

كامبريدج

مجلة علمية محكمة

تصدر عن مركز كامبريدج للبحوث والمؤتمرات في مملكة البحرين

CJSP

ISSN-2536-0027

8

العدد

2021

www.camb-magazine.com

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ



رئيس مجلس الإدارة والمشرف العام

الدكتورة حفصة محمد الغريب

اللجنة العليا

أ.د. محمد أبو زياد الأمير

أ.د. دينا المولى

أ.د. عبد الملك الدناني

أ.د. حسن فضاله موسى التميمي

نائب رئيس التحرير

أ.م.د. عباس يوسف جابر

مجلة كامبريدج

مجلة علمية محكمة

تصدر عن مركز كامبريدج للبحوث والمؤتمرات

ISSN-2536-0027

www.camb-magazine.com

اللجان العلمية

ت	الاسم	مكان العمل	البلد
1.	أ.د ألفت إبراهيم جاد الرب	جامعة الأزهر الشريف	مصر
2.	أ.د جهان عيسى أبو راشد العمران	جامعة البحرين	البحرين
3.	أ.د رقية أحمد العاني	الجامعة العراقية	العراق
4.	أ.د هلا العريس	الجامعة اللبنانية	لبنان
5.	أ.د. رشيد حميد زغير	جامعة البلدة	الجزائر
6.	أ.د. هاشمية محمد جعفر	جامعة الكوفة	العراق
7.	أ.د رامز عمار	كلية العلوم السياسية	لبنان
8.	أ.د فائزة عباس حميدي	أستاذة علم الدلالة في الجامعة المستنصرية	العراق
9.	أ.د رائف غنيمات	الكلية الجامعية العربية للتكنولوجيا	الأردن
10.	د عايد الظفيري	المعهد الأسترالي العربي للشؤون الاستراتيجية	أستراليا
11.	أ.د وفاء عمر السبيعي	جامعة الملك فيصل	السعودية
12.	د. هدى دياب أحمد الصالح	جامعة أم درمان الإسلامية	السودان
13.	د. فواز موفق ذنون	جامعة الموصل	العراق
14.	أ.د سلمى عبد الرزاق عبد لايد الشبلاوي	جامعة كربلاء	العراق
15.	د. ترتيل تركي الدرويش	جامعة بيروت العربية	لبنان
16.	أ.د حازم جري الشمري	وزارة التعليم العالي والبحث العلمي	العراق

شروط النشر في المجلة:

1. أن يكون البحث أكاديمياً، وتتوافر فيه شروط البحث العلمي المعتمد على الأصول العلمية والمنهجية المتعارف عليها في كتابة البحوث الأكاديمية.
2. أن يكون مطبوعاً على الحاسوب بنظام (office Word) على قرص ليزري مدمج (CD) على شكل ملف واحد، وتزود هيئة التحرير بثلاث نسخ ورقية.
3. أن لا تزيد صفحات البحث عن 25 صفحة، مطبوعة بحجم الخط 14، ونوع الخط Simplified Arabic للغة العربية وخط Times News Roman للانكليزية.
4. يكتب الاسم ومكان العمل باللغتين العربية والانكليزية.
5. يكتب ملخص للبحث باللغتين العربية والانكليزية، وتدرج الكلمات المفتاحية بعد كل ملخص.
6. يدخل البحث نظام كشف الاستدلال الإلكتروني على وفق برنامج (Turnitin).
7. يُفضل أن تكون الجداول والأشكال مدرجة في أماكنها الصحيحة، وأن تشمل العناوين والبيانات الإيضاحية الضرورية، ويُراعى ألا تتجاوز أبعاد الأشكال والجداول حجم الصفحة (11) سم.
8. أن يكون البحث ملتزماً بدقة التوثيق، وحسن استعمال المصادر والمراجع، وتثبيت هوامش البحث ومراجعته في نهاية البحث .
9. ألا يكون البحث قد سبق نشره أو قدم للنشر في أي جهة أخرى.
10. تحتفظ المجلة بحقها في إخراج البحث وإبراز عناوينه بما يتناسب وأسلوبها في النشر .
11. ترسل البحوث على الايميل: KKrz55@yahoo.com.
12. يلتزم الباحث بدفع أجور النشر المحددة .
13. يدفع الباحث دولاراً واحداً عن كل صفحة إضافية تزيد عن 25 صفحة.
14. لا يجوز الاعتراض على التقويم، ولا يجوز المطالبة بكشف اسم المقوم.
15. لا تلتزم المجلة بنشر البحوث التي تخل بشرط من هذه الشروط.

في هذا العدد

9	بقلم رئيس التحرير	كلمة العدد
39-9	نور سليم صبيحة باحثة في الإرشاد الأسري ، البحرين أ.د جهان عيسى أبو رشد العمران أستاذ علم النفس التربوي ، البحرين	القلق الاجتماعي وعلاقته بالتحصيل الدراسي وبعض المتغيرات الديمغرافية لدى عينة من الطلبة البحرينيين في مرحلة المراهقة
80-40	م.د. هدى عبد الحميد سليم كلية التربية الأساسية، الجامعة المستنصرية، العراق	(وطنيات عبد الحميد الديب (دراسة أسلوبية (من ديوان (شاعر البؤس)
90-81	أ.م.د. خالد حوير الشمس إخلاص رزاق كاطع كلية الآداب ، جامعة ذي قار، العراق	خصوصية صوتي الضاد والظاء
106-91	م.د آيات محمد سعود كلية القانون، جامعة أوروك ، العراق	الحماية الدولية لحق الإنسان في حرية التنقل في ظل جائحة كورونا
126 -107	سنان عبد الحسين صالح كلية القانون، جامعة ذي قار، العراق	الأساس القانوني للمسؤولية الإدارية دون خطأ
168-127	أ.م.د.سهام حسن علي الشجيري كلية الإعلام، جامعة بغداد، العراق	دراماتورجيا صناعة الأخبار المزيفة عبر (الفضاءات الافتراضية دراسة ميدانية للقائم بالاتصال للمدة من 7/1-2020/9/1)
195 -169	م.د علي نجم عبدالله كلية الفنون الجميلة ، جامعة البصرة ، العراق	الاستفادة من معطيات التطور التكنولوجي في الحفاظ على هوية الموسيقى والغناء العراقي -وأرشفته - المقام العراقي إنموذجاً

196-220	انتصار فليح فدعوس جامعة بغداد، كلية الفنون الجميلة، العراق	تنوع الرؤى الإخراجية في التكنولوجيا الرقمية للعرض المسرحي العراقي المعاصر
221-254	أ.د. نسرین عواد الحصاني الباحثة شيما عبد الكريم طه السعيد كلية التربية للبنات، جامعة كربلاء، العراق	تحديد أقاليم الجفاف باستخدام مؤشر صحة النبات VHI في محافظة النجف الأشرف
255-286	م.م عزيز غالي حسين حمدان العامري مديرية التربية في محافظة المثنى، العراق	السيد عبد الزهراء الحسيني(حياته ، مؤلفاته ، (تحقيقاته ، خصائص بحثه
287-312	أ.د. عباس جبير سلطان التميمي مروة مكي جعفر ملاح كلية التربية للعلوم الإنسانية ، جامعة كربلاء ، العراق	القبائل المغربية وأثرها في حركة أبي يزيد مخلد بن كيداد (336-316هـ / 928-947م)
313-344	أ.م.د. حيدر عبدالجليل الحربية علي سامي يوسف كلية التربية للعلوم الإنسانية ، جامعة ذي قار، العراق	انقلاب 1976 العسكري في الأرجنتين وموقف الولايات المتحدة الأمريكية منه
345-374	أ.د. نعيم كريم الشويلي الباحثة شفاء كاظم عطية السهلاني كلية التربية للعلوم الإنسانية ، جامعة ذي قار، العراق	دور الملكة فكتوريا في الحركة النسوية المبكرة 1837-1861
375-400	أ.م. د. حنان عباس خيرالله الباحث عقيل رحمن حسوني كلية التربية للعلوم الإنسانية ، جامعة ذي قار، العراق	دور هاميلتون فيش في توقيع معاهدة واشنطن عام 1871
401-420	م . م مالك لفتة مريدي المعالي المديرية العامة للتربية في محافظة المثنى، العراق	المرأة والتحديث في سلطنة عمان دراسة تاريخية

421-461	م.م وجدان كارون فريح التميمي جامعة البصرة ، قسم الدراسات التاريخية، مركز دراسات البصرة والخليج العربي، العراق	العوامل المؤثرة في النشاط التجاري بمدينة البصرة (1869-1914) "دراسة تاريخية"
462-488	م. سلام شريف محمد وزارة التربية، المديرية العامة لتربية ذي قار ، العراق	التضامن والتباعد في العلاقات الجزائرية المغربية 1830-1962
489-519	م.م آلاء حسين محمد الخفاجي وزارة التربية، المديرية العامة لتربية ذي قار ، العراق	دور المناخ في إنتاج محاصيل الحبوب في منطقة الفرات الأوسط
520-537	أ.م.د سنابل ثعبان الهداوي كلية التربية للعلوم الإنسانية، جامعة ذي قار ، العراق إيلاف مزهر منخي الزبيدي كلية التربية الأساسية، جامعة سومر، العراق	تحليل محتوى كتاب علم الأحياء للصف السادس العلمي - الفرع الأحيائي وفق مهارات التفكير المنظومي
538-552	م. م ابتسام سلمان عطيه مديرية تربية ذي قار ، العراق	نوري السعيد وحياته السياسية
553-584	أ.د. عبد الكريم عبود عودة عبد الزهرة سامي فرج كلية الفنون الجميلة، جامعة البصرة ، العراق	درامية الإيقاعات الشعبية وتناسجها في العرض المسرحي الخليجي (مسرحية المكيد أنموذجا)

كلمة العدد

هذا العدد الثامن من مجلة كامبريدج للبحوث العلمية المحكمة وهي تتشرف بانضمام قامات علمية من بلدان، إذ جمعتهم أهداف مشتركة في توحيد الرؤى نحو تشجيع واستثمار روحية البحث العلمي لإنجاز ما تصبو إليه هذه النخبة في إصدار هذا المطبوع بالشكل الأمثل تحت رعاية ومتابعة من قبل المركز، متمثلة بالدكتورة حفصة الغريب رئيسة المركز وعدد من الأساتذة المشرفين، إذ لا بد لنا من الإشادة بالجهد الذي تبذله اللجان العلمية في ديمومة إصدار أعداد المجلة بانتظام الأمر الذي يجعلنا أمام مسؤولية كبيرة تدفعنا دائما إلى بذل المزيد من العطاء العلمي من خلال تقديم الخدمات لكل الباحثين حتى يتحقق لنا ما نصبو إليه من ازدهار فكري ستحصده ثماره الأجيال المؤمنة القادرة على بذل الغالي والنفيس من أجل كرامة بلداننا العربية... تحية خالصة للباحثين الكرام الذين زرعوا الثقة بنا وأعلنوا نشر البحوث في هذه المجلة العلمية المحكمة، من العراق، ومصر، والبحرين وتلك مسؤولية أخرى تجعلنا متمسكين بمقومات النجاح ومضاعفة الجهود لإظهار المجلة بالمظهر اللائق بها.

العوامل المؤثرة في النشاط التجاري بمدينة البصرة (1869-1914) "دراسة تاريخية"

م. موجدان كارون فرج التميمي

جامعة البصرة، قسم الدراسات التاريخية، مركز دراسات

البصرة والخليج العربي، العراق

wijdan.karoon@uobasrah.edu.iq

المستخلص

تأثرت مدينة البصرة بعوامل مجتمعة عدة؛ بعضها كانت اقتصادية وسياسية واستعمارية، والبعض الآخر ارتبط بواقع المدينة كالموقع الجغرافي، والمكانة الاستراتيجية اللتان جعلتاها مهيمنة على الطرق البرية القادمة من الشرق والغرب وبالعكس، فضلاً عن الطرق النهرية التي صارت بفضلها ملتقى للطرق التجارية بين الشمال والجنوب؛ لاسيما بعد افتتاح قناة السويس عام 1869. وبعضها كان له صلة بالخصائص الذاتية للمدينة؛ كمحصول التمور وما نتج عنه. فتوسعت علاقاتها التجارية؛ كما توسعت خارطتها الإدارية حتى نشطت مدينة البصرة خلال المدة 1869-1914 نشاطاً تجارياً، شهد لها ان تحل المركز الأول بين مدن وموانئ الخليج العربي على ساحليه الشرقي والغربي. اذ جعلت منها مدينة تجارية كبيرة، وسوق رئيس في الخليج العربي، وباب العراق الذي يتصل من خلاله بالعالم الخارجي.

الكلمات المفتاحية: البصرة، الأهمية التجارية للبصرة، الخليج العربي، ميناء البصرة، قناة السويس.

Factors Affecting Commercial Activity in the City of Basra (1869-1914)

"A Historical study"

Asst. Lecturer Wijdan Karoon Freeh

Abstract

The city of Basra was affected by several combined factors. Some of them were economic, political and colonial. Other factors were linked to the reality of the city, such as its geographical location and strategic position. These factors made Basra dominant over the land routes coming from the east and west and vice versa. Moreover, the river roads made the city the core of trade routes between the north and south; especially after the opening of the Suez Canal in 1869. Some of those factors were related to the city's own characteristics; as a crop of dates and what resulted from it. Its trade relations expanded and the administrative map expanded until the city of Basra became active during the period 1869-1914 in commercial activities. It also occupied the first place among the cities and ports of the Arabian Gulf on its eastern and western coasts. All the above-mentioned factors made Basra a large commercial city, a major market in the Arabian Gulf, and the Iraq Gate through which it communicates with the outside world.

Keywords: Basra, the commercial importance of Basra, the Arabian Gulf, the port of Basra, the Suez Canal.

مقدمة

احتلت البصرة لاعوام عدة مركز الصدارة كأفضل مدينة تجارية لا منافس لها في منطقة الخليج العربي، اذ استقبلت وودعت عدد كبير من السفن والبواخر الاوروبية والعربية، ونزل على مينائها مختلف البضائع، واستورد وصُدر منها سلع كثيرة متنوعة، ولم تأخذ البصرة ذلك الدور التجاري صدفة؛ بل كان لعوامل عدة ساهمت بشكل فعال بنشاطها

التجاري خلال المدة 1869-1914، منها ما اثر سلباً على ذلك النشاط، لكن الدراسة ارتأت التعامل مع العوامل التي شكلت دوراً ايجابياً في نشاط مدينة البصرة التجاري.

انطلقت أهمية الدراسة من أهمية البصرة التاريخية ودورها التجاري المهم في الخليج العربي والهند، الامر الذي أدى الى تزايد الصراع والتنافس الدولي في المنطقة، لا سيما الصراع البريطاني-العثماني لغاية عام 1914.

وهدفنا الدراسة الى تسليط الضوء على جانب من التاريخ الاقتصادي لمنطقة رأس الخليج العربي ورثة العراق الاقتصادية خلال حقبة مهمة من التاريخ الحديث، في ظل ظهور دراسات خليجية وعربية تناست أهمية دور البصرة ومينائها تجارياً وتاريخياً. تمثلت إشكالية الدراسة بربط النشاط التجاري في البصرة بعوامل خارجية وداخلية، من خلال القاء الضوء على تلك العوامل المؤثرة، فضلاً عن الدبلوماسية الغربية ودورها في البصرة بشكل خاص وفي المنطقة بشكل عام خلال مدة الدراسة.

اتخذت الدراسة من مدينة البصرة نطاقاً مكانياً لها، اما النطاق الزمني فتركز في المدة 1869-1914، أي منذ تولي مدحت باشا العراق عام 1869 حتى انطلاقة الحرب العالمية الأولى 1914.

