

## وسائط التجارة البرية في حضارة بلاد الرافدين

م. علي هاشم معضد

### مقدمة:

أن التاريخ بالنسبة للشعوب كالذاكرة بالنسبة للإنسان، فضلا عن ان تطور علم الانسان وتقدم مشاريعه لا يكتملان إلا بدراسة التاريخ والوقوف على ماضي الاسلاف الذين وضعوا اللبنة الاولى لكل مظهر من مظاهر العلوم والمعارف البشرية، وتمشيا مع هذا المفهوم ذهب المؤرخ والسياسي ورجل الدولة والطبيب الشهير "سيسرو" (MARCUS TULLIUS CICERO) (١٠٦ . ٤٣ ق.م) الى القول:

*اذا كنت لاتعرف شيئا مما حدث قبل ولادتك، فلن تكبر ابدا*

اذن لابد من العودة الى الاصول في معرفة ما توصلت اليه الشعوب المتحضرة في التاريخ القديم، وان نبدأ من حيث انتهوا لا من حيث بدأوا، ناهيك اننا جميعا نسلّم بان تاريخنا العريق هو منارة اشعاع لكل حضارات الامم والشعوب قديما وحديثا.

### الاشكالية:

في ضوء ماسبق فان الحديث عن طرق التجارة البرية والمائية ، يطرح تساؤلا مفاده: هل كانت لدى مدنبة العالم القديم طرق مواصلات وقوانين تضمن السلامة وتنظم سير المركبات والسفن ؟ بحيث اوضحت تلك الطرق والقوانين تمثل السبيل الناجع لتقدم الشعوب وتحضرها وهي الدليل لرقبها وازدهارها؟.

ان الاجابة على هكذا تساؤل تحتم علينا ان نخوض تجربة البحث والتقصي في ادلة وجود طرق المواصلات البرية والمائية وملفات أول وأقدم القوانين والشرائع في العالم (قوانين بلاد الرافدين)، لنعرف طبيعة هذه القوانين وما تمخض عن تطبيقها من سلامة واستقرار ، وما نجم عن مخالفتها من فوضى واضرار .

### محتوى الدراسة:

ستكون محاور هذه الورقة ذات طابع تاريخي وثائقي، نتلمس من خلالها اوجه نشاط التجارة ووسائلها البرية والمائية، في بلاد الرافدين منذ اقدم العصور التاريخية لنقف من خلال هذه الدراسة على اهم المنجزات الحضارية في مجال وسائل النقل التجاري، ولنبدأ بالتفكير مليا بوجود وشائج وصلات لتلك الوسائل والقوانين المتعلقة بها والمحفوظة في ذاكرة الزمن، وبين وسائل النقل والطرق في عصرنا الحاضر وهذا مايمكن ان نسطح عليه بنظرية العودة الى الاصول.



مقياس الرسم  
١:٢,٠٠٠,٠٠٠ كم

خارطة تظهر طرق المواصلات العامة والملكية البرية والمائية التي كانت تربط المدن والعواصم العراقية القديمة مع الأقاليم والبلدان المجاورة لها خلال فترات ما قبل ميلاد السيد المسيح، نقلا عن :

Parpola , S , and Porter, M , The Helsinki Atlas of the Near East  
in the Neo – Assyrian Period , Finland , 2001 .

### أولاً. طبيعة طرق المواصلات البرية في العراق القديم :

عندما نمت المدن السومرية في جنوب العراق في نهاية الألف الخامس وبداية الألف الرابع قبل الميلاد ، أصبحت من المراكز التجارية المهمة، نتيجة ارتباطها المبكر بالمدن الإيرانية شرقاً ، وذلك على امتداد الطرق البرية الخارجية التي تؤدي إلى الكثير من المواد الخام. وكانت هذه الطرق البرية تمتد من الشرق باتجاه جنوب وشمال شرق العراق. (1) أما الطرق البحرية للعراقيين القدامى فقد كانت مع ممالك ومدن الخليج العربي وجزره، وكانت هذه الطرق تقتصر على منطقة جنوب العراق وذلك لكون سكان الجنوب من السومريين خلال الفترة المذكورة أعلاه، والفترات اللاحقة ، هم الذين ركبوا البحر وملكوا طريقاً نهرياً . بحرياً مع الخليج، ولم ترد أي إشارة إلى وصول تجار من منطقة شمال العراق (الآشوريين) ووصولهم الى المدن البحرية في الخليج ، ويذكر المختصون ان الآشوريون نقلوا بضائعهم عبرالطرق البرية المختلفة والأنهار وبخاصة نهر دجلة وروافده ولم يكونوا ملاحى بحار، ولم يركبوا البحر حتى عندما وصلوا إلى الخليج العربي جنوباً والبحر المتوسط غرباً. (2)

وعندما نصل في متابعاتنا لطرق النقل إلى فترة العصور التاريخية في حدود مطلع الألف الثالث قبل الميلاد، تتضح أماناً الأهمية الكبرى التي احتلتها الطرق المائية في حياة العراقيين القدامى ، وفي مجمل نشاطاتهم الاقتصادية ، ومما زاد في توثيق

(1) – Rice. M (1994) The Archaeology of Arabian Gulf C.5000–323 B.C, London, p. 266.

(2) – سامي سعيد الأحمد، التجارة، موسوعة الموصل الحضارية، الجزء الأول، الموصل، ١٩٩١، ص ١٩٩.

(3) – قصي منصور التركي، الصلات الحضارية بين العراق والخليج العربي خلال الالف الثالث قبل الميلاد، ط ١ ، دار صفحات للنشر ،دمشق، ٢٠٠٨، ص ٩٠.

عرى الصلات العراقية الخليجية، أن طريق الملاحة في الخليج العربي كان ولا يزال الطريق الوحيد الذي يطل منه العراق على البحار الجنوبية ويتصل بالأقطار المطلة عليه.<sup>(٣)</sup>

ومع مزيد التطور الحضاري للمجتمعات وتكون السلطة السياسية، فقد تحول الاهتمام بالطرق والمسالك البرية والبحرية وسلامتها من الطابع الفردي إلى الطابع الجماعي المنظم الذي تشرف عليه مجموعة مميزة من الأفراد، ثم أخذت الدولة على عاتقها مسؤولية هذا الاهتمام في أكثر من جانب، ومن ذلك نجد أن الزعماء والملوك لم يخفوا عنايتهم بالطرق إلى الحد الذي دفعهم لإرسال حملات لضمان سلامتها وتهيئة أسباب نقل المعدات الضرورية لبناء الدولة ومؤسساتها وجلب المواد الأولية المستوردة من المناشيء المختلفة، سواء من إيران شرقا أو من مناطق سوريا القديمة غربا ومناطق بلاد الاناضول شمالا فضلا عن مناطق الخليج العربي جنوبا.<sup>(١)</sup>

إن توفر طرق المواصلات النهرية في العراق خاصة مع وجود نهري دجلة والفرات والمرتبطة بشكل طبيعي مع مياه الخليج العربي جنوبا وقريبا من سواحل البحر المتوسط غربا، شجع على ازدهار النقل بواسطة السفن ، ولا نعرف واسطة أخرى للنقل بشكل مكثف غير السفن ، خاصة خلال الألف الثالث قبل الميلاد. وقد عززت اشارت المصادر الكلاسيكية وجود طرق برية عن طريق القوافل بين منطقة "الجرهاء" وبين "سلوقية" مع نهاية الألف الأول قبل الميلاد، مثلما كان عليه الحال عند الاتصال برا بين جنوب العراق وشرق الجزيرة العربية في فترة مبكرة من عصر العبيد (الألف

(١) - رضا جود الهاشمي، التجارة، حضارة العراق، الجزء الثاني، دار الحرية للطباعة، بغداد

١٩٨٥، ص١٩٦.

