

الأوضاع الاقتصادية في العراق خلال فترة الوالي العثماني محمد نامق باشا (١٨٦٢-١٨٦٨)

الباحث. كاظم صبري لفنه

أ.د. باسم حمزة عباس

كلية التربية للبنات / جامعة البصرة

الملخص

يتناول البحث الأوضاع الاقتصادية في العراق خلال فترة مهمة من تأريخه وذلك لانفتاح البلد وتجارته على العالم الخارجي وازدياد الطلب على السلع والمصنوعات العراقية خصوصا وان الوالي محمد نامق باشا أخذ يهتم بالجانب الاقتصادي لتثبيت دعائم ولايته على بغداد وتوفير الاموال اللازمة لتقوية الجانب العسكري فضلا عن ارضاء القيادة العثمانية العليا في استانبول من خلال ارسال الاموال والهدايا اللازمة لذلك ، بينما الزراعة اخذت تتطور بتطور التجارة وازدياد الطلب الخارجي والداخلي على المواد الغذائية والاولية ولم يقتصر الامر على ذلك اذ تطورة وسائل النقل والمواصلات التي ربطت البلد مع عديد من الدول ولكي لا نذهب لذة القراءة على القارئ نكتفي بهذا الملخص البسيط.

The Economic Situation in Iraq during the period of the Ottoman governor Muhammad Namq Pasha (1862-1868)

Prof. Dr. Bassem Hamza Abbas

Researcher. Kazim Sabri Lefta Al.zican

College of Education for Women / University of Basrah

The research deals with the economic situation in Iraq during an important period of its history, because of the openness of the country and its trade to the outside world and the increase in the demand for Iraqi goods and manufactures, especially as the governor Muhammad Namq Pasha took care of the economic aspect to stabilize his pillars of Baghdad and provide the necessary funds to strengthen the military side as well as the satisfaction of the Ottoman leadership In Istanbul through sending the money and gifts necessary for this, while agriculture has been developing with the development of trade and increased external and internal demand for food and primary and not only as the development of means of transport and the continuation T, which linked the country with many countries, so as not to go reading pleasure to the reader, we are satisfied with this amount of presentation.

المقدمة

أولاً:-النقل والمواصلات

نظراً لما يتمتع به العراق من مميزات وخصائص جغرافية ، فقد اصبح مركزاً مهماً وهدفاً استراتيجياً في المصالح الدولية وبالأخص بريطانيا التي كان لها النصيب الاكبر والتي سعت الى حماية مصالحها في الهند بالسيطرة على طرق المواصلات بين الشرق والغرب^(١) عن طريق نهري دجلة والفرات فقد كان الاخير ينحرف في مجراه صوب الخليج العربي انحرافاً شديداً نحو ساحل البحر المتوسط وهو الوسيلة الوحيدة التي يمكن بواسطتها ربط البحر المتوسط بالخليج العربي^(٢) لذلك رأت بريطانيا اهمية ربط الشرق بالغرب بواسطة طرق المواصلات عبر الشرق الأدنى لأجل تحقيق مصالحها السياسية والاقتصادية ، وخوفها من ظهور قوة تستطيع السيطرة على هذا الطريق^(٣).

وفي ثلاثينيات القرن التاسع عشر قام بعض المساحون البريطانيون في العراق بمسح شامل لأنهر العراق فكانوا معجبين بقابليتها للملاحة^(٤) بالاضافة الى ذلك قدم العقيد جسني Ghesny الى دراسة نهر الكارون وشط العرب ، واصبحت لديه خطة كاملة لإنشاء ملاحه في نهر الفرات ، وقد عرض مشروعه على العموم البريطاني ، بل جعل الملك وليم الرابع William يهتم به ايضاً^(٥).

وتمكنت الحكومة البريطانية بواسطة سفيرها في استانبول من الحصول على (فرمان) سلطاني ، يمنحها الحق في تسير باخرتين في نهر الفرات بشكل منتظم ، فكان هذا اول امتياز يمنح للأجانب في مياه الانهار العراقية ، وهو من اوائل الامتيازات التي منحتها الدولة العثمانية في مجال النقل في جميع آيالتها كافة^(٦).

ارسلت الحكومة البريطانية باخرتين (دجلة - الفرات) تحت قيادة جسني^(٧) ولم تكد باخرتا البعثة تبعدان عن بداية انطلاقهما حتى غرقت الباخر (دجلة) ومعها الكثير من الخرائط والمعدات ، اما الباخرة الفرات ، فقد تابعت نزولها في النهر حتى وصلت الى البصرة ، الا انها الباخرة عجزت عن الصعود الى بغداد^(٨).

وفي بداية ستينيات القرن التاسع عشر توسعت اعمال بيت لنج البريطاني التجارية في العراق فقرر ان يزيد اسطول له من المراكب بعدد من البواخر النهرية وتأسيس شركة للملاحة في الانهار العراقية ، فأجرى مفاوضات مع الحكومة البريطانية من اجل الحصول على حقوق الملاحة ونقل البريد بين البصرة وبغداد ، وقد حصل بيت لنج على موافقة الحكومة البريطانية لمشروعهم^(٩) دخلت الحكومة في مفاوضات مع الباب العالي وقام السفير البريطاني بجهود كبيرة^(١٠) لاستصدار فرمان لغرض السماح للسفن البريطانية بممارسة النشاط الملاحي وحصلت على فرمان بالسماح بمزاولة النشاط في انهار شط العرب ونهر دجلة والفرات ، وصدرت التوصيات من الصدر الاعظم محمد الى والي بغداد محمد نامق باشا بالعمل على تسهيل اعمال شركة لنج فيما يتعلق باستخدام الباخرة البريطانية المسماة (لندن) ، في انهار العراق ومنحها الحماية اللازمة لإتمام مشروعها^(١١).

لقد ادى هذا الامتياز الى اعتراض والي بغداد الذي صرح بالقول (ان ترك الارض قفراً افضل من الرخاء الذي يعتمد على مصادر اجنبية) ، مستندا في تبريره ذلك الى حال مصر حيث ادت هيمنة المصالح الاجنبية الى القضاء على السلطة العثمانية وتضمن اعتراض نامق باشا على نقطتين هما: ^(١٢)

١- ان الامتياز الذي اصدرته الحكومة العثمانية لبيت لنج في بغداد وليس لشركة البريطانية (لنج) التي كان مقرها لندن .

٢- ليس من حق الباخرة رفع العلم البريطاني وهي في المياه العثمانية.

لذا احتجت الحكومة البريطانية لدى الباب العالي على ما قام به والي بغداد فصدر في عام ١٨٦٢ فرمان اخر الى نامق باشا يتضمن نفس العبارات التي صدرت في فرمان الاول ، وقد وصف السفير البريطاني ذلك ، بأنه اعادة التعليمات التي صدرت لوالي بغداد بعدم وضع عقبات امام البواخر البريطانية في نهر دجلة والفرات^(١٣) وأصبحت الباخرة لندن جاهز للعمل في نهاية ١٨٦٢ وتوقع ان تقطع المسافة بين بغداد والبصرة في مدة تتراوح بين ٥٢ - ٦٠ ساعة بدل من ٦-٧ أيام ، واخذت تستقبل البواخر القادمة من الهند بمعدل واحدة كل ستة اسابيع وشجعتها الارباح وشجعتها الارباح الى اضافة باخرة اخرى الى العمل في انهار العراق في ٢٤ حزيران ١٨٦٥ باسم الباخرة دجلة^(١٤).

بدء نامق باشا يعارض المصالح البريطانية من جديد ففي عام ١٨٦٤ رفع السير هنري جورج أليوت H.J.Elote الدبلوماسي البريطاني برقية الى حكومته وضح فيها اعتراض والي بغداد على ازدياد نفوذهم بأنهار البلاد^(١٥).

كما قدم نامق باشا اعتراض آخر بحجة ان الفرمان ينص على استخدام باخرتين ، وهناك باخرة ثالثة في الأنهار العراقية تعرف باسم (كوميت) Comet، وقد رفعت المشكلة الى الباب العالي وتم حل المشكلة ، وقد نص القرار انه لا يحق لاية باخرة اجنبية ان تعمل في المياه العراقية عدا هاتين الباخرتين (لندن - دجلة)^(١٦).

ان اعتراضات نامق باشا والي بغداد على الامتيازات التي منحت لبيت لنج جعله يهتم اهتماماً كبيراً بالطرق النهرية ، وسعى الى تأسيس ادارة رسمية للنقل المائي ، فقد وافق الباب العالي على اقتراح الوالي بتأسيس ادارة حكومية للنقل النهرية في آيالة بغداد ، وقد اسست هذه الادارة وسميت بـ (الادارة النهرية) ، واخذت تتولى ادارة عمل الباخرتين بغداد والبصرة ، وكان يرأسها كبير اطباء الفيلق السادس العثماني^(١٧) بالاضافة الى ذلك عمل والي بغداد على شراء الباخرة الحربية (كوميت) على الرغم من انها كانت غير صالحة للعمل ، ويمكن جعلها نواة للبحرية التجارية العثمانية ، وقد كان القنصل البريطاني في بغداد (كيمبال) Kamball يؤيده في ذلك ، بل ذهب الى اكثر من ذلك فقد طلب من المسؤولين البريطانيين اهداء هذه الباخرة الى الدولة العثمانية ، الا ان الحكومة البريطانية رفضت وعرضت بشدة^(١٨) واستعار الوالي نامق باشا احد مهندسي الباخرة البريطانية كوميت والاستفادة من خبراته^(١٩).

كانت المواصلات النهرية في العراق بطيئة للغاية ، اذ ان السفن الشراعية العاملة بين البصرة وبغداد كثيرا ما تعطل في سيرها لدرجة تصبح الحاجة ماسة إلى جرّها بالحوال من قبل الرجال في رحلة مملة شاقة تستغرق وقت طويلاً^(٢٠).

لقد كانت الباخرتان تعجزان عن نقل البضائع وتقتصران على نقل الجنود والمسافرين والخدمات البريدية والذهب ، وكان هذا المشروع جزء من مشروع ملاحي كبير بأنشاء شركة ملاحية عثمانية^(٢١) وقد عمل محمد نامق باشا على زيادة البواخر من خلال التعاقد مع احد المصانع في انتريرب Interyerb في بلجيكا على بناء ثلاث بواخر للنقل النهرية ، وقد اشترى الوالي تلك البواخر من اموال خزينة الايالة دون ان يشرك التجار في عملية شرائها ، ويبدو ان

الوالي عمد الى الحفاظ على صفة الادارة النهرية الحكومية وعدم السماح لأي جهة مقاسمة حكومة الايالة ارباح هذه الإدارة^(٢٢) وهذه البواخر هي (الموصل) و(الرصافة) و(الفرات)^(٢٣) وشيد نامق باشا معمل (الدمير خانه) أي دار الحدادة من اجل التعمير والإصلاح وصناعة بعض المعدات التي تستخدم في ادامتها^(٢٤).

لقد ساعد هذا التطور في طرق المواصلات على نشوء عدد من المدن الجديدة على نقاط مرور البواخر وتزويدها بالوقود كالعزيزية والصويرة والكوت ، وكانت الكوت بمثابة ميناء نهري يقع في منتصف الطريق بين آيالة بغداد والبصرة ، عند تفرع نهر الغراف من دجلة ، وكانت السفن والبواخر المتنقلة بين الآيالتين ، تتوقف في هذه المنطقة لتفرغ من حمولاتها في سفن اصغر ، وكانت هذه المنطقة مكاناً لاستراحة الملاحين والركاب وسوقاً للتزود بالطعام^(٢٥).

