

العربات في عصر البرونز المبكر

Chariots during Early Bronze Age

Dr. Mayassa Younes Deeb د. مياسه يونس ديب

مديرية البحث والتدريب الأثري- المديرية العامة للآثار والمتاحف

Directorate of Archaeological Research and Training- Directorate
General of Antiquities and Museums

Email: mayassa.deep@gmail.com

الكلمات المفتاحية: العجلة، العربة ذات الأربع عجلات، العربة ذات العجلتين، بلاد الرافدين، سورية

Keywords: wheel, four-wheeled vehicle, two-wheeled vehicle, Mesopotamia, Syria

الملخص:

تميّزت الفترة الممتدة من العصر الحجريّ- النحاسيّ المتأخر 4 إلى نهاية عصر البرونز المبكر (نحو 3700-2000 ق.م) في المشرق العربيّ القديم، بمجموعة إنجازات بشريّة مهمّة، أسهمت في تقدم ركب الحضارة، وتطور المجتمعات، لما أحدثته من تغييراتٍ كبيرة في مجالات حياتها اليومية، إذ شكل ابتكار الكتابة والاستقرار داخل المدن المنظمة وغير ذلك منعطفاً مهماً أدى إلى انتهاء عصور ما قبل التاريخ، وبداية العصور التاريخيّة. ولا بد من الإشارة هنا إلى أنّ استخدام العجلة والعربة هو أحد أهم إنجازات هذه الفترة، لما أحدثه ذلك من انقلابٍ كبير في تطور وسائل النقل التي أصبحت أسرع، وأسهل، وتنجز في وقت أقصر، بالإضافة إلى ذلك أكسب استعمال العربات أصحابها قوة تفوق قوة منافسيهم. يمكن تتبّع مراحل تطور هذا الاختراع، وبشكل واضح في منطقة المشرق العربيّ القديم، ابتداءً من العصر الحجريّ-النحاسيّ المتأخر، الذي كشف عن أوّل الدلائل الماديّة المتعلقة باستعمالها، إذ كانت الظروف، والأحوال الاجتماعيّة والاقتصاديّة في ذلك الوقت، في سورية، وبلاد الرافدين ومصر، ملائمة لابتكارها، وتطويرها، وتدجين حيوانات الجرّ المتعلقة بها.

Abstract:

The period from the Late Chalcolithic IV to the end of the Early Bronze Age (c. 3700-2000 BCE) in the ancient Levant was characterized by a series of significant human achievements that contributed to the advancement of civilization and the development of societies. These achievements brought about major changes in daily life, with the invention of writing, settlement in organized cities, and other developments marking a significant turning point that led to the end of prehistory and the beginning of historical times. It is worth noting that the use of the wheel and cart was one of the most

important achievements of this period, as it revolutionized transportation, making it faster, easier, and more efficient. Furthermore, the use of carts gave their owners a significant advantage over their competitors. The development of this invention can be clearly traced in the ancient Levant, beginning in the Late Chalcolithic, which revealed the first material evidence of its use. The social and economic conditions in Syria, Mesopotamia, and Egypt at that time were conducive to its invention, development, and the domestication of the draft animals associated with it.

المقدمة

أدّت العربة دوراً مهماً في حياة المجتمعات القديمة، لذلك احتلت مكانةً خاصة ومميزة، دلّ عليها التنوع والغنى في اللقى الأثرية، والنصوص المسمارية التي تحدثت عنها، والنماذج المصنوعة من الطين والمعدن، والفنون الأخرى التي ظهرت في مناطق مختلفة.

أكّدت هذه المكتشفات انتشار صناعة العربات الخفيفة في البداية، ثم الثقيلة، ومن ثم كلا النوعين، في سورية وبلاد الرافدين في وقتٍ واحدٍ، لكن ما يثير التساؤل هنا هو: هل من الممكن معرفة مكان وزمان ظهور العجلة والعربة، وكيفية ارتباطهما معاً، وما إذا كان جسم العربة أو الصندوق استُعمل قبل اختراع العجلة، أمّ كان استعمالهما في وقتٍ واحدٍ؟ وكيف أثر تطورهما على الحياة الاقتصادية والاجتماعية والدينية في هذه المناطق، ومن ثم معرفة ما إذا كانت استُعملت بكثافة في الأمور الحربية، والدينية، والاقتصادية، والنقل بين داخل المدن وخارجها، أمّ اقتصر استعمالها على الأمور الدينية والحربية في مناطق محددة؟

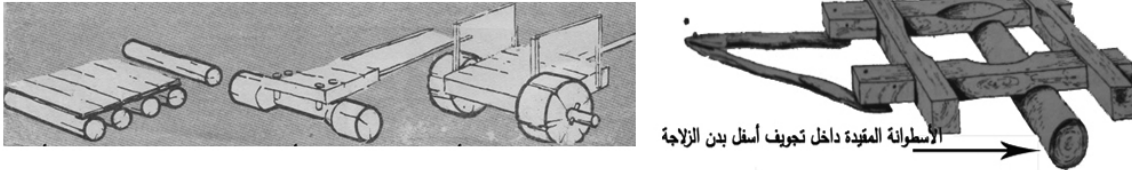
للإجابة عن هذه الأسئلة لا بد من اعتماد المنهج العلمي القائم على الجانب الوصفي- التحليلي والاستقرائي، من خلال عرض ومقارنة اللقى الأثرية القادمة من سورية وبلاد الرافدين والنصوص المسمارية للكشف عن أوجه التشابه والاختلاف بين هذه المناطق من حيث التخصص والتطور والتكوين والشكل والتصميم.

من الصعب على علماء الآثار حتّى الوقت الراهن تحديد التاريخ الذي ظهرت فيه العربات والعربات، ذلك أنّ الأدلة الأثرية قليلة جداً وغير واضحة، ولا تقدم معلومات كافية عن هذا الموضوع في العصور السابقة للعصر الحجري- النحاسي المتأخر، لكن هناك من يعتقد أنّ العجلة وجسم العربة أداتان مستقلتان ظهرتتا وتطورتا بشكلٍ منفصل وتدرجيّ، فهما بذلك كغيرهما من الاختراعات، لم تظهرها فجأة، إنّما مرّتا بمراحل مختلفة منذ استعمالهما في عصور ما قبل التاريخ في مناطق عدة من العالم، حتّى يومنا الحاليّ، لذلك كان لا بدّ من محاولة التعرف عليهما، ودراستهما من خلال النصوص المسمارية، والمكتشفات المختلفة للإجابة عن هذه الإشكاليات وحلّها، وفق المراحل الآتية:

أولاً: ظهور العجلة والعربة:

يُرجح علماء الآثار ظهور العربات البدائية ذات العجلات، في المشرق العربي القديم، إلى العصر الحجري-النحاسي المبكر، لكن الأدلة على استعمالها لم تظهر إلا في العصر الحجري-النحاسي المتأخر. كما يعتقد علماء الأثنوغرافيا قيام الإنسان في العصر الانتقالي بين العصر الحجري القديم والعصر الحجري الحديث (Epipalaeolithic)⁽¹⁾ بوضع مجموعة من الأسطوانات الخشبية الثخينة الحرة الحركة أسفل الأجسام الثقيلة التي يريد دحرجتها ونقلها، لتوضع لاحقاً مع بداية العصر الحجري-النحاسي المتأخر أسفل جسم العربة الزلاجة. كانت وظيفة الأسطوانات الخشبية الأساسية تسهيل حركة الأجسام والزلاجة، وإبقائها مستوية، ودحرجتها فوق سطح الأرض المنبسطة، وذلك عن طريق نقل الأسطوانة الخلفية الموضوعة في الأسفل إلى الجزء الأمامي لأسفل الزلاجة أو الأجسام الثقيلة، بشكلٍ متتالي ومستمر⁽²⁾.

أدت الحركة والاستعمال المستمر والمتكرر لهذه الأسطوانات الخشبية مع الوقت إلى تأكلها وحفرها في المنطقة الواقعة أسفل جسم الزلاجة، لتبدو على شكل محور وعجلة متصلين معاً، بالحجم نفسه والثخانة نفسها (الشكل رقم 1)، ثم أصبحت هذه الأسطوانات الحرة مع نهاية العصر الحجري-النحاسي المتأخر مقيدة، إذ جرى حفر وتفريغ جزئها الموجود في المنتصف ليأخذ شكل محور نحيف، ومنتفخ في الأطراف على شكل العجلة البدائية⁽³⁾، ومركبة أسفل جسم الزلاجة، ضمن تجاويف داخلية (محامل أو بيوت)، وتربط بمجموعة من الحبال أو الأوتاد.



الشكل رقم 1: مراحل تطور العجلة من الأسطوانات حرة الحركة، إلى المقيدة، ثم العجلات القرصية.

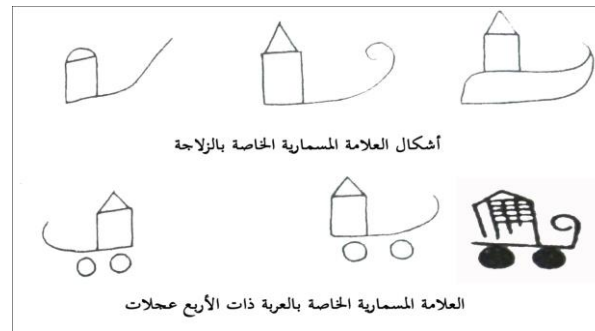
Littauer, A. & J. H. Crouwel, 2002 A, Fig. 5.

يبدو أنّ استعمال مثل هذه الأسطوانات الحرة ثم المقيدة، ساعد في ظهور العجلة الصلبة القرصية المصمتة ثقيلة الوزن، وتطورها، مع بداية عصر البرونز المبكر⁽⁴⁾. كان هذا النوع من العجلات مؤلف من ثلاث أجزاء، المركزي فيها صغير نسبياً على شكل هلال، أو نصف دائري في الجزء العلوي والسفلي منه، ويملك جوانب مستقيمة تساعد على إحاطته من كلّ جانب بلوح جانبي على شكل هلال أو شبه دائري، ذي سطح واسع، ويتصل معه بواسطة تجاويف تدخل فيها أوتاد أو

مسامير داخلية متساوية الطول، يتوسط العجلة مركز دائري الشكل وبارز قليلاً ليساعد في تثبيتها على محور الدوران⁽⁵⁾، انتشر استخدام هذا النوع من العجلات في سورية وبلاد الرافدين والأناضول.

أما بالنسبة للعربة، أكد علماء الآثار، من خلال دراسة المعلومات المتوفرة عنها، أن جسم العربة سبق العجلات بالظهور، وأنه تطور من استخدام إنسان عصور ما قبل التاريخ للألواح العريضة الخفيفة الوزن ثم في المرحلة الانتقالية بين العصر الحجري القديم، والعصر الحجري الحديث أصبحت عبارة عن جسم خشبي يضع عليه ما يصطاده أثناء رحلته بحثاً عن الحيوانات بعيداً عن قراه، لنقله إليها في رحلة العودة، ويقوم مجموعة من الأشخاص بجرها أو حملها. لتتطور لاحقاً مع بداية العصر الحجري- النحاسي المبكر إلى جسم العربة البدائية أو الزلاجة القابلة للحمل من قبل الرجال، ومن ثم الجرّ من قبل حيوانات فصيلة البقرات (الثيران)، لتصبح مع بداية عصر البرونز المبكر عبارة عن عربات ثقيلة الوزن، تملك عجلات قرصية ثقيلة، ثم مع نهاية عصر البرونز المبكر عربات خفيفة بعجلات ذات البرامق، ويجرها حيوانات فصيلة الخيليات. وهكذا ساعد ارتباط العجلة مع جسم العربة بإحداث نقلة نوعية في حياة المجتمعات القديمة، التي سعت بشكل مستمر إلى العمل على تطويرها للوصول بها إلى الكمال.