الخامسة و الرابعة قبل الميلاد) وقد أظهرت ذلك الأبحاث الأثرية،<sup>(2)</sup> وكانت هناك طرقا بحرية وبرية مكملة لبعضها البعض، ثم تحولت أغلبها إلى بحرية مع توفر وتطور وسائط النقل المائية اللازمة، فتحولت على سبيل المثال التجارة من برية بسيطة محدودة السلع والكميات ، إلى تجارة بحرية واسعة ومكثفة ومتعددة المواد والاتجاهات، ومن بين الامثلة ما واجهته تجارة النحاس "الإيرانية" و"الأنضولية" عبر الطرق البرية،من منافسة شديدة مع تجارة النحاس الخليجية عبر طرق المواصلات البحرية، ولأن هذه الأخيرة كانت تنقل بوسائط أقل كلفة وأكثر استيعابا من وسائط النقل البرية، فقد أدى ذلك إلى ازدهار التجارة الثانية على حساب الأولى.<sup>(3)</sup>

#### 1- التحول الاقتصادي لاستخدام طرق التجارة الانسب في بلاد الرافدين:

تظهر الشواهد الأثرية الاستخدام الأقدم للطرق البرية في العراق، خصوصا مع مناطق الشمال وذلك بهدف التعرف على مصادر التعدين والأحجار الكريمة، بدليل العثور على فأس نحاسي صنع بطريقة القالب المفتوح بموقع "الأرجبية" (Arbjia) شمال العراق ، ومعادن وأحجار مستوردة اكتشفت في موقع "تبه جورا" (Taba Gawra) أيضا، تعود الى فترات مبكرة من الالف السابع والثامن قبل الميلاد ، في حين كان المعدن ما يزال مفقودا في جنوب العراق ( المستوطنات السومرية) خلال تلك الفترات المذكورة ، فالنحاس بالطبع كان يتوفر في الشمال عند جبال "زاجروس" جنوب شرق تركيا، خلال فترة العبيد إلى فترات جمدة نصر، أما مصادر الحصول على اللازورد

(2) - Piesinger C.M (1983) Legacy of Dilmun : The Roots of Ancients Maritime Trade in Eastern Coastal Arabia in the 4 th/3rd Millennium B.C, Un Published Thesis, Un of Wisconsin,p.8.

(3)- رشيد الناضوري، دور عمان الحضاري في فجر التاريخ- حصاد - ندوة الدراسات العمانية، الطبعة الثانية، المجلد الأول، سلطنة عمان-وزارة التراث القومي والثقافة، ١٩٨٠، ص٨١.

فكان من مناطق "بادخشان" و"أفغانستان" ، ويرجح ان جلب هذه المواد كان عن طريق بري شرقي - غربي ، مرورا بهضبة "إيران".<sup>(1)</sup> وفيما يخص الطرق البرية التي سلكها سكان العراق خلال الفترات المبكرة (العصر الحجري الحديث وبداية العصور التاريخية)، هناك طريقتان :

الأول :- الطريق القادم من وسط بلاد "الأنضول" مارا بالمواقع المتواجدة في شمالي "سوريا" ومن ثم يتفرع إلى فرعين أحدهما ينحدر جنوبا باتجاه "فلسطين" ومنها يعبر شبه جزيرة "سيناء" إلى وادي "النيل"، بينما يتجه الآخر شرقا إلى مناطق شمال العراق في "سنجار" والموصل وقد أيدت الأدلة الأثرية المكتشفة في المواقع المحصورة في هذه المنطقة ذلك ومنها موقع " أم الدباغية" ، و"حسونة" ، "تلول الثلاثات"، "تبه جورا"، وعشرات المواقع.

الثاني :- الطريق القادم من شرقي "الأنضول" والهضبة "الإيرانية" حيث يقطع أراضي شمال "إيران" عند أطراف بحيرة "وان"، ويدخل العراق في منطقة "قلعة دزه" مارا بسهول "بنجوين" في منطقة "رانية"، ومنه ينحدر باتجاه سهول "اربييل" و"كركوك" و"السليمانية" شمال شرق العراق، وظهرت أدلته في المواقع الأثرية التي كان يمر بها مثل "جرمو"، "شمشاره"، "مطارة"، "جوخه مامي" وغيرها الكثير.

أما ما يخص مناطق وسط وجنوب العراق خلال فترات عصور جمدة نصر وفجر السلالات (٣١٠٠ . ٢٤٠٠)، فقد حصل السكان على مواردهم من نفس مصادرها في العصور السابقة، وتروي إحدى قصص البطولة الملحمية المعروفة والتي تعود إلى عصر فجر السلالات الثاني (٢٧٠٠ق.م) ، عن استلام مدينة "أوروك" السومرية كميات من الذهب والفضة واللازورد من مدينة يحتمل وقوعها إلى شرق الهضبة الإيرانية، وهذه الأسطورة يحتمل أنها كتبت في فترة أور الثالثة ، ذلك أنها تصف

<sup>1</sup> - Peisinger C.M, Op. Cit,p. 661.

العلاقة بين الملك "إيمركار" (EMMERKAR) حاكم "أوروك" - في فترة عصر فجر السلالات الثاني المتأخر - وحاكم مدينة "أرتا" (ARATTA) التي تقع إلى الشرق في "إيران" (بين مدينة "الشوش" و"ديزفول" الحالية)، وتستعرض هذه الأسطورة التبادل التجاري عبر الطرق البرية بين "أوروك" و"أرتا"<sup>(١)</sup>، حيث تبين وجود علاقات ودية وتجارية بين المدينتين، ودليل ذلك أن الإلهة السومرية "إينانا" (INNANNA) كانت معبودة في المدينتين، وأن الأبنية الدينية في مدينة "الوركاء" كانت تجلب إليها المعادن والأحجار الكريمة، وأهمها الفيروز ذي اللون الأخضر لغرض التزيين - والذي أصبح اللون المميز للمزارات حتى الوقت الحاضر - ونقله من المدينة المذكورة مقابل تزويد سكانها بالحبوب.<sup>٢</sup>

ومن بين المواقع الأخرى المهمة التي تربط "سومر" بـ "إيران" ثم منها إلى مواقع اللانورد والأحجار الكريمة على الطريق البري، موقع "جودن" (GODIN) شمال غرب "إيران"، أي على طريق التجارة الشمالية (شرق - غرب) وكانت له صلات حضارية مع السومريين جنوب العراق منذ فترة ما قبل الكتابة<sup>٣</sup>، وخلال عصور فجر السلالات شهدت هذه الطرق أعلى مراحل ازدهارها خاصة مع تسهيل وصول الأحجار الكريمة إلى المدن السومرية.<sup>٤</sup>

<sup>1</sup> \_ Kohl P.L (1974) Seeds of Upheavel : The Production of Chlorite at Tepe Yahya and an Analysis of Commodity Production Trade in Southwest Asia in the mid Third Millennium, Ph. D Thesis Un of Harvard, pp. 436-441.