وفي عام ١٨٦٥ صدر فرمان من السلطان عبد العزيز (١٨٦١ - ١٨٧٦) يقضي بأرسال سفينتين من الترسانة العثمانية في استانبول الى البصرة اضافة الى السفن الموجودة هناك وتوسيع ترسانة البصرة ، وتطهير نهري دجلة والفرات والطرق اللازم تطهيرها وانشاء ثلاث سفن لنقل البضائع من نوع (شالوبه) ، وكان هذا فرمان يهدف الى تعزيز السيطرة العثمانية في انهار جنوب العراق والخليج العربي ، وقد دخلت الشركة العثمانية في الفترة (١٨٦٢ - ١٨٦٧) في منافسة شديدة مع شركة لنج البريطانية^(٢٦).

وعلى الرغم من المحاولات التي قام بها والي بغداد والباب العالي التحسين النقل البحري العثماني من اجل منافسة شركة لنج في انهار العراق ، الا ان منافستها لم تدفعاً ن وذلك لأن ملاحيتها لم يتقنوا سوى الفنون النظرية وظلوا ضعفاء في قيادة السفن والبواخر وامور اصلاحها^(٢٧) بالاضافة الى هذه الصعوبات امام النقل النهري فقد شكل انخفاض منسوب مياه نهري دجلة والفرات عامل اخر في ضعف عمل الشركة العثمانية ، وكانت الاعتداءات التي يقوم بها رجال القبائل الذين يمارسون اطلاق نيرانهم على بواخرها سبب اخر في ضعفها^(٢٨) وكان سبب تفوق الشركة البريطانية ، هو انها كانت تملك سفن اكبر وافضل كانت حكومة الهند تمولها، فضلاً عن احتكارها الفعلي الشحن الواردات من الهند وبريطانيا عند وصولها الى البصرة وسيطرتها على تجارة الصادرات للشركات البريطانية في العراق^(٢٩).

اما بالنسبة للطرق البرية في العراق ، فقد بقت ثابتة على ما كانت عليه في القرن السابع عشر والثامن عشر ، فقد كانت القوافل التجارية تستعمل الطرق الصحراوية ، بين آيالة بغداد وآيالات الدولة العثمانية (حلب ، دمشق) ، اما في داخل العراق فهناك اشارات على وجود الخانات التي تقام على الطرق والجسور الجديدة ، كانت الطرق تختلف باختلاف المناطق في امتدادها ، كانت مهمة وغير مكسوه وتغرق بالأثرية في الصيف وتفيض بالشتاء بسبب الأمطار او الفيضانات^(٣٠).

وفي سنة ١٨٦٥ جاء اول اقتراح من الحكومة الفرنسية التي اوفدت (الكونت دي بيرثري) De Berthre الى والي بغداد من اجل الحصول على موافقة على انشاء طريق بري جديد لتسيير العربات بين آيالة بغداد والشام ، الا ان نامق باشا بقي متأثراً من وجود البواخر الاجنبية في نهر دجلة ، رفض الفكرة الجديدة التي ينتزع بها الاجانب من يده الطريق البري ايضاً ، فظل العراق يعاني من صعوبة النقل البري^(٣١)

اما في مجال الخدمات البريدية فلم يكن في العراق حتى نهاية النصف الاول من القرن التاسع عشر خدمات بريدية منظمة^(٣٢) وكانت عملية نقل البريد الخاص بآيالة بغداد تتم بواسطة وسيلتين بدائيتين جداً^(٣٣) وكان حملة البريد يتعرضون لهجمات من قبل قطاع الطرق واللصوص ، فكان يحتم ارسال الرسالة الواحدة عن طريقين مختلفين وأو تكرار ارسالها^(٣٤).

وفي عام ١٨٦٢ حدثت تطور في مجال المواصلات ، فقد قامت مواصلات منتظمة لنقل البريد داخل العراق^(٣٥) كما ان والي بغداد نامق باشا انشأ خط لنقل البريد بين بغداد والبصرة ، وعين له سعاة من ابناء العشائر العربية القاطنة بين الآيالتين مقابل اجور معينه لنقل البريد مرتين في الاسبوع^(٣٦) وفي عام ١٨٦٤ انشأ خط اخر للخدمات البريدية بين البصرة والديوانية وكانت الاخيرة ذات اهمية باعتبارها مركز للقوات العثمانية ، وكان هذا الخط للأغراض الرسمية والعسكرية فقط^(٣٧).

كانت البصرة تمثل اهم مراكز نقل البريد في آيالة بغداد ، حيث كان يصل اليها بريد الحكومة البريطانية من الهند ، والذي يراد نقله الى العاصمة العثمانية مروراً بآيالة بغداد ، او الذي يراد نقله الى بريطانيا عن طريق آيالتين حلب وبيروت^(٣٨).

وفي عام ١٨٦٨ تأسست أول خدمة بريدية عامة في العراق ، ولم تكن عثمانية ، بل كانت تتبع لحكومة الهند البريطانية ، وكان لها موزعون وصناديق منصوبة في شوارع آيالة بغداد وزوارق للنقل ، وشملت المدن الواقعة على الانهر والعتبات المقدسة^(٣٩).

لم يستخدم التلغراف في العراق الا في بداية الستينيات من القرن التاسع عشر ، فبعد ازدياد المصالح البريطانية في العراق ، ارادت تنفيذ مشروع مد خط تلغراف على طول نهر الفرات ، وقد تألفت شركة بريطانية لهذا الغرض تحت اسم (**European and Indian Junction Telegraph Company**) أي الشركة الأوربية الهندية لخطوط التلغراف ، ومن ناحية اخرى شعرت الدولة العثمانية بحاجة الى خطوط التلغراف كوسيلة فعالة في تقوية قبضة الحكومة على الإمبراطورية المتزامية الأطراف^(٤٠).

وبناءً لما تقدم عقد اتفاق عثماني - البريطاني نص على انشاء خطوط البرق داخل آيالة بغداد على نفقة الدولة العثمانية بإدارة مهندسين بريطانيين فأنشئ اول خط للبرق سنة ١٨٦١ قادماً من الهند عن طريق البصرة ومن ثم الى آيالة بغداد ممتداً في نهر دجلة ومن بغداد الى استانبول^(٤١).

ومن الجدير بالذكر حاولت بريطانيا في العام ١٨٦٢ الاستفادة من خطوط التلغراف العثمانية من استانبول الى بغداد لربط الهند بأوروبا عبر البصرة والخليج العربي وزيادة النفوذ البريطاني في هذه المناطق^(٤٢) وتبع ذلك ربط آيالة بغداد بالخليج العربي ، بعد ان سمح نامق باشا للبريطانيين بأن يمسخوا طريق الفرات ، وبدأ العمل اواخر ١٨٦٣^(٤٣) وقد مد هذا الخط في ١٨٦٤ الى البصرة ثم الى الفاو ومن هناك ربط التلغراف العثماني بالهند بواسطة قابلو مد في قاع الخليج العربي^(٤٤).

وكان هناك خط اخر يتجه من آيالة بغداد الى خانقين الواقعة على الحدود مع فارس ، ومن هناك يرتبط بخط التلغراف الذي يربط الهند بأوروبا عبر فارس والذي يمر بكرمنشاه وهمدان وطهران ثم اصفهان^(٤٥) الا ان جميع هذه الخطوط لم تشرع في العمل الا في عام ١٨٦٥ ، وبعدها أسست دائرة للبرق في آيالة بغداد في العام نفسه وتم ايصال الاسلاك البرقية الى بقية مدن الآيالة ، وكذلك مد خط الى بعقوبة^(٤٦).

اصبحت آيالة بغداد متصلة بخط تلغرافي مع استانبول وطهران والبصرة والهند^(٤٧) وفي ٢٨ كانون الثاني ١٨٦٥ تمت اول مخابره داخل العراق بين آيالة بغداد ولبصرة^(٤٨) وفي عام ١٨٦٦ تمت اول مخابرة في ادارة البرق بين بغداد واستانبول^(٤٩) كما اسست خطوط تلغراف فرعية في كل من كربلاء والنجف ومندي وبدره والكوت والاهواز^(٥٠) وكان استعمال التلغراف في اول امرة على المخابرات الحكومية ومنع الاهالي من استعمال التلغراف الا نادراً ، وقد تعرضت تلك الخطوط في بعض الاحيان الى الانقطاع بسبب قلة الخبرة الفنية العثمانية من جهة، وتعرضها الى عبث القبائل التي تقطن بين آيالة بغداد والبصرة^(٥١) اما اجور البرق في آيالة بغداد ، فقد كانت مرتفعة جداً حيث كانت تحسب على المسافة وعدد الكلمات ، فكان سعر الرسالة التي تحتوي على عشرين كلمة عشرة قروش ، في حين كان سعر الرسالة البرقية بين آيالة بغداد والآيات الاخرى كالموصل وديار بكر وحلب ن خمسة عشر قرشاً لكل عشرين كلمة، اما الآيات البعيدة كالبوسنة فقد كان سعر الرسالة التي تحتوي على عشرين كلمة سبعين قرشاً^(٥٢).

ثانياً: - الزراعة والصناعة

أ- الزراعة

اولت الدولة العثمانية الزراعة في آيالاتها بعض الاهتمام منذ بداية ستينيات القرن التاسع عشر فأصدرت في ٢٧ كانون الثاني ١٨٦٤ تعليمات تخص وظائف مديري الزراعة في الآيات ونصت التعليمات على ان الزراعة والحراثة هما اساس أعمار الدولة فالسعي على استحصال وسائل جديدة من واجبات ذمة الحكومة وكذلك ترغيب اهل الزراعة وتبليغها ما يحتاجون اليه أمر يوكل الى مأموري الزراعة ، وكان الهدف من هذه الخطوة تشجيع الفلاحين على زراعة اكبر مساحة من الاراضي وزراعة انواع المحاصيل وخاص التي تدخل في الصناعة كالقطن^(٥٣).

وبعد صدور فرمان أعلاه عزم نامق باشا على اصلاح الأراضي وكانت الغاية الرئيسية لذلك جني مزيد من الضرائب ، كما سعى لتطهير قنوات الري واعادة الحياة الزراعية ، فجلب لهذا الغرض مهندسين مصريين ذو خبرة في الري ودرسوا المشروع ووضعوا الخطط والخرائط

وعرضوا على مجلس الآيالة ، الا ان اعضاء المجلس أعلنوا صعوبة المشروع ونفقاته الباهظة وترك المشروع^(٥٤).

حاول نامق باشا بعدها التفاوض مع مهندس هولندي ، لكن هذا المهندس طلب مبلغ (٢٠) ألف فرنك لقاء العمل والسفر فوجد الوالي هذا المبلغ كبيراً فأهمله^(٥٥) ومن ثم قام نامق باشا عام ١٨٦٢ بالعمل على تطبيق قانون الأراضي الصادر ١٨٥٨ وكان الهدف من هذه الخطوة تأكيد ملكية الأراضي وتشجيع الفلاحين على الزراعة^(٥٦).

