

تأثير المؤسسة العسكرية في الجوانب التجارية لبلاد وادي الرافدين حتى سقوط بابل سنة ٥٣٩ ق.م

د. يوسف خلف عبد الله الفهداوي

اختصاص آثار والتاريخ القديم

تعد التجارة رافداً مهماً من موارد الدولة ساعد على نضوج الفكر العسكري ووضع عقيدة عسكرية، هدفها تأمين حماية التجارة عن طريق السيطرة على مصادر المواد الأولية التي يحتاجها العراق وتأمين طرق المواصلات وحماية القوافل^(١). ولاسيما وأن العراق يفتقر المعادن والأخشاب والأحجار الكريمة^(٢)، لذلك أطلق المؤرخون على حضارة العراق بأنها تعتمد على عناصر أساسية، أهمها التجارة فضلاً عن كونها حضارة زراعة وري^(٣). ولوجود فائض لديه بالإنتاج الزراعي لاعتماد العراقيين على نظام ري كفوء^(٤)، فتحت أبواب التجارة نحو بلاد آسيا الصغرى والشام وبلاد في الشرق والخليج العربي^(٥).

أن أهمية التجارة وحماية القوافل جاءت سبباً مهماً في إيجاد جيش قوي ومنظم^(٦). ويتوضح لنا اهتمام العراقيين بالتجارة والاهتمام الكبير بمفردات التجارة في ذلك الوقت التي تتمثل بالطرق وحمايتها والبريد ووسائل النقل والقلاع وأخيراً المستعمرات التجارية^(٧).

أن التجارة وحاجة العراق إلى المواد الأولية جعل النظام السياسي في العراق يتجه إلى تحديث جيشه بصورة مستمرة ليكون هذا الجيش درعه الحامي فضلاً عن كونه القوة الضاربة التي عن طريقها يؤمن ما يحتاجه من تلك المواد. هناك الكثير من الحملات العسكرية كانت أسبابها الرئيسية الحصول على خامات المعادن والأخشاب فيدعي الملك سرجون الأكدي (٢٣٥٠-٢٢٩٥ ق.م)

في غزواته لشمال سوريا وأجزاء من تركيا ، وكذلك الحال في غزوات الآشوريين التي كانت تشن لأسباب عديدة منها إيجاد أسواق استهلاكية لبضائعهم المصنعة وتأمين طرق مضمونة والسيطرة على المواد الخام^(٨) .

وكانت المراكز التجارية منتشرة في مختلف أنحاء العراق القديم ففضلاً عن المدن الرئيسية والعواصم التي تعدّ مراكز تجارية من الدرجة الأولى . إلا أننا نجد هناك مراكز أخذت طابعاً مميزاً لها عن بقية تلك المدن ، مثال ذلك المدن الواقعة على الطرق والأوطان التجارية في آسيا الصغرى وبلاد الشام والخليج العربي وبلاد عيلام .

وكانت المعابد تعدّ مراكز اقتصادية لمزاولة الأعمال التجارية مثل التوسط في منح قرض وتسليف التجار ، وتميز في ذلك كثيراً معبد الإله سن (القمر) في العهد السومري، حيث كان يقرض النقود فهو أشبه بمؤسسة مصرفية . وفي مدينة آشور نجد البيوتات العالية التي كانت تتعامل مع المراكز التجارية في آسيا الصغرى وسوريا ولبنان . وكان يطلق على المراكز التجارية اسم بيت كاريم وهذه تشمل أعمال التجارة وأسواق لتبادل العملات وبيوت المال والصيرفة ومراكز للاستيداع ، وكان هناك مركزاً للتنسيق بين التجار سمي بيت اليم مهمته مناقشة شؤون التجارة ووضع الأصول والقواعد المنظمة لها من تأمين الأخطار وطرق المواصلات التي تسلكها وطرق سير القوافل . وأن هذا البيت كان من الأهمية بحيث أن إدارته كانت تناط بأحد أمراء آشور وعدت إيراداته جزءاً من مالية الخزانة العامة^(٩) .