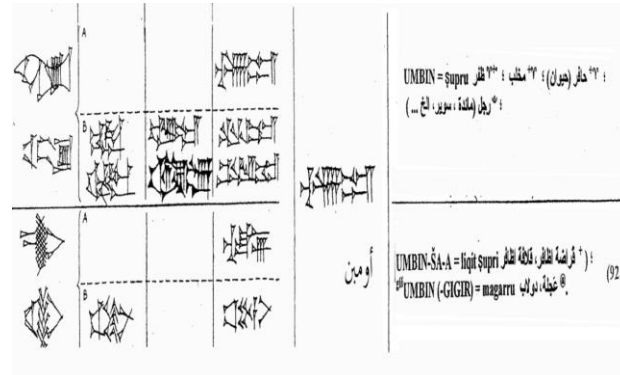
اعتبر المختصين باللغات القديمة أن أقدم شاهد ودليل على استعمال العربات والعجلات في منطقة المشرق العربي القديم، هو العلامات الصورية لها، التي عُثر عليها في معبد الإله إنانا، السوية الرابعة العائدة إلى نحو 3350-3550 ق.م في مدينة أوروك/ الوركاء. ورُسمت في الألواح الطينية بالشكل  ودلت على العربة الزلاجة ذات الظلة التي لا تملك عجلات⁽⁷⁾، وحملت في اللغة السومرية في البدء الرمز "KAL" "كال"، ثم سُميت لاحقاً باسم "GÍGIR. UMBIN. NU." . "GIŠTUKU" أو "جش. ججر². أومين. نو. توكو"، وتعني حرفياً العربة التي لا تملك عجلات⁽⁸⁾، ثم أصبحت الزلاجة لاحقاً تُرسم متوضعة فوق أسطوانات مقيدة (الشكل رقم 2)، ثم فوق أربع عجلات قرصية⁽⁹⁾.



الشكل رقم 2: العلامات الصورية، الدليل الأقدم على استعمال الزلاجات، ومن ثم العربات ذات العجلات، من مدينة أوروك.

Mackay, E., 1929, Fig. 7.

أما أول دليل على العجلات هو علامتها الصوريّة المرسومة على شكل المخلب أو كفّ الحيوان، والتي حملت الاسم "Umbin" أو "أومين"، كون العجلة تمثّل أطراف العربة (الشكل رقم 3)، وكانت تُلفظ في السومرية بـ "GIŠ UMBIN (-GÍGIR)" أو "جِش أومين (-جِجِر2)"، ثمّ لاحقاً "šadādi" أو "شَدَدِ" وفي الأكادية "magarru" أو "مَجَرُّ" أو "mugirru" أو "مُجَرُّ"⁽¹⁰⁾ التي تعني العربة ذات العجلات.



الشكل رقم 3: مراحل تطور العلامات المسمارية التي تعبر عن العجلة والحافر، لابات، رينيه، 2004، ص. 80-81.

ومن مواردها في النصوص المسمارية:

1- نصوص مدينة أور/ المقيّر باسم أومين

2 hu. Pu.um umbin (KAD + KÍD + ÚR)

2 ح. بُ-وم اُومِبِن (گَد + کید 2 + اُور 3) بمعنی: اِطاران للعجلة من مدينة اُور⁽¹¹⁾.

2- نصوص مدينة نوزي/ يورغان تبة باسم شُدات:

iltennu mu-gi-ir-ru-ú ša šuduāti

إِلَيْتُّوْمُ-ج-ير-رُ-و2 شَ شُدَاتٍ: بمعنى زوج واحد من العجلات ل/ أو مع

3- نصوص العصرين الآشوري الوسيط والحديث باسم شَدَدٍ:

GIŠ mu-gir-ri ša GIŠ šadādi ammiu arhiš kaspā [l] i-il-bi-u

جِشْ مُ- جِر- رِشْ جِشْ شَدَدِ أَمِّيْ أُرِحِشْ كَسَبْ بِمَعْنَى: دَعَهُمْ يَطْلُونُ عَجَلَاتِ تِلْكَ الْعَرَبَةِ بِحِزَامِ مِنَ الْفُضَّةِ⁽¹²⁾

استناداً لما تقدم يبدو واضحاً أنّ صندوق أو جسم العربة والعجلات ظهرت في الوقت نفسه في المرحلة الانتقالية بين العصر الحجريّ القديم والحجريّ الحديث، واستُخدِمتا بطرق مختلفة فجسم العربة مثلاً استُخدم لنقل الأمور المعيشيّة للإنسان أمّا الأسطوانات أو العجلات فاستُخدمت

لجر الأجسام الثقيلة، لكن لم يُعثر على بقايا لهما كونهما صنعوا من الخشب والحبال، وهي آثار لا تُحفظ جيداً في السجلات الأثرية، وبعد اكتشاف أهمية الربط بينهما تمت عملية جمع الاثنين، ونتج عن ذلك أقدم أنواع العربات ذات العجلات.

ثانياً: مراحل تطور العربات:

كانت العربات كغيرها من الاختراعات الأخرى، التي لم تظهر بشكل مفاجئ إنما مرت بمجموعة من الخطوات والمراحل التي ساعدتها في الوصول إلى شكلها النهائي، ويمكن تقسيم مراحل تطورها إلى:

1- العربة الزلاجة:

أكد علماء الآثار أن أقدم أنواع العربات التي ظهرت مع بداية العصر الحجري- النحاسي المبكر كان العربة البدائية، المشابهة من حيث الشكل للدراسة، الثقيلة، البطيئة الحركة، التي تملك هيكلًا (أو صندوقاً أو جسمًا) كبيراً مكوناً من جذعين خشبيين طويلين متصلين في الجزء الأمامي، يتصل بهما عوارض (أو منصّات) خشبية مثبتة معاً، بواسطة أريطة مصنوعة من الجلد، كان الهدف من ذلك تشكيل جسم العربة، وتسهيل عملية وضعها في الجزء المتصالب على ظهر من سيجرها أو يحملها من الناس سابقاً، أو لاحقاً على جانبي حيوانات الجرّ. خُصص هذا النوع من العربات، الذي لا يملك أسطوانات أو عجلات، لنقل الأحمال الثقيلة التي يصعب رفعها باليد، ولا يزال هذا النوع مستعملاً في أمريكا اللاتينية حتى الآن.

ظهر إلى جانب العربة البدائية، مع بداية العصر الحجري- النحاسي المتأخر، العربة الزلاجة، التي نُقشت علامتها الصورية في الرقم المسمارية، ثم أصبحت بعد ذلك تظهر في الفنون المختلفة العائدة إلى بداية عصر البرونز المبكر، وكانت مؤلفة من هيكل علوي مرتفع يشبه الصندوق المستطيل الشكل، يملك ظلة (أو مظلة) قوسية، وجوانب مستقيمة وناثئة، وقاعدة أفقية تحمل مقعداً داخلياً له أربع أرجل عريضة، وكان الهيكل العلوي محمولاً في البداية من قبل الإنسان، وبعد ذلك أصبح يجرها حيوانات من فصيلة البقرات فوق أربع أسطوانات ثقيلة محدود الحجم حرة الحركة، ثم أسطوانتين مقيدتين تتصلان مع محور الدوران كقطعة واحدة، ثم مع بداية عصر البرونز المبكر فوق أربع عجلات قرصية سهّلت حركتها. أكدت المكتشفات الأثرية استعمال هذا النوع من العربات من قبل الإله أو الملك الذي كان يقف أو يجلس داخلها، ويرافقه أحياناً شخص أو اثنان (يدعى كلٌ منهما الساعي أو العداء) يسيران على الأقدام، كان الرجل الأول هو قائد العربة أو سائقها، الذي يتقدم الملك، يثبت الظلة بيد ويمسك باليد الأخرى عمود جرّ الزلاجة.

يبدو أن الرجلين كانا حاملَي الزلاجة. أكد ذلك اللوح المصنوع من الحجر الصابوني، الذي عُثر عليه في مدينة بغداد، والعائد إلى بداية عصر البرونز المبكر (الشكل رقم 5)، لزلاجة لا تملك عجلات،

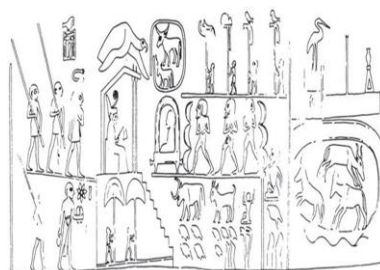
ومؤلفة من هيكل علوي يملك هنا سقفاً مدوراً، يجلس داخلها رجل مهم، ربما الإله، ويقف أمامه سائق الزلاجة⁽¹⁵⁾.



الشكل رقم 3: بلوك حجري موجود في المتحف البريطاني من مدينة بغداد لزلاجة بدون عجلات

Littauer, M. A. & J. H. Crouwel, 1990, Fig. 3.

فكان مشابهاً للوح الحجري المشهور الذي حمل رسماً لطقس ديني يظهر فيه الفرعون المصري نارمر أو نعرمر جالساً داخل زلاجته في حضرة الإله، وكانت الزلاجة هنا تملك بروتات مدوّرة تقريباً في الجهة الأمامية والخلفية للمقعد، الأمر الذي دفع علماء الآثار إلى الاعتقاد بوجود أطراف بهدف حملها (الشكل رقم 4).



الشكل رقم 4: مشهد ديني من مصر، يظهر في القسم المركزي منه رسم لزلاجة في داخلها الملك.

Littauer, M. A. & J. H. Crouwel, 1990, Fig. 2.

يعتقد علماء الآثار واللغات القديمة أنّ الزلاجة لم تُستعمل كوسيلة لنقل الشخصيات المهمة فحسب، بل في الطقوس الدينية الخاصة بالزراعة أيضاً، وبشكل خاص في مواسم دراسة الحبوب، إذ ذكرت النصوص نوعين من الزلاجات المستعملة كدرّاسات: أُطلق على النوع الأول الدّراسة ذات اللوح، التي لا تملك عجلات، ووُثّق استعمالها في النصوص الدينية العائدة إلى العصر الحجري- النحاسي المتأخر، وعصر البرونز المبكر، إذ حملت في اللغة الأكديّة الاسم "giš- bad- rá" "جش- باد- را"⁽¹⁶⁾، ويعني الزلاجة الدّراسة دون عجلات. تميّزت بجسمها المصنوع من ألواح خشبية تتصل معاً بواسطة مادة القار، وأربطة مصنوع من الجلد، شكّلت نقطة اتصالها سكة يتوضّع

عليها الهيكل العلوي للزلاجة، وتتصل في الجزء السفلي منها بمجموعة من الأوتاد التي تنتهي بمجموعة من الأسنان تسهل عملية الدّراسة، وتحمل كرسيّاً أو مقعداً قصيراً يملك أربع أرجل عريضة يجلس عليه شخصية مهمّة. لاحظ علماء الآثار وجود بروزات أو نتوءات طفيفة مدوّرة شكّلت المكان المخصص لوضع عمود الجرّ على حيوانات من فصيلة البقرات (بشكّل خاص الثيران)، تمثّلت الأدلّة على ذلك بـ:

أولاً: اللّقى الأثريّة الحقيقيّة لها، كان أهمها الزلاجة المكتملة العائدة إلى عصر البرونز المبكر، التي عُثِر عليها في مدينة أور/ المقيّر في مدفن الأميرة بو- أبي، وكانت مصنوعة من الخشب، وحجر الصوان، والمعادن الثمينة، ولا تملك عجلات، ومزخرفة بمجموعة رؤوس لحيوان الأسد المصنوعة من الذهب⁽¹⁶⁾ (الشكل رقم 5).



الشكل رقم 5: الزلاجة التي عُثِر عليها في مدينة أور في مدفن الأميرة بو- أبي جنوب بلاد الرافدين.

Woolley, L. C., 1934, Fig. 38.

ثانياً: النص المسماري الذي تحدث عن استعمالها والقادم من مدينة أور:

zú gišbad- rá- zu kuš lá- lá- bi ésir ḥa- ra- ab- sub6- sub6

ز² جش بد-ر² ز² كُش ل²- ل²- ب² ايسر² ح²- ر²- أب- سُب⁶- سُب⁶

ترجمة النص: اربط أسنان زلاجتك المخصصة للدّراسة بالأشرطة الجلدية، يجب أن تأمنها بالقار.

gud gud šub- bu- da- zu- dè جُد جُد شُب- ب²- د²- ر²- د²

ترجمة النص: عندما تجعل الثيران تدوس (الحبوب)

gìr gud- gud- da še ba- ra- gaz جر² جُد- جُد- د² ش² ب²- ر²- جَز

ترجمة النص: حوافر الثيران يجب أن تدوس الحبوب

ugu gud- gud- da giš- bad im- ra- ra أوجو جُد- جُد- د² جش- بد أيم- ر²- ر²

ترجمة النص: أكثر من الثيران ستقوم الزلاجة بدّرسها⁽¹⁷⁾

وهذا يعني أنّ عملية الدّراسة تعتمد على حوافر حيوانات الجرّ والزّلاجة معاً.

