

مشاكل النقل البحري في المقاطعات الإفريقية ودور الرومان في حلها ما بين (27ق.م -284م).

**problems of transport marine in the African provinces and the role
of the Romans in solving between (27B.C-284 A .D).**



ط.د بخضرة عبدالقادر *

جامعة ابن خلدون تيارت

bekhadaabdelkader@gmail.com

أ.د كاكي محمد

جامعة بن زيان عاشور الجلفة

mohamed.kaki@ymail.com

تاريخ الاستلام: 2021/05/28 تاريخ القبول 2021/06/07 تاريخ النشر 2021/07/05



ملخص:

لعب نشاط النقل في توسع المستعمر الروماني على حساب الكثير من المقاطعات ومنها الإفريقية ، وساهم كذلك في إستغلال خيرات المقاطعة ونقلها للعاصمة روما من اجل تموين سكانها ، إلا ان هذا النشاط اكتنفته مجموعة من الصعوبات التي واجهها الرومان منها الطبيعية التي صعبت الملاحة، أو القراصنة الذين عرقلوا السير الحسن للسفن الرومانية بالسواحل الإفريقية ، إضافة لنوعية السفن وسرعتها وحمولتها وإنعكاساتها على النقل البحري والناقلين بصفة خاصة ، والأكثر من هذا المشاكل المهنية المختلفة كسوء تعامل

* المؤلف المراسل

الإدارة الرومانية مع الناقلين خاصة الأفارقة وإهتمامها فقط بعدم توقف نشاط النقل والصعوبات المالية وبالمقابل عند كل مشكل تطرقنا على الحلول المتخذة في ذلك.

الكلمات المفتاحية: إفريقيا الرومانية ؛ الملاحه؛ الظروف الطبيعية؛ القرصنة؛ نوعية السفن والحمولة؛ المخاطر المهنية.

Abstract:

The transport activity played in the expansion of the Roman colonialist at the expense of many provinces, including Africa, and also contributed to the exploitation of the province's resources and transporting them to the capital, Rome, in order to supply its inhabitants. However, this activity was beset by a set of difficulties that the Romans faced, including the natural ones that made navigation difficult, or the pirates who They hindered the smooth running of Romanian ships on the African coasts, in addition to the quality of the ships, their speed, their tonnage, and their implications for maritime transport and carriers in particular, and more than this various professional problems such as the Roman administration's mishandling of the transporters, especially the Africans, and its concern only for not stopping transport activity and financial difficulties and in return for every problem we dealt with solutions Taken in it.

key words: Roman Africa; Navigation; Natural conditions; piracy; Ship quality and tonnage; Occupational hazards.

مقدّمة:

شهدت روما خلال العهد الإمبراطوري الاعلى تطورا ملحوظا في كل الجوانب ما مكنتها من السيطرة على أغلب المقاطعات التي كانت تطل على البحر الأبيض المتوسط، وبدأت بإستغلال ثرواتها ونقلها على روما خاصة المقاطعات الإفريقية ما شكلت حركة كثيفة في جانب النقل البحري، إلا أن هذا الاخير كان فيه جملة من المخاطر منها مكان على روما إصلاحها ومنها ما كان عليها تجنبها.

ومنه نطرح الإشكالية التالية: ماهي أهم الصعوبات التي عرفها نشاط النقل البحري في المقاطعات الإفريقية خلال العهد الإمبراطوري الأعلى وماهي سياسة الرومان في

إصلاحها؟ ومنه نتجت مجموعة من التساؤلات: أين تكمن مظاهر صعوبة الملاحة بين المقاطعات الإفريقية و روما؟ كيف ساهمت نوعية السفن وحمولتها في مخاطر النقل البحري؟ وما أثر تلك المشاكل على منتسبي النقل البحري بشريا وماديا؟.

وللإجابة على هذه الأسئلة إعتدنا على المنهج الوصفي والسردي في وصف وضعية النقل البحري ومخاطره وأما السردي في التطرق إلى كيفية تعامل السلطات الرومانية عبر الزمن مع تلك المخاطر وسرد أهم الأحداث التي كانت تحدث للنقل والناقلين البحريين. ولدراسة هذا الموضوع يجب التطرق إلى وضعية الطرق البحرية وطبيعة الملاحة فيها، ودور القراصنة في ذلك، والأكثر من هذا نوعية وسائل النقل البحري و طبيعة الحمولة كذلك وإنعكاساتها على النقل، وبما ان الصعوبات كانت مترابطة يجب التطرق إلى المشاكل المهنية والمالية التي كان يعاني منها الناقلين وتضاف لجملة الصعوبات الخاصة بالنقل البحري.

يهدف المقال إلى التطرق إلى جانبين أولهم الجانب السليي ألا وهو صعوبات النقل البحري بالبحر الأبيض المتوسط خلال العصر الروماني، والجانب الإيجابي هو إبراز مدى قدرة الرومان على مجابهة مثل هذه الصعوبات بالمقاطعات الإفريقية بالأخص.

أما عن الدراسات السابقة فقد تناولت الأستاذة شافية شارن وآسيا مسعودي موضوع التجارة بين إفريقيا وروما وتطرقوا إلى النقل البحري كجزء منه، اما موضوعنا هذا خصصناه في تبيان كل معيقات النقل البحري وربطناه بالحلول التي كانت تجسدها روما لذلك الغرض لإفادة الباحثين في التخصص بهذا الجانب.

المبحث الأول: الملاحة البحرية ومشاكلها:

كانت الملاحة في البحر الأبيض المتوسط صعبة للغاية خاصة مع السواحل الإفريقية وكانت السفن قد تصل متأخرة أو قد لا تصل إطلاقا بسبب المناخ وطبيعة السواحل والقراصنة المنتشرين فيها، ماج عل الرومان بالتدخل لحل أولى المشاكل البحرية.