وفي العهد البابلي الحديث (٦٢٦-٥٣٩ ق.م) يعدّ بيت (موراشو وأولاده) مركزاً مالياً مهماً لمزاولة أعمال الصيرفة وتشمل مفردات التجارة التي سأتناولها للطرق ووسائل النقل ومحطات البريد والقلاع والمحطات التجارية (المستعمرات).

١ - الطرق ووسائل النقل ومحطات البريد :

تمتد الطرق التجارية عبر المدن العراقية وتتفرع وتلتقي حيثما وجدت التجارة قديماً . وهذه الطرق استخدمت أيضاً كطرق لسير الجيوش قديماً^(١٠) ، فالطرق التجارية نفسها استخدمت كطرق للحملات العسكرية ، وكانت هناك طرق عادية وأخرى خاصة تسمى خزان شري (hururan Sarri) أي الطريق الملكي التي كانت تربط العاصمة بمختلف أنحاء البلاد ولاسيما في الفترة الآشورية^(١١) . وكثيراً ما كانت هذه الطرق تسير بمحاذاة الأنهر والعيون والآبار ، لتوفير خطوط تموين جيدة في ذهابه وإيابه. حيث كانت المؤسسة العسكرية تضع قوات حماية في النقاط المهمة ، مثل الممرات الجبلية في شمال العراق عند راوندوز وحلبجة وغيرها حيث تنتشر الحاميات والقلاع العسكرية التي تحمي هذه الممرات . وكذلك المناطق التي تقع على مفترق الطرق مثل مدينة ماري وتل براك وآشور وبابل وغيرها الكثير . هناك طريقان يربطان العراق بالجهة الغربية الأول يبدأ من سبار (أبو حبه) على الفرات في منطقة اليوسفية ويسير بمحاذاة النهر ماراً بهيت وعانه (anaki) ثم مدينة ماري (البوكمال) ويستمر في وسط الصحراء فيمر بتدمر ومنها إلى حمص ويتفرع إلى المدن الساحلية الفينيقية على البحر المتوسط . وهذا الطريق سلوكه صعب ، لأنه يتطلب على سالقيه حمل كميات كبيرة من المياه والطعام والعلف ، مما يعد ذلك مشكلة إدارية. ولاسيما إذا عرفنا أن الجيش يعتمد في تموينه على المعدن التي يمر خلالها نحو هدف الحملة .

أما الثاني فهو أطول من الأول إلا أنه أكثر أمناً ، إذ أنه يمر قرب مصادر للمياه كثيرة ويبدأ من نينوى باتجاه الغرب قاطعاً الجزيرة ماراً بمنطقة (شوبات أنليل) (شكوبازار) ثم كوزانا (تل حلف على نهر الخابور) ثم حران (الواقعة على نهر البليخ) ثم كركميش (جرابلس) بعد عبور نهر الفرات ، ومن ثم يتفرع إلى

فروع قس منها يصل إلى آسيا الصغرى والأخرى إلى سواحل سوريا وفلسطين ولبنان.

أما الاتصال بالمناطق الواقعة شرق العراق فعليها أن تمر بممرات ضيقة أهمها :

أولاً - ممر رايات بالقرب من راوندوز يؤدي إلى أذربيجان وسواحل بحيرة أرمينيا.

ثانياً - ممر قرب حلبجة إلى الجنوب من السليمانية ويؤدي كذلك إلى نفس المناطق .

ثالثاً - ممر خانقين حيث يؤدي إلى كرمنشاہ وهمدان .

رابعاً - طريق إلى أقصى الجنوب يسير بمحاذاة سفوح جبال زاغروس ابتداءً من الدير قرب مدينة بدرة حالياً وصولاً إلى الشوش بالقرب من ديزقول^(١٢) .

