أضواء حول أهمية
طريق الفرات في التاريخ القديم

م. م. شذى احمد عيسى
جامعة البصرة -كلية الآداب
قسم التاريخ

المقدمـــــة :

ان وقوع بلاد الرافدين في الجزء الجنوبي الغربي من قارة أسيا وارتباطه بالقارات الثلاثة أسيا وأفريقيا واروبا بصورة غير مباشرة ، جعلت منه موقعاً ستراتيجياً وتجارياً (١) حيث كانت بلاد الرافدين تقع في ملتقى طرق مهمة (٢) ، كان اهمها طريق الفرات التجاري ، الذي كان يشكل حلقة بين الشمال والجنوب والشرق والغرب ، حيث كان يقوم بعملية التبادل التجاري بين كل هذه الاطراف ، أي بين البحر المتوسط والخليج العربي وبلاد فارس والجزيرة العربية .

ترجع الجذور الاولى للتجارة الى تاريخ قديم جداً ، كان اهم أسبابها ، هو افتقار بلاد الرافدين لبعض المواد الاولية الضرورية في بناء حضارته ، وفي نفس الوقت الرغبة في تصريف او تصدير مواد اخرى كانت فائضة عن الحاجة .

وقد رافق ذلك حملات عسكرية لضمان السيطرة على الطرق التجارية المؤدية الى تلك المواد الاولية ، وهذا ما تم فعلاً على طريق الفرات منذ عصور قديمة وحتى العهد الساساني .

وكان طريق الفرات حلقة وصل مهمة بين مدن بلاد الرافدين ، لذا استخدم في التجارة ، ومسير الجيوش القديمة ، التي كانت تريد تثبت سلطة الدولة ، والتي لا يمكن ان تتم الا بالسيطرة على مدن طريق الفرات وتحكمها بالتجارة لان التجارة كانت مرتبطة بسياسة الدولة ، واستقرارها يعني استقرار الدولة .

وكان للفرات طريقان ، الطريق النهري بواسطة السفن او القوارب والاكلاك والقرب وطريق بري ، طريق قوافل ويسير بمحاذات نهر الفرات من سوريا وحتى اعالي جنوب بلاد الرافدين ، حيث يكمل الطريق بواسطة السفن في المستنقعات حتى الخليج العربي .

والفرات اكثر صلاحية للنقل النهري من دجلة (*) فقد ادت هذه الميزة الى جانب طول مجراه ان يكون طريقاً طبيعياً ويربط بلاد الرافدين بالاقاليم المجاورة كالبحر المتوسط والخليج العربي (٣) . ومن الواضح ان الطريق النهري كان الاكثر استخداماً في النقل والتجارة من طريق القوافل في وادي الرافدين . لاسباب عديدة منها ، فيضان الفرات في الصيف (٤) والامطار في فصل الشتاء الذي يجعل الارض طينية وصعوبة سير القوافل عليها ، وهناك نص يعود الى القرن السادس ق.م يدعم هذا قائلاً (اذا كانت الطريق البرية جيدة فدعهم يقدمون سيراً واذا لم تكن جيدة دعهم ياتون بواسطة السفينة) (٥) ومن جهة اخرى ان النقل النهري اسهل واقل كلفة بالنسبة لضرائب المرور التي كانت تؤخذ من تجارة القوافل لضمان عدم التعرض لها وحمايتها في بعض الاحيان من قطاع الطرق .

ولكن ذلك لا ينفي ازدهار طريق القوافل الذي يمتد من هيت وحتى سوريا وبالاحرى مملكة ماري في الالف الثاني ق.م ومملكة تدمر فيما بعد في القرون الثلاثة الاولى الميلادية .

تاريخ نشوء طريق الفرات التجاري ، والتحولات التي طرأت عليه :

ان اقدم ذكر لطريق الفرات يعود الى العصر النحاسي [٥٠٠٠ – ٣٠٠٠ق.م](٦) وربما المقصود به طريق القوافل والطريق النهري ايضاً الا ان هناك من يرى ان افتتاح الطريق يعود الى عهد مملكة سوزا حيث استعملته لتجارة التصدير ، المادة الاساسية لصناعة الاسلحة في حلب بعد ان حطمت قوة اشنونا [٢٠٣٠ – ١٧٥٠ ق.م] (**) كبديل عن طريق الاشوريين المحاذي لدجلة (٧) .

ولكن الرأي الاول اقرب الى الصواب والدقة ويدعم ذلك بما افادتنا به اللقى الاثارية التي تعود الى دوري حلف [٥٠٠٠ – ٤٥٠٠ ق.م] والعبيد [٥٠٠٠ – ٤٥٠٠ ق.م] حيث تذكر ان العراقيين القدماء في عصر العبيد كانوا يجلبون الاخشاب من المناطق المرتفعة في لبنان عبر كركميش [قرقيسياء] الواقعة على الفرات ثم تطوف في نهر الفرات لتنقل الى

اماكن احتياجها مع المجرى (٨) . وكانت العلاقات التجارية بين بلاد الرافدين ودلمون تعود الى عصر العبيد (٩) ، لذا يمكن القول ان تجارة الفرات من البحر المتوسط وحتى الخليج العربي كانت موجودة انذاك ، بل وقبل هذا التاريخ في العصر الحجري المعدني ، حيث وجدت معاملات تجارية تتم عن طريق المقايضة (١٠) ، هذا الى جانب صناعة القوارب والسفن الشراعية (١١) .

هناك رقم طينية تعود الى النصف الثاني من عصر الوركاء [العصر الشبيه بالكتابي] تحوي الكثير من المعاملات التجارية (١٢) ، وفي هذا العصر ظهر التدوين الصوري (٣٢٠٠ ق.م) وكان احد اسبابه الحاجة الماسة لتدوين المستندات التجارية (١٣) . وهذا ينم عن وجود تجارة داخلية وربما خارجية مزدهرة منذ ذلك الوقت .

ولكن طريق الفرات لم يكن ثابتاً ، بسبب تغير مجرى الفرات عدة مرات خلال تاريخه الطويل ، وكان مركز هذه التحويلات بين هيت والخليج العربي ، اما شمال هيت فلم يتغير بتاتاً حتى وقتنا الحالي (١٤) .

وكان اقدم طور للفرات ، يعود الى العصر الحجري القديم حيث كان يمتد من هيت ثم يسير جنوباً ماراً بمنخفضات الرزازة الحالية ، فطار السيد جنوب كربلاء ، فبحر النجف ، فقرب مجرى الفرات الحالي حتى السماوه ، ومن ثم يتجه جنوباً الى ان يصل الخليج العربي من خلال خور الزبير الحالي (١٥) .

وحدث اول تغير له في حدود (٤٠٠٠ ق.م) من منطقة هيت ، واصبح النهر يمر بسيبار وكوثي ، ونفر وشروباك والوركاء واور ثم خور الزبير ليصب منفرداً في الخليج العربي(١٦) .

اما التغيير الثاني فحدث في حدود الالف الثاني ق.م بسبب الترسبات الغرينية التي تراكمت في قعر النهر فادت الى تدفق مياه الفيضانات الى فرع بابل بحيث اصبح هذا الفرع المجرى الرئيس للفرات (***) ، فاصبح النهر يسير من هيت ثم الانبار ، كيش ، بابل ، شط الحلة الذي يمر بالحلة والديوانية حالياً (١٧) انظر الشكل رقم (١) .

وقد ادى هذا التحول في نهر الفرات ، الى اندثار المدن التي كانت تقع عليه ، فانتقل العمران والحضارة والتجارة الى المجرى الجديد فمدينتي شروباك واريدو ، اصبحت مغمورة

بالمياه ، فانتقل العمران الى بابل ، اما مدن نفر واوروك ولارسه ، فكان عليها ان تاخذ مياهها من فرع يستمد مياهه من مجرى الفرات البابلي الجديد (١٨) .

وكاد الفرات في حدود القرن الرابع ق.م ان يتحول الى نهر عرف بنهر تاريا لوكات حسب المدونات البابلية ، او بالاكوباس (****) عند اليونان وهو شط الهندية الحالي (١٩) ، اذ قل منسوب المياه في نهر الفرات ، وبدأ نهر باللاكوباس ياخذ ثلثي ماء الفرات واصبح الماء شحيحاً في نهر الفرات ، ولكن الاسكندر المقدوني [٣٣٦ - ٣٢٣ ق . م] قام بسد هذا النهر ورفع منسوب مياه الفرات ، وذلك من اجل تسهيل سير سفنه في النهر نحو الجنوب (٢٠) .

اذاً كان نهر الفرات صالحاً للملاحة التجارية منذ الالف الرابع ق. م كما اشرنا ويدعم ذلك النموذج الذي عثر عليه الباحثون لقارب شراعي من الفخار في اريدو جنوب وادي الرافدين (٢١) . بالاضافة الى النصوص الكتابية الصورية التي عثر عليها في الوركاء والتي يعود تاريخها ٣٤٠٠ ق.م . حيث توضح اشكال القوارب المعتمدة والمصنوعة من حزم القصب (٢٢) .

وتشير المعلومات ، ان الطريق في الالف الرابع ق.م ساهم في ازدهار التجارة بين مدن بلاد الرافدين وسوريا واصبحت سوريا بفعل هذا الطريق لها الدور الرائد في التجارة الدولية منذ ذلك الوقت (٢٣) .

وفي عصر فجر السلالات [٣٠٠٠ – ٢٣٧٠ ق.م] كان للمدن العراقية القديمة الواقعة على الفرات علاقات تجارية مع الخليج العربي وخصوصاً دلمون (٢٤) وممالك سوريا ومنها إبلا (*) ، حيث كانت تقوم هذه المدن بدور الوساطة بين الخليج العربي وسوريا ، ومن اشهر هذه المدن ، كيش (٢٥) .

باحجامها وفي الالف الثالث ق.م استمرت العلاقات التجارية بين اور ودلمون ومكان (٢٦) بواسطة الفرات ثم الخليج العربي ، وكانت حمولة السفن بين اور ودلمون تقدر بحوالي ٦,٥ طن تقريباً من المواد (٢٧) .

ويعتقد ان هناك رحلات تجارية بواسطة السفن بين الخليج العربي وسوريا وان ايمار [مسكنة] كانت احد الموانئ الرئيسة التي تقع على الفرات لمملكة إبلا في سوريا في حدود الالف الثالث ق.م (٢٨) حيث عثر على سفن تحمل اسم إبلا في مملكة إبلا ، لذا من المرجح ان

هذه السفن كانت تبحر في الفرات الى جانب خط القوافل التجاري الذي يربط إبلا ببلاد الرافدين خصوصاً كيش (٢٩) .

علماً ان اقدم الكتابات السورية تخبرنا بوجود انواع متعددة من السفن انذاك وتسميتها وحمولاتها ، وان اغلب مدن العراق النهرية كانت لها موانئ واحواض لصناعة السفن حتى الخليج العربي (٣٠) .

ومن المواد التي تم تبادلها عبر هذا الطريق في الالف الثالث ق.م المنسوجات وسبائك الذهب ، والفضة والاخشاب (٣١) فضلاً عن استيراد النحاس من عمان (٣٢) وملوخا (٣٣) ، وكان لكل مادة من هذه المواد سعر معين ، حيث وجد ضمن المعاملات التجارية رقم طينية يعين اسعار كل من النحاس والفضة (٣٤) .

تاثير ملوك العراق القديم على طريق الفرات :

ان اغلب ملوك العراق سلكوا طريق الفرات تارة للسيطرة على طريق التجارة ومحطاته ، وتارة بمسير الجيوش من اجل تثبيت سلطة الدولة .

ففي عهد سرجون الاكدي (*****) [٢٣٧٠ – ٢٣١٦ ق.م] وجه حملات عسكرية على طول طريق الفرات ، كان اغلبها من اجل السيطرة على طريق التجارة والمحطات التي تقع عليه (٣٥) ، لذا قام باخضاع كل المدن التي تقع عليه حتى غابات الارز في جبال الامانوس ومناجم الفضة في جبال طوروس لتامين وصول الاخشاب والمعادن الثمينة الى سومر واكد (٣٦) .

كما قام بالسيطرة على ماري وإبلا في سوريا (٣٧) وأسس أسطولاً تجارياً في الخليج العربي بعد استيلائه على الدويلات السومرية جنوب وادي الرافدين (٣٨) فوصلت سفنه الى دلمون (٣٩) وملوخا ومكان في الخليج العربي (٤٠) .

ويظهر ان سرجون عقد صفقات تجارية مع دول الخليج العربي انذاك حيث يذكر انه اشترى سفن من مكان وملوخا (٤١) .

وفي العهد الاكدي كانت بعض السفن البحرية تواصل رحلتها في نهر الفرات من منطقة الخليج العربي ، ويدعم ذلك نص اكدي يعود الى (٢٣٠٠ ق.م) (استخرج الحجر الاسود من الجبال عبر البحر الجنوبي واحملها في سفن وارسو بها في ميناء اكد) (٤٢) .

حيث كان يستورد الحجر الاسود من مكان لاهميته في صناعة الاختام الاسطوانية والاوزان . اما الاخشاب فكانت تستورد من دلون (٤٣) ، وكذلك من لبنان لاستخدامها في صناعة القوارب (٤٤) .

ولصلاحية الملاحة في نهر الفرات انذاك كان سرجون يتباهى بوصول سفن مكان وملوخا الى مرفأ اكد في مدينة اكد (٤٥) ، ومن اكد وصلت سفن سرجون الى سوريا (٤٦) بواسطة الابحار في نهر الفرات ، وساهمت الملاحة في نهر الفرات في دعم الاتصال بين مدن بلاد الرافدين في الجنوب والشمال ، فكانت السفن تنقل القار من هيت الى السومرين في الجنوب لاحتياجهم في مجال البناء والمشاريع الزراعية (٤٧) .

وهذا يؤكد ان العراقيين منذ ذلك الوقت يملكون مختلف انواع السفن ، كالسفن التي تسير مع مجرى الماء ، والسفن الشراعية والسفن التي تسير عكس مجرى الماء ، وانواع اخرى عديدة (٤٨) .

وان امتداد نفوذ سرجون الاكدي من الخليج العربي حتى البحر المتوسط (٤٩) يعني السيطرة على طريق الفرات باكمله من الشمال وحتى الجنوب .

وفي عهد نرام سين [٢٢٩١ - ٢٢٥٥ ق . م] نال طريق الفرات اهتمام هذا الملك ، فوصل نفوذه الى الخليج العربي (٥٠) وجبال الامانوس في لبنان (٥١) ، وقد وجد المنقبون حصناً يعود الى عهد ذلك الملك في منطقة تل براك) قرب الحدود السورية (٥٢) في منطقة نهر الخابور (٥٣) ويرجح انه كان موقعاً ستراتيجياً من اجل السيطرة على تجارة طريق الفرات المؤدي الى الجنوب (٥٤) .

وهذا يؤكد مدى عناية الدولة الاكدية في ضمان السيطرة على الطريق التجاري الذي يربط العراق بسورية ثم البحر المتوسط (٥٥) .

