

من رسائل ماري  
الموانئ النهرية لمنطقة أعالي الفرات في الإلف الثاني قبل الميلاد  
د. زياد عويد سويدان المحمدي  
جامعة الانبار/ كلية الآداب \_ قسم التاريخ  
تاريخ قديم.

استعرض هذا البحث أهمية الموانئ النهرية في أعالي الفرات ونشاطها التجاري في المنطقة ومدى اهتمام الملوك والحكام بطرق التجارة النهرية وأثر هذا النشاط على المواد القانونية التي شرعها الملوك من اجل تنظيم هذا النشاط الاقتصادي وأنواع المواد المنقولة عبر هذه الموانئ والضرائب المفروضة على البضائع المنقولة عبرها وعلى وسائل نقلها (السفن) , واثر هذا النشاط على العلاقات التجارية بين ممالك أعالي الفرات والممالك الأخرى المنتشرة في شمال سورية ووسط وجنوب بلاد الرافدين .

From Mari's Letters  
The Rivers Ports Of The Upper Euphrates In The Second  
Millennium B.C .  
Dr. Zead Owiad Suwaidan ALmahmdi.  
Universe Anbar / college of Arts  
Department of History / Ancient History

This research spots light on the importance of the river's ports of the upper Euphrates region and their commercial activities . It shows the Kings and the rulers attention of the river's trade ways and their affection on the law which was legislated to organize the economic activity and the good which comes across these ports besides the taxes on both the goods and the ships . The research points to the commercial relations among the Kingdom which situated upper Euphrates North of Syria and Middle and South of Mesopotamia .

المقدمة.

تشير النصوص الكتابية والتنقيبات الأثرية وما عثر عليه من لقى أثرية ولاسيما في مناطق أعالي الفرات إلى وجود مواد خام أجنبية المنشأ والتي تعطي الدليل القاطع على استيرادها من مناطق بعيدة وقد تم نقلها عن طريق البر والبحر والنهر , لذلك تقتصر دراستنا على الموانئ النهرية لمنطقة أعالي الفرات في الإلف الثاني قبل الميلاد ونشاطها التجاري , إذ جاءت نصوص الإلف الثاني, لتلقي أضواء ساطعة على الموانئ النهرية على نهر الفرات والدور التي ساهمت فيه هذه الموانئ في حركة النقل النهري . وقد اقتضت الضرورة العلمية على تقسيم الموضوع إلى ثلاثة محاور هي: الموانئ النهرية والمحطات التجارية على نهر الفرات والمواد المنقولة عبر النهر والضرائب المفروضة في الموانئ النهرية .

## تمهيد .

لعب الموقع الجغرافي لمنطقة أعالي الفرات ووجود نهر الفرات ورافديه (البليخ والخابور) دوراً هاماً في الاتصالات الدولية وعلى الصعيدين التجاري والعسكري , إذ تزودنا النصوص الكتابية المكتشفة في أعالي الفرات ولاسيما مدينة ماري بمعلومات مهمة عن المراكز التجارية والتجارة النهرية وأهمية الفرات ورافديه في التجارة والمواصلات , فقد كانت هناك حركة تجارية نشطة على ضفاف نهر الفرات إثناء الإلف الثاني قبل الميلاد بعد ظهور عدد من المراكز الحضارية التي اعتمدت على نهر الفرات ورافده في إنشاء شبكة من الطرق النقل النهرية للتجارة ونقل المواد الثقيلة والكميات الكبيرة إضافة إلى القنوات الصناعية التي اهتمت بها السلطة السياسية. وحرص ملوك مدن أعالي الفرات على أقامت علاقات سياسية جيدة فيما بينهم وبين الممالك الأخرى سواء في جنوب بلاد الرافدين أو شمال وجنوب سورية من أجل إنعاش التجارة النهرية عبر الفرات ولاسيما بعد التنافس السياسي في المنطقة الذي ظهر ما بين ممالكها السياسي والذي انعكس على نشوء طرق تجارية تصل إلى البحر المتوسط محاذية لنهر الفرات او عبره ماراً بشمال سورية . فقد كان هناك فائض كبير في الإنتاج الذي كان مسيطر عليه من قبل القصر او المعبد نتيجة لاستغلال العبيد في زراعة الأراضي , وفي المشاغل الخاصة بصناعة الأخشاب أو المنسوجات أو الخمر, إذ لم يتقاضون أي اجر لقاء أعمالهم ما عدا بعض القوت, لكي يحافظوا على قوتهم من أجل الاستمرار في العمل , كانت هذه البضائع التي تنتجها الحقول أو المشاغل التابعة للقصر او المعبد تصبح سلعة بأيدي التجار , ثم تكون بضائع متداولة في أيدي العامة من الناس ,

إلا إن سلع التجارة النائية كانت تهيمن عليها الدولة , لذلك كان التجار العاملين في هكذا نوع من التجارة على ارتباط كلي او شبه كلي بالقصر او المعبد. (1)

يمكن تصنيف الأماكن التي ارتبطت بعلاقات تجارية فيما بينها إلى أربعة أقسام هي المدن في وسط بلاد الرافدين (بابل, واشنوننا, وسبار) ومدن في شمال بلاد الرافدين (أشور) ولاسيما في أعالي الفرات مثل كارانا(تل الرماح) وكحت (تل بري) وشبات انليل (تل ليلان) , إذ كان نهر الخابور الطريق الرئيسي المتبع من قبل هذه الدويلات, والدويلات الساحلية السورية منها اوغاريت , ثم المجموعة الأخيرة وهي مدن شمال سورية حلب وقطنة (تل المشرفية) التي كان يتم الوصول عليها عن طريق نهر الفرات عبر ميناء ايمار (مسكنة) .

(2)

## الموانئ النهرية والمحطات التجارية على نهر الفرات .

تعطينا الدلائل اللغوية عن الموانئ منها الكلمة الأشورية كروم Karum , والتي تعني ( الرصيف او الميناء) , كما يعطينا اسم مدينة كركميش, الذي يعني (الرصيف او الميناء), دلالة آخر على وجود الموانئ النهرية (3). إما الدلائل الأثرية على وجود التجارة النهرية هو ما تم اكتشافه في المواقع الأثرية على طول النهر منها (حبوبه الكبرى وتل قناص وماري وتل بديري وتل السلنكية ) (4) , إذ عثر على القير على شكل شرائط , وكانت هذه المادة مطلوبة بشكل كبير لاستعمال ضده نفضيه المياه, وكان اقرب مصدر لهذا المادة مدينة توتول (هيت) (5) .

كانت كركميش تسيطر على ممرات التجارة الدولية بين بلاد الرافدين والأناضول وجنوب سورية ومصر . إذ أنها تتوسط منطقة زراعية غنية بإنتاج الزيتون والعنب والكروم اللازم لصناعة الزيوت والنبيد , لذلك حافظت على علاقات طيبة مع ماري التي شكلت حلقة الوصل في أعالي الفرات ما بين شمال سورية وجنوب بلاد الرافدين وبلاد الأناضول والتي أصبحت من أهم المراكز التجارية في المنطقة , إذ أخذت تتحكم بالتجارة وتفرض شروطها على المدن والممالك بل وتحرمها في بعض الأحيان من المواد الأولية القادمة من البحر المتوسط أو من جنوب بلاد الرافدين, والتي ربما كانت إحدى الأسباب في حملة الملك حمورابي على ماري وإسقاطها عام (1761ق م) ثم استحدث ابنه سامو - ايلونا (1749- 1712ق م) مركزاً تجارياً على نهر الفرات عرف باسم خرادوم( خربة الدينية) على نهر

الفرات ساهم بشكل كبير في تنظيم حركة النقل النهري بين ممالك منطقة أعالي الفرات تحت سيطرة بابل<sup>(6)</sup>. وبما إن مدينة كركميش كانت المحطة التجارية الأولى من جهة الشمال الغربي على نهر الفرات فقد حافظ ملوكها على علاقات اقتصادية مع جميع المدن الواقعة على نهر الفرات أو القريبة منه, فمثل مدينة حلب التي كانت تبعد عن النهر بحدود (100كم) , إذ إن نهر الفرات لا يتيح لها التجارة النهرية إلا بعد وصولها إلى النهر, لذلك اضطر تجار حلب إلى نقل بضائعهم التجارية عبر البر وصولاً إلى النهر ولمسافة (100كم) سالكين الطريق البري إلى النهر , وقد كان النقل النهري اقل كلفة, لذلك سعى ملوك حلب بالسيطرة على ميناء على نهر الفرات, ليكون الوسيلة للنقل المائي عبر النهر فكان اقرب هذه الموانئ ميناء مدينة ايمار, إذ دخلت في صراع عسكري مباشر مع كركميش وماري في السيطرة على هذا الميناء واصبح تحت سيطرتها السياسية إثناء فترات مختلفة<sup>(7)</sup>.

