مجلة جامعة دمشق للدراسات التاريخية

اسم المقال: دور السفن في حضارة بلاد الرافدين (2800 - 539 ق.م)
اسم الكاتب: ندى محمد الحزوري، أ.د. حسان عبد الحق
رابط ثابت: https://political-encyclopedia.org/index.php/library/2759
تاريخ الاسترداد: 2026/11/02 11:25 +03

الموسوعة السياسيّة هي مبادرة أكاديمية غير هادفة للربح، تساعد الباحثين والطلاب على الوصول واستخدام وبناء مجموعات أوسع من المحتوى العلمي العربي في مجال علم السياسة واستخدامها في الأرشيف الرقمي الموثوق به لإغناء المحتوى العربي على الإنترنت.
لمزيد من المعلومات حول الموسوعة السياسيّة - Encyclopedia Political، يرجى التواصل على info@political-encyclopedia.org

استخدامكم لأرشيف مكتبة الموسوعة السياسيّة - Encyclopedia Political يعني موافقتك على شروط وأحكام الاستخدام المتاحة على الموقع https://political-encyclopedia.org/terms-of-use

تم الحصول على هذا المقال من موقع مجلة جامعة دمشق للدراسات التاريخية ورفده في مكتبة الموسوعة السياسيّة مستوفياً شروط حقوق الملكية الفكريّة ومتطلبات رخصة المشاع الإبداعي التي ينضوي المقال تحتها.

مجلة جامعة دمشق للدراسات التاريخية
المجلد 147 العدد 3 (2023): 71- 94

Damascus University Journal of Historical Studies
VoL. 147 No. 3 (2023):71-94

دور السفن في حضارة بلاد الرافدين(2800–539ق.م)

ندى محمد الحزوري[1]، أ. د حسان عبد الحق[2]

[1] طالبة دكتوراه – قسم التاريخ– تاريخ الشرق القديم– كلية الآدب والعلوم الإنسانية – جامعة دمشق.

[2] أستاذ مساعد - قسم التاريخ– تاريخ الشرق القديم– كلية الآدب والعلوم الإنسانية – جامعة دمشق.

الملخص:

يسعى هذا البحث لدراسة دور السفن في حضارة بلاد الرافدين بدءاً من عام 2800حتى عام 539ق.م، من خلال التعريف بأسماء السفن في النصوص القديمة، ثم التحدث عن السفن في الأدلة الأثرية الرافدية وفي النصوص المسمارية(السومرية– الأكادية – البابلية– الآشورية) التي تؤكد استخدام السفن في بلاد الرافدين ، مروراً بالتعريف بتقانات صناعة السفن من خلال التحدث عن أهم المواد التيُ صنعت منها السفن، ثم ذكر أنواع السفن التي عرفتها بلاد الرافدين.

تاريخ الإيداع: 2022/8/12
تاريخ القبول: 2022/9/28

حقوق النشر: جامعة دمشق –سورية، يحتفظ المؤلفون بحقوق النشر بموجب الترخيص
CC BY-NC-SA 04

الكلمة المفتاحية: السفن، التجارة، النقل المائي، الشراع، المجاذيف.

ISSN: 2789-7478 (online)
http://journal.damascusuniversity.edu.sy/

TheRole of Ships In The Civilization of Mesopotamia (2800-539B.C)

Nada Mhamed ALhazoriy[1], Pro. Hassan Abdulhak [2]

1PhD student - Department of History - History of the Ancient East - Faculty of Literature and Human Sciences - University of Damascus.
2 Assistant Professor - Department of History - History of the Ancient East - College of Literature and Human Sciences - University of Damascus.

Received: 12/8/2022
Accepted: 28/9/2022

Copyright: Damascus University-Syria, The authors retain the copyright under a CC BY- NC-SA

Abstract

This research seeks to study the role of ships in Meso ptamia from year 2800 until 539B.C, by definig the names ships in ancient texts, then searching for talking about ships in Mesopotamian archaeological evidence and the cuneiform texts(Sumerian, Akkadian,Babylonian,Assyrian) that confirm the use of ships in Mesopotamia, passing through the definition of shpipbuilding technologies by talking about the most important the materials from which the ships are made, then he mentioned the types of ships known to Mesopotamia.

Key Words: Ships**,** Trading, Water transportion, Sail, Oars.

المقدمة:

لاشك أن البحار والأنهار في كل بقاع العالم ومنذ أقدم العصور كانت تمثل أحدى أهم الطرق الرئيسة للانتقال والعبور من منطقة إلى الأخرى، وكانت بلاد الرافدين من البلدان التي حباها الله سبحانه وتعالى بالنهرين العظيمين دجلة والفرات فكانا الدعامة الأساسية لنشوء الحضارة وتطورها منذ أكثر من خمسة آلاف سنة مضت، وقد اقترن اسم هذه البلاد بالنهرين الخالدين للدلالة على عِظم تأثيرهما في مختلف مفاصل الحياة، ومنها النقل المائي، إذ وفر هذان النهران طرقاً مهمة استخدمت فيها وسائل التنقل المختلفة التي أسهمت بشكل فاعل في النهوض بالأنشطة المختلفة في حياة السكان وتنقلاتهم فضلاً عن أهميتها الكبيرة في النقل التجاري ولاسيما في المناطق الوسطى والجنوبية. من البلاد، وكان من أهم هذه الوسائل السفن التي أحدثت تطوراً كبيراً في التجارة، وقد استخدمت في التنقلات النهرية الداخلية والخارجية منذ فترات مبكرة من تاريخهم، فضلاً عن أهميتها في التنقلات التجارية لكون تلك السفن ولا سيما الكبيرة منها ذات تكاليف قليلة وتمتاز بقدرتها على قطع مسافات بعيدة وقد ساعد ذلك على تطور التجارة والنقل.

مبررات البحث:

لأن وسائل النقل المائي كانت عاملاً رئيساً وحيوياً في تطور حضارة الإنسان في أي بقعة من بقاع العالم، من خلال دراسة تطور حركة النقل ووسائله عبر العصور يتبين أن الإنسان حاول تطوير وسائل نقله بدءاً من استخدامه أدوات البسيطة كالألواح الطافية على الماء وصولاً إلى السفن التي امتازت بقدرتها على قطع المسافات البعيدة، وقلة التكاليف ولذلك أراد الباحث التعريف بهذا الاختراع المذهل، وتحتاج دراسة البحث هذه الفترة الزمنية(2800-539ق.م)، بحسب المعلومات المتوافرة

أهمية البحث:

تنبع أهمية هذا البحث في التعرف على مراحل صناعة السفن التي ساهمت في تطوير التجارة، والتعرف على المواد الأولية اللازمة لصناعة السفن ومن أين جلبها سكان بلاد الرافدين؟ وهذا البحث موجه إلى الباحثين في التاريخ الاقتصادي العام والتجاري خاصة.

إشكالية البحث:

هذا البحث يطرح عدة تساؤلات منها كيف ساهم النقل المائي في تطوير الحياة التجارية في بلاد الرافدين؟ كيف استفاد الباحثون من المناظر التي صورت لنا ظهور السفن و النقوش الكتابية في استنباط المعلومات عن تصاميم السفن والأغراض التي استخدمت من أجلها وهل كانت هذه السفن للتجارة فقط؟ واستنباط المعلومات أيضاً عن المواد الداخلة في صناعة السفن وهل هذه المواد كانت متوافرة في بلاد الرافدين؟ وما أبرز التطورات التي دخلت على صناعة السفن في العصر الآشوري؟

أهداف البحث:

1-تسليط الضوء على أسماء السفن في النصوص القديمة.

2- تسليط الضوء على أنواع السفن التي انتشرت في بلاد الرافدين.

3- التعريف بمراحل صناعة السفن والمواد المستخدمة في بنائها.

4- تسليط الضوء على مصطلح السفن في اللغتين السومرية والأكادية .

منهجية البحث:

اعتمد الباحث على منهجية البحث التحليلي، المعتمدة على الوثائق الفنية بشكل أساسي، إضافة إلى اعتماده على أبرز المصادر والمراجع المتوفرة وأهمها، وتحليلها بشكل موضوعي، بما يخدم موضوع البحث، وربط السبب بالنتيجة، وأيضاً المنهج الوصفي.

أولاً: أسماء السفن في النصوص القديمة(Ancient Texts):

عرف ابن منظور تسمية السفينة بأنها الفُلك وسميت بالسفينة لأنها تسفن وجه الماء، كأنها تقشره، والجمع سفائن وسفن وسفين[1].

أن أقدم تسمية للسفينة قد ورد في نصوص المرحلة الصورية، وعُرف أقدم رسم لعلامة القارب من عصر الوركاء(3400)ق.م، وقد عبرت النصوص المسمارية المدونة باللغة السومرية عن السفينة بالمقطع الصوتي ما(MA)، وكانت تسبقها أيضاً علامة كش(GIS)، وهي علامة دالة على المواد المصنوعة من الخشب لتعرف ب(GIS MA) وأحياناً وردت الصيغة(MA_2) في بعض النصوص لتعني سفينة صغيرة ويقابلها باللغة الأكادية صيغة ألب(elippu/eleppu)[2] وقد شاع استعمال السفن لدرجة كبيرة في العصر البابلي القديم منذ حوالي الألف الثاني ق.م.

كما عُرفت السفينة بتسمية سبينت(sapinatu) خلال العصر البابلي الحديث(القرن السادس ق.م) وهي تسمية ترادف التسمية العربية(السفينة)، علماً أن حرف(P) يقابل حرف (الفاء) في اللغة العربية[3]، وما تزال الكلمة المستخدمة إلى الوقت الحاضر[4].