قامت الدولة العثمانية عام ١٨٦٤ بإصدار تعليمات لتقويض الاراضي في العراق والتي كانت مقسمة الى خمسة اقسام^(٥٧) الا ان هذه المحاولات باءت بالفشل بسبب ظهور مشاكل عديدة واهمها عجز اصحابها عن زراعتها واعمارها^(٥٨).

الا ان تطور الزراعة في آيالات العراق ظل محدوداً ولا يتناسب مع قدرات العراق الزراعية^(٥٩) فقد وصف الرحالة لجان ارض العراق وتربته ، وقال بأن التربة جيدة رغم الطبقة البيضاء التي تغطي معظم المناطق فالارض متكونه من ترسبات غرينيه لها القدرة على الانتاج وشبهها بأرض الفلاندر في فرنسا ، وقال كلما حاول الفلاح الاهتمام في الارض وبنى ناعور لسقي الارض فأنها تدر عليه محصول وافر^(٦٠) وكانت مساحة اراضي ايالات العراق الزراعية تزيد على مساحة فرنسا^(٦١) وبالرغم من وجود نهري دجلة والفرات الا انه ظل يفتقر الى شبكات الري الحديثة^(٦٢).

كانت الادوات الزراعية بدائية كما ذكرنا سابقاً ، فلم يستعمل المحراث الحديدي الا في عدد قليل من المزارع ، وكانت عملية دراسة محاصيل (الحنطة والشعير) تتم بواسطة الماشية (الابقار - الجواميس) ، ولم تستعمل الادوات الاوربية الحديثة كالمحراث وآلة الدراسة الا في حالات نادرة^(٦٣).

ذكر القنصل البريطاني العام في بغداد هذه الصورة للوضع الزراعي في العراق عام ١٨٦٦ (ان مناطق الاهوار المنخفضة على طرفي نهر الفرات تزرع بالرز ، وفي الحلة والمناطق المؤهولة بالسكان في ما بين النهرين تزرع الحنطة والدخن والشعير والذرة ، وكذلك تزرع الحبوب في الاراضي الواقعة شرقي اربيل الى ديالى ، وفي جنوب الكوت ، لاتوجد زراعه توجد الزراعة او يوجد القليل منها حتي تصل الى شمال القرنة التي كان يزرع الرز فيها بكميات

كبيره ، وكان جانبي شط العرب مكرس الزراعة النخيل ، اما الحبوب فكانت تزرع للاستهلاك المحلي^(٦٤) اما المنتجات الزراعية في آيالة بغداد فتمثلت في الحنطة والشعير والرز والتمور ، وبالرغم من امكان نمو البرتقال فيها فأنهم لا يزرعونه وكان التين والعنب لا ينتجان بجودة في بغداد ولكنهما ينبتان بشكل ممتاز في المناطق التلية المجاورة^(٦٥).

وقد تألفت المحاصيل الزراعية في سنجق الحلة التابع لآيالة بغداد من الحنطة والشعير والرز والسمسم والماش والقطن ، اما النخيل فقد كان ينتشر بكثرة في المناطق القريبة من الأنهار او القنوات المتفرعة عنها وهذه المناطق المزروعة بالنخيل هي القريبة من المدينة وفي أطرافها المختلفة^(٦٦) وكانت منتجات كربلاء الزراعية هي التمر والقمح والقطن والدخن والافيون والسمسم العراقي ، وكانت الفواكه كالشمام والبطيخ والبرتقال والليمون الحلو والحامض والرمان والتين والتوت والخضروات فتتمثل في الباذنجان والبامية^(٦٧).

احتلت البصرة المكان الأول في العراق في زراعة النخيل لان تربة اراضي البصرة وظروفها المناخية كانت اكثر ملائمة لزراعة النخيل ، وتأتي في المرتبة الثانية زراعة الحبوب الحنطة والشعير والذرة الصفراء والبيضاء والعدس والدخن والسمسم ، ولا تنتشر زراعة بساتين الخضروات باستثناء بساتين النخيل^(٦٨).

وفي منتصف الستينيات برزت اهمية التمر كمحصول تصدير ولا توجد مشاكل في نقله لأنه يزرع في البصرة والمناطق القريبة منها^(٦٩).

ينتج لواء كركوك الواقع في القسم الشمالي من العراق معظم الخضروات الحقلية كالطماطم والبامية والباذنجان والبطيخ والرقمي والجزر والفجل و البصل والثوم ، والسمسم والحمص والماش والبقلاء والفاصوليا ، بالاضافة الفواكه البرتقال والليمون والرمان والتين والخوخ والتفاح والسفرجل ، وهناك منتجات زراعية تقتصر زراعتها على الالوية الشمالية من العراق كالزيتون والجوز والفسق والبندق والبلوط ، فضلاً عن انتاجه للتبغ^(٧٠).

وقد ظلت اساليب الزراعة في الستينيات من القرن التاسع عشر متأخرة في العراق ، ولم تواكب التطور الذي حصل في مجال الزراعة حيث شاعت الدورة الزراعية الثنائية ، اما الدورة الثلاثية فكان استخدامها نادراً ولم تستعمل الاسمدة الا في المزارع القريبة من المدن^(٧١) وكذلك كانت الآلات المستخدمة في ارواء المزارع هي الاخرى بدائية ، فعلى الرغم من الفلاحين كانوا

يستخدمون المضخات الآلية ن الا ان استخدامها مقتصرأ على المزارع الكبيرة بينما غالبية المزارع كان اعتمادها على النواير التي تديرها الحيوانات ، وكان عدد المضخات لم يزد حتى اوائل القرن العشرين على اثنتي عشر مضخة^(٧٢).

لقد اقتصرت الزراعة في آيالات العراق على مساحات محدودة ولم تقم الزراعة في الاقسام الجنوبية من العراق الا في المناطق القريبة من القنوات او الاهوار او الانهار كما انها قد اقتصرت ايضاً كما كان عليه الحال مثلاً في المناطق الواقعة بين البصرة والفاو التي تصلها كميات كافية من المياه^(٧٣) وقد قدرت المساحات الزراعية في فترة الستينيات من القرن التاسع عشر في جنوب العراق بـ ١٦١٣٠٠٠ دونم ، وكانت الاراضي الزراعية آيالات العراق في المناطق القريبة من المدن مثل بغداد والموصل والبصرة وبعقوبة وفي مناطق العمارة^(٧٤).

كانت مساحة الأراضي التي تستغل في آيالات العراق سنوياً تقدر بـ ١٠ % من مجموع الاراضي الزراعية وقدرت الاراضي الاميرية التي استحوذت عليها الطبقة الحاكمة بـ ٣٠ % من الاراضي الزراعية في آيالة بغداد و ٤٠ % في البصرة ويعود ٢٠ % من الاراضي الزراعية الى المؤسسات الدينية^(٧٥) ان انحطاط الزراعة وسوء حالة الفلاح كانت بسبب طريقة الالتزام ، فقد كانت تنطوي عليه مساوئ اقطاعية من حيث اعطاء مساحات كبيرة من الاراضي الزراعية الى شخص واحد^(٧٦) لقد سيطرة شيوخ العشائر ووجهاء المدن على غالبية الاراضي التي كانت تزرع بالحنطة والشعير ن مما ادى الى حرمان الفلاحين الذين يعملون باجر يومي او لقاء نسبة معينة من المحصول الزراعي من ملكية الارض الزراعية باستثناء عدد قليل من الفلاحين الذين كانوا يملكون ارض زراعية^(٧٧).

لم تكن نسبة الفلاح من الانتاج الزراعي كبيرة بوجه عام فقد تراوحت في المناطق الاروائية بين ثلث المحصول ونصفه وكانت هذا سائد في المناطق الوسطى والجنوبية من العراق ، وذلك في حالة تقديم الفلاح البذور والادوات اللازمة للزراعة وفي حالة عدم تجهيزه فأنه يتنازل عن نصف حصته لمن يقوم بتزويده بالمواد ، وكانت هناك استقطاعات اخرى من حصة الفلاح مثل دفع اجور العمال الذين يقومون بحصاد المحصول ودراسته وكذلك اجور نقل حصة الشيخ ، ونتيجة لهذا فان حصة الفلاح تصل الى ثلث المحصول او اقل^(٧٨).

اما في كربلاء ومقاطعاتها فكانت الحالة تختلف ، فقد كانت مصارف الحفر واعمال الحراسة تسدد من قبل الملتزمين ، وكان تقسيم المحصول اذا كانت المساحة المزروعة فدان واحد يخرج منها اسعار البذور ، ويقسم الباقي الى خمس حصص ثلاث لصاحب الارض والباقي للفلاح ، اما اذا كانت الارض المزروعة خمسة افدنه فأن التقسيم يختلف حيث يعطى خمس المحصول الى السكار ثم يقسم باقي المحصول الى خمس حصص حصتان للفلاح والباقي لصاحب الارض^(٧٩).

وقد ساهمت الأمراض والأوبئة كالطاعون والهيضة في هلاك اعداد كبيرة من السكان ، فضلاً عن الاوبئة الزراعية كالجراد بين مدة واخرى مما ادى الى تحول اغلب الاراضي الزراعية الى ارض جرداء^(٨٠).

ويذكر الرحالة الهولندي اينهولت Enholt الذي زار العراق سنة ١٨٦٦ الحالة الزراعية ، ويصف آيالة بغداد في نهاية عام ١٨٦٥ وبلغ غلا الاسعار ذروته وقد اصاب ذلك اصحاب الاراضي والفلاحون قحط شديد ، واحذ اهل بغداد باستيراد الحبوب من اطراف الموصل وكركوك، ومرت عليهم ثمان شهور ينتظرون الفرج بحلول الحصاد ، وقد اجتاحت اسراب الجراد المزارع ولم يبق منها ذرة ، فعقدة الأمال على الموسم القادم في اواخر سنة ١٨٦٦ وقد كان يبشر بالخير فلقد هبطت الأمطار ، ولم يبق لحصاد الحنطة والشعير الا ايام معدودات حتى حصل فيضان اكتسح المحاصيل والآمال^(٨١).

بينما كانت حالة الفلاح في المناطق الشمالية من العراق كانت احسن من حالة الفلاح في المناطق الوسطى والجنوبية ، وذلك يعود الى ارتفاع معدل الانتاج في المناطق الشمالية وهذا امر طبيعي يؤدي الى زيادة انتاج الفلاح ، وقلة تعرض المحاصيل الزراعية الى أخطار الفيضانات^(٨٢) وكانت الحنطة الكردية الفاخرة التي تزرع في المناطق الشمالية وخاصة لواء كركوك من اجود الانواع وذلك بسبب انها توري من مياه الامطار وتكثر زراعة الحنطة في السهول المتموجة من لواء كركوك ولاسيما الاراضي الممتدة من الزاب الاسفل الى طوزخرماتو وكذلك الحال بالنسبة للشعير^(٨٣).

لقد انعكست الاوضاع السيئة على مجمل عملية الانتاج الزراعي ، اذ لم تستغل الارض الزراعية استغلالاً جيداً ليس بسبب انعدام الحافز لدى الفلاح باعتباره اجيراً فالأوضاع السياسية

والاضطرابات ادت الى تقليص الارض المزروعة وادت الحملات العسكرية في كثير من الاحيان الى احراق واتلاف المحاصيل الزراعية ، اضافة الى عدم ملكية الاراضي بالنسبة للفلاحين وكانت نسبتهم ضئيلة من الانتاج وكان على الفلاحين دفع الضرائب المفروضة على الاراضي الزراعية^(٨٤).