أما الطرق البحرية فيعتبر الخليج العربي (البحر الأسفل) الطريق البحري الوحيد بين العراق والأقطار المتاخمة للخليج والسواحل الجزيرة حيث كانت تؤدي إلى دامون (البحرين) ومكان (عمان) وملوخوا (ربما في باكستان) وفي دور العبيد (٥٠٠٠-٤٠٠٠ ق.م) أكتشف قارب صغير من الفخار في وسط حفرة لتثبيت الشراع^(١٣) ، مما يدل على تطور المواصلات النهرية واستخدام الرياح في تسييرها .

مما لاشك فيه أن ذلك أحدث انقلاباً كبيراً في طبيعة العلاقات التجارية وأضاف بعداً جديداً للقوة العسكرية عندما أوجدت الحاجة ظهور وابتكار القارب كوسيلة لنقل المواد . ونتيجة لهذا التوسع في النقل وجدت الحاجة لواسطة نقل ماجين الميناء والشاطئ والمنطقة المراد إيصال أو نقل المواد منها. فأضطر الإنسان إلى اختراع أو ابتكار العربة التي بواسطتها استطاع الإنسان من نقل وتوسيع تجارته^(١٤) ، ما حيوانات السحب لهذه العربات فقد استخدمت البغال

والحمير في عربات النقل لمختلف الفترات التاريخية في حين استفاد الآشوريين من الخيل في القتال بعد أن عرف العراقيون الخيل في منتصف الألف الثاني ق.م^(١٥).

ويبدو أن استخدامه في عربات القتال كان أكثر من عربات النقل وذلك لأن سرعته كانت لا تتناسب مع قوة ومثانة عربات النقل والحمولة . ويعتد الآشوريون رواد فن الفروسية في العراق القديم ، وكذلك استخدموها في محطات البريد المنتشرة في مختلف أنحاء البلاد التي كانت تحت حراسة القوات العسكرية وعلى مسافة رحلة يوم (٢٠-٣٠) ميل حيث كان يتم في هذه المحطات تبديل الخيل والبغال ضماناً للسرعة ولراحة الحيوانات وكان يقوم بهذه المهمة الرسل الملكية المنتشرة والذين يعرفون باسم مارشري (marsarri) راكباً من محطة إلى أخرى مع قوات الحرس لحمايته . وكثيراً ما ينجح الحكام بأنهم حافظوا على هذه الطرق وتحريرها من العصاة والأخطار . حيث يذكر لنا الملك لوكال زاكيزي (٢٤٠٠-٢٣٧١ ق.م) بأنه حرر الطرق من الخطر ابتداءً من البحر السفلي إلى البحر العلوي^(١٦).

وتعد فترة حكم الملك شلمنصر الثالث (٨٥٨-٨٢٤ ق.م) الفترة التي استطاع الآشوريون تأمين الطرق كافة المؤدية إلى آسيا الصغرى وشمال العراق وبلاد الشام . وبذلك ضمنت آشور احتكار المعادن والمواد الأولية ولاسيما الحديد . الذي أصبح له شأن في الماكنة العسكرية . وجاء الملك بكلات بلاصر (٧٤٥-٧٢٧ ق.م) ليعزز ما بدأه شلمنصر الثالث فقام بتقسيم الإمبراطورية إلى مقاطعات أصغر من السابق وبإشراف مركزي يقابله اهتمام شديد بنظام البريد والرسل الملكية^(١٧).

وأهتم العراقيون باستخدام الأنهار والمواصلات . إذ أفادوا من نهري دجلة والفرات وروافدهما والجداول والقنوات لاستخدامها كطرق للمواصلات التجارية والعسكرية وذلك لقلّة تكاليفها وسهولة استخدامها . فضلاً عن ذلك أن

أهم المدن كانت تقع على حافة النهر أو قريبة منها فساعد ذلك لتكون وسائط النقل المائية ذات أهمية قصوى وساعد على أهميتها كثرة الفيضانات والأمطار التي تسبب صعوبة في استخدام وسائط النقل البرية في هذه المواسم ، ففي نص من القرن السابع ق.م يقول ((إذا كانت الطريق البرية جيدة فدعهم يقدمون سيراً وإذا لم تكن جيدة دعهم يأتون بواسطة السفينة)) وفي نص آخر للملك سنحاريب ((أركبت قطعاتي العسكرية المفضلة في سفن وجنودي نزلوا الفرات في أنا سافرت على الأرض مجاوراً لهم))^(١٨).