قسمت الدراسة الى محاور ست، فضلاً عن مقدمة وخاتمة وقائمتي الهوامش والمصادر، بحث المحور الأول في الموقع الجغرافي والمكانة الاستراتيجية للبصرة، وبين الثاني دور افتتاح قناة السويس، وتطرق الثالث للوضع السياسي والإداري في البصرة، وناقش المحور الرابع عامل السكان والحالة العمرانية، واختص الخامس بالأسواق، اما السادس فتناول عامل التمور.

أولاً: الموقع الجغرافي والمكانة الاستراتيجية للبصرة

عُرف الخليج العربي بانه طريقاً مهماً للقوافل التجارية بين حضارة وادي الرافدين ودواخل الجزيرة العربية فاحتل أهمية في اثناء ازدهار تلك الحضارة، فضلاً عن صلته المتزايدة في العلاقات مع بلاد الهند وشرق افريقيا، وفي اثناء ذلك احتلت البصرة⁽¹⁾ مكانة مميزة بحكم اتساع العلاقات التجارية بين الشرق والغرب⁽²⁾.

تقع البصرة في أقصى الجنوب الشرقي من الدولة العثمانية، يحدها من الشمال ولاية بغداد، ومن الشرق عريستان وقسم من شط العرب الذي يتكون من التقاء نهري دجلة والفرات في القرنة شمال البصرة ومنها يبدأ مجراه الى الجنوب، ويبلغ طوله من القرنة حتى مصبه عند الفاو⁽³⁾ ثلاثة وتسعون ميلاً. ويحد البصرة من الغرب هضبة نجد وصحراء جزيرة العرب، وتنتهي حدودها الجنوبية بالخليج العربي⁽⁴⁾.

تعد البصرة جغرافياً ميناءً خليجياً، إذ لا يشترط في المدينة التي توصف بانها ميناء بحري ان تقع على الساحل مباشرة، بل يكفي ان لها مخرجاً نهرياً متصلاً بالبحر⁽⁵⁾، وشط العرب هو منفذ البصرة الى الخليج العربي، إذ له من العمق ما يكفي لمرور أوسع السفن التجارية عبره، باستثناء ما كان يعترضه من صعوبات ملاحية عند الحاجز الغريني الخارجي قرب المصب الذي يبعد عن ميناء البصرة قرابة خمس وثمانون ميلاً⁽⁶⁾.

كانت تجارة الشرق تنقل في ثلاث طرق رئيسة؛ احدها الطريق الأوسط الذي يمر عبر العراق، إذ تنقل فيه البضائع بحراً الى هرمز ومنها الى شط العرب ببغداد، ثم تحملها القوافل من بغداد الى حلب وانطاكيا والشام، وحياناً الى القاهرة والاسكندرية⁽⁷⁾. وتوسعت تجارة أوروبا مع الشرق ولم تقتصر على تجارة المدن الإيطالية والجرمانية، بل شملت أوروبا الغربية بعد الاستكشافات الجغرافية التي تمت في النصف الثاني من القرن الخامس عشر، التي أوصلت الأوروبيين الغربيين وفي مقدمتهم البرتغاليين والاسبان الى الهند والشرق الأقصى عبر رأس الرجاء الصالح. وبقيت الطرق التقليدية للتجارة التي يمر احداها بالعراق محتفظة باهميتها للتجارة العالمية⁽⁸⁾.

كان نهر المعقل يطوق البصرة من جهتها الشمالية، بينما يحدها نهر الابله من الجنوب، ويلتقيا في فرعين لهما ليشيدا من البصرة جزيرة على شكل قبة ثم يفترقا من محلين اخرين ليتصلا بالصحراء، وعلى هذا الأساس كانت تجري في مدينة البصرة حركة "المسافنة" وهي عملية نقل البضاعة من سفينة الى أخرى، إذ كانت السلع التي تأتي الى البصرة من شمال العراق تدخل من نهر المعقل، بينما البضائع التي كانت تأتي من خارج البلاد تدخل

من نهر الابله، فكانت البصرة مستودع الخزن والمركز التجاري البحري، فضلاً على اتصالها بالصحراء لتكون طرق مواصلات القوافل⁽⁹⁾.

تنامي دور البصرة التجاري على اثر اكتشاف طريق رأس الرجاء الصالح عام 1497، فصارت ملتقى لعدد من الطرق التجارية المحلية والدولية. وبناءً على ذلك، أدت البصرة وظيفة تجارية تمثلت في توزيعها للبضائع القادمة من الهند - كالتوابل والحريز والبخور - المتجهة الى بلدان البحر المتوسط لاسيما المدن التجارية الإيطالية عبر أراضي العراق والشام عن طريق القوافل البحرية، وبالعكس⁽¹⁰⁾.

ازدادت أهمية هذه الطرق بعد انبثاق الثورة الصناعية منتصف القرن الثامن عشر في أوروبا الغربية، والحاجة التي اوجدتها الى الأسواق التجارية والمواد الخام اللازمة للصناعة، وتنامي الرأسمالية فيما بعد، والتوجهات الاستعمارية لدول أوروبا الغربية⁽¹¹⁾.

سيطر ميناء البصرة بسبب موقعه على ثلاثة ارباع التجارة الواردة من أوروبا والهند الى الساحل الغربي من الخليج العربي، تاركاً الربع الباقي تتقاسمه البحرين والموانئ الأخرى التي تقع الى جنوبها، اذ كان التجار الفرس، فضلاً عن التجار الأجانب يفضلون استيراد معظم ما تحتاج اليه بلاد فارس من سلع الهند وأوروبا عن طريق البصرة والعراق، نظراً لان الموانئ الفارسية الخليجية -لنكه، بندر عباس، بوشهر، والمحمرة- كانت خلال المدة 1869-1914 غير متصلة بالداخل بطرق آمنة وانما تقتصر على تموين المقاطعات القريبة منها، لذلك كان معظم تجارة بلاد فارس تتجه الى البصرة، ومنها الى بغداد عن طريق الملاحة النهرية، ثم براً الى خانقين وكرمشاه، لتوزع بعد ذلك على سائر مقاطعات بلاد فارس. فضلاً عن ذلك، ان شركات البواخر عابرة البحار كانت تفضل التوجه الى البصرة دون سائر الموانئ الخليجية الأخرى لانها تستطيع العودة وهي محملة بالتمور والحبوب العراقية، واللؤلؤ البحراني الذي كان يتوافر في أسواق البصرة دائماً، والسبائك الذهبية والفضة التي كان يجلبها التجار الأوروبيون القادمون اليها من حلب عبر الطريق الصحراوي للقوافل لاستبدالها بالمنتجات الشرقية. ذلك كله جعل البصرة في مقدمة الموانئ الخليجية سواء الفارسية او العربية⁽¹²⁾. وذكر احد المهتمين بدراسة الشرق الأوسط هذه

الحقيقة، قائلاً: "تكن أهمية البصرة في انها تحتل اقرب موقع الى البحر المفتوح، وتتصل بظهيرة غنية كثيفة السكان، وتستطيع السفن عابرة المحيطات الدخول الى ارضفتها"⁽¹³⁾، وعلى الرغم من وضعها السياسي والإداري الهش والفوضوي ف "الحقيقة أن البصرة جغرافياً وتجارياً هي المركز الرئيس لسوق الخليج"⁽¹⁴⁾. واكد على ذلك احد الخبراء في شؤون الملاحة والتجارة، بقوله: "ان البصرة تحتل المكان الأول بين جميع مواني الخليج الأخرى، وستصبح مستقبلاً اعظم ميناء في الشرق الأوسط كله، في حين ان ميناء بندر عباس يأتي في المرتبة الثانية، اما بوشهر فلا مستقبل لها.." ⁽¹⁵⁾.

كان العراق ملتقى الطرق التجارية بين الشرق والغرب، وكانت البصرة من اهم موانئ العالم، تأتي السفن التجارية اليها من المحيط الهندي ومن جهات الخليج العربي تنزل فيها احمالها، لتنتقل منها الى بغداد وتوزع على ثلاث طرق: الأول يتصل بالموصل عن طريق دجلة ثم بحلب، ويتصل الثاني بالفلوجة وكانت القوافل تقطع منها صحراء الشام الى سوريا، اما الثالث فيتصل بايران عن طريق كرمنشاه⁽¹⁶⁾.

كانت البصرة تستورد البضائع الهندية والاوربية من الهند واروبا مباشرة، فضلاً عن استيراد بضائع اخرى متنوعة هندية واوربية محلية من الموانئ الفارسية والعربية. وكانت البضائع تشتمل على السيوف، والشموع، والساعات، والاقمشة القطنية، والقطن الخام، وجوز الهند، والقهوة، والشب، والصبغ، والكافور، واللوز، والحمص، والكشمش، والنيلة، والملح، والحريير الخام، والسمن، والتوابل، والسكر بانواعه، والتمر الهندي، والشاي، والتبغ، والالواح الخشبية، والسجاد، والزنجبيل، والفلفل، والكركم، والبارود والاقمشة الخاصة لاشرة السفن، وزيت المصابيح، والمنسوجات الحريرية، والنحاس، والرصاص، والحديد، والقصدير، واللؤلؤ، وماء الورد، وعود الكبريت، والخزف الصيني، والسلك المملح، وملح الصوديوم، والهيل، والقرطاسية، وسلع أخرى عديدة. واستوردت البصرة بعض هذه السلع لا من اجل الاستهلاك فحسب وانما من اجل اعادة التصدير⁽¹⁷⁾.

ويبدو ان غاية التجار سواء العرب او الأجانب من ذلك للاستفادة من الفرق في

سعر السوق عند استيراد بعض من السلع وإعادة تغليفها وشحنها ثم تصديرها.

كان لموقع البصرة الاستراتيجي أهمية كبيرة في مشاريع الدول الأوروبية جميعها التي كانت تطمح في تنفيذها، فالبصرة تقع ضمن المنطقة التي تُعد اقصر الطرق المؤدية الى الهند، لذلك اخذت بريطانيا تهتم بها وتعمل من اجل مد خطوط المواصلات عبرها سواء باستخدام السفن في انهار العراق او خط التلغراف او سكك الحديد. ونظراً لاهتمام بريطانيا المتزايد بالطرق المؤدية الى الهند عبر البحر الأحمر والبحر العربي والخليج العربي؛ صار للعراق بشكل عام، وللبصرة بشكل خاص أهمية في الاستراتيجية البريطانية. ومن الأهمية بمكان القول، ان بريطانيا ليست الوحيدة المهتمة بموقع البصرة؛ بل ثمة دول أوروبية أخرى كانت كذلك، ففرنسا التي كان لها اقدم صلة بالعراق تعود الى عام 1679، وجهت اهتماماً خاصاً بالعراق منذ عام 1839، واصبح هدفها يتركز في العراق على "تنمية مصالحها التجارية والسياسية"⁽¹⁸⁾.

ونظراً لاتساع التجارة في ثمانينيات القرن التاسع عشر في منطقة الخليج العربي ولازدياد النفوذ البريطاني في المنطقة قررت الدولة العثمانية عام 1886 بناء حصن الفاو عند مصب شط العرب لتكون على بينة مما يجري في رأس الخليج العربي من نشاط بريطاني. الامر الذي أدى الى احتجاج بريطانيا الشديد على قرار الدولة العثمانية، وقامت بمحاولات عديدة تهدف الى افشال هذا المشروع، فاشتد الصراع العثماني-البريطاني على رأس الخليج العربي منذ ذلك الحين لاسيما بعد تزايد النشاط الالمانى حول مد سكة حديد بغداد الى الخليج العربي، وغدت الخدمات التلغرافية ضرورية جداً للاطراف كلها للاغراض التجارية والسياسية والاستراتيجية. وما ان قارب القرن التاسع عشر على نهايته حتى بدأت الشركات الالمانية والفرنسية والروسية والفارسية واليونانية بالمناجزة مع البصرة، فضلاً عن الشركات البريطانية التي كانت تحتكر معظم تجارة الخليج العربي⁽¹⁹⁾.

الجدول رقم (1)

اعداد السفن والبواخر الراسية في ميناء البصرة لعامي 1890 و 1891⁽²⁰⁾

عدد البواخر		عدد السفن الشراعية		جنسية العلم
1891	1890	1891	1890	
136	101	121	114	بريطاني
1	-	363	175	عثماني
-	-	385	97	فارسي
-	1	-	-	فرنسي

يتضح من الجدول ان البواخر البريطانية خلال المدة 1890-1891 كانت هي المهيمنة على تجارة البصرة عمن سواها من الدول الأوروبية والعثمانية، اذ نلاحظ وجود باخرة عثمانية واحدة في عام 1891، وباخرة فرنسية واحدة كذلك عام 1890. اما في عدد السفن الشراعية فجاءت الدولة العثمانية في مقدمة الدول عام 1890 تليها البريطانية ثم الفارسية، اما في عام 1891 فتقدمت السفن الفارسية في عددها على العثمانية والبريطانية التي جاءت في المرتبة الأخيرة، ولا وجود للسفن الشراعية الاوروبية في ميناء البصرة عامي 1890 و 1891. ويعد هذا الجدول دليلاً على التواجد البريطاني القوي والمؤثر في البصرة ومنطقة الخليج العربي بشكل عام قبل نهايات القرن التاسع عشر.

نالت البصرة نصيباً كبيراً من تجارة الخليج العربي بسبب الواردات الكبيرة من البضائع الأوروبية التي تتجه عبرها الى غرب فارس مروراً بالعراق العربي، فضلاً عن الصادرات الكثيرة -المنتجات العراقية والفارسية- المتجهة منها الى الخارج. اذ جلبت سفن الشركات الأجنبية التجارية الضخمة البخارية والشراعية على السواء الى البصرة السلع الأجنبية المختلفة وشكلت مع الصادرات التي لا تقل عنها أهمية؛ حركة تمر عبر هذا الميناء الى ما وراء البحار، التي أعطت الى البصرة إمكانية قيامها بدور بارز في تجارة الخليج العربي من بين موانئه بسبب صلاحية شط العرب للملاحة امام السفن البحرية. ووفقاً

لتقديرات عام 1901 نالت البصرة نحو 32% من تجارة الخليج، مقارنة بميناء بو شهر الذي نال 24%، ويندر عباس 6%، وما لا يزيد عن 4,5% للمحمرة⁽²¹⁾.

تردد اسم البصرة في سجلات دائرة الإحصاءات الخارجية الروسية لعام 1906 بوصفها احد مراكز التجارة العربية، كما أعطت وصف جغرافي ونصوص عن تجارة البصرة وعلاقاتها، فعده التجار الروس حافزاً لدعوة حكومتهم الى انشاء شركة تتولى متابعة النشاط التجاري مع البصرة والاشراف عليه. ومما نشرته تلك الدائرة: "ان البصرة مركز تجاري هام على ساحل شط العرب، عدد سكانها عشرون الف نسمة، ارضها خصبة، ويزرع فيها التمر ويتم تصديره الى الخارج، وتصدر الخيل ايضاً من البصرة، تبلغ قيمة الصادرات أربعة عشر مليون روبل⁽²²⁾ وقيمة الواردات ثلاثة عشرة مليون روبل سنوياً، وتستورد البصرة من الهند القهوة والنيلة والأرز والتوابل والاششاب من اجل صناعة السفن، ومن الصادرات الرئيسية يمكن ذكر الألواح الخشبية الصغيرة وتصدر الى الخارج سنوياً بقيمة ثلاث مليون من الروبيات، وتشكل البصرة نقطة مرور مهمة ما بين بغداد والخليج العربي، وتنظم شركتان احدهما انجليزية والثانية تركية الخطوط الملاحية، وقد عرض التجار من كل من البصرة و.... استعدادهم لانشاء شركة ملاحية تجارية، وعرضوا على السفارة الروسية في استنبول انشاءها تحت علم روسي ووجهوا دعوة للجمعية الروسية للملاحة البخارية والتجارة المشاركة في المشروع"⁽²³⁾.

