

الأكلاك في الموصل من خلال كتب الرحلات آبان العهد العثماني

عامر بلوإسماعيل*

ملخص البحث:

يعد هذا البحث محاولة لتتبع انطباعات بعض الرحالة الأجانب الذين زاروا الموصل في العهد العثماني (١٥١٦ - ١٩١٨) وما تضمنته من معلومات قيمة عن الاكلاك من خلال مدوناتهم التي كانوا يكتبونها وبشكل يومي عن خطوط سير رحلاتهم من بلادهم وحتى وصولهم الموصل أو ما بعدها وكذلك ذكر خطوط سير عودتهم إلى بلادهم، وقد استغل معظم هؤلاء الرحالة، الاكلاك في وصولهم للموصل والسفر منها إلى بغداد ثم إلى جنوب العراق وقد حفلت تلك المدونات أو ما تسمى بـ (كتب الرحلات Travel Books) بمعلومات وافية كما سبق أن اشرنا عن الاكلاك وعن تجاربهم على متنها وكذلك وصفهم لعملية بنائها والمواد الأولية الداخلة في عملية البناء والمسالك التي كانت تسلكها في تحركها في مجرى نهر دجلة من ديار بكر إلى الموصل أو من الموصل إلى تكريت ثم بغداد. كما تناول البحث دور الاكلاك في إنعاش تجارة الموصل الداخلية والإقليمية لأنها تعد واسطة نقل نهريّة قديمة ربطت الموصل في فترة البحث بالأناضول في الشمال وكردستان في الشمال الشرقي وبغداد من الجنوب.

Rafts in Mosul through Foreign Travelers' writings

Asst. lect.: Amer Bello Ismail

Abstract:

This research is an humbled attempt to follow up and analyze the foreign travelers' impressions how visited Mosul during the Ottoman reign (1516-1918) about the rafts. In fact foreign travelers took

* مدرس مساعد / مركز دراسات الموصل.

دراسات موصلية. العدد السادس والعشرون. شعبان ١٤٣٠هـ / آب ٢٠٠٩م

record of their travels' route from their home to Mosul and vice versa or from Mosul to Baghdad or to south of Iraq. Foreign travelers' writings included valuable information about the construction of rafts, their raw materials and routes from Diyarbekr to Baghdad via Mosul. Also, they contained much information the role of the rafts in Mosul prosperity because the rafts were the best means of transportation at that time, so they connected Mosul with Anatolia in the north, Kurdistan in the northeastward and Baghdad in the south.

المقدمة:

زار الموصل في العهد العثماني (١٥١٦-١٩١٨م) العديد من الرحالة الأجانب ضمن مهام مختلفة ومتباينة بين رحالة وأخر فمنهم من أتى للعمل بالآثار وجمع المخطوطات لصالح متاحف دولته ومنهم من أتى لاستكشاف المنطقة ومنهم من جاء للتحقق من وجود بعض الأماكن المذكورة في الكتب الدينية المسيحية واليهودية ومنهم من قدم لأغراض سياسية وما إلى ذلك. وما يهمننا في هذا الموضوع أن معظم الرحالة الذين زاروا الموصل قد دونوا تفاصيل دقيقة جدا عن مشاهداتهم فيها لاسيما عن الاكلاك موضوع بحثنا التي استقل أكثرهم بعضا منها في التنقل من جنوب الأناضول إلى الموصل وإلى جنوب العراق. وفي مدوناتهم وصف الرحالة عملية بناء الكلك والمواد الأولية الداخلة في البناء وأهم الطرق التي تسلكها الاكلاك في جريانها كما بينوا دور الاكلاك في الحياة الاقتصادية للموصل.

يهدف البحث إلى تسليط الضوء على تركيب الكلك ودوره في ازدهار الموصل تجاريا وزراعيًا لدوره في نقل المنتجات الزراعية والبضائع من ديار بكر والمناطق الجبلية في شمال العراق إلى مدينة الموصل والمناطق المجاورة لها ونزولاً إلى بغداد ثم إلى جنوب العراق. وكما هو معروف فإن استعمال الأكلاك في الموصل موغل في القدم وكلمة كلك كلمة عامية شائعة في الموصل والعراق عموماً يقابلها في اللغة العربية (الرمث أو الطوف) (١) وسنتحدث أولاً عن بناء الكلك وتركيبه.

بناء الكلك وتركيبه:

أن عملية بناء الكلك ليست عملية صعبة أو مكلفة كما يتضح ذلك من خلال روايات الرحالة الأجانب فقد كتب عنه الرحالة الهولندي ليونهارت راوولف "Leonhart Rauwolf" (الذي زار الموصل سنة ١٥٧٥م) ما نصه: " لا توجد أخشاب كثيرة فيها (أي الأكلاك) إلا

أنها تحوي عدداً وافراً من جلود الماعز المنفوخة والتي توضع في القعر لتحمل المزيد من الأثقال فوقها"^(٢).

