

## الأكلاك في الموصل مطلع القرن العشرين

م. عامر بلو اسماعيل\*

تاريخ قبول النشر

٢٠١٩/٨/٢٨

تاريخ استلام البحث

٢٠١٩/٧ / ١

ملخص البحث:

أثارت طرق النقل انتباه الإنسان منذ العصور الغابرة، لأهميتها التجارية، ولا غنى عنها في حياته اليومية، ولا سيما النقل بوساطة المياه الداخلية (النقل النهري)، فضلاً عن ذلك يولي الإنسان اهتماماً كبيراً بتطوير وسائل النقل النهري باختراع الرّمث (الكَلَك) الذي استخدم في أنحاء العالم جميعها منذ عصور ما قبل التاريخ، وكذا الحال بالنسبة لسكان بلاد الرافدين (الآن العراق)، فقد مثّل الكلك شريان الحياة اليومية لهم، وساهم في ازدهارهم الاقتصادي. إذ كان الكلك من وسائل كسب الرزق لصانعيه، ولأولئك الذين يتاجرون في المواد التي تصنع منها الأكلاك كأعمدة الخشب، وجلود الماعز وما إلى ذلك. وأخيراً، فهذا البحث هو محاولة لتسليط الضوء على صناعة الأكلاك، واهم خطوط سيرها وخدماتها في الموصل منذ مطلع القرن العشرين.

### Kelleks in Mosul at the Beginning of the Twentieth Century

Amer Bello Ismail (A lecturer at Mosul Studies Center)

Abstract:

Since immemorial times, routes of transportation have aroused the interests of Man, due to its commercial importance, and also its indispensability for his everyday life, especially the Inland Water Transport (river transport). In this respect, He paid great heed to develop methods of the river traffic by the invention of rafts (Kellek) which had used worldwide since prehistoric times. With regard to Mesopotamia population (Now Iraq), Kellek represents the lifeblood for their daily life, and participated in their economic prosperity. Moreover, constriction of Kelleks was one of the means of livelihood for kellek-makers, and for those who trade in construction materials such as wood poles and goatskins and so forth. On these considerations, this paper is an attempt to shine a spotlight

\* مدرس، قسم الدراسات الادبية والتوثيق، مركز دراسات الموصل، جامعة الموصل.

onkellek-making, and its services and itineraries at the beginning of the twentieth Century.

### المقدمة:

لم تكن الأكلاك حديثة العهد في الموصل، إذ أنها من وسائط النقل المهمة والموغلة بالقدم، إذ أن الأشوريين القدماء قد استخدموها في النقل، كما حدث عندما استعملوا ذات مرة كلك هائل لنقل ثيران منجحة عملاقة (تمثال حجري) (يدعى الإله الحامي) بنهر دجلة من النمرود<sup>(١)</sup> في شمالي بلاد ما بين النهرين (العراق القديم) إلى البصرة في رأس الخليج العربي لمسافة (٦٠٠) ميل. وفي بلاد ما بين النهرين تم استخدام أكلاك مختلفة الأحجام للنقل النهري في نهري دجلة والفرات، وتتراوح أحجامها من كلك بجلد واحد (قربة) إلى كلك ذو ألف جلد، ورسم الأشوريون بنحت بارز جنود مسلحين يطفون على قرب فردية منفوخة يهاجمون مواقع الأعداء بالماء والمدافع يهربون بطرق مماثلة، ولم ينفرد الأشوريون في استخدام الأكلاك، إذ قام القائد القرطاجي حنبعل (٢٤٧ ق.م - ١٨٢ ق.م) بنقل الفيلة بالأنهار الأوربية على متن الأكلاك المدعومة بقرب منفوخة من جلود الحيوانات، واستعملت جيوش الإسكندر الكبير (٣٥٦ ق.م - ٣٢٣ ق.م) الأكلاك لنقل الجنود والتجهيزات بأفكار آسيا عند توجهها وزحفها باتجاه الشرق مروراً ببلاد فارس، إلى أفغانستان والهند. واستفيد من فكرة الأكلاك باعتماد الجلد لوحده في طفو الإنسان، إذ كان الجنود الرومان يحملون معهم جلود فارغة بوصفها جزءاً من عدتهم، ويستعملونها عند الحاجة لعبور بعض الأنهار أو الجداول التي تعيق تقدمهم أو تعترض طريقهم، وهذا ما فعله أيضاً جنود جنكيز خان (١١٦٢م-١٢٢٧م) المغولي الذين كانوا يحملون جلود حيوانات في طريقهم باتجاه الغرب لاستخدامها للغرض نفسه، لذا استعمل الكلك على نطاق واسع في بلاد ما بين النهرين وبلاد الأناضول، وأفريقيا وأوروبا والصين وشبه القارة الهندية<sup>(٢)</sup>، وفي العصور الوسطى لم يتطرق ابن بطوطة أو ابن جبير للأكلاك على الرغم من مرورهما ببغداد والموصل وكذلك الحال مع البلدانين العرب والعجم الذين تحدثوا عن الموصل وبغداد وسوريهما وعمائرهما وعن دجلة والفرات وذكروا السفن والقوارب؛ وربما كانوا يصفون الكفف والأكلاك عند حديثهم بصورة عامة عن السفن والقوارب دون التطرق إلى مواصفاتها<sup>(٣)</sup>.