ثانياً: السفن في الأدلة الأثرية وفي النصوص المسمارية:

أ- السفن في الأدلة الأثرية(Archaeological Evidence):

أن أقدم نموذج مصغر مكتشف للسفينة وصل إلينا من مدينة(أريدو)[5]، وصُممت على شكل سفينة شراعية صغيرة يرجع زمنها بموجب تسلسل الطبقات الأثرية إلى حوالي(4000ق.م) وربما هذا النموذج لا يكون الأقدم استناداً إلى إشارة أحد الباحثين من أن قارب(أريدو) كان يمثل مرحلة متطورة في صناعة السفن أو أنه على الأرجح كانت هناك مراحل ما وصل إليها هذا النموذج من حيث صناعة السفن وتطورها، وهذه السفينة الشبيهة" بالقارب" عبارة عن نموذج فخاري صغير ذي شكل هلالي عميق نسبياً وبمقدمة ومؤخرة متساويتي الارتفاع ومتشابهتين، وفي وسط هذا النموذج هناك عمود فخاري مجوف وهو على الأغلب مكان وضع عمود الشراع(الصاري) الشكل(1) وفي نهاية السفينة هناك ثقبان يظن أنهما مكان ربط امتداد الشراع على المركب، وطول السفينة حوالي ضعف عرضها، وعموماً فإن بعض النصوص المتوافرة تؤكد بأن طول السفينة العراقية القديمة التي سنبنيها يجب أن تكون دقيقة الأبعاد، طولها يساوي عرضها[6].

---

[1]-ابن منظور(د،ت) . **لسان العرب المحيط**، مج1-3، بيروت:لبنانز دار بيروت. ص:159.

[2] - المتولي، نوالة أحمد. (2007م). **مدخل في دراسة الحياة الاقتصادية لدولة أور الثالثة في ضوء الوثائق المسمارية المنشورة وغير المنشورة**، بغداد:العراق.الهيئة العامة للآثار والتراث،ص: 242.

[3] - باقر، طه.(2009م). **مقدمة في الحضارات القديمة**،الجزء الأول، ،بغداد: العراق. دار الوراق ، ص: 99.

[4] - الهاشمي، رضا(1981م). **الملاحة النهرية في بلاد الرافدين**، سومر، ج1-2، مج37،بغداد: العراق. مديرية الآثار العامة ، ص:39.

[5] - أريدو: أقدم مدائن بلاد سومر، تعرف أطلالها اليوم باسم(تلول أبي شهرين) وهي تقع جنوب غربي مدينة الناصرية الحالية على بعد حوالي(40)كم منها، انظر سوسة، أحمد. (د.ت). **تاريخ حضارة بلاد الرافدين**،الجزء الثاني،د.ن، ص:339.

[6] - لويد(1993م)، ص:82.

لقد تطلبت حركة الملاحة النهرية في بلاد الرافدين أن تكون السفن مزودة بالأشرعة ومرادي وصواري ومجاذيف تساعدها في الحركة باتجاه سير التيار المائي أو بعكسه، وتم الكشف بهذا الخصوص نموذج قارب في المقبرة أور الملكية في حوالي منتصف الألف الثالث ق.م، كشفت عنها حفريات قام بها العالم الانكليزي (ليونارد وولي) وتؤرخ في نحو(2500ق.م)[7] ، مصنوع من الفضة يظهر على جانبيه مجاذيف[8] الشكل(4)، وهي ذوات أشكال طويلة نسبياً ولم تعتمد الصاري والشراع في حركتها وإنما المجاذيف وهي في شكلها مطابقة تقريباً مع أشكال القوارب الشائعة الاستخدام في مناطق الأهوار والأنهار حالياً في جنوبي العراق والمعروفة اليوم باسم المشحوف[9]، وقد ظهرت السفن على المشاهد الفنية وتمثل أولى هذه المشاهد بنماذج الأختام الأسطوانية، وأقدم ما وصل إلينا من نقوش تحمل أشكالاً للسفن السومرية القديمة والتي يعود تاريخها إلى عصر الوركاء، وهي النقوش المقرونة بظهور أشكال الآلهة وأبطال الملاحم السومرية فيظهر على أحد الأختام السومرية نموذج البطل الأسطوري الذي يظن أنه (جلجامش)[10] صاحب الملحمة السومرية(ملحمة جلجامش)، إذ يُلاحظ (جلجامش) وهو جالس أمام أحد الآلهة على ظهر سفينة يسيرها ملاح خلفه، ويبدو أن هذا المشهد يعكس ما ورد في الملحمة من مقابلته (لاتو- نبشتم) الذي يشاهد جالساً أمام (جلجامش) وعلى رأسه تاج الألوهية، أما الملاح الذي يجذف بالسفينة فهو(أور-شنابي) كما ذكر في هذه الملحمة[11].

ويظهر شكل السفينة وبوضوح في مشهد لختم آخر، إذ يشاهد عليه الإله(انكي)[12] وافقاً[13]، وسط السفينة(وربما تكون سفينة صغيرة أو قارباً) وقد نبع من كتفيه مجريان على ضفافهما نبات من الغلة، ويعتقد أنهما يمثلان نهري دجلة والفرات، كما يشاهد ملاحان يجدفان وهما واقفان إلى جنبي الإله وبيد كل منهما مجذاف طويل[14] ، في طرفين مرتفعين ينتهي كل طرف منهما بنهاية مسننة الشكل(6)، وفي مدينة (بابل)[15] تم العثور على ختم منبسط يعود إلى عصر (الوركاء)[16] أيضاً وهذا الختم يصور مشهد تعبد أمام رموز بعض الآلهة داخل سفينة كبيرة(تشبه القارب) تكاد تغطي سطح الختم من اليمين إلى اليسار، يحمل نموذجاً لقارب وعليه ملاحان يسيرانه وإلى جانبيهما ثور يحمل مذبحاً وفي أعلاه حزمتان من القصب[17]، كما يظهر في المشهد شخصان داخل جسم السفينة وقد أمسك كل واحد منهما بعصا طويلة تستند نهايتها إلى رأس تنين، فهي ربما كانت عصا الدفع "المردي" التي تفيد في تسيير السفينة، كما تبدو مقدمة ومؤخرتها عاليتين ومحدبتين نحو الداخل تنتهي منهما بشكل زهرة[18] الشكل(3). وقد أظهرت

---

[7]- Woolley,c,l(2004).**Ur Excavation,II: the Royal Cemetery**, New York, carnegle ,p.61.

8 - ساكز ،هاري(1962م). **عظمة بابل**، ترجمة: عامر سليمان، لندن: بريطانيا. د،ن، ص:122.

[9]- المشحوف: قارب متوسط الحجم يستخدم في نطاق واسع في أهوار جنوبي العراق للتنقل والصيد، ولنقل الحمولة الخفيفة وقد يستخدم ي الأنهار أيضاً ولكن للمسافات القريبة. انظر الحمداني(2002م)، ص:70

[10] - جلجامش:أحد ملوك مدينة الوركاء(أوروك) حكم في القرن السابع والعشرين ق.م، تذكر قائمة ملوك السومرية أنه الملك الخامس من ملوك مدينة الوركاء الذين حكموا بعد الطوفان، ودام حكمه 26عاماً. انظر مرعي(2018م)، ص:221.

[11]-رشيد عبد الوهاب حميد. (2004م):**حضارة وادي الرافدين**، ،دمشق:سورية. دار المدى للثقافة والنشر، ص:174

[12] - إنكي: إله الحكمة وسيد الأرض وسيد محيط الماء العذب عند السومريين، اسمه السومريين مؤلف من قسمين:إن(سيد)وكي(الأرض) أي سيد الأرض. انظر مرعي(2018م)،ص:126.

[13] - لويد ،ستيون(1993م)، **آثار بلاد الرافدين من العصر الحجري حتى الغزو الفارسي**، ترجمة:محمد طلب، دمشق: سورية. دار دمشق للنشر. ،ص:82.

[14] - الحمداني(2002م)، ص:82

[15] - بابل: كانت بلدة صغيرة ولما تأسست المملكة البابلية الأولى سنة(1894ق.م) اتخذها ملوك سلالة بابل الأولى عاصمة للأمبراطورية ، وفقدت مكانتها السياسية بعد استيلاء الحثيثيين على بلاد بابل فخربوها وذلك في عام (1595ق.م). انظر سوسة(د،ت)، ص:351.

[16] - الوركاء: (أوروك) كانت مقراً لعبادة إله(آنو) وتعرف أطلالها اليوم(الوركاء) وهي تقع(30)كم شرقي السماوة،، تميزت آثارها بدور حضاري سماه لآثاريون باسم(دور الوركاء) الذي يشمل الحقبة الممتدة من 3800-3500ق.م وهي عهود ما قبل التاريخ، اشتهرت كونها موطن عبادة الإلهة(عشتار) آلهة الحب والحرب. انظرسوسة(د،ت)، ص:349

[17] - عكاشة، ثروت. (د،ت). **تاريخ الفن (الفن العراقي القديم سومروبابل وآشور)**،الجزء الرابع.بيروت:لبنان.مطبعة فينيقيا، ص:123

[18] -Frankfort, H(1939), **Cylinder Seals**. London, p.62.

