



دور الشركات الأجنبية في نشأة قطاعات النقل والتجارة والبنوك في العراق 1850-1925

الباحث: علاء حسين عبود هادي
كلية التربية – جامعة القادسية

College of Education - University of
Al-Qadisiyah
Hla59098@gmail.com
07802751061

أ.د. فرقان فيصل جدعان
كلية التربية – جامعة القادسية

College of Education - University
of Al-Qadisiyah
Furqan. alghanemy@qu.edu.iq
07727090443

المستخلص:

لعبت الشركات الأجنبية دوراً هاماً في نشأت قطاعات النقل والتجارة والبنوك في العراق العثماني منذ عام 1850 وحتى الحرب العالمية الأولى، وأستمر هذا الدور في العراق المحتل من قبل القوات البريطانية بعد عام 1914 ولغاية عام 1925 حيث أسست تلك الشركات لأرضية لنشأت القطاع العام في العراق في ميادين (النقل والتجارة والبنوك)، ولكن دور تلك الشركات في نشأت القطاع العام في الميادين المشار لها قد تغير استراتيجيته بحسب التغيرات السياسية التي أعقبت عام 1925 (عام الانتداب)، وما ركز عليه هذا البحث هو المدة من 1850 – 1925، حيث نشطت شركات النقل الأجنبية ووكالات الشركات التجارية الأجنبية التي كان يهيمن عليها التجار اليهود العراقيين بعد ان اتسعت مساحة حركتهم التجارية في العراق نتيجة الإصلاحات التي اجراها السلطان عبد الحميد الثاني.

وننتج عن البحث عدد من النتائج التي أوضحت دور الشركات الأجنبية في نشأت القطاع العام في ميادين (النقل والتجارة والبنوك).

الكلمات المفتاحية: (تاريخ العراق الاقتصادي، الشركات الأجنبية، القطاع العام العراقي).

The Role Of Foreign Companies In The Emergence Of The Transport, Trade And Banking Sectors In Iraq 1850-1925

Alaa Hussein Aboud Hadi
College of Education - University of
Al-Qadisiyah
Hla59098@gmail.com
07802751061

Prof. Dr. Furqan Faisal Jadaan
College of Education - University
of Al-Qadisiyah
Furqan. alghanemy@qu.edu.iq
07727090443

Abstract:

Foreign companies played an important role in the emergence of the transport, trade and banking sectors in Ottoman Iraq from 1850 until the beginning of the First World War in 1914, and this role continued in Iraq occupied by British forces after 1914 until 1925, when these companies established the ground for the emergence of the public sector in Iraq In the fields of (transportation, trade and banking), but the role of these companies in the emergence of the public sector in the aforementioned fields has changed its strategy according to the political changes that followed 1925 (the year of the mandate), and what this research focused on is the period from 1850 - 1925, where companies were active Foreign transportation and agencies of foreign commercial companies



that were dominated by Iraqi Jewish merchants after their commercial movement expanded in Iraq as a result of the reforms made by Sultan Abdul Hamid II.

The research resulted in a number of results that clarified the role of foreign companies in the emergence of the public sector in the fields of (transport, trade and banking).

Keywords: (Iraq's economic history, foreign companies, the Iraqi public sector).

مقدمة

يعد تاريخ العراق المعاصر امتداداً لحقب سابقة من تاريخه المتوغل في عمق الزمن، وبالرغم من خصوصية كل حقبة ودولة اسست وانتهت في طيات تاريخه، إلا أن الحقبة الأخيرة من حكم الدولة العثمانية قد القت بظلالها على تاريخ العراق قبل تأسيس الدولة العراقية الحديثة، وقد كان لنشاط السلطان عبد الحميد الثاني⁽¹⁾ في نهضة الدولة العثمانية بعد أن آلت إلى الانهيار الكلي قبل توليه الحكم وانقاذ الإمبراطورية العثمانية، أن انفتح على الدول الأوروبية وجعل من أراضي المستعمرات العثمانية ساحة للاستثمارات الأجنبية، بما فيها الأراضي العراقية. ولقد كان النشاط الأجنبي في العراق آنذاك متنوعاً في قطاعاته الاقتصادية، فمنها في قطاعي النقل والتجارة، وقطاع المال والبنوك، وتلك القطاعات الاقتصادية الأساسية التي التي كانت سائدة آنذاك، ولذا سيتم دراسة تفاصيل نشأت تلك القطاعات من خلال مبحثين، المبحث الأول وقد وسم بـ (دور الشركات الأجنبية في نشأت قطاعي النقل والتجارة 1850 – 1925)، أما المبحث الثاني، فقد كان بعنوان (دور الشركات الأجنبية في نشأت قطاع المال والبنوك 1850 – 1925)، ثم اعقبه نتائج البحث وقائمة بالمصادر والمراجع.

المبحث الأول

دور الشركات الأجنبية في نشأت قطاعي النقل والتجارة 1850 – 1925

"شكل العراق منذ القرن السابع عشر الميلادي ميدان تنافس شديد بين الدول الأوروبية والدولة العثمانية حول الاستئثار بمشاريع خطوط المواصلات العالمية لربط الشرق بالغرب، وابتدأت بخطوط البواخر، وتلتها مشاريع من خطوط للسكك الحديدية والتلغرافية"⁽²⁾، ويعد أول ظهور للشركات الاحتكارية الأجنبية في العراق خلال العهد الأخير من حكم الدولة العثمانية، وتحديدًا في مدة حكم السلطان عبد الحميد الثاني، والتي بدأت معها بوادر الاستثمارات الأجنبية في العراق، الذي كان يعرف آنذاك بولايات (الموصل، وبغداد، والبصرة)، وكان أول القطاعات التي بدأت بالظهور هي قطاعي النقل والتجارة، حيث عملت الشركات الأجنبية في استثماره، والذي بدأ تأسيسه من قبل الحكومة العثمانية في بادئ الأمر ثم ما لبث أن تدخلت الشركات الأجنبية تدريجياً في أعماله حتى استحوذت عليه.

أولاً : قطاع النقل

عُدَّ أول ظهور للدور الأجنبي في هذا القطاع بظهور أول شركة بريطانية للنقل البحري (شركة لنج) عام 1860، ثم تلاها مشروع سكة حديد (برلين - بغداد) 1889، اللذان يعدان أول احتكار أجنبي رسمي لقطاع النقل بموجب عقود امتيازات في العراق تم منحهما من الحكومة العثمانية.

ان نشأة هذا القطاع كان عائداً للحكومة العثمانية، ولم يكن للشركات الأجنبية دورٌ في ظهوره منذ بدايته، بل بدأ مع برنامج السلطان عبد الحميد الثاني (1876-1909)، إذ كان تصور البيروقراطيون في الخزانة الخاصة، الذين سيطروا على امتياز ملاحية دجلة منذ عام 1886، وأنه يمكن تطوير الملاحة التي بدأت 1836، لذلك رفضوا سفن وقوارب التجار والملاكين أن



يكون لها دورٌ في الملاحة العثمانية، وبرروا رفضهم بقبول مشغلي البواخر الآخرين باسم الإصلاح، إذ "خلال المدة بين عامي (1893 - 1908) مُنع ما لا يقل عن ستة تحالفات خاصة وبلدية في بغداد من الإذن بتشغيل البواخر على نهري دجلة والفرات على أساس أن الخزانة الخاصة تمتلك امتيازاً للملاحة يغطي الانهار من مفترق الطرق في القرنة إلى المسكنية على نهر الفرات والموصل على دجلة، حيث بلغت "الخزينة الخاصة" التي كانت تدير الممتلكات الشخصية للسلطان ذروتها في عهد السلطان عبد الحميد الثاني الذي استخدمها للحصول على الأراضي والامتيازات عبر الإمبراطورية، ودعم برنامجاً تنموياً عثمانياً واسع النطاق ركز على "الخزانة الخاصة" (3).

لقد عدت الحكومة العثمانية مشروع الأسطول النهري في بادئ الأمر ذو خدمة عامة كونه سيؤدي إلى تنشيط حركة نقل المنتجات الزراعية وتسهيل سبل تجارتها، بينما كانت تتوقع منها تحقيق أرباح معينة، على الأقل جزئياً لتمويل برامج السلطان الأخرى (4).

وفي عام 1836 ظهرت البواخر الأجنبية الأولى في العراق، والتي كانت تحمل العلم البريطاني، بقيادة العقيد فرانسيس تشيسني Frances Chesney (5)، إذ اجتازت سفينتان بدعم مشترك من الحكومتين العثمانية والبريطانية، طول نهري دجلة والفرات، ورغم غرق إحداها، بقيت الأخرى في العراق، وفي عام 1860، شددت الخزانة الخاصة قبضتها على البنية التحتية للشحن البخاري في نهر دجلة، فأصبحت البواخر العثمانية والبريطانية تبخر بانتظام في نهر دجلة بين البصرة وبغداد (6).

وعندما وصل مدحت باشا (1869-1872) (7) إلى الولاية في بغداد، عزز البواخر العثمانية في الإدارة العثمانية التي كانت تهدف إلى محاربة النفوذ البريطاني وربط بغداد والبصرة بشكل أفضل بالبحر الأحمر وشرق البحر الأبيض المتوسط (8)، إذ ازداد عدد البواخر النهرية بإضافة الباخرة رصافة في عام 1870، وقام مدحت باشا في نطاق جهوده الإصلاحية، بشراء البواخر البحرية لربط العراق بالعالم الخارجي مبتدئاً بالباخرتين بابل وأثور (9)، وتقرر أن تخصص إدارة للسفن البحرية عرفت بـ (إدارة عمان العثماني) (10) وقد أولاهها مدحت باشا عناية كبيرة فأصلحها ورتب أمور تنظيمها (11).

وفي عام 1894 صدرت أوامر بتشكيل إدارة جديدة للأنهر، بان تدار من قبل الخزانة الخاصة فقط، وتم تكليف الإدارة الحميدية الجديدة بتحسين (إصلاح) الأنهار، وتجديد وإصلاح البواخر، وتم شراء سفينتين جدينتين في عام 1900، مما أدى رسمياً إلى حل الإدارة القديمة وتأسيس الإدارة "الحميدية" في عام 1904، التي اشترت (إدارة عمان العثماني) وكان بحوزتها أربع باواخر تدعى الفرات، وبغداد، والرصافة، والموصل، وأسماها (إدارة البواخر الحميدية) فأضافت الإدارة النهرية الحميدية باخترتين هما (الحميدية) و (البرهانية) وقد أنشأتها في أسكوتلندا والحقاً بالإدارة في السنة الأولى من عملها (12)، واختير ساسون حسيقل (13) لإشغال منصب مدير للإدارة النهرية الحميدية (14) واستمر في هذه الوظيفة لمدة أربع سنوات حتى عام 1908، في أثناء هذه المدة شهدت الإدارة النهرية الحميدية تطوراً ملحوظاً، فقد أصبحت بواخرها تنافس بواخر شركة (لنج البريطانية) العاملة بين بغداد والبصرة (15)، ولكن لم يستمر مجد الإدارة الحميدية طويلاً، إذ أدى الانقلاب الذي قادتته (جمعية الاتحاد والترقي) عام 1908 إلى ازدياد النشاط البريطاني السياسي في العراق، وكان من جرائه أن أهملت البواخر الحميدية في المياه العراقية، فضلاً عن أسباب تتعلق بالإدارة نفسها (16)، فتحرّج الوضع وصارت الفرصة مؤاتية لبريطانيا في السيطرة عليها (17)،

1. شركة لنج (1860 – 1920)

يرجع تاريخ شركة لنج في العراق إلى العهد العثماني الأخير، بعد أن توجست بريطانيا الخشية من نوايا الحكومة العثمانية بأسباب اهتمامها بالملاحة النهرية والبحرية، وزيادة عدد



بواخرها وسفنها، قررت بريطانيا أن تؤسس (شركة لنج للملاحة في نهري دجلة والفرات) ومقرها في لندن عام 1860، وكان يمثل مصالح هذه الشركة في العراق بيت لنج، إذ أخذت شركة لنج بالضغط على الدولة العثمانية، وقد ساعدها في ذلك، موافقة الباب العالي على اقتراح نامق باشا (1862-1867)⁽¹⁸⁾ على تأسيس إدارة نقل ملاحية لإدارة شؤون الباخرتين (بغداد، البصرة) اللتين سبق أن أستوردتا من بلجيكا في عهد الوالي محمد رشيد باشا الكوزلكي⁽¹⁹⁾، ثم شيد لها معملًا للتعمير والإصلاح، فأقدمت وزارة النافعة على عقد اتفاق مع شركة (لنج) الانجليزية، يقضي بدمج الإدارة النهرية مع الشركة المذكورة، وتكوين شركة عثمانية تحمل مراكبها علم الدولة العثمانية وتخضع لقوانينها، ويتألف مجلس إدارتها من ثمانية أعضاء، أربعة من العثمانيين، وأربعة من الانجليز على أن ينتخب الرئيس من الأجانب⁽²⁰⁾.

