يحتفظ الرومان بأي مجندين بحريين في الخدمة الفعلية إلا للضرورة القصوى⁽¹⁾، وفي نفس السياق يشير م. بيتاسي أنه بعد نهاية الحملات العسكرية في فصل الصيف يتم تسريح البحارة الذين يعودون إلى عائلاتهم وأعمالهم المدنية، ومع حلول فصل الربيع وبداية استقرار الأحوال الجوية يتم تجنيد الأطقم والبحارة من جديد، وهكذا يستمر هذا التجنيد بشكل موسمي كل سنة باستثناء حالات الطوارئ التي يتم الاحتفاظ بالقوات البحرية والبرية في حالة استعداد دائم⁽²⁾.

وبناء على هذه المعطيات يبدو أنه من الصعوبة بمكان تحديد مدة الخدمة ضمن وحدات العسكرية البحرية الرومانية خلال الفترة الجمهورية، وخاصة في غياب المادة العلمية التي تسمح بذلك.

وقد تحددت مدة الخدمة في سلاح البحرية الرومانية خلال الفترة الإمبراطورية بست وعشرين سنة أو أكثر (*qui sena et vicena stipendia aut plura*)⁽³⁾، وترتكز معلوماتنا في هذا المجال بالدرجة الأولى على ما توفره النقوش اللاتينية من معلومات، وفي مقدمتها الدبلومات العسكرية الخاصة بتسريح العاملين في وحدات الأساطيل الرومانية.

ويحسب ما ورد في مجموعة الدبلومات الصادرة في الفترة ما بين (71-212 م)، إذا ما استثنينا من ذلك الدبلوم الصادر سنة 52 م الذي لم يتضمن عبارة مدة الخدمة⁽⁴⁾، ربما لأنه يمثل إلى حد الآن أول تجربة لصياغة الدبلومات العسكرية، فإن مدة الخدمة كما هو مبين فيها اقتصر على ست وعشرين سنة.

(1) - Thiel, J. H., 1946, p. 16.

(2) - Pitassi, M., 2012, p. 91.

(3) - CIL, XVI, 12, 13, 14, 15, 16.

(4) - CIL, XVI, 1.

ويلاحظ في هذه الدبلومات اختلاف في صياغة عبارة مدة الخدمة، ولا ندري ما إذا كان هذا الاختلاف مرده إلى الضرورة اللغوية للنص أو أنه نابع من الرصيد اللغوي لكاتب الدبلوم، فتارة كتبت (*sena et vicena*)⁽¹⁾، وتم تدوينها في دبلومين صدرا لصالح مجندين في الأسطول المصري كما هو موضح في محتوَاهما بصيغة (*senis et vicenis*)⁽²⁾، وابتداء من سنة 118 م بدأت هذه الصيغة تدون (*sex et vigint*)⁽³⁾ بإستثناء دبلومة سنة 127 م⁽⁴⁾.

وتمت صياغة مدة الخدمة في بقية النقوش اللاتينية بالكتابة بالأرقام اللاتينية سواء كانت مدة الخدمة ست وعشرون سنة (*Milit . An. XXVI*)⁽⁵⁾ أو أكثر، فمنذ أن أصدر الإمبراطور كركلا القانون الخاص بتعميم حق المواطنة لجميع الأفراد الأحرار في كافة ربوع الإمبراطورية سنة 212 م⁽⁶⁾، أضحت مدة الخدمة في سلاح البحرية ثمان وعشرين سنة (*octonis et vicenis stipendiis*) كما هو موضح في الدبلوم العسكري الصادر سنة 213 م أو 217 م⁽⁷⁾، وفي نقيشة لأحد العاملين في أسطول ميسينوم (*Milit. Annis. XXVIII*)⁽⁸⁾.

وعلى غرار هذا نجد من المجندين من خدم تسع وعشرين سنة (*Milit . An. XXVIII*) كما هو موضح في النقيشة الخاصة بقائد اللوبورنا فاليريو فينييتو⁽⁹⁾ الذي ذكر سابقا ضمن المجندين من مقاطعة دلماتيا.

(1) - CIL, XVI, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 37, 72.

(2) - CIL, XVI, 24, 32.

(3) - CIL, XVI, 66, 74, 79, 92, 100, 122.

(4) - CIL, XVI, 72.

(5) - CIL, X, 3376, 3436, 3437, 3465.

(6) - Pitassi, M., 2012, p. 89.

(7) - CIL, XVI, 138.

(8) - CIL, X, 3419.

(9) - CIL, X, 3475.

وبعد أن يتم المجدد مدة خدمته يتم تسريحه وفقا للقانون الروماني الخاص بالخدمة العسكرية تسريحا مشرفا (*Honesta Missione*)⁽¹⁾، ومن دون شك لا يمكن الحصول على هذا النوع من التسريح إلا إذا تحلى بالانضباط، وشهد له قادته بحسن السيرة والسلوك طيلة مدة خدمته، وعلى العكس من ذلك فإذا لم يتحل المجدد بالانضباط فقد يسرح تسريحا مشينا (*Missio Ignominiosa*) ويحرم من حقوق التقاعد⁽²⁾. وهناك من يتم تسريحه لأسباب طبية (*Missio Causaria*)⁽³⁾، وربما يحصل على حقوقه في التقاعد بمراعاة مدة الخدمة التي أداها.

ومن الجدير بالذكر الإشارة إلى أن العديد من النقوش اللاتينية أشارت إلى مجندين خدموا أقل من ست وعشرين سنة⁽⁴⁾، وغالب الظن أنهم إما توفوا أثناء الخدمة أو أنهم سرحوا تسريحا طبييا أو مشينا.

بناء على كل ما سبق ذكر تظهر النزعة الإستغلالية الرومانية للموارد البشرية المتوسطة جليا، من خلال استثمار مهارات وكفاءات غير الرومان من أبناء المقاطعات والمحربين في تسيير شؤون العسكرية البحرية الرومانية، وذلك من خلال تجنيدهم وفق أطر قانونية تسمح لهم بالحصول على إمتيازات بعد التسريح. وقد كان لهذه الإمتيازات دور فعال في تجسيد سياسة الرومنة في ربوع العالم المتوسطي، من خلال الإلتحاق بوحدات الأساطيل الرومانية وخاصة خلال الفترة الإمبراطورية الرومانية.

(1) - CIL, XVI, 1.

(2) - David, F. A., Sylvain, P. M., 1743, p. 4.

(3) - Pat, S., 2006, *The Roman Army: A Social and Institutional History*, Abc-Clio, England, p. 164.

(4) - CIL, X, 3667, 3400, 3593, 3370.

الفصل الخامس: دور العسكرية البحرية الرومانية.

أولا - توسيع حدود الإمبراطورية:

1- التوسع في الحوض الغربي للمتوسط

2- التوسع في الحوض الشرقي للمتوسط

ثانيا - العسكرية البحرية والقضاء على القرصنة

1 - مواجهة القرصنة في الحوض الغربي للمتوسط

2 - مواجهة القرصنة في الحوض الشرقي للمتوسط

ثالثا - العسكرية البحرية والصراع على السلطة

1- أثناء الصراع بين سولا وماريوس

2- أثناء الصراع بين بومبيوس الكبير وبوليوس قيصر

3- أثناء الصراع بين أوكتافيوس وماركوس أنطونيوس

4- أثناء الصراع بين الأباطرة الأربعة (68-69 م)

ساهمت العسكرية البحرية الرومانية إلى حد كبير في تحقيق أهداف روما خلال الفترة الممتدة ما بين (260 ق.م - 235 م)، وعلى اعتبار أنها جزء لا يتجزأ من مؤسسة الجيش فإن دورها الفعلي كان عسكرياً بالدرجة الأولى، وظل هو الأساس ضمن الإطار العام لسياسة روما العسكرية.

وعلى غرار الدور العسكري الذي أدته مختلف وحدات الأسطول، فهي إلى جانب هذا كانت تسهر على مرافقة الأباطرة في أسفارهم⁽¹⁾ والقناصل والحكام والبعثات الدبلوماسية⁽²⁾ لبلوغ المناطق التي يسعون إليها، بالإضافة إلى تأمين حركة تنقل الأفراد⁽³⁾ وحماية حركة التجارة البحرية في حوضي المتوسط⁽⁴⁾، ناهيك عن مشاركة جنود البحرية في الأشغال العمومية⁽⁵⁾، هذا وقد كان لها دور في تكريس سياسة الرومنة وذلك عن طريق منح حقوق المواطنة الرومانية للجنود البحارة الذين استفادوا من التسريح المشرف عند نهاية خدمتهم العسكرية⁽⁶⁾.

وفي الحقيقة يحتاج الإلمام بتفاصيل دور العسكرية البحرية الرومانية إلى دراسة قائمة بذاتها لا يمكن حصرها في فصل من مذكرة، وعليه سوف نتطرق في هذا المقام إلى أهم المحطات التاريخية التي يظهر من خلالها الدور العسكري لسلاح البحرية الرومانية.

أولاً - توسيع حدود الدولة الرومانية:

لعبت العسكرية البحرية دوراً بارزاً في توسيع نفوذ الدولة الرومانية عبر عدة مراحل، ولا شك أن بدايتها تعود إلى الفترة الجمهورية، وذلك عندما بدأت معالم القوة العسكرية

(1) - Suétone, *Néron*, 19; *Vespasien*, 4; Aelius Spartianus, *Vie d'Hadrien*, 11, 14, trad. Legay, F., Panckoucke, Paris, 1844.

(2) - Tite-Live, XXIV, 48, 3, 4; XXVIII, 17, 12, 16; 18, 2.

(3) - Diodore de Sicile, XV, 27; Heurgon, J., 1969, p. 302.

(4) - Marquardt, J., Mommsen, Th., 1891, p. 236; Hohlfelder, R. L., 2015, p. 81.

(5) - De la Berge, C., 1886, p. 221.

(6) - CIL, XVI, 1, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 24, 32, 37, 45, 56, 60, 66, 72, 74, 79, 92, 100, 122, 138.

الرومانية تُبرز الدولة كسيدة في حوض البحر المتوسط، وبالتالي انتقل الجيش من مرحلة "حامي الحدود" إلى مرحلة توسيع مجالها الجغرافي. وبطبيعة الحال كان للأسطول الحربي الروماني دوره في حركة التوسع الروماني في البحر المتوسط بحوضيه الغربي والشرقي.

1- التوسع في الحوض الغربي للمتوسط:

مثلت الحروب البونيقية نموذجا يمكن من خلاله دراسة دور الأسطول الحربي الروماني ومدى تأثيره في الانتصارات العسكرية الرومانية، فقبل الحرب ضد قرطاجة لم نعرف للدولة الرومانية حروبا خارج القطر الإيطالي، فقد انشغلت لفترة طويلة في ضم هذا الإقليم إلى نفوذها وجعله مجالا خاضعا لسلطة دولة روما، وعندما استتب لها الأمر وجدت نفسها أمام مشروع توسعي يحمل في خلفياته فكرة تأسيس الإمبراطورية ولو كان الوقت مبكرا في هذه المرحلة للحكم على أهداف روما، رغم أن المؤرخ بوليب قد لمح إلى ذلك بشكل مباشر⁽¹⁾.

فبعد استيلاء القرطاجيين على ميسينا شعر الرومان بتهديد حقيقي لهم، إذ كان ذلك بالنسبة لهم تمهيدا من طرف القرطاجيين لإيجاد موضع قدم لهم في شبه الجزيرة الإيطالية⁽²⁾، فالمدينة كانت قريبة بما يكفي من إيطاليا وبالتالي سيطرة القرطاجيين على المضيق الذي يربطها بجزيرة صقلية. وحتى بعد أخذ القرار بالدخول في حرب ضد قرطاجة على الأراضي الصقلية فستمثل مسألة إمدادات الجيوش الرومانية أمرا في غاية الصعوبة في ظل امتلاك القرطاجيين لأسطول بحري يمنع عن الرومان جسر التزود بالمؤونة اللازمة⁽³⁾.

من هنا ظهرت حاجة الرومان الملحة إلى ضرورة امتلاك أسطول بحري تستطيع من خلاله مجارة القوة الحربية للقرطاجيين، فقد امتلكت روما جيشا بريا ذو خبرة واسعة

(1) - Polybe, I, 20..

(2) - Polybe, I, 10.

(3) - Polybe, I, 16.

في إدارة المعارك وتكتيكاتها ليخرج منها منتصرا، وتفوقت الجيوش القرطاجية في هذه المرحلة على الأقل بالدرجة الأولى في امتلاكها لأسطول بحري جعلها تلقب بسيدة البحر⁽¹⁾.

وبالفعل بعد أن عبرت القوات الرومانية مضيق ميسينا بقيادة القنصل كايوس أبيوس كلوديوس، انضمت العديد من المدن الداخلية إلى الرومان لأنها كانت تدرك قوة جيشها البري، بالمقابل انضم عدد كبير من المدن الساحلية إلى القرطاجيين الذين شكل أسطولهم البحري قوة في غرب المتوسط خلال هذه الفترة⁽²⁾، وهذا ما سمح لهذا الأسطول بأن يدمر السواحل الإيطالية التابعة للنفوذ الروماني في الكثير من الأحيان دون أن يتمكن الرومان من الرد عليه في إفريقيا⁽³⁾.

1.1 - معركة ميلاي:

بعد أن تمكن الرومان من تحقيق انتصارهم على القرطاجيين، وذلك باحتلالهم لمدينة أجريجنت (*Agrigente*) جنوب صقلية تعززت لديهم الرغبة في تحقيق انتصارات أخرى⁽⁴⁾، غير أنه في غياب الأسطول العسكري كان من الصعب بلوغها ولذلك عزموا على تشكيله، وفعلا تم ذلك في مدة قياسية كما أشرنا في الفصل الأول.

دخل الرومان أول المواجهات البحرية خلال الحرب البونيقية بأسطول مكون من حوالي مائة وعشرين (120) سفينة مائة منها خماسية والباقي ثلاثية⁽⁵⁾، في المقابل تشكل الأسطول القرطاجي من مائة وثلاثين (130) سفينة⁽⁶⁾، أي بنسبة 4 % كفارق في تعداد السفن بين الأسطولين كما هو موضح في الشكل الموالي.

(1) - Polybe, I, 16.

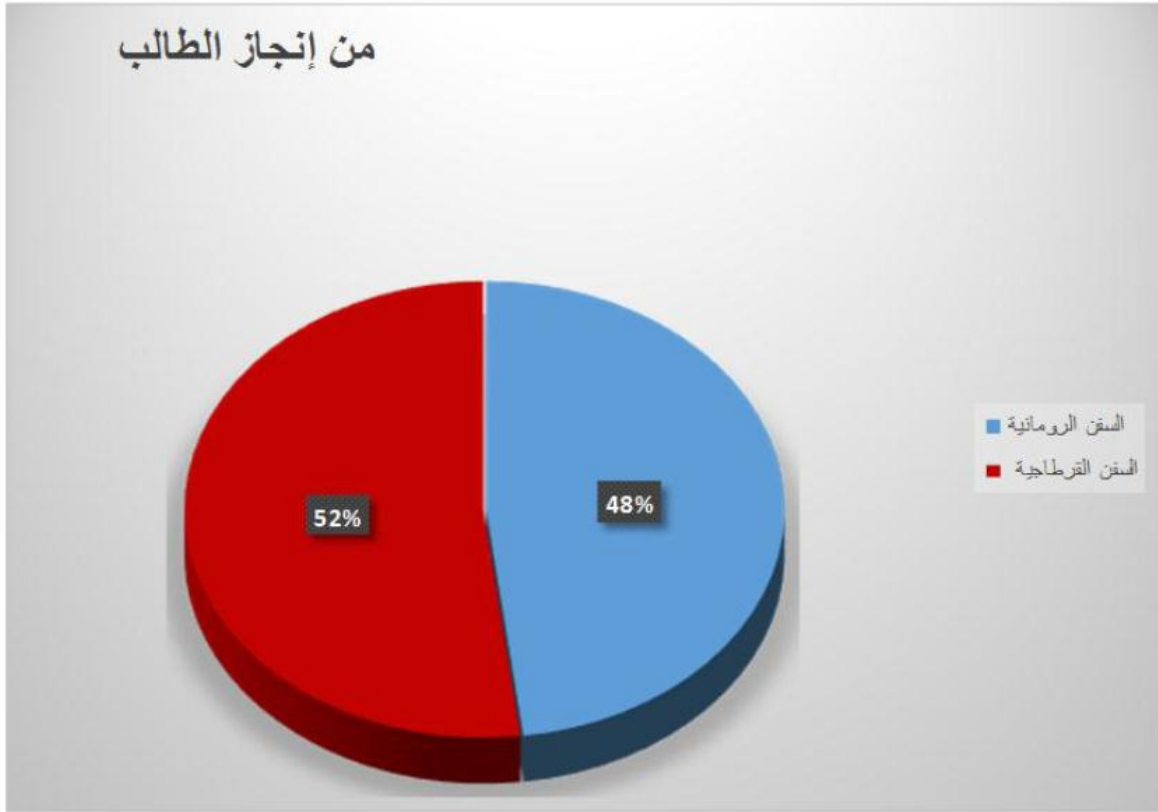
(2) - Polybe, I, 20.

(3) - Polybe, I, 20.

(4) - Polybe, I, 20.

(5) - Polybe, I, 20.

(6) - Polybe, I, 23.



الشكل 1 توزيع سفن الأسطولين الروماني والقرطاجي في معركتي ليباري وميلاي سنة 260 ق.م

وفي أول اشتباك سنة 260 ق.م بين الأسطولين خسر الرومان 17 سفينة كان يقودها القنصل جنيوس كورنيليوس سكيبيو بالقرب من ليباري، استولى عليها القرطاجيون بقيادة هانيبال جيسكو⁽¹⁾.

عقب هذا الإشتباك تواجه الأسطولين مجددا في نفس السنة في ميلاي شمال شرق صقلية، حيث قاد الأسطول الروماني كايوس دويليوس نيبوس وقاد هانيبال جيسكو الأسطول القرطاجي، ولما كانت القيادة الرومانية على علم بعدم جدوى المناورة بسفنها الخماسية الثقيلة، لجأت إلى تزويدها بالكورفوس الذي كان يسقط على سطح السفن القرطاجية ويحول القتال إلى معركة برية، وهو الشيء الذي رجح كفة الإنتصار لصالح الرومان⁽²⁾ (ينظر الملحق 33، ص 277).

(1) - Polybe, I, 21.

(2) - Polybe, I, 23.

خسر القرطاجيون في هذه المعركة حوالي خمسون (50) سفينة بما في ذلك السفينة السباعية التي كان يركبها هانيبال جيسكو، أما الرومان فخسروا حوالي خمس وعشرون (25) سفينة⁽¹⁾، وكان النصر بالنسبة للرومان هدم للحواجز التي كانت تقف أمامهم لخوض غمار الحرب البحرية، وعاد القنصل كايوس أبيوس كلوديوس منتصرا إلى روما وتم منحه أول انتصار بحري متمثل في التاج البحري، وهو إكليل مزين بأوراق نباتية ومقدمة سفينة حربية⁽²⁾.

وقد شجع هذا الانتصار الجيش الروماني وولد لديه الرغبة في تحقيق انتصارات أخرى، لاسيما وأنه أصبح يمتلك أسطولا حربيا تمكن من هزيمة جزء من الأسطول القرطاجي، وأصبحت فاعليته تظهر أكثر مع رفعه الحصار عن مدينة إيجيستا (*Égeste*) في شمال غرب صقلية ومحاصرة سفن هانيبال وتدمير أجزاء من أسطوله في سردينيا بعد أن أعاد جمعها وقُتل على يد جنوده هناك⁽³⁾، كما مكن القوات الرومانية من محاصرة القوات القرطاجية في مدينتي أولبيا (*Olbia*) في شمال شرق سردينيا وأليريا (*Aleria*) شمال شرق كورسيكا⁽⁴⁾.

2.1 - معركة إكنوموس:

بامتلاكهم للأسطول؛ قرر الرومان نقل الحرب إلى الأراضي الإفريقية حيث كان بمقدورهم نقل الجيوش ومؤونتها فضلا عن مواجهة السفن القرطاجية، وبالفعل حقق الأسطول الروماني سنة 256 ق.م انتصارا هاما في معركة إكنوموس جنوب صقلية، التي قاد فيها القنصل ماركوس أتيليو ريجولوس (*Marcus Atilius Regulus*) وإلى

(1) - Polybe, I, 23.

(2) - Pitassi, M., 2010, p. 59.

(3) - Polybe, I, 24.

(4) - Florus, II, 2.

جانبه القنصل لوسيوس مانليوس فولسو (*Lucius Manlius Vulso*) القوات الرومانية في مواجهة القرطاجيين بقيادة هملكار وحانون⁽¹⁾.

وبالنظر إلى المعطيات التي يقدمها بوليبي في هذه المعركة فإن تعداد الجيوش الرومانية بلغ عددها حوالي مائة وأربعين ألف (140.000) جندي موزعين على 330 سفينة، مقابل مائة وخمسين ألف جندي (150.000) موزعين على 350 سفينة⁽²⁾. ومن الجدير بالذكر الإشارة إلى أن ي. لوبوهاك يعتبر الأرقام التي قدمت في ما يخص هذه المعركة مبالغ فيها إلى حد كبير⁽³⁾، وعلى الأرجح أن وجهة نظره فيها جانب من الصحة، لأن بوليبي لم يكلف نفسه حتى بذكر طرق تجنيد هذا العدد الضخم من البحارة والمقاتلين، وخاصة بالنسبة للرومان الذين كانوا في نظره عديمي الخبرة في إدارة المعارك البحرية.

والى جانب هذا يلاحظ كذلك أن عدد سفن الأسطولين ارتفع إلى ضعفين في غضون أربع سنوات، 210 سفينة بالنسبة للرومان و220 سفينة بالنسبة للقرطاجيين، هذا بالرغم من الخسائر التي تكبدها الأسطولين قبل إكنوموس.

وعلى غرار الأرقام المقدمة فيما يتعلق بالسفن، فقد دفع الانتصار البحري الذي حققه الرومان في ميلاي، إلى التفكير في إنزال قواتهم في شمال إفريقيا من أجل نقل الحرب إلى هناك⁽⁴⁾، ولعل هذا من أجل تشتيت القوات القرطاجية بين صقلية وإفريقيا، ولكن الأسطول القرطاجي حال دون ذلك مما أدى إلى معركة بحرية في إكنوموس.

حسم الأسطول الروماني المعركة باستخدامه للكورفوس الذي اعتمده في ميلاي، وقد قُسم إلى أربعة أجزاء شكلت ثلاثة منها مثلثا رأسه مواجه للأسطول القرطاجي، تولى

(1) - Venning, V., 2011, *A Chronology of the Roman Empire*, Continuum international publishing group, New York, p. 87.

(2) - Polybe, I, 25, 26.

(3)- Le Bohec, Y., 2017, *Histoire des guerres romaines*, Tallandier, Paris, p. 118.

(4) - Polybe, I, 26.

القنصل ماركوس أتيليوس ريجولوس قيادة الجناح الأيمن منه وقاد الجناح الأيسر القنصل لوسيوس مانليوس فولسو⁽¹⁾، فيما شكل سرب من السفن قاعدة المثلث وشكل سرب آخر مكون في غالبيته من السفن الثلاثية خط حماية في المؤخرة⁽²⁾.

وقام القرطاجيون بتوزيع سفن أسطولهم على شكل خط مستقيم، انتظمت ثلاثة أرباع من مجموعها في اتجاه البحر المفتوح بقيادة حانون، وقاد هاميلكار الربع الباقي من السفن في اتجاه خط الساحل وشكل تقريبا مع الخط الذي قاده حانون زاوية منفرجة للتمكن من الإحاطة بالسفن الرومانية⁽³⁾ (ينظر الملحق 34، ص 278).

وهكذا هدفت إستراتيجية القادة القرطاجيون في هذه المعركة إلى محاولة جذب السفن الرومانية ومحاصرتها، وذلك بأن أمر هملكار سفنه بالتراجع وعندما تلاحقها السفن الرومانية تقوم بتطويقها، إلا أن هذه الخطة فشلت بعد أن توغلت سفن القنصلان في وسط الأسطول القرطاجي وهاجمت سفنه بإستخدام الكورفوس فتشتت، وعند محاولة إنسحابها تم مطاردتها من قبل السفن الرومانية التي شكلت قاعدة المثلث وخط الحماية الرابع حسب التكتيك الذي انتهجه الرومان في هذه المعركة⁽⁴⁾.

وبهذا تمكن الرومان من تحقيق ثاني نصر لهم على التوالي على الرغم من تفوق البحرية القرطاجية، ولم يخسروا في إكنوموس سوى أربع وعشرين (24) سفينة فيما خسر نظيره القرطاجي أربع وتسعين (94) سفينة تحطمت ثلاثين منها وأسر الرومان أربع وستين (64) منها⁽⁵⁾.

عقب هذه المعركة عزم الرومان إلى إنزال قواتهم في شمال إفريقيا، ومما لاشك فيه كان للأسطول دور فعال في هذه الحملة التي قادها نفس القناصل المنتصرين في

(1) - Polybe, I, 26.

(2) - Polybe, I, 26.

(3) - Polybe, I, 27.

(4) - Polybe, I, 27-28.

(5) - Polybe, I, 28.

إكنوموس، وفعلا نجح الرومان مبدئيا بعد أن أبحروا إلى صقلية ثم هبطوا في شمال إفريقيا في ميناء يسميه بوليب أسبيس (*Aspis*)⁽¹⁾، ومن هناك انطلقت عملياتهم العسكرية التي تمت بنجاح، وأمام هذا طالب مجلس الشيوخ الروماني من أحد القنصلين العودة إلى روما، فعاد منهم لوسيوس مانليوس فولسو وبقي ماركوس أتيليوس ريجولوس مع أربعين (40) سفينة وخمس عشر ألف (15000) من المشاة وخمسمائة (500) من سلاح الفرسان⁽²⁾.

ولكن الأوضاع التي آلت إليها الحرب بعد عملية الإنزال التي قام بها الرومان لم تكن في صالحهم إلى حد كبير على الرغم من الانتصارات التي حققوها هناك⁽³⁾، بعد أن هزموا بالقرب من قرطاجة على إثر تسليم قيادة الجيوش القرطاجية إلى أحد المرتزقة القادمين من اليونان المسمى كزانتيبوس (*Xanthippus*)، وتم إعتقال عددا كبيرا من الجنود الرومان بما فيهم القنصل ماركوس أتيليوس ريجولوس⁽⁴⁾.

بعد هذه الهزيمة التي لحقت بالجيوش الرومانية في شمال إفريقيا، أُعيد تشكيل الأسطول حيث أصبح مؤلفا من ثلاثمائة وخمسين (350) سفينة، أُرسلت لانقاذ ما يمكن إنقاذه من الجنود العالقين هناك، وقد التقى الأسطول الروماني بسفن الأسطول القرطاجي فهُزم هذا الأخير وفقد مائة وأربع عشر (114) سفينة⁽⁵⁾، ليضاف هذا الانتصار كذلك لصالح العسكرية البحرية الرومانية.

وفي طريق العودة ومع سوء الأحوال الجوية تلاشى إنتصار الرومان جنوب شرق صقلية قرب كامارينا (*Camarina*)، بعد أن فقدوا ثلاثمائة وأربع وثمانين (384) سفينة من أصل أربعمائة وأربع وستين (464) سفينة⁽⁶⁾. بعد هذا أعاد الرومان دعم أسطولهم

(1) - Polybe, I, 29.

(2) - Polybe, I, 29.

(3) - Polybe, I, 30.

(4) - Polybe, I, 34.

(5) - Polybe, I, 36.

(6) - Polybe, I, 37.

بصناعة مائتين وعشرين (220) سفينة تم قيادتها نحو الأراضي الإفريقية مجدداً، غير أن العواصف البحرية كلفتهم مرة أخرى خسائر كبيرة في الأسطول حيث تحطمت حوالي مائة وخمسين (150) سفينة، حينما حاولوا سنة 253 ق.م النزول قرب قابس (*Tacape*) في خليج السيرت الصغير⁽¹⁾ - شرق تونس حالياً-.

وعلى الرغم من هذا تجسد الانتصار الاستراتيجي للأسطول الروماني على الخريطة السياسية للبحر المتوسط في هذه المرحلة، في أنه أخضع الكثير من مدن جزيرة صقلية كسولوس (*Solus*) وتينداريس (*Tyndaris*)⁽²⁾، وظهر الأسطول كقوة عسكرية قادرة على قلب موازين ونتائج المعارك رغم الخسائر التي تكبدها من جراء العواصف البحرية.

3.1 - معركة دريبانوم (*Drepanum*):

في عام 249 ق.م أرسلت روما أسطولاً مكوناً من مائتين (200) سفينة إلى صقلية، تحت قيادة القنصل بوليوس كلوديوس بولشر (*Publius Claudius Pulcher*) لمهاجمة القوات القرطاجية المتمركزة في ميناء دريبانوم في شمال غرب صقلية بقيادة أدريعل⁽³⁾، استوعب القرطاجيون الهجوم القادم وتمكنوا من تنظيم أطقمهم في الوقت المناسب، وبمجرد أن حاول القنصل بوليوس كلوديوس بولشر تنظيم سفن أسطوله لمهاجمة الميناء، وجد الأسطول القرطاجي جاهزاً لمهاجمته والحاق الهزيمة به⁽⁴⁾ (ينظر الملحق 35، ص 279).

خسر الرومان في هذه المعركة حوالي مائة وسبع وثلاثين (137) سفينة، استولى القرطاجيون على ثلاثة وثلاثين (33) منها والباقي غرق أغلبه بالقرب من سواحل دريبانوم في المياه الضحلة، بينما فر القنصل بوليوس كلوديوس بولشر بحوالي ثلاثين

(1) - Polybe, I, 38-39.

(2) - Mommsen, Th., 1865, p. 62.

(3) - Polybe, I, 41.

(4) - Polybe, I, 49, 51.

(30) سفينة⁽¹⁾، أما القرطاجيون فيبدو أنهم لم يتكبدوا خسائر كبيرة تذكر لأن بوليب لم يتحدث عنها.

ولكي يرد الرومان على هذه الهزيمة، أرسلوا سرّيا مكون من ستين (60) سفينة حربية إلى ليليبايوم لمواجهة الأسطول القرطاجي المكون من مائة (100) سفينة، وبعد سلسلة من الإشتباكات غير الحاسمة وقع الأسطول الروماني في عاصفة كادت أن تدمره بأكمله⁽²⁾.

4.1 - معركة إيجاتيس:

بحلول سنة 241 ق.م كان بحوزة الرومان أسطولا حربيا مكونا من حوالي مائتين (200) سفينة تتوفر على كافة التجهيزات والمؤن، أسندت قيادته إلى القنصل كايوس لوتاتيوس كاتولوس (*Caius Lutatius Catulus*)، الذي أبحر في بداية فصل الصيف نحو صقلية واستولى على ميناء دريبانوم وليليبايوم مستفيدا من غياب الأسطول القرطاجي الذي عاد إلى إفريقيا⁽³⁾، وقد اتخذ هذا القنصل كل التدابير المناسبة لفرض سيطرة قواته على المنطقة التي رست فيها سفن أسطوله وعسكرت فيها قواته، وحرص على تدريبها على المناورة في ظرف قياسي⁽⁴⁾.

إستعد القرطاجيون كذلك لمواجهة الرومان مجددا وذلك بتشكيل أسطول مكون من حوالي مئتين وخمسين (250) سفينة محملة بالمقاتلين والمؤن والذخيرة بقيادة حانون⁽⁵⁾، الذي كان ينوي تفريغ حمولة هذه السفن وإحضار القائد هملكار وقواته على متنها من مدينة إيريكس (*Eryx*) الواقعة في الشمال الغربي من جزيرة صقلية دون أن ترصده القوات الرومانية⁽⁶⁾، إلا أن القنصل كايوس لوتاتيوس كاتولوس تنبه إلى ما يخطط له

(1) - Polybe, I, 51.

(2) - Polybe, I, 52, 54.

(3) - Polybe, I, 59.

(4) - Polybe, I, 59.

(5) - Carey, B. T., 2007, *Hannibal's Last Battle: Zama and the Fall of Carthage*, Pen and Sword, Uk, p. 34.

(6) - Polybe, I, 60.

حانون واتجه مع قواته إلى جزر إيجاتيس الواقعة غرب جزيرة صقلية، وعلى الرغم من الرياح والبحر العاصف يوم المعركة قرر مواجهة الأسطول القرطاجي معتمداً في ذلك على حسن تدريب مقاتله وخفة وزن السفن التي كانوا يقاتلون على متنها مقارنة بالسفن القرطاجية التي كانت تحمل المؤن والمعدات ما أدى إلى بقاء حركتها، ما ساعد الرومان على تحقيق النصر مجدداً على البحرية القرطاجية⁽¹⁾ دون استخدام تقنية الكورفوس، وربما بانتهاج تكتيك الصدم باستعمال المهماز الموضوع في مقدمة السفن (ينظر الملحق 36، ص 279).

خسر القرطاجيون في هذه المعركة حوالي مائة وعشرون سفينة (120) أغرق الرومان خمسين (50) منها واستولوا على سبعين (70) أخرى، ناهيك عن أسر ما يقرب من عشرة آلاف (10000) مقاتل⁽²⁾، هذا بالإضافة إلى الإستسلام والرضوخ إلى الشروط التي وضعها الرومان لإنهاء هذه الحرب التي دامت 23 سنة، والمتمثلة في:

- الإقرار بسيادة الرومان على كامل جزيرة صقلية.
 - عدم شن الحرب على هييرو حاكم سيراكوزا أو حلفائه.
 - إعادة الأسرى الرومان دون دفع أي فدية.
 - دفع مبلغ 2200 تالنت كتعويضات حربية في غضون عشرين سنة⁽³⁾.
- لم يكن الشعب الروماني راضياً عن هذه الشروط؛ لكن المفوضين الذين تم إرسالهم قاموا برفع التعويض بمقدار النصف، وخفضوا المدة المتفق عليها لتسديد التعويضات إلى نصف المدة⁽⁴⁾.

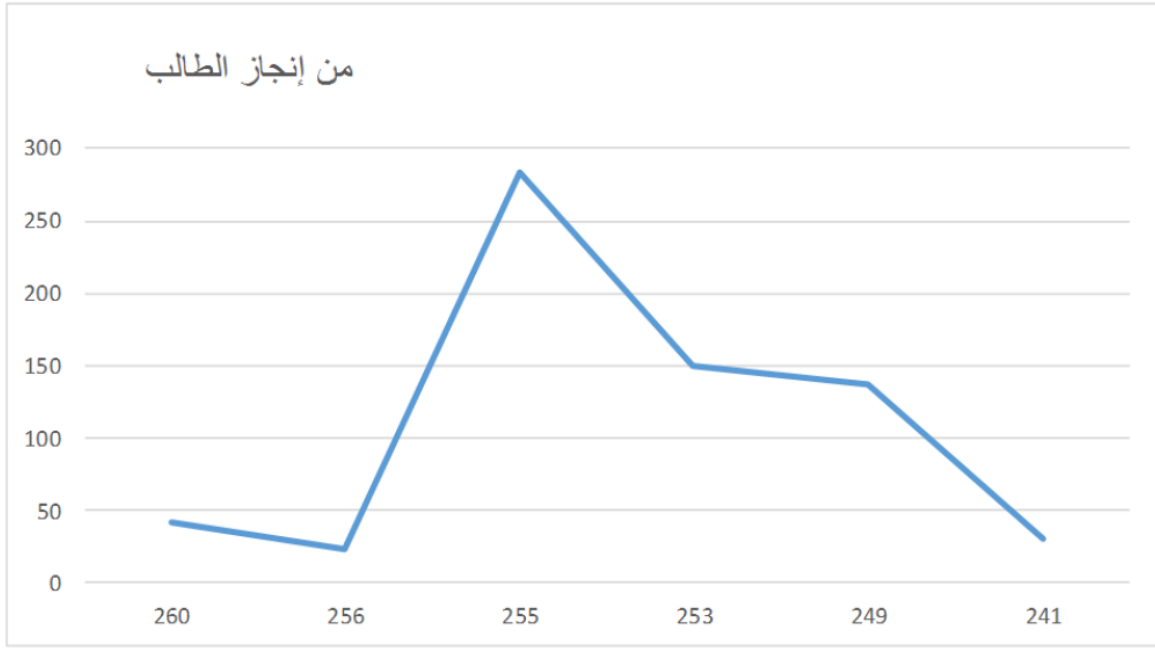
ورغم أن حصيلة خسارة الأسطول الروماني بلغت حوالي سبعمائة (700) سفينة ما بين سنتي 264 و 241 ق.م⁽¹⁾، كما هو موضح في المنحنى الموالي:

(1) - Polybe, I, 60-61.