لقد كان من اسباب سوء اوضاع الفلاحين كثرة الضرائب التي تفرض عليهم ، وكان الفلاح على استعداد في الموسم وغير الموسم لاستقبال الجباة ، بل كان عرضة الى اشد من ذلك فعندما تحتاج الحكومة الى المال في حملاتها واعمالها فيطلب منه ان يدفع قسماً كبيراً من حصة الحكومة قبل موسم البيع ، وبسبب تعسف الجباة يضطر الى بيع غلته قبل اوانها بثمان اقل من تقدير الحكومة^(٨٥) وكانت اهم الضرائب التي تفرض على الاراضي الزراعية هي:^(٨٦)

أولاً:- (ضريبة الاعشار) : العشر في الاصل ضريبة شرعية تستوفى من المحاصيل الزراعية بنسبة ١٠% وقد شملت حصة الحكومة من الضرائب المعتادة على الارض والفلاحين ، وتختلف باختلاف المناطق ما بين العشر والنصف ، مع وجود بعض الاستثناءات بالاعفاء منها لبعض المناطق التي تؤدي خدمات خاصة للحكومة كما يشمل الاعفاء ايضاً المؤسسات الدينية، وكانت جبايتها تجري بطريقة الالتزام ، وكانت نسبة الاعشار مختلفة حسب ظروف المنطقة وتعتمد في تقديرها على طريق الري ونوع المحصول وتتراوح بين ١٠ - ٢٠% من المحصول ، وكانت السلطات تأخذ اضافة الى العشر ١٠% من المحصول على ماء السيج باعتباره ملك الدولة.

ثانياً:- (ضريبة الكودة) : وهي الضريبة على جميع الحيوانات وخاصة التي تستخدم في الاراضي الزراعية من ابقار وجاموس وجمال وبغال وحمير واغنام ، وهي ضريبة سنوية ، وبعد التنظيمات تقرر تحصيلها بواسطة موظف يسمى (مباشراً) ، وقد تقرر ان تكون تلك الضريبة عبارة عن خمسة قروش على كل رأس يضاف لها قرش ونصف يعرف بـ (المباشرة) ، وقبل التنظيمات تعرف بأسم (ضريبة الحيوانات الاهلية) و (الاحتساب) ، وعند بيع الدواب في الاسواق كان يأخذ قيمة بارة^(٨٧) واحدة على كل قرش من ثمنها ، وعلى الرغم من ان رسم الاحتساب قد الغي بعد التنظيمات الا ان (ضريبة الحيوانات) كانت تجبها البلدية^(٨٨).

اما سبب موقف الفلاح السلبي ازاء الارض الزراعية والتكاسل عن الزراعة او عد ابداء الاهتمام الكافي بها ، فهو لانه كان يشعر بأن كده لغيره وان مايناله في نهاية الموسم قلما يكفي لسد حاجته الاسرية من طعام ولباس ولبقية لا بد ان يقدمها لصاحب الارض وللسلطة العثمانية كضرائب^(٨٩).

ب - الصناعة

كانت غالبية سكان آيالات العراق حتى النصف الثاني من القرن التاسع عشر من الفلاحين ذوي الدخل القليل والقوة الشرائية المحدودة واذا اضفنا الى ذلك جهل الفلاح وتحفظه ازاء تغير او تبديل كثير من ادواته المنزلية والحقلية علمنا اسباب تأخر تطور الصناعات المحلية في العراق ، فدخل الفلاح القليل كان يضطره الى ممارسة بعض الحرف كعمل المحراث او تصليحه او قيام المرأة بغزل او حياكة الصوف او القطن او عمل بعض الادوات المنزلية^(٩٠).

ومن الصناعات الحرفية التي عرفتها مدن العراق النجارة والحداة نسج الملابس وصنع الصابون وعطر الزيوت النباتية وصنع الاغطية والسجاد والخياطة والدباغة بالاضافة الى صناعة النحاس المحلي^(٩١).

لم تظهر الصناعات الحديثة في العراق الا على نطاق ضيق في مدة متأخرة من القرن التاسع عشر ، وان اغلب الانتاج الصناعي في العراق اعتمد على النظام الحرفي القديم والآلات البسيطة التي كانت تدار بالايدي احياناً او بواسطة الحيوانات في احيان اخرى ، ومع ذلك اولت السلطات الحكومية المحلية قدراً من الاهتمام من اجل تشجيع وتطوير الصناعة^(٩٢) فقد أولت حكومة آيالة بغداد اهتماماً كبير في الصناعة فمنحت افراد هذه الطبقة امتيازات خاصة، منها ان الحكومة لاترهبهم بالرسوم والضرائب كثيره وذلك لتشجيعهم على الاستثمار ، ثم انها لاتطلب منهم شهادات وشروط معينة لكي يقوموا بصناعاتهم تلك ، وفتحهم معاملهم الكبيرة والصغيرة وكل الذي تأخذة الحكومة رسوم يسيرة على مصنوعاتهم في حالة تصديرها الى الخارج وحتى هذه الرسوم الزهيدة كان من الممكن تداركها وتقليلها^(٩٣)

وقد عانت الحرف والصناعات في العراق من منافسة البضائع الاوربية وفي عام ١٨٦٢ كانت الصناعة الاوربية قد اخذت تنتشط في آيالات العراق بالشكل الذي خلق منافسة شديدة من جانب البضائع الاوربية للصناعات المحلية ، ولم تعمل الدولة العثمانية على حمايتها بالرسوم الكمركية المرتفعة ، بل بالعكس سهلت للأوربيين سبل التجارة وقدمت لهم تعريفه كمركية منخفضة^(٩٤) وعلى الرغم من هذه المنافسة قاومت صناعة النسيج في آيالة بغداد المنافسة الاجنبية ، وكان مستوى انتاج النسيج في بغداد ارتقاع ملحوظ ، لذا فأن قيمة السلع الصوفية قد بلغ (٣١١٥٠٠) ليرة عثمانية ، وكتن عددها (٣٨٩٠٠٠) مادة ، بينما كانت قمة السلع الحريرية (٩١٠٥٠) ليرة عثمانية وعدد موادها (٦٩٥٠٠) ، ولكن انتاج السلع القطنية اصبح منخفضاً الى حوالي (٣١٠٠٠٠) مادة بقيمة (٥٥٤٠٠) ليرة عثمانية ، في الفترة ١٨٦٤ - ١٨٦٥ لا ان مجموع قيمة انتاج المنسوجات بقي مرتفعاً^(٩٥) وقد بلغ عدد الذين يعملون في صناعة النسيج في آيالة بغداد (٣٥٠٠) نول حائك^(٩٦).

اما سبب فشل صناعة النسيج العراقية في الوقوف في وجه منافسة المنسوجات الاجنبية لها ، فكانت اساليب الصناعة العراقية تقليدية ، كذلك انخفاض اسعار المنسوجات الاجنبية اذ قورنت بأسعار المنتجات المحلية ، فقد كانت الاخيرة تعتمد على الاساليب اليدوية في الانتاج ، اما المنتجات الاجنبية كانت تعتمد على الاساليب الحديثة الآلية ، لذلك لم تستطع المنافسة ولم تقف عائقاً امام المنتجات الاجنبية^(٩٧).

لقد واجهت الصناعة المحلية الخراب نتيجة استيراد البضائع الصناعية الرخيصة ، فعلى سبيل المثال كانت ورشات النسيج في النصف الثاني من القرن التاسع عشر حوالي ١٢ الف ورشة ، فقد انخفض عددها الى بضع مئات ، اما في البصرة فقد هناك صناعة حرفية مزدهرة لانتاج القماش (البازر) والشاش ، الا انها اختفت في النصف الثاني من هذا القرن ، ولم يبق من الانوال الا (٥٠٠) حائل، وقد تحطمت صناعة الاقمشة ذات الشهرة الواسعة في الموصل^(٩٨) وحاول بعض الحرفيين العراقيين ان يطور صناعة النسيج اليدوية في محاولة للوقوف بوجه الانسجة المستوردة فتم تشكيل بعض المعامل الصغيرة^(٩٩).

وفي عام ١٨٦٤ أسس والي آيالة بغداد محمد نامق باشا اول معمل حديث للنسيج في بغداد وعرف باسم (العبخانه) ، في محاولة منه للوقوف بوجه البضائع الاجنبية ، ، وقد وصل انتاجه الى (٣٠٠) متر في اليوم الواحد من الاقمشة الصوفية و (٤٠٠) متر من الاقمشة القطنية^(١٠٠) .

اصبحت آيالة بغداد اهم مراكز صناعة الغزل والنسيج واكثرها شيوعاً في العراق ، وقد انتشرت الحياكة في مناطق عديدة من الآيالة وكان اشهرها منطقة الشيخ عبد القادر الكيلاني والشواكة والكريمات بجانب الكرخ^(١٠١) واخذت الآيالة تنتج الخيط الحريري الذي يسمى شعري ، والذي ينتج منه القماش الذي يسمى (اغاباني) الذي تصنع منه الاقمشة الصوفية الخفيفة وتطرز به العمام والاحزمة والعباءات ومفروشات موائد الطعام والستائر والاعطية واقتصرت هذه الصناعة على اليهوديات وعدد قليل من المسيحيات ، ويصنع في الآيالة حجاب المرأة الذي يسمى (الشال) ، وتصنع ايضاً الملابس القطنية الخشنة^(١٠٢) واحتلت صناعة دباعة الجلود المرتبة الثانية من حيث الاهمية ، بالرغم من اساليبها القديمة في العمل وتتركز صناعتها في منطقتين الكاظمية والاعظمية ، كما توجد ايضاً مناطق متفرقة الآيالة صناعات يدوية تسد الحاجة المحلية منها العباءة ، وصناعة الحصران من القصب والبردي والكراسي من سعف النخيل وحياكة السجاد والبسط والخيم وصناعة الاحذية^(١٠٣) .

أما صناعة النسيج في آيالة الموصل ، فقد قاومت الصناعات النسيجية في الموصل الصناعات الاجنبية المستوردة ، وتمثلت الصناعة بصناعة الشرشف وصناعة الانسجة بأنواعها المختلفة الحريرية والقطنية واشتهر النسيج الموصل بجودته ومتانته^(١٠٤) وكان سنجق السليمانية اشهر سناجق آيالة الموصل في النسيج الصوفي والقطني ومنها صناعة البسط والسجاد وسجاد الصلاة والجواريب والمعاطف الصوفية والطاقيات الصوفية ، وكان بعض اهالي حلبجة يقومون بنسج الحرير ، ان المناخ البارد لاسيما في الشتاء والذي يستمر خمسة اشهر كان من أسباب نجاح صناعة النسيج في سنجق السليمانية ، كما اشتهر السنجق بدباعة الجلود وتخصص اليهود في هذه الحرفة ، وكان في السنجق عشرة معامل للدباعة، وكانت في السنجق صناعات اخرى كالنجارة والصياغة وصناعة الكحول وصناعة الاحذية^(١٠٥) .