وفي ضوء تلك الظروف، سعت بريطانيا للتباحث مع حكومة حسين حلمي باشا⁽²¹⁾ بشأن تحويل شركة لنج إلى شركة عثمانية بحتة على أن يكون علمها عثمانياً بدلاً من العلم البريطاني الذي ترفعه على بواخرها، وإن يكون امتيازها احتكاراً إذ لا يعطى امتياز آخر لشركة أخرى طول مدته البالغة (75) عاماً⁽²²⁾، ويكون للحكومة العثمانية حق فتح انهار العراق للملاحة العامة لكل الدول بعد مرور (37) عاماً، على أن تدفع الحكومة ضمانات معتدلة، أو بعد (50) عاماً بلا ضمانات⁽²³⁾، وإن تكون نصف أسهم الشركة الجديدة في الأقل ملكاً للحكومة العثمانية، و37% لشركة لنج و13% للماليين البريطانيين، وتكون الشركة تحت إشراف وإدارة القوانين العثمانية⁽²⁴⁾، ثم صدرت موافقة السلطان محمد رشاد على دمج شركة الملاحة النهرية مع شركة لنج⁽²⁵⁾، بالرغم من المشاكل التي ترتبت على تلك الموافقة⁽²⁶⁾.

لقد اثار هذا الامتياز أزمة برلمانية داخل مجلس (المبعوثان) الذي رفض منح هذا الامتياز إلى بريطانيا، وكان سبب تحفظه هذا ناشئ عن احتمالية مطالبة الألمان بدورهم بامتيازات مماثلة، فانتقل صدى موقف النواب العراقيين من امتياز شركة لنج إلى خارج أروقة مجلس المبعوثان، فتحدثت عنه الصحافة العثمانية ولاسيما بعد أن نظم ساسون حسقيل حملته إعلامية في الصحف التركية⁽²⁷⁾ حذر فيها من مشروع دمج المراكب البريطانية والعثمانية⁽²⁸⁾، ويبدو أن موقف (ساسون حسقيل) واهتمامه بهذه القضية يعود إلى أنه سبق أن عمل لمدة أربعة أعوام مديراً لإدارة النهرية الحميدية، وأطلع في أثناء عمله على طبيعة عمل هذه الإدارة وما تمثله من أهمية فيما يخص العراق وما قدمته من خدمة لنقل البضائع بالنسبة للتجار⁽²⁹⁾.

وإزاء اشتداد الضغط على حكومة حسين حلمي باشا اضطرت إلى الاستقالة وخلفها حكومة برئاسة حقي باشا، وأرسلت الحكومة الجديدة برقية إلى ولاية بغداد أكدت فيها عدم إثارة موضوع الملاحة النهرية في العراق ووعدت بعدم منح الامتياز لشركة لنج⁽³⁰⁾.

2. سكة حديد برلين بغداد:

هي شركة أجنبية (ألمانية) حصلت على امتياز الدولة العثمانية بإنشاء خط سكة حديد (برلين – بغداد)، بعد أن حصل القيصر الألماني غليوم الثاني عام 1889، خلال زيارته الأولى إلى اسطنبول، على وعدا من السلطان عبد الحميد الثاني، بمد الخطوط الحديدية إلى قونية، وبذلك بدأ عهد سكة الحديد برلين بغداد، ذلك أن القيصر كان يفكر باشائرة في ضم آسيا الصغرى فقد كان يطمح لما أسماه بامتلاك العالم⁽³¹⁾، فأصبح أحد أهداف ألمانيا في نهاية القرن التاسع عشر بناء سكة حديد بغداد – برلين، وأستطاع النفوذ الألماني بفضل سياسة القيصر الألماني أن يضمن لشركة سكك الحديد العثمانية التي يسيطر عليها البنك الألماني أن حصل في عام 1888 على امتياز بناء الخط الحديدي مع حق استغلال الثروات المعدنية لمسافة (20) كم على جانبي الخط، وسرعان ما أصبح اهتمام البنك بالثروات المعدنية يعادل اهتمامه ببناء الخط الحديدي⁽³²⁾.



كان مشروع سكة حديد برلين – بغداد واحداً من مشاريع السكك التي طرحت ضمن العديد من مشاريع النقل، وكان من بينها مشروع جسني (Chesney)⁽³³⁾ صاحب مشاريع النقل النهري في عقد الثلاثينات من القرن التاسع عشر، ومشروع اندرو Endro⁽³⁴⁾ في النصف الثاني من القرن نفسه، ومشروع فون برسل النمساوي، وتويني الإيطالي، وكابسنت الروسي، وكونار الفرنسي، وفي ثمانينيات القرن التاسع عشر تشكلت شركة محلية لمد خط حديدي بين خانقين وبغداد إلا أن هذا المشروع فشل بسبب عدم توفر رؤوس الأموال اللازمة لتنفيذه⁽³⁵⁾، وكان مشروع ربط استانبول بالخليج العربي عن طريق خط للسكة الحديد مشروعاً قديماً بالفعل كان قد فرض نفسه على القادة العثمانيين بعد عام 1878م⁽³⁶⁾، وفي عام 1880م بدأ الألمان يوسعون مطامعهم نحو مناطق الشرق وذلك عندما أكملت (الشركة العثمانية) إنشاء سكة حديد الاناضول خطها الذي يصل إلى انقره ومن ثم إلى قونية، وحصلت في السنة نفسه على إذن بإيصال الخط المذكور إلى ديار باشار⁽³⁷⁾ وان يصل من هناك إلى العراق ليصل الموصل ومن ثم إلى بغداد غير أن معارضة روسيا قد أثّرت ضد المشروع ولهذا تم التخلي عن فكرة إيصال الخط إلى ديار باشار، وأعقب ذلك حصول توقف في أعمال الشركة استمر سنتين⁽³⁸⁾.

وفي الرابع من تشرين الأول عام 1888م منح السلطان العثماني عبر الحميد الثاني البنك الألماني امتيازاً مهماً خوله بموجبه حق شراء خط سكة حديد اسطنبول – أزمير⁽³⁹⁾ وحق مد سكة حديد من أزمير إلى انقره، وفي شباط من عام 1893م وقّعت الدولة العثمانية اتفاقية إضافية ملقحة منحت بموجبها شركة حديد الاناضول حق بناء وتشغيل خطين جديدين من انقره إلى قيصري، ومن اسكيشهر إلى قونية غير أن الخط الأول لم يتم انجازه، أما الخط الثاني فقد انجزته الشركة نفسها عام 1896م⁽⁴⁰⁾، وقد تجلّى من هذا كله بوضوح أن القصد من إتمام سكة الحديد إلى قلب بلاد الاناضول هو لتوسيع المصالح الألمانية إلى داخل حدود الدولة العثمانية، لذلك عد هذا المشروع تهديداً حقيقياً للمصالح البريطانية وللنفوذ الفرنسي والروسي في تلك المنطقة، وكان هذا المشروع عاملاً مهماً في التأثير على الدولة للاشتراك مع ألمانيا ودول أوروبا الوسطى في الحرب العالمية الأولى⁽⁴¹⁾.

أن الدعوة لمشروع سكة حديد بغداد – برلين كانت لأسباب سياسية واستراتيجية قائمة على جانب كبير من التوتر وتضارب المصالح الدولية، إذ كان العراق منطقة نفوذ بريطانية منذ أواسط القرن التاسع عشر وكانت بريطانيا حريصة كل الحرص على الاحتفاظ بمكانتها هذه التي كانت بنظرها وعلى حد تعبير سياسيها: "قد أحرزتها بمهارتها في بلاد ما بين النهرين" وهي بزعم بريطانيا: "منطقتها الطبيعية في الدولة العثمانية"⁽⁴²⁾. وفي عام 1901م منح السلطان عبد الحميد الثاني الامتياز بصورة رسمية إلى الشركات الألمانية لمد خط سكة حديد بين برلين – بغداد⁽⁴³⁾ وقُدِّرَت المبالغ اللازمة للمشروع بـ (مائة مليون دولار)⁽⁴⁴⁾، وكان نصيب العراق من هذا الخط (140) كم فقط يقع بين بغداد وسامراء حيث يمثل ذلك أول خط حديد انشئ في العراق⁽⁴⁵⁾، وتمت الموافقة عليه رسمياً في 5 آذار 1902م وكان المشروع يقوم على مرحلتين تربط أجزاء من الدولة العثمانية ببرلين والثانية تشمل المنطقة الواقعة بين آسيا الصغرى والخليج العربي⁽⁴⁶⁾.

وفي عام 1912م وصلت الشحنة الأولى من مواد الانشاء لسكة حديد بغداد – سامراء وكانت ترسل بحرّاً من ألمانيا إلى الخليج العربي وبعدها يتم نقلها عبر مجرى نهر دجلة بواسطة سفن شركة بيت لنج التي أصبحت يديرها اللورد انشكاب (Lord InchCab) وهو أحد كبار رجال الأعمال البريطانيين للشركات الملاحية الذي تعاقد مع شركة حديد بغداد لنقل مواد الانشاء وبسعر (22.5) شلن للطن الواحد⁽⁴⁷⁾.

وفي السابع عشر من تموز 1912م احتفل الألمان بجانب الكرخ بوضع حجر الأساس لمشروع السكة الذي كان بقياس أربعة أقدام وثمانية انشاً⁽⁴⁸⁾ وقد وجّه رئيس الأشغال الألماني



مايسز باشا (Myse Nir) الدعوة لحضور الحفل إلى الوالي العثماني جمال باشا⁽⁴⁹⁾ وكبار المسؤولين من مدنيين وعسكريين وقناصل الدول الأجنبية وحضر الحفل المهندسون المشرفون على بناء السكة، وقُدِّرَ عددهم بأربعين مهندساً أغلبهم من الألمان⁽⁵⁰⁾ وفي حزيران 1914م تم تسير أول قطار بين بغداد وسميكة (الاسحاقي)⁽⁵¹⁾. انشئت سكة حديد بغداد – سامراء بنظام عريض على غرار القياسات الأوروبية، حيث رافق إنشاء الخط إقامة المحطات التي وصفها المر هالدين (Sir. Ail. Haldane) قائد القوات البريطانية في العراق عام 1920م بأنها كانت متينة ومشيدة بالإسمنت على غرار الثكنات الدفاعية من ذوات الطابقين وفي كل محطة منها بئر ماء ومضخة تؤمّن المياه للمحطة، وقد حصر الألمان دوائهم والمضخات وأحواض المياه وسط ساحة واحدة وكذلك محلات سكن الموظفين والعاملين والمرافق الخدمية الأخرى جاعلين في حساباتهم حاجتهم الدفاعية عندما تقتضي الضرورة⁽⁵²⁾، وقد توقف العمل بالمشروع أثر اندلاع الحرب العالمية الأولى في آب عام 1914م، ودخول الدولة العثمانية الحرب إلى جانب ألمانيا في 31 تشرين الأول 1914م⁽⁵³⁾.

ثانياً : التجارة

كانت التجارة البريطانية تواجه منافسة من النشاط التجاري الألماني الذي تضاعف حوالي 10 مرات في الدولة العثمانية بين عامي 1889-1912م، ومع أن ألمانيا لم تفلح في تحدي المركز التجاري البريطاني في العراق تحدياً جدياً، إلا أن الأوساط البريطانية اهتمت بالمنافسة الألمانية ومخاطرها المحتملة، فقد زار السير لويد جورج G.Lloyd⁽⁵⁴⁾ العراق في عام 1907م وقُدِّمَ تقريراً وافياً إلى اللجنة الاستشارية الخاصة بالاستخبارات التجارية في غرفة التجارة بلندن، أشار فيه إلى وسائل الألمان للتغلغل تجارياً في العراق، وقُدِّمَ مقترحات عديدة إلى التجار والشركات التجارية البريطانية للحفاظ على التفوق البريطاني في العراق⁽⁵⁵⁾.

ان نمو المصالح والامتيازات البريطانية في العراق⁽⁵⁶⁾ كان واضحاً منذ بداية القرن التاسع عشر لا سيما في ميناء البصرة، لكن هذا النمو كان بطيئاً إبان العقود الأولى من ذلك القرن حيث كانت التجارة محدودة وكان النشاط التجاري يعتمد إلى حد كبير على تجارة الترانزيت⁽⁵⁷⁾، فكان العراق محطة تجارية لا أكثر، فضلاً عن ذلك كانت التجارة العراقية تقتصر على الأقطار المجاورة لا تكاد تتعداها إلى أوروبا، إلا أن هذه الصورة تغيرت منذ أن شهد العراق تطورات داخلية جذرية تمثلت في عودة الحكم العثماني المباشر عام 1831م وإدخال الإصلاحات الإدارية والعسكرية التي دعمت الاتجاه نحو النظام والأمن أما بالنسبة للعوامل الخارجية فقد تمثلت بالمتغيرات التي طرأت على السياسة التجارية العثمانية، فقبل عام 1838م كانت الدولة تفرض رسوماً جمركية عالية كان الهدف منها إعاقه التجارة الخارجية، لكن هذه السياسة قد تغيرت منذ أن عُقِدَت بين الدولة العثمانية وبريطانيا اتفاقية (بلطة ليمان)⁽⁵⁸⁾، فقد ساهمت هذه الاتفاقية على استمرار النفوذ البريطاني في الدولة العثمانية عام 1838م⁽⁵⁹⁾، إذ نصت على إلغاء كل أنواع القيود التي كانت تعرقل عمل التجار البريطانيين من إقامة علاقات مباشرة مع التجار المحليين في الدولة العثمانية وفرضت الاتفاقية رسوماً جمركية ثابتة ومخفضة على الواردات والصادرات (5% على الواردات و12% على الصادرات و3% على تجارة الترانزيت) وكان مؤدى تطبيقها أن أصبحت المنتجات المحلية تخضع للرسوم لدى تداولها داخل الدولة العثمانية⁽⁶⁰⁾.