أما وسائط النقل فكانت كثيرة ومتنوعة ، وبهنا هنا أن نبين أن هذه الوسائط شهدت تطورات وتحسينات أدت نتائجها بأن تصبح المدن مرتبطة ببعضها بشبكة من الطرق عملت على توحيدها فضلاً عن أنها كانت سبباً في نشوء علاقات تجارية متطورة ومنتجة مع الأقوام المجاورة ، مما ساعد على الطموح العسكري الحاد للمؤسسة العسكرية الرافدينية للاستحواذ على طرق التجارة وتأمينها لدرجة أن المعاهدات والاتفاقيات الدولية بين حكام العراق والأقوام المجاورة يتضمن في بعضها بنوداً لحماية القوافل المارة في بلدانهم والدولة المتحالفة معها ، ويعدّ البريد من مظاهر الحضارة المهمة لبلاد وادي الرافدين حيث أصبح للبريد والرسل أهمية قصوى ولاسيما عند توحيد العراق زمن الأكديين وما بعده ، وكانت مهمة البريد والرسل اللذين يعرفون باسم راري كبسي (أي المرشد) نقل الأوامر والأخبار العسكرية من العاصمة إلى مختلف أنحاء البلاد عبر الطرق التجارية العسكرية وتقع على هذه الطرق محطات أو منازل للبريد تعرف بكليو (Killiu) ويسمى المسؤول عنها رب كيلو من المحتمل أن يكون بأمرته عدد من الجنود والخيول لتأمين احتياجات السعاة الملكيين وللعمل أيضاً كمرشدين لهؤلاء السعاة^(١٩).

ويبدو أن الشوريين أعطوا للبريد أهمية كبرى فعملوا على تطويره لدرجة أصبحت الأخبار والمراسلات بين الملك وحكام الولايات وموظفيه منتظمة

الأول ، ثابتة وتشمل القلاع والثاني ، متنقلة - والتي تشمل المعسكرات الوقتية . وخير مثال لهذه القلاع العسكرية القلعة التي تعود للعصر الأكدي المقامة في تل براك قريبة من الحدود السورية الحالية. إذ أن هذه القلعة عسكرية فضلاً عن كونها محطة تجارية . فقد شيدت على الطريق التجاري العسكري المؤدي إلى شمال وجنوب العراق^(٢١). ومن الملاحظ في هذه القلعة أن لها مدخلاً واحداً مما يجعل الدفاع عنها سهلاً ، ألا أن شكلها المربع يعطي للمهاجمين فرصة استغلال الزوايا الميتة للاقتراب من السور عكس الشكل الدائري أو البيضاوي ، وتعد مدينة ماري الواقعة على ضفة الفرات الغربية إلى الشمال قليلاً من الحدود السورية الحالية ، قلعة أو محطة على الطريق التجاري الكبير الذي يتم عن طريقه جلب المواد الخام من بلاد الشام ، حيث تقع على الطريق الموصل بين الخليج العربي والبحر المتوسط حيث كانت ترابط فيها حامية عسكرية من الممكن تقديرها بما لا يقل عن عشرة آلاف مقاتل استناداً إلى قوائم الأرزاق الخاصة بالضباط والجنود التي عثر عليها في ماري . وهناك قلعة الدير التي تقع على الحدود العيلامية حيث تقع على أحد الطرق التجارية العسكرية عبر إيران^(٢٢) . وكذلك قلعة أناتي (عانه) وهيت (ittu) ومن الممكن اعتبار المدن العراقية القديمة الصغيرة التي تقع على خط مسير الحملات بمثابة قلاع يستفاد منها عند الحاجة مثل ارباخا (كركوك) وارينيلو (أربيل) وشمشارة . وفي زمن الملك آشور ناصر بال الثاني في الفترة التي أصبحت فيها بلاد الشام تحت الحكم الآشوري المباشر أو غير المباشر . أن إنشاء القلاع بهذه الكثافة ولاسيما في الفترة الآشورية أعطى القوة للسلطة الآشورية في الهيمنة على الأقوام الخاضعة لهم ، إذ أن الحاميات العسكرية التي تتواجد في هذه القلاع وحولها تعدّ عامل ردع مستمر لكل من يحاول التمرد على السلطة . فنجد أن منطقة البليخ على الفرات حيث تقع تلول حران وسلطان نية وتل بارسب (إلى

