

تصوير السفن فى العصر الرومانى

أ. د. حسام أحمد المسيري

بعد الحرب البونوية أدرك الرومان أهمية السيادة البحرية واتجهوا لبناء أسطول قوى وأسفر ذلك عن استحداث الأسطول الرومانى وإعادة تنظيمه بعد نهاية الحروب الأهلية ، وعقب سقوط أسطول مارك أنطونيوس أمام أوكتافىوس ، واحتراق معظم السفن بينما اتجه باقى أسطول أنطونيوس إلى قاعدة (فورم يولى) ، والتي استمرت حتى عهد كلاوديوس^(١).

تم بعد ذلك تقسيم الأسطول الرومانى إلى فرعين إمبراطوريين فى كل من ميسينوم ورافينا ثم إضافة عدد آخر من الأساطيل فى الولايات، واستمر هذا الهيكل التنظيمى للأساطيل الرومانية دون تعديل حتى القرن الرابع الميلادى^(٢).

الأساطيل الإمبراطورية كانت تتمركز فى إيطاليا، وتظل تحت يد الإمبراطور مباشرة يستخدمها عند الحاجة وفى وقت السلام كانت تستخدم فى النقل البحرى ليس فى حدود إيطاليا فقط ولكن فى كل أنحاء البحر المتوسط، وهناك شواهد مكتوبة تشير إلى وجود بحارة الأسطولين الإمبراطوريين فى بيرييه وفى سورية خارج القاعدتين الرئيسيتين للأسطولين^(٣).

الأسطول الميسينى

تأسس ٢٧ ق.م، وكانت قاعدته الأولى هي ميناء جوليوس ثم تحول بعد ذلك إلى ميسينوم، وكانت له فروع خدمت فى قواعد ثانوية مثل أوسىكا وبوتولى وكونتوكيلاى وموانى أخرى^(٤).

الأسطول الرافينى

تأسس أيضاً ٢٧ ق.م فى قاعدة رافينا^(٥).

أساطيل الولايات

كانت الأساطيل الخاصة بالولايات أقل حجماً من الأسطولين الإمبراطوريين. وكانت تتكون من سفن أقل من نظيرتها الإمبراطورية، وكانت تتصدى لأية مخاطر بحرية تحيط بأطراف أو سواحل الإمبراطورية^(٦).

أسطول كومودوس الأفريقى

أسسه كومودوس ١٨٦م لتأمين الشحن البحرى للقمح من شمال افريقيا إلى إيطاليا وذلك على غرار أسطول الإسكندرية^(٧).

(1) Tacitus, The Annals; IV.5.

(2) Keegan J. (1993), A History of Warfare, New York, 263.

(3) Potter D., (2004) The Roman Army and Navy, Cambridge University Press, 67-69.

(4) Elton H., (1996) Warfare in Roman Europe, Oxford University Press, 158.

(5) Keegan J., 265.

(6) Goldsworthy A., (1996) The Roman Army at war 100Bc-200AD, Oxford, 33-35.

(7) Scriptores Historiae Augustae, Vita Commodi, 17.7.

أسطول الإسكندرية

قاعدته في الإسكندرية وكان يتحكم في الجزء الشرقي من البحر المتوسط، أسسه يوليوس قيصر حوالي ٤٤ ق.م، من السفن التي شاركت في موقعة أكتيوم وكان معظم رجاله من اليونان ومن دلتا النيل^(٨). وبعد مشاركته في دعم الإمبراطور فسبسيان ٦٩م كوفئ باللقب الأوغسطس^(٩)، وكان هذا الأسطول مسئولاً بصفة أساسية عن شحن القمح إلى روما ثم القسطنطينية بعد ذلك فضلاً عن إدارة الملاحة في نهر النيل^(١٠).

الأسطول البريطاني

تأسس ٤٠ أو ٤٣ م في جيسورياكوم^(١١). وشارك في الغزو الروماني لبريطانيا وفي الحملات التالية في الجزيرة^(١٢). وربما كان هذا الأسطول يتمركز في روتوبياى حتى ٨٥ م حين انتقل إلى دوبريس (دوفر). وكانت له قواعد أخرى في ليمانيس وأندرتيوم بينما استمرت جيسورياكوم على ساحل الغال في الخدمة^(١٣). وأثناء القرنين الثاني والثالث كان هذا الأسطول يستخدم بصفة رئيسية في نقل الإمدادات التموينية والرجال عبر القناة الإنجليزية. ثم اختفى نحت هذا الاسم من منتصف القرن الثالث، وتم احتلال مواقعه على يد النظام الساكسونى الساحلى^(١٤).