<sup>٢</sup> - بلسم صادق الجشعمي، مصدر سابق، ص ٣٨.

<sup>3</sup> - Peisinger C.M, Op. Cit,p. 665.

<sup>4</sup> - Mallowan M.E.L (1971) The Early Dynastic Period in Mesopotamia, (CAH), 3 rd (ed), Cambridge Un, p. 240.

لقد بدأ التحول نحو طرق المواصلات البحرية جزئياً منذ فترة ما قبل الكتابة، وأصبح ارتياد الطرق البحرية مع بداية الألف الثالث هو الامر الأكثر رواجاً في المبادلات التجارية وذلك بوصول السلع والبضائع إلى جنوب العراق من مناطق الخليج العربي أو عبرها، قادمة من مناطق بعيدة أخرى، ويمكن استنتاج هذا التحول على أساس عوامل عدة نذكر منها :

١ - استيلاء "العيلاميين" (نسبة الى مدينة عيلام على الحدود الجنوبية الشرقية للعراق) على المواقع والمحطات الواقعة على الطرق البرية الشرق غربية ، ومنعها من التوغل إلى داخل أراضي ومدن جنوب العراق، بعد فرض هيمنتهم على إقليم "عيلام" جنوب وغرب "إيران" مع بداية الألف الثالث قبل الميلاد، مما حدا بالسومريين ان يبحثوا عن حل لمشكلة هيمنة "العيلاميين" ، إمّا بالقيام بعمليات عسكرية لإخضاع المدن الواقعة تحت السيطرة العيلامية كما فعل ملك مدينة "الوركاء" "إيمركار" (EMERKAR)، عندما فرض سلطته وإرادته على مدينة "أرتا" (ARTTA) أو الوصول إلى مصادر تلك المواد عن طريق آخر يتمثل في الطريق البحري عبر الخليج العربي ثم إقليم "الهند".<sup>(١)</sup> ويبدو أنهم فضلوا الطريق الأخير دون الحاجة إلى المواجهة الحربية.

وقد أثبتت التجربة أهمية الطريق البحري، لما شهدته فترة عصور فجر السلالات والفترات اللاحقة من تحول شبه كلي نحو مصادر المواد الآتية عن طريق التجارة البحرية.

٢ - التطور الذي شهدته منطقة حضارة وادي "السند" (إقليم الهند)، مما أضاف حافزاً مكملاً لما ذهبنا إليه سابقاً، خاصة في فترات عصر السلالات المبكرة، مع ما صاحب ذلك من ظاهرة الطلب المتزايد على المواد الخام من قبل سكان جنوب

(١) - Piesinger C.M, Op. Cit,p. 667.

العراق، وسهولة انتقالها عن طريق البحر، وقد انطبق ذلك تماما على طلب المعادن، حيث وصلت كميات كبيرة من النحاس التي ساهمت في التطور الحضاري الذي شهدته بلاد سومر خلال الفترة المذكورة، ويعتقد أنه حتى حجر اللازورد الذي يشار إليه في النصوص اللاحقة بوصفه أحد المواد التي جلبت من "ميلوخا" (بلاد السند)، كان يدخل جنوب العراق عن طريق التجارة البحرية في هذه الفترات المبكرة.<sup>(١)</sup> بينما كان يصل من "إيران" عبر طرق برية، ذكرت المصادر التاريخية أن هذه الطرق، (أي البرية) بين "سومر" ووادي "السند" عبر "إيران"، كانت طويلة وشاقة وخطرة تمر بقبائل أغلبها تحترف السلب ولا علاقة لها بالتجارة.<sup>(٢)</sup>

٣- امتداد السهول في القسم الأوسط والجنوبي للعراق وانتشار شبكة من قنوات الري وسعة الأراضي الزراعية الحقلية مع احتمال غمر أجزاء منها في موسم الفيضانات، يجعل اعتماد العراقيين القدامى على النقل المائي (النهري) - والذي يرتبط بطبيعة الحال مع النقل البحري من خلال اتصال نهري "دجلة" و"الفرات" بالخليج العربي - لا سيما إذا عرفنا أن استخدام العربات - التي عرفها العراقيون منذ مطلع الألف الرابع قبل الميلاد- في النقل والطرق البرية يحتاج إلى طرق مهيأة لسيرها وهذا ما لا يتلائم مع طبيعة المدن العراقية القديمة إلي تمتد على شواطئ الأنهار والقنوات ، إضافة إلى الأرض الغرينية المحيطة بها، يجعل من أمر تشييد طرق برية مع إمكانية صيانتها وحمايتها أمرا صعبا للغاية إن لم يكن مستحيلا. وبالمقابل تستطيع أبسط وسائل النقل المائية من الانتقال بيسر وسهولة دون أية خطورة محتملة مع مجرى النهر وحتى الخليج ، بل أكثر من ذلك في استمرار الرحلات بنفس الوسائل عبر شواطئ الخليج العربي الغربية. لذا فقد ندر استخدام العربات للنقل وبقي استخدامها مرتبطا ببعض

(1) -Ibid.

(2) - Rice. M, Op. Cit,p. 271.

الاحتفالات والطقوس الدينية، وسخّرت لخدمة النقل المائي ، واصبحت تنقل المواد من أرصفة المواني النهرية إلى مخازن المواد والغلة في أحياء المدينة وبالعكس، وهي لا تبعد كثيرا عن النهر في مدن العراق القديم.<sup>(١)</sup>

٤ - صعوبة التنقل عبر الطرق البرية وما لها من خطورة على حياة المنتقلين قياسا بالظروف التي تتم بها الرحلات البحرية بيسر وسهولة بشكل عام، وما تتعرض له الرحلات البرية من مشاكل متعددة تتعلق بضياح أو موت أو سرقة وسائط النقل البرية. وتشير المصادر ان الحمير كانت الوساطة المستخدمة في أغلب الأحيان، وتعتبر الأدلة النصية شواهد ثابتة على ذلك، إذ نقرأ في أحد رسائل مملكة "ماري" في "سوريا" القديمة بأعالي "الفرات" من الألف الثالث قبل الميلاد، إشارة إلى قافلة مكونة من ١٠ حمير تحمل خشب من شجر العرعر (من الفصيلة الصنوبرية) أسمته الرسالة باللغة الأكديّة "تي.ايا.ري" GIŠ.TI . IA . RI ، وعن وسائط النقل المتمثلة بالحمير نقرأ:<sup>(٢)</sup>

emàrè i - lá - tim u ú - nu - sú - nu e - re - qá - tim  
عرياتهم عدتهم و قافلة الحمير

وفي نص يعود إلى فترة إيسن - لارسا، في رسالة تبين صعوبة الرحلة التجارية البرية وما تسببه مثل هذه العمليات التجارية من مشاكل متعددة على التجار والوسائط والبضاعة على حد السواء نقرأ:<sup>(٣)</sup>

a - na i - pi - iq - an - nu - ni - tum

(١)-رضا جواد الهاشمي، (١٩٨٥)، التجارة ، مرجع سابق، ص٢١٩-٢٢٥ .

