

---

This paper reviews the attempts to make a development in Iraq during the years 1908 – 14 , when an ambition to progress prevails as a result to the Ottoman Constitutional Revolution of July 1908 . Many projects were discussed , but rare was materialized due to some serious obstacles . Nevertheless they proved the Iraqis' eagerness to improve their life's conditions .

## مشاريع التطوير في العراق

( 1914 – 1908 )

أ. د. خالد السعدون

كلية الاداب والعلوم الانسانية الاجتماعية

جامعة الشارقة – الامارات العربية المتحدة

### الملخص :

يظهر الاستعراض السالف أن التبدل الدستوري العثماني وما أكتتفه من آمال واسعة قدح شرارة روح تواقفة لتطوير شكل الحياة في المجتمع العراق . ولم تقتصر تلك الروح على بعض الولاة المصلحين ، بل امتدت إلى كثير من العراقيين ، وخاصة المتنورين منهم . وتجسدت تلك الروح في مشاريع ومحاولات غطت أغلب مناحي الحياة . وكان نصيب كثير منها التعثر والإخفاق ، إما لأنها جاءت سابقة لأوانها ، أو لأنها اتسمت بالعشوائية والمزاجية ، أو لأن الإمكانيات المالية للدولة المحتضرة لم تسعفها . ولكنها مع ذلك كله أثبتت طموح العراقيين لحياة أفضل ومراهناتهم على المستقبل ، وذلك هو جوهر الإنسان العراقي الذي يجعله مزودا بنور الأمل في أشد ساعات الظلام حلقة .

### المقدمة :

تستعرض هذه الورقة المشاريع التي طرحت على بساط البحث في العراق إثر قيام الانقلاب الدستوري العثماني في تموز - يوليو 1908 . ويظهر الاستعراض أن تلك المشاريع استهدفت تطوير شتى نواحي الحياة . وعكست فورة حماس عام أوقدها ذلك الحدث الكبير في النفوس . وقد ظهرت واضحة جلية في أنشطة بعض الولاة المصلحين الذي حلوا ببغداد . كما ظهرت في توجهات المنتورين العراقيين وبعض مساعيمهم . ومع أن كثيرا من تلك المشاريع دفنت في مهدها أو تعثرت أثناء تنفيذها لسبب أو لآخر إلا أنها أثبتت حيوية المجتمع العراقي حينئذ وتوقه لتحسين ظروف معاشه .

يقصد بالتطوير الارتقاء بأمر معين من حال كان عليها إلى حال أفضل . وبذا تكون مشاريع التطوير أية مساع بذلت خلال مدة البحث بهدف جعل أوجه الحياة المادية والمعنوية في المجتمع العراقي أفضل مما كانت عليه قبلها . ولا تحفل هذه الورقة بمقدار النجاح الذي صادفته تلك المساعي ، قدر احتفالها تبين ما إذا كانت الثورة الدستورية التي شهدتها الدولة العثمانية في تموز / يوليو 1908 قد أثمرت رغبة عامة في تطوير شكل الحياة حينئذ . وبذا فإن هذه الورقة سترصد المؤشرات الدالة على وجود مثل تلك الرغبة مجسدة بما جرى من مساع مختلفة تصب في ذلك الاتجاه . ويحسن استعراض تلك المساعي مبوية حسب أهم المشاريع التي كانت قيد البحث حينئذ .<sup>(4)</sup>

#### الجسور والطرق

يحتاج العراق ببيئته النهرية التي تكثر فيها الأنهار والجداول والقنوات لعدد كبير من الجسور والقناطر لتيسير العبور من ضفة لأخرى . وكانت بغداد حاضرة البلاد في أمس الحاجة حينئذ لربط رصافتها بكرخها بما يسهل لسكانها الحركة بينهما ويجعل تجارتهم أكثر تدفقا . إذ لم يكن في المدينة إلا جسر خشبي يطفو على قوارب تربط ببعضها بسلاسل من حديد . وقد كانت بداية التفكير بتطوير ذلك الوضع تقريبا عرض على المجلس البلدي للمدينة في كانون الأول - ديسمبر 1909 واقترح ربط ضفتي النهر بجسر فولاذي طوله مائتان وخمسون مترا ، وكلفته التقديرية مائة وخمسون ألف دولار أمريكي [ قرابة 34000 ليرة عثمانية ] . فأقر المجلس البلدي المقترح وأمر بفتح باب قبول عطاءات المقاولين الراغبين في تنفيذ المشروع على الرغم من عدم استكمال خرائط المشروع ومواصفاته الفنية في حينه . وقرر المجلس تغطية نفقات المشروع بتخصيص إيرادات ضريبة المجازر لذلك الغرض . وكانت تلك الضريبة تدر مبلغا سنويا يتراوح بين عشرين واثنين وعشرين ألف دولار سنويا ، وتتم إحالتها على ملتزم عن طريق المزايدة العلنية . كما قرر المجلس إناطة الإدارة المالية للمشروع للبنك الإمبراطوري العثماني في بغداد .<sup>(2)</sup>

وقد كلف المجلس البلدي مؤسسة بلوكي وكري وشركائهما Blocky, Cree & Co. ، وهي شركة بريطانية عاملة في بغداد حينئذ ، بإعداد مواصفات الجسر الحديدي المزمع وتصميمه . فأنجزت المؤسسة المهمة وسلمت نتائج عملها للمجلس . ولكن ذلك لم يؤد إلى بدء أية خطوة لبدء تنفيذ المشروع فعليا حتى وصول حسين ناظم باشا إلى بغداد في أيار - مايو 1910 لتولي مهام الولاية ، فأهتم بذلك المشروع وأمر بتشكيل لجنة لدراسته . وأوصت اللجنة بعد الدراسة بإنشاء جسرين حديديين ، أحدهما معلق والآخر طاف على عوامات حديدية . فأقر الوالي التوصية ورفعها إلى وزير الأشغال العامة في اسطنبول ، حيث بادر الوزير إلى إجراء اتصالات مع مؤسسات بلجيكية حول المشروع دون أن يتمخض عن نتيجة عملية ملموسة .<sup>(3)</sup> وذكر البعض أن البلدية أعلنت عن مناقصة تشييد جسر حديدي ، ولكن مغادرة الوالي بغداد أدت إلى طي صفحة المشروع .<sup>(4)</sup> ومن المعلوم أن حسين ناظم باشا عزل عن ولاية بغداد في آذار - مارس 1911 .<sup>(5)</sup>

بقي المشروع نائما في الأدراج بقية شهور تلك السنة إلى أن راجت إشاعة في بغداد خلال شهر كانون الأول - ديسمبر 1911 تفيد بأن وزير الأشغال العامة خول والي بغداد البدء بإنشاء ثلاثة جسر حديدية على دجلة في بغداد والمعظم وقرارة ، حيث ستتولى الوزارة تأمين الأموال اللازمة للتنفيذ .<sup>(6)</sup> وأوضح القنصل العام البريطاني في بغداد المستر لوريمر Lorimer مضامين تلك الإشاعة بالقول إن فكرة إنشاء جسر حديدي كبير معلق على نهر دجلة التي تدولت كثيرا فيما مضى قد رحلت إلى مستقبل بعيد كما يظهر . إذ يدور بدلا منها حديث عن استبدال الجسر الحالي ذي العوامات الخشبية بجسرين أو أكثر تطفو على عوامات حديدية . وخطأ القنصل الفكرة الجديدة بناء على رأي من سماهم " خبراء " لأن العوامات الحديدية تتطلب عناية مستمرة وإعادة طلاء بصورة دورية ، وهو أمر سيغفل " الترك " بالتأكيد عن القيام به . ولذلك فإن جسرين أو ثلاثة تطفو على عوامات خشبية مماثلة لعوامات الجسر الحالي ومصانة بشكل أفضل ستجعل بغداد برأيه مدينة أخرى تمتد جنوبا على الضفة اليمنى للنهر وتتخلص من حالة الازدحام التي تعانيها.<sup>(7)</sup>

وقد مضت شهور عديدة دون حدوث شيء عملي حتى حل حزيران - يونيو 1912 ، حين تلقى القنصل الأمريكي في بغداد المستر ساور E. Sauer رسالة من الوالي جمال بك ( آب 1911 - آب 1912 ) حاوية إعلانا نشرته جريدة اسطنبولية ، وراجية إطلاع المؤسسات الأمريكية المختصة عليه . وجاء في الإعلان أن الحكومة العثمانية قررت بناء جسر حديدي ضخم على نهر دجلة في بغداد بكلفة ستين ألف ليرة عثمانية [264000 دولار أمريكي] . ورصدت لبدء التنفيذ مبلغ خمسة عشر ألف ليرة عثمانية [ 66000 دولار أمريكي ] والباقي يدفع على أقساط خلال مدة التنفيذ البالغة ثلاث سنين .

