

الطرق التجارية في مملكة الأنباط

مروان عاطف الضلاعين *

Abstract

Recent archaeological discoveries have enriched our knowledge of Nabataean trade routes and caravans' stations. The geographic and strategic of the area have been influential factors in determining the trade routes' positions. The routes were provided with watching towers, and rest houses in order to protect and facilitate caravans. The occasion scarcity of the archaeological evidence makes it blur to distinguish between local and regional trade routes and furthermore it is uncertain whether some routes were in use. Nabataean economic interests were not restricted to land trade, whereas they also used sea to transport their goods. They had their own boats that they developed into ships that would navigate in the Red Sea and the Mediterranean. Nabataean profited from imposing levies on caravans passing thorough Nabataea under their protection.

Keywords: Trade Routes in the Nabataea, Ancient Arab, Nabataea economics, Petra History

المقدمة

تعد حضارة الأنباط إحدى أرقى الحضارات الإنسانية، في الإبداع والتنظيم والفنون والرقي في مختلف المجالات، استطاعت الحفاظ على استمراريتها التاريخية لفترة تقارب ستة قرون فوق رقعة جغرافية واسعة وصلت إلى دمشق والبقاع وجبل الدروز شمالاً والحجر ومدن صالح والعلا في جنوباً، ومن سيناء وغزة وشرق الدلتا غرباً إلى الصحراء الداخلية شرقاً. إلا إن جهود التعريف بحضارة الأنباط وتاريخهم ما تزال متواضعة ، حيث ما يزال المكتشف من مدينة البتراء وحدها لا يتجاوز (١٥%) من حجم الآثار المتوقع. وفي مجال التأليف في البحوث والدراسات حول الأنباط باللغة العربية ما يزال في مراحله الأولية. حيث لا نجد إلا عدداً قليلاً جداً من البحوث والمؤلفات، رغم ما تعنيه حضارة الأنباط من أهمية كبرى في التاريخ العربي القديم وتاريخ المنطقة والحضارة الإنسانية بشكل عام، إلى جانب الموقع المميز الذي يجب أن تحتله في تاريخ الثقافة العربية باعتبارها حضارة مؤسسة قدمت للثقافة العربية إنجازات نوعية هامة شكلت جذرها الموضوعي .

لقد بقيت حضارة العرب الأنباط مهملة على صعيد المعرفة العربية، على الرغم من الانفئات المبكر من الباحثين الغربيين لهذه الحضارة وأهميتها. واليوم يقع الواجب والمسؤولية على الجيل الجديد من الباحثين الأردنيين لإعادة اكتشاف الوطن من جديد حماية للمعرفة والحقيقة أولاً، ولأن البحث عن جذور المستقبل ثانياً بالعودة إلى التاريخ الحاضر الذي يشكل الجذر والأساس .

* الدكتور مروان عاطف ربيع الضلاعين، محاضر في جامعة البلقاء التطبيقية / كلية الكرك، الأردن.

حيث نجد أن الموقع الجغرافي لمملكة الأنباط سهّل عليها الاتصال بأقوام غرب آسيا، وشرق البحر المتوسط، بالإضافة إلى أن الأنباط ناشطون في عالم التجارة، ويبدو أنهم نظروا إليها بشيء من التقدير، فقد خدمتهم الظروف الطبيعية، حتى إننا نجد أن عاصمتهم البتراء أصبحت منذ أواخر القرن الرابع ق.م. المدينة الرئيسية على طريق القوافل، وترتبط بين جنوب الجزيرة العربية الذي ينتج العديد من السلع، و مراكز الاستهلاك والبيع في الشمال.

وبذلك استفاد الأنباط من هذا الموقع ولعبوا دور الوسيط التجاري بين جنوبي الجزيرة العربية وعالم البحر الأبيض، بالإضافة إلى وجود الأسواق التجارية المتميزة، فضلاً عن أنهم حصلوا على أرباح طائلة نتيجة فرض ضرائب المرور التي فرضت على البضائع المارة في أراضيهم.

الطرق التجارية

أولاً: الطرق التجارية البرية.

أثرت الاكتشافات الأثرية في البتراء في معرفتنا بطرق القوافل التجارية والمحطات التجارية، فالمعلومات التي تم الحصول عليها من هذه الاكتشافات قد دلّت على ذلك، وعادة كان يتم اختيار الطرق التجارية حسب الطبيعة الجغرافية والاستراتيجية للمنطقة، بحيث كانت تزود بالمحطات وأبراج المراقبة، واستراحات القوافل؛ من أجل تسهيل التجارة، ولتقديم الأمن للقوافل الداخلة والخارجة، وكان المصدر الرئيس في رسم شبكات الطرق في منطقة الأنباط يأتي بالدرجة الأولى من مواقع تلك التحصينات، وتبين من خلال الحفريات الأثرية أن الكثافة الأعلى لأبراج المراقبة ومحطات الحراسة كانت في المنطقة بين وادي الحسا ووادي الموجب، إن هذه التحصينات أسست خلال العصر الحديدي وأعيد استخدامها خلال الفترة النبطية، وربما تعود هذه الكثافة إلى عاملين:

الأول: بسبب أصولهم في العصر الحديدي حيث كونوا جزءاً من النظام الدفاعي للمنطقة.

الثاني: لأنه كان هناك نشاط أثري كثيف في المنطقة من بداية القرن الأخير لأهداف توراتية.

وكان من الصعب أحياناً التفريق بين الطرق التي استخدمت للقوافل البعيدة، والطرق الداخلية المحلية، وأيضاً من الصعب التأكيد على استخدام بعض الطرق بسبب قلة الأدلة الأثرية، من أبراج المراقبة، واستراحات القوافل والبقايا الأخرى. كما عمل الأنباط على بناء وإعادة استخدام أبراج المراقبة القديمة لحماية القوافل التجارية، وكانت القوافل التجارية تدفع نقوداً لهذه الخدمات إذ يذكر بليبي: (إن الحراس والمقيمين وحراس البوابة والخدم يأخذون الأجر حيث تصل الأجرور إلى (٦٨٨) ديناراً للحمل الواحد قبل الوصول إلى منطقة ساحل البحر المتوسط^(١)). وهذا دليل على مقدار العوائد التي يتم الحصول عليها من هذه التجارية.

* طرق التجارة البرية في الجزيرة العربية

يقول هيرودوتس "إن جنوب الجزيرة العربية كانت البلد الرئيسي التي أنتجت البخور والصمغ"^(٢). وهذه الحقيقة أكدت من خلال كتابات سترابو وبليني وكاسون، حيث ذكرت هذه المصادر أن حضرموت وقتبان وظفار، كانت المصادر الرئيسية التي تنتج مثل هذه الأشياء الثمينة^(٣). ومن هذه المدن الرئيسية في جنوب الجزيرة العربية تبدأ الرحلة الطويلة للقوافل التجارية، ومن ثم تمر عبر مأرب عاصمة سبأ التي كانت إحدى محطات القوافل التجارية حيث تتابع القوافل سيرها خلال "براكش"، ومن ثم نخرن، وبعد نجران يتفرع الطريق إلى ثلاث اتجاهات:

الأول: يتجه شرقاً ويمر من خلال قرية الفاو حيث وجدت كسر من الفخار النبطي، وتستمر حتى تصل إلى الخليج الفارسي^(٤)، والطريق الثاني يتجه نحو الشمال إلى المدينة (يثرب) ليقابل طريق آخر يأتي من مكة، أما الطريق الثالث فيتجه مباشرة إلى الشمال الغربي ليصل مكة، والمدينة والعلاء (ديدان قديمة) مملكة اللحيانيين، التي شكلت جزءاً من مملكة الأنباط في القرن الأول قبل الميلاد. ومنطقة العلاء كانت متصلة بجزرها على الساحل الشرقي للخليج الفارسي، وفي خربة شمال مدينة العلاء وجدت بعض الصور من خلالها^(٥) استدل على أن الأنباط سلكوا هذا الطريق أثناء التجارة، ومن ثم يواصل الطريق من العلاء إلى الحجر عاصمة الأنباط في جنوب المملكة النبطية، وثاني أكبر مدينة نبطية، وكان هناك طريقان يربطان الحجر والبتراء، الأول يمر من خلال المدينة ووادي رقيم وأذرح، والآخر يمر من خلال الأفرع وتبوك ومن ثم إلى البتراء^(٦).

ويبدو أن الغزو البدوي قد عرض القوافل التجارية للمخاطر، وخاصة التي تكون عن طريق البر، وإن أبراج المراقبة على طول الطريق التجاري الرئيسي قد أعيد استخدامها للتأكد من الأمن والاستقرار^(٧)، ويبدو أن الوحدات العسكرية وزعت خلال الأراضي النبطية بالتركيز مع المدن الرئيسية، ولكن ذلك لا يعكس أي شيء أكثر من أهمية هذه المدن. بعد الحجر تتفرع الطريق إلى ثلاثة اتجاهات - تيماء - حائل - الخرج - الخليج الفارسي، تيماء - تبوك - البتراء، تيماء - الحوف - دومة الجندل، وتمثل دومة دومة الجندل البوابة الجنوبية لوادي السرحان، ويجد الممر للقوافل التي تذهب شمالاً نحو البصرة، ويشكل أيضاً طريقاً للقوافل التي تذهب نحو البتراء. ووجدت على طول الطريق الآبار التي تستخدم القوافل^(٨). بينت أعمال

(٢) Herodotus, *The Histories*, p.75; Strabo, *The Geography of Strabo*, p.19; Pliny, *Natural History*, p.19-20; Casson, L., *The Periplus Maris Erythraei*, p.27

(٣) Al-Ansary, A., *Qaryat al-Faw*, p.22, 29

(٤) Parr, P., *A Sequence of Pottery from Petra*, p.214

(٥) Potts, D., *Trans-Arabian of The Pre-Islamic Period*, p.152.

(٦) Ibid, p.152-153

(٧) Negev, *The Inscriptions of Wadi Haggag, Sinai*, p.583.

(٨) Winnett and Reed, *Ancient Records from Northern Arabia*, p.560

عبد الحكيم، عبد المنعم، البخور عصب تجارة البحر الأحمر في العصور القديمة، ص ١٥٥-١٥٦.

الحفريات استيطان نبطي مكتنف في الجوف أو (دومة الجندل) كما سميت في النقوش النبطية^(٩). وتكمن أهمية هذه المدينة في موقعها الجغرافي المتوسط بين الخليج الفارسي وسوريا^(١٠). ومن الجوف تتفرع الطريق إلى الاتجاهات الآتية:

الأول: يمتد من خلال وادي السرحان إلى حوران ومن خلال الأزرق وقرية المليح والتي تقع على مدخل وادي السرحان حيث وجدت بقايا صور وقطع فخارية نبطية هناك^(١١). وكذلك تم العثور على أساس لبناء مشابه لمعبد نبطي في خربة التنور، بالإضافة إلى كسر من أواني الصدف المدهون^(١٢). إن هذا الممر الطبيعي - أي وادي السرحان - يؤدي إلى الأزرق والبصرة حيث وجد علماء الآثار قطع فخارية نبطية مما يدل على أن المكان كان مأهولاً منذ بداية القرن الأول الميلادي. والطريق الثاني يمتد من الجوف إلى البتراء، والثالث يمتد إلى كراكس^(١٣). الطريق الثاني من الحجر يمتد بشكل مباشر إلى تبوك، وعلى بعد (٧٠ كم) من تبوك توجد بعض الأبنية، وربما تكون مرتبطة مع محطة قوافل خلال الفترات الرومانية والنبطية^(١٤). الطريق الثالث: يمر من خلال الروافا، ويؤدي إلى لويكة كومة حيث استدل علماء الآثار على معبد نبطي وخزان ماء من أجل تزويد المسافرين بالماء^(١٥).

هناك طريق من شمال الجزيرة العربية إلى البتراء ويمتد هذا الطريق من تبوك، ويمر في القويرة^(١٦)، وطريق يذهب من البدع في المدينة المنورة إلى العقبة، بحيث كشفت المسوحات الأثرية في منطقة العقبة عن مستوطنة أكدت على أن التجارة كانت مزدهرة في القرن الأول ق.م، مع منطقة البحر المتوسط^(١٧). ومن العقبة تتفرع الطريق إلى أربع اتجاهات:

الطريق الأول: من حسماء - الرقيم - القويرة، يلتقي الطريق القادم من تبوك، ويتجه بعد ذلك شمالاً إلى عين القنانا. وفي القويرة يوجد الفخار النبطي وأبراج للمراقبة من أجل حماية القوافل التجارية^(١٨)، بالإضافة إلى العديد من المنشآت التي استخدمت لتزويد المسافرين بحاجتهم من الماء، ولسقاية الحقول المجاورة^(١٩).

