



جسور لواء الديوانية
بين التشييد والإصلاح ١٨٦٩ - ١٩١٧

Al Diwaniyah bridges
between construction and renovation
1917-1869

أ.م.د. بان راوي شلتاغ الحميداوي
كلية التربية / جامعة القادسية

Asst. Prof. Dr. Ban Rawy Sheltagh
Al-Humaidawy
University of Al-Qadisiyah,
College of Education



الملخص

قام الوالي مدحت باشا بتأسيس دائرة للنافعة، أشرفت على الأمور المتعلقة بالطرق والجسور في ولاية بغداد، ولكنها ألغيت عام ١٨٧٢م، وتولّت البلديات التي استخدمت مهندسين وضع خرائط الجسور والإشراف على تشييدها في المدة (١٨٧٢-١٩٠٦م)، وفي عام ١٩٠٦م قامت الحكومة العثمانية بتعيين مهندس للنافعة في الولاية، وأوجدت لجنة خاصة بها تتبع الإدارة المحليّة، وصارت مهمّة تنفيذ الجسور من اختصاصها.

وُجدت في لواء الديوانية جسور عدّة، قدّمت خدماتها للأهالي مثل (جسر الديوانية)، الذي شُيّد في مركز قضاء الديوانية عام ١٨١٨م، ورُمّم مرّات عدّة خلال العهد العثمانيّ الأخير، و(جسر الحلة) والذي ورد ذكره في العديد من الرحلات، لكنّه تهالك واحتاج إلى إعادة تشييد؛ بسبب الآثار السلبية التي عكسها خرابه على اقتصاد الولاية لاسيّما في مسألة نقل المحاصيل الزراعيّة من لواء الديوانية إلى بغداد، فأمر الوالي نامق باشا الصغير بتشيد (جسر بته) بدلاً منه عام ١٩٠٠م، كما أمر بتشيد (جسر الشامية) عند زيارته للقضاء عام ١٨٩٩م، لتسهيل عبور العشائر والمحاصيل الزراعيّة والحيوانات من ضفة إلى أخرى، وللاستفادة من وارداته في تشيد المدارس وإعمار القضاء، وافتتح عام ١٩٠٠م، فضلاً عن جسر السماوة، أمّا جسور نواحي اللواء فكان أبرزها (جسر الدغارة) الذي شُيّد عام ١٨٩٩م؛ بسبب تقدّم الناحية عمرانيّاً وزراعيّاً وبأمر من الوالي نامق باشا الصغير أيضاً، كما شُيّد (جسر الشنافية) عام ١٩٠٠م؛ لتأمين مرور الأهالي، والاستفادة من وارداته لتشيد المدارس الابتدائية في اللواء.

الكلمات المفتاحية: لواء الديوانية، الجسور، النافعة، التشييد والإصلاح.

Abstract

The governor, Midhat Pasha, established a construction department (Nafi'a) that supervised roads and bridges in the province of Baghdad. However, it was cancelled in 1872, and replaced by municipality department to prepare bridge maps and construction (1906-1872). In 1906, the Ottoman government commissioned an engineer for leading the construction department in the state, and created a special committee (which was affiliated with the local administration) which took the responsibility to construct bridges.

There were many bridges in Diwaniyah district that provided services to people, such as the Diwaniyah Bridge which was built in the center of the Diwaniyah district in 1818, and was renovated several times during the last Ottoman era. There was also the Hillah Bridge that was mentioned in many journeys. This bridge got worn out and required renovation, as this negatively affected the economy of the district, especially the transportation of crops to to Baghdad. Therefore, the governor, Namiq Basha Al-Sagheer, ordered the construction of the Battah Bridge in 1900. He also asked to construct the Shamiyah Bridge

when he visited the district in 1899 to facilitate the crossing clans, agricultural crops, and animals from one bank to the other. The bridge income would benefit the construction of schools and the reconstruction of the district. It was opened in 1900. There was also Alsamawah bridge. For bridges in the sub-district, the significant one was Al-dagharah bridge built in 1899 as a result of Namiq Basha Al-Sagheer's leading of the agricultural and constructional development. He ordered the construction of Alshan-nafiyah bridge in 190 to secure people transportation, and to benefit from its income for the construction of primary schools in the district.

Keywords: Al Diwaniyah district, bridges, construction department (Nafi'a), construction and renovation

المقدمة

تناولت الكثير من الدراسات التاريخية لواء الديوانية في مختلف جوانبه الاجتماعية والاقتصادية والسياسية خلال العهد العثماني الأخير، لكنها افتقرت إلى دراسة شاملة ودقيقة لجانب الخدمات العامة فيه، ولا سيما الجسور التي تُعدّ من وسائط النقل المهمة؛ لكونها كانت تربط مناطق معيَّنة بأخرى، وتسهّل عبور الأهالي من ضفة لأخرى، وتقلّل معاناتهم، وتغنيهم عن استخدام أساليب النقل التقليدية المحفوفة بالمخاطر لا سيما في موسم الفيضانات أو عند هبوب الرياح العالية، فضلاً عن أنّ تلك الجسور أسهمت بشكل كبير في تنشيط العلاقات التجارية سواء في داخل اللواء، أو بينه وبين مركز الولاية، من هنا جاء سبب اختياري لموضوع (جسور لواء الديوانية بين التشييد والإصلاح ١٨٦٩-١٩١٧م).

تنبّهت حكومة ولاية بغداد ممثلة بولاتها إلى الأهمية الاقتصادية للواء الديوانية، فربطته بشبكة من الجسور، ولا سيما في المناطق الحيوية فيها؛ لتسهيل نقل المحاصيل الزراعية إلى مركز الولاية، فضلاً عن تسهيل عبور الأهالي وحيواناتهم، والاستفادة من واردات تلك الجسور لإعمار اللواء، وهنا تكمن أهمية الموضوع.

قُسم البحث إلى ثلاثة مباحث، جاء المبحث الأول بعنوان (دائرة النافعة)، وتناول مهامّ مديرية الأمور النافعة التي أُسست عام ١٨٦٩م، بالكشف عن الطرق والمعابر في ولاية بغداد، وتولّي البلديات بواسطة مهندسين خلال المدة (١٨٧٢ - ١٩٠٦م) مهمة وضع خرائط للجسور، وقيام الحكومة العثمانية عام ١٩٠٦م بتعيين مهندس للنافعة في ولاية بغداد، وأوجدت لجنة خاصة بها تتبع الإدارة المحليّة للولاية.

أمّا المبحث الثاني فحمل عنوان (جسور أقضية لواء الديوانية)، وتطرق إلى جسور أقضية لواء الديوانية، مثل جسر مركز قضاء الديوانية الذي شُيّد عام ١٨١٨م خلال حكم الوالي داود باشا، و(جسر الحلّة) الذي تهالك وتعرّض للخراب، وتشيد (جسر بته) بدلاً عنه عام ١٩٠٠م، كما تناول (جسر الشامية) الذي افتُتح في ٢٢ ايار ١٩٠٠م، كما بحث في (جسر السماوة).

كان (جسور نواحي أقضية اللواء) عنواناً للمبحث الثالث الذي بحث في (جسر الدغارة) الذي شُيّد عام ١٨٧٤م على نهر الدغارة، الذي تهالك بمرور الزمن، وشُيّد جسر جديد بدلاً عنه من الوالي نامق باشا الصغير عام ١٨٩٩م، كما تناول (جسر الشنافية) الذي تهالك أيضاً عام ١٨٧٩م، وإصدار حكومة الولاية أوامرها بتشيد جسر آخر بدلاً عنه عام ١٨٩٩م.

اعتمد البحث على كثير من المصادر المهمة، يقف في مقدّمها (جريدة الزوراء) التي رفدت البحث بمادّة تاريخيّة غاية في الدقّة والتفصيل، فكانت تتابع كلّ صغيرة وكبيرة تقوم بها الحكومة ممثّلة بالوالي، وتأتي أهميّتها أيضاً في أنّها الجريدة الرسميّة الناطقة باسم حكومة الولاية، فضلاً عن معاصرتها للأحداث التاريخيّة قيد الدراسة، فساعدت الجريدة الباحث في تغطية جزء كبير من مادّة البحث، بل كانت الأساس الذي قام عليه.

أولاً: دائرة النافعة (الأشغال العامة)

أوجب نظام الولايات الصادر عام ١٨٦٤ م^(١) تعيين موظف للأموال النافعة من قبل الحكومة العثمانية في مركز كل ولاية من ولاياتها على أن يتم اختياره من قبل وزارة الأمور النافعة في إسطنبول، وأن يكون مكلفاً مع مهندسين، يساعدونه بالكشف على الطرق والمعايير ومناقشتها والقيام بها، فضلاً عن تهيئة العمال للعمل، وتقديم خلاصة بالأعمال المنجزة في نهاية كل عام إلى الوالي، الذي يرفعها إلى وزارة النافعة في إسطنبول^(٢).

قام الوالي مدحت باشا^(٣) بعد تقلده منصب

(١) شكّل ذلك القانون خطوة عملية لإصلاح أحوال الولايات من النواحي السياسية والاقتصادية والعسكرية والاجتماعية، وتأكيد خضوعها للدولة، ووضع حداً للإقطاعيات القديمة، وحدد صلاحيات الولاة والمتصرفين والقائمين، واقتبس القانون الكثير من أحكامه من النظم الفرنسية. للمزيد من التفصيل ينظر: محمد عصفور سلمان، حركة الإصلاح في الدولة العثمانية وأثرها في المشرق العربي ١٨٣٩-١٩٠٨، أطروحة دكتوراه، كلية الآداب، جامعة بغداد، ٢٠٠٥، ص ٥٥-٥٦.

(٢) الدستور، ترجمة نوفل أفندي نعمة الله نوفل، مراجعة وتدقيق خليل أفندي الخوري، مج ١، المطبعة الأدبية، (بيروت: ١٣٠١هـ)، ص ٣٨٣.

(٣) سياسي وإداري عثماني، وُلد عام ١٨٨٣ م في إسطنبول، وأتمّ دراسته فيها، وعمل في بعض الدوائر العثمانية، ثم صار وزيراً لقلم الصدارة، ثم رئيساً لقلم المضابط، وفي عام ١٨٦٠ م نال رتبة الوزارة، بعدها صار والياً على نيش في بلغاريا، وترأس مجلس شورى الدولة، وفي عام ١٨٦٤ م صار والياً على الطونة، ثم والياً على بغداد في المدة (١٨٦٩-١٨٧٢ م)، وتبوأ منصب الصدارة العظمى مرتين، ثم صار وزيراً للعدلية، وكان له دور فعال في إعداد الدستور (القانون الأساسي) عام ١٨٧٦ م، وعُيّن والياً على سوريا في المدة (١٨٧٩-١٨٨٠ م)، ثم صار والياً على ايدين عام ١٨٨٠ م، حتى أثّرت مسألة موت السلطان عبد العزيز، التي اتّدهم بها=

والي بغداد^(١) عام ١٨٦٩م، ووصله إلى مركز الولاية بوقت قصير بتأسيس مديرية للنافعة، وذلك في إطار عمله لتطبيق نظام الولايات في بغداد، وكان المدعو مسعود بك مديراً لدائرة النافعة آنذاك، ثم عُيِّن معاون والي بغداد شاكر بك في عام ١٨٧١م مديراً للنافعة فضلاً عن وظيفته الأصلية^(٢).