أما النوع الثاني فكان يُدعى الدّراسة ذات العجلات، ووُثّق في النصوص المسمارية العائدة إلى عصر البرونز المبكر فقط، وبشكل خاص تلك القادمة من مدينة لجش/ تلّول الهبا وأطلق عليه في الأكادية اسم "gišHAR-ḥa -da" "جشخار-خا-دا"، الذي يعني الزّلاجة الدّراسة ذات العجلات، كانت هذه الزّلاجات تملك صندوقاً خشبياً، وعمود جرّ مصنوعاً من خشب "še-dùg" أي "شو-دوغ" (لم يتمكّن علماء اللغات من تحديد نوع هذا الخشب ولا من أي الأشجار جرى استخراجها) ومن شجر الحور، وتجرّها حيوانات من فصيلة الخيليات، بشكل خاص أنثى الحيوانات الهجينة من نوع الكونغوا، يؤكّد ذلك النص الآتي:

كلّ خَر-خ-دَ جش تَكْرِن 1 KAL HAR- ḥa- da gištaskarin

ترجمة النص: زلاجة واحدة لصندوق خشبيّ

أَزَن² سَل. أنش- كُونَج² 1 Éren SAL. ANŠE- kúnga

ترجمة النص: فريق واحد من أنثى حيوانات الخيليات الهجينة من نوع الكونغوا

جش خَر-خ-دَ ش-دو⁷-أ gišHAR- ḥa -da šu- du7- a

ترجمة النص: الزّلاجة مع تجهيزاتها الكاملة

1 م-جيد² ش-دوج³-ب 1 ma- gíd še- dùg- bi

ترجمة النص: عمود جرّ واحد مصنوع من خشب شو-دوغ

مُد-بِ أَسَل²-كَم mud-bi ásal-kam

ترجمة النص: مقبضها من شجر الحور

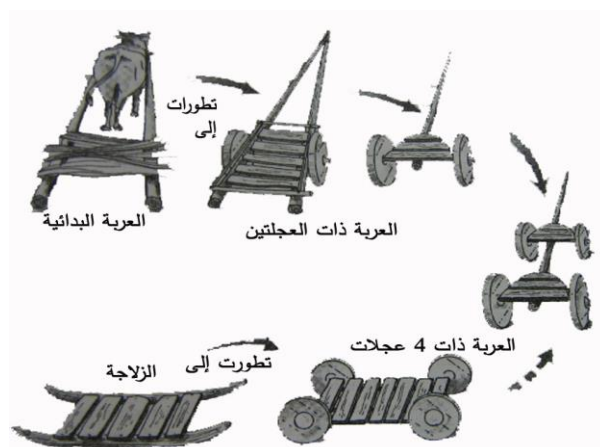
شُر⁷-د⁸-نَ نُ-تُكُّ šer7-du8-na nu-tuku

ترجمة النص: لا تملك إطاراً⁽¹⁸⁾

بشكل عام، تؤكّد المكتشفات الأثرية والنصوص المسمارية: 1- أنّ استعمال الزّلاجة في مناطق المشرق العربيّ القديم كان لنقل الشخصيات المهمّة أثناء ممارسة الطقوس الدينيّة والطقوس المتعلقة بالزراعة، والدفن (عُثر عليها في بلاد الرافدين في مدافن الأميرات، أمّا في مصر فكانت مرتبطة بمدافن الملوك والأميرات)، ولزيارة المعابد أيضاً. 2- أنّ ظهورها وانتشار استعمالها في منطقة المشرق العربيّ القديم كان في الفترة نفسها في العصر الحجريّ-النحاسيّ المتأخّر، وكانت الأدلة على ذلك قادمة من محتويات المدافن المكتشفة في بلاد الرافدين، ومصر، لكن للأسف لم يتمكّن علماء الآثار من العثور على بقاياها في سورّيّة، ربما بسبب صناعتها من مواد قابلة للزوال، أو بسبب

قلة أعمال التنقيب، أو لعدم توفر المكتشفات الأثرية والفنية المرتبطة بهذا النوع من العربات فيها. ولا بدّ من الإشارة هنا إلى استمرار استعمال مثل هذه الزلاجات في بلاد الرافدين والأناضول حتّى نهاية عصر البرونز المبكر، وإلى عصر البرونز المتأخر في مصر، أمّا في سورية لم يُستعمل مثل هذا النوع في عصر البرونز المبكر.

بدأت الزلاجة والعربة البدائية، مع بداية عصر البرونز المبكر، في الألف الثالث قبل الميلاد، نتيجة التطورات الاقتصادية والاجتماعية الكبيرة، وتطور طرق النقل، التي حدثت في ذلك الوقت، تتحوّل وبشكل كامل إلى أشكال وأنماط مختلفة من العربات متعددة الوظائف ذات عجلات صلبة قرصية كبيرة وثقيلة (الشكل رقم 6) تتصل مع محور الدوران. بشكل عام تمكّن علماء الآثار من تقسيم العربات إلى مجموعتين أساسيتين تمثلتا بالعربات ذات العجلات الأربع، وذات العجلتين.



الشكل رقم 6: مراحل تطور العربة البدائية والزلاجة إلى العربة ذات العجلتين والعجلات الأربع.

Littauer, M. A., 2002 A, Fig. 7.، بتصرف من الباحث

2- العربة ذات العجلات الأربع:

اعتبر علماء الآثار الزلاجة التي تسير بواسطة الأسطوانات هي سلف العربة الثقيلة ذات العجلات الأربع، التي بدأ استعمالها مع بداية عصر البرونز المبكر، وأُطلق عليها في البداية اسم العربة الحربية، إذ جاء هذا المصطلح من النقوش، والأعمال الفنية، وطبعات الأختام الأسطوانية القادمة من سورية وبلاد الرافدين، التي صورتها ووثقتها ضمن السياق الحربي. رغم أنّ النصوص المسمارية ميّزت بين العربات الحربية وعربات النقل، إذ كانت العربات الحربية تُسمّى باللغة الأكادية "unut tahazi" "أُنوت تاهازي" بمعنى "الجهاز الحربي"، وذلك لقدرتها على حمل السلاح، والجنود، وبقيّة المستلزمات، في حين أُطلق على عربات نقل الملوك في المراسم الدينية، والحربية المصطلح السومري "GIŠ. MAR. GÍD. DA" أو "giš MAR. GÍD. DA" "جِش مار. جِد. دا"، وقابلها بالأكادية المصطلح "eriqu" "أريقو"⁽¹⁹⁾، أمّا في نصوص مدينة إبلا/ تل مريدخ، ومدينة نابادا/ تل بيدر فأطلق عليها "gišGÍGIR- sum" "جِش جِجِر- سوم"، في حين أُطلق على تلك المخصصة

لنقل في نصوص مدينة إبلا "gišgígir- IV" أو "جش جِجِر-2-4"⁽²⁰⁾، والتي تعني العربات الثقيلة ذات العجلات الأربع المخصصة للنقل.

استطاع علماء الآثار من خلال دراسة طبقات الأختام الأسطوانية، والأعمال الفنية المتنوعة، العائدة إلى بداية عصر البرونز المبكر في بداية الألف الثالث قبل الميلاد، التمييز بين عدة أنواع من العربات ذات العجلات الأربع، التي تملك عمود جرّ من النمط المائل، هذا ويمكن تصنيفها: أ- النمط الأول: العربة ذات الصندوق المستطيل الشكل، المؤلفة من ساتراً أمامي مرتفع مدعم بواسطة دعائم متقاطعة على شكل حرف X اللاتيني، ومتوجاً بدرابزون مفتوح دائري أو مربع أو على شكل ذيل السمكة، وتتميز بوجود مقعد دائري الشكل في الجزء الخلفي منه مع لوح مخصص لوضع الأقدام، متصل مع أرضيته المسطحة أو الدائرية الشكل. كان جسم العربة محمولاً فوق محوري دوران يتوضعان في كلّ من الجزء الأمامي والخلفي منه، وينتهي كلّ طرف بعجلة قرصية صلبة. تميز هذا النوع بقدرته على نقل شخصين، هما السائق وشخص يقف في الجزء الخلفي من العربة، واستعملت في مجالات النقل الحربي، ظهرت في سورية (في ماري/ تل الحريري ومناطق

أخرى من سورية)، وبلاد الرافدين  (21)

ب- النمط الثاني: العربة ذات الجسم المسطح، كانت مشابهة للنمط الأول، لكن جسمها هنا مستطيل الشكل، يتضمّن مساحة مسطحة بين الساتر الأمامي والجزء الخلفي منها، كما أصبح جسم العربة يُحمل على محوري دوران، يتوضع الأول أسفل الساتر الأمامي مباشرةً، أما الثاني فيتوضع في نهاية الجزء الخلفي من جسمها، ظهرت في سورية، وبلاد الرافدين، وتتميّز هذا النوع باستخدامه في مشاهد الصيد، لأنه كان أخفّ وأسرع من العربات الأخرى ذات العجلات الأربعة، وأكثر ثباتاً وراحة

من العربات ذات العجلتين .

ج- النمط الثالث: العربة المشابهة لعربة النمط الأول، أي أنها ذات أربع عجلات قرصية صلبة، وجسم مستطيل الشكل يضمّ ساتراً أمامياً قليل الارتفاع، لكنه لا يملك دعائم جانبية، ويلاحظ

فيها عدم وجود مقعد، ظهر استعمالها في سورية في الطقوس الدينية  (22)

د- النمط الرابع: العربة ذات الأرضية المسطحة والظلة أو الغطاء، تميز جسم العربة بشكله المستطيل، وبأنه يمتلك ظلة أو غطاء نصف كروي (أو بيضاوي)، يأخذ شكل حرف U اللاتيني مقلوباً، ليغطي الجزء الخلفي والحواف الجانبية، في حين يبقى الجزء الأمامي مفتوحاً، كانت محاور الدوران الدائرية الشكل بارزة عن الجسم في الجزأين الأمامي والخلفي منها، استعملت في الطقوس الدينية، ظهرت في سورية، وجنوب بلاد الأناضول، وشمال بلاد الرافدين، كانت تُقاد من قبل الإنسان

في الطقوس الدينية، ربما لنقل تماثيل الآلهة ، ولنقل العامة، ورد ذكرها في نصوص مدينة إبلا "gišGÍGIR- É" "جش جِجِر-2-أي" والتي تعني العربة الدينية ذات العجلات الأربع⁽²³⁾

هـ- النمط الخامس: العربة ذات الأرضية المستوية، التي تملك هيكلًا علويًا صغيراً ذا ظلّة أو غطاء قوسي مزدوج، يمتد من الجزء الأمامي لها إلى الخلفي، ليعطي بذلك كافة أجزائها، وتتسع لشخصين



فقط، وكان استعمالها في المناسبات الدينية لحمل تمثال الإله وقرينته، أو الملك والملكة⁽²⁸⁾، ظهرت في سورية. أطلق عليها في نصوص إبلا "gišGÍGIR- É- IV" "جش جِجِر-2- أب- 4"⁽²⁴⁾، ظهرت في سورية.

و- النمط السادس: العربة ذات الهيكل العلوي المستطيل الشكل والمرتفع، على شكل برج مرتفع محمول فوق أربع عجلات قرصية، أو العربة البرجية، كانت تستعمل في الأمور الدينية أو لدك أسوار المدن، وهي عبارة عن سلم متحرك مؤلفة من أكثر من طابق، ظهر استعمال مثل هذه العربات في



مصر وسورية.

ز- النمط السابع: العربة ذات الجسم المستطيل، كانت تملك أربع عجلات قرصية، وحاجزين



بحجم إنسان يستطيع الوقوف بينهما. استُعملت في الطقوس الدينية، ظهرت في سورية.