ويمكن للراغبين الحصول على مواصفات المشروع وتفصيلاته من وزارة الأشغال العامة في اسطنبول أو ولاية بغداد لتقديم عروضها خلال أربعة أشهر . وحث القنصل الأمريكي المقاولين الأمريكيين على الاستفادة من الفرصة وإن ذكر احتمال رسو مناقصة المشروع على الشركة الألمانية البانية لسكة حديد برلين - بغداد لأنها تستطيع عرض عطاء أقل لوجودها الفعلي على الساحة العراقية .<sup>(8)</sup>

ولم يكتف جمال بك بانتظار نتيجة الإعلان المذكور بل ظل يحاول دفع المشروع قدما بخطوات جانبية أخرى . فقد أجرى مناقشات طويلة عن المشروع مع المستر موني Money المهندس الاستشاري للبنك الوطني في اسطنبول حين قدم إلى بغداد لإجراء دراسة ميدانية عن المشاريع المقترحة هناك . واقترح المستر موني على الوالي تأمين عائد مالي للجسر المقترح بعد إكماله عن طريق إلغاء الجسر القديم وفرض قيود على وسائل العبور التقليدية المستخدمة في نهر دجلة ، وبذلك يحتكر الجسر الجديد عملية العبور بين ضفتي النهر مقابل رسوم محددة يدفعها العابرون . وأظهر إحصاءات قام بهام وني أن عدد العابرين بين الضفتين حينئذ ثلاثون ألف شخص يوميا . فضلا عن مناقشاته مع المستر موني طلب الوالي من شركة جون جاكسون John Jackson البانية لسدة الهندية حينئذ ولشركة سكة حديد بغداد القيام ببعض الحفريات التجريبية للجسر المزمع .<sup>(9)</sup>

وهكذا ظلت فكرة بناء الجسر باقية بين إقدام وإحجام . إذ كانت السلطات المعنية موزعة حيالها بين عاملين : إدراك لأهمية المشروع ورغبة كبيرة لوضعه موضع التنفيذ من جانب ، وقلة الإمكانيات المالية المتاحة للتنفيذ من جانب آخر . ولهذا لم ينتج عن كل ذلك الحديث المتكرر شيء عملي عدا ما نقلته مجلة " لغة العرب" عن تعمیر جسر القرارة على يد من التزمه لمدة خمس سنين ، حيث جرى افتتاحه للعبور في الثالث من آب 1912 وسط مظاهر فرح كبير من السكان .<sup>(10)</sup> ومع ذلك ظل حديث الجسر الحديدي الكبير مطروحا فقد نشرت جريدة الزوراء الرسمية في آذار - مارس 1914 إعلانا جديدا يدعو المقاولين لتقديم عطاءات لبناء جسرين في بغداد أحدهما معلق والآخر طاف على طوافات . وقد شكك القنصل العام البريطاني في بغداد وهو ينقل ذلك الخبر بإمكانية أن يسفر عنه شيء عملي .<sup>(11)</sup> وكان محقا في تشكيكه إذ ارتمت الدولة العثمانية في الحرب العالمية الأولى دون أن يبصر ذلك المشروع النور .

ولم تكن مشاريع بناء الجسور حkra على مدينة بغداد فقط ، بل كانت هناك فكرة متداولة لبناء جسرين على نهر الفرات في المسيب والفلوجة ، ولبناء جسر على نهر ديالى في بعقوبة . ولكنها ظلت حبرا على ورق .<sup>(12)</sup> كما قرر والي الموصل سليمان نظيف بك ( تشرين الثاني 1913 - تموز 1914 ) إنشاء جسر على نهر دجلة في مدينة الموصل ، وطلب من سكة حديد بغداد إمداده بالعمون الفني اللازم

. فأوفدت الشركة أحد مهندسيها الذي قام بوضع خرائط المشروع وأقرتها ولاية الموصل<sup>(13)</sup> ولم يرد بعد ذلك ما يدل على تنفيذ المشروع . ولكن جسرا آخر في ولاية الموصل كان أوفر حظا ، وهو الجسر الذي باشرت سلطات الولاية بتنفيذه سنة 1910 على نهر الزاب الكبير على الطريق الرابط بين الموصل وكركوك مستعينة بخبرات محلية . واستعانت تلك السلطات لاحقا بكبير مهندسي ولاية بغداد ، فقام بزيارة موقع العمل عدة مرات خريف سنة 1911 . وكانت مشتريات المشروع من المعدات والمواد تؤمن المؤسسات البريطانية العاملة في العراق .<sup>(14)</sup>

وقد عانى تنفيذ ذلك المشروع من عثرات أخرت إنجازه زمنا طويلا . فقد ذكر القنصل العام البريطاني في بغداد في آب - أغسطس 1913 قيام المسؤولين الحكوميين المشرفين على المشروع باختلاسات مالية " معهودة " حسب رأيه . ولكن ذلك لم يحل دون إنجاز العمل في بناء ست عشرة قنطرة من القناطر الاثنتين والعشرين المكونة للجسم الحجري للجسر . وكان هناك حديث عن توريد المكونات الحديدية التي ستمد فوق الجسم الحجري بعد إكماله . وشكك القنصل في قدرة سلطات ولاية الموصل على تأمين الأموال اللازمة لشراء ذلك الحديد في حين تعجز عن دفع رواتب موظفيها بانتظام .<sup>(15)</sup> ولم تمر واقعة الاختلاسات دون عقاب فقد طرد والي الموصل كبير مهندسي الولاية عقوبة على صرف مبلغ سبعة وعشرين ألف ليرة على هذا الجسر وجسر آخر فوق نهر الخازر دون إنجازهما .<sup>(16)</sup> ولا يعني ذلك عدم إنجاز أي جسر في ولاية الموصل خلال المدة قيد الدراسة ، إذ أنجزت عدة جسور صغيرة على بغداد - كركوك وطريق بغداد - الموصل .<sup>(17)</sup>

وأظهرت السلطات الحكومية اهتماما بتطوير الطرق البرية الواصلة بين بعض المدن العراقية ، خاصة في ولاية الموصل التي تتصف كثير من أقسامها بوعورة أراضيها . ولذلك رصدت الولاية في تشرين الثاني - نوفمبر 1911 مبلغا من المال لتمهيد المنحدر المؤدي إلى جسر ألتون كوبري على طريق الموصل - كركوك . كما أعلنت عزمها على تمهيد طريق جديد يصل أربيل براوندوز بدل الدرب الشاق الواصل بينهما .<sup>(18)</sup> كما أوليت العناية للطريق الواصل بين بغداد وحلب ، فأمر وزير الأشغال العامة في آذار - مارس 1914 بتطويره . وتم بناء على ذلك الأمر تقسيم الطريق ثلاثة أقسام وضع كل واحد منها تحت إشراف مهندس خاص . وقد وصل المهندسون إلى مواقع أعمالهم بالفعل .<sup>(19)</sup>

وشمل الاهتمام الحكومي الطرق النهرية أيضا ، خاصة نهر دجلة الذي كان يمثل شريان التجارة والنقل بين بغداد والبصرة ميناء العراق الوحيد . وكانت الملاحة في دجلة وغيره من الأنهار العراقية تعاني من وجود عقبات في مجاري الأنهار ، خاصة أيام الفيضانات حين ينخفض منسوب المياه إلى أدنى مستوياته . وحاول والي معالجة المشكلة بإزالة تلك العقبات . فوجه في تموز - يوليو 1910 رسالة إلى

القنصل العام البريطاني في بغداد يرجوه تزويده بمائة كيلوغرام من المتفجرات (الداينامت) مع صاعق تفجير تحت الماء لاستخدامها لإزالة عقبات تعترض سير الملاحة في نهري دجلة والفرات، متعهدا بدفع قيمتها عند الاستلام. فرغ القنصل الطلب بريقيا لحكومة الهند التي استجابت للطلب وأرسلت المواد المطلوبة من بومباي.<sup>(20)</sup> ويلاحظ هنا سرعة الاستجابة البريطانية لما في تطوير الملاحة في أنهار العراق من خدمة للمصالح البريطانية التجارية والملاحية.

#### تطوير وسائل النقل

أبدى الوالي حسين ناظم باشا بعيد وصوله بغداد اهتماما بتطوير عملية النقل النهري. ولعل ذلك الاهتمام المبكر انعكاس لما قاساه من مشقة السفر برا بين حلب وبغداد وهو في طريقه لاستلام مهام منصبه. فقد أخبر الوالي القنصل البريطاني العام في بغداد في السابع عشر من حزيران - يونيو 1910 بقيامه بطلب ثلاثة قوارب آلية كبيرة من مؤسسة بريطانية هي ثورنيكروفت Thornycroft في لندن. وسيكون طول القارب الواحد خمسين قدما وسرعته اثنتا عشرة عقدة وطاقته الاستيعابية ستون مسافرا. وأوضح الوالي بعد عدة أيام أنه طلب قاربين مماثلين إضافيين لتشغيلهما في نهر الفرات بين البصرة ومسكنة.<sup>(21)</sup>

ولم يكتف القنصل العام بالمعلومات التي زوده بها الوالي، بل استفسر عن الأمر من الشركة البريطانية نفسها، فأطلعت على العقد الموقع بينها وبين الوالي. وقد أظهر العقد عدم دقة معلومات الوالي، فطول القارب سيكون ثلاثة وستين قدما، وعرضه تسعة أقدام ونصف القدم، وعمق غاطسه لا يتجاوز ثلاثة أقدام. وستبلغ حمولة القارب الواحد ثلاثة أطنان ونصف الطن، وهي مخصصة لنقل المسافرين، إذ تحتوي على ثلاثين مقعدا في الدرجة الأولى وعشرين مقعدا في الدرجة الثانية. وسيزود كل قارب بمحرك نفطي ذي أربعة اسطوانات [سلندرات]. وسعر القارب الواحد واصل البصرة هو ألفان ومائتا جنيه إسترليني [قرابة 1325 ليرة عثمانية]. وقد اعتبر القنصل العام شراء قوارب بتلك المواصفات ورطة وقع فيها الوالي بسبب عدم استعانتة بنصيحة خبراء سوى بعض الضباط الترك المحيطين به.<sup>(22)</sup>

ويقول البعض أن عمل تلك القوارب صادف نجاحا بسبب دعم الوالي، ولكنه أهمل بعد عزله.<sup>(23)</sup> وهو قول يناقض ما رواه القنصل العام البريطاني عن فشل نزيح أحاط بالمشروع منذ بدايته. فلم تتجح تلك القوارب بالقيام برحلة واحدة إلى حلب، فبقي اثنان منها ثابطين في الفلوجة. وبقي القاربان الآخران راسيين في نهر دجلة يأكلهما الصدأ تدريجيا.<sup>(24)</sup> وقد علق القنصل البريطاني في حلب على فشل مشروع الملاحة في نهر الفرات متسائلا عما إذا كان وليد عقبات طبيعية في مجرى النهر ذاته أو