مشاهد لأشكال السفن وهي تسير في الأنهار من خلال أختام العصر الأكادي أيضاً(2371–2230ق.م) فيتضح من مشهد ختم أسطواني صورة الإله(شمش)[19] وقد جلس على كرسي داخل السفينة يقودها إله ثانوي يمسك بمجذاف، كما يظهر في مؤخرة السفينة شكل يمثل رأس تنين أي حيوان خرافي[20]،

ومن موقع (تل الأسمر)[21] تم العثور على ختم أسطواني، اختلف الباحثون في تحديد زمنه فمنهم من يُرجح أنه يعود إلى عصر فجر السلالات الثالث، في حين يرجح بعض آخر إنه يعود إلى العصر الأكادي، ويظهر عليه مشهد سفينة، كما مُثل الإله (شمش) أيضاً على السفينة، كذلك تشاهد هيئة إله آخر مربوط في مؤخرة السفينة، فضلاً عن ظهور هيئة إله ثانوي يمسك بيده مجذافاً وقد جلس في مؤخرة السفينة أيضاً، ومما يلاحظ في مشهد هذا الختم أن السفينة مستطيلة الشكل وذات حزوز أشبه بالقصب، وهي كثيرة الشبه في شكلها المستطيل والعميق بالعسبية[22]، ولعل هذه السفينة التي نشاهدها على الختم، تمثل نموذجاً من السفن ذات الحجم الكبير التي كان يستعملها السومريون على نهر الفرات لحمل القار فيها من منطقة (هيت) إلى مدنهم بجنوب بلاد الرافدين ربما لاستعماله في عملية تصنيع السفن والبناء[23] . ويبدو من دراسة أشكال السفن التي ظهرت على الأختام الأسطوانية أنها لم تكن طويلة، وهي ذات أرضية مسطحة وعميقة نسبياً، وان بعض السفن صنعت مقدمتها على شكل رؤوس حيوانية، لذا يحتمل أن هذا النوع من السفن لم يستخدم إلا خلال رسوم المشاهد الدينية والطقوس والأسطورية الممثلة على الأختام الأسطوانية، وربما أشكال هذه السفن التي على صورة حيوان له صلة بالموضوع الممثل على الأختام.

كذلك تظهر نماذج السفن من خلال مشاهد عدة للرسوم والمنحوتات، ومن ذلك تظهر لنا بعض المشاهد إن السفن الصيد وبخاصة صيد الحيوانات الوحشية كالخنازير التي يكثر وجودها في الأهوار والمستنقعات الجنوبية قديماً وحديثاً، (الشكل رقم 2) ونرى فيه بناء السفن بمقدمة ومؤخرة عاليتين نسبياً والهدف من ذلك حماية الصياد من خطر هذه الحيوانات التي يصطادها ، وأيضاً تشكل حاجزاً واقياً للصياد في مهمته، بينما السفن الصيد الحديثة في الأهوار جنوبي بلاد الرافدين مستوية المقدمة والمؤخرة و مع اختلاف وسائل الصيد في الوقت الحاضر حيث يستعمل لاصطياد الخنازير، والطيور المائية البندقية الآلية الحديثة ، فهو في حالة استخدامها بحاجة إلى مدى رؤية جيدة، كما أنه غير ملزم بالتقرب من فريسته لذلك أصبحت سفن الصيد صغيرة ونهايات مستوية لا تسجل في ارتفاعها خرقاً يذكر عن حافات السفن.

وفي حالة توظيف السفن في بعض الطقوس الدينية، يقتضي ذلك وضع كرسي أو عرش يوضع عليه تمثال الإله، أو من يمثله من الكهنة لذلك تكون نهايات المراكب العالية منسجمة تماماً مع وظيفة السفينة، ولكن عندما تكون سفن الصيد الأسماك أو جمع الحشائش المائية تكون بنهايات منخفضة لئلا تعيق حركة العاملين على ظهر السفينة، أما سفن الأهوار تكون عالية بنهايات غير مرتفعة بسبب ضحالة المياه وهدوئها النسبي وعلى عكس ذلك سفن الأنهار إذ أن نهاياتها عالية بسبب عمق وشدة حركة مياه النهر، وقد وصلنا نموذجان من المقبرة الملكية في أور ، وهما في الأصل الطلاء القيري للسفينة حيث يتضح لنا من أحداهما بقايا

[19] -شمش(أوتو): إله الشمس عند السومريين وهو ابن الإله(نانا)إله القمر، وقد وصف كونه إله العدل والحق والشرائع، وهو الذي يضيء العالم في أثناء رحلته اليومية عبر السماء من الشرق إلى الغرب. انظر سوسة(د،ت)، ص:321

[20] - ناجي، عادل(1385م).**الأختام الأسطوانية**، حضارة العراق، ج4، بغداد: العراق.، ص:244

[21] - أشنونا(تل الأسمر): من المدن القديمة في منطقة نهر ديالى كانت عاصمة للدولة المسماة (أشنونا) يرجع تأسيسها إلى عصر العبيد(4200ق،م). انظر سوسة(د،ت)،ص:341.

[22] - العسبية: سفينة متوسطة الحجم مستطيلة الشكل ذات جوانب عمودية مرتفعة، مقدمتها ومؤخرتها مقوستان على هيئة مثلث قاعدته عرض السفينة، تصنع من أعواد وأغصان مجدولة من الصفصاف أو القصب البري ومن نبات الحلفاء فضلاً عن مادة القار، تُصنع العسيبة في مدينة هيت حيث تتوافر مادة القار، وتستخدم العسيبة في نقل الأحمال الثقيلة وهي تسير مع المجرى فقط لا عكسه وذلك لحجمها الضخم وثقلها. انظر سوسة(د،ت)، ص:490.

[23] - الهاشمي(1981م)، ص: 43.

حزم القصب الذي كان يشكل هيكل السفينة في الأصل، و الملاحظة المهمة أن أحدهما له نهايات عالية، بينما الأخر له نهايات منخفضة.

وكان للسفن ذات المقدمة العالية تسمية خاصة في اللغة السومريةgish MA2-gur(makurru) ومن معانيها سفينة البحر أو سفينة الآلهة، وكانت مخصصة للرحلات البحرية في الخليج العربي، لذلك نعرف سبب المقدمة العالية لها، فمياه البحر عميقة وحمولة السفن المسافرة فيه كثيرة لذلك تكون المقدمة العالية قادرة على صد أمواج البحر وأبعادها عن داخل السفينة وهذا يتأكد من خلال مشهدين يعودان إلى عصر الوركاء، ففي المشهد الأول يظهر بهيئة رسم على قطعة فخارية والآخر يظهر بهيئة نحت على قطعة حجرية ويبدو في شكلها على هيئة إناء أو مزهرية حجرية، وظهر نموذج مشابه للمشهد السابق على إناء أشبه بمزهرية، يعود تاريخه إلى العصر البابلي القديم(2000–1600ق.م) في أحد معابد(أيسين)[24]، ويلاحظ على المشهد المنقوش على الإناء سفينة ذات نهايات عالية، وكما ذكرنا فأن هذا النوع من السفن كان يستخدم للصيد في مناطق الأهوار والمستنقعات في المنطقة الجنوبية من بلاد الرافدين.

ومن فترة الحكم الكشي عثر على جزء مكسور من حجرة الحدود"كدورو"[25] في مدينة سوسة(عاصمة بلاد عيلام) يبدو أنها كانت في مدينة بابل ثم نقلت بعد ذلك إلى (سوسة) يظهر عليها مشهد سفينة وهي بمقدمة محدبة نحو الداخل، ويبرز من داخل السفينة مجموعة أعمدة أشبه بصواري العلم، حيث يبرز العمود الأول وهو الأطول من الأعمدة الباقية وفي نهايته رأس تنين يخرج من فمه لهيب نار على ما يبدو، وتظهر هيئة الإله(مردوك)[26] بهيئة بشرية متوجاً بقبعة طويلة أسطوانية وهو يرتدي رداء طويلاً من المحتمل أنه يتهيأ لصعود السفينة المقدسة ليقوم برحلة [27].

كما تعكس مشاهد المنحوتات الآشورية نماذج السفن التي استخدمت آنذاك في مشاهد فنية كثيرة، وحققت صناعة السفن تطوراً ملحوظاً في العصر الآشوري سواء في أحجامها أو أشكالها، وذلك لاتساع حدود الدولة الآشورية من ناحية ومن ناحية أخرى احتكاك الآشوريون بأقوام الشرق الأدنى القديم وبشكل خاص الفينيقيين، فمن فترة حكم الملك الآشوري شلمنصر الثالث(859–824ق.م)[28] يظهر في مشهد على صفائح بوابة بلوات البرونزية شكل السفينة التي استخدمها الآشوريون خلال الحملات العسكرية التي شنها هذا الملك على المدن الفينيقية، فقد أبرز النحات فيها حاكم مدينة(صور)مع زوجته أو ابنته وهما يقفان على مرتفع وسط جزيرة ويتابعان عملية نقل الهدايا من البحر بواسطة سفينتين من ذوات الحجم المتوسط، لتقديمها أتاوة إلى الآشوريين، ويبدو واضحاً من المشهد أن أحدى السفن الواقعة في الجهة اليمنى قد وصلت إلى نقطة لا تبعد سوى ياردات قليلة عن الشاطئ، كما

[24] -إيسين: مدينة سومرية قديمة تقع أطلالها أ(إيشان بحريات)على بعد حوالي(35)كم من جنوب شرقي بلدة الديوانية، ولعبن دوراً في الحياة السياسية لبلاد سومر في الفترة الممتدة بين سقوط مدينة اور بيد العيلاميين في أواخر العصر السومري الحديث وبين ظهور سلالة بابل الأولى. انظر سوسة(د،ت)، ص:350.

[25] - الكدورو: وتسمى أحجار الحدود وهي عبارة عن أشكال مخروطية قد تكون من الحجر أم من الطين المفخور، والحجرة غالباً ما تقسم إلى قسمين خصص قسمها الأول لرموز الآلهة، أما قسمها الثاني الأسفل فيحتوي على النص الكتابي المدون بالخط المسماري، وكانت الغاية من هذه الأحجار هي توثيق نقل ملكيات الأراضي الممنوحة من الملك إلى بعض الأشخاص أو من شخص إلى أخر، وفي أغلب الأحيان لا يزيد ارتفاع هذه الأحجار على متر واحد، وأقصى لها بحدود نصف متر انظر الحمداني(2002م)، ص:84.