ك- النمط الثامن: العربة البرجية ذات الهيكل العلوي المستطيل الشكل والمرتفع، والمحمول فوق أربع عجلات قرصية، وتتألف من طابقين أو قسمين، يجلس في كل قسم رجل يرفع يديه نحو الأعلى، وهو بحالة التعبد، ويتميز بحجمه الصغير، أو من المحتمل أن يقف الإله في القسم السفلي وهو ينظر إلى الجهة اليسرى، في حين تقف قرينته في الجزء العلوي وهي تنظر إلى الجهة اليمنى، استُعمل



هذا النمط فقط في سورية ضمن الطقوس الدينية.

ل- النمط التاسع: العربة ذات الهيكل العلوي المستطيل الشكل مدعماً بواسطة دعائم متقاطعة على شكل حرف X اللاتيني، محمولة فوق أربع عجلات قرصية، يحمل ثلاثة متعبدين، استُعمل هذا النوع كعربة لنقل التقدّمات أو العطايا، أو كعربة مخصّصة لمذبح المعبد، وذلك لأن المشاهد



المتعلقة بها ارتبطت بالعبادة داخل المعبد، عُثر عليها فقط في الشمال السوري، أو من



المحتمل أنها كانت تتألف من طابقين يجلس أمامها الإله أو الملك⁽²⁵⁾.

3- العربة ذات العجلتين (Tow Wheeled Chariot):

اعتبر علماء الآثار العربة البدائية (Travois or Slider Car) سلف العربة ذات العجلتين الخشبيتين الصلبيتين، فهي، إذًا، النسخة المعدلة عن العربات الحربية ذات العجلات الأربع، إذ إنها كانت مشابهة لها في بنيتها بشكل كبير مع اختلافات بسيطة. وأطلق عليها في اللغة السومرية الاسم

GIŠ. GIGIR أو giš gígir "جش جِجِر"، أيّ العربات الخفيفة ذات العجلتين والأرضية الكبيرة، وقابلها المصطلح الأكادي "narkabtu" أو "نركبتو"⁽²⁶⁾ أو "mugirru" أو "موجيرو"⁽²⁷⁾، أمّا في نصوص إبلا فورد ذكرها باسم "gišgígir- II" أو "جش جِجِر- 2"⁽²⁸⁾. يبدو أن استعمالها كان

في عصر البرونز المبكر، إذ تمكّن العلماء من خلال دراسة طبقات الأختام الأسطوانية التمييز بين ثلاثة أنواع منها:

1- النمط الأول: العربة ذات المنصة المستوية أو العربة المسطحة: هي نسخة معدلة عن العربة ذات العجلات الأربع من النمط الثاني، أي أنها تملك جسماً مستطيل الشكل ذي حواف دائرية الشكل، ويضم بدوره ساتراً أمامياً مرتفعاً مدوراً في الأعلى، مع حواجز جانبية منخفضة أو دونها، لكنها لا تملك دعائم ودريزون ولا مقعد. واتصفت هذه العربة بأن محور دوران العجلات كان يتوضع في الجزء الخلفي لجسمها، وكان لها أرضية مستوية تمتد إلى الجزء الخلفي من جسمها لتزودها بدرجة أو سطح مستوي، تميز هذا النوع بأنه خفيف الوزن، وأكثر ثباتاً واستقراراً أثناء السير، وأقل راحة لراكبيه أثناء السير السريع والحركة، لأن عمود الجرّ المستقيم كان يمتد من أسفل منتصف الأرضية وبشكل موازي لها، لذلك كثر استعمالها في أمور النقل والبريد. ولم يكن هذا النوع من العربات يملك جعبة مخصصة لوضع الرماح والأسهم داخلها. ظهر استعمالها كعربات فردية تقاد من قبل السائق فقط

في سورية وبلاد الرافدين والأناضول في بداية عصر البرونز المبكر  (29).

2- النمط الثاني: العربة ذات الصندوق، تميز جسمها بشكله المستطيل، وحوافه المرتفعة لتشكل صندوقاً عميقاً بين الساتر الأمامي والمقعد الموجود في الجزء الخلفي الذي ضم أيضاً درجة أو دواسة أقدام، كان محور الدوران دائري الشكل يتوضع أسفل الجزء المركزي لجسم العربة، في حين كان عامود الجرّ مائلاً أو يمتد بشكل مواز لجسم العربة، ظهر استعمال هذه العربات في سورية وبلاد الرافدين.

3- النمط الثالث: العربة المركبة والمفتوحة مع دعاسات الأقدام: تميز هذا النوع بأنه لا يملك جسماً حقيقياً، وبأرضيته التي تشكل مع عمود الجرّ شكل حرف S اللاتيني ذي الوضعية الأفقية، لكنها تملك مقعداً مرتفعاً ضيقاً ومستطيل الشكل، يملك سناداً مبطناً بجلد النمر، يجلس فيها راكب واحد، ومحور دورانه يتوضع أسفل الجزء الأمامي منها أو في المنتصف، وكانت بعض هذه العربات مفتوحة، وهذا ما جعل منها أكثر خفةً، وتوازناً، وذات نظام حماية جيد لراكبيها. استعملت في سورية وبلاد الرافدين في الجزء الأخير من عصر البرونز المبكر واستمر استعمالها إلى عصر البرونز الوسيط

 (30)

ثالثاً: استعمال العربات:

قدمت المكتشفات الأثرية من (طبقات الأختام الأسطوانية وغير ذلك من فنون مختلفة) أدلة عن استعمال العربات في مجالات عدة يمكن تقسيمها أو تصنيفها إلى:

أ- العربات الحربية:

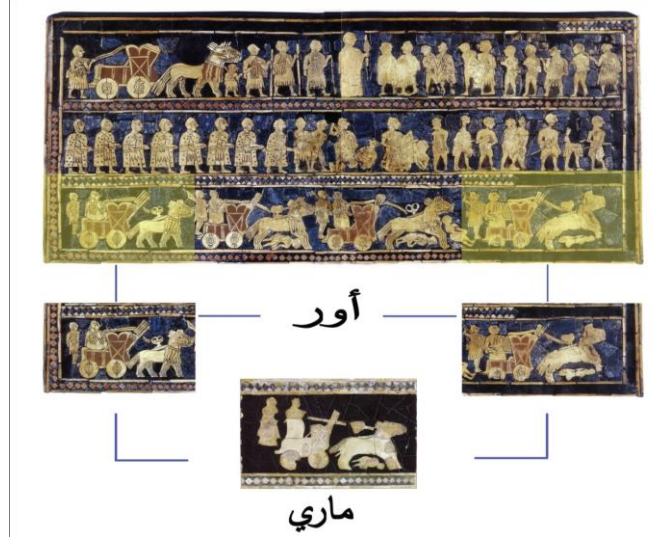
تعد الحرب مسألة ذات أهمية حيوية للممالك فهي الطريق إلى بقاء الأقوى أو النجاح، لذلك كان يُعتقد أن أول ظهور لها في النقوش والفنون المختلفة ارتبط بالمجال العسكري، الأمر الذي دفع علماء الآثار إلى أن يطلقوا عليها اسم "العربة الحربية". من الجدير ذكره أنه حتى الوقت الحاضر لم

يتم تحديد الدور الفعلي الذي قامت به العربات في الحروب، بسبب عدم توفر الأدلة الكافية حول أهميتها في حسم نتيجة المعركة، ما أدى إلى نشوء العديد من النظريات حول ذلك، كان أهمها تلك التي دعمت فكرة: 1- استعمال العربات ذات العجلتين السريعة، في المناورات الحربية بسبب امتلاكها القدرة والقابلية لذلك، ولصغر حجمها، وخفتها، ما يتيح تنفيذ مهمتها بالصورة المطلوبة، وتوفير إمكانية الحركة بين القوات العسكرية بشكل سريع، في حين كانت العربات ذات العجلات الأربع مصممة لتكون منصة ثابتة لإطلاق السهام والرمح، لقدرتها على توفير المساحة اللازم لراكبها أثناء رمي الأسلحة، ودعم الجنود، وإعطائهم القدرة الكاملة على التركيز في القتال، وملاحقة العدو أثناء عملية هروبه. أو 2- استعمالها كمنصة لنقل الملك أو الموظفين الكبار إلى أرض المعركة، بهدف التعرف على قدرة الجنود، ومُجريات المعركة، لوضع الخطط الأفضل لإنجاحها، وتحويل مجراها، ومتابعة تطورها لتحقيق الانتصار، أو كانوا يكرسونها لوضع تماثيل الآلهة، ونقلها إلى أرض المعركة كمشرفين ومراقبين للحرب، فهي هنا لم تُستعمل في الأمور الحربية. أو 3- تلك التي افترضت أنها استُعملت في الطقوس الدينية المتعلقة بنقل الملك داخل المدينة أو خارجها ضمن مواكب الاستعراضات العسكرية الضخمة في حالة التجهيز للانطلاق إلى المعركة، أو الاحتفال بالانتصارات بعد الانتهاء منها والعودة إلى الديار، ما يعني أنها هنا لم تستعمل في الأمور الحربية بشكل مباشر. أو 4- أو أنها كانت مهمة إلى جانب القوارب والسفن والحيوانات في حمل التجهيزات العسكرية إلى أرض المعركة.⁽³¹⁾

للأسف لم تقدم النصوص المسمارية العائدة إلى عصر البرونز المبكر أي معلومات عن الدور الذي لعبته العربة الحربية، ووظيفتها الأساسية في المعركة، على العكس من طبعات الأختام الأسطوانية والأعمال الفنية المختلفة التي تميّزت معظم مشاهد استعمال العربات ضمن إطار ضيق ارتبط بـ: 1- عربة تحمل شخصية مهمة. 2- رجال يقاتلون أو يدافعون باستعمال القوس والدروع. 3- الأعداء الجرحى والقتلى المتساقطين في أرض المعركة، تسير فوقهم العربات. 4- جنود يقودون الأسرى العراة من أعناقهم إلى المدينة المنتصرة⁽³²⁾

جُست هذه المشاهد الحربية في مناطق مختلفة (كمدينة ماري، ونابادا، وغيرها) من سورية، وكان بعضها مشابهاً لتلك التي ظهرت في بلاد الرافدين مع فوارق بسيطة، إذ حملت مسألة العقاب، مشاهد فنية جميلة للملك إيناتم الذي يظهر في حالتين مختلفتين: الأولى وهو يقف أمام عربة الإله الحربية ذات العجلتين من النمط الثالث، يجرها أربع حيوانات من فصيلة الخيليات، أما الثانية فظهر وهو يركب عربته الحربية ذات العجلات الأربع من النمط الأول المكسرة بشكل كامل للمعركة، يتبعه جيش المشاة الذي يسير فوق أجساد الأعداء المتساقطين والمنهزمين، وبعبارة أخرى اقتصرت المشاهد الحربية هنا على استعمال العربة من قبل الإله أو الملك كأداة لنقل الملك، وبأنها لم تشارك في المعركة. في حين أنها تظهر في الجزء السفلي لقياسية أور، ضمن مشهد ديني- حربي يضم مجموعة من العربات ذات العجلات الأربع من النمط الأول تسير بشكل صفّ منظم استعراضي ومتتابع كما في الكسرة القادمة من مدينة ماري (الشكل 7)، فوق أجساد العدو، وكانت

تجرّها أربع حيوانات من فصيلة الخيليات. يركب العربية هنا الملك، أو أحد الشخصيات الكبيرة من قادة الجيش، في حين يقف جندي في الجزء الخلفي منها، أيّ أن العربية كانت تحمل شخصين، وكأنها هنا استُعملت بعد انتهاء المعركة. يبدو هنا في كلا الحالتين عدم وضوح الدور الفعلي للعربات في أرض المعركة، رغم أن عدد العربات في قياسية أور كان أكثر منها في مسلّة العقبان.



الشكل رقم 7: يظهر تشابه العربية ذات العجلات الأربع من النمط الأول بين سورية وبلاد الرافدين في قياسية أور المكتشفة في مديمت أور، والكسرة القادمة من مديمت ماري.

وزارة الثقافة، المديرية العامة للآثار والمتاحف، 2008، ص.7.

