

أوضاع البصرة التجارية ١٦٦٨ - ١٧٧٥ م

أ.ج. د. جعفر عبد الدايع المنصور

كلية التربية للعلوم الإنسانية / جامعة البصرة

م. كوثر غضبان عبد الحسن

مركز دراسات البصرة والخليج العربي / جامعة البصرة

الملخص

نظرا لما تتمتع به البصرة من موقع جغرافي استراتيجي جعلها ذات مركز تجاري مهم تأتي اليها البضائع من مختلف انحاء العالم. ولها طرق تجارية داخلية مهمه منها طريق بغداد-البصرة النهري الذي يزود اقطار الخليج العربي والجزيرة العربية والهند، فضلا عن طريق البصرة _الحلة النهري ايضا.

لم تقتصر التجارة على التجارة الداخلية فقط انما اعتمدت على التجارة الخارجية حيث كانت تصل الى مختلف بلدان العالم .وكان لها علاقات تجارية مع الشركات الاوربية التي كانت اساسا لازدهار التجارة الخاصة بها منها التجارة الانكليزية والهولندية والفرنسية

وللظرائب اهمية لايرادات ولاية البصرة التي كانت تحت الاحتلال العثماني ففرضوا الظرائب والرسوم على اغلب السلع والمنتجات الداخلة والخارجة الى ولاية البصرة فضلا عن معرفة النقود التي كان التجار يتداولونها في معاملاتهم التجارية لكن هناك عوامل اثرت على التجارة في البصرة بسبب عدم الاستقرار السياسي وعدم الاهتمام بطرق المواصلات فضلا عن انتشار الامراض والابوئة.

Basra Business Conditions 1668_1775

Assist. Prof. Dr. Jaafar Abd Al-Dayem Al-Mansour

College of Education for Human Sciences / University of Basrah

Lect. Kawthar Ghadban Abd Al Hassan

Basrah and Persian Gulf Studies Center/ University of Basrah

Abstract

Due to the strategic geographic location of Basra, which made it an important commercial center for goods from different parts of the world, and it has important internal trade routes, including the Baghdad-Basra river road that supplies the countries of the Arabian Gulf, the Arabian Peninsula and India, as well as the Basra-Hilla riverway as well.

Trade was not limited to internal trade only, but relied on foreign trade as it reached various countries of the world. It had commercial relations with European companies that were the basis for the prosperity of their trade, including the English, Dutch and French trade.

Taxes are important to the revenues of Basra Province, which was under the Ottoman occupation, so they imposed taxes and fees on most of the goods and products entering and leaving Basra, as well as knowing the money that merchants used to trade in their commercial transactions, but there are factors that affected trade in Basra due to political instability and lack of interest in transportation methods as well. On the spread of diseases and epidemics.

المقدمة

تمكن العثمانيون في مطلع القرن السادس عشر ، من مد نفوذهم الى العراق ، ولم يكن ذلك لمواجهة التغلغل الاوربي او لمواجهة الخطر الايراني فقط بل كان مرتبطاً بأسباب اخرى مهمة تأتي في مقدمتها المصالح التجارية التي هدفت الدولة العثمانية من ورائها الى استغلال خيرات وموارد العراق والبقاء فيه ، وبذلك رافق التوسع العثماني الرغبة في تحقيق المزيد من العائدات المالية سواء عن طريق التجارة أو فرض الضرائب ، ونظراً لأهمية موقع البصرة فقد اصبحت محط الأنظار في التجارة ، او انها تمثل احد الطرق الرئيسة للهند والى اوربا وايران ، وهي من اكثر مناطق العراق اتصالاً بدول الخليج العربي وسوريا وشهدت في هذه الفترة تنافس بين قوى دولية عديدة من القرن السادس عشر .

وتم اختيار البحث في عام ١٦٦٨ م وحتى عام ١٧٧٥ م ، إذ ان المدة التي شهدت الاحداث التجارية المهمة ومنها تزايد التنافس بين الدول الاوربية للحصول على موطن قدم والمتمثل بدور شركة الهند الشرقية البريطانية التي مارست دوراً اساسياً كبيراً وهو الدور الاقتصادي مع ايضاح الطرق التجارية النهرية والبرية التي كانت تمارس من خلالها النشاط التجاري .

فضلاً عن الضرائب التي فرضتها الدولة العثمانية التي كانت تمثل وارداتها من البصرة، ومعرفة النقود التي كان التجار يتداولونها في تعاملاتهم التجارية لأن هناك العديد من العملات المتداولة في السوق البصري .

وفي دراستنا للموضوع اعتمدنا على مصادر كانت مواردنا الاولية مع مجموعة من الوثائق والمصادر الاجنبية .

التجارة

نظراً لموقع البصرة الجغرافي الاستراتيجي فقد أصبحت ذات مركز تجاري مهم على مر العصور، ولذا كانت التجارة من اهم مقومات حياتها الاقتصادية وخاصة عند ازدياد المنافسة الاوربية .

أ- التجارة الداخلية

لقد كانت مدينة البصرة الميناء الوحيد للعراق وقد ادى ذلك إلى تحولها إلى مركز تتجمع فيه السلع والبضائع القادمة من مناطق العالم المختلفة ، ويتم من خلالها توزيعها الى مدن العراق ، لحاجة هذه المدن الى السلع والبضائع وتولى التجار ايصال البضائع ، الى بغداد وعن طريقها يتم توزيعها الى مدن العراق الاخرى . ومن اهم هذه الطرق :

١- طريق بغداد - البصرة

تميز طريق بغداد - البصرة النهري عبر دجلة بأهمية خاصة في مجال النقل التجاري لسببين هما انعدام الطرق البرية المضمونة بين بغداد والبصرة من جهة ، وكون هذا الطريق حلقة وصل بين ميناء البصرة - الذي يعد المنفذ الرئيس للتجارة الخارجية - وبين المناطق الداخلية من العراق التي تعتمد على البصرة ايضاً في تزويدها ببعض السلع والحاجات الواردة اليها من اقطار الخليج العربي والجزيرة العربية او الهند وغيرها من المناطق المجاورة ^(١) .

يبدأ هذا الطريق النهري من بغداد عبر نهر دجلة جنوباً حتى النقطة التي ينقسم فيها النهر الى قسمين الاول يتجه الى الشرق والثاني اتجاه الغرب نحو الفرات والطريق الرئيس هو الشرقي الذي يمر بكوت العمارة والمجر والعزير والقرنة ثم البصرة ^(٢) . ولكن هذا الطريق يكون متعباً ومنهكاً لأن السفن التي يقودها الرجال لا تتمكن من قطع اكثر من فرسخين ونصف الفرسخ في اليوم ، وليس بوسعها السير ضد الرياح مما يضطرهم في الغالب الى اجتياز الطريق بوقت قدره قد يكون ٨ أيام أو ١٠ أيام أو ١٨ يوماً أو اكثر ^(٣) ، في حين يكون طريق العودة أطول بكثير ، وقد تستغرق الرحلة ٤٤ يوماً أو ٦٠ يوماً وأكثر، بسبب كثرة الانحناءات في نهر

دجلة وسرعة تيار الماء فكثيراً ما تعاني السفن من الصعوبة عند العودة من البصرة الى بغداد^(٤).

وكانت تستخدم السفن والزوارق الصغيرة في الغالب في نهر دجلة وتدعي الغراب والترانكي والبغلة والبركش^(٥). وكانت اهم ما تحمله السفينة من بغداد النحاس والمسكوكات ومختلف البضائع التي تنتجها الاناضول وحلب وايران ، وكان اصحاب السفن ينتظرون عودتها الى الهند بتلief للحصول على حمولة جيدة من المسكوكات . وفي عام ١٧٧٤م مثلاً ، وصلت سبع سفن كبيرة من بغداد تحمل ٨٠٠ روية من المسكوكات الذهبية والفضية وعادت تلك السفن محملة بالبضائع الهندية^(٦).

٢- طريق البصرة - الحلة النهري

يكون هذا الطريق عبر نهر الفرات ،لنقل البضائع وهو من الطرق التجارية المهمة ايضاً وتنتقل البضائع بواسطة سفينة (الدانك)^(٧). وعندما تصل الى الحلة تنقل براً الى بغداد بواسطة الابل والبغال^(٨).

يتميز هذا الطريق بقلّة الانحناءات قياساً بنهر دجلة ، الا ان من عيوب النقل عبر هذا الطريق وهو قلة مياهه في فصل الصيف ، ما يؤدي الى صعوبة سير السفن الكبيرة فيه^(٩). ومدة المسافة التي تستغرقها السفن من (٣-٨) ايام حسب الموسم وسرعة الرياح والتيار.

اما نقل البضائع بين البصرة ومناطقها والقرى المجاورة لها، فيتم بواسطة الزوارق الصغيرة البصرية الصنع والتي اتخذ بعضها اسماء اشهر الانهار فيها وهو نهر العشار ، فسميت بالبلم (العشاري)^(١٠)، ومن خلال نهر العشار تحصل معظم المحلات السكنية في البصرة على اغلب البضائع والسلع ، كما تحصل الزبير على بعض السلع من نهر العشار ، وتصدر بعض منتجاتها الى مركز البصرة ، وذلك عن طريق القوافل البرية وطريق النهر الذي يستخدم في فصل الشتاء عند ارتفاع منسوب المياه^(١١).

التجارة الخارجية

تعد البصرة هي المنفذ المائي الوحيد للعراق، وكانت الميناء الرئيس للتجارة في عهد الدولة العثمانية وبالرغم من ان الحكم العثماني كان مهتزاً لضغط القبائل العربية والعشائر البدوية ، ومحاولات بلاد فارس للاستيلاء عليها ، الا ان موقعها الجغرافي في القسم الشمالي من الخليج العربي ساعدها ليكون لها دوراً في الملاحة والتجارة عبر العصور المختلفة ، وقد شهدت العديد من المعاملات التجارية مع مختلف دول الخليج العربي ، وكانت البضائع المحمولة الى البصرة هي قطع الاقمشة القطنية الناعمة والخشنة والاصواف الانجليزية والحريز والبن العربي والسكر والعمطور والتوابل والبهارات ، وصبغ النيلة والادوية والخزف الصيني والمعادن^(١٢).

وقد تم توصيل بعض هذه البضائع الى البلاد الخاضعة للعثمانيين وارسلت بقيتها لبلاد فارس . وجاءت النقود الذهبية والفضية والادوات النحاسية ، وشالات وقطع القماش والحريز واقمشة القطيفة والمخرمات المزينة بالذهب والفضة واقمشة الجوخ الفرنسي والمصوغات والاولاني الزجاجية من البندقية وصبغ القرمز والتبغ^(١٣).

اما صادرات البصرة فكانت التمور والنحاس القديم والحديد والعفص والتبغ والافيون والصمغ والاولتار والقصب الذي تصنع منه الاقلام^(١٤) .

ومن بلاد فارس جاءت الخيول واللالئ والحريز والنسيج والمواشي ، والبسط ، ونصال السيوف ورؤوس الحراب ومواسير البنادق والزجاج ، وماء الورد وعطر الورد والمنسوجات القطنية والشالات والجلود والحريز الخام ، وبعض من صبغ النيلة والتبغ ونبات التاك وكميات صغيرة من الفضة والذهب ، والقطع النقدية .

هذا علاوة على تجارة الترانزيت التي تمر بطريق البصرة وتتكون من مصنوعات كثيرة ومواد اخرى واردة من اوربا والأقاليم العثمانية اخرى بعيدة عن بغداد في طريقها الى منطقة الخليج العربي والهند^(١٥) .

وتأتي أحياناً قوافل تجارية تعبر البادية مباشرةً من البصرة الى حلب ، مارة بالنجف ويلاحظ ان ارصفة موانئ بر الشام كانت مفتوحة دون قيد أو شروط امام العراق للتصدير والاستيراد . فكانت السفن العثمانية والاوربية ، تقوم بتفريغ شحناتها على الارصفة مثل الاسكندرية وطرابلس وبيروت واللاذقية وعكا ، وغيرها لتنتقل الى حلب او دمشق الى العراق ، كما كانت تلك السفن تقوم بشحن السلع الواردة الى العراق الى اوربا وبلاد الدولة العثمانية . وكانت البصرة تزدهم بالبدو الذين يقصدونها لبيع الابل للتجار واستخدمها في نقل البضائع ولم تفقد البصرة مكانتها التجارية المتأززة في الفترات التي حكمها الايرانيين^(١٦). اذ عملوا على اجتذاب التجار الاجانب لها ، فظلت العلاقات التجارية مزدهرة بين البصرة والهند .