أما الرحالة الفرنسي جان دي تيفنو "Thevenot" (زار الموصل سنة ١٦٦٤م) فقد عرف الكلك تعريفاً وافياً بالقول: " الكلك هو نوع من المواخر لا أوتاد فيه ولا مسمار بل لا توجد فيه أية قطعة حديدية البتة، ولا سارية فيه ولا شراع". وعن طريقة بناءه كتب ما نصه: " أما طريقة أعداده فهي أنهم يشدون بضعة قرب"^(٣) إلى بعضها بواسطة الحبال على شكل أقرب إلى المربع الطول أكثر بقليل من العرض ويثبت فوق القرب المتراسة جذوع من الأخشاب الطويلة تتشابك طولاً وعرضاً ويضعون عليها أربعة مقاعد أو حزم من الأغصان بعلو نصف قدم تكون المسافة بين الواحدة والأخرى حوالي قدمين ونصف القدم في العرض والطول والمسافة المتبقية وهي حوالي قدمين أو ثلاثة تكون في محيط الكلك الخارجي ثم يصفون أوتاداً أخرى فوق المقاعد ويضعون فوقها أصناف البضائع ولا يوجد في الكلك دفة قيادة ولا شراع والمجاديف عبارة عن أعواد طويلة ينتهي كل منها بجناح صغير طوله قدمان ونصف القدم يتكون من مجموعة من القصب سمكها ستة أصابع أو سبعة"^(٤) كما ذكر انه لا يسمح للمسافرين على متن الكلك إقامة خيمة في الكلك بتاتا مهما كانت صغيرة بالرغم من ضرورتها للوقاية من حرارة شمس الصيف المحرقة"^(٥).

أما كارستن نيبور " K.Niebuhr " (زار الموصل سنة ١٧٦٦م) فقد وصف الكلك الذي استقله في رحلته من الموصل إلى بغداد بالقول: " يتكون الكلك من (٣٢) اثنين وثلاثين قربة منفوخة من جلد الشاه تحمل فوقها قطعة واحدة من الخشب"^(٦). والكلام عن عدد القرب في الكلك ينطبق على الكلك الذي استقله نيبور حصراً وليس هنالك قاعدة تحدد عدد القرب.

في حين نجد أن الرحالة الإنكليزي جاكسون "Jackson" (الذي زار الموصل سنة ١٧٩٧م) أختصر وصف تركيب الكلك بالقول: " معبر مؤلف من أغصان الأشجار مثبتة فوق عدد من الظروف [أي القرب] المنتفخة "^(٧). ويتضح من هذا الكلام أن جاكسون يقصد العبارة التي تشبه الكلك في التصميم إلا أنها تختلف عنه في كونها كانت تستعمل لعبور الناس والبضائع والحيوانات من ضفة النهر إلى ضفته الأخرى.

وربط الرحالة جيمس بكنغهام " James Buckingham " (الذي زار الموصل سنة ١٨١٦م) بين الأكلاك التي شاهدها في الموصل والأكلاك التي استخدمت في العصور القديمة بالقول: " ارمات صنعت من أغصان الشجر عززت بالقرب المنفوخة بالطريقة التي

كانت تجري الملاحه بها في هذه الأنيهار خلال أقدم العصور ولما كانت الأشجار الكبيرة نادرة هنا فقد كانت المجاديف تصنع من أجزاء صغيرة من القصب تشد إلى جانب بعضها البعض وتكون مشابهة للمجداف التقليدي الذي يشاهد في المنحوتات الإغريقية " (٨).

ووصف الرحالة الإنكليزي وليم هيود "William Hued" (الذي زار الموصل سنة ١٨١٧م) الكلك بأنه: "قضببان موضوعة فوق قرب منقوخة" (٩). وهو وصف مقتضب جدا ولا يعطي انطبعا عن أن الرحالة قد رأى الكلك أو استقله كواسطة نقل.

أما المقيم السياسي البريطاني في بغداد كلوديسوس جيمس ريج Claudius Rich " (الذي زار الموصل في الفترة ١٨٢٠-١٨٢١م)، ونتيجة لخبرته وإقامته الطويلة في العراق. فقد شرح بإسهاب تركيب الكلك فكتب عن ذلك قائلا: "يتألف [الكلك] من جلود ماعز منقوخة ومثبتة بشكل متراص بعضها إلى بعض بواسطة القصب وهذه القرب تعزز بقطع خشبية متقاطعة وفوق هذه القطع الخشبية توضع أخشاب أخرى للمحافظة على حزم البضائع بعيدة عن البلل بالماء وهذه الأكلاك توجه بمجدافين طويلين كفتيهما مصنوعتان من قطع من القصب المشقق يثبت إلى بعضه البعض" كما ذكر ريج إمكانية إقامة مظلة على متن الكلك للوقاية من حرارة الشمس نهارا واستعمالها كسرير للنوم ليلا بالقول: "وإذا رغب شخص في مزيد من الراحة فإنه يرتب لنفسه هيكل سرير مغطى بمظلة من اللباد وهذه المظلة تقع وسط الكلك ينتفع منها كسرير في الليل وغرفة في النهار" (١٠). وهذا يخالف ما ذكره لنا الرحالة الفرنسي تيفينو الذي نفى إمكانية إقامة أي مظلة على متن الكلك.

كما عبر الدكتور روس " J.Ross " (طبيب المقيمة البريطانية في بغداد) نهر الزاب بالكلك سنة ١٨٣٤م ونتيجة لتجربته على متن الكلك شبه تركيب الكلك بـ "عربة نبتون" (١١).