الأسطول الجرمانى

تأسس ١٢ ق.م على يد دروسوس في كاسترا فيتيرا (المعسكر القديمة)^(١٥) وكان يتحكم في نهر الراين وكان في الأساس أسطولاً نهرياً رغم مشاركته في عمليات ببحر الشمال. وجدير بالذكر أن افتقار الرومان للخبرة في شأن التيارات البحرية (المد والجزر) في المحيط جعلت أسطول دروسوس يستقر في زويدرزى Zuyden zee^(١٦). وبعد ٣٠ م تحرك هذا الأسطول وقاعدته الأساسية إلى ألتبرج على مسافة ٤ كم جنوب كولونيا^(١٧)، ثم نال اللقب الأوغسطس بعد نجاحه في قمع ثورة ساتورنيوس^(١٨).

أسطول نوفالبيكا

أول ذكر لهذا الأسطول يرجع إلى ١٨٠ م، وكان يتمركز في بطلمية على (ساحل) كيرناكيا^(١٩).

(8) -Elton H.,(1996) Warfare in Roman Europe, Oxford University Press ,P.159.

(9) Elton H.,(1996).,P.159.

(10) Casson L.,(1994) Ships and Seafaring in ancient times,London,47-48.

(11) Casson L.,(1994),PP.67-69.

(12) Elton H.,(1996).,P.160.

(13) Casson L.,(1994) 73-75.

(14) Casson L.,(1994) 76-77.

(15) Casson L.,(1994) 80-81.

(16) Elton H.,(1996)P.161.

(17) Koln,Alteburg at livius.org.

(18) Elton H.,(1996).,P.162.

(19) Keegan J.,(1993) A History of warfare, New York,273-274.

أسطول ماوريتانيا

كان يتمركز في قيسارية ماوريتانيا (تشرشل الحالية) ويتحكم في السواحل الإفريقية غرب المتوسط. وتم تأسيسه على قاعدة دائمة بعد اغارات منها إل Moors في بدايات ١٧٠ م.^(٢٠)

الأسطول الموتسيكي

تأسس في فترة بين ٢٠ ق.م و ١٠ م . وكان يتمركز ويتحكم في الدانوب الأدنى من البوابات الحديدية إلى شمال البحر الأسود حتى كريميا^(٢١)، ونال لقب (الفلافي) تكريماً له وربما يشير ذلك إلى إعادة تنظيمه على يد فسبأسيان^(٢٢).

الأسطول البانونيكي (أسطول بانونيا)

أسطول نهري يتحكم في الدانوب الأعلى من المعسكر الملك في راتيا إلى سينجيدوروم في مويسيا (بلغراد الحالية). تأريخ تأسيسه الفعلي غير معروف وينسبه البعض لحملات أغسطس في بانونيا ٣٥ ق.م ، ولكنه كان موجوداً بالتأكيد عند عام ٤٥ م^(٢٣)، قاعدته الرئيسية ربما كانت في تاورنوم في مجرى نهر سافا وتلاقيه مع الدانوب، وفي عهد الأسرة الفلافية نال لقب الفيلافي^(٢٤).

الأسطول البرنيثي

تأسس بعد ضم تراقيا ٤٦ م وتمركز في برينثوس. وكان نطاق عمله في سواحل برونيثوس وتراقيا^(٢٥)، وربما اتحد مع الأسطول البونتي في مرحلة تالية .

الأسطول البونتي

تأسس ٦٤ م من الأسطول البونتي الملكي^(٢٦) وكان يتمركز في ترايبزوس رغم أنه في إحدى المناسبات تحرك إلى بيزنطيوم ٧٠ م^(٢٧)، و إلى كايزيكوس ١٧٠^(٢٨)، هذا الأسطول كان يستخدم في حراسة جنوب وشرق البحر الأسود ومدخل البسفور^(٢٩) ووفق ما كتبه المؤرخ يوسيفوس كان هذا الأسطول في النصف الثاني من القرن الأول يضم ٤٠ سفينة حربية وثلاثة آلاف رجل^(٣٠).

الأسطول السوري

تأسس في عهد فسبسيان، على الأرجح وكانت قاعدته في سليوقيا ومن هنا كان اسمه البديل الأسطول السليوقي^(٣١) في سورية^(٣٢) ، وكان يتحكم في شرق المتوسط وبحر إيجه.

(20) Keegan J.,(1993) 279-281.

(21) Elton H.,(1996)162-165.

(22) Elton H.,(1996),163.

(23) Elton H.,(1996)162.

(24) Casson L.,(1994)88-90.

(25) Elton H.,(1996)164.