إما مدينة ايمار التي كانت نقطة او ملتقى القوافل القادمة من الشرق أو الغرب ومن البادية جنوباً أو من الجزيرة شمالاً , إذ كانت واقعة في منتصف الطريق بين ساحل البحر المتوسط وبلاد الرافدين إضافة إلى كونه ميناء نهري هام ترسو فيه السفن القادمة من كركميش او القادمة من بلاد الرافدين أعطى لها أهمية إستراتيجية كبيرة. وقد ذكرت النصوص البابلية إن تجار ايمار وصلوا إلى بابل , إذ فاقت أهميتها التجارية أهميتها السياسية , كما إن الصراع السياسي ما بين ماري ويمخد من اجل السيطرة على ايمار ربما يعكس أهميتها التجارية أيضاً.<sup>(8)</sup>

وتشير النصوص الكتابية من ماري إلى مدينة توتول (تل البيعة) وقد مارست هي الأخرى دوراً متميزاً في التجارة النهرية بحكم موقعها على مصب البليخ بالفرات والتي سيطرت على حركة التجارة القادمة من الشمال الغربي والشمال الشرقي عبر نهر الفرات والبليخ<sup>(9)</sup>. فقد يبين الصراع السياسي والعسكري ما بين ماري, في عهد ملكها شمسي - ادد الأول , وحلب أهميتها الإستراتيجية لكونها تتحكم بطرق النقل النهرية , لذلك اتخذها الملك شمسي - ادد الأول قاعدة عسكرية لقواته لمواجهة أي تهديد من جانب مملكة حلب في المنطقة . كما سعى حاكمها للضغط على بعض الممالك في حجز بعض السفن التابعة لها في ميناء المدينة . ثم برزت مدينة ترقا(تل العشارة) كميناء نهري على نهر الفرات وهذا ما نستشفه من الصراع السياسي ما بين ماري في عهد ملكها يخدون - ليم والحلف العسكري

الذي ضم كل من ملوك توتول وكركميش وحلب للسيطرة على هذه المدينة وكانت نتيجة هذا الصراع الانتصار الكبير الذي حققه الملك يحدون - ليم وتمكن من إخضاع المدينة لسلطته العسكرية بشكل مباشر<sup>(10)</sup>. وقد برزت مدينة ماري التي شكلت عقدة المواصلات ما بين شمال سورية وبلاد الأناضول من جهة وجنوب بلاد الرافدين وويلام من جهة أخرى . وقد استغل حكامهم هذه الأهمية وأصبحت من أهم المراكز النهرية على نهر الفرات إثناء الإلف الثاني قبل الميلاد , إذ إن موقعها على مفترق الطرق الخارجية والداخلية جعلها عاصمة هامه من العواصم الاقتصادية, فمنها تنطلق القوافل التجارية والسفن المحملة بالبضائع والمحاصيل الزراعية وتعود محملة بالعقيق من جنوب الجزيرة العربية وباللازورد من أفغانستان والستاتيت من أواسط إيران<sup>(11)</sup>. وقد انتهى دورها الاقتصادي بعد سقوطها على يد ملك بابل حمورابي عام(1761ق م) . وصولاً إلى مدينة أنات (عنه) ومنها إلى مدينة يابيليا (الجادوفية) التي ذكرت لأول مرة في نصوص ماري من زمن الملك شمشي - ادد الأول عندما بعث رسالة إلى ابنه يسمح - ادد حاكم مدينة ماري يؤكد له (..إن يضع الجنود في أسفل بلاد سوخو للدفاع عن مدينتي توتول ويابيليا وانه أرسل ضباطاً كفؤين إلى يابيليا)<sup>(12)</sup>.

يتضح من نص الرسالة إن مدينة يابيليا كانت, إضافة إلى كونها ميناء تجاري, قاعدة عسكرية لتأمين المنطقة من هجمات البدو السوتو وتنظيم حركة النقل النهري عبر النهر. كما كانت تؤمن الحماية العسكرية لمدن أعالي الفرات الأخرى التي تقع جنوب ماري ضمن إقليم سوخو .

إما مدينة توتول (هيت) التي عُرفَ عنها مركز مادة القير, إذ أخذت السفن تحمل هذه المادة منها عبر النهر إلى مدن أعالي الفرات وهذا ما أشارت إليه التنقيبات الأثرية في ماري وحبوبه الكبرى وتل قناص , كما سعى الملك حمورابي ملك بابل في السيطرة على هذه المدينة ليس لكونها مركزاً لمادة القير فحسب, بل كانت مركز لعبادة الإله داجان , إذ يشير النص الآتي

( .. الأول بين الملوك المسيطر على مناطق نهر الفرات (وفق) علامة فأل (بأمر) الإله داجان , بأنه هو الذي تطف على أهالي مدينتي ماري وتوتول )<sup>(13)</sup>.

وآخر الموانئ النهرية في أعالي الفرات من الجنوب كان ميناء مدينة رابيقوم التي ذكرته النصوص الكتابية على الرغم من عدم اكتشاف موقع المدينة إلى يومنا هذا إلا أن جميع النصوص الكتابية تؤكد على وقوعها على نهر الفرات والتي كانت من أهم الأسباب الصراع العسكري ما بين ملوك بابل واشنونا وماري (14).

شكلت هذه المحطات التجارية موانئ نهريّة على نهر الفرات ساهمت في إنعاش الحياة الاقتصادية أثناء الإلف الثاني قبل الميلاد , وبما إن النقل بين هذه الموانئ يتم بواسطة السفن التي تنوعت أشكالها وإحجامها فهناك سفن خاصة بنقل الحبوب وأخرى في نقل الأحجار(الرحى) وأخرى لنقل الخمر وهذا ما نستشفه في النص الكتابي الذي بعث به شمشي - ادد الأول إلى ابنه يسمح - ادد حاكم مدينة ماري عندما أمره بـ (( بناء ثلاثين سفينة كبير في ماري ذات 40 كور لنقل الحبوب )) (15).

يؤكد النص إن ملوك ماري قد اهتموا بصناعة السفن ذات الإحجام الكبيرة , إذ احتفظوا بهذه السفن كأسطول نهري في نهر الفرات وقام بتعيين الربان(لاريم- بخلي Larim-phli) قائداً عليه(16). كما واشتهرت مدينة توتول (تل البيعة) هي الأخرى بصناعة السفن, ولكن السفن ذات الإحجام الصغيرة والتي تقدر حمولتها ( 1.5 طن ) وذلك لضيق نهر البليخ وسرعة جريانه, إذ أمر الملك شمشي - ادد الأول ابنه يسمح - ادد بـ ((بناء ستين سفينه ذات الإحجام الصغير في مدينة توتول )) (17). ربما يعكس هذا العمل شهرة مدينة توتول في صناعة السفن . وقد كانت السفن النهريّة تسير بدون دفة ومرساة وشراع , لذلك كانت قيادتها امرأ شاقاً , إذ يجري دفع السفينة عن طريق المجاديف او الحبال التي يتم سحبها على ضفتي النهر, كما كانت تتوقف عملية النقل المائي أحيانا ولاسيما في فصل الشتاء بسبب البرد وهذا ما يؤكد النص الآتي ((لقد توقف الرجال بسبب البرد, ولم يعد بإمكانهم سحب السفن )) (18).

وفي نص رسالة بعث بها موظف رفيع المستوى يدعى (لاؤم) من مقرة في توتول (تل البيعة) كتب إلى يسمح- ادد قائلاً:  
(( إن سفن دجان قد وصلت , ولكنه أجل رحلتها القادمة لان السماء فتحت وأمطرت بلا انقطاع )) (19).