وأوضح المبشر الإنكليزي جورج برسي بادجر G.P.Badger (زار الموصل سنة ١٨٤٣م) بناء الكلك بالقول أن الأكلاك: "مصنوعة بنوع محكم من الخشب المتين وأرضيتها من القصب مثبتة بحبال.. وتحتها ظروف [أي القرب] من جلد الخراف مغلقة وفيها فتحة وحيدة ليسهل نفخها من جديد عندما يخرج منها الهواء أثناء الرحلة". وذكر أن مساحة الأكلاك تتراوح ما بين (٢٠-٦٠) قدماً مربعاً وهي تعوم بواسطة أرقام يزيد عددها على (٥٠٠) زق ولها مجدافان أو أكثر من كل جهة، كما ذكر أيضا أن الكثير من الأكلاك

الصغيرة تحتوي على حجرة من لباد قائمة على متن الكلك للمسافرين^(١٢) وهذا ما أكده كلوديوس جيمس ريج كما رأينا سابقاً.

والمُنقب الأثاري اوستن هنري لايارد " Sir Austen Henry Layard " (مكث في الموصل بحدود ست سنوات وتحديدًا منذ سنة ١٨٤٥م إلى ١٨٥١م) انتقل على متن الكلك غير مرة إلا انه ذكر لنا معلومات قليلة جدا عن الكلك وربما يعود هذا إلى أن لايارد اعتاد على الكلك ولم يستغرب شكله وبنيته كالأخرين الذين شاهدوه لأول وهلة، وفي إشارة عابرة ذكر لنا انه استقل كلكاً مؤلفاً من (٥٠) قربة وذو كوخ^(١٣)، إلا أن الجديد في كلامه هو إمكانية إقامة أكثر من مظلة أو كوخ كما يسميها هو.

والرحالة جون أشر " Jone Asher " (زار الموصل سنة ١٨٦٤م) ذكر أنه دفع أموال لصانعي الاكلاك لكي يصنعوا له كلكاً خاصاً به، فصنعوا له كلكاً كبيراً يبلغ طوله (٢٥) قدماً وعرضه (١٨) قدماً يتكون من (١٦٠) قربة منفوخة مصنوعة من جلود الماعز، وضع فوقها القصب والأخشاب بمقادير كافية ورتب فوقها كل شيء بحيث تضمن فيه راحته خلال سفرته التي قام بها من الموصل إلى بغداد^(١٤).

كما استقل الرحالة كراتون كريزي " Gratton Greazy " احد الاكلاك في رحلته من الموصل إلى بغداد سنة ١٨٧٠م ووصف الكلك وبنائه وصفاً دقيقاً بالقول: " فأحد الاكلاك رأيتُه مرتكزا على أساس عريض ومتين مكون من مائة وأربعة وأربعين قربة مملوءة بالهواء ومخيطة بشكل يحفظ الهواء فيها ويبقيها طافيةً وهذه القربُ تقدم قدرة طفو كبيرة وتوضع عليها حزم من القصب، وعندما يتحد القصب مع حزم من أغصان الأشجار الموضوعة فوقها تربط كلها بشدة بحبال قوية، عندئذ يكون الكلك جاهزا للعمل وهذا النوع من صفائح الخشب المستخدمة متوفر في بغداد تصل مساحة الكلك إلى (٤٠×٣٠) قدماً مربعاً "وعن أسعار الجلود الداخلة في صناعة القرب ذكر الرحالة أن تكلفة الجلد للقربة الواحدة حوالي ثلثين [يساوي خمسة قروش]^(١٥).

وفيما يتعلق بأماكن تصنيع الأكلاك فقد ذكر راوولف أنها كانت تصنع في منطقة بريستا " Presta " أو التون كوبري التي تقع على مقربة من نهر دجلة^(١٦). في حين ذكر تيفنو أنها كانت تصنع في الموصل^(١٧). أما الخشب الذي كان يدخل في صناعة الاكلاك فكان يجلب من الغابات الواقعة في منابع نهري دجلة والفرات وهي غابة بايزيد وبحيرة وان وبتليس وسوارت Soart وديار بكر^(١٨).

أما طاقم الكلك فكان يتألف من ثلاثة عمال يقوم اثنان منهم بتسيير الكلك، فيقف كل واحد منهم إلى أحد جهات الكلك ويدفعه بمجدافه الضخم، أما الكلاك الثالث فواجبه رش العائم من القرب بين وقت وآخر خوفاً عليها من التشقق والانفجار بسبب حرارة الصيف المحرقة مما يؤدي إلى تسرب الهواء من القرب، وكانت عملية الرش تتم بواسطة كيس جلدي مشدود إلى طرف قصبية^(١٩) فيوضع ماء في الكيس الجلدي وعند الرش يضغط بقوة على جانبي الكيس مما يؤدي إلى تدفق الماء بشكل رذاذ من فوهة القصبية على القرب المنفوخة وبذلك تتم عملية الرش بأقل ماء ممكن. ولتفادي النقص في نسبة الهواء في القرب ينبغي نفخ وإصلاح القرب في كل مساء^(٢٠) وتتم عملية نفخ القرب بالفم من خلال إدخال قصبية طويلة تسمى "شبابة" في فتحة معينة في القربة^(٢١) والطرف الآخر للقصبية يوضع في الفم فعند النفخ بالفم وملئ القربة للحد المعقول تسحب القصبية وتسد فتحة القربة^(٢٢)، أما عملية الإصلاح فتتم عند وجود قِربٍ مخرقة أو متقوية نتيجة اصطدام الاكلاك بالصخور وفي تلك الحالة يعمد الكلاكون إلى ترقيعها^(٢٣).