Savignac, R. and Starcky, J., *Une Inscription Nabateenne Provenant*, p.198 (٩)

الأفغاني، أسواق العرب في الجاهلية والإسلام، ص ٢٣٤. (١٠)

Winnett and Reed, *Ancient Records from Northern Arabia*, p.62 (١١)

Ibid, p.62 (١٢)

Parker, R., *Romans and Saracens*, p.17; Carruthers, D., *A Journey in North-Western Arabia*, p.244. (١٣)

Carruthers, D., *A Journey in North-Western Arabia*, p.245. (١٤)

Musil, A., *The Northern Hegaz*, pp.90-115, Parr, P. Harding, L. and Dayton, Je, *Preliminary Survey in N.W. Arabia*, p.219 (١٥)

Glueck, *Explorations in Eastern Palestine*, p.57 (١٦)

Parker, T., *The Roman*, p.391; Jausen, A. and Savignac, R., *Mission Archeologique en Arabie*, p.24. (١٧)

Glueck, *Explorations in Eastern Palestine*, pp.57-58 (١٨)

وبينت الحفريات الأثرية أن الصدافة كانت إحدى أهم المحطات التجارية على الطريق الأول، و أوجدت الحفريات في هذا الموقع برج مستطيل الشكل أرجعته إلى الفترة النبطية، وأعيد استخدامه في الفترة المتأخرة^(٢٠).

الطريق الثاني: يتجه شمالاً ويمر في غرندل ومن ثم يتجه نحو البتراء، حيث تم تزويد هذا الطريق بأمكان للراحة يستدل على ذلك من القايا الأثرية التي وجدت في رجم طابا وهو يقع على بعد (٤١ كم) شمال شرق العقبة^(٢١).

أما الطريق الثالث فيتجه إلى الجزء الشرقي من وادي عربة ويؤدي إلى غزة ويمر من خلال "غريان" ويوجد في المكان سد ومكان استراحة للقوافل^(٢٢)، ويعتبر هذا المكان مصدراً للماء والزراعة في وادي عربة^(٢٣). والمحلة الأخيرة على هذا الطريق "بئر مذكور" كشفت الحفريات الأثرية التي تمت في هذه المنطقة على أن المكان نبطي وتوجد به استراحة للقوافل، بالإضافة إلى وجود صناعات يدوية نبطية مثل السلال والنسيج^(٢٤). الطريق الرابع يتجه غرباً إلى سيناء ومصر^(٢٥).

* الطرق التجارية بين البتراء وغزة:

يوجد هناك ثلاث طرق تجارية تعمل على ربط البتراء بغزة، الطريق الأول: يتجه من البتراء إلى "أبو حشبية" بواسطة صبرا^(٢٦). دلت البقايا الأثرية التي عثر عليها في هذا الموقع على وجود معبد وسد قياساته ١٧ × ٣٠ × ٥,٣٠ × ٤م^(٢٧). ويمر الطريق بعد ذلك في "أبو حشبية" ٧,٥ كم جنوب غرب البتراء ويوجد في هذه المنطقة برج مراقبة ومعبد بالإضافة إلى قناة ماء^(٢٨). الطريق الثاني: يبدأ من البتراء يتجه إلى نقب الربيعي عن طريق النقب^(٢٩).

-
- Ibid, 75 (١٩)
- Parker, R., *Romans and Saracens*, p.99, Aleson, J., *The Humeima Hydraulic Survery*, pp.285-290. (٢٠)
- Dolinak, B., *Aqaba Ware: A Recently Discovered Type of Nabataean Common Ware Pottery*, pp.19-22. (٢١)
- Glueck, *Explorations in Eastern Palestine*, p.41 (٢٢)
- Aharoni, Y., *The Roman Road to Aila (Elath)*, p.9. (٢٣)
- Smith, A., *An Historical Geography of Wadi Arabia*, p.54. (٢٤)
- Ibid, pp.66-67. (٢٥)
- Ibid. (٢٦)
- Linder, M. Sabra, *In: Archaeology of Jordan*, p.500 (٢٧)
- Linder, M., *Abu Khusheiba: A Nabataean Settlement and Caravan Station between Wadi Arabah and Petra*, p.265 (٢٨)
- Linder, M. and Zeitler, J., *Sabra-Entdeckung, Erforschung und seid lungsgeschichtsche einer antiken*, p.563 (٢٩)

الطريق الثالث: يتجه إلى البيضاء وبئر مذکور، حيث تعد البيضاء المحطة التجارية الأولى على طول هذا الطريق، وتعتبر من أهم مقاطعات البتراء، ويدل على ذلك النشاط التجاري المكتشف في هذه المنطقة. من سدود وقنوات ري، وأنظمة زراعية والبوابة الصخرية ومكابس النبيذ ومحطات لاستراحة القوافل التي تذهب إلى بئر مذکور^(٣٠)، وبعد بئر مذکور تتشعب الطريق إلى ثلاثة اتجاهات:

الأول: يتجه شمالاً إلى خربة المحسية ومن ثم إلى ممفيس، حيث تم العثور على محطة لاستراحة القوافل بالإضافة إلى خزان وقنوات وقطع من الزجاج والعملة^(٣١). والثاني: من بئر مذکور يتجه غرباً إلى غزة عبر قصر العبد وقصر المحلى^(٣٢)، تم الاستدلال عليه من البقايا الأثرية التي وجدت مثل أبراج مراقبة واستراحات للقوافل التجارية بالإضافة إلى خزان ، ويبدأ هذا الطريق من وادي عربة ومن ثم إلى عبده عبر قصر العبد وقصر المحلى للقاء من أجل تزويد المسافرين بالماء وكذلك تم العثور على مستودع استعمل لتخزين المنتجات الزراعية والثروة الحيوانية^(٣٣). أما الطريق الثالث: فهو يتجه نحو الجنوب وتعتبر مدينة عبده أهم المحطات التجارية على هذا الطريق حيث عثر على العديد من المباني النبطية في هذه المدينة مثل أبراج مراقبة والمباني الأخرى تتضمن مكان لاطعام الخيول واسطبل بالإضافة إلى حمام وسوق^(٣٤).

هناك طرق تجارية تربط بين وادي الحسا ومادبا^(٣٥)، كشفت الحفريات الأثرية عن العديد من أبراج المراقبة والاستراحات بين وادي الحسا ووادي الموجب، حيث أرجعت تلك الحفريات هذه المباني إلى الفترات النبطية^(٣٦). عمل الأنباط على إعادة استخدام وإنشاء أبراج المراقبة من أجل حماية قوافلهم التجارية، حيث تم التعرف على العديد من محطات القوافل بين منطقة البتراء ووادي الموجب، مثل الدويمية وأم العبدالله، وأم قصير حيث بينت الحفريات الأثرية أن معظم الفخار الذي تم العثور عليه يدل على وجود استيطان نبطي في هذه المناطق^(٣٧). كما كشفت الحفريات عن وجود برجين للمراقبة في منطقة اللجون وبرج رجم اللجون برج بني ياسر وهذه الأبراج أسست من قبل الأنباط بين القرن الأول ق.م والقرن الأول الميلادي، وأن برج بني ياسر كبير يحتوي على ثلاث أبراج متصلات مع جدران تحيط بساحة مفتوحة^(٣٨).

- Zayadine, F. and Farajat, S., *The Petra National Trust Site Project*, p.281. (٣٠)
Glueck, N., *Explorations in Eastern Palestine*, p.36
MacDonald, B., *The Southernchors and North-West Arabah Archaeological Survey*, p.273.; (٣١)
Smith, A., *An Historical Geography of Wadi Arabia*, p.72.
Meshel, Z. and Tsafirir, Y., *The Nabataean Road 'Avdat to Shar'ar Roman*, p.20, 21; Cohen, T., (٣٢)
New Light on the Date of the Petra-Gaza Road, p.243.
Frank, F., *Aus der Araba I: Reiseberichte*, pp.274-276. (٣٣)
Negev, A., *Ododa*, p.6.; Cohen, T., *New Light on the Date of the Petra-Gaza Road*, p.245. (٣٤)
Parker, T., *Archaeological Survey of the Limes Arabicus*, p.26. (٣٥)
Graf, D., *Nabataean Settlements and Roman Occupation in Arabia Petraea*, p.256. (٣٦)
Glueck, *Explorations in Eastern Palestine*, p.52, 69; MacDonald, B., *Umm Ubtulah: A Nabataean and/or Roman Military*, p.183. (٣٧)
Parker, R., *Romans and Saracens: A History of Arabian Frontiers*, p.16; Kennedy, D., *The* (٣٨)

بالإضافة لذلك يوجد طريق آخر بين البتراء والدورة، حيث اكتشف برج نبطي في شمال الدورة في خربة التميمية، بالإضافة إلى الفخار النبطي^(٣٩)، وتعد الدورة إحدى محطات القوافل التجارية المهمة للطرق القادمة من العقبة والمتجه شمالاً إلى دمشق^(٤٠).

* الطرق التجارية في حوران وجنوب سوريا.

دلت الحفريات الأثرية والكتب على وجود استيطان كثيف للأنباط في حوران^(٤١)، بالإضافة لوجود عدة أسماء لمدن حوران في النقوش النبطية مثل بصرى والسويدا^(٤٢)، من الممكن أن الأنباط استخدموا الطريق المتجه من فيلادلفيا (عمان) التي تعرف بخربة السمراء وثغرة الجب. وهناك طريق من البصرة يتجه شمالاً إلى القنوت ومن ثم إلى البراق وأخيراً إلى دمشق، وهناك طريق آخر يأتي من الأزرق إلى البصرة ويمر خلال أم القطين^(٤٣). من المعقول أن نفترض أن هناك شبكة داخلية من الطرق التي تربط المدن النبطية ولكن من الصعب تحديد هذه الطرق لقلة الأدلة.

* الطرق التجارية من العقبة إلى سيناء مصر:

كشفت الحفريات الأثرية عن وجود ما يقارب ثلاث آلاف نقش نبطي في جنوب شبه جزيرة سيناء^(٤٤)، لقد أوجدت هذه النقوش افتراضات مختلفة من قبل الباحثين. صرح بعض الباحثين أن ذلك يعود إلى وجود نشاطات تعدين نبطية في جنوب سيناء خلال القرنين الثاني والثالث الميلاديين^(٤٥). وآخرون عزوا ذلك الاستيطان النبطي في سيناء من أجل حماية طرق القوافل التجارية^(٤٦)، والبعض افترضوا أسباباً تجارية وصناعية^(٤٧)، إن الافتراض الأكثر إمكانية عزو هذه النقوش إلى الأشخاص الذين كانوا يعملون نحاسيين بالتعدين خلال القرنين الثاني والثالث الميلاديين^(٤٨).

ربما كانت القوافل التجارية تمر من الجزء الشمالي من سيناء وليس الجزء الجنوبي، إن جميع الطرق التجارية في جنوب سيناء يفترض أن تكون ممرات محلية للمقيمين المحليين وليست ربطاً للطرق

Roman Army in Jordan, p.137, 152.

Glueck, *Explorations in Eastern Palestine*, p.77. (٣٩)

Killick, A., *Udruh and The Trade Route Through Southern Jordan*, p.173. (٤٠)

Ibid, p.174. (٤١)

Milik, J., *La Tribu des Bani 'Amra en Jordanie de l'epoque grecque et Rommaine*, p.41, 54. (٤٢)

Ibid, pp.54-55. (٤٣)

Negev, A., *The Nabataeans and Provincia*, p.73; Zayadine, F., *The Pantheon of the Nabataean Inscriptions in Egypt and The Sinai*, pp.154-155. (٤٤)

Negev, A., *The Nabataeans and Provincia*, pp.73-74. (٤٥)

Palmer, *The Desert of The Exodus: Journeys on Foot in the Wilderness of the Forty Years*, p.190-193. (٤٦)

Zayadine, F., *The Pantheon of the Nabataean Inscriptions in Egypt and The Sinai*, pp.154-155. (٤٧)

Negev, A., *The Inscriptions of Wadi Haggag, Sinai*, p.73. (٤٨)

الرئيسية. يوجد في شمال سيناء طريقان يربطان المشرق في مصر، الأول: يربط غزة مع العريش، الثاني: يربط العقبة مع السويس^(٤٩). هناك أيضاً طريق بين العقبة وغزة، حيث تم العثور على مستوطنة نبطية هناك، وتم ملاحظة محطتين للقوافل التجارية النبطية الرئيسية في شمال سيناء، الأولى كانت عبارة عن قلعة في بحر الحضارة، تعود هذه القلعة إلى القرنين الأول ق.م والقرن الأول الميلادي^(٥٠). والثانية القصراوين كانت مركزاً تجارياً ودينياً دائماً في سيناء، حيث تم العثور على معبد نبطي في هذه المنطقة^(٥١). إن بقايا النشاطات النبطية، يمكن أن نلاحظ في شمال شرق مصر في منطقة الدلتا، وجود نقوش نبطية في الأجزاء الشرقية من مصر يُعزا إلى وجود نشاطات للقوافل التجارية في تلك الأجزاء^(٥٢).