نتيجة لاستخدام قوارب صممت بناء على طلبات مستعجلة قدمها أشخاص " محليون " جهلة لا يدركون طبيعة المهمة التي ستؤديها تلك القوارب. وأضاف القنصل أن مؤسسة حلبية محلية جلبت قاربا كبيرا وأجرت عليه تجارب وتعتزم تشغيله بين مسكنة والفلوجة . وعبر القنصل عن اعتقاده بأن استخدام زورق قطر tug قوي يجز " شختورا " أو استخدام مركب صغير ذي قعر مسطح ربما يثبتان أنهما أكثر عملية من استخدام قوارب آلية كبيرة في نهر الفرات .<sup>(25)</sup> ويبدو مع ذلك أن الملاحاة الآلية في نهر الفرات لم تمت كليا فقد تحدث تقرير للفنصلية البريطانية العامة في بغداد في نيسان - أبريل 1912 عن استئناف خدمة القارب الآلي " التركي " في الفرات .<sup>(26)</sup>

وشمل اهتمام الوالي حسين ناظم باشا أيضا تطوير وسيلة العبور بين ضفتي نهر دجلة على سكان مدينة بغداد . فقدم طلبا لشراء ثلاث معديات ferryboat كي تستخدم لتلك الغاية . وقد انتقد القنصل العام البريطاني في بغداد ذلك الإجراء بحجة عدم وجود حاجة حقيقية لتلك المعديات مع وجود الجسر الخشبي وأعداد كبيرة من القفف والأبلام المحلية ذات الكلفة الواطئة. وأضاف أن عملية الشراء المستعجلة للمعديات أثارت نقدا كبيرا للإدارة الحكومية . وتوقع ألا تجد تلك المعديات عملا تقوم به .<sup>(27)</sup> ويتناقض توقعه هذا مع المعلومة التي أوردها سابقا وذكرت أنفا عن عدد البغداديين الذين يعبرون بين الضفتين كل يوم والبالغ ثلاثين ألف شخص .

وكانت هناك محاولات أهلية لتطوير وسائل النقل . فقد قدم عبد الرحمن الباجه جي ومحمد صالح الشابندر سنة 1907 طلبا للجهة الحكومية المعنية لتسيير ترامواي بين النجف والكوفة . وأسسها بعد الموافقة على طلبهما شركة رأسماله أربعة وعشرون ألف ليرة عثمانية لإنشاء المشروع الذي تم افتتاحه بالفعل سنة 1910 .<sup>(28)</sup> وكانت عربات الترام تجر بالخيول ، ولكن إدارة الشركة كانت تسعى حثيثا في مطلع سنة 1912 لاستقدام قاطرتين آليتين من منشأ بريطاني لوضعها بدلا من الخيول . وكان ذلك التطوير نتاج ازدهار أعمال الشركة التي ارتفعت قيمة سهمها من ليرتين عند الإصدار إلى ستة ليرات عثمانية تلك السنة . ولعل ذلك النجاح هو الذي شجع آخرين على السعي لربط مدينتي الديوانية والحلة بخط عربات في السنة نفسها .<sup>(29)</sup>

وجرى التفكير أيضا بإدخال خدمة سيارات بين بعض المدن العراقية . فقد أوردت صحيفة ( ليفانت هيرالد The Levant Herald ) الصادرة في اسطنبول في الرابع عشر من شباط - فبراير 1908 خبرا يفيد عن قرب تشغيل خط سيارات بين بغداد والبصرة ، حيث طلبت السيارات اللازمة من منتجيتها بالفعل .<sup>(30)</sup> ولكن شيئا عمليا لم يحدث على الأرض إلى أن عادت أحاديث تتردد في حزيران - يونيو 1910 عن مشاريع لتشغيل سيارات بين بغداد وبعقوبة وخانقين وكربلاء وطويريج . ووصف



القنصل العام البريطاني وهو ينقل تلك الأحاديث المشاريع المطروحة بأنها غير ذات أساس عملي . ولكنه اعتبرها مع ذلك مشجعة لكونها دلائل على انفتاح تدريجي يحدث في البلد .<sup>(31)</sup>

وكانت مشاريع تشغيل السيارات في العراق حينئذ ترتبط أساسا بتطوير نقل البريد بين بغداد والمدن الأخرى . فقد حصل حمدي بابان ، وهو ثري بغدادي ومن أعضاء جمعية الإتحاد والترقي الحاكمة حينئذ ، على عقد لنقل البريد الحكومي بالسيارات بين بغداد ودمشق ذهابا وإيابا أسبوعيا ، مقابل مبلغ مقطوع مقداره خمسمائة وخمسون ليرة شهريا لمدة خمس سنين . وقد أمها العقد الملتزم مهلة شهر ونصف لإجراء الاستطلاعات اللازمة للطريق الصحراوي بين المدينتين ، يحق له الانسحاب من العقد قبل نهايتها إذا ثبت له أن الفكرة غير عملية .<sup>(32)</sup> ويبدو أنه انسحب بالفعل خلال تلك المهلة ، إذ لا يرد ذكر بعدها لمشروعه في المصادر المتاحة.

ولكن ذلك لم يدفن الفكرة كلها ، فقد ظلت الجهات الحكومية تسعى لنقل بريدها بالسيارات عبر طريق بغداد - حلب . وشجعها على ذلك نجاح رحلة رائدة بالسيارة جرت في غضون ذلك الوقت بإشراف موظف حكومي ونجحت في قطع الصحراء بين حلب وبغداد .<sup>(33)</sup> وخصصت الحكومة مبلغا من المال لتمهيد ذلك الطريق . وكان من المؤمل استخدام ست سيارات فرنسية المنشأ للخدمة المنتظرة .<sup>(34)</sup> ويبدو أن هذا المشروع أيضا بقي حبيس الأدراج ، إذ لا يرد ذكر لوضعه موضع التطبيق . كما أن خبرا أورده القنصل البريطاني العام في آذار - مارس 1914 يعزز ذلك الاستنتاج . وبفيد ذلك الخبر بأن شركة فرنسية قدمت للحكومة العثمانية عرضا لنقل البريد الحكومي بين بغداد وحلب .<sup>(35)</sup> ولا يستغرب تعثر تلك المشاريع وهي في مراحلها التمهيديّة نظرا لحالة الطرق السيئة وصعوبة توفير وقود السيارات والصيانة اللازمة في أعماق الصحارى والأرياف .

#### مشاريع مياه الشرب

تقع أغلب الحواضر العراقية على ضفاف الأنهار ، ولكنها كانت تعاني من مشكلة إيصال مياه الشرب والاستخدامات المنزلية الأخرى إلى المنازل الواقعة في أحيائها الداخلية بعيدا عن شاطئ النهر . وكان أول استخدام للمضخات البخارية لحل تلك المشكلة قد جرب في بغداد سنة 1880 ، وطور خلال سنة 1907 .<sup>(36)</sup> إذ أقام الوالي حازم بك تلك السنة أول شبكة أنابيب لتوزيع المياه على البيوت مقابل رسوم محددة .<sup>(37)</sup> ولكن تلك الشبكة لم تغط كافة بيوت المدينة ، لذا حين حل الوالي حسين ناظم باشا في بغداد سنة 1910 سعى لتطويرها ، ودعا المقاولين لتقديم عطاءاتهم لإنشاء شبكة تزويد المدينة بالمياه " المصفاة والمقطرة " .<sup>(38)</sup> كما تقدم ثلاثة من أثرياء بغداد بطلب للولاية تلك السنة لتأسيس شركة تتولى القيام بتلك المهمة . فنال طلبهم الموافقة الرسمية ، ولكن شركتهم لم تر النور . ولذلك ظلت السلطات

البلدية في المدينة تحاول معالجة المشكلة بزيادة طاقة الضخ ، حيث نصبت مضخة جديدة سنة 1910 وأخرى في نهاية سنة 1911. (39)

وعادت السلطات البلدية في حزيران - يونيو 1912 لمحاولة تطوير شبكة أنابيب مياه الشرب في بغداد . فدعت بلدية الكرخ المقاولين لتقديم عروضهم لبناء شبكة كاملة في جانب الكرخ . وحدد الإعلان مفردات المشروع وهي محطة ضخ على نهر دجلة قوتها خمسة وثلاثون حصانا تشتغل بالنفط الأبيض ( الكيروسين ) ، وستمائة وأربعة عشر طنا من الأنابيب. وقدرت كلفة المشروع الكلية بسبعة آلاف وستمائة ليرة عثمانية [ ثلاثين ألفا وثمانمائة دولار ] ، توفر بقسم من مبلغ قرض كانت تلك البلدية تسعى لعقده . وأمهل الإعلان المقاولين المهتمين شهرين لتقديم عروضهم على أن تتضمن التعهد بإنجاز المشروع خلال خمسة شهور من تاريخ الإحالة. (40) ولم يتمخض عن ذلك الإعلان شيء عملي أيضا ، حيث لا يرد له أي ذكر لاحق .