[26] - مردوك: إله مدينة بابل الرئيس وبطل أسطورة الخلق البابلية(إنوما إليش)، يعني اسمه بالسومرية: ابن الشمس الصغير أو عجل الشمس الصغير، أصبح الإله الرئيس لبابل في عهد حمورابي. انظر مرعي(2018م)، ص: 403.

[27] - مورتكات ،انظوان .(د،ت). **الفن في العراق القديم**،ترجمة:عيسى سلمان،سليم طه التكريتي،الجزءالثاني ، بغداد:العراق، مطبعة الأديب، ص: 307.

[28] - شلمانصر الثالث: حكم الإمبراطورية الآشورية الحديثة بعد وفاة والده وسار على خطا أبيه في قيادة الحملات العسكرية وتوسيع حدود الإمبراطورية، فقد بقي يقود جيشه بنفسه خارج بلاد آشور مدة سبعة وعشرين عاماً. انظرعبد الله، ، فيصل ومرعي،عيد(2014م).**تاريخ الوطن العربي القديم(بلاد الرافدين)**، دمشق: سورية. منشورات جامعة دمشق، ص:394.

يلاحظ مجموعة من الجنود وهم يقومون بعملية تفريغ السفينتين[29] من حمولاتها، وهذا يعطي دليلاً واضحاً على القوة التي تمتعت بها الدولة الآشورية.

كذلك تلاحظ مشاهد السفن على المنحوتات الفنية الخاصة بقصر شروكين الثاني(721-705ق.م) في دور-شروكين[30]، الشكل(5) إذ نشاهد على هذه النماذج ملاحين ينقلون الخشب لسفنهم وكانت هذه السفن تسير بقوة المجاذيف حيث يبرز أربعة جذافين يمسكون بمجاذيف طويلة، ويعني ذلك أنه يقابلهم أربعة جذافين في الجهة غير المرئية من المنحوتة، إن وجود ثمانية جذافين يشير إلى حجم السفينة الكبير نسبياً بالقياس إلى جذاف واحد أو يساعده رجل آخر يدفع بالعصا، وكانت تتجه هذه السفن إلى الساحل الفينيقي مما يشير إلى ان الآشوريين كانوا يجلبون الأخشاب من المدن الفينيقية إلى البحر المتوسط، ومنها ترسل إلى (دور-شروكين).

ونلاحظ أيضاً من خلال هذه المشاهد المنحوتة أنهم عملوا على ربط جذوع الأشجار ببعضها وكانت تسحب بعد ربطها على شكل مجاميع بواسطة السفن لتنقل بعد ذلك إلى الجهات المحددة لقد كان الفنان الآشوري على درجة من الدقة في نقل الصورة الحقيقية لأشكال هذه السفن، ونلاحظ فيها أن بعض السفن صممت مقدمتها على شكل رأس حصان ربما للدلالة على السرعة التي تميز بها هذا الحيوان، ومطاولته في الجري وبالإضافة إلى الجانب الجمالي، فيما كانت مؤخراتها التي ارتفعت بشكل موازي للمقدمة بشكل ذيل سمكة وهو تعبير رمزي عن مدى العلاقة التي تربط السفن بالبحار و الأنهار ، أما جسم السفينة فأنه مشابه للقارب العادي، وأما مؤخرة السفينة فهي بشكل ذيل السمكة كما ذكرنا الملتوي بجسم السمكة[31]، وقد صممت بهذه الهيئة لسهولة شقها أمواج البحر(كالسمكة) والسبب أن هذه السفن كانت مصنوعة على الطراز الفينيقي لذلك جاءت مقدمتها ومؤخرتها بأشكال حيوانية(الشكل5)أيضاً.

وفي (الشكل 8) نرى فيه كيف زينت جدران قصر الملك الآشوري سنحاريب(704-681ق.م) مشاهد مختلفة من المنحوتات البارزة تظهر مشاهد السفن على المنحوتات الجدارية التي تعود إلى هذه الفترة إذ تم العثور عليها في قصره الكائن في مدينة (نينوى)، ونشاهد فيها مشهد الموقعة الحربية التي خاضها جيشه في مناطق(الأهوار) ويظهر بوضوح الجنود الآشوريين وهم على متن السفن استعداداً لخوض المعركة، وقد أشار كذلك الملك (سنحاريب) في حولياته إلى قيامه ببناء أسطول بحري، وجلبه للعمال الفينيقيين والسوريين لبنائه والإشراف على إبحاره[32].

وكانت هذه السفن الآشورية مبنية بطابقين، الأول منها خصص للملاحين والثاني كان مخصصاً للجنود واستخدمت في قسم من السفن المجاذيف في تسييرها، في حين استخدمت الأشرعة في القسم الآخر، ويعد الملك (سنحاريب) من الملوك الآشوريين الذين استخدموا السفن على نطاق واسع في حملاتهم العسكرية.

وفي (الشكل(9)يبدو واضحاً من مشاهد هذه المنحوتات الجدارية أن السفن قد صنعت على غرار السفن الفينيقية التي استخدمت في الملاحة في البحر المتوسط وأعالي الفرات، والمهم في هذه السفن أن معظمها كانت تسير بقوة المجاذيف، إذ تظهر مجاميع

[29] - عكاشة(د،ت)، ص:85

[30] - دور شروكين: مدينةأثرية تقع على بعد(51)كم شمال شرق مدينة الموصل تقريباً، ورابعة عاصمة بلاد آشور ومعناها(مدينة شروكين) وأسسها شروكين الثاني، وتقع في قرية خورسباد. انظر سوسة(د،ت)، ص:380.

[31] - Ibend ,P(1986), **The palace of sargon king of Assyria**, Paris, p. 21.

[32] - Unstead, R.J and Forman, W.F(1980). **The Asyrians**, London ,P.30.

الجذافين فيها وهم يمسكون بمجاذيف طويلة في الجهة المرئية من المنحوتة مجموعة أخرى من المجموعة الأولى نفسها، فضلاً عن وجود الأشرعة في بعض السفن وكما يتضح ذلك من خلال مشاهد المنحوتات المكتشفة[33].

ب– السفن في النصوص المسمارية CuneiformTexts (السومرية– الأكادية– البابلية–الآشورية):

ورد ذكر السفن في نصوص المسمارية من فترات مختلفة ولاسيما النصوص التي تشير إلى الرحلات البحرية التي قامت بها سفن بلاد الرافدين عبر الخليج العربي، ففي نص مسماري يعود إلى العصر الأكادي، ويرجح أنه من فترة حكم الملك شروكين الأكادي(2350–2279ق.م) فقد ذكر في النص:

" استخرج الحجر الأسود من الجبال عبر البحر الجنوبي في سفن وارسو بها في ميناء أكاد"[34]

أما الملك مانشتوسو ابن الملك شروكين(2258–2245ق.م) فقد ذكر في كتاباته بأنه جهز حملة عسكرية عبر خلالها البحر السفلي(الخليج العربي) وأخضع جميع أقاليمه هناك حتى وصل إلى جبال الفضة[35]، ومن المؤكد أنه استخدم سفن ذات أحجام كبيرة في حملته هذه.

أما الحاكم جوديا[36](2144–2124ق.م) فيذكر في كتابة له دونت على أحد تماثيله ما يأتي:

"لقد جلب الأمير جوديا من جبال أمنانوم، شجر الأرز، أخشاب الأرز، طول (الجذع)الواحد50ذراعاً(وجلب كذلك) أخشاب السرو طول(الواحدة) 25 ذراعاً وعملها(أولا) أعمدة، جلبها من جبالها"[37].

ويبدو واضحاً من خلال هذا النص، إن الملك(جوديا) كان يجلب خشب الأرز من جبال لبنان لأستخدمه في صناعة السفن والقوارب ونقلها عن طريق النهر(الفرات) مع التيار، وأحضر الكتل الحجرية الضخمة التي اقتطعها من المحاجر ونقلها عبر السفن إلى مدينة (لاجاش)[38]، ونقلت أيضاً القار والجبس

ومن عصر سلالة أور الثالثة(2112–2004ق.م) تم العثور على مجموعة من النصوص المسمارية تتحدث عن قيام عدد من العمال بتحميل السفن، وتفريغها وسحبها من مدينة إلى أخرى إلى الموانئ، سواء مع التيار أم عكس التيار، فقد جاء في بعض من هذه النصوص وكما يأتي:

نص يتضمن تحميل سفينة(ma-ga-ra) ب161حزمة قصب(sa-gi) حملها عمال تحميل القصب(gi-il).

نص يتضمن 130سيلاً شعيراً(130sila se) وخشب(gis ma-nu) حملت غلى سفينة(ma-gar-ra).

نص يشير إلى عدد من العمال وهم يسحبون سفينة محملة بالطواحين من... إلى أور، وتفريغ الحمولة في أور(uri-ki-m2su-sum-ma) وإعادة السفينة ثانية إلى الميناء[39].

أما في العصر البابلي القديم(2000–1600ق.م) فقد وردت في عدة نصوص تخص السفن وصناعتها ومن ذلك ما وردت في رسالة بعث بها الملك (شمشي أدد)[40] إلى ابنه(يسمخ أدد) وفيها ما يأتي:

---

[33] - الهاشمي(1981م)، ص:44.

[34] - الهاشمي(1981م)،ص:44

[35] -محمد علي، محمد عبد اللطيف. (1977م). **تاريخ العراق القديم حتى نهاية الألف الثالث ق.م**.د.ن،ص:277.

[36] - جوديا: أعظم ملوك سلالة لاجاش الثانية حكم أربعين سنة، واشتهر بأعماله العمرانية ورعايته للآداب والفنون، وشيد كثيراً من المعابد ووسع أفق التجارة مع البلاد المجاورة. انظر سوسة،(د،ت)، ص:408.

[37] - فوزي(د،ت). الأمير كوديا. دار ثقافة الأطفال، ص:39.