ولوحظ اتصال تجاري بين الجزيرة العربية ومصر يرجع إلى الفترات المبكرة، حيث وجد نقش في منطقة الفيوم المصرية يؤكد هذه العلاقة التجارية والنقش يمثل تاجراً معيناً يعمل كوسيط بين شمال الجزيرة ومصر وكان يزود المعابد بالبخور^(٥٣). بالإضافة إلى ذلك وجدت صور في مصر تحتوي على أسماء أشخاص يعملون بالتجارة في البحر الأحمر بين مصر وجنوب الجزيرة العربية^(٥٤). إن دور السكان في مصر ليس فقط تجاراً ولكن أيضاً عمالاً محليين حيث دلت النقوش الأثرية الموجودة على ذلك، لقد تم الكشف عن نقشين نبطيين في منطقة الدلتا يعودان للقرن الأول ق.م. كل هذه الدلالات تشير إلى وجود نبطي ليس فقط مروراً ولكن كانوا مقيمين^(٥٥). وكذلك شهدت جزر البحر المتوسط نشاطاً تجارياً نبطياً، إن تجارة الترانزيت للبخور شجعت الأنباط لاحتكار الأرض وتجارة البحر والدخول في التجارة العالمية خاصة خلال الفترة من النصف الثاني من القرن الأول ق.م إلى الأول الميلادي^(٥٦).

كما وجدت بقايا نبطية في جزر مختلفة في منطقة البحر المتوسط، وربما يعزا ذلك إلى النشاط التجاري في تلك الجزر الموجودة على طول البر من الجزيرة العربية إلى روما، وفي صيدا وجد نقش نبطي يوناني يعود إلى السنة الخامسة من حكم الحارث، وربما يكون الحارث الرابع^(٥٧). وكان مكرساً للآلهة دوشارا، ووجد أيضاً

-
- Jones, R, Hammond PH, Johnson D., and Fiema, Z., *A Second Nabataean Inscription from Tellesh-Shuqafua*, p.53. (٤٩)
- Meshel, Z., *Sinai, Excavations and Studies*, p.106 (٥٠)
- Oren, E., *Excavations at Qasrawet in North-Western Sinai*, p.203 (٥١)
- Starcky, J., *Enno Littmann-Nabataean Inscriptions from Egypt*, p.84, 106 (٥٢)
- Rostovtzeff, M., *Foreign Commerce of Ptolemaic Egypt*, p.37. (٥٣)
- Sidebotham, S., *Roman Economic Policy in the Erythra Thalassa*, p.99 (٥٤)
- Strugnell, J., *The Nabataean Goddess Al-Kutba and her Sanctuaries*, p.29-36; Jones, R., *A Second Nabataean Inscription*, p.48 (٥٥)
- Cantineau, J., *Le Nabateen Osnabruck*, p.46 (٥٦)
- Wenning, R., *Die Nabataer-Denkmal und Geschichte*, p.23 (٥٧)

نقش آخر في ميلتوس مكرسي إلى سلايوس الوزير النبطي خلال زيارته إلى روما، وتم كذلك العثور على عملة نبطية في أنيوخ تعود إلى فترة حكم الحارث الرابع بالإضافة إلى قطع فخار نبطية^(٥٨).

وتعتبر بتولي أحد المستعمرات التجارية النبطية المهمة حيث وجدت هناك قاعدة رخامية كرسيت للأله الأنباط والتي يمكن أنما كانت قد استخدمت منصة لتكريسات الدينية، وهناك أعمال أثرية أخرى في هذا الموقع أدت إلى اكتشاف معبد نبطي، بالإضافة إلى نقشين نبطيين وحدا في بتولي الأول كان مكرساً لحياة الحارث ملك الأنباط وزوجته هلدو وأطفاله^(٥٩). أما النقش الثاني يذكر بأن جملين كرسا من قبل رجلين نبطيين للأله دوشارا، وهي الإله الرئيسية للأنباط^(٦٠). وفي الكوس وجد نقش نبطي آخر يرجع إلى حكم الحارث الرابع ومكرس للآلهة العزى^(٦١).

والعلاقات المشرقية والجزيرة العربية مع دولس كانت موثقة أثرياً عن طريق النقوش، حيث وجدت في دولس نقوش فينيقية ومن الجزيرة العربية^(٦٢). وهناك رأس منحوت وجد في متحف دولس كان جزءاً من التكريسات المقدمة من قبل سيلايوس أثناء رحلته إلى روما والتمثال لعبادة الثالث، وكذلك اكتشف نقش اغريقي نبطي ثنائي اللغة في تلك المنطقة^(٦٣).

* محطات القوافل التجارية:

نرى أنه من المفيد الإشارة إلى أهم المحطات التجارية التي تنتشر على طول الطرق التجارية، والتي تتوفر فيها الآبار والعيون، كما احتوت هذه المحطات على العديد من المستودعات الخاصة لحزن البضائع والأسلحة، فضلاً عن أنها محصنة من هجمات القبائل البدوية بأبراج المراقبة وكذلك تم تزويدها بالاستراحات، وأهم هذه المحطات هي:

١ - البتراء:

يذكر "كامرر" أن البدايات الأولى في تاريخ البتراء* كانت محطة للجمالين، فقد كانت تأتيتها القوافل التجارية وتحط الرحال بها، فهي تقع عند ملتقى طرق القوافل بين غزة ووادي الرافدين والخليج العربي والبحر الأحمر واليمن^(٦٤)، مما جعلها مركزاً مهماً لتوزيع البضائع^(٦٥) التي تتجمع فيها وبعد ذلك يعاد

Ibid, p.24 (٥٨)

Franciscis, A., *Underwater Discoveries around the Bay of Naples*, p.212. (٥٩)

Lacerenza, G., *The Nabataean Temple of Puteoli Project*, p.157 (٦٠)

Ibid, pp.157-158 (٦١)

Rostovtzeff, M., *Foreign Commerce of Ptolemaic Egypt*, p.702 (٦٢)

Schmid, S., *Un Roi Nabateen a Delos*, p.279-283 (٦٣)

* يرى بتيريار أن اهتمام الأنباط بالقوافل التجارية، دفعهم لاختيار البتراء عاصمة لهم، نظراً لموقعها المهم على طرق التجارة

Parr, *Petra, Capital of Nabataeans*, p.2 المتجهة إلى غزة والبحر المتوسط غرباً.

Kammerer, A., *Petra et la Nabatene*, p.33; Glueck, *The Other Side of Jordan*, p.192 (٦٤)

Ibid, p.196. (٦٥)

تصديرها إلى المناطق المختلفة من العالم^(٦٦). لذلك كانت التجارة وخدمة القوافل التجارية هما العملاقان الأساسيان لسكان هذه المدينة^(٦٧)، فكان عرب الجنوب يتجهون شمالاً في قوافلهم، وكانوا يقيمون في هذه المحطة ويستعينون بما يلزمهم من أبل نشيطة، وأغلاف الحيوانات والمأكولات، والسروج (اولاكسيه) الخاصة بالحيوانات وكذلك الأكياس للبضائع والأسلحة للحراسة^(٦٨). كما كان سكان هذه المدينة يعقدون الصفقات التجارية كالبيع والشراء والاقراض، مما نشط الحركة التجارية داخل المدينة نفسها^(٦٩).

وقام الأنباط ببناء نقاط الحراسة لغرض تأمين التجارة والقوافل التجارية من البتراء إلى باقي المناطق، ومنها نقطة باير (bayir) الواقعة في عين الشلالة على امتداد الطريق المؤدي من وادي عربية إلى النقب^(٧٠). وتراجعت أهمية البتراء من كونها إحدى المراكز التجارية بعد تراجعها في المنطقة على الرغم من ثراء مواطنيها، وبذلك انتقل مركز التجارة إلى بصرى^(٧١).

٢- صبرا

تقع (صبرا) في الجنوب الشرقي من البتراء على بعد ثمانية كيلو مترات^(٧٢). وهي إحدى أهم مناطق المراقبة للقوافل التجارية وسلامتها من الأعراب وقطاع الطرق الآتية من النقب ووادي عربية مروراً بمنطقة (غرندل والسادة) وهي إحدى المحطات التجارية البنطية التي تقع على الطريق التجاري^(٧٣). وعرفت صبرا كما يذكر الدكتور المحيسن بأنها منطقة مراقبة وحماية عسكرية، ولاسيما أن هذه المنطقة هي جسر مفتوح للدخول إلى وسط العاصمة البتراء^(٧٤).

٣- العلا " وديدان "

يذكر ياقوت الحموي أن ديدان اسم لمدينة تقع على الطريق بين الحجاز والبلقاء^(٧٥)، وتحديدًا تقع على بعد (٩٧٥ كم) إلى الجنوب من دمشق^(٧٦)، في منطقة تسمى وادي القرى، حيث جاء اسمها في النقوش الأشورية^(٧٧)، كما ذكرت في التوراة^(٧٨). وأهم ما يميز هذه الواحة تجارياً الموقع الاستراتيجي الذي كانت

- (٦٦) ستارك، النبط، ص ٥.
- (٦٧) Dalman, G., *Petra and Seine Felsheiligumter*, p.43
- (٦٨) Rostovtzeff, *Caravan Cities*, p.48.
- (٦٩) Glueck, *The Other Side of Jordan*, p.192
- (٧٠) Ibid, pp.192-193
- (٧١) Rostovtzeff, *Caravan Cities*, p.51
- (٧٢) المحيسن، البتراء مدينة العرب، ص ١٦٥.
- (٧٣) Al-Muheisen, Z., *Les Installations dans Le Sude La Jordanie*, pp.102-104
- (٧٤) المحيسن، البتراء مدينة العرب، ص ١٦٦.
- (٧٥) ياقوت الحموي، معجم البلدان، ج ٢، ص ٦٣٩.
- (٧٦) Parr, P., *Harding. Preliminary Survery in N.W*, p.213
- (٧٧) الأنصاري، البتراء ومدن القوافل، ص ١٦.
- (٧٨) العهد القديم، التكوين، ١٠ : ٦-٧، ١٥ : ١.

تتمتع به، فقد تفرع من الطريق التجارية الكبير عند هذه الواحة طريق آخر على حدود الحافة الجنوبية لرمال النفوذ الصحراوية، ثم يخترق قلب الجزيرة العربية إلى الخليج الفارسي فجرها^(٧٩). وفي فترة الازدهار السياسي للأنباط أصبحت العلا واحدة من مراكزهم الرئيسية^(٨٠)، حيث نجد من خلال النقوش النبطية أن المنطقة كانت معبراً مهماً للتجارة النبطية من الحجر وإليها^(٨١).

٤- الحجر (مدائن صالح):

تقع مدائن صالح* في موقع بعيد حوالي (٢٥ كم) إلى الشمال من مدينة ديدان^(٨٢)، وأهم ما يميز الحجر توفر الآبار والتي تم اكتشافها مؤخراً، مما جعل المياه متوفرة فيها على مدار السنة^(٨٣). وبناءً عليه أصبحت مركزاً تجارياً مهماً لدى الأنباط حيث تتركز فيها جميع أنواع التجارة النبطية^(٨٤). ونجد أن الأنباط من خلال سيطرتهم على الحجر قد أصبحوا قرييين من الحوراء الواقعة على البحر الأحمر، الأمر الذي جعلهم على معرفة تامة بالطريق البحري الواصل إلى الهند^(٨٥).

وأشار سترابو، إلى أن القوافل التجارية كانت تقطع الرحلة من جنوب الجزيرة العربية إلى ميناء أيلة في سبعين يوماً، وأيلة تقع على مسيرة عشرة أيام من الحجر.