المطلب الأول: وضعية الطرق البحرية

كانت الطرق البحرية تعترضها العديد من المخاطر مكنها الطبيعية التي تعرقل مسار السفن ومنها ما تسهل سيرها، إضافة إلى القراصنة اللذين كانوا منتشرين في عرض البحر المتوسط وسواحله وشكلوا خطرا على السفن والناقلين ونهبوا البضائع ودور الرومان محاربتهم .

الفرع الأول: الظروف الطبيعية وأثرها على ملاحه السفن:

تنقسم تنظيم التجارة البحرية في البحر الأبيض المتوسط إلى فترتين رئيسيتين: الأول في الشتاء الموسم السيء كما يعرف عن البحر المتوسط أنواع الطقس البحر المتوسط السريعة المتذبذبة، وحتى إن كانت فترة الشتاء تعرف أيام جميلة فإنها لا تمتد إلى الحوض بأكمله، ويمكن توقع مدتها عندما لا يكون للمرء وسائل الأرصاد الجوية الحديثة، أما موسم الصيف فيشهد عموما طقسا ثابتا جيدا محميا من الاضطرابات الجوية، وهذا الوضع يحدد تسهيلات شديدة للملاحة، وهذا بفضل ظروف سطح البحر والرياح العادية التي تحظر اتجاهات معينة للسفن الشراعية⁽¹⁾. ويذكر بلينيوس (Plinius) أن الربيع هو الفصل الذي يفتح فيه البحر للملاحين⁽²⁾.

وحسب المؤرخين القدماء هناك تقيمين للإبحار؛ فالموسم الأول من 27 ماي إلى 14 سبتمبر أي موسم من ثلاثة أشهر ونصف الشهر يتوافق مع فصل الصيف الأمثل، وهنا تتوقف الاضطرابات المعتادة للاعتدال الربيعي، ومن 11 نوفمبر إلى 10 مارس يمتد لثمانية أشهر هنا تتوقف الملاحة والذي يستثني مراحل الأرصاد الجوية الشتوية، هنا كانت كل سواحل الجهة الغربية للمتوسط مضطربة وتتوقف الملاحة في البحر في هاتين الفترتين لكن، لا يمكن إعتبار أن تلك الفترة هي توقف الكلي للملاحة، فبال تأكيد أن الشتاء قضى على حركة الملاحة على مستوى البحر، إلا أن هناك أمور طوعية تدعو السفن إلى الإبحار قدر الإمكان وبصعوبة شتويا⁽³⁾.

ففي وقت إغلاق الملاحة نجد أن الإمبراطور كلوديوس (Claudius) (54 - 41

م) اتخذ قرارات بجلب الإمدادات الغذائية حتى في فصل الشتاء، وهذا ما يوضح أن هذا القرار هو إجراء غير عادي لأنه وقت توقف الملاحة، إلا أن كلوديوس يأمر بضرورة إبحار السفن وهذا تناقض من الإمبراطور نفسه الذي كان قد منح لأصحاب السفن إمتيازات خاصة⁽⁴⁾.

فالنقل البحري يمكن أن يكون أسرع بكثير عن النقل البري، ولكنه كان أكثر خطورة أيضا، ولا يمكن القيام به في فصل الشتاء، وكان غير عملي لمسافات طويلة قد تتطلب سفن نقل كبيرة يجب أيضا أن تحمل غذاء والمياه العذبة للمسافرين عبئا كبيرا إذا كان وقت السفر طويلا⁽⁵⁾.

لكن نظرا لتعدد الموانئ على سواحل القارة الإفريقية التي كانت بمثابة أماكن اللجوء من تاكاب (Tacaps) إلى قيصرية (Caesarea) ومن قرطاج إلى ناربون، وبالمقابل في جهة جنوب البحر المتوسط على طول سواحل إيطاليا من روما إلى تاراتو في كل الأماكن كانت الظروف البحرية لما تشكل عقبة أمام ذلك، فأن المحطات التي تكثر على هذه السواحل؛ هي أماكن اللجوء أكثر بكثير في حالة سوء الأحوال الجوية إلى الموانئ المناسبة، ويذكر ديو كاسيوس (Dio Cassius) أن السفن عندما كانت تجد نفسها وسط التيار البحري، فإنها كانت تدفع حتما وبالرغم منها نحو البر⁽⁶⁾.

هذا ما يؤكد سترابون (Strabon) عن خليج سيرت الكبرى والصغرى على سبيل المثال أنها في أماكن كثيرة يكون القاع غير عميق، وخلال فترة المد والجزر يحدث للكثيرين أن تصطدم سفنهم بالضحاضح⁽⁷⁾، وتتوقف هناك ونادرا ما يكون المركب سالما، لذلك فهم يحرصون على أن يقوموا بالإبحار بعيدا عن الساحل وألا تسحبهم الرياح دون أن يستطيعوا مقاومتها ويدخلوا هذه الخلجان على أية حال، وإن ميل البشر إلى المخاطرة يدفعهم إلى محاولة فعل أي شيء خصوصا الإبحار قرب اليابسة⁽⁸⁾.

لقد وضعت روما تحت تصرف البحارة وسائل أرقى مما كان عند الفينيقيين الذين لم

يكن الميناء في خيالهم إلا حوض مائي معد للإقلاع ورسو السفن التي تقاد إلى اليابسة⁹، عندما لا تكون على أهبة الاستعداد للإقلاع، بل كانوا مكتفين بمحطاتهم ذات الساحل الرملي المحمية قدر الإمكان بجزر صغيرة أو بمصب وادي، وفي المدن الأكثر أهمية يقومون بحفر حوض اصطناعي داخلي يسمونه كوطون (cothon)، وحتى في تلك الحالة يتعين على السفن أن ترسو في غرف متلاصقة حول الميناء، وكان الإغريق هم الذين طوروا الملاحة وهم أول من أبحروا إلى أعالي البحار باستعمال مكسر الأمواج، وقد قلد الرومان هذا النموذج وعمموه في جميع سواحل إمبراطوريتهم، وجاء اختراع المنارة (Phare)، وعمود الإشارات (Sémaphore) أخيرا ليضمن من جهة أخرى الأمان للتجارة¹⁰.