كما تتردد على البصرة السفن القادمة من البحرين وشرق افريقية ، وكانت السفن تحمل العبيد والبن والعنبر ، اما سفن البحرين فكانت تحمل اللؤلؤ ، وكانت للتجارة الهندية أهمية كبيرة في الحياة الاقتصادية في البصرة ، إذ كانت تستقبل معظم سلع الهند وتصدر اليها شتى انواع السلع الواردة من الشام والاناضول وغيرها ، وعن طريق البصرة كان العراق يصدر الى بومباي الخيول العربية والخيول في العراق ذات سمعة طيبة ، واعدادها لا بأس بها^(١٧) . على الرغم من الحظر الذي فرضته الدولة العثمانية على تلك التجارة ، بسبب حاجة الدولة الى الخيل للأغراض العسكرية ، ولم تستمر تجارة البصرة على وتيرة واحدة وانما كانت بين مد وجزر خلال تلك المدة^(١٨) .

لم تقتصر التجارة في البصرة على ايصال بعض السلع من الهند الى حلب ونقل السلع الاوربية الى الهند والخليج العربي فحسب ، بل ان التجار مارسوا عملية التجارة بنقل بعض السلع الى الكويت او المتاجرة بها عبر طريق بصرة - حلب التجاري وبيع السلع الاوربية على الطريق نفسه الى موانئ الخليج العربي او الى نجد^(١٩) .

ومن الجدير بالذكر ان الكويت تعتمد اعتماداً كبيراً في استيراد معظم حاجياتها من ولاية البصرة . فقاموا ببيع القمح والشعير والتمر والخضر الى مناطق الخليج العربي وكذلك بيع السلع التي تصل البصرة من الهند واوروبا^(٢٠) .

هناك اسباب أدت الى تدهور البصرة التجاري الا وهو تحول طرق التجارة الدولية من الطريق البري الذي يمر من الخليج العربي الى العراق ومن ثم الى سوريا وموانئ البحر الابيض المتوسط الى طريق رأس الرجاء الصالح الذي اصبح نقطة الاتصال المباشر بين اوربا واقطار الشرق والطريق الرئيسي الذي يسلكه التجار الاوربيون في رحلاتهم التجارية بين اوربا وهذه الاقطار خلال القرون الثلاثة التي تلت^(٢١)، ثم بعد ذلك تدهورت التجارة، أكثر عند تعرض البصرة للتهديدات الفارسية ، الا انه مع بداية القرن السابع عشر برزت اهمية البصرة في المواصلات الدولية الا وهو نقل الرسائل بين اوربا والهند واقطار الشرق في البداية ومن جهة اخرى هو ظهور القوى الاوربية في مياه الخليج كالانكليز والهولنديون الى جانب البرتغال والفرنسيون وما شهدته تلك القوى من منافسات تجارية دفعتهم الى اقامة مراكز تجارية في البصرة^(٢٢) . وتميزت بعد مدة بتدهور التجارة نتيجة لتدهور الاحوال السياسية وكذلك نشاط القرصنة الذي تمارسه قبائل بني كعب وايضاً انتشار مرض الطاعون في البصرة سنة ١٧٧٣ ثم الحصار الايراني للبصرة واحتلالهم لها .

وكان للبصرة علاقات تجارية مع الشركة الاوربية التي كانت اساساً لأزدهار التجارة الخاصة بها .

١ - التجارة الانكليزية

بدأت العلاقات التجارية بين الانكليز والبصرة عام ١٦٣٥ م ، عندما قام وكيل شركة الهند الشرقية الانكليزية في بندر عباس بارسال باخرة عليها شحنة صغيرة من البضائع^(٢٣) ، فكان ذلك أول وصول بحري انكليزي الى البصرة لكن الانكليز قبل ذلك على صلة بسيطة بالبصرة حيث كان يأتي اليها بعض الوكلاء التجاريين قادمين من سورات أو بندر عباس للتعامل بشأن بيع أو شراء البضائع^(٢٤) وفي سنة ١٦٤٠ ، ارسل اثنان من رجال الشركة الى البصرة وهما (ثرستون Thurston وبيرس Pearce) ونجا في الحصول على ترخيص من متسلم المدينة سمح لهما بموجبه انزال بضائعتهما في ميناء البصرة^(٢٥).

ومع ذلك لم تلق البضائع الانكليزية رواجاً في اسواق البصرة لأن البضائع البرتغالية التي جاء بها الاسطول البرتغالي من مسقط مؤخراً كانت قد اغرقت سوق البصرة ولم يبيع موظفوا الشركة الانكليزية من بضائعهم الا القليل (٢٦) .

وبعد خسارة البرتغاليين وابتنعادهم عن الميدان، لم يؤد ذلك الى تخلص الانكليز من المنافسة السياسية التجارية ، لأنه مع تدهور قوة البرتغاليين ، كانت قوة الهولنديين تتزايد تزايداً سريعاً ، الامر الذي دفع شركة الهند الشرقية البريطانية (٢٧) للمتاجرة مع البصرة كي تكون بعيدة عن المنافسة الهولندية والاضطهاد الفارسي واصبح لها مقر دائم في البصرة يشرف عليه مقيم مباشر لوكيل بندر عباس (٢٨) .

وفي عام ١٦٤٥ م عندما حدثت ازمة بين الهولنديين والفرس ، مما اضطر شركة الهند الشرقية البريطانية الى نقل ممتلكاتها بصورة مؤقتة من بندر عباس الى البصرة لتأمين سلامتها (٢٩) قام تجار شركة الهند الشرقية بأحتكار التجارة مع البصرة ، الا ان المنافسة الهولندية وسعت حربها ضد الانكليز ما أدت الى كساد التجارة الانكليزية ، الامر الذي أدى بالانكليز الى تقديم شكوى الى والي البصرة ، الا ان السياسة التي استخدمها الهولنديين كالتقرب الى والي ساعد على احتكارهم التجارة في البصرة كما ادى الى اضطراب العلاقة مع المتسلم لأستيلائه على ممتلكات في البصرة سنة ١٦٥٧ م نتيجة لأشاعة راجت في المدينة مفادها ان اوضاع الشركة المالية ليست على ما يرام ، على الرغم من ذلك بقيت التجارة مع البصرة الا انها لم تحقق ارباحاً بسبب المنافسة (٣٠) .

وفي عام ١٦٦١ م ارسل السيدان جورج كرانمر وروبرت سانتهيل ، الموظفين في الشركة (G.Cranmer & Sqnithilly) الى البصرة على الفرقاطة (امير) تحمل شحنة من الثياب والتوابل والصمغ والارز وغيرها (٣١)

وفي عام ١٦٦٣ م حصلت الشركة على امتيازات من الدولة العثمانية ، حددت حقوق الرعايا الانكليز في الدولة العثمانية وحددت التعرفة الكمركية على البضائع الانكليزية ، الا انه

لم يتم التصديق عليها حتى سنة ١٦٧٥ . وهكذا استمرت شركة الهند الشرقية بإرسال شحناتها الى البصرة .

غير ان المعاهدة^(٣٢) لم تنفذ بحذافيرها أي لم تطبق الضريبة الكمركية ومن اسباب ذلك هو الولاة العثمانيين في البصرة ورفضوا تطبيق الامتيازات . لم تستمر المنافسة الهولندية نظراً لسوء الاحوال في القارة الاوربية مما ادى الى اضعاف سيطرتها على تجارة الشرق فشددت شركة الهند الشرقية منافستها للهولنديين مما ادى الى خسارة الهولنديين وبدأ نفوذهم ينحسر^(٣٣) .

وفي سنة ١٧٢٣م انشأت شركة الهند الشرقية البريطانية وكالة دائمة في البصرة، وتتكون تجارتها في هذه الفترة من الأقمشة الناعمة والحديد^(٣٤) .

عانت البصرة في بداية القرن الثامن عشر من سوء الادارة وعدم الاستقرار وجشع الولاة، فأضطرت التجار الى مغادرة البصرة ، والسبب الرئيسي هو الحملة الايرانية على البصرة سنة ١٧٣٥م. ثم تحسنت تجارتها في البصرة كثيراً وعلى الاخص المدة ما بين ١٧٣٧ - ١٧٤٠ نتيجة تحول التجارة من بندر عباس الى البصرة ، بسبب الحرب الفارسية العثمانية حيث اصبحت بندر عباس قاعدة للعمليات العسكرية الايرانية الموجهة ضد عُمان ، وفي منتصف القرن الثامن عشر اصبحت البصرة تأتي بعد بندر عباس من حيث الاهمية للتجارة الانكليزية في الخليج ، فضلاً عن اهميتها في نقل الرسائل بين الهند واوروبا^(٣٥) ، والتي كانت ترسلها رئاسة الشركة من لندن الى الهند أو بالعكس . وتجارة نقل النحاس بشكل خاص الذي كان يحمل على سفن البنغال من الخليج الى البصرة ، وفي سنة ١٧٤١ استقادت تجارة الصوف الانكليزي كثيراً من الحظر الذي فرضته السلطات المحلية في البصرة على القوافل بين البصرة وحلب . وفي سنة ١٧٥٣ اشتد الطلب كثيراً على المنتجات الانكليزية في العراق^(٣٦) .

كما ان من اسباب زيادة النشاط التجاري في هذه لفترة الهدوء الذي نعمت به البصرة خلال حكم سليمان ابو ليلة والذي استمر حتى وفاته عام ١٧٦٢م بالإضافة الى العلاقة الجيدة بين الانكليز وسليمان ابو ليلة وذلك لموقف الانكليز مع سليمان ضد الهولنديين ١٧٥٢ - ١٧٥٤ م^(٣٧) .

فقد كان سليمان ابو ليلة يدرك اهمية التجارة الانكليزية في البصرة ، والتي كانت تشكل مع الرسوم العائدة منها مصدراً لا يستهان به لدخل المدينة ، خاصة وان البريطانيين اصبحوا التجار الرئيسيين فيها ، بعد أن اضطر الهولنديين الى الانسحاب من مقراتهم التجارية (٣٨) . بسبب الحرب الدائرة في اوربا والمنافسة الحادة من جانب بريطانيا .

ولهذه الاسباب رحب الوالي سليمان سنة ١٧٥٤ بالمقيم البريطاني شو show إذ ارسل اليه هدية قيمة ضمنها خطاباً اكد فيه تجديد الامتيازات الممنوحة للبريطانيين في الولاية والغاء الضرائب التي كانت مفروضة على الشحن ونقل البضائع (٣٩) .

ونتيجة لأضطراب الاوضاع في بلاد فارس بعد اغتيال نادر شاه سنة ١٧٤٦م التي ادت الى مغادرة تجار ايران وتوجههم نحو البصرة لأنه المكان الملائم للتجارة (٤٠) .

وفي عام ١٧٥٩م عندما دمرت السفن الفرنسية مقر الشركة في بندر عباس بسبب اندلع حرب الاعوام السبعة ١٧٥٦-١٧٦٣، فضل الانكليز الانتقال الى البصرة دون غيرها من الموانئ الاخرى ، لعدة اسباب اهمها ، النشاط الواضح لتجارة المدينة ، ولهدوء الحال فيها إذ توجد حكومة صديقة للبريطانيين فضلاً عن وجود نوع من التمثيل البريطاني فيها (٤١) . وكانت اهم واردات الانكليز في هذه الفترة هي المنسوجات حيث قام مستر شو بنقل ١٠٩ بالة من المنسوجات الخشنة و ٣٠ بالة من المنسوجات الرقيقة (٤٢) .

وبعد ان اغلقت وكالة بندر عباس في سنة ١٧٦٣م رفعت مقيمة البصرة الى درجة وكالة وصارت تتولى الاشراف على تجارة الشركة ، وبعد سنة اعترف الباب العالي بوكالة البصرة باعتبارها قنصلية تتمتع بنظام الامتيازات (٤٣) .