إن دراسة الواقع الاقتصادي لا ينفصل عن الواقع السياسي والاجتماعي، وما كان واضحاً آنذاك هو هيمنة اليهود العراقيين على تلك القطاعات الاقتصادية، والذين كانوا سبباً في التوغل الأوربي على الصعي الاقتصادي في الدولة العثمانية من خلال تمثيلهم للشركات الأجنبية وعملهم كوكلاء لها، خصوصاً بعد أن منحت الإصلاحات التي جرت في الدولة العثمانية في أثناء القرن التاسع عشر، يهود العراق الكثير من الحقوق التي أسهمت في تطور الأقلية اليهودية



وتقدمها في مختلف المجالات، ولاسيما المجال الاقتصادي⁽⁶¹⁾، فقد كانت لهم في الجانب التجاري سيطرة شبه مطلقة على السوق المحلية في العراق، وأصبحت لهم علاقات تجارية واسعة مع الدول الأجنبية، لدرجة أن تجارتهم امتدت لتصل إلى بريطانيا والهند والشرق الأقصى⁽⁶²⁾.

لقد كانت المواد الرئيسة التي يتعامل بها التجار اليهود هي سلع مدينة مانشستر البريطانية (الصوف)، والتي يعاد تصديرها إلى إيران، وقد درت عليهم أرباحاً طائلة، وحينما افتتحت قناة السويس عام 1869 تحول مجرى التجارة العراقية من الشرق إلى الغرب، وربطت ميناء البصرة مباشرة بالدول الأوروبية⁽⁶³⁾، مما أدى إلى زيادة عدد اليهود المشتغلين بالتجارة في بغداد والبصرة⁽⁶⁴⁾ بصورة ملحوظة⁽⁶⁵⁾، وكان لمهارتهم التجارية، وأتقانهم اللغات الأجنبية، ووجود قسم من الأسر اليهودية في الهند والشرق الأقصى وأوروبا ولاسيما مانشستر⁽⁶⁶⁾ عوامل ساعدت على تطور تجارتهم وازدهارها، وقد وجدت المؤسسات البريطانية أنه من الصعوبة منافسة اليهود في هذا المضمار، وقد كانت الأقمشة المادة الرئيسة للتجارة اليهودية في مانشستر⁽⁶⁷⁾، إذ بلغ عدد الشركات اليهودية في مانشستر ولندن أكثر من عشرين شركة، وكان هناك عدد مماثل في (كرمنشاه وهدمان) في إيران⁽⁶⁸⁾.

إن سيطرة التجار اليهود على أغلب الحلقات التجارية كان لابد أن يصاحبه وجود كبير لهؤلاء التجار في الغرف التجارية⁽⁶⁹⁾، وقد شارك اليهود في غرفة تجارة بغداد، التي أسست عام 1910⁽⁷⁰⁾ فكانت أول غرفة تجارية بالمعنى الصحيح⁽⁷¹⁾، وكان من اليهود المشاركين فيها شاول معلم حسقي⁽⁷²⁾ رئيس ثان للرئيس ويهودا زلوف مستشارا ثان⁽⁷³⁾.

لقد حقق اليهود أبنان الحرب العالمية الأولى فوائد عظيمة، إذ أثرى الكثير منهم نتيجة ارتفاع الأسعار⁽⁷⁴⁾، وبيع ما احتوته مخازنهم من البضائع التي كانت تصلهم عبر وكلائهم المنتشرين في مانجستر وبومباي وباريس⁽⁷⁵⁾، وبذلك استطاع يهود العراق من خلال نشاطهم الاقتصادي وانتشارهم في معظم المدن العراقية، أن يرسخوا قوتهم الاقتصادية بالتدريج، ويسيطرون على أهم الحلقات الاقتصادية وقتذاك وهي (التجارة)، حتى غدو قوة اقتصادية لها وزنها في العراق لعدم وجود أي منافس حقيقي لهم في ذلك المجال⁽⁷⁶⁾.

ولكن ذلك لا يعني هيمنة التجار اليهود بشكل كامل على الحلقات التجارية، إذ شكلت الحركة التجارية لليهود مصدر قلق بالنسبة للحكومة البريطانية التي تشير المصادر التاريخية إلى أن بداية التغلغل الاقتصادي البريطاني في العراق كانت منذ النصف الثاني من القرن الثامن عشر وبالتحديد في بداية عام 1763م⁽⁷⁷⁾ عندما نقلت وكالتهم التجارية من بندر عباس في بلاد فارس إلى البصرة، كما ضمت الوكالة (المقيمة البريطانية) التي كانت تتبع الوكالة في بندر عباس، وفي عام 1764م اعترف الباب العالي بها وعدّها قنصلية مشمولة بنظام الامتيازات⁽⁷⁸⁾.

ويمكن عدّ نقل الوكالة من بندر عباس إلى مدينة البصرة إشارة لبداية التاريخ السياسي البريطاني في منطقة الخليج العربي بصورة عامة والعراق بصورة خاصة، واتسم هذا النقل بأهمية خاصة، إذ قام البريطانيون في تلك المدة وما بعدها بدور مهم في أحداث المنطقة⁽⁷⁹⁾ واعتبرت مدينة البصرة منذ ذلك الحين مركزاً لتوزيع شركة الهند الشرقية البريطانية⁽⁸⁰⁾ للبضائع والسلع البريطانية في كل من العراق وبلاد فارس⁽⁸¹⁾ وكانت الشركة الأولى التي تتولى تعيين القناصل البريطانيين في المدن العثمانية حتى أوائل القرن التاسع عشر، فضلاً عن مصالح أخرى ارتبطت بأهمية موقع الدولة العثمانية بوصفه طريقاً برياً بين بريطانيا وأوروبا من جهة والهند من جهة أخرى، خاصة مع استحواذ شركة الهند الشرقية البريطانية على العديد من المقاطعات الهندية وتحولها من شركة تجارية إلى مؤسسة سياسية وعسكرية تضاهي في قوتها أعظم الإمبراطوريات وأوسعها في التاريخ⁽⁸²⁾.



ورغم هيمنة الشركات التجارية التي تعود ملكيتها للحكومة البريطانية، إلا أن الشركات الأجنبية (القطاع الخاص) كانت وجه آخر للتواجد الأجنبي في العراق على الصعيد التجاري، وهي⁽⁸³⁾.

1. **شركة كري ماككنزي للتجارة والملاحة** Gray MacKenzie Co.: شركة أجنبية تأسست في البصرة عام 1840، وكانت تمثل الشركة الهندية البريطانية للسفن التجارية، وتمثل شركة (بيت لنج) Lynch Brother Ltd. للملاحة النهرية في دجلة، ولشركة (كري ماككنزي) اهتمامات أخرى بتجارة التمور والحبوب والخيول، وتوريد المكنائن من أوروبا، ولها أسطول كبير من السفن البحرية، وأسطول آخر من الزوارق والجنايب والسفن النهرية، وكان لها في العشار معملاً كبيراً لصيانة السفن وإصلاحها، افتتحته عام 1920، ويعد المستر (باني)، الذي وصل البصرة عام 1914، من أشهر الشخصيات الأجنبية الذين تعاقبوا على إدارتها، ينافس في الشهرة المستر (كاميل)، الذي وصل البصرة عام 1913، وكانت شركة (كري ماككنزي) هي الوكيل البحري في البصرة لشركة (BI) التي كانت تمتلك أفضل سفن الركاب المعروفة برحلاتها المكونية المنتظمة بين الهند والبصرة مروراً بموانئ الخليج، نذكر منها السفن: دمرا، وأمرا، ودواركا، وسواركا، ودارا، وداريسا، وأكرا، وعربيا، ولهذه الشركة عشرات السفن العملاقة لنقل الركاب والبريد عبر البحار والمحيطات ولكافة موانئ العالم، وهي النواة الأولى لتأسيس شركة (P&O) اعتباراً من عام 1927، أما الأحرف (BI) فتعني: BRITISH INDIA STEAM NAVIGATION COMPANY.

2. **شركة اندرو واير وشركاؤه للملاحة والتجارة** Andrew Wire & Co.: وهي شركة ملاحية تأسست في البصرة عام 1905 وامتلكت مجموعة كبيرة من السفن البخارية (عابرة المحيطات)، وتوسعت في أعمالها البحرية والتجارية، وكانت هي الوكيل الحصري لبعض الشركات الأوروبية المتخصصة بانتاج وتصنيع الانابيب الفولاذية، ومعدات مكافحة الحرائق، وأجهزة صناعة الثلج، والمضخات النفطية، ثم حصلت على امتياز خاص منحتة لها الدولة باحتكار تجارة التمور بغية تصديرها إلى الخارج، فاشترتها من المواطنين بأسعار طيبة، وأوجدت لها الأسواق الملائمة، وكان لها أفضل الأثر في تخفيف تعقيدات التصدير.

المبحث الثاني

دور الشركات الأجنبية في نشأت قطاع المال والبنوك 1850 – 1925

بالرغم من ظهور بعض الإصلاحات التي قام بها السلاطين العثمانيون أو ما يسمى بالتنظيمات العثمانية⁽⁸⁴⁾، إذ أصدرت الحكومة العثمانية بين عامي (1858-1864م) بعض القوانين المهمة فُصد منها إجراء تغييرات في البنية الاقتصادية والإدارية للمجتمع العثماني، ومن أبرز هذه القوانين قانون الأراضي⁽⁸⁵⁾ وقانون الطابو⁽⁸⁶⁾ والبلديات⁽⁸⁷⁾ وقانون الولايات⁽⁸⁸⁾، إلا أن المصارف تأخر ظهورها إلى العهد العثماني الأخير، إذ أوليت عناية في العقد الأخير من القرن التاسع عشر كونها وسيلة هامة من وسائل التغلغل الاقتصادي وأداة لاستثمار العراق والحصول على أكبر الأرباح، حيث بدأت أعمال البنك العثماني، المكون من رؤوس أموال إنكليزية وفرنسية، وافتتح أول فرع له في بغداد في عام 1890، ومن ثم أسس بعد ذلك التاريخ فرعين أحدهما في البصرة والثاني في الموصل، والبنك الشرقي كذلك افتتح فرعه الأول في بغداد عام 1912 وبعد ذلك التاريخ افتتح له فروع أخرى في البصرة والموصل والعمارة وكركوك، كذلك ابتدأ البنك الشاهنشاهي الإيراني أعماله في عام 1918 في العراق، بتأسيس فرع له في بغداد وثم بعد هذا التاريخ أسس له فرع في البصرة⁽⁸⁹⁾.



لقد سيطرت تلك البنوك وخاصة البنك العثماني بالتدريج على سوق العراق المالية مما ساعد في ازدياد النفوذ البريطاني في بلاد ما بين النهرين " الأمر الذي أدى إلى حصولهم على مركز متميز في العراق فكان الممثل البريطاني المقيم والقنصل العام في العراق مثلاً يتمتعان بحق الاحتفاظ بحرس من الهنود في منزلهما"، كما تمتع الرعاية الانكليز ولاسيما التجار بامتيازات كبيرة وزاد من وزن الدبلوماسيين الانكليز السياسي وتدخلهم في شؤون العراق الداخلية⁽⁹⁰⁾.

وبعد الاحتلال البريطاني للعراق تم إخضاع مؤسسة البنك العثماني للإدارة المدنية مباشرة من أجل توطيد الاحتكار الاقتصادي والسياسي لرأس المال الانكليزي⁽⁹¹⁾.

لم تكن المدن العراقية في عهد الدولة العثمانية تعرف المصارف وأنظمة الصيرفة والتعامل بالعملة الأجنبية سوى ما حصل في نهاية القرن التاسع عشر أثر انتشار النفوذ الأجنبي وخاصة البريطاني، وكان نظام الصيرفة الذي سيطر عليه الصيارفة اليهود خارج أنظمة الصيرفة والانتماء سوى ما اتفق عليه الصيارفة وما كان يتفق عليه ضمن نطاق نقابة الصيارفة التي عهد في إدارتها إلى (الصراف باشي)⁽⁹²⁾ الذي كان يهودياً في الغالب⁽⁹³⁾، وان أكثر ما مكن اليهود من الحصول على موطئ قدم في التجارة البريطانية وضمن لهم الارتفاع فوق كل التجار المحليين الآخرين، كان امتلاكهم لرأس المال وبوفرة أكبر وكان ذلك نتيجة احتكارهم العملي لإقراض المال والأعمال المصرفية وروابطهم الحميمة مع أبناء دينهم وأقربائهم في كثير من الأحيان في الهند وأوروبا وأماكن أخرى، وهو ما مكّنهم من الحصول على الأموال حال احتياجهم لها، ومن توظيف الكمبيالات والأدوات الأخرى في تعاملهم التجاري ومن تبادل المعلومات والخبرات في ميدان الأعمال واتسع نشاط الصرافين اليهود وأصبح لهم موظفون يقومون بمساعدتهم في إدارة أعمال الصيرفة واستخدم بعضهم لأول مرة في تاريخ العراق النساء الجميلات في إدارة العمل الصيرفي، وان قسماً من الصيارفة قاموا بتشغيل عدد من الرجال في أعمال الصيرفة خارج محلاتهم في الأسواق التجارية وأماكن وجود الأجانب ولا سيما بغداد وبالتحديد عند مدخل سوق السراي أو عند خان الجبن قرب مدخل المدرسة المستنصرية، حيث يتواجد الأجانب لشراء التحفيات وغيرها أو ليستقبلوا القادمين إذ يأتي الناس للتبضع وتصريف ما لديهم من نقود ورقية وكان هؤلاء يسمون صراف (على الماشي)⁽⁹⁴⁾.