(2) - Polybe, I, 61.

(3) - Polybe, I, 62.

(4) - Smith, R. B., 1887, *Rome and Carthage: The Punic Wars*, Longmans, Green, & Co, London, p. 35.



شكل 2 منحنى بياني يمثل خسائر السفن في الأسطول الروماني خلال الحرب البونيقية الأولى والتي بلغت ذروتها سنة 255 ق.م أثناء العودة من شمال إفريقيا، ربما لتدني الخبرة البحرية والدراية بأحوال الطقس وخاصة عند القادة الرومان، ولكن سرعان ما بدأت في الانخفاض تدريجيا لاكتسابهم الحنكة في التعامل مع التقلبات الجوية. ولكن لا يمكن إنكار مساهمة الأسطول في تحقيق الانتصار خلال الحرب البونيقية الأولى بالرغم من هذه الخسائر، فمن خلاله استطاعت روما إنهاء المرحلة الأولى من هذه الحرب لصالحها، فضلا عن اكتساب قواتها تقنيات إدارة المعارك البحرية.

2.1 - خلال الحرب البونيقية الثانية:

مع تجدد الصراع بين الطرفين سنة 218 ق.م، أخذت الحرب طابعا بريا أكثر منه بحريا، ولم يكن للأسطول الحربي مساهمة كبيرة سوى نقل الفيالق العسكرية ومؤونتها⁽²⁾، ولكن مع ذلك كان له دور في قطع الإتصال بين الجيوش القرطاجية ومنع

(1)- Polybe, I, 6 3; Le Bohec, Y., 2017, p. 125.

(2) - Malissard, A., 2012, p. 31.

الامدادات والمؤونة عنها⁽¹⁾، وقد سُجلت بعض المعارك التي لم ينجر عنها خسائر كبيرة تضاهي المعارك البحرية التي ميزت الحرب البونيقية الأولى كميلاي أو معركة إكنوموس. ويُرجع أ. م إيليوت (A. M. Elliott) تراجع دور الأسطول الروماني خلال الحرب البونيقية الثانية، إلى الإستراتيجية التي اتبعتها هنيبال منذ بداية الحرب لمحاصرة روما دون الإستعانة بالأسطول لنقل قواته، لأن موانئ شمال الحوض الغربي للمتوسط إما كانت تابعة لها أو لحلفائها، ولم يكن هناك موانئ متاحة لقواته للراحة وإعادة الإمداد فاضطر لعبور جبال الألب لبلوغ هدفه⁽²⁾.

1.2.1 - نشاط العسكرية البحرية الرومانية في إسبانيا:

يشير تيت ليف أن الرومان دخلوا الحرب البونيقية الثانية بأسطول حربي تكون من مائتين وعشرين (220) سفينة خماسية وعشرين (20) سفينة خفيفة⁽³⁾ لم يذكر نوعها، أرسلت مائة وستين (160) سفينة خماسية واثنى عشرة (12) سفينة خفيفة منها مع القنصل تيبيريوس سيمبرونيوس لونجوس (*Tiberius Sempronius Longus*) إلى صقلية⁽⁴⁾، في حين استلم القنصل بوليوس كورنيليوس سكيبيو (*Publius Cornelius Scipio*) ستين سفينة (60) خماسية⁽⁵⁾.

أسند القنصل بوليوس كورنيليوس سكيبيو الذي توجه إلى إسبانيا قيادة قواته البحرية إلى شقيقه جانيوس كورنيليوس سكيبيو (*Gnaeus Cornelius Scipio*)، الذي قام بإنزال قواته في العديد من الموانئ في شمال شرق إسبانيا⁽⁶⁾، بالمقابل أسندت قيادة القوات

(1) - Polybe, III, 96.

(2) - Elliott, A. M., 2018, «The Role of the Roman Navy in the Second Punic War: The Strategic Control of the Mediterranean», In: *Studia Historica: Historia Antigua*, 36, Universidad de Salamanca, España, p. 13.

(3) - Tite-Live, XXI, 17, 3.

(4) - Tite-Live, XXI, 17, 5-6.

(5) - Tite-Live, XXI, 17, 7-8.

(6) - Polybe, III, 76.

القرطاجية بما فيها الأسطول إلى صدرىعل شقيق هانيبال، حيث وضع تحت تصرفه خمسين (50) سفينة خماسية وخمس (05) سفن ثلاثية⁽¹⁾.

وخلال سنة 217 ق.م هزم جانيوس كورنيليوس سكيبيو الذي كان بحوزته خمس وثلاثين (35) سفينة سريا من الأسطول القرطاجي يتكون من أربعين (40) سفينة كان يقودها صدر بعل قرب نهر الإبرو (*Ebro*)، الذي خسر خمس وعشرين (25) سفينة⁽²⁾. بعد هذا الإشتباك كان على الرومان إفتكاك الميناء الرئيسي في إسبانيا والمتمثل في ميناء قرطاجو نوبا، والذي وقع تحت نفوذهم سنة 210 ق.م على يد بوبليوس كورنيليوس سكيبيو⁽³⁾، ولم يؤدي فقدان هذه المناطق الساحلية إلى الإضرار بالسيطرة القرطاجية في إسبانيا فحسب، بل أضعف أيضاً موقع حنبعل في إيطاليا بشكل كبير⁽⁴⁾.

2.2.1 - نشاط العسكرية البحرية الرومانية في صقلية:

مع بداية الحرب شن القرطاجيون هجوما بحريا على ليليبايوم في محاولة لإسترجاع سيادتهم على صقلية، وخلال هذا الهجوم هزمت عشرون (20) سفينة خماسية رومانية خمسة وثلاثين (35) خماسية قرطاجية تم الإستلاء على سبعة (07) منها وأسر حوالي 1700 مقاتل قرطاجي⁽⁵⁾.

وبعد وفاة هيرون ملك سيراكوزا تمكن القرطاجيون من استرجاع ولائها واستخدام مينائها في عملياتها العسكرية، وأمام هذا قامت القوات الرومانية بمحاصرتها برا وبحرا بقيادة ماركوس كلوديوس مارسيلوس (*Marcus Claudius Marcellus*) ، الذي كان تحت تصرفه ستين (60) سفينة خماسية، نصب ثمانية (08) منها متصلة ببعضها البعض

(1) - Tite-Live, XXI, 22, 1, 4.

(2) - Polybe, III, 95-96.

(3) - Tite-Live, XXVI, 46, 3.

(4) - Elliott, A. M., 2018, p. 14.

(5) - Tite-Live, XXI, 50, 4-5.

لإقتحام المدينة⁽¹⁾، لكن الوسائل التي صنعها عالم الرياضيات السيراكوسي الشهير أرخميدس (*Archimedes*) حالت دون فعالية حصارها الذي دام حوالي عامين⁽²⁾. في خضم هذه الأحداث عزم القرطاجيون على فك الحصار على المدينة ولأجل ذلك جهزوا أسطولاً مكون من مئة وثلاثين (130) سفينة حربية وسبعمئة (700) سفينة شحن محملة بجميع أنواع المؤن بقيادة بوملكار (*Bomilcar*)⁽³⁾، ولكن هذا الأخير انهزم أمام ماركوس كلوديوس مارسيلوس بعد أن فر بسبب تخوفه من التقلبات الجوية دون أن يخوض غمار المعركة⁽⁴⁾، وبهذا عادت الهيمنة الرومانية على جزيرة صقلية من جديد⁽⁵⁾.

3.2.1 - نشاط العسكرية البحرية الرومانية في سردينيا:

بعد أن اندلعت الحرب البونيقية الثانية ظهرت نوايا تأييد مجموعة من السردنيين إلى قرطاجة، ولوضع حد له حل القنصل جنايوس سيرفيليوس جيمينوس (*Cneius Servilius Geminus*) سنة 217 ق.م بسردينيا لضمان ولاءها لروما⁽⁶⁾، وفي سنة 215 ق.م أبحر صدرعل إلى الجزيرة بحوالي ستين (60) خماسية لدعم الموالين لقرطاجة، ولكن هذه السفن بسبب اضطراب جوي رست في جزر البليار⁽⁷⁾، ولم تؤدي هذه المبادرة إلى اشتباك بحري.

وخلال صيف سنة 209 ق.م حاول أسطول قرطاجي يتألف أربعين (40) سفينة بقيادة هاميلكار الهجوم على سردينيا ولكنه لم ينجح في ذلك⁽⁸⁾، وفي سنة 207 ق.م وضع الرومان تحت تصرف البريتور كايوس أرونكوليوس (*Caius Aurunculeius*) خمسين (50) سفينة حربية للدفاع عن سردينيا، لأن الأخبار كان تنذر بأن القرطاجيين

(1) - Plutarque, *Vie de Marcellus*, 14.

(2) - Polybe, VIII, fra, 5.

(3) - Tite-Live, XXVI, 27, 3-4.

(4) - Tite-Live, XXVI, 27, 12.

(5) - Tite-Live, XXVI, 28, 1.

(6) - Elliott, A. M., 2018, p. 14.

(7) - Tite-Live, XXIII, 40, 6.

(8) - Tite-Live, XXVII, 6, 13.

كانوا يجهزون مائتين (200) سفينة لغزو سردينيا وصقلية وسواحل إيطاليا⁽¹⁾، إلا أن الأمر إنتهى إلى مجرد شائعات ومع الإخفاق القرطاجي المتتالي للسيطرة على الجزيرة وحرص الرومان على ضمان سيطرتهم فيها بقيت الأوضاع بين مد وجزر بين القوتين حتى نهاية الحرب⁽²⁾.

4.2.1 - نشاط العسكرية البحرية الرومانية في إفريقيا:

منذ العام الأول لاندلاع الحرب البونيقية الثانية أعد الرومان أسطولا مكونا من مائة وستين (160) سفينة حربية تحت قيادة القنصل تيبيريوس سيمبرونيوس لونجوس لإنزال القوات الرومانية في إفريقيا، إلا أن غزو هانيبال لإيطاليا وقف حائلا أمام هذه المبادرة نظرا لأن جهود روما العسكرية كانت تتمحور حول إيقاف هذا الغزو⁽³⁾.

وقد جاءت مبادرة الإنزال سنة 207 ق.م في مدينة قليبية (*clupea*) - شمال شرق تونس حاليا - لقوات نقلتها مائة (100) سفينة حربية رومانية أبحرت من صقلية، حيث دمرت المنطقة إلى حد كبير دون أي مواجهة⁽⁴⁾، وفي طريق العودة اشتبك الأسطول الروماني مع ثلاث وثمانين (83) سفينة قرطاجية بالقرب من قليبية تمكن من هزيمتها والإستلاء على ثمانية عشر (18) سفينة وأجبر الباقي منها على الفرار⁽⁵⁾.

ومما لاشك فيه كان للأسطول دور كبير في إنزال القوات الرومانية في شمال إفريقيا سنة 204 ق.م بقيادة بوليوس كورنيليوس سكيبيو (الإفريقي)⁽⁶⁾، لأن هذه المناورة العسكرية كان لها بالغ الأثر في إنهاء الحرب البونيقية الثانية بعد انهزام القرطاجيين على أراضيهم وتوقيع معاهدة الإستسلام في زاما سنة 201 ق.م.

(1) - Tite-Live, XXVII, 22, 6, 8.

(2) - Elliott, A. M., 2018, p. 19.

(3) - Elliott, A. M., 2018, p. 19.

(4) - Tite-Live, XXVII, 29, 7.

(5) - Tite-Live, XXVII, 29, 7-8.

(6) - Tite-Live, XXIX, 29, 13.

3.1 - خلال الحرب البونيقية الثالثة:

كانت العلاقات المتوترة بين قرطاجة وماسينيسا⁽¹⁾ تتذر بنشوب حرب ثالثة بين الرومان والقرطاجين بالرغم من استمرار السلام بينهما أكثر من خمسين عامًا⁽²⁾، لذلك سعى الرومان إلى إيجاد أي ذرائع تمكنهم من إعلان هذه الحرب⁽³⁾، ولم تكن هذه العلاقات هي السبب الوحيد وراء اندلاعها، بل ساهم ازدهار التجارة القرطاجية ووفرة الموارد الأولية في أحواض صناعة السفن وراء ذلك كذلك، ما دفع روما إلى طلب تسليمها أو تدميرها، بالإضافة إلى حث كاتو المستمر لمجلس الشيوخ بتدمير قرطاجة⁽⁴⁾. وفي عام 149 ق.م أرسلت روما جيشا بري قوامه ثمانين ألف (80000) مقاتل من المشاة وأربعة آلاف (4000) فارس تحت قيادة القنصل ومانيو مانيليوس (*Manius Manilius*) على متن خمسين سفينة (50) خماسية ومائة (100) هيميوليا والعديد من السفن المفتوحة والسفن الخفيفة تحت قيادة القنصلين لوسيوس مارسسيوس سينسورينوس (*Lucius Marcius Censorinus*) إلى ليليبايوم في صقلية⁽⁵⁾، وعلى الرغم من هذا لم يتأخر القرطاجيون في إرسال السفارة تلو الأخرى للحفاظ على السلام مع الرومان، إلا أن هذه المبادرات لم تتوج برود مقنعة⁽⁶⁾ وخاصة أن روما طالبت بالحصول على ضمانات تتمثل في تسليم ثلاثمائة (300) طفل من أبناء مجلس الشيوخ القرطاجي تم إرسالهم إلى ليليبايوم ومنها إلى روما⁽⁷⁾.

وفعلا بمجرد أن تم تسليم الرهائن أبحر الأسطول الروماني إلى إفريقيا وأنزل قواته بالقرب من أوتيكا (*Utica*)، حيث اتخذ القنصلان موقعا عسكريا ملائما وقاموا باستدعاء

(1) - Polybe, XXXII (frag), 2; Diodore de Sicile, XXXII (frag), 1.

(2) - Niebuhr, B. G., 1849, *Lectures on Roman History*, Vol. 2, trad. Haviland, M., Franz, F., Fullarton & Co, London, p. 227.

(3) - Polybe, XXXVI (frag), 2.

(4) - Diodore de Sicile, XXXII (frag), 3.

(5) - Appian, *Roman History, the punic war*, VIII (frag), 75.

(6) - Niebuhr, B. G., 1849, p. 232.

(7) - Polybe, XXXVI (frag), 4-5; Diodore de Sicile, XXXII (frag), 6; Appian, *Roman History, the punic war* (frag), VIII, 76.

المفاوضين القرطاجيين، وأثاروا شكاوى مفادها أن قرطاجة قامت ببناء سفن تجاوز عددها ما تسمح به معاهدة زاما (الاحتفاظ بعشر سفن ثلاثية فقط) وأنهم زودوا جيشهم بأسلحة هجومية كانوا يعتزمون استخدامها ضد روما، ولذلك كان مطلوباً منهم أن يسلموا جميع سفنهم الحربية وجميع أسلحتهم⁽¹⁾، لم يعترض القرطاجيون وامتلوا لهذه المطالب ولم يتأخروا كذلك في تزويد المعسكر الروماني بالمؤونة من مخازن قرطاجة⁽²⁾.

ولكن على غرار هذا وقبل عودة السفراء إلى قرطاجة ظهر الأسطول الروماني أمامها من أجل ضرب الحصار عليها⁽³⁾، إلا أن القرطاجيين رفضوا الإستسلام وقرروا الدفاع عن مدينتهم عندما طالبهم الرومان بمغدرتها⁽⁴⁾، وخرقوا في العديد من المرات الحصار الذي يضربه الأسطول الروماني وحصلوا على المؤن⁽⁵⁾.

في عام 147 ق.م تم انتخاب كورنيليوس سكيبيو أميليانوس (*Cornelius Scipio Aemilianus*) قنصلاً وأسندت إليه مهمة إدارة الحرب في إفريقيا⁽⁶⁾، وبمجرد أن حل بها عزم على قطع الإمدادات عن قرطاجة وذلك بإحكام الحصار على مدخل الميناء⁽⁷⁾، في المقابل قام القرطاجيون بحفر قناة لتمر عبرها سفن الأسطول الذي قاموا ببنائه تحت هذه الظروف الصعبة، والذي ضم خمسين (50) سفينة ثلاثية لمهاجمة الأسطول الروماني الذي يضرب الحصار على مدينتهم⁽⁸⁾.

أمام هذا أعاد الرومان تجهيز سفنهم التي سدت المنفذ الجديد، وهو الأمر الذي أدى في الكثير من الأحيان إلى اصطدام السفن القرطاجية عند محاولتها الخروج من مدخل القناة الضيق مما سهل هجوم القوات الرومانية عليها، ومنحها السيطرة على الميناء

(1) - Polybe, XXXVI (frag), 6.

(2) - Diodore de Sicile, XXXII (frag), 6.

(3) - Appian, XIII, 90.

(4) - Appian, XIII, 93, 81.

(5) - Steinby, Ch., 2014, p. 194.

(6) - Goldworthy, A., 2003, *The Fall of Carthage: The Punic Wars 265-146BC*, Cassell, UK, p. 365.

(7) - Niebuhr, B. G., 1849, p. 241.

(8) - Niebuhr, B. G., 1849, p. 242.

التجاري ثم العسكري فالمدينة شيئاً فشيئاً⁽¹⁾، ويحضرنا في هذا المقام ما ذكره ديودر الصقلي قائلاً: بينما كانت قرطاجة مشتعلة وكانت المدينة بأكملها مغطاة بلهب رهيب، لم يستطع سكيبيو حبس دموعه، وعندما سأله بوليبي عن سبب بكائه، أجاب سكيبيو: إنني أفكر في تقلبات الحظ؛ ربما سيأتي الوقت الذي تلقى فيه روما نفس المصير⁽²⁾.

يظهر بوضوح أن العسكرية البحرية الرومانية خلال الحرب البونيقية الثالثة كان لها دور أساسي في نقل القوات والإمدادات، بالإضافة إلى الحصار الذي كان سبباً مهماً في انتصار الرومان في هذه الحرب.

2- التوسع في الحوض الشرقي للمتوسط:

كانت منطقة الحوض الشرقي للمتوسط مع بداية الحرب البونيقية الأولى خاضعة للممالك الهلنستية، التي تشكلت على أنقاض إمبراطورية الإسكندر الكبير التي تفككت بعد حروب دامية بين قادته انتهت باتفاق سنة 279 ق.م، والذي بموجبه تم تقسيمها إلى مملكة البطالمة في مصر والمملكة السلوقية في سوريا وآسيا الصغرى ومملكة مقدونيا⁽³⁾ التي امتد نفوذها إلى أجزاء كثيرة من بلاد الإغريق.

1.2 - التوسع على حساب المملكة المقدونية:

لم تكن سياسة روما واضحة إتجه ممالك الحوض الشرقي للمتوسط لأنها كانت منشغلة في حروبها مع القرطاجيين، ولكن بعد التحالف الذي عقده فيليب المقدوني الخامس مع هانيبال، ومحاولة تقديم المساعدة له عقب معركة كاناي (Cannae) سنة 216 ق.م⁽⁴⁾، وجهت روما أنظارها إلى المنطقة وبدأت سلسلة من الحروب مع المملكة المقدونية، ومما لا ريب فيه كان للقوات البحرية دوراً فيها.

(1) - Steinby, Ch., 2014, p. 195.

(2) - Diodore de Sicile, XXXII (frag), 26.

(3) - الناصري: س. أ. ع.، 1982، ص. 169.

(4) - Morey, W. C., 1903, *Outlines of Greek History With a Survey of Ancient Oriental Nations*, American Book Company, New York, p. 127.

1.1.2 - الحرب المقدونية الأولى (215-204 ق.م):

سارعت روما سنة 215 ق.م إلى إنزال قواتها في مدينة دراكيوم (Dyrrhachium)⁽¹⁾ على إثر التحالف المذكور أعلاه، ولعل هذا الإنزال لم يتم دون الإستعانة بالأسطول سواء الخاص بها أو الخاص بحلفائها البحريين في الحوض الشرقي للمتوسط، المتمثلين في رودس ومملكة برجاموم حسب ما ذهب إليه ي. ه. تيل⁽²⁾. وقد أدت هذه الحملة التي لم يكن لها صدى يذكر إلى تثبيت قوة فيليب الخامس، الذي كان يطمح إلى غزو شبه الجزيرة الإيطالية عندما كانت روما تستعد لغزو شمال إفريقيا⁽³⁾، وهو السبب الذي دفعها إلى إبرام معاهدة سلام معه سنة 205 ق.م⁽⁴⁾.

2.1.2 - الحرب المقدونية الثانية (200-197 ق.م):

اشتعل فتيل الحرب المقدونية الثانية بعد أن قام سرب من السفن المقدونية سنة 200 ق.م بالإستيلاء على أربعة سفن أثينية، فانهزت رودس ومملكة برجاموم إلى صف أثينا وطالبوا مساعدة روما⁽⁵⁾، التي لم تتأخر في تلبية النداء ووجدت الفرصة مناسبة لتجديد الحرب مع فيليب الخامس المقدوني.

وبما أن المعركة الفاصلة في هذه الحرب كانت في البر، على أراضي كينوسكيفالاي (Cynoscephalæ) في تيساليا ببلاد الإغريق سنة 197 ق.م⁽⁶⁾، فإن دور الأسطول الروماني وحلفائها تمثل بالدرجة الأولى في نقل القوات والمؤونة وإضعاف العدو بمهاجمة المدن الساحلية التي كانت تقف إلى جانبه في هذه الحرب⁽⁷⁾. بعد هذه المعركة

(1) - Nasmith, D., 1890, *Outline of Roman History from Romulus to Justinian (including Translations of the Twelve Tables, the Institutes of Gaius, and the Institutes of Justinian)*, Butterworth, London, p. 50.

(2) - Thiel, J. H., 1946, p. 200.

(3) - Morey, W. C., 1903, p. 127.

(4) - Nasmith, D., 1890, p. 50.

(5) - Polybe, XVI (frag), 26.

(6) - Polybe, XVIII (frag), 10; Pitassi, M., 2010, p. 123.

(7) - Thiel, J. H., 1946, p. 207.

إضطر فيليب المقدوني الخامس بموجب إتفاقية إنهاء حربه مع روما، وتسليم جميع سفنه الحربية باستثناء خمسة منها فقط وسفينته الخاصة به⁽¹⁾.

3.1.2 - الحرب المقدونية الثالثة (171-168 ق. م):

بعد وفاة فيليب الخامس المقدوني خلفه ابنه بيرسيوس والذي واصل خطة تحرير مقدونيا من الهيمنة الرومانية، ولهذا سعى إلى تقوية ترسانته العسكرية الأمر الذي دفع روما إلى إعلان الحرب ضده⁽²⁾.

لم يكن لدى الملك المقدوني بيرسيوس سوى أسطول صغير في مواجهة الأسطول الروماني المكون من ثمان وثلاثين (38) سفينة، بالإضافة سفن حلفائها رودس وبرجاموم التي لعبت دور مهم في الإغارة على القواعد البحرية للمقدونين ومهاجمة سفنهم الحربية والتجارية⁽³⁾، وقد كانت نهاية الحرب المقدونية الثالثة مثل سابقتها في معركة برية وقعت أحداثها بببينا (Pydna) سنة 168 ق.م جنوب شرق مقدونيا، حيث هزم فيه الجيش الروماني بقيادة لوكيوس أميليوس باولوس (*Lucius Aemilius Paullus*) الجيش المقدوني بقيادة بيرسيوس⁽⁴⁾، وساهمت قوات البحرية الرومانية في قتل وأسر الكثير من المقدونيين الذي كانوا يحاولون الهرب من ميدان المعركة عن طريق البحر⁽⁵⁾، وبهذا الإنتصار تمكنت روما من القضاء على واحدة من الممالك الهالينستية.

وعلى غرار الحروب المقدونية خاضت روما الحرب ضد المملكة السلوقية خلال الفترة الممتدة ما بين (192-189 ق.م) في إطار ما يعرف بحرب أنطيوخوس الثالث "Antiochus III Magnus" (187-223 ق.م) والتي درأت أحداثها بين بلاد الإغريق وأسيا الصغرى.

(1) - Polybe, XVIII (frag), 27.

(2) - Morey, W. C., 1903, p. 132.

(3) - عمران، ر. س.، 2013، ص. 154-155.

(4) - Tite-Live, XLIV, 42, 1, 3; Pitassi, M., 2010, p. 132.

(5) - Tite-Live, XLIV, 42, 4, 6.

2.2 - الحرب ضد المملكة السلوقية:

اندلعت الحرب بين الرومان والمملكة السلوقية على عهد ملكها أنطيوخوس الثالث، بعد أن دعم هذا الأخير معارضة الأيتوليين للهيمنة الرومانية في بلاد الإغريق⁽¹⁾، وقام في سنة 192 ق.م بإنزال جيشه المكون من عشرة آلاف (10000) مقاتل في تيساليا، وقدم على الهجوم على الحامية الرومانية في خالكيدا (Chalcis)، وهذه كانت الذريعة الكافية لتعلن روما الحرب على أنطيوخوس الثالث⁽²⁾.

شهدت هذه الحرب أولى المعارك البحرية سنة 191 قبل قبالة ساحل مدينة كوريكوس (Corycus) جنوب آسيا الصغرى⁽³⁾، حيث تمكن الأسطول الروماني من الحاق الهزيمة بنظيره السلوقي بدعم من مملكة برجاموم وبعض السفن القرطاجية⁽⁴⁾، حيث خسر الأسطول السلوقي فيها ثلاث وعشرين (23) سفينة⁽⁵⁾.

ثم التقى الأسطولين مجددا سنة 190 ق.م في ميونيسوس (Myonnesus) غرب آسيا الصغرى⁽⁶⁾، حيث تشكل الأسطول الروماني من ثمانين (80) سفينة منها اثنين وعشرين (22) سفينة من الحلفاء الروديان وتكون الأسطول السلوقي من تسع وثمانين (89) سفينة⁽⁷⁾، وقد تفوق الأسطول الروماني في هذه المعركة أيضا بفضل مهارة البحارة الروديان وسرعة سفنهم وجعل الأسطول السلوقي يخسر اثنتين وأربعين (42) سفينة⁽⁸⁾.

وقد انتهت هذه الحرب بعد أن هزم الرومان الجيش السلوقي في معركة برية سنة 189 ق.م في مغنيسيا (Magnesia) شمال شرق آسيا الصغرى، ما دفع أنطيوخوس

(1) - Sestier, J. M., 1880, p. 169.

(2) - Piganiol, A., 1967, p. 306.

(3) - Casson, L., 1991, *The ancient mariners, the sea farers and sea fighters of the Mediterranean in ancient times*, Princeton University Press, New Jersey, p. 153.

(4) - Tite-Live, Livre XXXVI, 43, 11, 13.

(5) - Pitassi, M., 2010, p. 125.

(6) - Roth, J. p., 1999, *The logistics of the Roman army at war (264 B.C.-A.D. 235)*, Brill, Leiden, p. 311.

(7) - Tite-Live, Livre XXXVII, 30, 1-2.

(8) - Tite-Live, Livre XXXVII, 30, 8.

الثالث وفق شروط السلام إلى إخلاء معظم آسيا الصغرى والإحتفاظ بعشر سفن (10) فقط وإحراق الباقي⁽¹⁾. وقد كان لهذا الإنتصار بالغ الأثر في دخول الجيوش الرومانية إلى أراضي آسيا الصغرى.

وقد تزايد النفوذ الروماني في المنطقة وخاصة بفضل حلفائها، حتى ظهر ميثريداتس السادس ملك بونتوس وأضحى يهدد المصالح الرومانية من خلال سياسته التوسعية في آسيا الصغرى ومنطقة البحر الأسود، وقد عرفت الحروب الرومانية ضد مملكة البونتوس على عهد هذا الملك بحرب ميثريداتس.

3.2 - الحرب ضد ميثريداتس:

كان السبب وراء اندلاع الحرب مع ميثريداس السادس هو تعدي هذا الأخير سنة 88 ق.م على حلفاء روما في آسيا الصغرى⁽²⁾. ومما لا شك فيه أن الأسطول الروماني كان له دور مهم في نقل قوات سولا الذي تم تكليفه بقيادة هذه الحرب، والذي تشكل في الأساس من السفن التي جمعها لوكولوس أحد قادته من حلفاء روما في الحوض الشرقي للمتوسط⁽³⁾، بينما تشكل أسطول ميثريداتس السادس من سفن حلفائه في بحر إيجه، بالإضافة إلى السفن التي قدمها القرصنة الكيليكيون⁽⁴⁾.

وقد دارت معظم معارك هذه الحرب في البر إلا أن أسطول الحلفاء الرومان استطاع سنة 86 ق.م أن يهزم القوات البحرية لميثريداتس عند جزيرة تينيدوس (Tenedus)⁽⁵⁾ مقابل الساحل الغربي لآسيا الصغرى.

استمرت الحرب بين الطرفين يغلب عليها الطابع البري إلى غاية الحملة التي قادها بومبيوس الكبير، وتمكن من هزيمة جيوش ميثريداتس السادس في معركة ليكوس (Lycus) جنوب غرب آسيا الصغرى سنة 66 ق.م، ولما شعر الملك بخجل الهزيمة

(1) - Butcher, K., 2003, *Roman Syria and the Near East*, J. Paul Getty Museum, Uk, p. 28.

(2) - Leighton, R. F., 1883, *A History of Rome*, Clark & Maynard, New York, p. 363.

(3) - Pitassi, M., 2012, p. 192.

(4) - Plutarque, *Vie de Pompée*, 24.

(5) - Appien, *Guerre de Mithridate*, 3; Pitassi, M., 2012, p. 192.

والفشل أمر عبدا له بقتله⁽¹⁾. وهكذا تسنى للرومان بسط نفوذهم على البحر الأسود وجعل قاعدة لأسطول بونتس كما ذكر في الفصل الثالث.

ثانيا - العسكرية البحرية والقضاء على القرصنة:

مثل البحر المتوسط بحوضيه أرضية خصبة لعمليات للقرصنة، ولعل هذا راجع إلى اعتبارها مهنة شريفة، وأمام انشغال روما بحروبها انفتحت الأبواب للقرصنة، الذين أسسوا الكثير من المراكز لهم، المزودة بأحواض صناعة السفن وأبراج المراقبة وشكلوا أساطيل تضمنت سفنا مناسبة لجميع المناورات تحت قيادة بحارة ومجذفين على أعلى مستويات المهارة، وساروا في طريق النهب والسلب والأسر وتدمير المدن⁽²⁾. ولما أضحت هذه العمليات تشكل خطرا على مصالح روما دخلت في حروب مع هؤلاء القرصنة على غرار حروبها التوسعية والأهلية.

1 - مواجهة القرصنة في الحوض الغربي للمتوسط:

تعود أول مواجهة رومانية للقرصنة في الحوض الغربي للمتوسط إلى حوالي سنة 338 ق.م، عندما قاموا بإحراق أغلب سفن مدينة أنتيوم وقيادة بعضها إلى روما ومنعوا سكانها من ممارسة القرصنة⁽³⁾، كما ذكر في الفصل الأول.

ومع نهاية الحرب البونيقية الأولى إصطدمت المصالح الرومانية بالقرصنة الليغوريون سنة 238 ق.م، واستطاعت القوات الرومانية من هزيمتهم سنة 236 ق.م⁽⁴⁾، إلا أن خطرهم انبعث من جديد سنة 181 ق.م، وتمكن لوكيوس إميلوس باولوس (*Lucius Aemilius Paulus*) من الانتصار عليهم وحجز العديد من سفنهم⁽⁵⁾.

(1) - Kohn, G. Ch., 2013, *Dictionary of Wars*, Routledge, London, p. 300.

(2) - Plutarque, *Vie de Pompée*, 24.

(3) - Strabon, V, 3, 5; Tite-Live, VIII, 14, 12.

(4) - Malissard, A., 2012, p. 34.

(5) - Tite-Live, XL, 28, 6, 9.

وقد أدى تراجع نشاط العسكرية البحرية الرومانية بعد انتهاء الحرب البونيقية الثالثة وتدمير قرطاجة إلى ظهور خطر القراصنة مجدداً، وبعد أن استعد الرومان لمواجهةهم استسلموا لهم وقدموا الهدايا إلى السلطة الحاكمة في روما، وهكذا تم التخلص من عدائهم دون اللجوء إلى المواجهات العسكرية⁽¹⁾.

ولكن سرعان ما أصبحت جزر الباليار (*Baliares*) وكرا لهم، حيث أصبحوا يشكلون عائقاً أمام السفن التجارية الرومانية التي امتد مجال نشاطها إلى إسبانيا، ومن أجل تأمين تلك الحركة التجارية كان لابد من التخلص من تهديدات هؤلاء القراصنة، فأرسل القنصل كوينتوس كائسيليوس ميتيلوس (*Quintus Caecilius Metellus*) في سنة 123 ق.م إلى هناك وتمكن بأسطوله من إجلاء القراصنة إلى الجبال ولُقب بالمنتصر على البليار (*Balearicus*)⁽²⁾.

وعلى الرغم من تلاشي خطر القراصنة في الحوض الغربي للمتوسط الذي كان يندم، إلا أن هجماتهم بقيت مستمرة ولكن بوتيرة غير مؤثرة، ولكن خلال القرن الثاني الميلادي شكل قرصنة موريطانيا الطنجية خطراً على سواحل مقاطعتي موريطانيا القيصرية وبيتيكا⁽³⁾، وهو الأمر الذي دفع بالإمبراطورية إلى تأسيس أسطول نوفا لبييكا للتصدي لهم كما ذكر في الفصل الثالث.

2 - مواجهة القرصنة في الحوض الشرقي للمتوسط:

لم يكن الحوض الشرقي للبحر المتوسط بمعزل عن نشاط القراصنة، فقد مثلت جزر مثل كريت ورووس وجزر بحر إيجه بيئة مناسبة لأعمال القراصنة لفترات طويلة، كما كانت سواحل إيريا ودالماتيا في البحر الأدرياتيكي وكرا للقرصنة، كونها تمتد على

(1) - Senly, A., 1902, *La piraterie*, Thèses de doctorat, en droit, Université de Paris, Rousseau, A., Paris, p. 27.

(2) - Strabon, III, 5.

(3) - Cagnat, R., 1913, p. 339.

شريط ساحلي يتشكل من الخلجان والكثير من الجزر ما جعل نصب الكمائن والسطو على السفن أمرا سهلا للغاية⁽¹⁾.

وفي الوقت الذي كانت روما وقرطاج تتنازعان على صقلية، غزت سفن القراصنة الإيليريون البحر الأدرياتيكي وقامت بغارات مست العديد من المدن والجزر، ووجد سكانها أنفسهم عاجزون أمامهم⁽²⁾. ولم يكن هناك أسطول يقاوم سفنهم سريعة المناورة، بالإضافة إلى ترحيب ملوك إيريا بالقراصنة الذين زدوهم بالغنائم.

وقد تنامت قوتهم على وجه الخصوص في عهد أغرون (*Agron*) وتحت حكم زوجته تيوتا (*Teuta*) التي خلفته على العرش⁽³⁾، وسمحت لرعاياها بممارسة نشاط القرصنة⁽⁴⁾.

