

طرق القوافل ومناقلها الجبلية المرصوفة في مملكة قتبان

Caravan routes and paved mountainous (Manqls)

in Qataban Kingdom

الدكتور محمد عوض منصور باعليان

قسم الآثار والسياحة، كلية الآداب، جامعة عدن، اليمن

mbaelaian@gmail.com

تاريخ النشر: 2020/01/31

تاريخ القبول: 2019/10/02

تاريخ الإرسال: 2019/08/10

ملخص:

يناقش هذا البحث طرق تجارة القوافل الرئيسية في مملكة قتبان من خلال تتبع مساراتها وتحديد ووصف مناقلها (جمع منقل) وممراتها الجبلية التي تم شقها في الجبال الوعرة وتلال المرتفعات التي سلكتها تلك الطرق والتي ربطت العاصمة تمنع بمدينة شبوة حاضرة حضرموت في الشرق وبلاد السبئيين في الغرب الى جانب المسالك الممتدة جنوباً صوب السهول الساحلية الجنوبية وموانئها الهامة كميناء عدن، والهدف هو ربط وادي بيحان معقل القتبانيين بتلك البقاع ونقل تجارة الدولة من والى تلك الموانئ الجنوبية البعيدة والمناطق الجديدة التي أخضعتها قتبان لسيطرتها خلال فترة ازدهارها الاقتصادي وتفوقها العسكري منذ القرن السادس حتى نهاية القرن الرابع قبل الميلاد.

Abstract: This research discusses the main routes of trading caravans in the Kingdom of Qataban by tracking their routes, identifying and describing their Manqls (paved mountainous pass) which were constructed in the rugged mountains and hills of the highlands that were followed by those roads which linked Shabwa city the capital of Hadramout in the east and the Sabaean land in the West, as well as to the southern coastal plains and its important ports such as the port of Aden. The aim is to link Baihan

مجلة العبر للدراسات التاريخية والأثرية المجلد 3 العدد 1 يناير 2020

Valley with those areas and to transfer the Kingdom trade to and from southern ports and new areas that Qataban had controlled under it's rule during their economical prosperity and military superiority since the 6th century to the end of the 4th century BC.

كلمات مفتاحية: طرق؛ القوافل؛ نقييل؛ عقبة؛ مرصوف؛ قتبان

Keywords: Caravan; routes; Manql; qabah; paved; Qataban.

مقدمة:

قتبان هي إحدى ممالك جنوب شبه الجزيرة العربية القديمة، وكغيرها من ممالك الجنوب، اعتمد اقتصادها على الزراعة والتجارة لاسيما تجارة الطيوب لاسيما المر والتي شكلت عماد صادراتها الخارجية الى وادي النيل وبلاد الرافدين وأسواق الإمبراطورية الرومانية.

يناقش هذا البحث ويتقصى مسالك الطرق البرية لتجارة القوافل بما فيها المناقل (جمع منقل أي ممر جبلي) الواقعة على مساراتها داخل مملكة قتبان لاسيما الطرق التي ربطت وادي بيحان بالوديان المنتجة للمر من ناحية وبالموانئ الجنوبية للدولة من ناحية أخرى وأهمها ميناء عدن.

يرجع السبب الرئيس في اختيار هذا الموضوع الى أن طرق التجارة الداخلية في قتبان وعموم جنوب الجزيرة العربية قبل الإسلام لم تلق الاهتمام الكافي من الباحثين الذين عكفوا على تتبع طريق الخور الدولي بين جنوب الجزيرة العربية وشمالها، الى جانب رغبة الباحث في أن يكون هذا البحث متمماً لبحثه المنشور بعنوان (طرق القوافل التجارية في حضرموت القديمة) (ينظر قائمة المراجع).

وتتمثل مشكلة البحث في عدة أسئلة مثارة، مثل: ما هي الطرق الرئيسية التي كانت تربط وادي بيحان بأجزاء المملكة الأخرى لاسيما في الجنوب والى أي زمن يعود بناءها؟ والى متى دام استخدامها؟ وهل تفرد القتبانيون بنمط معين في هندسة وبناء الطرق والمناقل الجبلية؟ وسنحاول الإجابة عن تلك الأسئلة وغيرها في سياق هذا البحث.

وتكمن أهمية البحث في محاولة إسهامه في بناء خارطة لشبكة طرق القوافل التجارية في جنوب الجزيرة العربية بصفة عامة ومملكة قتبان على وجه الخصوص. إذ يهدف الى تتبع مسارات أهم طرق قوافل التجارة في بلاد قتبان ورصد محطاتها والمناطق التي تمر بها فضلاً عن تعيين الممرات الجبلية أو المناقل والعقاب (جمع عقبة) الواقعة على خطوط تلك الطرق، ووصفها

وتبيان تقنيات بناءها وهندستها. وقد استخدم الباحث المنهج التاريخي والوصفي في تتبع مسارات طرق القوافل، والمنهج الاثاري في تسجيل وتوثيق وتحليل المعطيات الاثرية والميدانية المتعلقة بالبحث، والتي وردت في مختلف المصادر الاثرية والنقشية ونتائج المسوحات الميدانية وغيرها. ويُقسم هذا البحث الى مقدمة ثم تمهيد يليه مبحثان، يحمل الأول عنوان: جغرافية وتضاريس بلاد قنبان، ويوضح علاقتها بتحديد مسالك التجارة البرية، والمبحث الثاني باسم: الطرق التجارية ومناقلها الجبلية المرصوفة، يتتبع الباحث من خلاله طرق القوافل والممرات الجبلية والمناقل الواقعة في طريقها، وينتهي البحث بالخاتمة وثبت بالمراجع.

تمهيد:

تقع ارض قنبان في وسط جنوب شبه الجزيرة العربية، تحدها من الشرق مملكة حضرموت ومن الشمال والشمال الشرقي صحراء رملة السبعين ومن الشمال الغربي مملكة سبأ، وامتدت حدودها الجنوبية والغربية حتى سواحل البحر الأحمر والسهول الساحلية الجنوبية بين عدن وقنأ (خريطة رقم 1).

خريطة رقم 1

توضح حدود مملكة قنبان في منتصف الألف الأول ق.م

After:Gajida et al, 2009, fig.9



زاول القتبانيون التجارة بما فيها التجارة الخارجية منذ منتصف الألف الثاني ق.م وسبقوا في ذلك جيرانهم السبئيين والمعينييين والحضارمة¹، وقبل قيام مملكتهم إذ كانوا حينها مجرد قبيلة أو شعب ذكرته النقوش باسم (ق ت ب ن)². ووردت أقدم إشارة الى تجارتهم خارج بلادهم في نص هيروغليفي من عهد الملك تحوتمس الثالث في حوالي عام 1458 ق.م، يذكر وصول وفد من التجار (الجبنتيين) الى مصر محملاً بالكندر والمهر والبخور. وفي هذا السياق، وصفت المصادر الإغريقية والرومانية (الجبنتيين أو الجبنايتاي) بأنهم عشائر قتبانية نشطة في مجال التجارة³. وخلال الفترة بين القرن التاسع والسابع ق.م أسس القتبانيون مملكتهم⁴ في وادي بيحان من اتحاد قبلي/سياسي عُرف لأول مرة في نقوش القرن السابع ق.م باتحاد (ولد عم) وضم كل من ردمان ومضحي وخولان الجنوبية وأراضين قبيلة اوسان ويافع (دهس) وتبن ودثينة⁵.

