

المشكلات النسي واجهت التجارة في ولاية بغداد

(1831-1914م)

الباحث الثاني:

م.م سولاف بهجت عبود

جامعة سامراء - كلية الآداب

الباحث الأول:

م.م هديل فائز حسن

جامعة سامراء - كلية الآداب

الملخص:

عانى الاقتصاد في ولاية بغداد من عدة مشكلات في العهد العثماني الأخير، فقد عاش قطاع التجارة الكثير من المشاكل والمصاعب؛ لعدم وجود أنظمة إدارة حديثة فقد كانت هجمات العشائر على طرق النقل والفيضان التي عانت منها مدينة بغداد الى تدمير الكثير من طرق التجارة المختلفة ولم يشهد العراق أي تطور في القطاع التجاري عدا بعض الاهتمامات والإصلاحات التي قام بها الوالي مدحت باشا وكانت أبرز أعماله في هذا المجال هو استحداث نظام التسجيل العقاري (الطابو) وبموجب هذا النظام تم توزيع الأراضي التابعة للدولة على العشائر بهدف استصلاحها وزراعتها وتحسين وسائل الري، وهناك أهداف أخرى مهمة وبعيدة المدى كانت تسعى إليها السلطة العثمانية من وراء تلك السياسة هي أن استقرار القبائل في مكان واحد يسهل عليها عملية فرض الضرائب وجمعها وتجنيد الناس في الجيش ، وأن هذه العملية ستكون أكثر صعوبة لو كانت القبائل متنقلة، ومن هنا جاء اختيار البحث الموسوم بـ((المشاكل التي واجهت التجارة في ولاية بغداد (1831 - 1914) وما نتجت عنها من تطورات على المستوى الاقتصادي والسياسي في ولاية بغداد.

الكلمات المفتاحية: الهركي والسورجي ، العوامل الطبيعية ، شركة لنج ، نظام الأتاوى



The problems that faced trade in the Baghdad Province (1831 – 1914)

Hadeel Faaz Hassan

Sulaf Bahjat Abuwd

University of Samarra-College of Arts

Abstract:

The economy of Baghdad Province suffered from several problems during the last Ottoman era. The trade sector experienced many problems and difficulties due to the lack of modern management systems. The clan attacks on transportation routes and the floods that the city of Baghdad suffered from destroyed many different trade routes, and Iraq did not witness any development in the trade sector except for some concerns and reforms that it carried out. Governor Medhat Pasha, his most prominent work in this field was the introduction of the real estate registration system (Tapu). Under this system, state lands were distributed to the clans with the aim of reclaiming and cultivating them and improving irrigation methods. There were other important and long-term goals that the Ottoman authority was seeking., While it expanded its trade with a number of others, hence the choice of the research entitled ((The problems that faced trade in the Baghdad Province (1831 - 1914))) and the developments that resulted from it at the economic and political levels in the Baghdad Province.

Keywords: Al-Harki and Surji, natural factors, Ling Company, royalty system.

المقدمة:

لم تكن الأوضاع الاقتصادية في ولاية بغداد على وتيرة واحدة خلال عهد السيطرة العثمانية وغالبا ما يعود السبب في ذلك إلى درجة الاستقرار في المركز، أو للطبيعة الإدارية للوالي وتصرفاته في سياسة الأمور فقد تدرجت الأوضاع الاقتصادية من اقتصاد قائم على الاكتفاء الذاتي، يتسم بانخفاض إنتاجيته وتخلف أنماطه الزراعية، وبالتالي تدني الدور التجاري واقتضاره على النطاق المحلي، صاحبه تخلف في الصناعة ثم انتقلت ولاية بغداد إلى اقتصاد قائم على الربح، ساهم فيه تطور التجارة التي أدت إلى نهوض الإنتاج الزراعي، نتيجة لتطور أنماط الملكية الزراعية، ورافقه تحسن محدود في أروقة الصناعة لم يلبث أن يصمد طويلا أمام توسع الاستيرادات نمت التجارة في ولاية بغداد منذ منتصف القرن التاسع عشر وازدادت حجم الصادرات والواردات، وأسست بغداد علاقات تجارية جديدة مع عدد من الدولة الأجنبية، فيما وسعت تجارتها مع عدد اخر منها. وفي المقابل ظهرت مشاكل واجهت العجلة التجارية في ولاية بغداد منهاك عوامل طبيعية، والبعض الاخر نتيجة للظروف السياسية والاجتماعية التي كانت تعيشها ولاية بغداد.

وجاء اختيار هذا التاريخ عام 1831 مع بداية عودة الحكم العثماني بعد القضاء على المماليك واختيار عام 1914 نهاية للدراسة البحثية بقيام الحرب العالمية الاولى.

وفي هذا البحث تطرقنا للمشاكل التي واجهت التجارة بشكل مفصل بتقسيم

البحث الى مقدمة واربعة مباحث وخاتمة.

المبحث الأول : انعدام الأمن على طرق التجارة

مثل انعدام الامن على الطرق التجارية واحدا من المشكلات الرئيسية التي عانت منها المواصلات التجارية في بغداد طيلة عهد السيطرة العثمانية وليس أبان السنوات 1869-1914م فقط إذ كانت القوافل التجارية ووسائل النقل النهري والبحري عرضة للسلب والنهب في أي وقت من الأوقات حتى نهاية العهد العثماني (محمد، 1980م، ص11). وشكلت العشائر والاتحادات القبلية قوة مهمة في المجتمع العراقي أبان العهد العثماني وكانت هذه العشائر موطن قوة تارة للسلطات العثمانية في حال تعاونها معها ضد أي خطر خارجي وموطن ضعفها تارة أخرى؛ بسبب كثرة تمرداتها ضد السلطة العثمانية.

وشكلت العشائر والاتحادات القبلية قوة مهمة في بغداد أبان القرن التاسع عشر، وكانت موطن قوة للسلطات العثمانية مرة، وموطن ضعف مرة أخرى، وقد ملأت أحداث هذه العشائر أسماع اوربا؛ كونها تسيطر على طرق التجارة والمواصلات عبر ولاية بغداد، في الوقت الذي ازداد فيه التنافس الدولي عليها(حازم، 2008م)؛ (عماد، 1978م، ص 32-37).

وسادت في القرن التاسع عشر الاتحادات القبلية سواء كانت عربية او كردية و انمازت تلك الاتحادات بقوتها المنتشرة على طول وعرض البلاد ومن ابرز تلك الاتحادات العربية هي اتحاد قبيلة المنتفك التي تمتد حدودها بين البصرة والسماوة على مسافة تقدر بما يقارب العشرة الاف ميل ويعدد خمسمئة الف نسمة، فضلا عن اتحاد قبائل بني لام الذي كان مسيطرا على المنطقة الواقعة بين القرنة والكويت على نهر دجلة، وكان لهذا الاتحاد شأن على الطريق بين البصرة وبغداد الامر الذي اشغل الولاة العثمانيين ولمدة طويلة(جاسم، 1975م، ص162).