(٢) - Leemans W.F (1960) Foreign Trade in the Old Babylonian Period, As Revealed by Texts from Southern Mesopotamia , Leiden, p. 134.

(٣)- Ibid, p. 91.

إلى	إبق أنونيتم (اسم شخص)		
qi <sub>2</sub> – bi <sub>2</sub> – ma	قل		
um – ma	i – din – <sup>d</sup> sin – ma	a – hu – ka – a – ma	
	مايلي	إيدنسينما	أخوك
ki– ma	a – na	ar – ra – ap – hi – im <sup>ki</sup>	e–
ru–ba–am			
عندما	إلى	مدينة أرابخا	دخلت
ša – ma – al – li – e		ANŠE <sup>HI-A</sup>	il–qi – ma
	مساعدتي (المبتدأ بالعمل معي)	الحمير	أخذ
ih – ta – li– iq	u	a – na – ku	am – ta – ra –as
	إختفى	و	أنا
i – na	na – pi – iš – tim	e – li – i	مرضت
	كدت	حياتي	أفقد
u	am –tam	ša	a – na
		šu – bu – lim	a – na
– ri – ka			si
	و	الأمة التي	شخصك (لك)
im – tu – ta – an – ni		ل (إلى)	كن
	ماتت	سأبعثها	سأبعثها
um – ma	su – nu – ma	gi – ru – um	da – an
	مايلي	قالوا	الرحلة
			خطرة

٥ - لقد ذكرت النصوص أن المواد التي يمكن أن تنقل بسهولة كانت عن طريق النقل البري، هي الأشياء الثمينة مثل العطور والأحجار الكريمة والذهب والنحاس، وكلها واردات تدفع قيمها بالفضة، ومع ازدياد الطلب على هذه المواد سواء من

مؤسسات الدولة المتمثلة بالمعبد والقصر أو من الأشخاص المتنفذين أو أصحاب الأموال ، فإن الفضة لم تكن متوفرة بالشكل الكافي الذي يغطي قيم تلك البضائع فعوّضت بالزيوت والأنسجة ، والأكثر من ذلك الحبوب ، لا سيما الشعير وبكميات كبيرة تصل في بعض الأحيان إلى آلاف الأطنان.

ونظرا لعدم إمكانية تأمين الطرق البرية نقل المواد الغذائية والبنائية والصناعية بالكمية المطلوبة، لم يبق أمام سكان جنوب العراق إلا الاستفادة من طرق النقل البحرية المتمثلة في السفينة، لأن السفينة كما نعلم كبيرة الحجم وقليلة التكاليف وبإمكانها أن تصل إلى أماكن بعيدة. (1)

ورغم ما ذكرنا، فإن التجارة البرية وطرقها لم تتوقف نهائيا خاصة تجارة المعادن الموجودة ما بين بداية الطريق البحري ومصادر تلك المعادن البعيدة .

## II - وسائط النقل البري وخدمتها للتجارة:

شهدت حضارة بلاد الرافدين في اوائل الالف الثالث قبل الميلاد تطورا ملحوظا في كافة نواحي الحياة ومن بين ذلك مايتعلق بتطور التجارة ووسائطها، خصوصا التطور الذي شهدته وسائط النقل البري المتمثلة في العربة نفسها، حيث مرت كغيرها من مبتكرات الإنسان بمراحل تطويرية. وكما هو معلوم تتألف العربة من جزأين رئيسين، بغض النظر عن الوسيلة التي تسحبها، الأول هو صندوق العربة والثاني هي العجلات.

(1) - فوزي رشيد، الأمير كوديا، الموسوعة الذهبية (٦)، الطبعة الأولى، بغداد، وزارة الثقافة



نموذج لعربة طينية من بلاد الرافدين تعود الى سنة ١٩٠٠ ق.م.  
والمعلومات المتوفرة تشير إلى أنّ صندوق العربة قد سبق العجلات،<sup>(١)</sup>  
والعلامة المسماية التي كتبت بها كلمة عربة في اللغة السومرية لا تختلف كثيرا  
عن العلامة المسماية التي كتبت بها كلمة الزلاقة (التي تشبه عربة الجليد)، والفرق  
يكنم في إضافة العجلات إلى علامة العربة، ومن معنى القراءة الخاصة بتسمية  
الزلاقة باللغة السومرية "GIŠ.GIGIR.UMBIN.NU.TUKU" والذي يعني حرفيا!  
"العربة التي لا تملك عجلات"،<sup>(٢)</sup> يتأكد لنا ما ذهبنا إليه، أما العربة او المركبة  
فقد عرفت في اللغة السومرية "GIGIR<sub>2</sub>"<sup>GIŠ</sup> وعلامتها الصورية من اواخر الالف  
الرابع، عبارة عن عجلة مدورة، اما باللغة الاكدية فعرفت بلفظ مقارب للغة العربية  
"نركبتو" (narkabtu)،<sup>(٣)</sup> اي مركبة، وذلك بابدال النون باء .

(١) - فوزي رشيد، وسائط النقل المائية والبرية في العراق القديم، مجلة النفط والتنمية، مجلة شهرية  
تعنى بشؤون النفط والتنمية في الوطن العربي والعالم، عدد خاص (٨،٧)، لسنة ١٩٨١، دار الثورة للصحافة والنشر، بغداد، ص١٠٧.

(٢) - نفس المرجع والصفحة .

(٣) - Labat R. (2002) Op. Cit, No. 486, 511 , p. 21.