الفرع الثاني: القرصنة:

القرصنة في بعض الأحيان يتم تقنينها من خلال الانتصار في الحرب والسيطرة على المناطق، وفي بعض الأحيان ينظر لها أنها حرب عصابات غير عادلة بشكل عام على السواحل منها في أعالي البحار، كانت السفينة تعمل فقط كوسيلة نقل وليس كسلاح قتالي، ولكن لا يوجد فرق حقيقي بين السرقة والقرصنة في العصور القديمة¹¹.

وحسب ديودور الصقلي (Diodore de Sicile) أن البحر الأبيض المتوسط كان حلقة الصراع فيه تدور بين قراصنة الجزر الصغيرة والمحاذية للسواحل وبين الدويلات البحرية القوية التي أخذت على عاتقها تطهير البحر من شرهم¹²، وكان للقرصنة قوارب سريعة يمكنهم بها إيقاف السفن التجارية ونهبها¹³.

لكن منذ إنتصار بومبي (Pompeius) وأنصاره وسيطرته على إفريقيا وأوروبا وآسيا تم استعادة حرية الملاحة التي أعادت للرومان مجدها وامبراطوريتها للعالم، وأظهر شعور الرومان أن البحر مثل المقاطعات الأرضية حينما أصبح تحت سيادتهم وأعاد ترسيخ سلامة الاتصالات البحرية عن طابعها العدائي الداخلي والخارجي¹⁴ وربما يكون

الجرامنت قد إقتنعوا بالتعاون لتحقيق هذا الرومان هذا الهدف لأن لم يقتصر تهديد طرق التجارة اعلى الداخل بل إمتد التهديد إلى الساحل ومنهم النسمونيين الذين كانوا يقومون بإغراق السفن الرومانية (15).

بالرغم من ذلك كانت التجارة في العهد الإمبراطوري المبكر لمسافات طويلة اقترحا شاقا، وكان نقل أي شيء برا مكلفا وخطيرا، ويمكن نقل البضائع الضخمة بسهولة أكبر عن طريق المياه، وليس من قبيل الصدفة أن معظم المدن الكبرى نشأت على طول السواحل أو في الأنهار الصالحة للملاحة البحرية، ولم تكن هناك طريقة فعالة في استباق العواصف في البحر، والأكثر من هذا كانت القرصنة متفشية، لذلك كان لابد من وجود دوافع قوية أو هوامش ربح عالية لشحن البضائع عبر البحر على الرغم من هذه المخاطر (16).

ومجابهة القرصنة كانت هناك إجراءات من بينها أن المسافرين عند نقله للبضائع عبر البحر الأبيض المتوسط من أجل بيعها في الميناء التجاري أو بالمدينة القريبة من الميناء، فبمجرد أن يرسوا في الميناء يجب على المسافرين الامتثال للوائح المدينة التي يريد البيع فيها، الأمر نفسه يطبق على القرصنة من يحاول بيع بضاعة مسروقة يجب عليه أن يبرر أصل وجودة منتجاته أمام قاضي التحقيق في المدينة، ويتم تسجيل البيانات في سجل الموانئ (17).

المطلب الثاني: نوعية سفن وسائل النقل البحري :

يعالج خصوصيات السفن الرومانية من ناحية السرعة والحمولة وأثرهما على النقل البحري والناقلين كذلك وكيفية تعامل السلطات الرومانية مع هذا الشكل والظروف التي دعت إلى ذلك .

الفرع الأول: سرعة السفن :

إتخذ الرومان إجراءات ساعدت على إحداث تغييرات في مجال النقل البحري منها إنشاء شبكة واسعة سهلت من نشاط أساطيلهم، وقد أورد (Pascal Arnaud) بعض الطرق البحرية التي تربط روما بإفريقيا منها ومن قلب خليج غلاطية (fond du golfe de Galatie) إلى نابون بمسافة خمسة آلاف ستاديون (17)لمدة إبحار خمسة أيام وخمس ليالي ومن مرسيليا إلى جيغل(Igilgili) بمسافة 5500 ستاديون، ورحلة مدتها ستة أيام وستة ليالي (18).

ويعطينا بلينيوس (plinius) بعض المسافات من نتوء ليتانوم إلى إفريقيا عشرين ألف خطوة، وكلاهما إلى قادس مسافة تبلغ ألف وأربعمائة ألف خطوة وراء أعمدة هرقل، ويذكر أن أقصر رحلة تمر عبر إسبانيا على بعد خمسة وعشرون ألف خطوة من تينجي إلى ساحل المحيط الأطلسي ومن بيتيكا إلى ليكسوس(Lexus)(19).

اعتبرت روما المقاطعات الإفريقية مجالها الحيوي وهي أكثر من كل المقاطعات الأخرى أو التجارة وهذا لقصر المسافة التي تفصلها عنها، وبالتالي قصر مدة الإبحار مقارنة بالمسافات الأخرى التي تفصلها عن أهم المناطق التي تمونها، والمدة التي تقتضيها السفن المتوجهة نحوها في البحر قبل الوصول إلى بوزول أو أوستيا (Ostie)، فمثلا المسافة الفاصلة بين الإسكندرية من مصر إلى ميناء بوزول تقارب ألفي كلم تقطعها السفن في الظروف المناخية الجيدة في مدة تفوق ثمانية أيام، بينما الوضع يختلف تماما عن المسافة الفاصلة بين موانئ قرطاجة ومسيوة وسيمينا أو كروبيس وأوستيا، لأن المدة التي تقطعها السفن في البحر للوصول إلى الميناء لتفريغ حمولتها لا تتعدى اليومين (20).