ويبدو مما تقدم انه تقرير واضح ومختصر، شامل لامكانيات واهمية البصرة وموقعها التجاري عند الدول المتنافسة على هذا الموقع المتميز.

ازدادت شركات النقل البحري الاوروبية في الخليج العربي، فضلاً عن السفن البريطانية التي كانت تشكل حتى عام 1900؛ 96% من النقل البحري في الخليج، وفي عام 1909 كان عدد البواخر التي دخلت ميناء البصرة أربعة وعشرون باخرة أوروبية مقابل مئة وثمانية وثلاثون باخرة بريطانية، وفي عام 1910 بلغ عدد البواخر الأوروبية ثمانية وعشرون باخرة مقابل مئة وأربعة وسبعون باخرة بريطانية. والى جانب البواخر كانت السفن الشراعية -التركية، والفارسية، والبريطانية، والفرنسية- تنقل كذلك بضائع الخليج العربي، وهذه السفن تأتي الى البصرة لنقل التمور والحبوب، كما تحمل اليها البضائع المختلفة. وفضلاً عن جانب الزيادة في شركات النقل البحري الأجنبية؛ ازدادت الصلات بين المراكز التجارية الاوروبية وموانئ الخليج⁽²⁴⁾.

كان ميناء البصرة في مقدمة موانئ الخليج الرئيسية خلال مدة الدراسة سواء من ناحية المناخ او الإنتاج او الأرصفة او الخبرة التاريخية بشؤون التجارة، والاهم من ذلك اتصاله بالداخل بطرق موصلات برية ونهرية امنة تمتد شمالاً الى بغداد ثم شرقاً الى بلاد فارس الغربية، وغرباً الى سواحل البحر المتوسط، وعُد الخليج العربي بفضل البصرة ممراً تجارياً مهماً في منطقة الشرق الأوسط برمتها⁽²⁵⁾.

من الأمور التي عززت موقع البصرة الاستراتيجي محاولة روسيا أواخر القرن التاسع عشر انشاء سكة حديد تكون نهايتها في الكويت، وسعي المانيا لانشاء سكة حديد بغداد، اذ استطاعت المانيا الحصول من الدولة العثمانية في السابع والعشرين من تشرين الثاني 1899 على امتياز انشاء سكة حديد تمتد من قونية الى العراق قاطعة وادي الفرات الى بغداد فالبصرة فالخليج العربي، واخذ الامتياز شكله النهائي في الخامس من اذار 1903. وفي أوائل القرن العشرين نشأت مصالح اخرى لبريطانيا في الخليج باكتشاف النفط في ايران، وبعد ان ادرك الساسة البريطانيون أهمية النفط؛ صارت الحكومة البريطانية عام 1914 تملك القسم الأعظم من اسهم شركة النفط الإنجليزية الفارسية في ايران، وتحتم عليها ان تحمي مصالح هذه الشركة بقوة السلاح ان لزم الامر، وكان السبب الأول للحملة التي جهزتها بريطانيا على العراق عند اعلان الحرب على الدولة العثمانية عام 1914، كما ادعى البريطانيون رغبتهم في حماية منطقة شركة النفط الإنجليزية الفارسية في عبادان⁽²⁶⁾، كما ان موقع البصرة على الخليج العربي جعلها محط انظار رجال القوات البريطانية ابان اندلاع الحرب العالمية الأولى (1914-1918)⁽²⁷⁾. وهو الامر الذي زاد من أهمية البصرة أوائل القرن العشرين حتى احتلها البريطانيون في 22 تشرين الثاني 1914.

ادى موقع البصرة وميناءها أهمية سوقية واقتصادية تضاهي أهمية بغداد؛ بل ارتبطت بها ارتباطاً وثيقاً جاداً عليها خيراً ونعمة⁽²⁸⁾. "العراق كله كمخزن عظيم بابه البصرة والمخزن الذي لا باب له لا فائدة فيه اذ يبقى مغلقاً دون منفعة الناس والظاهر من مسرى الحوادث والاشغال أن ثغر البصرة يفوق عن قريب مدينة بغداد وسيكون له من الشأن والخطر مايجعل دار السلام

دونه منزلة ومقاما وسوف ترتبط به ارتباط التابع بالمتبوع ولا يبقى لها من الحياة الا مايجود به عليها
ذاك الشجر الباسم⁽²⁹⁾.

ويمكن القول اذا كان لمنطقة الخليج العربي موقع استراتيجي متميز كأهم منفذ عربي
الى البحار العالمية، وإذا كانت منطقة الخليج العربي محور الصراع الدولي في الشرق
الأوسط فان جزءاً كبيراً من تلك الأهمية يمكن ان تنعكس على شط العرب؛ ذلك الممر
المائي المهم ليس للعراق فحسب⁽³⁰⁾.

ثانياً: افتتاح قناة السويس

كان لافتتاح قناة السويس في السابع عشر من تشرين الثاني عام 1869⁽³¹⁾ ايذاناً
بدخول تجارة الخليج العربي لاسيما تجارة العراق لمراحل تطورها، فالخليج العربي لم يمثل
قبل ربط البحر المتوسط بالبحر الأحمر حلقة الوصل الرئيسية بين اوروبا من جهة والعراق
وفارس من جهة أخرى، فهذين البلدين ظلا كالسابق يحصلان على المنتجات الأوروبية من
خلال طرق القوافل، علماً ان الطريق التقليدي لاتصال العراق بالغرب هو وادي الفرات الذي
كانت القوافل التجارية تسلكه الى بغداد مروراً ببلطب. وقصرت قناة السويس الطريق البحري
السابق الذي يدور حول رأس الرجاء الصالح الى الثلث تقريباً، فقلت تبعاً لذلك كلفة النقل
البحري مما أدى الى انتقال التجارة الأوروبية مع العراق وفارس الى الخليج العربي بالتدريج.
وكانت الاتصالات التجارية اول الامر غير مباشرة، وانما كانت الهند تقوم مقام المستودع
تتجمع فيه منتجات المعامل والمصانع ثم تنتقل منه على سفن شراعية او بواسطة البواخر
التي سيرتها شركة الهند البريطانية للملاحة التجارية هناك منذ عام 1864 الى موانئ الخليج
العربي ومنها البصرة⁽³²⁾.

عُين مدحت باشا (1869-1872)⁽³³⁾ واليا على العراق في وقت كانت فيه البواخر
والسفن تستعد لتمخر قناة السويس الى الشرق الأقصى واوروبا، فكان لا بد من ان تعمل
الحكومة العثمانية على الاستفادة من شق القناة لربط العراق بالاسنانة بخط ملاحه تجاري
مستمر عبر الخليج العربي والبحر الأحمر والمتوسط، أي ربط اطراف الدولة العثمانية
بعضها ببعض، وهذا الامر يتطلب السيطرة بقوة على الخليج العربي، والحد من التفوق

البريطاني، فاتبع مدحت باشا سياسة تهدف الى انشاء اسطول عثماني قوي في الخليج وانشاء خط بواخر بين البصرة والسويس والاسنانة، فعمل على تقوية قبضة الحكومة على امارات الساحل الخليجي التي لم ترتبط بعد بالبريطانيين ليحميها من الوقوع تحت سيطرتهم⁽³⁴⁾.

كان افتتاح قناة السويس للملاحة الذي ساهم في تسهيل اتصال العراق باوروبا عن طريق البصرة من اهم العوامل التي أدت الى ان التجارة العراقية تشهد قفزات واضحة في النصف الثاني من القرن التاسع عشر. وهي من العوامل التي أدت الى توافد الشركات الأوروبية لاسيما البريطانية الى العراق⁽³⁵⁾. فتأسست بُعيد افتتاح القناة شركتان ملاحيتان في لندن عام 1870 لارسال بواخر منظمة شهرية الى البصرة عن طريق القناة، واسهمت تلك الرحلات في تغلغل الرأسمال الأجنبي على شكل شركات احتكارية ووكالات ملاحية وتجارية كانت تتنافس فيما بينها تارة، وتتوحد تارة أخرى، بهدف الحصول على أسواق التصريف، والبحث عن مصادر الخامات والمنتجات الزراعية، وكشف الميادين لتوظيف الرساميل لاسيما بعد تطور التجارة الخارجية في المنطقة وارتباطها بالاقتصاد الرأسمالي العالمي لا بصفتها حليفة متساوية في الحقوق والمكاسب بل كمستودع لتزويد اقتصاد أوروبا الرأسمالي بالخامات والمواد الزراعية وغدت البيوتات التجارية المحلية عبارة عن وكالات صغيرة مرتبطة بالشركات الأجنبية الكبيرة لتقوم بمهمة تصريف السلع الأوروبية التي اخذت تتوارد الى ميناء البصرة بكثرة، اما صفقات التصدير الكبيرة فانها كانت تتم بواسطة تلك الشركات الاحتكارية المرتبطة بالصناعات الأوروبية المباشرة⁽³⁶⁾.

احضر مدحت باشا عدد من البواخر لتعمل بين البصرة والسويس والاسنانة وأوروبا لمواجهة نمو التجارة المتبادلة بين العراق من جهة واوروبا والهند من جهة أخرى، فنظم شركة عمان العثماني⁽³⁷⁾ التي ظهرت قبل وصوله الى العراق بوقت قصير. كما عمل على ان يجعل من نهر الفرات طريقاً نداءً لطريق قناة السويس يربط بين الساحل السوري وبغداد والبصرة، ولتنفيذ هذا المشروع شق طريقاً برياً يربط بين الساحل السوري ونهر الفرات، واقام على طول الطريق نقطاً للحراسة لمنع العشائر من تهديد القوافل في هذه الطريق، وعكف

على دراسة نهر الفرات وتحديد العقبات التي تحول دون استخدام البواخر فيه واستقدم اليات لإزالة هذه العقبات، كما ربط دجلة والفرات في اقصر مسافة بينهما -بين بغداد والفلوجة- لجعل خط البواخر في دجلة متصلاً باستمرار بخط البواخر في نهر الفرات، واستخدم في النهر مجموعة من البواخر⁽³⁸⁾ كانت تعمل بين بغداد والبصرة والاستانة، كما وفر محطات الفحم على طول هذه الطرق، الامر الذي أدى الى تزايد الأرباح من هذه البواخر زيادة كبيرة، كما قامت بدور كبير في تقوية قبضة الحكومة العثمانية في الخليج العربي⁽³⁹⁾.

وباقتراح من مدحت باشا باشرت الدولة العثمانية عام 1870 إعادة تشكيل وتطوير اسطولها الحربي والتجاري في البصرة والخليج العربي نتيجة لافتتاح قناة السويس. وبادرت الى تشغيل سفنها التجارية بين العاصمة العثمانية والبصرة عبر قناة السويس مروراً بالبحر الأحمر وبحر عمان وسواحل شبه الجزيرة العربية، وأصبحت أهمية بحر عمان والخليج في نظر الدولة عشرة اضعاف أهمية البحر المتوسط. وغدت قضية المواصلات من الأمور الأساسية التي شغلت اهتمام مدحت باشا ابان ولايته لبغداد⁽⁴⁰⁾.

واكبت اعوام حكم مدحت باشا الثلاث لبغداد مراحل انجاز قناة السويس التي أصبحت واقعاً عالمياً جديداً ذو ابعاد اقتصادية وحضارية واستراتيجية، وخلال تلك المراحل وبعدها كان للقناة تأثيرات إقليمية ودولية لاسيما في مجال التنافس الاستعماري، فضلاً عن الجوانب السياسية والاقتصادية وسواها من الجوانب، ولعل من أوضح تلك التأثيرات ما اختص منها بمشاريع طرق المواصلات المائية التي كان يقوم بها مدحت باشا آنذاك في ولاية بغداد، اذ كانت لديه أفكار لمشاريع إصلاحية عديدة منها تأهيل طريق المواصلات النهرية وفي مقدمتها طريق الفرات، لادراكه بأهمية مشروع قناة السويس والتحول في طريق التجارة العالمي بين الشرق والغرب الذي يحدثها فتح القناة، وفي الوقت ذاته كانت السلطات العثمانية والرأي العام يدركان ان تجارة العراق والتي تنطلق من البصرة ستزدهر، فاستعد الوالي فضلاً عن حكومته لمواجهة هذا الحدث العالمي المهم بتهيئة التدابير التي تلزم لمقابلة فتح قناة السويس بالعمل على فتح طرق للمواصلات المائية وشراء السفن البخارية للعمل فيها. وهذه الاستعدادات لا تتعلق بالجوانب الاقتصادية وتجارة الغرب مع الشرق فحسب، بل

بسياسات دول حوض البحر المتوسط واستراتيجيتها في هذه المنطقة ذات الأهمية العالمية الكبيرة، وبما ان الدولة العثمانية لها سواحل طويلة تطل على شرق البحر المتوسط وجنوبه لا تملكه أي من الدول الأخرى، فان ذلك يستلزم تثبيت وجودها وزيادة قوتها في هذا البحر لتتناسب مع التحولات التي سيحدثها فتح قناة السويس. كما تبنى العثمانيون سياسة استراتيجية جديدة كان من مظاهرها القاعدة العسكرية التي انشأوها في جزيرة كريت في البحر المتوسط بعد فتح قناة السويس، وقيامهم بحملة الاحساء عام 1871⁽⁴¹⁾ لفرض سيطرتهم على سواحل الخليج العربي الشمالية الغربية المتصلة بالعراق⁽⁴²⁾.

ان الاستراتيجية الاقتصادية العثمانية التي افرزها افتتاح قناة السويس، ذات العلاقة في بعض ابعادها بمشروع المواصلات الذي كان ينفذه مدحت باشا في العراق، تنطلق من أهمية خليج البصرة⁽⁴³⁾ وبحر عمان للدولة العثمانية، فهما يناظران في اهميتهما لها البحر المتوسط، ولما كان فتح قناة السويس قد ربط خليج البصرة وبحر عمان بالبحر المتوسط، فان السفن التجارية العثمانية ستعود للعمل في بحر عمان وخليج البصرة نظراً لفوائد هذه المنطقة المادية والمعنوية التي تفوق ما موجود في البحر المتوسط بعشر مرات. وعلى هذا الأساس زادت الدولة العثمانية من اعداد بواخرها في المنطقة وتوسيع تجارتها فيها، وتسيير خطأ بين البصرة والسويس، وخطأ اخر بين الاستانة والبصرة⁽⁴⁴⁾.

حاول مدحت باشا منافسة قناة السويس من خلال المشاريع التي أراد تنفيذها عدا طريق دجلة بين بغداد والبصرة الذي كان قائماً قبله، وكان أهم مشاريعه طريق الفرات النهري، لكنها اثبتت تراجعها وعدم جدواها، الامر الذي اضطر مدحت باشا الى التخلي عن طموحاته الواسعة التي عقدها على مشروع طريق الفرات، واكتفى باستيراد باخرة واحدة ذات مواصفات خاصة لتستطيع العمل في نهر الفرات الذي لا يصلح في اغلب مناطقه للملاحة طوال أيام السنة. فضلاً عن أسباب عدة منها التأثيرات التي أحدثها فتح قناة السويس، والمشاكل الكثيرة التي واجهها الوالي سواء على الصعيد المحلي في بغداد او الصراعات السياسية في العاصمة العثمانية، وضعف الإمكانيات الفنية والمادية المحلية، لذلك لم تستطع تلك الجهود التي بذلها مدحت باشا في العراق ان ترفع العراق الى مستوى

المنافسة الحقيقية لقناة السويس" التي أصبحت بسرعة شريان الحياة بالنسبة للعلاقات التجارية بين أوروبا والشرق الاقصى⁽⁴⁵⁾.