وهذا يعني ان شركة الهند الشرقية البريطانية تتمتع بحماية تجارتها وممتلكاتها وحقوقها ولا تستطيع الدولة العثمانية ان ترفع في كل سنة الضرائب وبهذا اصبحت البصرة مركز تجاري للبريطانيين لوقوعها على الطريق البري للاتصال بين اوربا والهند

وفي سنة ١٧٦٤م كان الحديد والصلب والسجاد من الصادرات البريطانية في البصرة ولكن بكميات قليلة (٤٤)

أخذت التجارة البريطانية في البصرة بالتدهور بسبب الحرب مع كعب وانسحاب المقيم الى فرع تابع لها في منطقة (بلفور) على شط العرب لكن سفن الشركة ظلت تتردد على البصرة ففي عام ١٧٧٠م وصلتها حوالي احد عشر سفينة محملة بالبضائع المختلفة (٤٥) .

وما كادت اوضاع البصرة تستقر حتى داهمها مرض الطاعون (٤٦) مطلع عام ١٧٧٣ م فعادت الاحوال الى ما كانت عليه من تدهور حيث توقف النشاط التجاري وانسحبت وكالة شركة الهند الشرقية البريطانية من البصرة الى بوشهر مؤقتاً ، وقد قضى الطاعون على ثلث السكان تقريباً ، وجاء في تقرير شركة الهند الشرقية هنري مور الذي رفعه الى حكومة بومباي اثر عودته الى البصرة في كانون الثاني ١٧٧٤ ان عدد ضحايا الوباء في البصرة بلغ (٢٠٠٠٠٠) وفاة (٤٧) وهذا الرقم مبالغ فيه كثيراً .

نتيجة لما تقدم ضعف النشاط الانكليزي في البصرة رافق ذلك عدم الاستقرار واضطراب الاوضاع السياسية والاقتصادية والاجتماعية فقد استغلت القبائل هذه الظروف وراحت تغير عليها وتزيد من متاعبها فأضطر المتسلم الى شراء هدوئها بالمال . لهذا قررت الشركة سحب وكالتها من البصرة بعد وصول الشائعات عن غزو فارسي جديد سنة ١٧٧٥م باتجاه البصرة (٤٨) .

٢- التجارة الهولندية

ظهر النشاط الهولندي في البصرة عام ١٦٣٩ م بواقع سفينة كانت مستأجرة من قبل شاه بلاد فارس ، كما ان هولندا لم تقم ببعثة تجارية لشركة الهند الشرقية الهولندية (٤٩) . وظلت هذه الحالة الى سنة ١٦٤٠م ، عندما ظهر الهولنديين كمنافسين رئيسيين للبرتغاليين في تجارة التوابل الشرقية ، وظهر منافسين لشركة الهند الشرقية الانكليزية ، ودخل الطرفان في صراع حاد من اجل هذه التجارة ، الا ان التفوق كان للهولنديين ، بسبب اتباعهم سياسة تخفيض الاسعار لبضائعهم ، كما انهم اتبعوا سياسة معينة هي كسب ود حكام البصرة، وسعوا في الوقت نفسه

الى كسب ود التجار المحليين ^(٥٠). فلم يدفعوا رسوماً كمركية اكثر من ٣% بينما كان العرب يدفعون ٧% ^(٥١).

وفي سنة ١٦٤٥ م وصلت سفينة هولندية افرغت حمولتها في البصرة وفوتت الفرصة على الانكليز فأضطروا الى بيع البضائع بنصف كلفتها ، وقد وصلت المبيعات الهولندية من البضائع في البصرة اكثر من ٨١,٠٠٠ روبية دفعوا عليها ٣٢٧٥ روبية رسوم بينما دفع الانكليز ١٢٥٠ روبية من المبيعات البالغة ٣٦,٠٠٠ روبية ^(٥٢) ، اثر النشاط التجاري الهولندي بشكل سلبي على النشاط الانكليزي في البصرة بحيث لم تعد البضائع الانكليزية من الاقمشة والتوابل قادرة على منافسة الهولنديين وظلت فترة لم يسأل عنها احد من التجار ^(٥٣).

اما في سنة ١٦٤٦م وصلت ايضاً سفينة هولندية محملة بكميات كبيرة من الفلفل ادت الى هبوط سعر المائة رطل الى ٣, ٠٥ ريال أي نسبة ٤٠% من السعر الأصلي ، وقد بلغت التجارة الهولندية ذروة ازدهارها في خمسينات القرن السابع عشر ، حتى اصبح للهولنديين مكانة ونفوذ كبيران ^(٥٤).

أدت هذه السياسة الى احتكار الهولنديون التجارة مع البصرة خلال السنوات العديدة التي تلت مستعبدون من قوتهم ، وخوف منافسيهم الانكليز والبرتغاليين ، وقد عملوا على عدم وصول اية سفينة الى البصرة ، عدا سفنهم لغرض المتاجرة وقد نجحوا في ذلك فعلاً سنة ١٦٥٣م ومنعوا أي سفينة انكليزية او برتغالية من الوصول الى البصرة التي لم تصلها في تلك السنة سوى السفن الهولندية وبعض السفن العربية ^(٥٥).

وتمثل النشاط الهولندي الرئيسي للشركة في البصرة ببيع منتجات شرق وجنوب آسيا من امثال البهارات والسكر والانسجة القطنية الهندية والقصدير والوانني الخزفية الصينية ، وقد جلبت في بعض الاحيان المنتجات الاوربية الى البصرة وبالأخص الانسجة الصوفية الهولندية ، وكانت ارباح مثل هذه الحمولات تتراوح بين ٥٠ الى ١٠٠% أو اكثر ، على اسعار شراء أصلية ، غير ان طاقة السوق في البصرة كانت محدودة، علاوة على نفقات ارسال سفينة

تجارية الى مكان بعيد ، عن مركز نشاطات الشركة ، وبالنتيجة فأن ربحاً اجمالياً قدره ١٠٠% قد يخفي في حقيقته خسارة ^(٥٦) .

ظل الهولنديون يتربحون امكانية العودة ثانية الى البصرة على الرغم من الاحداث في البصرة . وعند استقرار الامور فيها ، أعاد الهولنديون فتح مؤسساتهم التجارية في البصرة وكانت الارباح في بداية الامر ضئيلة غير انها اخذت تتحسن . وقد ذكر تافرنيه في رحلته الى البصرة ازدهار تجارة التوابل الهولندية في البصرة ^(٥٧) .

وقد احتفظ الهولنديين بتفوقهم الى نهاية القرن السابع عشر ، وذلك لأن اصحاب الشركة الهولندية كانوا في الوقت نفسه هم حكام هولندا ، فضلاً عن ان الشركة الهولندية تمتعت بأحتكار تام ^(٥٨) ، وتحول مقرها الى مقيمة في البصرة خلال النصف الاول من القرن الثامن عشر ، وتمارس نشاطها التجاري وبالأخص شراء بعض البضائع غير الموجودة في بلاد فارس واهمها اللؤلؤ ^(٥٩) . الى جانب تجارة التوابل والقهوة كان الهولنديون يتاجرون في مادة السكر والفلفل والحديد والقصدير والتوابل المختلفة والألبسة الصوفية في بعض الاحيان ، ولم تقتصر تجارة الهولنديين مع البصرة على طريق الخليج العربي فقط ، بل نافس الهولنديون البريطانيون في جلب الجوخ من حلب الى البصرة . واخيراً فأن البصرة كانت مهمة بالنسبة للهولنديين الا وهو نقل البريد بين الهند واوروبا أو بالعكس ^(٦٠) . وفي سنة ١٧٥٢م حدثت كارثة قضت على المقيمة الهولندية في البصرة كان مسؤولاً عنها البارون كنيغهاوزن (kniphausen) والقت السلطات العثمانية القبض عليه بتهمة خاصة ^(٦١) . وقيل انه لم يطلق سراحه الا بعد ان دفع رشوة قدرها ٥٠ ألف روبية وتم غلق المقيمة الهولندية في البصرة ، ورفع الامر الى السفير الهولندي في اسطنبول الذي بعثه الى المسؤولين العثمانيين ^(٦٢) .

وفي نهاية سنة ١٧٥٣م استقر البارون كنيغهاوزن في جزيرة خرج ، ومعه قوات بحرية وعسكرية حتى بدأ بتنفيذ تهديداتهم لمتسلم البصرة وحاولوا الاستيلاء على عدة زوارق تعود ملكيتها الى البصرة ولما وصل الخبر الى سليمان باشا ابو ليلة قرر ان يستعيد كل ما أخذه الهولنديون منهم ^(٦٣) ولم تمر فترة الا وعاد الهولنديين لمثل هذه المحاولة حيث جوبهت سفن

عثمانية متجهة نحو البصرة بمقاومة شديدة من الهولنديون ، وقد استطاع السفير الهولندي لدى الباب العالي الحصول على فرمان بأن يعاد رفع العلم الهولندي مرة أخرى وارسل البارون خطاباً موجهاً الى سليمان باشا يطلب رد الاموال التي انتزعت من العاملين في المقيمة ، واستقبل اشار سليمان بنفسه البارون في البصرة وهدده باستخدام القوة اذا لم يستجب الى مطالبه غير ان الباشا رد بأنه لا يستطيع دفع أي شئ سوى السماح للمقيم الهولندي بأن يظل في البصرة (٦٤) بشرط ان يكون رجلاً آخر غير هذا البارون .

وفي سنة ١٧٥٤م سار البارون لحصار شط العرب واستولى على سفينتين عثمانيتين، وارغمت هذه الاجراءات سليمان باشا على طلب التقاهم مع الهولنديين لايجاد حل للخلاف واطلاق سراح السفن العثمانية المحتجزة ، وفعلاً تم الاتفاق بعقد معاهدة وافق فيها الهولنديون على انتهاء العداء بينهم وعادت السفن المحتجزة بعد دفع مبلغ (١٣٠ . ٠٠٠) الف روبية (٦٥). وفي اوائل عام ١٧٥٥ سمح للهولنديين ان ينقلوا البضائع التي خلفوها ورائهم في البصرة وان يجمعوا التمور التي كانت لهم فيها (٦٦) ، لكن منافسة الانكليز لهم جعلهم يضعفون في البصرة ولم يعيدوا فتح الوكالة فيها .

التجارة الفرنسية

تعود علاقة فرنسا مع البصرة الى القرن السابع عشر، أي في سنة ١٦٢٣م عندما فتحت اول محطة لهم في المدينة (٦٧) عندها دخلت فرنسا ساحة التنافس والصراعات مع الشركات الاوربية الاخرى وذلك بتأسيس شركة تجارية للحصول على مناطق نفوذ في الهند والمناطق الواقعة على طريق الهند ، ولأن مدينة البصرة لها أهمية استراتيجية من ناحية الموقع كونها مركز نقل البريد الى الهند الذي يذهب الى الهند والآتي عبر الطريق الصحراوي بصره - حلب من البحر المتوسط (٦٨) ، حيث قامت شركة الهند الشرقية الفرنسية بأرسال سفينتين تحملان كميات من الفلفل والنيلة الى البصرة ، وقد تمكن فروتر frotter مبعوث الشركة من تحقيق ارباح كبيرة واستطاع ان يحصل من متسلم البصرة على امتيازات ممنوحة للانكليز (٦٩).

وفي سنة ١٦٧٩م اصدر لويس الرابع عشر مرسوماً بأن يكون رئيس الكرملين في البصرة قنصلاً عاماً لفرنسا في البصرة واعتماداً على هذا القرار مارس الالباء الكرملين منصب القنصل الفرنسي في البصرة للمدة ١٦٧٤ - ١٧٢٩ ، ومنذ عام ١٦٧٩ وحتى عام ١٧٣٥ كان قد تولى منصب قنصل فرنسا احد عشر مسؤولاً كلهم من رجال الدين ^(٧٠) وهو العام الذي دخل بعده النشاط التجاري الفرنسي الى البصرة ، عندما جلب الفرنسيين معهم كميات كبيرة من قماش الجوخ عن طريق حلب من موانئ الشام ^(٧١) .