وهناك نوع آخر من الأكلاك وهو (العبرة) الذي يختلف عن الكلك المذكور آنفاً في حجمه وحمولته واستعماله لأنه أصغر من الأول وأقل حمولة منه ويستعمل بكثرة في منطقة الزابيين (الكبير والصغير) للعبور من ضفة النهر إلى ضفته الأخرى^(٢٤). أما حمولة الأكلاك فيذكر تيفنو أن الكلك لا يمكنه حمل أكثر من (١٥-٢٠) قنطار^(٢٥) من البضائع وما يقرب من هذا الوزن من البشر^(٢٦) كما حدد لنا الرحالة الفرنسي كينيه "Cuinet" أجور الحمولات التي كانت تنقل بواسطة الكلك في سنة ١٨٩٠م بأنها تتراوح بين (٢٠-٣٠) قرش^(٢٧) لكل قنطار^(٢٨).

وتختلف المدة اللازمة لانتقال الكلك من الموصل إلى بغداد من فصل إلى آخر وفقاً لمستوى منسوب مياه نهر دجلة وكمية الأمطار الساقطة في حوضه فضلاً عن كمية المياه التي تصب فيه من روافده، وفي هذا الصدد يذكر نيبور أن الرحلة من الموصل إلى بغداد في أيام الربيع عندما يكون تيار الماء قويا تستغرق ثلاثة إلى أربعة أيام أما في الأيام الأخرى من السنة فأن الرحلة تستغرق أربعة عشر يوماً^(٢٩). أما بادجر فقد ذكر أنه بفضل أحد الأكلاك قد وصل إلى بغداد خلال مدة ثلاثة أيام وليلتين^(٣٠) وهذا الكلام يؤيد ما ذكره نيبور، ويشاركهم في هذا الرأي جون أشر الذي ذكر أن مدة الرحلة لا تتجاوز الثلاثة أيام ونصف أو الأربعة حينما يمتلئ نهر دجلة بالمياه في شهر نيسان ومايس بخاصة وجميع

الأرقام التي ذكرها الرحالة هي أرقام تقريبية نسبية ومتقاربة، وأضاف أشر أنه في الشتاء الذي ينخفض فيه مستوى الماء في النهر فإن الأكلاك تقطع هذه المسافة في أثنائه بمدة تتراوح بين ثمانية أو عشرة أيام^(٣١). ويؤيد جون أشر في رأيه الرحالة المنشئ البغدادي (الذي زار الموصل سنة ١٨٢٢م) في أن الرحلة تستغرق ثلاثة أيام أو أربعة في أوقات زيادة المياه ونحو عشرة أيام عند نقصانه^(٣٢).

وفيما يتعلق بالمجرى المائي الذي تسير فيه الأكلاك نجد أن الأكلاك تسير في الغالب في مياه نهر دجلة من الموصل إلى بغداد وهذه المسافة تقدر بـ (٤٥٧) كيلو متر. كما تسير وبشكل أقل أهمية في مياه الزابيين فضلاً عن ربطها الموصل بديار بكر وكان هنالك ثلاث مراحل لخط سير الأكلاك في نهر دجلة وهي:

المرحلة الأولى: تسير فيها الأكلاك عبر نهر دجلة من ديار بكر إلى جزيرة أبن عمر ثم إلى مدينة الموصل^(٣٣) ومعظم كلاكي هذه المرحلة من أهالي ديار بكر وجزيرة أبن عمر وبعض أهالي الموصل وكانت محطة رؤس الأكلاك في الموصل شريعة القلعة^(٣٤).

المرحلة الثانية: تسير فيها الأكلاك من الموصل من شريعة الكلاكين تجاه تكريت ومعظم كلاكيها من أهالي تكريت^(٣٥).

المرحلة الثالثة: تسير الأكلاك فيها من تكريت إلى بغداد وعند وصول الأخيرة ترسو الأكلاك على أحد ضفتي نهر دجلة في منطقة الأعظمية عند شريعة النواب أو شريعة الأعظمية^(٣٦).

أما أهم المناطق التي تقع على خط سير رحلة الكلك من الموصل إلى بغداد فهي كما يأتي بالاعتماد على رحلة الرحالة جون أشر:

الموصل - أطلال النمروذ - سكر إسماعيل - قلعة الشرفا - مصب نهر الزاب الصغير في دجلة - تكريت - قرية الدور شرقي نهر دجلة - مصب النهروان بدجلة - أسكي بغداد المنطقة القديمة - أطلال قصر العاشق - سامراء - الكاظمية - بغداد^(٣٧).