٥- تيماء:

كانت تيماء مركزاً تجارياً مهماً لوقوعها على الطريق التجاري^(٨٦)، فهي تتوسط بين مكة والشام إذ تقع في منتصف الطريق بين بابل ومصر لذلك بلغت مكانة تجارية تتناسب مع موقعها الجغرافي^(٨٧). ويؤكد ذلك ما جاءت به التوراة حيث يذكر سفر أيوب، أن أهل تيماء كانوا يشتغلون بالتجارة وكانت لهم قوافلهم التجارية الخاصة^(٨٨). كما جاء في سفر أشعيا أن تيماء كانت مركزاً تجارياً مهماً لبعض القبائل العربية

Fiema, Z., *Economics*, p.70 (٧٩)

Ibid, p.70, 71. (٨٠)

Potts, D., *Trans-Arabian of The Pre-Islamic Period*, p.152. (٨١)

* عرفت الحجر قديماً باسم أجرأ عند سترابو، ويذكرها بلييني في التاريخ الطبيعي باسم هيجرا أو هجر، أنظر موسل، شمال الحجاز، ص ١٠٦-١٠٧

Parr, P., *Harding, Preliminary Survery in N.W.*, p.213 (٨٢)

Gaskel, W., *Die Bedeutung der Beduinen inder*, p.5. (٨٣)

موسل، شمال الحجاز، ص ١٠٦-١٠٧، عباس، تاريخ دولة الأنباط، ص ٨٤، هيلي، الأنباط ومدائن صالح، مجلة الأحلال، ص ١٣٧.

Negev, *Nabataean Archeology Today*, p.114 (٨٥)

Winnett and Reed, *Anceint Rocords from Northern Arabia*, p.56 (٨٦)

Savignac, R. and Starcky, J., *Une Inscription Nabateenne Provenant*, p.215 (٨٧)

سفر أيوب، ٦: ١٩ (٨٨)

(كمدلين وعيفة) التي تقع ديارهم بالقرب من واحة تيماء^(٩٩). بل إن تيماء مركزاً تجارياً قديماً للأدوميين حتى جاء "بنوقيدس" في القرن السادس ق.م. وقضى على تجارة الأدوميين التي كانت تمتد شرقاً حتى تيماء وجنوباً حتى ديدان^(٩٠). وعندما اتسعت حدود المملكة النبطية نجد أن الأنباط يمدون نفوذهم باتجاه الحوراء على الساحل وتيماء والحجر في الداخل^(٩١). ومن أهم المعالم التي جعلت من تيماء مركزاً يصلح للتجارة وجود الآبار ولا سيما "بئر هداج" الذي يسقى منه أربعون حملاً في وقت واحد^(٩٢).

٦- دومة الجندل "الجوف":

تقع دومة الجندل على مسافة (٤٠٠ كم) إلى الشرق من البتراء^(٩٣)، وكانت تسمى عند الأشوريين "ادوماتو". أما جندل فهو الصخر^(٩٤)، والاسم الحديث لها الجوف^(٩٥)، وتأتي أهميتها في التاريخ القديم بأنها الحصن المنيع الذي يحمي الجزيرة العربية من الشمال والشمال الشرقي، وسقوطها يؤدي إلى سقوط باقي المدن على الطريق التجاري الذي يؤدي إليها^(٩٦). ونجد في التاريخ النبطي أن دومة الجندل كانت ضمن المناطق التي سيطر عليها الأنباط^(٩٧)، فقد أصبحت مركزاً تجارياً مهماً لنقل البضائع القادمة من (الجزباء) على ساحل الخليج الفارسي إلى أم الجمال ثم إلى بصرى^(٩٨).

وكان بها سوقاً عربياً يسمى سوق دومة الجندل، ويبدأ في أول يوم من شهر ربيع الأول وينتهي في النصف منه أي لمدة أسبوعين^(٩٩)، وكان يتصارع على حكم دومة الجندل (الأكيدر) وهو كندي وشخص آخر يدعى (قنافة الكلبي)، فإذا ظهرت قوة الغساسنة في المنطقة حكم (قنافة) على حين يحكم الأكيدر عند ظهور قوة كندة. وهذا يجعل دومة الجندل تقع على خط التماس بين كندة من جهة الجنوب والغساسنة من الشمال وذلك لأهميتها الاستراتيجية سياسياً واقتصادياً^(١٠٠).

٧- النقب:

باتساع تجارة القوافل كان من الضروري للأنباط تأمين الطريق التجاري الذي يذهب من البتراء مختزقاً النقب إلى غزة أو العريش، ويظهر أنهم في بادئ الأمر سلكوا تلك الطريق ودفعوا الأتاوات لمن يسيطر

(٩٩) سفر أشهيا، ٦٠، ٦.

(٩٠) الهاشمي، رضا، العرب في ضوء المصادر السماوية، ص ٦٦٣.

(٩١) Fiema, Z., *Economics, Administration and Demography*, p.70

(٩٢) Winnett and Reed, *Anceint Rocords from Northern Arabia*, pp.58-59

(٩٣) Ibid, pp.59-60

(٩٤) الأنصاري، البتراء ومدن القوافل، ص ١٨، موصل، شمال، الحجاز، ص ١٢٣.

(٩٥) Savignac, R. and Starcky, J., *Une Inscription Nabateenne Provenant*, p.198

(٩٦) الأنصاري، البتراء ومدن القوافل، ص ١٨

(٩٧) ستاركي، النبط، ص ٥

(٩٨) الأفغاني، أسواق العرب في الجاهلية والإسلام، ص ٢٣٤.

(٩٩) الأنصاري، البتراء ومدن القوافل، ص ١٨.

(١٠٠) المصدر نفسه، ص ١٨، ١٩.

عليها^(١٠١). لذلك كانت من مصلحة الأنباط إنشاء مراكز تجارية في مدينة عبده و خلاصة وعوجا الحفير وكرب ومغيس وسيطة لغرض السيطرة على الطريق الممتد إلى غزة، والطريق الممتد باتجاه سيناء إلى مصر^(١٠٢). وتحتوي هذه المراكز على عدد من المستودعات الخاصة بخزن البضائع ومخازن الأسلحة لغرض حماية القوافل التجارية من غارات البدو^(١٠٣). ففي القرب من مدينة كرب ممفيس^(١٠٤)، ومدينة عبده وعوجا الحفير قام الأنباط ببناء الفرق الخاصة بتخزين البضائع ومرافقة القوافل من الرجال والرواحل^(١٠٥). ونفترض أن الآبار والخزانات التي قام الأنباط بحفرها في مدينة عبده، وباقي المدن النبطية، لم يكن الغرض مقصوداً على استخدامها في مجال الزراعة فحسب، وإنما استخدمت في مجال التجارة أيضاً وذلك لأن العامل الأول الذي يقرر اتجاه القوافل في الصحراء هو الآبار وخزانات المياه^(١٠٦).

٨- أم الجمال:

تمتعت هذه المدينة بمركز هام في عالم التجارة النبطية، وذلك لوقوعها على الطريق التجاري القادم من شمال الجزيرة العربية إلى جنوب سوريا^(١٠٧)، الذي كان تحت حكم السلطة النبطية، ولاسيما في زمن الملك رابيل الثاني (٧١-١٠٦ م)^(١٠٨) وكانت هذه المدينة المصدر الرئيس للثروة الحيوانية إلى معظم مدن الشرق الأدنى في ذلك الوقت^(١٠٩).

وزودتنا المسوحات الأثرية التي قام بها علماء الآثار بالكشف عن عدد من الأبنية التي من المحتمل أنها خصصت لخزن الحبوب^(١١٠)، كما وجدت ساحات داخل المدينة ربما كانت معدة لإقامة القوافل العابرة إلى المدينة^(١١١). ومما تجدر الإشارة إليه أن الأنباط قاموا بحفر الآبار والخزانات والبرك في مدينة أم الجمال والتي كان لها الأهمية الكبيرة في تطور اقتصاد المملكة النبطية ولاسيما في مجال التجارة.

-
- Parker, R., *Romans and Saracens: A History of Arabian Frontiers*, p.17 (١٠١)
- عباس، تاريخ دولة الأنباط، ص ٧٧. (١٠٢)
- المحيسن، البتراء مدينة العرب، ص ٢٠١. (١٠٣)
- تقع إلى الجنوب الشرقي من مدينة خلاصة. (١٠٤)
- Negev, *Numismatics*, p.119; Negev, *The Chronology*, p.5; Evenrari, K, *Faire Revivre Le Desert Experiences*, p.131 (١٠٥)
- البكر، دراسات في تاريخ العرب، ص ٣٨٢. (١٠٦)
- Glueck, *Explorations in Eastern Palestine*, p.13 (١٠٧)
- Kammerer, A., *Petra et la Nabatene*, p.309 (١٠٨)
- عباس، تاريخ دولة الأنباط، ص ٨٤؛ المحيسن، البتراء، ص ١٩٤. (١٠٩)
- المحيسن، البتراء، ص ١٩٤. (١١٠)
- هاردنغ، آثار الأردن، ص ١٧٨. (١١١)

٩ - بصرى:

تقع على مشارف الشام ويمتد إليها الطريق التجاري القادم من البتراء^(١١٢)، وقد كانت مركزاً تجارياً مهماً للأنباط ينقلون منها البضائع إلى الحجاز كما كانوا يجلبون إليها بضائع الحبشة والهند واليمن مما جعلها تكتسب شهرة عالمية في مجال التجارة آنذاك^(١١٣). ونالت بصرى شهرة عالمية لا مثيل لها عندما قام الإمبراطور تراجال بالسيطرة على البتراء وجعل بصرى عاصمة للولاية العربية سنة (١٠٦ م)، كما ضرب العملة بها وقام بتحصينها إذ جعل بها حامية عسكرية لغرض مراقبة قبائل البدو ومنع غاراتهم على القوافل التجارية^(١١٤).

ثانياً: الطرق التجارية البحرية:

لم يقتصر اهتمام الأنباط على تجارة البر فقط بل اهتموا بالتجارة البحرية^(١١٥)، حيث كانت لهم قواربهم الخاصة بهم^(١١٦)، والتي استعملوها في نقل متاجرهم، وربما قام الأنباط بتطوير هذه القوارب إلى سفن تجارية كبيرة قادرة على قطع المسافات الكبيرة في مياه البحر الأحمر والبحر المتوسط. لقد كانت صادرات الهند تنقل عبر طريقين:

الأول: طريق الخليج الفارسي ومنه إلى العراق فسوريا براً إلى البحر المتوسط، حيث تحمّل البضائع ثانية من هناك إلى أوروبا، وأحياناً كانت البضائع التجارية تفرغ حمولتها في موانئ البحرين وفي جرها ثم تنقل عبر الصحراء إلى العراق أو سوريا أو فلسطين ومصر^(١١٧). الطريق الثاني: القادم من خلال بحر العرب إلى البحر الأحمر أو إلى ميناء آيلة ومنها إلى موانئ سوريا في طريقها إلى أوروبا عبر البحر المتوسط^(١١٨). ويمكن أن نسجل على هذين الطريقين أن الأول الذي يمر بالخليج الفارسي أفضل من الطريق الثاني لأسباب عديدة أهمها أنه أقصر كذلك لأنه خال من الجزر المرجانية كالتّي توجد في البحر الأحمر. لذلك كانت السفن التجارية تستعمل الأول أكثر من الثاني^(١١٩).

وبشكل عام كانت الطرق البحرية في ذلك الوقت عرضة للأخطار كالعواصف والسدومات والحيوانات البحرية أو الشعاب المرجانية^(١٢٠)، لذلك نجد أن الطرق البرية كانت الطرق المفضلة عند التجار. وما ذكرنا

(١١٢) Meshel, Z. and Tsafir, Y., *The Nabataean Road 'Avdat to Shar'ar Roman*, pp. 103-119

(١١٣) الأفغاني، أسواق العرب في الجاهلية والإسلام، ص ٤٦٤؛ جواد، علي، المفصل، ج ٣، ص ٥٩.

(١١٤) Gleuck, *The Other Side*, p.119؛ موسل، شمال الحجاز، ص ١١٦.

(١١٥) العرب لم يكونوا أمة بحرية باستثناء أولئك الذين سكنوا قرب السواحل وهذه الحقيقة أكدت من قبل بأحد الأقوال

المأثورة، لحيفا (Ahiqar's) الذي قال لا ترني العربي البحر أو البدوي السمك Lindenberger, *The Aramaic Proverbs*, p.209.

(١١٦) Glueck, *The Other Side*, p.197؛ موسل، شمال الحجاز، ص ١١٦.