دفعت هذه المشاهد علماء الآثار إلى طرح فكرة أن المعركة كانت تبدأ بدخول الملوك في عرباتهم الخاصة متقدمين صفوف المشاة من الجيش في استعراض عسكري مهيب، ومن ثم بعد بدئها، كثيراً ما كان الملك يتخلّى عن عربته ويقاقل بين صفوف الجنود على الأرض⁽³³⁾، يبدو ذلك واضحاً في طبقات الأختام القادمة من مديمت ماري التي صورت أحد ملوكها، ضمن نمط جمع بين المشاهد السورية وجنوب بلاد الرافدين.

يمكن القول أن دراسة الأعمال الفنية المختلفة القادمة من سورية وبلاد الرافدين تؤكد أن العربات لم تُستعمل لحسم نتيجة المعركة وإنما لنقل الملك والشخصيات المهمة إلى أرض المعركة كما وتؤكد وجود اختلاف كبير في أنماط العربات الحربية، إذ استخدمت مدن بلاد الرافدين العربات ذات العجلات الأربع من النمط الأول، والعربات ذات العجلتين من النمط الثالث، في حين غابت هذه العربات في نقوش مصر لاعتماد سكانها على العربية الزلاجة والسفن، في الوقت الذي تميّزت فيه سورية باستعمال أنواع متعددة من العربات ذات العجلات الأربع من الأنماط: الأول، والثاني، والسادس، وذات العجلتين من النمط الثالث، لكنها جميعها في هذه الفترة كانت مزودة بكنانة واحدة للأسهم والرمح تتوضع في الجزء الأمامي من العربية أو في الجهة اليسرى.

ب- العربات الدينية:

استُعملت العربات في سياق الطقوس والشعائر الدينية الرسمية المخصصة لكل مدينة، إذ تشير النصوص المسمارية إلى العربات المقدسة في الاحتفالات داخل وخارج المدينة. ومن الجدير ذكره أن أرشيف مدينة لغش وثّق إرسال التقدّمات والهدايا للعربات المقدسة المخصصة للآلهة، أو لمكان (منزل) العربات المقدسة الذي حمل الاسم الأكادي "ki- giš GÍGIR" "كي- جِش جِجِر"⁽³⁴⁾، كما وكان لكلّ إله عربية سميت باسمه كعربة الإله كورا الحامي لمدينة إبلا، وعربة الإله دجن أو عربية الإله حدد، لا تختلف كثيراً في مواصفاتها عن عربات الملوك المزخرفة بالأحجار الثمينة والمعادن. أكدت النصوص المسمارية تنوع أشكال وأنواع العربات الدينية، إذ أُطلق على العربات ذات المواصفات الخاصة المرتبطة بنخبة المجتمع، كعربة الملك، التسمية السومرية "gišGÍGIR- LUGAI. LA" "جِش جِجِر²- لوجال. لا"، وقابلها في اللغة الأكادية التسمية "Narkabtu Sa Sarri" "نَرَكَبَتو سا ساري"، في حين أُطلق على العربات المخصصة لحاشية الملك، أو حاشية القصر، الاسم السومري "gišGÍGIR, E: LUGAI. LA" "جِش جِجِر²، أي: لوجال. لا"، وقابله في اللغة الأكادية "Narkabat ekulli" "نَرَكَبَت أيكولي"، كما أُطلق على عربية الآلهة اسم "gišMAR. GÍD. DA" "كي جِش مار. جد². دا"، أمّا في نصوص مدينة إبلا حملت الاسم "GIŠ- GÍGIR- II" أو "جِش- جِجِر²- II"⁽³⁵⁾.

لا بدّ من الإشارة إلى أن نصوص مدينة إبلا تؤكد استعمال العربات في الطقوس الدينية المرتبطة بـ:

- 1- مهرجانات واحتفالات المدينة المخصصة للآلهة: كانت العربات في مهرجان زوكرو "zukru" المقام للإله كورا، تخرج من معبده في البداية حاملةً داخلها تمثالاً له، لنقله عند أداء الشعائر والطقوس الدينية المقامة مرة واحدة أو مرتين في السنة، والطواف به في كافة أنحاء المدينة، ثمّ تتجه مرةً أخرى إلى معبده، حيث يتمّ استقبال الأضيّاح من حيوانات وعطايا أخرى، ثمّ إلى المسلة المخصصة له والموجودة خارج المدينة، وكان العربّة تُحفظ بعد انتهاء المراسم داخل غرفة في المعبد، وكانت هذه الطقوس مشابهة لتلك التي تُقام في بلاد الرافدين.
- 2- هدايا وعطايا للآلهة: من أجل إمّا التطهير والتنقية من الذنوب والأمراض الصعبة والسحر، كما فعل الوزير إيبي- زاكير الذي حقق انتصارات كبيرة لمدينة إبلا، والذي لم يتوفى في المعارك، وإنّما بعد صراع مع المرض، إذ كان خلال فترة مرضه يقوم بتقديم العطايا والهدايا من عربات وغير ذلك للآلهة لشفائه، يؤكد ذلك النص:

TM. 75. G. 1464: 1 GIŠ- GÍGIR- II I- bí- zi- kir áš- du 1 GIŠ GÍGIR- II sikil DN

ترجمة النص: عربية واحدة ذات عجلتين (لأجل) إيبي- زاكير كبديل لأجل عربية واحدة منه (لأجل) التطهير أو التنقية (يقصد التنقية من المرض)

- أو من أجل الاحتفالات بشكل دوري في كلّ سنة بتسلم المناصب المهمة في البلاد، إذ قدم الوزير إيبي- زاكير في السنة الخامسة من تسلمه المنصب الهدايا والعربات للآلهة، أو في الاحتفالات السنوية بتتويج الملوك، انتشرت هذه الطقوس في سورية وبلاد الرافدين، كما في النص:

TM. 75. G. 1918: obv: lul- gu- ag 1 dib 1 gú- li- lum lú ì- na- sum d'À- da. r. en lul- gu- ag 2 ní- g- anše- ag 4 kù- sal lú in- na- sum 'À- da áš- ti 1 GIŠ-GÍR- II ra- 'à- tum si⁴.

ترجمه النص: الملك تسلم، 458 غ من الذهب ليضعها مكان لجامين (مع) 4 مشابك، والتي قُدمت للإله حدد مع عربة ذات عجلتي.

3- الحج: تصف النصوص المسمارية من مدينة إبلا طقوس الزواج واستقبال العروس الملكة، التي كان يتوجب عليها كونها تُعد غريبة عن المدينة أن تدخلها قبل أن تتمكّن من الاحتفال بزواجها وفق إجراءات تتم وفق ثلاثة مراحل: تبدأ المرحلة الأولى: في اليوم الأول، إذ تغادر العروس منزل والدها ومدينتها بعد احتفالات كبيرة في موكبها الكبير، وبعربتها الفخمة المزخرفة والمزينة بالذهب والأحجار الكريمة، لتصل إلى مدينة إبلا، وتمضي الليل خارج أسوارها، ثم في صباح اليوم التالي تدخلها من البوابة الجنوبية الشرقي (بوابة كورا)، وتتوجه إلى مكان يدعى "مارا- سوم، لتدخل أخيراً، بعد ارتدائها ملابس الزفاف في معبد الإله كورا، وتقدم العديد من العطايا والهدايا لآلهة المدينة، إلى القصر ج، لبدأ الجزء الثاني من طقوس الزواج المرتبط بمرحلة الحج، التي يقوم بها الثنائي الملكي بالخروج من القصر ج ضمن موكب كبير يتجه نحو معبد الإله كورا، يمارسون داخله بعض الطقوس الدينية، ثم ينطلق الثنائي الملكي مع الثنائي الإلهي باتجاه نيناش ضريح الأجداد، بعربات مزينة وبشكل منفصل، إذ كان الإله وزوجته بارما يسافران بعربة تُجرّ من قبل زوج من الثيران، في حين كان الملك والملكة وكبار الموظفين يسافرون بعربة تُجرّ من قبل زوج من حيوانات فصيلة الخيليات (بشكل خاص الهجائن من نوع الكونغا)، وهكذا يبدؤون رحلة الحج التي كانت تستغرق خمسة أيام، يتخلّلها التوقف في ستة مدن ليقدموا فيها القرابين للآلهة والملوك المتوفين، ليدخلوا في اليوم الرابع بعرباتهم المزينة الضريح الملكي في نيناش، وفي اليوم الخامس الذي يشكل المرحلة الأخيرة من الطقوس كانوا يجلسون على عرش آبائهم وأجدادهم داخل الضريح، ينتظرون حضور إله الشمس مع شروق الصباح⁽³⁶⁾. توضح هذه الرحلة الدينية التي بدأت من داخل مدينة إبلا، لتتجه نحو المناطق الريفية التابعة لها، القوة والنفوذ الكبير لملوك المدينة وتؤكد أهمية السفر الديني الضروري من أجل ممارسة الطقوس التي تميّزت بها سورية عن بلاد الرافدين ومصر التي لم تتحدث المكتشفات الكتابية عن قيام ملوكهم بمثل رحلات الحج هذه.

4- وسيلة نقل: من الجدير ذكره هنا أنه لم يقتصر استعمال العربات كوسيلة نقل من قبل الملوك وكبار موظفي القصر في المدينة والقرى المحيطة بها، وإنما تم تخصيص العربات ذات العجلات الأربع ذات الظلات لنقل الكهنة أو الأميرات والسيدات إلى ساحة الاحتفالات في المعبد أو القصر، في المناسبات الاجتماعية وفي الطقوس الدينية وطقوس الزواج، ففي مدينة إبلا كانت فقط الملكة دوسيغو "Dusigu"، والدة الملك إجرش- خلب، والقليل من الكاهنات مثل الكاهنة أماغا، يمتلكن العربات، وأن تحركاتهن كانت محددة ومرتبطة في مجالات الثقافة والأمور الدينية⁽³⁷⁾. ويؤكد ذلك النموذج الطيني القادم من بلاد الرافدين لعربة ذات عجلتين من النمط الأول تُقاد من قبل امرأة وتُجر

من قبل حيوان واحد من فصيلة الخيليات، وكذلك الأمر بالنسبة لطبعة الختم القادمة من مدينة نابادا والتي تحمل نقشاً لطقس ديني أغلب من يقوم به كان من النساء.

لم تقتصر المعلومات عن العربات الدينية على النصوص المسمارية، وإنما صورت طبقات الأختام التي عُثر عليها في معظم الحالات في المعابد، ومنازل كبار الموظفين، العائدة إلى عصر البرونز المبكر، ويمكن تصنيف ما حملته طبقات الأختام الأسطوانية التي عُثر عليها على الجرار الفخارية أو الرقم الطينية وغير ذلك والقادمة من سورية، بين مشاهد طقسية سورية وأخرى مشابهة للرافدية (التي ضمت مشاهد المآدب والاحتفالات بحضرة الإله والملك)، إذ يبدو المشهد السوري واضحاً في تلك القادمة من مدينتي نابادا، ونَغَار، التي صورت مشاهد المواكب الدينية التي كانت متشابهة من حيث ظهور المتعبدين الذين يرفعون أيديهم اليسرى للأعلى للصلاة، وتقديراً للإله، أو من أجل ممارسة طقوس العبادة، ويرافقهم عربتان أو ثلاثة أو أربعة من أنماط مختلفة بعضها كان يُجرّ من قبل الإنسان داخل المعبد، وبعضها من قبل حيوانات الجرّ خارج المعبد، وكان يقف بين العربات متعبد بوضعية الركوع⁽³⁸⁾.

وهكذا يمكن القول إن العربات احتلت مكانة مرموقة في المجال الديني، إذ تنوعت أشكالها في سورية فظهرت العربات ذات العجلات الأربع من الأنماط الأول، والثاني، والثالث، والرابع، والخامس، والسابع، والثامن، والتاسع، ومن المحتمل السادس، اختفت مثل هذه التمثيلات في منطقة مصر التي اقتصر مشاهدتها الدينية على العربات الزلاجة والمراكب، في الوقت الذي اشتهرت فيه بلاد الرافدين باستعمال العربات ذات العجلات الأربع من النمطين الأول، والرابع، وذات العجلتين من النمط الأول والثالث.