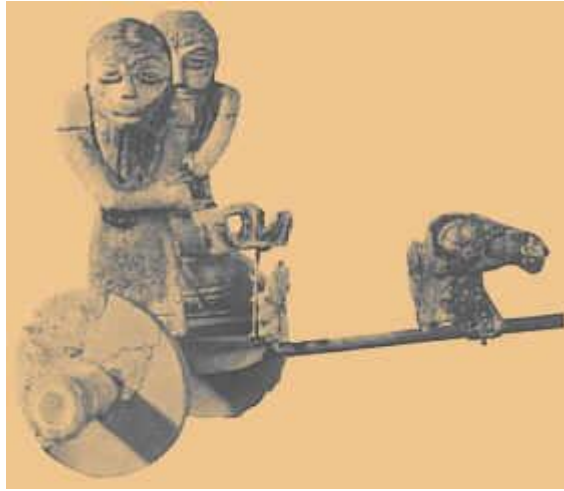
ويبدو من خلال دراسة موضوع ظهور العجلة والعربة أنه بعد أن عرف صندوق العربة ومن بعده تم اكتشاف العجلة ثم تمت عملية جمع الاثنين ونتج عن ذلك أقدم أنواع العربات، ويرجح أن أول استخدام للعجلة كان مع العربة، علما أن أقدم أنواع العربات كما تؤكد المصادر المادية والكتابية كانت من ذوات الأربع عجلات .



عربات بأربع عجلات تجرها الحيوانات في المشهد المعروف برياسة اور من منتصف  
الالف الثالث قبل الميلاد

وبعد فترة قصيرة من ظهور العربة ذات الأربع عجلات مع بداية الألف الرابع  
ظهرت العربة ذات العجلتين بالتأكيد فانها عربة صغيرة لها عجلات صغيرة ايضا  
عرفت باللغة السومرية بصيغة "MAR.GID<sub>2</sub>.DA.AN.NA"<sup>mul</sup> وباللغة الاكدية  
"eriq šamme"، اما اسم العجلة بشكل عام فقد عرفت بـ "MAR.GID<sub>2</sub>.DA"<sup>giš</sup>  
وباللغة الاكدية "ereqqu"<sup>(1)</sup>.

(1) – Labat. R (2002) Op. Cit. No.307, p.141.



نموذج لعربة نقل من مدينة اوغاريت غرب العراق تتكون من عجلتين تعود الى القرن الثالث عشر قبل الميلاد

ولكي نقارن بين وسائل النقل التي تجرها الحمير ومن عجلتين وجدنا هذه الصورة الشبيهة بعربة اوغاريت الا ان زمنها يعود الى نصف قرن مضى.



صورة حديثة لحمار يجر عربة بعجلتين في احد شوارع مدن العراق

أما العربات التي كانت تسحب من قبل الإنسان فعرفت باسم "GIŠ ŠA SADADI" باللغة الأكديّة وتعني حرفياً التي تسحب "من قبل الإنسان".<sup>1</sup> وعودة إلى بدء ، فإذا ما دققنا النظر بشكل العلامة الخاصة بالزلافة والعربة نجد مشتقا من شكل القارب وكأن فكرتها مستوحاة منه ، ولا يبدو هذا الأمر غريبا مع طبيعة الأرض التي تنتقل عليها الزلافة في المياه الضحلة والأراضي الطينية في مناطق الأهوار جنوب العراق بينما وجدت العربة صعوبة فائقة في التنقل إلا إذا توفرت الطرق على اليابسة ، وفي الغالب تكون بين الأزقة وشوارع المدينة وصولاً إلى الميناء، وهي بذلك تخدم النقل التجاري البحري من خلال تحميل أو تفريغ البضائع والسلع من على ظهر السفينة.

إن نشاط الطرق البرية يعتمد على نشاط الطرق البحرية ، فكلما نشطت شبكة الطرق البحرية زادت الطرق البرية نشاطاً لغرض نقل البضائع إلى الأماكن التي لا يمكن الوصول إليها بواسطة الطرق البحرية، وغالبا ما تكون الطرق البرية صعبة وشاقة ، حيث تمر في بعض الأحيان في صحاري شبه قاحلة ، و أحيانا تتطلب الرحلات البرية تسلق بعض الجبال ثم النزول في الوديان .

ومن الجدير بالذكر أن الحيوانات قد استخدمت بالدرجة الأولى في النقل البري لا سيما الحمير، ويظهر أن الحمار الذي عرف بالتسمية السومرية "ANŠE" وبالأكديّة "IMERU"<sup>2</sup>، قد استخدم منذ فترة مبكرة وعلى نطاق واسع لأغراض النقل البري في الداخل والخارج مع البلدان المجاورة في منطقة جنوب العراق مع بداية الألف الثالث قبل الميلاد، ولقد كانت قوافل التجارة البرية القادمة من مدينة " ماري " في " سوريا" تستخدم نوعاً من الحمير شاع وجوده هناك وهو باسم "ANŠE – LIBIR" ، ذكرت

<sup>1</sup>-فوزي رشيد،(١٩٨١)، مرجع سابق، ص ٤ ١١.

<sup>2</sup> - Labat. R (2002) Op. Cit, p. 119, No. 208.

النصوص المكتشفة في مدينة "دريهم" جنوب العراق من فترة سلالة أور الثالثة بأن مدينة "ماري" دفعت هذا النوع من الحمير كجزية إلى بلاد "سومر"<sup>1</sup>. واستخدمت الحيوانات فيما بعد لجر العربات ، ويبدو واضحا من خلال بعض الأمثلة المصورة على المنحوتات أو النماذج المعدنية المصنوعة لحيوانات تجر عربات كانت هي الحمير ، من فترة منتصف الألف الثالث قبل الميلاد.



العجلة التي تجرها الحمير من الفترة المبكرة من الألف الثالث قبل الميلاد (انظر الشبه بين الصورة الحديثة أنفا)

أما الحيوانات الأخرى التي تجر العربات فمن الصعب تحديد نوعيتها بشكل دقيق، إلا أنها تتراوح ما بين الثيران والبغال، أما الحصان فمن المرجح أنه لم يستخدم خلال

<sup>1</sup> - نواله أحمد متولي، مرجع سابق، ص ٣١٤ - ٣١٥

العصور السومرية والأكدية لسحب العربات.<sup>(١)</sup> أي خلال الألف الثالث قبل الميلاد، وفيما يتعلق بالجمل فقد عرفه السومريون في كتابتهم باسم "أنشي.جم.مل" "ANŠE.GAM.MAL" وعرفه الأكديون باسم "جمّلو" (GAMMALU)،<sup>(٢)</sup> إلا أنه لا يوجد ما يشير إلى كونه قد استخدم في النقل البري على الأقل خلال فترة الألف الثالث قبل الميلاد عند سكان جنوب العراق من السومريين والأكديين، حيث تذكر الأدلة اللغوية أنهم عرفوه من صوب الأقسام الجنوبية للعراق المتاخمة لموقع الخليج العربي ومناطق الأهوار والمستنقعات، فأطلقوا عليه في اللغة السومرية "ANŠE.A.AB.BA" ومعناه "حمار البحر" (جمل وحيد السنام)، مقابل الاسم الذي أطلقوه على الحصان باللغة السومرية أيضا "ANŠE.KUR.RA" ومعناه "حمار الجبل"،<sup>(٣)</sup> وهما تسميتان دالتان على المناطق التي جلب منها هذان الحيوانان، فالحصان وصل العراق من المنطقة الجبلية الشرقية والشمالية، والجمل وصل عن طريق البحر أي من مناطق الجنوب والجنوب الغربي (الخليج العربي وشبه جزيرة عمان)، وفيما يخص الجمل بالذات فقد جاءت تسميته الوصفية من معجم