وهناك اشارة تذكر ان شاري كلشاري [٢٢٥٤ — ٢٢٣٠ ق.م] خليفة نرام سين وصل جبل البشري وهو يطارد الامورين (٥٦) . وهذا يعني انه سلك طريق الفرات عبر البادية السورية علماً ان جبل البشري كان مصدراً لاستيراد الحجارة (٥٧) ، اذن لربما لأهمية المنطقة تجارياً دفع الملك المذكور ، اجتياز الصحراء القاحلة من اجل القضاء على الامورين وفرض هيمنته عليهم .

وفي عهد سلالة اور الثالثة كانت العلاقات الاقتصادية قوية جداً بين بلاد الرافدين وسوريا (٥٨) وبين اور والخليج العربي (٥٩) ومن الطبيعي كان لطريق الفرات الدور في ذلك .

وكانت التجارة تتم بالمقايضة وهو استبدال المنسوجات والاصواف والجلود والزيوت بمعدن النحاس والعاج (٦٠) والاحجار الكريمة الديوريت الصلب الاسود الذي كان يجلب الى اور بواسطة السفن من مكان (٦١) وملوخا (٦٢) .

وقد تدهورت هذه التجارة ، ابان الاحتلال الكوتي لبلاد الرافدين الا ان اورنمو [٢١١٣ - ٢٠٠٦ ق . م] حاكم سلالة اور الثالثة عمل على اعادتها ، عندما اهتم بتحسين الطرق والمواصلات واعادة الصلات التجارية مع مكان (٦٣) .

اما كوديا فقاد حملة عسكرية وصلت حتى ايمار وشمال سورية (٦٤) ، وبقيت العلاقات التجارية قوية بين مدن جنوب العراق وسوريا (٦٥) ، لان سوريا لا تزال مصدراً للاخشاب والحجارة التي يستخدم في بلاد الرافدين ، فكان يجلب من هناك لاغراض العمارة والبناء (٦٦) .

ونظراً لاهمية هذا الطريق ، شهد تنافس بين قوى وممالك من اجل السيطرة عليه ، ففي نهاية الالف الثالث ق.م ظهر على الساحة صراع وتنافس قوي بين مملكة ايسن ولارسه في جنوب بلاد الرافدين ، وكانت السيطرة على التجارة احد اسبابه الرئيسية (٦٧) .

وعندما اصبحت السيطرة الى لارسه في حوالي (١٩٠٠ ق. م) في بداية الالف الثاني ق.م ، اعادت علاقاتها مع دلمون وكانت اور الميناء الرئيس للدخول الى بلاد ما بين النهرين ، وقد وجدت مجموعة من الرقم الطينية الخاصة مع دلمون في هذه المدينة (٦٨) وعندما اصبحت ايسن قوية وفرضت سيطرتها على طريق الفرات وخصوصاً من الخليج وحتى وسط بلاد الرافدين ، لانه يمثل الشريان الحيوي لسومر ، فضلاً عن تنشيط العلاقات التجارية مع دلمون (٦٩) .

تجارة القوافل وطريق هيت - البحر المتوسط :

تعتبر الحمير من اقدم وسائل النقل في التجارة ، وقد كان الامورين من بين الاقوام العربية القديمة التي استخدمت الحمير في تنقلاتهم وحمل تجارتهم وفي حدود الالف الثاني ق. م (٧٠) ، وقد سبقهم في ذلك السومريين ايضاً ، فقد جاء في احد النصوص

الرافدين (٩٠) . ويذكر في عهد هذا الملك ، كانت السفن التي لا يقل عدد ملاحيها عن تسعين ملاحاً تمخر الفرات صاعده ونازله (٩١) وقد وسعت وطبقت قوانين النقل ، التي كانت سابقاً وضعت في شريعة اشنونا (٩٢) ثم حددت اجور ذلك النقل في شريعة حمورابي (٩٣) كما خضعت التجارة لرقابة الحكومة ، في حين ان المعابد كانت هي المسيطرة على الشؤون التجارية في العهود السومرية الاولى (٩٤) .

وسلك طريق الفرات الحيثيين عندما ارادوا احتلال بلاد الرافدين حيث احتلوا كركميش واتجهوا جنوباً نحو بابل (٩٥) .

اهتم الاشوريون بالتجارة عبر الفرات ويظهر ذلك واضحاً ، حيث نشطت تجارة الاشورين مع الهند عن طريق الخليج العربي (٩٦) وكذلك وصل نفوذ الاشوريين الى بلاد الشام لهدف تامين الطرق التجارية للوصول الى المواد الاولية (٩٧) .

ونال طريق الفرات اهتمام ملوك اشور ، ففي عهد ننورتا الاول [١٢٤٤ – ١٢١٨ ق . م] فتح ماري وعانة ورابيقوم على الفرات وانتصر على الاخلامو (******) (٩٨) ، وكانت هناك علاقات تجارية بين ماري واشور ، فتذكر كتابات ماري ان القوافل التجارية كانت تنقل السلع والاخشاب والبضائع من قطنة الى مكان ما على ضفاف الفرات ، ويرجح كركميش حتى تصل الى نينوى في بلاد اشور (٩٩) .

وفي نهاية الالف الثاني وبداية الالف الاول ق.م ، اضطربت التجارة عبر بلاد النهرين وسوريا ، بسبب ضغط الاراميين الذين توغلوا في بابل واشور (١٠٠) ، الا ان الملك ادد نيراري الثاني ٩١١ – ٨٩١ ق.م في العهد الاشوري الاخير ، استعاد بلاده من حكم الاراميين ، واهتم بطريق الفرات التجاري ، وأسس بعض المحطات التجارية المحصنة عليه وخصوصاً في منطقة الخابور ، من اجل النهوض بالتجارة (١٠١) .

وفي عهد شلمنصر الثالث [٨٥٨ – ٨٢٤ ق.م] ، كان طريق الفرات ابتداءً من الخليج العربي (١٠٢) وبابل وحتى البحر المتوسط ضمن سيطرته الاقتصادية والعسكرية (١٠٣) .

اما سنحاريب الذي حكم [٧٠٤ – ٦٨١ ق. م] فقد اهتم بالتجارة وبنى اسطول ضخم في تل بارسيب (تل احمر) التي تقع على الفرات في سوريه والبحرية نحو الجنوب (١٠٤) .

ورغم وقوع تدمر وقطنة في الصحراء لكنها اعتمدت تجارة الفرات ، وتدمر من المحطات التجارية ومفرق طرق تجاريه تربط الشرق بالغرب والشمال بالجنوب ، وتقع في منتصف الطريق بين الفرات والبحر المتوسط (٨٠) .

وكانت مركزاً للاموريين منذ الالف الثاني ق.م (٨١) لذا يمكن ان نستشف وصول نفوذ الملك الاشوري تجلات بلاسر الاول [١١١٥ – ١٠٧٧ ق.م] الى تدمر لم يكن فقط للقضاء على الامورين (٨٢) فحسب ، وانما لاحكام السيطرة على هذه المحطة التي اختارها الامورين مركز لهم لاهميتها التجارية .

اما قطنة هي المحطة الاخرى ، التي استفاد منها تجار طريق الفرات فقد اشير الى ان تجار من ارض بابل وعانه وصلوا لها (٨٣) ، علماً ان قطنة كانت مزدهره وكانت لها علاقات تجارية مع ماري (٨٤) ، فمن الطبيعي ان تقوم بالتبادل التجاري بين بضائع بلاد الرافدين والشرق وبضائع بلاد البحر المتوسط .

وكانت هناك رحلات تجارية بين بلاد الرافدين وماري عندما كانت ماري تحت سيطرة الاشوريين في النصف الاول من القرن الثامن ق . م وقطنة عبر البادية ، ويؤكد ذلك رسائل الملك الاشوري شمشي ادد الاول [١٨١٤ – ١٧٨٢ ق . م] الى ابنه يسماخ ادد الذي كان يحكم ماري والتي ينصحه بها ، ان يبحث بانتباه عن امكنة المياه والاسراع بتنظيمها ، لان القوافل انذاك تعتمد على الحمير التي تحتاج الى نوعية خاصة من المياه (٨٥) .

وفي تلك الفترة نشطت العلاقات التجارية مع مملكة ماري ، بشكل ساهم في ازدهار تجارة طريق الفرات كما سنشير لاحقاً .

أهمية طريق الفرات عند التغير الثاني :

بعد تغير نهر الفرات الى بابل ، ظهر طريق تجاري جديد ، في الألف الثاني ق.م كما اشرنا ، فبرز ملوك هذه المرحلة يتنافسون من اجل السيطرة عليه وعند مجيء حمورابي الى السلطة في بابل [١٧٩٢ – ١٧٥٠ ق . م] قام بحملات عسكرية على المدن السومرية التي تقع على الفرات في الجنوب (٨٦) ثم ابيقوم (الرمادي) (٨٧) وماري في الشمال (٨٨) ، التي كانت تشترك مع بابل في السيادة على الفرات (٨٩) ثم اهتم هذا الملك بالتجارة لجلب الاحجار وأنواع الأخشاب العطرية التي لا وجود لها اطلاقاً في بلاد

ويبدو ان الملاحة في نهر الفرات كانت انذاك صعوداً ونزولاً ، حيث يذكر احد المؤرخين القدامى ويدعى (ارسطو بولس) ، انه وجد في بابل اسطول نيرخوس قائد الاسكندر الذي مخر عباب بحر فارس [الخليج العربي] الى الفرات صعوداً (١١٦) .

وعند وفاة الاسكندر وتقسيم إمبراطوريته نشا صراع بين السلوقيين والبطالمه ، حول امتلاك الطرق التجارية فانتهى هذا الصراع لصالح السلوقيين ، سيطروا على طريق الفرات وخصوصاً طريق القوافل بابل – تدمر – دمشق – الصالحية (١١٧) – انطاكية (١١٨) .

ورغم ازدهار التجارة عبر هذا الطريق الا انه توقف فترة من الفترات بسبب بعض الازمات السياسية ، ومنها مثلاً انشغال الحكام الفرثيين [٢٥٠ ق.م - ٢٢٦ م] بالصراع داخل البلاط ، ادى الى عدم استقرار الامن في ربوع الامبراطورية ، فاصبح الطريق غير امن ويكلف التجار الاموال الطائلة من اجل دفع ضريبة المرور لذا توقفت التجارة عبر هذا الطريق واستعيض عنه بطريق اخر ، هو الطريق الصحراوي الذي يمر غرب الجزيرة العربية ، والذي يربط خاراكس – جرها – البتراء ، وكان هذا الطريق تحت سيطرة الانباط (١١٩) ، وكذلك عند ضعف السلوقيين في القرن الثاني ق.م ادى ببعض الدويلات السورية في شمال سورية الى البروز بسبب الطمع والخصومات فيما بينها ، وبسبب ذلك اصبح طريق الفرات الى شمال سورية غير امن واكثر صعوبة ، لذلك توقفت التجارة من خلاله وتحولت نحو طريق القوافل تدمر (١٢٠) انظر الشكل (٦) .

المعاملات التجارية :

اهتم العراقيون منذ القدم في تنظيم شؤون التجارة ، وقد وضعت لها قوانين خاصة بها ، ففي حدود ٢٠٠٠ ق.م كان القانون ينص على ان كل صفقة تجارية مهما كانت صغيرة يجب ان تسجل وان تختم من كلا الطرفين المتعاقدين والشهود وكان كل رجل يحمل ختمه حول عنقه ، وكان هذا الختم مصنوع من الصين بهيئة اسطوانية منقوش عليها مناظر دينية او صور من الحياة الاجتماعية ، انظر الشكل رقم (٧) ، وعندما تكون الوثيقة جاهزة يدحرج كل واحد من الطرفين المعنيين والشهود اسطوانة على الطين الرطب ويكون النقش البارز الذي يظهر بفعل تدحرج الختم هو التوقيع (١٢١) .

وقد سلك سنحاريب طريق الفرات اثناء توجه للهجوم على عيلام وهناك نص يذكر (اركبت قطعاتي العسكرية المفضلة في سفن وجنودي نزلوا الفرات في سفن ، انا سافرت على الارض مجاور لهم) (١٠٥) كما وصل نفوذه الى دلمون في الخليج العربي (١٠٦) .

كما اهتم اسرحدون [٦٨٠ - ٦٦٩ ق . م] بطرق التجارة ومنها طريق الذي يربط بابل بسوريه ، لاهميته في رخاء بابل (١٠٧) .

وفي العهد البابلي الجديد [الكلداني] [٦٢٦ - ٥٣٩ ق.م] ازدهرت التجارة، ونال طريق الفرات الاهتمام ، فقد بنى نبوخذ نصر الثاني [٦٠٤ - ٥٦١ ق.م] مرفا في المستنقعات الجنوبية ، وبنى تريدون غرب الفرات بهدف توسيع التجارة مع الهند عن طريق الخليج (١٠٨) ومن الواضح ان تجارة طريق الفرات كانت مزدهراً جداً ، لان التجارة درت ثروات ضخمة على بابل وكيش ورفعت مستوى المعيشة وساهمت في رفاهية البابليين الذين كانوا يتاجرون الى جانب السلع بتجارة العبيد (١٠٩) .

وسلك طريق الفرات المرتزقة اليونان في جيش كورش الاصغر بن داره الثاني [٤٢٣ - ٤٠٥ ق . م] سنة ٤٠١ ق.م ، وسلكوا الضفة اليسرى من الفرات الاوسط في اتجاههم لبلاد بابل وكان في هذه الحملة الرحالة المؤرخ الاغريقي (زينفون) الذي سجل الرحلة في كتابه (حملة العشرة الاف) الحملة على فارس (١١٠).

ومن الواضح ان طريق الفرات كان مأهولاً في عهد الاسكندر المقدوني لانه سلك هذا الطريق اثناء توجهه الى بلاد الرافدين (١١١) . ويذكر اريان بيرون ، ان الاسكندر عندما اراد بناء اسطول له ، قام بنقل سفن على هيئة قطع واوصال حتى تفساح (*******) وعندما جمعت وصارت سفناً ابحرت حتى وصلت بابل ، عبر الميناء الذي شيده ، والذي كان يستوعب الف سفينة حربية رأسية كما شيد قرب الميناء مرسى (١١٢) ثم حسن الملاحة في الفرات كما اشرنا وواصل رحلته في نهر الفرات ومن اجل الوصول الى الخليج العربي ثم الهند (١١٣) وعند ابحار في الفرات وصل الاسكندر الى منطقة تعرف بالبطائح فشيد مدينة خاراكس او ميسان لاسباب كثيرة كان احدها ، ان تكون هذه حلقة الوصل بين بابل والخليج العربي (١١٤) ، وقد لعبت هذه المدينة دوراً بارزاً في ازدهار تجارة الفرات رغم وقوعها على نهر دجلة ، حيث كان لها مرافئ على الفرات ، رأس خط الملاحة على الخليج العربي (١١٥) .

عقد الكثير من الصفقات التجارية ، ومنها تجارة الرقيق ، الى جانب ذلك كان يقوم باعمال مالية ويعقد قروض لقاء رهون (١٢٩) .