تشير المصادر الأثرية والنقشية (Epigraphic) الى اهتمام حكام قتبان بالناحية الاقتصادية منذ تأسيس مملكتهم في النصف الأول من الألف الأول ق.م، منهم الملك ورو إل غيلان يهنعم الذي تعود سنوات حكمه الى بداية القرن الثامن ق.م والذي قام حسب رأي بعض الباحثين بسك أول عملة قتبانية من الذهب تحمل اسمه⁶. وقد شهدت مملكة قتبان بين القرنين السادس والرابع ق.م نهضة اقتصادية أدت الى علو شأنها السياسي بين ممالك جنوب الجزيرة العربية، فانتعش نشاطها التجاري وسنت القوانين المنظمة لأموار المتاجرة في المملكة وأشهرها القانون التجاري القتباني الذي يُوسم بالنقش (RES4337). ونتج عن ذلك، توسع حدود الدولة نحو الجنوب والجنوب الغربي فشملت بدرجة رئيسية الموانئ والمناطق المطلة على المحيط الهندي ومضيق باب المندب بما فيها عدن والمرتفعات الواقعة شمالها⁷ حتى المعافر التي كان يربطها

1 أحمد، عبد المعطي محمد عيد، نشاط قتبان التجاري وعلاقتها بمصر القديمة، رسالة ماجستير، المعهد العالي لحضارات الشرق الأدنى القديم، جامعة الزقازيق، مصر، الطبعة 1، 2000، ص 78

2 أحمد، 2000، ص 101

3 أحمد، 2000، ص 112

4 أحمد، 2000، ص 101

5 إسماعيل، فاروق، اللغة اليمنية القديمة، تعز، دار الفكر، الطبعة 1، 2000، ص 17

6 أحمد، 2000، ص 171

7 رومان، كريستيان، «تأسيس إمبراطورية، السيطرة السبئية على الممالك الأولى»، في: اليمن، في بلاد ملكة سبأ، ترجمة بدر الدين عروودي، مراجعة يوسف محمد عبدالله، معهد العالم العربي، باريس، ودار الأهالي، دمشق، الطبعة 1، 1999، ص 94؛ أحمد، 2000، ص 66

طريق تجاري مع ميناء موزع على البحر الأحمر⁸، وهو ما يفسر اتخاذ ملوك قنبان للقب مكرب⁹ خلال تلك الفترة، والذي حمله لأول المكرب/الملك يدع أب ذبيان بن شهر متبوعاً باللقب الملكي الطويل (مكرب قنبان وولد عم وأوسان وكحد ودهس وتينو)¹⁰، وهي الفترة التي شهدت سك وتداول أولى العملات النقدية القنبانية في جنوب الجزيرة العربية¹¹، وتزامن ذلك أيضاً مع ازدهار ميناء عدن تجارياً وهو ما أشارت إليه مصادر تلك الفترة كالتوراة¹². ومن البديهي أن ذلك التوسع قد فرض على الدولة القيام بمد وتمهيد الطرق التجارية الى مختلف تلك البقاع سعياً منها لإحكام قبضتها على التجارة وطرقها البرية، خاصة تجارة المر الذي تقع المناطق الرئيسية لإنتاجه في أراضي قنبان وأهمها الأودية الشرقية¹³ ومناطق السهول الساحلية الجنوبية¹⁴.

1. جغرافية وتضاريس بلاد قنبان:

لعبت الخصائص التضاريسية والديموغرافية دوراً بارزاً في تحديد مسارات طرق التجارة، فتحاشت القوافل المرور بالأماكن الوعرة والصحاري الرملية القاحلة التي يصعب على حيوانات النقل اجتيازها وخاصة الجمال التي كانت وسيلة النقل الرئيسية لتجارة العرب على مر التاريخ حتى ظهور وسائل النقل الحديثة. لذلك شقت الطرق مسالكها في أماكن سهلة عبر السهول والهضاب ومجاري الأودية المأهولة بالسكان وآبار المياه، وتغلبت الدولة على العوائق الطبيعية ببناء المناقل والعقاب وشق الممرات الجبلية لتذليل الطريق أمام القوافل كما سنرى لاحقاً. وقد

8 كليب، مهيب غالب، «عودة الى نقش جبل صبر. محاولة لفهم دلالاته السياسية والتاريخية»، مجلة سبأ، تصدر عن أقسام التاريخ والآثار- جامعة عدن، العدد 18-20، 2013، ص 29؛ حميد، بشير عبد الرقيب سعيد، الطريق التجاري القديم (موزع-ظفار) دراسة أثرية، أطروحة دكتوراه، قسم الآثار، كلية الآداب والعلوم الإنسانية، جامعة صنعاء، 2016، ص 65-74

9 روبان، 1999، ص 94

10 باور، ج.م ولوندين، أ، تاريخ اليمن القديم- جنوب الجزيرة العربية في أقدم العصور، ترجمة أسامة أحمد، عدن، دار الهمداني للطباعة والنشر، الطبعة 1، 1984، ص 26؛ كليب، 2013، ص 24؛ Avanzini, A., By land and by sea. A history of South Arabia before Islam recounted from inscriptions, l' Erma, di Bretschneider, Roma, 2016, P.172

11 Davidde. B: «Three unpublished collections of South Arabian coins», Arab. arch. Epig. No.14, 2003, P.64

12 العهد القديم، سفر حزقيال، الاصحاح 27، دار الكتاب المقدس، القاهرة، الطبعة 5، 2006، الآية 23-24

13 Bowen. R.L: "Ancient Trade Routes in South Arabia" in: Bowen, R.L. and Albright, F.P: Archaeological Discoveries, (AFSM), Baltimore press, 1958, P.41

14 Van Beek. Gus. W: "Frankincense and Myrrh", The Biblical Archaeologist, printed by: American Schools of Oriental Research, Vol. 23, No.3, 1960, P.73-75; Groom, N, "The Northern Passes of Qataban", PSAS, London, Vol.6, 1976, P.73

تنوعت البنية التضاريسية لبلاد قتبان بين الجبال والهضاب والوديان والصحاري، وتمثل أبرزها في سلسلة الجبال الممتدة بين حضرموت في الشرق وكتلة المرتفعات الجنوبية الغربية المشرفة على البحر الأحمر وخليج عدن، والتي تفرعت منها الأودية الرئيسية للمملكة التي ينحدر أهمها باتجاه الشمال والشرق نحو الصحراء كوادبي بيحان وحريب، وبعضها ينساب نحو الجنوب مثل وادي بناء وتبن.

ويعد وادي بيحان أكبر أودية القتبانيين ويبدأ من مرتفعات محافظة البيضاء نحو الشمال الشرقي حتى أطراف رملة السبعين بطول (40ميلاً)، ويتمتع الوادي بخصوبة أرضه الزراعية التي بلغت مساحتها قديماً حوالي (540 كم² = 40 ميل مربع)¹⁵. كما يُعتبر وادي حريب ثاني أكبر أودية المملكة ويقع غرب وادي بيحان، ويمتاز باتساع مجراه وخصوبة أرضه الزراعية¹⁶. فضلاً عن ذلك، هناك عدد من الأودية الهامة الواقعة شرق بيحان تُعرف بأودية المشرق وتجري مياهها باتجاه الشرق والشمال الشرقي باتجاه الصحراء، وأبرزها أودية مرخة ونصاب وججر وضراء وعبدان وحطيب¹⁷، التي كانت أماكن ملائمة للاستيطان على مر العصور نظراً لخصوبة أراضيها ووفرة مصادر المياه فيها¹⁸، فكانت مصدراً لإنتاجها مادة المر التي ما تزال ضمن غطاءها النباتي الطبيعي حتى اليوم¹⁹.

2. الطرق التجارية ومناقلها الجبلية المرصوفة:

أولى ملوك قتبان اهتماماً متزايداً بالتجارة ومسالكها البرية منذ منتصف الألف الأول ق.م، فقاموا بتمهيد الطرق التجارية وإنشاء مراكز مراقبة لحركة القوافل وبناء محطات استراحة على دروبها ومنشآت خدمية كأحواض المياه المحفورة في الأرض والتي ما تزال الشواهد على وجودها ماثلة الى اليوم في عدة أمكنة من بلاد قتبان. ويعتبر الملك يدع أب ذيبان بن شهر من أشهر

15 الجرو، أسهمان سعيد، دراسات في التاريخ الحضاري لليمن القديم، القاهرة، دار الكتاب الحديث، الطبعة 1، 2003، ص 9
16 الجرو، 2003، ص 10
17 للمزيد حول أودية نصاب أو المشرق، ينظر: البعسي، فيصل حسين، منشآت الري القديمة في منطقة أودية كور العوالق في اليمن محافظة شبوة، أطروحة دكتوراه، الجزائر، كلية العلوم الإنسانية، جامعة الجزائر-2، 2014، ص 71-84
18 Brunner. U. and Haefner. H: "Altsudarabische Bewässerungsoasen", *Die Erdie*, Regionaler Beitrag, No.125, 1990, P.135-153; Brunner. U: "The history of irrigation in the Wadi Markhah", *PSAS*, London ,Vol.27, 1997, P.75-85
19 الزبيدي، خيران وآخرون، نتائج أعمال المسح الأثري لمحافظة شبوة، الموسم الثاني، مديرتي نصاب وحطيب، الهيئة العامة للآثار والمتاحف- شبوة، 2006، ص 22

حكام الدولة الذين اهتموا بالتجارة وكل ما يتعلق بها، وعلى رأس ذلك قيامه بتمهيد وإصلاح الطرق التجارية وشق ممراتها أمام قوافل الجمال في المناطق الوعرة من مملكته²⁰. إذ تم في عهده مد الطرق التجارية نحو الجنوب والغرب وقام مهندسوه ببناء أهم المناقل والعقاب الجبلية المرصوفة بالحجارة على مسالك الطرق بين وادي بيحان وحريب والسهول الجنوبية، والى زمنه تعود النقوش القتبانية الخمسة المتعلقة ببناء المناقل والعقاب المرصوفة²¹.