ج- العربات الجنائزية:

شكل خوف الإنسان من الموت أحد العوامل التي ساهمت في خلق عقائد دينية مختلفة ارتبطت بالموت والحياة، لأنه أكثر ما واجهه في حياته غموضاً، فكان ما بعد الموت بالنسبة له هو المجهول الذي سعى جاهداً لاكتشافه، وبهذا أصبح الموت، على المستوى الاجتماعي، جزءاً من الحياة ليس نقيضاً لها. لا بدّ من الإشارة هنا إلى أن هذه العقائد الدينية كانت تقوم على فكرة العوالم الثلاثة التي صورها الإنسان في التراث الشعبي وفي معظم الحكايات: فكانت الأرض مستقر الحياة العادية للإنسان، والسماء هي العالم العلوي أو الجنة التي تأوي إليها الأرواح، أمّا العالم الثالث فهو العالم السفلي أو عالم ما تحت الأرض، الذي صورته الأساطير المختلفة، السفلي⁽³⁹⁾

تشير الدلائل الأثرية المهمة القادمة من بلاد الرافدين، ومصر إلى دفن السفن، والعربات ذات العجلات الأربع من النمط الأول، والعربة الزلاجة، في المدافن الملكية ومدافن النخبة، فكانت بذلك أحد أهم ما رافق الموتى في قبورهم، بهدف استخدامهما من قبلهم للانتقال إلى العالم الآخر أو العالم السفلي، وبالتالي نقل الجسم إلى مقرّه النهائي في ذلك العالم، أكدت هذه الفكرة النص المسماري الذي تحدث عن وفاة الملك أورنمو ملك مدينة أور فيما يلي بعض أسطر النص المرتبطة بالعربة:

62- a- ra- li ki sag- ki kalam- ma- še³

إلى أرا لي مكان تجمع الآلهة

63- ur- dnamma dumu dnin- sun2- ka h- li- na ba- da- túm

أورنمو، ابن نينسونا، حُمِل (نُقل) في جاذبية

64- érin lugal- da ì- re7- eš- a ér mu- da- ab- ús- e

الجنود ساروا مع الملك، وكانوا يبكون وهم متابعون له

70- Lugal- <e> [anše]- ni ba- da- dúr- ru anše ki mu- un- di- ni- ib- túm

الملك كان يجلس على حماره، الحمار كان دُفِن معه

71- ur- d[namma]- e anše- ni ba- <da- dúr- ru anše ki mu- un- di- ni- ib- túm>

أورنمو كان يجلس على حماره، الحمار كان قد دفن معه

72- [x]- kalam- ma- ke4 ba- da- bal téš- kalam- ma ba- kúr

ال أرض دارت (تحولت) معه، طبيعة (كرامة) الأرض تغيرت

73- kaskal-[kur]- ra in- ti sù- ga- àm

طريق كور هو طريق مقفر

74- lu[al- da]gišgigir ba- da- šú ḥar- ra- an im- ma- da- sùḥ šu nu- um- ma- nigin

مع الملك كانت العربة مغطاة، الطريق يتعرج هو لا يستطيع التقدم

75- [ur- dnamma- da] gišgigir ba- da- šú ḥar- ra- an im- ma- da- sùḥ šu nu- um- ma- nigin

مع أورنمو العربة كانت مغطاة، الطريق يتعرج هو لا يستطيع التقدم⁽⁴⁰⁾

تُظهر الأسطر الأولى من النص إلى عملية الدفن الحقيقية، وإلى أنه تم دفن الملك مع عربته وحيوانات جرّها من فصيلة الخيليات (الحمير) لتساعده عند انتقاله إلى العالم السفلي، في حين تشير الأسطر الأخرى إلى رحلته إلى العالم السفلي باستعمال العربة المغطاة، وما كان يعترضه قبل الوصول إليه من صعوبات. جاء هذا النص بالتوازي مع ما كُشف عنه في مدافن مدينة أور الملكية المخصص للأميرة بو- أبي، والذي ضم في الجزء الخارجي منه عربة بعجلات أربع من النمط الأول مع حيواني الجرّ الخاصين بها من فصيلة الخيليات، وفي جزئه الداخلي، في حجرة دفنها عربة زلاجة تملك مقعد لكنها لا تملك عجلات، مصنوعة من الخشب المستورد، وحجر الصوان، والمعادن الثمينة مع حيوانات من فصيلة الخيليات، والمدفن G789 المهمّ جداً والمخصص لأحد ملوك المدينة، إذ لاحظ الباحثون أثناء دراسته التنظيم الهرمي المتناهي الدقة له من حيث توضع الهياكل العظمية البشرية والحيوانية والهدايا والتقديمات، إذ يبدأ الدفن المرافق بطقوس البكاء والنحيب، بالملك وأعضاء البلاط الملكي، ثم الجنود، والخدم الذين يرتدون ملابس خاصة ذات ألوان مشرقة ومضيئة، وغطاء للرأس من الذهب والفضة واللازورد، ثم يأتي الموسيقيون الذين يحملون القيثارة والصلاصل (الصنج)، ويأخذون موقعهم في الجزء الأبعد من حفرة الدفن التي تنتهي بسائق العربة والعربة وسائس حيوانات الجرّ الخاصة بها، والتي كانت هنا أربع من فصيلة البقرات (الثيران)،

وكذلك الأمر بالنسبة لمدافن مدينة كيش، ليؤكد أن الهدف من دفن العرب مع حيوانات جرّها هو استعمالها من قبل المتوفى لنقله في رحلته الطويلة ليصل إلى العالم السفلي، وكان ذلك مشابهاً لما ظهر في مصر الذي تميّزت مدافنها باستخدام السفن والزلاجات، ليس فقط لتساعده في رحلته، وإنما أيضاً لنقل جثمان الفرعون من قصره إلى مدفنه الذي ووضعت فيه الرسوم المرتبطة بالمشاهد الدينية والحياة اليومية للفرعون، وإرشادات تساعده في سفره إلى العالم السفلي⁽⁴¹⁾.

أما في سورية فلم تُثبت المكتشفات الأثرية حتى اليوم دفن العربات في قبور الملوك والنخبة، على الرغم من أنها احتلت مكانة مهمة جداً في مجتمعاتها، فما ذُكر في وثائق مدينة إبلا المرتبطة بالملوك والوزراء والأميرات، يؤكد استعمال العربات ذات العجلات الأربع من النمط الأول والعربات ذات العجلتين للرجال، والعربات ذات العجلات الأربع من النمط الرابع للنساء في طقوس الدفن، كعربات لنقل جثمان المتوفى إلى القبر، إذ يترافق ذلك مع ثلاثة مظاهر من الطقوس الجنائزية ارتبطت بـ: أولادوداع الملك في القصر بحضور ملوك المدن والشخصيات الهامة التي تُقدم الهدايا الثمينة له، وكان أهمها العربات المزينة بالذهب والفضة، بعد ذلك يخرج المتوفى من منزله أو قصره بعربته المزينة الفخمة، ويتم الطواف به في المدينة لوداعه، مترافقاً مع طقوس النحيب والبكاء من قبل أهله وسكان المدينة، ليصل بعد ذلك إلى معبد الإله كورا لتطهيره وتطهير مجموعة من أفراد عائلته معه ضمن طقوس دينية يتخللها تقديم الهدايا النذرية للآلهة من قبلهم، بحضور ملوك المدن الأخرى والشخصيات المهمة، ومن ثمّ ثانياً: الذهاب به إلى مقر الدفن النهائي في نيناش إذا كان المتوفى الملك أو مدفنه داخل المدينة في حال كان المتوفى من النخبة. إذ كانت طقوس النحيب، ومظاهر الحداد في المدن التي يمرّ عبرها ترافقه ليصل إلى المقر النهائي، لتبدأ بعد ذلك المرحلة الثالثة من طقوس الدفن بحضور الآلهة والملوك، إذ يتم إقامة مأدبة طعام وشراب للمتوفى داخل مدفنه، وتقديم الهدايا المختلفة له من قبل أهله وموظفيه، وملوك المدن المختلفة الصديقة، والعدوة، لتوديعه والعودة بعد ذلك إلى المدينة. ولا بدّ من الإشارة هنا إلى أنه في بعض الحالات كان استعمال العربات لنقل تماثيل الأشخاص المتوفين أو التماثيل النذرية المرتبطة بالآلهة إلى داخل المدفن مع مالكها (صاحبها) بسبب مكانته الاجتماعية، ما دفع علماء الآثار إلى الاعتقاد أن هذه النماذج الطينية كانت مخصصة كهدايا دفنية يتم تركها في الأضرحة، أو المقابر، بدلاً من العربات الحقيقية⁽⁴²⁾، لكن حتى الوقت الحالي لم يُثبت ذلك في أعمال تنقيب المدافن العائدة إلى هذه الفترة. لم يتمكن علماء الآثار واللغات حتى وقتنا الحاضر من إعطاء صورة واضحة عن استعمال العربات في طقوس عبادة الأجداد في سورية، ومعرفة ما إذا كانت العربات توضع في قبور الملوك، والوزراء، والملكات، وتُقتل حيوانات جرّها للتضحية بها داخل قبورهم، أيّ وبعبارة أخرى هل تمّ دفنها أم لا؟ إذ كانت الأدلة على ذلك في سورية في عصر البرونز المبكر قليلة جداً لا بل تكاد تكون نادرة، ولا تقدم صورة واضحة لاستخداماتها داخل المدفن، ربما يعود سبب ذلك إلى عدم التوصل حتى الآن إلى الكشف عن أماكن دفن الملوك والنخبة في المجتمعات السورية في مقراتهم النهائية الموجودة في أماكن بعيدة نوعاً ما عن مدنهم، في عصر البرونز المبكر.

وفي النهاية تؤكد النصوص المسمارية وما تمّ اكتشافه من لقي أثرية أن استعمال العربات الخفيفة ذات العجلتين، والثقيلة ذات العجلات الأربع، في المدافن في مواقع عدة من جنوبي بلاد الرافدين، والعربة الزلاجة في مصر وبلاد الرافدين مع حيوانات جرّ من فصيلة البقرات (الثيران)، كان بهدف نقل المتوفي إلى العالم السفلي أو عالم ما بعد الموت، أمّا في سورية فلم تذكر النصوص حتى الوقت الحاضر اعتقاد شعوب المنطقة بفكرة استعمال العربات في السفر في العالم السفلي كما في بلاد الرافدين ومصر، لكنهم حتماً في الطقوس الخاصة بدفن النخبة استعملوا العربات ذات العجلات الأربع من النمط الأول والعربات ذات العجلتين للرجال، والعربات ذات العجلات الأربع من النمط الرابع للنساء، بهدف التباهي ونقل الجثمان إلى القبر، ولا يبدو واضحاً فكرة استعمالها من قبل العامة، وذلك بسبب ثمنها الباهظ، لكن المؤكد أنه تمّ دفن حيوانات الجرّ معهم.

د- عربات الصيد:

يمكن القول إن الإنسان تمكّن مع بداية عصر البرونز المبكر من التفريق بين الصيد من أجل الغذاء والكساء، والصيد كرياضة من أجل المتعة والتسلية التي كان جوهرها يعتمد على أنّ من يخرج للصيد من نخبة المجتمع (الملك أو الوزير) أن يمنح طريدته فرصة عادلة للهرب والنجاة ليتمكن من أن يتبعها ويطاردها برفقة الكلاب.