وعندما جاء احفاد ايجيبي جعلوا من مؤسستهم اول مصرف في الامبراطورية طيلة ثلاث قرون تقريباً وكان مركز صيرفتهم الثابت في سيبار ، وقد ساعد هذا الموقع ، انهم استخدموا الفرات واسطة للاتصال بالمدن المهمة والمراكز التجارية الواقعة في الجنوب وفي الشمال في اسيا الصغرى وعلى شرق البحر المتوسط (١٣٠) .

اما القروض ، اهتم بها العراقيون القدماء لاهميتها في حياتهم الاقتصادية ولاسيما في مجال الزراعة والتجارة ، لهذا وضعت لها القواعد والاصول سواء من حيث استخدامات القرض او من حيث اسعار الفائدة الجارية عليه (١٣١) .

ومن اجل ازدهار التجارة وتامين وصولها الى اماكنها بسلام كان ضمان وتامين طرق المواصلات احد المهام الرئيسية لدى العراقيون القدماء ، سواء في عهد الامبراطورية البابلية او الاشورية وذلك من خلال الحملات العسكرية التي استهدفت حماية الطرق من الاعتداء واطلاق حرية التجارة (١٣٢) وانشاء محطات ووضع حاميات في تلك المحطات ، وهناك محطات كثيرة جداً على طريق الفرات لكن سنذكر
ابرز تلك المحطات التي كان لها تاثير كبير جداً على تجارة الفرات وذكرت بكثرة في المصادر التاريخية .

(١) فلوجسيا (فلغاشيا - الكفل) :

تقع هذه المدينة في خارطة بطليموس على فرع نهر الفرات (البالوكاباس) وهو موضع غير بعيد عن موقع الكوفة الحالي (١٣٣) .

اسسها الملك الفرثي فلغاش الاول [٥١ – ٧٨ م] على نهر بالفرات (١٣٤) بالقرب من بابل لادراكه اهمية التجارة الدولية لتعزيز اقتصاده فانشاها لتكون ميناء ومحطة للقوافل تنافس وتضعف سلوقية التي كانت تمر بها التجارة المرتبطة بموانئ ميسان (١٣٥) ولتكون محطة للتجارة القادمة من الهند والشام واسيا الصغرى (١٣٦) .

وقد كان لبناء هذه المدينة في القرن الاول ق.م الاثر الاكبر في افول نجم مدينة بابل (١٣٧) .

وكانت الامور التجارية في بابل تنجز قرب بوابة المدينة ، وكان الكاتب العمومي (كاتب العرائض) يجلس هناك لاجل عرض خدماته متى طلب منه ذلك ، وكان يمسك بيده قطعة خشب بهيئة قلم فعندما يأتي اليه الاطراف بعد ان يكونوا قد اتفقوا نهائياً فيما بينهم وشرحو للكاتب طبيعة معاملتهم ، تتحرك يد الكاتب بسرعة فائقة مقلباً قلم الخشب او القصب افقياً وعمودياً في حركات سريعة وسرعان ما تغطي رقيمة الطين كتابة جميلة ، ويعتقد ان المتعاقدين كانوا يثبتان توقيعهما اسفل رقيم الطين وفي بعض الحلات كانت تعمل نسخة مكررة من الرقم كي يكون عند كلا الطرفين نسخة (١٢٢) .

وقد استخدم العراقيون القدماء المراسلات التجارية التي ظهرت بشكل الواح من الطين وينتقل عن طريق القوافل والبريد ، وقد استخدمت هذه الرسائل للدلالة على تسليم البضائع مثلاً (١٢٣) . اما من اهم المعاملات التجارية ، النقود ، والمصارف ، والقروض . كان الشيفل عند البابليين هو اقدم وحدة للتعامل النقدي في التاريخ ، حيث يرجع تاريخ التعامل بالشيفل الى العهود السومرية والاكدية بحدود الالف الثالث ق.م ، وقد استمر التعامل بهذه الفئة تارة كوحدة للوزن وتارة كوحدة نقدية حتى عصور متاخرة (١٢٤) .

واهتم العراقيون القدماء باعمال الصيرفة ومؤسساتها باعتبارها الواجهة الاكثر فاعلية في ترويج وتوسيع قنواتها الداخلية والخارجية ، وقد تقدمت الصيرفة تقدماً عظيماً بالقياس الى العلوم والفنون الاخرى (١٢٥) ، ومن اشهر المصارف في بابل مصرف ، موارشو ، حيث مارس هذا المصرف تجارة الصيرفة خلال فترة طويلة تقرب من القرن ، حيث انشأ في نفر الواقعة بالقرب من بابل وعلى صلة بمدينة سيبار الواقعة على احد افرع الفرات (١٢٦) .

وكذلك هناك مصرف اينازير وهذا المصرف كان بمثابة شركة تمويل وصيرفة يساهم في دعمها وادارتها مجموعة من الافراد وقد اهتم العاملون في هذه المؤسسة بتجارة الذهب والنحاس الخام واستيراد العاج وحجر الديوريت من موانئ خليج فارس لمتطلبات السوق الداخلية ، وكان لهذه الشركة وكالات خارج بلاد الرافدين تتوسط في شراء المعادن ونقله على ظهور الحيونات والسفن السائرة في نهر الفرات (١٢٧) .

ومن المؤسسات الصيرفية الاخرى ، مصرف ايجيبي ، وقد أنشات في سيبار ، وقد عرفت هذه المؤسسة بنشاطها التجاري الذي شمل انحاء كثيرة من الامبراطورية البابلية وخاصة في عهد نبوخذ نصر (١٢٨) ، وكان ايجيبي هو مؤسس لهذا المصرف ، وهو تاجراً ثرياً ،

(٣) عانة او عانات :

وهي واحدة من محطات القوافل المهمة وبلدة مشهورة بين الرقة و هيت (١٥٦) ، تقع على الشاطئ الغربي للفرات ، محصورة بين النهر والتلال المرتفعة على ضفته (١٥٧) .

عرفت بـ (آنات) Anat و (Hna – Tl , An - at) في الكتابات المسمارية وخـ ـنا (H- na) وخانات في الكتابات البابلية القديمة وقد كانت مركزاً لاقليم ومملكة في الفرات الاوسط يحمل اسم عانة او خانة ، امتدت على ضفاف الخابور والفرات (١٥٨) .

وورد هذا الاقليم في المصادر الاشورية باسم سوخي ، وقد اخذت منها الجزية زمن الملك الاشوري توكولتي ننورتا الثاني (٨٨٩ – ٨٨٤ ق. م) وخضعت عانة ايضاً لسلطة حمورابي حينما فتح مدن الفرات الاوسط (١٥٩) وردت عانة في المصادر اليونانية والرومانية بصيغة (اناثا) (١٦٠) او (ناتو) او (Ahatha) .

اما عند العرب جاءت بصيغة عانة او عانات (١٦١) .

كما ورد ذكرها في كتابات الملك الاشوري تجلات بلاسر الاول (١١١٢ – ١٠٧٤ ق. م) خلال الالف الثاني ق. م وانها قد خضعت لسيطرته (١٦٢) .

وعانه في احد الرسائل التي اكتشفت في مسكنه (ايمار) في القرن (١٤ – ١٣ ق. م) تذكر ان والي بلاد سوخي (عانه) قام بنهب بلاد قطنه ، التي تقع في الصحراء واستفادت من طريق الفرات التجاري (١٦٣) .

وقد حكم عانة عدة ملوك ، فقد عثر الباحثون على نصوص تعود الى العهد البابلي الحديث لنينورتا – كودوري – اوصر حاكم سوخي وماري ، وهذه النصوص تكشف نسب هذا الحاكم واعماله ومنها اقامة مخافر للحراسة وتحصينات عسكرية على الطرق التجارية ووضع حاميات ، من اجل حماية مصالح بلاده والمحافظة على موقعها التجاري العام (١٦٤) .

كما ورد اسم عانه في كتابات اسيد ورس الكرخي في القرن الاول ق. م في كتابة المنازل الفرثية ، وكانت عانه في المنزلة السابعة والعشرين من المنازل الفرثية ، وقد وصفت عانه بانها جزيرة في الفرات طولها اربع ستاد (*******) فيها مدينة وهي على اربعة فراسخ (١٦٥) .

وردت فلغاشيا باسم ولجاشيا في النقوش التدمرية (١٣٨) ، وكذلك فولوغسيا (Vologasia) (١٣٩) ويرجح انها (مغشيا) التي وردت في كتب البلدانيون وانها تقع بين واسط والكوفة (١٤٠) ، وجاء ذكر هذه المدينة في نقش تدمري على تمثال يعود لتاجر تدمري اقامه له تجار تدمر في مدينة فلوجسيا عام (٢٤٦ م) (١٤١) حيث كان التدمريون يتاجرون مع هذه المدينة (١٤٢) ويحملون اليها بضائع الشام وسواحل البحر المتوسط وينقل منها الى تدمر ، بضائع الهند وايران وبلاد الرافدين (١٤٣) .

وكانت القوافل تنقل من فورت ثم فلغاشيا ثم تدمر (١٤٤) ، وكانت هذه المدينة في زمن الاباطرة الرومان الانطونيين تابعة لمملكة ميسان (١٤٥) ، ولسيطرة هذه المدينة على التجارة ، قامت الملكة زنوبيا ببناء مدينة زنوبيا في منطقة نفوذها على الفرات لهدف اذلال مدينة فلغاشيا (١٤٦) .

(٢) هيـــت :

تقع بالقرب من الضفة الغربية للفرات ، اشتهرت منذ القدم ، بانتاج القير والزيت ، وقد ورد اسمها في المصادر السومرية باسم دل – ول اوولي (١٤٧) او ولد (١٤٨) .

وفي اللغة الاكدية سميت (اتو) وتعني القير في المصادر الكلاسيكية باسم (اس) وفي تاريخ هيرودتس (IS) (١٤٩) او (اد) (١٥٠) (وبوليس) (١٥١) .

وسميت ايضاً باسم داكير وهي كلمة سريانية تعني الموضع الذي يخرج فيه القار من الارض (١٥٢) .

اما سيدورس الكرخي ذكرها باسم ايبولس او اس وقال عنها فيها ينابيع قار وهي على بعد ستة عشر فرسخاً (١٥٣) ورد ذكر هيت في عهد الملك الاشوري توكولني الثاني عام ٨٨٥ ق. م . وانه قد خيم بالقرب من عيون القار مقابل (اد) (هيت) وكان في جهة الغرب والجنوب الغربي منها ، مقالع قديمة لاحجار كانت تجلب لغرض البناء والتبليط واقامة السدود (١٥٤) .

ويعتقد افرام منصور ، انها كار ماند التي ذكرها زينفون في كتابه حملة العشر الاف ، وان اسمها مركب من كلمتين كار وتعني القار وماند الفارسية التي هي صفة تلصق باواخر المسميات (١٥٥) .

وذكرت ماري في الرقم الفخارية التي وجدت في نيبور وكيش منذ حوالي منتصف الالف الثاني ق.م (١٧٦) ، وكانت ماري من المراكز المهمة لصناعة القوارب والسفن التي تستخدم لغرض التجارة ونقل البضائع بين ماري وبابل (١٧٧) . وبقيت كذلك الى ان استولى عليها حمورابي في الالف الثاني ق.م واخذ ممتلكاتها لكي يقضي على احتكارها لتجارة الفرات ثم فتح الطريق امام قوافله التجارية لتصل الى البحر وجبال الارز ومناطق النحاس والذهب لتبقى بابل لوحدها عاصمة العالم القديم (١٧٨) .

(٥) دورا اوربس :

تقع في موقع متوسط بين عاصمتي سوريا وبلاد الرافدين على هضبة صخرية تشرف على الفرات ويحيط بها واديان سحيقان (١٧٩) وهذا الموقع منحها خصائص دفاعية ادت الى جذب انظار العرب والاموريين والاراميين والاشوريين وجعلها مركزاً دفاعياً هاماً في العصور القديمة (١٨٠) .

وأسست مدينة دورا من قبل اول ملوك السلالة السلوقية سلوقس الاول (نيقاطور) [٣١٢ – ٢٨٠ ق . م] (١٨١) وكانت حصناً للجنود .

ويعتقد ان لفظة دور هي لفظة ارامية (١٨٢) في حين يذكر ان اسمها مشتق من كلمة دور الاشورية التي تعني القلعة او الحصن لانه في العهد الاشوري شيدت الكثير من الحصون على ضفاف الفرات من اجل حماية طريق القوافل وكانت دورا احد هذه الحصون (١٨٣) .

اما يوربس هو اسم البلدة التي ولد فيها سلوقس في مقدونيا (١٨٤) ولكن هناك من يختلف في معنى كلمة دور ويرجعها الى انها اكادية ثم اضيف اوربس تخليد لذكرى مكان ولادة سلوقس في مقدونيا (١٨٥) .

اما سيدورس الكرخي ، فقد اسماها (دور نيقانورس) وذكر ان المقدونيين هم من اسسها وتعرف باليونانية ، (يوروبس) وتحتل المنزلة الثانية والعشرين من كتابه (١٨٦) .

وقد كانت دور في عهد السلوقين كمستعمره لحماية الطريق التجاري ، طريق الفرات ولتكون محطة لاستراحة القوافل التجارية (١٨٧) وسرعان ما ازدهر الموقع او المحطة في بداية العصر الهلنستي [٣٣٣ – ٦٤ ق. م] الى مدينة (١٨٨) وسوقاً تجارياً هاماً . وقد بلغت المدينة

ولأهمية المدينة تجارياً حتى القرون الميلادية ، وضع التدمريون في القرنين الثاني والثالث الميلاديين حاميات لهم في هذه المدينة للسيطرة على طريق الفرات ، وقد وجدت اثار كثيرة في هذه المدينة تؤكد مدى الصلات التجارية الواسعة بين المدينتين ، وان عانه في فترة من فتراتها كانت تابعة لتدمر (١٦٦) .

وقد ورد ذكر عانه في النقوش التدمرية كالنقش المرقم (73 و24) (١٦٧) والنقش (BS III 51) (١٦٨) وكانت هذه النقوش على تماثيل لقواد قوافل كانوا يقودون القوافل التجارية من عانه الى تدمر (١٦٩) .

وكان هنالك إهداء مذبحين للاله يشع القوم حامي القوافل من قبل احد فرسان حامية تدمريه في عانه وذلك في عام (١٣٣ م) وورد ذكر عانه في كتابات المؤرخ اليوناني اربان فلافيوس وان الامبراطور تراجان مر بعانه اثناء إبحاره بأسطوله في الفرات ، ووقعت عانه تحت نفوذ الفرس الساسانيين في عهد سابور الثاني (٣٠٩ – ٣٧٩ م) وفي سنة ٣٦٣ م حاصرها الروم والحقوا بها إضرار كبيرة ولكن ظلت بيد الفرس . وفي القرن السابع للميلاد ، كانت مقر أسقف لقبيلة الثعلبه (١٧٠) .