الاكلاك ودورها في تعزيز تجارة الموصل:

لقد وفر نظام المواصلات النهري تسهيلات للتجار لإيصالهم إلى أبواب المدينة مباشرة، فتحصيل الأغذية والمواد الخام من الجبال وأطراف المدينة إلى داخلها لتصديره إلى بغداد والبصرة عمل بسيط لا يحتاج إلا إلى إيجار الاكلاك وهذا ما جعل الموصل بلا أدنى

شك السوق التجارية الرئيسية في شمال العراق ^(٣٨) ومن أسباب تبوء الموصل المكانة العالية في هذه الفترة ما يأتي:

١- وجود نهر دجلة لأنه بوجود النهر سيطرة الموصل على الملاحة النهرية من ديار بكر شمالاً إلى تكريت ثم بغداد جنوباً ويُعد هذا المسلك النهري شريان العراق الأزلي ^(٣٩).

٢- احتواء الموصل على مخازن كبيرة لخزن السلع المستوردة لتصديرها في وقت لاحق ^(٤٠).

٣- قرب الموصل من الأناضول وبذلك أصبحت منفذاً طبيعياً لتبادل السلع بين الأناضول وجنوب الموصل ^(٤١). فكان تجار الموصل يجلبون ما يحتاجونه من المنتجات الزراعية والحيوانية والسلع المصنعة يدوياً من المناطق المجاورة للموصل ^(٤٢).

أما البضائع فكان التجار يستوردونها من بلاد شرقي الأناضول ويرسلونها إلى الموصل محملة على متن الاكلاك التي تسير إلى جزيرة أبن عمر وتتحد من هناك متجهة إلى الموصل فتفرغ حمولتها هناك وبذلك تتجمع في الموصل حاصلات بلاد شرقي الأناضول ومن أهمها أخشاب التتوب والبلوط والجوز ^(٤٣) وأحجار المطاحن وغيرها ^(٤٤).

ومن الموصل إلى بغداد تنطلق الأكلاك محملة بالمحاصيل الزراعية المنتجة في الموصل وكردستان ^(٤٥) لاسيما الثمار كالتين واللوز والزبيب والجوز وكذلك الحنطة وشراب الرمان والصابون وغيرها من السلع ^(٤٦). كما اشتهرت الموصل بتصدير النحاس والمصنوعات النحاسية إلى بغداد والبصرة وعن ذلك كتب جاكسون ما نصه: "لديهم [أي سكان الموصل] العديد من مصانع النحاس والحديد وهناك كميات كبيرة من مختلف المواد التي تصنع منها هذه المعادن يتم إرسالها عبر نهر دجلة نحو الجنوب حتى البصرة بالإضافة إلى كميات هائلة من النحاس غير المشغول التي يبعث بها من المناطق الجبلية إلى الجنوب" ^(٤٧).

كما كان للاكلاك دوراً مهماً في نقل الحبوب لاسيما الحنطة من الموصل إلى تكريت وبغداد وتفنن صانعو الاكلاك في كبر الاكلاك وكمية الحبوب التي تحملها والرحالة كراتون كريزي يعطينا تفاصيل وافية عن دور الكلك في تجارة الحبوب بالقول: "في بقعة واحدة حيث يشكل نهر دجلة خليجاً صغيراً، وجدت ثلاثين كلكا جاهزاً لنقل الحنطة إلى بغداد ويحمل كل كلك ثمانين طناً من الحنطة أما الاكلاك الأخرى فلم تكن محملة بعد " ^(٤٨)، والشكل (١) يوضح صورة أحد هذه الاكلاك.



صورة كلك صغير يحمل أكياس من الحبوب

وتجدر الإشارة هنا إلى أن كلكا كبيرا لنقل الحبوب يلزمه (٥٠٠) قرية ليطفو فوق الماء، وقد تستطيع تسعة قرب من تطويق كلك يحمل (٦٠٠) باوند^(٤٩) من الحنطة، فمثلا الكلك يستطيع أن يحمل على اقل تقدير ما يقرب من سبعة عشر طنا ويكلف إيجاره (٢٥٠٠) قرش في سنة ١٨٩٤م مما يجعل ثمن النقل النهري رخيصا، أي قرش واحد لكل عشرة باوند. وكانت صناعة الاكلاك مفيدة جدا للمقاولين الذين كانوا يربحون كثيرا من صناعتها، لذلك كانت حكومة الموصل تتقاضى ضريبة باهظة على القرب التي تستخدم في تعويم الكلك. ولمعرفة الدولة العثمانية بأهمية صناعة الاكلاك بالنسبة للتجارة أصدرت سنة ١٨٣٨م

أمرا يمنع احتكار هذه الصناعة ومع هذا ففي منتصف القرن التاسع عشر احتكرت جماعة من التجار صناعة بناء الأكلاك وتشغيلها في الموصل وحرمت الآخرين من نقل البضائع إلى درجة اشتكى القنصل البريطاني في الموصل من احتكار بناء الأكلاك وتشغيلها لأنها بحسب رأيه تضر بالتجارة من ناحيتين أولهما ارتفاع الكلفة وثانيهما تأخر النقل^(٥٠).