لم تتدخل روما في نشاط القرصنة في الحوض الشرقي للمتوسط، إلا حين بدأت الشكاوي تتزايد لدى مجلس الشيوخ، خاصة من ألك التجار الإيطاليين الذين تعرضت سفنهم للأسر، فأوفدت روما سفارة إلى إيليريا للتحقق من هذه الشكاوي إلا أن أعضاء هذه السفارة تم اغتيالهم بعلم من الملكة تيوتا⁽⁵⁾. أمام هذا التصرف العدائي قامت روما بتجهيز أسطول حوالي سنة 229 ق.م في خطوة لرد الاعتبار لمكانتها بعد أن أظهرت ملكة من الشرق عدم احترامها للشعب الروماني⁽⁶⁾.

قاد الأسطول الروماني في هذه الحملة القنصل كنايوس فولفيوس كينتومالوس (*Cnaeus Fulvius Centumalus*) على رأس مائتي (200) سفينة بالموازاة مع جيش بري قوامه عشرون (20000) ألف جندي وألفي (2000) فارس تحت قيادة القنصل لوكيوس

(1) - Sestier, J.M., 1880, p. 176.

(2) - Mommsen, Th., 1865, p. 97.

(3) - Cantù, C., 1859, *Histoire des Italiens*, t. 1, trad. Lacombe, M. A., Firmin Didot frères, fils et cie, Paris, p. 226.

(4) - Polybe, II, 1.

(5) - Vulliet, A., 1856, *Esquisse d'une histoire universelle*, Bridel. G., Paris, p. 55.

(6) - Polybe, II, 2.

بوستوميوس ألبينوس (*Lucius Postumius Albinus*)، وقد سار الأسطول الروماني إلى جزيرة كورسييرا (*Corcyre*) التي استسلمت للقائد الروماني، ومن كورسييرا جاب الأسطول البحر ليرفع الحصار عن المدن والجزر التي كان القراصنة الإيليريون يسيطرون عليها واستطاع أن يجلبهم منها حتى أن الملكة تيوتا سارعت إلى الفرار بعد تشتت قواتها.

ويذكر بوليبي أنه بعد هذه الحملة أقام الأسطول الروماني في دراكيوم وعسكرت قواته في عدة مدن على سواحل البحر الأدرياتيكي والأيووني لتأمين المجال البحري حرصا على عدم عودة نشاط القراصنة في المنطقة⁽¹⁾، ويضيف أنه لم يحل الربيع حتى قدم سفراء من مملكة إيليريا إلى روما يتفاوضون حول شروط الاستسلام، حيث عُقدت معاهدة حوالي سنة 226 ق.م تم بموجبها تسليم المملكة إلى الدولة الرومانية، واشترط الرومان ألا تبحر للإيليريين أكثر من سفينتين منزوعتي السلاح وكان هذا الشرط مهما بما يكفي لكبح نشاط القرصنة الإيليرية⁽²⁾.

وحول تدخل روما لوقف نشاط القرصنة في إيليريا فإننا نرى أنه كان تدخلا فرضته الحاجة السياسية قبل الحاجة الاقتصادية، بمعنى أدق لم تتدخل روما عسكريا حينما كانت شكاوي التجار الإيطاليين تتزايد لدى مجلس الشيوخ، وتدخلت مباشرة بعد أن تم قتل السفراء الذين أوفدتهم إلى إيليريا، فكان الحفاظ على مكانة الدولة وهيبته في المنطقة أولى بكثير من تأمين مصالحها التجارية، وعلى كل فقد استطاعت في مدة بلغت حوالي أربع سنوات تحقيق الأمرين معا.

بعد القضاء على الإيليريين حاربت روما القراصنة الأيتوليون⁽³⁾، الذين كانوا من بين حلفائها في حروبها ضد الملك فيلب الخامس المقدوني في بلاد الإغريق، إلا أنهم

(1) - Polybe, II, 2.

(2) - Polybe, II, 2.

(3) - Senly, A., 1902, p. 28.

بعد ذلك تحالفوا مع الملك أنطيوخس الثالث مما جعلهم أعداء لروما، التي هزمتهم سنة 198 ق.م⁽¹⁾ وتخلص من نشاطهم العدائي في بلاد الإغريق.

وللقضاء على القراصنة في المناطق الواقعة على طول مضيقي الدردنيل والبوسفور والبحر الأسود، كلفت روما سولا سنة 86 ق.م لوضع حد لأعمالهم التي أضحت تؤثر سلبا على المصالح الرومانية هناك، وخاصة أن القراصنة تحالفوا مع الملك ميثريداتس⁽²⁾.

وبموجب هذا قام سولا بإعطاء الأمر للوكولوس باستكشاف مناطق الحوض الشرقي للمتوسط والقيام بتجميع أسطول لمواجهة ميثريداتس وهؤلاء القراصنة⁽³⁾، وبالرغم من الجهود المبذولة فإن سولا تمكن من إجبار ميثريداتس على إبرام معاهدة سنة 84 ق.م دفع من خلالها سبعين سفينة مع جميع معداتها الحربية، إلا أنه لم يتمكن من القضاء على القراصنة نهائيا في تلك المناطق⁽⁴⁾.

ومن الأهمية بمكان الإشارة إلى التأثير الذي ساهم به القراصنة على الدولة الرومانية، ففضلا عن كون نشاطهم يشكل تهديدا كبيرا للتجارة الرومانية ويجعل الملاحة في عمق البحر وقرب بعض السواحل والجزر الاستراتيجية أمرا في غاية الخطورة، فقد كان لهم تأثير آخر تمثل في ازدهار تجارة الرقيق، حيث أصبحت بعض الموانئ مراكز تجارية يتم فيها تداول العبيد كمنتجات، فارتفع عدد العبيد بشكل كبير، وقد انعكس ذلك على روما بأن تعرضت إلى سلسلة من ثوراتهم كان بعضها في فترات مهمة حين كانت منشغلة بحروبها مع الإيليريين، كتمرد العبيد في مدينة سيتيا (*Setia*) قرب روما سنة 198 ق.م⁽⁵⁾، وثورتهم سنة 196 ق.م في أبوليا (*Apulia*)⁽⁶⁾ جنوب شرق شبه الجزيرة

(1) - Cantù, C., 1859, p. 260.

(2) - Sestier, J. M., 1880, p. 178.

(3) - Plutarque, *Vie de Lucullus*, 2, 24; Robiou, F., 1872, p. 8.

(4) - Sestier, J. M., 1880, p. 180.

(5) - Tite-live, XXXII, 26, 4, 8.

(6) - Tite-live, XXXIX, 29, 8.

الإيطالية، وثورة العبيد الكبرى في الفترة الإمبراطورية في مدينة لوكاي (*Leucae*) في آسيا الصغرى⁽¹⁾.

وقد تزايد نشاط القراصنة أكثر من ذي قبل في الفترة التي دخلت فيها روما الحرب الأهلية بين غايوس ماريوس وسولا⁽²⁾، حتى أن يوليوس قيصر وقع أسيراً لدى مجموعة من القراصنة⁽³⁾ قبيل هذه الفترة بقليل⁽⁴⁾، وتسبب نشاطهم في ركود الحركة التجارية ولم تعد روما قادرة على تصدير أو استيراد السلع، ما ساهم في انتشار البطالة والفقر⁽⁵⁾ وغزا القراصنة الكيليكين البحار وعطلوا حركة مرور السفن وتحكموا في المنافذ، وأكسبتهم حرب آسيا التي خاضها ميثريداتس الجرأة الكافية لزيادة نشاطهم الذي بلغ جزيرة كريت وقورينا وأخائية (*Achaia*)⁽⁶⁾.

ولوضع حد لتوسع القراصنة الكيليكين قامت روما حوالي سنة 79 ق.م بتعيين كنايوس كورنيليوس دولابيللا (*Cnaeus Cornelius Dolabella*) حاكماً على كليكيا، وتم تكليفه بتجميع أسطول لمحاربتهم لكن هذه المحاولة لم تتوج بنجاح يذكر⁽⁷⁾. ثم كلفت

(1) - Strabon, XIV, I, 38.

(2) - Sestier, J. M., 1880, p. 189.

(3) - يذكر بلوتارخ أنه خلال فترة الحرب الأهلية بين ماريوس وسولا فر قيصر من جنود هذا الأخير متجهاً إلى الشرق، وفي خضم هذا قام جماعة من القراصنة الكيليكين بأسره في جزيرة فارماكونيسوم (*Pharmaconesium*) وطلبوا منه فدية من أجل خلاصه، فبعث أحد رفقاته لطلب هذه الفدية وبقي هو وخدامين له وأحد مرافقيه مع هؤلاء القراصنة ثمانية وثلاثين يوماً، ليس مثل سجينهم بل أشبه بأمر محاط بحراسه. كان يمارس تمارينه وهو يشعر بالأمان ويؤلف القصائد والخطابات التي قرأها لهم، وفي بعض الأحيان كان يهددهم بالشنق وهو يضحك معهم. وعندما سلمهم الفدية غادر الجزيرة ثم عاد إليها ليهاجمهم بسرب من السفن، وتمكن من أسرهم وأخذ العديد من سفنهم والغنائم التي كانت بحوزتهم ثم قام بشنقهم. Plutarque, *Vie de César*, II, 1, 6.

(4) - Suétone, *Jules César*, 4.

(5) - Sestier, J.M., 1880, p189.

(6) - Florus, III, 7.

(7) - Waddington, W. H, 1872, *Fastes des provinces asiatiques de l'Empire romain depuis leur origine jusqu'au règne de Dioclétien*, Firmin Didot frères, fils et Cie, Paris, p. 23.

روما بوبليوس سيرفيليوس فاتيا (*Publius Servilius Vatia*) على رأس أسطول تمكن في إحدى المعارك من إلحاق الهزيمة بسفن القراصنة السريعة، وتوجه بعد ذلك إلى آسيا الصغرى وقام بهدم الكثير من التجمعات التي كانت وكرا لهم مثل كوريكوس (*Corycus*) وأوليمبيوس (*Olympus*) وفسالييس (*Phaselis*) وأتاليا (*Attalea*)⁽¹⁾. ولما وجدوا أنفسهم مشتتين بعد هذه الهزيمة لجأوا إلى جزيرة كريت واتخذوا منها مقرا لانطلاق عملياتهم⁽²⁾. وعلى إثر هذا كلفت روما حوالي سنة 74 ق.م. ماركوس أنطونيوس كريتيكوس (*Marcus Antonius Creticus*) والد ماركوس أنطونيوس لخوض غمار الحرب ضد القراصنة في كريت، إلا أن أسطوله انهزم أمامهم قبالة ساحل مدينة سيدونيا (*Cydonia*) في شمال غرب كريت⁽³⁾. وحوالي سنة 69 ق.م. أوكلت روما قيادة هذه الحرب إلى كوينتوس كائسيليوس ميتيلوس (*Quintus Caecilius Metellus*) الذي أبحر بأسطوله إلى الجزيرة وأنزل قواته في سيدونيا وتمكن من إلحاق الهزيمة بالقراصنة هناك⁽⁴⁾، بالرغم من أنهم أرسلوا سفارة إلى بومبيوس الكبير لكي يمنع العمليات العسكرية التي كان يقودها كوينتوس كائسيليوس ميتيلوس إلا أن هذه المحاولة باءت بالفشل أمام إصرار هذا الأخير على إنجاز حملته⁽⁵⁾.

وفي سنة 67 ق.م. أوعزت روما كامل الصلاحيات لبومبيوس الكبير لقيادة الأسطول ومواجهة القراصنة، باقتراح من عضو مجلس الشيوخ أولوس غابينيوس (*Aulus Gabinius*)⁽⁶⁾، ولهذا الغرض قام باستعدادات كبيرة لتجهيز الأسطول الذي تكون من

(1) - Florus, III, 7.

(2) - Senly, A., 1902, p. 31.

(3) - Mommsen, Th., 1906, *Rome, from Earliest Times to 44 B. C.*, Morris, j. D., and Company, Philadelphia, p. 260.

(4) - Senly, A., 1902, p. 31.

(5) - Sestier, J. M., 1880, p. 198-199

(6) - Plutarque, *Vie de Pompée*, 25; Woolf, G., 2012, *Rome An Empire's Story*, OUP, Oxford, p. 133.

حوالي مائتين (200) سفينة⁽¹⁾، موزعة على خمسة عشر قائدا لكل واحد مجال عملياته الخاص به في حوضي المتوسط⁽²⁾، وهكذا تم محاصرة القرصنة من كل جانب دون أن يجدوا مكانا يلجأون إليه، وخاض بومبيوس الكبير هجومه على كليكيا وأجبر قراصنتها على الإستسلام ، وتم أسرهم وغنم سفنهم دون أن يتكبد أسطوله خسائر تذكر⁽³⁾.

أعاقت هذه الحملة نشاط القرصنة إلى حد ما، ولكن سرعان ما ظهر في ثوب جديد تمثل في انضمام أعداد كبيرة منهم كبحارة في أسطول سيكستوس بومبيوس في حربه ضد غايوس أوكتافيوس، الذي لم يلحق الهزيمة بمنافسه فحسب بل بالقرصنة كذلك⁽⁴⁾. وأصبحت أعمال القرصنة شبه منعدمة خلال العهد الإمبراطوري الأعلى، ولم تعد قوة قادرة على ضرب المصالح الرومانية بقدر ما كانت عليه خلال الفترة الجمهورية⁽⁵⁾، وربما هذا راجع إلى التوزيع الإستراتيجي لأساطيل الإمبراطورية.

ثالثا - العسكرية البحرية والصراع على السلطة:

شكل الأسطول العسكري أداة فعالة في يد القادة الرومان، وكان بمثابة نقطة قوة يستطيع من خلالها القادة المتنازعون ترجيح كفة الصراع السياسي وإلحاق الهزيمة العسكرية بالقائد المنافس، فضلا عن فيالق الجيش البرية التي استخدمها القناصلة الرومان في صراعاتهم وحروبهم الأهلية تم توظيف الآلة الحربية البحرية وادخالها في تلك الصراعات بصفتها جزءا لا يتجزأ من جيش الدولة الرومانية، رغم أن هناك من الباحثين والمؤرخين من كانت لهم وجهة نظر أخرى حول هذه المسألة، إذ يرون أنه ورغم أهمية الأسطول بالنسبة للقادة والأباطرة الرومان إلا أن دوره يبقى ثانويا لا يُقارن بدور القوات

(1) - يشير م. بيتاسي أن أسطول بومبيوس في هذه الحملة بلغ 500 سفينة وحوالي مائة وعشرون

ألف (120000) مقاتل. Michael Pitassi, M., 2010, p. 156.

(2) - Plutarque, *Vie de Pompée*, 25.

(3) - Florus, III, 7.

(4) - Sestier, J. M., 1880, p. 223, 238.

(5) - Senly, A., 1902, p. 33.

البرية التي كانت هي الجيش الأساس والقوة الكبرى التي يمكن الاعتماد عليها في الحروب والنزاعات التي قد تنشأ بينهم⁽¹⁾.

1- أثناء الصراع بين سولا وماريوس:

نشبت الصراع بين سولا وأنصار غايوس ماريوس بعد أن قام تريبون العامة بوبليوس سولبيقيوس روفوس (*Publius Sulpicius Rufus*) باقتراح مشروع قانون سنة 88 ق.م بمقتضاه طلب حرمان سولا من قيادة الحرب ضد ميثريداتس السادس وإسناده هذه المهمة الى غايوس ماريوس⁽²⁾، وهو من دون شك الأمر الذي أَرْضَى هذا الأخير.

أمام هذا التصرف عاد سولا إلى روما ودخلها مع جيشه الذي كان يتجه إلى آسيا الصغرى لمحاربة ميثريداتس السادس، وأصدر قرارا من مجلس الشيوخ جعل من غايوس ماريوس وبوبليوس سولبيقيوس روفوس وأنصارهما أعداء للشعب الروماني⁽³⁾، ولكن سولا لم يبق في روما وسرعان ما غادرها ليخوض الحرب ضد ميثريداتس السادس⁽⁴⁾. وخلال هذا الصراع اقتصر دور الأسطول على نقل القوات وامتدادها بالمؤن ومحاصرة المدن الساحلية ومهاجمتها إن تطلب الأمر.

وبحلول سنة 86 ق.م أرسلت روما فيلقين بقيادة القنصل لوكيوس فاليريوس فلاكوس (*Lucius Valerius Flaccus*) تم نقلهما بسفن الأسطول عبر البحر الأيوني إلى بلاد الإغريق وكانت مهمته إما دعم سولا أو محاربتة واستلام قيادة الحرب ضد ميثريداتس⁽⁵⁾، لأن سولا أضحى في نظر القانون عدوا للشعب الروماني بعد الحملة المضادة التي قام بها منافسيه لوكيوس كورنيليوس سينا (*Lucius Cornelius Cinna*)

(1) - Reddé M., 1986, p. 324.

(2) - Appien, *Guerres civiles*, I, 56.

(3) - Plutarque, *Vie de Sylla*, 9; Appien, *Guerres civiles*, I, 60.

(4) - نصحي، إ.، 1978، ج. 2، 290.

(5) - Plutarque, *Vie de Sylla*, 20.

وغايوس ماريوس⁽¹⁾.

وبعد أن توصل سولا إلى إبرام معاهدة الإستسلام التي فرضها على ميثريداتس السادس سنة 85 ق.م، وجه جيشه للحرب ضد الفيلقين الذي كان يقودهما كايوس فلافيوس فمبريا (*Caius Flavius Fimbria*) بالنيابة عن القنصل لوكيوس فاليريوس فلاكوس وتمكن من إلحاق الهزيمة به دون قتال وضم الفيلقين إلى جيشه بعد إنتحار قائده⁽²⁾، وهكذا يبدو أن الصراع بين غايوس ماريوس وسولا كان من نصيب هذا الأخير في آسيا الصغرى وبلاد الإغريق.

وخلال نفس الفترة التي كانت تدور فيها أحداث الحرب بين جيوش سولا وميثردياتس، إتفق منافسوا سولا الذين تم تجريدهم من حقوق المواطنة من اقتحام روما باستخدام القوة، وقد قاد هذا الإقتحام لوكيوس كورنيليوس سينا وكنايوس بابيريوس كاربو (*Cnaeus Papirius Carbo*) وكوينتوس سيرتوريوس (*Quintus Sertorius*) وغايوس ماريوس الذي هاجم العديد من المدن الساحلية وقام بمحاصرة أوستيا ومن ثم تمكن من اقتحام روما⁽³⁾، ومن دون شك لم يكن لغايوس ماريوس أن يهاجم المدن الساحلية المطلة على البحر التيراني ويحاصر أوستيا دون الإستعانة بالقوات البحرية.

وبعد وفاة غايوس ماريوس سنة 86 ق.م سيطر أنصاره على زمام السلطة في روما بزعامة كورنيليوس سينا⁽⁴⁾، إلى أن أبحر سولا سنة 83 ق.م بقواته على متن أسطول مكون من مائتين سفينة (200) أنزلها بمدينة برانديزيوم⁽⁵⁾، وبعد معارك طاحنة كان النصر فيها لصالح قوات سولا وأنصاره في سنة 82 ق.م الأمر الذي مكنه من دخول روما والسيطرة عليها من جديد.

(1) - Appien, *Guerre de Mithridate*, 51, trad. Dounous, J. C., frères Mame, Paris, 1808.

(2) - Appien, *Guerre de Mithridate*, 60.

(3) - Plutarque, *Vie de Marius*, 42; *Vie de Sertorius*, 5; Florus, III, 22.

(4) - نصحي، إ.، 1978، ج. 2، 321.

(5) - Plutarque, *Vie de Sylla*, 27.

2- أثناء الصراع بين بومبيوس الكبير ويوليوس قيصر:

لعل الذريعة المباشرة لنشوب الصراع بين وبومبيوس الكبير ويوليوس قيصر، هي مطالبة مجلس الشيوخ هذا الأخير بتتحيه عن منصبه في حكم ولاية غاليا، وإجباره على الترشح إلى منصب القنصلية لسنة 48 ق.م حضوريا وهو الأمر الذي أزعج يوليوس قيصر، وخاصة أن بومبيوس الكبير لم يقف إلى صفه كما كان يفعل في الماضي واكتفى بقراراته المحايدة⁽¹⁾.

ولكن عندما اقترب يوليوس قيصر مع قواته من روما، تزعم بومبيوس الكبير التصدي له بطلب من قنصلي سنة 49 ق.م، ماركوس كلوديوس ماركيلوس (*Marcus Claudius Marcellus*) ولوكيوس كورنيليوس لينتوس كروس (*Lucius Cornelius Lentulus Crus*) في حالة محاولته إقتحامها بالقوة⁽²⁾.

ويظهر دور الأسطول في هذا الصراع من خلال استخدامه في نقل قوات بومبيوس الكبير من ميناء برنديزيوم إلى دراكيوم عبر البحر الأدرياتيكي إلى بلاد الإغريق⁽³⁾، ليتسنى ليوليوس قصر السيطرة على زمام الأمور في إيطاليا، ولم يتأخر في إرسال قواته لبطن نفوذه على صقلية وسردينيا التي كان حكامها من أنصار بومبيوس الكبير⁽⁴⁾، ومما لا شك فيه كان للأسطول دور كذلك في نقل هذه القوات إلى هناك، كما تمكن من إخضاع ماسيليا عن طريق حصارها برا وبحرا إلا أن قواته لم تتمكن من إخضاع إفريقيا التي كان حاكمها معديا له⁽⁵⁾.

ولما أدرك يوليوس قيصر أهمية الأسطول في عملياته العسكرية في هذا الصراع أصدر أمرا بإنشاء أسطولين أحدهما ينشط في البحر التيرانى والآخر في البحر

(1) - Appien, *Guerres civiles*, II, 25-26.

(2) - Plutarque, *Vie de Pompée*, 58, 59; Appien, *Guerres civiles*, II, 31.

(3) - César, *Guerre civile*, I, 27.

(4) - نصحي، إ.، 1978، ج. 2، ص. 624-628.

(5) - نصحي، إ.، 1978، ج. 2، ص. 628-629.

الأدرياتيكي⁽¹⁾، وربما كان الهدف من هذا الإجراء هو منع أي عملية إنزال لقوات أعدائه في إيطاليا أو الأقاليم التي سيطر عليها.

وبفضل هذا الأسطول نقل يوليوس قيصر قواته إلى ضواحي مدينة دراكيوم وتمكن من السيطرة على القاعدتين البحريتين أوروكوم (*Oricum*) وأبولونيا على الساحل الشرقي للأدرياتيكي⁽²⁾، ويفهم من هذه المحاولة التي أقدم عليها يوليوس قيصر أنه أراد إجبار بومبيوس الكبير على الحرب بعيدا عن روما حتى إن انهزم فإن القوات التي خلفته في غرب المتوسط تتمكن من الدفاع عن روما.

وبعد أن تمكن يوليوس قيصر من إلحاق الهزيمة ببمبيوس الكبير في معركة فارسالوس (*Pharsalus*) سنة 48 ق.م بتيساليا⁽³⁾، توجه المُنهزم إلى مصر حيث لقي مصرعه هناك على يد المعارضين لحكم كليوباترا السابعة⁽⁴⁾، وفي خضم جهل يوليوس قيصر بهذه الأحداث أبحر بمجموعة من السفن رفقة عدد من قواته إلى مصر، ولما علم بالغدر الذي لقيه بومبيوس الكبير من ألكسندرية قام بالانتقام منهم، ما دفع سكان الإسكندرية إلى الوقوف في وجهه، لكنه تمكن من قمعهم بفضل قواته البرية والبحرية ونصب كليوباترا السابعة ملكة عليهم⁽⁵⁾، بهذا يكون يوليوس قيصر قد استطاع كسب مصر في صفه في الصراع الذي لم ينتهي بموت بومبيوس الكبير لأن أنصاره ما زالوا عازمين على الإطاحة به.

ولما كان أغلب أنصار بومبيوس الكبير في شمال أفريقيا، قرر يوليوس قيصر نقل الحرب إليها على الرغم من إفتقاره للأسطول الكافي لنقل قواته، وعلى غرار هذا

(1) - Appien, *Guerres civiles*, II, 41.

(2) - César, *Guerre civile*, III, 11.

(3) - Plutarque, *Vie de Pompée*, 68, 72; Eggenberger, D., 2012, *An Encyclopedia of Battles: Accounts of Over 1,560 Battles from 1479 B.C. to the Present*, Dover, New York, p. 331.

(4) - نصحي، إ.، 1978، ج. 2، ص. 638.

(5) - Appien, *Guerres civiles*, II, 89-90.

العجز تمكن من إنزالها في مدينة حصرموت (*Hadrumentum*) على الساحل الشرقي لمقاطعة إفريقيا القديمة⁽¹⁾. وبعد العديد من العمليات العسكرية تمكن من هزيمة منافسيه في معركة ثابسوس (*Thapsus*) الواقعة هي الأخرى على الساحل الشرقي من مقاطعة إفريقيا القديمة سنة 46 ق.م⁽²⁾، ليضع هذا الصراع أوزاره بعد ثلاث سنوات من الحرب دون الإستغناء عن الأسطول وخاصة في نقل القوات.

3- أثناء الصراع بين غايوس أوكتافيوس وماركوس أنطونيوس:

بدأت بوادر الصراع بين غايوس أوكتافيوس وماركوس أنطونيوس، بعد أن أصبح هذا الأخير ينفذ في الكثير من الأحيان إلى اقتراحات كليوباترا السابعة التي اتخذ منها زوجة له⁽³⁾، ومما وضع الصراع على المحك اعتراض غايوس أوكتافيوس في سنة 31 ق.م إنتخاب ماركوس أنطونيوس قنصلا، وإعلانه الحرب على كليوباترا السابعة عدوة الشعب الروماني⁽⁴⁾. وبالتالي أقحم خصمه على السلطة دخول معترك هذه الحرب مجبرا بوقوفه في صف الملكة المصرية.

ولكن قبل أن يدخل الطرفين في المعركة الحاسمة بينهما، كان غايوس أوكتافيوس قد تمكن من إزاحة ماركوس إيميليوس ليبيدوس (*Marcus Aemilius Lepidus*) سنة 36 ق.م⁽⁵⁾، الذي كان يشاركه هو ومنافسه ماركوس أنطونيوس السلطة في حكومة الإتفاق الثانية التي أقر تشكيلها منذ سنة 43 ق.م، بعد أن أصبح يطالب بزيادة نفوذه على أكثر

(1) - César, *Guerre d'Afrique*, 1, 3.

(2) - Sampson, G. C., 2023, *The Battle of Pharsalus (48 BC): Caesar, Pompey and their Final Clash in the Third Roman Civil War*, Pen & Sword Military, Great Britain, p. 167.

(3) - العبادي، م.، 1999، *الإمبراطورية الرومانية: النظام الإمبراطوري ومصر الإمبراطورية*، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، ص. 74.

(4) - علي، أ. ع. ل.، 1988، *مصر والإمبراطورية الرومانية في ضوء الأوراق البريدية*، دار النهضة العربية للطباعة والنشر، القاهرة، ص. 25.

(5) - Grant, M., 2013, *Collapse and Recovery of the Roman Empire*, Routledge, London, p. 73.

من إفريقيا⁽¹⁾، كما تمكن أيضا من هزيمة سكستوس بومبيوس في معركة نولوكوس، التي سوف نتطرق لحيثياتها قبل التطرق لمعركة أكتيوم بين غايوس أوكتافيوس وماركوس أنطونيوس.

1.3 - معركة نولوكوس:

مثلت هذه المعركة التي وقعت في سبتمبر من سنة 36 ق.م بالقرب من نولوكوس شمال شرق جزيرة صقلية، آخر جولات الحرب بين أسطول سكستوس بومبيوس المكون من حوالي مائتين وخمسين (250) سفينة تحت قيادة ديموكاري (*Demochare*) وأبولوفاني (*Apollophane*) وأسطول غايوس أكتافيوس المكون من حوالي ثلاث مائة (300) سفينة بقيادة ماركوس أجريبا⁽²⁾.

اصطفت سفن الأسطولين المجهزة بالأبراج والمجانيق⁽³⁾، وبمجرد تلقي إشارة بداية المعركة بدأ المقاتلون في إلقاء السهام والرماح المشتعلة والحجارة، وهاجمت السفن بعضها البعض بالإصطدام⁽⁴⁾. وقد استمر القتال بين الطرفين لمدة طويلة دون أن تُحدد وقائع المعركة المنتصر فيها، حتى آلت كفته لصالح قوات غايوس أوكتافيوس بفضل جهاز الهارياقو الذي استخدمه ماركوس أجريبا على ظهر سفنه لتثبيت سفن أسطول سكستوس بومبيوس وخاصة الأخف منها لتسهيل الصعود إليها⁽⁵⁾ (ينظر الملحق 37، ص 280).

وهكذا تم تدمير جزء كبير من أسطول سيكستوس بومبيوس وتشتت البعض الآخر، وفر هو مع سبعة عشر (17) سفينة إلى الشرق ليجمع قوات جديدة إلا أنه لم ينجح في ذلك، حتى وقع في يد ماركوس أنطونيوس الذي قام بإعدامه سنة 35 ق.م⁽⁶⁾.

(1) - Suétone, *Vie d'Auguste*, 16.

(2) - Suétone, *Vie d'Auguste*, 16; Tarn, W.W., 1913, p. 496.

(3) - Appien, *Guerres civiles*, V, 106.

(4) - Sestier, J. M., 1880, p. 236.

(5) - Appien, *Guerres civiles*, V, 118-119; Thiel, J. H., 1946, p. 436.

(6) - Robinson, W. S., 1903, *A Short History of Rome*, Longmans, Green & Co, New York, p. 359.

ويشير ج. م. سيسيتي (J. M. Sestier) أن هزيمة سيكستوس بومبيوس في معركة نولوكوس لم تضع حداً لأطماعه فقط بل كانت سبباً في القضاء على القرصنة، على اعتبار أن أغلب أطقم ومقاتلي أسطوله كانوا من القرصنة، الذين شنتهم والده بومبيوس الكبير، بالإضافة إلى العبيد الفارين من أسيادهم وقطاع الطرق⁽¹⁾.

2.3- معركة أكتيوم:

خلال شهر سبتمبر من سنة 31 ق.م التقى أسطول ماركوس أنطونيوس الذي تكون من حوالي خمسمائة (500) سفينة بأسطول غايوس أوكتافيوس الذي تشكل من حوالي أربعمائة (400) سفينة⁽²⁾، عند أكتيوم في خليج أمبراكيا (Ambracia) على الساحل الشرقي للبحر الأيوني⁽³⁾، وقد كانت أغلب سفن الأسطول الأول من النوع الثقيل الذي يصل إلى عشرة صفوف من المدفنين المزودة بالأبراج والمجانيق بينما كانت سفن الأسطول الثاني من نوع الليبورنا سريعة المناورة⁽⁴⁾.

وبينما كان قادة الجيش البري لماركوس أنطونيوس، الذي كان يعسكر في الجزء الجنوبي من خليج أمبراكيا يريدون خوض معركة برية أمام قوات غايوس أوكتافيوس التي كانت تعسكر في الجزء الشمالي⁽⁵⁾، رفض ذلك بالرغم من حرقه لعدد كبير من سفن أسطوله بسبب تفشي الوباء في أوساط أطقمه من المصريين والفينيقيين⁽⁶⁾.

وعلى الرغم من أهمية معركة أكتيوم في تاريخ العسكرية البحرية الرومانية، إلا أنها لم تكن سوى مغامرة من ماركوس أنطونيوس الذي أدرك ضعف أسطوله، فبمجرد أن

(1) - Sestier, J. M., 1880, p. 238.

(2) - علي، ع. ل. أ، 1988، *التاريخ الروماني: عصر النهضة (من تيبيريوس جراكوس إلى أكتافيوس أغسطس)*، دار النهضة العربية، القاهرة، ص. 359.

(3) - Pitassi, M., 2012, p. 27.

(4) - Dion Cassius, L, 23; Murray, W. M., 2014, p. 151.

(5) - Plutarque, Vie d'Antoine, 63-64; Robinson, W. S., 1903, *A Short History of Rome*, Longmans, Green & Co, New York, p. 361.

(6) - Plutarque, 64; Pelling, Ch., 1996, «The triumviral period», In: *The Cambridge Ancient History*, Vol. 10, CUP, Cambridge, p. 57.

ظهر عند مدخل خليج أميراكيا كان أسطول غايوس أكتافيوس بقيادة ماركوس أجريبا مستعدا لهجومه⁽¹⁾، وهكذا بدأت المعركة التي لم تختلف عن نولوكوس في استخدام القذائف من الجارة والمواد القابلة للإشتعال، ولكن سرعة سفن الليبورا كان لها بالغ الأثر في حسم المعركة لصالح غايوس أوكتافيوس⁽²⁾، وخاصة بعد أن انسحبت كليوباترا السابعة بستين (60) سفينة مصرية كانت تحت قيادتها ثم تبعها ماركوس أنطونيوس الأمر الذي أدى إلى استسلام قواته⁽³⁾ (ينظر الملحق 38، ص 280)..

ومع وفاة أنطونيوس وكليوباترا السابعة⁽⁴⁾ ضم غايوس أوكتافيوس مصر إلى ممتلكات الشعب الروماني، وأصبحت البحرية الرومانية هي البحرية الوحيدة في البحر المتوسط⁽⁵⁾.

4- أثناء الصراع بين الأباطرة الأربعة (68-69 م):

تعاقب على حكم الإمبراطورية بعد وفاة الإمبراطور نيرون سنة 68 م أربعة أباطرة وهم: غالبا ثم أوتو ثم فيتيلوس ثم فسباسيان الذي استتب له الحكم في نهاية المطاف، وقد أطاح كل واحد من هؤلاء الأربعة بسابقه.

ومن دون شك حاول كل إمبراطور استغلال قوات الأسطول لصالحه من أجل الحفاظ على سلطته، وإن كانت المعلومات الخاصة بدور الأسطول خلال هذا الصراع قليلة جدا، إلا أنه من الممكن استقاء بعضها من أجل إبرازه، حيث يفهم من تاسيت أن قيادة أسطول رافينا كانت تساند فيتيلوس ضد فسباسيان حين يشير إلى بحارته الذين كانوا في الغالب من الدلماتيين والبانونيين⁽⁶⁾.

(1) - Ferrero, G., 1909, *The Greatness and Decline of Rome*, Vol. 4, trad. Chaytor, M. A., Putnam's sons, New York, p. 101.

(2)- Lucain, III, 530.

(3) - Shuckburgh, E. S., 1894, *A History of Rome to the Battle of Actium*, Macmillan & Co, London, p. 781.

(4) - Suétone, *Vie d'Auguste*, 17.

(5) - Pitassi, M., 2012, p. 27.

(6) - Tacite, *Histoires*, III, 12.

ولكن يبدو أن الأمر لم يدم طويلا، فسرعان ما انحازت قياد أسطول ميسينوم ورافينا إلى فيسباسيان الذي تمكن من السيطرة على السواحل الغربية والشرقية لشبه الجزيرة⁽¹⁾، الأمر الذي مكنه من اعتلاء عرش الإمبراطورية سنة 69 م⁽²⁾.

بناء على كل ما تم عرضه يمكن القول أن العسكرية البحرية الرومانية شكلت إحدى الآليات الفاعلة في خدمة مصالح روما التوسعية خارج شبه الجزيرة الإيطالية، وتجسيد نفوذها على كامل مناطق العالم المتوسطي في سابقة تاريخية لم تبلغها حتى أقوى الأمم البحرية المتوسطية قبلها.

ومن الأهمية بمكان الإشارة أيضا إلى أن هذه التوسعات كلها تحققت خلال الفترة الجمهورية، عندما كانت سياسة روما يغلب عليها طابع الإرتجال اتجه تنظيم أسطولها الحربي، في حين اقتصر دور الأساطيل الدائمة التي أنشئت خلال الفترة الإمبراطورية على حماية الحدود وتأمين حركة التنقل في المتوسط وقمع أعمال القرصنة التي كانت تظهر من حين إلى آخر.

(1) - Courtois, Ch., 1939, «Les politiques navales de l'empire Romain», *Revue Historique*, t. 196, Alcan, F., Paris, p. 28.