(٤) ماري (تل الحريري) :

تقع على بعد (١١ كم) شمالي غربي البوكمال السورية انظر الشكل رقم (٨) ، وكانت قديماً عاصمة الفرات الاوسط ، وصلت قمة ازدهارها في الالف الثالث والثاني ق.م (١٧١) . وهي واحدة من مدن الموانئ التي تمر بها الرحلات التجارية في نهر الفرات (١٧٢) .

ويرى ساكز ان بداية استيطان ماري اواخر عصر جمدة نصر من قبل موجه ساميه جاءت من شبه الجزيرة العربية (١٧٣) وسكنت ماري من قبل الاشوريين والسلوقين والبارثين والساسانيين ولكن اثارها الهامة تعود الى الالف الثالث والثاني ق.م (١٧٤) ، وكانت هذه المدينة مركزاً هاماً للتجارة في العالم القديم لوقوعها على طريق الفرات التجاري الذي يربط الشرق بالغرب ، فسيطرت على طريق القوافل واغتنت من المكوس ، واستطاعت ان تنشأ حضارة من ازهر حضارات الالف الثالث والثاني ق. م (١٧٥) .

دور وتاثير بعض الدول العربية على طريق الفرات :

لقد لعب الفرات دوراً كبيراً في ازدهار بعض الدويلات العربية، كما لعبت دويلات اخرى في ازدهار هذا الطريق .

ولعل من ابرز هذه المدن دولة ميسان Mysh (٢٠٦) او كراكس (Charat) (٢٠٧)، فرغم وقوع هذه المدينة على نهر دجلة كما اشرنا ، الا انها ازدهرت وساهمت في ازدهار طريق الفرات ، فكانت تجارتها (تجارة القوافل) تذهب الى فلغاشيا ثم دوراً ايوربس (الصالحية الان) ثم تدمر (٢٠٨).

اما تجارتها النهرية كانت بواسطة الفرات ، حتى بابل ، ثم يستمر الى سوريا (٢٠٩) .

وبما ان ميسان تقع عند رأس الخليج العربي كانت تنقل منتجات الخليج الى بلاد الرافدين ، ذهاباً وايابا . كما كانت تجارة جرها تنقل عبر طريق الفرات ، حيث كان الجرهيون يستخدمون الاكلاك للوصول الى بابل ثم يسيرون في الفرات صعوداً حتى تفسح ومعهم احمالهم ثم يقومون بتوزيعها الى اماكن اخرى (٢١٠) . اما الانباط ، فقد سيطروا على تجارة القوافل بين جرها وميسان وكان فورات Forat (٢١١) او فورت (*********) ميناء لتحميل البضائع من قبل القوافل النبطية (٢١٢) ، أي ان الانباط استخدموا الطريق الصحراوي (خاراكس ، اجرها – دومة الجندل – البتراء) او (خاراكس (البتراء عبر الصحراء) (٢١٣) ناقلين سلع يتم استبدالها بسلع اخرى حصل عليها الميسانيون من الخليج وبلاد الرافدين .

وكان هناك صراع قوي بين الميسانيون من جهة والانباط وتدمر من جهة اخرى من اجل احتواء تجارة منطقة الخليج العربي (٢١٤) .

ويذكر حوراني ، " ظلت تجارة الخليج العربي طوال عهد الامبراطورية الرومانية في ايدي مدن صغيرة تقوم بدور الوسطاء ويشغل العرب فيها مركزاً مرموقاً ، وهي خاراكس او كراكس وابولوجوس (**********) ثم تدمر (٢١٥) التي كانت اكبر مركز قوافل في العهد الروماني في الصحراء السورية " (٢١٦) .

قمة ازدهارها وذروتها كمركز للقوافل في عهد الفرثيين (١٨٩) الذين استولوا عليها في اوائل القرن الاول ق.م (١٩٠) وقد استخدم الرومان دوريوربس عندما اصبحت تابعة لهم كمعقل على حدود الامبراطورية الرومانية من جهة الفرات (١٩١) واوكل هادريان (١١٧ – ١٣٨ م) حكم مدينة دور الى تدمر (١٩٢) لذا كانت في طليعة المدن التي خضعت لحكم مملكة تدمر واصبحت من معاقلها المهمة (١٩٣) وورد اسمها في نقوشهم باسم Dowr (١٩٤) ، وقد ترك التدمريون مهمة حراسة الخانات التي اقاموها على طريق الفرات التجاري الى كراديس الرماة التدمريين لحماية القوافل من لصوص الطرق ومنها الكرودس الواحد والعشرين الذي كان مرابطاً في دور (١٩٥) ، وقد اختصت قبيلة بني متي التدمرية (وهي من اشهر قبائل تدمر بفن الرماية) بحماية دور (١٩٦) وهذا يؤكد اهمية المدينة لديهم .

وعندما احتلتها الساسانيون سنة ٢٥٦ م قاموا بتهديمها وتخريبها فاصبحت جزءاً من الصحراء ، وخرائبها اليوم تدعى بالصالحية (١٩٧) .

(٦) كركميش (جرابلس) :

تقع على الفرات جنوب مدينة دير الزور (١٩٨) وانظر الشكل رقم (٢) ، وهي من المدن المهمة التي كانت تسيطر على معبراً ذكر بكثرة في المصادر والمدونات المصرية (١٩٩) ، وبالتحديد عندها يقطع ، الطريق التجاري القادم من وادي الرافدين طريق دجلة الذي يأتي من نينوى – تل حلف – حران – كركميش (٢٠٠) وتقع كركميش عند التقاء الخابور بالفرات شمالاً (٢٠١) .

وقد عرفت كركميش بعدت اسماء ، كركسيا (٢٠٢) ، قرقسيا (٢٠٣) ، وعند الاغريق عرفت بـ كركسيون (Kirkesion) اما الرومان فاسموها (Cerusium) (٢٠٤) .

ولأهمية كركميش ، وقعت تحت سيطرة المصريين بعد سقوط اشور وذلك من اجل السيطرة على التجارة ولكن بمجئ نبوخذ نصر الثاني الى الحكم في بابل ، خلص هذه المدينة من سيطرة المصريين لاهميتها التجارية (٢٠٥) .

وكان للتجار التدمريين نفوذ في مدينة كبيسة التي تقع على نحو ٢٨ كم الى الغرب من بلدة هيت الواقعة على الضفة اليمنى للفرات (٢٣٠) وقد وجدت كتابات في كبيسة بالخط التدمري يعود تاريخها الى القرن الاول والثاني الميلاديين ، تعود لتجار تدمريين كانوا ينقلون البضائع من مدينة ميسان الى تدمر (٢٣١) .

وان من اهم الطرق التي تربط بلاد الرافدين بتدمر تنطلق من مواقع مختلفة من الفرات .

١ – هيت – كبيسه – تدمر .

٢ – دوريوربس – تدمر .

٣ – القريا – تدمر (٢٣٢) .

٤ – سور – تدمر (٢٣٣) .

ويرى فؤاد سفر ان طريق الفرات عند فلغاشيا (الكفل) يتفرع الى فرعين الاول يسير مع الفرات حتى هيت والثاني يذهب الى كبيسة (٢٣٤) .

وابحر التدمريون في الفرات ، حيث كانوا ينزلون على قوارب من القرب ثم ينطلقون من موانئ الخليج في رحلات بحرية (٢٣٥) شأن العراقيين القدماء ، وكانت توجد احواض لصناعة السفن على سواحل مملكة ميسان لغرض الابحار في الخليج العربي (٢٣٦) .

والقرب كانت تصنع من الجلد ثم يتم نفخها عند الاستعمال ، ومن وسائط النقل القديمة ايضاً (الكلك) الذي يصنع من عيدان خشبية مربوطة بعضها ببعض ثم تربط فوق ستين او سبعين جراباً منفوخاً ، ويستطيع بهذه الواسطة بعد تطويفها على الماء نقل مختلف انواع السلع ويسير الكلك عادة مع مجرى الماء (٢٣٧) وعندما يصل الكلك الى المكان المخصص له على الشاطئ يتم تفريغ حمولته ثم يفك الكلك ويباع ، وتطوى جلود الماعز وتنقل على الحمير ، اما الملاح فانه يتحول الى قائد قافلة (٢٣٨) ، والاكلاك بشكل عام متنوعة ، فهناك الاكلاك الجلدية ، والاكلاك الخشبية واكلاك من القصب (٢٣٩) .

اما مدينة الحضر ، فقد استفادت هي الاخرى من طريق الفرات خلال القرون الميلادية الثلاثة الاولى ، حيث كانت تصلها بضائع الخليج العربي من الحرير والتوابل

واشار بليني الذي عاش في القرن الاول الميلادي ، ان الفرات في عهده كان صالح للملاحة من الخليج العربي وحتى بابل (٢١٧) اما سترابون الذي عاش في القرن الثاني الميلادي اشار الى ازدهار التجارة بين بلاد الرافدين وسوريا (٢١٨) وهذا يعني ان التجارة كانت مستمرة من الخليج وحتى البحر المتوسط . كما كان عليه في العصور السابقة .

ورغم ذلك اهتم الفرثيين بطرق التجارة وقد اسسوا مدينة فلفاشيا للتحكم بتجارة الفرات .

وفي ايام الفرثيين توسعت تجارة القوافل ، على طريق الفرات حيث كانت القوافل تسلك الطريق ذهاباً (٢١٩) حيث تصعد القوافل من كراكس ثم تتجه الى الغرب الى تدمر حتى البحر المتوسط (٢٢٠) وكذلك اياباً من تدمر وحتى كراكس (٢٢١) .

وبرز هذا النشاط في تجارة القوافل منذ سقوط دولة الانباط على يد الرومان ١٠٦ م ، وانتهاء دور الطريق الصحراوي البتراء وجرها كما اشرنا ، وتحول الطريق باتجاه الفرات ، رغم ان التجارة كانت موجودة قبل هذا التاريخ ، لكنها ازدادت بشكل واسع بعد سقوط الانباط .

ورغم انقطاع طريق الفرات في بعض الاوقات بسبب بعض الازمات كالازمة السياسية بسبب صراع ملوك الفرث الا انه عاد من جديد بعد وفاة فلفاش الرابع [١٩١ - ٢٠٧] ١٩٢ م (٢٢٢) .

ومن اجل حماية التجارة كان التدمريون يقومون بدوريات مستمره في الاراضي الفرثية (٢٢٣) وضعوا حاميات عسكرية تدمرية في المحطات التجارية المهمة على طريق الفرات من تدمر وحتى كاراكس (هيت ، وعانه (٢٢٤) ودور ، سوره ، الرصافة ، فلفاشا ، فورت) (٢٢٥) .

وقد شيدت في بعض هذه المدن والخانات والبيوتات الخاصة بأيواء التجار (٢٢٦) ، وتشير الكتابات التدمرية ، بأن العلاقات التجارية كانت قوية بين تدمر وفورت وفلفاشيا (الكفل) (٢٢٧) .

واستوطنت جاليات كثيرة من تدمر في مدن العراق ، الوركاء ونفر لتسهيل مهمة التجارة ونقل البضائع (٢٢٨) . كما سكنت جاليات تدمرية في ميسان كان لها رئيس ومعبد تعبد به الاله التدمرية (٢٢٩) .

وقد اضمحلت اهمية طريق الفرات بعد سيطرة الساسانيين على خطوط التجارة ، الامر الذي حد من نشاط التجارة وبالتالي توقف تجارة الغرب مع الشرق والهند (٢٤٨) .

وفي الختام يمكن القول انه طريق الفرات التجاري لم يكن سبباً في نقل البضائع بين الدول والامم فحسب بل وساهم في نقل العادات والتقاليد والالهه مثال عبادة بعض الهة الرافدين في تدمر (بعل ، يعلشين ونابوونرجال ، لاترعتا ، اناني وغيرها) (٢٤٩) .

كما وصل التاثير الاغريقي والروماني الى وادي السند عن طريق تجارة الفرات وكان من اسباب ازدهار التجارة ، لذا كانت مدن بلاد الرافدين الجنوبية مركزاً لالتقاء الحضارات القديمة (٢٥٠).

والاخشاب عن طريق ميسان ، وهذا يؤكد وجود علاقات تجارية بين الطرفين ، علماً ان مدينة الحضر تقع عند مفرق من الطرق التجارية وهناك طريق يمر غرب الحضر ثم يذهب الى دور ثم تدمر (٢٤٠) .

علاقة طريق الفرات بطريقي البخور والحرير :

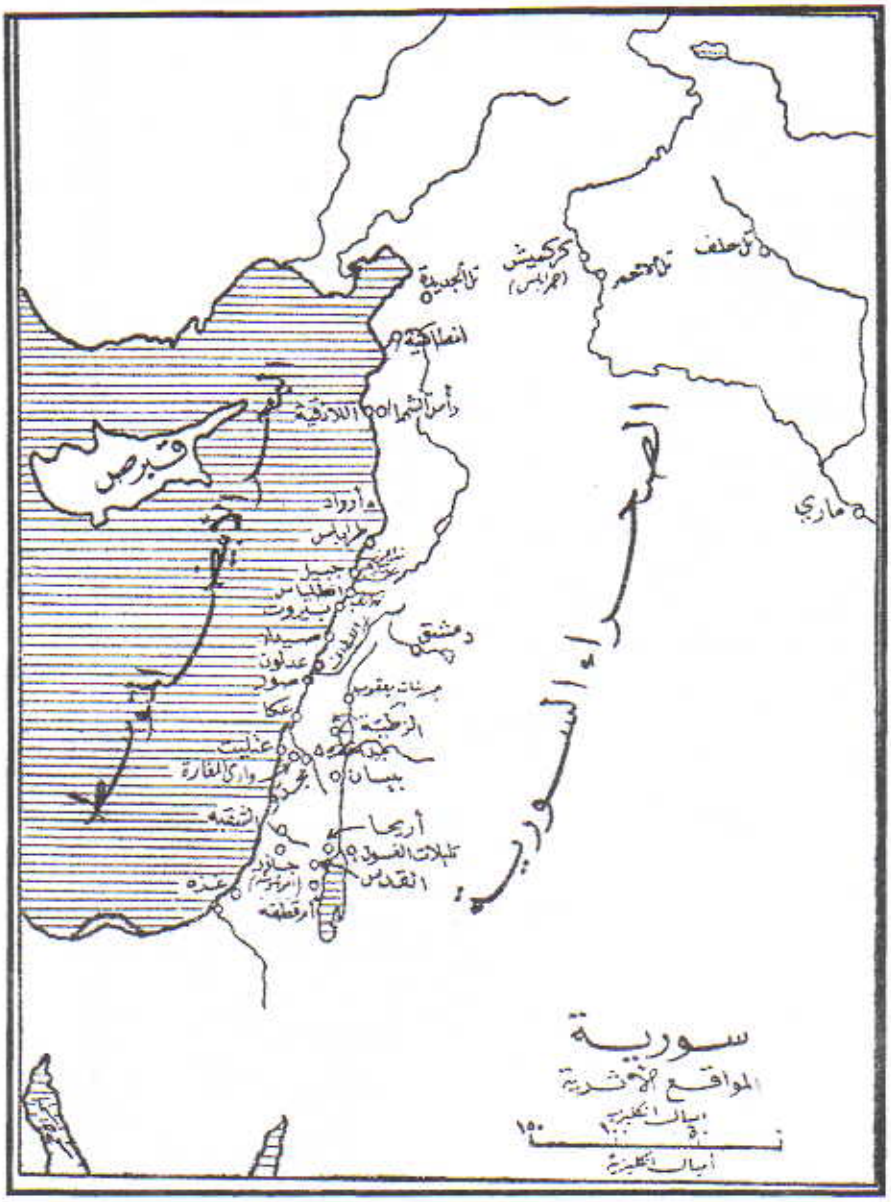
يرتبط طريق الفرات ، بطريقين مهمين ، طريق البخور وطريق الحرير ، فيرتبط بطريق البخور بواسطة طريق فرعي ، ودومة الجندل – بابل ، وكما معروف ان طريق البخور ينطلق من شبه الجزيرة العربية ويمر بنجران – الطائف ، العلا ، الحجر ثم يتفرع الى عدة فروع احدها يذهب الى تيماء – دومة الجندل (٢٤١) . ومن دومة الجندل الى بابل (٢٤٢) حيث طريق الفرات .