ظهر ذلك بشكل واضح في بعض طبعات الأختام الأسطوانية السورية التي كانت مشابهة لتلك التي ظهرت في بلاد الرافدين، والتي صورتها في مدينة خُرّبي، وتل محمد دياب بطريقة مختلفة عن مشاهد الحرب، رغم استعمال الأنواع نفسها من العربات والسلاح في كلا الحالتين، فقد تميّزت مشاهد الصيد بشكل عام بـ: 1- تمثيل الشخص المهمّ الذي يظهر على عربته برفقة الكلاب أو حيوانات أخرى مثل الأيل والغزال أو الطيور. 2- غياب العدو الساجد (الراكع) في ميدان الحرب. 3- مطاردة العربات والجنود الذين يسرون على الأرض لقطيع من الحيوانات أو المواجهة مع الحيوان بشكل مباشر⁽⁴³⁾

كانت أغلب طبعات الأختام الأسطوانية المتعلقة بمشاهد الصيد تحمل رسوماً لعربات ذات عجلات أربع من النمطين الأول أو الثاني، وتقاد بواسطة زوج من حيوانات فصيلة الخيليات أو ثلاث أو خمس يمسك بها جندي يسير أمامها كما في طبعات الأختام الأسطوانية القادمة من بلاد الرافدين مجهولة من مدينة أوروك أو كسرة من آنية فخّارية قادمة من مدينة توتوب أو دورشمسوايلونا/ خفاجة أو خفاجي، ويقودها الملك الذي يحمل الرمح بيديه اليمنى، ويسير خلف جندي أو يقف خلفه على العربة، ويظهر رمز العقرب بين حيوانات الجرّ وعمود جرّها، ورمز الطير الذي يأكل السمكة، أو من قبل حيوان واحد من فصيلة البقرات (الثور) كما الآنية الفخّارية التي حملت مشاهد الصيد من مدينة شوش/ سوسة في بلاد عيلام أو من قبل الأيل كما في طبعات الأختام القادمة من مناطق الشمال السوري ومن مدينة خُرّبي. لا بدّ من الإشارة هنا إلى أن مشاهد الصيد القادمة من

مناطق الشمال السوري ترافقت أيضاً بتصوير مآدب الطعام التي تظهر في الجزء العلوي منها، والتي تمثل الفرح بالعودة من الصيد مع الغنائم بنجاح. أما الجزء السفلي منها فيمثل عودة الملك مع الغنائم بعربته ذات العجلات الأربع من النمط الأول، والتي تُجرّ من قبل حيوان الأيل، يسير وراءه محاربان، يحمل أحدهم الغنائم على ظهره، أو بزيارة المعبد حيث يتم الاحتفال وممارسة بعض الطقوس الدينية بعد العودة من الصيد بسلام.

هـ- عربات النقل:

ظهرت دلائل، بسيطة في جنوب شرقي بلاد الأناضول، وبلاد الرافدين، وسورية، تؤكد الاستعمالات المدنية (من قبل العامة والملوك) للعربات، فكانت العربات البدائية (الزلاجات) ذات المحاور الخشبية القليلة العرض من أهم وسائل النقل داخل المدينة إذ كانت مخصصة للمواد والبضائع الثقيلة والضخمة، والأميرات داخل المدن، في حين كانت العربات ذات العجلات القرصية الأهم في النقل البري خارج المدينة، إذ استعملت في السفر، ولأغراض اقتصادية- تجارية، فسهلت بذلك عمليات التبادل والتنقل بين القرى والبلدان القريبة والبعيدة⁽⁴⁴⁾. لذلك كانت ملكية العربات في بعض الحالات فردية (أي أنها ملك لفرد)، أو مشتركة بين أكثر من مالك من النخبة أو كهنة المعبد. كانت العربات في هذه الحالة وسيلة نقل بطيئة، حيث لم تكن تقطع أكثر من 15 إلى 20 كم في اليوم، واقتصرت استعمالها في الطرق غير الوعرة، وكانت مغطاة بظلة (ذات أغطية)، وأحياناً غير مغطاة بهدف حماية البضائع. هذا وقد دفعت الظروف التجارية والرغبة في النقل والتجارة بين المدن إلى ظهور مدن مهمة كانت محطات للتجارة والراحة تستقبل القوافل المختلفة وتبعد عن بعضها الآخر نحو 20 كم، وهذا ما تؤكد نصوص مدينتي نابادا، ونغار، التي تتحدث عن مجيء القوافل من مناطق مختلفة من بلاد الرافدين وسورية واستراحتها في محطات مختلفة كان أهمها تلك المتواجدة في مدينة نغار المحطة الرئيسية الهامة المخصصة لإصلاح العربات التي قد تضررت أثناء السفر، ولتغيير حيوانات جرّها، ولشراء أجزاء من العربات في الورشات الضخمة لهذه المدينة⁽⁴⁵⁾. لا بدّ من الإشارة إلى أن الحياة اليومية في أسواق سورية وبلاد الرافدين كانت تحتاج بالتأكيد إلى العربات ذات السرعة البطيئة، لنقل المواد من مكان إلى آخر داخل المدن دون التأثير على حركة الناس داخل الأسواق والأزقة، ومثل هذه العربات كان الإنسان نفسه يقوم بسحبها، وكانت تُسمى بالسومرية بـ "GIŠ. SA- SAD- ADI" أو "جش- سا- ساد- أدي"، كما ذكرت النصوص المسمارية إضافةً إلى العربات المحلية الصنع، امتلاك عدد من الأفراد والتجار عربات مصنوعة في بلدان أخرى مجاورة لبلادهم، وكان لهذه العربات تسميات تدلّ عادةً على مصدر صنعها، فالعربات التي حملت الاسم السومرية "GIŠ- MAR. GID- DA, MAR- TU- KI" أو "جش. مار. جِد. دا، مار. تو. كي"، تعني العربة المصنوعة والقادمة من الغرب⁽⁴⁶⁾، أما في مدينة نابادا فقد وردت باسم "mar- NUMUN" أو "مار- نومون" وتُقرأ "mar-balax (NUMUN)" أو "مار- بالاكس (نومون)" وقابلها في النصوص مدينة جرسو/ تلو في بلاد الرافدين المصطلح "giš mar- gid- da= erequ" أو "جش مار- جِد- دا= أريقو" وكانت تُستعمل داخل المدن لنقل القمح المحصود في جنوبي بلاد

الرافدين فقط⁽⁴⁷⁾، في حين ورد ذكر عربة النقل في نصوص مدينة إبلا باسم "giš- gígir siki sum" أو "جش- جِجِر² سيكي سوم" والتي تعني عربة البضائع ذات العجلات الأربع التي استعملت لنقل وحمل الصوف.

تجدر الإشارة هنا إلى أنه يمكن تقسيم عربات النقل إلى: 1- ملكية كانت مستعملة في الأمور الدينية والترفيهية التي تمّ التحدث عنها سابقاً. و 2- عامة لا يمكن معرفة أنواعها، وذلك بسبب غياب الأدلة الأثرية والفنية التي تقوم بتصويرها، لكن ما تمّ التعرف عليه من النصوص المسمارية القادمة من مدينة إبلا ارتبط باستعمالاتها، وكان أهمها النص "TM. 75. G. 1245" الذي يتحدث عن الحسابات الشهرية، التي تغطي السنوات الخمس الأخيرة قبل سقوط المدينة، والمتعلقة بتوزيع مادة النسيج والصوف، والحيوانات، والعربات وغيرها من البضائع المتعلقة بأنشطة عشرة أفراد من عائلة ايرام- ماليك "Iram- malik" مسؤول في البلاط الملكي، ومنظم لمعظم تحركات هذه السلع، وفيما يلي الأسطر من النص التي تحدثت عن العربات:

5: 5 IGI- SAL, 5 BAR- AN tur, wa, 2 giš- gígir- sum siki, En- na- il, šeš, òr- am6- ma- lik, si- in, A- a- za- duki, òi- mu- DU

ترجمة النص: السطر 5: 5 إناث من الحمير، 5 من البغال، وعربتان من أجل نقل الصوف، إننا- إيل، شقيق ايرام- ماليك، يجب أن يسلمها إلى مدينة آزادو (موقع هذه المدينة مجهول حتى الآن).

6: 2 GIŠ- GÍGIR. É, 6 GIŠ- ÚRx KÍD, 90 udu- udu, Dam- mu- gu, òi- DU

ترجمة النص: السطر 6: عربتان ذات غطاء، 6 عربات للدراسة، 90 خاروف، داموجو يجب أن يسلم

8: 1 Éx GÍGIR, 1 asar GIŠ- taskarin, 2 GIŠ- ÚRx KÍD, A- ga- na, òi- DU

ترجمة النص: السطر 8: 1 عربة ذات غطاء، 1 طبق لصندوق خشبي، محراثين، أجانا يجب أن يسلمها أو يرسلها

26: 4 GIŠ- Éx GÍGIR, 2 GIŠ- ÚRx KÍD, 4 é, še- še, 1 mi- at gú- bar, ninda- bappir, 10 lá- 2 GA- 'x', 10 GIŠ- GÍGIR- II, 4 la- òa ò- giš, GIŠ- ti- mar6, GIŠ- NE- ir, 1 GIŠ- gígir- sum, siki, 7 gu- dùl- TÚG, TUMx SAL, Du- du- luki, A- da- gàr, íl

ترجمة النص: السطر 26: 4 عربات من ذات الغطاء، 2 (محراثين)، 4 بناء (مع) الشعير، 100 جوبار (وحدة قياس) من خبز الشعير، 10 عربات من ذوات العجلتين، 4 جرار من الزيت، 6 درابزونات للعربة، عربة واحدة لنقل الصوف، 7 عباءات، المنهوبة (?) 7 (بواسطة) مدينة توتول/ تل البيعة

28: 10 GIŠ- gígir- su[m], siki- siki, 1 GIŠ- gígir- II, lú A- 'à- lu, íl, in, Du- du- luki

ترجمة النص: السطر 28: 10 عربات ذات عجلتين من الصوف، عربة واحدة ذات عجلتين، التي حملها أعالو إلى مدينة توتول.

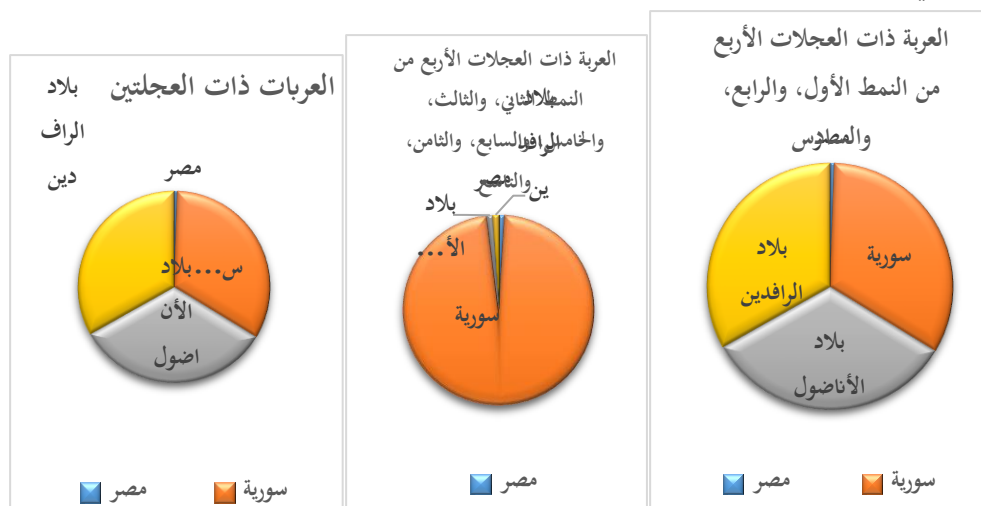
31: 8 GIŠ- gígir- IV, siki- siki, 5 zara6- T[ÚG], 2 gu- zi- lum- TÚG, 2 mi- at 50 t[úg?-...], 1 GIŠ- gígir- sum, 1 GIŠ- Éx GÍGIR, 2 asar GIŠ- taskarin, 10 šudun GIŠ- taskarin, 10 GIŠ- UM, 10[(+x) ...], [...], [...], kas7, é, òr- am6- ma- lik, in, A- a- za- adki

ترجمة النص: السطر 31: 8 عربات ذات الأربع عجلات لنقل الصوف، 5 عباءات نسائية، 2 جو-زي-توم-توج (نوع من أنواع المواد لم يتم التعرف على معناها)، 250 () عربية ذات غطاء، طبقان لصندوق الخشبي، 10 مقاعد لصندوق الخشبي، 10 جش-وم (لم يتم التعرف على معناها لكنها نوع من أنواع الخشب)، 10 () جرد بيت ايرام- ماليك في مدينة آزادو.⁽⁴⁸⁾

وهكذا يمكن القول إن تم استعمال العربات في نقل الصوف والنسيج والمواد المختلفة داخل وخارج المدن في سورية، كما أنها استعملت أيضاً كعربات بريدية، وعربات لنقل الأخبار، بشكل خاص العربات ذات العجلتين من النمط الأول بسبب سرعتها، لذلك كانت على غرار العربات الحربية السريعة، لكنها لا تملك جسم عربية، وتتألف من العجلات ومحور وأرضية، وكان يتوضع فوق المحور مكان لسائقها ويمثل نير العربية امتداداً لمقعد السائق.