[38] -- لاجاش: تعرف أطلالها باسم(تلو) شمال شرقي بلدة الشطرة بنحو(45)كم. انظر سوسة،(د،ت)، ص :409.

[39] - المتولي(2007م)، ص:313

"....فيما يخص صنع السفن الكبيرة والقوارب الصغيرة، التي كتبت بشأنها لي سأخبرهم بصنعها، وسأذهب إلى الدوام للأشراف على عملية صنيعها"[41]

وكذلك أشارت عدة رسائل من فترة حكم الملك البابلي(حمورابي) إلى السفن والمنافذ المائية، فقد نظم (حمورابي) عملية النقل وسير السفن من الأنهار والقنوات الكبيرة وقسمها إلى مراحل معينة وحدد لكل مرحلة منها موظفين للإشراف على تنظيم سير السفن إلى مناطقهم، كما كان حكام المدن في بعض الأحيان مسؤولين عن سير السفن ذات الحمولات المهمة التي تمر بمدنهم ومن ذلك ورد رسالة أمر فيها الملك حمورابي أحد موظفيه وهو(سين- ادينام)[42]، قائلاً له "اجعلهم يقيسون حمولتهم وتولى أنت قيادة سفنهم"[43].

كذلك وردتنا إشارات من عهد الملك حمورابي[44] أيضاً عن عملية صناعة السفن وصيانتها، ففي نص يشير إلى تكليف الملك الموظف(سين- أدينام) بإعادة صيانة بعض السفن وعلى ما يبدو أنه واجه صعوبات في عملية إصلاحها لذا يفهم من النص أن الموظف المذكور يستشير سيده الملك لاستلام إرشاداته وتوجيهاته حول تلك الصعوبات، كما تقرأ في رسالة موجهة

" إلى سين- أدينام قل(ما يأتي) هكذا(يقول) حمورابي: تاريباتم كما قال لي هكذا يأتي جنود السفن(البحارة) الذين ارادهم سيدي لم يعطوني أياهم(لذلك) ولم أعمل السفن كما قال لي.."[45]

وكذلك أشارت النصوص الآشورية إلى السفن، فمن العصر الآشوري الحديث(911-612ق.م) يخبرنا الملك سنحاريب[46](704-681ق.م) أنه جلب الصناع الفينيقيين إلى نينوى ليقوموا بصناعة سفن له تشبه سفن بلادهم، وذلك لاستخدامها في محاربة المتمردين الذين تحالفوا مع العيلاميين ضد سنحاريب [47]وكما جاء في النص:

"فجلبت الحيثيين الذين قهرتهم بالسلاح إلى نينوى فبنوا سفناً ضخمة على غرار سفن بلادهم، وأصدرت أوامري إلى الملاحين من صور وصيدا وقبرص، الذين أسرتهم، بأن يبحروا في السفن في نهر دجلة وينزلوا اليابسة عند أويس.."[48].

وفي نص آخر ذكر الملك سنحاريب بأنه:" بمساعدة الآلهة، أنا(سنحاريب) أرسلت(400) جندي من حملة السهام، كل(100) جندي في سفينة وعبروا المستنقعات صوب عيلام"، وأشار في نص آخر:

"اركبت قطعاتي العسكرية المفضلة في سفن، وجنودي نزلوا الفرات في سفن، أنا سافرت على الأرض مجاوراً لهم"[49].

---

[40] - شمشي أدد: الإسم الأكادي ويعني الإله شمسي، وهو ابن زعيمإحدى القبائل الأمورية التي كانت تقيم في منطقة الفرات الأوسط بالقرب من ماري، واستوللى على السلطة في بلاد آشور في أواخر القرن التاسع عشر ق.م ووسع مناطق نفوذه لتصل إلى مدينة ماري التي حكمها ابنه "يسمخ-أدد". انظر عبدالله، و مرعي(2014م)، ص:312.

[41] - الخطيب عبد الرحمن يونس(2010م). **المياه في حضارة بلاد الرافدين**، أطروحة دكتوراه غير منشورة، أشراف حسين ظاهر حمود، الموصل: العراق. جامعة الموصل، ص: 104

[42] -سين- أدينام: من أشهر موظفي العصر البابلي القديم، فقد عاصر حمورابي لمدة 36عاماً وكان له اتصال مباشر وظهر دوره البارز في أكثر المجالات التجارية والزراعية والصناعية العائدة للدولة والأفراد وتولى مهام الإدارة في السنة الرابعة من حكم حمورابي. انظر الحمداني(2002م)، ص:89

[43] -ا الحمداني(2002م)،ص89

[44] - حمورابي: الملك البابلي مؤسس إمبراطورية بابل الشهيرة وصاحب الشريعة التي تعدّ من أقدم الشرائع في تاريخ الثقافة الإنسانية وحكم بين(1792-1750ق.م). انظر سوسة،(د،ت)، ص:376.

[45] -الحمداني(2002م)،ص:89

[46] - سنحاريب: اعتلى العرش بعد اغتيال والده واسمه بالأكادية الإله سين عوضني .انظر سوسة،(د،ت)، ص:. 428.

[47] - هبو،أحمد.(2003م). **تاريخ بلاد الرافدين(من عصورماقبل التاريخ إلى سقوط بابل539ق.م)**، ، حلب: سورية، منشورات جامعة حلب، ص:246

[48] - الحمداني(2002م)،ص89

[49] - الهاشمي(1981م)، ص:40.

ثالثا: تقانات صناعة السفن(Shipbuilding Echologies):

ويمكن تتبع مراحل صناعة السفن وذلك من خلال ما ورد في النصوص المسمارية من معلومات، إذ وردت أول إشارة إلى صناعة السفن في(ملحمة جلجامش)، عندما صدرت الأوامر الإلهية (لأتونابشتم)[50] ببناء السفن، لتنجيه ومن معه من الطوفان. فنفذ (اوتونابشتم) الأوامر الإلهية، وبدأ ببناء الفلك(السفينة) وجاء وصف ذلك في(اللوح الحادي عشر)من هذه الملحمة وعلى النحو الآتي:

هدم بيتاً، وابنِ فُلكاً
وحمل ذرية الحياة كلها إلى الفلك
الفلك التي ستبنيها أنت لتكن مقاساتها محددة
ليكون طولها وعرضها متساويين
فتجمع(الأهل) البلد حولهم
وجلب الصغار منهم القير
وحمل الكبار كل متطلبات العمل
في اليوم الخامس أقمت هيكلها
اكو واحد سطحها مئة وعشرون ذراعاً ارتفاع جدارها
ستون ذراعاً(طول) الجوانب المتقابلة لسطحها ذراعاً
أقمت هيكلها وأنجزت تصميمها
وضعت فيها ست طبقات
وبذلك قسمتها إلى سبعة طوابق
وكل طابق قسمت داخله إلى تسع(مقصورات)
دققت في وسطها الحشوات الخشبية(لمنع) الماء
لاحظت عصي الدفع وحّملت المعدات
وضعت ثلاثة(شارا)[51] من القير في الفرن
ثلاثة(شار) من القطران في الداخل
ثلاثة(شار) من القطران في الداخل
نقل حملة السلال ثلاث (شار) من السمن
فضلاً على(شار) واحد من السمن الذي استهلكته شعائر السكب
(شار) من السمن خزنها خفية الملاح[52]

[50] -أوتونابشتم: بطل أسطورة الرافدية الذي كافأته الآلهة بمنحه الخلود والحياة الأبدية جزاءً له على إنقاذه الكائنات الحية بعد الفناء بعد أن أرسلت الآلهة طوفاناً على الأرض دّمر كل شيء. معنى الاسم بالأكادية(وجدت حياتي)، وبالسومرية(حياة الأيام البعيدة).انظر مرعي(2018م)، ص143.

[51] - شارا: من المعتاد أن يؤخذ المقياس((شار)) أو((سار)) باعتباره مقياس مساحة وليس مكيالاً، والتفسير المقبول هنا أن يكون المقصود بكلمة(شار)العدد الذي ترمز إليه ويعادل 36000لتراً، أما المكيال فمن المرجح أن يكون بان^2(BAN) الذي يعادل عشرة ليتر تقريباً، وإذ صح الافتراض فإن الشار الواحد يساوي36000لتر وبذلك تكون الشارات الثلاثة مساوية 108000لتر تقريباً. حنون، نائل(2006م). **ملحمة جلجامش**، دمشق: سورية. دار الخريف للنشر والتوزيع، ص:236.

ومن خلال ذلك الوصف يتبين أن الخطوة الأولى في بناء السفينة كانت تبدأ بتهيئة المواد الأولية ولاسيما الأخشاب بأنواعها المختلفة وأحجامها، إذ يبدأ العمل :

أولاً: تثبيت خشبة القاعدة أي خشبة الأساس وتكون عادة كبيرة ومتينة لتتحمل ثقل البناء القوي للسفينة يساعدها في ذلك خشبتان جانبيتان للقاعدة.

ثانياً: إحاطة جدران السفينة بإطار خشبي من جميع الجهات.

ثالثاً: يتم تركيب الهيكل العام للسفينة وذلك بعد تثبيت القطع الخشبية الكبيرة.

رابعاً: وضع الألواح العرضية بأوتاد أو قطع خشبية وذلك لردم الفراغات أولاً، وزيادة تماسك الأخشاب مع بعضها ثانياً، وبذلك يصبح جسم السفينة جاهزاً لإتمام إقامة أو تشكيل مرافق أخرى مكملة عليه.

خامساً: ثم يأتي دور بناء مقدمة ومؤخرة السفينة إذ أن بناء هذين الجزئين كان يتم بصورة منفصلة عن بناء الجسم.

سادساً: تشيد فوق سطح السفينة غرفة أو أكثر حسب حجم السفينة، وتكون مخصصة لقائد السفينة أو الملاحين وتدعى بيت السفينة ولها باب يعرف بباب السفينة.