وإلى جانب تلك الاتحادات القبلية كانت هناك اعداد كبيرة من العشائر العربية التي تتباين في قوتها واهميتها، ومن اهم تلك العشائر عشائر شمر الجريا والجحيش والحديديين والبو محمد والبو متيوت في منطقة الجزيرة بين نهري دجلة والفرات في ولاية الموصل، وكذلك عشيرة الجبور في منطقة حوض دجلة وعشيرة العبيد في كركوك وعشيرة ابو حمدان في منطقة الزاب الأسفل شمالي كركوك، وعشائر ابو محمد والبو دراج والسواعد والسودان والازيرق في منطقة حوض دجلة وفروعه في مدينة العمارة(عبد العزيز، ص 141)

وعشيرة الظفير في الصحراء الواقعة جنوب غرب الفرات وعشائر العزة وبني تميم وربيعة وغيرها في مناطق حوض دهر ديالى، وعشائر شمر طوقة وزبيد وربيعة في مناطق حوض دجلة بين بغداد والكويت، وعشيرة الدليم على جانبي القسم الأعلى من الفرات الأوسط بين عانة وهيت(عماد، 1978م، ص 62)، اما فيما يخص العشائر والاتحادات القبلية الكردية فأبرزها

حلف قبيلة (زنكنه) في منطقة الصلاحي (كفري) وحلف الجاف في المنطقة المحيطة بمدينة السلبيمانية، وكانت عشائر الداودة والطالباني والشوان تسكن المنطقة الواقعة بين كركوك والصلاحي، والى الشمال من كركوك باتجاه أربيل والموصل تقطن عشيرة دزه ئي الغنية والقوية في حين تسكن الهماوند، وشيخ اسماعيلي المناطق الواقعة بين كركوك والسلبيمانية بالقرب من ممر بازيان، في حين تسكن عشيرة خوشناوة القوية على اطراف أربيل، وكانت هنالك عشائر كردية أخرى لا تقل أهمية عما تم ذكره ولاسيما في مناطق اطراف الموصل وأربيل مثل: الزباري، والهركي، والسورجي (منتشأ ، 1978م، ص49-51).

وساد نظام اقتصادي لدى معظم العشائر في ذلك الوقت وهو ملكية مشاعة في الأرض التي تملكها العشيرة، أي: أن من حق افراد العشيرة جميعا العمل في تلك الأرض والتملك فيها (كوتلوف، 1958م، ص33)، فضلا عن الاتاوات التي تحصل عليها العشيرة ولاسيما تلك التي تقع أراضيها على طرق المواصلات فرضت على كل من يمر عبر تلك الطرق من تجار ومسافرين وكانت تعرف تلك الاتاوات بالخاوة او الخوة، تجبي من افراد من داخل تلك العشائر يقيمون بأماكن معلومة ويتسلموها باسم الشيوخ، إما على شكل بضائع او أموال فقد كانت عشيرة شمر الجربا تقرر الاتاوات على الطريق بين بغداد والموصل وتتسلمها في مدينة تكريت(جاسم، 1992م، ج4، ص990)

وكذلك عشيرة زبيد هي الأخرى كانت تقرر الاتاوات على الطريق النهري بين بغداد والبصرة وتتسلمها في قرية البغدادي الواقعة شمال مدينة الكوت، اما عشيرة عنزة فكانت تقرر الاتاوات على الطريق الرابط بغداد ببلاد الشام وتتسلمها في منطقة عقرة الواقعة في الصحراء غرب نهر الفرات، ويبدو أن فرض تلك الاتاوات كان يعد مظهرا من مظاهر السيادة العشائرية على أراضيها، وقد نشأ هذا الاعتقاد من أن تلك الأراضي ملك متوارث من الأجداد أو أنها قد استولت عليها بقوة السلاح، وإن دل على شيء فإنما يدل على ضعف سيطرة الحكومة المركزية وبالمقابل قوة سيطرة العشيرة (محمد، 1980م، ص160).

وكانت العشائر تشكل تهديدا لطرق المواصلات بصورة عامة والمواصلات التجارية بشكل خاص ما أن تتردى علاقتها بالسلطة العثمانية في بغداد، فقد كانت هناك عدة أسباب لتردي تلك العلاقة ابرزها: رفض العشائر دفع الضرائب للسلطة العثمانية وعدم الرضوخ الى تلك السلطة، وكذلك مشاكل الأراضي التي تنجم عن سياسة فرق تسد من قبل السلطات العثمانية بتحريض شيوخ العشائر فيما بينهم لأجل اضعافها (عماد، 1978م، ص 62)؛ (حنا بطاطو، 1990م، ص100)، وكانت الطرق التجارية التي تمر بولاية بغداد سواء كانت نهريه او برية عرضة

لمخاطر التجاوزات العشائرية ولم تستطع السلطات العثمانية إخضاع تلك العشائر ولاسيما تلك التي تقطن جنوب بغداد وبرزها عشائر شمر طوقة، إذ شكلت مصدر قلق للسلطات منذ عام 1872م فقد كان الشيخ بطيخ شيخ عشيرة شمر طوقة يتعرض لطرق التجارة في مناطق العمارة محتميا بحاكم لرستان في بلاد فارس، واستمرت تجاوزاته حتى عام 1882م، حينما عرض على الحكومة طلب العفو عنه (جاسم، 1992م، ج4، ص990)؛ (محمد، 1980م، ص125)، ودخلت عشيرة ابو محمد في صراع مع السلطة بعد أن قام الشيخ شياع الفيصل في عام 1877م بالامتناع عن دفع الضرائب الى السلطات العثمانية وكذلك دفع مبالغ التزام أراضي الكحلاء الذي كان بيده، وهرب الى بلاد فارس واخذ يشن غارات على الطريق النهري بين العمارة والبصرة ولم تتمكن السلطات من اخضاعه إلا في عام 1878م (محمد، 1980م، ص125)

وبعدها قام الشيخ صيهود شيخ عشيرة ابو محمد عام 1878م، أيضا بالتمرد على السلطات العثمانية وامتنع عن دفع الضرائب وبدأ مع بعض افراد عشيرته بالتعرض للزوارق النهريّة في الاهوار المحملة بالحبوب الامر الذي اضطر السلطات الى اتخاذ إجراءات لضمان سلامة الملاحة في نهر دجلة بتنظيم سير السفن والزوارق في وقت واحد، ومن مكان الى اخر وتوجيه سفينة لملاحقة العصاة من اتباع الشيخ صيهود، ونتيجة لذلك الضغط لجأ الشيخ صيهود في عام 1880م الى الضغط على الحكومة لإجبارها على قبول مطالبه في الحصول على التزام الأراضي بالتعرض للسفن البريطانية في نهر دجلة، وحرص اتباعه على الهجوم على الباخرة البريطانية (خليفة) وتم التنفيذ وقاموا بقتل عدد من افرادها (لوريمر، ج4، ص 2276-2277)، الأمر الذي أدى الى احتجاج بريطانيا على ذلك (جاسم، 1992م، ج4، ص182) ؛ (بيير دي 1986م، ص37)

ثم عادت عشيرة ابو محمد بالتمرد من جديد في عام 1906م وبدأت تترصد للبواخر النهريّة العثمانية التابعة للشركة الحميدية وتطلق النار عليها لدرجة اصبح مرورها مستحيلا، الأمر الذي اضطرها الى التوقف في العمارة تحت حماية حكومية مشددة (محمد، 1975م، ص212)، اما منطقة الجبايش فشهدت هي الأخرى تمردات عشائرية ضد السلطات العثمانية ابرزها تلك التي قام بها الشيخ حسن الخيون احد شيوخ بني أسد إذ بدأ بالتعرض للمواصلات في نهر الفرات والاهوار رافضا قرار الحكومة بفرض الضرائب على عشيرة بني أسد وبدأ بأولى تلك الهجمات في عام 1899م على الطريق النهري بين القرنة والعمارة الأمر الذي أدى الى فقدان الامن في الطرق والمواصلات (لوريمر، ج4، ص 2108)