كان من الواجبات الإدارية في ماري إن يقدم حكام المدن التابعة لها تقاريراً مستمرة على حالة النهر وصلحياته للملاحة ويقومون بصيانة السدود (خزانات المياه) للسيطرة على المياه الزائدة والحفاظ على الجداول المتفرعة من نهر الفرات والخابور. وهذا ما يبينه التقرير الذي قدمه حاكم ساجراتيم المدعو (يقيم - عدو) إلى الملك زيمري - ليم ((في وقت سابق عندما كان الخابور في حالة فيضان بسبب ارتفاع مياه الخابور أصلحت السد القديم. وهل سمع مولاي عنه حين قال : (السد مدمر) ؟ لا يوجد في الحقيقة أي دمار , وأصلحته وجعلته في وضع جيد. ولكن قبل إن يعينني مولاي على ساجراتيم , أمرت كيبيري داجان إن يبني سداً (خزاناً) واسعاً... وبعد إن عينني مولاي رمت أربعة صدوع . وإن جميع السدود الأخرى في حاله سيئة , وكان علي إن اجعل السداد الترابية اكبر بذراعين. ويجب إن يكتب مولاي بحزم إلى كيبيري داجان إن يجمع عماله , وسوف اجمع عمال منطقتي ونصون ذلك السد , وألا فسوف يحدث دمار , ولن يكون ذلك ذنبني . وإن ذلك السد ليس من مسؤوليتي ))<sup>(20)</sup>.

وانعكس نشاط الموانئ التجارية والنقل المائي على التشريعات القانونية الخاصة بتلك المرحلة الزمنية , إذ نجد الملك حمورابي يخصص عدة مواد قانونية خاصة بتنظيم حركة النقل المائي ففي المادة (240) من قانون حمورابي يذكر (( إذا صدمت سفينة (تسير بقوة الجذف) سفينة أخرى (تسير بقوة التيار) , فغرقت (السفينة التي تسير بقوة التيار), فعلى صاحب السفينة , الذي غرقت سفينة إن يعرض إمام الإله الأشياء التي فقدها والتي كانت في سفينة . وعلى ربان السفينة (التي تسير بقوة الجذف) الذي اغرق سفينة الربان (الذي تسير سفينته بقوة التيار) إن يعرضه سفينة والحاجات التي فقدت)) .

نستقرأ من نص المادة إن ربان السفينة الصاعد إذ اصطدم بالسفينة النازلة فعليه إن يعطي إضرار السفينة النازلة فإذا غرقت فعليه تعويض سفينة مماثلة إضافة إلى حمولتها . كما توضح المادة (236) حقوق صاحب السفينة عندما يؤجرها إلى شخص آخر ((أذا أعطى رجل سفينة لملاح بالأجرة, وكان الملاح مهملأ فأغرق او فقد السفينة , فعلى الملاح ان يعوض سفينة لصاحب السفينة)).

إما المادة (237).

(( إذا ستأجر رجل ملاحاً وسفينة وحملها شعيراً وصوفاً وزيتاً وتمراً أو حملاً من أي حاجة أخرى , وكان الملاح مهملاً واغرق السفينة وسبب فقدان ما كان عليها , فعلى الملاح إن يعوض السفينة التي أغرقها والأشياء التي كانت في داخلها والتي تسبب في فقدانها )) .  
المادة (238).

(( إذا اغرق ملاح سفينة رجل ثم أخرجها (من الماء) , فعليه ان يدفع (لصاحبها) نصف ثمنها فضه )) .  
المادة (239).

(( إذا (استأجر) رجل ملاحاً , فعليه إن يعطيه ستة (كور من الحبوب) في السنة )) .<sup>(21)</sup>  
توضح المواد القانونية مسؤولية غرق السفينة المأجورة أو فقدانها نتيجة إهمال الملاح المستأجر فعلى الملاح نفسه في مثل هذه الحالة إن يعوض صاحب السفينة بسفينة مماثلة إما في حالة كون السفينة محملة بالبضائع وتسبب إهمال الملاح في إغراقها وفقدان البضائع المحملة عليه تعويض صاحب البضائع عما فقده من أموال , إما في حالة إنقاذ ملاح السفينة المأجورة السفينة فعليه إن يدفع نصف ثمنها . كما حدد أجور الملاح بمقدار من الحبوب وبغض النظر عن ما تسنه المواد من عقوبات تجاه الملاح فقد ذكرت أيضا المواد المنقولة عبر النهر بواسطة السفن من مواد أولية وحبوب وحيوانات .

### -المواد المنقولة عبر موانئ النهر .

من المواد المنقولة عبر موانئ النهر الحبوب ولاسيما الشعير , إذ يشير نص كتابي من ماري إلى كمية الحبوب المنقولة من مدن أعالي الفرات إلى ماري في عهد الملك زيمري -  
ليم

(( 360,000 لتر من ناخور ( في أعالي الخابور ) و 360,000 لتر أخرى من ايمار ))<sup>(22)</sup> .

يبدو من كمية الحبوب المنقول إلى ماري أنها كانت تعاني من أزمة اقتصادية , لذلك دعت الحاجة إلى استيراد هذه الكمية الكبيرة . كما صاحبت حركة نقل النهري أزمات في تجهيز السفن ربما بسبب قلتها أو بسبب زيادة حركة النقل ولأسباب اقتصادية , وهذا ما يبينه نص الرسالة التي بعث بها الموظف (يسيم - سومو ) التابع إلى ماري , من ايمار



((بخصوص السفن التي كانت مستعدة لحمل الحبوب من ايمار لم تعد تلك السفن متيسرة .وقد حان موسم الحصاد ولم يصلوا بجمع الحبوب في المكان . من ألان فصاعداً ولمدة خمسة اشهر (او حتى الشهر الخامس ) , لن يجعل السفن جاهزة , وحتى إذا كانت جاهزة ووصلت , وحتى إذا بدأ ذلك صحيحاً لدى مولاي , فهل يمكن ان يرسل لي مولاي خمسة منات من الفضة ويدعني ويدع أصحاب الذين يعيشون في ايمار , ان نستأجر عشر سفن ذات سعة (36,000 لتر حتى انقل 360,000 لتر من الحبوب إلى ماري؟ ))<sup>(23)</sup>.

يوضح النص المشكلة التي واجهها الموظف يسيم - سومو وهو عدم توافر أيدي عاملة لحصاد محصول الشعير في موسم الحصاد وفضلاً عن ذلك لم يوافق أصحاب السفن بنقل الحمولة من ايمار إلى ماري ما لو يتم تأمين لهم حمولة ذهاباً وإياباً , لذلك طلب يسيم-0 سومو من ملك ماري إنفاق المال بأقصى سرعة من اجل تأمين عشرة سفن لنقل 360,000 لتر من الحبوب من ايمار إلى ماري ويتمكن من تأمين المؤن للمدينة . كما تم نقل الحبوب من حلب عبر الفرات عن طريق ميناء ايمار ومنها إلى مدن أعالي الفرات الأخرى. وهذا ما يؤكد نص الرسالة التي بعث بها ملك ماري زيمري - ليم إلى ملك يمخد يطلب ((..إن يرسل له سفناً محملة بالحبوب لتتنقل بلدة من المجاعة ))<sup>(24)</sup>.

يؤكد النص على أزمة اقتصادية قد حصلت في ماري مما أضطر ملك ماري إن يطلب من ملك يمخد تجهيزه بسفن محمله بالحبوب, لإنقاذ ماري من مجاعة تهددهم . كما كتب يسيم - سومو إلى الملك زيمري - ليم عن جمع كمية من الشعير في ميناء ايمار, إذ يذكر (( .. عن شحنة ضخمة من الشعير بالسفن من ايمار إلى ماري لا تقل عن 360,000 لتر , وقد يحتاج نقل هذه الكمية إلى 10 سفن وستين رجلاً ))<sup>(25)</sup>.