قامت دائرة النافعة بإنجاز بعض الأعمال العامة في ولاية بغداد، منها مسح وتطهير بعض الأجزاء من نهر الفرات لجعله صالحاً لملاحة البواخر النهرية^(٣)، وإصلاح

=مدحت باشا، فحكم عليه بالنفي إلى قلعة الطائف حتى مات في سجنه في عام ١٨٨٣م. للمزيد من التفصيل ينظر: محمد عصفور سلمان، العراق في عهد مدحت باشا (١٢٨٦-١٢٨٩هـ / ١٨٦٩-١٨٧٢م) رسالة ماجستير، كلية الآداب، جامعة بغداد، ١٩٨٩، ص ٤٧-٥٩.

(١) ولاية عربية-عثمانية. طُبّق فيها قانون الولايات الصادر عام ١٨٦٤م من الوالي مدحت باشا عام ١٨٦٩م، وضُمّت ثلاثة ألوية هي (بغداد وكربلاء والديوانية). يحدّ ولاية بغداد من الشمال ولاية الموصل، ومن الغرب متصرفية دير الزور وبادية الشام، ومن الجنوب ولاية البصرة، ومن الشرق إيران. للمزيد من التفصيل ينظر: سالنامه دولة عليّة عثمانية لسنة ١٣١٥هـ، ص ٣٦٢-٣٦٥؛ سالنامه دولة عليّة عثمانية لسنة ١٣١٦هـ، الي درنجي سنه، عالم مطبعة سي، (استانبول: ١٣١٦هـ)، ص ٤١٦-٤٢١؛ سالنامه دولة عليّة عثمانية لسنة ١٣١٧هـ، الي بشنجي سنه، مطبعة عامرة، (دار الخلافة العلية: ١٣١٧هـ)، ص ٤٠٢-٤٠٧؛ سالنامه دولة عليّة عثمانية لسنة ١٣١٨هـ، الي التنجي سنه، مطبعة لري، (دار الخلافة العلية: ١٣١٨هـ)، ص ٤٤٨-٤٥٣؛ محمد شوكت، مفصل ممالك عثمانيّ جغرافيا سي، برنجي قسم، قره بت مطبعة سي، (در سعادت: ١٣٠٤هـ)، ص ١٥٠.

(٢) جميل موسى النجار، الإدارة العثمانية في ولاية بغداد من عهد الولي مدحت باشا إلى نهاية الحكم العثمانيّ ١٨٦٩-١٩١٧م، ط ٢، دار الشؤون الثقافية العامة، (بغداد: ٢٠٠١)، ص ٤٠٥.

(٣) يوسف كمال بك حتاتة وصديق الدمولوجي، مدحت باشا، ط ١، الدار العربية للموسوعات، (بيروت: ٢٠٠٢)، ص ٢٣٢-٢٣٣.

وتشغيل المعمل العائد لإدارة البواخر الحكومية (الإدارة النهرية)^(١)، وتعهّد مشروع إنشاء ترامواي الكاظمية^(٢)، وتمهيد طريقه ومدّ سكتة الحديدية^(٣)، ولكن تلك الدائرة ألغيت عام ١٨٧٢م بعد مغادرة مدحت باشا بغداد بأقلّ من شهرين^(٤).

وعلى الرغم من أنّ الحكومة المركزية في إسطنبول كانت تضمّ وزارة للنافعة، أُدمجت قبل حلول القرن العشرين مع وزارة التجارة، وسُميت بـ (وزارة التجارة والنافعة)، وكان القسم المختصّ بالأعمال العامة فيها (النافعة) يشرف على كلّ الأمور المتعلقة بالطرق والجسور والبريد والبرق ووسائل الاتصالات الأخرى ومشاريع الريّ،

(١) جلب الوالي نامق باشا الكبير (١٨٦٢-١٨٦٨م) باخرتين للملاحة الداخلية في العراق، وفي عهد الوالي مدحت باشا ازداد عدد البواخر حتى بلغ عددها ثمانية بواخر، وعُهد بإدارتها إلى إدارة البواخر الحكومية، والتي كان مقرّها في إحدى أجنحة المدرسة المستنصرية المطلة على نهر دجلة، وكانت مهمة تلك الادارة هو تقديم الخدمات التجارية ونقل الاهالي، لكن الحكومة العثمانية قامت ببيع بواخر تلك الإدارة إلى شركة لنج في ١٣ اذار عام ١٩١٤م. للمزيد من التفصيل: عبد العزيز سليمان نوار، المصالح البريطانية في انهار العراق ١٦٠٠-١٩١٤، مكتبة الأنجلو المصرية، (القاهرة: ١٩٦٨)، ص ١٢٦؛ مجلة لغة العرب، (منافع بيع البواخر)، السنة الثالثة، ج ١٢، رجب ١٣٣٢هـ-حزيران ١٩١٤م، ص ٦١٧-٦١٨.

(٢) وجد مدحت باشا أنّ أهالي الكاظمية كانوا يمارسون الأنشطة الاقتصادية في بغداد، ويستخدمون الحمير في ذهابهم وإيابهم، ووجد أنّ المسافة بين بغداد والكاظمية كانت ساعة ونصف، لذا قرّر إنشاء ترامواي لتسهيل المواصلات بينهما بطول سبعة كيلومترات، وجعله شركة مساهمة من (٦,٠٠٠) سهماً، كلّ سهم بليرتين ونصف، وأحضر أدواته وعربات من لندن، وبلغت كلفته (١٨,٠٠٠) ليرة. للمزيد من التفصيل ينظر: جريدة الزوراء، العدد (٤٩)، ٣٠ صفر ١٢٨٧هـ؛ يوسف كمال بك حتاته، المصدر السابق، ص ٢٣٤-٢٣٥.

(٣) جميل موسى النجار، المصدر السابق، ص ٤٠٥-٤٠٦.

(٤) عباس العزاوي، تاريخ العراق بين احتلالين، ج ٨، ط ١، مطبعة شريعت، (قم: ١٤٢٥هـ)، ص ١٣.

إلا أن ولاية بغداد خلّت طيلة الأعوام الواقعة بين (١٨٧٢ - ١٩٠٦م) من وجود أيّ دائرة متخصصة، تقوم بتنفيذ المشاريع العامّة والإشراف عليها ومنها الجسور، وكانت مثل تلك المشاريع تُنفَّذ من البلديات، التي كانت تستخدم بعض المهندسين^(١) لإنجازها من خلال وضع خرائط للجسور، ومن قبل الإدارة السنيّة أو بعض الدوائر العسكريّة التابعة للفيلق السادس^(٢) في الولاية^(٣).

وهكذا قامت الدولة العثمانيّة عام ١٩٠٦م بتعيين مهندس للنافعة في ولاية بغداد، وأوجدت لجنة خاصّة بها تتبّع الإدارة المحليّة للولاية، وترأس هذه اللجنة الوالي،

(١) استخدمت دائرة البلديّة الأولى عام ١٨٨٠م المهندس مسيو موزال (Mouselle)، الذي ظلّ يعمل فيها حتّى بعد عام ١٩٠٦م، وعند ازدياد عدد المهندسين في العهد الدستوريّ، شكّلت شعبة هندسيّة برئاسة المهندس المسيو فيولة (Violet)، ولم تستخدم دائرتا البلديّة الثانية والثالثة أيّ مهندس للعمل فيها. للمزيد من التفصيل ينظر: عبد العظيم عباس نصار، بلدات العراق في العهد العثمانيّ ١٥٣٤-١٩١٨ دراسة تاريخيّة وثائقية، ط ١، مطبعة شريعت، (د.م: ١٤٢٧هـ)، ص ١٨٢.

(٢) جرت تعديلات كثيرة على وحدات الفيلق السادس وأماكن توزيعها وتسمياتها، ففي عام ١٩١١م تشكّل فيلقان بدلاً من الفيلق السادس هما الفيلق (١٢) ومقرّه ولاية الموصل، والفيلق (١٦) ومقرّه ولاية بغداد، وقُبيل نشوب الحرب العالميّة الأولى تبدّل اسم فيلق ولاية بغداد إلى الفيلق (١٤)، وقبل نهاية الحرب صار للجيش العثمانيّ في ولاية بغداد فيلقان هما الفيلق (١٦) و (١٨). للمزيد من التفصيل ينظر: جميل موسى النجار، المصدر السابق، ص ٢٥٨؛ حقي (قول اغاسي)، عثمانيّ اردوسي أحوال وتنسيقات عسكريّة سي، (استانبول: ١٣٢٥هـ)، ص ١٥٧.

(٣) ستيفن همسلي لونكريك، أربعة قرون من تاريخ العراق الحديث العراق الحديث من سنة ١٩٠٠ إلى سنة ١٩٥٠، ترجمة وتعليق سليم طه التكريتي، ج ١، ط ١، (بغداد: ١٩٨٨)، ص ٣٠٢.

وتألف أعضاؤها غالباً من الدفتردار^(١)، وناظر النفوس وكاتب نفقات محاسبة الولاية ورئيس كتاب مجلس إدارة الولاية ورؤساء بلدية ولاية بغداد، ومهندس النافعة ونقيب الأشراف، وعضوين من وجهاء أهالي مدينة بغداد، أمّا مهندسو النافعة فازداد عددهم في الولاية في العهد الدستوري، وكان هؤلاء يعملون بإشراف (رئيس مهندسي النافعة)^(٢)، وفي ١٣ مايس ١٩١٠م قامت دائرة النافعة بتخصيص مبلغ (٤٠,٠٠٠) ليرة؛ لتسوية الطرق والمعابر وإنشائها داخل الولاية^(٣).