الجنوب من كركميش) كلها كانت لها أهمية كبيرة من الناحية العسكرية والتجارية لأنها تمثل عقدة ارتباط واتصال بين الرافدين وشمال بلاد الأناضول . وكانت تل بارسب عاصمة بيت أديني إحدى المقاطعات الآرامية التي سببت للأشوريين المتاعب المستمرة مما أجبرهم على ضمها إلى إمبراطوريتهم. وأقام فيها الملك شلمنصر الثالث سنة ٨٥٦ ق.م قلعة عسكرية سماها كار شلمنصر بمعنى ميناء شلمنصر أو حصن شلمنصر^(٢٣) . وتعدّ قلعة تكريت (برنو) من القلاع التي اتخذت نقطة وثوب اتجاه القسم الجنوبي من الدولة الآشورية وأخذها الملك الكلداني نيوبلاسر نقطة إنطلاق لإسقاط هذه الدولة أيضاً وهذه القلعة كانت تعدّ ملتقى للطرق التجارية والعسكرية .

أن انتظام المسافات بين القلاع الذي كان بحدود مسيرة يوم للقافلة التجارية أي بحدود (٢٠-٣٠) ميل وبما أن مسيرة الجيش بمختلف صنوفه بما فيها الخدمات لا يمكن مسيرته لهذه المسافة في يوم واحد ، والغاليومين في الأقل. لذا نجد الآشوريين ابتكروا المخيمات العسكرية الوقتية ، التي نجدها منتشرة ما بين هذه القلاع أو في الطرق الفرعية المؤدية إليها فقد جاء في حوليات الملك آشور ناصر بال الثاني بأن الجيش الآشوري وبين قاعدته في قموخ قام بزحف سريع نحو الخابور والحق هزيمة شنعاء في معركة استمرت يومين^(٢٤) . ونجد الآشوريون مثلوا في منحوتاتهم الكثير من المخيمات الوقتية التي أقاموها بالقرب من المدن المغلوبة أو قرب مواقع القتال لغرض تسلم الجزية والغنائم والأسرى^(٢٥) .

٣ - المحطات التجارية (المستعمرات) :

نظراً لدور التجارة المهم في الحضارة العراقية نجد العراقيين أولو المحطات أو المستعمرات التجارية أهمية عالية فعملوا على تنظيم مجتمعات أو محطات تجارية عديدة لهم في مختلف الأنحاء وهذه المحطات على نوعين :

الأول : محطات تجارية أجنبية تدار ويشرف عليها السكان المحليون وتربطهم بوادي الرافدين روابط تجارية وسياسية مستمرة مثل دلمون ومكان وملوखा في الخليج العربي وصور وصيدا وكركميش وتل براك في بلاد الشام .

الثاني : محطات تجارية تدار ويشرف عليها العراقيون ويتمتع تجارها بنوع من الاستقلال الذاتي . وهي ما أطلق عليها المراكز التجارية مثل المركز الأكدي في كبدوكيا الواقعة في بلاد الأناضول التي جرد الملك سرجون الأكدي حملة عسكرية لحماية تجارها من اضطهاد الحاكم ليورو شخندا الواقعة إلى الجنوب من قبضري الحالية وهذه تعدّ مستعمرة تجارية للجالية الأكديّة تقابل ما كان للآشوريين التي تعرف باسم كاتيشر^(٢٦) (كول تبة حالياً) . وبذلك تميزت الفترة الأكديّة بالتوسع في حدودها لتشمل مصادر التموين للتجارة الخارجية وحماية الطرق والقوافل الذاهبة إلى آسيا الصغرى وبلاد الشام وكريت والخليج العربي^(٢٧) ، لغرض السيطرة على المواد الأولية لضمان استمرار الحضارة وازدهارها.