وفي العام 1890 بدأ تأسيس المصارف والبنوك الأجنبية في العراق، إذ بدأت هيمنتها واستمرت في القطاع المالي المصرفي، واستمر الصيارفة يعملون إلى جانب المؤسسات الأجنبية واتجهت أعمالهم إلى صغار التجار والمقرضين نظراً لاستحواذ البنوك التجارية على التعامل مع الكبار منهم، ولم تتطور أعمال الصيرفة لتشكّل بنوكاً كبيرة تعمل منافساً قوياً للقطاع الأجنبي في حقل الصيرفة التجارية⁽⁹⁵⁾.

لقد كان لنشأة المصارف الأجنبية في العراق دواعي اقتصادية وسياسية، وقد تمثلت الدواعي الاقتصادية في أن الاقتصاد العراقي كان قد شهد تطوراً ملحوظاً في النصف الثاني من القرن التاسع عشر نتج عنه اتساع نشاط الشركات الأجنبية وتناميها اقتصادياً في العراق⁽⁹⁶⁾.

أولاً (البنك العثماني)

ظهر النشاط التجاري البريطاني في الدولة العثمانية في العقد الأخير من القرن التاسع عشر⁽⁹⁷⁾ الذي كان الركيزة الأساسية لمد نفوذ بريطانيا إلى المناطق الواقعة تحت السيطرة العثمانية، ولم يكن محددًا بل شمل ميادين مختلفة وعديدة، فظهرت حالة جديدة كان لها التأثير الكبير على استثمار رؤوس الأموال البريطانية في الدولة العثمانية وهذه الحالة تجسدت في بدء نمو النشاط المصرفي وافتتاح فروع للمصارف الأجنبية في العراق، إذ أسهمت بصورة كبيرة في نمو النشاط التجاري وتوسيعه، فافتتح البنك الإمبراطوري العثماني الذي أسس في لندن في



الأول من حزيران من عام 1863م برأس مال قدره (عشرة ملايين جنيه استرليني)، وفي العقد الأخير من القرن التاسع عشر فتح له فروعاً في العراق، وفي آب 1893م افتتح له فرعاً في بغداد⁽⁹⁸⁾، وفي بداية عام 1894م فتح له فرعاً آخر في البصرة وفي منتصف عام 1894م فتح له فرعاً آخر في الموصل، أما رأس المال المخصص لهذه الفروع (مصارف العراق) فقد بلغت ما قيمتها اليوم (125000) دينار أي أنه مصرف من الدرجة الأولى⁽⁹⁹⁾.

احتكر البنك الإمبراطوري العثماني العمل كمصرف تجاري مدة تزيد على عقدين من الزمن واقتصر نشاطه على القيام بجميع أعمال البنك التجاري دون أن يكون له حق إصدار الأوراق النقدية في البداية⁽¹⁰⁰⁾، لذلك لم يكن بمثابة بنك مركزي عثماني في تلك المدة، إنما كانت الحاجة الماسة للحكومة العثمانية إلى وسيط يتمتع بثقة المقرضين الأوروبيين ورغبتها في التخلص من جشع مقرضي الربا في داخل اسطنبول، قد دفعت بها إلى تحويل البنك العثماني إلى بنك مركزي للدولة بعد دخول رؤوس الأموال الفرنسية واليهودية إليه لتصبح مساوية للحصة البريطانية في رأس المال، ثم ما لبث أن تنامي اندماج مؤسسات مالية نمساوية وفرنسية أخرى فيه فبلغ رأس ماله (2.5) مليون فرنك فرنسي عام 1875م⁽¹⁰¹⁾.

منح البنك امتيازات واسعة داخل الدولة العثمانية، فصار له الحق في إصدار الأوراق النقدية العثمانية، وأوكلت إليه أيضاً مسؤولية إصدار النقود المعدنية وأصبح بمثابة الخزينة الحكومية للدولة العثمانية لقاء عمولة مقدارها نصف بالمائة عن المبالغ الحكومية الداخلة والخارجة منه فرفع مقدار الحساب الجاري للدولة العثمانية من (2.5) مليون فرنك إلى (67.5) مليون فرنك، وأصبح وسيطها الرسمي الوحيد في معظم القروض الأجنبية وأغني البنك وجميع فروعه من أي شكل من الأشكال الضريبية، فضلاً عن حقه في اختيار أي قطعة أرض مجانية لإقامة مشاريعه ومنشآه عليها. واتسع نشاطه ليصبح المفاوض الوحيد لسندات الدين على الحكومة، وإن أيّاً من مشاريعها لا يمكن أن تتم دون مشاركته، وتأتي في مقدمتها سكك الحديد، وخصوصاً المفاوضات التي دارت حول مشروع سكة حديد بغداد – برلين، وفي مطلع القرن العشرين كانت فروعه قد توزعت إلى ستة وعشرين فرعاً داخل الدولة العثمانية، فضلاً عن المركز الرئيس في اسطنبول وفروعه في باريس ومصر وقد صار فرع هذا المصرف يسمى باسم بنك الاعتماد في بغداد⁽¹⁰²⁾.

ثانياً: البنك الشاهنشاهي الإيراني (البنك الشاهي الفارسي)⁽¹⁰³⁾

أسس هذا البنك في عام 1889م⁽¹⁰⁴⁾ وكان المركز الرئيس لهذا البنك في بريطانيا، بلغ رأسمال البنك بحدود (650) ألف جنيه استرليني واحتياطي بلغ بحدود (220) ألف جنيه استرليني مع ضمانات تُقدَّر بـ (مليون) جنيه استرليني، ولقد سبق البنك العثماني في افتتاح فروع له في بغداد والبصرة خلال عامي 1890-1891م⁽¹⁰⁵⁾ إلا أن أعماله الحقيقية كانت قد بدأت في العراق أواخر عام 1891م بافتتاح فرع له في بغداد برأسمال قدره (75) ألف دينار، زيد هذا المبلغ بعد ذلك إلى (400) ألف جنيه استرليني وبُذِلَ اسمه فيما بعد إلى البنك البريطاني للشرق الأوسط⁽¹⁰⁶⁾.

ثالثاً: (البنك الشرقي المحدود)

وهو مؤسسة مالية بريطانية أُسِّست في لندن عام 1909م⁽¹⁰⁷⁾ برأسمال قدره (300) ألف جنيه استرليني واحتياطي مقداره (مليون) جنيه استرليني وضمادات مقدارها (5.885.000) جنيه استرليني، ومقره الرئيس في لندن، أما فروعها فتوزعت في كل من الهند وجزيرة سنريب والعراق⁽¹⁰⁸⁾، بدأ أعماله في العراق بافتتاح فرع له في بغداد عام 1912م برأسمال تبلغ قيمته اليوم (150) ألف دينار⁽¹⁰⁹⁾ وله فروع أخرى في البصرة والموصل وكركوك⁽¹¹⁰⁾، وأوكلت إليه جميع الأعمال المصرفية الحكومية لحين تأسيس مصرف الرافدين في العراق عام 1941م



ووكيلاً للجنة إصدار العملة التي كان مقرها لندن لحين تأسيس المصرف الوطني العراقي عام 1947م، فضلاً عن فتح فروع للمصارف الأجنبية الأخرى في العراق⁽¹¹¹⁾.

النتائج:

1. أسهمت الدولة العثمانية في بعد الإصلاحات التي جرت في عهد السلطان عبد الحميد الثاني بتهيئة الأرضية المناسبة لدخول الشركات الأجنبية في قطاع النقل إلى العراق والتي تعد تأسيس لقطاع النقل العام، إذ بادرت الحكومة العثمانية بتأسيس شركة نقل بحري ونقل مائي تابعة للحكومة العثمانية.
2. بدأت بوادر القطاع العام التجاري بالظهور بعد ان أسس اليهود العراقيين لحركة التجارة نتيجة الصلاحيات التي منحت لهم من خلال حركة الإصلاحات التي قام بها السلطان عبد الحميد الثاني.
3. كان للمصالح البريطانية في العراق ضرورة تأسيس خطوط السكك الحديدية بعد عام 1914، فعملت القوات البريطانية على تأسيسها بالإهتمام بمشروع سكة حديد برلين بغداد وتوسعته ليصل إلى البصرة، مما اسهم في نشأت قطاع السكك الحديدية فيما بعد.
4. في قطاع المال والبنوك، كان للشركات الأجنبية دوراً مهماً في نشأت البنوك في العراق، حيث بدا هذا القطاع بالظهور مع ظهور البنك العثماني ومن ثم البنك الشاهنشاهي الإيراني، وأخيراً اتضح الدور الأجنبي بجلاء في فتح فرع البنك الشرقي المحدود، والذي هو بريطاني الجنسية.

الهوامش:

- (1) السلطان عبد الحميد الثاني هو السلطان الرابع والثلاثون من سلاطين الدولة العثمانية، وآخر من أملاك سلطة فعلية منهم، ولد في سنة 1842م، وتلقى السلطان عبد الحميد تعليمه بالقصر السلطاني، توفي والده وعمره 18 عاماً، وصار ولي عهد ثان لعمه، تولى السلطان عبد الحميد الثاني الخلافة، في 31 آب (أغسطس) 1876م، وكان عمره آنذاك 34 عاماً إلا 19 عشر يوماً، وتبوأ عرش السلطنة يومئذ على أسوأ حال، حيث كانت الدولة في منتهى السوء والاضطراب، سواء في ذلك الأوضاع الداخلية والخارجية، وتوفي في عام 1909. ينظر: محمد حرب، مذكرات السلطان عبد الحميد الثاني، ط3، دار القلم، دمشق، 1991، ص17.
- (2) محمد سهيل طقوش، تاريخ العراق الحديث والمعاصر، دار النفائس، بيروت، 2015، ص 79.
- (3) Arzu Terzi, Hazine Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 2000, pp. 20, 39; Arzu Tarazi, the Legacy of Abdul Hamid in Bağdat - Musul: Oil and Land İstanbul: Temas Yayınları, 1994, p. 27-31. according to: Camille Lyans Cole, Technology in Use during the Final Decades of the Ottoman Empire 1850 to 1920 Negating the Tigris: Royal Portfolio and Development Infrastructure in Late Ottoman Iraq, 1882-1914, Cambridge University, UK, 2021, p. 3.
- (4) İlhan Tekeli ve Selim Elkin, "1908 tarihli Umur-u Nafia Programının Anlamı Üzerine", Hidayet Yavuz Nuhoglu Editör, Science and Education in the Ottoman World: International Conference Papers İstanbul: Ottoman History Sources and Studies Series, 2001, p. 521- 54. according to: Ibid. p.3-4
- (5) كان فرانسيس جنسن Frances Chesney ضابطاً برتبة نقيب في الجيش البريطاني عندما بدأ رحلته في النصف الأول من القرن التاسع عشر وتحديداً عام 1830م في وسط وجنوب العراق، وركز جُل اهتمامه على انشاء خط نهري للنقل بواسطة السفن، بناءً على تكليف من السفير البريطاني في استانبول روبرت غوردون Robert Gordon، والتقى بعلي رضا باشا الذي أبدى تحمساً لمد خطوط ملاحية تجارية في المياه العراقية، ثم ذهب إلى بيره جك في أعالي الفرات، وهبط مع النهر حتى الفلوجة، وهو يدرس النهر من حيث عمقه وشدة تياره والعقبات التي قد تصادفها البواخر فيه، وتابع جنسن رحلته إلى بغداد فالبصرة في نيسان ١٨٣١م، ومنها رحل إلى أبو شهر والمحمرة ليصعد في نهر كارون إلى شوشتر وقدم تقريراً



إلى روبرت كاننغ Robert Canning سفير بريطانيا الجديد في استانبول أشار فيه إلى أن صعوبات الملاحة لا تسمح باستخدام البواخر في نهر الفرات، وكان لا بد من إقناع المسؤولين البريطانيين بصلاحيات نهر الفرات، وإقناع الباب العالي بأهمية المشروع للبلاذ، ليكون حجة لبداية التوغل البريطاني في الأراضي العثمانية، عدل جنسني عن رأيه الذي سبق أن أبداه للسفير لكاننغ، فاستحصلت بريطانيا من الباب العالي ١٨٣٤م الموافقة على رحلة جنسني لاستكشاف النهر، وإن يسمح لها باستخدام باخرتين بهدف تسهيل التجارة بين الشرق والغرب، وصل جنسني إلى انطاكية في أواخر العام المذكور على رأس بعثة من المختصين، وكانت فاتحة عمل استغرق ثلاث سنوات، أبحرت خلالها البعثة في نهر الفرات على ظهر باخرتين: الفرات ودجلة، تبين لها في نهايتها أن هذا النهر لا يصلح لسير السفن البخارية إلا في ظل حكومة مستتيرة تستطيع أن تقوم بمشاريع متعددة على طول النهر لإزالة العقبات الطبيعية التي تحول دون استخدام البواخر. ينظر: محمد سهيل طقوش، المصدر السابق، ص 82-84.

(6) Camille Lyans Cole, "Precarious Empires: A Social and Environmental History of Steam Navigation on the Tigris," Journal of Social History, No.50 2016: 74-101, 75. op.cit.p 5-7.