ثانياً: جسور أقضية لواء الديوانية

يمكن إجمال أهمّ جسور أقضية لواء الديوانية^(٤) بالآتي:

(١) أكبر منصب للشؤون المالية في الدولة العثمانية، يقابله في الوقت الراهن وزير المالية. كانت صلاحيّاته واسعة، وبعد توسع الدولة العثمانية انقسمت تلك الوظيفة بين دفتردار الروميلي ودفتردار الأناضول، ثم استُحدث دفتردار العرب والعجم بعد استيلاء السلطان سليم الأول (١٥١٢-١٥٢٠م) على سوريا، وفي نهاية القرن السادس عشر صار لكل ولاية دفتردار، يقوم بتنظيم شؤونها المالية، ومُنح صلاحيّات واسعة، وصار أحد أركان الولاية. للمزيد من التفصيل ينظر: مصطفى عبد الكريم الخطيب، معجم المصطلحات والألقاب التاريخية، ط ١، مؤسسة الرسالة، (بيروت: ١٩٩٦)، ص ١٣٨.

(٢) جميل موسى النجار، المصدر السابق، ص ٤٠٦.

(٣) جريدة صدى بابل، العدد ٣٩، ٤ جمادى الآخرة ١٣٢٨هـ.

(٤) عندما تولى مدحت باشا ولاية بغداد عام ١٨٦٩م طبّق نظام الولايات فيها، فصارت الديوانية لواءً ملحقة بولاية بغداد، لكن أنزلت الدرجة الإدارية له عام ١٨٧٠م من لواء إلى قضاء، ارتبط إدارياً بقضاء الحلة الذي رفعت درجته الإدارية إلى لواء؛ بسبب حادثه مقتل متصرّف الديوانية توفيق بك (ابن أخت مدحت باشا والي بغداد) عام ١٨٦٩م، فكان إنزال درجتها الإدارية من لواء إلى قضاء بهدف التقليل من شأنها، فضمّ لواء الحلة فضلاً عن قضاءي الحلة والديوانية =

١ - جسر الديوانية:

لم يرد ذكر لوجود جسر في الديوانية من خلال تتبع عدد من الرحلات في القرن الثامن عشر، وذلك ما أكدّه الأب دومينيكو سيستيني (Domenico Sestini) الذي مرّ بالديوانية عام ١٧٨١م إذ قال: «وعند الظهيرة اقترب منّا عدد كبير من الأشخاص من قبيلة الأكرع مع خيامهم وماشيتهم لكي ننقلهم إلى الضفة الأخرى»^(١)، فكان ذلك دليلاً على عدم وجود جسر يعبر عليه الأهالي آنذاك.

ولهذا صار من الضروريّ تشييد جسر في الديوانية ليسهل عبور الأهالي عليه، لا سيّما بعد أن صار العبور مستحيلاً بأساليب النقل التقليديّة؛ بسبب فيضان النهر، لذا قرّر أهالي الديوانية مع تلك المعاناة تشييد جسر بسيط يربط الضفتين^(٢)، وقد أشار

= كلاً من قضاءي الشاميّة والسماوة، وفي عام ١٨٧٤م تمّ إنزال درجة كربلاء إلى قضاء وربط بلواء الحلة لأسباب اقتصادية وقضايا فساد إداري، واستمرّ كذلك حتّى عام ١٨٧٦م، ولقصر المدة الزمنية التي انضمت فيها كربلاء إلى لواء الحلة لن يتمّ تناول جسورها، وفي عام ١٨٩٤م نُقل مركز اللواء من الحلة إلى الديوانية، وكان العامل الجغرافي وراء النقل، بهدف السيطرة على عشائر الديوانية والدغارة وعفك وآل بدير والشاميّة والسماوة التي كانت تمتنع عن دفع الضرائب والرسوم، وترفض الانخراط في خدمة التجنيد الإجباري. للمزيد من التفصيل ينظر: جعفر خياط، تاريخ العراق في العصور المظلمة، ج ١، ط ١، (د.م: ١٩٧١)، ص ٣٥٣-٣٥٥؛ سامي ناظم حسين المنصوري، الديوانية في العهد العثماني الأخير ١٨٥١-١٩١٧، ط ١، دار المدينة الفاضلة، (القادسية: ٢٠١٢)، ص ٤٩-٥٣.

(١) دومينيكو سيستيني، العراق في رحلة الأب دومينيكو سيستيني في سنة ١٧٨١، ترجمها عن الفرنسية خالد عبد اللطيف حسين، مراجعة وتحقيق أنيس عبد الخالق محمود، ط ١، المؤسسة العربية للدراسات والنشر، (بيروت: ٢٠١٤)، ص ١٧٧.

(٢) شياء يوسف الجبوري، موسوعة مدينة الديوانية إرثاً وحضارة، ط ١، دار الوضاح للنشر، =

عدد من الباحثين إلى أن جسر الديوانية شُيّد عام ١٨١٨ م في عهد الوالي داود باشا^(١)، وأنّ من قام بنصبه هو نجّار من أهل الحلّة، كان يدعى إدريس، وقد بلغ طوله (٢٠) مترًا وعرضه (٥) أمتار، وقد شُيّد على ستّ دعائم مربّعة من الخشب الغليظ المغروس عميقًا في قاع النهر، وكانت جهة الجسر من جانب الصوب الكبير (صوب الدغارة) ترتفع إلى الأعلى بواسطة جبال من الفولاذ، تصعد إلى برج عالٍ من خشب يعلو الجسر، وكانت قاعدته مستقلة ومغروسة في قاع النهر، والتفتّ الجبال التي كانت ترفع الجسر عند مرور السفن على بكرتين حديديتين مثبتتين بالأرض، وكلّ بكرة كانت تدار من رجلين، أمّا ممّرات الجسر الجانبية فكانت مصنوعة من ألواح متعارضة من الخشب الصلد الذي كانت تعلوه طبقة غير سميكة من القار الأسود، وامتدّ على أطراف تلك الممرّات سياجان من خشب بارتفاع حوالي متر ونصف المتر استندا إلى أعمدة متوازية من الخشب^(٢).

= (عمان: ٢٠١٦)، ص ٣٥١.

(١) سياسي وإداري عثماني، وُلد عام ١٧٧٤ م في تفليس، وهو نصرانيّ من أصل كرجي، وجيء به إلى بغداد بعمر عشرة أعوام من بعض النخاسين، فاشتراه مصطفى بك الربيعي، ثمّ باعه إلى سليمان باشا الكبير (١٧٤٩-١٧٦١ م) الذي ربّاه وعلمه حتّى صار عالمًا وأديبًا. تقلّد داود باشا في المناصب الحكوميّة، حتّى تولّى منصب والي بغداد عام ١٨١٦ م، وبعد أن ظهرت لديه نوايا استقلاليّة وجّه إليه السلطان محمود الثاني (١٨٠٨-١٨٣٩ م) حملة عسكريّة عام ١٨٣٠ م بقيادة عليّ رضا باشا اللازري (١٨٣١-١٨٤٢ م)، فاستسلم داود باشا وأرسل إلى إسطنبول، ثم صدر أمر العفو عنه، وعُيّن شيخًا على الحرم النبويّ عام ١٨٤٤ م، وتفرّغ هناك للعبادة والتدريس. توفّي داود باشا عام ١٨٥١ م في الحجاز، ودُفن في مقبرة البقيع. للمزيد من التفصيل ينظر: عبد العزيز سليمان نوار، داود باشا والي بغداد، دار الكاتب العربي للطباعة والنشر، (القاهرة: ١٩٦٧)، ص ٤١-٤٣؛ سليمان فائق بك، تاريخ بغداد، نقله إلى العربية موسى كاظم نورس، ط ١، الفرات للنشر والتوزيع، (بيروت: ٢٠١٠)، ص ١٢٩.

(٢) نبيل عبد الأمير الربيعي، الدرة البهية في تاريخ مدينة الديوانية (منذ تمصيرها حتى =

ووصفت شيما يوسف الجبوريّ جسر الديوانية بقولها: «جسر بسيط يربط بين الصوبين على شكل سيور خشبية (الخشب الأحمر) غير المنتظمة بشكل عوامات تسمى (جساريّات)»^(١) عائمة يشدّ البعض بحبل كبير (جنب) ليتمكن العبور عليها المشاة والحيوانات فقط ويرتبط باللوحين (خشبستان كبيرتان) على شكل دنك كبيرة ومن جهتي النهر»^(٢). كما أشار عباس العزاويّ إلى الجسر عندما ذكر حوادث عام ١٨١٨م خاصّة بعد إرسال الوالي داود باشا حملته العسكرية إلى شيوخ جليحة وعفك؛ بسبب امتناعهم عن دفع الضرائب آنذاك، فقال: «ولما وصلت العساكر إلى الديوانية اشتغلت الجنود بربط الجسر وترقبوا أخبار العشائر فاخترأوا الإقامة هناك والانتظار في جهة الشامية لبضعة أيّام» وفي موضع آخر أشار لنصب الجسر بقوله: «وفي هذه الأثناء أكملت العساكر نصب الجسر فعبرت إلى جهة جليحة وعفك من الشامية إلى الجزيرة»^(٣)، ويبدو من كلام العزاويّ أنّ الجسر في ذلك الوقت كان قيد العمل، وأنّ الجيش ساعد في إنجازه؛ لتسهيل عبور قوّاته. إنّ مدّة تشييد الجسر تعطي انطباعاً بأنّ الجسر شُيّد عندما كانت الديوانية تحت نفوذ عشيرة الخزاعل^(٤)، أي قبل

= عام ١٩١٧م) العهد العثمانيّ، ط١، دار الفرات للثقافة والإعلام، (الحلة: ٢٠١٧)، ص ٤٦٢.

(١) هي سفينة ملقوطة الطرفين كمؤخّر السفينة، توضع تحت الجسر، يبلغ ارتفاعها مترين، وطولها (٧) أمتار، وعرضها متران، وكانت تطلّى بالقار. للمزيد من التفصيل ينظر: مجلة لغة العرب، (أشباه السفن في العراق)، السنة الثانية، ج ٤، شوال ١٣٣٠ - تشرين الأول ١٩١٢م، ص ١٥٢.

(٢) شيما يوسف الجبوري، المصدر السابق، ص ٣٥١.

(٣) عباس العزاوي، المصدر السابق، ج ٦، ص ٢٥٩ - ٢٦٠.

(٤) تعود هذه العشيرة إلى قبيلة خزاعة العشيرة القحطانية المعروفة، وحُرّفت وسمّيت بـ (الخزاعل). رحلت هذه العشيرة من اليمن إلى الشام ثمّ إلى العراق لأسباب اقتصادية وسياسية، وفرضوا نفوذهم على منطقة الفرات الأوسط مدّة طويلة، وكانوا يدينون بالولاء الاسميّ للعثمانيين، =

أن تقوم الحكومة العثمانية بالقضاء على نفوذ هذه العشيرة^(١)، وفرض سيطرتها المباشرة على أراضيها، وتنظيم المنطقة إدارياً، وجعل الديوانية لواءً مرتبطاً إدارياً بإيالة بغداد وشهرزور عام ١٨٥١ م^(٢).