في اعقاب افتتاح قناة السويس وما رافق ذلك من نشاط تجاري في البصرة بشكل خاص والخليج العربي بشكل عام، ونتيجة لاهتمام الدولة العثمانية باملاكها النائية بعد ان قربها ذلك المسلك المائي الجديد لاسيما عندما اخذت بواخر شركة عمان العثماني تمخر عباب القناة والبحر الأحمر لتصل البصرة في رحلات منتظمة تقريباً؛ بادرت الدولة العثمانية الى معالجة الأمور التي تسيء الى التجارة وتعرقلها ولاسيما ابان ولاية مدحت باشا للعراق، فعند زيارته الى البصرة حث السلطات فيها على تتبع اثر اللصوص و "الشقاوات" في منطقة باب الزبير والقاء القبض عليهم ومعاقبتهم بقسوة⁽⁴⁶⁾.

حدث تطور بتجارة العراق الخارجية نتيجة التفاعل المتبادل بين الطلب الأوروبي الهندي المتزايد على المواد الغذائية والمواد الخام العراقية وبين العرض الوفير من الأراضي والايدي العاملة الضرورية لانتاج هذه السلع، والذي تعزز بعد افتتاح قناة السويس وانشاء خط مباشر للملاحة بين العراق وأوروبا أدى الى وصول هذه الخامات والمنتجات الزراعية المحلية الى الأسواق الأوروبية على نطاق واسع، كما ساعد كذلك في بداية الامر على ارتفاع أسعارها. ونتيجة لهذا النشاط حققت بعض الشركات الأجنبية كشركة لنج⁽⁴⁷⁾ للملاحة النهرية ارباحاً قدرت بـ 10% عام 1870 و 15% عام 1872 و 25% عام 1873⁽⁴⁸⁾.

ظهرت بوادر التغيير الواضحة في أوضاع البصرة الاقتصادية والاجتماعية منذ النصف الثاني من القرن التاسع عشر، وتحديدًا اثر فتح قناة السويس وارتباط العراق بالسوق العالمية الرأسمالية، فارتفعت قيمة المواد العراقية المصدرة عن طريق البصرة من مائة وخمسون الف دينار خلال المدة 1864-1871 الى 2,6 مليون دينار لعام 1912⁽⁴⁹⁾. وتغيرت الأحوال تغيراً كبيراً واخذت تجارة البصرة ترتفع ارتفاعاً "عجيباً"، اذ ما كان يمضي العام الواحد الا وقد تضاعفت المقادير عما كانت عليه في العام المنصرم⁽⁵⁰⁾.

ثالثاً: الوضع السياسي والاداري

مرت البصرة بادوار حضارية عدة واختلفت عليها ايدي الطامعين والمحتلين لأهميتها وموقعها الاستراتيجي العسكري والتجاري والعلمي⁽⁵¹⁾، اذ ان تاريخ هذه المدينة الحديث مليء باخبار الحروب المستعرة بين الفرس والترک للاستيلاء عليها او التصرف بها، وكانت هذه الحروب سجلاً بين الطرفين الذين كانوا يتناوبون في احتلالها، ولكن على الرغم من ذلك كله بقيت البصرة تحتفظ بمركزها التجاري الممتاز القديم؛ بل اصبح لها روابط وعلاقات سوقية مع الهند⁽⁵²⁾.

اكتسب موقع البصرة المطل على الخليج العربي مركزاً استراتيجياً وقاعدة لاي تحرك عثماني باتجاه الخليج العربي، وعلى الرغم من ان العثمانيين لم ينتبهوا الى ذلك مبكراً، فان الاهتمام العثماني بمنطقة الخليج العربي اخذ يتزايد لاسيما في النصف الثاني من القرن التاسع عشر، وغدت البصرة نقطة الارتكاز لاسيما في عهد⁽⁵³⁾ الوالي مدحت باشا الذي جيء به من أوروبا الى ولاية بغداد النائية للإصلاح والتجديد، فقام بمشاريع واصلاحات عدة، عسكرية وتعليمية واقتصادية وعمرانية فضلاً عن الإدارة والقضاء؛ فسمي بالوالي المصلح⁽⁵⁴⁾.

كان مدحت باشا اول من اهتم بالفاو، وجعل منها عام 1869 مركز قضاء يمتد بين خور الزبير وشط العرب⁽⁵⁵⁾. فالفاو نافذة البصرة التي تطل منها على الخليج، والمحطة التي كان يتم عبرها الاتصال التلغرافي بالموانئ الهندية من جهة، واستنبول وأوروبا من جهة أخرى. تقع على بعد ستين ميلاً الى جنوب البصرة، وخمسة اميال شمال مقدمة الحاجز الغربي الذي يمتد لمسافة حوالي عشرين ميلاً في الخليج، وكان يتوسط هذا الحاجز مجريان مائيان، كان الغربي منها صالحاً لمرور البواخر عبره الى البصرة والذي يُعد لساناً لشط العرب في الخليج العربي⁽⁵⁶⁾.

تمكن مدحت باشا من ضم الكويت⁽⁵⁷⁾ والاحساء الى البصرة. وفي الوقت ذاته فان البصرة لم تتجو من تحرشات وهجمات الدولة الفارسية خلال القرن التاسع عشر، اذ كانت

لديهم أطماع في مد حدودهم شرقاً، لذا اكنفوا بتثبيت نفوذهم على طول الضفة الشرقية لشط العرب⁽⁵⁸⁾.

ادرك مدحت باشا أهمية منطقة الخليج العربي بالنسبة للاقتصاد العثماني، وفهم دور البصرة التجاري فيها، لذا اكد على أهمية الرحلات التجارية المنظمة بين البصرة والاسنانة، كما أشار الى ضرورة اهتمام الدولة بفتح بريد عثماني بين البصرة وبومباي ليحل محل البريد البريطاني الذي كان يستخدم من قبل الاسر التجارية العراقية والأجنبية على حد سواء⁽⁵⁹⁾.

كانت الدولة العثمانية تغير ولاية ومنتسلي البصرة باستمرار، وغالباً لم يبق احدهم في منصبه مدة تتجاوز بضعة اشهر، كما كانت تصدر لمرات عدة أوامر بتغيير والي البصرة دون تعيين والياً جديداً لها، وربما يتأخر تعيينه فتبقى المدينة في وكالة كبار الموظفين المعينين في الولاية كقائد البحرية⁽⁶⁰⁾، وحدث ذلك مرات عدة⁽⁶¹⁾.

اتسمت مكانة البصرة بعدم الثبات والاستقرار في التقسيم الإداري، لتأرجح مركزها ما بين سنجقاً تابعاً لولاية بغداد وولاية مستقلة، فكانت في عهد مدحت باشا سنجق -متصرفية- تابع لولاية بغداد، وفي عام 1875 رفعت مرتبتها وأصبحت ولاية مستقلة قائمة بذاتها لأول مرة تتبع الاسنانة، وخفضت درجتها مرة أخرى عام 1880 من ولاية الى سنجق تابع الى ولاية بغداد، واعيد تشكيلها كولاية مستقلة للمرة الاخيرة عام 1884 تتبع الاسنانة مباشرة حتى نهاية الحكم العثماني⁽⁶²⁾. فضلاً عن تعدد الولاة والمتسلمين على إدارة البصرة⁽⁶³⁾، وعلى الرغم من انها اتسمت ادارياً بالضعف والانحلال، لكنها بقيت ميناءً عظيماً وسوقاً رئيساً في الخليج العربي⁽⁶⁴⁾.

كان على رأس موظفي المتصرفية او الولاية المتصرف او والي بحسب الدرجة التي تكون عليها البصرة، يعاونهما معاون المتصرف او نائب والي، والدفتر دار، ومدير التحرير، ومجلس الإدارة الذي يتكون من أعضاء اصليين هم في العادة نائب والي والمحاسب ومدير التحرير والمفتي ونقيب الاشراف ومحاسب الأوقاف ومدير الطابو، وأعضاء مؤقتين يجري انتخابهم من بين وجوه البصرة لاسيما تجارها، ويوجد محكمة التجارة التي يترأسها كبير التجار وعضوين دائمين وأربعة أعضاء مؤقتين، احدهم او اكثر من

الأقليات الدينية الأخرى المسيحية واليهودية يعاونهم عدد من الكتاب والمدونين. ويمكن القول، بشكل عام، ان اكثر من مائة موظف واداري كانوا يعملون في دوائر الدولة المختلفة في البصرة موزعين على دوائر الأوقاف والمعارف والجباية والرسوم وإدارة ابي الخصيب والدواسر والفاو والنشوة والتلغراف والحجر الصحي والطابو ومطبعة الحكومة. وعلى الرغم من تمتع الولاية بالحكم الذاتي النسبي لكن هذه الدوائر كانت تابعة لما يشابهها من دوائر في بغداد او ان بعضها كانت تتبع الاستانة مباشرة كما هو الحال بالنسبة لدوائر البريد والتلغراف والحجر الصحي والاقواف. وكانت الشؤون البحرية تدار من قبل قائد الاسطول في البصرة، وكان ذلك الاسطول يتفاوت عدد سفنه تبعاً للظروف السائدة في منطقة الخليج العربي، يعاونه حوالي سبعون شخصاً بين ضابط وطبيب وصيدلاني وكاتب وفني⁽⁶⁵⁾.

يتضح مما تقدم انه على الرغم من ضعف الجهاز الإداري في البصرة فان ميناءها بقي محط اهتمام العديد من الدول الأوروبية والعربية فضلاً عن الدولة الفارسية، ولم يكن سبباً في تدهور مركزها التجاري بل بالعكس حافظ اداريو البصرة باختلاف القابهم وصفاتهم على تلك المكانة.

كانت المعتمدية السياسية او القنصلية البريطانية⁽⁶⁶⁾ في البصرة وفي الخليج العربي عموماً تنوب عن حكومة الهند ووزارة الخارجية في اتصالاتهما مع السلطات المحلية العثمانية والفارسية، اذ غدت هذه المراكز البريطانية وكأنها أجهزة إدارية تمارس سلطتها في مناطقها بهيمنة اكثر في بعض الأحيان من السلطات الشرعية فيها⁽⁶⁷⁾. وفي عام 1873 صارت البصرة معتمدية مساعدة، وارتفعت درجة الممثل البريطاني الى مساعد معتمد سياسي. وانتقلت عام 1898 من حكومة الهند الى حكومة صاحب الجلالة وشغل المنصب حينذاك قنصل الشرق الادنى⁽⁶⁸⁾. فبريطانيا سواء عن طريق حكومة الهند او وزارة الخارجية البريطانية كانت تمارس نشاطها وتتعامل مع الولاة العثمانيين او الحكام الفرس في منطقة الخليج عموماً عن طريق مقيمين او وكلاء سياسيين اجتازوا اختبارات اللغة العربية والفارسية قبل تعيينهم وامتازوا بالحنكة السياسية والخبرة التجارية والقدرة الإدارية مقابل ولاة وحكام عثمانيين وFRS ضعاف لم يكونوا في كثير من الأحيان بمستوى المسؤولية⁽⁶⁹⁾.

ان ضعف الجهاز الإداري في البصرة ليس بسبب ضعف بعض الولاة العثمانيين وموظفيهم فحسب، بل لوجود المقيميات والوكالات السياسية البريطانية في البصرة، ولكنها تعد في الوقت ذاته احد العوامل المؤثرة على النشاط التجاري في البصرة وتطوره.

ان من العوامل التي ساعدت على نقل الجزء الأكبر من العلاقات التجارية بين أوروبا وفارس والعراق الى الخليج العربي؛ الحرب العثمانية-الروسية (1877-1878)⁽⁷⁰⁾ التي حولت الحركة من طريق طرابزون-ارضروم وتبع ذلك اغلاق العبور عبر القوقاز، ومع تزايد الأهمية التجارية للخليج العربي وتحول الحركة اليه تأسست شركات تجارية بريطانية وأوروبية عدة للملاحة في الخليج بشكل عام وفي البصرة بشكل خاص⁽⁷¹⁾.

ومن العوامل المؤثرة على النشاط التجاري في البصرة؛ تصاعد التنافس الألماني-الروسي-البريطاني على منطقة الخليج العربي عام 1900، اذ شهد هذا العام نمواً في العلاقات الروسية مع الخليج العربي، لاسيما بعد ان تردد ان البصرة ستكون نهاية لمشروع سكة حديد برلين-بغداد (1888-1913) الذي عد امتيازاً حصلت عليه المانيا من الدولة العثمانية. وأوضح قائد السفينة الروسية جيلياك ذلك بأشارته: "انه رغم جميع الفتن التي يديرها الانجليز فان مجرد ظهور جيلياك في البصرة سبب موجة من الحماس بين السكان المحليين"⁽⁷²⁾.

مثلت زيارة السفينة جيلياك تحولاً في النشاط الروسي صوب البصرة منتصف عام 1900، وما لاقوه بحارتها من معارضة بريطانية لتحركاتهم هناك، لاسيما بعدما تردد عن رغبة روسيا في الحصول على امتياز في بلاد فارس والدولة العثمانية لمد سكة حديد من البحر المتوسط الى مدينة الكويت، وجاء في التقارير الروسية بشأن البصرة: "وصلت غيلياك إلى البصرة. وبعد تمضية مدى الحجر الصحي ادت التحية للحاكم العام محسن باشا بطلقات المدفعية. واثار تبادل التحايا المدفعية احتشاداً عارماً من الناس، وجرت زيارات متبادلة ومآدب احتفالية عديدة، واحيط الروس بأرفع درجات الحفاوة. غير ان الانجليز لم يتخلوا عن محاولات عرقلة الزيارة. فقد طلب الحماية من القنصل الروسي كروغوف تجار من اهالي البصرة كانوا يجلبون الى السفينة المأكولات والمواد الضرورية. وقد تبين ان القنصل البريطاني كان يهددهم بالنفي الاداري حالما تبحر غيلياك ويسافر كروغوف. كان قلق بال الانجليز، بشكل خاص، دخول السكان المحليين إلى غيلياك وهي سفينة

حديثاً البناء (عام 1896) كانت السفن البريطانية العتيقة تبدو امامها باهتة للغاية". كما أحدثت المصاييح الكاشفة الكهربائية لجيبلياك انطباعاً شديداً في نفوس السكان المحليين، إذ لم يكن لها مثل في السفن البريطانية⁽⁷³⁾.

رابعاً: السكان والحالة العمرانية

ترجع أهمية ميناء البصرة لكثافة المدينة السكانية، إذ زاد سكان البصرة بعد ان ساد الامن والاستقرار ميناءها لاسيما في عهد بعض الولاة المصلحين بفضل اجراءاتهم الرادعة ضد العشائر، فضلاً عن تطورها التجاري بعد افتتاح قناة السويس وعودة الحياة الى مينائها⁽⁷⁴⁾، وتوافد البواخر الكبيرة اليها من بومباي عبر الخليج، ومن أوروبا عبر السويس، فاخذ دوي وصفارات البواخر يوقظ سكان البصرة من سباتهم، وساهمت في بعث الحياة في المدينة واغرت أبنائها المهاجرين الى موانئ الخليج العربي والهند للعودة الى احضانها، وشجعت الشركات التجارية الأجنبية بفتح المكاتب فيها. وأشارت التقديرات الرسمية للسكان ان عدد سكان البصرة ظل ينمو باضطراد، ففي عام 1871 اصبح العدد بين ثمانية الى عشرة الاف نسمة، وفي عام 1887 اصبح أربعون الف نسمة، وفي إحصائية لعام 1909 غدا سكان مدينة البصرة وحوض شط العرب حوالي ستون الف نسمة. ولو قورن بين عدد سكان البصرة بعددهم في أي ميناء اخر في الخليج العربي، سواء على الساحل الغربي او الشرقي، لكانت البصرة من اكثرها كثافة. فالكثافة البشرية للبصرة خلال المدة 1896-1914 كانت تفوق الكثافة السكانية في الموانئ الخليجية الأخرى، الأمر الذي اعطى ميناء البصرة بعداً اقتصادياً متميزاً عن بقية موانئ الخليج العربي⁽⁷⁵⁾.