اما طريق القوافل التجارية الذي يربط كركوك ببغداد فلم يسلم هو الآخر من التعرض من العشائر القاطنة على هذا الطريق، إذ تعرض منذ عام 1896م الى مخاطر هجمات العشائر الهماوند والطلبانيين والدودة وغيرها، ونتيجة لتلك الهجمات قدم التجار شكاوى الى السلطات العثمانية(جاسم، 1992م، ج4، ص192)؛ (إيلي، 1971م، ج2، ص27-30)، وشهدت السنوات القليلة التي سبقت الحرب العالمية الأولى 1914-1918م، وتحديدًا منذ عام 1908م اتساع نطاق التمردات العشائرية وكان ذلك رد فعل على سياسة الاتحاديين الذين أرادوا تقويض النظام القبلي في بغداد ونظرا لعدم ادراكهم التام لأسباب عدم الاستقرار والتمرد بين القبائل وأن الاتحاديين اعتمدوا على استعمال القوة بوصفها الوسيلة الأكثر فعالية لإقامة الامن والنظام(نجدة، 1984م، ص75)

فضلا عن ذلك فشل الاتحاديون في فهم الاحتياجات الاقتصادية والاجتماعية للقبائل والعشائر العراقية الامر الذي أدى الى توسع الفجوة بين السلطات العثمانية والعشائر العراقية التي كانت في حالة ثوران مستمر خلال المدة التي سبقت الحرب العالمية الأولى وتحديدًا منذ عام 1908م وحتى 1914م، وفي غضون تلك التمردات التي شهدها العراق فقد تعرضت المواصلات التجارية الى خطر كبير و متكرر، وإن تمردات عشائر بني لام والبو محمد في عام 1909م أدى الى قطع طريق المواصلات النهرية بين بغداد والبصرة قرابة الشهر (عماد، 1978م، ص72)، وتكرر الامر في عام 1911م حينما تمرد ابناء الشيخ صيهود وبدأوا بتهديد المواصلات النهرية في نهر دجلة (Ghassan R., 1973, P.35).

وخلال المدة ذاتها تعرضت عشائر أخرى الى طرق المواصلات التجارية في قضاء الدليم في ولاية بغداد وتعرضت عشائر بني تميم في قضاء خرسان التابع لولاية بغداد بالسلب والنهب، وكذلك في قضاء الشامية هاجمت عشائر الغزالات على الطريق التجاري النهري وكذلك عشيرتا آل عيسى والصفوان لزورقين محملين بالحبوب كانا في طريقهما الى البصرة وفرضتا على أصحابها التجار اتاوات(محمد، 1980م، ص148)

وتمردت عشيرة الهماوند عام 1909م وسببت الفوضى في انحاء السليمانية جميعا التي أصبح الخطر يهدد التجارة المارة بها وقد تشجعت العشائر الكردية الأخرى، وفي عام 1912م امتنع الشيخ شعلان شيخ خزاعة عن دفع الضرائب وأخذ يتعرض الى الطرق، واستولى على أموال بعض التجار واستمرت عشائر شمر الجريا في تجاوزاتها على التجار بالاستيلاء على أموالهم وفرض الاتاوة عليهم، الأمر الذي دعا والي بغداد لتعيين شيخ حميدي شيخا على شمر في عام 1912م محاولا شق صفوف العشيرة إلا أنه فشل واستمرت شمر في تعرضها للتجار بعد

قيام الشيخ مجول بتحريض اتباعه على التعرض للطريق الرابط بين بغداد وسامراء؛ احتجاجاً على تعيين اخيه (محمد، 1980م، ص 148)؛ (فؤاد، 1990م، ص 71)

ولم تكن تمردات العشائر ضد السلطات العثمانية وحدها تؤثر سلباً على التجارة، بل أن المنازعات التي كانت تحصل بين العشائر العراقية كانت تؤدي الى نتيجة مماثلة بالنسبة إلى المواصلات التجارية، وكانت تلك المنازعات والمصادمات تحدث؛ بسبب تداخل الأراضي الزراعية وانعدام وجود حدود بينها وعدم وجود ري منتظم، وبسبب وجود الرغبة بالتوسع والسيطرة على المزيد من الأراضي او بسبب خصومات تقليدية قديمة وعداوات شخصية (محمد، 1980م، ص 160)؛ (ثائر، 1996م، ص 292-293)، او بسبب المنافسة بين شيوخ العشائر للحصول على التزام الأراضي او المقاطعات الزراعية من السلطات العثمانية وهناك العديد من الأمثلة على تلك المنازعات ابرزها: ما حصل بين شيخ شمر جربا والجبور إثر وفاة الشيخ فرحان باشا، عام 1890م والتي أدت الى انعدام الامن على طرق المواصلات بالمنطقة، وكذلك المعارك التي حدثت مرارا بين سنتي 1908-1900م بين شيوخ بني لام وبني محمد بسبب الأراضي، مما أدى الى اضطراب حالة الامن وتضرر الملاحة التجارية في نهر دجلة، وفي عام 1900م قام احد شيوخ عشيرة البو محل احدى فروع عشيرة الدليم، وبالتعرض للطرق قرب مدينة عانة اثر خلاف نشب بينه وبين بعض الشيوخ (محمد، 1980م، ص 197).

المبحث الثاني : العوامل الطبيعية

كان للعوامل الطبيعية تأثير جلي على طرق المواصلات التجارية في ولاية بغداد أبان السنوات 1831-1914م ولاسيما النقل المائي ومن ابرز تلك العوامل هي تفاوت مناسيب المياه بين نهري دجلة والفرات من موسم الى اخر، الأمر الذي يؤثر سلبا على وسائط النقل التجاري فيهما وعلى حمولة تلك الوسائط(هشام،1997م، ص112) ، ففي فصل الربيع تصل مياه نهر دجلة والفرات اقصى ارتفاع لها بشكل يسهل الملاحة بين بغداد والبصرة ثم تبدأ المياه بالانخفاض في شهر أيار وحتى أيلول (لوريمر، ج7، ص 2488)، وكذلك كان إرواء الأراضي الزراعية الواقعة على ضفاف نهري دجلة والفرات يؤدي الى تدني مناسبيهما، ويرتبط هذا الامر بكثرة شق القنوات لري الأراضي الجديدة لمواجهة الطلب الزائد على المنتجات الزراعية الرخيصة الثمن(لوريمر، ج2، ص 653)؛ (سعدى، 1978م، ص11)

وكان استعمال مياه النهرين لإرواء المناطق الزراعية الواقعة على ضفتيها يؤدي الى تدني مناسبيهما الامر الذي يثير شكاوى شركة لينج التجارية في العديد من المناسبات، فضلا عن ذلك كانت الانحناءات والتعرجات الحادة الموجدة في نهر دجلة والتي تصل في بعض المناطق الى عرض يتراوح ما بين خمسة وعشرين ياردة وخمسين ياردة الامر الذي يجعل من العسير على البواخر التي يبلغ طولها مئتان وعشرون قدما الملاحة في مثل هكذا أجزاء من النهر، وكذلك كثرة الترسبات والغرين في قاع النهر هي الأخرى تعيق الملاحة فيه(محمد،1975م، ص240).