كانت آلية عبور الجسر عند مرور السفن الشراعية من خلال الجسر تتم بإيقاف الأهالي والحيوانات على جانبي النهر، في الوقت الذي تطوي السفن أشرعتها عند اقترابها من الجسر، وكان يقوم خمسة أو ستة من عمال تلك السفن بسحبها بحبل قويّ ومتين، بعد أن يقوموا بربط نهاية الحبال بشكل دوائر، ويسحبونها بواسطة غاطسين في الوحل والماء لتمريرها، وكانت تستعمل تلك الطريقة في سحب السفن في حالات معينة، منها: توقّف الرياح عن الهبوب، أو في حالة حركة الرياح بعكس اتجاه حركة سير

=وقامت الحكومة العثمانية بإعفائهم من الضرائب. للمزيد من التفصيل ينظر: حمود حمادي الساعدي، دراسات عن عشائر العراق الخزاعل، مطبعة الآداب، (النجف: ١٩٧٤)، ص ٨٧، ٨٩

(١) هجم كريدي آل ذرب رئيس الخزاعل في أواخر عام ١٨٥٠ م على القلاع الحكومية في الجانب الغربي لمدينة الديوانية، فهدمها واستولى على تجهيزاتها من الأسلحة، فقام قائد الفيلق السادس آنذاك نامق باشا الكبير بإعداد حملة عسكرية عام ١٨٥١ م، تمكّن خلالها من إلقاء القبض على كريدي وعدد من شيوخ العشيرة وتمّ نفيهم إلى إسطنبول، وبعدها قربت الحكومة العثمانية ولده مطلق واعترفت به رئيساً على الخزاعل، وعملت على تنظيم المنطقة إدارياً فتشكّل لواء الديوانية عام ١٨٥١ م، ثم تمكّنت الحكومة العثمانية من شيخ الخزاعل مطلق بن كريدي على يد قائمقام الديوانية شبلي باشا الذي تمكّن من إلقاء القبض عليه وعلى عدد من الشيوخ التابعين، ونُفوا عام ١٨٦٧ م إلى خارج إيالة بغداد. للمزيد من التفصيل ينظر: عبد العزيز سليمان نوار، تاريخ العراق الحديث من نهاية حكم داود باشا إلى نهاية حكم مدحت باشا، دار الكاتب العربي للطباعة والنشر، (القاهرة: ١٩٦٨)، ص ١٥٩ - ١٦٠؛ سامي ناظم حسين المنصوري، المصدر السابق، ص ٣٥ - ٣٦.

(٢) سامي ناظم حسين المنصوري، المصدر السابق، ص ٣٦.

السفن، ومن الجدير بالذكر أنّ ذلك الجسر كان يغطس عند ارتفاع منسوب مياه النهر^(١). تعرّض جسر الديوانية أكثر من مرّة إلى الانهيار، ففي شباط عام ١٨٧٦م صدرت إرادة سنّية بالموافقة على تخصيص مبلغ (٤٨٩, ٨) قرشاً^(٢) لإصلاحه، وفقاً لطلب الدائرة الماليّة في ولاية بغداد^(٣)، كما تعرّض الجسر في تمّوز عام ١٨٨٩م إلى الخراب، وكانت كلفة إصلاحه قد حُدّدت بمبلغ (١٠٠٠) ليرة^(٤)، فجمع متصرّف الحلة يحيى بك التبرّعات من الأهالي لإصلاحه، فجمع مبلغ (١٤٠) ليرة، وأشارت جريدة الزوراء إلى ذلك الحدث بقولها: «إن جسر الديوانية كان محال إلى الخراب منذ مدّة وتعميراته كانت متوقفة على صرف ألف ليرة إلّا أنّه بثمرة الإقدام والغيرة اللذين بذلها متصرف الحلة صاحب العزة يحيى بك تسابق أولوا الحمية من الأهالي لجمع وإعطاء الإعانة فاجتمع مقدار مائة وأربعين ليرة فأجريت بها تعميرات الجسر المذكور وبهذه الدفعة وصلت حسن الختام وإن البيك المومي اليه بحسب مسلكه ووقوفه على

(١) نبيل عبد الأمير الربيعي، المصدر السابق، ص ٤٦٢-٤٦٣.

(٢) عملة عثمانية، استُخدمت في نهايات القرن السادس عشر الميلاديّ، وكانت تساوي ثمانى أقباجات، وارتفعت قيمتها في القرن الثامن عشر إلى (١٢٠) أقبجة. للمزيد من التفصيل ينظر: سهيل صابان، المعجم الموسوعي للمصطلحات العثمانية التاريخية، مراجعة عبد الرزاق محمد حسن بركات، مكتبة الملك فهد الوطنية، (الرياض: ٢٠٠٠)، ص ١٧٩.

(٣) سامي ناظم حسين المنصوري، الديوانية وتوابعها في وثائق الأرشيف العثماني ١٨٦٥-١٩١٧م، ط ١، دار المدينة الفاضلة للطباعة والنشر والتوزيع، (بغداد: ٢٠١٥)، ص ١٤٥.

(٤) عملة عثمانية. كانت تساوي (١٠٠) قرش، وبعد إعلان المشروطة صارت تساوي (١٠٠) قرش و(٢٤) بارة. للمزيد من التفصيل ينظر: يعقوب سرّيس، مباحث عراقية في الجغرافية والتاريخ والآثار وخطط بغداد، جمع وتنصيب وتعليق معن حمدان علي، القسم الثالث، دار الرشيد للنشر، (بغداد: ١٩٨١)، ص ٦٨-٦٩.

أحوال هذه الأطراف توفق لإصلاحات كثيرة في القضاء»، وعبرت جريدة الزوراء عن شكرها لجهود المتصرف المذكور بقولها: «ولا غرو أن همّة المومى إليه يحى بك أفندي وغيرته مسلمة عندنا أيضاً فهمته وغيرته مما يوافق الرضا العالي من جميع الوجوه فهي من الأحوال المشكورة المستلزمة للممنونة»^(١).

كانت الحوادث المؤسفة تقع عند جسر الديوانية في أحيان كثيرة، فمثلاً في نيسان عام ١٩٠٠ م اصطدمت باخرة كانت قادمة من الحلة إلى الديوانية ليلاً بالجسر بسبب شدة جريان الماء، فسقطت نصف حمولة البخرة وشخصان في النهر، وأُنقذ الشخصان، وسُحبت البخرة إلى ضفة النهر قبل أن تغرق^(٢).

وتجدر الإشارة إلى أنه عندما احتلت القوات البريطانية الديوانية أقام الميجر ديلي (Daily) جسراً جديداً مجاوراً للمدرسة الرشدية (المتوسطة) عام ١٩١٧ م، وسُمي باسم (جسر ديلي)^(٣).

٢- جسر الحلة:

وُجد في قضاء الحلة جسر من القوارب، ربط صوب المدينة الكبير بصوبها الصغير، وكان يستغله الأهالي كلما وقعت ثورة في الحلة ضدّ الحكومة العثمانية، إذ كان الثوّار يقومون بقطعه؛ لمنع جيش الحكومة من العبور عليه^(٤)، لذا اهتمّت الحكومة العثمانية

(١) جريدة الزوراء، العدد ١٤٠٠، ١٩ ذي القعدة ١٣٠٦ هـ.

(٢) جريدة الزوراء، العدد ١٨٦٠، ١٩ ذي الحجة ١٣١٧ هـ.

(٣) زهير كاظم عبود، اوراق من ذاكرة مدينة الديوانية، دار الضياء للطباعة والتصميم، (النجف: ٢٠٠٨)، ص ١١٦.

(٤) جيمس بيلي فريزر، رحلة فريزر إلى بغداد في ١٨٣٤، نقلها إلى العربية جعفر خياط، ط ١،

بوضع قوة من الخيالة؛ لحراسته حتى لا يقع تحت سيطرة القوى المحليّة أو الخارجيّة المعارضة للسياسة العثمانيّة، وربّما كان ذلك سبباً رئيساً في قيام السلطات العثمانيّة بإصدار تعليمات منعت الأهالي بموجبها من استخدام الجسر ليلاً وتحديدًا من بعد غروب الشمس وحتى صباح اليوم التالي^(١)، أمّا من الناحية الاقتصادية فإنّ ذلك الجسر كان يوفر موارد ماليّة للدولة عن طريق رسوم المرور التي كانت تؤخذ من العابرين عليه، إذ كانت الحكومة تعطي لأشخاص يطلق عليهم اسم (ملتزمين)^(٢) حقّ جمع تلك الرسوم^(٣).

وقد ذُكر جسر الحلة في العديد من الرحلات، فمثلاً وصف الرحالة بيترو ديلا فاليه (Pietro dell'Avalle) هذا الجسر أثناء مروره بالحلة مطلع القرن السابع عشر بقوله: «وفيها جسر من القوارب كجسر بغداد عدد قواربه ٢٤ قارباً»^(٤)، وورد ذكره أيضًا في

مطبعة المعارف، (بغداد: ١٩٦٤)، ص ١٧٩ - ١٩٧؛ يوسف كركوش الحلي، تاريخ الحلة، القسم الأوّل، ط ١ منشورات المكتبة الحيدرية، (النجف: ١٩٦٥)، ص ١٣٦ - ١٣٧.

(١) علي هادي عباس المهداوي، الحلة في العهد العثماني المتأخّر ١٨٦٩ - ١٩١٤، ط ١، بيت الحكمة، (بغداد: ٢٠٠٢)، ص ٨٣ - ٨٤.

(٢) طبّقت الدولة العثمانيّة نظام الالتزام منذ عهد السلطان سليمان القانوني (١٥٢٠ - ١٥٦٦ م)، إذ كانت الدولة تمنح حقّ جباية ضريبة ما لأحد الأثرياء لقاء مبلغ معيّن، وحاولت الدولة العثمانيّة إلغاء ذلك النظام منذ إصدارها (خط كلخانة) عام ١٨٣٩ م، لكنّها لم تفلح في إلغائه إلّا لبعض الوقت، إذ استمرّت تستوفي ضرائب أخرى بطريقة الالتزام، وأصدرت الدولة العثمانيّة مجموعة من القوانين لتنظيم طريقة الجباية بالالتزام مثل نظام عام ١٨٥٥ م و ١٨٥٧ م و ١٨٦٠ م. للمزيد من التفصيل ينظر: الدستور، المصدر السابق، مج ٢، ص ٣٦ - ٤٠، ٤٣ - ٤٨، ٤٩.