ذكر احد المعاصرين ان مما يدل على تحسن أحوال ميناء البصرة وازدياد التجارة فيه الذي يعد امراً محسوس يكاد يدهش الأفكار؛ ان سكانها كانوا قبل افتتاح قناة السويس نحو ثمانية الاف نسمة لا غير، نتيجة لفتك الأوبئة والطواعين باهاليها ، فهاجر اغلب السكان الى بلاد ايران او الى أراضي الدولة العثمانية، الأمر الذي جعل من البصرة مدينة مفتوحة لاهالي تلك الارحاء وتوغل العصابات وسلب من بقي من أهلها. كما ذكر ان الحكومة البريطانية في شهر اب لعام 1917 احصت أهالي البصرة المقيمين فيها طوال

العام فبلغ عدد سكانها ثمانية وعشرون الفا ومئة وثلاث وعشرون نسمة. وينكر ما كتبه البعض في بعض الإحصاءات بانهم يبلغون ستين ألفاً، وانه من قبيل الخرافات او لعلهم خدعوا بكثرة العمالة الوافدة من البادية الى البصرة وقت جمع التمر من النخيل ووضعه في الصناديق والعلب⁽⁷⁶⁾.

اما عمرانياً؛ فقد عزم مدحت باشا على نقل مدينة البصرة الى ساحل شط العرب⁽⁷⁷⁾، فبنى ضاحية جديدة في "مقام علي" على شط العرب عام 1870، ونقل مقر الحكومة وشيد مباني إدارية وأخرى للجمرك في الميناء، وحث السكان على بناء دورهم هناك، وشيدت مباني القنصليات الأجنبية في منطقة مقام علي لاسيما البريطانية منذ عام 1872⁽⁷⁸⁾، كما استجابت الشركات الأجنبية العاملة في البصرة لمشاريعه، وفتحت الكثير من الشركات التجارية والملاحية مقراتها هناك وشيدت لها مستودعات جميلة وارصفة تطل مباشرة على شط العرب. وشعر مدحت باشا بان الوضع الراهن للميناء لا يتناسب ومستوى طموحه ولا يتلاءم ومشاريعه التي كان ينوي القيام بها في الخليج العربي، فأمر بتوسيعه وتحسينه وبناء حوض داخلي على شط العرب في المعقل لتستطيع البواخر ذات الغاطس الكبير من الرسو فيه، لكن الحوض الجديد لم ينجز في عهده⁽⁷⁹⁾. كما بنى مستشفى وتكنيتين عسكريتين⁽⁸⁰⁾.

بقيت المدينة مهملة بائسة لا تتناسب ونهضتها، اذ كانت الإصلاحات تجري ببطء شديد، ولم تبادر السلطة المحلية للقيام بعمل يهدف الى زيادة ثروتها او تنشيط تجارتها واكتفت بتسلم عائدات جمركها⁽⁸¹⁾.

اعيد الاهتمام بالبصرة مرة أخرى في عهد الوالي تقي الدين باشا (1880-1886) الذي ادخل بعض الإصلاحات من حيث التنظيم والإدارة، لكن محاولته ظلت في اطار محدود ولم يكتب لها النجاح⁽⁸²⁾. وعلى الرغم من ذلك فان البصرة شهدت بفضل جهود بعض الولاة المجددين أمثال هدايت باشا 1889 بداية نهضة جديدة نمت واثمرت في عهد الوالي حمدي باشا عام 1898-1899 الذي اقترح توسيع الاسطول البحري العثماني الصغير المرابط في البصرة، وصرح بانه سوف ينشأ مواني حديثة في مواضع عدة على نهري دجلة والفرات فضلاً عن الخليج العربي، واكد ان البصرة ستصبح ميناءاً رئيساً في

منطقة الخليج العربي. لكن الظروف الدولية والمحلية المتمثلة في المنافسة الألمانية-البريطانية بشأن الحصول على امتياز سكة حديد بغداد وإيصال نهايتها الى الخليج العربي، والتي نجمت عنها ظهور مسألة الكويت وما رافقها من مشاكل سياسية بين بريطانيا والدولة العثمانية حالت دون تنفيذ المشاريع العثمانية في ميناء البصرة ومنطقة الخليج العربي التي جاءت هي الأخرى متأخرة جداً عن اوانها⁽⁸³⁾.

وعلى الرغم من أهمية ميناء البصرة الاستراتيجي فانه لم يحظَ بالاهتمام المناسب من الدولة العثمانية، باستثناء فترات محددة ارادت الدولة العثمانية إعادة نشاطها في الخليج العربي، لاسيما بعد ان اتخذ مدحت باشا من البصرة مركزاً للانطلاق نحو بقية مناطق الخليج العربي، لكن عوامل في سوء الإدارة والانحلال السياسي والاقتصادي الذي عانت منه الدولة العثمانية أدت الى ان يكون اهتمامها بميناء البصرة قليلاً⁽⁸⁴⁾.

وعلى الرغم من ذلك شهدت البصرة تطوراً واضحاً قياساً الى المدة ما قبل افتتاح قناة السويس، ففي نهاية القرن التاسع عشر ووائل القرن العشرين ضم ميناء البصرة الترسانة البحرية وملحقاتها من ورش لتصليح مكائن السفن والمدافع والأسلحة، وتكنيتين عسكريتين احدهما للمشاة والأخرى للقوات البحرية، وإدارة للميناء وللجمرك وللحجر الصحي، وإدارة نهريّة للإشراف على شركة عمان العثماني للملاحة، ومكاتب للشركات الأجنبية ومخازن وارصفة لتلك الشركات، والعديد من المخازن التجارية الكبيرة، والحوانيت والفنادق، والدور ومستشفى عسكري في الضفة اليسرى من شط العرب مقابل الميناء، لدرجة صار يسكن الميناء وحده قرابة عشرون الف نسمة⁽⁸⁵⁾. وهذا ما أشاد به الرحالة الأجانب عند زيارتهم للبصرة في العقد الأخير من القرن التاسع عشر، إذ ذكروا بان ميناء البصرة؛ ميناء حديث ونامي وهناك سوق صغير مملوء بالبضائع الاجنبية⁽⁸⁶⁾.

ارتقت البصرة بدايات القرن العشرين، إذ كان بإمكان الزائر ان يلتبس التعمير في كل مكان منها، لوجود الثروة الطبيعية، والاستعداد للتعمير، واللذين لا يوجدان في أي مكان اخر من البلاد العثمانية. فشط العرب على سبيل المثال كان يمتاز بميزات طبيعية لا تتوفر لاي نهر اخر "ولا حتى نهر النيل المعروف ببركته"⁽⁸⁷⁾. ووصف احد الرحالة البصرة بالمكان

البهيج قياساً الى المناطق القاحلة على طول الخليج العربي التي يمر بها المسافر من الهند الى البصرة، ووصف سوق المدينة بالنظافة والسعة قياساً الى الأسواق التي شاهدها في مناطق الخليج الأخرى، كما لاحظ على طول ضفة شط العرب قرب ميناء البصرة الدور الشاهقة والمخازن الكبيرة والمنشآت الحكومية المعتبرة. وعلى نهر العشار شاهد قصور التجار الانيقة التي كانت تمتاز بشناثيلها المزركشة التي تدل على ترف أصحابها. واعجب بمنظر القوارب الراسية على طول نهر العشار على مقربة من أبواب تلك القصور التي كانت هي الوسطة الرئيسة للتنقل في ارجاء المدينة، اذ تتساب بين جداولها المتعددة. وهكذا، فان البصرة بقيت تحتفظ بمكانتها الجغرافية والتجارية والعمرانية في منطقة الخليج العربي خلال مدة الدراسة⁽⁸⁸⁾.

خامساً: الأسواق

احتلت الاسواق أهمية كبيرة في مدينة البصرة التي تتمتع بموقع استراتيجي مهم تمثل في انها المحطة النهائية لخط القوافل التجارية القادمة من أوروبا عبر حلب، والمحطة الأولى لخط القوافل التجارية القادمة من الهند والمتجهة الى حلب وأوروبا، فضلاً عن المكانة الكبيرة التي تمتعت بها البصرة بعد افتتاح قناة السويس عام 1869. فاكسبت تبعاً لذلك أهميتها من كونها مخزناً للسلع الأوروبية والهندية وبيع المناطق المجاورة او المدن العراقية الأخرى. لذا فان أسواق البصرة كانت عامرة بالكثير من البضائع المحلية والأجنبية. ومن اهم أسواقها: سوق السيمر وهو من الأسواق المهمة وازدادت أهميته عندما نقل بالقرب منه مقر الولاية، وسوق "كاظم اغا" في محلة البلوش؛ به عمود لصندوق البريد وضع عام 1882، وسوق القطانة، وسوق الحكاكة⁽⁸⁹⁾. وتضم سوق المدينة التي تمتد بمحاذاة العشار ما لا يقل عن الف وخمسمائة دكان تحوي على بضائع اوربية كثيرة صرفة، فضلاً عن المنتجات العربية المستوردة. واحتوى السوق على العديد من المقاهي التي تقوم مقام النوادي، اذ كان يجتمع فيها الناس للحديث عن السياسة او أحوال المدينة، كما كان البعض منها مكان لعقد الصفقات التجارية بين التجار المحليين والتجار الاوروبيين⁽⁹⁰⁾.

وازدهرت الحركة التجارية في سوق مقام علي أواخر القرن التاسع عشر، الذي يقع على ضفة شط العرب، وشهد السوق مع بداية القرن العشرين تطوراً واسعاً، وهو عبارة عن طريق طويل وضيق يغطيه سقف لتسهيل عملية التسوق صيفاً⁽⁹¹⁾، واشتمل على أكثر من اربعمائة دكان⁽⁹²⁾.

وفضلاً عن ذلك، كان يوجد سوق الخندق الذي اقتص بتجارة الحبوب، كما كان مخزناً للحبوب لاسيما الحنطة والشعير. وكان هناك سوق يقام أيام الجمع احتوى على بضائع وسلع مختلفة، وعلى ما يبدو انه لم يكن لهذا السوق موقع ثابت، فحتى منتصف القرن التاسع عشر كان يقام في اطراف محلة المشراق، وبعد عام 1890 صار يقام في منطقة سوق الدجاج⁽⁹³⁾.

سادساً: التمور

كانت التمور اهم حاصلات البصرة الزراعية، وكانت تصدر الى بريطانيا وامريكا والهند وموانئ الخليج العربي والبحر المتوسط وأستراليا ودولا أخرى، وكان لها أنواع عدة لكن اقتصرت تجارتها على أنواع محددة، هي: الحلاوي والخضراوي يصدران الى أمريكا وفرنسا، والزهدي يصدر الى الهند، والقنطار الى موانئ الخليج العربي، ويصدر الديري والساير الى عمان واليمن وبقية مناطق الجزيرة العربية⁽⁹⁴⁾.

ويبدو ان العامل الاقتصادي لدى سكان الدول التي يصدر لها التمور دور في الشراء، اذ ان كل دولة يصدر لها نوع يختلف عن الاخرى، مما يجعل ان كل دولة تفضل نوع من التمور على النوع الاخر.

اما الأنواع الأخرى الكثيرة؛ كانت لقلتها تستهلك في البصرة والعراق ولا تحمل الى الأقطار البعيدة، ويخزنها أصحاب الأملاك لاستهلاكهم المنزلي الخاص⁽⁹⁵⁾.

يزرع التمر غالباً على ضفاف شط العرب، وعمق احزمة النخيل على الضفتين من نصف ميل الى ميلين، ويقدر عدد نخيلها⁽⁹⁶⁾ حوالي مليون وتسعمائة الف على كلا الضفتين وفي الجزر الواقعة بين البصرة والمحمرة، ومئتين وخمسون الف نخلة اسفل المحمرة.

ومعظم صادرات التمر العراقي من ميناء البصرة. وتشحن التمور العراقية جميعها التي اغلبها من منطقة البصرة، من ميناء البصرة داخل صناديق الى بريطانيا وامريكا⁽⁹⁷⁾.

يبدأ موسم التمور عادة من أواخر شهر اب وينتهي في تشرين الثاني من كل عام، يفد خلاله التجار الى البصرة من الهند وايران واليمن، وأصحاب السفن من مسقط، وموانئ الخليج الأخرى، ومن زنجبار، فضلاً عن توافد البواخر المحيطية الكبيرة. ويجتمع المنتجون والمصدرون لتحديد أسعار التمور للموسم كله في بساتين النخيل في ابي الخصيب التي تعد مركزاً مهماً لانتاج التمور في المنطقة ومركزاً عظيم النشاط مدة الموسم. وعلى الرغم من تحديد الأسعار في بداية الموسم، فان كثيراً ما كانت تتغير صعوداً او هبوطاً تبعاً لتأرجح كميات العرض وتقلبات الأسعار في الأسواق الخارجية، فضلاً عن أجور الشحن التي تقوم بدور كبير في تذبذب الأسعار. ومما يجدر ذكره، ان المنتج او المصدر لم يكن بمقدوره ان يحدد سعر التمور خلال الموسم كل على انفراد، وانما كانت تجري في بداية الامر مساومات طويلة لذلك الغرض، وغالباً ما يفرض المنتجون اسعارهم؛ لارتباط المصدرين بعقود مسبقة مع الأسواق الخارجية والبواخر المحيطية، وربما استيرادهم لبعض الصناديق الخشبية لأغراض تعبئة التمور وتهيئتها للتصدير، الامر الذي يدفع المصدرين في النهاية الى الرضوخ لاسعار المنتجين لاسيما اذا كان الطلب الأوروبي او الخارجي عليها كثيراً⁽⁹⁸⁾.

زادت زراعة النخيل في البصرة باطراد منذ بدأت تعبئة التمور في صناديق للتصدير الى بريطانيا وامريكا، وكان ذلك تقريباً ما بين عامي 1881 و 1882⁽⁹⁹⁾.

تأثرت تجارة التمور في البصرة بعوامل شتى أدت الى التفاوت في انتاج التمور وبالتالي في مقدار تجارتها، كالاتات الزراعية، واسراب الجراد، والرياح والفيضانات المتكررة وموجات الغبار، فضلاً عن الاوبئة. وبالرغم من ذلك فان عام 1887 كان متميزاً في انتاج وتصدير التمور، اذ انتجت البصرة حوالي ستون الف طناً، صدرت حوالي اربع واربعون الف طن، منها عشرون الف طن بالبواخر الى لندن وامريكا، واربع وعشرون الف طن بالسفن المحلية الى الجزيرة العربية والهند وايران. وفي عام 1889 كانت كمية التمور المصدرة من

البصرة اكبر من أي عام سابق، وكانت أسعارها مرتفعة، الامر الذي أدى الى بداية انتقال التجارة الى الأوروبيين اكثر من ذي قبل⁽¹⁰⁰⁾.