سابعاً: تهيئة أدوات تسيير السفينة من المجاذيف والصواري والشراع فضلاً عن الحبال التي تستخدم في ربط بعض أجزاء السفينة، ولاسيما الشراع كي تساعد في سحب السفينة أو تثبيتها عند هبوب الرياح وهكذا يكتمل بناء السفينة فيتم الاستعداد لإنزالها في الماء[53].

وقد أشارت النصوص المسمارية إلى أنواع الأخشاب المستخدمة في تصنيع السفن فنذكر منها التوت وخشب الغار، كذلك ذكرت النصوص أن السومريين والبابليين قد اعتمدوا كثيراً على خشب الأرز، إذ كان يتم جلبه من جبال لبنان لاستخدامه في بناء السفن والقوارب، فضلاً عن الإشارة إلى مواقع دلمون(البحرين) ومجان(عُمان) وميلوخا(وادي السند) التي كانت تجلب منها أنواع جيدة من الأخشاب، فمن خشب الغار كانت تصنع الأوتاد ومن خشب التوت كانت تصنع ألواح الخشب التي توضع عادة على أرضية السفينة، ومن المواد الأخرى التي كانت تستخدم في صناعة السفن مادة القار، وكانت هذه المادة تجلب من منطقة هيت(بالقرب من مدينة الرمادي)، ومن المعلومات المتوافرة يبدو أن سكان بلاد الرافدين كانوا يقومون أولاً- بعملية تصفية كتل القار من الشوائب وإن هذه العملية كانت تتم بإحماء القار في أفران خاصة تصل درجة حرارتها ما بين(40-50)درجة مئوية، ثم يسكب القير السائل على صفيحة ذات قطع مثقوبة للتصفية ومن ثم يضاف إليه زيت نباتي ليمنحه ليونة كافية عند الاستعمال، كما كانت تضاف إلى المزيج مواد نباتية مثل القصب والقش أو الرمل والطحين وفقاً للغرض الذي يستخدم من أجله الغار، وبالنسبة لصناعة السفن كان يضاف الرمل والطين عند استعماله في طلاء الأجزاء السفلية من السفينة وذلك لقدرتها على منع ترشيح المياه أو دخولها في جسم السفينة[54]

ويبدو من مشاهد المنحوتات الجدارية أن صناعة السفن في بلاد آشور كانت متقنة إذ تظهر فيها الدقة المتناهية في عملية تصنيع تلك السفن، وقد أشارت النصوص إلى أن السفن في بلاد آشور كانت مختلفة الأحجام، فقد يصل طول السفينة إلى ثمانية عشر متراً كحد أعلى و تتراوح حمولتها بين نصف طن وخمسة عشرين طناً،و ذُكر في النصوص عن بناء سفن الآشوريين في المدن

[52] -حنون(2006م)، ص:221-222
[53]- الهاشمي(1981م)، ص:50
[54]- كجه جي(2002م)، ص:83

الفينيقية أمثال صور وصيدا وحتى جلب صناع السفن إلى بلاد آشور من تلك المدن ومن جزيرة قبرص[55] ولاسيما في العهد الآشوري الحديث، كما ورد في النصوص عن قيام من ملوك الآشوريين بجلب الأخشاب الصالحة لبناء السفن من لبنان إلى بلاد آشور، وقد أدى الاتصال بمدن الساحل الفينيقي وقبرص إلى جعل الآشوريين بناة سفن مهرة وتحسنت صناعة سفنهم النهرية إلى حد كبير، فقد حلت محل سفنهم الطويلة سفن خفيفة وجميلة تشبه السفن الفينيقية فضلاً عن ذلك فقد استخدم الآشوريون السفينة ذات الصف من المجاذيف من كل جانب.

كما صُنعت السفن الكبيرة التي يديرها ثلاثون جذافاً وكانوا يجلسون في صفين الواحد مقابل الآخر على جانبي السفينة في حين يجلس في الوسط ومما تجدر الإشارة إليه أن الآشوريين لم يستخدموا في سفنهم الأشرعة أو الصواري على نطاق واسع ربما لسرعة تيار الأنهار الجارية في مناطقهم، بل اعتمدوا على قوة الجذافين التي كانت مطلوبة باستمرار لمواجه قوة تيار الماء في أثناء تسيير السفن وتوجيهها ولاسيما السفن الكبيرة منها، وكانت مجاذيف الصف الأول توضع من خلال ثقوب في جانبي السفينة وتثبت تثبيتاً محكماً عليها[56].

وفيما يخص حمولات السفن المختلفة، فإن النصوص المسمارية تقدم معلومات مفصلة عنها، فأكبر السفن المستخدمة لنقل المواد والبضائع التجارية كانت تبلغ سعتها(120)كوراً، علماً بأن الكور الواحد يساوي بمقاس الحالي (202,6)لتراً أي أن حمولة هذا النوع من السفن تقدر بحوالي(12طناً)[57] وقد تصل الحمولة إلى حوالي(25) طناً، فقد أشير في أحد النصوص المسمارية إلى أن صناعة أحدى السفن الكبيرة احتاج إلى استخدام 2200مسمارخشبي، وكانت حمولة السفن بشكل عام تتراوح من(5,10,20,30,60,120) كوراً، وأكثر السفن استخداماً التي كانت سعتها تساوي(60)كوراً وحمولتها تساوي عشرة أطنان بمقاس الحالي، إذا علمنا أن معظم السفن المستخدمة حالياً في شط العرب هذه من حجم(60) كوراً أيضاً، وأن ذلك يعكس بالتأكيد أن التقليد القديم ما يزال مستمراً وسائداً على مّر العصور وذلك لكونه عملياً وينسجم مع طبيعة الملاحة في وسط وجنوب العراق.

أما عن أسلوب تسيير السفن، فمن الطبيعي أن السكان آنذاك كانوا يُسيرون هذه السفن عن طريق المجاذيف(مع تيار المياه أو عكسه)، أو بواسطة الأشرعة لتسهيل عملية السيطرة عليها ودفعها في المياه وتوجيهها، ويفهم من نص مادة قانونية ورد في قانون (حمورابي)، إن السفينة التي كانت تسير بقوة تيار النهر يصعب السيطرة على توجيهها لسرعة حركتها، في حين يمكن توجيه حركة السفينة التي تسير بقوة الجذف(عكس تيار النهر) وذلك لحركتها البطيئة وسهولة وتوجيهها بشكل عام بالمقارنة مع حركة السفينة[58].

وفي حالة كون بعض السفن الكبيرة مثقلة بالحمولات، مع قلة حركة الرياح فأنها كانت تسير بواسطة المجاذيف، ويبدو أن بعض السفن كانت تُسحب بالحبال(الشاروفة) من قبل أشخاص امتهنوا هذه الحرفة وكانوا على الأغلب من طبقة العبيد، وبعد وصولها للمكان المحدد كان يتم تفريغ حمولتها بالكامل وإعادة تحميلها من جديد بمادة أخرى، ويتم نقلها بنفس الطريقة إلى مكان آخر .

[55] - هبو(2003م)، ص:246

[56] - المتولي(1981م)، ص:314.

[57] -كجه جي(2002م)، ص:83

[58] - الهاشمي(1981م)، ص:43

ولم يكن القيام بهذا العمل يقتصر على الرجال فقط، وإنما كان يشمل الإماء من النساء، كما يشير النص (أربعين إمرأة من فئة الرقيق قمن خلال ستة أيام بجر سفينة محملة بالتمور)[59].

أما سرعة رحلات بعض السفن السائرة مع تيار المياه وبعكسها، فالإشارات قليلة جداً عنها وعلى الرغم من ذلك فقد ذُكر في نص، أن رحلة السفن من مدينة (لاجاش) إلى مدينة (نُفر) وهي مسافة باتجاه الجنوب(مع اتجاه تيار الماء) استغرقت من أربعة إلى خمسة أيام.

وهكذا أن عملية بناء السفن في بلاد الرافدين كانت تمر بمراحل متعددة بدءاً من وضع مخططات لأشكالها وأبعادها وتقسيماتها الداخلية، فضلاً عن توفير الأوتاد والقصب و(الزفت أو القار) وتحضير أنواع من الزيوت والقطران من أجل عملية الإكساء والطلاء[60].

رابعاً: أنواع السفن(Types of Ships):

أطلق سكان بلاد الرافدين تسميات عدة على السفن، ويبدو أن كل تسمية من هذه التسميات كانت تُعبر عن الغرض الذي كانت تستخدم من أجله، فالسفن البحرية الاعتيادية أطلق عليها باللغة السومرية(GIS MA' GUR) وبالصيغة الأكادية (Maburru) وقد ذُكر في النصوص المسمارية نوعان منها، الأول شكل طويل والثاني قصير، ومن المحتمل أن ذلك كان يشير إلى وجود منشأين لصناعة مثل هذه السفن، وأن معظمها كان يصنع من خشب الأرز[61].

كما أطلق على السفن النهرية التي تسير مع مجرى التيار تسمية خاصة سواءً كانت تلك السفن شراعية أم غير شراعية فالتسمية السومرية (GIS MA,DIRIG.GA.BA, TIL) في حين أطلق عليها في اللغة الأكادية(elippu Muqqe lepetu[62])، أما السفن ذات المجاذيف، أي التي كانت تسير عكس مجرى التيار فكانت تسمى باللغة السومرية (GIS MA,DIRIG.GA.BA, TIL) وباللغة الأكادية (elippu Makhertu)[63] ومن خلال دراسة النصوص يتضح أن السفن التي كانت تستخدم لنقل المسافرين من مكان إلى آخر تسمى باللغة السومرية(MA.GIS) أما في اللغة الأكادية فجاءت بصيغة (elippu rakabu) .