كانت طريقة الحساب تعطينا نتائج على أفضل مسارين بين عقدتين(21)أو تلك التي تحسب المسار بين عقدة واحدة وبقية العقد في شبكة الطرق، تلك الطريقة حساب المسافة بين العقد، وتحديد تكاليف النقل بناء على قيمة كل منها، وقد سمحت

برقمنا شبكة النقل الرومانية بالحصول على معلومات موثوقة من مسافة كل حافة من شبكة النقل، وغطت هذه الدراسة قيم النقل المستخدمة عبر الأنهار الصالحة للملاحة والوصلات البحرية والشبكات الأرضية، وكانت النتائج ممثلة في الجدول أسفل المقال²².

وبالرغم من قصر المسافات فإن سرعة السفن ومدة السفر تعود إلى عدم انتظام الملاحة في البحر الأبيض المتوسط، وحساب سرعة السفن لا يعتمد فقط على نقطة الانطلاق والوجهة فحسب، بل يعتمد على نوعية السفن و حالة المناخ، فكانت سرعة السفن أغلبها تتراوح بين 2.6 عقدة و1.54 عقدة، وأخرى من 2.6 و2.4 عقدة في أغلب الرحلات بشرط أن تكون السفن مواتية للرياح، وقد قدمت لنا المصادر القديمة فيما يتعلق بالسرعة حسب الظروف المواتية مثل الرحلة بين ليبيا وروسيينا (Russibina) التي تم إجراؤها بمتوسط 1.7 عقدة، يبدو أن هذه المعدلات المنخفضة لا تشير إلى سرعة بطيئة للغاية، بل تشير أيضا إلى وقت سفر طويل بواسطة المراسي⁽²³⁾.

لهذا استخدمت روما في مساعدة التجار والمسافرين على بلوغ مقاصدهم على دليلين مهمين في تحديد الأماكن وتعيين الطرقات وهما خط سير أنطونان (Itinerarium augusti antonin) الذي يبرز أكبر الطرقات والموانئ والأنهار والمراكز العمرانية، والثاني خريطة بوتينغر (peutinger) التي هي عبارة عن خريطة كبرى تظهر أهم المدن والمراكز العسكرية والأنهار والجبال خلال القرن الثالث ميلادي. فما على الناقل البحري سوى إتباع أقصر الطرق وألا يتوقف في أي مكان⁽²⁴⁾، وإذا تأخر في الوصول إلى الميناء دون مبرر فيعاقب بالموت أو الترحيل⁽²⁵⁾.

وقد تناول الباحث سانت دينيس مشكلة سرعة السفن القديمة وكانت الدراسة مكرسة على البحرية الرومانية وحركة الملاحة، حيث رأى أن السفن ذات الحمولة الكبيرة لا تتوافق المعايير التي تسمح لها بالسرعة نلأنه لم يكن هناك تقدم كبير في بناء سفينة كبيرة ذات سرعة في الملاحة، وكذلك كانت أبحاث هارمين دوساز رو (Hermine de

(sase Re) التي تناولت في دراستها الرحلات القديمة في البحر الأبيض المتوسط فقد وضفتها بالرحلات المحفوفة بالمخاطر ومدة الإبحار الطويلة (26).

لأن في خضم قطع هذه المسافات كانت تحدث العديد من المشاكل، فمثلا عن نقل الحيوانات كانت هناك عوائق يلزم مواجهتها لإيصال الحيوانات المنقولة بين ضفتي المتوسط التي كانت أغلبها نحو روما، تلك الحيوانات لا تصل في الوقت المناسب، وأحيانا لا تصل على الإطلاق ففي حالة وصولها كان يلزم تعداد الجثث والحيوانات المريضة، وبالتالي لا يبقى للعرض العدد المناسب (27).

الفرع الثاني: الحمولة:

كانت الصادرات الإفريقية خاصة مادة القمح نحو مدينة روما تمثل مصدرا مقلق دائم للسلطة، من حيث النقل من الساحل إلى موانئ لاتسيو (Latssio)، و في الكثير من الأحيان إلى روما صعبا من حيث الطرق البحرية وظروف الملاحة والحمولة (28).

لأن الحمولة القصوى للسفن التجارية كانت 238 طن بدون وزن حجم السفينة ، كما أن أغلب حمولات السفن الرومانية المتنوعة تحمل أقل من حمولتها القصوى المحتملة يعني قد لا تحمل السفينة الوزن الذي صنعت لأجله، لأنه في الغالب كانت هذه السفن أثناء غرقها تم تحميلها فوق طاقتها (29).

وكان استقرار السفينة في البحر يتطلب حمولة متوازنة، وإن لم تكن مرتبة فإنها معرضة للغرق، علاوة على ذلك تتفق جميع النصوص على أن جشع البحارة في وضع شحنات على متن السفينة تتجاوز قدر حمولتها، قد تسببت في غرق السفن (30).

خاصة في أيام المجاعة كانت تتخذ كل الإجراءات الممكنة لجلب القمح حتى في فصل الشتاء في الواقع، يتم وعد التجار بأرباح مضمونة من بينها الأخذ بعين الاعتبار الخسائر التي يمكن أن تطوق بهم من العواصف، إضافة إلى ذلك طمأنت السلطات الرومانية أصحاب السفن الذين يقومون ببناء السفن للقيام بهذه التجارة أن لهم مزايا كبيرة، وهذا

لأجل رفع قدرة استيعاب السفن الرومانية من الحمولة، فكان مرسوم كلوديوس قرر منح الجنسية الرومانية للذي لا يجوز عليها بصفته صانع سفن، خاصة إذا كان قد بنى سفينة تحمل عشرة آلاف موديوس على الأقل من القمح إلى روما لمدة ست سنوات، وبقراره هذا كان الحد الأدنى المشار إليه هو ما يقارب 70 طن إضافية عن حمولتها المعتادة، وهذا يتنافى مع المرسوم الذي حدده أغسطس (Augustus) (27ق.م - 14م) في تسقيف حمولة السفن (31).