عينت شركة الهند الشرقية الفرنسية وكيلاً لها في البصرة سنة ١٧٢٨م، رينو Reynault ^(٧٢) للأشراف على بيع وشراء البضائع والعناية بمصالح الشركة .

اما في سنة ١٧٣٩ بدأ الفرنسيون إقامة علاقة تجارية ونشاط تجاري مع الهند وبدأوا بجلب البضائع من بندر عباس الى البصرة على الرغم من ان الوجود البحري الفرنسي كان ضعيفاً في منطقة الخليج العربي ومن ضمنها البصرة ، لضعف التجارة الفرنسية ولكن مع هذا سعى القناصل الفرنسيون في البصرة للأحتفاظ بعلاقات جيدة مع القوى العربية المحلية ، وقد أكدت رسالة القنصل الفرنسي مارتنفيل في البصرة التي ارسلها الى مجلس الشركة في فرنسا على هذه الحقيقة (لقد تمكنت ان اكون علاقات صداقة مع الشيوخ والامراء في منطقة الخليج العربي، الذين يمتلكون او يحكمون مساحات من الارض الصغيرة وبفضل هذه العلاقة تمكنت من ان احمي مرور السفن الفرنسية عندما كانت تحمل اوراقاً وجوازات سفر بتوقيعي ، بينما السفن الانكليزية تتعرض الى هجمات اولئك الشيوخ والامراء لموقف الانكليز المعادي لهم) ^(٧٣) ، وقد استطاع مارتنفيل ان يبيع ٣٠٠ بالة من القهوة (البوريانية) بعد شهرين من وصوله للبصرة وبيع الأقمشة والحديد ، وادار مارتنفيل الاعمال التجارية بنجاح كبير حيث شهدت البصرة زيادة كبيرة في التجارة الفرنسية وعلاقات طيبة مع باشا بغداد ^(٧٤)

وصلت السفن الفرنسية التي تحمل بعض الشحنات من البضائع الى ميناء البصرة . ففي عام ١٧٣٥ قامت سفينة فرنسية بالتوجه الى البصرة ، بعد ان افرغت قسماً من شحناتها في بندر عباس . وبما ان نادر شاه كان يحاصر البصرة آنذاك ولم تستطيع اي سفينة اوربية أن

تتجه الى البصرة بسبب الحصار ، فقد اصدر نادر شاه امراً حصل الفرنسيون بموجبه على حق اعادة مركزهم في بندر عباس^(٧٥) .

ان الحرب التي كانت قائمة بين انكلترا وفرنسا قد خلقت متاعب للمقيم الفرنسي لذلك قرر مغادرة البصرة ، وغلق المقيمة الفرنسية ، بسبب اهمال فرنسا للمؤسسات التجارية، ولتأخر مخصصات المقيم في عام ١٧٤٨^(٧٦) . لكن هذه المقيمة عادت وفتحت ابوابها في صيف عام ١٧٥٥ م واصبح السيد برديا مقيماً فرنسياً في البصرة ، وقام بتحسين الوضع التجاري والمنافسة مع البريطانيين الذين دائماً يريدون القضاء على التجارة الفرنسية . واتسمت العلاقة بالود والصدقة بين الممثلين الفرنسيين والبريطانيين في البصرة فقد كان المقيمان يتبادلان الزيارات والمعاملات بينهما ، لكنها لم تدم طويلاً فقد توترت بعد قيام حرب السنوات السبع بين فرنسا وبريطانيا ١٧٥٦ - ١٧٦٣ وانتقال القتال بينهما الى مستعمراتها الشرقية^(٧٧) .

بداية عام ١٧٥٩ م كانت الحرب لاتزال قائمة بين فرنسا وبريطانيا ، فقام القنصل الفرنسي بزيارة الى بغداد ، وحاول الحصول من الوالي سليمان باشا ابو ليلة على فرمان بأن يكون أول الاوربيين المستقبلين لدى الوالي في الحفلات الرسمية وحين عاد المقيم الفرنسي الى البصرة حاول التأكيد على ان تكون معاملته لا تقل عن معاملة مثيله البريطاني كما ابلغ وجهاء المدينة وتجار البصرة والمسيحيين بصورة خاصة ، لكن الناس ابلغوا المقيم البريطاني انه المفضل لديهم، وارسل المقيم البريطاني احتجاجاً الى الوالي في بغداد على انه كتب الى متسلم البصرة انه يجب معاملة المقيم البريطاني بالمرتبة الأولى . واستمر البريطانيون يتعرضون للنشاط الفرنسي الذي بدأ يكون محدوداً للغاية^(٧٨) .

طرق التجارة البرية

١- طريق البصرة - حلب التجاري وهو طريق صحراوي كان يسلكه معظم التجار القادمين من الهند وبلاد فارس والذين كانوا يقصدون بلاد الشام والبحر المتوسط دون المرور ببغداد^(٧٩) . وقد ارتبطت البصرة بعلاقات تجارية مع حلب عن طريق بادية الشام اذ كانت القوافل التجارية

التي تنطلق منها هي القوافل الرئيسية التي تنقل البضائع من البصرة ومناطق الخليج العربي والهند الى حلب ^(٨٠) .

تتوجه القوافل الى حلب والى اسطنبول واوربا عن طريق ميناء الاسكندرونة ومن المتاجرات الثمينة لهؤلاء التجار ، تجارة اللؤلؤ وكانوا يبعثون به الى حلب واسطنبول ويفضلون ارسال بضائعهم عبر الصحراء مباشرة باتجاه حلب لقلة الضرائب والكلفة ولكون المخاطرة محدودة . كذلك كان في البصرة تجار يعملون لحسابهم الخاص مع البندقية عن طريق حلب أما اهم المواد المستوردة هي الاقمشة من مدينة سورات ، والجوخ من اوربا والشاش الرفيع وباقي انواع الاقمشة والعقاقير ^(٨١) .

اما القوافل التي لا تحمل بضائع انما تكون من الجمال فقط ، هي نفسها للبيع لاتدفع ضريبة في الطريق ، ذكر الرحالة الانكليزي بلاستيد ان شيخ الاحساء هو الذي يرسل مثل تلك القوافل سنوياً ، حيث يعين احد اتباعه او اقربائه كشيخ للقافلة ، وبعد ثلاثة ايام يلتحق بها كل من لديه جمال للبيع ، حيث يتضاعف عددها ثلاث مرات او اكثر عند الوصول الى حلب ، يبدأ رحيل هذه القوافل في منتصف نيسان حتى منتصف حزيران من كل عام ، بسبب زيادة الطلب في هذه الفترة على الجمال من الدولة العثمانية ، كذلك حتى يتمكن تجار الابل في هذه القوافل من بيع ابلهم مبكراً ، والعودة مع القوافل التجارية السنوية النازلة من حلب الى البصرة في اواخر تموز ، واول ابل من كل عام ^(٨٢)

وهذا الطريق يعد من اهم الطرق التجارية البرية في العالم ويبلغ طوله حوالي (١٢٠٠) كم ويبدأ من الزبير ويسير محاذياً للضفة الغربية لنهر الفرات الى حلب وقد عانت الدولة العثمانية كثيراً لبسط سيطرتها على هذا الطريق ، ورغم انها بنت معظم الخانات على امتداده الا انها فشلت في حفظ الامن للقوافل التجارية الا ان السيطرة عليه لم تتم الا بفضل القبائل العربية حيث كانت ترى ان لها حق السيادة في منطقتها ومن حقها ان توقف سير القافلة وتلزمها بأداء رسم معين ، ولذا يقوم رئيس القافلة او المتعهد بالنقل بدفع ذلك الرسم لأنه افضل طريق لسلامة القافلة وحمايتها ^(٨٣) . وكانت القوافل التجارية الكبيرة تقطع طريق حلب الى

البصرة في مدة تتراوح بين ٤٥ و ٧٠ يوماً في حين ان القوافل الصغيرة كانت تقطع المسافة في ٢٥ يوماً فقط .

وكانت وسائل النقل البرية التجارية تتكون من الجمال والبغال والحمير، ويقدر عدد الجمال ١٥٠٠ جمل تقريباً ، الا ان بعضها قد يبلغ ٤٠٠٠^(٨٤) جمل ، اما العربات فيبدو انها لم تكن مستعملة على نطاق واسع في تلك المدة ، بسبب مرور القوافل التجارية بمناطق وعرة او رملية في بعض الاحيان الامر الذي جعل استخدام العربات في تلك الرحلات امر غير عملي^(٨٥) .

ولم تكن القوافل التجارية متساوية في اعدادها واحجامها، بل كانت تختلف من قافلة لأخرى وقد ذكر تافرنبيه ان القافلة التي سافر معها كانت تحتوي على ٦٠٠ بعير^(٨٦) .

كانت القافلة تسير تحت امرة رئيسها ودليلها رئيس القافلة أو (كروان باشي) الذي يتم اختياره من قبل اصحاب الجمال عادة ، ويكون اختياره حسب المنطقة التي ستجتازها القافلة في المناطق العربية او التي تقطنها العشائر العربية التي ستجتازها القافلة ، وكان الافضل اختيار دليل يعرف تلك المنطقة وقبائلها ولغتها^(٨٧) .

ويذكر الرحالة بلاستيد في رحلته عام ١٧٥٠ م ان الشيخ ذو السمعة الحسنة الذي يختاره التجار ويحترمه شيوخ الصحراء لانه يعمل بشرف واخلاص وان كلمته هي جواز سفره وعقده الذي يتعامل بها ، وكونه رجلاً متديناً حتى ان بعض الرحالة والقناصل الاوربيين سافروا مع القافلة مرات عديدة^(٨٨) ، اما الرحالة نيبور فيذكر ان السفر بصحبة عشائر بني خالد اكثر أمناً الذين يجلبون مجموعة كبيرة من الجمال الى حلب للبيع، ويمرون في طريقهم قرب البصرة^(٨٩) .

وتضم القافلة المؤذن والحلاق والخياط والقهواتي واشخاص لربط وتحميل الامتعة على الجمال ، وان مهمة المؤذن هي ليس اوقات الصلاة فحسب ، وانما لأسماع اوامر الشيخ بالتهيو والاستعداد للحركة ، بعد استراحة معينة ، والتوقف للمبيت ، ويقوم القهواتي باعداد القهوة كما ان هناك قوافل مكونة لببيع الجمال و لا تحمل اية بضاعة في رحلتها من البصرة الى حلب ولا تدفع أي ضرائب في الطريق^(٩٠) .

لقد كانت اهم البضائع التي تنقلها القوافل القادمة من الشام هي مسكوكات الذهب والفضة والنحاس ومنسوجات حلب والحريير والساتان وخيوط الذهب والفضة والمجوهرات والاولاني الزجاجية والتبغ وماء الورد والافيون^(٩١) .

كانت بعض القوافل تتعامل معها الدول الاوربية كهولندا وفرنسا وبريطانيا وكان يرأسها شخص من تجار العرب ، ويتفق الرحالة ان الزبير كانت اول محطة تجارية يتم فيها تجميع التجارة القادمة من البصرة بعدها تأتي منطقة (جوييدة) التي تأتي بعد الدريهمية والرميلة وبعد جوييدة ، (الخانق) التي تعد محطة انتظار ، وتبعد عن البصرة ثلاثة ايام للجمال ، ثم منطقة (الائلة) التي هي قريبة من مشهد الامام علي (ع) (النجف الحالية) وتتوقف بها القوافل للتبرك . وهناك بعض القوافل تفتقر من منطقة الخانق باتجاه السلطان^(٩٢) للأبتعاد عن عشائر الفرات الجنوبي وخاصة قبيلة المنتفك ، ثم تسير القوافل التجارية حتى تصل منطقة (هديه) والتي تبعد عن النجف ما يقارب (١٢) ميلاً ، بعدها يأتي قصر الاخضر ثم محطة الرحالية^(٩٣)، وعندها تتوقف القوافل القادمة من حلب الى البصرة وبعدها محطة (هلكة حوران) ويقال انها تبعد عن الرحالية مسافة ١٦ ساعة سيراً على الجمال^(٩٤) .