ولم تقتصر الرغبة على تطوير خدمة مياه الشرب على مدينة بغداد فقط ، بل شاركتها فيها مدن عراقية أخرى . فقد كانت بلدية النجف في بداية سنة 1912 تكرر حديثها طويل الأمد عن تزويد البلدة بماء الفرات الذي يجري على مبعده سنة أميال منها . وقد كلفت شركة السير جون جاكسون التي كانت تبني سدة الهندية بإجراء المسوحات الهندسية اللازمة للمشروع ، على أمل أن يحال تنفيذه عليها. (41) وهناك من يقول أن تلك الإحالة تمت بالفعل حتى أن الشركة طلبت توريد ألفين وخمسمائة أنبوب قطر الواحد منها أربعة عشر إنجا. (42) ولكن هذا القول يناقض حقيقة تلقي القنصل الأمريكي في بغداد في الثالث من أيلول - سبتمبر 1912 رسالة من وكيل والي بغداد تضمنت دعوة المقاولين لتقديم عروضهم لذلك المشروع. (43)

وتضمنت تلك الرسالة تعريفا بالنجف وبيانا لموقعها الجغرافي . وأوردت المواصفات الفنية الدقيقة للمشروع مثل أطوال الأنابيب وأقطارها وأنواعها ومقاسات خزان الماء والمضخات الثلاث التي ستزوده بالماء بطاقة ثلاثين لترا بالتانية ومواصفات مبنى المضخات ومولد الكهرباء . وبينت الرسالة أيضا شروط تقديم العطاءات مثل إرفاق الرسوم التوضيحية والشهادة المصرفية والتأمين المالي . وحددت اليوم الثامن والعشرين من تشرين الأول - أكتوبر 1912 آخر موعد لتقبل العطاءات التي ستفتح بعد شهر من ذلك التاريخ . ويلزم من يحال إليه المشروع ببدء العمل خلال مدة لا تتجاوز أربعة أشهر من توقيع العقد ، وإنجاز العمل بعد ثمانية أشهر من المباشرة تحت طائلة غرامة تأخير تبلغ أربع ليرات عثمانية عن كل يوم تأخير . وألزمت الشروط المعلنة المقاول بإخضاع المشروع المنجز لفترة تجربة أمدها ستة أشهر ، وحددت كيفية تلافي أية نواقص تظهر أثناءها. (44) ويظهر هذا التحديد في المواصفات والشروط تطورا

واضحا في آلية طرح المناقصات من قبل السلطات العثمانية مقارنة بما مر بيانه من دعوة المقاولين لبناء الجسر في بغداد سنة 1909 .

ولم يتمخض ذلك الإعلان عن نتيجة سريعة ، إذ ذكر القنصل العام البريطاني في بغداد في نيسان - أبريل 1913 أن ذلك المشروع الذي كان قيد الدراسة خلال السنوات الثلاث الأخيرة يبدو قاب قوسين أو أدنى من التحقق عمليا . فقد توفر المال اللازم لتنفيذه بعد جمع مبلغ أربعة وعشرين ألف ليرة عثمانية ، أسهمت بلدية النجف بربرعها ، وأسهم جواد الكليدار بالربع الثاني وعبد المحسن شلاش بالربع الثالث ، وتبرع سكان النجف بالربع الأخير . واهتم المتبرعان الرئيسان بمتابعة المشروع شخصيا ، فزار عبد المحسن شلاش وهادب بن جواد الكليدار القنصل العام البريطاني في بغداد وأطلعاه على نيتهما مفاوضة المؤسسات البريطانية في بغداد الراغبة في تنفيذ المشروع .<sup>(45)</sup> ومع تلك المتابعة وتوفر المال لم يرد في الوثائق المتاحة ما يدل على أن ذلك المشروع قد أبصر النور .

وامتدت الرغبة في بناء شبكة أنابيب المياه إلى مدينة الموصل . فقد فاتح واليها سليمان نظيف بك مطلع سنة 1914 مدير شركة سكة حديد بغداد مسنير باشا Meissner بالأمر ، فأوفد أحد مهندسيه للقيام بالدراسات التمهيديّة للمشروع شريطة إحالته في النهاية على شركته . وأنجز ذلك المهندس إعداد خرائط المشروع واقتربت بموافقة الولاية .<sup>(46)</sup> وتم بناء على ذلك توقيع عقد بين الولاية وتلك الشركة . ونشرت جريدة The Near East في عددها الصادر في العاشر من نيسان أبريل 1914 بنود ذلك العقد التي تظهره عقدا أوليا حيث جاء فيه أن الأفضلية ستكون للشركة إذا تساوى عرضها مع العروض المنافسة . كما نصت تلك البنود على التزام الشركة البانية بتزويد المدينة بالماء لمدة أربعين عاما ، بطاقة أولية تبلغ ألفا وخمسمائة متر مكعب في اليوم قابلة للزيادة حتى خمسة آلاف متر مكعب وهو الحد الأقصى . وألزمت شركة سكة حديد بغداد بإعداد تصاميم المشروع وتقديراته المختلفة خلال ثلاثة شهور .<sup>(47)</sup>

وقد أكد نائب القنصل الفرنسي في الموصل في حديث جرى بينه وبين القنصل العام البريطاني في بغداد صحة ما نشرته تلك الجريدة من معلومات . وأضاف أن الشركة صاحبة الامتياز سوف تتقاضى من المستهلكين ثلاثة قروش ( ستة بنسات ) عن كل متر مكعب من المياه ، وهي " ضريبة ماحقة بالنسبة لبلدة فقيرة مثل الموصل " . وأوضح أن شركة سكة حديد بغداد تفكر في استخدام مياه الشبكة الفائضة عن حاجة المستهلكين في إقامة مشروع إروائي حول مدينة الموصل . ورجح القنصل العام البريطاني صحة المعلومة الأخيرة ، وشكك في ربحية مشروع الشبكة إذا اقتصر على تزويد المياه للمستهلكين . فبلدة الموصل قليلة السكان وأهلها معتادون على غسل أجسامهم وملابسهم وخضرم

وأوانيهم المنزلية في ماء النهر القريب منهم ، فضلا عن استخدامها للشرب والطهي . ولا تستطيع الشركة صاحبة الامتياز إكراههم على شراء مياهها بذلك الثمن الباهض . وخلص إلى القول إن الشركة لن تجني ربحا معقولًا مقابل استثمار رأسمال كبير .<sup>(48)</sup>

#### تطوير الخدمات البلدية

أظهر الوالي حسين ناظم باشا منذ وصوله بغداد في أيار - مايو 1910 اهتماما كبيرا بتطوير الخدمات البلدية في بغداد . فقد أجبر مالكي الدكاكين الواقعة في السوق بإعادة طلاء دكاكينهم . وأمر برفع سقوف الحصر التي كانت تغطي بعض الأسواق لتجنب خطر الحريق وللسماح بدخول النور والهواء . وأمر باتخاذ الإجراءات لمنع التسول في طرق المدينة . وأعلن في الصحف وعبر منادين في الطرقات عن المنع البات لحمل الأسلحة مثل المسدسات والخنجر ، وعن عزمه على تنفيذ ذلك القرار عنوة . وأمر بالترويح عن سكان المدينة بقيام فرقة موسيقى الجيش بعزف مقطوعات موسيقية في بعض الساحات العامة كل يوم تقريبا .<sup>(49)</sup> وكان الوالي يؤكد على أهمية الترويح باعتباره وسيلة لترقية أذواق السكان والتقريب بين مكونات المجتمع البغدادي من خلال جمعهم معا في برامج تسلية مشتركة . وأخذ الوالي يفكر في إيجاد حدائق عامة يروح فيها سكان المدينة عن أنفسهم ، وكانت عيناه مركبتين على البساتين الواقعة عند طرف المدينة الجنوبي .<sup>(50)</sup>

وقد حقق الوالي رغبته حين استأجرت البلدية بستان عبد القادر باشا الخضير وحولته إلى متنزه عام مفتوح للرواد مقابل رسوم بسيطة . كما سعى الوالي لردم المستنقعات الآسنة الواقعة إلى الشمال الشرقي من المدينة مستخدما السجناء في ذلك تحت رقابة شديدة من رجال الدرك . وأمر بتزقيم البيوت والدكاكين الواقعة ضمن حدود بلدية بغداد متسلسلة حسب الأحياء . وشجع توسيع المدينة نحو الجنوب للتخفيف من حدة الزحام في أحيائها القديمة . فطاف منادون في الثاني من تموز - يوليو 1910 يعلنون للناس أن الأراضي الواقعة خلف الباب الجنوبي معروضة للبيع للعموم بسعر مخفض هو نصف مجيدي [ 41 سنت أمريكي تقريبا ] للمتر المربع الواحد .<sup>(51)</sup>

وفكر الوالي بتخليص المدينة من قطعان الكلاب السائبة التي كانت تجول في أحيائها ، ولكن السكان اعترضوا على فكرة قتلها . ولذلك أمر الوالي بجمعها وإيوائها في مطحنة مهجورة خارج المدينة . وقد بلغ عدد الكلاب في ذلك المأوى ألفا ومائة وخمسين كلبا ، تحولت إلى مصدر دخل إضافي للبلدية ، إذ كان براز الكلاب المجفف بندا في قائمة صادرات بغداد للخارج يقبل على شرائه بعض المصدرين ومن أبرزهم المسيو أصفر القنصل الأسباني في بغداد حينئذ . وكانت الكميات المصدرة تذهب إلى أمريكا

وأوربا لاستخدامها في دبغ الأصناف الممتازة من الجلود . وقد تقدم أحد الأشخاص بعرض للبلدية لشراء تلك المخلفات بمبلغ أربعمائة ليرة عثمانية سنويا ، ولكن المسؤولين طالبوه بمبلغ ستمائة ليرة .<sup>(52)</sup>

ووجه الوالي البلدية للاهتمام بنظافة طرق المدينة فغدت تكنس وترش بانتظام .<sup>(53)</sup> وأمر الوالي بحظر تشغيل المكائن النفطية ضمن حدود البلدية لتجنب الضوضاء والتلوث وأخطار الحوادث ، وألزم مالكي المكائن بالتقيد بتنفيذ القرار . وأصدر الوالي أمرا بربط منزله المطل على دجلة في جانب الكرخ مع سراي الولاية بخط برقي . كما ربط السراي بخط مماثل مع المعسكر الحربي الجديد الدائم الذي أقيم خارج الباب الجنوبي . وكان استخدام البرق أمرا لا مفر منه لعدم وجود خدمة هاتفية في أحياء بغداد حينئذ ، بل أقتصر المتاح منها على هواتف تربط غرف السراي ببعضها فقط .<sup>(54)</sup>