خلال فترة السيطرة العثمانية على الموصل، زار المدينة وضواحيها وتوابعها الإدارية العشرات من الرحالة الأجانب الذين أثار الكلك اهتمامهم لغرابته وتركيبه وإمكانياته الكبيرة في مجال النقل النهري، فكتبوا عنه بشيء من التفصيل ومن أولئك باختصار الرحالة الهولندي ليونهارت راوولف (Leonhart Rauwolf) الذي زار الموصل سنة ١٥٧٥م وكتب عن الأكلاك قائلاً: "لا

توجد أخشاب كثيرة فيها، إلا أنها تحوي عدداً وافراً من جلود الماعز المنفوخة والتي توضع في أسفل البدن الخشبي لتحمل المزيد من الأثقال فوقها"<sup>(٤)</sup>. أما الرحالة الفرنسي جان دي تيفنو (Jean de Thévenot) الذي زار الموصل سنة ١٦٦٤م فقد عرف الكلك بأنه نوع من المواخر لا أوتاد فيه ولا مسمار بل لا توجد فيه أية قطعة حديدية البتة، ولا سارية فيه ولا شرّاع". ووصف بنائه وصفاً وافياً بقوله: "أما طريقة إعدادها فهي أنهم يشدون بضعة قرب إلى بعضها بواسطة الحبال على شكل أقرب إلى المربع الطول أكثر بقليل من العرض ويثبت فوق القرب المتراسة جذوع من الأخشاب الطويلة تتشابك طولاً وعرضاً ويضعون عليها أربعة مقاعد أو حزم من الأغصان بعلو نصف قدم تكون المسافة بين الواحدة والأخرى حوالي قدمين ونصف القدم في العرض والطول، والمسافة المتبقية وهي حوالي قدمين أو ثلاثة تكون في محيط الكلك الخارجي، ثم يصقون أوتاداً أخرى فوق المقاعد ويضعون فوقها أصناف البضائع، ولا يوجد في الكلك دفعة قيادة ولا شرّاع، والمجاديف عبارة عن أعواد طويلة ينتهي كل منها بجناح صغير طوله قدمان ونصف القدم يتكون من مجموعة من القصب سمكها ستة أصابع أو سبعة" كما ذكر انه لا يسمح للمسافرين على متن الكلك إقامة خيمة على الكلك بتاتا مهما كانت صغيرة بالرغم من ضرورتها للوقاية من حرارة شمس الصيف المحرقة"<sup>(٥)</sup>.

أما كارستن نيبور (K.Niebuhr) الذي زار الموصل سنة ١٧٦٦م فقد وصف الكلك الذي استقله في رحلته من الموصل إلى بغداد بالقول: " يتكون الكلك من (٣٢) اثنين وثلاثين قربة منفوخة من جلد الشاه تُحمل فوقها قطعة واحدة من الخشب"<sup>(٦)</sup>، في حين نجد أن الرحالة الإنكليزي جاكسون (Jackson) الذي زار الموصل سنة ١٧٩٧م فقد أختصر وصف تركيب الكلك بالقول: "معبّر مؤلف من أغصان الأشجار مثبتة فوق عدد من الظروف [أي القرب] المنتفخة"<sup>(٧)</sup>، ويتضح من هذا الكلام أن جاكسون يقصد العبارة التي تشبه الكلك في التصميم إلا أنها تختلف عنه في كونها كانت تستعمل لعبور الناس والبضائع والحيوانات من ضفة النهر إلى ضفته الأخرى.