وان الكلاكين بمجرد وصولهم بغداد يقومون بتفكيك أخشاب الأكلاك وبيعها كوقود وبيع بعض القرب^(٥١) أو إعادتها إلى نقطة الانطلاق على ظهور الحمير بطريق البر^(٥٢) من أجل بناء كلك جديد. وكان البغداديون ينتفعون من القرب التي يشترونها من الكلاكين في نقل المياه من نهر دجلة إلى بيوتهم أو لحفظ التمور داخلها^(٥٣) وعن ذلك يقول نيبور: " فإن الكلاكة يحملون المجاديف والقرب على الحمير ويعيدونها إلى الموصل أما البقية التي ليس لها أهمية للنقل فأنهم يبيعونها في بغداد فيبيعون الخشب وكل محتويات الكلك^(٥٤). ولما كان سير الكلك من الموصل إلى بغداد يتطلب وقتاً طويلاً لذلك كانت الأكلاك ترسو مرتين في اليوم وذلك لإعطاء فرصة للمسافرين ليقضوا حاجاتهم الطبيعية^(٥٥).

عيوب الأكلاك:

امتاز النقل النهري على الرغم من سرعته وكثرة البضائع المنقولة بواسطته بالكثير من العيوب التي كانت تقلل من شأنه في العهد العثماني ومن تلك العيوب.

١- عدم قدرة الأكلاك في حال رحلتها من الموصل إلى بغداد العودة بنفس الطريق لعدم إمكانية سيرها ضد التيار^(٥٦).

١- وجود سدود صخرية قديمة في أرض مجرى نهر دجلة والتي تعرقل سير الأكلاك أو قد تحطمها ومن تلك السدود سد "سكر نمرود" وسد "سكر إسماعيل" وتقع هذه السدود في الطريق ما بين الموصل وتكريت^(٥٧).

٣- كان نهر دجلة يخترق جبل حميرين عند موقع الفتحة في فتحة ضيقة محدثاً شلالاً ومنحدرًا قويًا يصعب على الكلاكين اجتيازه لاسيما عندما يكون مستوى ماء النهر منخفضاً^(٥٨).

٤- ليست الأكلاك من المتانة بحيث تقوى على مقاومة تيار الماء الجاري وتلاطم الأمواج^(٥٩).

٥- كانت الأكلاك في فترة العهد العثماني فريسة سهلة لقطاع الطرق^(٦٠) ويتعرض ركابها للقتل على يد الأعراب أو اليزيدية والأمثلة على ذلك كثيرة جداً منها ما ذكره الرحالة بكنغهام بالقول: "علمنا بحادث وقع لأحد الأكلاك كان قادماً في نهر دجلة من الموصل إلى بغداد حيث هاجمه بعض الأعراب في مكان ضيق من النهر وقتلوا كل من كان فيه من الأحياء" ^(٦١).

٦- كما ينبغي على الركاب عدم ذكر بعض المسميات التي تحرمها اليزيدية أثناء الرحلة لاسيما عندما يكون الكلاكين من اليزيدية لأن العاقبة قد تكون وخيمة وقد ذكر نيبور أنه حدث ذات مرة أنهم قلبوا الكلك بالركاب وتركوهم يغرقون هم وأمتعتهم ونجا الكلاك اليزيدية بالسباحة ^(٦٢).

٧- يسير الكلك في مختلف الاتجاهات لأنه ليس فيه قيود أو شراع وبذلك يصعب السيطرة على اتجاه سيره.

٨- كثرة التعرجات والإلتواءات في مجرى نهر دجلة مما يعرقل حركة الكلك إذا ما لم تدمره ^(٦٣).

٩- تنخفض مناسيب المياه في مجرى نهر دجلة في الشتاء فتطول الرحلة من الموصل إلى بغداد من ثلاثة أو أربعة أيام إلى عشرة أيام أو أكثر ولذلك يفضل المسافرون في فصل الشتاء سلوك الطريق البري ^(٦٤).

١٠- تعرض راكبي الأكلاك لهجمات الحيوانات المفترسة المنتشرة على جانبي نهر دجلة أثناء نزولهم أو رؤس أكلاكهم للاستراحة، فذكر تيفنو أنه كان يرى الأسود بأعداد كبيرة وذكر انه في منطقة قزيل خان كان يوجد أسد له شهرة واسعة بين سكان المنطقة يدعى أسد قزيل وقيل لتيفنو: " أن الأسد كان كبير الجسم بحجم الحمار وله قوة خارقة وهو لا يفتأ يأخذ رجل من كل قافلة تحط رحالها هناك" ^(٦٥). وعن احد تجاربه ذكر لنا: " انه أجبرته العواصف ذات يوم على الرؤس في احد شواطئ نهر دجلة فتسللت إلى كلكه وحوش البر المجاور وسرقت منه ومن زملائه دجاجتين وربع خروف كانتا مدلاة خلف كوخهم وهم نيام" ^(٦٦).