2. 1. الطرق الشرقية وممراتها الجبلية:

وهي الطرق التي وصلت مدينة تمنع التي وُصفت في بداية الميلاد بأنها أكبر مركز لجمع المر²² وبين مدينة شبوة من جهة، وبمنابت المر الواقعة شرق بيحان من جهة أخرى. وقد كشفت أنشطة المسح الأثري لمديرتي نصاب وحطيب التي نفذتها الهيئة العامة للآثار والمتاحف في محافظة شبوة سنة 2006م عن أساسات جدران حجرية لغرف صغيرة مستطيلة ومربعة في عديد من المواقع على امتداد الطرق الرابطة بين أودية المشرق ووادي بيحان، يرجح أن بعضها استخدم كمياني حراسة ونقاط مراقبة على طرق القوافل بدليل وقوعها على قمم الجبال المطلة على مسالك التجارة الرئيسية، مثل موقع جبل باراحة المشرف على الضفة الشمالية لوادي صبحان الى الغرب من وادي عبدان وجبل المركوزة المطل على وادي الحجر²³ (صورة رقم 1). كما تم الكشف عن آثار بعض الممرات التجارية المرصوفة في الجبال، مثل عقبة المجدورة وعقبة السلف بين وادي الحجر ووادي مرخة (صورة رقم 2) وعقبتي المرحلة وإمذيبية بين وادي ضراء وكل من وادي صبحان والحجر (صورة رقم 3) غرب نصاب وعقبة ظلمة بين حجر وخورة²⁴ وكذا عقبة المنقل الواقعة في التل الفاصل بين واديي عبدان وضراء²⁵.

20 أحمد، 2000، ص 62

21 Gajda, I, et al: "Two Inscriptions Commemorating the Construction of a Mountain Pass, by Yada ab Dhubyan son of Shahr Mukarrib of Qataban ", *EVO. XXXII*, pise, 2009, P.169

22 Pliny, Natural History, translation by H. Rackham, M.A, Harvard university press, London, Vol.XII, 1968, ch.45-46

23 الزبيدي وآخرون، 2006، ص 16

24 البعسي، فيصل حسين، «شبكة الطرق القديمة في أودية كور العوالق في اليمن»، *مجلة الحكمة للدراسات التاريخية*، الجزائر، مؤسسة كنوز الحكمة للنشر والتوزيع، 2014، ص 193

25 الزبيدي وآخرون، 2006، ص 16



وتتمثل أبرز الطرق الشرقية فيما يلي:

2. 1.1. طريق مرخة-بيحان:

وهو الطريق الرئيس الذي كان يصل العاصمة القتبانية تمنع بأودية المشرق من ناحية، وبمدينة شبوة عاصمة مملكة حضرموت من ناحية أخرى بوصفها أكبر مركز لتجميع اللبان والمر اللذان كان ينقلهما الوسطاء القتبانيين من شبوة الى تمنع عبر هذا الطريق المار بوادي مرخة

والذي يبلغ طوله حوالي (170 ميلاً) تقطعها القوافل يسير خلال سبعة أيام تقريباً²⁶ مروراً بالقري والتجمعات السكانية المنتشرة في الوادي مثل هجر الناب وغيرها. ويبدو أن هذا الطريق ازدهر خلال الفترة التي شهدت نهوض المملكة ونموها اقتصادها بين القرن السادس والثاني ق.م²⁷، وكان يشكل جزء هاماً من طريق البخور الدولي فاحتل المرتبة الأولى في نقل اللبان القادم من شبوة الى تمنع كما استخدم أيضاً كطريق رئيس لنقل منتج المهر من الوديان الشرقية الى تمنع²⁸. يبدأ مسار الطريق من مدينة شبوة نحو ارض قنابان في الغرب حتى نصاب وهي بلدة تلتقي فيها الطرق التجارية الرابطة بين مملكتي حضرموت وقتبان²⁹، ومنها يتجه الطريق الى أسفل وادي مرخة حيث تصعد القوافل في اتجاه جنوبي غربي عبر مجرى مرخة حتى هجر الناب في أعلى مرخة، وهي مدينة (أوسانية / قنابانية) كبيرة يفوق حجم أطلالها اليوم مساحة كل من شبوة وتمنع معاً في إشارة الى مركزية وأهمية هذه المدينة كمحطة تجارية ومركز إداري هام في وادي مرخة³⁰. وينحرف الطريق من هجر الباب صوب بيحان في مسار شمالي غربي مخترقاً سلسلة جبال عبر ممر جبلي صاعد يُعرف برهوة الربعة³¹ ويؤدي الى براري واسعة تنتهي الى سلسلة تلال جبلية مطلة على وادي بيحان من جهة الشرق، يجتازها الطريق الى بلدة مَرِيْمَة الواقعة في أعلى بيحان على بُعد قرابة (26 ميل) من هجر الناب، ومنها يدخل الطريق الى واد صغير يسمى وادي دبا يتجه نحو الجنوب الغربي حتى مدينة تمنع³² (خريطة رقم 2).

26 Groom, 1976, P.69,72

27 جروم، نايجل، «طيوب اليمن»، في: اليمن، في بلاد ملكة سبأ، ترجمة بدر الدين عروودي، مراجعة يوسف محمد عبدالله، معهد العالم العربي، باريس، ودار الأهالي، دمشق، 1999، ص 73

28 Groom, 1976, P.79-80

29 باعلبان، محمد عوض، «طرق القوافل التجارية في حضرموت القديمة»، مجلة دراسات تاريخية، عدن، مركز عدن للدراسات والبحوث التاريخية والنشر، العدد 1، 2018، ص 146-148

30 Bowen, 1958, P.38

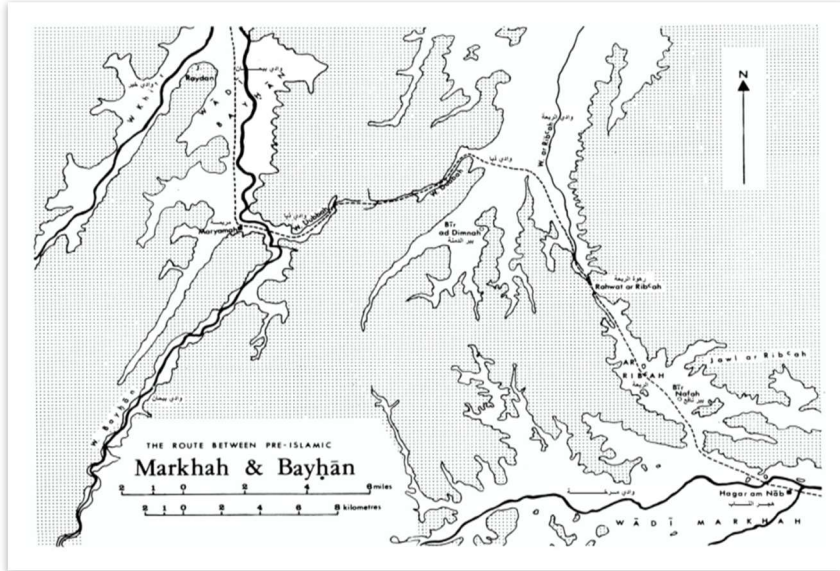
31 الرهوة، اسم مرادف لكلمة العقبة في محكيات جنوب اليمن، بمعنى: ممر جبلي صاعد، وربما أطول من العقبة.

32 Groom, 1976, P.72

خريطة رقم 2

طريق وادي مرخة-بيحان.