وقد اشتهر سنجق كركوك كباقي مناطق آيالة الموصل بصناعة المنسوجات القطنية والصناعات الاخرى ، وكانت صناعة النسيج تعتمد اعتماد كبير على تحضير الغزل سواء كان من الصوف او القطن، وشملت صناعة الملابس والعبي والشراشف القطنية والبطانيات الصوفية، وكانت صناعة الاحذية تنتج ثلاث انواع (اليمني - ، والبابوج ، والجزم) ، واشتهرت بصناعة الادوات المنزلية كصناعة السكاكين والقدور الفخار^(١٠٦) اما في الصناعات النسيجية في تكريت فأن لها وللحائك وللصباغ دور لا يستهان به وهي على اختلاف انواعها واشكالها القطنية منها والصوفية والحريرية تعتبر في غاية الاتقان والجمال ، وكانت تنتج البسط والمدات والسجاجيد والعباءات الرجالية والنسائية ، وكانت تغطي الحاجة المحلية وبيع الفائض الى التجار، وتأتي المصنوعات الجلدية في الدرجة الثانية من حيث الاهمية وكانت تنتج سروج الخيل واوعية السقي ، واشتهرت بالصناعات الخشبية وخاصة الابواب^(١٠٧).

اما صناعة النسيج في البصرة فأن منتجاتها كانت صناعة محلية، وقد عانت الصناعات الاخرى من المنافسة الأجنبية^(١٠٨) وقد اشتهرت الزبير بصناعة النسيج وتميزت بصناعة العباءة الرجالية العربية ، اما الصناعات الاخرى فيها لا تتعدى الحدادة والتجارة^(١٠٩).

اما الصناعة في لواء العمارة فقد كانت يصنع فيه العباءات والاحزمة العربية ، والسجاد والبطانيات، واما الصناعات الاخرى في العمارة هي الصياغة التي كان الصابئيون يحترفونها^(١١٠) ويوجد الصاغة في مدن سوق الشيوخ وشطرة المنتفق وهم من فضلاً الصاغة في آيالات العراق بالاضافة الى مهنة الحدادة^(١١١) وكان الصناعة في الكوت صناعة حرفية يدوية، وقد اعتمدت الصناعات في الكوت على المواد الاولية كالصوف والجلود والاشخاب ، فقد كان في الكوت مغزلتان للصوف الذي يستخدم في صناعة النسيج وحياسة البسط ، ، فضلاً عن وجود صناعات اخرى كالحدادة والصباغة ، فقد عمل الاكراد في الكوت في صناعة ادوات الزراعة(المساحي، والفؤوس، والمنجل وغيرها)وصناعة الاواني المنزلية المزخرفة^(١١٢).

كانت الصناعات الخشبية منتشرة في جميع آيالات العراق، وتقتصر على الاعمال الخشبية البسيطة المستعملة في أثاث المنازل كسرير المنام وصناديق الملابس والدواليب والمرافع لحفظ الاواني البيتية ، وادوات الزراعة كالمحاريث ، وعمل صناديق الاضرحة ، يضاف الى هذ

الصناعة صناعة حياكة السلاسل على اختلاف انواعها واشهر المدن التي تصنع السلاسل هي آيالة بغداد والبصرة وكربلاء وبعقوبة ، واغلب العاملين بهذه الصناعة من النساء^(١١٣).

وهناك صناعة المشروبات الروحية (الكحول) ، وكان يصنع في بغداد والبصرة على مقلبه من نهر دجلة على بعد ٣ أميال من بغداد ويصنع من تمر الزهدي ، كما هناك تقطيراً في الحلة والكحول المصنوعة بها اقل جوده^(١١٤) .

لقد ادت منافسة الصناعات الاجنبية الى عرقلة الصناعة العراقية ، ولم يقتصر الامر على صناعة النسيج ، بل امتد ليشمل الصناعات المحلية الاخرى ، فقد ادى استيراد الاواني المعدنية المطلية مناوريا الى تقلص صناعة النحاس المحلي الى حد كبير بعدما كانت تفوق المصنوعات الاوربية اتقان وجوده^(١١٥) وعلى الرغم من قيام الحكومة العثمانية في اتخذت بعض التدابير لتشجيع الصناعة منها قيامها بزيادة الرسوم الكمركية المفروضة على البضائع المستوردة من ٥% إلى ٨% ، ومحاولتها استخدام أساليب أخرى عن طريق تكوين جمعيات للمنتجين وإعفاء الأدوات المستوردة من الضريبة . لكن ذلك لم يكن مجدياً لان الضرائب على الصادرات كانت ١٢% ، مما اثر سلباً على الصناعة^(١١٦).

اما اجور العمال في آيالات العراق كانت منخفضة مقارنة مع اجور العمال في بقية انحاء الدولة العثمانية ، ففي حين بلغ المعدل اليومي الاجر العامل في معامل النسيج في تركيا ٨،٤ قرشاً ، فأن معدل الاجر في آيالات العراق لم يتجاوز سبع قروش فقط ، بنما كان معدل الاجر اليومي للدباغ الواحد في تركيا ١٣،٦ قرشاً ، فقد بلغ في العراق ١١،٥ قرشاً ، وكان اجر النساء والاطفال في المؤسسات الصناعية اقل بكثير مما يحصل عليه العمال البالغون^(١١٧). كان الحرفيون في آيالات العراق ينقسمون الى ثلاثة أقسام هي :^(١١٨)

أولاً: (الحرفيون المستقلون) : الذين يشتغلون في بيوتهم او في حوانيت خاصة وبأدوات يملكونها بأنفسهم ويستعملون مواد اولية يشترونها ، وتكون سوقهم التجارية محدودة قد لا تتعدى المدينة نفسها .

ثانياً: (اصحاب الصنائع) : وهم الذين كانوا يشتغلون في محلات نظمت بصورة شبيهة بالمصنع اقيمت فيها ادوات الانتاج بعدد كبير يحركها مساعدون وعمال عديدون .

ثالثاً: (عمال ماهرون) : وهم كانوا يشتغلون مستقلين او بالاشتراك مع غيرهم وكانوا يعتمدون في بيع منتوجهم على وسيط يكون عادة من التجار ، وتكون سوقهم اوسع من سوق الحرفيين وربما اصبحت في بعض الاحيان خارجية كصناع السجاد والصياغة.

ثالثاً: - التجارة:

حدثت تغيرات هائلة في التجارة العالمية في النصف الاول من القرن التاسع عشر نتيجة لقيام الثورة الصناعية في أوروبا وتأثرت تجارة العراق هي الاخرى بالتطورات العالمية ، لكن بدرجة اقل ، الا ان تجارة العراق شهدت في النصف الثاني من القرن التاسع عشر تطورات واضحة الاسباب عديدة منها تخفيض التعريف الكمركية العثمانية على السلع المصدرة من اراضيها عام ١٨٦١ وتنظيم المواصلات التجارية بين موانئ الهند والبصرة عام ١٨٦٣ وتأسيس مكاتب البريد والتلغراف في مختلف آيالات العراق وتوحيدها^(١١٩) وفي عام ١٨٦٢ دخلت بواخر بيت لنج الانكليزية الى انهار العراق ، وقيام محمد نامق باشا بتأسيس (ادارة عمان العثمانية)، وتغير وسائل الانتاج ، وقد ادى هذا الى نمو المصالح الاجنبية التجارية^(١٢٠).

ان تطور النقل وظهور ميناء البصرة ، قد قلل من تكاليف نقل البضائع الاوربية مما ادى الى نمو تجارة الاستيراد العراقية ، وادت العوامل السابقة على توافد الشركات التجارية الاوربية والمحلية ، وتوسع الطلب الاوربي على المواد الخام والمواد الغذائية على تحول صادرات العراق من اقطار الشرق الاوسط الى اوربا^(١٢١) وقد اخذت السفن التجارية تصل الى ميناء البصرة شركات عديدة انكليزية والمانية وعربية وفارسية^(١٢٢).

كانت التعريف الكمركية على الصادرات منخفضة نسبياً ، ومرتفعة على الواردات مما ساعد على التوازن التجاري الى حد ما ، فمقدار الضرائب الكمركية التي كانت تفرضها السلطات الحكومية على الصادرات هي ١ % من قيمة البضائع ، اما الواردات فقد كانت ٨ % وقد زيدت الاخيرة الى ١١ % من قيمة البضائع^(١٢٣).

ويمكن تحديد مراكز التجارة الرئيسية في محطتين واحدة في الشمال والاخرى في الجنوب وتمثلت الاولى مدينة الموصل التي كانت تصدر منتجات تلك المنطقة اضافة الى منتجاتها ، وتمثل البصرة المحطة التجارية الثانية وكانت ذات نشاط مزدوج بحكم موقعها كميناء^(١٢٤).

كانت واردات آيالة بغداد في عام ١٨٦٢ من حلب و الشام ، غزل القطن والسكر المصفى والنحاس والمرجان وصابون حلب ٣٠٠ بالة وصابون الشام ٢٠٠ بالة والفولاذ او الحديد والتتلك او الصفائح واشرطة الحرير ، لكن اهم البضائع المستوردة عن طريق حلب والشام يتألف من ٧٥٠٠ بالة من المصنوعات الاوربية منها الاقمشة القطنية او الاقمشة المطبوعة واليزمات (لباس الرأس للنساء) وغيرها من السلع التي تروج في آيالة بغداد^(١٢٥) وقد تألفت التجارة من التي تحتاج اليها الايالة ولا تستطيع ان توفرها ، كانت جميع السلع المستوردة عدا قسم منها كان يجلب براً من سوريا ونجد والاتاضول تمر بالبصرة ويتم توزيعها في بغداد ، كانت الملابس التي تصنعها الشركات اليهودية والبريطانية تؤلف ثلث المواد المستوردة من مانشستر Manchester، فقد كان يصل الى العراق الفحم من ويلز ، والسكر من مصر^(١٢٦) ويستورد من فارس الصمغ والافيون والسجاد ، كما تجلب بعض الفواكه مثل التفاح والكمثرى او اجاص ، ويأتي القمح ايضاً من فارس ويستورد صمغ الكثيراء الذي يكون على شكل قطع وليس على شكل مسحوق ، ويستخدم في الطلاء وتصل الى آيالة بغداد من الموصل كثير من المواد التي هي في الاصل من بلاد فارس^(١٢٧). وفي عام ١٨٦٢ بدأت الحكومة الهندية بتمويل خدمة منتظمة البخارية من بومباي ، وفي البدء كانت تصل القوارب الى البصرة كل ستة اسابيع ، ولكن بحلول عام ١٨٦٦ قل هذا الوقت الى مرة كل اسبوع^(١٢٨).

لقد تألفت صادرات العراق من التمور والحبوب ، واخذت تمون السوق العالمية بها وادى الاقبال على المنتجات الزراعية المصدرة من العراق الى انتعاش البساتين والحقول والى توسيع المساحات المزروعة وبساتين النخيل ، ففي الوقت الذي انجر فيه العراق الى السوق العالمية ، نقل جزء هام من تجارة ايران بطريفة الترانسيت عبر بغداد والبصرة وساعدت تصفية الكمارك الداخلية في العراق^(١٢٩).