وفي هذا الجانب فقد ورد في جريدة زوراء أنه في عام 1872م قد انخفض منسوب نهر دجلة الى حد برزت فيه بعض الجزر، وأن عمق مياهه وصلت بحدود القدمين ونصف القدم في مدينة الكوت الامر الذي اضطر البواخر التجارية الى التوقف، وفي مناسبة أخرى أدى انخفاض منسوب نهر دجلة الى عدم تمكن بواخر شركة لنج الى الوصول الى بغداد القادمة من البصرة(جريدة زوراء، العدد (286)، 92 ذي القعدة 1289هـ)

وفي عام 1876م حصل انخفاض في مناسيب نهر دجلة الأمر الذي جعل بواخر شركتي عمان العثماني ولنج لا تتمكنان من الوصول الى بغداد والتوقف على مسافة ساعة ونصف جنوب المدينة وتم تفريغ الحمولة القادمة من البصرة بواسطة الدواب ونقلها الى بغداد، وتذكر السائحة مدام ديولافوا أنها سألت قبطان سفينة (موصل): كم تستغرق المسافة من بغداد الى البصرة؟ وما المشاكل التي تواجه الرحلة؟ فأجابها إنه لم يتفق أن وصلت الباخرة الى بغداد في سفرتين متتاليتين في المدة نفسها؛ لأن تيار المياه السريع يختلف من يوم لآخر ومن أسبوع

لآخر وأضاف (جريدة زوراء، العدد (309)، 23 ذي الحجة 1292هـ) : ((في فصل الصيف عندما يهبط منسوب المياه يصعب قيادة السفينة وذلك بسبب انغمارها في الطين لعدة أيام وربما أسابيع ولا تستطيع أن تخرج أي: السفينة إلا بعد تفرغها من المسافرين وما تحمله من بضائع بزوارق الى الساحل، حتى أن هذه العملية لا تجدي نفعا في بعض الأحيان))، (ديوفلا، المصدر السابق، ص31).

ومن العوامل الطبيعية المؤثرة على المواصلات التجارية ايضا الفيضانات التي تكرر حدوثها في حقب متلاحقة، وكانت تلك الفيضانات ولاسيما في نهر دجلة تؤثر بشكل سلبي على حركة المواصلات التجارية النهرية والبرية أيضا ففي موسم الفيضان كانت الملاحة في نهر دجلة متعذرة ولاسيما لوسائل النقل التقليدية وفي مقدمتها الاكلاك بين الموصل وبغداد، ومن جهة أخرى فإن ارتفاع منسوب المياه في موسم الفيضان قد يكون خطيرا على البواخر التي لن يعود بإمكانها ملاحظة العوائق النهرية (محمد، 1975م، ص72)، وأن مياه الفيضان كانت توقف حركة المواصلات البرية في شتاء 1895-1896م، إذ تسببت الفيضانات بتراكم المياه على الجهة الشرقية من بغداد لمدة شهر تقريبا فتعطلت المواصلات في تلك المدة (جريدة زوراء، العدد (1856)، 15 جمادي الأول 1317هـ).

وللأوبئة التي انتشرت في العراق اثر كبير في حركة المواصلات التجارية إذ كانت تتوقف عند تعرض أي منطقة الى وباء او انتشار أمراض كأجراء احترازي لمنع انتشار الأمراض، فعلى سبيل المثال: عندما انتشر وباء الكوليرا في البصرة عام 1871م لجأت السلطات العثمانية الى منع أي حركة مواصلات من والى البصرة وقامت بإنشاء مركز للحجر الصحي في القرنة، و ما أن خفت حدة الوباء في البصرة حتى انتشر في المحمرة الامر الذي أدى الى اتباع الأسلوب ذاته مع البصرة فقد منعت الشركات التجارية القيام بأي رحلة الى المحمرة (جريدة زوراء ، العدد (126)، 21 جمادي الآخر 1287هـ)، وكان لنقص الإنتاج الزراعي بسبب قلة الامطار او الكوارث الطبيعية أثر جلي في تردي التجارة إذ ينخفض الإنتاج وبالتالي ينعكس على نشاط شركات النقل النهري وارباحها كما هو الحال في عام 1909م (محمد، المصدر السابق، ص58).

المبحث الثالث : التنافس العثماني البريطاني

كان لتنافس الشركات التجارية ومن بينها شركات النقل التجاري مستمر وغالبا ما تأتي بنتائج إيجابية، إذ تسعى الشركات الى تقديم أفضل العروض في تقديم خدماتها وبأسعار انسب، إلا أن التنافس العثماني البريطاني في ميدان النقل التجاري قد اتخذ في الكثير من الأحيان طابعا مختلفا، فقد سعى الطرفان الى وضع العراقيل امام نشاط الطرف الآخر وكان للعامل السياسي جانب مهم في ذلك، إذ عد العثمانيون نشاط شركة لنج وارتباطها بالنفوذ السياسي البريطاني بالعراق أمرا مريبا ولا بد من مواجهته، ولاسيما أن الدبلوماسيين البريطانيين في العراق وإسطنبول كانوا يتدخلون دائما لصالح الشركة لدى السلطات العثمانية (محمد، 1975م، ص 232-236)، فضلا عن طلبات بريطانيا بالسماح لها بإرسال باخرة حربية لمراقبة سفن الشركة؛ لحمايتها من هجمات العشائر مثلما حدث في عام 1906م، في حين أن مسألة الحفاظ على الامن كان من مسؤوليات السلطات العثمانية وفي ضوء ذلك فإن السلطات العثمانية كانت تسعى الى عرقلة النشاط التجاري لشركة لنج (جريدة زوراء، العدد (1512)، 16 جمادي الأول 1309م).

ورفض طلباتها المتكررة لإضافة بواخر جديدة للعمل بالملاحة النهرية بين بغداد والبصرة وسعت السلطات العثمانية لمنع نشاط الشركة في المناطق المجاورة كما حصل في المدة المحصورة بين عامي 1874-1875م حينما أصدرت السلطات العثمانية امرا بمنع شركة لنج بالملاحة بين البصرة والمحمرة؛ لعدم شرعية ذلك (فؤاد، 1990م، ص 54)، وبالمقابل سعت شركة لنج الى توطيد علاقتها مع شيوخ بعض العشائر واستغلال تلك العلاقة لإثارة المتاعب الى السلطات العثمانية في العراق ولبواخر الشركة العثمانية المنافسة لها بالتعرض لبواخرها من قبل العشائر التي تحالفت معهم ولاسيما من قبل عشائر البو محمد قرب العمارة الامر الذي يدعو التجار الى التعامل مع شركة لنج الأكثر أمانا وضمانا (محمد، 1975م، ص 237).