(١) - إن المخلفات الأثرية التي جاءتنا من خلال التنقيبات الأثرية في منطقة جنوب العراق تؤكد أن الحصان كان موجود في العراق منذ الألف الثالث قبل الميلاد ولكنه نادر وغير مدجّن، حيث اكتشف في المقبرة الملكية في "اور" عظام حيوانات هجينة تولدت من تزاوج الحمار مع الفرس أو بالعكس، ولهذا يعتقد بعض الباحثين أن الحصان جاء من المنطقة لشمالية أو الشرقية من العراق والحمار من المنطقة الجنوبية الغربية خلال الألف الرابع قبل الميلاد ومنذ هذا التاريخ بدأ الاختلاط بينها، أما من الناحية اللغوية فقد وردت في كتابات عصر جمدة نصرحوالي ٢٧٥٠ ق.م. كلمة "ANŠE. KUR. RA" والتي عرفت بأنها تعني الحصان ، أنظر : Labat R (2002) Op. Cit, p. 119, No. 208.

(2) - Ibid, p. 119, No. 208.

(٣) - رضا جواد الهاشمي، تاريخ الأبل في ضوء المخلفات الأثرية والكتابات القديمة، مجلة كلية الأداب جامعة بغداد عدد ٢٣، لسنة

لغوي قديم وضعه العراقيون القدامى للأسماء والأفعال السومرية وما يقابلها بالأكدية نجد أن التسمية الأكدية المرادفة للأسم السومري للجمل القادم من الخليج قد وردت بصيغة الجمع المعروفة في اللغة العربية وهي "إبلو" (I-BI-LU)، كما أطلق السومريون تسمية ثانية على الجمل من نوع البكتري وردت بالشكل التالي "AM.SI.KUR.RA/AM.SI.HAR.RA.AN"،<sup>(١)</sup> وترجمته "الثور الوحشي الجبلي من الخارج" (الأجنبي) ويقابله المصطلح نفسه بالأكدية "ابلو" (I-BI-LU)،<sup>(٢)</sup> ومادام السومريون؟ قد عرفوا الجمل من منطقة الخليج العربي، فلا بد أن يكون الوسطة المناسبة للنقل البري التي خدمت التجارة البحرية، خصوصا وأن الجمل يتمتع بمواصفات تتلاءم مع بيئة منطقة الخليج الصحراوية والجافة أو الجبلية الوعرة مع قلة المياه العذبة، بالإضافة إلى كمية البضاعة التي من الممكن أن يحملها الجمل لوحده فكيف بقافلة من الإبل، فلو اعتمدنا الهنيدة (وهو اللقب الذي أطلقه العرب على المائة من الإبل) باعتبارها قافلة في النقل التجاري البري واعتمدنا متوسط حمولة ما بين ٢٥٠ إلى ٣٠٠ كغم للجمل الواحد، تكون النتيجة أن القافلة الواحدة من الإبل تنقل حمولة قدرها ٢٥٠,٠٠٠ إلى ٣٠٠,٠٠٠ كغم وهو وزن حمولة سفينتين كاملة جاء ذكر أوزانها ضمن أنواع السفن المتعددة التي عرفها السومريون؟ من خلال حجم حمولتها، وأكثرها شيوعا سميت "GIŠ-MA 1 SU-GUR" أي "سفينة (حمولة) ٦٠ جور"،<sup>(٣)</sup> والجور الواحد يساوي ٢٥٢,٦ لتر.

<sup>1</sup> – Labat R (2002) Op. Cit ,p.109,No.70.

<sup>٢</sup> – رضا جواد الهاشمي، (١٩٧٨)، مرجع سابق، ص ٢١.

<sup>3</sup> – Landsberger B (1957) Materialien Zum Sumrischen Lexikon (MSL), V : The Series Har-ra = hubullu, Tablets I-IV, Roma, p. 180.

## ثانيا- أقدم القوانين الخاصة بالنقل وطرق المواصلات :

كان ظهور المواد القانونية الحقيقية في أواخر الألف الثالث قبل الميلاد، بأول وأقدم قانون وصلت إلينا مجموعة من مواده مكتوبة باللغة السومرية سمي بقانون " أور- نمو " مؤسس سلالة أور الثالثة (٢١١٢-٢٠٠٤ ق.م) علما أن أقدم إشارة موثقة تشير إلى وجود القضاء أو قرار حكم ترجع بتاريخها إلى حوالي (٢٣٧٠ ق.م) وبصيغة "Di-Bi-I-Ku<sub>5</sub>" أي قضية قضائية<sup>١</sup> أما المصطلح الذي استخدمه "حمورابي" للإشارة إلى مواده العادلة كما أسماها فهو " دنّات " (Dinnat) ومفردتها "دنم" أو "دينو" (Dinu) في اللغة الأكديّة و"دي.كوه" (Di-Ku<sub>5</sub>) باللغة السومرية، وتعني أصلا "قضية" أو "قرار حكم" ،<sup>٢</sup> واستخدمت لتعني قانون أو مادة قانونية ويمثلها في اللغة العربية كلمة "دان- يدين"، و"ديان" بمعنى قاض أو حاكم.<sup>٣</sup> وفيما يلي سرد مبسط لاهم القوانين العراقية القديمة التي ترقى بتاريخها الى الالف الثاني قبل ميلاد السيد المسيح، اي قبل حوالي اربعة آلاف عام من الان والتي تناولت في بعض من موادها النقل ووسائطه .

### أ. قانون مملكة اشنونا :

إصدار أحد ملوك سلالة إشنونا (٢٠٢٤-١٧٦١ ق.م) و الذي يرجح أنه دون في حدود ١٨٢٠ ق.م ، قانونا خصص المواد الأربعة الأولى منه لغرض تحديد أسعار المواد الأساسية التي تقوم عليها الحياة الاقتصادية ضمن حدود السلالة المذكورة، و ذلك إثر غزو قبائل "المارتو" (الأموريين) لجنوب العراق ووسطه، مما أدى إلى حدوث فوضى و انقسام في دويلات المدن، فأخذت كل مدينة تشكل سلالة

<sup>1</sup> -Ibid, p.8.

<sup>2</sup> - Labat.R Op.Cit, p. 205, No.