(2) - Suétone, *Vie de Vitellius*, 15

خاتمة

بعد دراسة موضوع العسكرية البحرية الرومانية خلصنا إلى جملة من النتائج نجملها في النقاط التالية :

إن التسليم المطلق بفكرة نشأة العسكرية البحرية الرومانية مع بداية الحرب البونيقية الأولى يعتبر مجازفة تاريخية، ينجر عنها إقصاء كل الاستراتيجيات التي سعت من خلالها روما إلى تكوين قوتها البحرية قبل 260 ق.م، ومن دون شك كانت هذه الاستراتيجيات نابعة من وعي السلطة الرومانية ودرايتها التامة بأهمية سلاح البحرية، ويزداد ترجيحنا لفرضية امتلاك الرومان لأسطول بحري قبل الحروب البونيقية قرار إعلان الحرب على قرطاجة، الذي تم مناقشته باستفاضة في مجلس الشيوخ ثم في الجمعية الميئينية، فهل أغفل ساسة روما أن العدو الذي هم بصدد إعلان الحرب ضده هو قوة بحرية وأن هزيمته لا تكون إلا بمواجهته في البحر وبجيش بحري هم لايمتلكونه ! أم أن الاعتماد على سفن الحلفاء أغناهم عن التفكير بهذه النقطة الهامة.

من خلال الفكرة السابقة وبالنظر إلى المعطيات التاريخية التي تضمنها هذا البحث، وإضافة إلى تحفظنا على ما رواه المؤرخ الإغريقي بوليبي، فإننا قد خلصنا إلى اعتماد الرأي الذي يفيد بظهور العسكرية البحرية الرومانية قبل الحرب البونيقية الأولى.

وبغض النظر عن كل هذا لاحظنا أن القوة البحرية الرومانية كانت تتزايد بصورة منطقية تتماشى مع انتقال روما التدريجي من طور المدينة إلى الدولة المدينة، ووفقا لاحتياجاتها العسكرية والتوسعية، فإذا كانت مدينة روما قد امتلكت عشرين سفينة حربية مع نهاية القرن الرابع قبل الميلاد ناهيك عن قوات الحلفاء، فيمكن اعتبار هذا قوة قادرة إلى حد ما على تأمين مجالها البحري ومناطق نفوذها مقارنة مع كونها مدينة فقط.

ولما دخلت طور الدولة أضحت بحاجة إلى مضاعفة قوتها البحرية التي تجسدت فعليا في معركة ميلاي التي تعد حدا فاصلا بين مرحلة الدفاع ومرحلة الهجوم بالاعتماد على القوة البحرية وكفاءة الجيوش البرية، والتي نتج عنها بروز الرومان كقوة صاعدة في الحوض الغربي للمتوسط، مقابل تقهقر القوة البحرية القرطاجية.

وبعد نهاية الحرب البونيقية الثالثة والتمكن من إسقاط قرطاجنة، فهم الرومان أن استمرار الهيمنة على البحر المتوسط لا يكون إلا بالاهتمام بالأسطول البحري وتطويره، باستغلال كل الإمكانيات المتوفرة من موارد طبيعية وبشرية، بالإضافة إلى إدخال التحسينات المناسبة على السفن وعتاد الأسطول.

وقد كان الرومان في ميدان البحرية أمة مقلدة تقتبس من الشعوب الأخرى، فلم يبتكروا أنواعا خاصة بهم من السفن، لكنهم أدخلوا التعديلات اللازمة على نماذج السفن القرطاجية والإغريقية من حيث أشكالها وأحجامها، وتجدر الإشارة هنا إلى أن عملية تطوير سفن الأسطول بقيت دوما مستمرة إلا أن الأمر الغالب عليها هو انعدام الاختراع باستثناء بعض المعدات الحربية، إذا سلمنا بنسبتها إلى الرومان كالكورفوس والهارباكو، وعلى الرغم من هذا نشطت صناعة السفن خلال الفترة الجمهورية وخاصة خلال فترة الحروب، وتزايد الاهتمام بها بتشجيع من الأباطرة وخاصة مع إنشاء الأساطيل الدائمة.

ومن الأهمية بمكان الإشارة إلى أن تنظيم الأسطول الروماني مر بثلاث مراحل، تمثلت الأولى في تشكيل أسطول تابع للسلطة الرومانية استغل بالدرجة الأولى لصالح مساعيها وحماية مصالحها في البحر المتوسط والبحار المجاورة، تلتها مرحلة الصراع بين القادة التي اصطلح عليها بالحروب الأهلية، أين أصبح الأسطول الحربي منقسما بين القادة المتصارعين على السلطة مثلما هو حال الجيش البري، إذ أصبح الجيش العام جيش قادة لا جيش دولة.

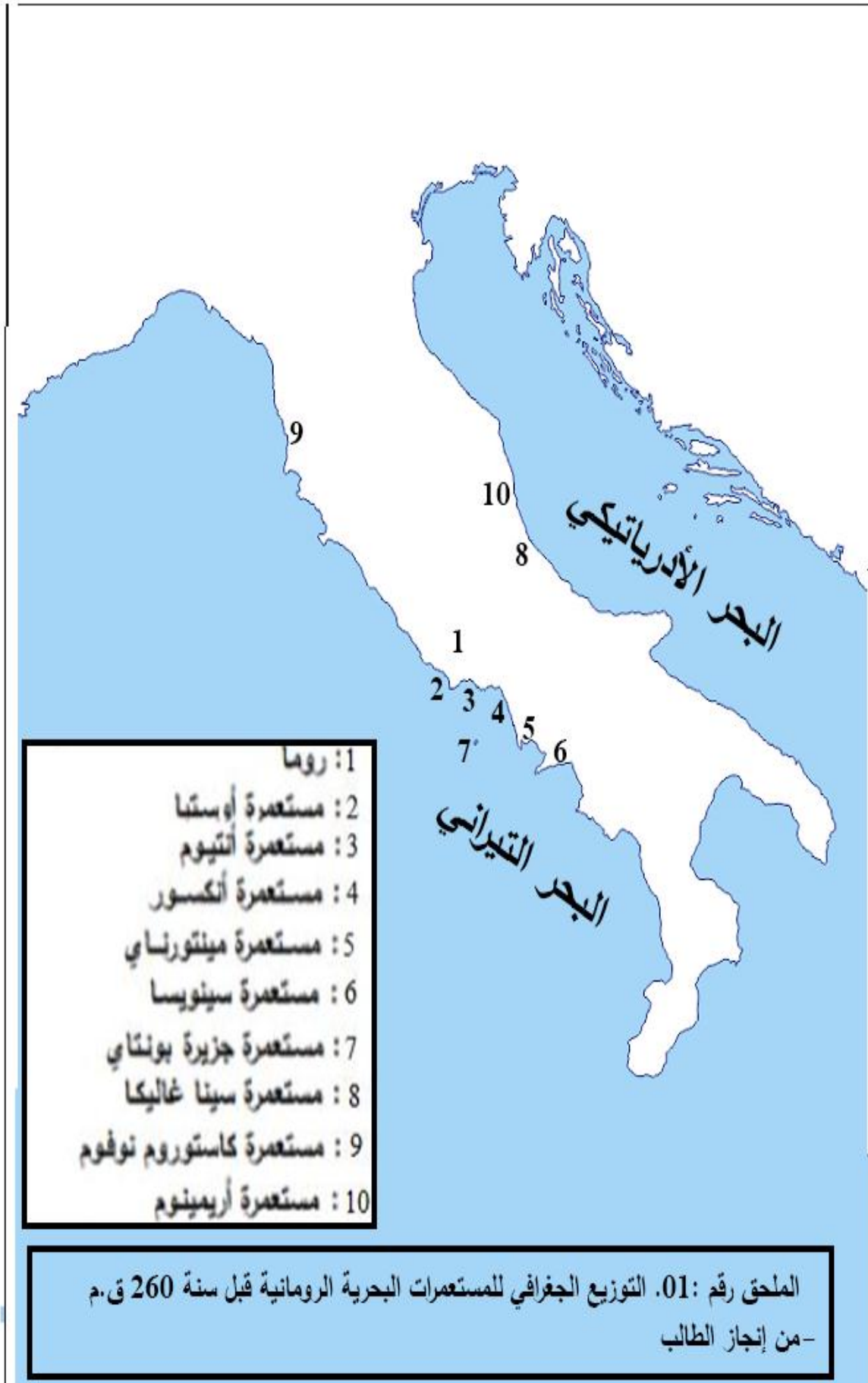
وبحلول سنة 31 ق.م وما ترتب عن معركة أكتيوم، دخلت الدولة الرومانية مرحلة جديدة باعتراف غايوس أوكتافيوس العرش، وقيامه بجملة من الإصلاحات العسكرية التي مست الأسطول الحربي، فارتقت به من نموذج الأسطول التقليدي التابع للقادة إلى نموذج أكثر احترافية، وبعدما كان لكامل الجمهورية أسطول واحد أصبح لكل مقاطعة أسطول مستقر في موانئها.

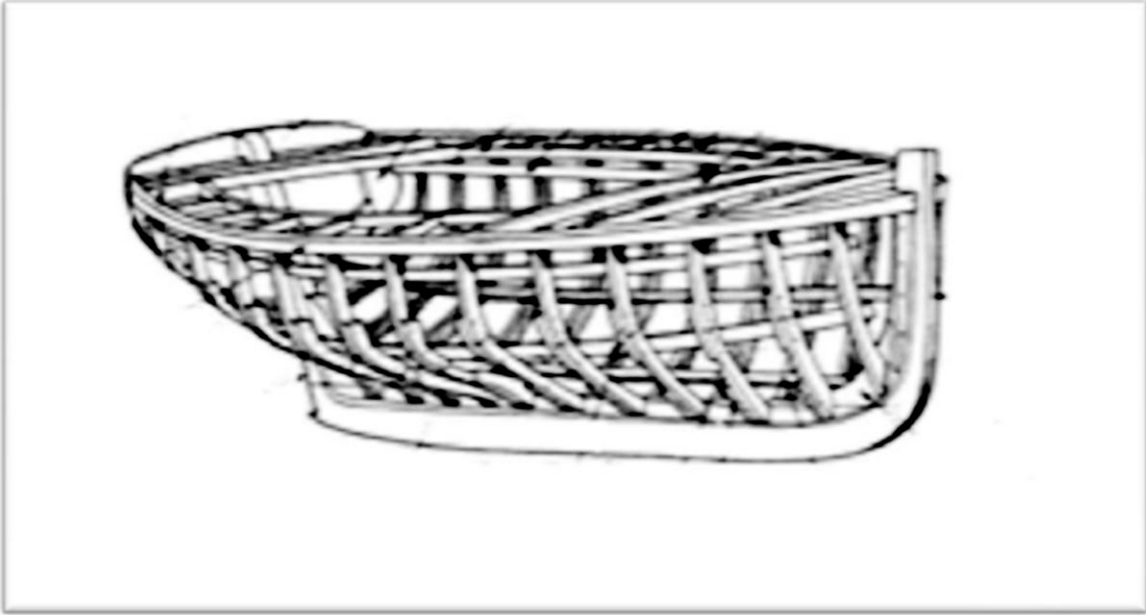
ولما كانت هذه المقاطعات ذات تقاليد بحرية راسخة بحكم أن الكثير منها كان ينتمي إلى العالم المتوسطي، فإن روما لم تجد صعوبة في إيجاد موانئ تستقر بها أساطيلها، فعملت على استغلال الطبيعة الجغرافية لمقاطعاتها من جهة، واستغلال عنصرها البشري من جهة أخرى في خدمة العسكرية البحرية من خلال فتح مجال التجنيد أمام أبناءها، فكان أغلب العاملين في أساطيل الإمبراطورية من غير الرومان.

وتظهر مكانة الأسطول العسكري من خلال الدور الذي لعبه في تجسيد الهيمنة الرومانية على البحر المتوسط، حتى أضحت هذه العبارة في نظر الرومان بحراً خاصاً بهم (*Mare Nostrum*)، فلا شك أن هذه العبارة لم تكن لتتجسد في الواقع دون الاعتماد على خدمات البحرية الحربية.

وعلى غرار هذا الدور العسكري، ساهمت مؤسسة العسكرية البحرية إلى حد ما وبشكل غير مباشر في معالجة بعض المشاكل الاجتماعية للإمبراطورية الرومانية، من خلال توظيف شريحة كبيرة من العاطلين ما قلل من حدة البطالة هذا من جهة، ومن جهة أخرى مثلت هذه المؤسسة إحدى الوسائل الفاعلة في تكريس سياسة الرومنة من خلال منح حقوق المواطنة للمجندين في صفوفها بعد انتهاء مدة الخدمة.

الملاحق





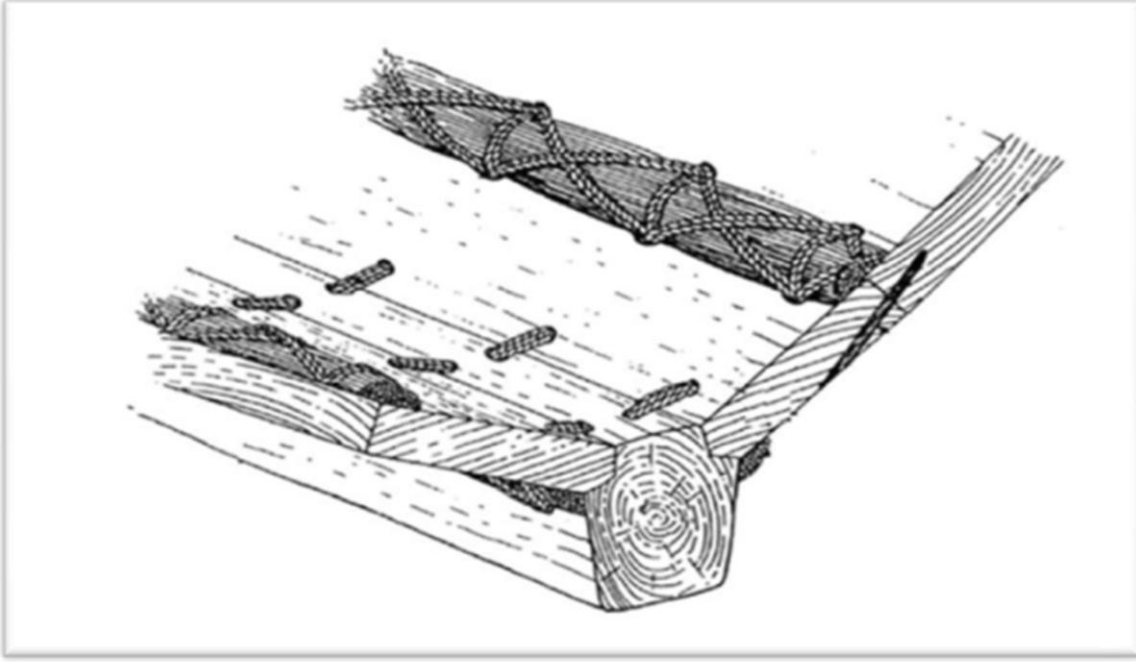
الملحق رقم: 02. تقنية صناعة هيكل البدن أولا.

<https://cutt.us/vdRE4> (31-05-2022) 19 :30



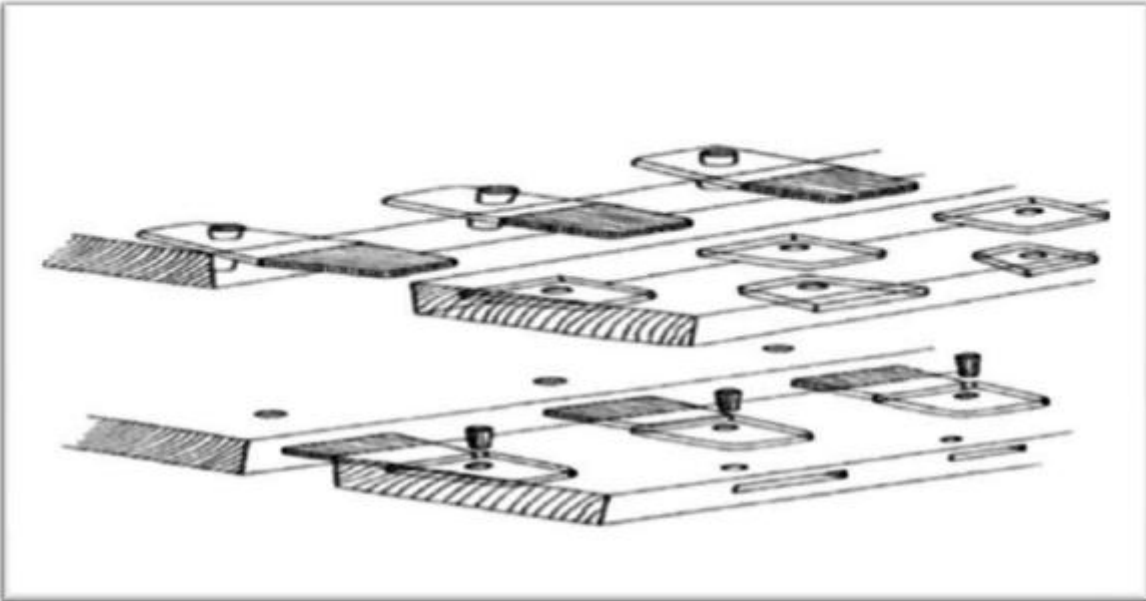
الملحق رقم: 03. تقنية صناعة مجسم البدن أولا.

- Garry, J. F., Philippe, J. P., 1998, La construction des bateaux en bois, Le Chasse-Marée, Douarnenez, p. 71.



الملحق رقم: 04. طريقة صناعة الهيكل المخيط.

- McCarthy, M., 2005, Ships Fastenings: From Sewn Boat to Steamship, Texas A&M University Press, USA, p. 23.

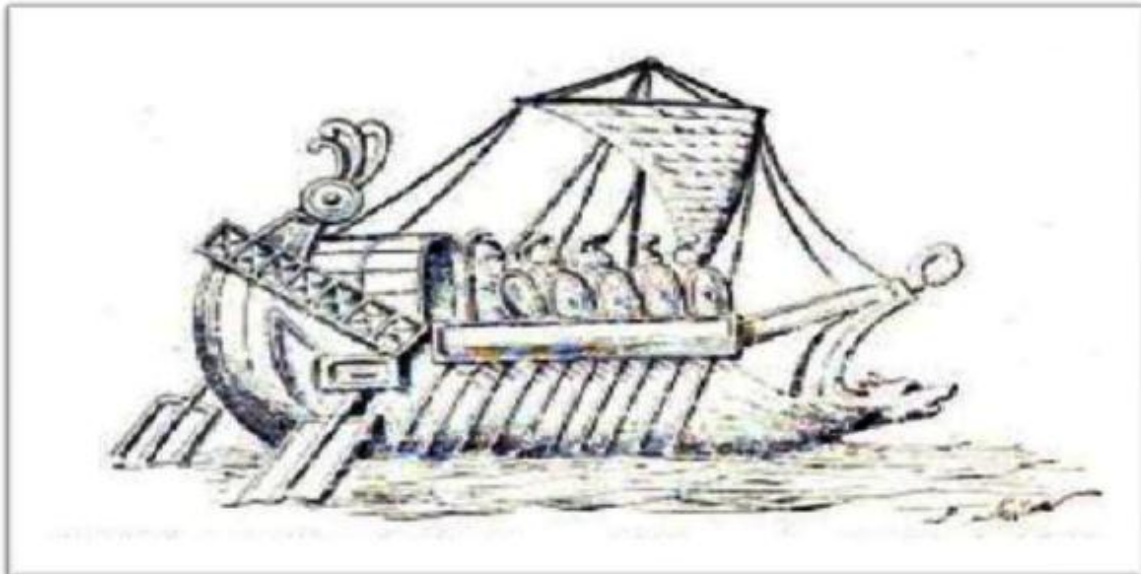


الملحق رقم: 05. طريقة صناعة الهيكل بطريقة التجويف واللسان.

- Carlson, D. N., 2011, The Seafarers and shipwrecks of ancient Greece and Rome, In: The Oxford Handbook of Maritime Archaeology, Oxford University Press, Oxford, p. 387.



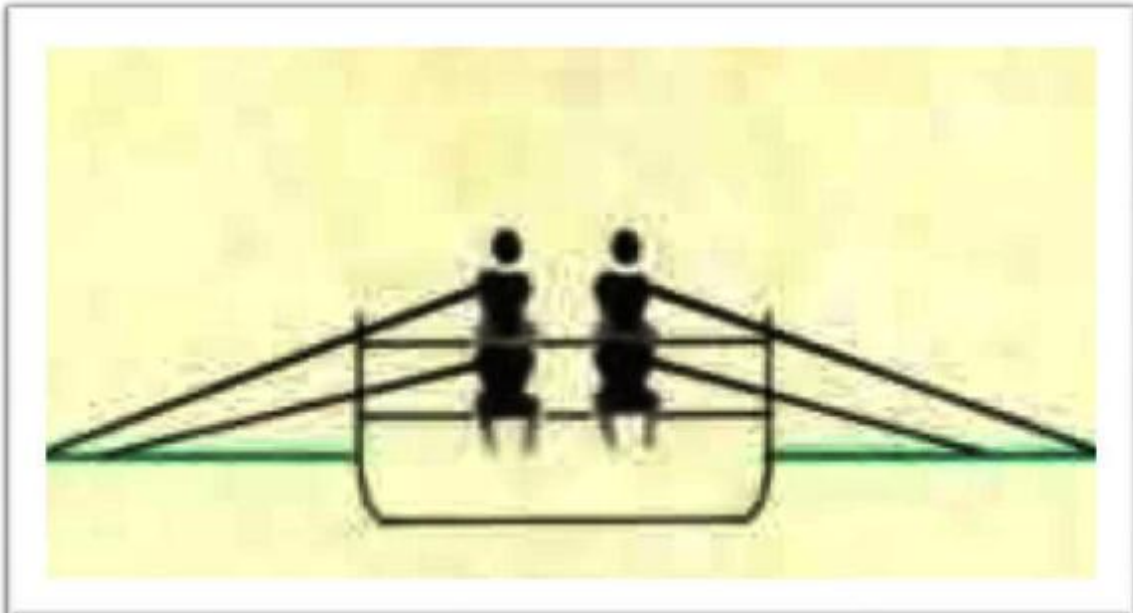
الملحق رقم: 06. مقدمة سفينة حربية رومانية مثبت عليها مهماز برونزي.
- D'Amato, R., 2015, p. 9.



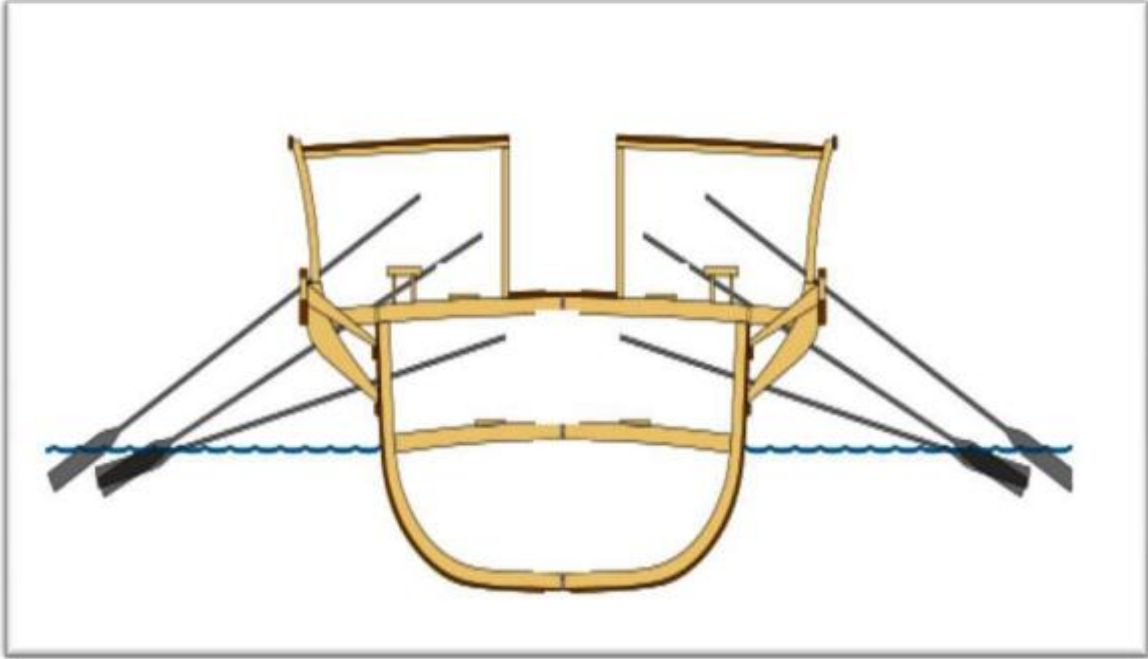
الملحق رقم: 07. سفينة حربية رومانية بدفتين.
-Fougères, G., 1900, La vie publique et privée des Grecs et des Romains,
Hachette et Cie, Paris, p. 84.



الملحق رقم: 08. مرساة و مقدمة سفينة حربية على وجه عملة نقدية على يمين الصورة، ومرساة ومهماز على نحت صخري بارز على يسار الصورة.
- D'Amato, R., 2015, p. 9, 20.

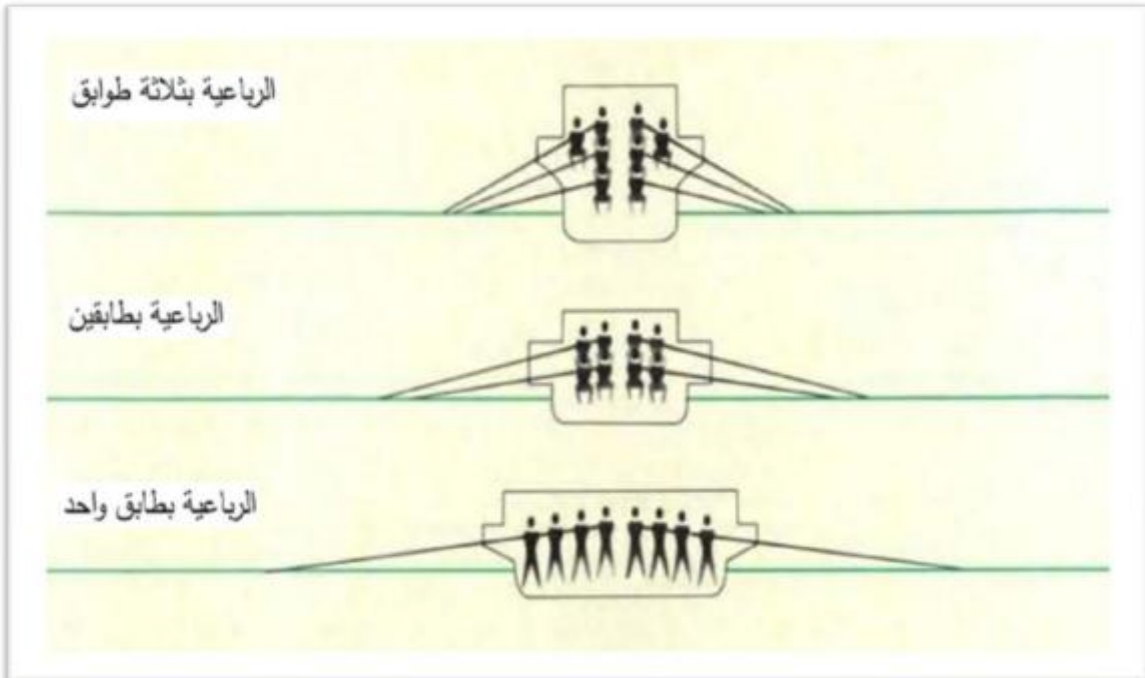


الملحق رقم: 09. وضعيات جلوس المجذفين في سفينة الليبورنا.
- Foley, V., Soedel, W., 1981, p. 109.



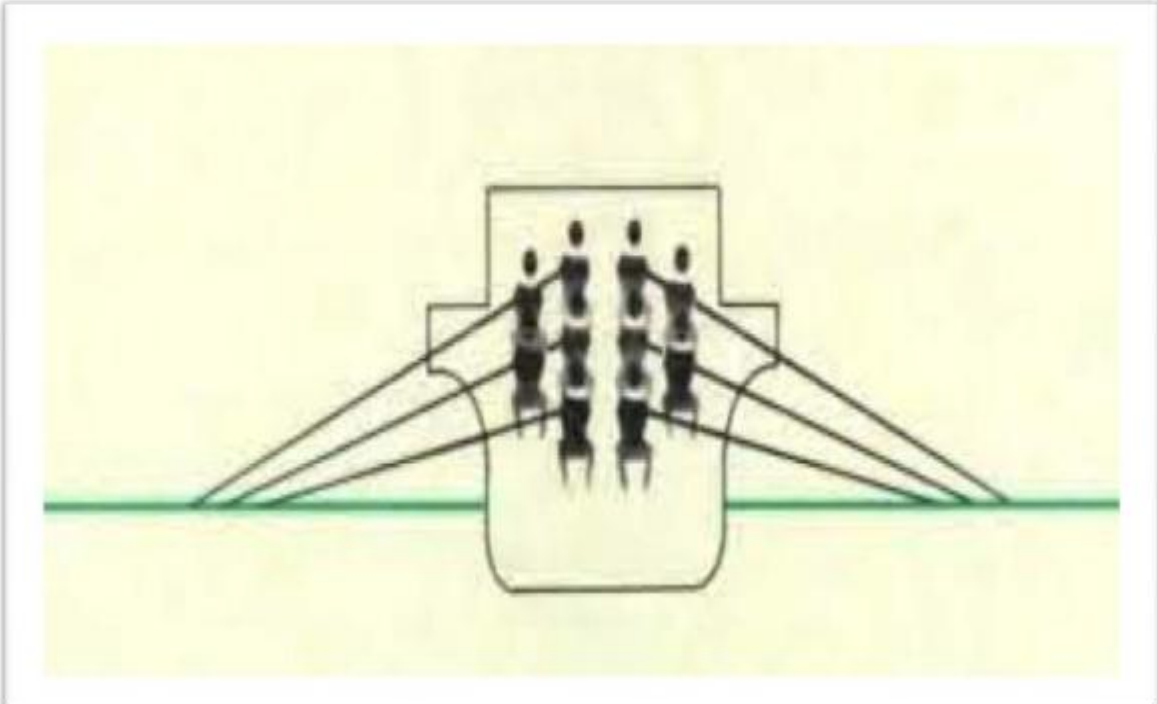
الملحق رقم: 10. توزيع المجاديف في السفينة الثلاثية.

-<https://cutt.us/0tNng> (31-05-2022) 19:30

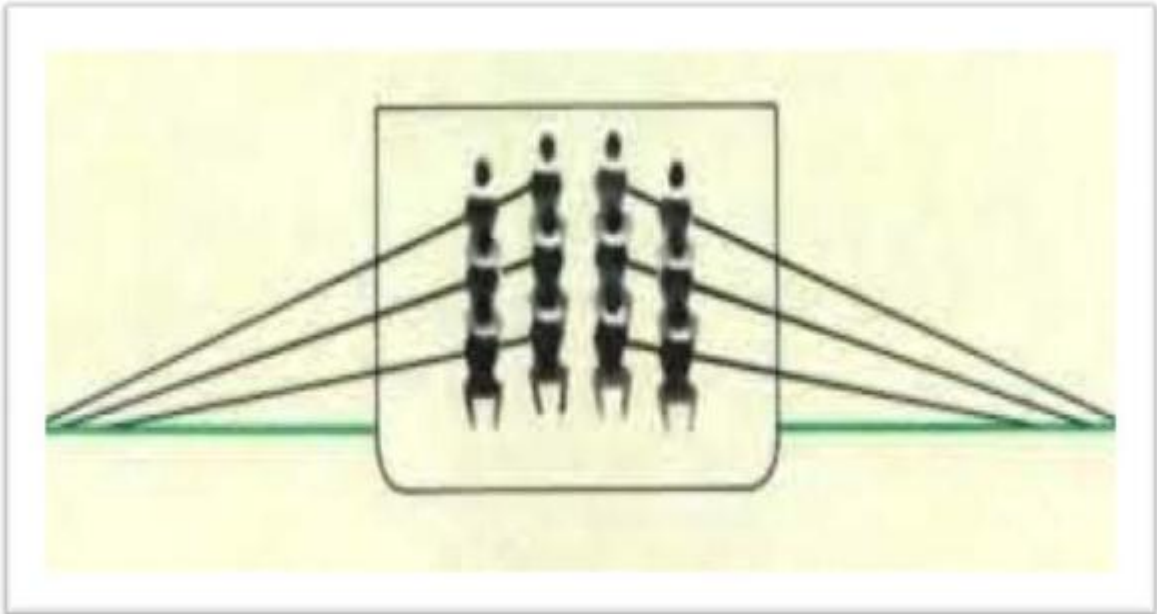


الملحق رقم: 11. وضعيات جلوس المجدفين في السفينة الرباعية.

- Foley, V., Soedel, W., 1981, p. 109.



الملحق رقم: 12. وضعيات جلوس المجدفين في السفينة الخماسية.
- Foley, V., Soedel, W., 1981, p. 109.



الملحق رقم: 13. نموذج لوضعيات جلوس المجدفين في السفينة السادسة.
- Foley, V., Soedel, W., 1981, p. 109.



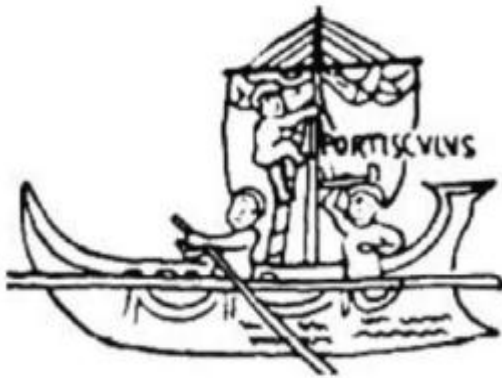
بروزوماي



كاتاسكوبيسكوس

الملحق رقم: 14. سفن الاستطلاع من خلال فسيقيساء ألتيبيروس.

-Reddé, M., 1986, p. 129.