(26) Casson L.,(1994)92-93.

(27) Tacitus,The Histories.II.83,III.47.

(28) Casson L.,(1994)94-95.

(29) Elton H.,(1996)96-97.

(30) Josephus,The Jewish War,II.16.4.

(31) Codex Theodosianus,X.23.1.

(32) Casson L.,(1994) 98-99.

دور السفن الرومانية في النشاط التجاري

كانت الحبوب هي المصدر الرئيسي لغذاء الرومان . ووفق مصادر القرن الرابع الميلادي كانت مصر ترسل لروما عشرين مليون مكيال من القمح كل سنة أي حوالي ١٤٠ ألف طن . ووفق رواية فلافيوس يوسيفوس كانت مصر في عهد نيرون تتكفل بغذاء روما من القمح لأربعة شهور . وكانت روما تحتاج في كل عام إلى ٤٢٠ ألف طن من القمح يتم شحنها إليها، في عهد نيرون كان وصول سفن القمح من الإسكندرية في شهر يونيو يمثل أحد أهم الأحداث بالنسبة للرومان . وكانت السفن التجارية تسير في حماية السفن الحربية .^(٣٣)

كانت السفن التجارية تنقل أيضاً النبيذ الذي كان سلعة كثيفة الاستهلاك لدى الرومان وكذلك الزيوت المستخدمة في الطعام والإضاءة العامة والخاصة . وكانت أيضاً تنقل نوعاً من صوص الأسماك شائع الاستخدام في المطبخ الروماني، وكذلك أيضاً المنتجات المعدنية مثل الحديد الذي كان ينتقل في عهد أغسطس في سفينته الخاصة . هذا إلى جانب كل أنواع السلع الترفيهية والكماليات وحيوانات السيرك والرخام من أفريقيا وآسيا الصغرى والجرانيت من مصر والتوابل والحريز من الشرق الأقصى .^(٣٤)

بدأت الأمفورات الخاصة بالولايات في الظهور في أوسيكاً أثناء بدايات العصر الإمبراطوري خلال القرن الأول الميلادي. كان النبيذ يصل من كاتالونيا في هذه الأمفورات بينما كان الزيت يصل في أمفورات بووتيا وبعد نقله إلى روما يتم تفريغ هذه الأواني . وقد تم تصوير تفاصيل هذه التجارة عن طريق المونت تيستاكيو Monte Testaccio والتي تقع بالقرب من الضفة اليمنى لنهر التيبير، ويبلغ ارتفاعها ٣٥ م ومصنوعة من بقايا أمفورات الزيت ويبلغ إجمالي المستخدم فيها حوالي ٥٠ مليون مكيال .^(٣٥)

بلاد الغال (فرنسا) كانت تمد روما بالنبيذ منذ نهاية القرن الأول الميلادي وخاصة أثناء القرن الثاني الميلادي . ثم صارت أفريقيا مصدراً كبيراً للزيوت ومنتجات الأسماك والنبيذ وذلك حتى نهاية العصر الروماني وبعده أيضاً . أثناء كل العصر الإمبراطوري احتفظ إقليم شرق البحر الأبيض بالتبادل التجاري مع روما ليس فقط في مجال القمح القادم من الإسكندرية ولكن أيضاً في النبيذ القادم من كريت ورووس وخبوس وسواحل آسيا الصغرى .^(٣٦)

نحت بارز على مقبرة لوكيوس كارتيليوس بوبليكولا في أوسيكاً، ويرجع تاريخه للحرب البونوية الأولى (٢٦٤ / ٢٤١ ق.م) ، نجد تصويراً لإحدى السفن المستخدمة في ذلك الوقت، وكان الرومان قد بدأوا ينتبهون إلى أهمية السفن والأسطول حين واجهوا قرطاجة ذات القوة البحرية الفائقة، واستمرت الحرب آنذاك لربع قرن من الزمان، ويقال أن ضحاياها وصل عددهم إلى مليون قتيل وانتهت

(33) Torr C.,(1895) Ancient ships, London,106.

(34) Casson L.(1992) Merchant Galleys,London, ,117-126.

(35) Casson L.(1971) ,Ships and Seaman Ship in Ancient World,London,122-126.

(36)Casson L.,(1971),128.

باستيلاء روما على جزيرة صقلية وتحولها إلى قوة عظمى في حوض البحر المتوسط . السفينة المصورة على جدران المقبرة تشبه الطرز المستخدمة في هذه الفترة التاريخية حيث ارتفاع مقدمة السفينة .^(٣٧)

سفن الأسطول الروماني في عهد الإمبراطور تراجان وفي الوسط منها تظهر سفينة القيادة (الراية) . وهى سفينة ذات مستويات ثلاثة وربما كانت من طراز السفن الثلاثية . وإلى أعلى وإلى أسفل وحدات ذات مستويين وربما كانوا من طراز liburnian . والصورة لنحت بارز على عمود تراجان - روما - بداية القرن الثاني الميلادي .^(٣٨) (شكل رقم ١).