صار انتاج التمور ممتازاً في العراق عام 1892، وازاد انتاج التمر في البصرة خمسة اضعاف خلال الأعوام الاثنتي عشرة الأخيرة التي أعقبت العام اعلاه بعد ان صارت التمور المصدرة توضع في صناديق لارسالها الى أوروبا وأمريكا والباقي في جلود، واخذ مكان الصدارة في الهند وإفريقيا والبحر الأحمر، لكن كان الطلب عليه في أوروبا قليلاً. وكان عام 1894 غزيراً في محصول البصرة وما جاورها. اما عام 1896 فقد تضاعل محصول التمر الذي أصيب باضرار نتيجة فيضانات شط العرب⁽¹⁰¹⁾، وموجة حر شديدة وهبوب رياح جنوبية شرقية، وبلغت صادرات البصرة ذلك العام ستمائة الف صندوق منها اربعمئة وتسعون الف شحنت الى لندن، وثلاثة وخمسون الف الى نيويورك مباشرة، وسبعة وخمسون الف واربعمئة صندوقاً الى بومباي وموانئ البحر المتوسط. وان محصول عامي 1897 و 1898 كان قليلاً نسبياً بالرغم من ازدياد تصدير التمور عام 1897 من البصرة عن المعتاد سنوياً نظراً لزيادة عدد المصدرين المحليين الذين منحتهم بعض المؤسسات البريطانية التمويل وبعض التسهيلات. وعاد المحصول عام 1899 الى مقداره الطبيعي المعتاد، واستمر تصدير تمور هذا العام الى شهري كانون الثاني وشباط من عام 1900 مما زاد في عائدات هذا العام. واستمرت صادرات التمور بالصعود والهبوط نظراً للعوائق الطبيعية، وبالرغم من عدم تحقيق أرباحا طائلة الا انه لم يحدث خسائر فادحة. واستمرت تجارة التمور التي عرفت بها البصرة لاسيما في الهند نتيجة المجاعات فكان الاقبال شديد على التمور مما سهل للمزارعين تصدير المقادير الفائضة داخل سلال. وفي أوائل القرن العشرين⁽¹⁰²⁾. شهد عام 1913 لأول مرة تصدير فساتل النخيل الى الولايات المتحدة الامريكية لزراعتها في كاليفورنيا الجنوبية، والى الهند لزراعتها في إقليم البنجاب⁽¹⁰³⁾.

كانت تجارة البصرة بيد تجارها حتى ستينيات القرن التاسع عشر، يتاجرون به مع سائر موانئ الخليج والبحر الأحمر وشرق إفريقيا والهند بواسطة السفن الشراعية التي كانت تصل ميناء البصرة في موسم التمر من كل عام من مسقط وزنجبار والهند وموانئ الخليج

الأخرى لتتزوج بما تحتاج اليه من تمر البصرة. ثم تحولت التجارة الى يد كبار المصدرين البريطانيين وكلاء الشركات التجارية ليتم تصدير التمر بواسطة البواخر المحيطية الكبيرة الى الهند وأوروبا وأمريكا وأستراليا، وتحكم هؤلاء الوكلاء في أسعار التمر، وعدم ترك اية فرصة للتجار المحليين ولأرباب السفن الشراعية في منطقة الخليج العربي للارتزاق⁽¹⁰⁴⁾.

ازدادت تجارة التمر على اثر افتتاح قناة السويس من أربعين وخمسين الف طن عام 1869 الى ستين الف طن حتى عام 1906، وفي الوقت ذاته وعلى اثر هذا التطور زاد عدد النخيل المزروع الى مائة ضعف بعد عشر أعوام من افتتاح قناة السويس للملاحة الدولية، وبلغت صادرات المنطقة أربعة اضعاف عام 1913⁽¹⁰⁵⁾.

وعلى الرغم من ان مدار حياة اهل البصرة كان منوط بمصدر هذه الثروة، اذ وقف التمر وحيداً يدافع عن وطنه ضد البضائع واموال التجارة الاوروبية، فالتمر في وقت محصوله يستعيد الذهب والفضة كلها التي خرجت من بلاده ثمناً للبضائع الأوروبية ثم يوزعها على منتجيه واهل بلاده⁽¹⁰⁶⁾، لكن صادرات الشعير حققت زيادة كبيرة كذلك بعد افتتاح قناة السويس الى درجة جعلت العراق ينخصص في انتاج الشعير، وارتفع انتاجه خلال المدة 1846-1913 من ثلاثمئة طن الى سبعة وسبعين الف وثلاثمئة طن سنوياً؛ أي بزيادة بلغت مئتين وخمسين ضعفاً. وينطبق هذا الامر على الزيادة في كمية الجلود المصدرة وصادرات الخيول التي ارتفعت في المدة 1873-1879 من سبعمائة رأس الى تسعة الاف واربعمئة⁽¹⁰⁷⁾.

بقيت البصرة ومينائها حتى عام 1919 ثغر العراق وكان يُتنبئ لها بان تكون في المستقبل حاضرة من حواضر الدول الأوروبية: "البصرة تكون عن قريب مدينة أكبر من بغداد وسوف يزيد سكانها على سكان دار السلام وسوف تكون تجارتها من أكبر مايمكن أن تكون لهذه البلاد وسوف يكثر فيها الغرباء والمحللات الأجنبية حتى تكون من المدن التي تضاهي الحواضر الكبرى في ديار الافرنج"⁽¹⁰⁸⁾.

خاتمة

امتلكت البصرة موقع استراتيجي على رأس الخليج العربي، واتصالها بحدود برية مع شبه الجزيرة العربية وبلاد فارس، ولاهمية شط العرب في الملاحة، مما جعلها منطقة تجارية مهمة من خلال وسائل المواصلات المختلفة سواء المائية او البرية مع الدول الأخرى لاسيما المجاورة، كما ان اتصال شط العرب بالخليج العربي ساعد على سهولة وصول السفن والبواخر القادمة من انحاء العالم المختلفة للقيام بعملية التبادل التجاري فيها. فسيطرت البصرة على المدخل والمخرج الرئيس لتجارة العراق.

ومما ساهم في ارتقاء وتنامي دور البصرة التجاري افتتاح قناة السويس للملاحة الدولية عام 1869، وانتباه الدولة العثمانية الى مكانة البصرة والعراق بشكل عام، فعدتها مركز لانطلاقاتها العسكرية للاستيلاء على موانئ الخليج العربي، فضلاً عن استقدام بواخر جديدة للعمل ما بين البصرة والسويس، وفتح شركات تجارية للملاحة لاسيما بعد ان تبين للحكومة العثمانية ان نهر الفرات غير صالح لمنافسة قناة السويس.

أعطت الدراسة لمحة تكاد تكون متكاملة عن أوضاع البصرة ومينائها الإداري والسياسي، وتعرضها للاهمال، اذ كان يجب على الدولة العثمانية الاهتمام اكثر بالبصرة ومينائها، لكن الإهمال استمر لعوامل سياسية واقتصادية واستعمارية لاعوام بل لقرون عدة حتى برز من يخنق هذا الميناء.

وعلى الرغم من ضعف البصرة إدارياً وسياسياً وتواجد الوكالات والمقيميّات الأجنبية فيها لاسيما البريطانية الا انها بقيت مركزاً تجارياً رئيساً في منطقة الخليج العربي خلال مدة الدراسة.

ساعد تواجد الأسواق العامرة في المدينة بمختلف البضائع العربية والأجنبية فضلاً عن العراقية الى زيادة النشاط التجاري فيها. ومما ساعد ذلك كثافة السكان التي لم تتمتع بها بقية الموانئ الخليجية بالرغم من تعرض المدينة باستمرار الى الكوارث والابوثة.

كان لمحصول التمر الأثر البارز في نشاط مدينة البصرة التجاري خلال مدة الدراسة، والتي عرفت به، فكان وقت حصاده يعد سوقاً عالمياً لكثرة السفن والتجار المتواجدين لشراؤه وتصديره الى مختلف الدول الاوروبية والعربية.

الهوامش

- (1) سميت البصرة بهذا الاسم لانها أقيمت على طرف من البر في ارض كثيرة القضة -أي الحصى الصغار- والبصرة في كلام العرب: الأرض الغليظة الصلبة التي فيها حجارة تقلع وتقطع حوافر الدواب. وعرفت باسم "بصريا" في الارامية، وبالكلدانية "بصر"، و"بصريا" و"بصري" تعني الافنية، و"باصرا" محل الاكواخ. وهناك شدة تقارب بين هذه الالفاظ الكلدانية والاسم الجديد العربي الإسلامي لمدينة البصرة. كما كانت تسمى "سي راه" وتعني بالفارسية الطرق الثلاثين، ولربما كانت الطرق نهرية اكثر مما هي برية. أسست عام اربعة عشر للهجرة لتكون مركزاً للجيش الزاحف لبث الدعوة الاسلامية. للمزيد ينظر: عبد الله بن عيسى بن إسماعيل النجدي، تاريخ مدينة البصرة، تحقيق فاخر جبر، ط1، الدار العربية للموسوعات، بيروت، 2010، ص18؛ حامد البازي، البصرة في الفترة المظلمة وما بعدها، ج1، دار منشورات البصري، بغداد، 1970، ص9؛ رسول فرهود هاني الحساوي، امارات شمال الخليج العربي (البصرة-الاحواز-الكويت)، ط1، دار الرافدين، لبنان، 2016، ص35.
- (2) صبري فالح الحمدي، تاريخ البصرة الحديث في المصادر الروسية، مجلة كلية التربية الأساسية، الجامعة المستنصرية، العدد 78، المجلد 19، 2013، ص158.
- (3) الفاو هي الأرض الجنوبية من العراق وتقع عند نهاية شط العرب على جهته الغربية، وتحتوي المنطقة على اكثر من ثلاثة وثلاثين نهراً أهمها نهر العشار ولذا يقولون بان البصرة أولها العشار واخرها العشار، وتبعد الفاو عن البصرة نحو ثلاثة وستون ميلاً. للمزيد عن الفاو ينظر: حامد البازي، المصدر السابق، ص43-44.
- (4) محمد حسن خان (بديع)، تاريخ ولاية البصرة، دراسة في الأحوال الاجتماعية والسياسية والاقتصادية، ترجمة: محمد وصفي أبو مغلي، مركز دراسات الخليج العربي، السلسلة الخاصة 43، جامعة البصرة، 1980، ص62، 65-66.
- (5) ج.م. ليس و ن.ل. فالكون، التاريخ الجغرافي لسهول ما بين النهرين، ترجمة: صالح احمد العلي، مجلة الجمعية الجغرافية العراقية، المجلد الأول، السنة الأولى، 1962، ص199.
- (6) حسين محمد القهواتي، دور البصرة التجاري في الخليج العربي 1869-1914، منشورات مركز دراسات الخليج العربي بجامعة البصرة (33)، مطبعة الارشاد، بغداد، 1980، ص23.

- (7) إبراهيم عبد الفتاح، على طريق الهند، رسائل الأهالي، الرسالة الأولى، مطبعة الأهالي، بغداد، 1935، ص22.
- (8) جميل موسى النجار، طرق المواصلات النهرية في العراق.. دوافع الاهتمام العثماني ومظاهره 1834-1872، مجلة كلية التربية، العدد 2، الجامعة المستنصرية، 2009، ص760.
- (9) حامد البازي، المصدر السابق، ص38.
- (10) صبري فالح الحمدي، المصدر السابق، ص158.
- (11) جميل موسى النجار، المصدر السابق، ص760-761.
- (12) حسين محمد القهواتي، المصدر السابق، ص23-24.
- (13) Perceval Landon, Basra and the Shatt-UL-Arab, Journal of the Royal Society of Arts, No. 3257, Vol. LXIII, Royal Society for the Encouragement of Arts, Manufactures and Commerce, APRIL 23, 1915, p507.
- (14) Ibid, p507.
- (15) حسين محمد القهواتي، المصدر السابق، ص25.
- (16) إبراهيم عبد الفتاح، المصدر السابق، ص58.
- (17) محمد عبد الله العزاوي، دور البصرة التجاري في الخليج العربي، شبكة البصرة الثقافية، مؤسسة ال البيت للمعلومات، المكتبة البصرية، اطلع عليه بتاريخ 25 اذار 2020، <http://basrahcity.net/pather/bbook/dawr/01.html>
- (18) خلود عبد اللطيف عبد الوهاب اليوسف، البصرة في العهد الحميدي 1876-1909 دراسة في الأوضاع العمرانية والإدارية والاقتصادية والاجتماعية والسياسية، جامعة البصرة، 2010، ص11.
- (19) محمد عبد الله العزاوي، المصدر السابق.
- (20) الجدول من اعداد الباحثة بالاعتماد على: أنستاس الكرمل، خلاصة تاريخ العراق منذ نشوءه الى يومنا هذا، المطبعة الحكومية، البصرة، 1919، ص187-188.
- (21) شارل عيساوي، التاريخ الاقتصادي للهلال الخصيب 1800-1914، ترجمة رؤوف عباس حامد، ط1، مركز دراسات الوحدة العربية، بيروت، 1990، ص393-394.
- (22) العملة الرسمية للامبراطورية الروسية والاتحاد السوفيتي وروسيا الاتحادية، ويمكن إرجاع أصول الروبل الروسي كتسمية لوزن الفضة إلى القرن الثالث عشر. وقدم الامبراطور بطرس الأكبر (1682-1725) عام 1704 أول سك منتظم للروبل بالفضة. للمزيد ينظر: الموسوعة البريطانية، اطلع عليه بتاريخ 28 اذار 2020، <https://www.britannica.com/topic/ruble>
- (23) صبري فالح الحمدي، المصدر السابق، ص162.
- (24) شارل عيساوي، المصدر السابق، ص392.

(25) للمزيد عن موانئ الخليج الفارسية والعربية ينظر: حسين محمد القهواتي، المصدر السابق، ص 27-33.

(26) إبراهيم عبد الفتاح، المصدر السابق، ص 63، 68-69، 104-107.

(27) جعفر عبد الدائم بنیان المنصور، التاريخ الصحي لمدينة البصرة أواخر العهد العثماني حتى 1939، دار الفيحاء، لبنان، 2017، ص 17.

(28) جعفر عبد الدائم بنیان المنصور، ص 15.

(29) أنستاس الكرملی، المصدر السابق، ص 185-186.

(30) رسول فرهود هاني الحسنوي، المصدر السابق، ص 18.

(31) ممر مائي اصطناعي يربط بين البحرين الأحمر والمتوسط بشكل مباشر عبر برزخ السويس بقناة مالحة، حفرت القناة بأيدي مصرية بعد ان حصلت فرنسا على امتياز انشاء القناة عام 1854، وكانت البداية الرسمية لحفر القناة في الخامس والعشرين من نيسان 1859، وافتتحت القناة في السابع عشر من تشرين الثاني عام 1869 للملاحة الدولية. وحدثت القناة ثورة في ميدان طرق النقل والمواصلات والتجارة الدولية بين الشرق والغرب، اذ صارت معظم التجارة الدولية وخطوط الملاحة البحرية الدولية في المحيط الهادئ والمحيط الهندي والمحيط الأطلسي والمحيط المنجمد الشمالي والجنوبي والبحرين الأحمر والمتوسط تمر بقناة السويس التي أصبحت عقدة تتصل وتمر بها طرق النقل والمواصلات الدولية بين الشرق والغرب كلها. للمزيد من التفاصيل ينظر: خالد عبد الله تومان وناظم عبيد عواد، افتتاح قناة السويس واثرها في ميدان طرق النقل والمواصلات الدولية بين الشرق والغرب 1869-1914، مجلة كلية التربية الأساسية للعلوم التربوية والإنسانية، جامعة بابل، العدد 45، 2019، ص 301-302؛ جيستاف نيقول وماريوس فونتان، افتتاح قناة السويس رحلة الملوك، ترجمة وتقديم عباس أبو غزالة، ط1، المركز القومي للترجمة، العدد 1453، القاهرة، 2010، ص 9.

(32) الكسندر أداموف، ج1، المصدر السابق، ص 282.