(١١٧) Kammerer, A., *Petra et la Nabatene*, p.34

(١١٨) Sidebotham, S., *Roman Economic Policy in the Erythra Thalassa*, p.195

(١١٩) Casson, L., *The Periplus Maris Erythraei*, p.87

(١٢٠) Fiema, Z., *Economics, Administration and Demography*, p.72

سابقاً يناقض تماماً ما طرحه جرجي زيدان من أن القوافل التجارية كانت تفضل الطرق البحرية على الطرق البرية لطول مدة السفر، فضلاً عن ذلك ما يصيبها من أخطار البدو وغاراتهم على الطريق^(١٢١). لقد أدرك السلوقيون أهمية بلاد الأنباط وتحكمهم بالتجارة والطرق التجارية في المنطقة، حيث قام الاسكندر بمحاولات للحد من هذه السيطرة من خلال الاستيلاء على ميناء غزة النبطي سنة (٣٣٢ ق.م). إلا أن العرب قاوموه وفشلت هذه الحملة^(١٢٢)، كما حاول "انتيفونس" غزو الأنباط مرة أخرى سنة (٣١٢ ق.م. إلا أن هذه الحملة لم يكتب لها النجاح^(١٢٣).

ولكننا نجد أن ما فشل به السلوقيون نجح به البطالمة الذين اهتموا بالسيطرة على البحر الأحمر، فقد بدأت العلاقات العامة بين البطالمة والأنباط بالتدهور في زمن "بطليموس الثاني" (٢٨٤-٢٤٦ ق.م) الذي عرف بحبه للماء بسبب عمله في التجارة^(١٢٤). حيث حاول بطليموس زيادة الوارد المالي لمصر من خلال قيامه بعدة أعمال، فأرسل "أرستون" في حملة غايتها كشف الساحل الشرقي للبحر الأحمر^(١٢٥)، كما قام بإنشاء العديد من الموانئ على البحر الأحمر من أهمها ميناء "ارستوى" السويس على خليج "هيروبولس" المعروف بخليج السويس^(١٢٦). ومن ثم أمر بإعادة فتح القناة القديمة التي كانت تصل النيل بالبحر الأحمر^(١٢٧).

وبني ميناء "فيلوتير" كما قام بتحديد طريق (Goftos)^(١٢٨)، فأنشأ ميناء "برنيقة" على النيل حيث زوده بالمساميات وفوق الطعام والماء الذي يخزن في صهاريج خاصة عملت لهذا الغرض^(١٢٩). فضلاً عن ذلك وطد علاقاته مع ديدان مما أدى إلى تحول تجارة البخور من طريقها القديم الذي كان يمر ببلاد الأنباط إلى الطريق الجديد ثم العمل على نقلها إلى مصر عبر البحر الأحمر وذلك عن طريق القوارب^(١٣٠). ومن الأعمال التي قام بها بإنشاء مدينة "أمبلونة"^{*} (Ampelone) على خليج العقبة ولويكة كومة، على البحر الأحمر وشحنها بالمخرمين لغرض حراستها وحراسة البضائع الواردة إليها من ساحل الحجاز ضد غارات الأنباط^(١٣١).

(١٢١) زيدان، تاريخ العرب، ص ١٨٠

(١٢٢) Brunnow, *Provincia Arabia*, p.190

(١٢٣) Kennedy, D., *The Roman Army in Jordan*, p.31; Linder, *Petra and Das*, p.39

(١٢٤) Starcky, *Petra et la Nabatene*, p.903

(١٢٥) رستوفونوف، تاريخ الإمبراطورية الرومانية، ص ٢٧٠.

(١٢٦) حوراني، جورج فضلو، العرب والملاحة في المحيط الهندي، ص ٥٧.

(١٢٧) بلينيوس، بلاد العرب من تاريخ بلينيوس، ص ١٤١.

(١٢٨) سنرايو، بلاد العرب من جغرافية سنرايو، ص ٢٤٩

(١٢٩) أوليري، جزيرة العرب قبل البيعة، ص ٨٦.

(١٣٠) Atheim, *Finanzgesch der Spatanike*, p.42.

* أمبلونة أو أمبلوني، الثغر الذي كانت التجارة تنتقل منه إلى مصر، راجع Rostovtzeff, *The Social Economic*, p.928

(١٣١) رستم، أسد، تاريخ اليونان من فيليبوس المقدوني إلى الفتح الروماني، ص ٧٤

وهذه الأعمال جميعها تعني سيطرة مصر على التجارة البحرية مما أدى إلى خسائر فادحة للأنباط الذين كانوا يحصلون على أرباح باهظة من تجارة القوافل التي تمر ببلادهم، مما جعل الأنباط يقاومون هذه الإجراءات بغارات بحرية على التجارة البحرية المصرية^(١٣٢)، مما جعل بطليموس يكوّن قوة بحرية لحراسة هذه السفن التجارية^(١٣٣).

وهكذا تمكن البطالمة من السيادة التامة على البحر الأحمر والتحكم في متاجره^(١٣٤)، وفي القرن الثاني ق.م. ظهر الصراع بين البطالمة والسلوقيين في الشام حيث نجد أن الأنباط قاموا بمد يد العون إلى السلوقيين عندما حاصر "أنطيوخس الثالث" مدينة غزة سنة (٢١٧ ق.م) مما أدى إلى ضعف البطالمة^(١٣٥)، إذ تمكن السلوقيون من استرجاع سوريا وباقي المناطق كصور وبقية الموانئ على البحر المتوسط^(١٣٦). وأعقب هذا فترة ضعف فيها السلوقيون وعم الاضطراب في منطقة الشرق الأدنى القديم، وقامت في فارس الإمبراطورية البارثية "الفرثية" مما أدى إلى اضطراب الأمن وانتشار الفوضى وبناءً عليه ضعف التجارة المارة والقادمة من العراق^(١٣٧). وقد ساعدت هذه الظروف أن استردت الطرق التجارية المارة في غرب الجزيرة العربية أهميتها وأزدهرت البتراء نتيجة ذلك^(١٣٨).

* الموانئ التجارية:

لا بد من الحديث عن موانئ الأنباط التجارية، التي كانت تابعة لهم وتحت نفوذهم السياسي والتجاري والتي من خلالها استطاعوا أن يصلوا إلى أبعد المناطق في العالم آنذاك، وهذه الموانئ هي: غزة على البحر المتوسط، وميناء أيلة (العقبة)، وميناء لوكيه كومه (القرية البيضاء) وميناء جرها.

أولاً: ميناء غزة:

تعد غزة من أقدم المدن في التاريخ، وكان لها دور مهم في تجارة البحر المتوسط، نظراً لموقعها الاستراتيجي الذي يعمل على تسلم البضائع من الجزيرة العربية والشرق والذي يعاد تصديرها إلى مصر وبحر أيجه وبالعكس^(١٣٩). حاصر الاسكندر الأكبر المدينة وهي الوحيدة التي قاومتها، ومع ذلك هزمها بشكل ساحق وباع سكانها كعبيد^(١٤٠)، لكنها بعد ما توفي الاسكندر بقيت ضمن دولة البطالمة^(١٤١).

Murray, *Petra, The Rock City*, p.80 (١٣٢)

Rostovtzeff, *The Social and Economic*, p.383 (١٣٣)

رودوكناكيس، الفصل الثالث من تاريخ العرب القديم، ص ١١٩. (١٣٤)

ديسو، العرب في سوريا قبل الإسلام، ص ٣٤-٣٥ (١٣٥)

المصدر نفسه، ص ٣٥-٣٦ (١٣٦)

Rostovtzeff, M., *Foreign Commerce of Ptolemaic Egypt*, p.739. (١٣٧)

Resto, J., *The Arabs in Antiquity*, p.337 (١٣٨)

Conder, C., *Tell Amarna Tablets*, p.115, 140, 150. (١٣٩)

Ovadia, A., *Gaza*, pp.408-409 (١٤٠)

ذكرت غزة من قبل هيرودتس الذي لاحظ من غزة بلدة كما يقول ليست أصغر من سارديس^(١٤٢)، ويشير ديودوروس إلى المدينة من خلال حديثه عن حملة الاسكندر الأكبر ضد سوريا، فيقول: (إن انتيفنوس^(١٤٣) أخذ جوبيا وغزة بالقوة وهما مدن رفضت الطاعة)^(١٤٤). واسترابو من جهة أخرى يقول: بالقرب من عسقلان يأتي الإرسال إلى ميناء الغزاوين^(١٤٥). ومدينة الغزاوين تقع في البر على مسافة سبعة استادات^(١٤٦)، وقيل بأنه كان هناك حمر بري يتكون من (١٦٠) أستاذ يصل إلى العقبة وهي مدينة قرب رأس الخليج العربي وهذا الرأس يتكون من ارتدادين أحدهما يمتد إلى المنطقة الغربية من الجزيرة العربية وغزة والأخر إلى المنطقة قرب مصر^(١٤٧). وهناك دليل آخر يقول أريان^(١٤٨)، (غزة تقع على بعد عشرين استاد من البحر والطريق إليها تمر بالرمال العميقة بينما البحر بالقرب من المدينة هو عبارة عن مياه ضحلة، وغزة كانت مدينة ضخمة بنيت على رابية وحولها جدار قوي وقد كانت البلدة الأخيرة على أطراف الصحراء)^(١٤٩).

بينت الحفريات الأثرية التي تمت في هذا الموقع عن وجود أبنية على الحدود الفارسية والأشورية، بالإضافة إلى أواني أغريقية يعود تاريخها إلى القرنين الخامس والسادس ق.م. والذي يدل على علاقات تجارية مبكرة مع الغرب^(١٥٠).

ويوجد أيضاً كسر أبنية وكسر تم احضارها من جنوب الجزيرة العربية بالإضافة إلى توقيع على جرة تخزين، يعود تاريخها إلى القرن الثاني ق.م. وتشير إلى علاقات تجارية مهمة مع جنوب الجزيرة العربية^(١٥١). ويعد ميناء غزة^(١٥٢) من الموانئ المهمة الواقعة على البحر المتوسط^(١٥٣)، وتظهر أهميته من كونه المركز النهائي على

-
- Harper, G., *A Study in The Commercial*, p.21. (١٤١)
- Herodotus, *The Histories*, p.50 (١٤٢)
- وهو انتيفنوس الأول، (٣٨٢-٣٠١ ق.م) نبيل مقدوني، أحد قادة الأسكندر الكبير، وعين حاكم على أسيا سنة (١٤٣)
- The Oxford Classical Dictionary, p.69 (٣٢١ ق.م)
- Diodorus, *The library of History*, p.29-30 (١٤٤)
- Strabo, XVI, II, p.30 (١٤٥)
- الأستاذ عبارة عن وحدة قياس كانت مستخدمة زمن الرومان حيث لاحظ شكوف (Schoff) ثلاث أنواع من الاستادات (١٤٦)
- استخدمت أثناء الفترة الرومانية، واقترح المتوسط لهما (٧٠٠) قدم لكل أستاذ.
- Schoff, W., *The Periplus of The Erythraean Sea*, p.54
- Strabo, XVI. II. p.30. (١٤٧)
- ولد في (Nicomedia) حوالي ٨٩ بعد الميلاد، وكتب عدة كتب في التاريخ والفلسفة. (١٤٨)
- Stadter, P., *Arrian of Nicomedia*, p.89
- Ibid, p.201 (١٤٩)
- Negev, *Tell Jemmeh*, p.163-164 (١٥٠)
- Van Beek, *Tell Gamma*, p.230, 231. (١٥١)
- يذكر البكري أن غزة موقع بديار جزام على مشارف الشام. البكري، أبو عبدالله، معجم ما استعجم، ص ٩٩٧. (١٥٢)
- ستاركي، النبط، ص ٥. (١٥٣)

على طريق القوافل التجارية القادمة من جنوب الجزيرة^(١٥٤)، فقد كانت التجارة قبل وصولها إلى هذا الميناء تتركز في مدينة البتراء، ومن ثم تنقل إلى غزة من خلال النقب الشمالي، وكذلك عسقلان على البحر الأبيض^(١٥٥)، وبعد أن تصل البضائع إلى غزة تحمل باتجاه الأسواق السورية أو المصرية^(١٥٦)، وكذلك إلى نبولي في إيطاليا رودس في بحر إيجه^(١٥٧).

وبذلك عدّ هذا الميناء مركزاً لتبادل السلع التي تأتي من أوروبا إلى الوطن العربي، كما كان مكاناً تبحر منه السفن إلى إيطاليا واليونان وتلجأ إليه السفن الواردة من تلك الدول.

ثانياً: ميناء أيلة (العقبة):

يقع هذا الميناء على البحر الأحمر، وخليج العقبة الذي كان يسمى خليج أيلة كما يقول "ارثيمدورس" ينسب إلى ميناء أيلة في حين يذكر "أيويا" أنه لحيان نسبة إلى بني لحيان الذين كانوا يملكون المنطقة منذ القرن الخامس حتى القرن الثالث ق.م^(١٥٨). أرجعت الحفريات الأثرية التي تمت في العقبة "الاحتلال المبكر لها إلى فترات ما قبل التاريخ^(١٥٩)، وعرف فرانك تل الخليفة في العقبة بأنه عصيون جابر الوارد في الإنجيل، ويعتبر منفذ مهم خلال الفترة السلিমانيّة^(١٦٠).