شكل رقم (١)

نحت بارز على عمود تراجان يمثل الأسطول الروماني في عهد الإمبراطور تراجان.

Casson L.,(1991) The Ancient Mariners,New Jersey,195.

صورة بالألوان لأحد اليخوت الرومانية المستخدمة في الرحلات والأغراض الترفيهية، وهى ضمن زخرفة جدران أحد المباني الرومانية التي يرجع تأريخها لبداية القرن الأول الميلادي، واليخت يستخدم فيه ثلاثة مجاديف فقط اثنان منها استخدمما للتجديف أما المجداف الثالث استخدم كدفة ، ويبدو اليخت أو القارب صغير الحجم ترتفع فيه المؤخرة عن المقدمة ويخلو من الشراع.^(٣٩) (شكل رقم ٢).

⁽³⁷⁾ Casson L.,(1971),232.

⁽³⁸⁾ Casson L.,(1991) The Ancient Mariners ,New Jersey,95.

⁽³⁹⁾ Casson L.,(1994) Ships and Seafaring in ancient times,London,144



شكل رقم (٢)

صورة لأحد اليخوت الرومانية

Casson L.,(1994) Ships and Seafaring in ancient times,London,144.

صورة بالألوان لأحد القوارب الرومانية البسيطة المستخدمة في أعمال الصيد وهي ضمن زخرفة جدران أحد المباني الرومانية التي يرجع تأريخها لبداية القرن الثاني الميلادي ، وهذا القارب بدون أي مجاديف ولكن الصياد هنا يستخدم عصا طويلة يقوم بغرسها في قاع النهر لتدفعه إلى الأمام ، ويبدو القارب صغير الحجم ترتفع فيه كل من المؤخرة والمقدمة ويخلو من الشراع.^(٤٠)

(شكل رقم ٣).



شكل رقم (٣)

قارب صيد على جدار أحد المباني الرومانية

Casson L.,(1991)The Ancient Mariners, New Jersey,144.

⁽⁴⁰⁾ Casson L.,(1991) The Ancient Mariners ,New Jersey,144.

بقايا أحد المراكب الخاصة للإمبراطور كاليجولا، ويبدو وقد تآكلت مكوناته خارج مياه بحيرة نيمي حيث عثر عليه هناك بين عامي ١٩٢٨/ ٣٢. ^(٤١) (شكل رقم ٤، ٥).



شكل رقم (٤)

بقايا أحد المراكب للإمبراطور كاليجولا.

Casson L.(1971) Ships and Seaman Ship in Ancient World,London,139.



شكل رقم (٥)

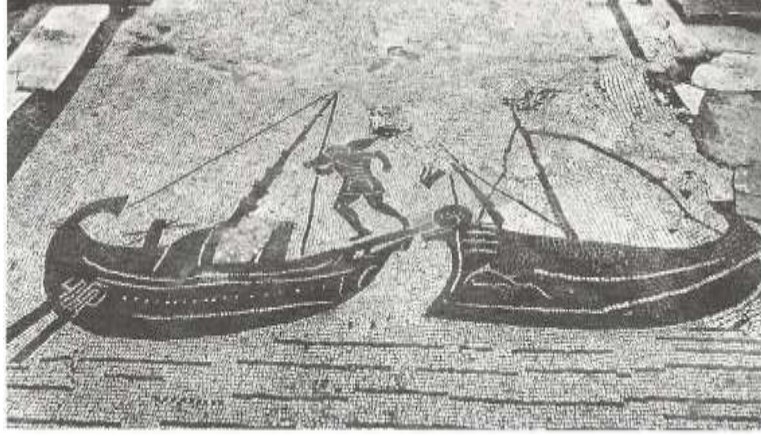
بقايا أحد المراكب للإمبراطور كاليجولا .

Casson L.,(1971) Ships and Seaman Ship in Ancient World,London,139.

مشهد يفترض تصويره من ميناء بورتوس شمال نهر التير. ويصور شحنة أمفورا يتم نقلها من سفينة تجارية (إلى اليمين) لأخرى نهريّة (إلى اليسار)، وسوف تحملها السفينة النهريّة عبر قناة إلى

⁽⁴¹⁾ Casson L.,(1971) Ships and Seaman Ship in Ancient World,London,139.