وكان تصاميم هذه السفن يساعدها على السير في الأنهار والقنوات ويتضح ذلك من النصوص المسمارية ذات العلاقة أن تصاميم هذه السفن كان يمتاز بطول البدن، إذ ورد في أحد النصوص أن طول أحدى السفن من هذا النوع يبلغ (25) ذراعاً، علماً بأن قياس الذراع الواحد يساوي بمقاييسنا(50) سم، أما سفن الاحتفالات الرسمية ولاسيما احتفالات عيد رأس السنة (عيد الأكتيو) كانت تختار من نفس النوع المستخدم لنقل المسافرين نفسه، إذ كانت تسمى باللغة السومرية(GIS MA.A.ki.Ti[64]) وتقابلها في اللغة الأكادية (elepp akiti)[65].

---

[59] - فينيه،آندريه(1969م).**الفرلت طريق تجاري لمنطقة ما بين النهرين**، ترجمة: محمود حريتاني، مجلة الحوليات الآثرية العربية السورية، مج19، ج1-2، دمشق: سورية، ص: 144.

[60] - الهاشمي(1981م)، ص:48.

[61] - كه جي، صباح اسطفيان .(2002م). **الصناعة في وادي الرافدين**، بغداد- العراق)، ص:83

[62] - الهاشمي(1981م)، ص: 39.

[63] - الحمداني، ياسر هاشم علي.(2002م) . **وسائط النقل في العراق القديم**، رسالة ماجستير غير منشورة، أشراف حسين ظاهر حمود، الموصل: العراق. جامعة الموصل، ص:77.

[64] - النعيمي، راجحة خضر عباس.(2011م). **الأعياد في حضارة بلاد الرافدين**، دمشق: سورية. دار صفحات للدراسات والنشر، ص:68.

[65] - المتولي(2007م)،ص:242

ولم يكُن استخدام السفن في بلاد الرافدين ينحصر على النقل والتجارة فحسب بل استخدمت أيضاً لأغراض السفر وللأغراض الحربية والدينية، فهنالك سفن عرفت بأسماء الآلهة ومنها ما سميت بالسومرية(GIS MA DINGIR) وتقابلها في اللغة الأكادية (elep akiti) ومثال ذلك سفن آنو[66] وانليل[67] ونانا[68]وأيا[69] ...وغيرها.

أما سفن الحربية(elep qarabi) فكانت نوعان السفن المصممة للأغراض الحربية النوع الأول أطلق عليه (سفينة المعركة)، والنوع الأخر كان يستخدم لنقل الجنود وأطلق عليها تسمية(سفينة الجند)، علماً أن هذه السفن الحربية كانت متأثرة كلياً بالسفن الحربية الفينيقية[70]. كذلك عُرفت بعض السفن بتسمية (سفينة الملك)[71] وتقوم بخدمة لأسرة الحاكمة و الملك، إذ جاءت تسميتها السومرية بالصيغة(GIS MA, ENSI) التي ترادفها الصيغة الأكادية(elep issaki)[72]، وكانت سفن الآلهة والملوك والحكام تُزين وتطعم بالذهب وبأنواع من الأحجار الكريمة.

أما السفن التي استخدمت للأغراض التجارية فقد عرفت بعدة تسميات فمنها ما سمي حسب منشئها أو المدن والمناطق التي قدمت منها مثل سفينة أكادية وسفينة آشورية وسفينة مجانية (عُمان) وسفينة ماري وسفينة ميلوخية (بلاد السند).

كذلك سميت السفن وفقاً لنوعية حمولاتها او المواد التي تنقل عليها، فشملت المواد المنقولة أنواعاً من المنتجات الزراعية والثروة الحيوانية والمواد المصنعة، فضلاً عن المواد الأولية ومواد البناء، مثل الأحجار والمعادن والأخشاب وأنواع القار والجص والآجر[73].

ووردت النصوص المسمارية مشيرة إلى هذه السفن الخاصة بنقل المواد المتنوعة إذ بلغ ما ذكر في النصوص منها حوالي (40) نوعاً، فمنها ما كان مخصصاً لنقل الشعير والآخر لنقل الطحين وهكذا بالنسبة لبقية المواد الحيوية الأخرى التي اعتمد عليها السكان في حياتهم اليومية آنذاك، إذ كانت هذه السفن على درجة من الأهمية في عمليات نقل هذه المواد من مكان إلى أخر، ولذلك أصبح من الضروري أن يتخصص عدد من هذه السفن لنقل مثل هذه المواد، ووفقاً لذلك كانت هناك عناية خاصة بتصميمها الداخلي إذ أن كل سفينة كانت تختلف عن الأخرى من حيث الحجم والنوعية، فالسفينة التي كانت مخصصة لنقل الطحين تختلف عن تلك المخصصة لنقل القار، كما أن السفينة المخصصة لنقل جرار الخمر والزيوت تختلف في تصميم حوضها عن سفن نقل القصب أو الأخشاب وهكذا بالنسبة لتصميم السفن الأخرى[74].

---

[66] -آنو:إله السماء في بلاد الرافدين(آن بالسومرية وآنو بالأكادية) وتعني كلمة(آن) بالسومرية السماء والشروق والبهاء والعلا، وعُد أباً للآلهة والسيد الأول لكل الملوك ومصدر جميع السلطات الإلهية

[67] -إنليل: إله الفضاء والجو الذي يفصل بين السماء والأرض، اسمه يعني (السيد أو الإله ذا المرتبة الرفيعة)او(إله الريح). . انظر مرعي،عيد. (2018م). **معجم الكائنات والآلهة الأسطورية في الشرق الأدنى القديم**، ، دمشق:سورية، الهيئة العامة السورية للكتاب ، ص:110 ،133.

[68] - نانا: إله القمر يسمى في اللغة السومرية(نانا) وفي الأكادية(سين)، وهو ابن الإلهين(إنليل ونينليل).انظر، ادزاد.د، بوب.م.ه، رولينغ.فـ1999م)،. **قاموس الآلهة والأساطير**، تعريب محمد وحيد خياطة، الطبعة الأولى، حلب:سورية، ص:81.

[69] -آيا: إلهة أكادية زوجة شماش إله الشمس. انظرمرعي(2018م)، ص161.

[70] - الحمداني(2002م)، ص:78.

[71] - الهاشمي(1981م)، ص: 40.

[72] - Salonen, A(1951). **Hippologica Accica**, Helsinki , p,5.

[73] - المتولي(2007م). ص:242.

[74] - الهاشمي(1981م)، ص:220.

فقد ورد أسماء هذه السفن في النصوص المسمارية من عصر أور الثالثة وكما هو مبين بالآتي[75]:

سفينة شعير	GIS MA_2,SE(=eleppu sa i)
سفينة السمسم	GIS MA_2. SE GIS $_{13}$(=eleppu sa samassammu)
سفينة الطحين	GIS MA $_2$.Z13(D)(=elepp sa qemi)
سفينة التمر	GIS MA_2.ZU.LUM(= eleppu sa sulupi)
سفينة الحليب	GIS MA_2. SAR(=eleppu sa sizabi)
سفينة الأعشاب	GIA MA_2.U2(=eleppu sasammi)
سفينة القصب	GIS MA_2.GI(= eleppu sa qane)
سفينة الثوم	GIA MA_2. SUM SAR(=eleppu sa sumi)
سفينة أسماك	GIA MA_2. KU6(=eleppu sa nuni)
سفينة السمن	GIA MA_2. I3.GIS(=eleppu sa samni)
سفينة الخبز	GIS MA_2.NINDA(=eleppu sa akali)
سفينة اللحم	GIS MA_2. SIR(=eleppu sa seri)
سفينة الصوف	GIS MA_2. SIG4(=eleppu sa sapati)
سفينة التين	GIS MA_2. IN NU(=eleppu sa tibni)

كذلك أطلق سكان بلاد الرافدين تسميات عدة على السفن بموجب هيئتها العامة أو حجمها فمثلاً السفينة الكبيرة تسمى ب(eleppu rabitu) والسفينة الصغيرة سميت ب(GIS MA_2-Tur)التي تقابلها الصيغة الأكادية(Maturru)[76] كذلك كان للسفينة الجديدة والقديمة اسم خاص فالسفينة الجديدة سُميت (eleppu eshshetu) في حين كانت تسمى السفينة القديمة(eleppu kharubtu)[77].

الخاتمة:

1- ويتضح من هذه الدراسة أن النقل النهري كان يشكل الشريان الرئيسي لحركة النقل في بلاد الرافدين، إذ وفر نهرا دجلة والفرات واسطة سهلة و رخيصة التكاليف وكانا يشكلان عصب الحياة الاقتصادية ومحور الاتصال الحضاري سواء كان ذلك النشاط اقتصادياً أو عسكرياً.

2- أن المنطقة الجنوبية من بلاد الرافدين كانت مغطاة بشبكة من القنوات والجداول المائية والأهوار والمستنقعات الأمر الذي دفع سكان بلاد الرافدين إلى العمل على تطوير وسائل النقل النهرية منذ أزمان مبكرة استخدموا القوارب و السفن الشراعية في نقل البضائع والسلع بأحجامها المختلفة في المنطقة الجنوبية بشكل خاص واستخدموا الأكلاك والقفف والقوارب.

3- تعددت استخدام السفن ولم يعدّ يقتصر على التجارة التي أنشأت من أجلها، وأصبحت تستخدم لأغراض حربية وعسكرية ونقل المسافرين والاحتفالات والأعياد.