ويذكر العهد القديم بأن الملك سليمان بناء السفن في منطقة عصيون جابر السذي كان قرب أيدوم على شاطئ البحر الأحمر^(١٦١)، لكن هذا الإدعاء لا يمكن الاعتماد عليه لأن البقايا الأثرية التي تم اكتشافها في الموقع لا يمكن أن يعود تاريخها إلى القرن العاشر ق.م^(١٦٢)، كما بيّن ذلك علماء الآثار. وقدم سترايوا في كتابه الجغرافيا وصفاً إضافياً ذكر فيه أن الخليج الإيلاقي ومملكة الأنباط بعدد سكان ضخم ومزدهر بشكل جيد بالمراعي^(١٦٣).

أما بلييني في كتابه التاريخ الطبيعي يذكر أن الخليجين في البحر الأحمر حيث يجتمعان في مصر يسمى خليج السويس وخليج العقبة، كما يذكر أن المدينة كانت منفذاً مهماً على رأس البحر الأحمر^(١٦٤)، وأهم ما يميز هذا الخليج عدم وجود الجزر المرجانية فيه^(١٦٥)، مما جعله مركزاً تجارياً

Brunnow, *Provincia Arabia*, p.190 (١٥٤)

Glueck, *The Other Side of Jordan*, p.196 (١٥٥)

Kammerer, A., *Petra et la Nabatene*, p.58 (١٥٦)

Ibid, p.58, Glueck, *The Other Side of Jordan*, p.196 (١٥٧)

موسل، شمال الحجاز، ص ١١٦-١١٨. (١٥٨)

Glueck, *The Other Side of Jordan*, p.45-48 (١٥٩)

Zayadine, F., *Ayla-Aqaba*, p.486 (١٦٠)

العهد القديم، الكتاب الأول، الملوك ٩، ص ٢٦. (١٦١)

Zayadine, F., *Ayla-Aqaba*, p.496 (١٦٢)

Strabo, *The Geography*, XVI.IV.18. (١٦٣)

Pliny, *Natural History*, V.XII.65. (١٦٤)

موسل، شمال الحجاز، ص ١١٦-١١٨. (١٦٥)

مهماً تتجمع به التجارة وتفرع منه الطرق الواصلة إلى موانئ اليمن جنوباً^(١٦٦)، كما كان التجار الأنباط يصلوا بقواربهم الصغيرة إلى خليج "هيروبوس" السويس^(١٦٧)، إذ نجد أن التجار الذين يحرون من خليج أيلة تكون الجبال المصرية الممتدة بالاتجاه الجنوبي على يمينهم وتكون الصحراء الممتدة على مسافات شاسعة نحو الشمال على يسارهم^(١٦٨).

تم التنقيب عن خمس مناطق بين عام ١٩٩٤-١٩٩٦م في هذه المنطقة وأعطت دليلاً عن الفترة النبطية^(١٦٩)، أظهرت التنقيبات فخراً مستورداً يشمل الصقلي القبرصي الشرقي وفخار من البتراء ومصايح وآنية على شكل جرار^(١٧٠)، والأبحاث التي أجريت على مجموعات من السيراميك من التنقيبات في مشروع العقبة الروماني أظهرت إلى النور نوعاً جديداً من الفخار الذي انتج في العقبة النبطية خلال القرنين الأولين بعد الميلاد^(١٧١).

ويفترض دولينكا أن هذه الأنية العقبوية المميزة بلونها ومظهرها ونسيجها الرملي انتشرت بشكل واسع خلال المملكة النبطية^(١٧٢). وخليج العقبة الذي كان يسمى خليج إيلة كما يقول "ارتيمدورس" ينسب إلى ميناء أيلة في حين يذكر أيوبا أنه خليج لحيان نسبة إلى بني لحيان الذين كانوا يملكون المنطقة منذ القرن الخامس حتى القرن الثالث ق.م. ونجد تعدد الألفاظ لهذا الخليج يسميه "أجاثا رشيد" وديدور (لنانيك) وبليني يسميه (ليانتيك وإيلانتيك)^(١٧٣). أما الميناء فقد سمي فيما يرى موصل باسم بطمة (نيران لو فاران)^(١٧٤).

وأهم ما يميز هذا الخليج عدم وجود الجزر المرجانية فيه^(١٧٥)، مما جعله مركزاً تجارياً مهماً تتجمع به التجارة وتفرع منه الطرق الواصلة إلى موانئ اليمن جنوباً^(١٧٦)، كما كان التجار الأنباط يصلوا بقواربهم الصغيرة إلى الخليج "هيروبولس" السويس^(١٧٧). إذ نجد أن التجار الذين يحرون من خليج أيلة تكون الجبال المصرية

(١٦٦) عباس، تاريخ دولة الأنباط، ص ٣٣.

(١٦٧) Kammerer, A., *Petra et la Nabatene*, p.74

(١٦٨) موصل، شمال الحجاز، ص ١٢١

(١٦٩) Dolinka, B., *Aqaba Ware*, pp.46-49

(١٧٠) Parker, *Aqaba Project*, p.30

(١٧١) Dolinka, B., *Aqaba Ware*, p. 49

(١٧٢) Ibid, pp.49-50

(١٧٣) موصل، شمال الحجاز، ص ١١٦-١١٧.

(١٧٤) المصدر نفسه، ص ٦٥.

(١٧٥) المصدر نفسه، ص ١١٦.

(١٧٦) عباس، تاريخ دولة الأنباط، ص ٣٣.

(١٧٧) Kammerer, A., *Petra et la Nabatene*, p.74

المتددة بالاتجاه الجنوبي على يمينهم وتكون الصحراء الممتدة على مسافات شاسعة نحو الشمال على يسارهم^(١٧٨).

ثالثاً: لويكة كومة:

هذا الموقع ما يزال إلى الآن لم يتم التعرف عليه^(١٧٩). وقد ذكرها المؤرخون مرتين واحدة منها تعود إلى أواخر القرن الأول ق.م. والثاني تعود على القرن الأول بعد الميلاد^(١٨٠). ويذكر سترابو هذا الميناء عندما يتحدث عن البعثة التي قام بها ايلوس جالوس والتي أرسلت من قبل أغسطس إلى الجزيرة العربية لتستكشف القبائل ليس فقط في الجزيرة العربية ولكن في أثيوبيا أيضاً^(١٨١)، وبدأت البعثة من كليوبترا في مصر وشملت جيشاً متعدد القوميات يتكون من الرومان وحلفائهم من اليهود والأنباط وأخرون قادهم الوزير النبطي سلايوس بعد أربع عشرة يوماً وصلوا إلى لويكة كومة^(١٨٢).

مؤلف كتاب البحر الأرتيري يذكر أن هناك طريق بري من هذا الميناء إلى البتراء ويقول (بعد رحلة يوم أو يومين أو ثلاث في اتجاه الشرق مروراً بالخليج الواقع على الجانب هناك أيضاً ميناء به حصن يسمى لويكة كومة). من خلاله يوجد طريق بري إلى البتراء وهذا الميناء يخدم بطريقة التجارة القادمة من الجزيرة العربية ولهذا السبب هناك حرس من أجل الضرائب وموظف جمارك لتعامل مع ضريبة الربع على البضائع القادمة^(١٨٣). ووصف آخر قدم من قبل سترابو الذي يصفها بأنها سوق تجاري ضخم في منطقة الأنباط^(١٨٤). ويصف الطريق البري من هذا الميناء الدرنيكو كورا مروراً بالبتراء ويقول بأن احمال المواد العطرية تنقل من لويكة كومة إلى البتراء ومنها إلى الدرنيكو كورا التي هي موجود في فينيقيا قرب مصر ومنها إلى بقية الشعوب^(١٨٥).

وترجع أهمية هذا الميناء إلى كونه نقطة الدخول الرئيسية للجزيرة العربية هذا من جهة، ومن جهة أخرى سعة هذا الميناء بحيث يتسع لعشرة آلاف من المشاة ذكر ذلك سترابو، وأهمية التجارة واضحة من فرض ضريبة الربع على البضائع القادمة^(١٨٦). ومن غير الواضح فيما إذا كانت هذه الضريبة تفرض على الدخول أم على إيواء السفن، بالإضافة إلى ذلك عيّن الأنباط موظف للجمارك لجمع وتنظيم وترتيب دفعات

(١٧٨) موسل، شمال الحجاز، ١٢١.

(١٧٩) Pliny, Natural History, VI.XXII, 158-159

(١٨٠) Sidebotham, *Ports of the Red Sea and The Arabia*, p.208

(١٨١) Strabo, Geography, XVI.IV.p.22.

(١٨٢) Ibid, XVI.IV.23.

(١٨٣) Gasson, *The Periplus Maris Erythrae*, p.61, 63.

(١٨٤) Strabo, Geographby, XVI, IV, 23.

(١٨٥) Ibid, XVI, IV.24.

(١٨٦) Strabo, Geographby, XVI, IV, 23.

Gasson, *The Periplus Maris Erythrae*, p.19

الجمارك بالإضافة إلى قائد المئة لحماية المدينة وهناك خلاف فيما يخص هذه الكلمة وهي الكلمة الرومانية المذكورة من قبل مؤلف البحر الأرتيري^(١٨٧). هؤلاء الموظفون من المحتمل أنهم كانوا أنباطاً إلا أنه لا دليل على أن هذا الجزء من الجزيرة العربية كان جزء من الإمبراطورية الرومانية أثناء فترة فرض هذه الضريبة، هذا الميناء ذكر أيضاً من قبل سترابو كجزء من مملكة الأنباط^(١٨٨).

هناك نقاش دائر حول الموقع الجغرافي الدقيق لهذا الميناء، إن بعض الباحثين يقترح ينبوع البحر بأنه هو الميناء المسمى لويكة كومة، وآخرون يقترحون الحوراء الوجه وعينونه^(١٨٩). والتحديد الأخير هو الوحيد المدعم بنتائج التنقيب الأثري، بحيث وجدت كسر فخار نبطي في سبع مواقع في عينونة، أو منطقة إقليم عينونة بالإضافة إلى ذلك هناك أكثر من مئة قبر نبطي وبناء نبطي ضخيم يضم أكثر من (١٣٠) غرفة وكذلك أبراج وساحات وممرات والتي تشير إلى وجود مدينة مزدهرة أثناء القرن الأول الميلادي^(١٩٠). ويعد ميناء لويكة كومة من الموانئ المهمة على البحر الأحمر، ويبدو أنه يقع بالقرب من الوجه^(١٩١).

ويدعى هذا المرفأ باللغة الإغريقية (Leuke Kome) أي القرية أو المدينة البيضاء^(١٩٢)، وهو من الموانئ التي أنشأها الأنباط بعد أن قاموا بتدمير ميناء "امبلوني" في أثناء صراعهم مع البطالمة^(١٩٣)، ومن خلال تتبعنا لحملة (اليوس جالوس على اليمن نجد أن قواته قد نزلت به سنة (٢٤ ق.م)^(١٩٤). وذكر مؤلف كتاب (الطواف حول البحر الأرتيري) مجهول المؤلف أن ميناء لويكة كومة من الموانئ التي تمتد منه طريق إلى البتراء^(١٩٥)، كما ذكر أنه مركز تجاري يستقبل المراكب الصغيرة القادمة من الجزيرة العربية^(١٩٦)، ولهذا نجد أن الأنباط قاموا بوضع قوة مسلحة لغرض حفظ الأمن وتحصيل الضرائب على المواد بنسبة ربع قيمة البضائع المستوردة^(١٩٧).