التيبر ثم منه إلى روما . والمشهد مصور على فسيفساء ويرجع لحوالي ٢٠٠ م ، ويلاحظ في كلتا السفينتين وجود الصاري الأفقي والشراع المثلث .^(٤٢) (شكل رقم ٦).



شكل رقم (٦)

سفينتان تجاريتان على فسيفساء رومانية

Casson L.,(1994) Ships and Seafaring in Ancient times,London,132.

مركب نهري صغير مصور على نحت بارز عثر عليه في كابرييد ويرجع للقرن الثالث الميلادي، ويصور طريقة سحب المركب إلى الميناء من خلال الصاري الصغير، وتتم هذه العملية في السفن ذات الحجم الكبير من خلال الصاري قرب الدفة .^(٤٣) (شكل رقم (٧)).



شكل رقم (٧)

نحت بارز مصور عليه مركب نهري صغير

⁽⁴²⁾ Casson L.,(1994) Ships and Seafaring in Ancient times,London,132.

⁽⁴³⁾ Casson L.,(1994) ,132.

Casson L.,(1994) Ships and Seafaring in Ancient times,London,132.

مركب نهري في الراين مصور من خلال نحت بارز على شاهد قبر، ويرجع لمنتصف القرن الأول الميلادي، وتبدو فيه عملية توجيه المركب بدون المجذافين التقليديين اللذين كانا يقومان بعمل الدفة . ففي هذا المركب يوجد مجذاف واحد فقط في مكان الدفة بمؤخرة المركب .^(٤٤) (شكل رقم ٨)



شكل رقم (٨)

مركب نهري على شاهد قبر

Casson L.,(1991) The Ancient Mariners,New Jersey,133.

مدخل ميناء بورتوس . في أقصى اليمين الفئار الذي يمثل مدخل الميناء ويبدو معه صبي من طاقم إحدى السفن وقد سقط في المياه وتسرع السفينة الوسطى لإنقاذه من الغرق . السفن الثلاث من السفن التجارية ذات الشراع المربع والسفينة الوسطى من النوع النهري المفضل استخدامه في نهر التير . نحت بارز من أوسيكيا يرجع إلى القرن الثالث الميلادي .^(٤٥) (شكل رقم ٩).



شكل رقم (٩)

⁽⁴⁴⁾ Casson L.,(1991) The Ancient Mariners ,New Jersey,133.

⁽⁴⁵⁾ Casson L.,(1971) Ships and Seaman Ship in Ancient World,London,134.

نحت بارز يمثل سفن تجارية ترسو في ميناء بورتوس

Casson L.,(1971) Ships and Seaman Ship in Ancient World,London,134.

شراع ذو عرض غير معتاد وربما يمثل ذلك كونه مصنوعاً من الجلد وهو مصور عن طريق النحت البارز، ويرجع للقرن الثالث الميلادي. (شكل رقم ١٠، ١١).^(٤٦)



شكل رقم (١٠)

نحت بارز يمثل شراع ذو عرض غير معتاد لسفن

Casson L.,(1994) Ships and Seafaring in Ancient times,London,135.



شكل رقم (١١)

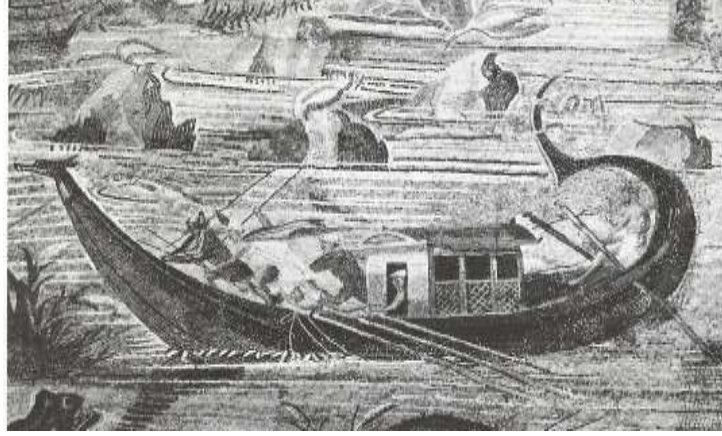
نحت بارز يمثل شراع ذو عرض غير معتاد

Casson L.,(1994) Ships and Seafaring in Ancient times,London,135.

سفينة على فسيفساء رومانية (شكل رقم ١٢) ، وهي مزودة بقمرة على سطح السفينة في المنتصف ، وكذلك يضم ثلاثة من المجدفين بالإضافة إلى الدفة التي هي عبارة عن مجدفين في

⁽⁴⁶⁾ Casson L.,(1994) Ships and Seafaring in Ancient times,London,135.