وتعكس الأزمة الاقتصادية حجم كمية الحبوب المنقولة عبر النهر ما بين مدينة ايمار وماري , كما يوضح نص رسالة , بعث بها حاكم مدينة ساجراتيم المدعو(يقيم -عدو) إلى الملك زيمري - ليم , يذكر

((ان النمل اتلف كميات كبيرة من الحبوب المخزونة(الطحين) الخاص بإطعام الجند مما يسأله هل يمكن تعويضه بكميات أخرى من الحبوب ))<sup>(26)</sup>.

يبين النص إلى كمية الحبوب المنقولة التي يتم خزنها للاستفادة منها في أوقات الأزمات الاقتصادية, لكن هذه المرة تعرض المخزون إلى كارثة الإلتلاف, لذلك يطلب تعويضه عن

الكمية التي أتلغها النمل. ويبدو من الأوضاع الاقتصادية التي أعقبت هذه الكارثة إن الملك زيمري - ليم قد بعث عبر النهر كميات من الحبوب إلى ساجراتيم وقد حصلت عكس المشكلة فطلب الملك زيمري - ليم من حاكم ساجراتيم كمية من الحبوب , على اثر أزمة اقتصادية مرت بها ماري , فبعث بكمية من الحبوب إليه عبر النهر أيضا.

واستخدمت الموانئ النهرية في أعالي الفرات في نقل الأخشاب سواء بالسفن او عن طريق تيار النهر ولاسيما إن موقع المنطقة القريب من غابات الأرز ( لبنان ) , اذ يتم نقل الأخشاب عن طريق البر وصولاً إلى مدينة كركميش ومنها عن طريق الميناء يتم شحنها إلى مدن أعالي الفرات . ولعل العمل الذي قام به حاكم مدينة ترقا المدعو ( كبيري - دجان )

عندما بعث بكمية من الأخشاب إلى الملك زيمري - ليم عبر النهر , إذ يذكر

((انه أرسل له أخشاباً على مياه النهر وانه سيرسل له أخشاباً فوق المياه إلى ماري ))

وفي نص آخر

(( كتب لي مولاي مشدداً بشأن عوارض خشبية لتسقيف الجدران ولكن لم تكن أي عوارض متيسرة . ولان , بالبحث يميناً ويساراً بين أهالي البلاد حصلت على 50 عارضة طولها (6) امتار و25 عارضة طولها (5) أمتار , وأرسلتها مباشرة مع تيار النهر إلى مولاي ))

(27).

ربما اتبع حكام المدن هذه الطريقة لعدم توافر السفن او من اجل إرسال كميات اكبر او بسبب قلة كلفتها , كما ساعدت المسافة ما بين ماري وترقا على مثل هكذا طريقة في نقل الأخشاب. هذا ويؤكد نص رسالة, بعث بها موظف من كركميش المدعو دارايا ( Dariya ) إلى ماري في عهد الملك زيمري - ليم, كمية الأخشاب المنقولة عبر ميناء كركميش إلى ماري

(( 200 لوح من خشب الصنوبر وجذعين من خشب الأرز بطول (12) ذراع و(8) من جذوع الصنوبر بطول (12) ذراع و(8) من فروع الصنوبر بطول (12) ذراع ))(28).

بغض النظر عن كمية الأخشاب التي ذكرها الموظف فقد أكد أيضا على نوع الأخشاب وحجمها . كما استخدمت الموانئ النهرية في نقل الخمر عن طريق السفن عبر النهر ما بين مدن أعالي الفرات وبابل وأشور . إذ كان المستهلك الرئيسي لهذه المادة المعبد والقصر . وقد شحنت كميات كبيرة من الخمر من ميناء كركميش وايمار إلى ماري .

وهذا ما يوضحه نص رسالة بعث بها حاكم ترقا (كبيرى دجان) إلى الملك زيمري - ليم ((أمرني مولاي بأخذ بعض جرار الخمر من سفن رجال ايمار لـ(تامروم) ملك اندريك , لذلك فاني وساقى تامروم أخذنا الجرار من هذه السفن كل ما موجود فيها وجلبناها إلى (المرفأ) واختاروا (90) جرة من الخمر من بين جميع جرار الخمر وأعادوا الباقي ولان شحنت تلك الجرار التسعين (90) من الخمر في سفينة أخرى ))<sup>(29)</sup>.

يبدو من خلال النص إن كمية الخمر كانت لحساب ملك اندريك , وتوضح النصوص الكتابية أنواع السفن الخاصة بنقل الخمر والتي أطلق عليها اسم (يليبات كارانيم Eleppat Karanim) والتي تتراوح حمولتها ما بين (100) جرة للسفينة الصغيرة و(300) جرة للسفينة الكبيرة, إما سعة الجرة الواحد تبلغ (10) لتر وهي سعة ثابتة .<sup>(30)</sup>.

ويذكر نص رسالة, بعث به الموظف (صدقي لاياس Sidqi- Lanasi) من ميناء كركميش تابع للملك زيمري ليم , (( انه ستقرض الفضة من اجل إن يمول شراء (500) جرة من الخمر لنقلها إلى ماري ))<sup>(31)</sup>.

كان سعر الخمر في ماري يبلغ بحدود 6/100 شيقل من الفضة وهو أعلى بعشر مرات من سعر الشعير واقل تقريباً بمرتين من سعر زيت الزيتون<sup>(32)</sup>. كما نقلت الزيوت عبر موانئ مدن أعالي الفرات بواسطة السفن , إذ كانت كركميش وحلب اكبر منتجي للزيت والمصدرين له إلى مدن أعالي الفرات والى بابل وأشور , إذ تؤكد النصوص الكتابية من ماري إلى وصول كميات كبيرة من زيت الزيتون إلى ماري<sup>(30)</sup>, فعلى الرغم من عدم ذكر الجهة التي بعثتها , ربما من كركميش او حلب, في عهد الملك زيمري - ليم وفي عهد الملك (ياريم - ليم) ملك حلب . هذا ويوضح نص رسالة بعث بها موظف, من حلب تابع إلى ماري, مع تاجر من مدينة (الاختنوم) التابعة إلى ماري , تبين كمية الزيت الذي بعثه إلى ماري من ميناء ايمار

(( 277) جرة زيت السمسم Karpap Samnim تبادلت مع (1) كور Ugar و 7 كور و 37 قازيت(3337 لتر), التي جلبها نورسين مع الاختنوم ))<sup>(33)</sup>.

كما نقلت عبر موانئ مدن أعالي الفرات العسل وهذا ما يؤكد نص رسالة بعث بها ملك حلب, إذ يذكر انه أرسل عشرة جرار من العسل إلى ماري عن طريق النهر<sup>(34)</sup>. وقد نقلت

المعادن عبر موانئ النهر ومن أهمها القصدير الذي سيطرت على تجارته مدينة ماري , إذ كانت تحصل عليه من الشرق بشكل منتظم او عن طريق البر عبر آشور , فكانت تسد حاجة مشاغلها ومنها تصدر الفائض منه إلى مدن أعالي الفرات وهذا ما يؤكد النص الكتابي من ماري في عهد الملك زيمري - ليم

(( 50 ) ميناً قصدير إلى ياريم - ليم . خمس مينات إلى أبي - ادو Abi- Addu . )  
( 5 مينات إلى يخور- ادو Iaphur- Addu . رجلين من يمخاص ) ((<sup>35</sup>).

يبين النص إن تجارة القصدير شكلت نسبة كبيرة مع حلب حينما ذكر الملك ياريم - ليم والحصة الكبيرة التي حصل عليها قياساً بالأشخاص الآخرين الذين ربما كانوا هؤلاء تجار او عاملين بتجارة المعادن من ممالك أخرى .