وكان الوالي الآخر الذي شغل بتطوير بغداد هو أحمد جمال بك منذ حط رحاله فيها في آب - أغسطس 1911 . ويبدو أنه حاول أن تكون تطويراته أكثر تخطيطا من تطويرات سلفه . فقد فاتح - بتوصية من المسيو غودار Godard المستشار المعماري الفرنسي للولاية - خبراء تخطيط بلدي فرنسيين لإعانتته على ما ينتويه . والغريب أنه لم يجد خريطة لبغداد يستعين بها سوى الخريطة التي رسمها فليكس جونز Felix Jones للمدينة سنة 1853 - 1854 . وأنصرف هم الوالي العاجل لحماية بغداد من خطر الفيضان الذي يتهدها كل عام عن طريق تعلية أكتاف ضفتي دجلة شمال المدينة . وطلب من شركة السير جون جاكسون إجراء مسح للضفتين على امتداد مائة وثلاثين كيلومترا نحو الشمال . وحين اعتذرت الشركة بسبب انشغال كافة طاقمها الهندسي بأعمال سدة الهندية ، طلب عبر القنصل العام البريطاني في بغداد خدمات مساعدتي مهندسين من الهند لمدة شهرين بالأجور التي يطلبانها لإتمام ذلك العمل .<sup>(55)</sup>

وقد أمر الوالي بإجراء إحصاء لسكان بغداد حسب أحيائهم وأديانهم وجنسياتهم إن كانوا من الأجانب وطول مدة إقامتهم . وأعلن عزمه على افتتاح حديقة حيوانات قرب الباب الجنوبي . وأدخل التوقيت الأوربي ( الزوالي ) بدلا من التوقيت الغروبي المعمول به سابقا . وقد أثار ذلك القرار استياء السكان باعتباره بدعة أوربية .<sup>(56)</sup> ولعله أراد تخفيف ذلك الاستياء حين أمر بنصب ساعتين عند مدخل سراي الولاية إحداهما بالتوقيت الغروبي لأغراض العبادة والأخرى بالتوقيت الزوالي لتحديد أوقات عمل الموظفين . كما سعى لإقامة معرض صناعي - زراعي في بغداد وألف لجنة للإعداد له من بعض كبار موظفي الولاية وأثرياء بغداد .<sup>(57)</sup> ووضع الوالي في كانون الأول - ديسمبر 1911 حجر الأساس لمبنى البريد والبرق الجديد .<sup>(58)</sup> وأمر البلدية باستبدال سقوف أسواق بغداد المكونة من الحصر والبواري والقصب بألواح من الزنك لتفادي أخطار الحريق .<sup>(59)</sup>

وأنشغل ذهن الوالي بتطوير مدينة بغداد عمرانيا بمواصلة ما بدأه سلفه حسين ناظم باشا من فتح شوارع تخترق الأحياء القديمة . وبما أن عملية تعويض السكان عن أملاكهم التي ستهدم من جراء تلك العملية تكلف مبالغ طائلة فإنه فكر في حل مبتكر . ويقوم الحل على عدم الاكتفاء باستملاك المساحة اللازمة لعرض الشارع المقرر فقط ، بل استملاك مساحة أعرض لإبقاء مساحة فارغة على جانبي الشارع بعد فتحه تباع بسعر أكبر بكثير من بدل استملاكها مما يغطي قيمة الاستملاك كلها دون أن تتكبد الخزينة الحكومية إلا مصاريف قليلة . وقد علق القنصل العام البريطاني على تلك الفكرة بقوله إن المستقبل الطبيعي لبغداد يقع خارج الأسوار الحالية ، لذا فإن أي رأسمال ينفق على تطوير المدينة القديمة لن يدر عائدا ماليا مجزيا . وتتبا بأن تموت الفكرة بمجرد مغادرة الوالي الذي قدم استقالته من منصبه ، كما ستموت أفكاره الأخرى المبنية على نزوات شخصية مثل إنشاء مضمار سباق خيل في المدينة .<sup>(60)</sup>

ولا شك أن أحد العوائق الرئيسية في طريق مشاريع التطوير حينئذ كان نقص الأموال اللازمة . وحاول الوالي حسين ناظم باشا تخطي ذلك العائق عن طريق قيام بلدية بغداد بالحصول على قرض قيمته مائتان وخمسون ألف ليرة عثمانية بفائدة خمسة بالمائة سنويا وبضمان إيرادات البلدية . وقد بدأت المفاوضات لعقد ذلك القرض مع ممولين أوروبيين . وعلق القنصل العام البريطاني على فكرة القرض فرجح إمكانية زيادة إيرادات بلدية بغداد الحالية دون إضرار بالتجارة أو تراكم الثروة . فمن المنافي للعقل أن مدينة غنية يقطنها مائة وخمسون ألف شخص تحقق دخلا لا يتجاوز خمسة عشر ألف ليرة عثمانية سنويا . وبين أن العقارات لم تكن خاضعة عمليا للضريبة في بغداد ، كما أن جباية البلدية تتألف بشكل كبير من بنود متفرقة يصعب تحصيلها .<sup>(61)</sup>

وبقيت قضية القرض معلقة حتى رأى الوالي أحمد جمال بك أن مبلغ القرض الذي فكر به سلفه كبير لا تستطيع بلدية بغداد تحمله ، وأن قرضا بمبلغ أربعين ألف ليرة موف بالغرض.<sup>(62)</sup> وقد وقع الوالي ورئيس البلدية في الرابع والعشرين من نيسان - أبريل 1912 عقد قرض مع البنك الوطني التركي ( وهو مؤسسة بريطانية ) بقيمة ثلاثين ألف ليرة .<sup>(63)</sup> وحددت الفائدة على القرض بنسبة ستة بالمائة على أن يتم استرداد قيمة القرض مقسطة على ست دفعات سنوية .<sup>(64)</sup> وقد خصص مبلغ القرض لتنفيذ تطويرا في المدينة ، ومن ضمنها تعريض الشوارع وتبليطها .<sup>(65)</sup>

ولم يقتصر التطوير العمراني على مدينة بغداد فحسب ، بل شمل بعض المدن العراقية الأخرى . ففي البصرة فتح الوالي سليمان نظيف بك سنة 1910 طريقا عاما يربط مدينة البصرة القديمة بضاحية العشار.<sup>(66)</sup> وكان العمل جاريا في مطلع سنة 1911 في بناء دار جديدة للكمرک .<sup>(67)</sup> وسعى وكيل الوالي

في آذار - مارس 1913 لتحقيق رغبة وجهاء البصرة في تطهير الأنهار التي تتخلل المدينة وخاصة نهري العشار والخندق . فاتفق مع مؤسسة فونكههاوس Wonckhaus الألمانية لتوريد حفارة نهريّة صغيرة تقوم بتلك المهمة .<sup>(68)</sup> أما الوالي سليمان شفيق فأبدى سنة 1914 رغبة في توسيع تطوير البصرة برصف طريق البصرة - العشار وإنارة المدينة كهربائياً وإدخال خدمة الترامواي الكهربائي فيها . وقدّر الوالي حجم الإنفاق المالي اللازم لتلك التطويرات بمبلغ مائتي ألف ليرة عثمانية .<sup>(69)</sup>

وشق الوالي سليمان نظيف بك مطلع سنة 1914 شارعا جديدا في مدينة الموصل مما تطلب هدم أربعة وعشرين منزلا كلياً أو جزئياً .<sup>(70)</sup> وقد استعان بشركة سكة حديد بغداد لتقديم المشورة الفنية اللازمة بهذا الصدد .<sup>(71)</sup> وجرّت في كربلاء محاولة مماثلة لشق شوارع جديدة صيف سنة 1910 مما تطلب هدم بعض الدكاكين والدور التي تعترض مسارها .<sup>(72)</sup> وقد نجحت تلك المحاولة فظهرت أسواق كربلاء بعدها أكثر استقامة وعلوا ، كما وسع سوق النجف حتى غدا يضاهاى السوق الرئيس في دمشق على حد قول معاصر مطلع . ولكن تلك النتيجة الحسنة لم تشفع لمتصرف اللواء جلال بك لدى المتضررين الساخطين الذي عبروا عن سخطهم ببيت شعر فارسي يقول :- " الجيم من جاهل والألف من أبله واللام من لجوج وكلها مضمومة في اسمك يا جلال فأى علاج لك ؟ " .<sup>(73)</sup>

مشروع الإنارة الكهربائية والتزام في بغداد

أظهر المجلس البلدي في بغداد اهتماما بإنارة المدينة كهربائياً . فكتب للقنصل الأمريكي في بغداد في تشرين الثاني - نوفمبر 1909 طلب معلومات حول الإنارة الكهربائية للشوارع والمباني العامة . كما أبرق المجلس إلى مؤسسة لندنية مستفسرا عن أسعار منظومة مؤلفة من محرك صغير ومولد وتجهيزات قادرة على توليد طاقة كهربائية مقدارها ألف شمعة . وقد علق القنصل على ذلك الطالب قائلاً أن لا أحد من أعضاء المجلس البلدي يعرف حقا ماذا يعني الضوء الكهربائي . ولا يوجد هنا مهندسون كهربائيون يمكن للمجلس استشارتهم ، لذا فإن الأعضاء مشوشو الفكر مختلفو الرأي حول ما هو مطلوب فعلا . وأضاف أن وكلاء المؤسسات الأوربية في بغداد ينصحونهم بالاستثمار في مشروع كهربائي في بغداد ، بينما كلمة " كهرباء " في زمن السلطان السابق عبد الحميد توحى فورا بصنع القنابل مما جعل السلطات تتخذ أشد الإجراءات صرامة ضد استخدام أكثر الأدوات الكهربائية بساطة . ولكن استمرار الجهل المطبق بكل ما يتصل بالكهرباء لم يمنع السلطات الحكومية في بغداد من البحث عن ممول أجنبي يساعدها على تجسيد طموحها لإنارة المدينة .<sup>(74)</sup>