وهناك خانات معدة لاستقبال التجار في اغلب المدن وعلى الاخص المدن الواقعة على طريق القوافل ، يوجد فيها العديد من الخانات لسكن التجار منها خان (كروان سراي) بأسم الحاج قاسم الشمري^(٩٥) . ومن المحتمل ان هذا الخان ملك للشيخ الذي سمي بأسمه ، كما كان لأباء الكرملين خان في المدينة ينزل فيه التجار الاوربيين عادة . فضلاً عن الخانات الموجودة داخل المدينة ، الا ان اغلب هذه الخانات خربت ، نتيجة لغزو البدو^(٩٦) . مما هو جدير بالذكر ان القافلة عند وصولها قرية يثرب التي تبعد عن حلب اثنتا عشر ميلاً ، يفتشها موظفوها من الكمارك الموجودين في الخيام ، بحثاً عن اللؤلؤ لأن ضريبته مضاعفة ويشير بعض الرحالة الى ان موظفي الكمارك عثروا على مجوهرات مع شخص ارمني تقدر بمائتي الف روبية (الف باون استرليني)^(٩٧) .

ولأهمية هذا الطريق فقد قامت بريطانيا وخاصة في القرن الثامن عشر بالاهتمام به واعتبرته مهماً بالنسبة لها ، وبضرورة المحافظة على الطريق لأنه أصبح الطريق السريع لنقل البريد البريطاني ، وأصبح نقل الرسائل بين البصرة والبحر الأبيض المتوسط ، وبين البصرة والهند من مهمة المقيم البريطاني في البصرة ، واليه ترد الرسائل من حلب واسطنبول وبغداد وطهران ومسقط^(٩٨) . وقد اقترح احد التجار البريطانيين نقل الرسائل بين الهند وبريطانيا عن طريق البصرة - حلب التجاري ، الذي سمي بطريق البريد السريع وذلك لسرعة وصول الرسائل المنقولة له عن طريق حلب الى العراق (البصرة ثم بومباي)^(٩٩) . وعند اندماج ولاية البصرة مع ولاية بغداد قد الحق هذا الاندماج تأثيراً ضاراً بتجارة القوافل الى حلب ، حيث لا بد من اخذ موافقة والي بغداد ليسمح للقوافل بالذهاب من البصرة الى حلب مباشرة ، فعندما تضعف السيطرة العثمانية على البصرة ينشط هذا الطريق^(١٠٠).

الضرائب

تشكل الضرائب والرسوم العمود الفقري لايرادات ولاية البصرة ، وبخاصة ان اراضي هذه الولاية كانت اراضي عشيرة ، ولم تخضع للنظام الاقطاعي العسكري ، وهذا مما حرم الدولة العثمانية من الضرائب التي كانت تستلمها من الفلاح في اراضي الميري (التابعة للدولة) وبسبب ذلك اهتم العثمانيون بتقدير دقيق للضرائب التجارية ، ولأنها تشكل المورد الرئيس للولاية ، ففرضوا الضرائب والرسوم على اغلب السلع والمنتجات الداخلة والخارجة الى ولاية البصرة^(١٠١).

كانت الضريبة التي تفرض على السلع والبضائع التجارية ، وكذلك الرسوم المفروضة على المنتجات الزراعية هي ضريبة (التمغا)^(١٠٢) . وكانت ايضاً تفرض على التجارة الداخلية وعلى المنسوجات الحريرية والالوانى المعدنية والفضة وعلى اغلب ما يباع في الاسواق وكانت هذه الضريبة تؤخذ بالضمان وتقوض الى طالبها ، الذي ترسو عليه نتيجة المزايدة^(١٠٣).

وهناك ضرائب تفرض على السلع والبضائع المستوردة ، فيؤخذ على القوافل القادمة من حلب والشام المحملة بالأقمشة الجوخ والصوف والسجاد ما نسبته ٣% او ٦% اما بالنسبة

للسفن والقوافل القادمة من بلاد فارس ففرضت عليها ضريبة قدرها ٥-١٠% ومثله بالنسبة للبضائع القادمة من الاحساء والقطيف والبحرين (١٠٤).

كما يؤخذ على المواد التي يأتي بها العرب على الجمال من كل حمل بعير ، دينار ذهب، كما فرضت السلطات العثمانية ضرائب اخرى على النخيل والصيد البري والاسماك والثروة الحيوانية كالأغنام والخيول (١٠٥).

اما السفن الخارجة من ميناء البصرة فكان يجري الاتفاق بين مسؤول الميناء وبين اصحاب البضائع حول مقدار المبالغ المستوفاة منها (١٠٦). وفي سنة ١٦٧٦ كان تجار البصرة يدفعون اموالاً الى خزينة البصرة بواسطة سندات ويتم ارسالها الى الاستانة (١٠٧).

اما بالنسبة للضرائب التجارية المفروضة على البضائع التي يجلبها الاوربيون ، وعلى الاخص تجار انكلترا وفرنسا ، فقد كانت محدودة بـ ٣% بموجب الاتفاقيات التجارية بين الدولة العثمانية وهذه الدول الاوربية والمعروفة بالامتيازات الا ان هذه النسبة لم تكن تعني شيئاً بالنسبة للسلطات المحلية (١٠٨)، اما غير الأوربيين فكانوا يدفعون ضريبة تقدر ٥-٧% على البضائع الرقيقة و ٥-٨% على البضائع الخشنة (١٠٩).

وهناك ضرائب الكمرك التجارية في البصرة فقد كان يسجل في القرنة ويدفع في البصرة هذا بالنسبة للبضائع التي ترسل اليها عن طريق نهر دجلة ، اما القوافل التجارية القادمة من حلب الى البصرة عن طريق الشام أو البضائع التي تجلبها السفن عن طريق شط العرب الى البصرة فربما كانت تدفع الكمرك في البصرة نفسها ، اما الاتاوات التي تفرض على القوافل التي تمر من حلب الى البصرة بطريق البادية ، فقد ذكر تافرنيه انه قابل قافلة مكونة من ثلاثين فارس مسلح طلبوا من قافلته الوقوف لحين وصول اميرهم الذي فرض على القافلة مبلغ ٤٠٠ كروان (١١٠).

كما فرضت ضرائب على المنتجات الزراعية سواء أكانت غلات او فواكه ، وكانت تأخذ منها العشر ، وتلك التي تجبى من الماشية (الكودة) مثل الاغنام والجاموس وقد ثبتت على الرأس ، والعشر يشكل اهم الضرائب المفروضة على الزراعة ، فقد جمع تحت الاسم نفسه ، مع

اختلافات كبيرة نجدها من مقاطعة لأخرى ، وذلك استناداً الى نوع الانتاج ومقداره ونوعية الارض ، ففي ولاية البصرة والمناطق التابعة لها ، كان مقداره الثلث على الحنطة والرز والشعير والبصل ، وواحد ونصف على التمر (١١١) .

وهناك اختلاف في الضرائب والرسوم الزراعية كانت مرتبطة بطرق ارواء الارض ولذلك فأئنا نجد ان الضرائب المفروضة على الارض التي تروي بالواسطة هي اقل من تلك التي تروي سيجاً .

اما الخضروات مثل الرقي والبطيخ والباقلاء وغيرها من الخضروات الاخرى فقد استثنيت من دفع ضريبة العشر الى الدولة . وفي مناطق اخرى من ولاية البصرة ، مثل العشار التي تسمى آنذاك ناحية الشمال فكان العشر يؤخذ حسب الوزن ، وغالباً ما كان مقداره $\frac{1}{2}$ من الحنطة ، على كل كارة واحدة ، وفي واحد من الشعير على كل كارة منه وخمسة اطنان من التمر على الكارة (١١٢) . وفي منطقة حفار (المحمرة) و مكرلي التابعتين لقضاء البصرة كان يؤخذ ثلاثة قروش (عجمية) المعروفة بالعباسي من كل نخلة من النخيل التي يملكونها ، وكذلك تحصيل العشر من محاصيل الرز في مزارعهم بقرية (مكرلي) بموجب قانون الدفتر (١١٣) .

اما العقارات التي التزم بها العثمانيون مثل قلعة البصرة وقلعة القرنة فقد التزم بها حسين آغا ، لبناء مستودعات الذخيرة للقوة العسكرية فتأخذ الاموال وتدفع الى خزينة الدولة عن طريق عمليات الشراء والبيع (١١٤) .

العوامل المؤثرة على النشاط التجاري في البصرة

هناك عوامل عديدة اثرت على التجارة في البصرة خلال مدة البحث نتيجة لعدم الاستقرار السياسي ، وضعف السلطة المركزية وكثرة الاضطرابات والأنقاضات العشائرية ، التي تعد عاملاً سلبياً اثر على التجارة ، وأدى الى تقليلها او حتى ايقافها في بعض الاحيان ومعروف ان السلم ملازم للتجارة ومن الصعب ازدهار النشاط التجاري بدونه ومن جهة اخرى فأن عدم

الاهتمام بطرق المواصلات البرية والنهرية من قبل الولاة واغلبهم من حكم لمدد قصيرة خلال القرن الثامن عشر ، وأدى ذلك الى خلق صعوبات كبيرة بالنسبة لحركة النقل التجاري ^(١١٥) .

ومن الملاحظ ان الثورات المحلية والتهديدات بالغزو من الفرس مستمرة منذ سنة ١٦٦٨ فأثر ذلك على اعاقه حركة التجارة وأضعفها ، فقد كانت تلك الهجمات مستمرة واحياناً تؤدي الى عرقلة التجارة لمدد طويلة ، ان العامل الاخر المؤثر في التجارة هو احتلال البصرة من قبل الدولة العثمانية ١٥٤٦م فقبل الاحتلال كانت القوافل تستطيع ان تنتقل فيها بكل حرية من غير دفع رسوم المرور او الطريق وفي سنة ١٧٣٩ فكر الباشا في اصدار بعض الاوامر لمنع اية قافلة تتجه الى سوريا بغير ان تنظم في البصرة ووقتها خلق هذا الامر قلقاً بين التجار ^(١١٦) .

من العوامل التي اثرت على تجارة البصرة مع الخليج العربي هي ان السفن التي تعود الى السكان المحليين كان اصحابها يتخوفون من ان تتعرض لها سفن اوربية قوية كالسفن البريطانية والهولندية ^(١١٧) .

ويمكن القول ان تنامي قوة عُمان البحرية في الخليج وقيامها بعمليات القرصنة كان له تأثير على التجارة ، وخاصة في القرن السابع عشر ومهاجمتها لميناء كنج ^(١١٨) . وربما احتمال قيامها بهجوم على ميناء بندر عباس ومن الاسباب التي اثرت على التجارة هو الحصار الذي قام به نادر شاه للبصرة ١٧٣٥م والذي أدى الى تجميد النشاط التجاري وكان نشاط آخر هو تحول التجارة من شمال الخليج من البصرة الى الموانئ الايرانية وعلى الاخص في نقل المقرات التجارية الاوربية من تلك الموانئ بسبب اضطراب اوضاعها في البصرة ^(١١٩) . وكذلك استبداد الكثير من الولاة ، ومطالباتهم المستمرة بالضرائب ، ورفع نسبة الضرائب الى اكثر من الحد المقرر ، قد اثر على التجارة سلباً .

فضلاً عن ذلك انتشار مرض الطاعون عام ١٧٧٣م الذي اثر بشكل كبير في تجارة المدينة ، فقد هرب معظم التجار الى خارج المدينة، وما ان انتهى الطاعون حتى كان احتلال كريم خان الزند للبصرة عام ١٧٧٥م ^(١٢٠) .

لم يكن في البصرة نوع واحد من العملة يتم التعامل بها ، بل كان هناك العديد من العملات المتداولة في السوق البصري منها العثمانية و الهندية والفارسية و الأوربية وذلك كون مدينة البصرة ميناءً تجارياً يرتاده مختلف الجنسيات من مختلف البلدان . ونظراً لتعرضها للأحتلال العثماني منذ ١٥٤٦ م ، فرضت السلطات العثمانية نقوداً معينة تتعامل بها . يضاف الى ذلك وجود عدد من الشركات الاوربية ، وقد كانت هذه الشركات تتعامل بنقود معينة خاصة بدولها ، كل هذه العوامل مجتمعة اضافة الى عوامل اخرى ، اما التجار في البصرة فقد تمسكوا بالنقود الخاصة بهم وبقوا يتعاملون بها . ما اهم النقود التي كانت شائعة في البصرة .