بتصرف عن: Groom, 1976, 74



2.2. الطرق الشمالية الغربية ومناقلها الجبلية:

ونقصد بها الطرق والممرات الجبلية (المناقل) التي شقها القتبانيون في سلسلة الجبال الفاصلة بين واديي بيحان وحريب بهدف تسهيل حركة التجارة وربط الواديين ببعضهما. وقد خلد ملوك قتبان الأعمال الإنشائية المتعلقة ببناء الطرق والممرات الجبلية في نقوشهم الكتابية التي كانت تُزَبَّر على صخور النقىل عند الانتهاء من شقه وبناءه، يُذكر فيها اسم الملك الذي أمر ببناء النقىل أو العقبة والقبائل التي ساهمت في ذلك واسم المهندس المشرف على البناء. وقد ذكرت تلك النصوص المناقل والعقاب المرصوفة في الجبال باسم (م ن ق ل ن) الوارد في نقوش (RES 3550/3; 3534/3; 4328/9-10) واسم (ع ق ب ت م) في نقشي (برع1، 2)، أي النقىل والعقبة، وهما لفظان يدلان على الطرق الصاعدة في الجبال والمرصوفة. فالنقىل وجمعه

مجلة العبر للدراسات التاريخية والأثرية المجلد 3 العدد 1 يناير 2020

مناقل في معجم لسان العرب هو: الطريق الوعر في الجبل والطريق المختصر³³، والعقبة هي طريق جبلي تدعمه جدران جانبية³⁴، وربما تختلف العقبة في كون ممشاهها ليس مدرجاً كالنقيل، وهما لفظان ما يزالان قيد الاستخدام الى اليوم لوصف الطرق الصاعدة التي تُشَق في رؤوس الأودية وسفوح المنحدرات الجبلية الوعرة³⁵. ويوجد اثنان من المناقل والممرات الرابطة بين واديي بيحان وحريب، هما:

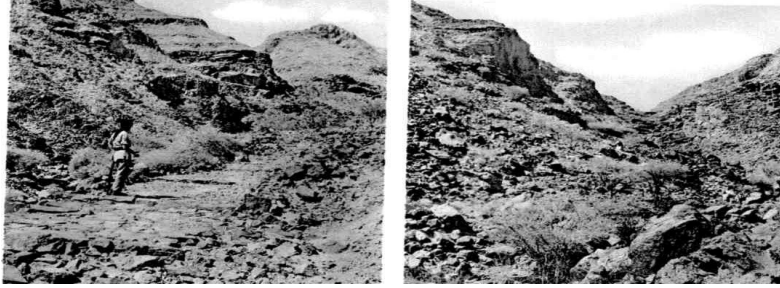
2 . 1.2 . نقيل مبلقة:

هو الممر الجبلي والوحيد الذي تم بناءه في الجبال الفاصلة بين واديي بيحان وحريب كي يختصر المسافة بين الواديين بنحو (20 ميلاً) أقل من الطريق الواقعة غرب تمنع والمارة بنجد مرقد³⁶. وهو طريق جبلي يصعد من وادي مبلقة بشكل مدرج ومتعرج نحو قمة الجبل حيث تم شق وبناء ممر في الصخر بعمق يزيد على (15 متر) وتم رصفه بالحجارة بطول (30 متر) تقريباً وعرض يبلغ حوالي (3.5 متر) (صورة رقم 4).

صورة رقم 4

نقيل مبلقة، وتظهر بقايا الرصف بالحجارة لارضية النقييل

After: Harding, 1964, fig.36: Pl. XLVII



33 ابن منظور، جمال الدين محمد بن مكرم، لسان العرب، تحقيق عبدالله علي الكبير وآخرون، القاهرة، دار المعارف، (د.ت)، ص 4530

34 ابن منظور، د.ت، ص 3028

35 باققيه، محمد عبدالقادر، «نقوش ودلالات»، ريدلين، المركز الوطني الفرنسي للبحوث العلمية- جامعات اكس- مرسيليا، العدد 6، 1994، ص 10

36 Bowen, 1958, P.11,36; Groom, 1976, P.79

وعُثر عند قمة النقييل على نقشين بخط المسند على الصخر، يوسمان ب(RES 3550; 3534) ويتحدثان عن بناء النقييل (م ن ق ل) في زمن المكرب القتباني يدع أب ذبيان بن شهر³⁷، ويُعرف النقش الأول بنقش نقييل مبلقة (RES3550) وينص على:

1- ي د ع أ ب / ذ ي ب ن / ب ن / ش ه ر / م ل ك / ق ت ب ن / و ك ل

2- و ل د ع م / و ا و س ن / و ك ح د / و د ه س م / و ت ب

3- ن و ا م خ ض / و ب ر ر / و و ز ل / و ص ل ل / م ن ق ل ن / م ب ل ق ت / ا س ن

4- ب ر م / و ح ر ب / و ب ن ي / و س ح د ث / ب ي ت / و د م / و ا ث ر ت / و م خ ت ن

5- م ل ك ن / ب ق ل ي / ب م ن ش / أ ق ت ب ن / و ا خ ي ل / ذ ب ر م / و ه ر ب ت /

6- ب ع ث ت ر / و ب ا ع م / و ب ا ن ب ي / و ب ا ح و ك م / و ب ا ذ ت ا ص ن ت م /

7- و ب ذ ت / ظ ه ر ن / و ب ذ ت ا ر ح ب ن

معنى النقش:

1- يدع أب ذبيان بن شهر ملك قتيان وكل

2- ولد عم وأوسان وكحد ودهس وتبن

3- شق (في الجبل) ورصف بالحجارة نقييل مبلقة

4- باتجاه برم وحريب وبناء وأسس معبد ود وأثرت ومقر

5- الملك في قلي بدعم قبيلة قتيان وعون أهالي برم وهربت

6- بحق عثرت وبحق عم وانبي وحوكم وبذات صنتم

7- وبذات ظهران وبذات رحبان.

أما النقش الثاني الموسوم ب(RES 3534)، فيتحدث أيضا عن بناء نقييل مبلقة ويذكر شخص يدعى أوس عم بن يصرعم المهدي كمشرف على بناء ورصف مبلقة. ويبدو أن أوس عم هذا كان المهندس الأول لبناء الطرق لدى الملك/المكرب يدع أب ذبيان بن شهر بدليل ظهور اسمه في

37 جروم، نايجل، اللبان والبخور، دراسة لتجارة البخور العربية، ترجمة عبد الكريم بن عبدالله الغامدي، جامعة الملك سعود، 2008، ص 295-296

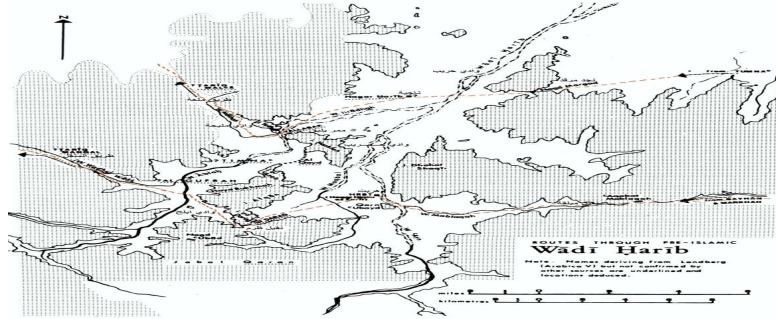
نقش ثالث للملك نفسه هو النقش (RES4328) الذي يسجل أن الملك أمر ببناء ورصف ممر جبلي آخر يذكره باسم (نقيل ظرم)، ويشير في السطرين (9-10) الى اوس عم بن يصرعم كمسؤول مباشر عن تنفيذ ورصف ذلك النقبيل الذي يُعتقد انه يقع على بعد بضعة أميال من مدينة حنو الزرير (هربت) في وادي حريب³⁸.

كانت مدينة ذو غيل (هجر بن حميد) محطة هامة تلتقي فيها طرق القوافل وسط وادي بيحان، ومنها يمكن للقوافل القادمة من الجنوب- بعد استراحة قصيرة- إما استئناف رحلتها جنوباً الى تمنع أو التوجه غرباً عبر وادي خُر ثم وادي مبلقة الذي يقع في أعلاه نقيل تجتازه القوافل نحو الغرب في مسار متعرج يهبط الى مدينة حنو الزرير، وبعد مغادرتها تقطع قوافل الجمال مجرى حريب نحو الجنوب الغربي لبضعة أميال حتى تصل الى تلة يُعتقد أنها المكان الذي يقع فيها نقيل ظرم سالف الذكر والذي ينفذ الى داخل وادي أبلح احد الروافد الرئيسية لوادي حريب، فتسير القوافل في مجراه ناحية الشمال الغربي ثم تخرج منه الى أسفل وادي ضوء الذي يقع في رأسه ممر آخر مرصوف يُعرف بطريق المنقل، يقضي الى وادي الجوبة المنحدر باتجاه مدينة مارب³⁹ (خريطة رقم 3).