(33) **مدحت باشا (1822 - 1884):** احمد شفيق الشهير بمدحت باشا، من سلالة بلغارية ولد في الاستانة، وكان والده عالماً دينياً وقاضياً، فحرص على ان ينشأ ولده نشأة دينية، ادخل الى ديوان همايوني عام 1834 فتعلم الخط الديواني الخاص بهذا القلم، وكانت العادة الجارية بتسمية من يتخرج من هذا الديوان مكان يجلس فيه الكتاب والذي كان معداً لحفظ دفاتر الدولة وسجلاتها - باسم جديد فاطلق على احمد شفيق اسم مدحت. احسن اللغة التركية وتعلم اللغتين الفارسية والعربية واتقن النحو والمعاني والفقه، وتقلد وظائف إدارية عدة، حتى تسلم عام 1852 منصب رئيس مجلس الولاية، وكان ذو ثقافة ضعيفة فسعى الى تطوير نفسه وتعلم اللغة الفرنسية. برز مدحت باشا في السياسة والإدارة والتنظيم وخلده التاريخ بما لم يخلد به غيره من امثاله في الدولة العثمانية. وظهر اسمه في السياسة

العثمانية عام 1861 كموظف في الولايات العثمانية في أوروبا. وكانت مدة ولايته على العراق البداية الحقيقية لحركة الإصلاح والتحديث في العراق، بعد ان اثبت انه اداري محنك وقادر على اصلاح شؤون الولايات. واثاء توليه منصب الصدر الاعظم عام 1872 طرح ورفاقه مشروع الدستور الذي وافق عليه السلطان عبد الحميد الثاني (1876-1909)، واعلن عن هذا الدستور المعروف بالقانون الأساس في الثالث والعشرين من كانون الأول 1876 بعد جهود مكثفة. لكنه اتهم بتورطه في جريمة قتل السلطان عبد العزيز (1861-1876)، فامر السلطان عبد الحميد الثاني بالقضاء على مدحت باشا في سرية تامة، لكن المهمة فشلت، واستطاع الهروب، وفي عام 1881 القي القبض عليه وحكم عليه بالاعدام، وبعد تدخل السفير الإنجليزي خفف الحكم الى السجن المؤبد، ونفي الى الطائف في الحجاز، وبعد ثلاث سنوات من سجنه توفي عام 1884. للمزيد ينظر: منيرة هيّسر، العراق في عهد مدحت باشا 1869م-1872م، رسالة ماجستير، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية، جامعة محمد خيضر بسكرة، الجزائر، 2019، ص24-39.

(34) عبد العزيز سليمان نوار، تاريخ العراق الحديث من نهاية حكم داود باشا الى نهاية حكم مدحت باشا، دار الكاتب العربي للطباعة والنشر، القاهرة، 1968، ص404-405.

(35) اشرف محمد عبد الرحمن السيد مؤنس، تاريخ العراق السياسي من نهاية حكم مدحت باشا الى قيام حكم الاتحاديين 1872-1908، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الآداب، جامعة عين شمس، القاهرة، 1993، ص9.

(36) حسين محمد القهواتي، المصدر السابق، ص203.

(37) تأسست الشركة بخط للملاحة البخارية في نهر دجلة عام 1861 على شكل مشروع تجاري خاضع لاشراف الدولة العثمانية. وسميت بهذا الاسم لان الدولة عدت بحر عمان جزء من امبراطوريتها، واخذت تسير عبره بواخرها الى الخليج العربي والبصرة. للمزيد ينظر: حسين محمد القهواتي، المصدر السابق، ص248-249.

(38) الباخرة بابل، والباخرة نجد، والباخرة نينوى، والباخرة آشور.

(39) عبد العزيز سليمان نوار، المصدر السابق، ص390-391.

(40) حسين محمد القهواتي، المصدر السابق، ص250.

(41) حملة عسكرية عثمانية بقيادة مدحت باشا والي بغداد، شنها العثمانيون بهدف الاستيلاء على الاحساء والقطيف التابعتين لامارة نجد التي كانت تعاني من حرب أهلية بين الاخوة عبد الله وسعود ابنا فيصل بن تركي آل سعود. كان هدف الحملة كما بينها مدحت باشا لتوثيق الروابط بين نجد والدولة العثمانية بإبقاء سيادة الحكومة العثمانية على تلك الامارة، وتوطيد دعائم الامن، وقطع اعمال سعود العدوانية. انتهت الحملة بسقوط الاحساء بيد العثمانيين، ولم يتقبل عبد الله ان يكون متصرفا تابعا للدولة العثمانية

فترك البلاد، وعين مدحت باشا القومندان نافذ باشا متصرفا على الاحساء والقرى التابعة لها. للمزيد من التفاصيل ينظر: مدحت باشا، مذكرات مدحت باشا، تعريب يوسف كمال بك حتاتة، ط1، مطبعة امين هندية، مصر، 1913، ص172-182.

(42) جميل موسى النجار، المصدر السابق، ص784-787.

(43) عرف الخليج العربي في الوثائق العثمانية باسم خليج البصرة، وبقي هذا الاسم يطلق على الخليج العربي حتى القرن العشرين.

(44) جميل موسى النجار، المصدر السابق، ص787.

(45) جميل موسى النجار، المصدر السابق، ص788-789.

(46) حسين محمد القهواتي، المصدر السابق، ص181.

(47) أسسها ضابط بريطاني يدعى لنج مع عدد من افراد اسرته باسم شركة لنج عام 1841 في بغداد، وفي الثالث والعشرون من نيسان 1860 منحتها الدولة العثمانية امتيازاً باسم شركة لنج واخوانه المحدودة للملاحة النهرية في العراق. واستمرت الشركة بعملها مستفيدة من دعم الحكومة البريطانية لها، وصارت احدى واجهات نشاطها في الشرق. استمرت الشركة بنشاطها التجاري الى عهد تأسيس الدولة العراقية 1921. ولم يبق من آثارها سوى البناية الكبيرة لها في شارع الرشيد وتعرف ببيت لنج وهي من ابرز معالم الشارع التاريخية. للمزيد ينظر: جريدة المدى الالكترونية، حدث في مثل هذا اليوم: شركة بيت لنج، العدد 2780، 2013/4/23. اطلع عليه بتاريخ 12 أيار 2020.

<https://almadapaper.net/view.php?cat=84505>

(48) حسين محمد القهواتي، المصدر السابق، ص212-213.

(49) جعفر عبد الدائم بنيان المنصور، المصدر السابق، ص15.

(50) أنستاس الكرمل، المصدر السابق، ص187.

(51) للمزيد عن الأدوار التي مرت بها البصرة ينظر: رسول فرهود هاني الحسناوي، المصدر السابق، ص35-46.

(52) مدام ديولافوا، رحلة مدام ديولافوا من المحمرة إلى البصرة وبغداد 1299هـ-1881م، ترجمها عن الفارسية علي البصري، مراجعة وتقديم مصطفى جواد، الدار العربية للموسوعات، (دم)، (د.ت)، ص28.

(53) خلود عبد اللطيف عبد الوهاب اليوسف، المصدر السابق، ص10.

(54) باقر امين الورد، بغداد خلفاؤها، ولاتها، ملوكها، رؤساؤها منذ تأسيسها عام 145هـ- (762م) الى عام 1404هـ- (1984م)، دار التربية للطباعة والنشر والتوزيع، الجمهورية العراقية، 1984، ص248-249.

(55) إبراهيم عبد الفتاح، المصدر السابق، ص19.

- (56) حسين محمد القهواتي، المصدر السابق، ص27.
- (57) تبعد الكويت عن البصرة ستون ميلاً، وليست تابعة لاي حكومة، والأهالي يديرون امورهم معتمدين على الدين الإسلامي وحاكمهم وقاضيه مناهم، ويعيشون شبه جمهورية، وشيخهم عبد الله بن الصباح، وموقعهم ساعدهم على الاحتفاظ بحالتهم تلك، يعمل الأهالي بالتجارة البحرية، ورفعوا فوق مراكزهم في بداية الامر راية مخصوصة بهم، الا ان خوفهم من غارات الأجانب عليهم حدا بهم الى رفع الرايات الأجنبية. وعندما رأى مدحت باشا ان مقدمات الحماية الأجنبية بدأت تظهر لديهم، وان قبولهم الحماية الأجنبية يعد ضربة قاضية على استقلال البصرة؛ فإنه دعاهم عام 1871 على قبول حماية الدولة العثمانية واعفائهم من الرسوم الجمركية وغيرها من التكاليف الاميرية، فوافقوا، وجعلهم تابعين للبصرة، ودعا عبد الله بن الصباح بقائهم في الكويت، وحلت الارية العثمانية على سفنهم محل الرايات الاجنبية. للمزيد ينظر: مدحت باشا، المصدر السابق، ص171-172.
- (58) خلود عبد اللطيف عبد الوهاب اليوسف، المصدر السابق، ص10.
- (59) حسين محمد القهواتي، المصدر السابق، ص186.
- (60) منهم قمنذان البحرية الوكيل احمد باشا 1873، والوكيل خال بك عام 1873، الوكيل علي رضا باشا 1883، الوكيل امين باشا 1892. للمزيد ينظر: محمد حسن خان، المصدر السابق، ص51-54.
- (61) خلود عبد اللطيف عبد الوهاب اليوسف، المصدر السابق، ص48.
- (62) اشرف محمد عبد الرحمن السيد مؤنس، المصدر السابق، ص39-42؛ رسول فرهود هاني الحسناوي، المصدر السابق، ص59.
- (63) من اشهر ولاية البصرة: عزت افندي الذي وصل البصرة عام 1886؛ ولم يكن بمستوى المسؤولية المناطة به، ونافذ باشا عام 1887، وهدايت باشا عام 1889، وحمدي باشا (1898-1899) الذي أراد تأكيد الحقوق العثمانية في منطقة الخليج العربي لكنه لم يستطع المضي في مساعيه بسبب قوة نفوذ القناصل البريطانيين في البصرة والذين امتازوا بالحكمة السياسية وتمتعوا بالدعم العسكري والدبلوماسي من لدن كل من حكومة الهند ووزارة الخارجية البريطانية. واستمر الجهاز الإداري في البصرة ضعيفا حتى عام 1914. للمزيد ينظر: حسين محمد القهواتي، المصدر السابق، ص36-39.
- (64) للمزيد عن ضعف الإدارة العثمانية ينظر: Perceval Landon, Op. Cit, p507.
- (65) حسين محمد القهواتي، المصدر السابق، ص36-37؛ للمزيد عن الوضع الإداري في البصرة ينظر: خلود عبد اللطيف عبد الوهاب اليوسف، المصدر السابق، ص47-71.
- (66) أنشئت في البصرة عام 1763 وكالة مجلس الشورى، وصارت المركز الرئيس لشركة الهند الشرقية في الخليج العربي، وانتهت عام 1778 وحلت محلها المقبمية. وفي عام 1810 خفض مركز البصرة الى

وكالة سياسية مساعدة تعتمد على الوكالة السياسية في البلاد العربية تحت النفوذ التركي. وخفض مركز البصرة مرة أخرى الى وكالة وطنية عام 1822. واستبدلت الى وكالة أهلية عام 1851. للمزيد ينظر: ج.ج لوريمر، دليل الخليج، القسم التاريخي، ج7، اعداها قسم الترجمة بمكتب صاحب السمو الامير دولة قطر، الدوحة، (د.ت)، ص3940-3943.

(67) حسين محمد القهواتي، المصدر السابق، ص39.

(68) ج.ج لوريمر، القسم التاريخي، ج7، المصدر السابق، ص3943-3946.

(69) للمزيد عن دور تطور المقيميات والوكالات السياسية البريطانية ينظر: حسين محمد القهواتي، المصدر السابق، ص39-42.

(70) قامت بين الدولة العثمانية والامبراطورية الروسية التي قادت الحرب باسم التحالف الأرثوذكسي (بلغاريا ورومانيا وصربيا والجبل الأسود)، وأعلنت روسيا الحرب في التاسع عشر من نيسان 1877، وهي الحرب العاشرة في سلسلة الحروب الروسية-العثمانية، تم القتال في البلقان والقوقاز، ومن أسباب هذه الحرب ازدياد الروح القوميّة في دول البلقان، وكان من أهدافها استعادة الأراضي الروسيّة التي خسرتها خلال حرب القرم (1853-1856)، وإعادة تأسيس نفسها في البحر الأسود ودعم الجهود التي ترغب بتحريز دول البلقان من العثمانيين. انتصر التحالف الذي تقوده روسيا في الحرب التي انتهت بمعاهدة سان ستيفانو في الثالث من مارس 1878، وعدلت في معاهدة برلين المنعقد في الثالث عشر من تموز 1878. وكان من نتائج تلك الحرب اعلان إمارات رومانيا وصربيا والجبل الأسود رسمياً الاستقلال عن الدولة العثمانية بعدما كانت تسيطر عليها لمدة خمسة قرون (1396-1878). كما أعلنت بلغاريا امارة مستقلة وتغطي الأرض الواقعة بين نهر الدانوب وجبال البلقان. للمزيد من التفاصيل ينظر: احمد ناطق إبراهيم، اثر مضيق البسفور والدردينيل في تغير الموقف البريطاني من الحرب الروسية-العثمانية 1877-1878، مذاد الاداب، الجامعة العراقية، العدد 10، 2015، ص435-442؛ حيدر صبري شاكر الخيواني ودموع علي راجي الفتلاوي، نتائج الحرب الروسية العثمانية (1877-1878)، مجلة جامعة كربلاء العلمية، العدد 2، المجلد 13، جامعة كربلاء، 2015، ص66-71.

(71) شارل عيساوي، المصدر السابق، ص390.

(72) صبري فالح حمدي، المصدر السابق، ص160.

(73) ي. ريزقان، سفن روسية في الخليج 1899-1903، مواد من ارشيف الدولة المركزي للاسطول البحري الحربي، دار التقدم، موسكو، 1990، ص9.

(74) توالت على البصرة المحن وسادتها الاضطرابات، اذ غزاها الفرس عام 1775 وشرد أهلها من ديارهم. وتعرضها لهجمات العشائر القاطنة في أطرافها. كما ابتليت البصرة بالامراض المتوطنة والابوينة الوافدة،

- كان منها طاعونا عامي 1773 و 1831 اللذان ابادا كثيرا من سكانها وسببا هجرة البعض الاخر منها، وتراوح عدد سكانها عام 1865 بين خمسة الى ستة الاف نسمة.
- (75) حسين محمد القهواتي، المصدر السابق، ص42-45؛ للمزيد عن التركيبة السكانية لمدينة البصرة ينظر: ناهده حسين علي الاسدي، البصرة في ظل الحكم العثماني دراسة في وصف البصرة وسكانها خلال القرن التاسع عشر، مجلة كلية التربية الأساسية، الجامعة المستنصرية، العدد 82، المجلد 20، 2014، ص417-420
- (76) أنستاس الكرمل، المصدر السابق، ص191.
- (77) اشتهرت مدينة البصرة بهوائها الرديء، لوقوعها على نهر العشار المنتشعب من شط العرب، وكانت كثيرة الأشجار والمستنقعات التي تجعل هوائها غير صالح للاستنشاق، وكان أهلها يشتغلون بالتجارة، وعليه فان مدحت باشا رأى ان شط العرب احسن موقع لهذه المدينة، وكانت الحكومة قد قررت بناء مقر لها غير البيت الذي كان مستأجراً، لذلك امر مدحت باشا ببناء مقر الحكومة على شط العرب وبنى بعض التجار بيوتاً حوله. ينظر: مدحت باشا، المصدر السابق، ص171.
- (78) خلود عبد اللطيف عبد الوهاب اليوسف، المصدر السابق، ص31-32.
- (79) حسين محمد القهواتي، المصدر السابق، ص47.
- (80) خلود عبد اللطيف عبد الوهاب اليوسف، المصدر السابق، ص10.
- (81) حسين محمد القهواتي، المصدر السابق، ص49.
- (82) ناهده حسين علي الاسدي، المصدر السابق، ص421.
- (83) حسين محمد القهواتي، المصدر السابق، ص49.
- (84) ناهده حسين علي الاسدي، المصدر السابق، ص421.
- (85) حسين محمد القهواتي، المصدر السابق، ص50.
- (86) خلود عبد اللطيف عبد الوهاب اليوسف، المصدر السابق، ص32.
- (87) اجرى المؤلف مقارنة بين شط العرب ونهر النيل: ان فيضان نهر النيل اذا زاد او قل عن حده أدى الى اضرار كبيرة؛ على عكس شط العرب الذي يجري دائماً بشكل طبيعي من الشمال الى الجنوب، ويرتفع ماؤه بواسطة المد مرتين في كل اربع وعشرين ساعة فيسقي الحدائق وبساتين النخيل على نسق واحد، لذلك لا يحمل فلاحو البصرة هم سقي حدائقهم وبساتينهم، اذ اغناهم المد عن ذلك. ولا يفيض شط العرب الا نادراً؛ واذا حدث ذلك فانه قليل الأذى. وارض مصر لا تكون خضراء يانعة الا في فصل الشتاء؛ بينما هي جافة قاحلة في بقية الفصول؛ بعكس أراضي البصرة التي يمكن ان تكون دائمة الخضرة بسبب اعتدال جريان شط العرب. فضلاً عن ذلك إمكانية زراعة حاصلات مصر الطبيعية: القطن، النيلة، الأرز، قصب السكر، والتبغ في البصرة، اما تمر البصرة فلا يمكن انتاجها في مصر.