(٣) جريدة الزوراء، العدد ١٢٩٩، ١٠ جمادى الأولى ١٣٠٤ هـ.

(٤) بيترو ديلا فاليه، رحلة ديلا فاليه إلى العراق مطلع القرن السابع، ترجمها عن الإيطالية وعلق =

رحلة أبراهام بارسونز (Abraham Parsons) خلال عامي ١٧٧٤-١٧٧٥م عندما قال: «يتكوّن جسر الحلة من ٢٩ قاربًا، لكنها ليست كبيرة جدًا مثل قوارب الجسر في بغداد المثبتة بإحكام بسلسلة واحدة»^(١)، فضلاً عما ذكره جيمس ريموند ولستيد (James Raymond Wollstead) بقوله: «يمرّ نهر الفرات خلال المدينة، ويقسمها إلى قسمين متساويين تقريبًا، يربط بينهما جسر مصنوع من القوارب»^(٢).

ورد ذكر جسر الحلة في قصّة غريبة نشرتها جريدة الزوراء عام ١٨٧٢م جاء فيها: «إنّ شوق الأهالي الغير متوطّنة وميلها إلى الإسكان قد بلغ إلى الدرجة التي ما ستعرضه من الغرائب وذلك أنّ شخصًا يسمّى حمد من معتبري عشائر الجبور أتى إلى الحلة ومعه كافة عياله وأولاده ونصب بيت الشعر الذي كان يأوي إليه إلى الآن في الميدان الواقع على رأس جسر الحلة واستدعى إدارة الأراضي له لأجل الإسكان وقال إذا لم تعطوني أراضي لأجل السكنى^(٣)، فأنا لا أرفع خيمتي من رأس الجسر..؛ لذا

=عليها بطرس حداد، شركة الديوان للطباعة، (بغداد: ٢٠٠١)، ص ٦٠.

(١) أبراهام بارسونز، رحلة أبراهام بارسونز من حلب إلى الخليج العربي (١٧٧٤-١٧٧٥)، ترجمة وتعليق أنيس عبد الخالق محمود، ط ١، المؤسسة العربية للدراسات والنشر، (بيروت: ٢٠١٣)، ص ١٠١.

(٢) جيمس ريموند ولستيد، رحلة إلى بغداد في عهد الوالي داود باشا، ترجمة وتعليق سليم طه التكريتي، مكتبة النهضة العربية للنشر والتوزيع، (بغداد: ١٩٨٤)، ص ١٣.

(٣) كانت العشائر في ولاية بغداد تتمرد وتثور على الدولة العثمانية بسبب محاولات الأخيرة فرض الضرائب عليها، وكانت الحكومة العثمانية تقابل تلك التمردات بسياسة البطش والقوة، لكن في النصف الثاني من القرن التاسع عشر اتبعت الدولة العثمانية سياسة أخرى تجاه العشائر، اتّضحت ملاحظها خلال ولاية مدحت باشا عن طريق العمل على توطين العشائر الرحالة في مناطق مستقرة من خلال توزيع الأراضي الزراعية عليها، عندما استحدث نظام التسجيل العقاري (الطابو)، والذي كان الهدف الأساسي منه العمل على توطين واستقرار العشائر بهدف =

أمر الوالي محمد رؤوف باشا^(١) آنذاك الموظفين بأن يمنحوه الأراضي الكافية للسكن،
فرفع خيمته من رأس الجسر^(٢).

كما وصفت مدام ديولافوا (Dieulafoy) جسر الحلة عندما زارت العراق عام ١٨٨١م بقولها: «وبعد قليل بلغنا أوّل حيّ من أحياء مدينة الحلة وواجهنا جسر عائم صغير أنشئ هو أيضاً من القوارب إلّا أنّه يميّز بقلّة حركة المرور عليه بالنسبة لجسر بغداد...»^(٣)، وقدّم الرحالة سوانسن كوبر (Swanson Cooper) وصفاً للجسر

=تسهيل مهمّة الدولة في جمع الضرائب منها وتجنيد أفرادها. للمزيد من التفصيل ينظر: ز. ي. هرشلاغ، مدخل إلى التاريخ الاقتصادي الحديث للشرق الاوسط، نقله إلى العربية مصطفى الحسيني، دار الحقيقة، (بيروت: ١٩٧٣)، ص ٥٤-٥٨؛ خليل إبراهيم الخالد ومهدي محمد الأزري، تاريخ أحكام الأراضي في العراق، دار الحرية للنشر، (بغداد: ١٩٨٠)، ص ٦١-٦٢.

(١) هو محمد رؤوف باشا بن عبيد باشا الجركسي، سياسي وعسكريّ عثمانيّ، وُلد عام ١٨٣٢م في إسطنبول، وتلقّى علومه العسكريّة في الأكاديميّة الحربيّة في إسطنبول، والتحق بمدرسة سانت سير الفرنسيّة العسكريّة، ثمّ التحق بأركان حرب الجيش العثمانيّ، وحصل على رتبة الباشويّة، وتمتّ ترقّيته عام ١٨٦٩م إلى رتبة مشير، وتولّى منصب (والي) في العديد من الولايات مثل كريت واشكودرا وكاستامونو، وتولّى منصب والي بغداد خلال (١٨٧٢-١٨٧٣م)، وسيلانيك والبوسنة عام ١٨٧٥م، وصار وزيراً للبحريّة عام ١٨٧٦م، ثمّ قائداً عاماً للجيش العثمانيّ خلال حرب البلقان (١٨٧٧-١٨٧٨م)، ونظراً لشجاعته وإقدامه نال لقب (سر عسكر)، وهو أكبر ألقاب الدولة العثمانيّة. تُوفيّ محمد رؤوف باشا عام ١٩٠٨م في إسطنبول. للمزيد من التفصيل ينظر: منذر جواد مرزة، بغداد وحاكموها عبر العصور ١٤٥-١٤٢٤هـ / ٧٦٢-٢٠٠٣م، مطبعة الغري الحديثة، (النجف: ٢٠٠٧)، ص ٣٣١؛ الشبكة

المعلوماتية الدولية: <https://ar.wikipedia.org/wik>

(٢) جريدة الزوراء، العدد ٢٧٨، ١ رجب ١٢٨٩هـ.

(٣) مدام ديولافوا، رحلة مدام ديولافوا من المحمّرة إلى البصرة وبغداد ١٢٩٩ هـ-١٨٨١م، ترجمة علي البصري، مراجعة وتقديم مصطفى جواد، ط ١، الدار العربية للموسوعات، =

عام ١٨٩٣م قائلًا: «عند مدخل الحلة، التقينا برجل عربي وقور، هو صديق سيّد حسن، حيث حللنا ضيوفًا عليه، لقد تبيّن أن الشخص الذي كان يرتدي أفضل ما لديه من ملابس بهذه المناسبة، هو أحمد بن سعد حبة، أحد تجّار المدينة، وقد سرنا برفقته وسط بساتين النخيل في الجانب الشرقيّ من المدينة نحو جسر من القوارب كان مخلعًا أكثر من جسر بغداد...»^(١).

يبدو أنّ جسر الحلة تهالك وتعرض للخراب، فصارت المحاصيل الزراعيّة التي تزرع في الشاميّة والهنديّة تنقل من الهنديّة بالبواخر إلى سدّة الهنديّة^(٢)، ومنها تُنقل إلى المسيّب على ظهور الحيوانات، ثمّ تنقل إلى بغداد، وواجهت عمليّة نقل تلك المحاصيل صعوبات كثيرة. منها تكاليف النقل وفقدان كمّيّات منها، لذا أمر الوالي نامق باشا الصغير^(٣) بتشيد جسر في الحلة أطلق عليه اسم (جسر بتّه)، والذي سُمّي بذلك

= (بيروت: ٢٠٠٧)، ص ١٣٠.

(١) ج. سوانسن كوبر، رحلة في البلاد العربية الخاضعة للأتراك، ترجمة صادق عبد الركاوي، ط ١، الأهلية للنشر والتوزيع، (عمان: ٢٠٠٤)، ص ٢٤٣.

(٢) استدعت الحكومة العثمانيّة مستشارها الفنيّ وليم ويلكوكس (William Wilcox) عام ١٩٠٨م، الذي قرّر بناء سدّة الهنديّة عبر نهر الفرات، وبوشر بأعمال البناء عام ١٩١١م وانتهت عام ١٩١٣م. للمزيد من التفصيل ينظر: محمود شوقي الحمداني، لمحات من تطور الري قديمًا وحديثًا، مطبعة السعدون، (بغداد: د. ت)، ص ٢٢٨ - ٢٣٠.

(٣) سياسيّ وإداريّ عثمانيّ، عُيّن واليًا على بغداد عام ١٨٩٩م، وقام بأعمال عدّة أثناء ولايته، وعزل عام ١٩٠٢م؛ بسبب وشاية بعض المغرضين، وبعد عزله عاش باقي حياته في قصره في (نیشان طاش) في إسطنبول. للمزيد من التفصيل ينظر: جريدة الزوراء، العدد ١٨١٢، ٨ ذي الحجة ١٣١٦هـ؛ جريدة الزوراء، العدد ١٨١٤، ٧ محرم ١٣١٧هـ؛ مصطفى نور الدين الواعظ، الروض الأزهر في تراجم آل السيد جعفر، عني بنشره وأضاف إليه وعلق حواشيه إبراهيم الواعظ، مطبعة الاتحاد، (الموصل: ١٩٤٨)، ص ٢٧٧.

الاسم نسبة إلى قرية بتة القريبة منه، وعيّن الوالي مدير المعارف سامي بك^(١) مشرفاً على عمليات تشييده، فبذل الأخير جهداً كبيراً لتسريع عمليات الإنشائية وجمع نفقات التشييد، وأثنت الزوراء على جهوده تلك قائلة: «نقرض همم وإقدامات صاحب الرفعة سامي بك مدير المعارف المأمور المخصوص على إنشائه لما بذل من الاعتناء والدقة في متانته ورصانته وحصول التصرف في مصارفه من كلّ جهة والسرعة الحارقة في إنشائه»^(٢)، وكانت هناك أسباب عدّة وراء تشييد ذلك الجسر تمثلت في^(٣):

١. الاستفادة من واردات الجسر كنفقات لتشييد المدارس الابتدائية والرشدية (المتوسطة) في لواء الديوانية.

٢. تسهيل وتسريع المراسلات بين الحلة والهندية وبغداد.

٣. تسهيل نقل الأهالي والعشائر.