١- **الاقجة :-** وهي عملة عثمانية شاعت في القرن السادس عشر وكانت موجودة من ايام المغول واطلق عليها الاوربيون اسبر Asper وهي كلمة يونانية مشتقة من اسبروس ومعناها ابيض^(١٢١) .

٢- **البارة :** عملة عثمانية فضية كانت مستعملة في العراق خلال القرن السادس عشر الميلادي تساوي (اربع قيراطات) سرعان ما حلت محل الاقجة باعتبارها الوحدة النقدية وكان وزنها اول الامر ١٦٠ قمحة او ما يعادل 1/2 غرام ، وكانت في تغير مستمر الى ان انخفض وزنها الى ربع ذلك في اوائل القرن التاسع عشر.^(١٢٢)

٣- **القرش :** عملة عثمانية في الاصل، بوزن ستة دراهم ، وزنت في عهد السلطان احمد الثالث (١٧٠٣ - ١٧٣٠) ب ١٨ درهم ثم طرأ عليها انخفاض مستمر في عهد السلطان مصطفى الثالث (٧٥٧ - ١٧٧٣)^(١٢٣) . وكان القرش الرسمي يسمى صاغا وغير الرسمي يسمى الرائج وهو ربع القرش الصاغ وسماها اهل البصرة متليك، (أي ما يطلق على العملة المعدنية احياناً)^(١٢٤)

٤- **الروبية :** هي عملة هندية من الفضة ، وقد استخدمت في التعامل التجاري خلال القرن الثامن عشر عراقياً^(١٢٥) .

- ٥- التومان : وهو نقد إيراني من الذهب وهو كالليرة الذهبية التي تساوي (٤٠) قرشاً رائجاً .
- ٦- المايدين : انها عملة اوروبية تعادل البارة ويكون قيمة البارة تساوي المايدين .
- ٧- الفلوس : عملة عثمانية في البصرة كل (٥) فلوس تعادل بارة واحدة ^(١٢٦) ويعتقد انه كان من نقود آل فراسياب ^(١٢٧) .
- ٨- الشامي : عملة عثمانية قديمة ضربت في الشام فسميت بالشامي ، وهي تساوي ثمانى بيزات عثمانية ^(١٢٨) ، ويعادل الواحد اربعين بارة والشامي كانت عملة معروفة عند اهالي البصرة وعندما يأتي التجار من دول مختلفة لشراء التمور البصرية يجب عليهم تغيير نقودهم الى عملة الشامي .
- ٩- الفواري ، عملة نقدية تستخدم في البصرة والمنطق وتساوي عشر شاميات ^(١٢٩) .
- ١٠- الليرة : وهي عملة من الذهب تعادل (١٢) شامي ، يكون التعامل بها مع الاجانب وتستخدم من التجار غالباً ^(١٣٠) .
- ١١- المحمي : نقود عثمانية منسوبة الى محمد الفاتح ، وكانت قيمتها نصف فرنك ذهبي ، وكانت موجودة في البصرة خلال القرن الثامن عشر ^(١٣١) .
- ١٢- العباسي : عملة فارسية نسبة الى الشاه عباس الاول ، وكان يعادل ثلاث شاهيات او اربع بارات ، ^(١٣٢) .
- وبحكم موقع البصرة التجاري فقد كانت تتداول فيها مختلف العملات الاجنبية حتى اصبحت تلك العملات تغطي على العملة الرسمية للدولة ^(١٣٣) في بعض انواع التعامل ^(١٣٤) .
- ١٣- الشاهي ، عملة ايرانية كان وزنها مثقال من الفضة ^(١٣٥) .

الخاتمة

على الرغم من الاضطرابات والانتفاضات العشائرية وعدم استقرار الوضع الامني والحكومي في البصرة نتيجة لسرعة تعاقب الولاة على الحكومة في البصرة وتولي العشائر لأكثر من مرة الحكم ، فقد شهدت البصرة ازدهاراً واضحاً وخاصة عند تولي اسرة افراسياب الحكم لأنها شهدت نوعاً من الاستقرار السياسي ومعاملة حكومة افراسياب الاجانب معاملة حسنة بالإضافة الى انخفاض الضرائب على السلع الاجنبية .

نلاحظ من خلال دراستنا لهذه الفترة ان موقع البصرة الاستراتيجي الذي يعتبر حلقة وصل بين اوربا وآسيا جعلها امام القوة الاوربية للتنافس عليها ، وهذا ادى بدوره الى ازدهار الحركة التجارية في البصرة لأنها الطريق المؤدي الى الهند وهي الاكثر اتصالاً بدول الخليج العربي وخاصة عند توسع النفوذ الانكليزي الحاجة في الخليج والهند وبالتالي تزداد الحاجة الى طريق آمن وسريع لنقل التجارة وخاصة (طريق بصرة - حلب) لنقل البريد . لكنها في بعض الاحيان تتسم بالركود بسبب ضعف متسلميها ، فضلاً عن الثورات العشائرية والضرائب الثقيلة .

لكن موقعها الجغرافي ساعدها ليكون لها دوراً في الملاحة التجارية عبر العصور المختلفة حيث تأتي اليها البضائع من مختلف الدول ولعبت صادراتها من التمور الى مختلف الدول مورداً هاماً للمدينة .

فضلاً عن سياسة سلمان ابي ليلة تجاه البصرة من مجرد مركز بسيط الى سوق كبير اصبح ذات ميناء بحري وذلك بتأمين الطريق وتسيير المواصلات النهرية والبرية والقضاء على حركات العشائر المتمردة ، ولكن الطاعون سنة ١٧٧٣م والاحتلال الفارسي للبصرة سنة ١٦٧٦ كانا سببان اساسيان لأنحدار التجارة في البصرة .

الهوامش

- (١) خليل علي مراد ، تاريخ العراق الاداري والاقتصادي في العهد العثماني ١٦٣٨ - ١٧٥٠ م ، رسالة ماجستير غير منشورة ، جامعة بغداد - كلية الآداب ، ١٩٧٥ ، ص ٣٧٦ .
- (٢) خليل مراد ، المصدر نفسه ، ص ٣٧٦ .
- (٣) جان باتيست تافرنيه ، رحلة الفرنسي تافرنيه الى العراق في القرن السابع عشر سنة ١٦٧٦ ، ترجمة كوركيس عواد وبشير فرنسيس ، الدار العربية للموسوعات ، بيروت ، ٢٠٠٦ ، ص ٧٢ .
- (٤) عبد الحكيم عجيل ، البصرة في النصف الثاني من القرن الثامن عشر ، رسالة ماجستير غير منشورة ، جامعة البصرة - كلية الآداب ، ١٩٨٩ ، ص ٦-٧ .
- (٥) ثابت عبد الجبار عبد الله ، الاقتصاد السياسي لتجارة البصرة في القرن السابع عشر ، ترجمة عبد العزيز سباهي ، دار الثقافة والنشر ، بيروت ، ٢٠١٣ ، ص ١٧٤ .
- (٦) ثابت عبد الجبار ، المصدر نفسه ، ص ١٧٦ .
- (٧) الدنك : نوع من السفن الكبيرة المصنوعة من الواح جوز الهند مشدودة بعضها مع بعض بحبال مطلية بزيت السمك (القار) وهي من السفن المستعملة بكثرة في نهر دجلة . ينظر : كاظم الدجيلي ، السفن في انهار العراق ، مجلة لغة العرب ، السنة الثانية ، ج ٢ ، ١٩٧٢ ، ص ٤٩٧ .
- (٨) خليل علي مراد ، المصدر السابق ، ص ٣٧٧ .
- (٩) عبد الحكيم عجيل ، المصدر السابق ، ص ٧٩ .
- (١٠) مصطفى النجار وآخرون ، يوميات المقيمة الانكليزية في البصرة ١٧٩٨ - ١٨١١ ، اتحاد المؤرخين العرب ، بغداد ، ١٩٨٠ ، ج ٢ ، ص ٤٠٢ .
- (١١) حسين علي عبيد القطراني ، الزبير في العهد العثماني ، رسالة ماجستير غير منشورة ، كلية الآداب / جامعة البصرة ، ١٩٨٨ ، ص ٦٤ .

(١٢) سلطان محمد القاسمي ، اسطورة القرصنة العربية في الخليج العربي ، ترجمة محمد باقر ، همسايا للنشر - طهران ، ٢٠٠٨ ، ص ٤٠٨ .

(١٣) المصدر نفسه ، ص ٤٠٩ ، ديوان حاكم .

(١٤) لوريير ، دليل الخليج العربي ، قطر - الدوحة ، ج ١ ، ص ٢٦٦ .

(١٥) لوريير ، المصدر نفسه ، ج ١ ، ص ٢٦٦ .

(١٦) عبد العزيز محمد الشناوي ، الدولة العثمانية دولة اسلامية مفترى عليها ، ج ٢ ، مكتبة الانجلو المصرية ، القاهرة ، ١٩٨٠ ، ص ٧٥٩ .

(١٧) المصدر نفسه ، ص ٧٦٠ .

(١٨) حسين محمد القهواتي ، اضواء على تجارة البصرة في القرنين الثامن والتاسع عشر ، مجلة الخليج العربي ، مجلد ١٢ ، ع ٢ ، ١٩٨٠ ، ص ٢١ .

(١٩) محمد عبد الله العزاوي ، دور البصرة التجاري في الخليج العربي ، موسوعة البصرة الحضارية ، القسم التاريخي ، ص ١٤٣ .

(٢٠) المصدر نفسه ، ص ١٤٥ .

(21) Halford Loncester Hoskins , Biritsh routes to India , London , 1966 , pp. 3- 86.

(٢٢) خليل علي مراد ، المصدر السابق ، ص ٣٧٩ .

(٢٣) لوريير ، دليل الخليج ، ج ٤ ، ص ١٧٦٧ .

(24) P. Tuson , The Records of the Britsh Residency and Agencies in the A-Gulf (C.A . GS) , p 175

أ.م.د. جعفر عبد الدايم م. كوثر غضبان عبد الحسن

(٢٥) باسم خطاب طعمة ، تغلغل النفوذ البريطاني في العراق ١٧٩٨ - ١٨٣١ ، رسالة ماجستير غير منشورة ، جامعة بغداد ، كلية الاداب ، ١٩٨٥ ، ص ٢٢ .

(٢٦) يقظان سعدون العامر ، نشاط شركة الهند الشرقية الانكليزية في البصرة ، جامعة البصرة ، ١٩٩٠ ، ص ١٢ .

(٢٧) تأسست شركة الهند الشرقية الانكليزية سنة ١٦٠٠م ، فقد اخذ الانكليز منذ اواخر القرن السادس عشر وبعد انتصاراتهم على الارماذ الاسبانية عام ١٥٨٨م اخذوا يتطلعون بشكل اكبر نحو الشرق بحثاً عن مصادر الثراء فيه ، ينظر : سجلات مكتب الهند IOR / L / PS / 20 L Dzz 75 uo

(٢٨) يقظان سعدون العامر ، المصدر السابق ، ص ١٥ .

(٢٩) لوريير ، المصدر السابق ، ج ٤ ، ص ١٧٦٩ .

(٣٠) احمد مصطفى ابو حاكمه ، محاضرات في تاريخ شرق الجزيرة العربية في العصور الحديثة ، مطبعة النهضة - القاهرة ، ١٩٦٧ ، ص ٤٣ .

(٣١) لوريير ، المصدر السابق ، ج ٤ ، ص ١٧٦٩ .

(٣٢) وهي اتفاقية تجارية تتكون من عدة نصوص عقدها الانكليز مع الدولة العثمانية حددت بشكل عام حقوق الانكليز في الدولة العثمانية وقد وقع هذه الاتفاقية هينج (Henege) وايران وينسلشيا (Earl of winchei) السفير فوق العادة للملك لدى الباب العالي في سنة ١٦٦١ وتم التصديق عليها من جانب سيرجون فينش (Sir J - finch) السفير البريطاني الثاني في سنة ١٦٧٥ . ينظر : المصدر نفسه ، ج ٤ ، ص ١٧٧٣ .

(٣٣) يقظان سعدون العامر ، المصدر السابق ، ص ١٦ .