لم تذكر النصوص أنواع وأجزاء عربات النقل لكن من خلال الدراسات الأثنوغرافية التي جرت في بعض القرى في الشمال السوري وبلاد الأناضول لبعض العربات التي لا زالت تُستعمل حتى الوقت الحالي، يُعتقد أن مثل هذه العربات كبيرة الحجم نوعاً ما، ذات عجلات أربع، تملك جسم مستطيل الشكل، مصنوعة بطريقة غير متقنة من أغصان الأشجار، وتُجر من قبل حيوانات فصيلة البقرات (الثيران) داخل المدينة، أو حيوانات فصيلة الخيليات (الحمير) خارج المدينة. لم تقدم المصادر المختلفة من بلاد الرافدين ومصر أي معلومات عن استعمال العربات في النقل العام خارج المدينة لأنهم اعتمدوا بشكل أساسي على القوارب والطوافات في عملية النقل (سوف يتم الحديث عن ذلك في الفصل الثاني).

وفي النهاية توضح الجدول البياني رقم 1 نسبة انتشار هذه الأنماط في مناطق مختلفة من المشرق العربي القديم.



الجدول البياني رقم 1 نسبة انتشار هذه الأنماط في مناطق مختلفة من المشرق العربي القديم.

رابعاً الخلاصة:

اعتمد سكان مصر، وبلاد الرافدين، وبلاد الشام، منذ نحو 4500 ق. م، استعمال العربات البدائية خفيفة الوزن، التي كانت عبارة عن زلاجات أو محقّات، يصنع جسمها على شكل صندوق دون استعمال العجلات في البداية، ما يعني أن جسم العربة سبق العجلات في الظهور، ثم ارتبطت لاحقاً مع الأسطوانات الخشبية (العجلات البدائية) منذ نحو 3500 ق. م، بهدف نقل المواد الثقيلة داخل المدينة، والشخصيات الهامة، وممارسة بعض الأمور الزراعية المرتبطة بالطقوس الدينية. لذا ساعد تطور العجلات البدائية إلى العجلات القرصية صانع العربات في التوصل مع بداية عصر البرونز المبكر إلى تطوير جسم الزلاجة إلى جسم العربة الثقيلة ذات العجلات الأربع، فتنوعت أشكالها وانتشر استعمالها في سورية، وبلاد الرافدين، في 2800 ق. م، في حين لم يظهر أي دليل على استعمالها في مصر في نفس الفترة الزمنية، إذ يؤكد علماء الآثار أن استعمال العربات لم يدخل هذه المنطقة إلا مع مجيء الهكسوس إليها.

أكدت المكتشفات الأثرية (الفنية التي ظهرت على المسلات، وطبعات الأختام الأسطوانية، وأيضاً النماذج الطينية والمعدنية)، والنماذج الحقيقية للعربات التي كانت ضئيلة جداً، وكذلك النصوص المسمارية، تنوع أشكال العربات ذات العجلات مع بداية عصر البرونز المبكر في سورية، في حين أنها كانت محددة الأنواع في بلاد الرافدين ومصر. كما تعددت استعمالاتها فُصّورت في مجال النقل العام، والنقل الملكي، والنقل العسكري، ما أدى إلى تنوع أشكالها، فإلى جانب العربات المفتوحة من النمط الأول القادرة على نقل الملوك، والمعدات الحربية الثقيلة إلى ساحة المعركة، ظهرت العربات ذات العجلات الأربع من النمط الرابع والخامس المخصصة لنقل الشخصيات الهامة (من رجال ونساء) في المراسم الدينية والاحتفالات، في حين استُعملت العربات ذات العجلتين لأول مرة من النمط الأول والثالث الهدف في نقل البريد والقوافل والبضائع بسبب سرعتها وخفتها، وقد وثق ذلك في منطقة جنوبي بلاد الرافدين وسورية (شمالاً وجنوباً). وهكذا فقد استعملت العربات في الطقوس الدينية والحربية والنقل والتنقل والاحتفالات لكن لا يمكن تأكيد استعمالها في هذه الفترة في الأمور الترفيهية (كعمليات الصيد والمطاردات والسباق) التي بدأ تصويرها وبشكل أوضح مع بداية عصر البرونز الوسيط في الألف الثاني قبل الميلاد.

ترافق استعمال العربات في بداية عصر البرونز المبكر في سورية وبلاد الرافدين، واحتلالها أهمية كبيرة في حياة المجتمعات القديمة، مع تطورات اقتصادية واجتماعية أدّت إلى توسع دويلات المدن الكبرى واتساع تبادلاتها التجارية، ومحاولتها بسط نفوذها على مناطق بعيدة، ما أدى إلى تأسيس مراكز هامة شكلت محطات تتوقف عندها القوافل التجارية وغيرها، بهدف تصليح العربات أو استبدال قطع منها تعرضت للتلف، ولتبادل حيوانات الجرّ، ليتمكنوا من متابعة رحلاتهم.

خامساً الهوامش:

- 1- Olszewski , D, (1988), p127- 137.
- 2-Littauer, M., A. & J. H. Crouwel, 1979, p. 8.
- 3- Mazzù, A., F., M. Gambari, S., Uberti & I. Bodini, 2018, p. 2.
- 4- Littauer, M., A. & J. H. Crouwel, 1979, p. 9.

- 5- Littauer, M., A. & J. H. Crouwel, 2002 D, p. 69.
- 6- Mazzù, A., F., M. Gambari, S., Uberti & I. Bodini, 2018, p. 2.
- 7- Hamblin, W. j., 2008, p. 130.
- 8- باقر، طه، 1973، ص. 233.
- 9- رشيد، فوزي، 1981، ص. 107.
- 10- Piggott, S., 1992, p. 16.
- 11- الجبوري، علي ياسين، 2010، ص. 356.
- 12- The oriental institute of the university of Chicago, 1956. p.239, (Huppu D).
- 13- The oriental institute of the university of Chicago, 1977, p.170, (Mugirru).
- 14- Piggott, S., 1992, p. 16.
- 15- Littauer, M. A. & J. H. Crouwel, 1990, p. 17- 25
- 16- باقر، طه، 1973، ص. 273.
- 17- Littauer, M. A. & J. H. Crouwel, 1990, p. 20- 25.
- 18- Littauer, M. A. & J. H. Crouwel, 1990, p. 20- 25.
- 19- CAD, 1958, p. 296, (Eriqqu).
- 20- Conti, G., 1997, p. 24.
- 21- Jans, G. & J. Bretschneider, 1998, p. 166.
- 22- Raccidi, M., 2012, p. 605- 623.
- 23- Conti, G., 1997, p. 24.
- 24- Jans, G. & J. Bretschneider, 1998, p. 166.
- 25- Conti, G., 1997, p.
- 26- Jans, G. & J. Bretschneider, 1998, p. 167.
- 27- CAD, 1980, p. 353, (Narkabtu).
- 28- CAD, 1977, p. 170, (Mugirru).
- 29- Conti, G., 1997, p. 23.
- 30- Raccidi, M., 2013, p. 674.
- 31- Jans, G. & J. Bretschneider, 1998, p. 166.
- 32- Black, J. & A. Green, 1992, p. 52.
- 33- Jans, G. & J. Bretschneider, 1998, p. 160.
- 34- Hamblin, W. j., 2008, p. 136.
- 35- Littauer, M. A. & J. H. Crouwel, 2002 D, p. 48- 49.
- 36- Ristvet, L., 2011, p. 10.
- 37- Archi, A., 2015, p. 173- 174.
- 38- Rova, E., 2012, p. 159.
- 39- Hansen, D. P., 1993, p. 95.
- 40- Zwitter, N., 2016, p. 93.
- 41- Zwitter, N., 2016, p. 93.
- 42- Biga, M.G., 2010, p. 46.
- 43- Jans, G. & J. Bretschneider, 1998, p. 165.

44- Littauer, M. A. & J. H. Crouwel, 1979, p. 31.

45-Fortin, M., 1999, Syrie Terre de Civilisations, Canada, p. 216.

46- رشيد، فوزي، 1981، ص. 114.

47- Leipzig, W. S., 1998, p. 174.

48- Archi, A., 2015, p. 689.

سادساً المراجع:

1- باقر، طه، 1973، مقدمة في تاريخ الحضارات القديمة، الجزء الأول الوجيز في تاريخ حضارة وادي الرافدين، بغداد.

2- الجبوري، علي ياسين، 2010، قاموس اللغة الأكديّة- العربية، أبو ظبي.

3- رشيد، فوزي، 1981، "وسائط النقل المائية والبرية في العراق القديم، النفط والتنمية، عبد الرحمن منيف (المحرر)، العدد 87، ص. 99- 125.

4- Archi, A., 2015, "Ebla and its archives, texts, history, and society", Studies in Ancient Near Eastern Records, Vol. 7, Germany.

5- Biga, M. G., 2007- 2008, "Buried among the living at Ebla? Funerary practices and rites in a XXIV cent B. C. Syrian kingdom", Scienze Dell' Antichità Storia, M. Barbanera, B. E. Barich & others (Eds.), Vol. 14/1, p. 249- 272.

6- Conti, G., 1997, "Carri ed equipaggi nei testi di Ebla", Quaderni di Semitistica, Vol. 19, p. 23- 71.

7- Fortin, M., 1999, Syrie Terre de Civilisations, Canada.

8- Hamblin, W. J., 2008, Warfare in the Ancient Near East to 1600 B.C. Holy Warrior at the Dawn of History, London

9- Hansen, D. P., 1993, "Art of the early city- states", Art of the First Cities the Third Millennium B.C. from the Mediterranean to the Indus, J. Arus (Eds.), London.

10- Jans, G., 1993, "Lion hunt by wagon on a Syrian seal impression from the third millennium", Ugarit- Froschungen, M. Dietrich (Eds.), Vol. 25, p.181- 188.

11- Jans, G. & J. Bretschneider, 1998, "Wagon and chariot representations in the early dynastic glyptic", Subartu, M. Lebeau (Eds.), Vol. 4\ 2, p.150- 166.

12- Köpp, J., H., 2016, "The chariot as a mode of locomotion in civil contexts", Proceedings of the First International Chariot Conference, Berlin, p. 131- 142

13- Leipzig, W. S., 1998, "The economic background of the seal motif: a philological note on Tell Beydar ´s wagons", Subartu, Vol. 4/2, p. 172- 178.



- 14- Leuven G. J., 1993, "Lion hunt by wagon on a Syrian seal impression from the third millennium", Ugarit- Forschungen, Vol. 25, p. 181- 188.
- 15- Littauer, M. A. & J. H. Crouwel, 1979, *Wheeled Vehicles and Ridden Animals in the Ancient Near East*, Leiden.
- 16- Littauer, M. A. & J. H. Crouwel, 2002, "The origin of the true chariot", *Selected Writings on Chariots and Other Early Vehicles, Riding and Harness*, P. Raulwing (Eds.), Leiden, p. 45-80.
- 17- Raccidi, M., 2013, *Chariot Terracotta Models from Tell Arbid and Tell Barri. a Typological and Functional Analysis*, Italy.
- 18-Ristvet, L., 2011, "Travel and the making of north Mesopotamian polities", *Bulletin of the American Schools of Oriental Research*, Vol. 361, p. 1- 31
- 19- Rova, E., 2012, "A new group of seal impression from tell Beydar", *Proceedings of the 7th International Congress on the Archaeology of the Ancient Near East*, R. Matthews & J. Fletcher (Eds.), Vol. 3, London, p. 151- 166.
- 20- The oriental institute of the university of Chicago, *The Assyrian Dictionary of Oriental Institute of the University of Chicago*, 6/ H (Chicago, 1956), p.239, (Huppu D).
- 21- The oriental institute of the university of Chicago, *The Assyrian Dictionary of Oriental Institute of the University of Chicago*, 10/2 M (Chicago, 1977), p.170, (Mugirru).