تمّ افتتاح جسر بتة في يوم الجمعة الموافق ٤ أيار ١٩٠٠م بحضور هيئة حكومة قضاء الحلة وأفراد العشائر، ودُبِحت القرايين تيمناً بذلك^(٤)، وفي كانون الأول من العام نفسه وضع التزام الجسر العائد للمعارف في المزايدة العلنية بمبلغ قدره

(١) شغل منصب مدير الإعدادية الملكية، ثمّ صار رئيساً لمجلس معارف بغداد ومديرها، فضلاً عن وظيفته كمدير للإعدادية، وكان يعدّ من أشهر مديري معارف بغداد، واستمرّ بمنصبه ذلك خلال (١٨٩٩-١٩٠٣م). للمزيد من التفصيل ينظر: بدر مصطفى عباس، الحياة التعليمية في ولاية بغداد ١٨٦٩م / ١٢٨٦هـ - ١٩٠٩م / ١٣٢٧هـ، أطروحة دكتوراه، كلية الآداب، جامعة الموصل، ١٩٩٧، ص ٤٦؛ جريدة الزوراء، العدد ١٧٧٤، ٣ صفر ١٣١٦هـ.

(٢) جريدة الزوراء، العدد ١٨٦٤، ١٧ محرم ١٣١٨هـ.

(٣) جريدة الزوراء، العدد ١٨٦٣، ١٠ محرم ١٣١٨هـ.

(٤) المصدر نفسه.

(٤٥,٠٠٠) قرشاً لمدة ثلاثة أعوام، وكانت شروط الالتزام هي^(١):

إعطاء القرار بالالتزام الجسر لا يسحب إلا بعد مرور (٣١) يوماً، وحددت مدة الالتزام من تاريخ إعطاء القرار.

يُسَلَّم صندوق المعارف مبلغاً قدره (٢,٥٠٠) قرشاً سنوياً لتنفق على إصلاح الجسر، عدا بدل الإحالة وتسوية النفقات المتفرقة.

تكون رواتب ناظر الجسر وباقي العمال على الملتمزم.

تؤخذ المسكوكات في بدل الالتزام بفئاتها الحقيقية التي تقبلها الخزينة، وتُسَلَّم الأقساط التي تُعين أثناء إعطاء القرار في مدتها المعينة إلى صندوق المعارف. يتحمل الملتمزم الخسائر والضرر.

٣- جسر الشامية:

نُقل المركز الإداري لقضاء الشامية من قرية أم البعور الواقعة شمال مدينة الشامية الحالية إلى قرية الكطعة أواخر عام ١٨٩٧م، وصدرت إرادة سنية سلطانية في ٢٦ آب ١٨٩٨م بتغيير اسمها إلى (الحميدية)؛ تيمناً باسم السلطان عبد الحميد الثاني^(٢)، ولزيادة أعمار الحميدية، ولأنّ نهر الفرات يمرّ بها ويقسمها إلى قسمين، ولعدم وجود جسر فيها يسهّل نقل العشائر من طرف إلى آخر، حدثت مشاكل وصعوبات فيها، أدّت إلى تأخر مصالح الأهالي، وقد أشارت الزوراء إلى تلك الصعوبات

(١) جريدة الزوراء، العدد ١٨٨٥، ٩ شعبان ١٣١٨هـ.

(٢) سامي ناظم حسين المنصوري، الحميدية (الشامية حالياً) دراسة وثائقية في ضوء المصادر العثمانية ١٨٩٧-١٩١٠م، دار الفرات للثقافة والاعلام، (بابل: ٢٠٢١)، ص ١٥-١٦.

بقولها: «لم تزل تحدث المشكلات والمزاحم الضيمة دائماً لدى مرور القبائل المذكورة والأشخاص والذخائر والحيوانات المتواردة من المحالّ السائرة حتّى أنّه تمسّ الحاجة بعضاً لتدارك سفن فتحصل عند ذلك تأخرات وتعطيلات مدّة أيّام»، وبعد إجراء الكشف تبين أنّ تشييد جسر خشبيّ فيها يحتاج إلى مبلغ قدره (٤٢,٠٠٠) قرش وكسور، يكون استيفائها من وارداته مدّة عامين فقط، وعندما علم الوالي نامق باشا الصغير بذلك ارتأى عدم بقاء القضاء بدون جسر، وأصدر أوامره إلى متصرّفيّة لواء الديوانيّة بتشبيده سريعاً بالمبلغ المذكور على وفق الكشف السابق، وأن يتمّ تأمين مبلغ (٢٠,٠٠٠) قرش من واردات دوائر البلديّة في اللواء لتشبيده، والمبلغ الباقي يؤخذ من دوائر البلديّة في مركز الولاية، على أن يُستوفي ذلك المبلغ من واردات الجسر من دون أن يكلف ذلك خزينة الولاية شيئاً^(١).

وفي عام ١٨٩٩م أصدر الوالي خلال زيارته إلى الجسر المذكور أمراً بالإسراع بتشبيد الجسر؛ لتأمين مرور الناس، والاستفادة من وارداته لتنفق على تشييد المدارس الابتدائيّة في لواء الديوانيّة، فعُملت قوارب الجسر في قضاء الهندية، كما قام مدير معارف الولاية سامي بك المكلف بالإشراف على إنشائه بالسفر إلى بغداد؛ لشراء بعض لوازمه الإنشائيّة في كانون الثاني عام ١٩٠٠م^(٢)، فجُهِز الجسر بالمواد اللازمة لتشبيده خلال مدّة قليلة^(٣).

نُقلت شخاتير الجسر نهراً من الهندية إلى الشاميّة، ونُصبت في الموقع الذي حدّده الوالي نامق باشا الصغير عند زيارته لها، وجرى رسم افتتاحه في ٢٢ ايار ١٩٠٠م

(١) جريدة الزوراء، العدد ١٨٢٩، ٢٣ ربيع الآخر ١٣١٧هـ.

(٢) جريدة الزوراء، العدد ١٨٤٨، ٨ رمضان ١٣١٧هـ.

(٣) جريدة الزوراء، العدد ١٨٦١، ٢٦ ذي الحجة ١٣١٧هـ.

بحضور متصرف الديوانية مصطفى باشا، وقائممقام القضاء وموظفي القضاء ورؤساء العشائر والأهالي كافة، ودُبِحت القرايين؛ تيمناً بالافتتاح، أما واردات الجسر فتقرر إنفاقها على الأمور الآتية^(١):

أ- تسوية طريق الشامية - الكوفة.

ب- تأسيس مجارش للرزّ في الجانب الغربي من القضاء.

ت- إعمار القضاء.

٤ - جسر السماوة:

لم يرد ذكر جسر السماوة من خلال تتبع العديد من الرحلات في القرنين الثامن عشر والتاسع عشر، بل لم يرد ذكره في كثير من أعداد جريدة الزوراء، لكن ورد ذكره في مذكرات عبد العزيز القصاب^(٢) عندما عُيّن قائممقاماً لها عام ١٩٠٩ م إذ قال:

(١) جريدة الزوراء، العدد ١٨٦٥، ٢١ محرم ١٣١٨ هـ.

(٢) سياسي وإداري عراقي، وُلد عام ١٨٨٢ م في بغداد، وبعد أن أتم فيها دراسته الإعدادية سافر إلى إسطنبول عام ١٩٠١ م ودرس مدة عام واحد في كلية الطب، ثم دخل المدرسة الملكية الشاهانية عام ١٩٠٢ م، وتخرج منها عام ١٩٠٥ م، وعندما عاد إلى ولاية بغداد عُيّن موظفًا في مجلس إدارة الولاية، وعُيّن في الوقت نفسه مدرّسًا في المدرسة الإعدادية، وعُهدت إليه قائممقامية قضاء سامراء في تشرين الأول عام ١٩٠٧ م، ثم نُقل إلى السماوة في آذار عام ١٩٠٩ م، ثم الصويرة في أيلول عام ١٩١٠ م، ثم السماوة مرة أخرى في أيار ١٩١٤ م، فالهندية في كانون الأول عام ١٩١٦ م، وانسحب مع الموظفين الأتراك بعد الاحتلال الإنكليزي لبغداد في آذار عام ١٩١٧ م، ثم عُيّن قائممقام لعانة بالوكالة خلال (تموز - تشرين الأول عام ١٩١٧ م)، ثم قائممقام للزيبار في آذار عام ١٩١٨ م، وقائمقام للكوت في شباط عام ١٩٢١ م، وعُيّن متصرفًا للكوت في كانون الثاني عام ١٩٢٢ م، فكريلاء في شباط من العام نفسه، فالمتفك في كانون الثاني عام ١٩٢٣ م، ثم مديرًا عامًا للإدارة الداخلية في حزيران من العام نفسه، فمتصرفًا للموصل في كانون الثاني =

«اصطحبني وكيل القائم مقام ومدير المال إلى دار الحكومة، وكانت تقع على رأس الجسر من الجانب الكبير»، وذكر قصة طريفة تتعلق بالجسر، مفادها أن أحد الأشخاص سرق سبحة من يد شخص كان يبيع السبح في السوق، وأشار إلى أن السارق كان يدعى حسن بن حسين، وأنه كان يُلقب بـ (أبي الذهب) وأنه من أصحاب السوابق، وعندما أحضره أمام القصاب كان خائفاً، فسأله الأخير لماذا سرقت؟ فلم يُجب، فأمر القائم مقام بحبسه، وعند نقله إلى القشلة وعلى منتصف جسر السماوة ألقى السارق بنفسه في الماء، وأخذ يسبح مع التيار، وطلب القائم مقام من الشرطة تركه يتعب حتى يخرج من النهر، وعندما خرج ألقى القبض عليه^(١).

= عام ١٩٢٤م، ثم وزيراً للداخلية خلال (حزيران - تشرين الثاني عام ١٩٢٦م)، ونائباً عن الديوانية في آب عام ١٩٢٦م، ثم وزيراً للداخلية للمرة الثانية في كانون الثاني عام ١٩٢٨م، ثم نائباً عن بغداد، ثم رئيساً لمجلس النواب في أيار من العام نفسه، ثم وزيراً للداخلية في نيسان عام ١٩٢٩م، ثم وزيراً للري والزراعة في أيلول من العام نفسه، فوزيراً للعدل خلال (تشرين الثاني ١٩٢٩ - أيار ١٩٣٠م)، ثم رئيساً للتفتيش الإداري بوزارة الداخلية في تشرين الثاني عام ١٩٣٣م، فوزيراً للداخلية (٤ - ١٧ آذار ١٩٣٥م)، ونائباً عن بغداد في المدة (آب ١٩٣٥ - تشرين الأول ١٩٣٦م)، وعُيّن مراقباً عاماً للحسابات (١٩٣٧ - ١٩٤٦م)، ثم نائباً عن بغداد في المدة (آذار ١٩٤٧ - حزيران ١٩٤٨م)، ورئيساً لمجلس النواب (١٩٤٧ - ١٩٤٨م). تُوّي عام ١٩٦٥م في بغداد. للمزيد من التفصيل ينظر: مير بصري، أعلام السياسة في العراق الحديث، ج ١، ط ١، دار الحكمة، (لندن: ٢٠٠٥)، ص ١٩٧ - ١٩٩.