اشتملت الصادرات بالاضافة الى الحبوب والتمور الخيول ايضاً ، وكانت التمور تصدر الى دول مختلفة منها الخليج والهند وامريكا وغيرها ، ان انواع التمور مختلفة الا ان تجارتها اقتصرت على ستة انواع وهي : الحلاوي و الخضراوي يصدران الى بريطانيا وفرنسا وامريكا ، والزهدي يصدر الى الهند و القنطار يصدر الى موانئ الخليج العربي ، والساير والديري يصدر

الى اليمن وانحاء اخرى من الجزيرة العربية^(١٣٠) ويبلغ انتاج التمور في البصرة زهاء ١٣٠ ألف طن يصدر منها الى الخارج حوالي ١٠٠ طن ويستهلك الباقي داخل آيالات العراق^(١٣١) واصبحت التمور المادة الاساسية في صادرات البصرة داخلياً وخارجياً^(١٣٢).

وقد وردت الى البصرة خلال ١٨٦٦ - ١٨٦٧ سواء من الشمال او الجنوب بضائع بقيمة ٢١٤٤ مليون فرنك (اي مائساوي ٨,٥ مليون باون انكليزي ذهب) ، وقد بلغ صادرات البصرة في عام ١٨٦٧ مبلغ (١١,٥) مليون فرنك منها (٤) ملايين من التمور ومثلها من الحنطة والشعير ومليونان من الرز ، وما تبقى من صوف ومواد مختلفة في السنة نفسها^(١٣٣) وقدرت صادرات العراق في عام ١٨٦٨ عبر ميناء البصرة بقيمة ٣١٨٠٠٠ جنية^(١٣٤).

ويأتي في المرتبة الثانية في صادرات العراق بعد التمور القمح والشعير ، ويأتي معظم الشعير من منطقة شط الغراف والعمارة ، وهو يزيد كثيراً على القمح على الرغم من ان القمح هو نوع الحبوب الوحيد الذي يصدر من بغداد الى الخارج^(١٣٥) وكانت المنطقة الشمالية وحدها تنتج زهاء ٧٠% من اجمالي المحصول ولاسيما الموصل التي تكون حصتها ثلث الناتج بينما المنطقتان الوسطى والجنوبية ، فأنتاجهما قليل وذلك لتخصصهما في زراعة التمور^(١٣٦).

وتضمنت صادرات العراق الرز والقمح والشعير وتصدر هذه الى مسقط وبعض مناطق الخليج العربي ،ومن المدن التي اشتهرت بهذه التجارة مدينة اربيل وقد ساهمت عوامل عديدة في ازدهارها ، ومنها موقعها الجغرافي المتميز مما جعلها منطقة تجارية هامة وملتقى القوافل التجارية القادمة من ايران باتجاه العراق^(١٣٧).

أما الموصل فأنها تستورد من سنجق السليمانية العفص والفواكه المجففة والجوز، إذ تنطلق القوافل التجارية من السليمانية الى الموصل وبالعكس كل اسبوعين ، وكانت صادراتها الى ولاية بغداد فأنحصرت بالمنتجات الزراعية والحيوانية ومنها العفص والصمغ والصوف ، فضلاً عن تصدير الخشب الذي كان يدخل في صناعة السفن والعربات إضافة الى التبغ والبقول والحبوب والدهن والشحم والصابون والحديد و الأغنام والمواشي وكانت تصدر الى ولاية البصرة العفص ليتم تصديره الى الأسواق البريطانية والأمريكية والفرنسية^(١٣٨). وبعد التدهور الذي حصل في صناعة النسيج المحلية تطورت صناعة تحضير الصوف والدباغة الاغراض

التصدير ان تصدير صناعة الصوف ارتفع من المستوى الواطئ في الفترة ١٨٦٤ - ١٨٦٨ ، وباتساع تجارة الصوف ، ازداد عدد شركات كبس الصوف في آيالة بغداد^(١٣٩).

اما تجارة الخيول الى اوربا والهند فقد لقيت رواجاً كبيراً وكانت تجارتها تدر ارباحاً طائلة^(١٤٠) وترسل بعض هذه الخيول التي يجمعها قران من النظرة والاصالة الاناضول ، وفي اوربا تباع او تهدي الى الامراء وغيرهم من اصحاب النفوذ^(١٤١) وقد بلغت قيمة صادرات آيالة بغداد وحدها (٢٢٢) الف دينار ، ثم قفزت الى اكثر من (٧٥٢،٣٩٠) الف دينار من تجارة الخيول^(١٤٢). وفي عام ١٨٦٦ صدر قرار من الدولة العثمانية منع بمقتضاه تصدير الخيل العربية الاصيلية من البصرة لسببين أولهما اعتقادها الحفاظ على تلك الانواع من الانقراض ، والاخر تزويد الجيش العثماني بما يحتاج الية من خيل ، توقعت السلطات في البصرة من وراء ذلك القرار ظناً منها بأن الخيل ستتوفر في الاسواق ومن ثم يسهل للجيش شرائها ، الا ان التجار عادوا في تهريبها الى المحمرة ومن ثم الى بومباي^(١٤٣).

لقد حصلت زيادة ثابتة ولكنها ضئيلة في تجارة الآيالات المحمولة برأ ، على الرغم من الحضر العثماني المفروض على تصدير الخيول (١٨٦٤ - ١٨٦٧) ، الا ان قيمة البضائع المصدرة من البصرة ارتفعت من ٨٠،٠٠٠ باوند او ٩٠،٠٠٠ باوند في منتصف الستينيات في القرن التاسع عشر الى معدل يقارب ٢٠٠،٠٠٠ باوند في عام ١٨٦٩^(١٤٤).

اما اهم الشركات الاجنبية التي كانت تعمل في العراق منذ النصف الثاني من القرن التاسع عشر ، فهي : شركة لنج اخوان Lange Akwan ، وكري مكنزيمكنزي KuriMckinsey ، ودربي اندوز Derby Aindow ، وموير Mawir ، وستريك ، Satarik ونكهاهوس Nechaus ، واندروير Andrweyr ، بالاضافة الشركات ملاحه وتجارة روسية وامريكية والمانية وسويسرية وهندية وكانت مراكز الشركات في البصرة وكان لها فروع في بغداد^(١٤٥).

الهوامش والمصادر

- (١) عمر ابراهيم محمد الشلال ، التطورات الاقتصادية والاجتماعية في العراق (١٨٦٩ - ١٩١٤)، اطروحة دكتوراة غير منشورة كلية الاداب جامعة بغداد ، ٢٠٠٩ ، ص ٢٠.
- (٢) عبد العزيز سليمان نوار ، المصالح البريطانية في انهار العراق ١٦٠٠ - ١٩١٤ ، بغداد ، ١٩٦٨ ، ص ٣.
- (٣) جاسم محمد هادي القيسي ، احوال العراق الاقتصادية والاجتماعية (١٨٣١ - ١٨٦٩) ، رسالة ماجستير غير منشورة كلية الاداب جامعة بغداد ، ١٩٨٥ ، ص ١٤.
- (٤) ستيفن هيمسليونكريك ، اربعة قرون من تاريخ العراق الحديث ، ترجمة جعفر الخياط ، ط ٦ ، بغداد ، ١٩٨٥ ، ص ٣٥١.
- (٥) الكسندر اداموف، ولاية البصرة في ماضيها وحاضرها ، ط ١، بغداد ، ٢٠٠٩ ، ص ٤٧٨.
- (٦) معن احمد علي ، مباحث عراقية في الجغرافية والتاريخ والاثار وخطط بغداد ، القسم الثالث، العراق ، ١٩٨١ ، ص ٣١٣. جميل موسى النجار ، طرق المواصلات ووسائل النقل المائي العثماني في ولاية بغداد ١٨٣٤ - ١٨٧٢ ، ط ١ ، بغداد ، ٢٠١٣ ، ص ١٧.
- (٧) جنسي:- وهو فرنسيس رودن جنسي ولد في آذار عام ١٧٨٩ ايرلندي من أصول اسكتلندية ، هاجر مع ابوه الى كارولينا الجنوبية عام ١٧٧٢ ، حيث اشترك في حرب الاستقلال الامريكية ، قام جنسي برحلة على طول الفرات وحصل على دعم مشروعه للملاحة ، تقاعد من الخدمة عام ١٨٤٧ ، قام برحلتين الى الشرق الاولى عام ١٩٥٦ والثانية ١٨٦٢ لغرض اقامة سكة حديد الفرات ، توفي عام ١٨٧٢. ينظر : علي مدلول راضي الوائلي ، شركة لنج ١٨٦١ - ١٩١٤ ، رسالة ماجستير غير منشورة ، كلية الاداب جامعة بغداد ، ٢٠١٢ ، ص ٣٩.
- (٨) عبد العزيز سليمان نوار ، تاريخ العراق الحديث ، القاهرة ، ١٩٦٨ ، ص ٢٦١.
- (٩) فؤاد قزنجي ، العراق في الوثائق البريطانية ١٩٠٥ - ١٩٣٠ ، تقديم عبد الرزاق الحسني، بغداد ، ١٩٨٩ ، ص ٤٤ ، علي مدلول راضي الوائلي ، شركة لنج ١٨٦١ - ١٩١٤ ، رسالة ماجستير غير منشورة ، كلية الاداب جامعة بغداد ، ٢٠١٢ ، ص ٧٣.

(١٠) للمزيد من التفاصيل حول مباحثات بريطانيا مع الدولة العثمانية بشأن الموضوع أنظر: IOR/L/PS/18/B76/ Printed for the use of the Foreign Office May 5 , 1881 , p:1-16.

(١١) عبد العزيز سليمان نوار ، المصالح البريطانية في انهار العراق ١٦٠٠ - ١٩١٤ ، بغداد ، ١٩٦٨ ، ص ١١٦ ؛ للمزيد من التفاصيل أنظر: محمد طاهر العمري الموصلي ، تاريخ مقدرات العراق السياسية ، ج ١ ، دار الزاوية البيضاء ، لبنان ، ١٩٢٥ ، ص ٢١.

(١٢) محمد جبار ابراهيم الجمال ، بنية العراق الحديثة وتأثيرها على الفكر السياسي (١٨٦٩ - ١٩١٤) ، بغداد ، ٢٠١٠ ، ص ٨٦ ؛ ينظر أيضا: جاسم محمد هادي القيسي ، المصدر السابق ، ص ٣٥.

(١٣) عبد العزيز سليمان نوار ، المصالح البريطانية ، ص ١١٦.

(١٤) حسين محمد القهواتي ، دور البصرة التجاري في الخليج العربي (١٨٦٩ - ١٩١٤) ، بغداد ، ١٩٨٠ ، ص ٢١٠.

(15) IOR/L/PS/18/B75/ cable By Henry Elliot To the government British p: 2.

(١٦) جاسم محمد هادي القيسي المصدر السابق ، ص ٣٦ - ٣٧.

(١٧) جميل موسى النجار ، طرق المواصلات ، ص ٢٧.

(١٨) جاسم محمد هادي القيسي ، المصدر السابق ، ص ٣٨.

(١٩) عبد العزيز سليمان نوار ، تاريخ العراق الحديث ، ص ٢٧٢.

(٢٠) عمر ابراهيم محمد الشلال ، المصدر السابق ، ص ٢٨.