وهناك محطة اخرى يلتقي بها طريق الفرات بطريق البخور ، هي تدمر ودورها الفعال في تجارة طريق الفرات ، حيث يأتيها الطريق بعد ما يمر بالعلا ثم البتراء ثم يتفرع فرعيين فرع يذهب الى تدمر واخر يتجه غرباً الى غزة ثم البحر المتوسط (٢٤٣) .

وكان يتم تبادل السلع بين الطرفين ، فكانت سلع طريق البخور (البخور – الذهب – اللبان – الصبر والصمغ وغيرها) تذهب الى بلاد الرافدين وبلاد الشام ويتم تبادلها بسلع طريق الفرات (لآلي البحرين وبضائع الهند والمنسوجات والقرنفل والبهار والعاج والحرير) (٢٤٤) .

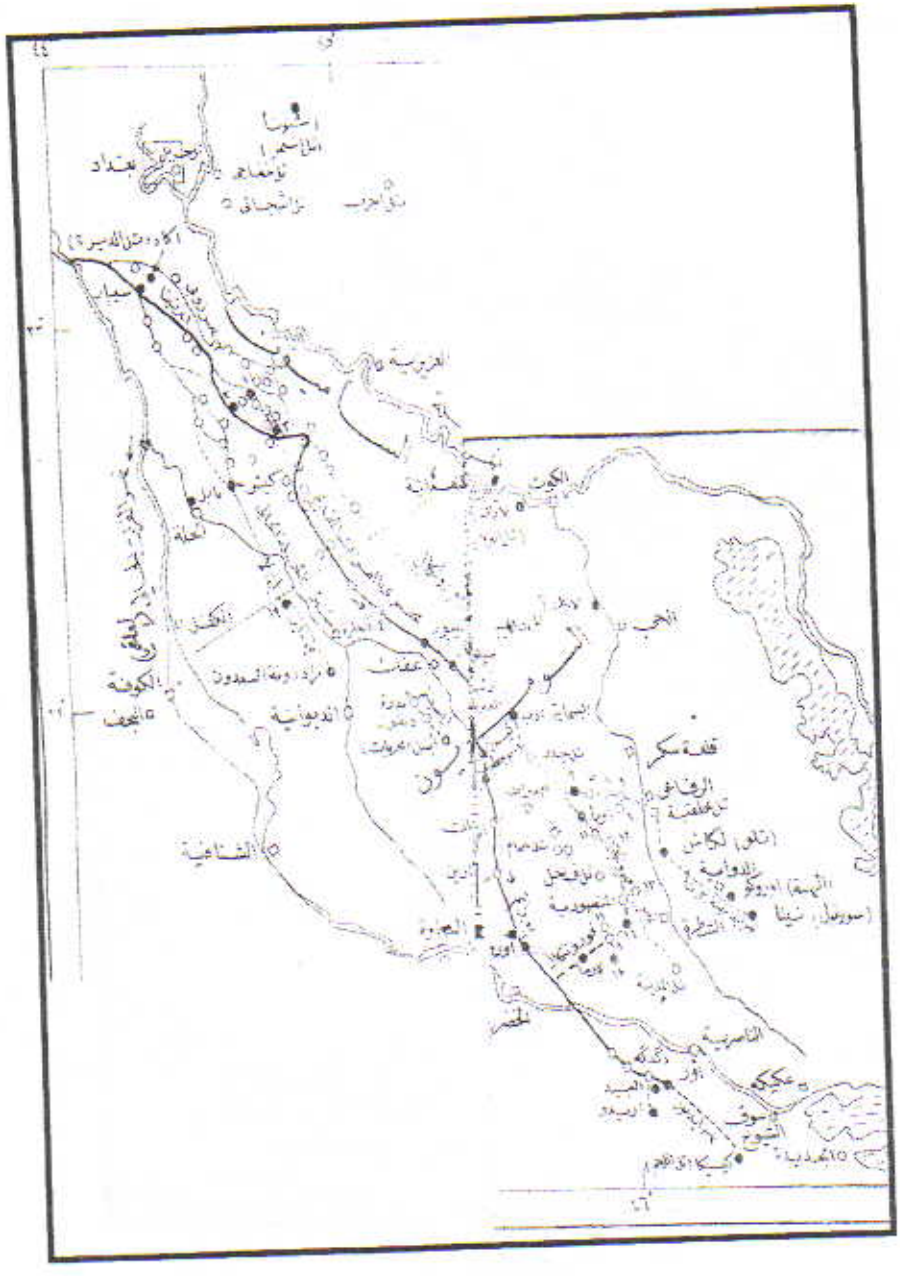
اما عن اتصال طريق الفرات بطريق الحرير ، فيعود الى عام ٩٢ ق . م . حيث قوى الاتصال التجاري منذ ذلك العام ، فبعدما يخترق طريق الصين تركستان الصينية – بكتريا (أفغانستان) – مرو – دامغان – همدان – سلوقيه دجلة ثم طيسفون (المدائن) ثم يتفرع فرعان كلاهما يذهب الى سوريا ، احدهما عن طريق اشور – الحضر – نصيبين . والطريق الأخر ، هو طريق الفرات ليتجه الى الخابور او عبر الصحراء الى تدمر (٢٤٥) .

وكان يشمل التبادل أنواع عديدة من السلع الى جانب الحرير كالفاكهة والجمال والخيول واشياء عديدة (٢٤٦) ، علماً ان الحرير تم نقله عن طريق الخليج العربي ثم طريق الفرات (٢٤٧) .



الشكل رقم (٢)

المصدر : عن حتى ، فيليب ، تاريخ سورية ولبنان وفلسطين ، تر ، جورج حداد وعبد الكريم رافق (ط١ ، بيروت ، دار الثقافة ، ١٩٥٨) ج١ / ٨ .



الشكل رقم (١)

المصدر: عن سوسة ، احمد ، تاريخ حضارة وادي الرافدين (ط١ ، بغداد ، ١٩٦٨) ج٢ .

(١٠) عبد الواحد ، فاضل ، وعامر ، سليمان ، عادات وتقاليد الشعوب القديمة ، ١٩٧٩ ، ص ١٢ .

(١١) الهاشمي ، الخليج ، ص ١٤ وعبد الواحد ، المصدر السابق ، ص ١٣ .

(١٢) باقر، طه ، شرائع العراق القديم ، مجلة سومر ، ج٢ ، مج٢ ، ١٩٤٧ ،ص١٧٨.

(١٣) باقر ، المصدر نفسه ، ص ١٧٧ هامش ١٢ .

(١٤) انظر ، الساكني ، جعفر ، نافذة جديدة على تاريخ الفراتين في ضوء الدلائل الجيولوجية والمكتشفات الاثارية ، (ط١ ، دار الشؤون الثقافية ، بغداد ، ١٩٩٣) ، ص ٥١ .

(١٥) الساكني ، المصدر نفسه ، ص ٥١ .

(١٦) الساكني ، المصدر نفسه ، ص ٦٦ .

(***) وفي هذه الفترة لم يقتصر الفيضان على نهر الفرات فحسب وانما شمل نهر دجلة الذي تحول مجراه الاصلي من بلدة العمارة الى جهة الفراف الحالي ، ومنذ ذلك الوقت صار يلتقي دجلة بالفرات في اور فتجري مياههما الموحدة من هناك ماره بمدينة الزبير الحالية ، لمزيد من التفصيل انظر ، سوسه ، احمد ، تاريخ حضارة وادي الرافدين (ط١ ، بغداد ، ١٩٨٦) ٢ / ٦٣ ، ولكن هذا الالتقاء لم يكن ثانياً بل تغير فيما بعد ، انظر سوسة ، المصدر نفسه ، ص ٢٠٥ ، ٢٠٦ ، لان مملكة ميسان في جنوب العراق ، كانت تقع على نهر دجلة في حدود الالف الرابع ق.م ، حيث بنيت من قبل الاسكندر ٣٢٤ ق.م لمزيد من التفصيل انظر ، بلنوس ، بلاد العرب من تاريخ بلنوس ، تر محمود شكري محمد المجمع العلمي العراقي مج٣ ، ج١ ، ١٩٥٤ ، ص ١٣١ ، وكما ان مدينة تريدون في حدود (٢٠٠ ق.م) كانت تقع عند مصب نهر الفرات في الخليج العربي ، انظر ، حوراني ، جورج فضلو العرب والملاحة في المحيط الهندي، تر يعقوب بكر (القاهرة ، مكتبة الانجلو المصرية ، ب ت) ،ص٤٤.

(١٧) سوسه ، المصدر السابق ٢١ / ٦٣ .

(١٨) سوسه ، المصدر نفسه ٢ / ٦٣ ، ٦٤ .

(****) هي قناة شقت من الفرات ، تبعد عن بابل بمسافة (٨٠٠) ستاد . للمزيد انظر ، بيرون ، اريان (٩٥ م – ١٧٥ م) ايام الاسكندر الكبير في العراق عن تاريخ حملات الاسكندر الكبير ، ترجمة وتعليق فؤاد جميل مجلة سومر مج ٢١ ، ج١ ، ٢ ، ١٩٦٥ ، ص ٢٩٠ .

(١٩) سوسه ، المصدر السابق ٢ / ٦٤ .

الهوامـــــش

(١) باقر ، طه ، مقدمة في تاريخ الحضارات القديمة (ط١ ، بغداد ، مطبعة الحوادث ١٩٧٣) ج١ ، ص ٤٠ .

(٢) البكر ، منذر ، العرب والتجارة الدولية منذ اقدم العصور وحتى نهاية العصر الروماني ، مجلة المربد ، ع٤ ، السنة الثالثة ، جامعة البصرة ، ١٩٧٠ ، ص ٥٣ .

(*) لعرض مجراه وكثافة الاستيطان في حوضه او في طوله واختلاف المناطق التي يمر بها قبل مصبه في الخليج العربي ، اما دجلة اقل صلاحية للملاحة بسبب شدة مجراه وانعدام السكن الكثيفة على شاطئه ، لان طبيعة مجراه اكثر انخفاضاً عن مستوى الأرض المحيطة به ، للمزيد انظر ، الهاشمي ، رضا جواد ، المدخل لاثار الخليج العربي ، بغداد ، مطبعة الارشاد ، ١٩٩٠ ، ص ١٢ .

(٣) الهاشمي ، رضا جواد ، الملاحة النهرية في بلاد وادي الرافدين ، مجلة سومر ، مج٣٤ ، ع ١،٢ ، ١٩٨١ ، ص ٣٧ .

(٤) الاحمد ، سامي سعيد ، العراق في كتابات اليونان والرومان ، مجلة سومر ، مج ٢٦ ، ج١، ٢ ، ١٩٧٠ ، ص ١٢٦ .

(٥) الهاشمي ، الملاحة ، ص ٣٧ .

(٦) اولري ، دي لاسي ، جزيرة العرب قبل البعثة (ط١ ، عمان ، وزارة الثقافة ، ١٩٩٠) ، ص ٥٧.

(**) تقع الى الجنوب الغربي من مدينة بعقوبة الحالية وتعرف بتل اسمر حالياً وينسب اليها شريعة اشنونا (٢٠٢٠ – ١٧٥٠ ق.م) التي كتبت قبل شريعة حمورابي للمزيد ، انظر ، رشيد ، فوزي ، الشرائع العراقية القديمة (ط٣ ، دار الشؤون الثقافية العامة ، بغداد ، ١٩٨٧) ص ٨٣ ، ١٠٦ ، ٢٢٥ .

(٧) دوران ، جان ماري ، تاريخ حلب في بداية الالف الثاني من خلال نقوش ماري ، مجلة دراسات تاريخية ، جامعة دمشق ، ع ٤٥ ، ٤٦ ، ١٩٩٣ ، ص ٩٧ .

(٨) رو ، جورج ، العراق القديم (بغداد ، دار الشؤون الثقافية ، ١٩٨٧ ، ص ٣١٢ ، ٣١٣ .

(٩) الهاشمي ، الخليج ، ص ١١٢ .

(*****) بسط الاكديون نفوذهم في حدود (٢٥٠٠ ق . م) على مدن العراق حتى اربدو في جنوب العراق ، انظر سفر ، فؤاد ، حفريات مديرية الاثار القديمة العامة في اربدو ، مجلة سومر ، مج٣ ، ح٢ ، ١٩٤٧ ، ص ٢٢٣ .

(٣٥) الجادر ، وليد ، طرق التجارة المائية ووسائلها في العراق القديم ، مجلة دراسات في التاريخ والاثار ، بغداد ، ع ٦ ، ١٩٨٨ ، ص ٥٢ ، ٥٣ . ورشيد ، سرجون ص ٣٣ ، ٥٤ .

(٣٦) رو ، المصدر السابق ، ص ٢١١ ، وديلايورت ، ل ، بلاد ما بين النهرين ، تر ، محرم كمال ، مراجعة عبد المنعم ابوبكر (ط٢ ، الهيئة المصرية العامة للكتاب ، ١٩٩٧ ، ص ٣٤ .

(٣٧) ديلايورت ، المصدر نفسه ، ص ٣٤ ، وكريمر ، صموئيل نوح ، السومريين ، تر ، فيصل الوائلي (الكويت ، وكالة المطبوعات ١٩٧٣) ، ص ٨١ .

(٣٨) سوسة ، المصدر السابق ، ٢ / ١٥ .

(٣٩) جميل ، المصدر السابق ، ص ٥٥ وبفن ، ادون ، ارض النهرين ، تر ، انستاس الكرملي والاب لويس مرتين (ط١ ، بغداد ، مطبعة المعارف ، ١٩٦١) ، ص ٢٤ .

(٤٠) جميل ، المصدر السابق ، ص ٥٥ .

(٤١) جميل ، المصدر نفسه ، ص ٥٥ .