مؤخرة السفينة ، ونلاحظ ارتفاع كل من مقدمة ومؤخرة السفينة ، كما نلاحظ اتخاذ شكل المؤخرة ذيل أحد الحيوانات البحرية ويرجع تأريخ تلك الفسيفساء إلى القرن الأول قبل الميلاد.^(٤٧)



شكل رقم (١٢)

سفينة بثلاثة مجاديف على فسيفساء

Casson L.,(1994) Ships and Seafaring in Ancient times,London,136.

مشهد من ميناء بورتوس يرجع للقرن الثالث الميلادي، ويصور بالنحت البارز عملية تفريغ شحنة إحدى السفن التجارية . الشحنة من الأمفورات ويجلس أسفل السفينة كاتب يسجل بيانات الحمولة وأمامه مائدة (منضدة) يكتب عليها وإلى جواره اثنان من مساعديه .^(٤٨) (شكل رقم ١٣)



شكل رقم (١٣)

مشهد من النحت البارز يصور ميناء بورتوس ويرجع للقرن الثالث الميلادي.

Casson L.,(1991) The Ancient Mariners,New Jersey,103.

اثنان من السفن الرومانية عند الفناء الذي يميز مدخل ميناء بورتوس . مقدمة السفينة إلى اليمين ذات شكل دائري كالمعتاد بينما السفينة إلى اليسار ذات مقدمة تنتهي عند خط المياه بحيث تشبه منقار

⁽⁴⁷⁾ Casson L., (1994), 135.

⁽⁴⁸⁾ Casson L.,(1991)The Ancient Mariners, New Jersey,103.

أو مقدمة السفن الحربية وتتميز بأشرعة (صواري) ثلاثة وبها شراع في المقدمة . بينما الثانية ذات شراع واحد مربع . ويرجع تاريخ هذا الرسم إلى ٢٠٠ م .^(٤٩) (شكل رقم (١٤)).



شكل رقم (١٤)

اثنان من السفن الرومانية عند مدخل ميناء بورتوس

Casson L.,(1994) Ships and Seafaring in Ancient times,London,110.

مؤخرة إحدى السفن الكبرى أثناء مغادرتها الميناء السفينة مزخرفة باللون الأحمر الغامق وبها رقبة أوزة باللون الأبيض عند المؤخرة وبها شرائط بالأحمر الغامق . وشراع في المؤخرة والمشهد مصور على فسيفساء في أحد منازل روما. ويرجع تاريخه لحوالي ٢٠٠ م .^(٥٠) (شكل رقم (١٥)).



شكل رقم (١٥)

مؤخرة سفينة على فسيفساء رومانية

Casson L.,(1971) Ships and Seaman Ship in Ancient World,London,111.

سفينة تجارية رومانية ضخمة تدخل بقوة مدخل ميناء بورتوس وتتجاوز الفناء . في الصورة الأولى (اليمنى) تتحرك السفينة تحت شراعها الرئيسي بينما الشراع الأمامي تم تخفيض ارتفاعه. وفي قارب السفينة تبدو يد لأحد رجال طاقم السفينة تسحبه بموازة السفينة بينما يظهر إلى أعلى

⁽⁴⁹⁾ Casson L.,(1994) Ships and Seafaring in Ancient times,London,110.

⁽⁵⁰⁾ Casson L.,(1971) Ships and Seaman Ship in Ancient World,London,111.

رجلان وامرأة قد يكون أحدهم قبطان السفينة والآخرون من الركاب ذوى الحيشية (شخص وزوجته) وربما كانا يشكران قبطان السفينة على سلامة الوصول . وهذا المنظر موجود على شكل نحت بارز في بورتوس، ويرجع لحوالي ٢٠٠ م. ^(٥١) (شكل رقم ١٦، ١٧).



شكل رقم (١٦)

نحت بارز يمثل سفينة تجارية رومانية

Casson L.,(1994) Ships and Seafaring in Ancient times,London,112.



شكل رقم (١٧)

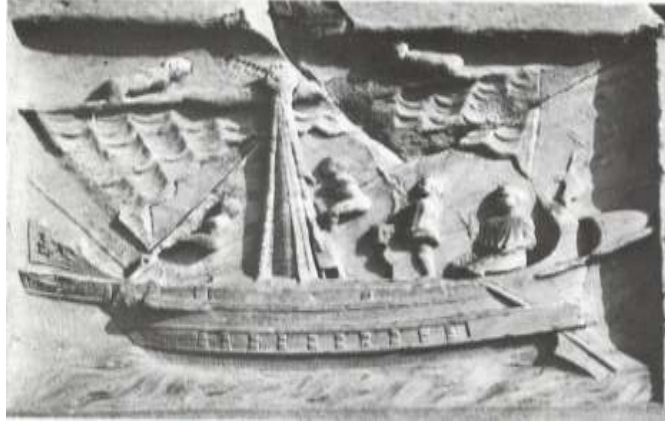
نحت بارز يمثل سفينة تجارية رومانية

Casson L.,(1994)Ships and Seafaring in Ancient times,London,1994,P.113.