لم يتوقف نشاط الموانئ النهرية لنقل القصدير بعد سقوط ماري على يد الملك حمورابي عام ( 1761 ق م ) وهذا ما يؤكد نص الرسالة من بابل إلى إن القصدير كان يرسل من بابل إلى ايمار وحلب عن طريق نهر الفرات

(( إلى سيدي : هكذا (يقول) شمش رابي : كما يعرف سيدي نوجد في خدمة مدينة باصو منذ إن وضعت طوبه مدينة باصو من قبل حمورابي . (ما يخص) السفن الصاعدة والنازلة مع التيار , فإننا ندع بعد التفتيش (السفن) , التاجر الذي يحمل لوح الملك (معه) يمر , (ولكن) التاجر الذي لا يحمل (معه) لوح الملك , نعيده إلى بابل . (ولكن) لأن منذ إن أسس بيت أناتوم وريش شمش في بابل يدع المرء كل (التجار) من ايمار وحلب يمرون عبري , ولكن لا أستطيع إن أفتش السفينة لديهم . لأن من اجل الـ(10) كور شعير التي أعادها سيدي إلي - لاجل هذا الشعير - جئت إلى سبار , ومار شمش الذي يقوم بعمله , كتب إلي ما يلي : " عندما ريش شمش والناس الذين (كانوا) معه , لا اعرفهم رسوا بسفنه عندني , نزلت إلى السفينة وأعلمت الـ(10) تالنت قصدير (التي) كانت معهم (في سفينة) (سلطات المدينة) , وفضلاً عن ذلك أيضاً كيس جلدي مع أحجار كريمة . كي لا يُلقي على إي لوم كتبت إليك بذلك كي تسمع " . هذا ما كتبه إلي . بهذا أرسل رسالتي إي سيدي . أرجو إن يأخذ سيدي قراراً بذلك وببعث لي خبراً . )) ((<sup>36</sup>).

نستقرأ من الرسالة إن تجار من ايمار وحلب قد أسسوا وكالة تجارية في بابل لتأمين المصالح التجارية لمدنهم وتنظيم العلاقات التجارية بين بابل ومدن أعالي الفرات . كما

تؤكد الرسالة دور التاجر في تنظيم العلاقات التجارية . هذا واستخدمت الموانئ في نقل القير من مدينة توتول (هيت) إلى مدن أعالي الفرات وإلى جنوب ووسط بلاد الرافدين ولاسيما إلى بلاد بابل (37). ربما كان الثلج من بين المواد المنقولة عن طريق الموانئ عبر النهر وذلك ما تبينه النصوص الكتابية من أعالي الفرات ولاسيما من مدينة ماري (( زيمري - ليم , ابن يخدون - ليم , ملك ماري وتوتول وبلاد خانا , هو باني بيت الثلج لم يبينه ملك سابق فقط, على ضفة الفرات, كان الثلج يجلب له وبنى بيت الثلج على ضفة الفرات في ترقا, المدينة حبية داكان)) (38).

من ثانيا النص نجد إن الملك زيمري - ليم أمر في بناء مخزن للثلج على ضفة النهر في مدينة ترقا , كما يوجد بيت للثلج في كل من ساجراتيم وقطارة على نهر الخابور, وهذا ما يؤكد طلب زيمري - ليم من يقيم - عدو إن يبني (بيت الثلج) في مدينة ساجراتيم , كما نستشفه في نص كتابي يعود إلى ملك كارانا عقبة - حمو , إذ كتب إلى ايلتاني قائلاً (( دعهم يضعون الختم على الثلج في (قطارة ) الإلهة وأنت وببلا سونو (اخت ايلتاني) تشربون بانتظام ولكن تأكد إن الثلج محفوظ في أمان )) (39).

هذا يعني إن بيوت الثلج كانت على ضفة الأنهار من أجل سهولة نقل الثلج إليه عبر النهر من مناطق جمعها في الجبال القريبة من نهر الفرات والخابور , ولكن نجعل طريقة نقله بالسفن ولاسيما إن هذه الطريقة حافظة على الثلج في صلابته ولمسافات طويلة . واستخدمت الموانئ النهرية في نقل المواد الثقيلة من أحجار (الرحى) وهذا ما يوضحه النص الآتي

((سفينة كوزاري لأحجار الرحي , كانت محملة بـ(56) حجر رحي. ولم يحمل أي فضه فأخذوا (6) أحجار رحي للضريبة )) (40).

وقد استخدمت الموانئ النهرية لنقل الجند بواسطة السفن عبر النهر وهذا ما يوضحه نص الرسالة التي بعث بها الملك اشمي - داجان حاكم اكالاتوم إلى أخيه يسمح - ادد حاكم ماري ,

((.. بأنه أرسل له وحدات عسكرية ولكن لا يوجد في (يابيليا) سفن كافية لنقلهم , لذلك ينبغي عليه إرسال عشرون سفينة من مدينة ماري لنقل الجنود وكذلك إرسال الإمدادات مع السفن على إن تخصص تلك الإمدادات لقلعة (حصن) يابيليا)) (41).

كما كانت الموانئ النهرية أماكن ترفيهية للملوك وحكام المدن في أعالي الفرات , إذ كان الملوك يتناولون أحياناً وجبات طعامهم على ظهر السفينة التي تنقلهم عبر الموانئ . وهذا ما يوضح نص كتابي اقتصادي , خاص بقوائم الطعام , يعود للملك زيمري - ليم (( 170) لتر من جزكوم, (60) لتر من الخبز (الحامض) , س لتر من طحين اسقوقو, تجهيزات رحله لسفينة الملك ))<sup>(42)</sup>.

هذا واستخدمت الموانئ النهرية في نقل الإلهة, إذ كانت الإلهة تترك مقاماتها وتنقل بالسفن لتزور الإلهة في المدن الأخرى , وهذا ما نستشفه من تقرير قدمه كبيرى - دجان حاكم مدينة ترقا يذكر فيه

(( وصل الإلهان لأكاما واشودوم إلى ترقا من ماري ))<sup>(43)</sup>.

فضلاً عما تقدم فقد نقلت الحيوانات (الأغنام والأسود) هي الأخرى عن طريق الموانئ عبر النهر بواسطة السفن إلى مدن أعالي الفرات المختلفة .

### -الضرائب المفروضة في الموانئ النهرية .

كانت الموانئ النهرية الموزعة على طول نهر الفرات تأخذ ضرائب من السفن المارة عبرها فقد اختلفت النسبة المفروضة على المواد المنقولة فقد تصل ما بين (10- 20%) فقد ورد في النصوص الكتابية من أعالي الفرات ولاسيما من مدينة ماري عدة نصوص تؤكد ذلك منها :

(( سفينة أحجار الرحي لصاحنها بيلي ليوور كانت محملة بـ(200) حجر رحي , استوفى 3/2, 6 شيقلاً من الفضة للضريبة ))<sup>(44)</sup>.

وقد كانت هناك ضرائب تجارية خاصة تفرض في موانئ معينة فمثل الضريبة التي كانت تفرض في ميناء توتول لا(تل البيعة) والتي تدعى (بيلتوم Biltum) وضريبة أخرى كانت تفرض في ميناء ماري تدعى (ميكسو Miksu) والتي كانت ضريبة إقطاع أو ضريبة حسم كمركي , إذ كانت نسبتها تصل إلى (1,13%) من رأس المال الذي يملكه التاجر.<sup>(45)</sup> وقد اختلفت الضرائب المأخوذة من السلع والبضائع , إذ كانت ضرائب الخمر تؤخذ إما بالفضة أو كمية من البضاعة في حين كانت ضرائب الحبوب تؤخذ أما بشكل كمية عينية

من الحبوب او يفرض مقدار معين على السفينة فمثلا وصلت ضريبة إحدى السفن الكبيرة الناقلة إلى الحبوب بحدود (540) لتر من البضاعة , لذا يلجأ التاجر في بعض الأحيان إلى نقل بضائعهم من الحبوب بالسفن الصغيرة الحجم , إذ تصل فيه الضريبة إلى (240) لتر<sup>(46)</sup>. وفي بعض الأحيان كان الموظفون مسؤولين عن جمع الضرائب في ميناء ترقا لا يستطيعون تفتيش بعض السفن ولاسيما إن هذه السفن كانت تابعة لأحدى المسؤولين او إحدى الشخصيات السياسية الكبيرة, لذلك نجدهم يرسلوا الرسائل إلى المركز الرئيسي في مدينة ماري ويخبرونهم بذلك وهذا ما نستشفه من النص الآتي

**((سفينة زومان لم تفتش ولم تؤخذ منها الضريبة , خذ الضريبة ))**.

وربما حدث الأمر نفسه لسفینتين أخرى محمله بالقيـر ((سفینتا القير التابعين لـسين ابليم وبونينا ابي لم تفتشا ولم تؤخذ منها ضريبة , خذ الضريبة منها ))<sup>(47)</sup>. وقد حاول بعض أصحاب السفن التهرب من الضرائب المفروضة في الموانئ وهذا ما يوضحه إحدى التقارير التي بعث بها موظف مسؤول عن الضرائب في ترقا إلى المركز الرئيسي في ماري

**(( من السفینتين اللتين تحملان خمراً العائدين إلى (أبياتان), كانت جوانب أحدهما مملوءة خمراً وصلت قبل شهر وعدا ذلك فانه دفع حصة من الضريبة , خذ جرة خمر ضريبة عن (60) جرة خمر يحملها ))**<sup>(48)</sup>.