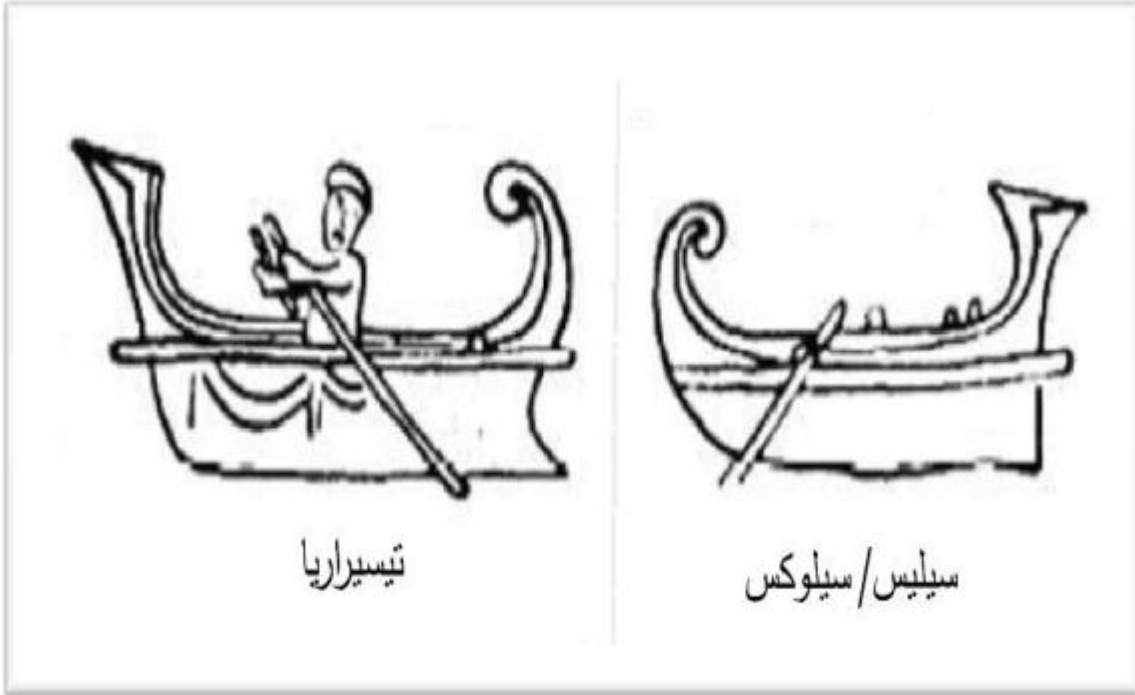
أكتوارياي



موسكولوس

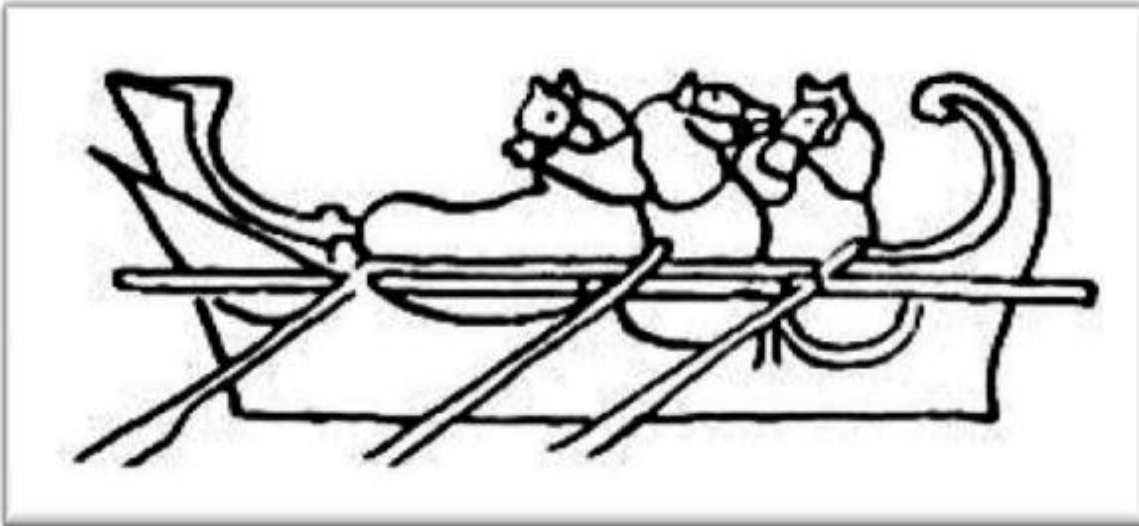
الملحق رقم: 15. المطاردة والإنقاذ من خلال فسيقيساء ألتيبيروس.

-Reddé, M., 1986, p. 129.



الملحق رقم: 16. سفن توزيع البريد من خلال فسيفساء ألتيبيروس.

-Reddé, M., 1986, p. 129.



الملحق رقم: 17. الإباغو حسب فسيفساء ألتيبيروس.

-Reddé, M., 1986, p. 129.



الملحق رقم: 18. المهمازان إيقادي 4 و 7 ثلاثي الشفرات.

- Tusa, S., Royal, J., 2012, The landscape of the naval battle at the Egadi Islands (241B.C), In: Journal of Roman Archaeology, Vol. 25, n° 1, CUP, Cambridge, pp. 20, 25.



الملحق رقم: 19. صورة توضيحية للكورفوس في مقدمة سفينة حربية رومانية.

- <https://cutt.us/Mm9I5> (21-08-2022) 17 :19



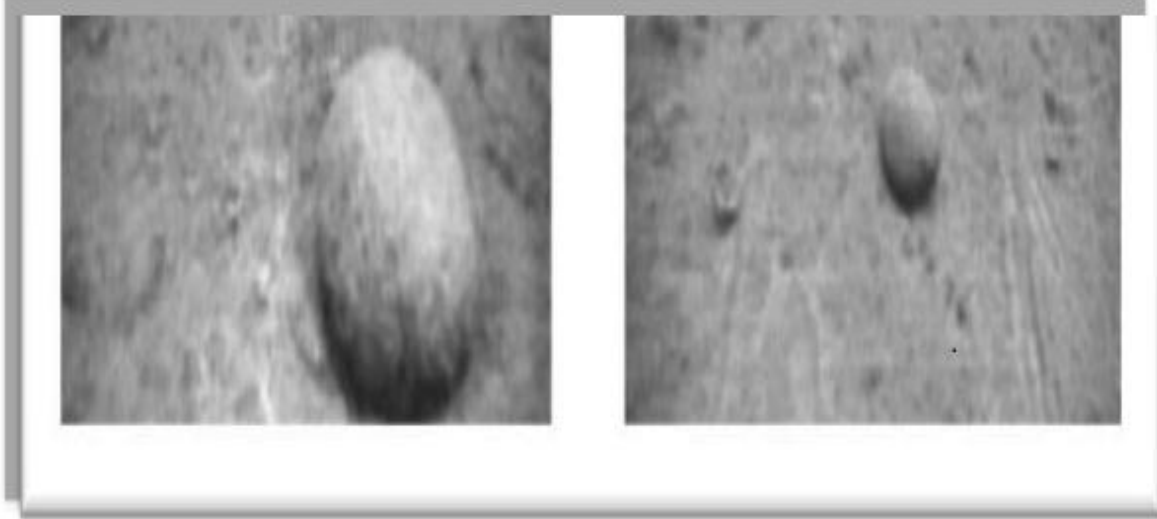
الملحق رقم: 20. سفينة حربية رومانية بها برج في المؤخرة.

- Casson, L., 1994, p. 92.

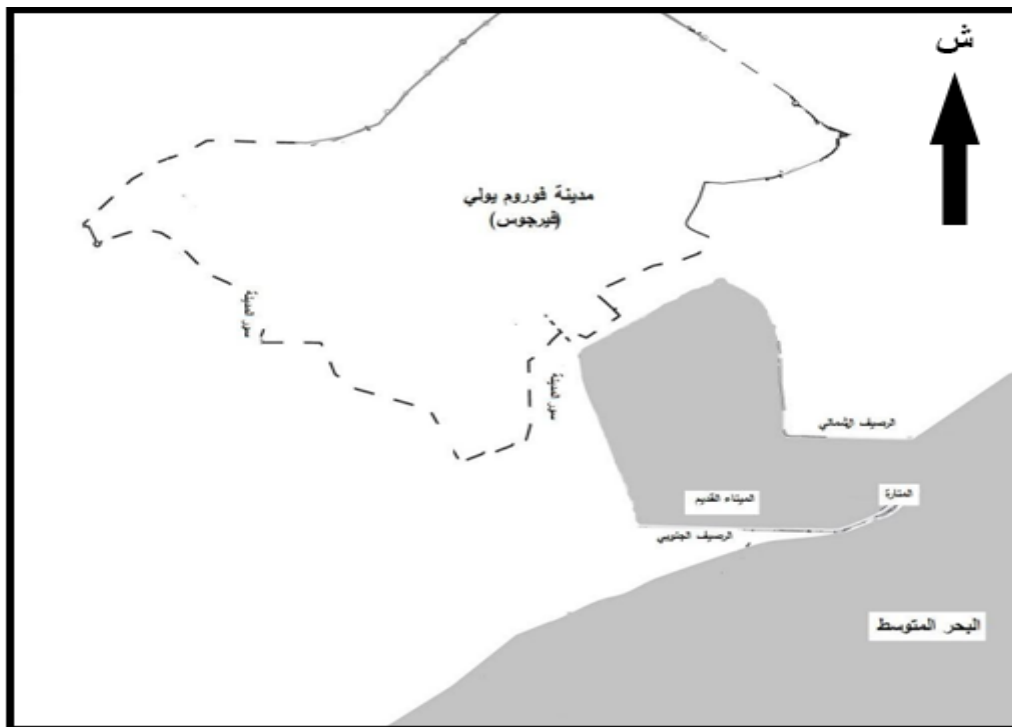


الملحق رقم: 21. هرياقو روماني في متحف اللوفر يحمل الرقم 7098.

- <https://2u.pw/vBxt1C6B> (15-07-2024) 19:00



الملحق رقم: 22. نماذج من كرات الحجر التي قذفتها المجانيق في معركة أكتيوم.
- Murray, W. M., 2014, p. 151.



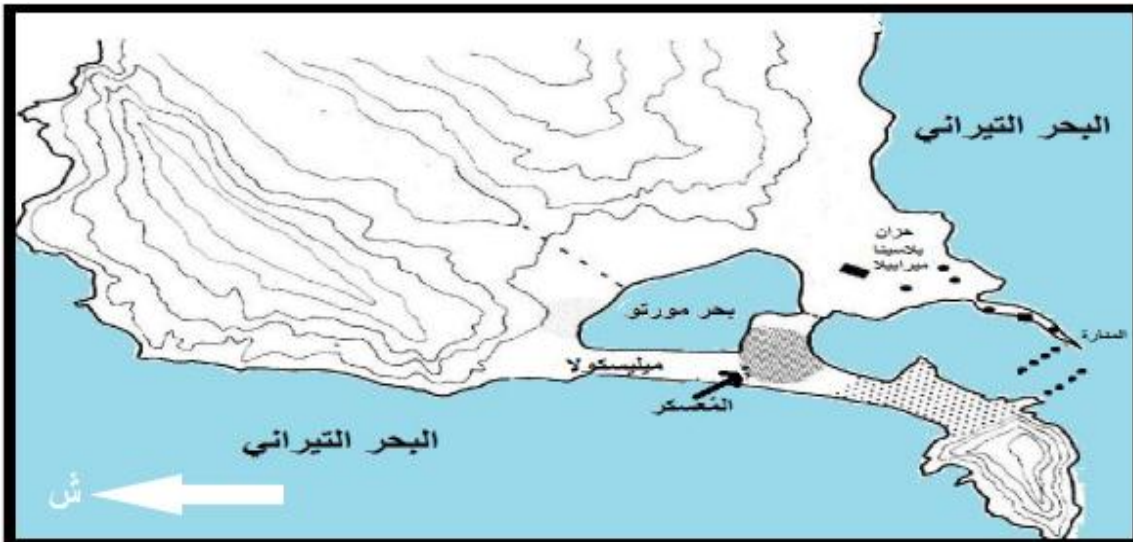
الملحق رقم: 23. ميناء فوروم يوليوس

– <https://cutt.us/8LDoE> (21-08-2022) 17 :19



الملحق رقم: 24. بورتوس يوليوس بتصريف.

- <https://cutt.us/85zMX> (15-02-2023) 00:08.



الملحق رقم: 25. ميناء ميسينوم. بتصريف.

Reddé, M., 1986, p. 190.



الملحق رقم: 26. ميناء رافينا. بتصريف.

Reddé, M., 1986, p. 180



الملحق رقم: 27. ميناء سلوقي بييريا. بتصريف.

Reddé, M., 1986, p. 238



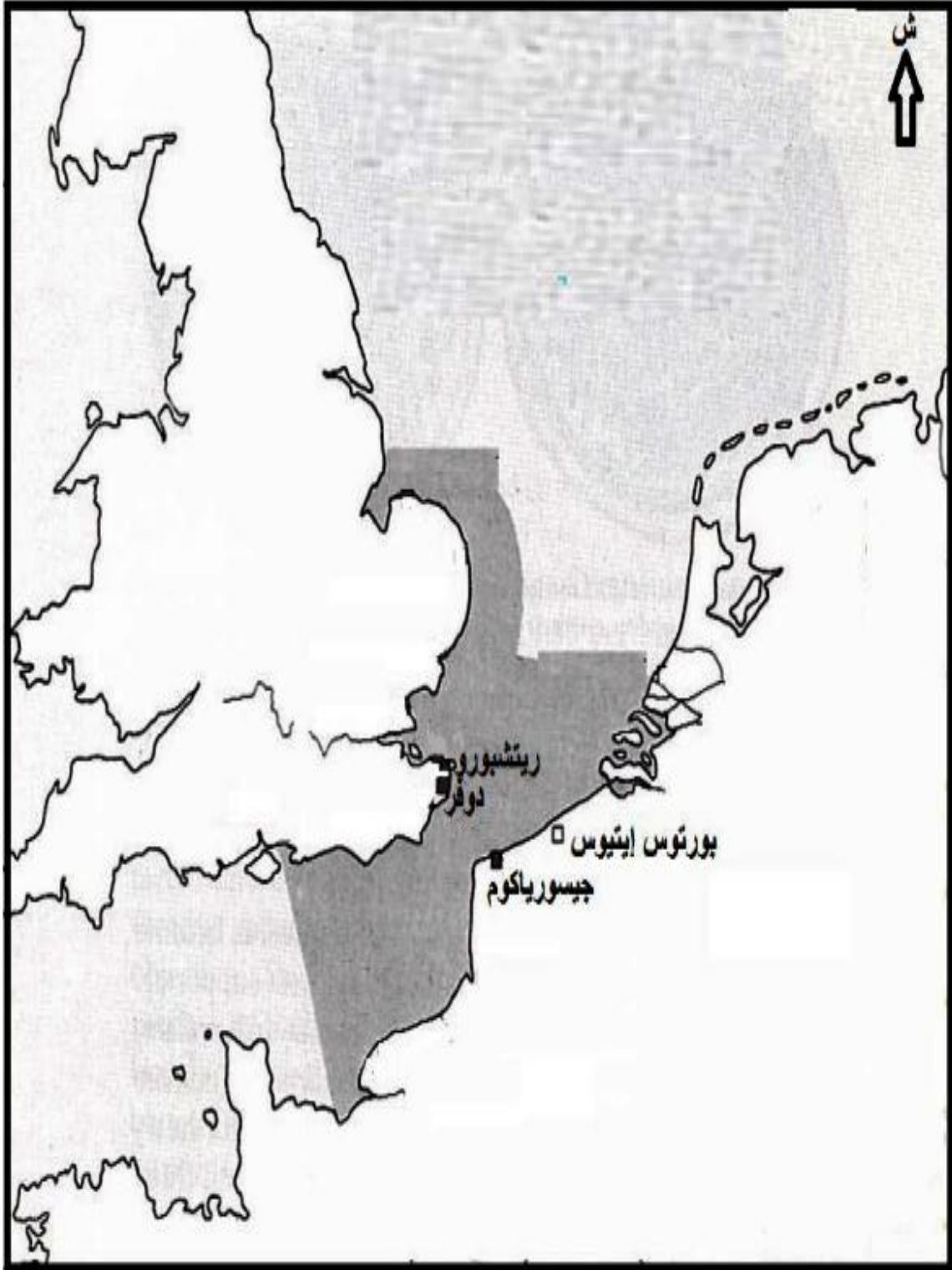
الملحق رقم: 28. ميناء الإسكندرية. بتصريف.

<https://cutt.us/i1H1t> (15-02-2023) 00:25.



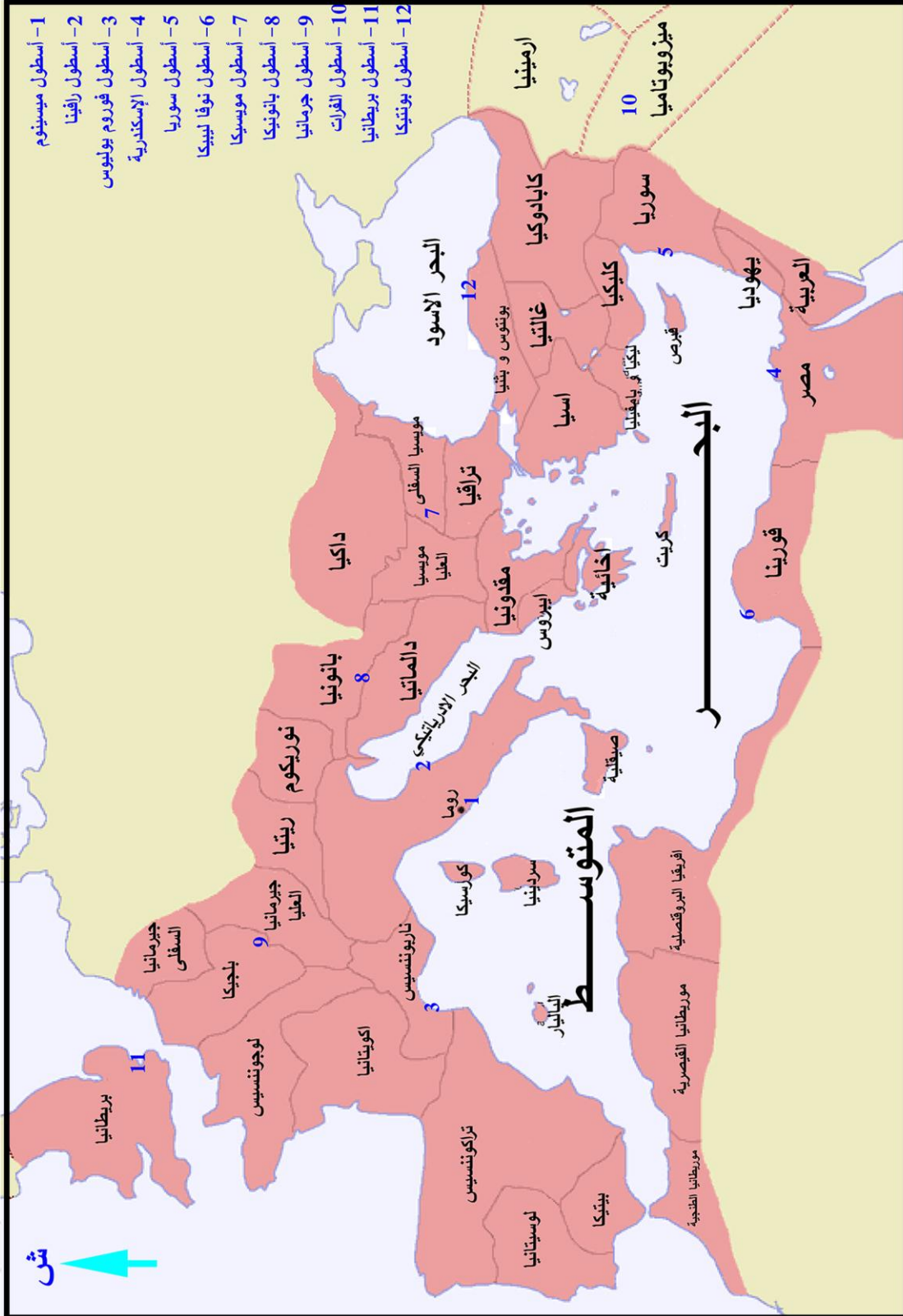
الملحق رقم: 29. موانئ البحرية العسكرية الرومانية في البحر الأسود. بتصريف.

Wheeler, E. L., 2012, p124.



الملحق رقم: 30. موانئ البحرية العسكرية الرومانية في بريطانيا. بتصرف.

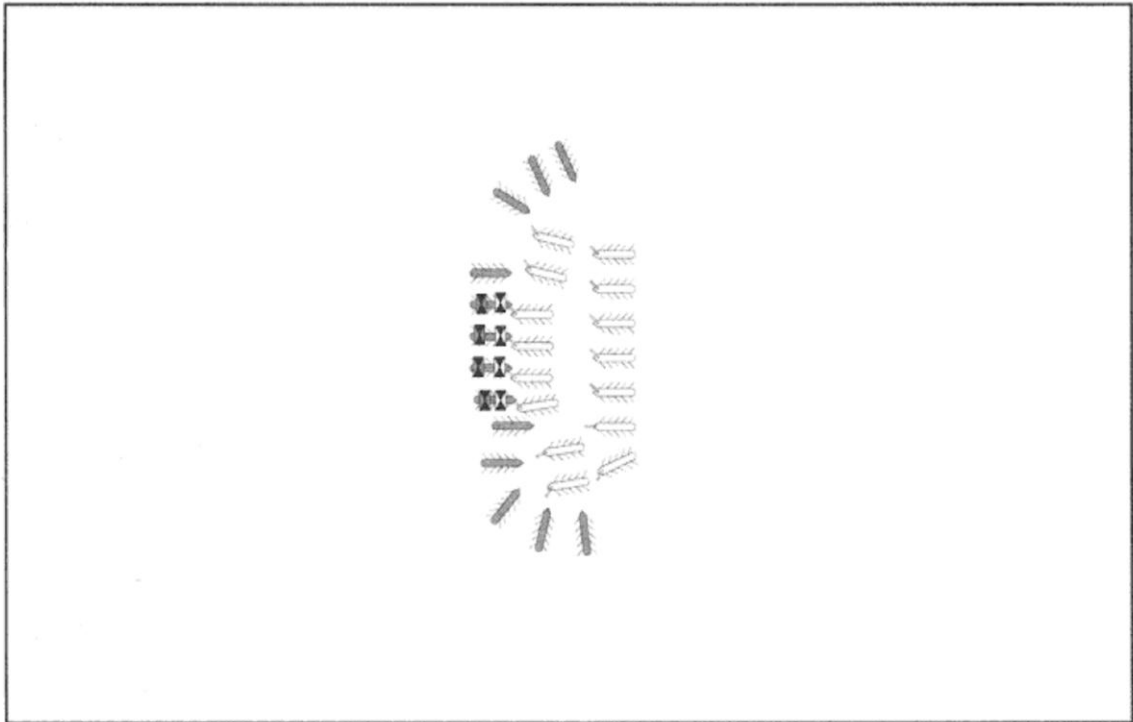
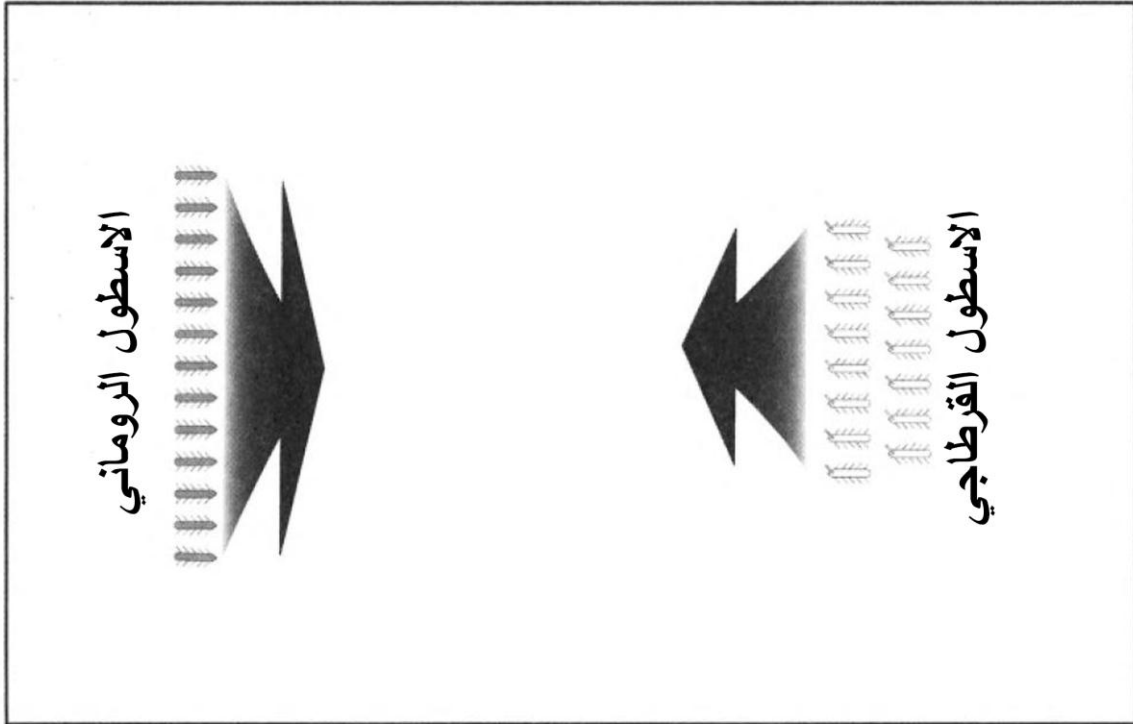
<https://cutt.us/9fuMb> (15-02-2023) 00:45.



الملاحق رقم : 31, توزيع أساطيل الإمبراطورية الرومانية
- من إنجاز الطالب

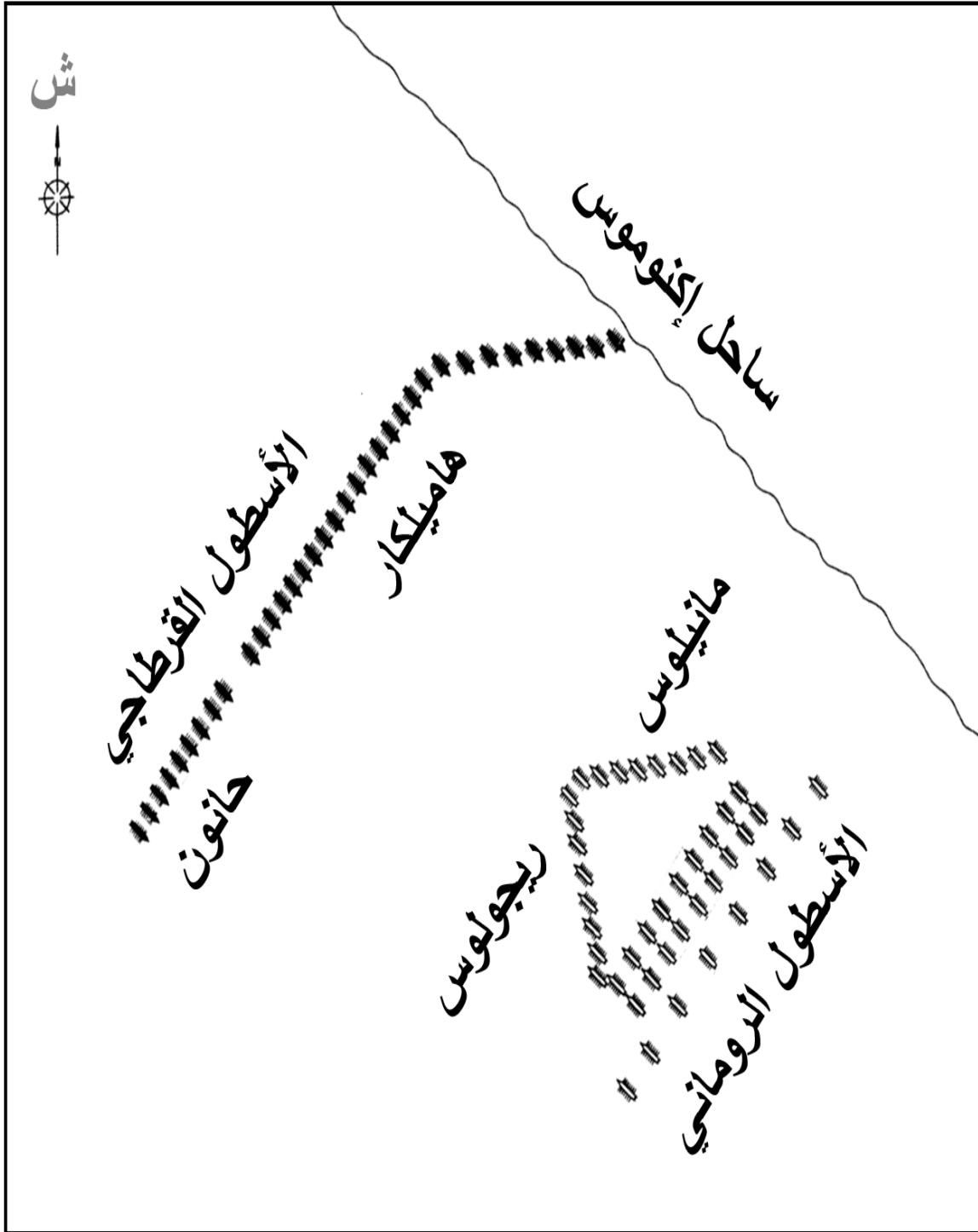


الملحق رقم: 32. جندي من أسطول ميسينوم بلباس الخدمة العسكرية
-Daremborg, Ch., 1887, et autres, p. 1223.



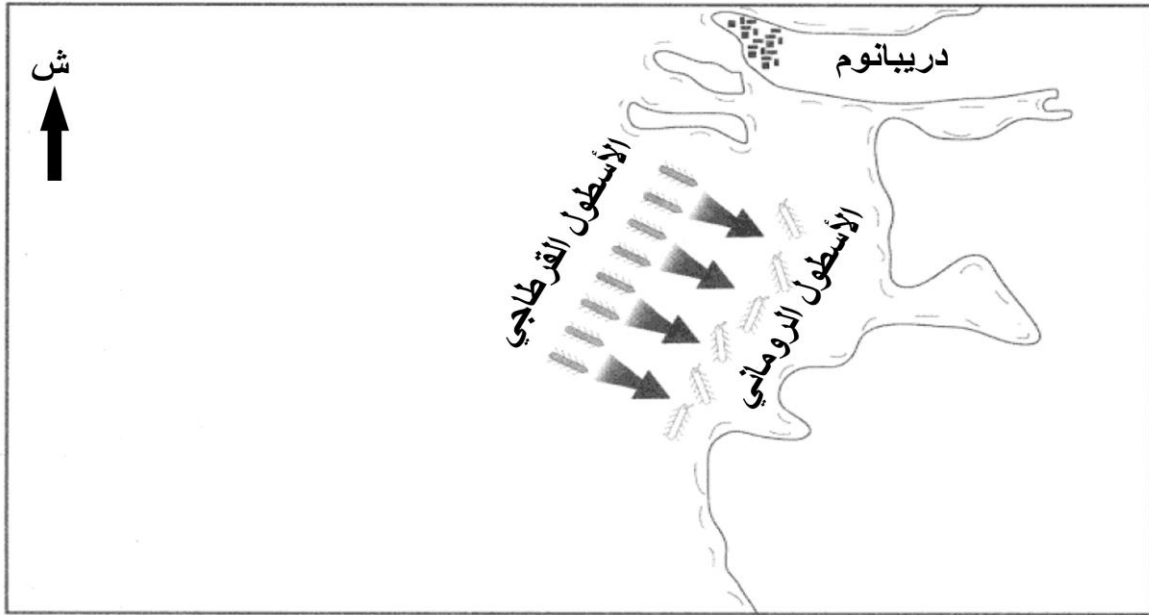
الملحق رقم: 33. معركة ميلاي

-Carey, B. T., 2007, p. 24-25



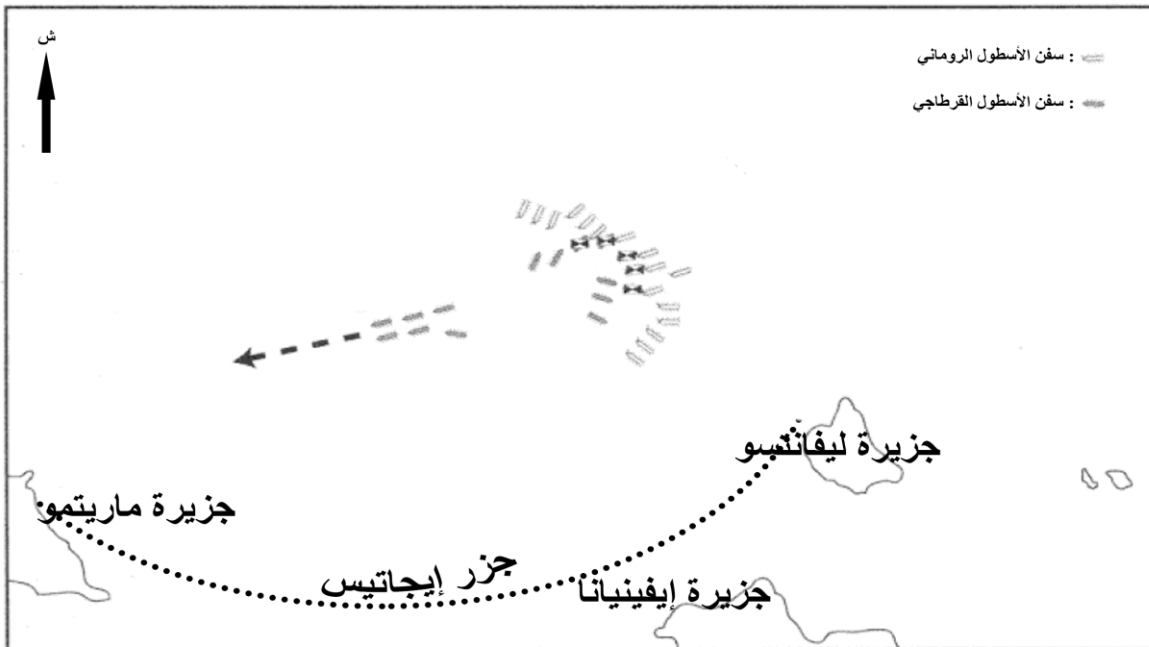
الملحق رقم: 34. معركة إكتوموس

-Nelson, B. R., 2016, Warfleets of Antiquity, Wargames Research Group, UK, p. 95



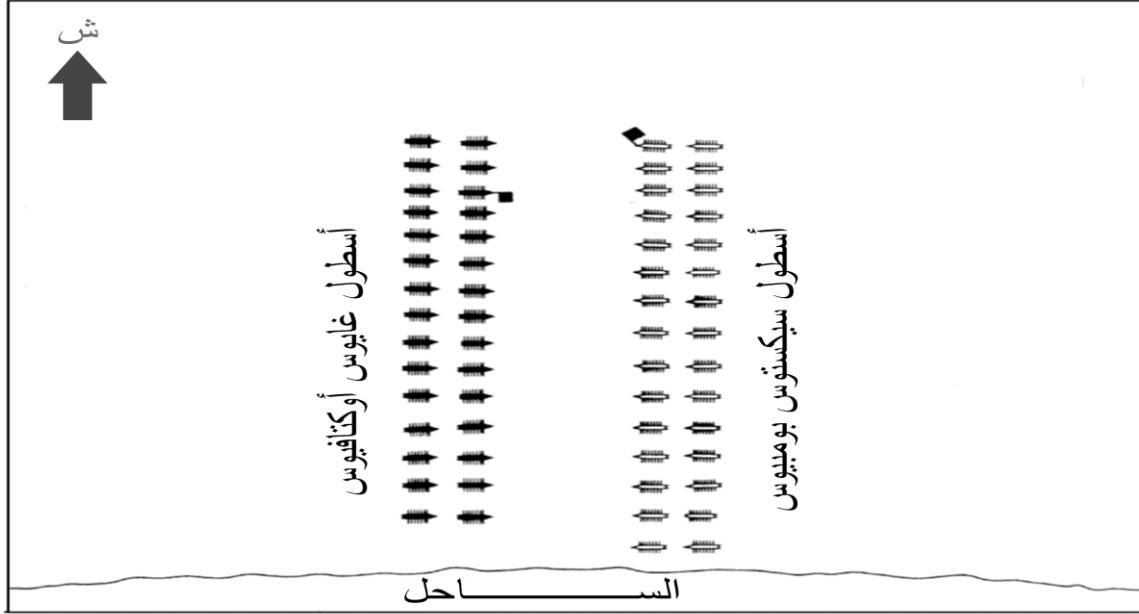
الملحق رقم: 35. معركة دريبانوم

-Carey, B. T., 2007, p. 34



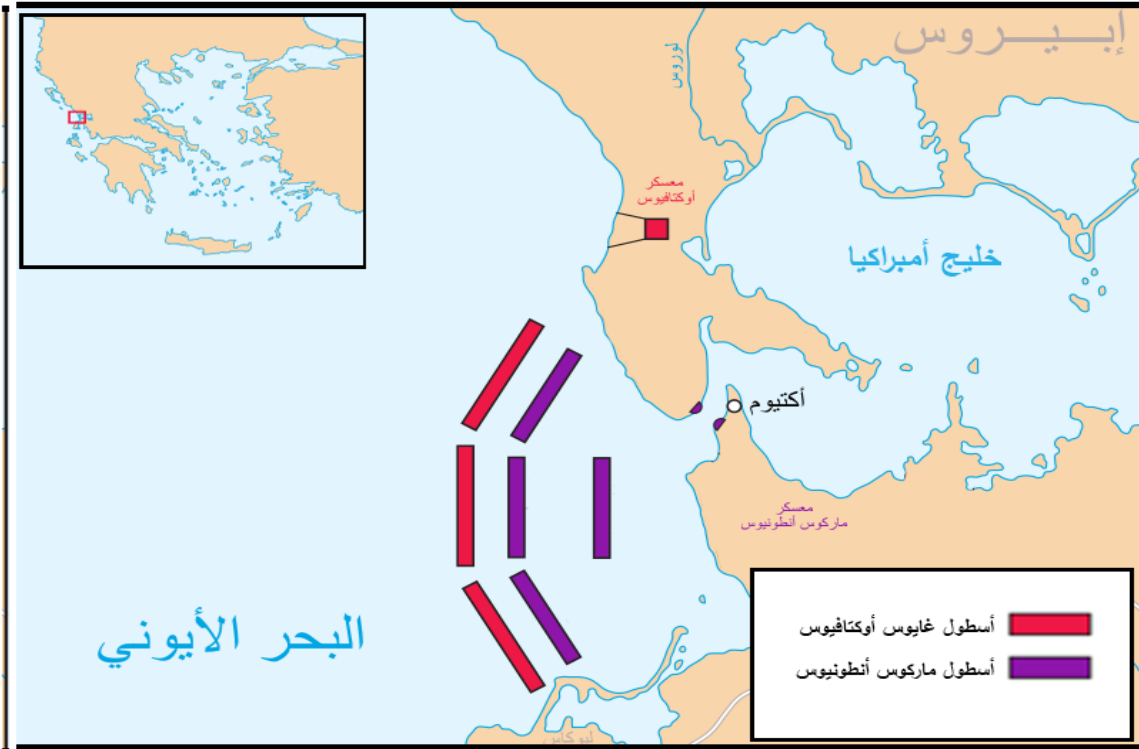
الملحق رقم: 36. معركة إيجاتيس

-Carey, B. T., 2007, p. 36



الملحق رقم: 37. معركة نولوكوس

-Nelson, B. R., 2016, p. 106.