(١) عبد العزيز القصاب، مذكرات عبد العزيز القصاب، إعداد وتحقيق خالد عبد العزيز القصاب، ط ١، المؤسسة العربية للدراسات والنشر، (بيروت: ٢٠٠٧)، ص ٧٢، ٨٠.



ثالثاً: جسور نواحي أفضية اللواء

١ - جسر الدغارة:

شُيّد جسر في الدغارة في عهد الوالي رديف باشا^(١) عام ١٨٧٤ م على نهر الدغارة المتفرّع من نهر الفرات مقابل سراي الحكومة فيها، لكنّه تهدّم بمرور الزمن، فأخذ الأهالي يستخدمون السفن والقفف^(٢) في العبور من ضفة إلى أخرى، لكنّ وسيلة النقل تلك صاحبها مشاكل كثيرة، وتأخير لمصالح الناس، وعندما صارت الديوانية مركز لواء عام ١٨٩٤ م، أخذت ناحية الدغارة تترقّى في الجانب العمراني والزراعي، لذا لم يرض الوالي نامق باشا الصغير أن تبقى الناحية من دون جسر يسهّل عبور الأهالي، فأصدر أوامره إلى متصرّفية لواء الديوانية عام ١٨٩٩ م بالإسراع بتشيد جسر فيها، وتمّ تشييده بكلفة قدرّت بـ (٣٢,٠٠٠) قرش وكسور، وعبرّت الزوراء عن امتنان الأهالي لتشييده بقولها: «وجلباً للدعوات الخالصة من قبل العموم للطرف المستجمع المجدّ والشرف لحضرة ملاذ الخلافة»^(٣).

(١) سياسي وإداري عثماني. عُيّن والياً على بغداد عام ١٨٧٣ م، وقام خلال ولايته ببعض التحوّلات الإدارية في البصرة والنجاش والمتفك، وجلب آليتين لتطهير نهر دجلة، وأنعم عليه السلطان عبد العزيز بالوسام المرصّع. انتهت ولايته عام ١٨٧٥ م. للمزيد من التفصيل ينظر: منذر جواد مرزّة، المصدر السابق، ص ٣٣١.

(٢) هي عبارة عن أغصان مجدولة، كان يشدّ بعضها إلى بعض بإحكام، وهي مغلفة بالجلود والقماش من الداخل، وكان يُستعان بالمجازيف لتسييرها في الماء. للمزيد من التفصيل ينظر: حنا بطاطو، العراق الطبقات الاجتماعية والحركات الثورية من العهد العثماني وحتى قيام الجمهورية، ترجمة عفيف الرزاز، الكتاب الأول، مؤسسة الأبحاث العربية، (بيروت: ١٩٩٠)، ص ٢٦٤.

(٣) جريدة الزوراء، العدد ١٨٣٢، ١٤ جمادى الأولى ١٣١٧ هـ.



٢- جسر الشنافية:

وُجد جسر قديم على نهر الفرات الجاري في ناحية الشنافية، تهدمت مسنّاته في تمّوز عام ١٨٧٤ م بسبب شدة الفيضان، فتبرّع الأهالي من الوجهاء والسادات بتكاليف إصلاحها وإصلاح القلعة ودار الحكومة فيها، فتبرّع السيّد عليّ أفندي بمبلغ (١٠٠٠) قرش، وتبرّع سيّد لطيف بمبلغ (٧٥٠) قرشاً، وكلّ من سريع ونايف من عشيرة آل زيّاد بمبلغ (١٠٠٠) قرش، وأثنت جريدة الزوراء على تلك الإعانات بقولها: «فأمّا إعانة هؤلاء الذوات المومى إليهم فإنّها منبعثة من ثرّ حميتهم الفطرية وهي لايقة بالتحسين»^(١).

تهدّم جسر الشنافية عام ١٨٧٩ م تقريباً، ولم تكن هناك واسطة لعبور الأهالي والحيوانات والأسلحة غير السفن مع ما يعترّيا من مشاكل وصعوبات، وعندما علم الوالي نامق باشا الصغير بذلك قرّر تشييد جسر فيها، وبعد الكشف قدّرت كلفة تشييد الجسر الإجمالية (٥١,٠٠٠) قرش، فأصدر الوالي أوامره عام ١٨٩٩ م إلى متصرفيّة لواء الديوانية بتوفير المبلغ المذكور والمباشرة بتشبيده لأسباب عدّة، منها: تطوير المنطقة وتوسيع الزراعة والتجارة فيها^(٢)، ولتأمين مرور الأهالي، والاستفادة من وارداته لتشييد المدارس الابتدائية في لواء الديوانية، فأنشئت قوارب الجسر في قضاء الهندية، وقام مدير معارف الولاية سامي بك بالإشراف على إنشائه، وشراء بعض لوازمه الإنشائية عام ١٩٠٠ م^(٣)، فجُهِز الجسر باللوازم في مدة قصيرة، وتمّ تشييده^(٤).

(١) جريدة الزوراء، العدد ٤٦٣، ٧ جمادى الثانية ١٢٩١ هـ.

(٢) جريدة الزوراء، العدد ١٨٣٢، ١٤ جمادى الأولى ١٣١٧ هـ.

(٣) جريدة الزوراء، العدد ١٨٤٨، ٨ رمضان ١٣١٧ هـ.

(٤) جريدة الزوراء، العدد ١٨٦١، ٢٦ ذي الحجة ١٣١٧ هـ.

الخاتمة

في نهاية البحث نوجز أهم ما توصل إليه من نتائج:

١. عانى أهالي لواء الديوانية كثيرًا عند عبور نهر الفرات من جانب إلى جانب آخر، ولا سيّما في موسم الفيضان وبأساليب النقل التقليديّة، فكان ذلك مدعاة لاهتمام حكومة الولاية بتشديد الجسور فيها لحلّ تلك المشكلة، وللإستفادة من وارداتها في إعمار اللواء وتشديد المدارس فيه، ولتسهيل نقل المحاصيل الزراعيّة.

٢. ضمّ لواء الديوانية جسورًا عدّة منها ما بقي على حاله ولم يحتج إلى غير الترميم، مثل: جسر مركز الديوانية الذي لم تُعد هيكليّة بنائه لكونه شُيّد من البداية بشكل متين، ومنها ما تهالك واحتاج إلى إعادة تشييد مثل جسر الحلة؛ لكون انهياره قد ترك آثارًا سلبية على اقتصاد الولاية، لا سيّما في مسألة نقل المحاصيل الزراعيّة إلى بغداد، فُشِّد بدله جسر بتّه عام ١٩٠٠م، أمّا قضاء الشاميّة فكان يفتقر من البداية إلى وجود جسر، ولأهمية القضاء من الناحية الاقتصادية تحتم إنشاء جسر فيه، كما وُجد جسر في قضاء السماوة، يبدو أنّه شُيّد حديثًا فيها، أمّا ناحيتا الدغارة والشنافية فكان في كلّ منهما جسر قدّم خدماته للأهالي، لكن يبدو أنّ تشييدهما لم يكن متينًا، فتهالكا وبقيت الناحيتان من دون جسور، وأخذ الأهالي يستخدمون القفف في عبور النهر من ضفّة إلى أخرى، ولأهميّة تلك الناحيتين، قامت حكومة الولاية بتشديد جسور فيها بشكل متين.

٣. يلاحظ أنّ جميع جسور لواء الديوانية باستثناء جسر مركز قضاء الديوانية شُيّدت أثناء حكم الوالي نامق باشا الصغير، الذي يُعدّ ثاني وإلٍ مصلح حكم ولاية بغداد بعد الوالي مدحت باشا، فبعد تولّيه الولاية بمدة قليلة قام بزيارة لواء الديوانية عام ١٨٩٩م، وانتبه إلى أهمّيّته الاقتصادية؛ لكون الولاية اعتمدت على ما كان ينتجه من محاصيل زراعيّة، ووجد أنّ افتقاره إلى جسور تسهّل عمليّة نقل تلك المحاصيل إلى مركز الولاية أثر سلبياً على اقتصاد الولاية بشكل عامّ.

قائمة المصادر

أولاً: الوثائق المنشورة باللغة العربية والعثمانية:

١. الدستور، ترجمة نوفل أفندي نعمة الله نوفل، مراجعة وتدقيق خليل أفندي الخوري، مج ١، مج ٢، المطبعة الأدبية، (بيروت: ١٣٠١ هـ).
٢. سالنامه دولة عليّة عثمانية لسنة ١٣١٥ هـ.
٣. سالنامه دولة عليّة عثمانية لسنة ١٣١٦ هـ، عالم مطبعة سي.
٤. سالنامه دولة عليّة عثمانية لسنة ١٣١٧ هـ، مطبعة عامرة.
٥. سالنامه دولة عليّة عثمانية لسنة ١٣١٨ هـ مطبعة لري.

ثانياً: الرسائل والأطاريح:

١. سلمان، محمد عصفور، حركة الإصلاح في الدولة العثمانية وأثرها في المشرق العربي ١٨٣٩-١٩٠٨، أطروحة دكتوراه، كلية الآداب، جامعة بغداد، ٢٠٠٥.
٢. _____، العراق في عهد مدحت باشا (١٢٨٦-١٢٨٩ هـ) / ١٨٦٩-١٨٧٢ م) رسالة ماجستير، كلية الآداب، جامعة بغداد، ١٩٨٩.
٣. عباس، بدر مصطفى، الحياة التعليمية في ولاية بغداد ١٨٦٩ م / ١٢٨٦ هـ - ١٩٠٩ م / ١٣٢٧ هـ، أطروحة دكتوراه، كلية الآداب، جامعة الموصل، ١٩٩٧.