كانت الأرقام ترتفع بزيادة الاستهلاك الروماني، لأنهم يدركون أنه هناك فترة طويلة من سوء الأحوال الجوية، وقلة القوارب المتاحة التي كانت تحد من السفن الثقيلة، بسبب مرسوم كاليغولا (Calligula) (37-41 م) الذي جمد استخدام القوارب لمسافة أكثر من 5 كلم، وقد وجد من بعده كلوديوس نقصا في وسائل النقل (32) وكان أي إمبراطور يمنع ملاك القوارب في نقل الأنونة إلا الذين كانت قواربهم لها قدرة على الحمولة (33).

وناهيك عن المواد الغذائية كانت هناك سفن متخصصة لنقل شتى البضائع في العصر الروماني ومنها سفن نقل الخيول (الهيياقو)، والسفن الناقلة لمواد البناء (lipidani) التي كانت تستخدم لنقل الحجارة والرخام الملون في جميع الإمبراطورية، كانت هذه السفن مختلفة، ونظرا لحمولتها الثقيلة جدا أو غير عميلة وقابلة للتلف، فلا بد أنها كانت أيضا أبطأ من وسائل النقل الأخرى، وربما تكون إحدى هذه السفن التي تحطمت قبالة سواحل المهديّة بتونس على حمولتها الأعمال الفنية والأعمدة (34).

لأن إستقرار السفينة وسيرها في البحر يتطلب حمولة متوازنة، وإن لم تكن مرتبة فإنه تحدث الكارثة تماما، و يمكن أن تكون الحمولة المبالغ فيها لها عواقب، إذ تتفق جميع النصوص على أن جشع البحارة في وضع شحنات على متن السفن تتجاوز قدرة حمولتها سبب في الغرق. و لأجل ذلك كانت هناك أجهزة التجارة البحرية في موانئ البحر

الأبيض المتوسط يقومون بوضع البضائع داخل مخازن الشحن لتوزع عبر دفعات ثم يتم نقلها (35)، فقد كثرت حطامات السفن الرومانية في البحر الأبيض المتوسط (36).

ونظرا لكثرة حوادث الغرق التي كانت في الغالب بسبب الشحنات طالب ملاك السفن بعقود مبرمة مع محافظ الأنونة عند الإقتضاء، عن طريق شرط ينص على التأمين الذي توفره الدولة في حالة تعرض الناقل للخطورة كالغرق (37) ونتيجة لهذه مخاطر الملاحة كان الرومان عند التنقل من دولة إلى أخرى عن طريق الصلاة وتقديم القرابين عند العبور، حيث يقيم الناقل البحري الصلاة إلى الإله لحمايته أثناء الملاحة يقوم بصب النبيذ والعسل والحليب والزهور في البحر ويتم أداء الطقوس على ظهر السفينة أو القارب ويتبعه الركاب بممارسة نفس الطقس (38).

المبحث الثاني : الصعوبات المهنية والمالية :

إضافة للصعوبات السابق ذكرها والتي أثرت بالدرجة الأولى على النقل البحري والناقلين، تضاف المشاكل المهنية وطبيعة تعامل السلطات الرومانية مع مستخدمي النقل البحري بالمقاطعات الإفريقية والمعوقات المالية التي إنعكست سلبا على عملهم منها الضرائب والأجور الزهيدة بالرغم مما قدموه للرومان في مجال النقل البحري وتزويدهم الدائم للعاصمة بالبضائع:

المطلب الأول: المشاكل المهنية لمستخدمي النقل البحري :

كانت البضائع تشحن على متن سفن جمعيات النقل البحري (Navucilari) التي كانت تخضع لواجبات عدلية وجبائية وردت ضمن القوانين التي جمعت في مصنف كوادكوس تيودوزيانوس (theodosianus) وقد بعث في عهد الإمبراطور كلوديوس (41-54م) (Claudius)، في بداية القرن الأول بعد الميلاد كشفت الحفريات وكالاتها التجارية في ميناء وستيا وهي وكالات قرطاج وقربيس (Curbis)، وسلقتوم (Sullectum) وغومي

إن لم تكن في موقع مدينة هي مجلهولة الموقع، ومسوا وهيبو ديارتوس (Hippo deriatus) بنزرت³⁹.

وقد تناولت النقوش الكلام عن الجمعيات (Collegia) التجار وأصحاب السفن التي تمخر في البحار وهم الذين عرفوا بإسم (Naviculaire)، وأكثر هذه الجمعيات كان معترف بها، بل كانت محل رعاية الدولة، لأنها كانت ذات فائدة أو بالأحرى لا غنى عنها للدولة⁴⁰، إلا أن بيجو نيو (Pigeonneau) ذكر أن الوكالات الإفريقية تم تنظيمها بالقوة وطبق عليها دستور خاص⁽⁴¹⁾.

كانت هذه الجمعيات محل شك في البداية، حاربتها الدولة، اظهدتها، حلتها بعدها فهتم جيدا الموارد التي يمكن للدولة أن تجنيها، فسمح بها الأباطرة وقاموا بحمايتها و شجعوها بالامتيازات وبالمقابل اقتطعها كل يوم الواحدة بعد الأخرى للخدمات العمومية للإمبراطورية وجعلها بعد أن كانت حرة وإرادية إلى وراثية أولا ثم إجبارية لاحقا⁽⁴²⁾.