سفينة تدخل الميناء . أحد رجال طاقم السفينة يبدو أمام الدفة حيث هو المسئول عن إدارتها .
وإثنان آخرون من الطاقم يعملان على تأمين الشراع أثناء رفعه وإثنان آخرون في الطريق لأداء
أعمال أخرى تخص الحبل والصارى . وهذا المشهد يسجل على نحت بارز في إحدى مقابر مدينة
بومبي، ويرجع تاريخه لمنتصف القرن الأول الميلادي. ^(٥٢) (شكل رقم ١٨).

⁽⁵¹⁾ Casson L.,(1994) Ships and Seafaring in Ancient times,London,112-113.

⁽⁵²⁾ Casson L.,(1971) Ships and Seaman Ship in Ancient World,London,114.



شكل رقم (١٨)

نحت بارز يمثل سفينة تجارية رومانية

Casson L.,(1971) Ships and Seaman Ship in Ancient World,London,114.

سفينة رومانية بها شراع أمامي في نفس حجم الشراع الرئيسي، ويبدو الشراعان في شكل مربع مثلما كان في بداية صناعة هذه السفن . والمشهد مسجل بالنحت البارز في أوتيكأ، ويرجع لحوالي ٢٠٠ م^(٥٣). (شكل رقم ١٩).



شكل رقم (١٩)

نحت بارز يمثل سفينة رومانية

Casson L.,(1994) Ships and Seafaring in Ancient times,London,114.

صورة لمركب على عملة رومانية من عهد دقلديانوس وماكسيميان، وترجع إلى ٣٠٦ م. الشراع الأمامي في حجم الشراع الأساسي والصارى الأمامي أفقي تقريباً.^(٥٤) (شكل رقم ٢٠) .

⁽⁵³⁾ Casson L.(1994) Ships and Seafaring in Ancient times,London,114.

⁽⁵⁴⁾ Casson L.(1991) ,The Ancient Mariners, New Jersey,115.



شكل رقم (٢٠)
مركب على عملة رومانية

Casson L.,(1991) The Ancient Mariners,New Jersey,115.

صورة سفينة على نحت بارز بمقبرة يرجع تاريخها إلى القرن الثاني أو الثالث الميلادي، السفينة صغيرة الحجم ويجلس بها شخص واحد وأمامه ما يشبه الشراع المربع المستخدم في السفن القديمة (شكل رقم 21).^(٥٥)



شكل رقم (٢١)
نحت بارز يمثل سفينة رومانية

Casson L.,(1971) Ships and Seaman in Ancient World,London,116.

نحت بارز يمثل إحدى السفن وخلف الشراع يحرس النحات على إيضاح أل sprit الذي يدعمها . وهذا النقش على إحدى التوابيت، ويرجع للقرن الثالث الميلادي.^(٥٦) (شكل رقم 22) .

⁽⁵⁵⁾ Casson L.,(1971) Ships and Seaman in Ancient World,London,116.

⁽⁵⁶⁾ Casson L.,(1991) The Ancient Mariners,New Jersey,117.

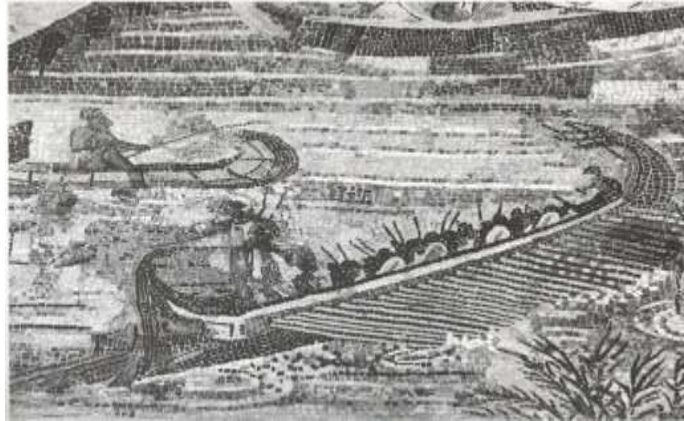


شكل رقم (٢٢)

نحت بارز يمثل إحدى السفن على إحدى التوابيت

Casson L.,(1971) The Ancient Mariners, New Jersey,117.