(٣٤) لوريير ، دليل الخليج ، ج ٤ ، ص ١٧٨١ .

(٣٥) خليل علي مراد ، المصدر السابق ، ص ٢١٥ ؛ لوريير ، دليل الخليج ، ج ٤ ، ص ١٧٩٣ .

(٣٦) لوريير ، المصدر السابق ، ج ٤ ، ص ١٧٩٣ .

أوضاع البصرة التجارية ١٦٦٨ - ١٧٧٥م

(٣٧) عبد الامير محمد امين ، المصالح البريطانية في الخليج ١٧٤٧ - ١٧٧٨م ، ترجمة هاشم كاطع ، مراجعة حبيب المؤمن ، مطبعة الارشاد ، بغداد ، ١٩٧٧ ، ص ٩٠ .

(٣٨) صالح محمد العابد ، موقف بريطانيا من النشاط الفرنسي في الخليج العربي ١٧٩٨ - ١٨١٠ م ، بغداد ، ١٩٧٩ ، ص ٥٦ - ٥٩ .

(٣٩) لوريمر ، دليل الخليج ، ج ٤ ، ص ١٨١٧ .

(٤٠) باسم خطاب طعمة ، المصدر السابق ، ص ٣٢ .

(٤١) عبد الامير محمد امين ، المصالح البريطانية في الخليج ، ص ٨٥ .

(٤٢) لوريمر ، دليل الخليج ، ج ٤ ، ص لوريمر ، دليل الخليج ، ج ٤ ، ص ١٨٢٨ .

(43)C.U.A : tchison , Acollecion , Engagement and sands Relating India and Neighbouring countries (Caleutta – 1990) Vol , XIIIp . p899 .

(٤٤) لوريمر ، دليل الخليج ، ج ٤ ، ص ١٨٢٩ .

(٤٥) عبد الامير محمد امين ، المصدر السابق ، ص ١٦٥ - ١٧٥ .

(٤٦) داهم الطاعون البصرة سنة ١٧٧٢ فتوقفت الحركة التجارية في المدينة وهرب ممثلو الشركة الى بومباي ولم يبق منهم سوى الطبيب (رايلي) فقط كانت وطأة الطاعون على البصرة شديدة الى درجة انها جعلت الرحالة (ساسونز) يقدر عدد ضحاياه بربع مليون نسمة وهو بلا شك رقم مبالغ فيه .

Abraham , parsons , Travels in Aisa and Africa (London 1808), p 151 .

(٤٧) حامد البازي ، البصرة في الفترة المظلمة ومابعدھا، مطبعة دار البصري، بغداد ١٩٦٩، ص ٧٧ ؛ عباس العزاوي ، المصدر السابق ، ج ٦ ، ص ٤٢ .

(٤٨) عبد الامير محمد امين ، المصالح البريطانية في الخليج ، ص ٨٤٥ .

أ.م.د. جعفر عبد الدايم م. كوثر غضبان عبد الحسن

(٤٩) بي . جي سلوت ، دراسة حول المصادر عن النشاطات الهولندية في البصرة بين عامي ١٦٤٥ - ١٧٥٤ م ، ترجمة عبد الجبار ناجي ، مجلة الخليج العربي، م١٧ ، ع٣ ، ١٩٨٥ ، ص٨٨ .

(٥٠) هيفاء عبد العزيز الربيعي ، غزاة في الخليج ، الغزو الهولندي للخليج العربي والمقاومة العربية ، دراسة تاريخية ، دار الكتاب للطباعة والنشر ، جامعة الموصل ، ١٩٨٩ ، ص٦٥ .

(٥١) خليل علي مراد ، المصدر السابق ، ص ٣٨٣

(52) J.A Saldanha, selections from statepapers, Bombay rejrarting the East India company `s connections with the Gulf , with a sammary of events , 1600- 1800 , Culcutta , 1900 , p . 10 .

(53) Ibid, p11

(٥٤) هيفاء عبد العزيز الربيعي ، المصدر السابق ، ص ٦٦ - ٦٧ .

(٥٥) خليل علي مراد ، المصدر السابق ، ص ٣٨٥ .

(٥٦) بي جي سلوت ، المصدر السابق ، ص ٨٩ .

(٥٧) تافرنيه ، المصدر السابق ، ص ٩٤ - ٩٨ .

(٥٨) صلاح العقاد التيارات السياسية في الخليج العربي ، مكتبة الانجلو المصرية ، القاهرة ، ١٩٧٤ ، ص ٣٣ .

(٥٩) هيفاء عبد العزيز ، المصدر السابق ، ص ٩٧ .

(٦٠) خليل علي مراد ، المصدر السابق ، ص ٣٨٥ .

(٦١) لوريمر ، دليل الخليج، ج٤ ، ص ١٧٩٦ ؛ يقظان سعدون العامر ، المصدر السابق ، ص ٢٩ .

(٦٢) ل وريمير ، المصدر نفسه ، ج٤ ، ص ١٧٩٦ .

(63) Laurcnee Lokhart : The fall of the savacafid dynasty Combridge - 1958 , p.280.

(٦٤) يقظان السعدون ، المصدر السابق ، ص ١٩ .

(٦٥) هيفاء عبد العزيز ، المصدر السابق ، ص ١٢٦ .

(٦٦) لوريمر ، دليل الخليج ، ج ٤ ، ص ١٧٩٧ .

(٦٧) زكي صالح ، بريطانيا والعراق حتى عام ١٩١٤ م ، بغداد ، ١٩٦٨ ، ص ٥٨ .

(٦٨) عبد الحكيم عجيل ، المصدر السابق ، ص ٦٢ .

(٦٩) محمد عبد الله العزاوي ، دراسات في تاريخ الخليج العربي الحديث والمعاصر ، ص ٢٠ .

(٧٠) يقظان عامر السعدون ، المصدر السابق ، ص ٢٦ .

(٧١) صادق ياسين الحلو ، البصرة في الوثائق الوطنية والفرنسية ووثائق الوزارة الخارجية الفرنسية في القرن الثامن عشر والتاسع عشر ، مجلة الخليج العربي ، مجلد ٢٠ ، ع ٣ ، ١٩٨٨ ، ص ١٠٢ .

(٧٢) محمد حسن العيدروس ، تاريخ الخليج العربي الحديث والمعاصر ، عين للدراسات والبحوث الاقتصادية والاجتماعية ، القاهرة ، ١٩٩٦ ، ص ٤٨ ؛ محمد عبدالله العزاوي ، دراسات في تاريخ الخليج العربي الحديث والمعاصر ، ص ٢٣ .

(73) Al – Hilo sadik , Leuropc, Ctles problemes , martimors DH Golfe Arabe De 178, 1857 – france 1983 , p . 77 .

(٧٤) محمد عبدالله العزاوي ، دراسات في تاريخ الخليج العربي الحديث والمعاصر ، ص ٢٦ .

(٧٥) لوريمر ، دليل الخليج ، ج ٤ ، ص ١٨٤٠ .

(٧٦) محمد حسن العيدروس ، المصدر السابق ، ص ٤٠ .

(٧٧) لوريمر ، دليل الخليج ، ج ٤ ، ص ١٨٤٠ .

- (٧٨) صالح محمد العابد ، المصدر السابق ، ص ٥٦ - ٥٧ .
- (٧٩) حسين محمد القهواتي ، المصدر السابق ، ص ٣٩٩ .
- (٨٠) جميل عبد الوهاب المحامي ، على طريق الهند ، مطبعة الاهالي ، بغداد ، ١٩٣٢ ، ص ٤٣ .
- (٨١) عبد الحكيم عجيل ، المصدر السابق ، ص ٧٣ .
- (٨٢) فلاح عبد الحسين وآخر ، طريق بصرة حلب للقوافل التجارية كما وصفها الرحالة الاوربيين في العصور الحديثة ، مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية ، ع ١٩ ، ص ٥٨ .
- (٨٣) حسين علي عبيد القطراني ، الزبير في العهد العثماني ١٥٧١ - ١٩١٤م ، المصدر السابق ، ص ٦٩ .
- (٨٤) ثابت عبد الجبار ، المصدر السابق ، ص ١٨٣ .
- (٨٥) خليل علي مراد ، المصدر السابق ، ص ٤١٥ .
- (٨٦) تافرنه ، المصدر السابق ، ص ٤١٠ .
- (٨٧) خليل علي مراد ، المصدر السابق ، ص ٤١٠ .
- (٨٨) فلاح عبد الحسين وآخر ، المصدر السابق ، ص ٦١ .
- (٨٩) كارستن نيبور ، رحلة نيبور الكاملة الى العراق ، ترجمة سعاد هادي العمري ، دار الوراق للنشر ، ١٩٧٣ ، ص ٥٩ .
- (٩٠) فلاح عبد الحسين وآخرون ، المصدر السابق ، ص ٥٩ .
- (٩١) جون ب . كلي ، بريطانيا والخليج ١٧٥٩ - ١٨٨٠م ، ترجمة محمد امين ، ج ١ ، سلطنة عمان ، وزارة التراث والثقافة ، مطبعة عيسى (ب. ت) ، ص ٦٣ .
- (٩٢) فلاح عبد الحسين وآخرون ، المصدر السابق ، ص ٦٣ - ٧١ .

(٩٣) الرحالية : وهي منطقة حدودية بين كربلاء والانبار مشهورة بالنخيل والان ناحية تابعة للأنبار قريبة من قضاء عين تمر (شتاته) في كربلاء .

(٩٤) خليل علي مراد ، المصدر السابق ، ص ٤١٨ .

(٩٥) المصدر نفسه ، ص ٤١٨ .

(٩٦) حسين علي عبيد القطراني ، المصدر السابق ، ص ٧٢ .

(٩٧) فلاح عبد الحسين وآخر ، المصدر السابق ، ص ٦٩-٧١ .

((٩٨)) مصطفى النجار وآخرون ، يوميات المقيمة الانكليزية في البصرة ١٧٨٩-١٨١١ ، اتحاد المؤرخين العرب ، بغداد ، ج ٢ ، ١٩٨٠ ، ص ٤ .

(٩٩) عبد الامير محمد امين ، المصالح البريطانية في الخليج ، ص ١٩٠ .

(١٠٠) ثابت عبد الجبار ، المصدر السابق ، ص ١٨٥ .

(١٠١) طارق نافع الحمداني ، التنظيمات الاقتصادية العثمانية في ولاية البصرة ابان النصف الثاني من القرن السادس عشر ، منشورات مركز الدراسات والبحوث عن الولايات العربية في العهد العثماني ، الجزائر ، ١٩٨٦ ، ص ٥٦٢ .

(١٠٢) التمغا ، سميت بهذا الاسم في زمن المغول وذلك جراء السمة التي كانت توضع على مائوخذ الضريبة عنه كما ان الختم الذي يوضع عليها يقال (تمغا) ينظر: عباس العزاوي ، تاريخ الضرائب العراقية من صدر الاسلام الى آخر العهد العثماني ، بغداد ، ١٩٧٥ ، ص ٥٠ .

(١٠٣) المصدر نفسه ، ص ٥١ .

(104) RLaprovince de olpert Mantran , Reglem ents fiscanx ottomans : Bassora in jonrual of the Economic and social History of the orientex, pt , 203 , 1967 , p 225 .

أ.م.د. جعفر عبد الدايم م. كوثر غضبان عبد الحسن

(١٠٥) عباس العزاوي ، تاريخ الضرائب العراقية من صدر الاسلام الى آخر العهد العثماني ، ص ١١٠-١١١ .

(١٠٦) طارق نافع الحمداني ، المصدر السابق ، ص ٥٦٦ .

(١٠٧) مديرية الارشيف العثماني ، اسطنبول ، تركيا ١٦٧٢ ، رقم ٦٧٤٦٢ .

(١٠٨) لوريمر ، دليل الخليج ، ج ١ ، ص ١٧٧٣ .

(١٠٩) ثابت عبد الجبار ، المصدر السابق ، ص ٩٩ .

(١١٠) تافرنه ، المصدر السابق ، ص ٩٠ .

(111)Mantran , op , cit , pp. 2

(١١٢) طارق الحمداني ، التنظيمات الاقتصادية العثمانية في ولاية البصرة ، ص ٥٦٧ .