(7) ولد مدحت باشا في الأستانة في عام ١٨٢٢م، لأب من القضاة يدعى الحافظ محمد أشرف، وبعد أن أكمل تعليمه بدراسة اللغة العربية وحفظ القرآن الكريم، وتعلم اللغة الفارسية، والخط، ومبادئ العلوم الأخرى على يد بعض علماء الدين، انخرط في سلك الوظائف الحكومية فعين كاتباً في إحدى الدوائر الحكومية في العاصمة، ثم دمشق وقونية، وتدرج في سلم الوظائف، ولثقة بعض ذوي الشأن من رجال الدولة عهد إليه في عام ١٨٥٢ مهمة رئاسة لجنة تفتيشية في دمشق وحلب، فنجح في مهمته نجاحاً باهراً وحظي بتقدير واحترام رؤسائه. وتقلد بعد ذلك عدة وظائف في البلقان وبروسية، قضى فيها جميع سنوات عقد الخمسينات، وفي مطلع ستينيات القرن الماضي برز اسم مدحت باشا كموظف قدير من موظفي الدولة في إيلاتها الأوروبية، فعين سنة ١٨٦١ في منصب باشا (نيش)، فكان ذلك أول منصب له من هذا النوع، وبعد ثلاثة أعوام، استدعي من قبل الصدر الأعظم فؤاد باشا ليشركه في وضع بنود (نظام الولايات) على ضوء تجاربه الناجحة في إدارة إيلاته نيش، ثم تولى شؤون ولاية (الطونة)، واستمر كوال لها حتى أوائل عام 1868، إذ استدعي من قبل الصدر الأعظم وعين رئيساً لـ (مجلس شورى الدولة)، لكنه لم يستمر بهذا المنصب بعد تقديم استقالته نتيجة خلافه مع الصدر الأعظم عالي باشا بعد وفاة فؤاد باشا في عام 1869، فعين والياً على بغداد بنفس العام. ينظر: جميل موسى النجار، الإدارة العثمانية في ولاية بغداد، ط1، مكتبة مدبولي، القاهرة، 1991، ص 145-148.

(8) إذ كان المسؤولون العثمانيون قلقون طوال النصف الأخير من القرن التاسع عشر بشأن الزحف البريطاني، ولا سيما من قبل شركة ملاحية دجلة والفرات البخارية (ETSN)، التي استولت على سفن تشيسني في عام 1860، ينظر:

Ekinci, Firat ve Dicle, pp.38, 78-90 note 5; 'Ali al-Wardi, Lamahat Ijtima'iyya fi Tarikh al-'Iraq al-Hadith London: Dar Kufan li-l-Nashr, 1992, Vol. 3 p.231; Husayn Muhammad al-Qahawati, Dawr al-Basra al-tijari fi-l-Khalij al-'Arabi 1869-1914 Baghdad: Matba'a al-Irshad, 1980, pp.25, 116. ipid.p 8.

(9) نور محمود عبد المجيد العبدلي، ساسون حسيقل ودوره السياسي والاقتصادي في العراق، رسالة ماجستير (غير منشورة)، كلية التربية، جامعة بغداد، 2011، ص 43.

(10) إدارة عمان العثماني: كلمة (عمان تعني - بحر - بالتركية القديمة) وهي دائرة البواخر البحرية التي انشئت قبل عهد مدحت باشا وكان مقرها في مدينة بغداد في أحد الأبنية المطلّة على نهر دجلة، وكان يديرها مدحت باشا في عهده من الناحية العملية، وأحياناً ينيط بعض شؤونها إلى متصرف سنجق بغداد، أو أحد ضباط الفيلق السادس، وكانت هذه الإدارة تابعة لنظارة البحرية في استانبول، ينظر: جميل موسى النجار، المصدر السابق، ص 389-391؛ جميل موسى النجار، النقل المائي الحكومي في ولاية بغداد في عهد الوالي مدحت باشا وسائطه وخطوطه 1869-1872، مجلة دراسات في التاريخ والآثار، العدد (9)، بغداد، 2007، ص 54-55.

(11) كانت الإدارة النهرية العثمانية منفصلة عن إدارة عمان العثماني، فالأولى تختص بإدارة البواخر، والثانية بالسفن البحرية، وفي عام 1872 دمجت الدائرتان معاً تحت أسم (إدارة عمان العثماني) وقد اقتصر عمل هذه الإدارة بعد رحيل مدحت باشا على شؤون البواخر النهرية. ينظر جميل موسى النجار، النقل المائي الحكومي في ولاية بغداد في عهد الوالي مدحت باشا.

(12) بعد منتصف سبعينيات القرن التاسع عشر أهملت (إدارة عمان العثماني) وقلت كفايتها، حتى قررت في أواخر ذلك العقد عرض بواخرها للبيع، ولكن أحداً لم يتقدم لشرائها، فأقدمت الإدارة السنية على توسيع



- نشاطها الاقتصادي، واشترتها مقابل مبلغ مقداره (9.500) ليرة . ينظر ج، لوريمر، دليل الخليج، ترجمة: مكتب صاحب السمو أمير دولة قطر، ج4، مطابع علي بن علي، الدوحة، دت، ص22، 88.
- (13) هو ساسون بن حاخام حسقل بن شلومو (سليمان) بن عزرا بن شلومو بن داود، ينتمي إلى أسرة (شلومو داود) وهي من الأسر اليهودية الغنية المعروفة ولاسيما في ميدان التجارة فقد كانت تسمى بـ(روتشيلد الشرق) ولد في 17/آذار/1860 في بغداد، نشأ في أسرة دينية لأن والده من أحبار اليهود وكان لوالده الأثر الكبير في نمو شخصيته وثقافته. ينظر: نور محمود عبد المجيد العبدلي، مصدر سابق، ص 26-27.
- (14) لقد كان لساسون حسقل أثر كبير في ما وصلت إليه (الإدارة النهرية الحميدية)، من تطور وازدهار، لكونه مديراً لها فقد وضع خبراته وجهوده في سبيل النهوض وتطوير هذه الإدارة فضلاً عن أن هذه الوظيفة قد زادت من خبرة ساسون حسقل الإدارية وجعلته ملماً بجوانب كثيرة تخص طبيعة هذه الإدارة وأهميتها الاقتصادية للبلد. ج، لوريمر، المصدر السابق، ص45.
- (15) جميل موسى النجار، الإدارة العثمانية في ولاية بغداد، ص364.
- (16) كانت هذه الإدارة تعاني من سلبات كثيرة، منها عدم انتظام مواعيد السفر - والاختلاسات المالية التي كانت تحدث فيها. ينظر: جميل موسى النجار، الإدارة العثمانية في ولاية بغداد، ص 434.
- (17) ج، لوريمر، المصدر السابق، ص54.
- (18) محمد أمين نامق باشا (1804 – 1892)، هو سياسي عثماني يعد من أهم رجال الدولة العثمانية في القرن التاسع عشر خدم عند 5 سلاطين عثمانيين وعمل مستشاراً لدى أربعة منهم، أنشأ الأكاديمية الحربية العثمانية وشغل منصب والي بغداد مرتين (1851-1852)، (1862-1867)، كما شغل منصب (سر عسكر) أي (وزير الحربية) ومنصب الصدر الأعظم (رئيس الوزراء) في الدولة العثمانية، ولد محمد نامق باشا في إسطنبول عام ١٨٠٤، وكانت أسرته في الأصل من قونية، كان والده خليل رامز أفندي كاتباً في مجلس الديوان الهمايوني إحدى الدوائر السلطانية، والدته رفعة هانم، عين في ٢١ تشرين الثاني 1816 طالباً متدرباً في سكرتارية الديوان الهمايوني (مجلس الوزراء)، ثم أرسل إلى باريس عام ١٨٢٣ للدراسة في أوربا، عمل كمترجم ثان مع الوفد العثماني الذي وقع في عام 1826 اتفاقية أكرمان مع الروس، بعد مرور عام، تمت ترقية محمد نامق باي إلى رتبة مقدم، وتم إرساله إلى سانت بطرسبرغ كملحق عسكري. عاد بعد عام ليعين عقيداً في فوج نجح في تحويله إلى فوج نموذجي. تم تعيينه لواء عام لجهوده في عام 1832. ينظر: شاكر حسين دمدوم الشطري، نمق باشا ودوره السياسي والعسكري في تاريخ العراق الحديث، مجلة أبحاث البصرة للعلوم الإنسانية، مج2، ع44، 2019، ص 469-472.
- (19) هو الوالي محمد رشيد باشا الكوزلكي وهو أبو رشدي (1808 - 1857)، ولد في ولاية كرجستان (جورجيا حالياً) عام 1808م، أسره العثمانيون في إحدى حملاتهم العسكرية، وكان عمره تسع سنوات، وكان مسيحياً، فأسلم ونشأ على الإسلام، وسمي (محمد رشيد) وهو اسم مركب، ولقد اعتنى العثمانيون بتربيته، وكان ذكياً بارعاً، في المجال السياسي والعسكري عين والياً على ولاية بغداد في عهد الدولة العثمانية والكوزلكي كلمة تركية معناها صاحب النظارات، والتي كان يرتديها فلقبها البغداديون بذلك، تقلب في عدد من المناصب الكبيرة في الدولة العثمانية فانيطت به إيالة خربوط. وفي 21 أيلول عام 1852 عين والياً على بغداد ومشيراً لفيلق العراق والحجاز، وكان هذا الوالي يلقب بالكوزلكي أي صاحب النظارات وسماه البغداديون أبو المناظر والظاهر أنه أول من استعمل النظارات الطبية في البلاد العثمانية إذ جاء بها من فرنسا واشتهر بها، وكان منصب الوالي قد مثل أكبر وأهم منصب في الجهاز الإداري الحكومي في إيالة بغداد، وهو منصب إداري وسياسي في الوقت نفسه، إذ كان والي بغداد يمثل حكومة الدولة العثمانية. ينظر: أحمد عبد الواحد عبد النبي، التخطيط العمراني والسكاني لمدينة بغداد في عهد الوالي محمد رشيد الكوزلكي (1852-1857)، مجلة لترات العلمي العربيين بغداد، ع1، 2017، ص 77-78.
- (20) ينظر: جميل موسى النجار، الإدارة العثمانية في ولاية بغداد، ص435.
- (21) ولد حسين حلمي باشا في (سبتمبر 1855) وتوفي في (أبريل 1922) وهو سياسي عثماني من أصول يونانية شغل منصب الصدر الأعظم للدولة العثمانية لفترتين وجيزتين إبان المشروطية الثانية (من 14 فبراير إلى 13 أبريل 1909) في أواخر عهد السلطان عبد الحميد الثاني، ومن (5 مايو 1909 إلى 12 يناير 1910) في عهد السلطان محمد رشاد، تولى منصب المفتش العمومي لمقدونيا بين عامي 1902 و1908، وكان واحداً من أنجح المسؤولين العثمانيين في منطقة البلقان المضطربة في مطلع القرن العشرين. ترأس أيضاً الهلال الأحمر العثماني، كما تولى منصب وزير الداخلية عامي 1908 و1909، وفي عام ١٩١٢ استقال من الوزارة للضغط التي مُرست من قبل الاتحاديين، وأصبح سفير الدولة العثمانية لدى الإمبراطورية النمساوية المجرية بين عامي 1912 و1918 حتى نهاية الحرب العالمية الأولى. بقي في النمسا حتى وفاته في العام ١٩٢٢، ودفن في إسطنبول. ينظر: الدولة العثمانية، متاح على @al3osmany :.