<sup>3</sup> - ابن منظور ، لسان العرب المحيط، المجلد الأول، دار لسان العرب، بيروت- لبنان، ب.ت،

مستقلة عن بقية ألدويلات الأخرى و ذلك مع نهاية عصر سلالة أور الثالثة أواخر الألف الثالث و بداية الألف الثاني قبل الميلاد.<sup>(١)</sup> وقد عكس هذا القانون طبيعة الأسعار التي لا بد و إن كانت معروفة في أغلب المدن في جنوب العراق، واللغة التي دون بها القانون هي البابلية، و موارده الأربعة يمكن ذكرها بالآتي:<sup>(٢)</sup>

المادة الثالثة: "أجرة عربة و ثيرانها و سائقها تساوي ١ (بي) و ٤ (سوت) من الشعير، و إذا كان الدفع بالفضة فالأجرة يجب أن تساوي ثلث الشيقل، وعلى السائق أن يسوقها طول اليوم".

المادة الرابعة: "أجرة قارب ذي سعة ستين كور تساوي ٢ (قا) و أجرة سائفة تساوي واحد (سوت) و واحد (قا) من الشعير، و على السائق أن يسوق القارب طوال اليوم".

ب . قانون حمورابي الشهير :

في مواد قانون حمورابي (١٧٩٢ - ١٧٥٠ ق.م)، فقد ميز لنا أجرة سفينة كبيرة تسير بقوة الشراع عن سفينة أو قارب بقوة المجداف في المواد التالية:<sup>(٣)</sup>

المادة (٢٧٥): " إذا استأجر رجل سفينة كبيرة، فأجرته ٣ حبات فضة في اليوم الواحد.

إذا استأجر رجل سفينة تجديف (تسير بقوة الجذف) فعليه أن يدفع في اليوم ٢,٥ حبة من الفضة أجرة له".<sup>(٤)</sup>

و مع ما تقدم فإن النصوص القضائية من أواخر الألف الثالث قبل الميلاد قد أعطتنا دليل إيجار السفن في قضية عقدت من أجلها المحكمة بإدارة الملكي (الأمير الحاكم)،

(١) - فوزي رشيد (١٩٩١)، مرجع سابق، ص ١٠-١٩.

(٢) - فوزي رشيد (١٩٧٩)، الشرائع، مرجع سابق، ص ٨٣-٨٦.

(٣) - طه باقر، قانون لبت عشتار و قانون مملكة اشنونا، دار الشؤون الثقافية العامة، الطبعة الأولى، بغداد، ١٩٨٧، ص ٤٩.

(٤) - فوزي رشيد، (١٩٧٩)، الشرائع، مرجع سابق ص ١٠٦-١٠٩.

و التاريخ يمكن استنباطه من نص القضية نفسه ، إذ نقرأ في السطر الأخير سنة بناء سور "ماتور" ، و من المعروف لدى المختصين بتاريخ العراق القديم، أن قبائل المارتو قاموا بالزحف نحو بلاد " بابل" بشكل واضح منذ أواخر حكم سلالة أور الثالثة مما اضطر أحد حكام السلالة المدعو "شوسين" (Šu.sin) (٢٠٣٨-٢٠٣٠ ق.م ) إلى بناء السور لصد هجمات "المارتو"،<sup>(١)</sup> أما نص القضية المتعلقة بأجرة السفينة التي من أجلها انعقدت المحكمة فهو:

"سفينة واحدة للأجرة

(آتو)

إلى (آتا) قد أعطاها.

و (لودوكا) قد حضر كفيلا.

(خالا)

و (داكا)

حضروا شهودا لإيجار السفينة،

السفينة قد تحطمت، و حطام

السفينة قد سلم ليد (آتو)

(آتو) إلى (آتا) قد قال:

أنا لم أعطك السفينة للأجرة

و بعد أن ثبت بأن (آتو) قد أجر السفينة،

(آتو) و (لودوكا)

قد اديا القسم،

(١) فوزي رشيد، الملك حمورابي مجدد وحدة البلاد، الموسوعة الذهبية-٥-ط-١، بغداد وزارة

الثقافة و الإعلام، ١٩٩١، ص ١١.

أمام الأمير الحاكم

(لوننا) التاجر

و (سيكبو)

و (لودوكا) عمدة المنطقة،

و (أنمان)

كانوا الأشخاص الحاضرين

السنة التي فيها سور مارتو قد بني".<sup>(١)</sup>

### الخاتمة والاستنتاجات:

يتضح لنا من خلال دراسة آلية طرق المواصلات البرية في بلاد الرافدين، ان من بين العوامل التي ساعدت على ازدهار الحضارة في هذا البلد العريق وجود طرق للنقل والمواصلات، ويمكن استنتاج ذلك من خلال الاهتمام بطرق النقل ووسائطها المتنوعة ، وقد اظهرت الدراسة هذه الجوانب كالاتي:

اولا. ان وسائط النقل الاكثر شهرة كانت تتمثل بالعربات، ويبدو ان العربة دون عجلات كانت هيئ الواسطة الاولية للنقل عبر الطرق القصيرة والممرات الضيقة، ثم ظهرت العربة ذات الأربع عجلات وبعد فترة قصيرة ظهرت العربة ذات العجلتين، وقد ذكرت النصوص أن العربة ذات الأربع عجلات كانت أكثر استخداما في النقل الخاص بالمواد والبضائع التجارية.، ثم ظهرت السفن الشراعية وملحقاتها من قوارب وعبارات ، ويبدو ان الميل نحو استخدام الطرق الابحرية كان هو الذي وسع من نطاق التعامل مع الطرق البحرية وتطوير وسائطها بينما اقتصر ارتياد الانسان لطرق

(١) -Falkenstein.A, Sie Neusumerschen Gerichtsurkunden, Zweiter Teill, S.99-100,No .62

نقلا عن: فوزي رشيد، القوانين في العراق القديم، سلسلة الموسوعة التاريخية الميسرة ، دار الشؤون الثقافية العامة، بغداد، ١٩٨٨، ص ٥١.

المواصلات البرية للمناطق التي لايربطها ممر مائي ، بحيث اصبحت تلك المناطق اقل اهتماما من المناطق التي تقع على طرق المواصلات البحرية. ثانيا. توسع نطاق النقل على الطرقات البرية، مع منتصف الالف الثالث قبل الميلاد والفترات اللاحقة، بحيث أصبحت السلع التي تصل بلاد الرافدين عبر هذه الطرق تشمل المواد الغذائية والصناعية ومواد البناء بالإضافة إلى المواد الثمينة ومن مناطق بعيدة خارج أرض العراق .

رابعا. مما يزيد من توضيح طبيعة النقل وطرق المواصلات ان القوانين العراقية القديمة قد اشارت في عدة جوانب من موادها لمثل هذه الامور التي ساهمت بشكل او بآخر في تنظيم العمل والتعامل مع تلك الطرق ووسائلها وهذا ما وجدناه في مواد عديدة من قانون حمورابي الشهير .