وقدم القنصل الأمريكي في تقريره معلومات للمستثمرين الأمريكيان المهتمين بالأمر ، فذكر أن بغداد مدينة يتراوح عدد سكانها بين مائتين إلى مائتين واثنين وثمانين ألف نسمة . ولا ينتظر أن يقبلوا

جميعهم على شراء الطاقة الكهربائية إذا أسست ، بل يرجح أن تستهلك تلك الطاقة في ألفي مسكن فقط من مساكن المدينة ، فضلا عما يستهلك لإنارة الشوارع والمباني العامة . وتوقع انتشار استخدام المراوح الكهربائية إذا توفرت الطاقة الكهربائية بسعر معقول . وأضاف أن اليد العاملة اللازمة لإنشاء المشروع متوفرة بأجر يومي يتراوح بين تسعة وخمسة عشر سنتا للعامل العادي وخمسة وعشرين إلى خمسة وثلاثين سنتا للعامل الماهر . وعدد أهم العقبات التي تقف في طريق المشروع وهي عدم توفر الأعمدة الخشبية أو الحديدية محليا ، وغلاء سعر الفحم المستورد إذ يتراوح سعر الطن الواحد بين اثني عشر وعشرين دولارا . ونصح القنصل أي مستثمر أمريكي راغب في التقدم للمشروع أن يحصل على شريك محلي في رأس المال لأسباب سياسية . كما اقترح أن يتضمن أي عطاء شرط الحصول على امتياز إنشاء ترامواي كهربائي وخدمة هاتفية إلى جانب الإنارة الكهربائية .<sup>(75)</sup>

بقي المشروع مجرد فكرة نظرية حتى جاء الوالي حسين ناظم باشا إلى بغداد فنشطه ، حيث نشرت الزوراء في الثاني والعشرين من أيار - مايو 1910 إعلانا يدعو الراغبين لتقديم عطاءاتهم لإنشاء محطة إنارة كهربائية وترامواي كهربائي في مدينة بغداد . فتلقت البلدية إثر ذلك عدة عروض ، قدم أحدها الحاج إبراهيم ججو ، وهو مواطن عثماني عاش طويلا في باريس ، وعرض فيه إقامة محطة الإنارة فقط . بينما قدم ممول فرنسي عطاء يشمل الجانبين معا ، وكذلك فعلت جماعة يرأسها محمود الشابندر . وقد لقي عرض هذه الجماعة قبولا سريعا ، وهو ينص على استمرار الامتياز مدة خمس وسبعين سنة ، يتقاضى حاملوه خلالها من عائدات المشروع نسبة خمسة بالمائة سنويا فائدة على رأس المال الذي أنفقوه . وتقتسم بقية العائدات بينهم وبين بلدية بغداد بنسبة ثلاثة إلى واحد . والتزم العطاء بإنجاز المشروع خلال سنتين شريطه إكمال السلطات فتح شارع جديد يشق وسط المدينة خلال ستة شهور . ولم يضع الوالي وقتا بعدها بل أقام احتفالا كبيرا في السادس والعشرين من حزيران - يونيو 1910 وضع خلاله حجر الأساس للمشروع خارج الباب الشمالي للمدينة .<sup>(76)</sup>

ولم ينخط الأمر حدود ذلك الاحتفال . ويبدو أن عدم التنفيذ جعل بلدية بغداد تدعو في آذار - مارس 1912 المقاولين لتقديم عروضهم لإنشاء محطة إنارة كهربائية .<sup>(77)</sup> وقد دفعت تلك الخطوة محمود الشابندر الذي قضى السنتين السابقتين بعيدا عن بغداد في أوروبا واسطنبول للتحرك لدى الحكومة المركزية والحصول منها على تأكيد لامتيازها السابق .<sup>(78)</sup> وقد حرك هذا كله الركود المحيط بالمشروع فأبدى البنك الوطني في اسطنبول اهتماما به ، وأوفد مهندس الاستشاري إلى بغداد لدراسة المشروع على الطبيعة . وقدم المهندس بعد الدراسة تقريرا إلى البنك يفيد بأن مشروع الترامواي واعد من الناحية المالية



. وهو رأي مناقض لرأي القنصل العام البريطاني في بغداد الذي كان يعتقد أنه مشروع محفوف بالمخاطر (79).

وترتب على ذلك التقرير دخول البنك الوطني شريكا للشابندر وجماعته في تمويل المشروع . فقد تأسست في لندن في أيلول - سبتمبر 1912 شركة باسم " نقابة ترامواي وإنارة بغداد المحدودة The Baghdad Tramway and Electric Lighting Syndicate Ltd. " . ونص عقدها على منح الشابندر أربعين ألف سهم من أسهم الشركة التي ستسجل لدى السلطات العثمانية ، فضلا عن مبلغ ثلاثة آلاف وثمانمائة جنيه إسترليني [ يعادل الجنيه حينئذ 4,86 دولار أمريكي ] لتغطية نفقاته العاجلة . وقدرت دراسات النقابة كلفة المشروع الإجمالية بمبلغ أربعمائة وخمسين ألف جنيه إسترليني ، وأرباحه السنوية بأكثر من ثلاثة وسبعين ألف جنيه . وستكون مدة الامتياز خمسين سنة بدءا من آذار - مارس 1912 ، وستكون الفائدة على رأس المال المنفق خمسة ونصف بالمائة سنويا . وستمد أربعة خطوط للترامواي ، ويجوز مد خطوط أخرى فضلا عن الحق الحصري في توليد وتوزيع الطاقة الكهربائية .<sup>(80)</sup> ويلاحظ هنا شيء من الاختلاف في بنود الامتياز عما ورد آنفا .

وقد قامت النقابة بإيفاد مهندسين إلى بغداد في أيلول - سبتمبر 1912 للقيام بمزيد من الدراسات الميدانية للمشروع . وجاء تقريرهما طافحا بالتفاؤل عن ربحية المشروع المتوقعة.<sup>(81)</sup> وعادت النقابة فأرسلت في نيسان - أبريل 1913 مهندسين جديدين إلى بغداد للقيام بأعمال المسح اللازمة للمشروع . وكان الرأي السائد في بغداد حينئذ متفائلا بإمكانية إقامة شبكة الإنارة ومد خطوط الترامواي خارج أسوار المدينة ، مع استبعاد إمكانية مد خط ترامواي داخل المدينة القديمة إلا بكلفة باهظة لعدم وجود شارع واحد فيها يتسع لمروره .<sup>(82)</sup> وقد أوفى المهندس بالتزام النقابة بتقديم خرائط المشروع في الموعد المحدد وهو الثامن والعشرين من أيار - مايو 1912 .<sup>(83)</sup> ولكن والي بغداد الجديد حسين جلال بك ( حزينان - تشرين الثاني 1912 ) طلب تلك الخرائط لإدخال تعديلات عليها .<sup>(84)</sup> ولم يسفر عن كل تلك التحركات شيء محدد حتى قيام الحرب العالمية الأولى . وكان الإنجاز الوحيد الذي تحقق لبغداد هو رسم خريطة ممتازة للمدينة على يدي مهندسي النقابة .<sup>(85)</sup>

محاولات تطوير أخرى

شمل السعي إلى التطوير الخدمات الصحية المتاحة حينئذ . فقد سعى والي بغداد نجم الدين منلا ( كانون الثاني - أيار 1909 ) بتأهيل مستشفى الغرباء مستعينا بتبرعات السكان.<sup>(86)</sup> وسعى الوالي حسين ناظم باشا إلى توفير المزيد من الأموال للخدمات الصحية فنظم في الخامس والعشرين من تموز - يوليو 1910 نزهة نهريّة في دجلة للمئات من السكان المحليين والأوروبيين مقابل تذاكر يشرونها .

وخصص العائد للمستشفيات .<sup>(87)</sup> ووضع في عهده حجر الأساس لمستشفى كبير في مدينة كربلاء . ولكن العمل في بنائه لم يكن قد استكمل حتى نيسان - أبريل 1912 .<sup>(88)</sup> وأنشأت بلدية الموصل سنة 1912 مستشفى للغرباء في المدينة.<sup>(89)</sup>

وحظي القطاع التعليمي بقسط أكبر من الاهتمام العام .<sup>(90)</sup> ومن ذلك حرص الوالي حسين ناظم باشا على دعم المدارس بشيء من المال . فنظم ليلة الثلاثين من حزيران - يونيو 1910 حفلة ضخمة في بستان يقع عند الباب الجنوبي بيعت تذاكرها للراغبين .<sup>(91)</sup> وبلغت حصيلتها ستمائة وثلاثين ليرة عثمانية جرى توزيعها على المدارس الحكومية وكافة المدارس الأهلية .<sup>(92)</sup> وسرت روح التبرع لدعم القطاع التعليمي بين سكان الحواضر العراقية . فتم بتبرعاتهم فتح مدارس في بلدروز والصلاحية والخالص .<sup>(93)</sup> وخصصت وزارة الأوقاف في آذار - مارس 1912 مبلغ سبعين ألف ليرة لفتح كلية إسلامية كبيرة في الأعظمية .<sup>(94)</sup> كما افتتح متصرف لواء كركوك مدرسة مهنية هناك .<sup>(95)</sup> وأوصى المجلس العام لولاية بغداد في اجتماعه بتاريخ الرابع عشر من تشرين الأول - أكتوبر 1913 بفتح عدد كبير من المدارس الابتدائية في أنحاء ولاية بغداد .<sup>(96)</sup> واقترح والي بغداد في آذار - مارس 1914 على الحكومة المركزية افتتاح مدرسة زراعية في بغداد .<sup>(97)</sup>