المبحث الرابع : موقف السلطات العثمانية

أبدت الدولة العثمانية في القرن التاسع عشر اهتماما واضحا بالنشاط التجاري وما يتصل به من أمور المعاملات والشركات والنقل وما إلى ذلك. وصدرت عدة تشريعات أبان عهد الإصلاحات العثمانية (١٨٣٩ - ١٨٧٦) بهذا الخصوص، وصدرت دعوات لزيادة الاهتمام بالتجارة، إذ أصدر السلطان عبد العزيز (١٨٦١ - ١٨٧٥) فرمانا في كانون الأول سنة ١٨٧٤ دعا فيه السلطات الحكومية لبذل الاهتمام بالتجارة وتطويرها بالدولة العثمانية (حسن، 1975، ص ٢٩٢). أما الدستور العثماني الذي صدر سنة ١٨٧٦، أي: في بداية عهد السلطان عبد الحميد الثاني (١٨٧٦-١٩٠٩)، أكد على أن التجارة "تشكل الجزء الأعظم من راحة ورفاه الرعية وعمران المملكة، بل هي بمثابة روحها وأن توسعها وتوفيرها من أهم المهام المطلوب التزامها من قبل الحضرة السلطانية العليا (النحاس، 1995، ص ٢٦). وأصدرت الدولة العثمانية تشريعات جديدة تخص شؤون التجارة والتجار والشركات والوكالات والعقود والسندات التجارية والنقل التجاري (النحاس، 1995، ص ٢٧).

إن تطبيق العديد من الفرمانات والتشريعات والإجراءات الإصلاحية في ولاية بغداد تم في النصف الثاني من القرن التاسع عشر، وبقدر تعلق الأمر بالتجارة فإن العراق شهد في سنة ١٨٦٤ تأسيس دور كمارك حديثة (نظارة الرسومات) في ولايات بغداد والبصرة والموصل ارتبطت بدائرة الكمارك الرئيسية في اسطنبول، واقتصرت أعمالها على الرسوم المفروضة على التجارة الخارجية فقط (علي، 1989، ص ٦٠). وتأسست فروع للبنك العثماني في كل من بغداد والبصرة والموصل سنة ١٨٩٣ لتسهيل المعاملات التجارية (حسن، 1975، ص ٢٩٢). وشهدت تلك المدن الثلاث أيضا تأسيس غرفة تجارية منذ أواخر القرن التاسع عشر كما ذكرنا سابقا.

وقد أظهر عدد من الولاة العثمانيين في العراق اهتماما بالتجارة والنقل التجاري، إلا أن هذا الاهتمام كان فرديا ولم يكن على شكل سياسة دائمية، أي: أنه يرتبط بشخص الوالي نفسه وينتهي مع عزله من الولاية. وكما ذكرنا سابقا فإن كلا من والي بغداد رشيد باشا الكوزلكي (١٨٥٢ - ١٨٥٦) ونامق باشا (١٨٦١ - ١٨٦٧) كانا وراء استعمال العثمانيين للبواخر الحديثة في نهر دجلة. أما مدحت باشا (١٨٦٩ - ١٨٧٢) فأولى اهتماما للطرق والمواصلات. ففي سنة ١٨٧٠ باشرت الدولة العثمانية باقتراح من مدحت باشا بإعادة تشكيل وتطوير اسطولها الحربي والتجاري في البصرة والخليج العربي نتيجة لافتتاح قناة السويس سنة ١٨٦٩، وتأسست في اسطنبول شركة باسم "العزيمية العثمانية" انبثقت منها شركة للسفن التجارية وتم تشغيل سفن تجارية بين اسطنبول والبصرة عبر قناة السويس. وقد اقتنع مدحت باشا بحاجة العراق الماسة

للبواخر سواء لنقل البضائع أو المسافرين وبالأخص حجاج بيت الله الحرام، لذا باشر بشراء عدد من البواخر الكبيرة لاستعمالها للأغراض الملاحية والتجارية، وأصلح البواخر القديمة. وأخذ على عاتقه تنفيذ مشروع ربط موصلات نهر الفرات بالبحر المتوسط والخليج العربي؛ لاهتمامه الشديد بالتجارة والمواصلات واعتقاده بأن ذلك سيكون بديلاً لطريق قناة السويس وقد تحمس مدحت باشا لهذا المشروع وتأسست لأجله شركة في اسطنبول لحفر نهر الفرات بين الكنعانية ومسكنة، الواقعة على مسافة ٦٤ كم غرب حلب؛ لجعله صالحاً للملاحة. وباشر المكلفون بهذه المهمة بإزالة ما يعرقل الملاحة أسفل راوه، وشيدوا عدة قلاع على طول النهر لحماية البواخر، وقرروا تشغيل أربع من بواخر الشركة العثمانية، وهي البصرة والرصافة والفرات وآلوس، بين الكنعانية ومسكنة. ولكن ظهر للوالي بعد حين أن هناك مشاكل كثيرة لا تزال تواجه الملاحة في النهر منها: كثرة الصخور التي تعترض مجراه وشدة تياره. لذا اضطر في النهاية إلى ترك المشروع واقتصر على إرسال باخرة واحدة في موسم الفيضان إلى أعالي النهر. وكلف بعض موظفيه بالإشراف على إعادة فتح قناة تربط نهر دجلة بالفرات، وهي قناة قديمة كانت تدعى الكنعانية تأخذ مياهها من الفرات وحاول ربطها بنهر الصقلاوية ومن ثم بنهر دجلة لأغراض الملاحة بين النهرين (آداموف، ج ٢، 1989، ص ١٨٩؛ لونكريك، 1962، ص ٣٢٤؛ القهواتي، 1980، ص 250-256).

واهتم مدحت باشا بالمواصلات البرية أيضاً الداخلية منها والخارجية، فقد اقترح على الشاه الفارسي ناصر الدين القاجاري (١٨٤٨ - ١٨٩٦)، الذي زار العراق سنة ١٨٧٠، بيع الكنوز والتحف التي يضمها مرقد الامام علي (رضي الله عنه) في النجف ورصد أثمانها لتمويل مشروع خط حديدي بين النجف وبلاد فارس، إلا أن الاقتراح لم يلق استجابة من رجال الدين، وفكر أيضاً في مد خط حديدي بين بغداد وطرابلس الشام وعهد إلى مهندس فرنسي بدراسة هذا الموضوع، وكان يأمل الحصول على قرض من بريطانيا مقابل السماح لها باستعمال المشروع لنقل البريد مع الهند (العدول، 1992، ص ١٦٢-١٦٣).

وبالنسبة إلى المواصلات البرية الداخلية أرسل مدحت باشا فرقة عمل برئاسة مهندس من بغداد إلى السليمانية مجهزة بالمعدات؛ للعمل على تسوية الطريق بين السليمانية وكركوك وبين الأخيرة والموصل وبغداد (العدول، 1992، ص ١٦٣). وسعى إلى ربط بغداد بطرق مريحة مع كل من النجف وكربلاء والكاظمية وسامراء (آداموف، 1989، ج ٢، ص ١٨٩).