الخلاصة:

من خلال بحثنا هذا تبين ما يلي:

- ١- إن صناعة الاكلاك صناعة بسيطة وليست مكلفة ويدخل في صناعتها بعض العناصر البسيطة وهي الخشب والقرب الجلدية وبعض الحبال للربط.
- ٢- كان للكلك دوراً مهماً وفعالاً في مجال تعزيز تجارة الموصل لاسيما وانه سهل نقل كميات ضخمة من السلع والبضائع بسرعة و اقل كلفة من نقلها بطرق النقل البري.
- ٣- كانت الاكلاك تتعرض للعديد من المخاطر مثل السلب والنهب والغرق ومشاكل تتعلق بظروف وأوضاع مجرى نهر دجلة.
- ٤- عدم قدرة الاكلاك في حالة رحلتها من الموصل إلى بغداد العودة بالطريق نفسه لعدم إمكانية سيرها ضد التيار.
- ٥- تتخفف مناسيب المياه في مجرى نهر دجلة في الشتاء فتطول الرحلة من الموصل إلى بغداد من ثلاثة أو أربعة أيام إلى عشرة أيام أو أكثر ولذلك فالنقل بواسطة الاكلاك في الشتاء غير مجد ويفضل الناس في هذه الحالة سلوك الطريق البري.

الهوامش:

- (١) بيبير دي فوسيل، الحياة في العراق منذ قرن ١٨١٤-١٩١٤، ترجمة أكرم فاضل، دار الجمهورية، (بغداد، ١٩٦٨)، ص ٣١؛ هشام سوادي هاشم السوداني، المواصلات التجارية في العراق ١٨٣١-١٩١٤، رسالة ماجستير (غير منشورة) مقدمة إلى جامعة الموصل، كلية التربية عام ١٩٩٧، ص ٥٣.
- (٢) ليوهارت راوولف، رحلة المشرق إلى العراق وسوريا ولبنان وفلسطين سنة ١٥٧٣، ترجمة وتعليق سليم طه التكريتي، دار الحرية للطباعة، (بغداد، ١٩٧٨)، ص ١٩٩.
- (٣) جمع قرية - وهو جلد الماشية المنفوخ.
- (٤) جان دي تيفنو، "مقتطفات من رحلة تيفنو إلى العراق في القرن السابع عشر"، ترجمة بطرس حداد، مجلة بين النهرين، العدد (٨)، السنة الثانية، ص ٣٩٢. (٤) المصدر نفسه، ص ٣٩٦.
- (٥) المصدر نفسه، ص ٣٩٦.
- (٦) كارسن نيبور، رحلة نيبور إلى العراق في القرن الثامن عشر، ترجمة عن الألمانية الدكتور محمود حسين الأمين، وزارة الثقافة والإرشاد، (بغداد، ١٩٦٥)، ص ٩٣.

(٧) جاكسون، مشاهدات بريطاني عن العراق سنة ١٧٩٧، ترجمة سليم طه التكريتي، مطبعة الأسواق التجارية، (بغداد، د.ت)، ص ١٠١.

(٨) جيمس بكنغهام، رحلتي إلى العراق سنة ١٨١٦، ترجمة سليم طه التكريتي، ج ١، (بغداد، ١٩٦٨)، ص ١٠٥.

(٩) وليم هيود، "رحلة إلى ما بين النهرين في مطلع القرن التاسع عشر"، ترجمة الأب البيرابونا، مجلة بين النهرين، العدد الخامس، السنة الثانية، لعام ١٩٧٤، ص ٧٩.

(10) Claudius James Rich, Narrative of a Residence in Koordistan and on the site of Ancient Nineveh, (London, 1836), p. 128.

<http://www.jameataleman.org/book/MOGZAT/F22.HTM>

(١١) جيمس بيلي فريزر، رحلة فريزر إلى بغداد في ١٨٣٤، ترجمة جعفر الخياط، ط ١، مطبعة المعارف، (بغداد، ١٩٦٤)، ص ٢٢. وجدير بالذكر أن المقصود بعربة نبتون هي عربة الإله نبتون المعروف في الحضارة الرومانية القديمة، حيث كان الرومان يعتقدون بأن قمم الأمواج جياذ بيضاء تجر عربة الإله (نبتون) بزعمهم. للتفاصيل ينظر:

(١٢) جورج برسي بادجر، "الموصل حسب رحلة بادجر"، ترجمة لويس ساكو، مجلة بين النهرين، العددان (٩، ١٠)، السنة الثالثة، لعام ١٩٧٥، ص ص ٦٥-٦٦.

(13) Nora Kubie, Road to Nineveh, (London, 1965), p.59.

(١٤) جون أشر، "مشاهدات جون أشر في العراق"، ترجمة جعفر خياط، مجلة سومر، الجزء الأول والثاني، المجلد (٢١)، لعام ١٩٦٥، ص ٩٥.

(١٥) سارة شيلدن، الموصل قبل الحكم الوطني في العراق خلية نحل تصنع بيوتا خمسة الأضلاع، ط ١، دار العابد للطباعة والنشر، (الموصل، ٢٠٠٨)، ص ١٢٣.

(١٦) راوولف، المصدر السابق، ص ١٩٩.

(١٧) تيفنو، المصدر السابق، ص ٣٩٣.

(18) Grattan Geary, Through Asiatic Turkey, Narrative of A Journey from Bombay to Bosphorus, Vol.II, (1878), p.p. 69,74

(١٩) تيفنو، المصدر السابق، ص ٣٩٢.