وفي العصر الآشوري كانت كاتيش في الأناضول (كول تبة حالياً) تخضع للقوانين الآشورية حيث تطبق على ساكنيها ، وليس القوانين السائدة هناك حتى أنهم استخدموا الطريقة الآشورية في التدوين والتاريخ (اللمو) في سجلاتهم وذهب بعض الباحثين بأن المنطقة كانت ربما تقع تحت نفوذ الآشوري^(٢٨) . وهذا احتمال بعيد لكون الدولة الآشورية لم تكن في وضع يسمح لها بذلك في تلك الفترة فاكثفت بوجود منفذ تجاري لقاء عمولة صغيرة توفر لهم مشقة حمايتها التي بلا شك ستكون ناهضة في تكاليفها المالية والبشرية وكانت كاتيش تمثل مركزاً تجارياً مهماً للآشوريين في الألف الثاني ق.م (١٩٥٠) ق.م إذ كانت هذه المدينة تجري معاملات الاستيراد والتصدير مع البيوتات والمراكز التجارية

في بلاد آشور نفسها حيث كانت تصدر إلى آشور خامات المعادن في حين تستورد من آشور البضائع المعدنية المصنعة والمنسوجات والفخاريات^(٢٩). أن هذه المحطات بلا شك كانت تزاوّل أعمالاً عديدة مثل التجسس لتزويد الوطن الأم بأهم الأخبار العسكرية والتجارية وتنشيط حركة المقايضة وتبادل السلع التي تحتاجها بلاد وادي الرافدين خاصة المعادن التي أصبحت تعدّ من متطلبات الأمن القومي للبلاد ويعتقد بأن التجار الآشوريين كانوا يدفعون ضرائب سنوية إلى وطنهم فضلاً عن متاجرتهم بالصادرات الآشورية مما كان له أثر كبير في رخاء ورفاهية بلاد آشور في تلك الفترة^(٣٠).

الخلاصة :

يتضح من خلال هذا البحث أن عامل الاقتصاد أدى دوراً مهماً في توجيه الفكر العسكري نحو تثبيت دعائم التوسع والسيطرة على الموارد الاقتصادية للبلدان المجاورة ، مما أوجب على الحكام العراقيين العمل على تحديث جيوشهم ليتمكنوا من السيطرة على مصادر تلك المواد ، التي أصبح بعضها يمثل عصب الماكنة العسكرية مثل النحاس والبرونز فيها بعد الحديد وتم لهم ذلك أما عن طريق القوة أو التحالف أو بالطرائق الدبلوماسية أو عن طريق التجارة في أوقات السلم .

وأحياناً إذا عجزت المؤسسة السياسية تحقيق ذلك تعمل على تأسيس مراكز ومحطات تجارية وتقوم بتأمين تلك المواد . مثال ذلك المراكز التجارية الأكدية والآشورية في آسيا الصغرى ، ولأجل تأمين طرق التجارة ، نجدهم اهتموا ببناء قلاع ومحطات البريد في أو على ملتقى الطرق التجارية العسكرية التي استخدمت أيضاً نقاط متقدمة تؤدي أهداف عسكرية فضلاً عن الأهداف التجارية ومن هذه الأهداف تجهيز الجيش بالمؤن والعتاد والأسلحة والتجهيزات. أما القلاع التي تبنى على تخوم الإمبراطورية فتكون بمثابة نقاط متقدمة للإبذار

المبكر عن الاستعدادات المعادية أو للقيام بتأديب أو عرقلة تقدم تلك القوات وتلقي الصدمة الأولى من الأعداء ، مثال ذلك حذراتو على الفرات وماري وتل بارسب وغيرها .