(٢١) عبد العزيز سليمان نوار ، المصالح البريطانية ، ص ١١٠ ؛ أنظر أيضا: وميض جمال عمر نظمي ، الجذور السياسية والفكرية والاجتماعية للحركة القومية العربية الاستقلالية في العراق ، ط ٢ ، بغداد ، ١٩٨٥ ، ص ٤٢.

- (٢٢) نيزك سعيد عبد الكريم ، الاداره العثمانيه في ايالة بغداد (١٨٣١ - ١٨٦٩) ، سالة ماجستير غير منشوره كلية التربية الجامعه المستنصريه ، ٢٠١٢ ، ص ١٧٤ .
- (٢٣) علي عفيف علي غازي ، الصراع الأجنبي على العراق والجزيرة العربية في القرن التاسع عشر ، لبنان ، ٢٠١٥ ، ص ٨٧ .
- (٢٤) ستيفن همسليلونكريك ، اربعة قرون ، ص ٣٥٣ . باقر أمين الورد ، حوادث بغداد ، ط ٢ ، بغداد ، ٢٠١٣ ، ص ٢٤٦ .
- (٢٥) عبد الرزاق عباس حسين ، نشأة مدن العراق وتطورها ، بغداد ، ١٩٧٣ ، ص ٥٩ .
- (٢٦) ديلكقيا ، كربلاء في الارشيف العثماني ١٨٤٠ - ١٨٧٦ ، ط ١ ، بيروت - لبنان ، ٢٠٠٨ ، ص ٧٠ ؛ أنظر أيضا: فراس ابراهيم حميد التميمي ، الملاحه في انهار العراقية وموقف القبائل العربية منها ، رساله ماجستير غير منشورة كلية التربية للعلوم الانسانية جامعة البصرة ، ٢٠١٥ ، ص ٥٣ .
- (٢٧) جاسم محمد هادي القيسي ، المصدر السابق ، ص ٣٤ .
- (٢٨) ستيفن همسليلونكريك ، ج ١ ، العراق الحديث من سنة ١٩٠٠ الى سنة ١٩٥٠ ، ترجمة سليم طه التكريتي ، ط ١ ، بغداد ، ١٩٨٨ ، ص ٦٤ .
- (٢٩) وميض جمال عمر نظمي ، المصدر السابق ، ص ٤٢ .
- (٣٠) ستيفن همسليلونكريك ، العراق الحديث ، ص ٦٢ .
- (٣١) ستيفن همسليلونكريك ، اربعو قرون ، ص ٣٥٤ - ٣٥٥ ؛ أنظر أيضا: ريجارد كوك ، بغداد مدينة السلام ، نقله الى العربية فؤاد جميل و مصطفى جواد ، ج ٢ ، بغداد ، ٢٠١٤ ، ص ١٦٨ - ١٦٩ .
- (٣٢) محمد عصفور سلمان ، العراق في عهد الوالي مدحت باشا (١٨٦٩ - ١٨٧٢) ، رساله ماجستير غير منشورة كلية الآداب جامعة بغداد ، ١٩٨٩ ، ص ٣١ .
- (٣٣) كانت الوسيلة الاولى لنقل البريد ، كانت تتم بواسطة رجال عرفوا بأسم (التتاريه) احترفو هذه المهنة وانفردوا بالقيام بها دون غيرهم ، لانهم كانوا مدربين ويتمتعون بقدرة لتحمل مشاق

السفر يرأسهم شخص يدعى (تاتارآغاسي) المسؤول عن شؤون البريد. وكانت عملية نقل البريد تستغرق (١٢ - ٢٠) يوماً بين آيالة بغداد والعاصمة استانبول . اما الطريقة الثانية فقد كانت تسمى بـ (بريد الهجين) او بريد الجمال وكان تجار آيالة بغداد يفضلون هذا الطريق، وكان تابع لشركة الهند الشرقية وكان اغلب التجار يستعملون هذا البريد بسبب تنظيمه وضمان وصوله. للمزيد من التفاصيل ينظر : سعاد هادي العمري ، بغداد كما وصفها السواح الاجانب في القرون الخمسة الاخيرة ، بغداد ، ١٩٥٤ ، ص ٤٥. نيزك عبد الكريم ، المصدر السابق ، ص ١٧٧ - ١٧٨.

(٣٤) بير دي فوسيل ، الحياة في العراق منذ قرن (١٨١٤ - ١٩١٤) ، ترجمة اكرم فاضل ، بغداد ، ١٩٦٨ ، ص ٣٤ .

(٣٥) ايناس سعدي عبدالله ، المصدر السابق ، ص ٤٤٠.

(٣٦) نيزك عبد الكريم ، المصدر السابق ، ص ١٨٠.

(٣٧) ج. جلوريمر ، ، دليل الخليج ، القسم التاريخي ، بيروت ، ١٩٧٠ ، ج ٤ ، ١٩٩٥ ، ص ٢١٣٥ ؛ أنظر أيضاً: سامي ناظم حسين المنصوري ، المصدر السابق ، ص ١١٢.

(٣٨) نيزك عبد الكريم ، المصدر السابق ، ص ١٨٠.

(٣٩) علي الوردي ، لمحات من تاريخ العراق الحديث ، بغداد ، ١٩٧١ ، ج ٣ ، ٢٤١.

(٤٠) عبد العزيز سليمان نوار ، تاريخ العراق الحديث ، ص ٢٧٩.

(٤١) نيزك عبد الكريم ، المصدر السابق ، ص ١٨١.

(٤٢) محمد عصفور سلمان ، المصدر السابق ، ص ٣١ - ٣٢.

(٤٣) ستيفن هيمسليوونكريك ، اربعة قرون ، ص ٣٥٦ - ٣٥٧ .

(٤٤) الكسندر اداموف ، المصدر السابق ، ص ٤٩٨.

(٤٥) المصدر نفسه.

(٤٦) جميل موسى النجار ، الادارة العثمانية في ولاية بغداد منذ ولاية مدحت باشا ١٨٦٩ - ١٩٠٩ ، ط ٢ ، بغداد ، ٢٠٠١ ، ص ٣٩٤.

(٤٧) لوتسكي ، تاريخ الاقطار العربية الحديث، ترجمة عفيفه البستاني، موسكو ، ١٩٧١ ، ص ١٧٣ .

(٤٨) عباس العزاوي ، موسوعة العراق بين احتلالين العهد العثماني الثالث (١٨٣١ - ١٨٧٢) ، بغداد ، ١٩٥٥ ، ص ١٥٥ ؛ أنظر أيضا: نمير طه ياسين ، بداية التحديث في العراق (١٨٦٩ - ١٩١٤) ، رسالة ماجستير غير منشورة المعهد العالي للدراسات القومية والاشتراكية بالجامعة المستنصرية ، ١٩٨٤ ، ص ٦٦ .

(٤٩) باقر أمين الورد ، حوادث بغداد ، ص ٢٤٧ .

(٥٠) ديلكقاي ، المصدر السابق ، ص ٤١ .

(٥١) محمد عصفور سلمان ، المصدر السابق ، ص ٣٢ .

(٥٢) نيزك عبد الكريم ، المصدر السابق ، ص ١٨٣ .

(٥٣) جميل موسى النجار ، الادارة العثمانية ، ص ٣٦٥ . عمر ابراهيم محمد الشلال ، المصدر السابق ، ص ٣٤ .

(٥٤) رحلة لجان الى العراق ١٨٦٦ ، ترجمة بطرس حداد ، بغداد ، ٢٠٠٩ ، ص ٣٦ .

(٥٥) المصدر نفسه ، ص ٣٧ .

(٥٦) ايناس سعدي عبدالله ، المصدر السابق ، ص ٤٤١ .

(٥٧) أولاً : الاراضي المملوكة وكانت تنقسم الى اربعة اقسام ، العراصات والاضاي التي افرزت من الاراضي الاميرية والاضاي العشرية والاراضي الخراجية . وثانياً : الاراضي الاميرية . ثالثاً : الاراضي الموقوفة وتنقسم الى (اراضي الوقف الصحيح ، اراضي الوقف غير الصحيح) . رابعاً : الاراضي المتروكة وتنقسم الى قسمين : الاراضي التي تركت للناس كافة كالطرق ، والاراضي المخصصة للزراعة والرعي وغير ذلك . خامساً : اراضي الموات . للمزيد من التفاصيل ينظر : عماد احمد الجواهري ، المصدر السابق ، ص ٢٨ - ٢٩ . جاسم محمد هادي القيسي ، المصدر السابق ، ص ٤٧ - ٤٨ - ٤٩ .

(٥٨) محمد عصفور سلمان ، المصدر السابق ، ص ٢٦ .

(٥٩) حسين محمد القهواتي ، الحياة الاقتصادية ، حضارة العراق ، ج ١٠ ، المصدر السابق ، ص ٩١ .

(٦٠) رحلة لجان الى العراق ١٨٦٦ ، المصدر السابق ، ص ٢٣ .

(٦١) سليمان البستاني ، عبدة وذكرى او الدولة العثمانية قبل الدستور وبعده ، د. م ، ١٩٠٨ ، ص ١٣٨ .

(٦٢) ج.ج. لوريمر ، دليل الخليج ، القسم الجغرافي ، ج ٣ ، بيروت ، ١٩٧٠ ، ص ٩٨٧ .

(٦٣) ل. ن. كوتلوف ، ثورة العشرين ، ترجمة عبد الواحد كرم ، بغداد ، ١٩٧١ ، ص ٢٠ .

(٦٤) نقلا عن: محمد سلمان حسن ، التطور الاقتصادي في العراق (التجارة الخارجية والتطور الاقتصادي ١٨٦٤ - ١٩٥٨) ج ١ ، بيروت ، ١٩٦٥ ، ص ١٦٧ .

(٦٥) سعاد هادي العمري ، المصدر السابق ، ص ٣٦ - ٣٧ .

(٦٦) علي كامل حمزه كاظم السرحان ، الحلة في عهد الوزراء العثمانيين (١٨٣١ - ١٨٦٩) دراسة في الاحوال السياسي ، مجلة كلية التربية للعلوم الانسانية جامعة بابل ، العدد ، ٢٠١٢ ، ص ٢٠ .

(٦٧) ديلكقيا ، المصدر السابق ، ص ٥١ .

(٦٨) الكسندر اداموف ، المصدر السابق ، ص ٣٥-٣٦ .

(٦٩) شمران العجلي ، العراق في الوثائق العثمانية ، بغداد ، ٢٠١٢ ، ص ٧٨ .

(٧٠) مهدي صالح سعيد ، كركوك في اواخر العهد العثماني ١٨٧٦ - ١٩١٤ دراسة في اوضاعها الادارية والاقتصادية والثقافية ، رسالة ماجستير غير منشورة كلية الاداب جامعة الموصل ، ٢٠٠٥ ، ص ١٠٨ .

(٧١) ل. ن. كوتلوف ، المصدر السابق ، ص ٢٠ .

(٧٢) عبد الله الفياض ، المصدر السابق ، ص ٢٩ - ٣٧ ؛ ينظر أيضا جاسم محمد هادي القيسي ، المصدر السابق ، ص ٥٤ .

(٧٣) جاسم محمد هادي القيسي ، المصدر السابق ، ص ٥٥ .