سفينة ذات مستويين يظهر على سطحها طاقم من البحارة . كلا المستويين من المجاديف يعمل من خلال صندوق المجداف، وهذه الصورة على الفسيفساء من بالسترينا / ايطاليا . ويرجع تاريخها للقرن الأول قبل الميلاد. ^(٥٧) (شكل رقم (١٨٥)).



شكل رقم (١٨٥)

سفينة ذات مستويين من بالسترينا على فسيفساء

Casson L.,(1994) Ships and Seafaring in Ancient times,London,89.

⁽⁵⁷⁾ Casson L.,(1991) , 89.

الخاتمة

الرومان شعب برى لم يدخل عالم الملاحة البحرية إلا مجبراً وتأخرت روما حتى القرن الثالث قبل الميلاد وبالتحديد ٢٦٤ ق.م، حين نشبت الحرب البونية الأولى، واضطر الرومان للبحث عن أسطول بحري يساعدهم على خوض الحرب ضد المدينة الفينيقية ذات الخبرة الواسعة في هذا المجال ، ومن خلال هذا العرض نتوصل إلى النتائج التالية :-

١- أول ظهور للسفن الرومانية في الأعمال الفنية يرجع للقرن الخامس قبل الميلاد، وهذا التاريخ لا يعنى أن الرومان كانوا دولة بحرية في ذلك الوقت ولكن الواقع أنهم كانوا خارجين للتو من الخضوع للأتروسكيين، ولم تكن ملامح وتوجهات الدولة الرومانية في عصرها الجمهوري قد اتضحت بعد ومن هنا يمكن القول أن النشاط البحري العسكري أو التجاري ينسب في هذه المرحلة لحكام روما من الأتروسكيين قبل أن ينسب للرومان أنفسهم بوصفهم دولة مستقلة ناشئة .

٢- أكثر فترات التصوير الفني للسفن الرومانية هي الفترة من القرن الأول قبل الميلاد إلى القرن الأول الميلادي . ويرجع ذلك إلى اكتشاف الرومان لأهمية السفن والأسطول عقب الحرب البونية مما دفعهم لبناء أسطول حربي اعتمدوا عليه في التوسع والهيمنة على سواحل البحر المتوسط خلال نهاية العصر الجمهوري وبداية الإمبراطورية .

٣- لم يأت الرومان بجديد في الطرز الخاصة بالسفن العسكرية أو التجارية أو سفن الصيد، ولكنهم اتخذوا طرزاً ثابتة خاصة بهم نقلوها عن الأسطول القرطاجي والسفن اليونانية فضلاً عن الطرز المحلية في البلدان التي سيطروا عليها داخل شبه الجزيرة .

٤- حين أدرك الرومان أهمية السيادة البحرية طوروا الهيكل التنظيمي للأساطيل الرومانية منذ العصر الجمهوري وحتى العصر الإمبراطوري. وخصصوا له قواعد رئيسية وفرعية في ميسينيا ورافينا وفي الولايات الخاضعة لهم في الإسكندرية وشمال افريقيا وبريطانيا وجرمانيا وسورية وغيرها .

٥- تخلو الوثائق التاريخية والأعمال الفنية من طرز رومانية في مجال السفن والقوارب وهو نفس الأمر الذي نلاحظه في جوانب أخرى من الحضارة الرومانية مثل الأدب والدراما والفكر الديني فكل هذه المجالات اقتحمها الرومان على حساب الإغريق لقناعتهم بعدم جدوى

السعي للتفوق أو حتى معادلة تفوق الإغريق في هذه الميادين وبالتالي قنعوا باستعارة كل الأنماط الأدبية والدرامية والدينية من الإغريق، وأضافوا فقط مسميات تخصصهم حتى يحولوها من يونانية إلى رومانية ولم يخلوا من نقل هذه الفنون على نفس الصورة التي ابتدعها الإغريق . كان الرومان أمة عملية لا يضيرها أن تتقل عن الآخرين مادام هذا النقل يصب في النهاية لصالحها . هذا التوجه الروماني المؤسس هو ما دفع الرومان لصناعة السفن على نماذج قرطاجية وإغريقية وأتروسكية ومصرية دون إضاعة الوقت في ابتداع طرز رومانية خالصة، فلم يكن الرومان ينافسون الأمم الأخرى في الاختراع ولكن في السيادة حتى لو تحققت هذه السيادة بأدوات وآليات الدول والشعوب والحضارات التي أخضعها الرومان .