ألا أن هناك قلاع وجدت لتعزيز القدرات الدفاعية - الهجومية لتلك القلاع ولتزويدها بما تحتاجه من المؤن والعتاد بعدها خطأ دفاعياً ثانياً، مثال ذلك المدن العراقية التي تقع أو تحيط بالعاصمة الآشورية والبابلية مثل مدينة سبار والوركاء وأور وعانه واربخا وأربيل وبرتو (القلعة تكريت) التي كانت متميزة بأنها قلعة آشورية بتجمع فيها الجيش عند بدءه بالحملة باتجاه القسم الجنوبي ، إذ أنها تمثل عقده المواصلات والمحاور العسكرية للحركات المؤدية إلى الشمال باتجاه العاصمة الآشورية (فعلاً استخدمها الملك نبوبلاسر عند إسقاطه للدولة الآشورية) وإلى الجنوب باتجاه مدينة بابل وإلى الشرق باتجاه أرابخا وبلاد عيلام وأحياناً تكون القلاع فيها ممرات سرية تؤدي إلى النهر أو خارج الأسوار لأغراض التزود بالمؤن أو لطلب النجدة.

أن الحاجة للأيدي العاملة ولاسيما في القسم الجنوبي من بلاد وادي الرافدين لإدامة قنوات الري وتشغيل المزارع الدينية والملكية ، أعطى زخماً قوياً للحكام للمزيد من الحروب والحملات العسكرية لتأمين المزيد من الأيدي العاملة. أن هذه الحاجة الشديدة للأسرى تتناقض مع ما روجه المستشرقون حول معاملة العراقيين للجنود الأسرى بل على العكس أن وجه الاستفادة من هؤلاء لا يدعوا القادة إلى قتلهم بل الدافع الاقتصادي يدعو إلى إبقائهم وهو الأدعى قبولاً.

وما المنحوتات التي تصور الأسرى والكتابات التي تتحدث عن قتلهم سوى ادعاءات الغرض منها إعلامية لا أكثر من السلطة أو المعبد في ذلك الوقت استغل من بعض المستشرقين المتحاملين على الحضارة في بلاد وادي الرافدين والمتأثرين بالإعلام الصهيوني لترويج الأكاذيب بخصوص ذلك.

ومن أجل تأمين طرق التجارة وجد نظام الاستخبارات والبريد وبناء القلاع والحاجة إلى سرعة أوجدت الخيالة ، ولغرض تأمين ذلك فكان على الملك والمؤسسة العسكرية أن وجد في تنظيم جيش قوي لتنظيم ذلك . فظهر لنا التطور المستمر في هذه المؤسسة وأعطت للعقيدة العسكرية غاية أو بعداً سوقياً لتطورها وتحديثها كلما استجد في الأمر شيئاً جديداً ، فوجد التحصين أخذ دوره في الفكر العسكري ، فبدأنا نشاهد القلاع والحصول العسكرية التي انتشرت في مختلف الإتحاء وعلى الطرق التجارية والعسكرية ، مما أصبر الأقوام المتمردة على السلطة الآشورية بالقلاع والمدن المحصنة ذات الأسوار العالية ، مما جعلت المؤسسة العسكرية كرد فعل لذلك ابتكار آلات الحصار المتحددة الأشكال لتهديم هذه الأسوار واقتحام تلك القلاع والمدن . وهذا ما عملت به المؤسسة العسكرية الرافدينية لتجنب خطط الأقوام المجاورة بخطة عسكرية وأسلحة متطورة تجهض هذه المحاولات .