(٤٢) الهاشمي ، الملاحة ، ص ٤٠ .

(٤٣) رشيد ، سرجون ، ص ٧٤ .

(٤٤) الجادر ، المصدر السابق ، ص ٥٢ .

(٤٥) اوينهايم ، ليو ، بلاد ما بين النهرين ، تر ، سعدي فيضي عبد الرزاق (بغداد ، دار الحرية للطباعة ، ١٩٨١) ص ١٦٤ ، وكريمر ، المصدر السابق ، ص ٨٣ .

(٤٦) بفن ، المصدر السابق ، ص ٢٤ .

(٤٧) سوسة ، المصدر السابق ، ٢ / ١٨٠ .

(٤٨) الهاشمي ، الملاحة ، ص ٣٩ .

(٤٩) عبد الله ، فيصل ، تدمر في الوسط الاقتصادي والسياسي في القرن الثامن عشر ق.م ، مجلة الحوليات السورية ، مج٤٢ ، ١٩٩٦ ، ص ١٠٦ .

(٥٠) ساكز ، المصدر السابق ، ص ٧٠ ، والحياة اليومية في العراق القديم ، تر كاظم سعد الدين) ط١ ، بغداد ، دار الشؤون الثقافية ، ٢٠٠٠) ، ص ٣٠ .

(٢٠) بيرون ، المصدر السابق ، ص ٢٩٠ و سوسه ، المصدر السابق ٢ / ٦٤ .

(٢١) الهاشمي ، الملاحة ، ص ٣٧ .

(٢٢) الهاشمي ، المصدر نفسه ، ص ٣٩ .

(٢٣) ساكز ، هاري ، عظمة بابل ، تر عامر سليمان ، ط٢ ، الموصل ، جامعة الموصل ، ١٩٦٩ ، ص ٣٢٢ .

(٢٤) رو ، المصدر السابق ، ص ٣٧ .

(*****) وهي تقع في سوريا على تقاطع طرق التجارة الدولية بين بلاد الرافدين والبحر المتوسط وهضبة الاناضول ووادي النيل في الجنوب قريب من جبال لبنان الشرقية والغربية والامانوس وطوروس وكانت ابلا تتحكم بطريق التجارة من الاناضول الى بلاد الرافدين عبر شمال سوريا والارجح انها كانت في نهاية الالف الثالث ق. م وبداية الالف الثاني ق.م حيث عاصرت مملكة ماري ومارست معها التجارة ، راجع ، مرعي ، المصدر نفسه ، ص ٧١ ، ٧٢ .

(٢٥) انظر مرعي ، المصدر نفسه ، ص ٧٢ .

(٢٦) رو ، المصدر السابق ، ص ٣٧ ، وطه ، يوسف ، اكتشاف العصر الحديدي في دولة الامارات العربية المتحدة ، (ط١ ، مركز دراسات الخليج العربي ، البصرة ، ١٩٨٩) ، ص ٢٥٨ .

(٢٧) الهاشمي ، الخليج ، ص ٤٢ .

(٢٨) مرعي ، المصدر السابق ، ص ٧٢

(٢٩) مرعي ، المصدر نفسه ، ص ٧٢ ، ٨٠ .

(٣٠) الهاشمي ، الملاحة ، ص ٣٨ .

(٣١) مرعي ، المصدر السابق ، ص ٧٢ ، ٨٠ .

(٣٢) جميل ، فؤاد ، الخليج العربي في مدونات المؤرخين البلدانيين الاقدمين ، مجلة سومر ، مج ٢٢ ، ج ١ ، ٢ ، ١٩٦٨ ، ص ٥٥ .

(٣٣) رشيد ، فوزي ، سرجون الاكدي اول امبراطور في العالم ، (ط١ ، وزارة الثقافة والاعلام ، بغداد ، ١٩٩٠) ، ص ٥٥ .

(٣٤) باقر ، الشرائع ، ص ١٨٢ .

(٥١) رو ، المصدر السابق ، ص ٢١٥ .

(٥٢) لويد ، سيتون ، اثار بلاد الرافدين ، ترسامي سعيد الاحمد ، (دار الطليعة للطباعة والنشر ، بيروت ، ١٩٨٠) . ص ١٦٦ ، ١٦٧ .

(٥٣) رشيد ، سرجون ، ص ٥٥ .

(٥٤) اوينهايم ، المصدر السابق ، ص ١٦٢ ، ١٦٣ ، وساكز ، عظمة بابل ، ص ٣١٦ .

(٥٥) باقر ، المقدمة ، ص ٣٥٧ .

(٥٦) عبد الله ، المصدر السابق ، ص ١٠٣ .

(٥٧) عبد الله ، المصدر نفسه ، ص ١٠٤ .

(٥٨) عبد الله ، المصدر نفسه ، ص ١٠٣ .

(٥٩) ساكز ، الحياة اليومية ، ص ٣٤ .

(٦٠) ساكز ، عظمة بابل ، ص ٣١٢ والحياة اليومية ، ص ٣٤ ، وملرش ، ايج ، ايل ، قصة الحضارة في سومر وبابل تر ، عطا بكري (مطبعة الارشاد ، بغداد ، ١٩٧١) ص ٥١ .

(٦١) اونيهايم ، المصدر السابق ، ص ١٧٦ ، والنجفي ، حسن ، التجارة والقانون بدءاً في سومر ، (المكتبة الوطنية ، بغداد ، ١٩٨٢) ، ص ٢٣ .

(٦٢) ساكز ، الحياة اليومية ، ص ٣١ .

(٦٣) رو ، المصدر السابق ، ص ٢٢٥ .

(٦٤) عبد الله ، المصدر السابق ، ص ١٠٤ .

(٦٥) عبد الله ، المصدر نفسه ، ص ١٠٣ .

(٦٦) عبد الله ، المصدر نفسه ، ص ١٠٤ .

(٦٧) رو ، المصدر السابق ، ص ٢٤٩ .

(٦٨) ساكز ، عظمة بابل ، ص ٣١٣ .

(٦٩) رو ، المصدر السابق ، ص ٢٤٩ .

(٧٠) الهاشمي ، رضا جواد ، تجارة القوافل في التاريخ القديم من كتاب تجارة القوافل ودورها الحضاري حتى نهاية القرن التاسع عشر (بغداد ، مؤسسة الخليج العربي للطباعة والنشر ، ١٩٨٤) ، ص ٩ .

(٧١) ساكز ، عظمة بابل ، ص ٣١٥ ، ومرعي ، عيد ، تدمر محطة هامة على طريق القوافل خلال الالف الثاني ق.م ، مجلة اكوليات السورية ، مج٤٢ ، ١٩٩٦ ، ص ١١١ ، ١١٢ .

(٧٢) مرعي ، تدمر ، ص ١١٢ .

(٧٣) الهاشمي ، تجارة القوافل ، ص ١١٩ ، عبد الواحد ، المصدر السابق ، ص ٩٨ .

(٧٤) عبد الله ، المصدر السابق ، ص ١٠٧ .

(٧٥) للمزيد ، راجع الهاشمي ، تجارة القوافل ، ص ١١ .

(٧٦) مرعي ، تدمر ، ص ١٠٩ .

(٧٧) باقر ، المقدمة ، ص ٢٩ ، ٣٠ .

(٧٨) Huxley , Julian , From An Antgue Land , (London , Max Parrish and Coltd , 1956) , P. 153 .

(٧٩) مرعي ، تدمر ، ص ١٠٩ .

(٨٠) عيسى ، شذى احمد ، تدمر ابان القرنين الثاني والثالث الميلاديين ، رسالة ماجستير غير منشورة ٢٠٠١ ، ص ١ .

(٨١) عيسى ، المصدر نفسه ، ص ٣ .

(٨٢) ستاركي ، جان والمنجد ، صلاح الدين ، تدمر عروس الصحراء (ط١ ، دمشق ، مديرية الاثار العامة ، ١٩٤٧) ص ١٠ ، ومرعي ، تدمر ، ص ١٠١ وكلينغل ، هورست ، تدمر والتجارة العالمية في العصر البرونزي مجلة اكوليات السورية ، مج ٤٢ ، ١٩٩٦ ، ص ١٢٩ .

(٨٣) كلينغل ، المصدر نفسه ، ص ١٢٨ .

(٨٤) عبد الله ، المصدر السابق ، ص ١٠٥ .

(٨٥) كلينغل ، المصدر السابق ، ص ١٢٨ ، ومرعي ، تدمر ، ص ، ١١٠ ، ١١١ ، ١١٢ .

(٨٦) سوسة ، المصدر السابق ، ٢ / ٦٢ .

(٨٧) رو ، المصدر السابق ، ص ٢٦٨ .

(٨٨) سوسة ، المصدر السابق ، ٢ / ٦٢ وديلابورت ، المصدر السابق ، ص ٤٨ .

(٨٩) رو ، المصدر السابق ، ص ٢٧٠ .

(٩٠) ديلايورت ، المصدر السابق ، ص ٤٨ .

(٩١) سوسة ، المصدر السابق ، ٢ / ٦٢ ، ٦٣ .

(٩٢) الجادر ، المصدر السابق ، ص ٤٥ .

(٩٣) جميل ، المصدر السابق ، ص ٥١ ، والجادر ، المصدر السابق ، ص ٤٥ .

(٩٤) عبد الواحد ، المصدر السابق ، ص ٩٦ .

(٩٥) رو ، المصدر السابق ، ص ٣٣١ ، ساكز ، الحياة اليومية ، ص ٣٩ .

(٩٦) البكر ، المصدر السابق ، ص ٥٥ .

(٩٧) الجادر ، المصدر السابق ، ص ٥٣ .

(******) الاخلامو ، من القبائل البدوية في شمال الجزيرة العربية وقد ورد ذكرهم في الكتابات الاشورية من عهد ادد نيراري الاول حوالي ١٣٠٠ ق . م . للمزيد انظر ، سوسة ، احمد ، المفصل في العرب اليهود في التاريخ (ط٥ ، بغداد ، وزارة الثقافة والاعلام ، ١٩٨١) ، ص ٧٩٧ .

(٩٨) رو ، المصدر السابق ، ص ٣٦٩ .

(٩٩) كلينغل ، المصدر السابق ، ص ١٢٩ .

(١٠٠) ساكز ، عظمة بابل ، ص ٣٢١ .

(١٠١) ساكز ، الحياة اليومية ، ص ٤٤ ، ٤٥ .

(١٠٢) ملرش ، المصدر السابق ، ص ٧٤ .

(١٠٣) ساكز ، الحياة اليومية ، ص ٤٥ .

(١٠٤) سوسة ، المصدر السابق ، ٢ / ٩٧ هامش (٦)

(١٠٥) الهاشمي ، الملاحة ، ص ٤٠ .

(١٠٦) طه ، المصدر السابق ، ص ٢٣٠ .

(١٠٧) بفن ، المصدر السابق ، ص ٥٥ .

(١٠٨) حوراني ، المصدر السابق ، ص ٤٠ ، البكر ، المصدر السابق ، ص ٥٦ .

(١٠٩) بفن ، المصدر السابق ، ص ٥٥ ، ولمزيد من التفاصيل ، الرويح ، صالح حسين ، العبيد في العراق القديم ، (ط١ ، بغداد ، مطبعة الميناء ، ١٩٧٧) .

(١١٠) انظر ، زنيفون ، حملة العشرة الاف ، تر ، يعقوب افرام منصور (الموصل ، جامعة الموصل ، ١٩٨٥) ص ٥ .

(١١١) بيرون ، المصدر السابق ، ص ٢٢٩ .

(*******) وهي مدينة تقع عند مصب الفرات في الخليج العربي ، انظر حوراني ، جورج فضلو ، العرب والملاحة في المحيط الهندي ، ترجمة السيد يعقوب بكر ، راجعه يحيى الخشاب ، (ط١ ، القاهرة ، مطابع دار الكتاب العربي ، د.ت) ، ص ٤٤ .

(١١٢) بيرون ، المصدر السابق ، ص ٢٨٧ ، وطه ، المصدر السابق ، ص ٢٣١ .

(١١٣) حوراني ، المصدر السابق ، ص ٤٣ .

(١١٤) الصالحي ، واثق اسماعيل ، نشوء وتطور مملكة ميسان ، مجلة المورد مج١٥ ، ع٣ ، ١٩٨٦ ، ص ٦ ، وجميل ، المصدر السابق ، ص ٥٤ .

(١١٥) فيل ، ارنست ، تدمر وطريق الحرير ، تر ، ايمان سنديان ، مجلة الحوليات السورية مج ٤٢ ، ١٩٩٦ ، ص ٩٤ .

(١١٦) بيرون ، المصدر السابق ، ص ٢٨٧ .

(١١٧) شعث ، شوقي ، طريق البحور والحرير ، مجلة اكوليات السورية ، مج ٤٢ ، ١٩٩٦ ، ص ١٥٢ .

(١١٨) Huxley . op. cit. , P. 154 .

(١١٩) الصالحي ، المصدر السابق ، ص ٩ ، وغاوليكوفسكي ، تدمر وتجارتها التدمرية تر ، عدنان البني ، مجلة اكوليات السورية ، مج ٤٢ ، ١٩٩٦ ، ص ١١٧ .

(١٢٠) Huxley , op. cit , P. 154

(١٢١) كيبرا ، المصدر السابق ، ص ٨٥ – ٨٦ .

(١٢٢) كيبرا ، المصدر السابق ، ص ٨٦ .

(١٢٣) ال جاسم ، محمد علي ، الانتمان والصيرفة في العراق القديم ، (مطابع دار التضامن ، بغداد ، ١٩٦٣) ، ص ٢٨ .

(١٢٤) النجفي ، حسن ، مقتبسات اليهود من الشرائع العراقية القديمة (الشيغل) اصله واستعمالاته في العراق القديم ، (مطبعة دار الكتب ، بغداد ، ١٩٨١) ، ص ٣١ .

(١٢٥) النجفي ، التجارة والقانون ، ص ٥١ .

(١٢٦) ال جاسم ، المصدر السابق ، ص ٨٥ .

(١٢٧) ال جاسم ، المصدر نفسه ، ص ٨٧ .

(١٢٨) ال جاسم ، المصدر نفسه ، ص ٨٢ .

(١٢٩) ال جاسم ، المصدر نفسه ، ص ٨٤ .

(١٣٠) ال جاسم ، المصدر نفسه ، ص ٨٤ ، ٨٥ .

(١٣١) للمزيد من التفاصيل يمكن مراجعة النجفي ، التجارة والقانون ، ص ٤٥ .

(١٣٢) النجفي ، المصدر نفسه ، ص ١٢ .

(١٣٣) الاحمد ، العراق ، ص١٣٥ ، وفيل ، المصدر السابق ، ص ٩٤ ، و غاوليكوفسكي ، ، المصدر السابق ، ص ١١٧ ، ١١٨ .

(١٣٤) علي ، جواد ، المفصل في تاريخ العرب قبل الاسلام ، (ط١ ، دار العلم للملايين ، بيروت) ، ٣ / ٨٧ ، وسفر ، فؤاد ، كتابة من كبيسه ، مجلة سومر ، مج٢٢ ، ج١،٢ ، ١٩٦٨ ، ص ٢٤ ، هامش ٤١.