(١١٣) مديرية الارشيف العثماني ، اسطنبول - تركيا ، رقم ٩ .

(١١٤) مديرية الارشيف العثماني ، اسطنبول - تركيا ، رقم ١٤٢ .

(١١٥) خليل علي مراد ، المصدر السابق ، ص ٤٢١ .

(١١٦) مارتفيل لوتركوسيه ، النشاط الفرنسي في البصرة (١٧٣٩-١٧٤٥) ، جامعة البصرة ، مركز دراسات الخليج العربي ، ص ٧-٨ .

(١١٧) خليل علي مراد ، المصدر السابق ، ص ٤٢١ .

(١١٨) كينج : ميناء صغير يقع على مسافة اربعة اميال شرقي لنجة الايراني على الساحل الشرقي من الخليج العربي .

(١١٩) عبد الامير محمد امين ، المصالح البريطانية، ص ٨٨ ؛ وعبد الحكيم عجيل ، المصدر السابق ، ص ٩٢ .

(١٢٠) عباس العزاوي ، المصدر السابق ، ج ٥، ص ١١٢ .

- (١٢١) خليل علي مراد ، المصدر السابق ، ص ٤٣٥ .
- (١٢٢) المصدر نفسه ، ص ٤٥٢ .
- (١٢٣) العزاوي ، تاريخ النقود العراقية ، ص ١٥٠ .
- (١٢٤) عبد الحكيم عجيل ، المصدر السابق ، ص ٩٤ .
- (١٢٥) خليل علي مراد ، المصدر السابق ، ص ٤٥٢ .
- (١٢٦) عبد الحكيم عجيل ، المصدر السابق ، ص ٩٥ .
- (١٢٧) خليل علي مراد ، المصدر السابق ، ص ٤٤٩ ؛ عبد الحكيم عجيل ، المصدر السابق ، ص ٩٥ .
- (١٢٨) العزاوي ، تاريخ النقود العراقية ، ص ١٥٤ .
- (١٢٩) الهام محمود الكاظم ، تاريخ البصرة في العهد العثماني ١٨٠٣ - ١٨٦٩ ، مطبعة الميزان ، النجف ، ٢٠١٤ ، ص ١٣٤ .
- (١٣٠) العزاوي ، تاريخ النقود العراقية ، ص ١٥٤ .
- (١٣١) علي الشرقي ، مجلة لغة العرب ، السنة ٤ ، العدد ١٠ ، بغداد ، ١٩٢٧ ، ص ٧٦
- (132) Foster, William , The pageant of Persia , (London) 1937 ,
p 249 .
- (١٣٣) الهام محمود الكاظم ، المصدر السابق ، ص ٩٩ .
- (١٣٤) مصطفى كاظم المدامغة ، نصوص من الوثائق العثمانية في البصرة من سجلات المحكمة الشرعية ، البصرة ، ١٩٨١ ، ص ٧٠ .
- (١٣٥) خليل ساحلي اوغلي ، من تاريخ الاقطار العربية في العهد العثماني ، مركز الابحاث التاريخ والفنون والثقافة ، اسطنبول ، ٢٠٠٠ ، ص ٢٢٧ .

المصادر والمراجع

١- الوثائق غير المنشورة

مديرية الارشيف العثماني

أ- مديرية الارشيف العثماني ، اسطنبول ، تركيا ١٦٧٢ رقم الوثيقة ٦٧٤٦٢.

ب- مديرية الارشيف العثماني ، اسطنبول ، تركيا ، رقم ٩ .

ج- مديرية الارشيف العثماني ، اسطنبول ، تركيا ، رقم ١٤٢.

٢- سجلات مكتب الهند LOR/ L / PS / 20L Dzz 75 40

3-J.Asaldanha , selections from statepapers , Bombay rejrating the East India com pany`s connections with the Gulf , with a sammary of events , 1600-1800, Culcutta , 1900 .

٢- المصادر العربية والمعرية

١. احمد مصطفى ابو حاكمه ، محاضرات في تاريخ شرق الجزيرة العربية في العصور الحديثة ، مطبعة النهضة ، القاهرة ، ١٩٦٧ .

٢. الهام محمود كاظم ، تاريخ البصرة في العهد العثماني ١٨٠٣ - ١٨٦٩ ، مطبعة الميزان ، النجف ، ٢٠١٤ ..

٣. ثابت عبد الجبار عبد الله ، الاقتصاد السياسي لتجارة البصرة في القرن الثالث عشر ، ترجمة عبد العزيز سباهي ، دار الثقافة والنشر ، بيروت ، ٢٠١٣ .

٤. جان باتيست تافرنيه ، رحلة الفرنسي تافرنيه الى العراق في القرن السابع عشر سنة ١٦٧٦ ، ترجمة كوركيس عواد وبشير فرنسيس ، الدار العربية للموسوعات ، بيروت ، ٢٠٠٦ .

٥. جميل عبد الوهاب المحامي ، على طريق الهند ، مطبعة الاهالي ، بغداد ، ١٩٣٢ .
٦. جون كيللي ، بريطانيا والخليج ١٧٥٩ - ١٨٨٠م ، ترجمة محمد امين ، ج ١ ، سلطنة عمان ، وزارة التراث والثقافة ، مطبعة عيسى (ب. ت) .
٧. حامد البازي، البصرة في الفترة المظلمة وما بعدها ، مطبعة دار البصري، بغداد، ١٩٦٩ .
٨. خليل ساحلي اوغلي ، من تاريخ الاقطار العربية في العهد العثماني ، مركز الابحاث التاريخ والفنون والثقافة ، اسطنبول ، ٢٠٠٠ .
٩. زكي صالح ، بريطانيا والعراق حتى عام ١٩١٤ ، بغداد ، ١٩٦٨ .
١٠. سلطان محمد القاسمي ، اسطورة القرصنة العربية في الخليج العربي ، ترجمة محمد باقر ، همسايا للنشر ، طهران ، ٢٠٠٨ .
١١. صالح محمد العابد، موقف بريطانيا من النشاط الفرنسي في الخليج العربي ١٧٩٨ - ١٨٠٠ ، بغداد، ١٩٧٩ .
١٢. صلاح العقاد ، التيارات السياسية في الخليج العربي ، مكتبة الانجلو المصرية ، القاهرة، ١٩٧٤ .
١٣. عبد العزيز محمد الشناوي، الدولة العثمانية دولة مفترى عليها، ج ٢ ، مكتبة انجلو المصرية، القاهرة ، ١٩٨٠ .
١٤. عبد الامير محمد امين ، المصالح البريطانية في الخليج ١٧٤٧ - ١٧٧٨ م ، ترجمة هاشم كاطع ، مراجعة حبيب المؤمن ، مطبعة الارشاد ، بغداد ، ١٩٧٧ .
١٥. عباس العزاوي ، تاريخ العراق بين الاحتلالين ، ج ٥ ، بغداد ، ١٩٥٣ .

أ.م.د. جعفر عبد الدايم م. كوثر غضبان عبد الحسن

١٦. عباس العزاوي ، تاريخ الضرائب العراقية من صدر الاسلام الى اخر العهد العثماني ، بغداد ، ١٩٧٥ .

١٧. كارستن نيبور ، رحلة نيبور الكاملة الى العراق ، ترجمة سعاد هادي العمري ، دار الوراق للنشر ، بغداد ، ١٩٧٣ .

١٨. لوريير ، دليل الخليج العربي ، قطر ، الدوحة ، ج ١ .

١٩. مصطفى النجار وآخرون ، يوميات المقيمة الانكليزية في البصرة ١٧٩٨-١٨١١ ، اتحاد المؤرخين العرب ، بغداد ، ١٩٨٠ .

٢٠. محمد عبد الله العزاوي ، دراسات في تاريخ الخليج العربي الحديث والمعاصر ، الدار الوطنية الجديدة ، دمشق ، ٢٠١١ .

٢١. محمد حسن العيدروس ، تاريخ الخليج العربي الحديث والمعاصر ، عين للدراسات والبحوث الاقتصادية والاجتماعية ، القاهرة ، ١٩٩٦ .

٢٢. مارتنفيل لوثركوسيه ، النشاط الفرنسي في البصرة (١٧٣٩-١٧٤٥) جامعة البصرة ، مركز دراسات الخليج العربي.

٢٣. مصطفى كاظم المدامغة ، نصوص من الوثائق العثمانية في البصرة من سجلات المحكمة الشرعية، البصرة ، ١٩٨١ .

٢٤. هيفاء عبد العزيز الربيعي ، غزاة في الخليج ، الغزو الهولندي للخليج العربي والمقاومة العربية ، دار الكتاب للطباعة والنشر ، الموصل ، ١٩٨٩ .

٢٥. يقطان سعدون العامر، نشاط شركة الهند الشرقية الانكليزية في البصرة ، جامعة البصرة ، ١٩٩٠ .

٣- الرسائل الجامعية

١. باسم خطاب طعمة ، تغلغل النفوذ البريطاني في العراق ١٧٩٨ - ١٨٣١ ، رسالة ماجستير غير منشورة ، جامعة بغداد ، كلية الاداب ، ١٩٨٥ .
٢. حسين علي عبيد القطراني ، الزبير في العهد العثماني ، رسالة ماجستير غير منشورة ، كلية الاداب ، جامعة البصرة ، ١٩٨٨ .
٣. خليل علي مراد ، تاريخ العراق الاداري والاقتصادي في العهد العثماني ١٦٣٨ - ١٧٥٠ ، رسالة ماجستير غير منشورة ، جامعة بغداد ، كلية الاداب ، ١٩٧٥ .
٤. عبد الحكيم عجيل ، البصرة في النصف الثاني من القرن الثامن عشر ، رسالة ماجستير غير منشورة ، جامعة البصرة ، كلية الاداب ، ١٩٨٩ .

٤- المصادر الأجنبية

- 1- Abraham , parsons , Travels in Aisa and Africa.
- 2- Al – Hilo sadik , Leuropc, Ctles problemes , martimors DH Gulfe Arabe De 178, 1857 – france .
- 3- C.U.A : tchison , Acolleection , Engagement and sands Relating India and Neighbouring countries (caleutta – 1990) Vol , XIIIp .
- 4- Halford Loncester Hoskins , Biritsh routes to India , London , 1966 .
- 5-Foster, William , The pageant of Persia , (London) 1937.
- 6- P. Tuson , The Records of the Britsh Residency and Agencies in the A- Gulf (C.A . GS)

7-Laurcnee Lokhart : The fall of the savacafid dynasty Combridge - 1958.

8-RLaprovince de olpert Mantran , Reglem ents fiscanx ottomans :
Bassora in jonrual of the Economic and social History of the orientex, pt
, 203 , 1967 .

٥- الدوريات

١. بي . جي سلوت ، دراسة حول المصادر عن النشاطات الهولندية في البصرة بين عامي ١٦٤٥ - ١٧٥٤ م ، ترجمة عبد الجبار ناجي ، مجلة الخليج العربي، م١٧ ، ع٣ ، ١٩٨٥ .

٢. حسين محمد القهواتي ، اضواء على تجارة البصرة في القرنين الثامن والتاسع عشر ، مجلة الخليج العربي ، مجلد ١٢ ، العدد ٢ ، ١٩٨٢ .

٣. صادق ياسين الحلو ، البصرة في الوثائق الوطنية والفرنسية ووثائق الوزارة الخارجية الفرنسية في القرنين الثامن عشر والتاسع عشر ، مجلة الخليج العربي ، مجلد ٢٠ ، العدد ٣ ، ١٩٨٨ .

٤. طارق نافع الحمداني ، التنظيمات الاقتصادية العثمانية في ولاية البصرة ابان النصف الثاني من القرن السادس عشر ، منشورات مركز الدراسات والبحوث عن الولايات العربية في العهد العثماني ، الجزائر ، ١٩٨٦ .

٥. كاظم الدجيلي ، السفن في انهار العراق ، مجلة لغة العرب ، السنة الثانية ، ج٢ ، ١٩٧٢ .

٦. محمد عبد الله العزاوي، دور البصرة التجاري في الخليج العربي ، موسوعة البصرة الحضارية، القسم التاريخي ، ١٩٨٩ .