الفرع الثاني : طاقم سفينة النقل:

إتخذت الإمبراطورية الرومانية قرارات متعلقة بالتدريبات العملية التي تبين الحدود الواسعة مجال إختصاص القباطنة الذي لا يستثنى التأجير فحسب بل التعامل مع البضائع، ولكن أيضا بيع وشراء البضائع المنقولة، وكانت الدولة الرومانية تحمل مسؤولية جرائم طاقم السفينة على مالك السفينة، ولذلك كان ملاك السفن يبرمون ميثاق مع قباطنة السفن تتضمن إجبار الطاقم على نقل البضائع المكلفين بها وعدم إستغلال السفن لغرض آخر كنقل الأشخاص مثلا أو إستخدامها في القرصنة⁽⁴³⁾ لهذا الغرض تم تعيين حاكم أنوني نهاية القرن الثاني ميلادي مهمته مراقبة السفن⁽⁴⁴⁾.

تجدر الإشارة العامة (collegia) ليس فقط ملاك السفن بل حتى الملاحين

(Nautae) كانوا متحدين إلى أن الإمتيازات التي كانت تمنح هي مؤقتة لا يتحصل عليها إلا الأشخاص الذين يظنون في خدمة مصلحة التموين كما كانت فردية فقط لأعضاء الجمعية وليس للجمعية، فلم يكن من الضروري الانخراط فيها للحصول على الإمتيازات، ولم تكن العضوية تفني حتميا التمتع بها ⁴⁵.

المطلب الثاني: الصعوبات المالية:

الفرع الأول: الضرائب

كانت من الضرائب التي فرضها الرومان هي ضريبة البورتوريوم (Porturium) وهي ضريبة على النقل ولكن منذ سنة 60 ق.م تم توقيفها في الأراضي الرومانية حتى في إيطاليا وهي من الضرائب التي أشرف الجمارك على تحصيلها، ومع ذلك فقد تم بعثها من طرف يوليوس قيصر (Jules César) فطبقت في المقاطعات وكانت عائدات الجمركية كبيرة جدا بفضلها ⁽⁴⁶⁾، ويشار إلى أن من وراء الضرائب التي يتم تحصيلها يتم تغطية تكاليف النقل، والتي تكون بوسائل النقل المستأجرة والتي تقوم بدورها بالعديد من الرحلات ⁽⁴⁷⁾.

و ضريبة البورتوريوم يتم تحصيلها خلال المرور بين المناطق الإقليمية على سبيل المثال بين إيطاليا والمقاطعات، و يذكر روني غانيات (René Gagnat) إنها ببساطة ضريبة العبور أو ضريبة النقل التي يتم فرضها على البضائع التي تم تحديدها من طرف الرومان، والتي كان يتم تسديدها في الوقت الذي تمر فيه عبر أراضي المقاطعات التي كانت تابعة لروما، وهذا الضريبة يتم دفعها في الموانئ إلى الجمارك كرسوم أو على الحدود أو عند مداخل المدن أو عمل الطرق ⁽⁴⁸⁾.

لكن ابتداءً من عهد تراجان 98-117 (Trajanus) (م) وهادريان 117

138-م) (Hadrien) بدأت قيمة الضرائب تسقط إلى النصف، لكي تكون ضرائب مقبولة وبسيطة بعد تدمير الناس منها، حيث تم تخفيض الضرائب التي كانت تفرض على الأراضي و التي كان يتم تحصيلها على النقل كذلك⁽⁴⁹⁾.

كما إتخذ جميع الأباطرة الرومان تدابير لضمان وصول التجار القادمين من إفريقيا إلى روما فأعطى كلوديوس ضمانات لتحمل واردات القمح، وأعفى نيرون (Nero 54-68) من الجميع الضرائب التي كانت مفروضة على السفن المستخدمة في النقل⁵⁰، وتم فرض الضرائب على كافة سكان روما حتى الأغنياء لتغطية العجز، بينما أصحاب السفن المستخدمة في النقل الأنونا قد توقفت السلطات في إدراجهم في تعداد دافعي الضرائب⁽⁵¹⁾.

الفرع الثاني: أجور الناقلين :

من اجل توزيع الحبوب والنبيد والزيت والبيع بأسعار منخفضة إستلزم أن تتمتع المركبات البحرية الناقلة لتلك المواد بالإمتيازات المشتركة لجميع أولئك الذين يزودون العاصمة عن طريق التجارة، ولكن كان على الدولة الرومانية أيضا تضمن لهم كذلك أجرا أو سعرا عادلا للنقل (Vecturae) بلا شك لكي يستطيعون الاستمرار في المهنة التي يشتغلون فيها⁽⁵²⁾.

وبالرغم من ثمن النقل البحري الغير الباهظ إلا أن كان ملاك السفن العاملين في نقل الأنونة في الخطو المعينة تم منحهم فقط نسبة 4 بالمئة كفايدة بإستثناء تلك القادمة إفريقيا لديها فائدة 1 بالمئة فقط مقابل نقل الأنونا ، ومنحت القوانين راتبا قدره 1 سولديوس لكل 1000 مودايوس ، وإمتيازات يتحصل عليها العامل لاحقا ، وكما هو معلوم للملاحين وملاك السفن يمكن كما كان لهؤلاء العاملين لاني النقل شركات يتكثرون نقل جميع الأشياء التي جلبتها إلى روما⁽⁵³⁾، فملاك السفن كانت تدفع لهم أجورهم مقابل الخدمة التي يقدمونها، وكانت هذه الأجرة هي من مداخيل الضرائب (porturium) لكن

مع بداية القرن الثالث تم إستبعادهم من هذه الأجرة ثم من النقل البحري ككل ، وذلك من أجل الإقتصاد في الاموال وتوفيرها⁽⁵⁴⁾.

وأما أجور طاقم السفينة فكانت على عاتق ملاك السفن الذين كانوا يصنعون سفنهم بأيديهم ووفقا لما يتطلبه النموذج الذي تتشرطه الدولة عليهم ، كذلك مجبرين على دفع أجور جميع أفراد طاقم السفينة ، وهم مسؤولون كذلك عن ثروتهم والأكثر من هذا في حالة غرق السفينة فهم مسؤولون عن الأضرار التي تحدث⁽⁵⁵⁾.