تؤكد جميع هذه النصوص مدى اهتمام موظف الموانئ الذي عرف باسم (الادينياتوم) باستيفاء الضرائب من السفن المارة عبرها وقد تدخل الملوك في بعض الأحيان من اجل تخفيض قيمة الضريبة المفروضة على البضائع او إعفاء السفن من الضرائب وهذا ما يتبين من طلب ملك كركميش , المدعو ابلاخندا , من حاكم مدينة ماري يسمح - ادد , يخبره

**((ان هذه البعثة تمثل بلادي وارجوا وان لا تثقل عليها الرسوم ))**<sup>(49)</sup>.

كما نجد المعاملة بالمثل عندما تتعرض أي سفينة الى مضايقة من قبل عمال الميناء المدينة الأخرى , وهذا ما نستشفه من طلب الملك ابلاخندا , ملك كركميش , من ملك ماري

**((ها أنت ترى إن مركز توتول (على البليخ) قد حجز (200) خروفاً و(50) جرة نبيذ , حتى انه حجز زوجة صاحب السفينة ... أكتب إذن لفظ حجزهم . وان في مملكتي قام**

الموظفون لدى سماعهم الخبر بحجز عدد كبير من البضائع المرسله إلى ماري وأخرى  
ذاهبة إلى توتول ((<sup>(50)</sup>.

يؤكد النص بان عمال ميناء توتول , التابع إلى سلطة ماري , قاموا بحجز سفن تابعة  
لملك كركميش وهذا ما دفع موظفين من كركميش وربما بطلب من ملكهم إن يتعاملوا مع  
المشكلة بنفس الأسلوب , اذ حجزوا عمال ميناء كركميش أيضا السفن التابعة إلى ماري  
وتوتول , لذلك طلب الملك كركميش من ملك ماري برفع الحجز عن هذه السفن مقابل رفع  
حجز عن سفنهم في ميناء كركميش .

كما كان هناك مبعوثين ومرافقين خاصين بالملوك , يفضلون السفر مع القوافل التجارية  
سواء البرية او النهرية والذي يقع على عاتقهم تنظيم العلاقات التجارية مع الدول التي  
يتوجهون إليها وفق العلاقات السياسية والدبلوماسية . وفي بعض الأوقات يتوقع الملوك  
والحكام حدوث مشكلة لسفنهم او قوافلهم فيرسلون مبعوثين معها او بعد خروجها , إذ كان  
هؤلاء المبعوثين الذين يرسلون في ظروف خاصة كانوا يختلفون اختلافاً واضحاً عن  
المبعوثين النظاميين الذين كانوا يهتمون بالجماعات المسافرة . وقد يتعرض المبعوثين في  
بعض الأحيان إلى الحجز على أثر مشكله سياسية او تجارية ما بين الممالك , إذ كان  
احتجاز أي سفينة في الميناء او احتجاز مبعوثيهم ورسلمهم مدة طويلة كان يعني إهانة إلى  
حاكم الدولة التي قدمَ منها السفينة, بل كان من عدم اللياقة إن تصل قافلة ملكية من غير  
مبعوثين مع هدايا ثمينة لملك البلاد وهذا ما يبينه نص رسالة بعث بها شخص يدعى (لاؤم)  
إلى الملك زيمري -ايم واصفاً كيف استقبلهم الملك حمورابي ملك يمخد

(( أكلم مولاي , خادمك لاؤم. دخلنا لتناول الطعام مع حمورابي ودخلنا فناء القصر  
واعطونا انا وزمري - عدو وياريم -عدو ملابس لنلبسها , ورجال يمخد الذين دخلوا معنا  
اعطوهم ملابس ليلبسوها حتى صار كل واحد لابساً زي يمخد . ولكن خدم مولاي رسل  
الشاسيكيم , لم يعطوهم ملابس , لذا تكلمت نيابة عنهم إلى سين-بيل-ابليم. قائلاً :  
الشاسيكيم ؟ نحن جميعاً خدم مولاي ))<sup>(51)</sup>.

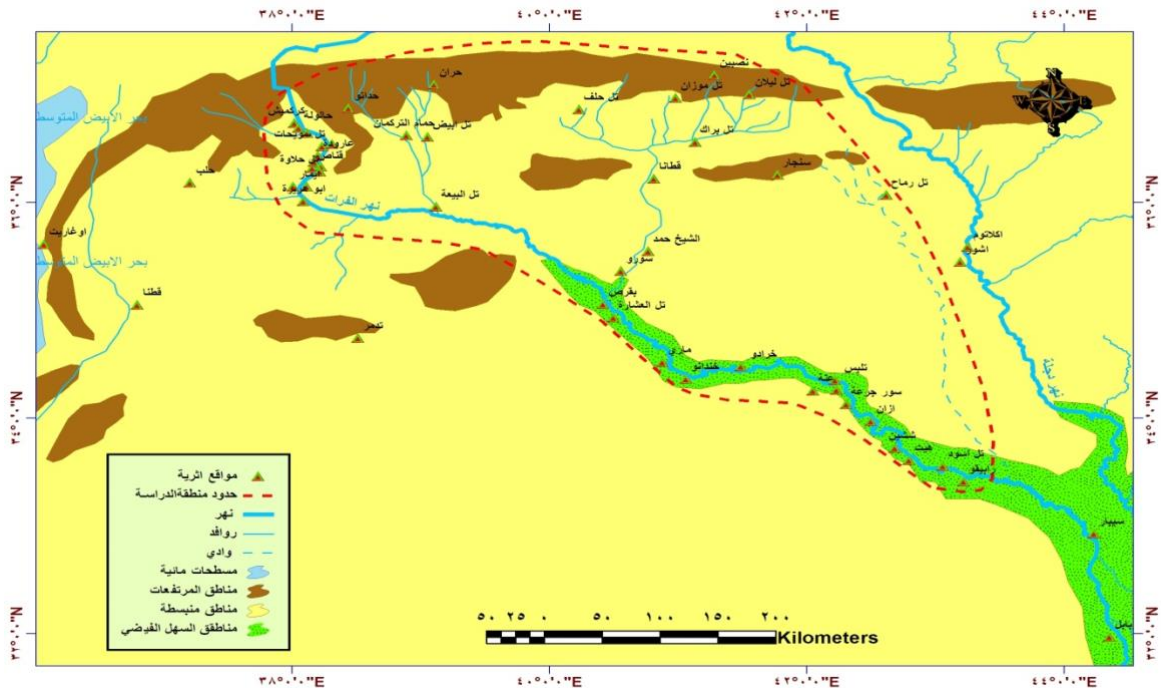
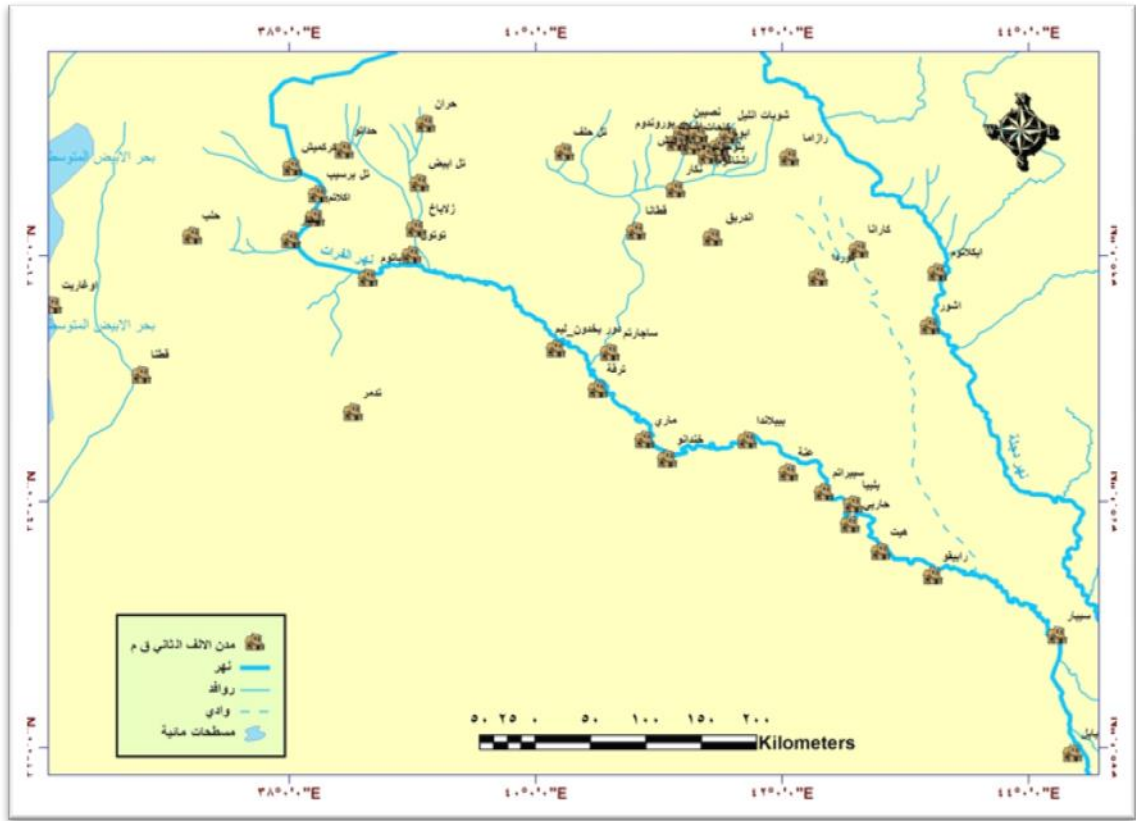
توضح الرسالة التميز ما بين المبعوثين على أساس العلاقات السياسية ما بين الدول  
.وهذا ما يمكن مقارنته ما بين معاملة مبعوثين من ماري ومبعوثين من عيلام في احد  
التقارير التي رفعها احد موظفيه الملك زيمري - ايم