خريطة رقم 3

الطرق التجارية في وادي حريب

After: Groom, 1976, P.75



38 Gajda et al, 2009, P.169

39 جروم، 2008، ص 299-300

2. 2. 2. ممر نجد مرقد:

عبارة عن ممر على هيئة ثلم في تلة صخرية تقع على بعد (15 ميل) غرب تمنع، عند الطرف الشمالي لسلسلة الجبال المنتهية قرب حافة الصحراء، حيث تتكدس الرمال بكثافة شمالي الممر مُشكلة عائقاً يمنع القوافل من الهرب والالتفاف حول طريق نجد مرقد⁴⁰. يمتد الممر من الشرق للغرب بطول كلي يبلغ حوالي (500 متر) دُعم جانبه بجدارين من الحجر يبلغ سمك كل منهما متر تقريباً ويتدرج ارتفاعهما مع انحدار الطريق حتى يبلغ أقصاه عند قمة الممر. وتم بناء الجدارين بالحجر المهندم والمربع في هيئة مداميك يتراجع كل منها للخلف بشكل مدرج نحو الأعلى⁴¹، وهي تقنية بناء معروفة منذ القدم في اليمن القديم وتهدف الى زيادة قوة وتماسك الجدران. ويتميز طريق نجد مرقد بفرادة تصميمه وشكله المخروطي الذي يتدرج في الضيق من الخارج للداخل، إذ يبلغ عرضه عند طرفيه حوالي (18 متر) تبدأ بالتقلص تدريجياً نحو المركز حتى تصل في الوسط الى اقل من (9 متر)⁴² (صورة رقم 5).

صورة رقم 5

ممر نجد مرقد ويظهر في اليسار فتحة الممر وعلى جانبه بقايا جدارين من الحجر

After: Harding, 1964, fig.36



40 Groom, 1976, P.73

41 Bowen, 1958, P.12

42 Groom, 1976, P.73

ويعتقد بعض الدارسين أن هذا التصميم يهدف الى السيطرة والتحكم في حركة قوافل الجمال العابرة للممر بطريقة تُسهّل عملية تحصيل الضرائب⁴³، حيث كان الموقع نقطة لتحصيل الضرائب من القوافل التجارية الخارجة من تمنع الى مارب منذ القدم حتى خمسينيات القرن الماضي⁴⁴. وقد شكك (Bowen.R) في أهمية ممر مرقد كطريق رئيس لنقل التجارة الدولية في العصور القديمة، ويعتقد انه كان يستخدم فقط لعبور قوافل التجارة المحلية بين تمنع ووادي حريب. أما قوافل التجارة الدولية- في نظره- كانت تسلك الطريق الجنوبي عبر ممر مبلقة⁴⁵. وكانت القوافل القادمة من تمنع تجتاز نجد مرقد الى وادي حريب⁴⁶ وتقطع مجراه نحو الغرب حتى مدينة ناجية(هجر)، ومنها ينحرف الطريق نحو الجنوب الغربي حتى يصل الى تل صخري يقع فيه ثلم ضيق يُعرف بممر يلبق (Yalabak) تمر عبره القوافل الى أسفل وادي مليحة⁴⁷، ثم تسلك اتجاه شمالي غربي على طول الوادي حتى أعلاه حيث ينتهي الطريق الى ممر مرصوف آخر يسمى ممر ملعة يؤدي الى وادي الجوبة(خريطة رقم3).

2. 3. الطرق الجنوبية ومناقلها الجبلية:

تحكم القبتانيون بدرجة رئيسية بتجارة الممر الذي تنتجه بلادهم الى جانب الممر الصومالي الذي كان يستورد عبر موانئ عدن وموزع وأوكليس(Ocelis)⁴⁸ التي كانت بمثابة مراكز تجارية لمختلف البضائع الواردة اليها من البر الداخلي وكذا السلع الواردة من جزيرة سقطرى مثل الصبر⁴⁹، الى جانب البضائع المستوردة عبر البحر من مختلف البلدان. حيث أشار بليني الى أن أيدوما(عدن) وأوكليس كانا أهم مركزين تجاريين في جنوب الجزيرة العربية لتجميع السلع المستوردة من شرق آسيا وشرق إفريقيا⁵⁰. إذ شهد ميناء عدن حينها نشاطاً في حركة التبادل

43 Bowen, 1958, P.12; Groom, 1976, P.73-74

44 Bowen, 1958, P.36

45 Bowen, 1958, P.13

46 Bowen, 1958, P.12

47 Groom, 1976, P.75

48 باور ولوندين، 1984، ص40

49 باور ولوندين، 1984، ص41؛ كليب، مهيبوب غالب، مدخل الى دراسة التاريخ السياسي والحضاري لجنوبي شبه الجزيرة العربية-اليمن القديم(2)، دار جامعة ذمار للطباعة والنشر، 2012، ص336

50 Pliny, Vol. XII, ch.65

التجاري مع الهند والصين والقرن الإفريقي ومصر في مختلف أصناف الطيوب والتوابل والملابس والمصنوعات المعدنية والأحجار الكريمة والخيول⁵¹. من ناحية أخرى، كان يتم تبادل البضائع بين الموانئ الجنوبية والغربية والأسواق الداخلية عبر شبكة من الطرق البرية⁵² امتد أهمها بين وادي بيحان وميناء عدن وظلت نشطة منذ منتصف الألف الأول ق.م على الأقل حتى أفول مملكة قنبان في نهاية القرن الثاني الميلادي⁵³، ثم استمر استخدامها عبر مختلف العصور حتى سنوات قريبة مضت، ويمكن مشاهدة العديد من آثارها التي ما تزال ماثلة للعيان حتى اليوم في هيئة منافق وعقبات مرصوفة ربطت مدن السهول الجنوبية بمرتفعات وواديان المملكة لاسيما وادي بيحان. وتجدر الإشارة إلى أن أغلب الطرق الحديثة بين المنطقتين تم شقها في ذات المواضع التي مرت بها الطرق القديمة⁵⁴.

2. 1.3. طريق عدن-لودر-بيحان:

يعد من الطرق الرئيسية التي وصلت عدن بوادي بيحان، بطوله يبلغ حوالي (214ميل) تقطعها الجمال في مدة بين 8-9 أيام، على أساس أن الجمل يسير مسافة (25ميل) في اليوم الواحد. يبدأ مساره من عدن باتجاه الشرق مروراً بزنجبار في أبين ومنها إلى بلدة لودر الواقعة على بعد (108 أميال) أسفل مرتفعات الكور إلى الشمال الشرقي من زنجبار. وفي هذا السياق، يذكر الهمداني في الصفة عدد من الطرق التي كانت تربط مرتفعات الكور ببلاد دثينة، ويقول «...ثم الكور إلى دثينة له طرق كثيرة منها الرقب ودَمَامَة ووَسَاخَة والبُحِير وتاران وثرّة وعُرفان وملعة وبرع وحسرة»⁵⁵. وكانت هذه المسالك تخترق سلسلة الجبال الوعرة شمال لودر كي تربط مناطق مقولة مضى الواقعة في المرتفعات بدثينة ومناطق السهل الساحلي الجنوبي، وأشهرها طريق

51 Casson. L., The Periplus Maris Erythraee, translation and commentary by Lionel Casson, Princeton University press, 1989, P.39-43

52 حميد، 2016، ص 70-75

53 Pliny, Vol. XII, ch.65, 88, 93; Schoff. W.H., The Periplus of the Erythrean Sea, Travel and Trade in Indian Ocean by a Marchant of the first Century, New York, Longmans, Green and Co, 1912, No.24

54 Bowen, 1958, P.36-37

55 الهمداني، الحسن بن احمد، صفة جزيرة العرب، تحقيق محمد بن علي الاكوع الحوالي، صنعاء، مكتبة الإرشاد، 1990، ص 189

عقبة ثرة الذي يصل منطقة دثينة ببلاد الاصايح التي تقع مئاويها ضمن مقولة مضحى⁵⁶. ومن قمة عقبة ثرة عند حافة المرتفع الجبلي (كور العواذل اليوم)، تتجه القوافل نحو الشمال وتقطع الهضبة القاحلة حتى وادي شرجان الغني بالمياه الذي كُشف فيه عن عدد من الآثار والنقوش القتبانية⁵⁷.