- (٧٤) كامل علي الفتلاوي وآخرون ، تاريخ العراق الاقتصادي الحقبة العثمانية (١٨٣١ - ١٩١٤) ، ج٢ ، بغداد ، ط١ ، ٢٠١٢ ، ص ١٢٤ - ١٢٥ .
- (٧٥) ل. ن . كوتلوف ، المصدر السابق ، ص ١٩ - ٢١ .
- (٧٦) محمد باقر الجلاي ، موجز تاريخ عتائر العمارة ، بيروت ، ٢٠١٢ ، ص ١٧٣ ؛ للمزيد من التفاصيل انظر: محمد ابراهيم محمد ، مقاومة العرب للاضطهاد العثماني ، دار الجواهري ، بغداد ، ٢٠١١ ، ص ٤٦ .
- (٧٧) علي كامل حمزه كاظم السرحان ، المصدر السابق ، ص ٢٠ .
- (٧٨) جاسم محمد هادي القيسي ، المصدر السابق ، ص ٥٦ .
- (٧٩) ديلكقاي ، المصدر السابق ، ص ٥٣ .
- (٨٠) محمد سلمان عصفور ، المصدر السابق ، ص ٢٦ .
- (٨١) رحلة اينهولت الهولندي الى العراق ١٨٦٦ - ١٨٦٧ ، ترجمة مير بصري ، بيروت ، ٢٠١٢ ، ٨٣-٨٥ .
- (٨٢) جاسم محمد القيسي ، المصدر السابق ، ص ٥٨ .
- (٨٣) مهدي صالح سعيد العباسي ، كركوك في اواخر العهد العثماني ١٨٧٦ - ١٩١٤ دراسة في اوضاعها الادارية والاقتصادية والثقافية ، رسالة ماجستير غير منشورة كلية الاداب جامعة الموصل ، ٢٠٠٥ ، ص ١٠٧ .
- (٨٤) ايناس سعدي عبد الله ، المصدر السابق ، ص ٤٩٥ .
- (٨٥) ابراهيم الوائلي ، المصدر السابق ، ص ٧٧ .
- (٨٦) غانم محمد علي ، النظام المالي العثماني في العراق ١٨٣٩ - ١٩١٤ ، رسالة ماجستير غير منشورة كلية الاداب جامعة الموصل ، ١٩٨٩ ، ٩٣ - ٩٥ .
- (٨٧) البارة : هي عملة فضية عثمانية ، والبارة كلمة فارسية تعني القطعة . للمزيد من التفاصيل ينظر : نيزك سعيد عبد الكريم ، المصدر السابق ، ص ١٢٧ .

(٨٨) جميل موسى النجار ، الادارة العثمانية ، ص ٣٣٦ . ديلكقاي ، المصدر السابق ، ص ٦٠.

(٨٩) حسين محمد القهواتي ، الحياة الاقتصادية ، المصدر السابق ، حضارة العراق ، ج ١٠ ، ص ٩٦.

(٩٠) المصدر نفسه.

(٩١) اشرف محمد عبدالرحمن السيد مؤنس ، تاريخ العراق السياسي من نهاية حكم مدحت باشا الى قيام حكم الاتحاديين ١٨٧٢ - ١٩٠٨ ، رسالة ماجستير منشورة كلية الاداب جامعة عين الشمس ، ١٩٩٣ ، ص ١٢.

(٩٢) جاسم محمد القيسي ، المصدر السابق ، ص ٦٢. عمر ابراهيم محمد الشلال ، المصدر السابق ، ص ٤٧.

(٩٣) رحلة مدام ديولافوا الى كلدة العراق سنة ١٨٨١ ، نقلة الى العربية عن الفارسية علي البصري ، بغداد ، ١٩٥٨ ، ص ١١٨.

(٩٤) ايناس سعدي عبدالله ، المصدر السابق ، ص ٤٩٨.

(٩٥) محمد حسن سلمان ، المصدر السابق ، ص ٢٨٢.

(٩٦) علاء موسى كاظم نورس ، عهد الاحتلال العثماني الاخير ، العراق في التاريخ ، بغداد ، ١٩٨٣ ، ص ٦٤٩.

(٩٧) جاسم محمد القيسي ، المصدر السابق ، ص ٦٤.

(٩٨) ل. ن. كوتلوف ، المصدر السابق ، ص ٤٩.

(٩٩) علاء موسى كاظم نورس ، عهد الاحتلال العثماني ، ص ٦٤٩.

(١٠٠) رحلة اينهولت الهولندي الى العراق ، المصدر السابق ، ص ١٠٩.

(١٠١) عبد الكريم العلاف ، القديمة ، ط ٢ ، بيروت ، ١٩٩٩ ، ص ٥٢.

(١٠٢) ج.ج. لوريمر ، القسم الجغرافي ، ج ٣ ، ص ٩٩٣.

- (١٠٣) محمد نوري مهدي ، الاصلاحات العثمانية وتأثيرها على الاداره في آيالة بغداد (١٨٣١ - ١٨٦٩) ، رسالة ماجستير غير منشوره المعهد العالي للدراسات السياسية والدولية ، ٢٠١٢ ، ص ١٥٣ - ١٥٤ .
- (١٠٤) جاسم محمد هادي القيسي ، المصدر السابق ، ص ٦٦ .
- (١٠٥) فيان حسن عزيز الجاف ، سنحق السليمانية في العهد العثماني الاخير ١٨٦٩ - ١٩١٨ ، رسالة ماجستير غير منشورة كلية التربية الجامعة المستنصرية ، ٢٠١٢ ، ص ٢٢٦ - ٢٢٧ .
- (١٠٦) مهدي صالح العباسي ، المصدر السابق ، ص ١١٢ .
- (١٠٧) محمد جليل التكريتي ، تكريت الحاضرة وبقايا الذاكرة ، بغداد ، ١٩٩١ ، ص ٤٥ .
- (١٠٨) جاسم محمد هادي القيسي ، المصدر السابق ، ص ٦٧ .
- (١٠٩) يوسف حمد البام، الزبير قبل خمسين عاماً مع نبذة تاريخية عن نجد والكويت، الكويت، ١٩٧١ ، ص ٣٦ .
- (١١٠) ج.جلوريمر ، المصدر السابق ، القسم الجغرافي ، ج ١ ، ص ٩١ ،
- (١١١) عبد الرزاق الحسني ، العراق قديماً وحديثاً ، بيروت ، ١٩٨٠ ، ص ١٦٨ . ج.جلوريمر ، القسم الجغرافي ، ج ٣ ، ص ٩٩٤ .
- (١١٢) كريم عجيل فالح الموسوي ، الكوت في العهد العثماني ١٨٦٩ - ١٩١٧ ، رسالة ماجستير غير منشورة كلية التربية الجامعة المستنصرية ، ٢٠٠٩ ، ص ١٢٤ .
- (١١٣) عبد الكريم العلاف ، المصدر السابق ، ص ٥٣ - ٥٤ .
- (١١٤) ج.جلوريمر ، المصدر السابق ، القسم الجغرافي ، ج ٣ ، ص ٩٩٤ .
- (١١٥) اشرف محمد عبد الرحمن ، تاريخ العراق السياسي من نهاية حكم مدحت باشا الى قيام حكم الاتحاديين ١٨٧٢ - ١٩٠٨ ، رسالة ماجستير غير منشورة ، كلية الاداب جامعة عين الشمس ، ١٩٩٣ ، ص ١٢ .
- (١١٦) عمر ابراهيم محمد الشلال ، المصدر السابق ، ص ٤٩ - ٥٠ .

- (١١٧) ل. ن. كوتلوف ، المصدر السابق ، ص ٥٣.
- (١١٨) ايناس سعدي عبدالله ، المصدر السابق ، ص ٥٠١.
- (١١٩) حسين محمد القهواتي ، الحياة الاقتصادية ، المصدر السابق ، حضارة العراق ، ج ١٠ ، ص ٩٩.
- (١٢٠) يعقوب سركبس ، مباحث عراقية في الجغرافية والتاريخ والاثار وخطط بغداد ، القسم الثاني ، تقديم ، رفائيل بطي ومير بصري ، بغداد ، ١٩٥٥ ، ص ٢٩٦.
- (١٢١) محمد سلمان حسن ، المصدر السابق ، ص ٢١٥ - ١٢٩.
- (١٢٢) يوسف رزق الله غنيمه ، تجارة العراق قديماً وحديثاً ، ط ١ ، بغداد ، ١٩٢٢ ، ص ١١٣.
- (١٢٣) جاسم محمد هادي القيسي ، المصدر السابق ، ص ٧٧.
- (١٢٤) ايناس سعدي عبدالله ، المصدر السابق ، ص ٥٠٥.
- (١٢٥) رحلة آينولت الهولندي الى العراق ... ، المصدر السابق ، ص ١٠٤ - ١٠٥ .
- (١٢٦) ستيفن همسليوونكريك ، العراق الحديث ، ج ١ ، ص ٥٧ .
- (١٢٧) ج.ج. لوريمر ، المصدر السابق ، القسم الجغرافي ، ج ٣ ، ص ٩٩٥.
- (١٢٨) شمران العجلي ، المصدر السابق ، ص ٧٥.
- (١٢٩) لوتسكي المصدر السابق ، ص ١٧٢.
- (١٣٠) جاسم محمد هادي القيسي ، المصدر السابق ، ص ٧٨.
- (١٣١) سليمان فيضي ، البصرة العظمى ، بيروت ، ٢٠١٤ ، ص ٩٩.
- (١٣٢) الكسندر اداموف ، المصدر السابق ، ص ٥٣١.
- (١٣٣) عبد الله الفياض ، المصدر السابق ، ص ٣٢.
- (١٣٤) م حمد جبار ابراهيم الجمال ، المصدر السابق ، ص ٤٣.
- (١٣٥) ج.ج. لوريمر ، المصدر السابق ، القسم الجغرافي ، ج ٣ ، ص ٩٩٧.
- (١٣٦) جاسم محمد القيسي ، المصدر السابق ، ص ٧٩.

- (١٣٧) ايناس سعدي عبدالله ، المصدر السابق ، ص ٥١٠.
- (١٣٨) فيان حسن عزيز الجاف ، سنجق السليمانية في العهد العثماني الاخير ١٨٦٩ - ١٩١٨ ، رسالة ماجستير غير منشورة كلية التربية الجامعة المستنصرية ، ٢٠١٢ ، ص ٢٣٢-٢٣٣.
- (١٣٩) محمد سلمان حسن ، المصدر السابق ، ص ٢٨٦.
- (١٤٠) نعيم طه حسين ، المصدر السابق ، ص ٢٤.
- (١٤١) سر وليس بدج ، رحلات الى العراق ، نقله الى العربية فؤاد جميل ، بغداد ، ج ١ ، ص ٥٦.
- (١٤٢) غانم محمد علي ، النظام المالي العثماني في العراق ١٨٣٩ - ١٩١٤ ، رسالة ماجستير غير منشورة كلية الاداب جامعة الموصل ، ١٩٨٩ ، ص ٣٥.
- (١٤٣) حسين محمد القهواتي ، دور البصرة التجاري، ص ٣٨٠.
- (١٤٤) شمران العجلي ، المصدر السابق ، ص ٧٥.
- (١٤٥) حسين محمد القهواتي ، الحياة الاقتصادية ، المصدر السابق ، حضارة العراق ، ج ١٠ ، ص ١٠٢.