وشهد الفضاء الثقافي العام تطورا ملحوظا ، فقد ألغي في أيلول - سبتمبر 1908 الحظر الذي كان مفروضا أيام عبد الحميد الثاني على استيراد كافة الآلات الطابعة .<sup>(98)</sup> وخفضت أجرة البريد على نقل الصحف من خمس بارات إلى باريتين فقط .<sup>(99)</sup> وأسهم بعض المتتورين في السعي لتيسير قراءة الجمهور للصحف . فقد أسسوا في النجف جماعة سموها " إخوان الصفا " تشتري بتبرعات أعضائها ما يصدر من صحف وتوزعها على القراء مجاناً .<sup>(100)</sup> ولاحظ القنصل الأمريكي في بغداد ظهور تلك الروح التقدمية بين القطاع المتتور من السكان وتجسدها في النقاشات العلنية حول كيفية تطوير المجتمع العراقي . وسجل وجود نزعة للابتعاد عن صرامة الأحكام الدينية ولممارسة حرية التفكير .<sup>(101)</sup>

وشملت الرغبة في التطوير القطاع الزراعي أيضا وجسدتها محاولات فردية وحكومية عديدة . فقد التمس محيي الدين بن عبد الرحمن النقيب القنصل الأمريكي في بغداد مساعدته في الحصول على بذور بعض الطحالب الموجودة في الولايات المتحدة والتي تساعد على حفظ ثمار مزارعه كالبرتقال والليمون مدة طويلة . وقد استجاب القنصل لطلبه .<sup>(102)</sup> وكانت إدارة الزراعة في ولاية بغداد تقوم من جانبها باستيراد بذور بقوليات محسنة وتوزعها مجاناً على المزارعين . بل أنها حاولت جلب أحد خبراء زراعة القهوة من البرازيل لتجريب زراعتها في العراق .<sup>(103)</sup> وكان والي بغداد أحمد جمال بك يحث المؤسسات البريطانية على استيراد الآلات الزراعية الحديثة وتسويقها في العراق .<sup>(104)</sup>

وجرت محاولات لتشجيع الأثرياء المحليين على الاستثمار في مشاريع التطوير في البلد. فقد دعا الوالي حسين ناظم باشا ثمانين من أثرياء بغداد للاجتماع به في التاسع والعشرين من حزيران - يونيو 1910 . واقترح عليهم تأسيس شركة تطوير عامة برأسمال مائة ألف ليرة عثمانية مقسم على مائة سهم قيمة السهم الواحد ألف ليرة . وستقوم تلك الشركة بنيل العقود والامتيازات الحكومية بدل منحها للأجانب . وقد أجل الاجتماع لحين ترجمة نظام الشركة المقترح من التركية إلى العربية وطبعه وتوزيعه على المدعويين . ولكن أولئك المدعويين أسروا للقنصل العام البريطاني في بغداد تحفظهم على فكرة العمل المشترك بينهم لأنهم لا يتقنون ببعضهم .<sup>(105)</sup>

وقد أظهر الاجتماع الثاني الذي عقد بعد أسبوعين أن المشروع ولد ميتا . فقد تقلص عدد الحضور إلى اثني عشر تاجرا ، وحتى هؤلاء جاءوا لإعلان رفضهم الدخول في المشروع. وقد أغضب ذلك الموقف الوالي غضبا شديدا . وأبدى القنصل البريطاني تفهمه لتهرب تجار بغداد من المشروع خوفا من أن تتبدد أموالهم على أمور ينفرد الوالي بتقريرها دونهم . ولكنه لاحظ أن فشل محاولة الوالي تلك لم تحل دون ظهور اندفاع محمود بين أثرياء بغداد للحصول على الامتيازات . وبين أن ذلك الاندفاع يتركز على امتيازات تشغيل بواخر في نهري دجلة والفرات . وكان من بين الراغبين بذلك الحاج صالح الاستريادي ، الذي شجعه ربحه في تشغيل باخرته الصغيرة بين الكاظمية وسامراء على التقدم للحكومة طالبا امتياز ملاحيا عاما . وتقدم عبد القادر باشا الخضيرى بطلب مماثل عرقله اشتراط الولاية تعهده بدفع نسبة عشرة بالمائة من أرباح عملياته المنتظرة ، بينما كان هو يفضل دفع مبلغ سنوي مقطوع . وقدمت الطلب الثالث جماعة تضم ثلاثة رعايا عثمانيين وثلاثة رعايا بريطانيين وتهدف إلى نيل امتياز تشغيل بواخر بين بغداد والبصرة في دجلة وبين البصرة والكوفة في الفرات فضلا عن الملاحة في دجلة بين بغداد والموصل .<sup>(106)</sup> وقد زار أحد أفراد تلك الجماعة ويدعى حجي علي محمد ششتري ، وجنسيته بريطانية ، القنصل العام البريطاني في بغداد وطلب نصحه فيما يتعلق بمسعى جماعته . وكان النصح الذي تلقاه هو التريث لرؤية ما سيسفر عنه مشروع معروض على الباب العالي حينئذ ويقضي بدمج الإدارة النهريية الحكومية وشركة لنج البريطانية .<sup>(107)</sup>

- (1) سبق لي تناول تطوير وسائل النقل في بحث عنوانه " محاولات تحديث وسائل النقل في العراق بين سنتي 1904 و 1914 " في ( الخليج العربي ، المجلد 20 ، العدد 2 ، 1988 ، ص ص 208 - 227 ) . وتناولت تطوير الري ببحث عنوانه " مشاريع الري في العراق مطلع القرن العشرين " في ( أعمال ندوة إتحاد المؤرخين العرب في القاهرة عن تاريخ الوطن العربي عبر العصور - التاريخ الاقتصادي ، 2006 ، ص ص 451 - 486 ) . ولي بحث تحت النشر الآن في إحدى المجلات العلمية عنوانه " سير العمل في سكة حديد برلين - بغداد 1908 - 1914 " . فيحسن النظر للبحث الحالي باعتباره مكملا لما سبقه .
- (2) National Archive and Records Administration ( NARA ) , Washington D.C. , RG 84 , " Opportunity for bridge contractors " by Am. Con. , Bag., dated Dec. 28 . 1909 . وكانت الليرة تعادل في كانون الثاني 1911 4,4 دولار أمريكي ، راجع : NARA , RG 84 , M.C.No. 300 , Am. Vice Con. < Bag. , to Am. Con. Agent , Bas. , dated Jan. 23 , 1911 .
- (3) IOR , L/P&S/10/188 , Summary of Events in Turkish Iraq ( hereafter: Sum. ) during the month of July 1910 .
- (4) عبد العزيز ، لمى ، الخدمات العامة في العراق 1869 - 1918 ، أطروحة دكتوراه مقدمة لجامعة الموصل سنة 2003 ، ص 148 .
- (5) النجار ، موسى ، الإدارة العثمانية في ولاية بغداد ، بغداد ، دار الشؤون الثقافية ، 2001 ، ص 427
- (6) IOR , L/P&S/10/212 , Sum... Dec. 1911 .
- (7) IOR , L/P&S/10/212 , Sum... Jan. 1912 .
- (8) NARA , RG 84 , No . 26 , Am. Con. , Bag. , to Sec. of St. , Wash. , dated June 18, 1912 .
- (9) IOR , L/P&S/10/212 , Sum...July 1912 .
- (10) لغة العرب ، العدد 4 ، تشرين الأول 1912 ، ص ص 164 - 165 .
- (11) IOR , L/P&S/10/212 , Sum... Feb. & Mar. 1914 .
- (12) IOR , L/P&S/10/212 , Sum...Dec. 1911. .
- (13) IOR , L/P&S/10/212 , Sum... Feb.& Mar. 1914 .
- (14) IOR , L/P&S/10/212 , Sum...Nov.1911 .
- (15) IOR , L/P&S/10/212 , Sum... Aug. 1913 .

- (16) IOR , L/P&S/10/212 , Sum...July 1914 .
- (17) لغة العرب ، العدد 7 ، كانون الثاني 1913 ، ص 318 .
- (18) IOR , L/P&S/10/212 , Sum... Nov. 1911 .
- (19) IOR , L/P&S/10/212 , Sum... Feb. & Mar. 1914 .
- (20) IOR , L/P&S/10/188 , Sum... July 1910 .
- (21) IOR , L/P&S/10/188 , Sum...June 1910 .
- (22) IOR , L/P&S/10/188 , Sum...July 1910 .
- (23) عبد العزيز ، الخدمات العامة ، ص 157 .
- (24) IOR , L/P&S/10/212 , Sum... May 1912 .
- (25) IOR , L/P&S/10/212 , Sum... Nov. 1911.
- (26) IOR , L/P&S/10/212 , Sum... Mar. & Apr. 1912 .
- (27) NARA , RG 84 , M.C. No. 172 , Am. Con. , Bag. , to Am. Amb. , Const. ,  
dated Sep. 8 , 1910 .
- (28) عبد العزيز ، الخدمات العامة ، ص 215 .
- (29) IOR , L/P&S/10/212 , Sum... Mar. & Apr. 1912 .
- (30) IOR ,R/15/5/7, Turkish Arabia , Memo. for March 1908 .
- (31) IOR , L/P&S/10/188 , Sum... June 1910 .
- (32) Ibid.
- (33) لا تعد تلك الرحلة رائدة ، إذ سبقتها أول رحلة بالسيارة بين المدينتين خلال شهر تشرين الثاني 1908 ، راجع : السعدون ، محاولات تحديث وسائل النقل ، ص ص 210 - 213 .