[75] - المتولي(2007م) ، ص:399.
[76] - الهاشمي(1981م)، ص:40
[77] - المرجع نفسه،ص:40

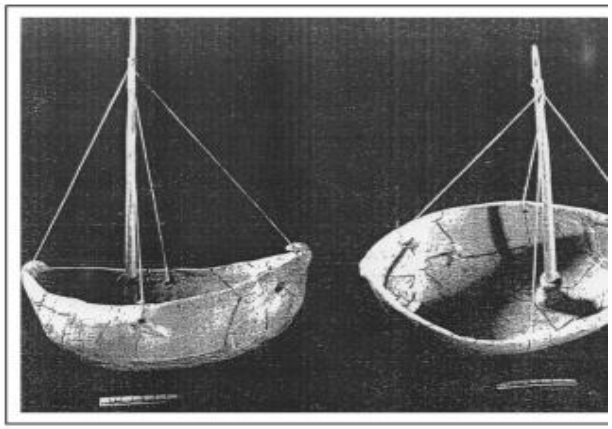
4- مع تطور صناعة السفن اختلف التصميم الداخلي للسفن لكي يتناسب مع الهدف الذي صُنعت من أجلها ومع تعدد المواد التجارية المنقولة فكان لابد من وجود تخصص لكل سفينة بنقل المواد المعينة لها.

5- مرت صناعة السفن بالمراحل متعددة بدءاً من وضع مخططات لأشكالها وأبعادها وتقسيماتها الداخلية وتوفير الأوتاد والقصب والقار والأخشاب وتحضير أنواع الزيوت والقطران من أجل الإكساء والطلاء.

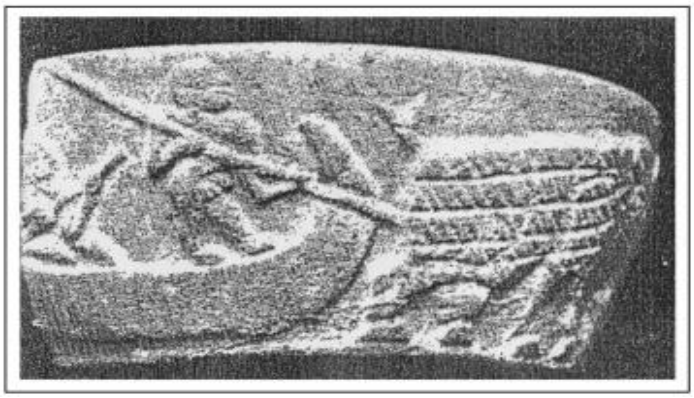
6- في العصر الآشوري كانت السفن متقنة الصنع ومختلفة الأحجام ، وتأثرت بالسفن الفينيقية، وطريقة سير السفن عن طريق المجاذيف (مع تيار الماء أو عكسه) أو بواسطة الأشرعة.

7- وما تزال السفن تستخدم إلى يومنا هذا في مختلف بقاع العالم، فحق لحضارة بلاد الرافدين أن تفتخر بهذه الصناعة التي قدمتها للبشرية منذ أقدم العصور.

الملاحق:



الشكل(1) أقدم نموذج قارب شراعي من الفخار مكتشف في مدينة أريدورشيد(1987م)، ص:29.



الشكل(2) نموذج لقارب معمول بالنحت البارزالهاشمي(1981م)، ص:44.



الشكل(3): نموذج قارب منفذ على ختم أسطواني من عصر الوركاءWoolly(1961),p.26



الشكل(4): قارب مصنوع من الفضة اكتشف في المقبرة الملكية في أورالخطيب(2010م)، ص:281.



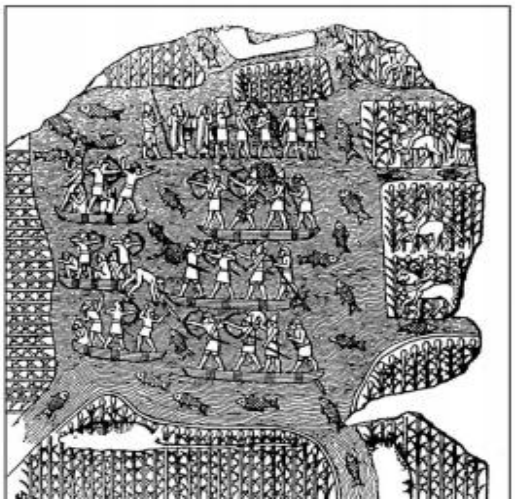
الشكل(5): صورة لمجموعة من السفن الناقلة للأخشاب باتجاه بلاد آشورOlmstead(1923),p.273



الشكل(6): طبعة ختم يعود إلى العصر الأكادي ناجي، عادل(1985م)،ص:307.



الشكل(9): نموذج من السفن التي كانت تستخدم في النقل النهريMalcolm(1998),p.94



الشكل(8): مشهد بالنحت البارز من قصر الملك سين-اخي- أريباOlmstead(1923),p.286

المراجع Refereces:

1. ابن منظور(د،ت). لسان العرب المحيط، مج1-3، بيروت:لبنانز دار بيروت. ص:5006.
2. باقر،طه.(2009م). مقدمة في الحضارات القديمة،الجزء الأول، ،بغداد: العراق. دار الوراق للنشر.ص:738.
3. الحمداني، ياسر هاشم علي.(2002م) . وسائط النقل في العراق القديم، رسالة ماجستير غير منشورة، أشراف حسين ظاهر حمود، الموصل: العراق. جامعة الموصل. ص:157.
4. حنون، نائل(2006م). ملحمة جلجامش، دمشق: سورية. دار الخريف للنشر والتوزيع. ص:299.
5. الخطيب، عبد الرحمن يونس(2010م). المياه في حضارة بلاد الرافدين، إطروجة دكتوراه غير منشورة، أشراف حسين ظاهر حمود، الموصل: العراق. جامعة الموصل. ص:348.
6. رشيد،عبد الوهاب حميد. (2004م):حضارة وادي الرافدين،
7. دمشق: سورية. دار المدى للثقافة والنشر. ص:239
8. رشيد، قحطان(1987م). الكشاف الآثري في العراق، بغداد: العراق، مؤسسة العامة للآثار والتراث. ص: 322.
9. سوسة، أحمد. (د.ت). تاريخ حضارة بلاد الرافدين،الجزء الثاني،د.ن.ص:420.
10. كجه جي، صباح اسطفيان .(2002م). الصناعة في وادي الرافدين، بغداد- العراق.ص:148.
11. عبد الله ، فيصل ومرعي،عيد(2014م).تاريخ الوطن العربي القديم(بلاد الرافدين)، دمشق: سورية. منشورات جامعة دمشق.ص:483.
12. عكاشة، ثروت. (د،ت). تاريخ الفن (الفن العراقي القديم سومروبابل وآشور)،الجزء الرابع. بيروت: لبنان. مطبعة فينيقيا. ص:648:
13. فوزي، رشيد.(د،ت). الأمير كوديا، دار ثقافة الأطفال. ص:98.
14. المتولي، نوالة أحمد. (2007م). مدخل في دراسة الحياة الاقتصادية لدولة أور الثالثة في ضوء الوثائق المسمارية المنشورة وغير المنشورة، بغداد: العراق. الهيئة العامة للآثار والتراث.ص:464.
15. محمد علي، محمد عبد اللطيف. (1977م). تاريخ العراق القديم حتى نهاية الألف الثالث ق.م. د. ن .ص:351.
16. مرعي، عيد. (2018م). معجم الكائنات والآلهة الأسطورية في الشرق الأدنى القديم، ، دمشق: سورية، الهيئة العامة السورية للكتاب. ص:513
17. النعيمي، راجحة خضر عباس.(2011م). الأعياد في حضارة بلاد الرافدين، دمشق: سورية. دار صفحات للدراسات والنشر.ص:188.
18. هبو، أحمد.(2003م). تاريخ بلاد الرافدين(من عصورماقبل التاريخ إلى سقوط بابل539ق.م)، ، حلب: سورية، منشورات جامعة حلب. ص:353.
19. أدزارد، د، بوب، م.ه، رولينغ، ف-قاموس الآلهة والأساطير، ترجمة محمد وحيد خياطة، دار الشرق العربي، بيروت-لبنان. ص: 331 .

20. ساكز، ها(1962م). عظمة بابل، ترجمة: عامر سليمان، لندن: بريطانيا. د،ن. ص:650.
21. لويد،س (1993م)، آثار بلاد الرافدين من العصر الحجري حتى الغزو الفارسي، ترجمة: محمد طلب، دمشق: سورية. دار دمشق للنشر. ص:343.
22. مورتكات، ا .(د،ت). الفن في العراق القديم، ترجمة: عيسى سلمان، سليم طه التكريتي، الجزءالثاني، بغداد: العراق، مطبعة الأديب.ص:211.
23. ناجي، عادل(1385م).الأختام الأسطوانية، حضارة العراق، ج4، بغداد: العراق. ص:450.
24. الهاشمي، رضا(1981م). الملاحة النهرية في بلاد الرافدين، سومر، ج1-2، مج37،بغداد: العراق. مديرية الآثار العامة. ص: 36-55
25. فينيه، آندريه(1969م).الفرلت طريق تجاري لمنطقة ما بين النهرين، ترجمة: محمود حريتاني، مجلة الحوليات الأثرية العربية السورية، مج19، ج1-2، دمشق: سورية. ص:160.
26. Albenda,P(1986), The palace of sargon king of Assyria, Paris: P:280
27. Frankfort,H(1939), Cylinder Seals. London, P:328.
28. Selonen,A(1951). Hippologica Accica, Helsinki,P:154.
29. Unstead ,R.J and Forman, W.F(1980). The Asyrians, London .p:56.
30. Leemans, W.F(1960),Foreign Trade in the old Babylonian Period, Leiden. P:196.
31. Malcolm,J(1998). The Final sack of Nineveh, New Haven: United states, Yale University Press. P:192.
32. Olmestead, T,A(1923).History Assyria, University of Chicago Press, p:888.
33. Woolley,c,l(2004).Ur Excavation,II: the Royal Cemetery, New York, carnegle ,p:636.
34. Woolley,c,L(1961). Mesopotamia and the Middel, Methuen, p: 209.