- (22) توفيق علي برو، العرب والترك في العهد الدستوري العثماني (1908-1914)، دار الهنا للطباعة، بغداد، 1960، ص 179.
- (23) عبد العزيز سليمان نوار، المصالح البريطانية في انهار العراق 1600-1914م، مطبعة الأهالي، القاهرة، 1968م، ص 208.
- (24) توفيق علي برو، المصدر السابق، ص 179-180.
- (25) عصمت برهان الدين عبد القادر، دور النواب العرب في مجلس المبعوثان العثماني (1908-1914)، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الآداب، جامعة الموصل، 1989، ص 92.
- (26) كان سبب تلك المشكلة، هو عدم رجوع السلطان إلى مجلس المبعوثان بالرأي، فأحتج أهل ولاية بغداد عليه بشدة، لاسيما التجار الذين أبرقوا إلى العاصمة برغبتهم في شراء بواخر الإدارة النهرية واعتراضهم على بيعها لبريطانيا التي يخشى سيطرتها على نهري دجلة والفرات واحتكارهم للملاحة ورفعهم لأسعار النقل وشحن البضائع. ينظر: جميل موسى النجار، الإدارة العثمانية في ولاية بغداد، ص 392؛ لكن المصدر الأعظم صرح في جلسة مجلس المبعوثان بتاريخ 28 تشرين الثاني عام 1909، بأن المادة (100) من الدستور، تبيح للحكومة حق منح الامتيازات إذا لم تترتب عليها أية تبعات مالية. ينظر: عبد العزيز سليمان نواز، المصدر السابق، ص 210؛ وان منح الامتياز لا يضر بمصالح الدولة بل انه يحقق فوائد جمة لها، وأكد أن الغاء هذا المشروع سيؤدي الى الاصطدام ببريطانيا، مما يسبب مشاكل للدولة العثمانية. ينظر عصمت برهان الدين عبد القادر، المصدر السابق، ص 135.
- (27) لم يقتصر نشاط ساسون على شن حملة إعلامية في الصحف فقط، فقد تجول في نهر دجلة بدأها من البصرة صعوداً إلى بغداد، داعياً فيها التجار والأعيان إلى الوقوف ضد هذا الاتفاق ومحذر إياهم من مخاطرة على الاستثمارات المحلية في قطاع الملاحة النهرية، فاحتل عدد من تجار بغداد باحتلال بناية البرق في المدينة وطالبوا بحضور مندوب عن رئيس الوزراء لمناقشته في مسألة إلغاء الاتفاق وظلوا محتلين البناية أيام عدة، ينظر: حيدر لازم عزيز وعمار خالد رمضان، ساسون حصيل دوره السياسي وعلاقته بمعاصريه، مجلة دراسات تاريخية 5، جامعة البصرة، كلية الآداب، ع، 2008، ص 187.
- (28) علاء حسين الرهيمي، المعارضة البرلمانية في العراق في عهد الملك فيصل الأول دراسة تحليلية، ط1، بيت الحكمة، بغداد، 2007، ص 44.
- (29) فؤاد قزاجي، العراق في الوثائق البريطانية 1905-1930، مراجعة وتقديم عبد الرزاق الحسني، ط1، بغداد، دار المأمون للترجمة والنشر، 1989، ص 48.
- (30) عصمت برهان الدين عبد القادر، المصدر السابق، ص 137.
- 3 وهم: رأفت بيك المنتفق، صالح أفندي الموصل، سعيد الحسيني القدس، خضر لطفي دير الزور، توفيق المجالي الكرك وصادق بيك طرابلس الغرب ينظر: المصدر نفسه، ص 124.
- 4 جزيرة كريت: أحد جزر الحوض الشرقي للبحر المتوسط، تبلغ مساحتها 3000 ميل، وغالبية سكانها من اليونان وكانت تابعة للبندقية، ومن ثم خضعت لمحمد علي باشا والي مصر ثم استقلت عام 1902، حتى صارت جزء من اليونان عام 1913، تكمن أهميتها بسبب موقعها المطل على الساحل الفينيقي والإسكندرية وبور سعيد وحيفا فهي تبعد 220 ميل على الساحل الفينيقي و55 ميل عن الإسكندرية و550 ميل من بور سعيد وحيفا، لذا أن أية قوة تسعى للسيطرة على هذه الجزيرة فبأماكنها السيطرة على الممرات البحرية وقناة السويس. ينظر: يسرى الجوهرى، جغرافية البحر المتوسط، دار المعارف، الإسكندرية، 1960، ص 19؛ محمد رفعت، تاريخ حوض المتوسط وتياراته السياسية، دار المعارف، الإسكندرية، 1959، ص 183.
- 5 عصمت برهان الدين عبد القادر، العرب والمسألة الدستورية في الدولة العثمانية (1876-1914)، أطروحة دكتوراه غير منشورة، كلية الآداب، جامعة الموصل، 1995، ص 258.
- (31) ماري ميلز باتريك، سلاطين بني عثمان، ط1، عز الدين للنشر والتوزيع، بيروت، 1986، ص 130-132.
- (32) مازن البندك، قصة النفط، دار القدس، بيروت 1974، ص 49.
- (33) مشروع جسني: خلال رحلت جيسني النهرية التفت إلى ضرورة مد خط سكة حديد إلى العراق، فأشترك مع كل من بيت لنج وكنيل وغيرهم وبحماسة من اندرو في سنة 1854م، إذ شكّل الجميع شركة لمد سكة حديد من شاطئ البحر المتوسط حتى الخليج العربي وكان المقرر أن تمر السكة بانطاكية وحلب وهيت وبغداد ومن هناك إلى البصرة والقرنة وقد حصل المشروع بالتأييد الرسمي من الحكومتين البريطانية والعثمانية. من التفاصيل ينظر: ستيفن همسلي لونكريك، العراق من سنة 1900م إلى سنة 1950م، ترجمة سليم طه التكريتي، ج1، مطبعة الفجر للنشر والتوزيع، بغداد، 1988، ص 62.



- (34) مشروع اندرو: دخل مشروع اندرو ضمن المشروع الذي يشارك فيه جسني وبيت لنج ومع أن المشروع استمر لمدة خمسة عشر عامًا فلم يوفق أصحابه في جمع الأموال اللازمة لإنجازه ولذلك تخلو عنه والحقيقة أن أمثال هذه المشاريع قد أهملت بعد إذ افتتحت قناة السويس عام 1869م وأصبح في مقدور السفن الأوروبية أن تصل إلى الشرق عبر قناة السويس والبحر الأحمر وكانت كل هذه المشاريع من الأمور التي حفزت كلاً من بريطانيا وفرنسا على إثارة الحرب العالمية الأولى. ينظر: ستيفن همسلي لونكريك، المصدر السابق، ص 61.
- (35) ستيفن همسلي لونكريك، المصدر السابق، ص 63.
- (36) روبرت مانتان، تاريخ الدولة العثمانية، ترجمة بشير السباعي، ج 2، ط 1، مطبعة دار الفكر للدراسات والنشر والتوزيع، القاهرة، 1993م، ص 226.
- (37) كان مد السكك الحديد وغيرها من المشاريع الاقتصادية يتم بداراة الدين العام العثماني التي انشأت عام 1881م وكان يشرف عليها مجلس يمثل الدائنين الأجانب وقد خُصصت لهذه الدائرة موارد ضرائب واحتكارات مختلفة كان حصيلاتها تخصص لإدارة تقوم بتحصيل الدخل وانفاقها. ينظر: أحمد عبد الرحيم مصطفى، في أصول التاريخ العثماني، ط 1، مطبعة دار الشروق للطباعة والنشر، القاهرة، 1993م، ص 257.
- (38) ستيفن همسلي لونكريك، المصدر السابق، ص 63.
- (39) حكمت سامي سليمان، النفط في العراق، دراسة تاريخية واقتصادية وسياسية، دار الأيتام الإسلامية الصناعية للطباعة والنشر، القدس، 1958م، ص 20.
- (40) المصدر نفسه، ص 67.
- (41) المصدر نفسه، ص 68.
- (42) المصدر نفسه، ص 69.
- (43) خليل علي مراد وآخرون، دراسات في التاريخ الأوربي الحديث والمعاصر، مطبعة دار الكتب للطباعة والنشر، 1988م، ص 229.
- (44) وزارة النقل والمواصلات، السكك العراقية بين الأمس واليوم، بغداد، مطبعة السعدون، ص 12.
- (45) سلمى جلال خليل خياط، الطرق البرية وأثرها في نمو المستوطنات الريفية في منطقة الفرات الأوسط، أطروحة دكتوراه غير منشورة، الجامعة المستنصرية، كلية التربية، 1996م، ص 78.
- (46) علي ناصر حسين، تاريخ السكك الحديد في العراق 1941-1945م، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة البصرة، كلية الآداب، 1984م، ص 27.
- (47) عبد العزيز سليمان نوار، المصدر السابق، ص 219.
- (48) وزارة النقل والمواصلات، المصدر السابق، ص 15.
- (49) جمال باشا: استلم منصب الولاية في بغداد في الخامس من شهر رمضان عام 1329هـ/1911م، واستقال من منصبه يوم السبت الموافق الرابع من رمضان عام 1912م. من التفاصيل ينظر: عباس العزاوي، تاريخ العراق بين الاحتلال، ج 8، ط 4، المكتبة الحيدرية، قم، 2005م، ص 209.
- (50) مجلة لغة العرب، ج 1، حزيران، 1912م، وقائع الشهر، ص 117.
- (51) وزارة النقل والمواصلات، المصدر السابق، ص 15.
- (52) علي ناصر حسين، المصدر السابق، ص 29.
- (53) وليد غفوري السامرائي، سكك حديد العراق ودورها في التنمية الوطنية العراقية، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة بغداد، كلية التربية، 1989م، ص 9.
- (54) ديفيد لويد جورج (1863 - 1945م). أحد زعماء حزب الأحرار البريطاني، وكان رئيساً للوزراء خلال النصف الأخير من الحرب العالمية الأولى. ينظر: Adams, R.J.Q. Arms and the Wizard: Lloyd George and the Ministry of Munitions. London: Cassell & Co and Texas A&M Press, 1978, p.43
- (55) صالح محمد خضر، الدبلوماسيون البريطانيون في العراق، 1831-1914م، دراسة تاريخية، دار الشؤون الثقافية العامة، بغداد، 2005م، ص 40، ص 47.
- (56) كانت الامتيازات والحصانات التي تمتع بها البريطانيون والأوروبيون من الأسباب التي أدت إلى توسع التجارة البريطانية وإلى معظم الأضرار التي لحقت بالتجارة في معظم بلدان الوطن العربي، وبفضل معاهدات الامتيازات التي عُقدت بين سليمان القانوني وملك فرنسا عام 1556م وبريطانيا والدولة العثمانية عام 1675م وتعديلاتها فقد أصبح باستطاعة الرعايا البريطانيين ووكلائهم ومقيمتهم أن يتاجروا بحرية في أي جزء من الأراضي التابعة للدولة العثمانية ولهم حق الذهاب والإياب من دون أي نوع من أنواع التحيز ضدهم أو التحرش بأشخاصهم أو ممتلكاتهم، فضلاً عن إعفائهم من كل الضرائب، أما البضائع التي



يقومون باستيرادها أو تصديرها فلا تخضع إلا لرسم مقداره 3% ولأن معاهدة الامتيازات كان العامل الأبرز الذي أدى إلى تردي الصناعة المحلية والتجار المرتبطين بهذا القطاع الاقتصادي. ينظر: حنا بطاطو، العراق، الطبقات الاجتماعية، ترجمة عفيف الرزاز، ط1، ج1، مطبعة منشورات فرصاد، قم، 2006م، ص273.

(57) الترانزيت: هي رسوم جمركية تفرضها الدولة على الواردات من السلع والخدمات ورؤوس الأموال الداخلة إليها من دولة أخرى، حسين عمر، مبادئ المعرفة الاقتصادية، ط1، مطبعة ذات السلاسل، الكويت، 1989م، ص326-327.

(58) اتفاقية عُقِدَتْ في السادس عشر من آب 1838م وبموجبها سمح لبريطانيا بحرية التجارة في جميع مناطق الدولة العثمانية بما فيها مصر وسوريا وحرمت الاحتكار وحددت الرسوم الجمركية على البضائع البريطانية الواردة للدولة العثمانية، ما نصت على حق البريطانيين بالتملك في جميع أنحاء الدولة العثمانية وحق حماية رعاياهم ومواطنيهم وأملاكهم. ينظر: إميل خوري وعادل إسماعيل، السياسة الدولية في الشرق الأدنى من سنة 1789م إلى سنة 1985م مؤتمر فيينا إلى معاهدة المضائق، 1841م، ج2، بيروت، د.م، 1960م، ص134؛ Stanford J. Show and E.K. Show History of the Ottoman Empire and Modern Turkey. Canbrige. 1977. vo12, p50.

(59) كانت هذه الاتفاقية قد مالت من ناحية أن تكون أكثر عدلاً ومساواة بشأن العبء الضريبي فإنها كانت من ناحية أخرى متحيزة وبوضوح إلى جانب المنتجات البريطانية ومستعمراتها ومضرة كثيراً في زراعة العراق وصناعته. وهي في الوقت نفسه قد سمحت للتجار البريطانيين ووكلائهم بشراء ما يشاءون ومن أي مكان ومن دون استثناء لا بهدف التصدير فحسب بل أيضاً للتجارة الداخلية وهي أكدت الفوائد التي يحصلون عليها بموجب معاهدة الامتيازات أي التحرر من ضريبة الدخل والضرائب الأخرى ومن سلطة المحاكم المحلية. ينظر: حنا بطاطو، المصدر السابق، ص274.

(60) صالح خضر محمد الدليمي، المصالح الاستراتيجية البريطانية في العراق 1800-1914م ضمن كتاب المفصل في تاريخ العراق المعاصر، لمجموعة من الباحثين العراقيين، مطبعة بيت الحكمة، بغداد، 2002م، ص17.

(61) صباح عبد الرحمن، النشاط الاقتصادي لليهود العراق 1917-1952، ط1، بيت الحكمة، بغداد، 2002، ص30.

(62) كانت صفة اليهود في التعاملات التجارية في أغلبها وكلاء لشركات اجنبية. ينظر: علي كامل حمزة السرحان، الأقلية اليهودية في لواء الحلة 1921-1952 دراسة تاريخية لأحوالهم الاجتماعية والاقتصادية، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية التربية، جامعة بابل، 2009، ص20-21.

(63) مير بصري، أعلام السياسة في العراق الحديث، لندن، مؤسسة رياض الرئيس، 1987، ص38.

(64) من الشركات التي عمل في التجارة وتعود ملكيتها لليهود العراق، كانت شركة سيمون كاريان للتجارة، شركة داود ساسون للتجارة، شركة عدس المحدودة للتجارة والملاحة، شركة حنا الشيخ للملاحة والتجارة، شركة نوري لاسو، شركة يوسف موشي وشركاؤه، شركة مير لاوي، شركة يوسف نسيم كوهين وشركاؤه، شركة مايكل أخوان، شركة مالكولم ومارين المحدودة، شركة عزرا مير حكاك. ينظر: كاظم فنجان الحمادي، البصرة وأحواض الشركات البحرية، رابطة أدباء الشام، متاح على:

<http://www.odabasham.net/>

(65) خلدون ناجي معروف، الأقلية اليهودية في العراق بين 1921 و 1952، ط1، ج1، مطبعة سلمان الأعظمي، بغداد، 1975، ص73.

(66) حاييم كوهين، النشاط الصهيوني في العراق، ترجمة مركز الدراسات الفلسطينية، بغداد، 1973، ص6.

(67) صباح عبد الرحمن، المصدر السابق، 2002، ص32.