وبعد مدحت باشا أظهر بعض ولاة بغداد اهتماماً بتحسين أوضاع التجارة الداخلية والخارجية، والوقوف ضد تنامي المصالح التجارية الأجنبية في الولاية. مثل: ولاية رديف باشا (١٨٧٣ - ١٨٧٥)، والوالي تقي الدين باشا (١٨٧٩ - ١٨٨٦). أما الوالي قدري باشا (١٨٧٨)

فحث متصرفي السناجق (الالوية) على ايجاد الوسائل الكفيلة بتقديم التجارة في سناجقهم، ورفع التقارير الى حكومة الولاية. وأكد الوالي عبد الرحمن باشا في سنة ١٨٧٩ في لائحة اصلاحية قدمها الى الدولة العثمانية على ضرورة اتخاذ الوسائل الحديثة في النقل مثل: العربات في مجال التجارة والنقل، وبالأخص على طريق بغداد - كرمشاه، بدلا من استخدام الحيوانات. وقام الواليان نامق باشا الصغير (١٨٩٩ - ١٩٠٢)، ونجم الدين بك (1908 - 1909) ببذل الجهود لتشجيع التجارة والعمل على انشاء الطرق والمواصلات وتسهيل عملية النقل فيها (شكري، 1994، ص 179-180).

أما فيما يخص موقف السلطات العثمانية من العوامل التي كانت تؤثر في المواصلات التجارية، والتي سبق الحديث عنها، فإن الاهتمام الرئيس كان موجها الى الاضطرابات العشائرية التي كانت تؤثر سلبا على حركة النقل التجاري، علاوة على كونها تمثل خروجاً على السلطة وتحدياً لها. وقد تمثل موقف السلطات العثمانية من هذه المشكلة في:

اولاً: الموقف التقليدي المتمثل في ارساء الحملات العسكرية لإخضاع القبائل المتمردة، أو ضد العشائر والجماعات التي تهدد أمن المواصلات التجارية النهريّة أو البرية. وتزخر المصادر التاريخية بأمثلة كثيرة عن تلك الحملات وربما يكون من المناسب ذكر بعضها. فقد اهتم والي بغداد علي رضا باشا اللاز (١٨٣١ - ١٨٤٢)، بتقوية السلطة المركزية والحد من نفوذ القبائل القوية في العراق مثل: شمر الجريا في الشمال والمنتك في الجنوب، الأمر الذي انعكس بشكل ايجابي على سلامة طرق المواصلات (نوار، 1968، ص ١٣٨ وما بعدها). وفي الوقت نفسه اتخذ والي الموصل محمد باشا اينجة بيرقدار (١٨٣٣-١٨٤٣) خطوات حازمة لتعزيز السلطة المركزية وحفظ الامن والنظام، ومن ضمنها توجيه حملات عسكرية ضد يزيدية سنجار (الجميل، ١٩٩٢، ج ٤، ص 78-79)، الذين كثيرا ما كانوا يتعرضون للقوافل التجارية بين الموصل وديار بكر وحلب، قاد نامق باشا في ولايته الثانية على بغداد (١٨٦١ - ١٨٦٨) حملات ضد اتحاد المنتك (لونكريك، 1962، ص 294-295). وفي سنة ١٨٨٢ تم توجيه حملات عسكرية ضد عشائر الهماوند (شكري، 1994، ص 95). ومن الامثلة الأخرى على تلك الحملات للسنوات القليلة التي سبقت الحرب العالمية الأولى الحملة العسكرية التي ارسلت بقيادة يوسف باشا ضد بني لام سنة ١٩٠٩ (الجواهري، 1978، ص 74). وحملات والي بغداد ناظم باشا (١٩١١-١٩١٠) ضد عشيرة ابو علوان، وهي من عشائر الدليم، وضد شمر الجريا؛ لقيامها بالتعرض للطرق وفرض الاتاوة على التجار (محمود، 1980، ص 154-155).

ثانيا: السعي لتوطين العشائر وتشجيعها على الاستقرار والزراعة ونبذ حياة الغزو والسلب والنهب. وأبرز مثال على ذلك جهود مدحت باشا في هذا الصدد.

ثالثا: محاولة بعض الولاة منع المنازعات والمصادمات بين العشائر ببناء مقرات للشرطة في مناطقها (مثل: الحيرة، وبعض مناطق الحلة، والدليم، والشرقاط) ومصادرة اسلحة افرادها، أو استدعاء الشيوخ المتنازعين الى ولاية بغداد وعقد الصلح بينهم، مثال ذلك: استدعاء والي بغداد نامق باشا الصغير (١٨٩٩ - ١٩٠٢) كلا من: شيخ شمر الجريا مجول، وشيخ الدليم سليمان البكر، وشيوخ عشائر السماوة الى بغداد سنة ١٨٩٩. ويأتي في هذا السياق نفسه محاولة والي بغداد ناظم باشا تحريك العامل الديني في نفوس ابناء العشائر باستصدار فتاوي من رجال الدين بتحريم الغزو ومعاقبة فاعليه (محمود، 1980، ص 130-150).

رابعا: اتخاذ تدابير احترازية لحماية التجارة والنقل التجاري، ومن ذلك مثلا: اقامة نقاط حراسة على ضفتي نهر دجلة ولاسيما في القسم الجنوبي منه، واصدار أوامر رسمية في أوقات تمرد العشائر على الحكومة بعدم ارسال البضائع الثمينة بطريق المراكب غير المأمونة في نهر دجلة (لوريمر، ج ٧، ص ٢٤٩٠). ومن ذلك ايضا اقامة عدة مراكز حراسة على ضفاف الفرات؛ لتأمين طرق التجارة والمسافرين من تجاوزات افراد بعض العشائر (جريدة زوراء، العدد (١٢٩٥)، ١١ شعبان ١٣٠٤ هـ).

خامسا: الاستعانة احيانا بشيوخ العشائر لحماية وتأمين طرق المواصلات لقاء مرتب يستلمونه من الحكومة. وقد تمت الاستعانة بشيخ عشيرة بني أسد حسن آل خيون لحماية الملاحة في دجلة وتأمين سلامة الخط التلغرافي بين القرنة والشرطة لقاء راتب سنوي (حسن، 1975، ص ١٨٣). وعهدت السلطات العثمانية الى كل من: حميدي ومجول شيخي عشيرة شمر الجريا مهمة حفظ طريق الموصل، والي علي السلیمان شيخ الدليم مهمة حفظ طريق بلاد الشام، والي هزاع محميد شيخ المعامرة مهمة حفظ طريق المسيب، وخصصت لهم رواتب شهرية (محمود، 1980، ص ١٧٩-١٧٨).

وفيما يخص اعمال السطو والسرقة التي تقوم بها مجموعات من الافراد في شط العرب أو الطرق البرية، فإن السلطات العثمانية اهتمت كثيرا بمتابعة القضايا التي تتضمن اعمال سرقة أو سطو على البواخر والسفن الاجنبية في شط العرب، والتي كانت تعقبها دائما احتجاجات بريطانية (لوريمر، ج ٤، ص ٢٤٠٢؛ القهواتي، 1980، ص 189-190). واهتم بعض الولاة بقطع دابر اللصوص على الطرق البرية. فعندما زار مدحت باشا البصرة في ١٨٧١ حث السلطات فيها على تتبع أثر اللصوص في منطقة باب الزبير وإلقاء القبض عليهم ومعاقبتهم

بقسوة؛ لما للمنطقة من أهمية تجارية بين البصرة ونجد وكذلك بالنسبة إلى القوافل التجارية القادمة من حلب. وتوجهت أنظار السلطة المحلية في البصرة إلى الأطراف أيضا، وحاولت تطهير منطقة الهارثة، وهي من قرى القرنة، من قطاع الطرق الذين كانوا يسلبون أموال التجار بين البصرة والزيبر (القهواتي، 1980، ص 181-182). وأمر مدحت باشا أيضا بإنشاء مراكز الحراسة والخانات على الطرق البرية لراحة المسافرين، فقد تم فعلا إنشاء مراكز حراسة في الرمادي والقائم على طريق بغداد - حلب ووضع فيها عددا من العساكر؛ لحماية الطريق من اعتداءات اللصوص (سلمان، 1989، ص 116).