الملحق رقم: 38. معركة أكتيوم

<https://cutt.us/k778Q> 05-11-2023 (19:36)

قائمة البيولوجرافيا

1- المصادر:

- المصادر الأثرية:

-Hübner, E. W. E., 1869, Corpus Inscriptionum Latinarum, Vol. II, Consilio et auctoritate Academiae litterarum regiae Borussicaeeditum, Berlin, 1869.

-Mommsen, Th., 1873, Corpus Inscriptionum Latinarum, Vol. III, Consilio et auctoritate Academiae litterarum regiae Borussicaeeditum, Berolini.

-Mommsen, Th., 1872, Corpus Inscriptionum Latinarum, Vol. V, Consilio et auctoritate Academiae litterarum regiae Borussicaeeditum, Berolini.

-Henzen, W. R., und andere, 1882, Corpus Inscriptionum Latinarum, Vol. VI, Consilio et auctoritate Academiae litterarum regiae Borussicaeeditum, Berolini.

-Hübner, E. W. E., 1873, Corpus Inscriptionum Latinarum, Vol. VII, Consilio et auctoritate Academiae litterarum regiae Borussicaeeditum, Berolini.

-Wilmanns, G., 1881, Corpus Inscriptionum Latinarum, Vol. VIII, Consilio et auctoritate Academiae litterarum regiae Borussicaeeditum, Berolini.

-Mommsen, Th., 1883, Corpus Inscriptionum Latinarum, Vol. X, Consilio et auctoritate Academiae litterarum regiae Borussicaeeditum, Berolini.

-Bormann, E., 1888, Corpus Inscriptionum Latinarum, Vol. XI, Consilio et auctoritate Academiae litterarum regiae Borussicaeeditum, Berolini.

-Hirschfeld, O., 1888, Corpus Inscriptionum Latinarum, Vol. XII, Consilio et auctoritate Academiae litterarum regiae Borussicaeeditum, Berolini.

-Hirschfeld, O., Karl F. W., 1899, Corpus Inscriptionum Latinarum, Vol. XIII, Consilio et auctoritate Academiae litterarum regiae Borussicaeeditum, Berolini.

-Dessau, H., 1887, Corpus Inscriptionum Latinarum, Vol. XIV, Consilio et auctoritate Academiae litterarum regiae Borussicaeeditum, Berolini.

-Dressel, H., 1899, Corpus Inscriptionum Latinarum, Vol. XV , Consilio et auctoritate Academiae litterarum regiae Borussicaeeditum, Berolini.

-Mommsen, Th., Nesselhauf, H., 1936, Corpus Inscriptionum Latinarum, Vol. XVI, Consilio et auctoritate Academiae litterarum regiae Borussicaeeditum, Berolini .

- المصادر الأدبية:

- العربية:

- الملوك الأول، الكتاب المقدس، كتب العهد القديم و العهد الجديد، دار الكتاب المقدس في العالم العربي، (د.ت)، (د.ط).

- الأجنبية:

- Aelius Spartianus, *Vie d'Hadrien*, trad. Legay, F., Panckoucke, Paris, 1844.

- Appian, *Roman History*, trad. White, H., Harvard University Press, London, 1972.

- Appien, *Guerre de Mithridate*, trad. Dounous, J. C., frères Mame, Paris, 1808.

- Appien, *Guerre Ibérique*, 23, trad. Goukowsky (P.), Les Belles Lettres, Paris, 1997.

- Appien, *Guerres civiles*, trad. Combes-Dounous, J.J., frères Mame, Paris, 1808.

- Aristote, *La Constitution d'Athènes*, trad. Haussoullier, B., Bouillon, E, Paris.

- Caton l'Ancien, *De l'agriculture*, trad. Nisard, M., Firmin Didot frères fils et cie, Paris, 1877.
- César, *Guerre Civile*, trad. Fabre, P., Les Belles Lettres, Paris, 2002.
- César, *Guerre d'Alexandrie*, trad. Andrieu, J., Les Belles Lettres, Paris, 1954.
- César, *guerre des Gaules*, trad. Rat, M., flammation, Paris, 1964.
- Cicéron, *Contre Verrès*, trad. Thomas, E., Hachette et Cie, Paris, 1885.
- Cicéron, *De la République*, trad. Villemain, M., Firmin Didot frères fils et Cie, Paris, 1864.
- Cicéron, *De l'invention*, trad. Levée, J.B., Fournier, F. I., Paris, 1816.
- Cicéron, *De l'invention*, trad. Levée, J.B., Fournier, F. I., Paris, 1816.
- Cicéron, *De l'Orateur*, trad. Nisard, M., Firmin Didot frères, Paris, 1869.
- Cicéron, *Des devoirs*, trad. Burnouf, J. L., Delalain, J., Paris, 1861.
- Cicéron, *Les Tusculanes*, trad. Le Clerc, J. V., Hachette et cie, Paris, 1874.
- Cicéron, *Verrines*, trad. Nisard, M., Firmin Didot frères fils et C^{ie}, Paris, 1875.
- Cicéron, *Contre Caecilius*, trad. Boulanger, A., Les Belles Lettres, 1922.
- Démosthène, *Philippiques*, trad. Lemain, L., Belin frères, Paris, 1891.
- Denys d'Halicarnasse, *Les Antiquités romaines*, trad. Bellanger, F., Lottin, P.N., Paris, 1723.
- Diodore de Sicile, *Bibliothèque historique*, trad. Hoefler, F., Hachette et C^{ie}, Paris, 1865.
- Dion Cassius, *Histoire romaine*, trad. Gros, E., Firmin didot frères, Paris, 1845.

- Elien, *Histoires diverses*, trad. Dacier, M., Delalain, Paris, 1827.
- Eschyle, *Les Perses*, trad. Paris, L., Libraires associés, Paris, 1897.
- Eutrope, *Abrégé de l'Histoire romaine*, trad. Dubois, M. N. A., Panckoucke, C. L. F., Paris, 1843.
- Festus, *De la signification des mots*, trad. A. Savagner, edit, Panckoucke, Paris, 1846.
- Flavius Josèphe, *La guerre des Juifs contre les Romains*, II, 16, trad. Harmand, R., et autres, Berche et Tralin, Paris, 1932.
- Florus, *Abrégé de l'Histoire romaine*, trad. Ragon, F., Panckoucke, C. L. F., Paris, 1833.
- Hérodote, *Histoires*, trad. Pierre Giguet, P., Hachette et cie, Paris, 1864.
- Homère, *Odyssée*, trad. Pierron, A., Hachette, Paris, 1875
- Horace, *Satires*, trad. Villeneuve, F., Les belles lettres, Paris, 1927.
- Jean de Lydie, *Des magistratures de l'État romain*, trad. Dubuisson, M., Les Belles Lettres, Paris, 2006.
- Justin, *Histoire universelle*, trad. Abbé, P. M., Barbou, H., Paris, 1805.
- Lucain, *La Pharsale*, trad. Durant, M., Garnier, Paris, 1865.
- Lucrèce, *De la nature des choses*, II, 1, 9, trad. Prudhomme, S., Lemerre, A., Paris, 1869.
- Ovide, *Les amours*, trad. De Méaulle, Ch., Quantin, A., Paris, 1879.
- Ovide, *Les Héroïdes*, trad. Henri Bornecque, edit, Les Belles Lettres, Paris, 1928.
- Ovide, *Métamorphoses*, trad. Pasquier, B., Univ. de Tours, Tours, 1986.
- Pétrone, *Satyricon*, CII, trad. De Langle, L., Bibliothèque des curieux, 1914.
- Pétrone, *Satyricon*, trad. De Langle, L., Bibliothèque des curieux, 1914.

- Phèdre, *Fables*, trad. Grimal, P., PUF, Paris, 1965.
- Pline l'Ancien, *Histoire naturelle*, trad, Littré, M. E., Dubochet, J. J., Paris, 1850.
- Pline le Jeune, *Lettres*, trad. De Sacy, M., Belin et fils, Paris, 1809.
- Polybe, *Histoires*, trad. Waltz, P., Garnier, Paris, 1921.
- Pomponius Mela, *Description de la terre*, trad. Baudet, L., Paris, 1843.
- Sénèque, *Questions naturelles*, trad. Oltramare, P., Les Belles-Lettres, Paris, 1929.
- Silius Italicus, *Les Guerres Puniqes*, trad. Corpet, M., Dubois, M., Panckoucke, C. L. F., Paris, 1836.
- Solin, *Recueil de faits remarquables*, trad. Agnant, M. A., Panckoucke, C.L.F., Paris, 1847.
- Strabon, *Geographie*, trad. Tardieu, A, Hachette et Cie, Paris, 1880.
- Suétone, *Vie des Douze Césars*, trad. Nisard, M., Firmin Didot frères, Paris, 1855.
- Tacite, *Annales*, trad. De Lamalle, D., Michaud, G., Paris, 1817.
- Tacite, *Germanie*, trad. Doneaud, M., L. Hachette et cie, Paris, 1850.
- Thucydide, *Histoire de la Guerre du Péloponnèse*, trad. Zevort, charpentier, Ch., Paris, 1883.
- Tite-Live, *Histoire romaine*, (Sup), trad. Guerin, M., Michaud frères, Paris, 1811.
- Tite-Live, *Histoire romaine*, trad. Nisard, M., Firmin Didot frères fils et C^{ie}, Paris, 1869.
- Valère Maxime, *faits et paroles mémorables*, trad. Frémion, C. A. F., C. L. F. Panckoucke, Paris, 1827.
- Varron, *De la langue latine*, trad. Nisard, M., Dubochet et compagnie, Paris, 1845.
- Varron, *De la langue latine*, trad. Nisard, M., Dubochet et compagnie, Paris, 1845.

- Végèce, De l'art militaire, trad. Develay, V., librairie militaire maritime et polytechnique, Paris, 1859.
- Virgile, *Énéide*, Chant V, trad. Delille, J., Didier, Paris, 1834.
- Virgile, *Les Géorgiques*, II, 161, trad. Vidal, M., Périsse frères, Lyon, 1812.
- Vitruve, *Architecture*, trad. Maufras, Ch. L., Panckoucke, C.L.F., Paris, 1847.
- Xénophon d'Éphèse, *Les amours d'Abrocome et d'Anthia*, trad. Jourdain, J.B., imprimerie Guillaume, Paris, 1797.

2- المراجع:

- العربية:

- السعدني، م. إ.، 1997، معالم تاريخ روما منذ نشأتها وحتى نهاية القرن الأول الميلادي، دار نهضة الشرق، القاهرة.
- الشهراني، ج. ع. م.، 2021، دراسات في تاريخ مملكة الأنباط، دار التعليم الجامعي، الإسكندرية.
- العبادي، م.، 1999، الإمبراطورية الرومانية: النظام الإمبراطوري ومصر الإمبراطورية، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية.
- الماجدي، خ.، 2017، الفن الإغريقي، دار الرافدين ط.1، بيروت.
- الملاح، ه. ي.، 2011، الوسيط في تاريخ العرب قبل الإسلام، دار الكتب العلمية، بيروت.
- الناصري، س. أ. ع.، 1982، تاريخ وحضارة الرومان من ظهور القرية حتى سقوط الجمهورية، دار النهضة العربية، القاهرة.
- الناصري، س. أ. ع.، 1991، تاريخ الإمبراطورية الرومانية السياسي والحضاري، دار النهضة العربية، ط.2، القاهرة.

- الهاشمي، ر. ج.، 1981، الملاحه النهريه فى بلاد وادى الرافدين، سومر، مج. 34، ج. 1، دائرة الآثار والتراث، العراق.
- أيوب، إ. ر.، التاريخ الروماني، ط. 1، الشركة العالمية للكتاب، لبنان، 1996.
- بشاري، م. ح.، 2015، روما وزراعة المقاطعات الإفريقية بين 146 ق.م و 285 م، دار الهدى، الجزائر.
- عبد الغني، م. س. م.، 2006، التاريخ السياسي للجمهورية الرومانية منذ نشأة روما حتى عام 133 ق.م، ج. 1، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية.
- علي، أ. ع. ل.، 1988، مصر والإمبراطورية الرومانية في ضوء الأوراق البريدية، دار النهضة العربية للطباعة والنشر، القاهرة.
- علي، ع. ل. أ.، 1988، التاريخ الروماني: عصر النهضة (من تيبيريوس جراكوس إلى أكتافيوس أغسطس)، دار النهضة العربية، القاهرة.
- عمران، ر. س.، 2013، الفكر العسكري الروماني بين الدفاع و الهجوم و التوسع و الإستعمار حتى نهاية العصر الجمهوري (509 - 31 ق.م)، د.ط.، مكتبة الثقافة، القاهرة.
- فهمي، م.، 1999، تاريخ اليونان، مكتبة ومطبعة الغد، د.ط.، مصر.
- نصحي، إ.، 1978، تاريخ الرومان منذ أقدم العصور حتى عام 133 ق.م، ج. 1، منشورات الجامعة الليبية، ط. 1، ليبيا، ص. 59.
- المترجمة:
- اكصيل، إ.، 2007، تاريخ شمال إفريقيا القديم، ج. 3، تر: محمد التازي سعود، مطبوعات أكاديمية المملكة المغربية، الرباط.
- ريس، ر.، جيمس، و.، 2000، التعرف إلى العملات الرومانية، تر: زهران، ط. ع. ر.، دراسات أثرية، 3، الجمعية السعودية للدراسات الأثرية، الرياض.

- كين، ج.، 2021، *حياة الديمقراطية وموتها*، تر: العزيز، م.، المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات، ط.1، قطر.

- الأجنبية:

- Abbott, E., 1888, *A History of Greece*, Vol. 1, Rivingtons, London.
- Abbott, J., 1901, *Hannibal*, Harper & Brathers, New York.
- Adam, J. P., 2005, *Roman Building: Materials and Techniques*, trad. Mathews, A, Taylor & Francis, London.
- Adkins L., Adkins, R. A., 2014, *Handbook to Life in Ancient Rome*, Fact on File, New York.
- Allmer, A., 1875, *Inscriptions antiques et du Moyen Age de Vienne en Dauphiné: Inscriptions antiques antérieures au VIII. siècle*, Girard, Vienne.
- Anthiaume, A., 1913, *Recherches sur l'histoire de la science nautique antérieurement à la découverte du Nouveau Monde*, Micaux, H., Le Havre.
- Anthon, Ch., 1850, *A System of Ancient and Mediæval Geography*, Harper & brothers , New York.
- Anthon, Ch., 1851, *A Manual of Roman Antiquities*, Harper & brothers, New York.
- Anthon, Ch., 1871, *A System of Ancient and Mediaeval Geography for the Use of Schools and Colleges*, Harper & brothers, New York.
- Arendt, A. W., 1837, *Manuel d'antiquités romaines, Vanlinthout et Vandenzande*, Louvain.
- Aubenas, J. A., 1881, *Histoire de Fréjus: Forum Julii, ses antiquités - son port*, Leydet, L., Fréjus.
- Baedeker, K., 1889, *Italie, manuel du voyageur*, p. 1, Ollendorff, P., Paris.
- Balbi, E., 1859, *Gea opia la terra descritta secondo le norme d'Adriano Balbi e le ultime e migliori notizie*, dis. 6, Bloyd Austriaco, Trieste.
- Bandinelli, A. C., 2002, *Santa Marinella nel caleidoscopio del tempo*, Mediterranee, Roma.

- Baptiste, M. J., 1883, *Les institutions politiques des Romains, ou, Exposé historique des règles de la constitution et de l'administration romaines depuis la fondation de Rome jusqu'au règne de Justinien*, Vol. 2, Lauriel, G. P., Paris.
- Ben Abed, A., 2006, *Tunisian Mosaics: Treasures from Roman Africa*, trad. Grevet, Sh., The Getty conservation Institute, Los Angeles.
- Benevolo, L., 1983, *Histoire de la ville*, trad. Peyre, C., Parenthèses, Marseille.
- Bernard, F., 1855, *De Lyon a la Méditerranée*, Hachette et Cie, Paris.
- Bey, N., 1888, *L'ancienne Alexandrie: étude archéologique et topographique*, Leroux, E., Paris.
- Bloch, G., Carcopino, J., 1950, *Histoire Romaine: La république romaine de 133 avant J.-C. a la mort de César*, t. 2, PUF, Paris.
- Bouchard, L., 1871, *Étude sur l'administration des finances de l'empire romain dans les derniers temps de son existence*, Guillaumin et C^{ie}, Paris.
- Boullier, A., 1861, *Essai sur l'histoire de la civilisation en Italie*, t. 1, Dentu, E., Paris.
- Brenk, F. E., 1999, *Clothed in Purple Light: Studies in Vergil and in Latin Literature, Including Aspects of Philosophy, Religion, Magic, Judaism, and the New Testament Background*, Franz Steiner Verlag, Germany.
- Burgeon, Ch, 2018, *Rome et Carthage avant les guerres puniques: les trois premiers traités romano-carthaginois décrits par Polybe*, EME, Paris.
- Caddeo, R, 1925, *Storia marittima dell'Italia dall'evo antico ai nostri giorni*, Garzanti, Milano.
- Cagnat, R., 1913, *L'armée romaine d'Afrique et l'occupation militaire de l'Afrique sous les empereurs*, Imprimerie nationale, Paris.
- Campbell, J. B., 2012, *Rivers and the Power of Ancient Rome*, University of North Carolina Press, USA.
- Cantù, C., 1859, *Histoire des Italiens*, t. 1, trad. Lacombe, M. A., Firmin Didot frères, fils et cie, Paris.

- Cappa, G., 2005, *Leveur de liège*, Cheminements, France.
- Carcopino, J., 1968, *Virgile et les origines d'Ostie*, PUF, Paris.
- Carey, B. T., 2007, *Hannibal's Last Battle: Zama and the Fall of Carthage*, Pen and Sword, Uk.
- Carlino, S., 2019, *Neapolitan Volcanoes: A Trip Around Vesuvius, Campi Flegrei and Ischia*, Springer, New York.
- Casson, L., 1964, *Illustrated History of Ships and Boats*, Doubleday, New York.
- Casson, L., 1971, *Ships and Seamanship in the Ancient World*, Princeton University Press, New Jersey.
- Casson, L., 1991, *The ancient mariners, the sea farers and sea fighters of the Mediterranean in ancient times*, Princeton University Press, New Jersey.
- Casson, L., 1994, *Ships And Seafaring In Ancient Times*, University of Texas Press, Texas.
- Chapot, V., 1896, *La Flotte de Misène, son histoire, son recrutement, son régime administrative*, Leroux, E., Paris.
- Chapot, V., 1907, *Séleucie de Piérie, Mémoires de la Société nationale des antiquaires de France*, t. 66, Klincksieck, C., Paris.
- Chatterton, E. K., 1909, *Sailing Ships: The story of their development from the earliest times to the present day*, Sidgwick & Jackson, London.
- Chatterton, E. K., 1909, *Sailing Ships: The story of their development from the earliest times to the present day*, Sidgwick & Jackson, London.
- Chatterton, E. K., 1913, *Ships & Ways of Other Days*, Sidgwick & Jackson, London.
- Cinquini, A., 1900, *L'esercito romano ai tempi di Giulio Cesare: Guida allo studio dei Commentarii*, Vallardi, F., Milano.
- Cinquini, A., 1900, *L'esercito romano ai tempi di Giulio Cesare*, Vallardi, Milano.
- Clark, F. W., 1915, *The Influence of Sea-power on the History of the Roman Republic*, Collegiate Press, USA.

- Coarelli, F., 2007, *Rome and Environs: An Archaeological Guide*, trad. Clauss, J. J., Harmon, D. P., University of California Press, California.
- Cohen, H., 1857, *Description générale des monnaies de la République romaine communément appelées médailles consulaires*, Rollin, M., Paris.
- Colin, G., 1905, *Rome et la Grèce de 200 à 146 avant Jésus-Christ*, Thorin et fils, Paris.
- Comarmond, A., 1885, *Notice du Musée lapidaire de la ville de Lyon*, Dumoulin, F., Lyon.
- Conde, R., 2003, *Harmony of the Spheres*, iUniverse, New York.
- Corazzini, F., 1882, *Storia Della Marina Militare Italiana Antica*, Giusti, R., Livorno
- Cornell, T. J., 1995, *The Beginnings of Rome: Italy and Rome from the Bronze Age to the Punic Wars (c. 1000-264 BC)*, Routledge, London.
- Crawford, M. H., 1985, *Coinage and Money Under the Roman Republic: Italy and the Mediterranean Economy*, UCP, Berkeley.
- D'Amato, R., 2015, *Republican Roman Warships 509–27 BC*, Osprey, Oxford.
- D'Amato, R., 2016, *Imperial Roman Warships 27 BC–193 AD*, Osprey, Oxford.
- David, F. A., Sylvain, P. M., 1743, *Antiquites D'Herculanum*, Vol. 6, David, F. A., Paris.
- Davies, W. B., 2006, *Corvus: A Review of the Design and Use of the Roman Boarding Bridge During the First Punic War 264 -241 B.c.*, Lulu.com, Raleigh.
- De Ballu, E. B., 1972, *Olbia: cité antique du littoral Nord de la Mer Noire*, Brill, Leiden.
- De Boeck, Ch., 1882, *De la propriété privée ennemie sous pavillon ennemi*, Durand, A., et Lauriel, P., Paris.
- De la Blanchère, M. R., 1883, *Terracine: essai d'histoire locale*, Thorin, E., Paris.

- De La Gravière, E. J., 1885, *La marine des Ptolémées et la marine des Romains*, t. 1, Plon, E., Nourrit et C^{ie}, Paris.
- De Raincourt, E., 1866, *Essai sur le municipe romain et de la commune française*, Retaux Frères, Paris.
- De Sismondi, S., 1838, *Histoire des Républiques italiennes du Moyen Age*, t. 1, Société typographique belge, Bruxelles.
- De Souza, Ph., 2002, *Piracy in the Graeco-Roman World*, CUP, Cambridge, p. 6.
- De Totleben, E., 1863, *Défense de Sébastopol*, t. 1, Thieblin, H., Saint-Petersbourg.
- De Villefosse, A. H., Thédénat, H., 1885, *Inscriptions romaines de Fréjus*, Champion, Paris.
- Desportes, J. A., et autres, 1851, *Un million de faits: Aide-mémoire universel des Sciences , des Arts et des Lettres*, Garnier frères, Paris.
- Devaux, P., 1880, *Études politiques sur les principaux événements de l'histoire romaine*, Vol. 1, Merzbach et Falk, Paris.
- Dietler, M., 2010, *Archaeologies of Colonialism: Consumption, Entanglement, and Violence in Ancient Mediterranean*, Univ of California Press, Berkeley.
- Dillon, M. A., 1816, *Histoire Universelle*, t. 7, Bidault, J. J., Paris.
- Dorow, W., 1829, *Voyage archéologique dans l'ancienne Etrurie*, trad. Eyriès, M., Merlin, Paris.
- Droysen, J. G., 1884, *Histoire de l'Hellénisme*, t.2, trad. Leclercq, A. B., Leroux, E., paris.
- Du Sein, A., 1863, *Histoire de la marine de tous les peuples: depuis les temps les plus reculés jusqu'à nos jours*, t. 1, Firmin Didot frères fils et cie, Paris.
- Duruy, V., 1885, *Histoire des Romains depuis les temps les plus reculés jusqu'a la mort de Constantin*, Hachette et Cie, Paris.
- Duruy, V., 1885, *Histoire des Romains: depuis les temps les plus reculés jusqu'à l'invasion des Barbares*, t. 6, Hachette et Cie, Paris.

- Dvorak, J. J., Mastrolorenzo, G., 1991, *The Mechanisms of Recent Vertical Crustal Movements in Campi Flegrei Caldera Southern Italy*, Geological Society of America, USA.
- Elliott, S., 2017, *Empire State: How the Roman Military Built an Empire*, Oxbow Books, Oxford.
- Elliott, S., 2021, *Roman Britain's Missing Legion: What Really Happened to IX Hispana?* Pen & Sword Military, UK.
- Elliott, S., 2022, *Roman Britain's Pirate King: Carausius, Constantius Chlorus and the Fourth Roman Invasion of Britain*, Pen & Sword Military, Philadelphia.
- Ellis, R., 2006, *Scota, Egyptian Queen of the Scots Ireland and Scotland were first settled by the descendants of an Egyptian pharaoh and his queen*, Edfu Books, New York.
- Enschedé, A. J., Six, J. P., 1863, *Catalogue du cabinet de monnaies et médailles de l'Académie royale des sciences, à Amsterdam*, Muller, F., Amsterdam.
- Ermeti, A. L., 1965, *L'Agorà di Cirene: IL Monumento navale*, L'erma di bretscheider, Roma.
- Esposito, G., 2021, *Armies of the Thracians and Dacians, 500 BC to AD 150: History, Organization and Equipment*, Pen and Sword Military, England.
- Estrangin, J. J., 1845, *Description de la ville d'Arles, ancienne et moderne, de ses Champs-Elysées et de son Musée lapidaire*, Aubin, Aix.
- Famerie, E., 1998, *Le latin et le grec d'Appien: contribution à l'étude du lexique d'un historien grec de Rome*, Librairie Droz, Genève.
- Faulkner, N., 2013, *Rome: Empire of the Eagles, 753 BC – AD 476*, Routledge, London.
- Ferrero, E., 1878, *L'ordinamento delle Armate Romane*, Fratelli Bocca, Roma.
- Ferrero, G., 1909, *The Greatness and Decline of Rome*, Vol. 4, trad. Chaytor, M. A., Putnam's sons, New York.
- FLOT, F., 1996, *The End of the Ancient World*, trad, Leon, Ph., Leon, M., Routledge, New York.

- Folkard, H. C., 1870, *The sailing boat: a description of English and foreign boats*, Green, and Co., London.
- Fouquier, A., 1855, *Annuaire historique universel: ou, histoire politique pour 1853*, Lebrun et Cie, Paris.
- Frank, T., 2003, *Roman Imperialism*, Batoche Books, Kitchener.
- Froehner, W., 1865, *La colonne trajane*, Les Glosées impériaux, Paris.
- Gardiner, R., Morrison, J., 1995, *The Age of the Galley: Mediterranean Oared Vessels Since Pre-Classical Times*, Chartwell Books, New York.
- Gartault, A., 1881, *La trière athénienne: étude d'archéologie navale*, Thorin, E., Paris.
- Gauckler, P., 1905, *Mosaïque d'Althiburus, Extrait des monuments et mémoires publiés par l'Académie des Inscriptions et Belles-Lettres*, Leroux, E., Paris.
- Gelichi, S., 2000, *Ravenna, ascesa e declino di una capitale*, In: *Sedes regiae (ann. 400-800)*, Real Acadèmia de Bones Lletres, Barcelona.
- George, J. L., 1998, *History of Warships From Ancient Times to the Twenty-First Century*, Naval Inst Pr, Annapolis.
- Gérard Boulvert, G., 1970, *Esclaves et affranchis impériaux sous Haut-Empire: Rôle politique et administratif*, Jovene, Napoli.
- Goldsworthy, A., 2003, *The Fall of Carthage: The Punic Wars 265-146BC*, Cassell, UK.
- Gould, R. A., 2000, *Archaeology and the Social History of Ships*, CUP, Cambridge.
- Gow, J., 1919, *Minerva: introduction à l'étude des classiques scolaires grecs et latins*, Hachette, Paris.
- Gowing, A. M., 2005, *Empire and Memory: The Representation of the Roman Republic in Imperial Culture*, CUP, Cambridge.
- Goyau, G., Cagnat, R., 1895, *Lexique des antiquités romaines*, Thorin et fils, Paris.
- Grant, M., 2013, *Collapse and Recovery of the Roman Empire*, Routledge, London.

- Grégoire, L., 1874, *Géographie universelle; physique, politique et économique, etc*, Garnier frères, Paris, p. 51.
- Gregorio, L., 2010, *Bradt Abruzzo*, The Globbe Pequot press, USA.
- Guhl, E., Koner, W., 1884, *La vie antique, manuel d'archéologie grecque et romaine, d'après les textes et les monuments figurés*, trad. Trawinski, F., p. 1, Rothschild, J., Paris.
- Guhl, E., Koner, W., 1884, *La vie antique, manuel d'archéologie grecque et romaine, d'après les textes et les monuments figurés*, trad. Trawinski, F., p. 1, Rothschild, J., Paris.
- Gurval, R. A., 1998, *Actium and Augustus, The Politics and Emotions of Civil War*, University of Michigan Press, USA.
- Guthrie, W., 1800, *Abrégé de la Géographie universelle*, trad. Pagès, F., Tardieu, H, Paris.
- Haas, Ch., 2006, *Alexandria in Late Antiquity: Topography and Social Conflict*, JHU Press, London.
- Hands, A. W., 1912, *Italo-Greek Coins of Southern Italy*, Spink & son Ltd, London.
- Hare, A. J. C., 1883, *Cities of Southern Italy and Sicily*, Elder, S., & Co, London.
- Heeren, A. H. L., 1832, *De la politique et du commerce des peuples de l'antiquité*, trad. Suckau. W., Vol. 4, Firmin Didot frères, Paris.
- Henriksén, Ch., 2013, *Sylloge inscriptionum Graecarum et Latinarum Upsaliensis: The Greek and Latin inscriptions in the Collections of Uppsala University*, Hjohlman, J., Stockholm.
- Heurgon, J., 1969, *Rome et la Méditerranée occidentale jusqu'aux guerres puniques*, PUF, Paris.
- Higham, N. J., 2018, *King Arthur: The Making of the Legend*, Yale University Press, London.
- Hohlfelder, R. L., 2015, *Mediterranean Cities: Historical Perspectives*, Routledge, London.
- Holleaux, M., 1921, *Rome, la Grèce et les monarchies hellénistiques au IIIe siècle avant J.-C. (273-205)*, Fontemoing et Cie, Paris.

- Holmes, G., 1906, *Ancient and Modern Ships*, p. 1, Wyman and sons, London.
- Homo, L., 1925, *L'Italie primitive et les débuts de l'impérialisme romain*, Renaissance du livre, Paris.
- Horton, R. F., 1891, *A History of the Romans*, Longmans, Green & Company, London.
- Jacobs, P. W., Conlin, D. A., 2014, *Campus Martius: The field of Mars in the life of ancient Rome*, CUP, Cambridge.
- James, M., 1841, *Considérations sur la numismatique de l'ancienne Italie, principalement sous le rapport de monumens historiques et philologiques*, Molini, J., Florence.
- Janssens, Y. F., Mètry, E., 2003, *La fortune thème, représentation, discours*, Droz, Genève.
- Jones, H. S., 1912, *Companion to Roman History*, Clarendon Press, Oxford.
- Joubert, L., 1890, *La Gaule et les gaulois: jusqu'a la conquête romaine*, Firmin-Didot et cie, Paris.
- Kaufman, W., Pilkey, O. H., 1983, *The Beaches Are Moving: The Drowning of America's Shoreline*, Duke University Press, Durham.
- Keppie, L., 1991, *Understanding Roman Inscriptions*, Johns Hopkins University Press, Baltimore.
- Koehne, B. K., 1857, *Description du musée de feu le prince Basile Kotschoubey*, Vol. 1, papiers de la Couronne, Saint-Pétersbourg.
- Lamarre, C., 1863, *De la milice romaine depuis la fondation de Rome jusqu'à Constantin*, Dezobry, Paris.
- Lange, L., 1885, *Histoire intérieure de Rome jusqu'à la bataille d'Actium*, t.1, Leroux, E., Paris.
- Le Bohec, Y., 2013, *The Imperial Roman Army*, trad. Bate, R., Taylor & Francis, London.
- Le Bohec, Y., 2017, *Histoire des guerres romaines*, Tallandier, Paris.
- Le Rider, G., De Callatay, F., 2006, *Les Séleucides et les Ptolémées: L'héritage monétaire et financier d'Alexandre le Grand*, Rocher, Monaco.

- Le Sueur, L., 1887, *Droit romain: Étude historique sur l'obligation de réparer le dommage causé par un fait illicite*, Thèse de doctorat, Faculté de droit de Paris, Jamin, E, Laval.
- Leger, A., 1875, *Les travaux publics, les mines et la métallurgie aux temps des Romains: la tradition romaine jusqu'à nos jours*, Dejeu, J., et Cie, Paris.
- Leighton, R. F., 1883, *A History of Rome*, Clark & Maynard, New York.
- Lesley, A., Roy, A., 1998, *Handbook to Life in Ancient Rome*, OUP, Oxford.
- Liberatore, D., 2004, *Alba Fucens: studi di storia e di topografia*, Edipuglia, Bari.
- Lucretiu, M. B. 2006, *Les affranchis dans les provinces romaines de l'Illyricum*, Verlag, H., Wiesbaden.
- Leclercq, A. B., 1886, *Manuel des institutions romaines*, Hachette et C^{ie}, Paris.
- Macé, A., 1846, *Des lois agraires chez les Romains*, Joubert, Paris.
- Macé, A., 1851, *Histoire de la propriété, du domaine public et des lois agraires chez les Romains*, Videcoq fils aîné, Paris.
- Madvig, J. N., 1883, *L'état romain: sa constitution et son administration*, t. 4, trad. Morel, Ch, Vieweg, F., Paris.
- Malissard, A., 2012, *Les Romains et la mer*, Les Belles-Lettres, Paris.
- Marquardt, J., Mommsen, Th., 1891, *Manuel des antiquités romaines: De l'organisation militaire chez les Romains*, t. 11, trad. Brissaud, J., Thorin, E, Paris.
- Marris, T. T., 1910, *A constitutional and political history of Rome from the earliest times to the reign of Domitian*, Methuen, & Co, London.
- Masquelez, M., 1864, *Étude sur la castramétation des Romains et sur leurs institutions militaires*, Dumaine, J., Paris.
- Mateer, S., 1883, *Native Life in Travancore*, Allen, W. H., & Company, London.