ومن شرجان يتفرع الطريق التجاري الى مسارين: الأول، يتجه نحو الشمال الشرقي صوب أودية المشرق عبر وادي حطيب ثم أودية ضراء وعبدان حتى مدينة نصاب ملتقى طرق قوافل اللبان المتجهة نحو الغرب وقوافل المر الهابطة من وادي مرخة باتجاه الشرق. أما المسار لثاني فيسير صوب الشمال الغربي الى بلدة إمعادية وهي من المستوطنات القتبانية القديمة التي ذُكرت في نقوش المسند باسم (رحب) (خريطة رقم 4)، وتعد من أهم المحطات التجارية الواقعة على التخوم الجنوبية لأعالي وادي بيحان⁵⁸. وترتبط بوادي شرجان عبر ممر جبلي مرصوف يسمى اليوم (نقيل الكافري) يمتد (3 أميال) تم رصف (400 متر) منه بالحجارة وتدعيم جوانبه بجدران من أحجار ضخمة يبلغ سمكها (1.6 متر). وما تزال أجزاء من هذا الطريق المرصوف محفوظة بحالة جيدة وشاهدة على جهود القتبانيين في ربط مرتفعات بلادهم بسواحلها الجنوبية⁵⁹. ومن إمعادية ينفذ الطريق التجاري الى داخل وادي بيحان من أعلاه الى أسفله حتى تمنع مروراً بعدد من المحطات أهمها هجر بن حميد⁶⁰.

56 Robin. Ch. et al., Mission Qataban, Rapport de la 4e campagne de fouille sur le site de Ḥaṣī (Yémen), 2008, P.5

57 Doe. B: "The Wadi Shirjan", Bulletin, No.4, 1964.

58 Bowen, 1958, P.37

59 Jean-Baptiste. R: "Al-Kafiri, Un chemin menant vers le Kawr", Arabia, No.3, De Maigret. A et Robin. ch(ed), De Boccard, Paris, 2007, P.27-28

60 Bowen, 1958, P.37

2. 1. 2. 3. عَقَبَة بُرْع:

وهي عقبة أو طريق جبلي مرصوف تم شقه على ارتفاع (2100 متر) فوق سطح البحر في قمة جبل يسمى رأس برع الواقع جنوب شرق البيضاء، وتُشرف العقبة على واد صغير يحمل نفس الاسم يهبط عبره الطريق نحو الجنوب لمسافة (700 متر) في مسار غير مدرج ومرصوف بالحجارة المشذبة (صورة رقم 6). وغُثر على بعد (150 متر) أسفل العقبة على نصين بالمسند منقوشان على الصخر يعرفان بنقشي (عقبة برع 1، 2)⁶³، ويسجلان خبر بناء عقبة برع في عهد مكرب قتبان يدع أب ذبيان بن شهر الذي تلقب هنا بأطول لقب ورد في النقوش القتبانية المعروفة⁶⁴.

نقش عقبة برع 1:

- 1- ي د ع ا ب / ا ذ ب ي ن / ا ب ن / ا ش ه ر / ا م ك ر ب / ا ق ت ب ن / ا و ك ل / ا و ل د ع م / ا و ا و س ن
 - 2- و ك ح د / ا و د ه س م / ا و ت ب ن / ا و و ك ل / ا ي ر ف / ا ش ا م / ا و ا ي م ن س / ا ب ك ر / ا
 - 3- ن ب ي / ا و ح و ك م / ا ذ ا م ر / ا و ش م ر / ا ق ظ ر / ا ق ي ن / ا ر ش و ا ع م م / ا س ح ر / ا و ر ب ي ا ع
 - 4- م / ا ر ي ع ن / ا ب ع ل / ا ظ ر ب ت / ا ل ك ت / ا ب ذ ب ح ت م / ا و ب ا ع م / ا ذ ف ر م / ا ب ب ي ت / ا ق ن
 - 5- ي ا ه و ر ن / ا ب ن ي / ا و و ز ل / ا و ب ر / ا م ن ق ل ن / ا ب ر ع م / ا ب م ن ش / ا م ض ح ي
- م / ا ب ع ث ت
- 6- ر / ا و ب ا ع م / ا و ب ا ن ب ي / ا و ب ذ ت ص ن ت م / ا و ب ذ ت ظ ه ر ن

63 Gajida et al, 2009, P.165; سنكتفي هنا بتناول نقش عقبة برع 1 كمثال

64 Gajida et al, 2009, P.167

صورة رقم 6

بقايا رصف في عقبة برع (يمين) ويظهر الى اليسار وادي برع من أعلى العقبة

After: Gajida et al,2009:175, fig.2-3



معنى النقش:

- 1- يدع أب ذبيان بن شهر مكرب قنبان وكل ولد عم وأوسان
- 2- وكحد ودهس(يافع) وتبن ويرفأ الشمالية والجنوبية، المولود البكر ل
- 3- انبي وحوكم، أمر ووجه جامع الضرائب وكاهن المعبود عم وخادم
- 4- عم ريعان سيد ظربة والمسئول عن الأضاحي وذلك للذندر لعم بأضاحي في معبده في
- 5- هوران، إذنى وأسس ورصف عقبة برع بأرض قبيلة مضحي بجاه عثتر
- 6- وعم وانبي وبذات صنتم وبذات ظهران.

وبعد اجتياز عقبة برع، يهبط الطريق عبر وادي برع الى وادي الضليعة ومنه ينحدر الى وادي ريبان الذي يصب في أسفل وادي سلب⁶⁵ ويسلك الطريق مجرى ريبان حتى نهايته عند ملتقى واديي سلب وسرار حيث يمكن للطريق أن يتفرع الى مسارين: أما أن يستمر نحو الجنوب حتى يدخل أعلى وادي يرامس فيسلكه نحو الجنوب الغربي الى وادي حسان الذي ينتهي الى بلدات دلتاء أبين. أو أن يتجه الطريق من أسفل وادي ريبان نحو الغرب الى وسط هضبة يافع في مسار رئيسي مازالت آثار بعض ممراته الجبلية باقية الى اليوم، بدءاً من أسفل وادي سرار حتى أعلاه ثم ينحرف الطريق الى الجنوب ويخرج من سرار حيث ترتقي القوافل مسار جبلي صاعد ومرصوف بالحجارة يسمى عقبة مسكبة وتهبط منه الى قرية إمسدارة في أعلى وادي حطاط

65 الغمري، نادر سعد عبادي، الموسوعة الياقعية، إشراف محمد بن سالم بن علي جابر، عدن، دار الوراق للدراسات والنشر، 2015، ص 131

المنحدر نحو الجنوب فتتخذ طريقاً لها حتى دلنا أبين حيث تعرج على أسواق الحصن وجَعَار وزنجبار وهي بلدات توجد بها تلال أثرية تدل على استمرارية سكنى هذه المنطقة عبر مختلف العصور حتى اليوم⁶⁶. وبعد استراحة قصيرة في جعار تستأنف القوافل طريقها في خط مستقيم في الجنوب حتى قرية المسيمير، عندها ينعطف الطريق نحو الغرب ويسير حتى بُر مجهر وهي محطة استراحة تبيت فيها القوافل حتى صباح اليوم التالي ثم تجتاز فلوات عويدين والعماد صوب عدن⁶⁷ (خريطة رقم 5).

خريطة رقم 5

تظهر طرق القوافل والمنافق المرصوفة في بلاد يافع (دهس قديماً)
... طرق القوافل التجارية: (المنافق والعقاب المرصوفة



66 العامري، سالم وآخرون، التقرير الأولي لأعمال المسح الأثري لمديرتي خنفر وزنجبار، الموسم الثاني، صنعاء، الهيئة العامة للآثار والمتاحف والمخطوطات، 2001؛ Breton. J. et de Kolet. J., The Zingibar Area Survey, Institut Francais D' Archaeologie Duproch Orient, Beyrou, Liban et The Yemeni Center for Cultural and Archaeological Research, Crater, Aden, 1985.