ولم يكن هناك اهتمام واضح من جانب السلطات العثمانية لمعالجة بعض مشكلات النقل التجاري الناشئة عن العوامل الطبيعية، وبالأخص الترسبات النهرية واعاققتها لحركة الملاحة، باستثناء المحاولات التي تنسب إلى مدحت باشا أيضا ولم يقدر لها أن تكتمل؛ بسبب عزله من منصبه سنة 1872. فضمن الاهتمام بالملاحة في نهر الفرات جلب هذا الوالي آلة حفر (كراكه) لإزالة العقبات التي تعترض الملاحة في ذلك النهر (نوار، 1968، ص 390). وبعد أن باءت محاولاته بالفشل في نهر الفرات لم يسعفه الحظ بالاستمرار في مشروع آخر، وهو كوي مصب شط العرب وذلك بسبب عزله. ولم يمتاز من خلفه بالحماس نفسه بإتمام المشروع ولذا فإن آلة الحفر الكراكه ومعدات التنظيف الأخرى أهملت من دون أن تتركب مكائنها فأكلها الصدأ (القهواتي، 1980، ص 70-71).

الخاتمة

1. سيطرة القبائل المتواجدة على طرف التجارة بين ولاية بغداد والولايات الأخرى وافتعالها للمشاكل بين الحين والآخر.
2. فرضت العشائر نظام الأتاوة على البضائع التجارية المارة في الاراضي الخاضعة لها، وهذا إن دل على شيء فإنما يدل على ضعف سيطرة الحكومة المركزية وبالمقابل سيطرة العشائر.
3. صراع العشائر مع بعضها البعض والخصومات التقليدية والعداوات الشخصية كان لها الضرر الواضح على الأمن والتضرر الذي لحق بطرق التجارة.
4. أثر مناخ ولاية بغداد على تفاوت مناسيب نهري دجلة والفرات بين فصلي الربيع والخريف، فضلا عن الترسبات في قاع النهرين مما يعيق حركة الملاحة.
5. كان للصراع البريطاني العثماني الأثر السلبي على حركة التجارة في ولاية بغداد فبدل من أن يبدي كل طرف أفضل ما لديه لخدمة التجارة وضع كل طرف عراقيل امام طرق الآخر، مما حمل التجارة عبئا آخر.

قائمة المصادر والمراجع:

References:

1. احمد، حازم مجيد. (2008). الصراع والتمرد العشائري وأثره على الاقتصاد العراقي 1850-1914م. سر من رأى، 14.
2. آداموف، الكسندر، ولاية البصرة في ماضيها وحاضرها، ترجمة د. صالح هاشم التكريتي، 2 ج، (البصرة-1989).
3. ادموندز، جي سي. (1971). كرد وترك وعرب. (ترجمة: جرجيس فتح الله). بغداد.
4. أمين، سمير، التطور اللامتكافي، ترجم برهان غليون، ط2، (بيروت، 1978).
5. ايلي سون، (1971). رحلة الى بلاد ما بين النهرين وكردستان. (ترجمة: فؤاد جميل). بغداد.
6. بطاطو، حنا. (1990). العراق، الطبقات الاجتماعية والحركات الثورية من العهد العثماني وحتى قيام الجمهورية. (ترجمة: عفيف الرزاز). الكتاب الأول. بيروت.
7. بيير دي فوسيل، (1986). الحياة في العراق منذ قرن 1814-1914 م. (ترجمة: أكرم فاضل). بغداد.
8. الجميل، سيار كوكب، "الموصل من نهاية الحكم الجليلي الى الإدارة المباشرة"، موسوعة الموصل الحضارية، ج4، الموصل، 1992.
9. الجواهري، عماد احمد. (1978). تاريخ مشكلة الاراضي في العراق ودراسة في احواله العامة 1914-1932م. بغداد.
10. حسن، جاسم محمد، العراق في العهد الحميدي 1876-1909، رسالة ماجستير، كلية الآداب/ جامعة بغداد، 1975.
11. زوراء (1288هـ، 5 صفر). العدد (138)
12. زوراء (1289هـ، 12 ربيع الأول). العدد (258)
13. زوراء (1289هـ، 2 ذو الحجة). العدد (323)
14. زوراء (1304هـ، 11 شعبان). العدد (1295)
15. زوراء. (1287هـ، 21 جمادي الآخر). العدد. (126)
16. زوراء. (1289هـ، 92 ذي القعدة). العدد. (286)
17. زوراء. (1292هـ، 23 ذي الحجة). العدد (309).
18. زوراء. (1309هـ، 16 جمادي الأول). العدد. (1512)
19. زوراء. (1317هـ، 15 جمادي الأولى). العدد. (1856)
20. سلمان، محمد عصفور، العراق في عهد مدحت باشا 1869-1872، رسالة ماجستير، كلية الآداب/ جامعة بغداد، 1989.
21. السوداني، هشام سوادى هاشم. (1997). المواصلات التجارية في العراق. رسالة ماجستير غير منشورة، كلية التربية، جامعة الموصل.

22. شكري، ياسين شهاب، ولاية بغداد 1872-1909، دراسة في أوضاعها الإدارية والاقتصادية، رسالة ماجستير، كلية الآداب/ جامعة الموصل، 1994.
23. شيليفي، منتشاً أ.م. (1978). العراق في سنوات الانتداب البريطاني. (ترجمة: هاشم صالح النكريتي). بغداد.
24. صفوة، نجدة فتحي. (1984). العراق في مذكرات الدبلوماسيين الاجانب. ط2. بغداد.
25. صوفي خضر، ثائر حمد. (1996). آل محمد الجربا ودور شمر في التاريخ السياسي الحديث لإقليم الجزيرة الفراتية 1800-1921م. الموصل.
26. العدول، جاسم محمد حسن. (1975). العراق في العهد الحميدي، 1876-1909م. رسالة ماجستير، كلية الآداب، جامعة بغداد.
27. العدول، جاسم محمد حسن. (1992). الموصل في العهد الحميدي 1876-1909م. موسوعة الموصل الحضارية. الموصل.
28. العزاوي، عباس، شعائر العراق، تاريخ العراق بين احتلالين، ج7، (بغداد-1956).
29. علي، غانم محمد، النظام المالي العثماني في العراق 1839-1914، رسالة ماجستير، كلية الآداب/ جامعة الموصل، 1989.
30. غالب، سعدي علي. (1978). جغرافية النقل النهرية في العراق. أطروحة دكتوراه غير منشورة، كلية الآداب، جامعة القاهرة.
31. قزناجي، فؤاد. (1990). العراق في الوثائق البريطانية، 1905-1930م. بغداد.
32. القهواتي، حسين محمد، دور البصرة التجاري في الخليج العربي 1869-1914، (بغداد 1980).
33. القهواتي، محمد حسين. (1975). العراق بين احتلالين العثمانيين الاول والثاني 1534-1635م. رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الآداب، جامعة بغداد.
34. كوتلوف، ل. ن. (1958). ثورة العشرين الوطنية التحررية في العراق. (ترجمة: عبد الواحد كرم). ط3. بغداد.
35. لوريمر، جون غوردن، دليل الخليج، ترجمة مكتب الترجمة، ديوان حاكم قطر، (الدوحة-دت)، القسم التاريخي، ج4، والقسم الجغرافي، الأجزاء 2-3-7.
36. لونكريك، ستيفن همسلي، أربعة قرون من تاريخ العراق الحديث، ترجمة جعفر الخياط، ط3، (بغداد-1962).
37. محمود، محمد احمد. (1980). احوال العشائر العراقية وعلاقتها بالحكومة العثمانية 1872-1981م. رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الآداب، جامعة بغداد.
38. النحاس، زهير علي، النشاط التجاري في الموصل بين الحربين العالميتين 1918-1939، رسالة دكتوراه، كلية الآداب-جامعة الموصل، 1995.