- Maxfield, V. A., 1981, *The Military Decorations of the Roman Army*, University of California Press, Los Angeles.
- McGeough, K. M., 2004, *The Romans: New Perspectives*, ABC-CLIO, California.
- McGeough, K. M., 2004, *The Romans: New Perspectives*, ABC-CLIO, California.
- McGrail, S., 2001, *Boats of the World: From the Stone Age to Medieval Times*, OUP, Oxford.
- McManamon, J. M., 2021, *"Neither Letters nor Swimming": The Rebirth of Swimming and Free-diving*, Brill, Leiden.
- Meijer, F., 2014, *A History of Seafaring in the Classical World*, Helm, C., London.
- Meijer, F., 2014, *A History of Seafaring in the Classical World*, Helm, C., London.
- Middleton, J. H., 1892, *The Remains of Ancient Rome*, Vol. 2, Adam and Charles Black, London.
- Middleton, J. H., 1892, *The Remains of Ancient Rome*, Vol. 2, Adam & Black, Ch, London.
- Ministero della marina, 1905, *Monografia storica dei porti dell'antichità nella penisola italiana*, Officina Poligrafica italiana, Roma.
- Mommsen, Th., 1864, *Histoire romaine*, Vol. 2, trad. De Guerle, E., Lacroix, A., Leipzig.
- Mommsen, Th., 1906, *Rome, from Earliest Times to 44 B. C.*, Morris, j. D., and Company, Philadelphia.
- Morey, W. C., 1903, *Outlines of Greek History With a Survey of Ancient Oriental Nations*, American Book Company, New York.
- Mott, L. V., 1997, *The Development of the Rudder: A Technological Tale*, Chatham, London.
- Murray , J., 1860, *A Handbook for Travellers in Southern Italy and Sicily*, Murray, J., London.
- Murray, W. M., 2014, *The Age of Titans: The Rise and Fall of the Great Hellenistic Navies*, OUP, Oxford.
- Nardo, D., 2009, *Greek and Roman Mythology*, Greenhaven press, New York.

- Nasmith, D., 1890, *Outline of Roman History from Romulus to Justinian (including Translations of the Twelve Tables, the Institutes of Gaius, and the Institutes of Justinian)*, Butterworth, London.
- Nelis-Clément, J., 2000, *LES BENEFICIARII : Militaires et administrateurs au service de l'Empire (ier s. a.C.-vie s. p.C)*, Ausonius, Paris.
- Nelson, R., 1973, *Warfleets of Antiquity*, Wargames Research Group Ltd, Uk.
- Niebuhr, B. G., 1838, *Histoire romaine*, t. 3, trad. De Golbéry, B. A., Hauman, Cattoire et C^{ie}. Bruxelles.
- Niebuhr, B. G., 1849, *Lectures on Roman History*, Vol. 2, trad. Haviland, M., Franz, F., Fullarton & Co, London.
- Noël, O., 1891, *Histoire du commerce du monde depuis less temps les plus reculés*, Plon, E., Nourrit et C^{ie}, Paris.
- Paine, P. L., 2000, *Warships of the World to 1900*, Mifflin, H., Company, Boston.
- Palmer, R. E. A., 1970, *The Archaic Community of the Romans*, CUP, Cambridge.
- Pardessus, J. M., 1828, *Collection de lois maritimes antérieures au XVIIIe siècle*, t. 1, Imprimerie Royale, Paris.
- Pat, S., 2006, *The Roman Army: A Social and Institutional History*, Abc-Clio, England.
- Patai, R., 1999, *The Children of Noah: Jewish Seafaring in Ancient Times*, Princeton University Press, New Jersey.
- Peck, W. H., 2013, *The Material World of Ancient Egypt*, CUP, Cambridge.
- Pfuntner, L., 2019, *Urbanism and Empire in Roman Sicily*, University of Texas Press, Austin.
- Phang, S. E., 2001, *The Marriage of Roman Soldiers (13 B.C.-A.D. 235): Law and Family in the Imperial Army*, Brill, Leiden.
- Phang, S. E., 2001, *The Marriage of Roman Soldiers (13 B.C.-A.D. 235): Law and Family in the Imperial Army*, Brill, Leiden.
- Piganiol, A., 1967, *La conquête romaine*, PUP, Paris.

- Pitassi, M., 2010, *The Navies of Rome*, Boydell & Brewer, England.
- Pitassi, M., 2011, *Roman Warships*, Boydell Press, woodbridge.
- Pitassi, M., 2012, *The Roman Navy: Ships, Men and Warfare 350 BC–AD 475*, Pen and Sword, UK.
- Preller, L., 1866, *Les dieux de l'ancienne Rome mythologie romaine*, trad. Dietz, M. L., Didier et C^{ie}, Paris.
- Reddé, M., 1986, *Mare Nostrum: Les infrastructures, le dispositif et l'histoire de la marine militaire sous l'empire romain*, École française de Rome, Rome.
- Reid, J. S., 1913, *The Municipalities of the Roman Empire*, CUP, Cambridge.
- Rey, W., 1849, *Autriche, Hongrie et Turquie, 1839-1848*, Cherbuliez, J., Paris.
- Robinson, W. S., 1903, *A Short History of Rome*, Longmans, Green & Co, New York.
- Roth, J. p., 1999, *The logistics of the Roman army at war (264 B.C.-A.D. 235)*, Brill, Leiden.
- Rougé, J., 1966, *Recherches Sur L'organisation du Commerce Maritime en Méditerranée Sous L'empire Romain*, S.E.V.P.E.N, Paris.
- Rougé, J., 1975, *La marine dans l'antiquité*, PUF, Paris.
- Roux, J. Ch., 1909, *Fréjus*, Bloud et C^{ie}, Paris.
- Sampson, G. C., 2023, *The Battle of Pharsalus (48 BC): Caesar, Pompey and their Final Clash in the Third Roman Civil War*, Pen & Sword Military, Great Britain.
- Saint-Hilaire, J. C., 1995, *La République des tribus: du droit de vote et de ses enjeux aux débuts de la République romaine, 495-300 av. J.-C.*, PUM, Toulouse.
- Sandys, J. E., 1913, *A Companion to Latin Studies*, CUP, Cambridge.
- Schoell, F., 1815, *Histoire abrégée de la littérature romaine*, t. 3, Gide fils, Paris.
- Sestier, J. M., 1880, *La piraterie dans l'antiquité*, Jurisprudence ancienne et moderne, Paris.

- Shelton, J. A., 2013, *The Women of Pliny's Letters*, Routledge, New York.
- Shuckburgh, E. S., 1894, *A History of Rome to the Battle of Actium*, Macmillan & Co, London.
- Sidebotham, S. E, 2019, *Berenike and the Ancient Maritime Spice Route*, Univ of California Press, Berkeley.
- Sidebotham, S. E, 2019, *Berenike and the Ancient Maritime Spice Route*, Univ of California Press, Berkeley.
- Sintes, C., 2016, *Les pirates contre Rome*, Les belles lettres, Paris.
- Smil, V., 2018, *Energy and Civilization: A History*, MIT Press, London.
- Smith, R. B., 1887, *Rome and Carthage: The Punic Wars*, Longmans, Green, & Co, London.
- Starr, Ch. G., 1941, *The Roman Imperial Navy 31 B.C. - A. D. 324*, Cornell University Press , New York.
- Steinby, Ch., 2014, *Rome Versus Carthage: The War at Sea, Pen and Sword*, Pen and Sword Maritime, UK.
- Thiel, J. H., 1946, *Studies on the history of Roman sea power in republican times*, North-Holland publishing company, Amsterdam.
- Tol, G. W., 2012, *A Fragmented History: A Methodological and Artefactual Approach to the Study of Ancient Settlement in the Territories of Satricum and Antium*, Barkhuis, Groningen.
- Tonini, L., 1864, *Il porto di Rimini: brevi memorie storiche*, Tipografia Fava e Garagnani, Bologna.
- Tonini, L., 1864, *Il porto di Rimini: brevi memorie storiche*, Tipografia Fava e Garagnani, Bologna.
- Torr, C., 1895, *Ancient Ships*, CUP, Cambridge.
- Toynbee, A. J., 1965, *Hannibal's Legacy: the Hannibalic War's effects on Roman life*, Vol. 2, OUP, Oxford.
- Tuck, S. L., 2005, *Latin Inscriptions in the Kelsey Museum: The Dennison and De Criscio Collections*, Vol. 9, University of Michigan Press, USA.
- Vaillant, V. J., 1890, *Épigraphie de la Morine ou inscriptions Gallo-romaines sur pierre, métal, verre et terre-cuite*, Simonnaire et C^{ie}, Boulogne-sur mer.

- Vallardi, G., 1844, *Itinéraire d'Italie, ou, Description des voyages aux principales villes d'Italie*, t. 1, Pierre et Vallardi, Milan.
- Van den Nest, Ch. J., 1850, *Naples et le Mont-Cassin*, Van dieren & Company, Anvers.
- Venning, V., 2011, *A Chronology of the Roman Empire*, Continuum international publishing group, New York.
- Vermaseren, M. J., 1972, *Etudes Preliminaires Aux Religions Orientales Dans L'empire Romain*, Brill, Leiden.
- Vescovini, A., 1913, *Le flotte romane in Africa al tempo dell' impero La "Classis nova libyca"*, Tip. editrice Italia, Roma.
- Victor, Ch., 1896, *La flotte de Misène: son histoire, son recrutement son régime administratif*, Leroux, E., Paris.
- Vulliet, A., 1856, *Esquisse d'une histoire universelle*, Bridel. G., Paris.
- W. S., 1903, *A Short History of Rome*, Longmans, Green & Co, New York.
- Waddington, W. H, 1872, *Fastes des provinces asiatiques de l'Empire romain depuis leur origine jusqu'au règne de Dioclétien*, Firmin Didot frères, fils et C^{ie}, Paris.
- Watts, J. C., 2013, *The Journey Into Egypt Tarot Guide*, New Moon Trading Company, USA.
- Wehrli, C., 1968, *Antigone et Démétrios*, Droz, Genève.
- Whitehouse, R., 2016, *Liguria: Bradt Travel Guides*, The globe pequot press Inc, USA.
- Willems, P., 1883, *Le sénat de la République romaine, sa composition et ses attributions*, Peeters, Ch., Louvain.
- Woolf , G., 2012, *Rome An Empire's Story*, OUP, Oxford.
- Yegül, F., Favro, D., 2019, *Roman Architecture and Urbanism: From the Origins to Late Antiquity*, CUP, Cambridge.
- Zuccaro, A., 2020, *Aspetti della vita e del principato di Tiberio nella biografia suetoniana. Analisi storico-epigrafica, Tesi di Dottorato di ricerca in Filologia e Storia del Mondo Antico*, Sapienza Università di Roma, Roma.

Wright, A., 2002, *Policing: An introduction to concepts and practice*, Willan publishing, USA.

3- الدوريات:

-1837, «Table géographique», In: *Abrégé de l'histoire ancienne, en particulier de l'histoire grecque*, Pongin, A., Paris.
- Allen, W., 1853, «The Ancient Harbour of Seleucia, in Pieria», In: *The Journal of the Royal Geographical Society of London*, Vol. 23, Wiley, London.
- Allmer, A., 1892, «Fréjus (Les Curiosités de la Narbonnaise : Forum Iulii)», In: *Revue épigraphique du Midi de la France*, t. 3, n° 68, Picard, A., et fils, Paris.
- Avilia, F., Jacobelli, L., 1989, «Le naumachie nelle pitture pompeiane», In: *Rivista di studi pompeiani*, Vol. 3, L'Erma di Bretschneider, Roma.
- Beltrame, C., 2002, «Sewn plank boats of the Roman era in the upper Adriatic sea. New evidence», In: *7th International Symposium on Ship Construction in Antiquity: Pylos, 26, 27, 28, 29 August 1999 : Proceedings*, Vol.1, Hellenic Institute for the Preservation of Nautical Tradition, Athens.
- Berchem, D. V., 1985, «Le port de Séleucie de Piérie et l'infrastructure logistique des guerres parthiques», In: *Bonner Jahrbücher*, Bd. 185, Philipp von Zabern, Bonn.
- Bernardo, G. C., 2014, «Porticus Aemilia: Emporium, Navalia e Horrea em um Único Colosso», *Mare Nostrum*, 5, Laboratório de Estudos sobre o Império Romano e o Mediterrâneo Antigo, São Paulo.
- Bianchi, V., 2017, «Santi, guerrieri e mercanti al porto di Bari», In: *Mediterranea*, Vol. 32, Edipuglia, Italia.
- Billows, R., 2019, «The Naval Battle of Salamis and Cyprus in the diadoch era», In: *Salamis of Cyprus: History and Archaeology from the Earliest Times to Late Antiquity, Conference in Nicosia, 21-23 May 2015*, Waxmann, New York.
- Bivolaru, A., and others, 2022, «Geoarchaeological investigations of the river harbours of Noviodunum – the headquarters of the

- Roman Imperial fleet (Lower Danube, Romania)», In: *Journal of Archaeological Science: Reports*, Vol. 45, Elsevier, Paris.
- Bony, G., 2011, and others, «2000 ans de colmatage du port antique de Fréjus (Forum Julii), France : une double me'tamorphose littorale», In: *Comptes Rendus Geoscience*, Vol. 43, n° 10, Elsevier, Paris.
 - Bouffier, S., 2009, «Marseille et la Gaule méditerranéenne avant la conquête romaine», *Pallas - Revue d'études antiques*, n° 80, PUM, France.
 - Brandon, Ch. J., and others, 2006, «The Concrete Construction of the Roman Harbours of Baiae and Portus Iulius, Italy: The Romacons field season», In: *The International Journal of Nautical Archaeology*, Vol. 37, n° 2, Blackwell, USA.
 - Bruun, Ch., 2009, «Civic Rituals in Imperial Ostia», In: *Ritual Dynamics and Religious Change in the Roman Empire: Proceedings of the Eighth Workshop of the International Network Impact of Empire (Heidelberg, July 5-7, 2007)*, Brill, Leiden.
 - Callegaro, M., 2019, «Houseboating in ancient times: thalamegos, lusoriae, cubiculae and the Nemi ships as ancestors of nowadays floating houses trend», In: *Nautical and Maritime Culture, from the Past to the Future: Proceedings of the 3rd International Conference on Nautical and Maritime Culture*, IOS Press, Amsterdam.
 - Carusi, C., 2016, «Vita humanior sine sale non quit degere' Demand for Salt and Salt Trade Patterns in the Ancient Greek World», In: *The Ancient Greek Economy: Markets, Households and City-States*, CUP, Cambridge.
 - Casule, N., 2012, «Rome and the Adriatic in the third century BC», In: *Imperialism, Cultural Politics, and Polybius*, OUP, Oxford.
 - Chapot, V., 1939, «Sur l'emploi du bitume dans l'Antiquité», In: *Journal des savants*, n° 3, Geuthner, P., Paris.
 - Charles, T., 1857, « Mémoire sur les ports situés à l'embouchure du Tibre : le port d'Ostie, le port de Claude, le port de Trajan», In: *Comptes rendus des séances de l'Académie des Inscriptions et Belles-Lettres*, Vol. 1, Durand, A., et Lauriel, P., Paris.

- Christian, V., 1965, «Carthagène: les éléments d'une renaissance», In: *Annales de Géographie*, t. 74, n° 405, Colin, A., Paris.
- Corraera, L., 1905, «I porti dell'Italia meridionale», In: *Monografia storica dei porti dell'antichità nella penisola italiana*, Officina Poligrafica italiana, Roma.
- Coulton, J. J., and others, 1987, « The Year's Work », In: *Anatolian Studies*, Vol. 37, British Institute at Ankara, Ankara.
- Culham, Ph., 2016, «Piracy during the first jewish war», In: *New Interpretations in Naval History: Selected Papers from the Seventeenth McMullen Naval History Symposium Held at the United States Naval Academy 15-16 September 2011*, Naval war college press, Rhode island.
- Da Silva, A. R., 2007, «Shipbuilding in the Ancient Mediterranean: Approach to a better understanding of the relationships between ship technology and society», In: *Estrat crític: revista d'arqueologia*, n° 1, Universitat Autònoma de Barcelona, Barcelona.
- Dana Dan, D., 2013, «Conubium cum uxoribus: mariages thraces dans les diplômes militaires», In : *Cahiers du Centre Gustave Glotz*, 24, Boccard, Paris.
- Danièle, R., 1990, «Marseille et la fides de Rome», In: *Revue archéologique de Narbonnaise*, t. 23, CNRS, Paris.
- Dart, Ch. J., 2012, «Duumiri nauales and the Navy of the Roman Republic», In: *Latomus*, t. 71, Société d'Études Latines de Bruxelles, Bruxelles.
- De la Berge, C., 1886, «Étude sur l'organisation des flottes romaines», In : *Bulletin épigraphique*, Vol. 6, Champion, Paris.
- De la Gravière, E. J., 1879, «La marine de Syracuse», In: *Revue des deux mondes*, Vol. 35, Bureau de la Revue des deux mondes, Paris.
- De Souza, Ph., 2013, «War at Sea», In: *The Oxford Handbook of Warfare in the Classical World*, OUP, Oxford.
- De Villefosse, H., 1882, «Deux inscriptions relatives aux flottes d'Égypte et de Bretagne», In: *Bulletin critique*, Vol. 3, Thorin, E., Paris.

- Demicheli, D., 2012, « Dalmatians in the Roman Imperial Fleet », In: *Proceedings of the 22nd International Congress of Roman Frontier Studies, Bulgaria, September 2012*.
- Dobrovici, N. B., 1997, «Endangered migratory sturgeons of the lower Danube River and its delta», In: *Sturgeon Biodiversity and Conservation*, Kluwer Academic, Netherlands.
- Duval, P. M., 1949, «La forme des navires romains, d'après la mosaïque d'Althiburus», In: *Mélanges d'archéologie et d'histoire*, t. 61, Presses Universitaire de France, Paris.
- Eck Werner, E., 2015, «Documents on Bronze: A Phenomenon of the Roman West», In *Ancient Documents and their Contexts, First North American Congress of Greek and Latin Epigraphy*, Vol. 5, Brill, Boston.
- Elliott, A. M., 2018, «The Role of the Roman Navy in the Second Punic War: The Strategic Control of the Mediterranean», In: *Studia Historica: Historia Antigua*, 36, Universidad de Salamanca, España.
- Essam, S., 2018, «The Morphology of the Botanical Heritage in Alexandria, Egypt», In: *Proceedings of the 4th Biennial of Architectural and Urban Restoration: BRAU4, 15-30 April, 2018*, Alexandria.
- Ferrary, J. L., 2003, «La législation romaine dans les livres 21 à 45 de Tite-Live», In: *Laurea internationalis*, Franz Steiner Verlag, Deutschland.
- Ferrero, E., 1878, «La marine militaire de l'Afrique Romaine», In: *Bulletin trimestriel des antiquités Africaines*, Vol. 1, Hachette, Paris.
- Foley, V., Soedel, W., 1981, «Antiche navi da guerra a remi», In: *Le Scienze*, Vol. 26, n° 154, italiana di Scientific American, Roma.
- Giovannini, E., 2014, «Sulla vecchia strada: Origini dei toponimi e antichi tracciati», In: *Nel nome, la storia: toponomastica del Suburbio di Roma antica*, APES, Roma.
- Giudici, G. M. N., and others, 2020, «The coastal lakes of Campi Flegrei: between biodiversity and anthropization», In: *Monitoring of Mediterranean Coastal Areas. Problems and Measurement*

Techniques, Eighth International Symposium, Firenze University Press, Italy.

- Guerra, V., and others, 2021, «Geomorphology of the town of Rimini and surrounding areas (Emilia-Romagna, Italy)», In: *Journal of Maps*, vol. 17, n° 4, Taylor & Francis, United Kingdom.

- Harris, W. V., 2017, «Rome at sea: The beginning of Roman Naval power», In: *Greece & Rome*, vol. 64, n° 1, CUP, Cambridge.

- Haupt, H., 1880, «L'ordinamento delle armate romane: comptes rendus critiques», In: *Revue historique*, Vol. 13, Baillière, G., et Cie, Paris.

- Jashemsk, W. F., 2002, «The Vesuvian sites before AD 79 : the archaeological, literary, and epigraphical evidence», In: *The Natural History of Pompeii*, CUP, Cambridge.

- Jullian, C., 1886, «Les cités de la Gaule», In: *Annales de la Faculté des Lettres de Bordeaux*, Vol. 8, Leroux, E., Paris.

- Kostianoy, A., 2020, «Oil Pollution in the Mediterranean Waters of Egypt», In: *Environmental Remote Sensing in Egypt*, Springer, New York.

- Kovalenko, S., 2022, «Some rare coins from the Vasilii Rozanov collection», In: *Connecting the Ancient West and East*, Vol. 8, Peeters, Leuven.

- Kruse, Th., 2013, «The Nile police in the Ptolemaic period», In: *The Ptolemies, the Sea and the Nile: Studies in Waterborne Power*, CUP, Cambridge.

- Le Bohec, Y., 2003, «La marine romaine et la premiere guerre punique», In: *Klio*, Vol. 85, n° 1, De Gruyter, Berlin.

- Lemke, M., and others, 2019, «Naval Supply Lines for the Roman Army in Moesia Inferior: Basic Considerations for the Danube Underwater Heritage Project», In: *Underwater Archaeology*, Vol. 2, Elpil, Siedlce.

- Lindsay, W. S., 1872, «Ancient galleys and their propulsion», In: *Nautical Magazine*, Vol. 41, Simpkin & C., London.

- Marcone, A., 2017, «Romanization», In: *Etruscology*, Vol. 1, De Gruyter Inc, Boston.

- Minto, A., 1954, «L'antica industriamineraria in Etruria ed il porto di Populonia», In: *Studi Etruschi*, vol. 23, Istituto Nazionale di Studi Etruschi e Italici, Firenze.
- Mommsen, M., 1892, «Fréjus: observationes epigraphicae», In: *Revue épigraphique du midi de la France*, Vol. 68, Savigné, E. J., Vienne.
- Mowat, R., 1885, «La première inscription relative à un céleuste », *Bulletin épigraphique*, t. 5, Champion, Paris.
- Nedu, D., 2007, «The beginnings of the Roman fleet 509-264 B.C.», In: *The Analele Universității Dunărea de Jos*, Vol. 6, Istorie, Romania.
- Nelis-Clément, J., et autre, 1996, «Aurelius Maximianus, bénéficiaire en poste à Martigny/Forum Claudii Vallensium?», In: *Vallesia*, n° 51, les Archives de l'Etat du Valais, Suisse.
- Patrice, P., 1973, «Plaute et Ovide architectes navals», In: *Mélanges de l'École française de Rome, Antiquité*, t. 85, n° 2, R. De Boccard, Paris.
- Patrice, P., 1982, «Le navire romain de la Madrague de Giens», In: *Comptes rendus des séances de l'Académie des Inscriptions et Belles-Lettres*, Vol. 126, n° 1, Diffusion de Boccard, Paris.
- Pella, V., 1972, «Aperçu historique sur la piraterie», In: *Recueil Des Cours 1926*, t. 15, Sijthoff, A. W., Leyde.
- Pelling, Ch., 1996, «The triumviral period», In: *The Cambridge Ancient History*, Vol. 10, CUP, Cambridge.
- Perdrizet, P., 1898, «Les flottes Romaines en Syrie», In: *Revue archéologique*, t. 32, Leroux, E., Paris.
- Pflaum, H. G., 1953, «Un nouveau diplôme militaire accordé à un marin de Lycie», In: *Revue Archéologique*, t. 41, PUF, Paris.
- Pomey, P., Boetto, G., 2019, «Ancient Mediterranean Sewn-Boat Traditions», In: *International Journal of Nautical Archaeology*, Vol. 48, n° 1, Taylor & Francis, UK.
- Prag, J., 2014, «Bronze rostra from the Egadi Islands, Sicily: the Latin inscriptions», In: *Journal of Roman Archaeology*, Vol. 27, n° 1, CUP, Cambridge.
- Rankov, B., 2013, «Roman Shipsheds», In: *Shipsheds of the Ancient Mediterranean*, CUP, Cambridge.

- Ridgway, B. S., 2000, «The Sperlonga Sculptures: The Current State of Research», In: *From Pergamon to Sperlonga: Sculpture and Context*, University of California Press, California.
- Robiou, F., 1872, «Le recrutement de l'état major et des équipages dans les flottes romaines aux temps de la République et de l'Empire», In: *Revue Archéologique*, Vol. 24, Didier et Cei, Paris.
- Saddington, D. B., 2011, «Classes. The Evolution of the Roman Imperial Fleets», In: *A Companion to the Roman Army*, Wiley. J., & Sons, New York.
- Schuermans, H., 1879, «Épigraphie Romaine de la Belgique», In: *Bulletin des Commissions Royales d'Art et d'Archéologie*, Vol. 18, Muquardt, C., Bruxelles.
- Scopacasa, R., 2016, «Rome's encroachment on Italy», In: *A Companion to Roman Italy*, Wiley-Blackwell, Oxford.
- Steffy, J. R., 1985, «The Herculaneum boat: Preliminary notes on hull details», In: *American Journal of Archaeology*, Vol. 89, n° 3, University of Chicago Press, USA.
- Svoronos, J. N., 1914, «Stylides, ancres, hierae, aphlasta, stoloï, acrostoloï, embola, proembola et totems marins», In: *Journal international d'archéologie numismatique*, t. 16, Eleftheroudakis & Barth, athens.
- Tarn, W.W., 1907, «The Fleets of the First Punic War», In: *The Journal of Hellenic Studies*, Vol. 27, Macmillan and Co., London.
- Tarn, W.W., 1913, «The Roman Navy», In: *A companion to latin studies*, CUP, Cambridge.
- Teodor, A., and others, 2011, «Noviodunum Roman Fortress. A Survey on a City Wall Section», In: *International Archives of the Photogrammetry, Remote Sensing and Spatial Information Sciences*, Vol. XXXVIII-5, Workshop, 2-4 March 2011, Italy.
- Tuck, S. L., 2015, «Nasty, Brutish, and Short? The Demography of the Roman Imperial Navy », In: *Ancient Documents and Their Contexts: First North American Congress of Greek and Latin Epigraphy (2011)*, Brill, Leiden.
- Tusa, S., Royal, J., 2012, «The landscape of the naval battle at the Egadi Islands (241B.C)», In: *Journal of Roman Archaeology*, Vol. 25, n° 1, CUP, Cambridge.

- Vaillant, V. J., 1885, «Classis Britannica, classis Samarica, cohors I. Morinorum; recherches d'épigraphie et de numismatique», In: *Bulletin de la Commission départementale des monuments historiques du Pas-de-Calais*, Vol. 6, Typographie de sède et cie, Arras.
- Valvo, A., 2006, «I'Socii Navales' e l'affermarsi di Roma come potenza marittima», In: *Mar greco - latino*, Universidade de Coimbra, Coimbra.
- Vasiljevic, D. A., and others, 2016, « Geoheritage Case Study: The Danube Region in Serbia », In: *Geoheritage and Geotourism: A European Perspective*, The Boydell Press, UK.
- Wachsmann, S., Davis, D., 2002, « Nautical Archaeology in Israel», In: *International Handbook of Underwater Archaeology*, Springer Science & Business Media, New York.
- Wheeler, E. L., 2012, «Roman fleets in the black sea: Mysteries of the classis pontica», In: *Acta Classica*, Vol. 55, Classical Association of South Africa, South Africa.
- Whitewright, J., 2016, «Ships and Boats», In: *A Companion to Science, Technology and Medicine in Ancient Greece and Rome*, Vol. 1, Wiley. J., & Sons, USA.
- Williams, J., 2009, «The Environmental Effects of Populonia's Metallurgical Industry: Current Evidence and Future Directions», In: *Etruscan Studies*, vol. 12, 1, De Gruyter, Berlin.

4 - الرسائل الجامعية :

- العربية:

- أيت عمارة، و.، 1995، دور السفينة في التجارة والتوسع الاستيطاني في البحر المتوسط، رسالة ماجستير في التاريخ القديم، جامعة أبو القاسم سعد الله - الجزائر 2، الجزائر.
- جواد، ح. ح.، 2008، نشوء الدولة السلوقية وقيامها (دراسة تاريخية 312-64 ق.م)، رسالة ماجستير في التاريخ القديم، جامعة بغداد، العراق.

– الأجنبية:

- Cremades, J., 2018, *Rome et la mer : rôle et importance de la mer Méditerranée dans le développement du monde romain : du milieu du IV^e siècle av. JC à la deuxième guerre de Macédoine incluse*, thèse de doctorat en histoire ancienne, Université de Nantes, Nantes.
- Hopkins, L., 2014, *Fleets and Manpower on Land and Sea: the Italian classes and the Roman Empire 31 BC – AD 193*, Doctoral thesis in Ancient History and Classical Archaeology, University of Oxford, Oxford.
- Houdoy, A. R. J. 1875, *De la condition et de l'administration des villes chez les Romains: Des communes et des sections de communes considérées comme personnes morales*, Thèses de doctorat en droit, Faculté de Droit, Durand, A., et Lauriel, P., Paris.
- Le Roux, L., 1911, *L'armée romaine de Bretagne*, Thèse de doctorat, Champion, H., Paris.
- Lomas, H.K., 1989, *Aspects of the Relationship between Rome and the Greek cities of southern Italy and Campania under the republic and Early Empire*, Thesis of doctorat, Newcastle University Library, Newcastle.
- Proust, Ch., 2021, *Les marins et les officiers des flottes de guerre romaines pendant les premiers siècles de l'Empire (recherches d'histoire militaire et d'histoire sociale)*, Thèse de doctorat en Sciences de l'antiquité : histoire, Université de PSL, France.
- Rummel, Ch., 2008, *The Fleets on the Northern Frontier of the Roman Empire from the 1st to 3rd century*, Vol. 1, Thesis of Doctor of Philosophy, University of Nottingham, Uk.
- Sanz, A. M., 2013, *La République romaine et ses alliances militaires : pratiques et représentations de la "societas" de l'époque du "foedus Cassianum" à la fin de la seconde guerre punique*, t. 1, Thèse de doctorat en Sciences de l'Homme et Société, Université de Sorbonne, Paris.
- Sauterel, R., 2019, *Iconographie romaine majeure de la navigation en Gaule narbonnaise et dans le bassin rhodanien*,

Mémoire de Maitrise en sciences de l'antiquité, Université de Lausanne, Suisse.

- Senly, A., 1902, *La piraterie*, Thèses de doctorat, en droit, Université de Paris, Rousseau, A., Paris.

- Wellebrouck, G., 2016, *Présence et Ambitions des affranchis dans l'Empire Romain*, Thèse de doctorat en Lettres Classiques, Université Paris-Sorbonne, Paris.

5 - القواميس والموسوعات:

- العربية:

- السلوم، ب. إ. ي.، 2000، معجم المصطلحات العسكرية عربي- انجليزي، مكتبة العبيكان، الرياض.

- الأجنبية:

- Anthon, Ch., 1841, *A Classical Dictionary: Containing an account of the principal proper names mentioned in ancient authors, and intended to elucidate all the important points connected with the Geography, History, Biography, Mythology and Fine Arts of the Greeks and Romans*, Vol. 2, Harper & Brothers, New York.

- Baize, L., 1893, *Lexique latin-français: rédigé d'après le décret du 19 juin 1880 pour le baccalauréat*, Delagrave, Ch., Paris.

- Bénard, Th., 1879, *Dictionnaire classique universel français, historique, biographique, mythologique, géographique et étymologique*, Belin, E., Paris.

- Beeton, S. O., 1861, *Beeton's Dictionary of universal information; comprising a complete summary of the moral, mathematical, physical and natural sciences*, Beeton, S. O., London.

- Bercot, D. W., 2014, *Dictionary of Early Christian Beliefs: A Reference Guide to More Than 700 Topics Discussed by the Early Church Fathers*, Hendrickson, USA.

- Berger, A., 1968, *Encyclopedic Dictionary of Roman Law*, Vol. 43, American Philosophical Society, Philadelphia.

- Besnier, M., 1941, *Lexique de géographie ancienne*, Klincksieck, C., Paris.
- Bosc, E., 1881, *Dictionnaire général de l'archéologie et des antiquités chez les divers peuples*, Firmin-Didot et C^{ie}, Paris.
- Bouillet, M. B., 1867, *Dictionnaire universel d'histoire et de géographie*, Vol. 2, Hachette, Paris.
- Bunson, M., 2002, *Encyclopedia of the Roman Empire*, Facts On File, New York.
- Chesnel, C., 1864, *Encyclopédie militaire et maritime dictionnaire des armées de terre et de mer*, Vol. 1, Le Chevalier, A, Paris.
- Daremberg, Ch., et autres, 1887, *Dictionnaire des antiquités grecques et romaines d'après les textes et les monuments*, Hachette et Cie, Paris.
- Daremberg, Ch., et autres, 1904, *Dictionnaire des antiquités grecques et romaines d'après les textes et les monuments*, Hachette et C^{ie}, Paris.
- Daremberg, Ch., et autres, 1904, *Dictionnaire des antiquités grecques et romaines d'après les textes et les monuments*, Hachette et Cie, Paris.
- De la Martinière, A. A. B., 1737, *Le grand dictionnaire géographique et critique*, vol. 9, Pasquali, J. B., Venise.
- De Puy, W. H., 1899, *The World-wide Encyclopedia and Gazetteer*, Vol. 7, The Christian Herald, New York.
- Du Marsais, C. Ch., 1797, *Oeuvres de du Marsais: Mélanges de Grammaire, de Philosophie, Etc., Tirés de l'Encyclopédie*, Vol. 4, Pougin, Paris.
- Dufau, P., 1820, *Dictionnaire universel abrégé de géographie ancienne comparée*, t. 2, Desray, Paris.
- Eggenberger, D., 2012, *An Encyclopedia of Battles: Accounts of Over 1,560 Battles from 1479 B.C. to the Present*, Dover, New York.
- Fumagalli, G., 1905, *Lexicon typographicum: dictionnaire géographique d'Italie*, Olschki, Florence.

- Girod, J., 1827, *Dictionnaire spécial et classique des monnaies, poids, mesures, divisions du temps, chez les Grecs, les Romains, les Juifs, et les Égyptiens*, Rusand, Paris.
- Jal, A., 1848, *Glossaire nautique: répertoire polyglotte de termes de marine anciens et modernes*, Firmin Didot frères, Paris.
- Knight, C., 1843, *The Penny-Cyclopaedia of the Society for the Diffusion of Useful Knowledge*, Vol. 25, Knight, C., & co, London.
- Kohn, G. Ch., 2013, *Dictionary of Wars*, Routledge, London.
- Laponneraye, A., 1835, *Dictionnaire historique des peuples anciens et modernes, ou résumé de l'histoire universelle*, Vol. 1, Pagnerre, Paris.
- Le Bas, M. PH., 1841, *L'univers: histoire et description de tous les peuples (Dictionnaire encyclopédique de la France)*, t. 4, Firmin Didot frères, Paris.
- Magill, F. N., 2003, *Dictionary of World Biography*, Vol. 1, Routledge, London.
- Mentelle, E., 1789, *Encyclopédie méthodique ou par ordre de matières*, Vol. 2, Panckoucke, Paris.
- Platner, S., B., 2015, *A Topographical Dictionary of Ancient Rome*, CUP, Cambridge.
- Renard, B., 1875, *Dictionnaire des antiquités grecques et romaines d'après les textes et les monuments*, Muquardt, C., Bruxelles.
- Rich, A., 1861, *Dictionnaire des antiquités romaines et grecques. Accompagné de 2000 gravures d'après l'antique représentant tous les objets de divers usages d'art et d'industrie des grecs et des romains*, trad. Chérueil, M., Firmin Didot frères, fils et C^{ie}, Paris.
- Rich, A., 1873, *Dictionnaire des antiquités romaines et grecques: accompagné de 2000 gravures d'après l'antique représentant tous les objets de divers usages d'art et d'industrie des grecs et des romains*, trad. Chérueil, M., Frimin Didot frères, Paris.
- Robinet, J. B., 1780, *Dictionnaire universel des sciences morale, économique, politique et diplomatique*, t. 17, libraires associés, Londres.