(20) Rich., op. cit., p.128.

(٢١) السوداني، ص ص ٥٣-٥٤.

(٢٢) بادجر، المصدر السابق، ص ٦٥.

(٢٣) تيفنو، المصدر السابق، ص ٣٩٣.

(٢٤) سعدي علي غالب، " النقل والمواصلات ١٨١٤-١٩٥٨ "، حضارة العراق، ج١٢، دار الحرية لطباعة، (بغداد، ١٩٨٥)، ص ٢٦٧.

(٢٥) القنطار: وحدة وزن يساوي ٧٥,٣٢ كغم.

(٢٦) تيفنو، المصدر السابق، ص ٣٩٣.

(٢٧) القرش: كان القرش الواحد في القرن السابع عشر يساوي ثمانين اقجة انظر: عباس العزاوي، تاريخ العراق بين الاحتلالين، ج٥، شركة التجارة والطباعة المحدودة، (بغداد، ١٩٥٣)، ص ٦٧.

(28) S.Haider, Land Problems of Iraq, A Thesis presented to the University of London for PhD Degree, The London school of Economics, Cambridge, 1942, P. 254.

(٢٩) نيبور، المصدر السابق، ص ١٠٢.

(٣٠) بادجر، المصدر السابق، ص ٦٦.

(٣١) اشتر، المصدر السابق، ص ٩٥-٩٦.

(٣٢) المنشئ البغدادي، رحلة المنشئ البغدادي سنة ١٨٢٢، ترجمها عن الفارسية عباس العزاوي، شركة التجارة والطباعة المحدودة، (بغداد، ١٩٤٨)، ص ٨٧.

(٣٣) سعيد الديوه جي، تاريخ الموصل، ج٢، دار الكتب للطباعة والنشر، (الموصل، ٢٠٠١)، ص ١١٨.

(٣٤) السوداني، المصدر السابق، ص ٥٥.

(٣٥) سيار الجميل، حصار الموصل الصراخ الإقليمي واندحار نادر شاه، شركة مطبعة الجمهور، (الموصل، ١٩٩٠) ص ٩٧.

(٣٦) السوداني، المصدر السابق، ص ٥٥.

(٣٧) اشتر، المصدر السابق، ص ٩٥-٩٨.

(٣٨) السوداني، المصدر السابق، ص ٢٥٣.

(٣٩) الجميل، المصدر السابق، ص ٩٧.

(٤٠) راوولف، المصدر السابق، ص ٢٠٥.

(٤١) غالب، المصدر السابق، ص ٢٣١.

(٤٢) السوداني، المصدر السابق، ص ٢٥٣.

(43) Geary, Op. Cit. P.P. 74-75.

(٤٤) الديوه جي، المصدر السابق، ص ١٢٢.

(45) Haider, Op. Cit. P 437.

(٤٦) راوولف، المصدر السابق، ص ١٩٩.

- (٤٧) اشر، المصدر السابق، ص ١٠٥.
- (٤٨) شيلدز، المصدر السابق، ص ١٢٣.
- (٤٩) الباوند: رطل انكليزي يعادل حوالي ٤٥٣ غراماً ينظر: عباس العزاوي، تاريخ النقود العراقية لما بعد العهود العباسية من سنة ٦٥٦ هـ - ١٢٥٨ م إلى سنة ١٣٣٥ هـ - ١٩١٧ م، شركة التجارة والطباعة (ذ.م.م.)، (بغداد، ١٩٥٨)، ص ١٦٧.
- (٥٠) المصدر نفسه، ص ص ١٢٤-١٢٥.
- (٥١) جاسم العدول، "معالم مدينة الموصل أبان الفترة الجليلية من خلال كتابات بعض الرحالة الاجانب"، بحوث ندوة الموصل في مدونات الرحالة العرب والأجانب، مركز دراسات الموصل، ١٩٩٧، ص ١٤٦.
- (52) Kubie, Op, Cit. P.59.
- (٥٣) العدول، المصدر السابق، ص ١٤٦.
- (٥٤) نيبور، المصدر السابق، ص ١٠٣.
- (٥٥) المصدر نفسه، ص ١٠٢.
- (56) Haider, Op. Cit. P 255.
- (٥٧) اشر، المصدر السابق، ص ٨١؛ البغدادي، المصدر السابق، ص ٨١.
- (٥٨) نيبور، المصدر السابق، ص ١٠٣.
- (٥٩) المصدر نفسه، ص ٩٣.
- (٦٠) فوصيل، المصدر السابق، ص ٣٢.
- (٦١) بكنغهام، المصدر السابق، ج ٢، ص ٦٦.
- (٦٢) نيبور، المصدر السابق، ص ٩٣.
- (٦٣) تيفنو، المصدر السابق، ص ٣٩٣.
- (٦٤) اشر، المصدر السابق، ص ٩٥.
- (٦٥) تيفنو، المصدر السابق، ص ٣٩٧.
- (٦٦) بدج، المصدر السابق، ص ١٤٩.

دراسات موصليّة. العدد السادس والعشرون. شعبان ١٤٣٠هـ./ آب ٢٠٠٩م

(١٤٤)