((أكرم مولاي , انايسم - سومو: كما كتب لي مولاي بالضبط , جلبوا جرة خمرة , وخروفين وبعض الثلج مع مولاي , واخذوها الى العيلامين. وكتب لي مولاي قائلاً:

((العيلاميون متلهفون لوجبة طعام , وهم منزعجون بشأن وجبة الطعام وهداياهم )) . إما أنت نفسك او احد حاشيتك يجب ان تنظر في القضية. فأرسلت ياتار-عدو ينظر إلى السفينة وتجهيزاتهم , ووجد إنهم غير منزعجين أبداً بشأن هداياهم او وجبات طعامهم , إنما هم منزعجون بشأن عمال القصر , واخبروا ياتار-عدو كل شيء عن ذلك . لذلك أرسلت ألان ياتار-عدو إليك يطاب مولاي منه تقريراً كاملاً ))<sup>(52)</sup>.

تبين طبيعة هذه التقارير العلاقات السياسية ما بين الممالك في أعالي الفرات والممالك الأخرى وان المعاملة التي تقدم للمبعوثين تكون قائمة على أساس القوة السياسية للدولة . فضلاً عما تقدم بينا من خلال نصوص ماري إن الموانئ النهرية في منطقة أعالي الفرات قد لعبت دوراً كبيراً في تنشيط حركة النقل النهري . وساهمت في تنظيم حركة السفن عبر نهر الفرات ورافديه, كما وانعكس دورها في تنظيم العلاقات التجارية والسياسية بين ممالك المنطقة وخارجها , وساعدت في نقل البضائع المختلفة ما بين مناطق أعالي الفرات والممالك الأخرى , كما وانعكس هذا النشاط الاقتصادي على المواد القانونية , إذ وجدنا إن قانون حمورابي قد وضع عدة قوانين من اجل تنظيم هذا النشاط الاقتصادي , وبدوره نظم هذا النشاط طبيعة العلاقات السياسية ما بين ممالك المنطقة والدول الأخرى. كما بينا من خلال هذا النشاط الاقتصادي دور السفن التي استخدمت في نقل المواد ما بين الموانئ النهرية والضرائب المفروضة عليها وعلى الرغم من اختلاف البضائع فقد كانت هناك أيضاً ضرائب مختلفة حسب المواد المنقولة وكميتها .



خارطة (1) تبين مدن وموانئ أعالي الفرات في بداية الإنف الثاني قبل الميلاد

عمل الباحث: بالاعتماد على (SAA, Helsinki, 1987)

خارطة(2) تبين حدود منطقة أعالي الفرات الطبيعية ومدنها

## الهوامش.

- 1- ف.ف. ستروف , مسألة تكوين مجتمعات الرق, وتطورها , وانحلالها في الشرق القديم , بحث في كتاب العراق القديم , دراسة تحليلية لأحواله الاقتصادية والاجتماعية, جماعة من علماء الآثار السوفيت, تر سليم طة التكريتي(بغداد, منشورات وزارة الإعلام, 1976 م ) ص ص 23-98.
- 2- ARMV, 9.
- 3- كلمة كروم(Karum ) الأشورية أطلقها الآشوريين على مراكز التجارة في بلاد الأناضول على الرغم من عدم وقوع أي من كاروم كانش او خاتوش على النهر ينظر: H.Lewy., Anatolia in old Assyrian period ,CAD ,VOL .I .Par t II ( Cambridge 1971), pp 715- 716. ; CAD,K,PP218-219; AHW,PP452-453. عبد اللطيف محمد علي , المراكز التجارية الأشورية بوسط آسيا الصغرى في العصر الأشوري القديم (من أواسط القرن العشرين إلى أواسط القرن الثامن عشر ق م ) , (الاسكندرية, 1984م) ص 73 .
- 4- حبوبة الكبرى تقع على الضفة اليمنى لنهر الفرات بين موقعي قناص في الجنوب وجبل عاروده في الشمال , اما تل قناص يقع على الضفة اليمنى من نهر الفرات قرب حبوبة الكبرى , وتل بديري يقع في الضفة الشرقية لنهر الخابور وعلى بعد 15 كم جنوب الحسكة , ينظر : J.Wilkinson,Eleanor Barbanes., Settlement Patterns In The Syria Jazira During The Iron ,ANES7(2000)PP397-422.
- 5- ف.فون زودن, مدخل الى حضارات الشرق القديم , تر: فاروق إسماعيل(دار المدى للثقافة والنشر , 2003م) ص 146.
- 6- كريستين كبنسكي, أوليفية لي كونت , " قلعة على ضفاف نهر الفرات في المنطقة المتاخمة لحدود بابل واشور", تر: مؤيد عباس عبد الحسن, سومر .مج 45(بغداد, 1987-1988م) ج1-ج2.
- 7- بسام جاموس , ايمار في العصر البرونز الحديث 1600-1200ق م (دمشق, منشورات وزارة الثقافة, 2004م) ص ص 22-25 .