(١٣٥) الصالحي ، المصدر السابق ، ص ١٢ .

(١٣٦) روزنفال ، الاب سيستيان ، الزباء مملكة تدمر ، مجلة المشرق ، السنة الاولى ، مج١ ، ج١٨،٢٠ ، ص ٢٩٠ .

(١٣٧) الاحمد ، العراق ، ص ١٣٥ .

(١٣٨) نقلاً عن ولفنسون ، تاريخ اللغات السامية (بيروت ، دار العلم للطباعة والنشر) ص ١١٨ .

(١٣٩) نقلاً عن روز نفال ، المصدر السابق ، ج٢٠ / ٢٩٠ .

(١٤٠) نقلاً عن سفر ، كبيسة ، ص ٢٤ ، هامش (٤) .

(١٤١) نقلاً عن ولفنسون ، المصدر السابق ، ص ١١٨ .

(١٤٢) غاوليكوفسكي ، المصدر السابق ، ص ١١٧ .

(١٤٣) علي ، المصدر السابق ، ٣ / ١٣٤ .

(١٤٤) سفر ، كبيسة ، ص ٢٥ .

(١٤٥) غاوليكوفسكي ، المصدر السابق ، ص ١١٨ .

(١٤٦) روز نفال ، المصدر السابق ، ج٢٠ / ٩٣٠ ، و علي ، المصدر السابق ، ١٣٣/٣ .

(١٤٧) باقر ، طه ، وسفر ، فؤاد ، المرشد الى موطن الاثار والحضارة ، المرحلة الاولى (مديرية الفنون والثقافة في وزارة الثقافة ، ١٩٦٦) ، ص ٩ .

(١٤٨) الكرخي ، سيدوس ، المنازل الفرثية ، تر ، فؤاد سفر ، مجلة سومر ، مج٢ ، ح٢ ، ١٩٤٦ ، ص ١٧١ .

(١٤٩) الاحمد ، العراق ، ص ١١٦ .

(١٥٠) الكرخي ، المصدر السابق ، ص ١٧١ .

(١٥١) باقر ، وسفر ، المصدر السابق ، ص ٩ .

(١٥٢) موسل ، الوا ، الفرات الاوسط ، تر ، صدقي حمدي واخرون ، (بغداد ، مطبوعات المجمع العلمي العراقي ، ١٩٩٠) ، ص ٥٧ .

(١٥٣) الكرخي ، المصدر السابق ، ص ١٧١ .

(١٥٤) موسيل ، المصدر السابق ، ص ٥٧ .

(١٥٥) زينفون ، المصدر السابق ، ص ٣٨٦ .

(١٥٦) الحموي ، شهاب الدين ابي عبد الله (ت ٦٢٦ هـ) معجم البلدان (ط ١ ، مصر ، مطبعة السعادة ، ١٩٠٦) . ج ٦ / ١٠٢ .

(١٥٧) باقر ، وسفر ، المصدر السابق ، ص ٢٠ .

(١٥٨) علي ، المصدر السابق ، ٣ / ١٣٩ .

(١٥٩) علي ، المصدر نفسه ، ٣ / ١٣٩ . باقر وسفر ، المصدر السابق ، ص٢١.

(١٦٠) باقر وسفر ، المصدر السابق ، ص ٢٠ ، والاحمد ، العراق ، ص ١٣٦ .

(١٦١) باقر وسفر ، المصدر السابق ، ص ٤٠ .

(١٦٢) مرعي ، تدمر ، ص ١١٣ .

(١٦٣) مرعي ، المصدر نفسه ، ص ١١٢ .

(١٦٤) اسماعيل ، بهيجة خليل ، نصوص نيتورتا – كودوري حاكم سوخي وماري ، مجلة سومر مج ٤٢ ، ج١ ،٢ ، ١٩٨٦ ، ص ٨٧ – ٨٨ .

(********) ستادية (قياس يوناني للمسافة يساوي ١ / ١٠٠ من الفرسخ أي نصف كيلو متر ، للمزيد انظر ، الكرخي ، المصدر السابق ، ص ١٧١ .

(١٦٥) الكرخي ، المصدر نفسه ، ص ١٧١ .

(١٦٦) علي ، المصدر السابق ، ٣ / ١٣٩ ، ١٤٠ .

(١٦٧) Hilers , Delbrtrand and Cussin , Eleonora , Palmyrene Trmqic Texte , (Balimore and London , 1995) , p. 75 , 401 .

(١٦٨) Ibid , P. 49 , 401 .

(١٦٩) علي ، المصدر السابق ، ٣ / ١٣٩ .

(١٧٠) علي ، المصدر نفسه ، ٣٠ / ١٣٩ – ١٤١ .

(١٧١) المتحف الوطني ، ص ٤٦ .

(١٧٢) الهاشمي ، الخليج ، ص ١٢ .

(١٧٣) عظمة بابل ، ص ٦٠ .

(١٧٤) المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم والمعالم الاثرية في البلاد العربية مطابع مدكور واولاده ، القاهرة ، ١٩٧٢ ، ص ٣٢٩ ، ٣٣٠ .

(١٧٥) المتحف الوطني ، ص ٤٤ ، ٤٦ .

(١٧٦) المنظمة ، ص ٣٢٩ . ساكز ، عظمة بابل ، ص ٣٣٠ .

(١٧٧) ساكز ، المصدر نفسه ، ص ٣٣٠ .

(١٧٨) المتحف الوطني ، ص ٤٦ .

(١٧٩) حتى ، فليب ، تاريخ سورية ولبنان وفلسطين ، تر جورج حداد وعبد الكريم رافق (ط١ ، بيروت ، دار الثقافة ، ١٩٥٨) ، ١ / ٢٩٩ .

(١٨٠) المتحف الوطني ، ص ١٥٤ .

(١٨١) باقر ، المقدمة ، ص ٥٩٨ ، وباقر وسفر ، المصدر السابق ، ص ٢٧ .

(١٨٢) المتحف الوطني ، ١٥٤ .

(١٨٣) Rostovtzeff , M. , Caravan Citiese (A. M. P. Press , New York , 1971) , P. 93 .

(١٨٤) باقر وسفر ، المصدر السابق ، ص ٢٧ .

(١٨٥) حتى ، المصدر السابق ، ١ / ٢٩٩ .

(١٨٦) المنازل الفرثية ، ص ١٧٠ .

(١٨٧) حتى ، المصدر السابق ، ١ / ٢٩٩ ؛ Rostovtzeff . op . cit . p. 94

(١٨٨) المتحف الوطني ، ١٥٤ .

(١٨٩) اولتهايم ، شتيل ، دراسة في التاريخ السياسي والفكري للعرب قبل الاسلام ، تر ، منذر البكر ، جامعة البصرة ، البصرة ، د. ت ، ص ٢١ ؛

Rostovtzeff . op. cit. P. 105

Rostovtzeff .Ibid . P. 99 .

(١٩٠)

(١٩١) اولتهايم ، المصدر السابق ، ص ٢١ .

(١٩٢) المنظمة ، المصدر السابق ، ص ٣٣٠ .

(١٩٣) حتى ، المصدر السابق ، ١ / ٤٣٦ .

Hillers . op. cit. P. 355 .

(١٩٤)

(١٩٥) علي ، المصدر السابق ٣ / ٨٩ .

(١٩٦) الحسني ، جعفر ، وستاركي ، جان ، المذابح التدمرية المكتشفة قرب نبع افقا ، مجلة الحوليات الاثرية السورية مج٧ ، ١٩٥٧ ، ص ٢٤٦ .

(١٩٧) باقر ، المقدمة ١ / ٥٩٨ ، حتى ، المصدر السابق ، ١ / ٢٩٩ .

(١٩٨) الاحمد ، العراق ، ص ١١٨ .

(١٩٩) جونز ، ارنولد ، مدن بلاد الشام ، تر احسان عباس ، (ط١ ، عمان ، دار الشروق ، ١٩٧٨) ، ص١٨.

(٢٠٠) رو ، المصدر السابق ، ص ٣٥ ، ٣٦ .

(٢٠١) الاحمد ، العراق ، ص ١١٨ ، جميل ، زينفون ، مجلة سومر ، مج٢٠ ، ج١،٢ ، ١٩٦٤ ، ص ٢٣٠ هامش (١٦) .

(٢٠٢) الحموي ، المصدر السابق ، ٧ / ٥٩ .

(٢٠٣) باقر ، وسفر ، المرشد ، ص ٢٨ ، الاحمد ، العراق ، ص ١١٨ .

(٢٠٤) جميل ، زينفون ، ص ٢٣٠ هامش (١٦) .

(٢٠٥) لويد ، المصدر السابق ، ص ٢٦١ .

Hillers , op. cit. , P. 380 .

(٢٠٦)

Hillers , Ibid . P. 374 .

(٢٠٧)

(٢٠٨) البكر ، منذر ، الجذور التاريخية لعروبة الاحواز قبل الاسلام (دولة ميسان) ، (ط ١ ، مطبعة جامعة البصرة ، البصرة ، ١٩٨١) ، ص ٢١ .

(٢٠٩) المصدر نفسه ، ص ٢١ .

(٢١٠) جميل ، الخليج ، ص ٤٦ .

(٢١١) Hillers . op. cit. P. 410 .

(*********) اهم موانئ مدينة ميسان ويقع على شط العرب او دجلة العوراء للمزيد انظر ، جميل ، المصدر السابق ، ص ٥٣ ، البكر ، الجذور ، ص ٢١ .

(٢١٢) بلنوس ، المصدر السابق ، ص ١٣٣ .

(٢١٣) البكر ، الجذور التاريخية ، ص ٢٠ .

(٢١٤) الحسني ، محمد باقر ، نقود مملكة ميسان ، ودورها التاريخي والاعلامي ، مجلة المورد ، مج١٥ ، ع ٣ ، ١٩٨٦ ، ص ٣٣ .

(**********) هي الابله عند العرب و (Ubulum) في النقوش الاكادية ، ولم تكن بعيدة عن مدينة المحمرة ، وتبعد نحو ٧٥ كم عن شاطئ الخليج العربي ، انظر حوراني ، المصدر السابق ، ص ٤٦ هامش (*)

(٢١٥) المصدر السابق ، ص ٤٥ ، ٤٦ .

(٢١٦) Rostrtovzeff , op. cit. P. 92 .

(٢١٧) الاحمد ، العراق ، ص ١٣٠ .

(٢١٨) الاحمد ، المصدر نفسه ، ص ١٢٤ .

(٢١٩) شعث ، شوقي ، طريق الحرير ، مجلة التاريخ العربي ، الرباط والمغرب ، ع ٤ ، ١٩٩٨ ، ص ٢٤١ .

(٢٢٠) غاوليكوفسكي ، المصدر السابق ، ص ١١٦ .

(٢٢١) شعث ، طريق البخور والحرير ، ص ١٥٢ .

(٢٢٢) غاوليكوفسكي ، المصدر السابق ، ص ١١٧ .

(٢٢٣) زيادين ، فوزي ، تدمر ، البتراء ، البحر الاحمر وطريق الحرير ، مجلة الحوليات السورية مج ٤٢ ، ١٩٩٦ ، ص ١٤٦ .

(٢٢٤) زيادبن ، المصدر نفسه ، ص ١٤٦ ، جميل ، الخليج ، ص ٥٠ .

(٢٢٥) سفر ، كبيسة ، ص ٣٤ .

(٢٢٦) باقر ، المقدمة ، ص ٦٠٤ ، ٦٠٥ .

(٢٢٧) سفر ، كبيسة ، ص ٤٥ .

(٢٢٨) سفر ، كبيسة ، ص ٣٤ .

(٢٢٩) جميل ، المصدر السابق ، ص ٤٨ .

(٢٣٠) سفر ، كبيسة ، ص ٢٤ .

(٢٣١) سفر ، المصدر نفسه ، ص ٢٢ .

(٢٣٢) للمزيد انظر ، عبد السلام ، عادل ، البيئة الجغرافية الطبيعية للبادية التدمرية وطريق الحرير ، مجلة الحوليات السورية مج ٤٢ ، ١٩٩٦ ، ص ٣٤ ، وعيسى ، المصدر السابق ، ص ١٠٧ .

(٢٣٣) موسيل ، المصدر السابق ، ص ٥١٨ ، وعيسى ، المصدر السابق ، ص ١٠٧ .

(٢٣٤) سفر ، كبيسة ، ص٣٤ .

(٢٣٥) غاوليكوفسكي ، المصدر السابق ، ص ١٢٦ .

(٢٣٦) الحسني ، المصدر السابق ، ص ٣٣ ، والبكر ، ميسان ، ص ٢٥ .

(٢٣٧) سوسة ، المصدر السابق ، ١ / ٤١٣ ، ٤٩٤ ,

(٢٣٨) ينظر ، التكريتي ، سليم طه ، الحياة اليومية في بلاد اشور (ط١ ، الشؤون الثقافية ، بغداد ، ١٩٨٦) ص ٨٦ .

(٢٣٩) الهاشمي ، الملاحة ، ص ٤١ .

(٢٤٠) للمزيد انظر ، حسن ، كريم عزيز ، المعابد الصغيرة الخاصة في مدينة الحضر (بغداد ، دار الشؤون الثقافية ، ١٩٩٤) ص ٧ .

(٢٤١) انظر الانصاري ، عبد الرحمن الطيب ، بعض مدن القوافل القديمة في المملكة العربية السعودية ، من كتاب البتراء ومدن القوافل (دائرة الاثار العامة ، عمان ، ١٩٩٠) ، ص ١٥ . زهدي ، بشير ، طريق الحرير وتدمر مدينة القوافل ، مجلة الحوليات العربية السورية ، مج ٤٢ ، ١٩٩٦ ، ص ١٣١ ، ١٣٤ .

(٢٤٢) اوليري ، المصدر السابق ، ص ١٢١ .

(٢٤٣) شعث ، طريق البخور ، ص ١٥٢ .

(٢٤٤) شعث ، المصدر نفسه ، ص ١٥٢ ، ١٥٣ .

(٢٤٥) للمزيد انظر ، ايليف . ج هـ ، فارس والعالم القديم ، تر محمد صقر خفاجة من كتاب تراث فارس.(ط ١ ، دار احياء الكتب العربية ، القاهرة ، ١٩٥٩) ، ص٤٩.

(٢٤٦) ايليف ، المصدر نفسه ، ص ٤٩ .

(٢٤٧) زهدي ، المصدر السابق ، ص ١٣٤ ، وجميل ، الخليج ، ص٥٤.

(٢٤٨) الصالحي ، ميسان ، ص ١٦ .

(٢٤٩) للمزيد من التفاصيل راجع ، عيسى ، المصدر السابق ، ص ١٢٤ – ١٣٤ .

(٢٥٠) خياطه ، محمد وحيد ، علاقات تدمر الخارجية التجارياً ودينياً ، مجلة الحوليات الاثرية السورية ، مج ٤٢ ، ١٩٩٦ ، ص ١٦٣ .