Raschke, *New Studien in the Roman Commerce*, p.664. (١٨٧)

Strabo, *Geography*, XVI, IV, 23. (١٨٨)

Schoff, W., *The Periplus of The Erythraean Sea*, p.101 (١٨٩)

Igraham (et. al.), *Saudi Arabian Comprehensive*, p.75-78 (١٩٠)

ستاركي، النبط، ص٦، هيلي، الأنباط وحادائق صالح، ص١٣٧. (١٩١)

فيليب، تاريخ سوريا، ص٤٢٦. (١٩٢)

W.W. Tarm, *Ptolomy II and Arabia*, p.9-25. (١٩٣)

وامبلوني، الثغر الذي كانت التجارة تنتقل منه إلى مصر، راجع،

Rostovtzeff, *The Social and Economic*, p.928

ستاركي، النبط، ص٦. (١٩٤)

هيلي، الأنباط ومدائن صالح، ص١٣٧. (١٩٥)

المصدر نفسه، ص١٣٧-١٣٨ (١٩٦)

المصدر نفسه، ص١٣٨، موصل، شمال الحجاز، ص١١٦. (١٩٧)

رابعاً: جرّها:

ذكرت جرّها من قبل ديودورس إذ يقول: (إن الجرّهانيين نقلوا من بحور الجزيرة العربية ومنتجات عطرية أخرى) (١٩٨). ويصف بليني مدينة جرّها بقوله: (خليج جرّها والبلدة التي تحمل ذلك الاسم مقياسها ٥ أميال مستديرة ولها برجين مصنوعة من الطوب المحي المربع وهي خمسون ميلاً داخل البر ونفس العدد من الأميال تبعد عن الساحل) (١٩٩). ويصف سترابو موقع مدينة جرّها بقوله: مدينة جرّها تبعد عن البحر ٢٠٠ استاد، ويذكر أنّها تقع قرب خليج كيف ومسكونة من قبل الكمدانيين المنفين من بابل، والتربة فيها تحوي الأملاح ويسكنوا الناس بيوت مصنوعة من الملح (٢٠٠).

المؤرخون السابقون لم يقدموا تحديداً واضحاً لهذا الميناء التجاري على الرغم من وجود طريق بري مباشر يربط جرّها مع البتراء (٢٠١). حيث وصل التجار الجرّهانيين ديلوس على البحر المتوسط (٢٠٢) وكذلك وصلوا مصر في نهاية القرن ٣ ق.م (٢٠٣). ويرد في أوراق اليردى قائمة بالبضائع التي كانت تستورد من مصر ذكر منها البخور الجرّهاني، وبعض من منتجات الجزيرة العربية (٢٠٤). ويعزى تدهور جرّها لعدة أسباب منها، اهتمام التجار الباريثيين في الطرق البرية الشرقية، وكان التجار يبحروا مباشرة من الهند، بالإضافة إلى أن بالمرية كانت مركزاً تجارياً رئيسياً ينافس جرّها (٢٠٥).

وهناك جدل قائم بين الباحثين بالنسبة لموقع جرّها، البعض يقترح تاج هي جرّها (٢٠٦) وآخرون اقترحوا سلوى والهفوف والعقير والقטיפ والفاو (٢٠٧). ويذكر سترابو وبليني أنّ شرق الخليج العربي وشمال غرب العقير من المحتمل أن تكون هي جرّها (٢٠٨)، يستدل على ذلك من خلال المخلفات الأثرية التي تم العثور عليها في تلك المناطق مثل الأبنية والعمالات بالإضافة إلى الفخار النبطي ويعود تاريخه إلى القرن الأول ق.م (٢٠٩). وكسر فخار تم العثور في فيلكه والأجزاء الشرقية من الجزيرة العربية يعزوا علماء الآثار أنّها

Diodorus, *The library of History*, p.111.42-45 (١٩٨)

Pliny, *Natural History*, VI.XXXII.157-148 (١٩٩)

Strabo, *Geography*, XVI.111.3 (٢٠٠)

Potts, D., *Trans-Arabian of The Pre-Islamic Period*, p.154. (٢٠١)

James, *On The Location of Gerrha*, p.40 (٢٠٢)

Potts, D., *Trans-Arabian of The Pre-Islamic Period*, p. 92. (٢٠٣)

Ibid, p.92. (٢٠٤)

James, *On The Location of Gerrha*, p.37-57 (٢٠٥)

Groom, *Gerrho*, p.97-108 (٢٠٦)

James, *On The Location of Gerrha*, p.37-57; Al-Ansary, *Al-Gerrha*, p.7-17 (٢٠٧)

Strabo, *The Geography*, XVI.II.30; Pliny, *Natural History*, VI, XXXII. 137.148 (٢٠٨)

Potts, *Nabataean Finds From*, p.138 (٢٠٩)

استوردت من مملكة الأنباط بحيث لا يرجع تاريخها إلى أكثر من القرن الأول ق.م^(٢١٠). ويستدل من ذلك على أن هناك علاقات تجارية بين مملكة الأنباط والأجزاء الشرقية من الجزيرة العربية. وهي موقع مملكة الأنباط لأنهم أدوا دور الوسيط التجاري بين العالمين الشرقي والغربي، كما احتكروا التجارة المارة بأراضيهم – وفرضوا ضرائب عليها^(٢١١). بين الشرق والغرب مشجعين تدفق السلع الشرقية إلى الغرب والعكس علاوة على ذلك فإن التجار البطالمة الذين هم أنفسهم أسسوا التجارة في مصر وشجعوا التجارة وبالتالي كان هناك ازدياد في الطلب على المنتجات الشرقية مما أدى إلى ازدياد مهم في النشاطات التجارية على طول الطريق البحري بين الأسواق المحلية النبطية والأسواق الأجنبية^(٢١٢).

* أهمية طرق القوافل:

لقد استطاع الأنباط بفضل سيطرتهم على الطرق التجارية البرية والبحرية التي ذكرناها سابقاً من الحصول على الضرائب مقابل السماح بمرور القوافل المارة ببلادهم والتعهد بحمايتها. مما أدى إلى تحقيق الأرباح الكبيرة^(٢١٣). كما تأتي أهمية الطرق التجارية بأنها الشريان الحيوي لنقل الثقافة من بلد إلى آخر ومن خلالها تنقل الأخبار وما يتجسد من مذاهب وآراء، وكان كل سوق أو محطة تحط بها القوافل ميداناً لتبادل الفكر والمعرفة^(٢١٤). ونتيجة لاهتمام العرب بالتجارة البرية والبحرية تولد عندهم الدافع لمعرفة الكواكب الثابتة الكبرى ومواقع طلوعها وغروبها فاهتدوا بها في ظلمات البر والبحر^(٢١٥). وقد كان المؤرخون العرب إذا سألهم سائل عن الطريق المؤدي إلى البلد الفلاني قالوا عليك بالنجم كذا وكذا فيسير السائل في جهته حتى يجد المكان^(٢١٦). كما نجد اهتمام العرب بمعرفة مهابالرياح للاهتداء بها في رحلاتهم لذلك يبدو أنهم وضعوا لها أسماء على الرغم من اختلافهم في عدد جهاتها^(٢١٧).

الخاتمة

– خلصت الدراسة إلى أنه اختيار الطرق التجارية يتم حسب الطبيعة الجغرافية والإستراتيجية للمنطقة، بحيث كانت تزود بالمحطات وأبراج المراقبة، واستراحات القوافل؛ من أجل تسهيل التجارة، ولتقديم الأمن للقوافل الداخلة والخارجة.

(٢١٠) Honnsted, *The Hellenistic Settlements*, 51-52

(٢١١) Slane, Ikaras, *The Hellenistic Settlements*, pp.14-16.

(٢١٢) Ibid, pp.16-17.

(٢١٣) Glueck, *The Other Side of Jordan*, pp.192-197

(٢١٤) فخري، اتجاهات حديثة في دراسة الأنباط، ص٦.

(٢١٥) كارلوفلينو، علم الفلك عند العرب، ص١٠٧.

(٢١٦) كراتشكوفسكي، تاريخ الأدب الجغرافي العربي، ص٤٢-٤٤، زيدان، تاريخ التمدن الإسلامي، ص١٥.

(٢١٧) البيروني، الآثار الباقية عن القرون الخالية، ص٣٣٦.

- تبين من خلال الحفريات الأثرية أن الكثافة الأعلى لأبراج المراقبة ومحطات الحراسة كانت في المنطقة بين وادي الحسا ووادي الموجب وكان من الصعب أحياناً التفريق بين الطرق التي استخدمت للقوافل البعيدة، والطرق الداخلية المحلية، وأيضاً من الصعب التأكيد على استخدام بعض الطرق بسبب قلة الأدلة الأثرية، من أبراج المراقبة، واستراحات القوافل والبقايا الأخرى.
- كما عمل الأنباط على بناء وإعادة استخدام أبراج المراقبة القديمة لحماية القوافل التجارية، وكانت القوافل التجارية تدفع نقوداً لهذه الخدمات ويبدو أن الغزو البدوي قد عرض القوافل التجارية للمخاطر، وخاصة التي تكون عن طريق البر، وإن أبراج المراقبة على طول الطريق التجاري الرئيسي قد أعيد استخدامه للتأكد من الأمن والاستقرار.
- لم يقتصر اهتمام الأنباط على تجارة البر فقط بل أنهم اهتموا بالتجارة البحرية، حيث كانت لهم قواربهم الخاصة بهم، والتي استعملوها في نقل متاجرهم، وربما قام الأنباط بتطوير هذه القوارب إلى سفن تجارية كبيرة قادرة على قطع المسافات الكبيرة في مياه البحر الأحمر والبحر المتوسط وقد استطاع الأنباط بفضل سيطرتهم على الطرق التجارية البرية والبحرية من الحصول على الضرائب مقابل السماح بمرور القوافل المارة ببلادهم والتعهد بحمايتها، مما أدى إلى تحقيق الأرباح الكبيرة.

قائمة المصادر والمراجع .

المراجع العربية.

- الأفغاني، أسواق العرب في الجاهلية والإسلام، دار الفكر، بيروت، ١٩٦٠م.
- الأنصاري، البتراء ومدن القوافل، دائرة الآثار العامة، عمان، ١٩٩٠م.
- البكري، أبو عبدالله، معجم ما استعجم، عالم المعرفة، بيروت، ١٩٤٥م.
- البكر، منذر، دراسات في تاريخ العرب الإسلام، جامعة البصرة، البصرة، ١٩٧١م.
- حوران، جورج فضلو، العرب والملاحه في المحيط الهندي، مكتبة الانجلو المصرية، القاهرة، ١٩٥١م.
- رستم، أسد، تاريخ اليونان من فيليبوس المقدوني إلى الفتح الروماني، الجامعة اللبنانية، بيروت، ١٩٦٩م.
- رودوكاناكيس، الفصل الثالث من تاريخ العرب القدم، تر فؤاد حسنين، مكتبة النهضة المصرية، ١٩٨٧م.
- زيدان، جرجي، تاريخ العرب قبل الإسلام، دار الهلال، القاهرة، ١٩٧٦م.
- ديسو، العرب في سوريا قبل الإسلام، تر عبد الحميد الدوخني، دار المعرفة، بيروت، ١٩٥٩م.
- ستاركي، الحضارة النبطية، دائرة الآثار العامة، عمان، ١٤، ١٩٦٩م.
- سترايو، بلاد العرب من جغرافية سترابو، تر جبر إبراهيم، مجلة المجمع العلمي العراقي، مج ٢، ١٩٥١م.

- عباس، تاريخ دولة الأنباط، دار الشروق، عمان، ١٩٨٧م.
- عبد الحكيم، البخور عصب تجارة البحر الأحمر في العصور القديمة، مجلة كلية الاداب، ع١٤ع، جدة، ١٩٨٢م.
- فخري، اتجاهات حديثة في دراسة الأنباط، دائرة الآثار العامة، عمان، مج ١٧، ١٩٧٢م.
- كارلوفينو، علم الفلك عند العرب، روما، ١٩١١م.
- كراتشكوفسكي، تاريخ الأدب الجغرافي العربي، تر صلاح الدين عثمان، القاهرة، ١٩٦٣م.
- المحسن، البتراء مدينة العرب الخالدة، وزارة الشباب، عمان، ١٩٩٦م.
- موسل، شمال الحجاز، تر عبد المحسن الحسيني، مؤسسة الثقافة الجامعية، الإسكندرية، ١٩٨٨م.
- المناشمي، رضا العرب في ضوء المصادر المسماوية، مجلة كلية الآداب، جامعة بغداد، ع٢٢ع، ١٩٧٨م.
- هيللي، الأنباط ومدائن صالح، مجلة أطلال، الرياض، ع ١٠، ١٩٨٦م.
- النعيم، نوره، الوضع الاقتصادي في الجزيرة العربية من ٣ ق.م - ٣م، دار الشواف، الرياض، ١٤١٢هـ.
- ياقوت الحموي، معجم البلدان، دائرة الصحافة والنشر، بيروت، ١٩٩٣م.

المراجع الأجنبية.