- 8- جان كلود مارغن, السكان القدماء لبلاد ما بين الهرين وسوريا الشمالية, تر: سالم سليمان القيسي (دمشق, منشورات علاء الدين, 1999م) ص ص 222-223.
- 9- تغريد جعفر الهاشمي, حسن حسين عكلا, الإنسان تجليات الأزمة, تاريخ وحضارة بلاد الرافدين والجزيرة السورية, ط1 (دمشق, دار الطليعة الجديد, 2001م) ص ص 234-236.
- 10- عيد مرعي, "يخدون - ليم ملك ماري", مجلة دراسات تاريخية, العددان 27-28 (دمشق, 1987م) ص ص 99-109.
- 11- الهاشمي, تغريد, عكلا, الإنسان تجليات الأزمة, ص 21.
- 12- Archives Royales de Mari I, P20.;
- 13- G.Driver, J.Miles., The Babylonian Law, vol2(Oxford, 1968)p11.
- 14- صلاح سلمان رميض, "رابيقوم مدينة بابلية من الإلف الثاني ق.م. أهميتها وموقعها", سومر (بغداد, 2003-2004م) ج1, ج2, ص ص 254-255.
- 15- رميض, رابيقوم مدينة بابلية من الإلف الثاني ق.م. ص 250.
- 16- بشار خليف, مملكة ماري وفق أحدث المكتشفات (دمشق, دار الرائيو 2005م) ص 226.
- 17- اندريه فينة, الفرات طريق تجاري لمنطقة ما بين النهرين, مجلة الحوليات الاثارية العربية السورية, مج 19 (دمشق, 1969م) ج1-ج2, ص 145.
- 18- Archives Royales de Mari I, p102-104.
- 19- ستيفاني دالي, ماري وكارانا (ومدينتان بابليتان قديمتان), تر: كاظم سعدي الدين (بغداد, بيت الحكمة, 2008م) ص 206.
- 20- دالي, ماري وكارانا, ص ص 256-257.
- 21- جميع المواد القانونية ينظر: فوزي رشيد, الشرائع القديمة (بغداد, دار الرشيد للنشر, 1979م) ص 160؛ محمود أمين, قوانين حمورابي, ط1 (بغداد, دار الشؤون العامة, 1987م) ص 72.
- 22- دالي, ماري وكارانا, ص 257.
- 23- دالي, ماري وكارانا, ص 258.
- 24- علم الدين ابو العاصي, اقتصاد مملكة ماري في القرن الثامن عشر ق.م (دمشق, منشورات وزارة الثقافة, 2002م) ص 179.
- 25- دالي, ماري وكارانا, ص 133.

- 26 المصدر نفسه.
- 27 ابو العاصي, اقتصاد ماري, ص 178.
- 28 ARM XIV,p32.
- 29 ARM VIII,p126.
- 30 أبو العاصي, اقتصاد ماري, ص 163.
- 31 ARM 9,P156-157.
- 32 ARM XIII 65,69,83,99.
- 33 ARM XXI 210:5-9 .
- 34 ARM VII,15.
- 35 W.F.Leemans.,Old Babylonian letters and economic history  
,JENS.II(1968) P 207 .
- 36 Ibid
- 37 صالح فليح حسن الهيتي , طريق القير إلى بابل , دراسة في الجغرافية التاريخية , مجلة  
الجمعية الجغرافية العراقية, العدد 23 ( بغداد,1989م) ص ص 19-20.
- 38 دالي , ماري وكارانا , ص 144.
- 39 دالي, ماري وكارانا , ص 146.
- 40 G.Disson., ARM.I(Correspondenced Shumsh-Adad)(Paris,1957)  
p17.
- 41 Ibid
- 42 دالي, ماري وكارانا, ص 206.
- 43 المصدر نفسه.
- 44 دالي, ماري وكارانا , ص 258.
- 45 The Assyrian Dictionary of the oriental institute of the University of  
Chicago,1964-2006) (CAD) B.pp229-230.
- 46 CAD,N2,p272 .
- 47 دالي, ماري وكارانا, ص 259.
- 48 دالي, ماري وكارانا, ص 314.
- 49 فينة, الفرات طريق تجاري , ص 146.
- 50 المصدر نفسه.
- 51 دالي , ماري وكارانا, ص 261.

52- دالي, ماري وكارانا , ص262.

## المصادر.

- 1- أبو العاصي , علم الدين , اقتصاد مملكة ماري في القرن الثامن عشر ق.م (دمشق, منشورات وزارة الثقافة, 2002م).
- 2- أمين, محمود, قوانين حمورابي, ط1(بغداد , دار الشؤون العامة, 1987م).
- 3- جاموس, بسام , ايمار في العصر البرونز الحديث 1600-1200ق م (دمشق, منشورات وزارة الثقافة, 2004م).
- 4- خليف , بشار, مملكة ماري وفق أحدث المكتشفات ( دمشق, دار الرائيو 2005م) .
- 5- دالي , ستيفاني , ماري وكارانا ( ومدينتان بابلتان قديمتان), تر:كاظم سعدي الدين(بغداد, بيت الحكمة, 2008م) .
- 6- رشيد , فوزي, الشرائع القديمة ( بغداد, دار الرشيد للنشر , 1979م) .
- 7- رميض , صلاح سلمان , رابيقوم مدينة بابلية من الإلف الثاني ق.م.أهميتها وموقعها ,سومر(بغداد, 2003-2004م) ج1, ج2.
- 8- زودن , ف . فون, مدخل إلى حضارات الشرق القديم , تر: فاروق إسماعيل(دار المدى للثقافة والنشر , 2003م) ص146.
- 9- ستروف , ف.ف. مسألة تكوين مجتمعات الرق, وتطورها , وانحلالها في الشرق القديم , بحث في كتاب العراق القديم , دراسة تحليلية لأحواله الاقتصادية والاجتماعية, جماعة من علماء الآثار السوفيت, تر سليم طه التكريتي(بغداد, منشورات وزارة الإعلام , 1976 م) .
- 10- علي, محمد عبد اللطيف محمد , المراكز التجارية الأشورية بوسط أسيا الصغرى في العصر الأشوري القديم (من أواسط القرن العشرين إلى أواسط القرن الثامن عشر ق م ) , (الاسكندرية , 1984م).
- 11- فينة , اندريه , الفرات طريق تجاري لمنطقة ما بين النهرين,مجلة الحوليات الاثارية العربية السورية, مج 19 ( دمشق, 1969م) ج1-ج2.

- 12- كبنسكي, كريستين, أوليفية لي كونت , قلعة على ضفاف نهر الفرات في المنطقة المتاخمة لحدود بابل واشور,تر: مؤيد عباس عبد الحسن, سومر .مج 45(بغداد, 1987-1988م) ج1-ج2.
- 13- كلنغل,هورست , تاريخ سوريا السياسي 3000-300 ق م ,تر: سيف الدين دياب (دمشق, دار المنتبي,1998 م).
- 14- مارغن, جان كلود , السكان القدماء لبلاد ما بين الهرين وسوريا الشمالية, تر: سالم سليمان القيسي (دمشق, منشورات علاء الدين,1999م).
- 15- مرعي , عيد, " يخدون - ليم ملك ماري " , مجلة دراسات تاريخية,العددان27-28) دمشق,1987م.
- 16- الهاشمي , تغريد جعفر, حسن حسين عكلا , الإنسان تجليات الأزمنة , تاريخ وحضارة بلاد الرافدين والجزيرة السورية, ط1( دمشق, دار الطليعة الجديد,2001م).
- 17- الهيتي, صالح فليح حسن , طريق القير إلى بابل , دراسة في الجغرافية التاريخية , مجلة الجمعية الجغرافية العراقية, العدد 23 ( بغداد,1989م).
- Akkadisches Hand Worter Buch,Band,I( Wiesbaden,1985). -18
- Archives Royales de Mari I. V. -19
- Archives Royales de Mari VIII. -20
- Archives Royales de Mari -21
- XIV,XXI.
- G.Disson., ARM.I(Correspondenced Shumsh-Adad)(Paris,1957) -22
- G.Driver , J.Miles., The Babylonian Law ,vol2(Oxford,1968). -23
- J.Wilkinson,Eleanor Barbanes., Settlement Patterns In The Syria -24
- Jazira During The Iron ,ANES7(2000).
- Lewy.H.,Anatolia in old Assyrian period ,CAD ,VOL.I .Part II -25
- (Cambridge ,1971).
- State Archives of Assyria (Helsinki,1987)(SAA). -26
- The Assyrian Dictionary of the oriental institute of the University of -27
- Chicago,1964-2006) (CAD) B.
- The Assyrian Dictionary of the oriental institute of the University of -28
- Chicago,1964-2006) (CAD) N,K.

W.F.Leemans., Old Babylonian letters and economic history  
JENS.II(1968).

-29