ثالثاً: الكتب العربية والمعرّبة:

١. بارسونز، أبراهام، رحلة أبراهام بارسونز من حلب إلى الخليج العربي (١٧٧٤-١٧٧٥)، ترجمة وتعليق أنيس عبد الخالق محمود، ط ١، المؤسسة العربية للدراسات والنشر، (بيروت: ٢٠١٣).
٢. بصري، مير، أعلام السياسة في العراق الحديث، ج ١، ط ١، دار الحكمة، (لندن: ٢٠٠٥).
٣. بطاطو، حنا، العراق الطبقات الاجتماعية والحركات الثورية من العهد العثماني وحتى قيام الجمهورية، ترجمة عفيف الرزاز، الكتاب الأول، مؤسسة الأبحاث العربية، (بيروت: ١٩٩٠).
٤. الجبوري، شيماء يوسف، موسوعة مدينة الديوانية إرثاً وحضارة، ط ١، دار الوضاح للنشر، (عمان: ٢٠١٦).
٥. حتاته، يوسف كمال بك وصديق الدمولوجي، مدحت باشا، ط ١، الدار العربية للموسوعات، (بيروت: ٢٠٠٢).
٦. الحلي، يوسف كركوش، تاريخ الحلة، القسم الأول، ط ١ منشورات المكتبة الحيدرية، (النجف: ١٩٦٥).
٧. الحمداني، محمود شوقي، لمحات من تطور الري قديماً وحديثاً، مطبعة السعدون، (بغداد: د. ت.).
٨. الخالد، خليل إبراهيم ومهدي محمد الأزري، تاريخ أحكام الأراضي في العراق، دار الحرية للنشر، (بغداد: ١٩٨٠).
٩. الخطيب، مصطفى عبد الكريم، معجم المصطلحات والألقاب التاريخية،

- ١، مؤسسة الرسالة، (بيروت: ١٩٩٦).
١٠. خياط، جعفر، تاريخ العراق في العصور المظلمة، ج ١، ط ١، (د.م: ١٩٧١).
١١. ديللافاليه، بيترو، رحلة ديللافاليه إلى العراق مطلع القرن السابع، ترجمها عن الإيطالية وعلق عليها بطرس حداد، شركة الديوان للطباعة، (بغداد: ٢٠٠١).
١٢. الربيعي، نبيل عبد الأمير، الدرة البهية في تاريخ مدينة الديوانية (منذ تمصيرها حتى عام ١٩١٧م) العهد العثماني، ط ١، دار الفرات للثقافة والاعلام، (الحلة: ٢٠١٧).
١٣. الساعدي، حمود حمادي، دراسات عن عشائر العراق الخزاعل، مطبعة الآداب، (النجف: ١٩٧٤).
١٤. سركيس، يعقوب، مباحث عراقية في الجغرافية والتاريخ والآثار وخطط بغداد، جمع وتنصيب وتعليق معن حمدان علي، القسم الثالث، دار الرشيد للنشر، (بغداد: ١٩٨١).
١٥. سيستيني، دومينيكو، العراق في رحلة الأب دومينيكو سيستيني في سنة ١٧٨١، ترجمها عن الفرنسية خالد عبد اللطيف حسين، مراجعة وتحقيق أنيس عبد الخالق محمود، ط ١، المؤسسة العربية للدراسات والنشر، (بيروت: ٢٠١٤).
١٦. صابان، سهيل، المعجم الموسوعي للمصطلحات العثمانية التاريخية، مراجعة عبد الرزاق محمد حسن بركات، مكتبة الملك فهد الوطنية، (الرياض: ٢٠٠٠).

١٧. عبود، زهير كاظم، أوراق من ذاكرة مدينة الديوانية، دار الضياء للطباعة والتصميم، (النجف: ٢٠٠٨).
١٨. العزاوي، عباس، تاريخ العراق بين احتلالين، ج٦، ج٨، ط١، مطبعة شريعت، (قم: ١٤٢٥هـ).
١٩. فائق بك، سليمان، تاريخ بغداد، نقله إلى العربية موسى كاظم نورس، ط١، الفرات للنشر والتوزيع، (بيروت: ٢٠١٠).
٢٠. فريزر، جيمس بيلى، رحلة فريزر إلى بغداد في ١٨٣٤، نقلها إلى العربية جعفر خياط، ط١، مطبعة المعارف، (بغداد: ١٩٦٤).
٢١. القصاب، عبد العزيز، مذكرات عبد العزيز القصاب، إعداد وتحقيق خالد عبد العزيز القصاب، ط١، المؤسسة العربية للدراسات والنشر، (بيروت: ٢٠٠٧).
٢٢. كوبر، أ. ج. سوانسن، رحلة في البلاد العربية الخاضعة للأتراك، ترجمة صادق عبد الركابي، ط١، الأهلية للنشر والتوزيع، (عمان: ٢٠٠٤).
٢٣. لونكريك، ستيفن همسلي، أربعة قرون من تاريخ العراق الحديث العراق الحديث من سنة ١٩٠٠ إلى سنة ١٩٥٠، ترجمة وتعليق سليم طه التكريتي، ج١، ط١، (بغداد: ١٩٨٨).
٢٤. مدام ديولافوا، رحلة مدام ديولافوا من المحمرة إلى البصرة وبغداد ١٢٩٩هـ - ١٨٨١م، ترجمة علي البصري، مراجعة وتقديم مصطفى جواد، ط١، الدار العربية للموسوعات، (بيروت: ٢٠٠٧).
٢٥. مرزعة، منذر جواد، بغداد وحاكموها عبر العصور ١٤٥ - ١٤٢٤هـ / ٧٦٢ -



- ٢٠٠٣م، مطبعة الغري الحديثة، (النجف: ٢٠٠٧).
٢٦. المنصوري، سامي ناظم حسين، الحميدية (الشامية حالياً) دراسة وثائقية في ضوء المصادر العثمانية ١٨٩٧-١٩١٠م، دار الفرات للثقافة والإعلام، (بابل: ٢٠٢١).
٢٧. _____، الديوانية في العهد العثماني الأخير ١٨٥١ - ١٩١٧، ط ١، دار المدينة الفاضلة، (القادسية: ٢٠١٢).
٢٨. _____، الديوانية وتوابعها في وثائق الأرشيف العثماني ١٨٦٥-١٩١٧م، ط ١، دار المدينة الفاضلة للطباعة والنشر والتوزيع، (بغداد: ٢٠١٥).
٢٩. المهداوي، علي هادي عباس، الحلة في العهد العثماني المتأخر ١٨٦٩-١٩١٤، ط ١، بيت الحكمة، (بغداد: ٢٠٠٢).
٣٠. النجار، جميل موسى، الإدارة العثمانية في ولاية بغداد من عهد الولي مدحت باشا إلى نهاية الحكم العثماني ١٨٦٩-١٩١٧م، ط ٢، دار الشؤون الثقافية العامة، (بغداد: ٢٠٠١).
٣١. نصار، عبد العظيم عباس، بلديات العراق في العهد العثماني ١٥٣٤-١٩١٨ دراسة تاريخية وثائقية، ط ١، مطبعة شريعت، (د. م: ١٤٢٧ هـ).
٣٢. نوار، عبد العزيز سليمان، تاريخ العراق الحديث من نهاية حكم داود باشا إلى نهاية حكم مدحت باشا، دار الكاتب العربي للطباعة والنشر، (القاهرة: ١٩٦٨).
٣٣. _____، داود باشا والي بغداد، دار الكاتب العربي للطباعة



والنشر، (القاهرة: ١٩٦٧).

٣٤. _____، المصالح البريطانية في أنهار العراق ١٦٠٠-١٩١٤، مكتبة الأنجلو المصرية، (القاهرة: ١٩٦٨).

٣٥. هرشلاغ، ز. ي، مدخل إلى التاريخ الاقتصادي الحديث للشرق الأوسط، نقله إلى العربية مصطفى الحسيني، دار الحقيقة، (بيروت: ١٩٧٣).

٣٦. الواعظ، مصطفى نور الدين، الروض الأزهر في تراجم آل السيد جعفر، عني بنشره وأضاف إليه وعلق حواشيه إبراهيم الواعظ، مطبعة الاتحاد، (الموصل: ١٩٤٨).

٣٧. ولستيد، جمس ريموند، رحلة إلى بغداد في عهد الوالي داود باشا، ترجمة وتعليق سليم طه التكريتي، مكتبة النهضة العربية للنشر والتوزيع، (بغداد: ١٩٨٤).

رابعًا: الكتب باللغة العثمانية:

١. حقي (قول اغاسي)، عثماني اردوسي أحوال وتنسيقات عسكرية سي، (استانبول: ١٣٢٥هـ).

خامسًا: الصحف:

جريدة الزوراء، العدد ٤٩، ٣٠ صفر ١٢٨٧هـ.

٢. جريدة الزوراء، العدد ٢٧٨، ١ رجب ١٢٨٩هـ.

٣. جريدة الزوراء، العدد ٤٦٣، ٧ جمادى الثانية ١٢٩١هـ.

٤. جريدة الزوراء، العدد ١٢٩٩، ١٠ جمادى الأولى ١٣٠٤ هـ.
٥. جريدة الزوراء، العدد ١٤٠٠، ١٩ ذي القعدة ١٣٠٦ هـ.
٦. جريدة الزوراء، العدد ١٧٧٤، ٣ صفر ١٣١٦ هـ.
٧. جريدة الزوراء، العدد ١٨١٢، ٨ ذي الحجة ١٣١٦ هـ.
٨. جريدة الزوراء، العدد ١٨١٤، ٧ محرم ١٣١٧ هـ.
٩. جريدة الزوراء، العدد ١٨٢٩، ٢٣ ربيع الآخر ١٣١٧ هـ.
١٠. جريدة الزوراء، العدد ١٨٣٢، ١٤ جمادى الأولى ١٣١٧ هـ.
١١. جريدة الزوراء، العدد ١٨٤٨، ٨ رمضان ١٣١٧ هـ.
١٢. جريدة الزوراء، العدد ١٨٦٠، ١٩ ذي الحجة ١٣١٧ هـ.
١٣. جريدة الزوراء، العدد ١٨٦١، ٢٦ ذي الحجة ١٣١٧ هـ.
١٤. جريدة الزوراء، العدد ١٨٦٣، ١٠ محرم ١٣١٨ هـ.
١٥. جريدة الزوراء، العدد ١٨٦٤، ١٧ محرم ١٣١٨ هـ.
١٦. جريدة الزوراء، العدد ١٨٦٥، ٢١ محرم ١٣١٨ هـ.
١٧. جريدة الزوراء، العدد ١٨٨٥، ٩ شعبان ١٣١٨ هـ.
١٨. جريدة صدى بابل، العدد ٣٩، ٤ جمادى الآخرة ١٣٢٨ هـ.

سادسًا: المجلّات:

١. مجلّة لغة العرب، (أشباه السفن في العراق)، السنة الثانية، ج٤، شوال ١٣٣٠-تشرين الأول ١٩١٢م.
٢. مجلّة لغة العرب، (منافع بيع البواخر)، السنة الثالثة، ج١٢، رجب ١٣٣٢هـ-حزيران ١٩١٤م.

سابعًا: الشبكة المعلوماتية الدولية:

1. <https://ar.wikipedia.org/wik>