- Aharoni, Y. (1954), The Roman Road to Aila (Elath). *IEJ* 4, 9-16.
- ‘Amr, K. (1992), Islamic or Nabataean: The Case of the First to Early Second Century Cream Ware. *SHAJ* 4, 221-27.
- al-Ansary, A. (1982), *Qaryat al-Faw: A Portrait of Pre-Islamic Civilization in Saudi Arabia*. Riyadh University, Riyadh.
- Burstein, S. (1989), *Agatharchides of Cnidus/ On the Erythraean Sea*. The Hakluyt Society, London.
- Cantineau, J. (1978), *Le Nabatéen*. Osnabruck, Otto Zeller.
- Carruthers, D. (1910), A Journey in North-Western Arabia. *GJ* 35, 225-48.
- Caskel, W. (1954), *Lihyan und Lihyanisch, Arbeitsgemeinschaft für Forschung des Landes Nordrhein-Westfalen*. Westdeutscher Verlag, Köln.
- Casson, L. (1989), *The Periplus Maris Erythraei : Texts with introduction, Translations, and Commentary*. Princeton University Press, Princeton.
- Cohen, H. (1971), Weights and Measures. (Ed. Roth, C. et al). Keter Publishing, Jerusalem, 376-91.
- Dalman, G. (1908), *Petra und seine Felsheiligtümer*. J. C. Hinrichs, Leipzig.
- Diodorus of Sicily (n.d.), *The Library of History*. Translated by Oldfather, C. William Heinemann, London.

- Dolinka, B. (2002a), Aqaba Ware: A Recently Discovered Type of Nabataean Common Ware Pottery. *Paper presented at the Second Conference on Nabataean Studies*, Petra, Jordan.
- Fiema, Z. (1991), *Economics, Administration and Demography of Late Roman and Byzantine Southern Transjordan*. PhD. Thesis, The University of Utah.
- Franciscis, A. (1967), Underwater Discoveries around the Bay of Naples. *Archaeology* 20.3, 209-16.
- Frank, F. (1934), Aus der Araba I: Reiseberichte. *ZDPV* 57, 191-280.
- Frayn, J. (1993), *Markets and Fairs in Roman Italy: Their Social and Economic Importance from the Second Century BC to the Third Century AD*. The Clarendon Press, Oxford.
- Glueck, N. (1937), Explorations in Eastern Palestine III. *BASOR* 65, 8-29.
- Glueck, N. (1970), *The Other Side of Jordan*. American Schools of Oriental Research, Cambridge.
- Graf, D. (1992a), Nabataean Settlements and Roman Occupation in Arabia Petraea. *SHAJ* 4, 253-60.
- Hammond, Ph. (1959), The Nabataean Bitumen Industry at the Dead Sea. *BA* 22, 40-48.
- Hammond, Ph. (1973), *The Nabataeans: Their History, Culture and Archaeology*. Studies in the Mediterranean Archaeology, 37. Gothenburg, Astrom.
- Harding, L. (1971), *An Index and Concordance of Pre-Islamic Arabian Names and Inscriptions*. University of Toronto Press, Toronto.
- Harper, G. (1928), A Study in the Commercial Relations between Egypt and Syria in the Third Century Before Christ. *AJP* 49, 193, 1-35.
- Healey, J. (1989), A Nabataean Sundial from Madak'n 𐤌𐤁𐤏𐤋𐤏. *Syria* 66, 333-336.
- Healey, J. (1993), *The Nabataean Tomb Inscriptions of Mada'in Salih*. Oxford University Press, Oxford.
- Healey, J. (2004), A Nabataean Papyrus Fragment (Bodleian MS Heb. D. 89). *ZPE* 146, 183-88.
- Herodotus (1959), *The Histories*. Translated by de Selincourt, A. Penguin Books Ltd., Middlesex.
- Ingraham, M., Johnson, Th., Rihani, B. and Shatla, I. (1981), Saudi Arabian Comprehensive Survey Program: Preliminary Report on a Reconnaissance Survey of the Northwestern Province (with a Note on a Brief Survey of the Northern Province). *Atlat* 5, 59-85.
- James, W. (1969), On the Location of Gerrha. In: *Die Araber in der Alten Welt*. Volume II. (Eds: Altheim, F. and Stiehl, R.) Walter de Gruyter, Berlin, 36-58.

- Jones, R., Hammond, Ph., Johnson, D. and Fiema, Z. (1988), A Second Nabataean Inscription from Tell esh-Shuqafiya, Egypt. *BASOR* 269, 47-59.
- Kammerer, A. (1929), *Pétra et la Nabatene*. Librairie Orientaliste Paul Geuthner, Paris.
- Kennedy, D. (2000), *The Roman Army in Jordan*. The Council of the British Research in the Levant, London.
- Killick, A. (1987), Udruh and the Trade Route through Southern Jordan. *SHAJ* 3, 173-79.
- Lacerenza, G. (2002), The Nabataean Temple of Puteoli Project. *Paper presented at the Second Conference on Nabataean Studies*, Petra, Jordan.
- Lindenberger, J. (1983), *The Aramaic Proverbs*. The John Hopkins University Press, Baltimore, London, USA.
- Linder, M. (1992), Abu Khuseiba: A Nabataean Settlement and Caravan Station between Wadi Arabah and Petra. *SHAJ* 4, 263-68.
- Linder, M. and Zeitler, J. (1997/98), Sabra-Entdeckung, Erforschung und Siedlungsgeschichte einer antiken Oasenstadt bei Petra (Jordanien). *AfO* 44/45, 535-65.
- MacDonald, B. (1984), Umm Ubtulah: A Nabataean and/or Roman Military Site along the North Side of the Wadi el-Hasa in southern Jordan. *ADAJ* 28, 183-89.
- MacDonald, B. (1992), *The Southern Ghors and North-West 'Arabah Archaeological Survey*. Sheffield Archaeological Monographs 5. J.R. Collins Publications.
- Meshel, Z. and Tsafrir, Y. (1974), The Nabataean Road from 'Avdat to Sha'ar Ramon. *PEQ* 106, 103-18.
- Meshel, Z. (2000), *Sinai: Excavations and Studies*. BAR International Series 876.
- Milik, J. (1980), La Tribu des Bani 'Amrat en Jordanie de l'époque grecque et romaine. *ADAJ* 24, 41-54.
- Murray, M. (1939), *Petra, the Rock City of Edom*. Blackie and Sons Ltd., London and Glasgow.
- Murray, M. and Ellis, J. (1940), *A Street in Petra*. British School of Archaeology, London.
- Musil, A. (1926), *The Northern Hegaz*. American Geographical Society, New York.
- Negev, A. (1967), Oboda, Mampsis and the Provincia Arabia. *IEJ* 17, 46-55.
- Negev, A. (1969), The Chronology of the Middle Nabatean Period. *PEQ* 101, 5-14.

- Negev, A. (1972), Tell Jemmeh. In: *Archaeological Encyclopedia of the Holy Land*. (Ed. Negev, A.) The Jerusalem Publishing House, Jerusalem, 163.
- Negev, A. (1977), The Nabateans and the Provincia Arabia. *ANRW* 2.8, 520-686.
- Negev, A. (1977), *The Inscriptions of Wadi Haggag, Sinai*. Qedem 6- Monograph of the Institute of Archaeology, the Hebrew University of Jerusalem, Jerusalem.
- Negev, A. (1982), Numismatics and Nabataean Chronology. *PEQ* 114, 119-28.
- Negev, A. (1986), *Nabatean Archaeology Today*. New York.
- Negev, A. (1988), *The Architecture of Mampsis, Final Report, I: The Middle and the Late Nabatean Period*. Qedem 27- Monograph of the Institute of Archaeology, The Hebrew university of Jerusalem, Jerusalem.
- Negev, A. (1992), Oboda. In: *ABD*. (Eds. Freedman, D., Herion, G., Graf, D. and Pleins.), Doubleday, New York, 6-7.
- Negev, A (1996), Oboda: A Major Caravan Halt. *Aram* 8, 67-87.
- Negev, A. (1997), *The Architecture of Oboda, Final Report*. Qedem 36- Monograph of the Institute of Archaeology, The Hebrew University of Jerusalem, Jerusalem.
- Oren, E. (1982), Excavations at Qasrawet in North-Western Sinai, Preliminary Report. *IEJ* 32, 203-11.
- Ovadiyah, A. (1976), Gaza. In: *Encyclopedia of Archaeological Excavations in the Holy Land*. Volume II. (Ed: Avi Yonah, M.) The Israel Exploration Society and Massada Press, Jerusalem, 408-17.
- Palmer, E. (1871), *The Desert of the Exodus: Journeys on Foot in the Wilderness of the Forty Years Wandering*. Deighton, Bell and Co., Cambridge.
- Parker, T. (1976), Archaeological survey of the Limes Arabicus: A Preliminary Report. *ADAJ* 21, 19-30.
- Parker, T. (1986), *Romans and Saracens: A History of the Arabian Frontiers*. Eisenbrauns, Winona Lake.
- Parr, P. (1970), A Sequence of Pottery from Petra. In: *Near Eastern Archaeology in the Twentieth Century: Essays in Honor of Nelson Gleuck*. (Ed. Sanders, J. A.), Doubleday, Garden City, 348-81.
- Parr, P., Harding, L. and Dayton, J. (1970), Preliminary Survey in N.W. Arabia 1968. *BIA* 8,9, 193-242.
- Pliny (n.d.), *Natural History*, (Trans.) Rackam, H., London: William Heinemann Ltd.
- Potts, D. (1991), Nabataean Finds from Thaj and Qatif. *AAE* 2/2, 138-44.
- Potts, D. (1999), Trans-Arabian Routes of the Pre-Islamic Period. In: *The Arabs and Arabia on the Eve of Islam*. (Ed: Peters, F.) Ashgate, Sydney, 127-62.

- Raschke, M. (1978), *New Studies in the Roman Commerce with the East. ANRW* 2.9.2, 604-1378.
- Retsö, J. (2003), *The Arabs in Antiquity: Their History from the Assyrians to the Umayyads*. Routledge, London.
- Riddle, J. (1985), *Dioscorides on Pharmacy and Medicine*. University of Texas Press, Austin.
- Rostovtzeff, M. (1932), *Caravan Cities*. Clarendon Press, Oxford.
- Rostovtzeff, M. (1932a), Foreign Commerce of Ptolemaic Egypt. *JEBH* 4, 728-69.
- Rostovtzeff, M. (1986), *The Social and Economic History of the Hellenistic World*. The Clarendon Press, Oxford.
- Savignac, R. and Starcky, J. (1957), Une inscription Nabatéenne Provenant du Djof. *RB* 64, 196-215.
- Schmid, S. (1999), Un Roi Nabatéen à Délos. *ADAJ* 43, 279-98.
- Sidebotham, S. (1986), *Roman Economic Policy in the Erythra Thalassa 30 BC-AD 217*. E. J. Brill, Leiden.
- Sidebotham, S. (1989), Ports of the Red Sea and the Arabia-India Trade. In: *La Arabie Préislamique et son environnement historique et culturel*. (Ed: Fahad, T.) Université de Sciences Humaines de Strasbourg, Strasbourg, 195-223.
- Smith, A. (1995), *An Historical Geography of Wadi Araba*. MA Thesis, North Carolina State University.
- Stadter, P. (1980), *Arrian of Nicomedia*. The University of North Carolina Press, Chapel Hill.
- Starcky, J. (1955), Enno Littmann - Nabataean Inscriptions from Egypt II. *Syria* 32, 150-7.
- Starcky, J. (1966), Pétra et la Nabatène. In: *Dictionnaire de la Bible Supplement*.. Letouzey and Ané, Paris,
- Strabo (n.d.), *The Geography of Strabo*. Translated by, Jones, H. William Heinemann Ltd, London.
- Strugnell, J. (1959), The Nabataean Goddess Al-Kutba and her Sanctuaries. *BASOR* 156, 29-36.
- van Beek, G. (1970), Tel Gamma. *IEJ* 20, 230.
- Wenning, R. (1987), *Die Nabätaer-Denkmäler*. Universitäts Verlag Freiburg Schweiz, Vandenhoeck & Ruprecht.
- Winnett, F. and Reed, W. (1970), *Ancient Records from Northern Arabia*. Toronto University Press,

Zayadine, F. (1990), The Pantheon of the Nabataean Inscriptions in Egypt and the Sinai. *Aram* 2, 151-74.

Zayadine, F. (1994), Ayla-'Aqaba in the Light of Recent Excavations. *ADAJ* 38, 485-505.

Zayadine, F. and Farajat, S. (1991), The Petra National Trust Site Project: Excavations and Clearances at Petra and Beidha. *ADAJ* 35, 275-311.

Internet sources:

<http://www.nabataea.net/water.html>

<http://www.petranationaltrust.com/hydrology.html>

<http://www.nabataea.net/habis.html>

<http://www.hort.purdue.edu/newcrop/history/egypt/21.html>

<http://www.meabt.com/canbooks/elephants.html>