العمري، 2/2015، ص 67220

مجلة العبر للدراسات التاريخية والأثرية المجلد 3 العدد 1 يناير 2020

3. الطرق ومناقلها الجبلية في هضبة يافع:

تثبت الشواهد الاثرية التي ما تزال ماثلة للعيان على وجود طرق أخرى كانت تنساب من هضبة يافع باتجاه عدن وأبين (خريطة رقم 5). حيث يمكن للمرء مشاهدة آثار وبقايا عدد من المناقل الجبلية المنتشرة في شتى مناطق يافع والتي تشير الى مسالك الطرق التجارية القديمة التي كانت تخترق هذه المنطقة ويتمثل أبرزها في ما يلي:

3. 1. نقييل بني بكر: بني بكر، بلدة كبيرة تقع على بعد (121 ميلاً) من عدن في وسط سهل زراعي واسع غرب هضبة الحد في يافع العليا، وكانت سوقاً وممرراً للطرق التجارية القادمة من جهات الشمال والشرق⁶⁸، ويخرج منها طريق باتجاه بلدة بني بكر ثم يتجه نحو الجنوب فيهبط الى وادي حطيب عبر نقييل بني بكر الذي ما زالت آثاره باقية بشكل جيد حتى اليوم. ويُعتقد أن بناءه وربما تجديده تم سنة 63 هجرية على يد شخص يُدعى عامر بن عُمير الحرشة⁶⁹. وهو عبارة عن طريق جبلي مرصوف بالحجارة ومدرج يهبط باتجاه الجنوب الى داخل وادي حطيب. وقد شاهد كاتب هذه السطور أثناء زيارته لمنطقة الحد عام (2018م) بعض مواضع نقييل بني بكر وتُظهر طريق ينحدر للأسفل بشكل متعرج ويتراوح عرضه بين (2-3متر) تقريباً. ورُصفت أرضية النقييل بالحجارة المشذبة ودُعِمت جوانبه من الجهة الملاصقة للجبل بجدران قصيرة لحمايته من الصخور المنهارة وركام السيول، فيما تم تدعيم الجهة المقابلة بحواف حجرية يتفاوت ارتفاعها من مكان لآخر. ولتقوية مسار الطريق عمد البناءون الى تقطيع أرضيته بصفوف بارزة ومستعرضة من الحجارة تعلق عن سمت الطريق بعدة سنتميرات وتفصل بينها مسافة تتراوح بين (1-1.5متر) وهذه الطريقة أكسبت الطريق صفة المدرج (صورة رقم 7). وفي اسفل النقييل يمكن للقوافل إما الانحراف غرباً مع مجرى وادي حطيب وصولاً الى وادي بناء المتجه جنوباً في مسار يؤدي الى بلدة الملاح ثم لحج فعدن، أو أن يستمر الطريق نحو الجنوب في خط مستقيم يصل الى أسفل وادي ذبوب.

68 العبري، 9/2015، ص 88

69 العبري، 9/2015، ص 89

صورة رقم 7: نقييل بني بكر وتظهر بقايا الرصف (يمين) والشعب الذي يقع فيه النقييل (يسار)
تصوير: الباحث



3. 2. نقييل ذُبُوب:

وهو طريق جبلي صاعد ومرصوف (نقييل) يقع على محور نقييل بني بكر من جهة الجنوب، حيث ترتقبه القوافل الصاعدة من وادي حطيب الى هضبة يافع الوسطى⁷⁰. وسمي النقييل بهذا الاسم نسبة الى شُعب ذُبُوب الذي يمر فيه. وما تزال آثاره واضحة وتظهر أرضيته مرصوفة ومدعمة بالحجارة بالطريقة نفسها التي شاهدها في نقييل بني بكر (صورة رقم 8). ومن قمة نقييل ذبُوب تستمر القوافل التجارية في طريقها نحو الجنوب فتتهبط عبر نقييل ضئيان الى وادي صدر الذي يصل الى قرية صغيرة تسمى بُرء، تقع في أعلى وادي ذي ناخب وتُعد ملتقى للطرق القادمة من فجاج يافع الشمالية نحو الجنوب.

صورة رقم 8

بقايا طريق نقييل ذبُوب الصاعد من وادي حطيب الى هضبة يافع
تصوير: الباحث



3.3. نقيل شرعة:

يقع على مسار طريق تجاري هام ينحدر من جبل العُر نحو قرية بُرء، حيث تصعد القوافل من محطة المحاجي الى سفح جبل العُر ثم تهبط عبر وادي خُبييرة المنحدر جنوباً حتى أسفله ثم تخرج منه الطريق عبر ممر مرصوف يُعرف بنقيل شرعة. وهو ممر جبلي تم بناءه بشكل متعرج على طول وادي شرعة المشرف على قرية برء من جهة الشمال. حيث تم شق مسار الطريق في منحدر وعر ورُصفت أرضيته بالحجارة التي ما تزال باقية الى اليوم بحالة جيدة الى جانب بقايا حوض محفور في الارض ومملط بمادة القضاض(خليط من الرمل والجير) لحفظ مياه الأمطار خدمة للقوافل الهامة بالطريق (صورة رقم 9).

صورة رقم 9

وادي شرعة وتبدو آثار طريق متعرج(اعلى) وبقايا حوض على جانب الطريق(اسفل)

تصوير: نادر العمري



ويلاحظ هنا أن رصف النقييل تم بطريقتين: احدهما تقليدية، وهي الرصف بوضعية الأحجار المسطحة، الى جانب أسلوب الرصف بوضع الأحجار بشكل رأسي على الأرض، ويبدو أن مهندس الطريق تعمد بالطريقة الأخيرة جعل أرضية الممر خشنة حتى لا تنزلق عليها أقدام الجمال خاصة في الأماكن الضيقة والأكثر انحداراً (صورة رقم 10). ومن قرية بُرء يتفرع الطريق الذاهب جنوباً الى فرعين رئيسيين:

أحدهما طريق رئيس ينحدر من قرية بُرء باتجاه الجنوب عبر مسيلة وادي ذي ناخب إلى وادي سَبَّاح، ثم وادي سُلُب عبر مسيلته الطويلة التي كانت ممرا لأهم الطرق القديمة¹، وعند نقطة تقاء

تقاء وادي سلب مع وادي سرار ينعطف الطريق نحو اليمين ويصعد وادي سرار ويندمج مع الطريق القادم من عقبة برع الى وادي سرار ثم عبر عقبة مسكبة الى وادي حطاط كما مر بنا.

صورة رقم 10

طريقة رصف نقييل شرعة على الطريق الرابط بين جبل العر ووادي ذي ناخب

تصوير: نادر العمري



وطريق آخر يتجه غرباً عبر وادي الصلولة فوادي سخيان حتى المَحَجبة فوادي سَلْفَة ثم ينزل الى وادي يهر عبر نقييل جبلي مرصوف يُعرف بنقييل الحلاء حتى أسفل يَهَر المتصل بوادي بَنَّا (خريطة رقم 5). ومن هناك يمكن للطريق أن يتفرع الى مسارين: احدهما يتجه جنوباً عبر مجرى وادي بنا إلى دلتا أيبين، والآخر يستمر غرباً إلى منطقة حبييل جبر في رِدْفان ثم بلدة المِلاح ومنها الى لَحْج ثم عَدَن¹.

الخاتمة: تتلخص أهم نتائج هذه الدراسة فيما يلي:

- تشابهت تقنية بناء المناقل والممرات الجبلية في بلاد قتيان من حيث الرصف بالحجارة المصقولة بشكل مدرج وكانت الأحجار ترصف في وضع أفقي في الغالب مع وجود حالات تم فيها الرصف بوضع الأحجار بشكل عمودي كما في نقييل شرعة. وربما اختلفت تقنية رصف العقبة عن

1 العمري، 2/2015، ص 409

النقل في اختفاء طريقة التدرج كما في عقبه برع الى جانب أن تلك المنشآت كانت تقوى بجدران جانبية داعمة. يبدو ان هندسة وبناء الطرق القتبانية تميزت عن غيرها ونحن بحاجة الى دراسة مقارنة مع المناقل الجبلية في الممالك العربية الأخرى.

● يعود زمن بناء المناقل والعقاب الجبلية موضوع البحث الى عهد مكرب قتبان يدع أب ذبيان بن شهر من القرن الخامس أو الرابع ق.م، وتزامن ذلك مع انتعاش تجارة ميناء عدن وسك أول عملة قتبانية خالصة ومتحررة من تأثير العملات اليونانية.