39. نوار، عبد العزيز سليمان، تاريخ العراق الحديث من نهاية حكم داوود باشا الى نهاية حكم مدحت باشا (القاهرة-1968).

ترجمة قائمة المصادر والمراجع:

1. Adamov, Alexander, Basra Province in its Past and Present, translated by Dr. Saleh Hashim Al-Tikriti, 2nd century, (Basra - 1982, 1989).
2. Ahmed, Hazim Majid. (2008). "Tribal Conflict and Rebellion and Its Impact on the Iraqi Economy, 1850-1914 AD." Ser Man Ra'a, 14.
3. Al-Adoul, Jasim Mohammed Hassan. (1975). "Iraq in the Hamidian Era, 1876-1909 AD." Master's thesis, College of Arts, University of Baghdad.
4. Al-Adoul, Jasim Mohammed Hassan. (1992). "Mosul in the Hamidian Era, 1909-1876 AD." Encyclopedia of Mosul Civilization. Mosul.
5. Al-Azzawi, Abbas, The Rituals of Iraq, The History of Iraq between Two Occupations, vol. 8, (Baghdad - 1956).
6. Ali, Ghanem Muhammad, The Ottoman Financial System in Iraq 1839-1914, Master's Thesis, College of Arts/University of Mosul, 1989.
7. Al-Jamil, Sayyar Kawkab, "Mosul from the end of Galilean rule to direct administration," Mosul Civilizational Encyclopedia, vol. 4, Mosul, 1992.
8. Al-Jawahiri, Emad Ahmed. (1978). "History of the Land Issue in Iraq and a Study of Its General Conditions, 1914-1932 AD." Baghdad.
9. Al-Nahas, Zuhair Ali, Commercial activity in Mosul between the two world wars 1918-1939, doctoral dissertation, College of Arts/University of Mosul, 1995.
10. Al-Qahawati, Hussein Muhammad, Basra's commercial role in the Arabian Gulf 1869-1914, (Baghdad 1980).
11. Al-Qahwati, Mohammed Hussein. (1975). "Iraq Between the First and Second Ottoman Occupations, 1534-1635 AD." Unpublished master's thesis, College of Arts, University of Baghdad.
12. Amin, Samir, Uneven Development, translated by Burhan Ghalioun, 2nd edition, (Beirut, 1978).
13. As-Sudani, Hisham Suwaidi Hashem. (1997). "Commercial Transportation in Iraq." Unpublished master's thesis, College of Education, University of Mosul.
14. Atiyyah, G. R. (1973). Iraq 1908-1921: A Socio-Political Study. Beirut.
15. Az-Zawraa (1288 AH, 5 Safar). Number (138)
16. Az-Zawraa (1289 AH, 12 Rabi' al-Awwal). Number (258)
17. Az-Zawraa (1289 AH, 2 Dhu al-Hijjah). Number (323)
18. Az-Zawraa (1304 AH, Shaaban 11). Number (1295)
19. Az-Zawraa. (1287 AH, 21 Jumada al-Akhir). Issue (126).
20. Az-Zawraa. (1289 AH, 92 Dhu al-Qi'dah). Issue (286).
21. Az-Zawraa. (1292 AH, 23 Dhu al-Hijjah). Issue (309).
22. Az-Zawraa. (1309 AH, 16 Jumada al-Awwal). Issue (1512).
23. Az-Zawraa. (1317 AH, 15 Jumada al-Ula). Issue (1856).



24. Batatou, Hanna. (1990). "Iraq, Social Classes, and Revolutionary Movements from the Ottoman Era to the Establishment of the Republic." (Translated by: Afeef Al-Razzaz). Volume 1. Beirut.
25. Edmunds, J. C. (1971). "Kurds, Turks, and Arabs." (Translated by: George Fathallah). Baghdad.
26. Elie Sawn, (1971). "A Journey to Mesopotamia and Kurdistan." (Translated by: Fouad Jameel). Baghdad.
27. Ghaleb, Saadi Ali. (1978). "Geography of River Transportation in Iraq." Unpublished doctoral dissertation, College of Arts, Cairo University.
28. Hassan, Jassim Muhammad, Iraq in the Hamidi era 1876-1909, Master's thesis, College of Arts/University of Baghdad, 1975.
29. Kutluov, L. N. (1958). "The National Liberation Revolution of the Twenty in Iraq." (Translated by: Abdulwahid Karim). 3rd ed. Baghdad.
30. Loncrick, Stephen Hemsley, Four Centuries of Modern Iraqi History, translated by Jaafar Al-Khayyat, 3rd edition, (Baghdad-1962).
31. Lorimer, John Gordon, Gulf Guide, translated by the Translation Office, Court of the Ruler of Qatar, (Doha-DT), Historical Section, Part 4, and Geographical Section, Parts 2-3-7.
32. Mahmoud, Mohammed Ahmed. (1980). "Conditions of Iraqi Tribes and Their Relationship with the Ottoman Government, 1872–1981 AD." Unpublished master's thesis, College of Arts, University of Baghdad.
33. Nawar, Abdul Aziz Suleiman, The history of modern Iraq from the end of the rule of Daoud Pasha to the end of the rule of Midhat Pasha (Cairo - 1968).
34. Pierre De Fussel, (1986). "Life in Iraq from 1814-1914 AD." (Translated by: Akram Fadel). Baghdad.
35. Qaznaji, Fuad. (1990). "Iraq in British Documents, 1905-1930 AD." Baghdad.
36. Safwat, Najda Fathi. (1984). "Iraq in the Memoirs of Foreign Diplomats." Vol. 2. Baghdad.
37. Salman, Muhammad Asfour, Iraq during the reign of Midhat Pasha 1869-1872, Master's thesis, College of Arts/University of Baghdad, 1989.
38. Sheleifi, Montaser A. M. (1978). "Iraq in the Years of the British Mandate." (Translated by: Hashim Saleh Al-Tikriti). Baghdad.
39. Shukri, Yassin Shihab, Baghdad Province 1872-1909, a study of its administrative and economic conditions, Master's thesis, College of Arts/University of Mosul, 1994.
40. Sofi Khudair, Thaer Hamad. (1996). "Al-Muhammad Al-Jarba and the Role of Samar in the Modern Political History of the Jazeera Province, 1800-1921 AD." Mosul.



Al Malweah for Archaeological and Historical Studies, Vol 11, Issue 37, Aug 2024

P-ISSN: 2413-1326 \ E-ISSN: 2708-602X