(68) F.O 371 / o67 / E.2537, Asian Turkey and Arabia, in 30/ 3/1910

(69) غادة حمدي عبد السلام، اليهود في العراق (1856-1920)، ط1، مكتبة مدبولي، القاهرة، 2008، ص80.

(70) خلدون ناجي معروف، لمحات عن يهود العراق في العهد العثماني، مجلة مركز الدراسات الفلسطينية، المجلد الثاني، العدد4، بغداد، 1973، ص77.

(71) عباس العزاوي، غرفة التجارة وتاريخها، مجلة غرفة تجارة بغداد، ج5-6، السنة الرابعة عشر، شركة النشر والطباعة العراقية، بغداد، 1951، ص312.

(72) شاؤول معلم حسيقل: ولد في بغداد عام 1858 وهو شقيق ساسون حسيقل وكان من كبار التجار وفتح محلاً تجارياً مع أخوته في مانشستر، سافر أواخر أيامه إلى باريس وتوفي فيها في 27 حزيران 1934م. ينظر: مير بصري، المصدر السابق، ص165.



- (73) أما الأعضاء فهم: إبراهيم معلم إسحاق، وشاؤول شعشوع، وقد ترتب على سيطرة اليهود على الغرف التجارية العراقية أن فرضوا هيمنتهم على السوق، من طريق منح الوكالات لليهود العراقيين أو فتح فروع للشركات الأجنبية بالعراق، وتحديد أسعار البضائع المصدرة إلى الخارج ولاسيما الحبوب والتبغ، إذ شكلوا الأغلبية العظمى في لجان تحديد التسعيرة. ينظر: غادة حمدي عبد السلام، المصدر السابق، ص87
- (74) صباح عبد الرحمن، المصدر السابق، ص20.
- (75) جون فانيس، أقدم أصدقائي العرب، ترجمة جليل عمسو، مطبعة بغداد، بغداد، 1949، ص230.
- (76) خلدون ناجي معروف، المصدر السابق، ص79.
- (77) محمد مهدي الجعفري، بريطانيا والعراق حقبة من الصراع 1941-1958م، مطبعة دار الشؤون الثقافية، بغداد، 200، ص13.
- (78) عادل محمد خضر، الصراع الدولي في الخليج العربي، مجلة قضايا عربية، العدد 9-10، المجلد الثامن، بيروت، 1981م، ص14.
- (79) بشار فتحي جاسم، صراع النفوذ البريطاني - الأمريكي في العراق 1939-1958م دراسة تاريخية سياسية، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة الموصل، كلية التربية، 2003م، ص68.
- (80) شركة الهند الشرقية البريطانية: كانت من أبرز مظاهر النمو التجاري البريطاني في منطقة الخليج العربي هو تأسيسها لتلك الشركة في آخر يوم من عام 1600م حينما طلب مجموعة من التجار البريطانيين من ملكة بريطانيا إليزابيث الأولى (1533-1603م) إذنًا بالموافقة على ممارسة التجارة مع الشرق، وصدر بالفعل المرسوم الملكي بذلك التأسيس بتاريخ 31 كانون الأول عام 1600م. وكان الهدف الرئيس للشركة الحصول على جزء من ثروات الشرق وتوفير التوابل والحريير والمنسوجات الشرقية للأسواق الانكليزية من المنافذ الشرقية مباشرة. من التفاصيل ينظر: عبد الأمير محمد أمين، المصالح البريطانية في الهند خلال القرنين السابع عشر والثامن عشر وأثرها في الخليج العربي، مجلة الخليج العربي، العدد الثامن، 1977م، ص17؛ جلال يحيى، التاريخ الأوربي الحديث والمعاصر حتى الحرب العالمية الأولى، مطبعة المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، 1993م، ص161.
- (81) عبد الرزاق الحسني، تاريخ العراق السياسي الحديث، ج1، ط1، دار الراشد للطباعة والنشر، بيروت، 2008م، ص51.
- (82) كان أول اتصال للبريطانيين في منطقة الشرق الأدنى وبالتحديد في النصف الثاني من القرن السادس عشر إذ أسست في عام 1581م شركة الليفانت التجارية الشرق الأدنى وهي شركة انكليزية عثمانية لتصدير الحرير الفارسي عن طريق البصرة - بغداد - حلب - البحر المتوسط، وكان هدف بريطانيا من ذلك هو الوصول إلى الهند واتخاذ بلاد فارس حلقة وسطى لتلك التجارة. ينظر: سليم طه التكريتي، المقاومة العربية في الخليج العربي، مطبعة دار الرشيد للطباعة والنشر، بغداد، 1982م، ص74.
- (83) ينظر: جلال يحيى، المصدر السابق، ص34 - 36.
- (84) يقصد بالتنظيمات الإصلاحات التي أدخلت على إدارة الحكم والمؤسسات الإدارية في الدولة العثمانية منذ عهد السلطان العثماني عبد المجيد الأول. وهي تستند أساساً إلى مرسومين مهمين، صدر المرسوم الأول منها عام 1839م وسُمي بـ (مرسوم كولخانة) أو خط خانة، في حين صدر المرسوم الثاني عام 1856م وسُمي بـ (مرسوم همايون) أو الخط همايوني. ينظر: خلف بن دبلان خضر الوديني، الدولة العثمانية والغزو الفكري، ط2، مطبعة جامعة أم القرى، مكة المكرمة، 1977م؛ فاضل بيات، الدولة العثمانية في المجال العربي دراسة تاريخية في الأوضاع الإدارية في ضوء الوثائق والمصادر العثمانية مطلع العهد العثماني أواسط القرن التاسع عشر، مركز دراسات الوحدة العربية، بيروت، 2007م، ص589.
- (85) قانون الأراضي: صدر عام 1858م واستمدت أحكامه من الشريعة الإسلامية بالدرجة الأساس ومن القوانين والشرائع الأوروبية كالقانون الألماني والفرنسي والانكليزي، ويعد هذا القانون بداية العمل التشريعي الذي قامت به الدولة العثمانية لإرساء قواعد الإقطاع بشكله الجديد التي يتلاءم مع متطلبات الحفاظ على كيانها وتأمين حكم السلاطين. ينظر: خليل إبراهيم الخالد ومهدي محمد الأزري، تاريخ أحكام الأراضي في العراق، دار الرشيد للطباعة، بغداد، 1980م، ص52؛ منذر عبد الحسين الفضل، الملكية الاشتراكية في العراق، ط1، مطبعة مكتبة التحرير، بغداد، 1980م، ص139.
- (86) قانون الطابو: قانون أصدرته الدولة العثمانية في كانون الأول عام 1858م وتناول طريقة تسجيل الأراضي الزراعية بأقسامها كافة، ومنح سندات كتبت حق التصرف بها والرسوم التي تترتب على إصدار هذه السندات التي عُرفت بـ (سندات الطابو) وكانت تصدر من دائرة الدفتر الخاقاني في استانبول تقوم بمنحها لمصرفين في الولايات كافة، ينظر: جميل موسى النجار، الإدارة العثمانية في ولاية بغداد، ص41.
- (87) سيار الجميل، زعماء وأفندية الباشوات العثمانيون والنهضويون العرب، ط1، المكتبة الأهلية للنشر والتوزيع، عمان، دبت، ص49-50.



- (88) قانون الولايات: شرع هذا القانون عام 1864م ليضع حدًا للإدارة الإقطاعية القديمة ويربط الأقاليم = بالسلطة المركزية ويحدد صلاحيات الولاية والمتصرفين والقائمقامين واقتبس كثيرًا من أحكامه من التنظيم = الإداري الفرنسي وألغى النظم الباقية. ينظر: إبراهيم خليل أحمد، تاريخ السيطرة العثمانية على أقطار الخليج العربي، مطبعة جامعة الموصل، الموصل، 1982م، ص200.
- (89) محمد توفيق حسين، عندما يثور العراق، ط1، دار العلم للملايين، بيروت، 1959 ص 75.
- (90) السير بيرسي كوكس يحاضر أمام الجمعية الآسيوية الملكية بلندن، آفاق عربية (مجلة)، العدد 2، شباط 1985، ص 35.
- (91) ل. ن. كوتلوف، ثورة العشرين التحريرية في العراق، ترجمة الدكتور عبد الواحد كرم، مطبعة أوفست الديواني، بغداد، 1985، ص 117.
- (92) عُرف من هؤلاء اليهود ساسون بن صالح بن داود الذي تقلد هذه الوظيفة لأعوام طويلة، وبعد أن توفي انتقلت نقابة الصيارفة إلى ولده داود. ينظر: مير بصري، أعلام اليهود في العراق الحديث، ط1، لندن، دار السورق للنشر المحدودة، 2006م، ص35؛ علي كامل حمزة، المصدر السابق، ص72؛ حنا بطاطو، المصدر السابق، ص287.
- (93) صباح عبد الرحمن، المصدر السابق، ص164.
- (94) أحمد عبد القادر القيس، الدور الاقتصادي لليهود في العراق 1920-1952م، منشورات دار الشؤون الثقافية، بغداد، 1988م، ص32.
- (95) فليح حسن خلف الغزي، الانتماء المصرفي ودوره في الاقتصاد العراقي، بغداد، مطبعة جامعة بغداد، 1977م، ص93.
- (96) أن أهم الشركات الأجنبية العاملة في تجارة الصادرات العراقية الرئيسية (التمور – الأصواف – الحبوب) ومنذ النصف الثاني من القرن التاسع عشر وحتى النصف الأول من القرن العشرين هي (اندرو وير Andrew Weir Company، فرانك واس Frank Wass Company، سترايك Strike Company، والشركة الأفريقية الشرقية East African Company، سوين (البصرة المحدودة) Swin Company (Basra Ltd)، مايكل إخوان Michael Brothers Company، تويدي وشركاه Tweedy & Co، لويس دريفوس وشركاه Louis Davos & Co، هوتز وأولاده Hotez & Sons Co.، شركة ما بين النهرين وإيران المحدودة، شركة العراق التجارية)، وفي مجال الاستيراد فإن أهم الشركات الأجنبية العاملة في العراق في هذا المضمار فهي (بروك بوند وشركاه المحدودة، واندرو وير، ومخازن التجهيزات العامة البريطانية، الشركة الأفريقية والشرقية (الشرق الأدنى) المحدودة، وشركة داود سامسون وشركاه، فرانك اس، شركة سترايك إمباير أمبريوم فروتر بولمان، شركة جي آيس فارنا، شركة ليناييتال وشركاه، شركة سوفر، شركة ما بين النهرين وإيران، شركة بيرج مار وشركاه، كرونو سيتر، شركة دبليو جي لومتر، شركة جنرال هارفت، أي.بي.أي (البحر المتوسط المحدودة)، شركة فان كنريك مونور كوفاس، الشركة اليمانية الشرقية، شركة خان صاحب عبد علي وشركاه)، الشركات والتجار المحليون العاملون في هذا المجال فهم: (شأؤول ميوليوم حسيقل، شركة صباح سلمان سامسون وشركاه، شركة عبودي جوزي إخوان، شركة عزار يعقوب وشركاه، شركة سامسون حذام وشركاه، شركة يهودا زلوف، شركة نيسان وشركاه)، وكل هؤلاء كانوا من اليهود، أما بالنسبة للتجار المسلمين في العراق فهم: محمد سعيد الشايندر، نوري فتاح باشا وشركاه، شركة جي. جي إيدي وشركاه، شركة محمود الشايندر وشركاه، شركة إبراهيم وشفيق عدس وشركاه). من التفاصيل ينظر: مظفر حسين جميل، سياسة العراق التجارية، القاهرة، مطبعة نهضة مصر، 1948م، ص542-546.
- (97) محمد عبد الوهاب العزاوي، نحو جهاز مصرفي اشتراكي في العراق، دار الحرية للطباعة، بغداد، 1978م، ص71.
- (98) الكسندر آدموف، ولاية البصرة في ماضيها وحاضرها، ترجمة صالح التكريتي، ج1، مركز دراسات الخليج العربي، البصرة، 1082م، ص95.
- (99) حسن محمد ربيع، المصارف، ط1، المطبعة الحديثة، القاهرة، 1948م، ص19.
- (100) غانم محمد علي، النظام المالي العثماني في العراق 1255-1333هـ/1839-1914م، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الآداب، جامعة الموصل، 1989م، ص188.
- (101) الكسندر آدموف، المصدر السابق، ص95.
- (102) فليح حسن خلف الغزي، المصدر السابق، ص97.
- (103) الشاهي: استخدم سكان العراق والولايات الشرقية التابعة إلى الدولة العثمانية النقد الفارسي المعروف بـ(الشاهي) وكان وزن القطعة الواحدة منه متقلاً من الفضة، صدر بعد معركة جالديران عام 1514م، وقد وردت إشارات في سجلات القضاة إلى درهم سلطان سليم شاهي. ينظر: خليل ساحلي أوغلي، من تاريخ



الأقطار العربية في العهد العثماني: بحوث ووثائق وقوانين، مكتبة الإسكندرية، القاهرة، 2000، ص222، 223.

(104) محمد عبد الوهاب العزاوي، المصدر السابق، ص72؛ حسن محمد ربيع، المصدر السابق، ص9.

(105) جريدة الأوقات البصرية 7 آب، 1919م..

(106) فليح حسن خلف، المصدر السابق، ص66.

(107) المصدر نفسه، ص65.

(108) غانم محمد علي، المصدر السابق، ص191.

(109) محمد عبد الوهاب العزاوي، المصدر السابق، ص72.

(110) حسن محمد ربيع، المصدر السابق، ص9.

(111) فليح حسن خلف الغزي، المصدر السابق، ص66.