أما الرحالة جيمس بكنغهام (James Buckingham) الذي زار الموصل سنة ١٨١٦م فقد ربط بين الاكلاك التي شاهدها في الموصل والاكلاك التي استخدمت في العصور القديمة"<sup>(٨)</sup>، ووصفه الرحالة الإنكليزي وليم هيود (William Hued) الذي زار الموصل سنة ١٨١٧م بأنه: " قضبان موضوعة فوق قرب منفوخة"<sup>(٩)</sup>، وهو وصف مقتضب جدا ولا يعطي انطباعاً أن الرحالة قد رأى الكلك أو استقله كواسطة نقل. أما المقيم السياسي البريطاني في بغداد كلوديويس جيمس ريج (Claudius James Rich) الذي زار الموصل في الفترة ١٨٢١-١٨٢٠م، ونتيجة لخبرته

## الأكلاك في الموصل مطلع القرن العشرين

وإقامته الطويلة في العراق، فقد شرح بإسهاب تركيب الكلك<sup>(١٠)</sup>، كما عبر الدكتور جي روس (J. Ross) طبيب المقيمة البريطانية في بغداد (نهر الزاب بالكلك سنة ١٨٣٤م ونتيجة لتجربته على متن الكلك شبه تركيب الكلك بـ (عربة نبتون)<sup>(١١)</sup>، والمنقب الأثري أوستن هنري لايارد (Sir Austen Henry Layard) مكث في الموصل بحدود ست سنوات وتحديداً منذ سنة ١٨٤٥م إلى ١٨٥١م وارتحل على متن الكلك غير مرة إلا أنه ذكر لنا معلومات قليلة جداً عن الكلك، وربما يعود ذلك إلى أن لايارد اعتاد على الكلك ولم يستغرب شكله وبنيته كالأخرين الذين شاهدوه لأول وهلة، وفي إشارة عابرة ذكر لنا أنه استقل كلكاً مؤلفاً من (٥٠) قربة وذو كوخ على متنه، إلا أن الجديد في كلامه هو إمكانية إقامة أكثر من مظلة أو كوخ كما يسميها هو<sup>(١٢)</sup>، والرحالة جون أشر (John Asher) زار الموصل سنة ١٨٦٤م وذكر أنه دفع أموالاً لصانعي الأكلاك لكي يصنعوا له كلكاً خاصاً به، فصنعوا له كلكاً كبيراً يبلغ طوله (٢٥) قدماً وعرضه (١٨) قدماً يتكون من (١٦٠) قربة منفوخة مصنوعة من جلود الماعز، وضع فوقها القصب والأخشاب بمقادير كافية ورتب فوقها كل شيء بحيث تضمن فيه راحته خلال سفرته التي قام بها من الموصل إلى بغداد<sup>(١٣)</sup>. كما استقل الرحالة كراتون كريزي (Gratton Greazy) أحد الأكلاك في رحلته من الموصل إلى بغداد سنة ١٨٧٠م ووصف الكلك وبنائه وصفاً دقيقاً بالقول: " فأحد الأكلاك رأيتُه مرتكزاً على أساس عريض ومتين مكون من مائة وأربعة وأربعين قربة مملوءة بالهواء ومخيطة بشكل يحفظ الهواء فيها ويبقيها طافيةً وهذه القرب تقدم قدرة طفو كبيرة وتوضع عليها حُرْم من القصب، وعندما يتحد القصب مع حُرْم من أغصان الأشجار الموضوعة فوقها تربط كلها بشدة بحبال قوية، عندئذ يكون الكلك جاهزاً للعمل، وهذا النوع من صفائح الخشب المستخدمة متوفر في بغداد، وتصل مساحة الكلك إلى (٣٠×٤٠) قدماً مربعاً"، وعن أسعار الجلود الداخلة في صناعة القرب ذكر الرحالة أن تكلفة الجلد للقربة الواحدة حوالي شلن [يساوي خمسة قروش]<sup>(١٤)</sup>.

وقد استمر الكلك كما سوف نرى لاحقاً في نقل تجارة الموصل والمسافرين والقطعات والتجهيزات العسكرية إلى أربعينات القرن العشرين.