NARA , RG 84 , " Industrial Notes from Baghdad " by Am . Con. , Bag. , (34)  
dated July 21 , 1910 .

IOR , L/P&S/10/212 , Sum... Feb. & Mar. 1914 . (35)

(36) عبد العزيز ، الخدمات العامة ، ص 151 .

(37) لونكريك ، ستيفن ، العراق الحديث من سنة 1900 إلى سنة 1950 ، ترجمة سليم التكريتي ،  
بغداد ، 1988 ، ج 1 ، ص 92 .

IOR , L/P&S/10/188 , Sum... Apr. & May 1910 . (38)

(39) عبد العزيز ، الخدمات العامة ، ص 162 وص 152 .

NARA , RG 84 , No. 26 , Am. Con. , Bag. , to Sec. of St. , Wash. , dated (40)  
June 26 , 1912 .

IOR , L/P&S/10/212 , Sum... Jan. 1912 . (41)

(42) عبد العزيز ، الخدمات العامة ، ص 152 .

NARA , RG 84 , File No. 815 – 1 , No. 35 , Am. Con. , Bag. , to Sec . of St. (43)  
, Wash. , dated Sep. 7 , 1912 .

Ibid . (44)

IOR , L/P&S/10/212 , Sum... Apr. 1913 . (45)

IOR , L/P&S/10/212 , Sum... Feb. & Mar. 1914 . (46)

IOR , L/P&S/10/212 , Apr. 1914 . (47)

Ibid . (48)

IOR , L/P&S/10/188 , Sum... Apr. & May 1910 . (49)

IOR , L/P&S/10/188 , Sum ... June 1910 . (50)

IOR , L/P&S/10/188 , Sum... July 1910 . (51)

Ibid. (52)

(53) ويذكر أن حسين ناظم باشا بذل جهودا كبيرة لتطوير طرق بغداد ، ولعلي أتناول جهوده تلك  
ببحث منفصل لاحقا .

IOR , L/P&S/10/188 , Sum... July 1910 . (54)

IOR , L/P&S/10/ 212 , Sum... Feb. 1912 . (55)

IOR , L/P&S/10/212 , Sum... June 1912 . (56)

(57) لغة العرب ، العدد 1 ، تموز 1912 ، ص 38 و ص 40 .

(58) العزاوي ، عباس ، تاريخ العراق بين احتلالين ، بغداد ، 1956 ، ج 8 ، ص 239 .

(59) لغة العرب ، العدد 2 ، آب 1912 ، ص 75 .

IOR , L/P&S/10/212 , Sum... July 1912 . (60)

IOR , L/P&S/10/188 , Sum... June 1910 . (61)

IOR , L/P&S/10/212 , Sum... Jan. 1912 . (62)

IOR , L/P&S/10/212 , Mar. & Apr. 1912 . (63)

NARA , RG84 , No. M.C. 77 , Am. Con. Bag. , to Am. Amb. , Const. dated (64)  
Feb. 23 , 1912 .

NARA , RG 84 , No. 13 , Am. Con. , Bag. , to Sec. of St. , Wash. , dated (65)  
Mar. 17 , 1912 .

(66) باش أعيان ، عبد القادر ، البصرة في أدوارها التاريخية ، بغداد ، 1961 ، ص 78 .

NARA , RG 84 , No. 330 , Am. Con. Agent , Bas. , to Am. Vice Con. , Bag. (67)  
, dated Feb. 4 , 1911 .

IOR , L/P&S/10/212 , Sum... Mar. 1913 . (68)

IOR , L/P&S/10/212 , Sum... Feb. & Mar. 1914 . (69)

- IOR , L/P&S/10/212 , Sum... Nov. and Dec. 1913 & Jan. 1914 . (70)
- IOR , L/P&S/10/212 , Sum... Feb. & Mar. 1914 . (71)
- IOR , L/P&S/10/188 , Sum... July 1910 . (72)
- IOR , L/P&S/10/212 , Sum... Nov. and Dec. 1913 & Jan. 1914 . (73)
- NARA , RG 84 , " Opportunity for American capital in the Ottoman Empire , Bagdad now wants electric lights " , by Am. Con. , Bag. , dated Nov. 11 1909 . (74)
- Ibid. (75)
- IOR , L/P&S/10/188 , Sum... June 1910 . (76)
- NARA , RG 84 , No. 13 , Am. Con. , Bag. , to Sec. of St. , Wash. , dated Mar. 17 , 1912 . (77)
- IOR , L/P&S/10/212 , Sum... Mar.& Apr. 1912 . (78)
- IOR , L/P&S/10/212 , Sum... July 1912 . (79)
- IOR , L/P&S/10/212 , Sum... Jan. 1913 . (80)
- IOR , L/P&S/10/212 , Sum... Sep. 1912 . (81)
- IOR , L/P&S/10/212 , Sum... Apr.1913 . (82)
- IOR , L/P&S/10/212 , Sum... May 1913 . (83)
- IOR , L/P&S/10/212 , Sum... June 1913 . (84)
- IOR , L/P&S/10/212 , Sum... July 1913 . (85)
- (86) عبد العزيز ، الخدمات العامة ، ص 309 .
- IOR , L/P&S/10/188 , Sum... July 1910 . (87)



- IOR , L/P&S/10/212 , Sum... Mar. & Apr. 1912 (88)
- (89) عبد العزيز ، الخدمات العامة ، ص 311 .
- (90) أحمد ، إبراهيم خليل ، تطور التعليم الوطني في العراق 1869 - 1932 ، البصرة ، 1982 ، ص 47 .
- IOR , L/P&S/10/188 , Sum... June 1910 . (91)
- IOR , L/P&S/10/188 , Sum... July 1910 . (92)
- (93) لغة العرب ، العدد 5 ، تشرين الثاني 1912 ، ص 212 و العدد 7 ، كانون الثاني 1913 ، ص 318 ، والعدد 8 ، شباط 1913 ، ص 359 .
- IOR , L/P&S/10/212 , Sum... Mar. & Apr. 1912 . (94)
- IOR , L/P&S/10/212 , Sum... July 1913 . (95)
- NARA , RG 84 , File No. 800 , Am. Vice Con. , Bag. , to Am. Amb. , Const. (96)  
 , dated Nov. 12 , 1913 .
- IOR , L/P&S/10/212 , Sum... Feb. & Mar. 1914 . (97)
- NARA , RG 84 , No. 483 , Am. Con . , Bag. , to Am. Con. – Gen. , Beirut , (98)  
 dated Oct. 21 , 1908 .
- (99) IOR , L/P&S/10/188 , Sum... June 1910 . والبرة تعادل 40\1 من القرش الصحيح ،  
 راجع : العزاوي ، عباس ، تاريخ النقود العراقية لما بعد العهود العباسية ، بغداد ، 1958 ، ص  
 146 .
- (100) لغة العرب ، العدد 5 ، تشرين الثاني 1912 ، ص 212 .
- NARA , RG 84 , No. 14 , Am. Con. , Bag. , to Am. Amb. , Const. , dated (101)  
 Mar. 3 , 1910 .
- NARA , RG 84 , No. 44 , Am. Con. , Bag. , to D. Fairchild , Wash. , dated (102)  
 Dec. 2 , 1909 .

(103) لغة العرب ، العدد 3 ، أيلول 1912 ، ص 118 و العدد 5 ، تشرين الثاني 1912 ، ص 215 .

IOR , L/P&S/10/212 , Sum... Jan. 1912 . (104)

IOR , L/P&S/10/188 , Sum... June 1910 . (105)

Ibid. (106)

IOR , L/P&S/10/188 , Sum... July 1910 . (107)

#### ثبت المصادر والمراجع

#### الوثائق غير المنشورة :

- NARA , RG 84 ,  
14 documents as mentioned in the above footnotes .
- IOR ,R/15/5/7 ,  
One document as mentioned in the above footnotes .
- IOR , L/P&S/10/188,  
3 documents as mentioned in the above footnotes .
- IOR , L/P&S/10/212 ,  
20 documents as mentioned in the above footnotes .

#### المراجع العامة :

- أحمد ، إبراهيم خليل ، تطور التعليم الوطني في العراق 1869 - 1932 ، البصرة ، 1982 .
- باش أعيان ، عبد القادر ، البصرة في أدوارها التاريخية ، بغداد ، 1961 .
- السعدون ، خالد ، محاولات تحديث وسائل النقل في العراق بين سنتي 1904 و 1914 ، في الخليج العربي ، المجلد 20 ، العدد 2 ن 1988 .
- عبد العزيز ، لمى ، الخدمات العامة في العراق 1869 - 1918 ، أطروحة دكتوراه مقدمة لجامعة الموصل سنة 2003 .
- العزاوي ، عباس ، تاريخ العراق بين احتلالين ، بغداد ، 1956 ، ج 8 .
- تاريخ النقود العراقية لما بعد العهود العباسية ، بغداد ، 1958 .

- لونكريك ، ستيفن همسلي ، العراق الحديث من سنة 1900 إلى سنة 1950 ، ترجمة سليم التكريتي ، بغداد ، 1988 ، ج 1 .
- النجار ، موسى ، الإدارة العثمانية في ولاية بغداد ، بغداد ، 2001 .

الدوريات

- لغة العرب ، العدد 1 ، تموز 1912
- ، العدد 2 ، آب 1912
- ، العدد 3 ، أيلول 1912
- ، العدد 4 ، تشرين الأول 1912
- ، العدد 5 ، تشرين الثاني 1912
- ، العدد 7 ، كانون الثاني 1913
- ، العدد 8 ، شباط 1913 .