● دام استخدام الطرق الرابطة بين عدن ووادي بيحان من قبل قوافل الجمال منذ القدم حتى العصر الحديث ومعرفة آليات النقل الحديثة.

الرموز والاختصارات

د.ت = دون تاريخ

ق.م = قبل الميلاد

AFSM= The American Foundation for the Study of Man.

EVO= Egitto e Vicino Oriente. univ. de Pise (Pise).

GI= Inscriptions studied by Glasser. A.

PSAS=Proceedings of the Seminar for Arabian Studies.

RES= Repertoire d' Epigraphie Semitique.

P= Page.

Pl= Plate.

البيبلوغرافيا:

1. عبد المعطي محمد عيد أحمد، نشاط قتبان التجاري وعلاقتها بمصر القديمة، رسالة ماجستير، المعهد

العالي لحضارات الشرق الأدنى القديم، جامعة الزقازيق، مصر، 2000.

2. إسماعيل، فاروق، اللغة اليمنية القديمة، تعز، دار الفكر، الطبعة 1، 2000

3. باعليان، محمد عوض، «طرق القوافل التجارية في حضرموت القديمة»، مجلة دراسات تاريخية، عدن،

مركز عدن للدراسات والبحوث التاريخية والنشر، العدد 1، 2018، ص 109-159.

4. بافقيه، محمد عبدالقادر، «نقوش ودلالات»، ريدان، المركز الوطني الفرنسي للبحوث العلمية - جامعات

اكس-مرسيليا، العدد 6، 1994، ص 6-23.

مجلة العبر للدراسات التاريخية والأثرية المجلد 3 العدد 1 يناير 2020

5. باور، ج.م ولوندين.أ، تاريخ اليمن القديم- جنوب الجزيرة العربية في أقدم العصور، ترجمة أسامة أحمد، عدن، دار الهمداني للطباعة والشر، الطبعة 1، 1984.
6. فيصل حسين البعسي، منشآت الري القديمة في منطقة أودية كور العوالق في اليمن محافظة شبوة، أطروحة دكتوراه، جامعة الجزائر-2، كلية العلوم الإنسانية، 2014.
7. «شبكة الطرق القديمة في أودية كور العوالق في اليمن»، مجلة الحكمة للدراسات التاريخية، الجزائر، مؤسسة كنوز الحكمة للنشر والتوزيع، 2014، صص 191-215.
8. الجرو، أسهمان سعيد، دراسات في التاريخ الحضاري لليمن القديم، القاهرة، دار الكتاب الحديث، الطبعة 1، 2003.
9. جروم، نايجل، «طيوب اليمن»، في: اليمن، في بلاد ملكة سبأ، ترجمة بدر الدين عروودي، مراجعة يوسف محمد عبدالله، معهد العالم العربي، باريس، ودار الأهالي، دمشق، 1999، صص 70-75.
10. جروم، نايجل، اللبان والبخور، دراسة لتجارة البخور العربية، ترجمة عبد الكريم بن عبدالله الغامدي، جامعة الملك سعود، الطبعة 1، 2008.
11. بشير عبد الرقيب سعيد حميد، الطريق التجاري القديم (موزع- ظفار) دراسة أثرية، أطروحة دكتوراه، قسم الآثار، كلية الآداب والعلوم الإنسانية، جامعة صنعاء، 2016.
12. روبان، كريستيان، «تأسيس إمبراطورية، السيطرة السبئية على الممالك الأولى»، في: اليمن، في بلاد ملكة سبأ، ترجمة بدر الدين عروودي، مراجعة يوسف محمد عبدالله، معهد العالم العربي، باريس، ودار الأهالي، دمشق، الطبعة 1، 1999، صص 89-94.
13. الزبيدي، خيران، وخالد الحاج وصلاح الحسيني وصالح حدير، نتائج أعمال المسح الأثري لمحافظة شبوة، الموسم الثاني، مديريتي نصاب وحطيب، الهيئة العامة للآثار والمتاحف-شبوة، 2006.
14. العامري، سالم، وخالد العنسي، وخالد الحاج، وسالم منصور، وحسين فجعم، التقرير الأولي لأعمال المسح الأثري لمديريتي خنفر وزنجبار، الموسم الثاني، صنعاء، الهيئة العامة للآثار والمتاحف والمخطوطات، 2001.
15. العُمري، نادر سعد عبادي، الموسوعة اليافعية، إشراف محمد بن سالم بن علي جابر، عدن، دار الوفاق للدراسات والنشر، الطبعة 1، مجلدات (4، 6، 9، 7، 10)، 2015.
16. العهد القديم، سفر حزقيال، الاصحاح 27، دار الكتاب المقدس، القاهرة، الطبعة 5، 2006.
17. كليب، مهيب غالب، مدخل الى دراسة التاريخ السياسي والحضاري لجنوبي شبه الجزيرة العربية- اليمن القديم (2)، دار جامعة ذمار للطباعة والنشر، الطبعة 1، 2012.
18. عودة الى نقش جبل صبر. محاولة لفهم دلالاته السياسية والتاريخية، مجلة سبأ، تصدر عن أقسام التاريخ والآثار-جامعة عدن، العدد 18-20، 2013، صص 13-40.
19. ابن منظور، جمال الدين محمد بن مكرم، لسان العرب، تحقيق عبدالله علي الكبير وآخرون، القاهرة، دار المعارف، (د.ت).

20. الهمداني، الحسن بن احمد، صفة جزيرة العرب، تحقيق محمد بن علي الأكوح الحوالي، صنعاء، مكتبة الإرشاد، 1990.

21. Avanzini. A., By land and by sea. A history of South Arabia before Islam recounted from inscriptions, l' Erma, di Bretschneider, Roma, 2016.
22. Breton. J. et de Kolet. J., The Zingibar Area Survey, Institut Francais D' Archaeologie Duproch Orient, Beyrouth, Liban et The Yemeni Center for Cultural and Archaeological Research, Crater, Aden, 1985.
23. Bowen. R.L: "Ancient Trade Routes in South Arabia" in: Bowen, R.L. and Albright, F.P, Archaeological Discoveries, (AFSM), Baltimore press, 1958, P.35-43.
24. Brunner. U: "The history of irrigation in the Wadi Markhah", PSAS, London, Vol.27, 1997, P.75-85 P.135-153.
25. Brunner. U. and Haefner. H: "Altsudarabische Bewässerungsoasen", Die Erdie, Regionaler Beitrag, No.125, 1990, P.135-153.
26. Casson. L., The Periplus Maris Erythraee, translation and commentary by Lionel Casson, Princeton University press, 1989.
27. Davidde. B: «Three unpublished collections of South Arabian coins», Arab. arch. Epig, No.14, 2003, P.63-70.
28. Doe. B.,(1964),"The Wadi Shirjan", Bulletin, No. 4.
29. Gajda. I, and AL-Haj. Kh, and Schiettecatte. J: "Two Inscriptions Commemorating the Construction of a Mountain Pass, by Yada ab Dhubyan son of Shahr Mukarrib of Qataban ", EVO. XXXII, pise, 2009, P.165-181.
30. Groom, N: "The Northern Passes of Qataban", PSAS, London, 7th-9th July, Vol.6, 1976, P.69-80.
31. Harding. L., Archaeology in the Aden Protectorates, London, Her Majesty Stationery office, 1964,.
32. Jean-Baptiste. R: "Al-Kafiri, Un chemin menant vers le Kawr", Arabia. No.3, De Maigret. A et Robin. ch(ed), De Boccard, Paris, 2007, P.27-29, fig.49-58
33. Pliny, Natural History, translation by H. Rackham, M.A, Harvard university press, London, Vol.XII, 1968.

34. Robin. Ch. And Guillaume. Ch, Schiettecatte. J, AL-Hajj. Kh., Mission Qataban, Rapport de la 4e campagne de fouille sur le site de Ḥaṣī (Yémen), 2008.
35. Schoff. W.H., The Periplus of the Erythrean Sea, Travel and Trade in Indian Ocean by a Marchant of the first Century, New York, Longmans, Green and Co, 1912.
36. Van Beek. Gus. W: "Frankincense and Myrrh", The Biblical Archaeologist, printed by American Schools of Oriental Research, Vol.23, No.3, 1960, P.69-95.