- وفي ختام المقارنة يقول المؤلف: "ولكن للأسف: لم تتوفر للبصرة وسائل الرقي كما توفرت لمصر". للمزيد ينظر: محمد حسن خان (بديع)، المصدر السابق، ص 49-50.
- (88) حسين محمد القهواتي، المصدر السابق، ص 50؛ ناهده حسين علي الاسدي، المصدر السابق، ص 416.
- (89) خلود عبد اللطيف عبد الوهاب اليوسف، المصدر السابق، ص 39-40.
- (90) الكسندر أداموف، ولاية البصرة في ماضيها وحاضرها، ج 1، ترجمة: هاشم صالح التكريتي، دار ميسلون للنشر، العراق، (د.ت)، ص 44.
- (91) خلود عبد اللطيف عبد الوهاب اليوسف، المصدر السابق، ص 40.
- (92) الكسندر أداموف، ج 1، المصدر السابق، ص 46.
- (93) خلود عبد اللطيف عبد الوهاب اليوسف، المصدر السابق، ص 41.
- (94) محمد حسين خان (بديع)، المصدر السابق، ص 76؛ حسين محمد القهواتي، المصدر السابق، ص 354.
- (95) محمد حسين خان (بديع)، المصدر السابق، ص 76.
- (96) تأثرت أمور معيشة اهل البصرة وحياتهم بالنخيل، وكانوا ينتفعون باقسام كبيرة منها، من جملتها: الحطب ويؤخذ من جذع النخلة وسعفها وكربها، ويعمل منه سقوف للبيوت، اذ كانت الاخشاب في السابق المعروفة بـ "الجنديل" قليلة وتأتي من الهند وزنجبار. ويصنعون من خوص النخيل ورق الشجرة- الحصير، والزنبيل وهو وعاء او جراب-، والقف، ومراوح اليد، والسلال، واوعية التمر، والحبال. ومن اغصانها يصنعون الكراسي، واسرة للنوم، واقفاص للطيور، ومهوداً للأطفال. ويفتلون من ليف النخيل حبالاً. ومن غلاف طلع النخل يقطرون العرق الذي يعرف هناك بعرق الطلع وعرق اللقاح او ماء اللقاح الذي غالباً ما يعالج اهل قرى البصرة والبدو مرض القلب به، فضلاً عن مزج القليل منه مع ماء الشرب. اما الجمار وهو لب النخلة اللذيذ الطعم فكان القرويين يهدونه الى شيوخهم واصدقائهم، وبعضهم يصنع منه حلوى او مخللاً. ومن التمر كان يستخرج: العرق المسكر، والخل، والدبس الذي ثمنه في البصرة اعلى من ثمن التمر، وهناك أنواع من التمر تستهلك قبل ان تصبح رطباً وتمراً، اذ كانت تقطع وتطبخ وتعرف بـ "خلال مطبوخ". للمزيد ينظر: محمد حسن خان (بديع)، المصدر السابق، ص 73-76.
- (97) ج.ج لوريمر، دليل الخليج، القسم التاريخي، ج 6، قطر، (د.ت)، ص 3300.
- (98) حسين محمد القهواتي، المصدر السابق، ص 354-355؛ للمزيد ينظر: شارل عيساوي، المصدر السابق، ص 516.
- (99) شارل عيساوي، المصدر نفسه، ص 517.

- (100) ج.ج لوريمر، القسم التاريخي، ج6، المصدر السابق، ص3300-3302
- (101) كانت فيضانات عام 1896 لم يسبق لها مثيل، وقيل انه تم تدمير مليون نخلة بسببها، وعلى الرغم من زراعة أشجار نخيل جديدة محلها، فانها تحتاج الى ما بين ستة اعوام الى عشرة لتثمر تماً من أي نوع كان. ينظر: شارل عيساوي، المصدر السابق، ص517.
- (102) ج.ج لوريمر، القسم التاريخي، ج6، المصدر السابق، ص3302-3308.
- (103) حسين محمد القهواتي، المصدر السابق، ص368.
- (104) المصدر نفسه، ص368.
- (105) جعفر عبد الدائم بنيران المنصور، المصدر السابق، ص15-16.
- (106) محمد حسن خان (بديع)، المصدر السابق، ص74.
- (107) جعفر عبد الدائم بنيران المنصور، المصدر السابق، ص16.
- (108) انستاس الكرملي، المصدر السابق، ص186.

المصادر

• المصادر العربية

اولاً: المذكرات

- 1- مدحت باشا، مذكرات مدحت باشا، تعريب يوسف كمال بك حتاته، ط1، مطبعة امين هندية، مصر، 1913.

ثانياً: الرسائل والاطاريح الجامعية

- 1- اشرف محمد عبد الرحمن السيد مؤنس، تاريخ العراق السياسي من نهاية حكم مدحت باشا الى قيام حكم الاتحاديين 1872-1908، رسالة ماجستير، كلية الآداب، جامعة عين شمس، القاهرة، 1993.

- 2- منيرة هيّشر، العراق في عهد مدحت باشا 1869م-1872م، رسالة ماجستير، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية، جامعة محمد خيضر بسكرة، الجزائر، 2019.

ثالثاً: الكتب العربية والمعربة

- 1- إبراهيم عبد الفتاح، على طريق الهند، رسائل الأهالي، الرسالة الأولى، مطبعة الأهالي، بغداد، 1935.

- 2- أنستاس الكرمل، خلاصة تاريخ العراق منذ نشوءه الى يومنا هذا، المطبعة الحكومية، البصرة، 1919.
- 3- باقر امين الورد، بغداد خلفاؤها، ولاتها، ملوكها، رؤساؤها منذ تأسيسها عام 145هـ- (762م) الى عام 1404هـ- (1984م)، دار التربية للطباعة والنشر والتوزيع، الجمهورية العراقية، 1984.
- 4- ج.ج لوريير، دليل الخليج، القسم التاريخي، ج6، ج7، اعداها قسم الترجمة بمكتب صاحب السمو الامير دولة قطر، الدوحة، (د.ت).
- 5- ج.م. ليس و ن.ل. فالكون، التاريخ الجغرافي لسهول ما بين النهرين، ترجمة: صالح احمد العلي، مجلة الجمعية الجغرافية العراقية، المجلد الأول، السنة الأولى، 1962.
- 6- جعفر عبد الدائم بنيان المنصور، التاريخ الصحي لمدينة البصرة أواخر العهد العثماني حتى 1939، دار الفيحاء، لبنان، 2017.
- 7- جيستاف نيقول وماريوس فونتان، افتتاح قناة السويس رحلة الملوك، ترجمة وتقديم عباس أبو غزالة، ط1، المركز القومي للترجمة، العدد 1453، القاهرة، 2010.
- 8- حامد البازي، البصرة في الفترة المظلمة وما بعدها، ج1، دار منشورات البصري، بغداد، 1970.
- 9- حسين محمد القهواتي، دور البصرة التجاري في الخليج العربي 1869-1914، منشورات مركز دراسات الخليج العربي بجامعة البصرة (33)، مطبعة الارشاد، بغداد، 1980.
- 10- خلود عبد اللطيف عبد الوهاب اليوسف، البصرة في العهد الحميدي 1876-1909 دراسة في الأوضاع العمرانية والإدارية والاقتصادية والاجتماعية والسياسية، جامعة البصرة، 2010.
- 11- رسول فرهود هاني الحسنوي، امارات شمال الخليج العربي (البصرة-الاحواز-الكويت)، ط1، دار الرافدين، لبنان، 2016.
- 12- شارل عيساوي، التاريخ الاقتصادي للهلال الخصيب 1800-1914، ترجمة رؤوف عباس حامد، ط1، مركز دراسات الوحدة العربية، بيروت، 1990.
- 13- عبد العزيز سليمان نوار، تاريخ العراق الحديث من نهاية حكم داود باشا الى نهاية حكم مدحت باشا، دار الكاتب العربي للطباعة والنشر، القاهرة، 1968.
- 14- عبد الله بن عيسى بن إسماعيل النجدي، تاريخ مدينة البصرة، تحقيق فاخر جبر، ط1، الدار العربية للموسوعات، بيروت، 2010.
- 15- الكسندر أداموف، ولاية البصرة في ماضيها وحاضرها، ج1، ترجمة: هاشم صالح التكريتي، دار ميسلون للنشر، العراق، (د.ت).

- 16- محمد حسن خان (بديع)، تاريخ ولاية البصرة، دراسة في الأحوال الاجتماعية والسياسية والاقتصادية، ترجمة: محمد وصفي أبو مغلي، مركز دراسات الخليج العربي، السلسلة الخاصة 43، جامعة البصرة، 1980.
- 17- مدام ديولافوا، رحلة مدام ديولافوا من المحمرة إلى البصرة وبغداد 1299هـ-1881م، ترجمها عن الفارسية علي البصري، مراجعة وتقديم مصطفى جواد، الدار العربية للموسوعات، (د.م)، (د.ت).
- 18- ي. ريزفان، سفن روسية في الخليج 1899-1903، مواد من أرشيف الدولة المركزي للاسطول البحري الحربي، دار التقدم، موسكو، 1990.

رابعاً: البحوث المنشورة

- 1- احمد ناطق إبراهيم، اثر مضيق البسفور والدرنيل في تغير الموقف البريطاني من الحرب الروسية-العثمانية 1877-1878، مداد الاداب، الجامعة العراقية، العدد 10، 2015.
- 2- جميل موسى النجار، طرق المواصلات النهرية في العراق.. دوافع الاهتمام العثماني ومظاهره 1834-1872، مجلة كلية التربية، العدد 2، الجامعة المستنصرية، 2009.
- 3- حيدر صبري شاکر الخيقاني ودموع علي راجي الفتلاوي، نتائج الحرب الروسية العثمانية (1877-1878)، مجلة جامعة كربلاء العلمية، جامعة كربلاء، العدد 2، المجلد 13، 2015.
- 4- خالد عبد الله تومان وناظم عبيد عواد، افتتاح قناة السويس واثرها في ميدان طرق النقل والمواصلات الدولية بين الشرق والغرب 1869-1914، مجلة كلية التربية الأساسية للعلوم التربوية والإنسانية، جامعة بابل، العدد 45، 2019.
- 5- صبري فالح الحمدي، تاريخ البصرة الحديث في المصادر الروسية، مجلة كلية التربية الأساسية، الجامعة المستنصرية، العدد 78، المجلد 19، 2013.
- 6- ناهده حسين علي الاسدي، البصرة في ظل الحكم العثماني دراسة في وصف البصرة وسكانها خلال القرن التاسع عشر، مجلة كلية التربية الأساسية، الجامعة المستنصرية، العدد 82، المجلد 20، 2014.

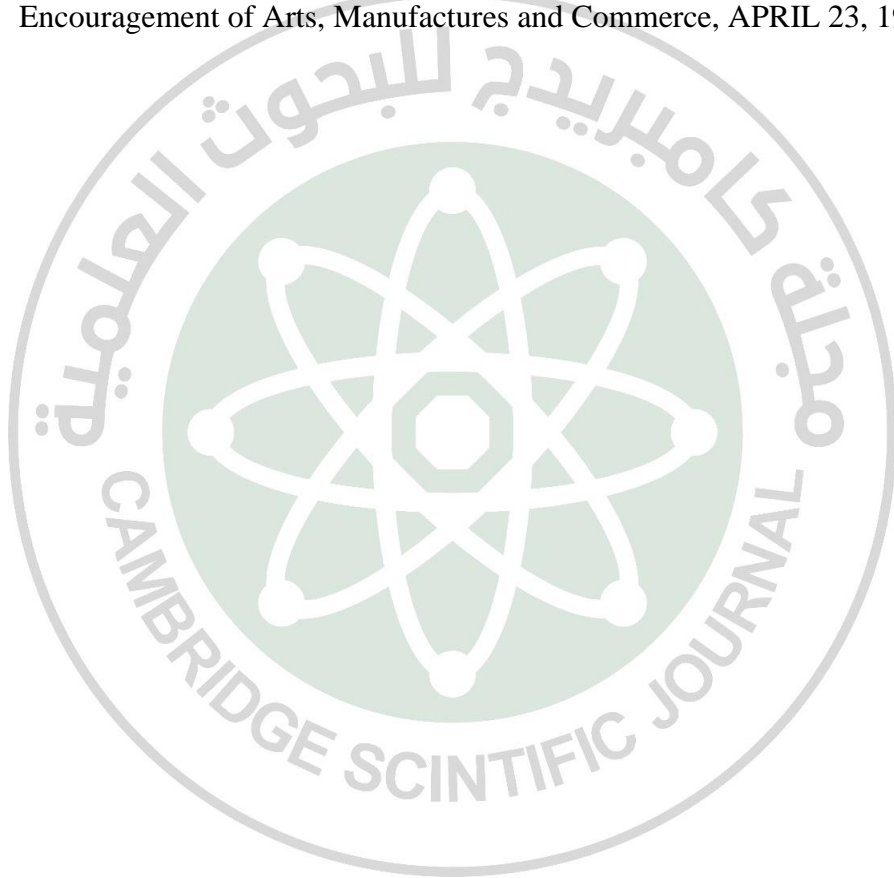
خامساً: المواقع الالكترونية

- 1- جريدة المدى الالكترونية، حدث في مثل هذا اليوم: شركة بيت لنج، العدد 2780، 2013/4/23.
اطلع عليه بتاريخ 12 أيار 2020. <https://almadapaper.net/view.php?cat=84505>

- 2- محمد عبد الله العزاوي، دور البصرة التجاري في الخليج العربي، شبكة البصرة الثقافية، مؤسسة ال البيت للمعلومات، المكتبة البصرية، اطلع عليه بتاريخ 25 اذار 2020،
<http://basrahcity.net/pather/bbook/dawr/01.html>
- 3- الموسوعة البريطانية، اطلع عليه بتاريخ 28 اذار 2020،
<https://www.britannica.com/topic/ruble>

• المصادر الاجنبية

- 1- Perceval Landon, Basra and the Shatt-UL-Arab, Journal of the Royal Society of Arts, No. 3257, Vol. LXIII, Royal Society for the Encouragement of Arts, Manufactures and Commerce, APRIL 23, 1915.





CAMBREDGE

Refereed scientific journal

Published by Cambridge Center for Research and Conference

CJSP

ISSN-2536-0027

2021

www.camb_magazine.com