المصـــــــادر

أ – الكتـب

١ – اولتهايم ، ستئيل ، دراسة في التاريخ السياسي والفكري للعرب قبل الاسلام تر ، منذر البكر (جامعة البصرة ن البصرة ، د. ت) .

٢ – اولري ، دي لاسي ، جزيرة العرب قبل البعثة (ظ ، وزارة الثقافة ، عمان ، ١٩٩٠) .

٣ - اوبنهايم ، ليو ، بلاد ما بين النهرين ، تر سعدي فيضي عبد الرزاق (دار الحرية للطباعة ، ١٩٨١) .

٤- باقر ، طه ، مقدمة في تاريخ الحضارات القديمة (ط١ ، مطبعة الحوادث ، بغداد ، ١٩٧٣) .

٥– باقر طه ، وسفر ، فؤاد ، المرشد الى مواطن الاثار والحضارة مديرية الفنون والثقافة في وزارة الثقافة ، ١٩٦٦) . المرحلة الاولى .

٦– البكر ، منذر ، الجذور التاريخية لعروبة الاحواز قبل الاسلام ، (ط١ ، مطبعة جامعة البصرة ، البصرة ، ١٩٨١) .

٧ – بفن ، دوت ، ارض النهرين ، تر ، انستاس الكرملي والاب لويس مرتين (ط١ ، مطبعة المعارف ، بغداد ، ١٩٦١) .

٨ - حسن ، عزيز كريم ، المعابد الصغيرة الخاصة في مدينة الحضر (دار الشؤون الثقافية ، بغداد ، ١٩٩٤) .

٩ – الحموي ، شهاب الدين ابي عبد الله بن ياقوت (ت ٦٢٦ هـ) معجم البلدان (ط١ ، مطبعة السعادة ، مصر ، ١٩٤٦) . ج٥ ، ٦ .

١٠ – حوراني ، جورج فضلو ، العرب والملاحة في المحيط الهندي ، تر يعقوب بكر (مطابع الانجلو المصرية ، القاهرة ، د. ت) .

١١ – ال جاسم ، محمد علي ، الائتمان والصيرفة في العراق القديم ، (مطابع دار التضامن ، بغداد ، ١٩٦٣) .

١٢ – حتي ، فيليب ، تاريخ سورية ولبنان وفلسطين ، تر ، جورج حداد وعبد الكريم رافق (ط١ ، دار الثقافة ، بيروت ، ١٩٥٨) .

١٣ - جونز – ارنولد ، مدن بلاد الشام ، تر ، احسان عباس (ط١ ، دار الشروق للطباعة ، عمان ، ١٩٧٨) .

١٤ - ديلايورت ، ل ، بلاد ما بين النهرين ، تر محرم كمال ، مراجعة عبد المنعم ابو بكر (ط١٢ ، الهيئة المصرية العامة للكتاب ، ١٩٩٧) .

١٥ – رشيد ، فوزي ،

أ - الشرائع العراقية القديمة (ط٣ ، دار الشؤون الثقافية العامة ، بغداد ، ١٩٨٧) .

ب – سرجون الاكدي اول امبراطور في العالم (ط ١ ، دار الحرية للطباعة ، بغداد ، ١٩٩٠) .

١٦ – رو ، جورج ، العراق القديم (دار الحرية للطباعة ، بغداد ، ١٩٨٤) .

١٧ – الرويح ، صالح حسين ، العبيد في العراق القديم ، (ط ١ ، مطبعة الميناء ، بغداد ، ١٩٧٧) .

١٨ - زينفون ، حملة العشرة الاف ، تر يعقوب افرام منصور (جامعة الموصل ، الموصل، ١٩٨٥) .

١٩ – ساكز ، هاري ،

أ – عظمة بابل ، تر عامر سليمان ، (ط ٢ ، جامعة الموصل ، الموصل ، ١٩٦٩) .

ب – الحياة اليومية في العراق القديم تر ، كاظم سعد الدين (ط ١ ، دار الشؤون الثقافية ، بغداد ، ٢٠٠٠) .

٢٠- الساكني ، جعفر ، نافذة جديدة على تاريخ الفراتين في ضوء الدلائل الجيولوجية والمكتشفات الاثارية ، (ط١ ، دار الشؤون الثقافية ، بغداد ، ١٩٩٣) .

٢١- ستاركي ، جان والمنجد ، صلاح الدين ، تدمر عروس الصحراء (ط١ ، مديرية الاثار العامة ، دمشق ، ١٩٤٧) .

٢٢- سوسة ، احمد ،

أ - تاريخ حضارة وادي الرافدين ، (ط١ ، بغداد ، ١٩٨٦) ج٢ .

ب - المفصل في العرب واليهود في تاريخ ، (ط٥ ، وزارة الثقافة والاعلام ، ١٩٨١) .

٢٣- طه ، منير يوسف ، اكتشاف العصر الحديدي في دولة الامارات العربية المتحدة (ط١ ، مطابع التعليم العالي ، البصرة ، ١٩٨٩) .

٢٤- عاقل ، نبيه ، تاريخ العرب قبل الاسلام والعصور القديمة (دار الفكر ، بيروت ، ١٩٧٥) .

٢٥- عبد الواحد ، فاضل ، عادات وتقاليد الشعوب القديمة ، (١٩٧٩) .

٢٦- علي ، جواد ، المفصل في تاريخ العرب قبل الاسلام (ط١ ، دار العلم للملايين ، بيروت) .

٢٧- عيسى ، شذى احمد ، تدمر ابان القرنيين الثاني والثالث الميلاديين ، رسالة ماجستير غير منشورة سنة ٢٠٠١ .

٢٨- كريمر ، صموئيل نوح ، السومريين ، تر فيصل الوائلي ، (وكالة المطبوعات ، الكويت ، ١٩٧٣) .

٢٩- كونتينو ، جورج ، الحياة اليومية في بلاد بابل واشور ترجمة وتعليق سليم طه التكريتي واخرون ، (ط٢ ، مطابع دار الشؤون الثقافية ، بغداد ، ١٩٨٦) .

٣٠- كيبرا ، ادوارد ، كتبوا على الطين رقم الطين البابلي تتحدث اليوم ، تر ، محمود حسن الامين ، مراجعة علي خليل ، (ط٢ ، مكتبة المتنبي ، ١٩٦٤) .

٣١ - لويد ، ستون ، اثار بلاد الرافدين من العصر الحجري حتى الاحتلال الفارسي ، تر ، سامي سعيد الاحمد ، (ط١ ، دار الحرية للطباعة والنشر ، بيروت ، ١٩٨٠) .

٣٢ - المتحف الوطني بدمشق ، ط١ ، ١٩٦٩ .

٣٣ - ملرش ، ايج ، قصة الحضارة في سومر وبابل ، تر ، عطا بكري (مطبعة الارشاد ، بغداد ، ١٩٧١ .

٣٤ - موسل ، الوا ، الفرات الاوسط رحلة وصفية دراسات تاريخية ، تر ، صدقي حمدي واخرون ، مراجعة صالح احمد العلي (مطبوعات المجمع العلمي العراقي ، بغداد ، ١٩٩٠) .

٣٥ – النجفي ، حسن

أ - التجارة والقانون بدءاً في سومر ، المكتبة الوطنية ، بغداد ، ١٩٨٠ .

ب - مقتبسات اليهود من الشرائع العراقية القديمة الشيفل ، اصله واستعمالاته في العراق القديم (مطبعة دار الكتب ، بغداد ، ١٩٨١) .

٣٦ – الهاشمي ، جواد ، رضا ، المدخل لاثار الخليج العربي (مطبعة الارشاد ، بغداد ، ١٩٨٠) .

٣٧ – ولفنسون ، تاريخ اللغات السامية ، (ط١ ، دار العلم للطباعة والنشر ، بيروت) .

٣٨ - وولي ، ليونارد ، وادي الرافدين مهد الحضارة ، تر احمد عبد الباقي (ط١ ، مطابع دار العلم ، القاهرة ، ١٩٤٨) .

ب - قائمة الدوريات :

١ – الاحمد ، سامي سعيد ، العراق في كتابات اليونان والرومان ، مجلة سومر ، مج ٢٦ ، ج ١ ، ٢ ، ١٩٧٠ .

٢ – الانصاري ، عبد الرحمن الطيب ، بعض مدن القوافل القديمة في المملكة العربية السعودية ، من كتاب البتراء ومدن القوافل (ط١ ، مديرية الاثار العامة ، عمان ، ١٩٩٠) .

٣ – اسماعيل ، بهيجة خليل ، نصوص نينورتا – كودوري حاكم سوفي وماري ، مجلة سومر ، مج ٤٢ ، ج ١ ، ٢ ، ١٩٨٦ .

٤ – ايليف ، ج هـ ، فارس والعالم القديم ، تر محمد صقر خفاجة بحث من كتاب تراث فارس (ط١ ، دار احياء الكتب العربية ، القاهرة ، ١٩٥٩) .

٥ – باقر ، طه ، شرائع العراق القديم ، مجلة سومر ، مج ٢ ، ج ٢ ، ١٩٤٧ .

٦ – البكر ، منذر ،

أ - العرب والتجارة الدولية منذ اقدم العصور حتى نهاية العصر الروماني ، مجلة المربد ، البصرة ، ع ٤ ، ١٩٧٠ .

ب - دولة ميسان ، مجلة المورد ، مج ١٥ ، ع ٣ ، ١٩٨٦ .

٧ – بلينوس ، بلاد العرب من تاريخ بلينوس ، تر ، محمود شكري محمد ، مجلة المجمع العلمي العراقي ، مج ٣ ، ج ١ ، ١٩٥٤ .

٨ – بيرون ، اريان (٩٥ م – ١٧٥ م) ايام الاسكندر الكبير في العراق عن تاريخ حملات الاسكندر الكبير ، ترجمة وتعليق فؤاد جميل ، مجلة سومر ، مج ٢١ ، ج١،٢ ، ١٩٦٥ .

٩- الجادر ، وليد ، طرق التجارة المائية ووسائلها في العراق القديم ، مجلة دراسات في التاريخ والآثار ، بغداد ، ع ٦ ، ١٩٨٨ .

١٠ – جميل فؤاد ،

أ – الخليج العربي في مدونات المؤرخين الاقدمين ، مجلة سومر ، مج ٢٢ ، ج١ ، ٢ ، ١٩٦٨ .

ب – زينفون في العراق ، مجلة سومر مج ٢٠ ، ج١ ، ٢ ، ١٩٦٤ .

١١ – الحسني ، محمد باقر ، نقود مملكة ميسان ودورها الحضاري والتاريخي والاعلامي ، مجلة المورد ، مج ١٥ ، ع ٣ ، ١٩٨٦ .

١٢ – الحسني ، جعفر ، ستاركي ، جان ، المذابح التدمرية المكتشفة قرب نبع الفقا ، مجلة الحوليات الاثرية السورية ، مج ٧ ، ١٩٥٧ .

١٣ – خياطة ، محمد وحيد ، علاقات تدمر الخارجية تجارياً ودينياً ، مجلة الحوليات الاثرية السومرية ، مج ٤٢ ، ١٩٩٦ .

١٤ – دوران ، جان ماري ، تاريخ حلب في بداية الالف الثاني من خلال نقوش ماري ، مجلة دراسات تاريخية ، دمشق ، ع ٤٥ ، ٤٦ ، ١٩٩٣ .

١٥ – روزنفال ، الاب سبستيان (الزباء ملكة تدمر) مجلة المشرق ، السنة الاولى ، مج ١ ، ج ٢٠ .

١٦ – زيادين ، فوزي ، تدمر البتراء ، البحر الاسود وطريق الحرير ، مجلة الحوليات الاثرية السورية مج ٤٢ ، ١٩٩٦ .

١٧ – سفر ، فؤاد ،

أ – حفريات مديرية الآثار العامة في اربدو ، مجلة سومر ، مج ٣ ، ج ٢ ، ١٩٤٧ .

ب – كتابة من كبيسة ، مجلة سومر ، مج ٢٢ ، ج١ ، ٢ ، ١٩٦٨ .

١٨- شعث ، شوقي ،

أ – طريق الحرير ، مجلة التاريخ العربي ، الرياض والمغرب ، ع ٦ ، ١٩٩٨ .

ب- طريق البخور والحرير ، مجلة الحوليات الاثرية السورية ، مج ١٩٩٦،٤٢ .

١٩ – الصالحي ، واثق اسماعيل ، تطور ونشوء مملكة ميسان مجلة المورد ، مج١٥، ع٣، ١٩٨٦ .

٢٠ – عبد السلام ، عادل ، البيئة الجغرافية الطبيعية التدمرية وطريق الحرير ، مجلة الحوليات الاثرية السورية ، مج ٤٢ ، ١٩٩٦ .

٢١ – عبد الله ، فيصل ، تدمر في الوسط الاقتصادي والسياسي في القرن الثامن ق.م ، مجلة الحوليات الاثرية السومرية ، مج ٤٢ ، ١٩٩٦ .

٢٢ – غاوليكوفسكي ، تدمر وتجارتها التدمرية ، تر ، عدنان البني ، مجلة االحوليات الاثرية السورية ، مج ٤٢ ، ١٩٩٦ .

٢٣ – فيل ، ارنست ، تدمر وطريق الحرير ، الحوليات الاثرية السورية ، مج ٤٢ ، ١٩٩٦ .

٢٤ – الكرخي ، اسيدورس ، المنازل الفرثية ، تر ، فؤاد سفر ، مجلة سومر ، مج ٢ ، ج ٢ ، ١٩٤٦ .

٢٥ – كلينغل ، هورست ، تدمر والتجارة العالمية في العصر البرونزي ، مجلة الحوليات الاثرية السورية ، مج ٤٢ ، ١٩٩٦ .

٢٦ – مرعي ، عبد ،

أ – التجارة في بلا ، مجلة دراسات تاريخية ، دمشق ، ع ٤٥ ، ٤٦ ، ١٩٩٣ .

ب – تدمر محطة هامة على طريق القوافل خلال الالف الثاني ق.م ، مجلة الحوليات الاثرية السورية ، مج٤٢ ، ١٩٩٦ .

٢٧ – الهاشمي ، رضا جواد ،

أ – الملاحة النهرية في بلاد وادي الرافدين ، مجلة سومر ، مج ٣٤ ، ج ١ ، ٢ ، ١٩٨١ .

ب – تجارة القوافل في التاريخ القديم ، بحث من كتاب تجارة القوافل ودورها الحضاري حتى نهاية القرن التاسع عشر ، مؤسسة الخليج للطباعة والنشر ، ١٩٨٤ .

المصادر الاجنبية :

1 - Huxley , Julian , From An Antgue Land , (London , Max Parrish and Coltd , 1956) .

2 - Hillers , Delbrtr and Cussini , Eleonora , Palmyrene Aramyrene Aramaic Texte (Balimore and London , 1995) .

3 - Rostovtzeff , M. , Caravan Citiese (A. M. P. Press , New York , 1971) .