المصادر والمراجع

الوثائق الأجنبية الرسمية المنشورة

1. F.O 371 / o67 / E.2537, Asian Turkey and Arabia, in 30/ 3/1910

الرسائل والأطاريح:

1. بشار فتحي جاسم، صراع النفوذ البريطاني - الأمريكي في العراق 1939-1958م دراسة تاريخية سياسية، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة الموصل، كلية التربية، 2003م.
2. سلمى جلال خليل خياط، الطرق البرية وأثرها في نمو المستوطنات الريفية في منطقة الفرات الأوسط، أطروحة دكتوراه غير منشورة، الجامعة المستنصرية، كلية التربية، 1996م.
3. عصمت برهان الدين عبد القادر، العرب والمسألة الدستورية في الدولة العثمانية (1876 - 1914)، أطروحة دكتوراه غير منشورة، كلية الآداب، جامعة الموصل، 1995.
4. عصمت برهان الدين عبد القادر، دور النواب العرب في مجلس المبعوثان العثماني (1908 - 1914)، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الآداب، جامعة الموصل، 1989.
5. علي كامل حمزة السرحان، الأقلية اليهودية في لواء الحلة 1921 - 1952 دراسة تاريخية لأحوالهم الاجتماعية والاقتصادية، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية التربية، جامعة بابل، 2009.
6. علي ناصر حسين، تاريخ السكك الحديدية في العراق 1941-1945م، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة البصرة، كلية الآداب، 1984م.
7. غانم محمد علي، النظام المالي العثماني في العراق 1255-1333هـ/ 1839-1914م، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الآداب، جامعة الموصل، 1989م.
8. نور محمود عبد المجيد العبدلي، ساسون حسيقل ودوره السياسي والاقتصادي في العراق، رسالة ماجستير (غير منشورة)، كلية التربية، جامعة بغداد، 2011.
9. وليد غفوري السامرائي، سكك حديد العراق ودورها في التنمية الوطنية العراقية، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة بغداد، كلية التربية، 1989م.

الكتب العربية :

1. إبراهيم خليل أحمد، تاريخ السيطرة العثمانية على أقطار الخليج العربي، مطبعة جامعة الموصل، الموصل، 1982م، ص200.
2. أحمد عبد الرحيم مصطفى، في أصول التاريخ العثماني، ط1، مطبعة دار الشروق للطباعة والنشر، القاهرة، 1993م، ص257.
3. أحمد عبد القادر القيس، الدور الاقتصادي لليهود في العراق 1920-1952م، منشورات دار الشؤون الثقافية، بغداد، 1988م، ص32.
4. إميل خوري وعادل إسماعيل، السياسة الدولية في الشرق الأدنى من سنة 1789م إلى سنة 1985م مؤتمر فيينا إلى معاهدة المضائق، 1841م، ج2، بيروت، د.م، 1960م.
5. توفيق علي برو، العرب والترك في العهد الدستوري العثماني (1908 - 1914)، دار الهنا للطباعة، بغداد، 1960.
6. ج. لوريمر، دليل الخليج، ترجمة: مكتب صاحب السمو أمير دولة قطر، ج4، مطابع علي بن علي، الدوحة، د.ت.



7. جلال يحيى، التاريخ الأوربي الحديث والمعاصر حتى الحرب العالمية الأولى، مطبعة المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، 1993م.
8. جميل موسى النجار، الإدارة العثمانية في ولاية بغداد، ط1، مكتبة مدبولي، القاهرة، 1991.
9. جون فانيس، أقدم أصدقاؤنا العرب، ترجمة جليل عمسو، مطبعة بغداد، بغداد، 1949، ص230.
10. حاييم كوهين، النشاط الصهيوني في العراق، ترجمة مركز الدراسات الفلسطينية، بغداد، 1973.
11. حسن محمد ربيع، المصارف، ط1، المطبعة الحديثة، القاهرة، 1948م.
12. حسين عمر، مبادئ المعرفة الاقتصادية، ط1، مطبعة ذات السلاسل، الكويت، 1989م.
13. حكمت سامي سليمان، النفط في العراق، دراسة تاريخية واقتصادية وسياسية، دار الأيتام الإسلامية الصناعية للطباعة والنشر، القدس، 1958م.
14. حنا بطاطو، العراق، الطبقات الاجتماعية، ترجمة غيف الرزاز، ط1، ج1، مطبعة منشورات فرصاد، قم، 2006م.
15. خلدون ناجي معروف، الأقلية اليهودية في العراق بين 1921 و 1952، ط1، ج1، مطبعة سلمان الاعظمي، بغداد، 1975.
16. خلف بن ديلان خضر الوديناني، الدولة العثمانية والغزو الفكري، ط2، مطبعة جامعة أم القرى، مكة المكرمة، 1977م.
17. خليل إبراهيم الخالد ومهدي محمد الأزري، تاريخ أحكام الأراضي في العراق، دار الرشيد للطباعة، بغداد، 1980م.
18. خليل ساحلي أوغلي، من تاريخ الأقطار العربية في العهد العثماني: بحوث ووثائق وقوانين، مكتبة الإسكندرية، القاهرة، 2000.
19. خليل علي مراد وآخرون، دراسات في التاريخ الأوربي الحديث والمعاصر، مطبعة دار الكتب للطباعة والنشر، 1988م.
20. روبير مانتوران، تاريخ الدولة العثمانية، ترجمة بشير السباعي، ج2، ط1، مطبعة دار الفكر للدراسات والنشر والتوزيع، القاهرة، 1993م.
21. ستيفن همسلي لونكريك، العراق من سنة 1900م إلى سنة 1950م، ترجمة سليم طه التكريتي، ج1، مطبعة الفجر للنشر والتوزيع، بغداد، 1988م.
22. سليم طه التكريتي، المقاومة العربية في الخليج العربي، مطبعة دار الرشيد للطباعة والنشر، بغداد، 1982م.
23. سيار الجميل، زعماء وأفندية الباشوات العثمانيون والنهضويون العرب، ط1، المكتبة الأهلية للنشر والتوزيع، عمان، د.ت.
24. صالح محمد خضر، الدبلوماسيون البريطانيون في العراق، 1831-1914م، دراسة تاريخية، دار الشؤون الثقافية العامة، بغداد، 2005م.
25. صباح عبد الرحمن، النشاط الاقتصادي لليهود العراق 1917-1952، ط1، بيت الحكمة، بغداد، 2002.
26. عباس العزاوي، تاريخ العراق بين الاحتلال، ج8، ط4، المكتبة الحيدرية، قم، 2005م.
27. عبد الرزاق الحسني، تاريخ العراق السياسي الحديث، ج1، ط1، دار الراشد للطباعة والنشر، بيروت، 2008م.
28. عبد العزيز سليمان نوار، المصالح البريطانية في انهيار العراق 1600-1914م، مطبعة الأهالي، القاهرة، 1968م.
29. علاء حسين الرهيمي، المعارضة البرلمانية في العراق في عهد الملك فيصل الأول دراسة تحليلية، ط1، بيت الحكمة، بغداد، 2007.
30. غادة حمدي عبد السلام، اليهود في العراق (1856-1920)، ط1، مكتبة مدبولي، القاهرة، 2008.
31. فاضل بيّات، الدولة العثمانية في المجال العربي دراسة تاريخية في الأوضاع الإدارية في ضوء الوثائق والمصادر العثمانية مطلع العهد العثماني أواسط القرن التاسع عشر، مركز دراسات الوحدة العربية، بيروت، 2007م.
32. فليح حسن خلف الغزي، الائتمان المصرفي ودوره في الاقتصاد العراقي، بغداد، مطبعة جامعة بغداد، 1977م.
33. فؤاد قزانجي، العراق في الوثائق البريطانية 1905-1930، مراجعة وتقديم عبد الرزاق الحسني، ط1، بغداد، دار المأمون للترجمة والنشر، 1989.
34. الكسندر آدموف، ولاية البصرة في ماضيها وحاضرها، ترجمة صالح التكريتي، ج1، مركز دراسات الخليج العربي، البصرة، 1082م.



35. ل. ن . كوتلوف، ثورة العشرين التحريرية في العراق، ترجمة الدكتور عبد الواحد كرم، مطبعة أوفست الديواني، بغداد، 1985.
36. ماري ميلز باتريك، سلاطين بني عثمان، ط1، عز الدين للنشر والتوزيع، بيروت، 1986.
37. مازن البندك، قصة النفط، دار القدس، بيروت 1974.
38. محمد توفيق حسين، عندما يثور العراق، ط1، دار العلم للملايين، بيروت، 1959.
39. محمد حرب، مذكرات السلطان عبد الحميد الثاني، ط3، دار القلم، دمشق، 1991.
40. محمد رفعت، تاريخ حوض المتوسط وتياراته السياسية، دار المعارف، الإسكندرية، 1959.
41. محمد سهيل طقوش، تاريخ العراق الحديث والمعاصر، دار النفائس، بيروت، 2015.
42. محمد عبد الوهاب العزاوي، نحو جهاز مصرفي اشتراكي في العراق، دار الحرية للطباعة، بغداد، 1978م.
43. محمد مهدي الجعفري، بريطانيا والعراق حقبة من الصراع 1941-1958م، مطبعة دار الشؤون الثقافية، بغداد، 200.
44. مظفر حسين جميل، سياسة العراق التجارية، القاهرة، مطبعة نهضة مصر، 1948م.
45. المفصل في تاريخ العراق المعاصر، لمجموعة من الباحثين العراقيين، مطبعة بيت الحكمة، بغداد، 2002م.
46. منذر عبد الحسين الفضل، الملكية الاشتراكية في العراق، ط1، مطبعة مكتبة التحرير، بغداد، 1980م.
47. مير بصري، أعلام السياسة في العراق الحديث، لندن، مؤسسة رياض الرئيس، 1987.
48. وزارة النقل والمواصلات، السكك العراقية بين الأمس واليوم، بغداد، مطبعة السعدون.
49. يسرى الجوهرى، جغرافية البحر المتوسط، دار المعارف، الإسكندرية، 1960

المجلات:

1. أحمد عبد الواحد عبد النبي، التخطيط العمراني والسكاني لمدينة بغداد في عهد الوالي محمد رشيد الكوزكلي (1852-1857)، مجلة لتراث العلمي العربيين بغداد، ع1، 2017.
2. جميل موسى النجار، النقل المائي الحكومي في ولاية بغداد في عهد الوالي مدحت باشا وسائطه وخطوطه 1869- 1872، مجلة دراسات في التاريخ والآثار، العدد (9)، بغداد، 2007.
3. حيدر لازم عزيز وعمار خالد رمضان، ساسون حسيقل دوره السياسي وعلاقته بمعاصريه، مجلة دراسات تاريخية 5، جامعة البصرة، كلية الآداب، ع، 2008.
4. خلدون ناجي معروف، لمحات عن يهود العراق في العهد العثماني، مجلة مركز الدراسات الفلسطينية، المجلد الثاني، العدد4، بغداد، 1973.
5. السير بيرسي كوكس يحاضر امام الجمعية الآسيوية الملكية بلندن، آفاق عربية ، العدد 2، شباط 1985.
6. شاكر حسين دمدوم الشطري، نمق باشا ودوره السياسي والعسكري في تاريخ العراق الحديث، مجلة ابحاث البصرة للعلوم الانسانية، مج2، ع44، 2019.
7. صالح خضر محمد الدليمي، المصالح الاستراتيجية البريطانية في العراق 1800-1914م
8. عادل محمد خضر، الصراع الدولي في الخليج العربي، مجلة قضايا عربية، العدد 9-10، المجلد الثامن، بيروت، 1981م.
9. عباس العزاوي، غرفة التجارة وتاريخها، مجلة غرفة تجارة بغداد، ج5-6، السنة الرابعة عشر، شركة النشر والطباعة العراقية، بغداد، 1951.
10. عبد الأمير محمد أمين، المصالح البريطانية في الهند خلال القرنين السابع عشر والثامن عشر وأثرها في الخليج العربي، مجلة الخليج العربي، العدد الثامن.
11. مجلة لغة العرب، ج1، حزيران، 1912م، وقائع الشهر.

الكتب الأجنبية :

2. 'Ali al-Wardi, Lamahat Ijtima'iyya fi Tarikh al-'Iraq al-Hadith ,London: Dar Kufan li-l-Nashr, 1992, Vol. 3
3. Adams, R.J.Q. Arms and the Wizard: Lloyd George and the Ministry of Munitions. London: Cassell & Co and Texas A&M Press, 1978.
4. Arzu Tarazi, the Legacy of Abdul Hamid in Bağdat - Musul: Oil and Land İstanbul: Temas Yayınları, 1994.
5. Arzu Terzi, Hazine Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 2000



6. Camille Lyans Cole, Technology in Use during the Final Decades of the Ottoman Empire 1850 to 1920 Negating the Tigris: Royal Portfolio and Development Infrastructure in Late Ottoman Iraq, 1882-1914, Cambridge University, UK, 2021.
7. Husayn Muhammad al-Qahawati, Dawr al-Basra al-tijari fi-l-Khalij al-‘Arabi 1869-1914 Baghdad: Matba‘a al-Irshad, 1980, pp.25, 116
8. Stanford J.Show and E.K.Show History of the Ottoman Empire and Modern Turkey. Canbrige. 1977.vo12.

المجلات اجنبية:

9. Camille Lyans Cole, “Precarious Empires: A Social and Environmental History of Steam Navigation on the Tigris,” Journal of Social History ‘No.50 2016.