خاتمة:

شكلت العوامل الطبيعية خطرا أمام ملاحه سفن النقل الرومانية إتجاه إفريقيا، إذ تدخلت روما لتحديد فترات الملاحة وتشبيد الموانئ وإنشاء المنارات وغيرها لتجنب الحوادث ومن كان يدفع السفن للإبحار وقت الإغلاق يتحمل مسؤوليته.

شكلت ظاهرة القرصنة خطرا على النقل البحري خاصة بالمقاطعات الإفريقية ولعب الرومان دورا فعالا في محاربة هذه الظاهرة وذلك من اجل تحقيق مصالحه ومن اجل تسهيل عمليات النقل بحريا خاصة تموين السوق الرومانية بالموارد الإفريقية.

بالرغم من ان الرومان كانوا بارعين في صناعة السفن الضخمة للنقل إلا أنه لم تواكب بين حمولتها وسرعتها فكانت مدة الإبحار طويلة بالرغم من قصر المسافات بين شمال إفريقيا وروما والاكثر من هذا كانت الحمولة نفسها تشكل عائقا امام وصول السفن وأغلبها كانت تغرق ويهلك معها كل من كان عليها من ناقلين وبضائع المختلفة.

بالرغم ما قدمه ملاك السفن وطاقم السفن الناقلين في تزويد روما بالبضائع إلا أن الأخيرة كانت دائما تستغلهم حتى الامتيازات التي كانت تمنحها لهم كانت في باطنها من اجل خدمة روما ، واغلبهم إنتهى عمله بالموت دون تعويض كالناقلين الذين تعرضوا للغرق في عرض البحار أو الطرد كملاك السفن الذين تم إنهاء عملهم مع القرن الثالث ميلادي.

اما المشاكل المالية فقد شكلت الضرائب المفروضة على النقل حالة إستياء امام الناقلين والتجار وتدخلت روما لتخفيفها ثم إلغائها في نشاط النقل ، اما الاجور فقد كانت رمزية مقابل ما قدمه الناقلين في هذا المجال لصالح الشعب الروماني.

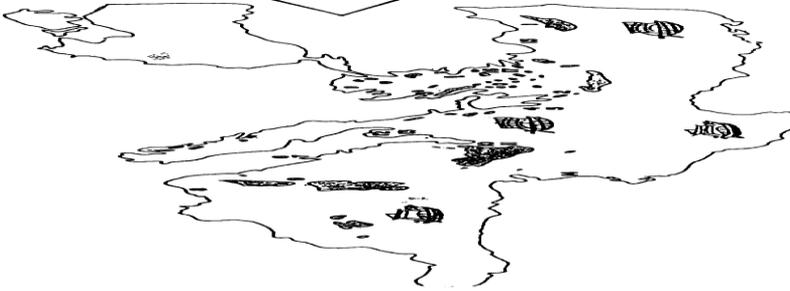
الملحق رقم 01:

فسيفساء هيبون تبين سفينة نقل مليئة بالحيوانات
-François Bertrandy,op.cit ,p237.



الملحق رقم 2:

خريطة تظهر صعوبة الملاحة في البحر الابيض المتوسط خلال العصر الروماني
البيضاوية بالكامل،لمحة عن الملاحة التجارية...،المرجع السابق،ص 192.



الهوامش:

(¹)-Jean Rougé,recherche sur l'organisation du commerce maritime et méditerrané sur l'empire romain, rue de four,paris,1996,p31 .

(²)-Pline ,Histoire Naturelle,II,XLVII,publier sous la direction de nisard,paris,1877,p122.