- Smith, W., & others, 1891, *A Dictionary of Greek and Roman Antiquities*, Vol. 2, Murray, J., London.
- Smith, W., 1845, *A School-dictionary of Greek and Roman Antiquities: Abridged from the Larger Dictionary*, Murray, J., London.
- Smith, W., 1857, *A Dictionary of Greek and Roman Antiquities*, Harper & Brothers, New York.
- Smith, W., 1873, *A Dictionary of Greek and Roman Geography*, Vol. 2, Murray, J., London.
- Smith, W., 1873, *A Dictionary of Greek and Roman Geography*, Vol. 2, Murray, J., London.
- Smith, W., 1898, *A Concise Dictionary of Greek and Roman Antiquities*, Holt, H., London.
- Tucker, S. C., 2011, *Battles that Changed History: An Encyclopedia of World Conflict*, ABC-CLIO, California.
- Whitney, D. W., 1895, *The Century Dictionary and Cyclopaedia*, Vol. 4, Century Company, New York.
- Wilson, N. G., 2006, *Encyclopedia of Ancient Greece*, Routledge, New York.
- Wilson, N., 2013, *Encyclopedia of Ancient Greece*, Routledge, New York.

الفهارس

1 . فهرس الأعلام والشخصيات:

أنطيوخوس الثالث, 95, 144, 164, 166,
237

أنطيوخوس الثالث عشر, 144

أنكوس ماركيوس, 12, 42

أنيس فلافيانوس, 180

أويتاتوس, 169, 179

أوبرتيوس, 181

أوتو, 169, 253

أوتيو فيريكاندو, 172

أوديسيوس, 116

أوريليوس فيتليوس, 189

أوغوسيوس فاروس, 183

أوكتافيوس أوغسطس, 63

أولوس غابينيوس, 244

أولوس فيتليوس, 178

إ

الإسكندر الأكبر, 233

إليس, 78

إينياس, 37, 116

أبوديوس فيروس, 180

أبيوس كلوديوس كودكس, 30

أثنيو, 190

أريوس كابيتوني, 173

أريوس ميرون, 174

أسخيلوس, 102

أغرون, 240

أغربيينا, 124, 125, 126, 170, 325

أمنحات الثاني, 123

أميان مرسولان, 137

أناكرسيس, 79

أنتوس, 168

أنتونيوس لونجوس, 173

أنتيستيس نيجر, 173

أنسيتوس, 169, 170

أنطونيوس بيوس, 141

أنطونيوس ليو, 174

بيرسيوس, 235	ب
بيروس, 26, 43, 44, 48, 49, 52, 97	بريكليس الأثيني, 107
ت	بطليموس الأول سوتير, 108, 124
تاركوينيوس بريسكوس, 42	بطليموس الثاني فيلادلفوس, 84
تاركوينيوس سوبريوس, 43, 44	بلوتارخ, 18, 33, 36, 38, 182, 205
تراجان, 64, 66, 76, 83, 87, 91, 103	243
150, 151, 153, 182, 197	بلين الكبير, 29, 39, 60, 88, 92, 107
ترايانوس ديكيوس, 138	112, 115, 118, 120, 124, 169
تولوس هوستيلوس, 21, 42	179
تبييريوس, 118, 125, 127, 141, 146	بويليوس أيلوس ماركيانوس, 200
152, 168, 169, 170, 180, 183	بويليوس سولبيقيوس روفوس, 246
227, 230, 252, 288	بويليوس سيرفيليوس فاتيا, 243
تبييريوس سيمبرونيوس لونجوس, 227, 230	بويليوس كلوديوس بولشر, 223
تبييريوس يوليوس أوغستي ليرتوس أوبتاتوس,	بويليوس كورنيليوس سكيبيو, 68, 93, 102
169	163, 166, 227, 228, 230
تبييريوس يوليوس أوغستي أكرانتوس, 170	بويليوس كورنيليوس سكيبيو, 176, 194
تبييريوس يوليوس أوغسطس كزانتوس, 180	202
تيت ليف, د, 18, 19, 20, 21, 29, 30	بويليوس ليسينيوس, 166, 176
46, 47, 51, 63, 64, 68, 100, 102	بوملكار, 229
159, 162, 163, 165, 166, 176	بيرسس, 162
194, 202, 205, 206, 207, 227	

ديميتريوس, 18, 89, 95, 102,	تيتوس سويلوس ألبانوس, 189
دينوكراتوس, 123	تيتوس فلافيوس فيرموس, 171
ديودور الصقلي, 14, 18, 19, 28, 51,	تيتوس كلوديوس أوغوستي ليبرتوس
102, 95, 92, 60	سيليكوس, 169
ديون كاسيوس, هـ, 97, 102, 105, 114,	تيغرانس, 145
167, 163, 156, 127	تيوتا, 240, 241
ديونييسيوس الأول, 92, 94	ث
ديونييسيوس الثاني, 89, 94	ثياتيتوس, 182
ر	ج
روجاتوس أوغستي ليبرتوس, 199	جانوس كورنيليوس سكيبيو, 227, 228
رومولوس, 33, 38, 40, 42	جاپوس أسيليس باسو, 191
ز	جنايوس سيرفيليس جيمينوس, 229
زركسيس, 182	جنتيوس, 166
س	جنوس كورنيليوس سكيبيو, 31, 218
سالفيس بودنتيوس, 172	ح
سبارتيكوس دييسكورتوس, 172	حنبل, 97, 162, 228
سبوريس كاسيوس, 44	د
سترابون, 12, 20, 60, 66, 68, 79,	ديموستين, 18
112, 114, 115, 116, 123	ديموكاري, 251
سرفيس توليوس, 24	

غابوس فيريس, 89	سفرونوس, 75
ف	سكستوس ميموس كليريثي, 174
فابوس ماكسيموس, 161	سلوكس, 173
فاليريوس, 174, 173, 172, 171, 95,	سوستراتوس, 124
195, 190	سولان, 36
فاليريوس جرمانوس, 174	سولجيوس كيسيليانوس, 183
فاليريوس ماكسيموس, 95, 172	سيبتيموس سيفيروس, 131
فرجيل, 74	سيسرون, 33
فلافوس كابينو, 174	سيلوس إتاليكوس, 48
فلوروس, 29, 97, 116, 152	سينتيوس ساتورنينوس, 198
فوليوس داتوس, 188	سينكا, 36
فيجاس, 58, 60, 82, 93, 105, 107,	سيويتون, 113, 134, 137
109, 137, 138, 139, 183, 202,	
204	غ
فيرجيل, 46, 58, 116, 117	غالبا, 33, 80, 169, 185, 253
فيريكوندينوس سيويروس, 200	غابوس أوكتافيوس, 33, 82, 94, 96, 97,
فيسباسيان, 122, 131, 149, 150, 156,	102, 105, 107, 112, 113, 114,
253, 254	119, 123, 127, 133, 134, 137,
فيلب الثاني المقدوني, 18, 20	140, 142, 163, 164, 167, 177,
فيليب الخامس, 84, 234, 235	245, 250, 251, 252, 253, 257,
	328

كليومينيس, 89	فيليب العربي, 136, 155
كميتيكوس سولاي, 195	ك
كنايوس فولفيوس كينتومالوس, 240	كاركلا, 135
كنايوس كورنيليوس دولابيللا, 243	كاسيببوس, 168
كورنيليوس ريسيتوتوس, 179	كايس أورونكوليوس, 229
كومودوس, 147, 148	كايس أولبوس ليسينيانوس, 189
كوينتوس كايوس, 199	كايس دوليوس نيبوس, 29, 175, 218
كوينتوس كاسيليوس ميتيلوس, 239, 244	كايس فاليريوس فينتوس, 171
كوينتوس نايسوس ماركيانوس, 201	كايس فلافيوس فمبريا, 247
ل	كايس لوتاتوس كاتولوس, 224
لارس بورسينا, 44	كايس ليفيوس, 166
لايليوس, 181	كايس يوليوس, 175
لوسيوس ماركسيوس سينسورينوس, 231	كمامفيليوس سينيروتيس, 193
لوكان, 82, 89, 96	كرانتيبوس, 222
لوكراس, 35	كلوديوس, 45, 65, 82, 99, 115, 125,
لوكليوس باسو, 178	133, 151, 154, 169, 179, 185,
لوكولوس, 237	195, 217, 219, 223
لوكيوس إميليوس باولوس, 238	كلوديوس إيروس, 185
لوكيوس أميليوس باولوس, 235	كليوباترا السابعة, 249, 250, 253

- لوكيوس أوريليوس تيتوس, 198
 لوكيوس بوستوميوس ألبينوس, 240
 لوكيوس بويونيوس زينو, 194
 لوكيوس تريبيوس, 194
 لوكيوس فاليريوس فلاكوس, 247, 246
 لوكيوس فاليريوس فيكتور, 190
 لوكيوس كورنيليوس سولا, 166
 لوكيوس كورنيليوس سينا, 247, 246
 لوكيوس كوينكتيوس سينسيناتوس, 63
 لوكيوس ليسينيوس لوكولوس, 176
 لوكيوس ماركيوس سينسورينوس, 93
 لوكيوس مانليوس فولسو, 95
 لوكيوس يوليوس ليبيو, 25
 ليساندر, 182
 ليسينيوس, 176, 174, 166
 ليسينيوس ميموري, 174
 ليفيا دروسيلا, 168
 ليفيوس سالياتور, 176
- ماجيوس ماكسيموس, 182
 ماركوس أتيليوس ريجولوس, 95, 219,
 222, 221
 ماركوس أتيليوس ريغولوس, 176
 ماركوس أجريبا, 106, 107, 114, 115,
 117, 119, 121, 140, 177, 251,
 252
 ماركوس أسكليبيادس, 186
 ماركوس أنتيليوس ريجولوس, 25
 ماركوس أنطونيوس, 33, 36, 82, 102,
 112, 123, 140, 142, 167, 192,
 195, 244, 250, 251, 252
 ماركوس أنطونيوس روفينوس, 195
 ماركوس أنطونيوس كريتيكوس, 244
 ماركوس أوريليوس, 131, 141, 171
 ماركوس أوريليوس فوسكوس, 171
 ماركوس إيميليوس ليبيدوس, 250
 ماركوس جونيوس بروتوس, 96, 176
 ماركوس كلوديوس مارسيلوس, 228, 229
 ماركوس كلوديوس ماركيلوس, 248

هيرودوت, 42, 79, 182	ماركيو سيمبرونيو بطليموس, 198
ي	ماريوتس, 123
يونانس ليدوس, 25	موسكوس, 169
يوليا فينيريا, 191	ميسينوم, 116, 117, 118, 120, 134,
يوليوس أريستوني, 173	135, 136, 137, 138, 139, 140,
يوليوس ديودوريوس, 172	141, 142, 145, 155, 169, 171,
يوليوس قيصر, 68, 89, 96, 102, 108,	172, 173, 174, 175, 178, 179,
111, 113, 119, 133, 243, 248,	180, 183, 184, 185, 187, 188,
249	189, 190, 191, 192, 194, 195,
يوليوس ماكسيموس, 18	198, 200, 201, 206, 209, 212,
	254, 325
	مينداروس, 182
	ن
	نيرون, 64, 118, 156, 169, 170, 179,
	180, 181, 186, 253
	ه
	هادريان, 135, 145
	هانيبال جيسكو, 31, 218, 219
	هوراس, 35
	هوميروس, 116
	هيركولوس, 186

2 . فهرس الأماكن والمدن:

أنتيوم, 13, 20, 22, 36, 63, 64, 238,	أ	
319		أبوليا, 242
أندرناخ, 126		الأبنين, 59
أنطاكية, 122		أرجنتيوس, 111
أنكسور, 13, 14		الأدرياتيكى, 15, 26, 45, 67, 98, 120,
أوتونناكوم, 126		139, 141, 239, 240, 241, 248
أوتىكا, 231		أرديا, 139
أورليفكا, 129		أرمينيوم, 26
أوروكوم, 249		أريلاطي, 68
أوستيا, 12, 26, 65, 87, 136, 139,		أريمينوم, 16, 67
247, 164		أسبيس, 222
أوسبيك, 128		أفيرنوس, 114, 115, 121
أولبيا, 132, 156, 219		أكتيوم, 33, 36, 69, 82, 96, 97, 102,
آ		105, 109, 112, 117, 123, 124,
آثينا, 137		134, 140, 142, 167, 251, 252,
آسيا الصغرى, 23, 59, 84, 174, 185,		335, 257
247, 246, 243, 242, 237, 236		أكوليا, 82, 137
إ		إبيروس, 26, 138
الإبرو, 228		إتروريا, 14, 16, 42, 59, 66, 139, 165
إسبانيا, 93, 227, 228, 239, 335		ألبا فوسينز, 90
إستريا, 80		أليوبريكس, 129
إستريل, 111		ألتيبورغ, 125
		ألتيبيروس, 99, 101, 331
		أمبراكيا, 252

بامفيليا, 174	الإسكندرية, 61, 63, 69, 108, 122,
بانونيا, 127, 128, 151, 179, 209	,123, 124, 142, 143, 144, 145,
بانونيكيا, 127, 128, 150, 151, 333	,148, 170, 180, 182, 185, 198,
باولي, 116	,210, 249, 250, 287, 288, 318,
ببورتوس كلايسيس, 119	332
ببيدنا, 235	إفريقيا, 50, 52, 59, 61, 148, 166,
بحر إيجه, 146, 237, 239	,220, 222, 230, 231, 248, 249,
البحر الأيوني, 246	288
البحر الليبي, 69	إكنوموس, 95, 161, 176, 219, 220,
البحر الميت, 60	221, 222, 226, 335,
برانثوس, 131	إيبيريا, 59, 68, 176, 205,
براينيسستي, 90, 105	إيجاتيس, 103, 224, 225, 335,
برجاموم, 84, 166, 234, 235, 236	إيجيستا, 219
بروسيدا, 116	إيريجلي, 131
بروكيتاي, 116	إيريكس, 224
بريطانيا, 110, 133, 153, 154, 155,	إيزاكيا, 128
332, 333	إيسا, 166
بلاسينا ميرابيللا, 118	إيسي بورتوس, 133
بلغراد, 126	إيقادي, 102
البليار, 69, 229, 239	إيليريا, 80, 240, 241,
البحر الأسود, 110, 130, 131, 132,	
149, 155, 156, 173, 237, 238,	ب
332	بادوس, 90
البو, 90, 119	باربيريني, 84
بويولونيا, 166	باريوم, 23, 67
بويولونيوم, 66	باكولي, 116

تراكينا, 13, 136	بوتولي, 113, 136
تركيا, 131	البوسفور, 131, 132, 139
تورونوم, 126, 128, 332	البوسنة والهرسك, 128
تينوس, 146	بورتوس يوليوس, 113, 114, 115, 117,
تينيدوس, 237	332, 121
تيوس, 146	بورتيكوس إميليا, 65
التبير, 12, 16, 33, 36, 53, 63, 64,	بومبي, 64, 90, 93, 165, 319
65	بون, 125, 126
التيراني, 11, 14, 27, 66, 115, 116,	بونتاي, 14, 22
136, 141,	بويتوفيو, 128
248, 247, 164	بيتوج, 128
ث	بيتيكا, 148
ثيرا, 19	بيتيوس, 132
ج	بيثينيا, 130, 172
جرايوم, 128	بيدسيس, 119, 319
جرمانيا, 125, 126, 152, 155, 175,	بيرايوس, 137, 139, 166, 320
179, 209	بيرجي, 320
جيسورياكوم, 133	بيزاي, 66
خ	بيزنطة, 131, 132, 139
خالكيذا, 236	البيلوبونيز, 102, 182
خيوس, 84	ت
	تاركويني, 166
	تارنتوم, 23, 26, 30, 48, 49, 165
	تراسمانيا, 161
	تراقيا, 172

,160 ,159 ,155 ,148 ,144 ,140	د
,208 ,206 ,185 ,176 ,166 ,162	الدانوب, 99 ,127 ,128 ,129 ,149
,227 ,226 ,223 ,219 ,216 ,215	150 ,151 ,206
,236 ,235 ,234 ,233 ,231 ,230	داكيا, 91 ,151
,243 ,242 ,241 ,240 ,238 ,237	دالماتيا, 80
,254 ,249 ,248 ,247 ,246 ,244	الدجلة, 87 ,153 ,191
288 ,287 ,258 ,256	دراخيوم, 166
رونكو, 119	درافا, 128 ,150
ريتشבורو, 133	دريبانوم, 223 ,224 ,335
ريجيوم, 49 ,166	دلفي, 18 ,19 ,20
ريمني, 16 ,67	ديلوس, 166
ز	ديوسكورياس, 132 ,320
زيمون, 126	ر
س	الرأس الطيب, 19 ,52
سافا, 127 ,128 ,150	الراين, 124 ,125 ,126 ,152 ,154
سالوناي, 139	206
سانتا مارينيللا, 15	رأس مينيرفا, 23
سيليت, 81	رودس, 17 ,54 ,83 ,84 ,100 ,166
ستابيا, 48	182 ,234 ,235 ,330
سردينيا, 14 ,139 ,174 ,190 ,196	روما, 10 ,12 ,13 ,14 ,15 ,19 ,20
335 ,229 ,219	24 ,30 ,31 ,33 ,35 ,36 ,37 ,38
سريمسكا ميتروفيتشا, 128	40 ,41 ,42 ,43 ,44 ,45 ,46 ,47
سكينيا, 79	48 ,49 ,50 ,51 ,52 ,53 ,54 ,55
سلاميس, 92 ,108	58 ,62 ,63 ,64 ,65 ,66 ,69 ,84
	90 ,93 ,116 ,124 ,136 ,139

ص	سلوقس الأول نيكاتور, 121, 321
صقلية, أ, 24, 27, 28, 29, 37, 41, 53,	سوريا, 121, 144, 145, 146, 148,
89, 92, 94, 102, 118, 163, 216,	169, 173, 200, 209, 233, 333
217, 218, 219, 220, 222, 223,	سيتيا, 242
224, 225, 227, 228, 229, 230,	سيدونيا, 244
231, 240, 248, 251, 335	سيراكوزا, 31, 50, 68, 92, 94, 165,
صور, 89, 103, 108	202, 228
ط	سيرميوم, 128
طرابزوس, 131	سيزيك, 131
طرابزون, 131, 156	سيزيكوس, 131, 137, 156
طروادة, 37	سيساك, 127
ع-غ	سيسكيا, 127, 128
العاصي, 121	سينا غاليجا, 15
غابي, 43	سينوب, 131, 321
الغال, 23, 53, 102, 105, 108, 111,	سينوغاليا, 15
112, 113, 117, 141, 154	سينويسا, 14
غراديسكا, 128	ش
ف	شبه الجزيرة الإيبيرية, 20, 52, 148, 194,
الفاتيكان, 108	شبه الجزيرة الإيطالية, أ, 11, 16, 25, 26,
فاراجو, 66, 321	28, 31, 37, 41, 44, 45, 46, 55,
فارسالوس, 249	59, 62, 111, 141, 164, 234
فاروس, 123, 183, 319, 321	شرشال, 144, 148, 198
فاسيس, 132	

330 ,116 ,71 ,47 ,43 ,26 ,كامبانيا,	الفرات, 153
كاناي, 233	فرنسا, 87
كانديانو, 119	فورميانوس, 321 ,174
كانديانوس, 119	فوروم بوليوس, 111 ,112 ,113 ,140,
كايري, 14	141 ,142 ,143 ,332
كرواتيا, 81	فيرجوس, 111 ,117 ,118 ,321
كروتون, 49	فيزوف, 179 ,321
كريت, 69 ,239 ,243 ,244	فيليا, 49
كسانتن, 126	فينيقيا, 59 ,61
كلوسيوم, 44	فبي, 19
كورسيرا, 241	
كورسيكا, 22 ,59 ,219	ق
كوريكوس, 236 ,243	قابس, 223
الكوليزيوم, 136 ,139	قرطاجة, 20 ,51 ,92 ,93 ,216 ,222,
كولن, 124 ,125	230 ,231 ,232 ,239 ,256 ,257
كولوبس, 127 ,322	قرطاجنة, 163 ,202
كولونيا أغريبينا, 124 ,125 ,126	قورينا, 19 ,148
كوماي, 48 ,114 ,117	ك
كيليا, 174	كابوا, 45
كينوسكيفا لاي, 234	كاسترا فينتيرا, 126
ل	كاستروم نوفوم, 16 ,165
لاتيوم, 10 ,13 ,22 ,43 ,51 ,52 ,164,	كاستوروم نوفوم, 15
174	كالشيدون, 132 ,139
لاسينيوم, 48	كالياري, 139
لاودكية, 122	كاليس, 26 ,87

مقدونيا, 18, 20, 84, 166, 176, 233,	لبدة, 69
235	لوريوم, 139
مورسا, 128	لوکاي, 242
موريطانيا الطنجية, 148, 239	لوکري, 49, 166
موريطانيا القيصرية, 144, 148, 239	لوکرينوس, 114, 115, 121, 322
موغونتياكوم, 126	لونا, 66
مونتي نيوفو, 115	ليباري, 19, 31, 218
مويسيا السفلى, 150	ليغوريا, 59, 66
ميزا, 15	ليکوس, 237
ميسينا, 28, 47, 49, 50, 92, 103,	ليکيا, 174
217, 216, 165	ليليبايوم, 27, 89, 192, 224, 228, 231
ميسينوم, 116, 117, 118, 120, 134,	
135, 136, 137, 138, 139, 140,	م
141, 142, 145, 155, 169, 171,	ماتالا, 69
172, 173, 174, 175, 178, 179,	ماري مورتو, 116
180, 183, 184, 185, 187, 188,	ماساليا, 23, 53, 68, 89, 96, 113,
189, 190, 191, 192, 194, 195,	330, 177
198, 200, 201, 206, 209, 212,	ماستيا, 20, 52
254, 332	ماينز, 126
ميلاي, 24, 31, 32, 92, 161, 201,	مايورکا, 69
218, 256	مرمرة, 131, 139
ميليسكولا, 118	مصر, 20, 84, 123, 124, 142, 143,
مينتورناي, 13	144, 145, 148, 189, 233, 249,
ميونيسوس, 236	250, 253, 288
	مغنيسيا, 236

نوفیودونوم, 128, 129, 130, 332	ن
نوفیوماجوس, 126	نابولي, ب, 23, 116
نویس, 126	نارون, 140, 142
نیابولیس, 47, 165, 166	ناولوكوس, 105, 107
ه	نایمیخن, 126
هیراکلیا, 26	نوشیریا, 22, 47, 165
	نوفایسیوم, 126

,77 ,69 ,68 ,67 ,64 ,63 ,62 ,61	3. فهرس الشعوب:
,91 ,90 ,89 ,86 ,83 ,82 ,81 ,79	
,104 ,99 ,98 ,97 ,95 ,94 ,92	ا
,123 ,120 ,111 ,109 ,108 ,105	الإتروسك, 42
,133 ,131 ,130 ,127 ,126 ,124	الأثينيين, 102
,161 ,160 ,159 ,156 ,151 ,146	الإغريق, 18, 23, 29, 31, 36, 37, 38,
,176 ,170 ,168 ,167 ,166 ,164	48, 59, 79, 85, 86, 112, 160,
,186 ,185 ,184 ,183 ,179 ,178	166, 172, 178, 182, 184, 233,
,217 ,216 ,213 ,210 ,207 ,201	234, 235, 236, 241, 247, 248
,223 ,222 ,221 ,220 ,219 ,218	الأنباط, 60, 287
,229 ,228 ,227 ,226 ,225 ,224	الأيكوى, 45
,237 ,236 ,233 ,232 ,231 ,230	الإيليريون, 98, 240, 241
,258 ,257 ,256 ,245 ,241 ,239	ب
328 ,288 ,287	البارثيين, 122, 153
س	بيسوس, 172
السكيثي, 79	البيليني, 166
السمانيين, 22, 47, 51	د
ف - ق	الداكيين, 91
الفولسكي, 13, 43	الدلماتيين, 171, 253
القرطاجيين, 19, 28, 29, 30, 31, 36,	ر
,161 ,104 ,89 ,60 ,55 ,52 ,50	الروديان, 89, 236
,230 ,229 ,220 ,217 ,216 ,201	الرومان, أ, ب, 11, 12, 13, 14, 15, 16,
233 ,232	17, 18, 19, 20, 21, 22, 25, 26,
القوط, 156	27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34,
ك	36, 37, 39, 40, 42, 43, 44, 47,
الكريتيين, 101	48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 58,

الكورنثيون, 85

الكليكيون, 237, 243

ل

اللاتين, 11, 38, 42, 43, 44, 62, 73,

74, 77, 107, 112, 148, 187, 194

الليبورنيين, 80

م - ي

المارسي, 166

اليهود, 69, 146

4. فهرس الجداول والأشكال:

أ. الجداول:

جدول 1 جدول يمثل قيمة المساهمات للتكفل برواتب جنود البحرية حسب قيمة الثروة 214 ق.م.....206

جدول 2 جدول يوضح قيمة راتب برايفيكتوس أساطيل الإمبراطورية.....209

ب. الأشكال:

شكل 1 توزيع سفن الأسطولين الروماني والقرطاجي في معركة ليباري وميلاي سنة 260 ق.م.217

شكل 2 منحى بياني يمثل خسائر السفن في الأسطول الروماني خلال الحرب البونيقية الأولى. 225

فهرس المحتويات

3	شكر
4	إهداء
5	المختصرات:
6	مقدمة
9	الفصل الأول : نشأة العسكرية البحرية الرومانية
10	أولاً: العسكرية البحرية الرومانية قبل الحرب البونيقية الأولى:
11	1- تأسيس المستعمرات البحرية:
12	1.1- مستعمرات ساحل البحر التيراني:
14	2.1- مستعمرات ساحل البحر الأدرياتيكي:
16	2- نشاط القرصنة الروماني:
21	3- استحداث منصب دومفير البحرية:
25	4- استحداث منصب كويستور الأسطول:
28	ثانياً: تشكل العسكرية البحرية الرومانية مع بداية الحرب البونيقية الأولى:
33	1- نظرة الروماني إلى البحر:
38	2- الاهتمام بالجيش البري:
42	3- التوسع في شبه الجزيرة الإيطالية:
46	4- الاعتماد على الحلفاء البحرين:
47	1.4- الحلفاء البحرين داخل شبه الجزيرة الإيطالية:
47	1.1.4- حلفاء إقليم كامبانيا:
48	2.1.4- حلفاء الجنوب الإيطالي:
51	3.1.4- مساهمات الحلفاء غير البحرين:
52	2.4- الحلفاء البحرين خارج شبه الجزيرة الإيطالية:
52	1.2.4- قرطاجة:
53	2.2.4- ماساليا:
54	3.2.4- رودس:
57	الفصل الثاني: السفن العسكرية الرومانية
58	أولاً: صناعة السفن
58	1- مواد صناعة السفن:
58	1.1- المواد النباتية:

60	2.1- المواد المعدنية:.....
60	3.1- القار:.....
61	2- أحواض صناعة السفن:.....
69	3- تقنيات صناعة السفن:.....
69	1.3- طريقة الهيكل المخيط:.....
70	2.3- طريقة اللسان والتجويف:.....
72	4- مكونات السفينة الحربية الرومانية:.....
72	1.4- العارضة:.....
73	2.4- مقدمة السفينة:.....
74	3.4- مؤخرة السفينة:.....
75	4.4- الدفة:.....
76	5.4- المجاديف:.....
77	6.4- الصاري وملحقاته:.....
79	7.4- المرساة:.....
80	ثانيا: السفن الحربية الرومانية:.....
80	1- السفن الحربية الخفيفة:.....
80	1.1- الليبورنا (<i>liburnae</i>):.....
83	2.1- التريميوليا (<i>Trihemiolia</i>):.....
85	3.1- السفن الثلاثية (<i>triremes</i>):.....
87	2- السفن الحربية الثقيلة:.....
87	1.2- الرباعية (<i>Quadrireremis</i>):.....
90	2.2- الخماسية (<i>Quinquereme</i>):.....
94	3.2- السداسية (<i>hexaremis</i>):.....
96	4.2- السفن بأكثر من ستة صفوف من المجدفين:.....
98	3- السفن المساعدة:.....
98	1.3- الليمبوس (<i>Lembus</i>):.....
99	2.3- نماذج السفن المساعدة في فسيفساء ألتيبيروس (<i>Althiburus</i>):.....
99	1.2.3- سفن الاستطلاع:.....
99	2.2.3- سفن المطاردة والإنقاذ:.....

100	3.2.3- سفن توزيع البريد:
100	4.2.3- سفن نقل الخيول:
101	ثالثا: المعدات الحربية للسفينة الرومانية:
101	1- المهماز:
103	2- الكورفوس (<i>Corvus</i>):
104	3- الأبراج:
106	4- الهارباكو (<i>harpago</i>):
107	5- المنجنيق:
110	الفصل الثالث: موانئ وأساطيل العسكرية البحرية الرومانية
111	أولا: الموانئ العسكرية الرومانية:
111	1- موانئ الحوض الغربي للمتوسط:
111	1.1- فوروم يوليوس:
113	2.1- بورتوس يوليوس:
116	3.1- ميناء ميسينوم:
118	2- موانئ الحوض الشرقي:
118	1.2- ميناء رافينا:
120	2.2- ميناء سلوقيا بيريا:
123	3.2- ميناء الإسكندرية:
125	3- الموانئ النهرية:
125	1.3- ميناء كولونيا أغريبينا:
127	2.3- ميناء تورونوم:
129	3.3- ميناء نوفيدونوم:
130	4- موانئ البحر الأسود:
133	5- موانئ بريطانيا:
134	ثانيا: الأساطيل الحربية الرومانية:
134	1- الأساطيل البرايتورية:
136	1.1- أسطول ميسينوم (<i>Classis Misenum</i>):
138	2.1- أسطول رافينا (<i>Classis Ravenna</i>):
140	2- أساطيل المقاطعات:

140	1.2- أسطول فوروم يوليوس (<i>Classis Foroiuliensis</i>):
143	2.2- أسطول الإسكندرية (<i>Classis Alexandria</i>):
144	3.2- أسطول سوريا (<i>Classis Syriaca</i>):
147	4.2- أسطول نونا لبيكا (<i>Classis Nova Libyca</i>):
149	3- أساطيل الأنهار:
149	1.3- أسطول موبسيكا (<i>Classis Moesica</i>):
151	2.3- أسطول بانونيكيا (<i>Classis Pannonica</i>):
152	3.3- أسطول جرمانيكيا (<i>Classis Germanica</i>):
153	4.3- أسطول الفرات (<i>Classis Euphratis</i>):
154	4- أسطولا بريطانيا والبحر الأسود:
154	1.4- أسطول بريطانيا (<i>Classis Britanica</i>):
156	2.4- أسطول بونتيكا (<i>Classis Pontica</i>):
158	الفصل الرابع: الخدمة العسكرية في البحرية الحربية الرومانية
159	أولا - التجنيد:
160	1 - التجنيد خلال الفترة الجمهورية:
160	1.1 - تجنيد المواطنين الرومان:
162	2.1 - تجنيد العبيد:
164	3.1 - تجنيد المستوطنين من المستعمرات البحرية:
165	4.1 - تجنيد قوات الحلفاء البحريون:
167	2 - التجنيد خلال الفترة الإمبراطورية:
168	1.2- تجنيد المحررين:
170	2.2 - تجنيد أبناء المقاطعات:
174	ثانيا - الرتب العسكرية في البحرية الحربية الرومانية:
175	1 - خلال الفترة الجمهورية:
177	2 - خلال الفترة الإمبراطورية:
180	1.2 - الضباط:
177	1.1.2 - بريفيكتوس الأسطول (<i>praefectus classis</i>):
179	2.1.2 - نائب بريفيكتوس الأسطول (<i>subpraefectus classis</i>):
180	3.1.2 - ستولاركوس (<i>stolarchus</i>):

181	4.1.2 - سنتوريو كلاسياريوس (<i>classarius centurio</i>):
182	5.1.2 - نافاركوس (<i>navarchus</i>):
184	6.1.2 - الترياراركوس (<i>trierarchus</i>):
186	2.2 - ضباط الصف:
186	1.2.2 - غوبارناتور (<i>gubernator</i>):
187	2.2.2 - بروريتا (<i>proreta</i>):
188	3.2.2 - ناوفيلاكس (<i>naophylax</i>):
189	4.2.2 - أرموروم كوستوس (<i>armorum custos</i>):
189	5.2.2 - الكوروناريوس (<i>coronarius</i>) واليوكتيماريوس (<i>uctimarius</i>):
190	6.2.2 - ميدوكوس (<i>medicus</i>):
192	7.2.2 - سيمفونياكوس (<i>symphoniacus</i>):
193	3.2 - جنود البحرية:
196	4.2 - المجندون في الوظائف الإدارية:
196	1.4.2 - ديسبينساتور كلاسييس (<i>dispensator classis</i>):
197	2.4.2 - ديايتاريوس (<i>diaetarius</i>):
197	3.4.2 - إكزاكتوس (<i>exactus</i>):
198	4.4.2 - ليبراريوس (<i>librarii</i>):
198	5.4.2 - إكسبتور (<i>exceptor</i>):
199	6.4.2 - تابولاريوس (<i>tabularius</i>):
199	7.4.2 - الكُتاب (<i>scribae</i>):
199	5.2 - رتب استثنائية:
199	1.5.2 - برايبوزيتوس الأسطول (<i>praepositus classis</i>):
200	2.5.2 - بينيفيساريوس (<i>beneficiarius</i>):
201	ثالثا - الحياة العسكرية في البحرية الحربية الرومانية:
201	1- التدريب:
202	2- أسلحة البحارة:
203	3 - الألبسة:
204	4 - الطعام:
206	5- الراتب:

6 - مدة الخدمة:	210
الفصل الخامس: دور العسكرية البحرية الرومانية.	213
أولا - توسيع حدود الدولة الرومانية:	214
1- التوسع في الحوض الغربي للمتوسط:	215
1.1 - معركة ميلاي:	216
2.1 - معركة إكنوموس:	218
3.1 - معركة دريبانوم (<i>Drepanum</i>):	222
4.1 - معركة إيجاتيس:	223
2.1 - خلال الحرب البونيقية الثانية:	225
1.2.1 - نشاط العسكرية البحرية الرومانية في إسبانيا:	226
2.2.1 - نشاط العسكرية البحرية الرومانية في صقلية:	227
3.2.1 - نشاط العسكرية البحرية الرومانية في سردينيا:	228
4.2.1 - نشاط العسكرية البحرية الرومانية في إفريقيا:	229
3.1 - خلال الحرب البونيقية الثالثة:	230
2- التوسع في الحوض الشرقي للمتوسط:	232
1.2 - التوسع على حساب المملكة المقدونية:	232
2.1.1 - الحرب المقدونية الأولى (215-204 ق.م):	233
2.1.2 - الحرب المقدونية الثانية (200-197 ق.م):	233
3.1.2 - الحرب المقدونية الثالثة (171-168 ق.م):	234
2.2 - الحرب ضد المملكة السلوقية:	235
3.2 - الحرب ضد ميثريداتس:	236
ثانيا -العسكرية البحرية والقضاء على القرصنة:	237
1 - مواجهة القرصنة في الحوض الغربي للمتوسط:	237
2 - مواجهة القرصنة في الحوض الشرقي للمتوسط:	238
ثالثا - العسكرية البحرية والصراع على السلطة:	244
1- أثناء الصراع بين سولا وماريوس:	245
2- أثناء الصراع بين بومبيوس الكبير ويوليوس قيصر:	247
3- أثناء الصراع بين غايوس أوكتافيوس وماركوس أنطونيوس:	249
1.3- معركة نولوكوس:	250

فهرس المحتويات

251	2.3- معركة أكتيوم:.....
252	4- أثناء الصراع بين الأباطرة الأربعة (68-69 م):.....
254	خاتمة.....
258	الملاحق.....
281	قائمة البيبليوغرافيا.....
317	الفهارس.....
318	1. فهرس الأعلام والشخصيات:.....
325	2. فهرس الأماكن والمدن:.....
333	3. فهرس الشعوب:.....
335	4. فهرس الجداول والأشكال:.....
336	5. فهرس المحتويات.....