المصادر:

١. باقر، طه : مقدمة في تاريخ الحضارات القديمة، ط (لبنان ١٩٧٣) ص ٦.
٢. الطعان، عبد الرضا: المفكر السياسي في العراق القديم (بغداد ١٩٨١) ص ١٨٢.
٣. باقر: المقدمة ص ٢٨.
٤. ساكز هاري: عظمة بابل ، موجز حضارة بلاد وادي الرافدين القديمة ، ترجمة د. عامر سليمان (بغداد ١٩٧٩) ص ١٩٢.
٥. النجفي، حسن: التجارة والقانون بدءاً من سومر (بغداد ١٩٨٢) ص ١٢، ٢٣.
٦. الطعان: المفكر السياسي ص ١٨٣.
٧. النجفي: التجارة والقانون ص ١٢، ٢٣.
٨. الجادر، وليد: (طرق التجارة المائية ووسائلها في العراق القديم) مجلة جمعية المؤرخين والآثاريين في العراق العدد السادس بغداد ١٩٨٨) ص ٥٢-٥٣.
٩. النجفي : التجارة والقانون ص ٤٢-٤٣.
١٠. ساعد الدولاب على إنشاء أول وسائل النقل والسفر في العالم القديم ، المصدر السابق، ص ٢٢.
١١. عبد الله، يوسف خلف : الجيش والسلاح في العهد الآشوري الحديث (بغداد ١٩٧٧) ص ٦٧.

١٢. عبد الواحد، فاضل (حضارة بلاد وادي الرافدين بين طرق انتشارها وأبرز تأثيراتها) مجلة جمعية المؤرخين والآثاريين العدد السادس (بغداد ١٩٨٨) ص ٥-٦.
١٣. الهاشمي، رضا: "الملاحة النهرية في بلاد وادي الرافدين" مجلة سومر المجلد ٣٧ بغداد (١٩٨١) ص ٣٧.
١٤. يعتقد بأن استخدام العربية قديم يعود إلى دور حلف (٤٩٠٠-٤٣٠٠ ق.م) مكي عبد الله، عدنان : (نشأة وتطور القرية في العراق) مجلة سومر مجلد ٣٩ (بغداد ١٩٨٣) ص ٥٩-٦٠.
١٥. هناك دلائل على وجود الحصان منذ العهد الأكدي حيث عثر على أثر نحاسي على شكل تمثال صغير للحصان وكذلك جاء ذكره في ترنيته للملك شولكي باي ملوك سلالة أور الثالثة (٢٠٩٣-٢٠٤٦ ق.م) وهذه الإشارات لا تؤكد تدجين الحصان وإنما تؤكد وجوده فقط. رشيد: فوزي "وسائط النقل المائية والبريد في العراق القديم" مجلة النفط والتنمية العدد ٧-٨ (بغداد ١٩٨١) ص ١١٦.
١٦. بونستكيت نيكولاس: حضارة العراق وآثاره ، تاريخ مصور ، ترجمة سمير عبد الرحيم الجبلي (بغداد ١٩٩٠) ص ٦٣.
١٧. جورج رو: العراق القديم ترجمة حسين علوان حسن (بغداد ١٩٨٤) ص ٤١.
١٨. الهاشمي : الملاحة النهرية ص ٣٧ ، ٤٠.
١٩. المصدر السابق، ص ١٦٣ وما بعدها.

٢٠. ساكز : عظمة بابل ص ٧٠.
٢١. المصدر اسابق ص ٨٣-٨٦ .
٢٢. عبد الواحد: حضارة بلاد وادي الرافدين ص ٢٠-٢١.
٢٣. ساكز: عظمة بابل ص ٧٣ .
24. Paterson, A. Assyrian Sculptures, palace of Sinaherid
(London and Holland, 1915, PL8).
٢٥. لويد، ستين : آثار بلاد الرافدين القديم ترجمة سامي سعيد الأحمد (بغداد
١٩٨٠) ص ١٦٢-١٨٥.
٢٦. باقر، المقدمة ص ٣٥٧-٨.
٢٧. وكانت مدينة سبأ (بالقرب من اليوسفية) محطة تجارية حيث أمر الملك
حمورابي بإعفائها من الخدمة, المصدر السابق ص ١٣٧ .
٢٨. عبد الواحد في حضارة بلاد وادي الرافدين ص ١٣.
٢٩. كلنفل، هورست : حمورابي ملك بابل وعصره، ترجمة غازي شريف
(بغداد ١٩٨٧) ص ٦٣.