- (³)-Pascal Arnaud ,les routes de la navigation antique itinéraires en méditerrané éditions errance ,paris ,2005,p16.
- (⁴)- jean Rougé,la navigation hivernal sous l'empire romain :in revue des études anciennes,t54,p318.
- (⁵)- Sussan p marten , Rome and the enemy, imperial strategy in the principal to angles, London,1999, p 99.
- (⁶)- كاسيوس ديو ،التاريخ الروماني، ترجمة، مصطفى غطيس، LXXI، كلية الآداب، تطوان، طنجة، ط1، 2013، ص85.
- (⁷)-الضحضاح: هو رمل أو صخر يتجمع قريبا من سطح الماء في بحر أو نهر يخشى منه على الملاحة ،وماء ضحضاح يعني قليل لا عمق فيه.عبدالحليم منتصر وآخرون، قاموس المعجم الوسيط ،مجمع اللغة العربية، القاهرة،1932، ص555.
- (⁸)-سترايون،الجغرافيا ،ليبيا ومصر،ك17،ترك محمد المبروك الدويب،جامعة قاربانوس، بنغازي، ليبيا، 2002، ص114.
- (⁹)-جيلبار شارل بيكار،حضارة شمال إفريقيا خلال الفترة الرومانية، دار المنقف،الجزائر،ط1، 2020، ص 83.
- (¹⁰)-Henri Irmée marron, décadence romain ou antiquité tardive,IIIe,Ive siècle Edition du seuil ,1994. pp 42, 44 .
- (¹¹)-Diodore de Sicile, bibliothèque, trad ,Fred Hofer,libraire de hachette paris,1965,V 20*3.
- (¹²)-Miche Rddé, Rome et l'empire de la mer, paris,1986,p 67.
- (¹³)-Antoine Bon ,les Ruines Antiques dans l'Ilie de Thasos en particulier les tours helléniques ,in bulletin de correspondance hellénique ,V54 ,1930 .P186 .
- (¹⁴)-Gregory Aldert, life in roman city,Rome and Ostia, the greenwood press,London,2004,p194 .
- (¹⁵)-مصطفى كمال عبد الحليم، دراسات في تاريخ ليبيا القديم، المطبعة الأهلية، بنغازي، 1996، ص81.
- (¹⁶)-Glèment varenne,la piraterie dans la méditerrané antique archéologie , et préhistoire, univ toulouz 2, 2013, p p 42-44.
- (¹⁷)-ستاديون: الكلمة إغريقية الأصل، وهي وحدة قياس الطول تعادل 184,87م تقريبا، أنظر:سترايون:المصدر السابق، ص19.
- (25)- هنريات كامبس : الزيت والزيتون في إفريقيا الشمالية خلال الفترة الرومانية، تر: محمد العربي عقون، دار الهدى، الجزائر ، 2014، ص130..
- (¹⁸)-Pascal Arnaud,opcit, p153.
- (¹⁹)-Pline,Histoire Naturelle,V2,loque.cit,208.
- (²⁰)-محمد الحبيب بشاري ،روما وزراعة المقاطعات الإفريقية (146،285م)، دار الهدى للطباعة والنشر، عين مليلة، 2015، ص257.
- (²¹)-العقدة: هي وحدة قياس سرعة السفن وهي نفسها الميل، حيث الميل البحري يساوي 1852م ،أما الميل البري 1609م. محمد معارك الصبيحي :موسوعة مائدة القارئ ،دار الكتاب الثقافي،ط3،الأردن ،2009،ص21.
- (²²)-César Carreras and auther,land transport in mountainious régions in the roman empire, journal archéologie science reports, volume 25, 2019, p 289.
- (²³)-Pascal Arnaud,opcit, pp 98,105.
- (²⁴)-شافية شارن،تجارة الجزائر (نوميديا وموريطانيا القيصرية خلال فترتي الممالك النوميديية والاحتلال الروماني) 3ق.م،3م، مؤسسة كنوز الحكمة للنشر والتوزيع، 2015، ص44.
- (²⁵)-هنريات كامبس ،الزيت والزيتون في إفريقيا الشمالية خلال الفترة الرومانية، تر: محمد العربي عقون، دار الهدى، الجزائر، 2014، ص130.
- (²⁶)-.Chabot Georges ,La vitesse des navires anciens, In: Annales de Géographie, t. 51, n°288, 1942. P 284.
- (²⁷)-البيضاوية بلكمال ،مظاهر اقتصادية من خلال فسيفساء الشمال الإفريقي، مطبعة فيدرانت، المغرب، ط1، ص344.
- (²⁸)-Ernest Mercier,l' Afrique septentrionale (Berberie),T1, paris, 1988, p 101.
- (²⁹)-Marie Brigitte ,les réseaux d'entrepôts dans le monde romain, casa val saquer, 2001,p24.
- (³⁰)-Patrice Pomeye et André Tchernaïa , le tonnage des navires de commerce romains, in :archéologie notice2,1978,p235.
- (³¹)-Patrice Pomeye et André Tchernaïa,ibid,p p 237 238.
- (³²)-Patrice Pomey,Op.cit,P 241.
- (³³)-Maurice Sartre,Le Haut empire romaine (les provinces et méditerrané orientale d' Auguste aux sèvres), Edition du seuil,paris,1990, P140.
- (³⁴)-Rougé jean,(Organisation sur...),op.cit,p76.

(35)-Rougé jean :ibid,p p77 78.

(36)–البيضاوية بلكامل،مخة عن الملاحاة التجارية بالمتوسط خلال العصر الروماني،منشورات كلية الآداب والعلوم الإنسانية جامعة الحسن الثاني ،المحمدية، 1996،ص127.

(37)-Henriette Pavis Descurat,La Préfecture de l'annone (service Administratif impérial d'Auguste au a Constantin), écolé Français de Rome, 1976,p220.

(38)-Annick Fennet, Voyage en mer dans le monde grec et Romain ,Thaesausus cultus et ritum antiquorum,thesedra, 2011,p207.

(39)–عمار المحجوبي :ولاية إفريقيا من الاحتلال الروماني إلى نهاية العهد السوري، (146ق.م، 235م)، مركز النشر الجامعي، تونس،2001،ص137.

(40)–م. رستونزف: تاريخ الإمبراطورية الرومانية الإجتماعي والإقتصادي، تر: زكي علي ومحمد سليم سالم، مكتبة النهضة المصرية بالقاهرة، دس،ص233.

(41)-Cagnat René ,L'Annone d' Afrique, In: Mémoires de l'Institut national de France,t40, 1916,p267.

(42)–كريمة نورالدين ،مصالح إدارة الأنونة في روما والمقاطعات الإمبراطورية –مقاطعة إفريقيا بالخصوص

27ق.م،395م، أطروحة دكتوراه علوم في التاريخ والحضارات القديمة، قسم التاريخ،جامعة الجزائر2، 2017-2018،ص79.

(43) -Albert Jaén Jacques,ibid,p152.

(44)-Henriette Pavis Descurat,opcit,p164.

(45)–آسيا مسعودي،التبادل التجاري بين إيطاليا والمغرب القديم خلال العهد الإمبراطوري الأعلى، رسالة ماجستير في التاريخ القديم،معهد التاريخ،جامعة

الجزائر، 1987-1988،ص123.

(46)-Charles Daremberg,Dictionnaire des Grèques et romaines, Libraire hachette,paris,1875,p114.

(47)-Jean Dreliat,les rentiers de l'impôt –recherche sur les finances municipales dans la bar orientis aux Ive siècles ,Académie der wissenaften,1993,p120.

(48)-Pol Troussset ,le tarif de Zérai,in antiquité africaine, 2002,p360.

(49)-Maurice sartre,op.cit,p447

(50)-Marie Brigitte,les réseaux d'entrepôts dans le monde romain, casa val saquer, 2001,p24.

(51)-Joseph derieuse,op.cit,p92.

(52)-J.p Waltzing, Etude historique sur les corporations professionnelles chez les romains depuis les origines jusqu'à le chute de l'empire,T1, charles prers, libraire editeur,1895 ,p43.

(53)-Joseph derious,op.cit,p86.

(54)-Henriette pavis Ducurat,op.cit,p209 .

(55)-René Gagnat ,op.cit,p271.