### المصادر والمراجع العربية والاجنبية

#### اولا . المصادر والمراجع العربية:

- ابن سيدة أبي الحسن علي بن اسماعيل (المتوفي سنة ٤٥٨ هـ)، كتاب المخصص ، المجلد الثالث، السفر العاشر، المكتب التجاري للطباعة والتوزيع والنشر، بيروت، بدون تاريخ.
- ابن منظور، لسان العرب ،الجزء السابع عشر، الدار المصرية للتأليف، القاهرة ، بدون سنة طبع.
- بهنام أبو الصوف، تجارة العراق الخارجية في عصور ما قبل التاريخ، مجلة بين النهرين، العدد ٤٨، لسنة ١٩٨٥.
- بلسم صادق الجشعمي، التجارة في العراق القديم، ظهورها والعوامل المؤثرة على تطورها ٨٠٠٠-١٥٠٠ ق.م. رسالة دكتوراه غير منشورة، معهد التاريخ العربي والتراث العلمي للدراسات العليا، بغداد، ١٩٩٦.

- تغريد جعفر الهاشمي و حسن حسين عكلا، الإنسان تجليات الأزمنة- تاريخ و حضارة بلاد الرافدين- الجزيرة السورية الطبعة الأولى ، دار الطليعة الجديدة، دمشق، ٢٠٠١.
- جمال الدين محمد الإنصاري (ابن منظور)، لسان العرب، الجزء الثالث، المؤسسة المصرية العامة للتأليف و الأتباء و النشر، الدار المصرية للتأليف ، بدون تاريخ .
- رضا جود الهاشمي، التجارة، حضارة العراق، الجزء الثاني، دار الحرية للطباعة، بغداد ١٩٨٥.
- — ، تاريخ الأبل في ضوء المخلفات الأثرية والكتابات القديمة، مجلة كلية الأداب جامعة بغداد عدد ٢٣، لسنة ١٩٧٨.
- رشيد الناضوري، دور عمان الحضاري في فجر التاريخ- حصاد- ندوة الدراسات العمانية، الطبعة الثانية، المجلد الأول، سلطنة عمان-وزارة التراث القومي والثقافة، ١٩٨٠.
- سامي سعيد الأحمد، التجارة، موسوعة الموصل الحضارية، الجزء الأول، الموصل، ١٩٨٥.
- صلاح الدين أحمد ،/المصرييون، صحيفة يومية مستقلة، بتاريخ ٢٥/٣/٢٠٠٨.
- <http://www.alzoa.com/docView.php?con=19&docID=446>
- طه باقر ، قانون لبت عشتار و قانون مملكة اشنونا، دار الشؤون الثقافية العامة، الطبعة الأولى، بغداد، ١٩٨٧.

- عامر سليمان و آخرون ،المعجم الأكدي، معجم اللغة الأكدية (البابلية- الأشورية) باللغة العربي والحرف العربي، الجزء الأول، منشورات المجمع العلمي العراقي، بغداد، ١٩٩٩.
- فاضل عبد الواحد علي، الطوفان في المراجع المسمارية، مطبعة أوفيسست الإخلاص، بغداد ١٩٧٥.
- فوزي رشيد، الأمير كوديا، الموسوعة الذهبية (٦)، الطبعة الأولى، بغداد، وزارة الثقافة والأعلام، ١٩٩٤.
- — ، وسائط النقل المائية والبرية في العراق القديم، مجلة النفط والتنمية، مجلة شهرية تعنى بشؤون النفط والتنمية في الوطن العربي والعالم، عدد خاص (٨،٧) دار الثورة للصحافة والنشر، بغداد، لسنة ١٩٨١.
- — ، الملك حمورابي مجدد وحدة البلاد، الموسوعة الذهبية-٥-ط-١، بغداد وزارة الثقافة و الإعلام، ١٩٩١.
- — ، القوانين في العراق القديم، سلسلة الموسوعة التاريخية الميسرة ، دار الشؤون الثقافية العامة، بغداد، ١٩٨٨.
- قصي منصور التركي، الصلات الحضارية بين العراق والخليج العربي خلال الالف الثالث قبل الميلاد، ط١ ، دار صفحات للنشر ،دمشق، ٢٠٠٨.
- هاري ساكز، عظمة بابل - موجز حضارة وادي دجلة والفرات القديمة، ترجمة وتعليق، عامر سليمان إبراهيم ، الترجمة العربية، ١٩٧٩، جامعة الموصل، الموصل.

المصادر والمراجع الاجنبية:

- Falkenstein.A, Sie Neusumerschen Gerichtsurkunden, Zweiter Teill.
- Kohl P.L (1974) Seeds of Upheaval: The Production of Chlorite at Tepe Yahya and an Analysis of Commodity Production Trade in Southwest Asia in the mid Third Millennium, Ph. D Thesis Un of Harvard.
- Landsberger. B (1957) Materialien Zum Sumerschen Lexikon (= MSL),V : the Series HAR-ra = hubullu ,Tablets I-IV, Roma.
- Mallowan M.E.L (1971) The Early Dynastic Period in Mesopotamia, (CAH), 3 rd (ed), Cambridge Un.
- Leemans W.F (1960) Foreign Trade in the Old Babylonian Period, As Revealed by Texts from Southern Mesopotamia, Leiden.
- Piesinger C.M (1983) Legacy of Dilmun : The Roots of Ancients Maritime Trade in Eastern Coastal Arabia in the 4 th/3rd Millennium B.C, Un Published Thesis, Un of Wisconsin.
- Rice. M (1994) The Archaeology of Arabian Gulf C.5000-323 B.C, London.
- Salonen.A (1939) Die Wasser Fahrzeuge in Babylonien, Helsinki.
- The Assyrian Dictionary of the Oriental Institute of the university of Chicago (CAD) , Chicago,1956.

## The Transportation Means in Overland in Ancient Mesopotamia

### Introduction:

The History for peoples as a memory for humans, as well as the evolution of anthropology and progress of its projects do not completed only we studied the history and stand on past ancestors who put the first bricks for every manifestation of science and human knowledge, and with this concept went the historian and politician and the famous doctor "Cicero "(MARCUS TULLIUS CICERO) (106 43 s. m) to say: "If you do not know anything about what happened before your born, you will never grow up"

So it is necessary to return to the origin to know what the civilized peoples reached to in ancient history, and start from where they finished rather than where they started, not to mention that we all recognize that our ancient history is a beacon of radiation for civilizations and nations , in past and present.

In light of above , the talk about the trade routes in overland and water, should raises the question: Was at the ancient civilian world , the ways of transportation and laws to ensure safety and governing the conduct of vehicles and ships? Became those roads and laws represent the way for

the successful progress of peoples and attended a directory for the advancement and prosperity?.

The answer about this question requires us to go into the experience of research and investigation in the evidence of the existence of methods of overland and water transportation and the first and oldest laws in the world (the laws of Mesopotamia), to know the nature of these laws and resulted in the application of safety and stability, and the resulting breach of chaos and harm.

Will be this paper with the character of a historical documentary, and got through which the activity of trade and its arguments overland and water, in Mesopotamia since the earliest historical times to stand by this study, the most important civilization achievements in the field of transport business, and to start thinking carefully about the existence of the bonds and connections to those media laws related and stored in the memory of time, and the modes of transportation and roads in our time and this is what can be jargon it back to the theory of origins .