### بناء الأكلاك:

هنالك كلام كثير عن بناء الكلك، وفيه تفاوت طفيف بين الروايات، إلا أن فكرة البناء تكاد تكون واحدة في معظم الأحيان، ومن أول مراحل البناء، هو تهيئة قرب الجلود (القرب)، فبعد أن يتم ذبح الحيوان (الماعز على الأغلب)، يقطع الرأس والأقدام والذيل، ثم يتم استخراج اللحم، والعظام، والأحشاء الداخلية من تجويف الرقبة، وتجاويف السيقان (جمع ساق) الأربعة، ويتم بعدها ربط فتحة الذيل وتجاويف السيقان والرقبة بحبال طويلة من الجلد المرطب الذي يتقلص لاحقاً بفعل

الجفاف، مما يؤدي إلى غلق تلك الفتحات. ثم تأتي مرحلة أعمار الجلد المفرغ من الأحشاء في الماء لأيام عديدة ليتشرب بالماء جيداً، ثم يرفع من الماء ويوضع على سطح مستوي، ويعرض لحرارة أشعة الشمس ليوم آخر، وينتزع الشعر أو الصوف بالفرك في هذه المرحلة، وبعدها يلطخ الجلد بخليط الملح والماء وزيت نباتي، ويعرض لحرارة الشمس مرة أخرى لمدة كافية لجعل الجلد يتحول إلى اللون الأسمر<sup>(١٥)</sup>، أما الجزء الخشبي من الكلك في مدة البحث بمطلع القرن العشرين، فقد أسهب الرحالة الأجانب في وصفه ومنهم البريطانية كيرترود ماركرت لوثيان بيل (١٨٦٨-١٩٢٦) (Gertrude Margaret Lowthian Bell)، والمعروفة بالمس بيل، لسكنها في العراق وموتها في بغداد سنة ١٩٢٦، فقد قامت بزيارة الموصل قبل الاحتلال البريطاني للعراق، في سنة ١٩٠٩، وأعطتنا وصف مقتضب للأكلاك بقولها: "الكلك هو عبارة عن طوف أو رمث مصنوع من قطع سيقان الأشجار المقطعة أو الأشجار الصغيرة، توضع فوق قرب منفوخة وهي تحمل البضائع كلها بنهر دجلة"<sup>(١٦)</sup>.

وبعد سنتين من زيارة المس بيل، جاء جون كوردون لوريمر (١٧٨٠-١٩١٤) (John Gordon Lorimer)، وهو موظفاً بريطانياً في حكومة الهند البريطانية، ومن أبرز المؤرخين والجغرافيين البريطانيين الذي ألف كتاب (دليل الخليج) بقسميه التاريخي والجغرافي، وكتب لوريمر عن بناء الكلك سنة ١٩١٠ بقوله: "هو منصة من طبقات متقاطعة أو متصالبة [على شكل صليب] من الأعمدة ترتكز على قرب منفوخة"، وذكر أن الكلك الذي صنّع له وأقله إلى بغداد في تلك السنة إذ يتكون من (٢٤٠) قرية، وبين لوريمر أن جلود الأغنام فقط هي التي تستعمل لصنع القرب للاكلاك، معللاً هذا بأن جلود الماعز تكون رقيقة جداً، في حين أن جلود المواشي تكون سميكة جداً ويصعب التعامل معها بشكل ملائم، وعن الحبال التي تربط فيها القرب، فقد ذكر بأنها مصنوعة من جذور عرق السوس أو من خيوط القنب، وروى أن الجزء الخشبي من الكلك يسمى بـ (الملبن)، وتدعى الطبقة الأدنى من الأعمدة بـ (الجيق) (Chīq)، التي كانت في الكلك الذي استقله تتكون من خمسة أعمدة فقط، وتسمى الطبقة التالية بـ (تطبيق)، وكانت تتكون من (٦٢) عموداً، وفوق التطبيق طبقة (الظهر) وكانت تتكون من (٢٣) عموداً. ويوجد فوق الظهر (السلم) ويتكون من (٦) أعمدة. ويقول عن حبال الربط لكلكه: "أن أعمدة الهيكل كانت تربط بحبال مصنوعة من لحاء أشجار الطرفاء أو أشجار الصفصاف". وذكر أن أعمدة الطبقات العليا كانت أكبر من أعمدة الطبقات الأدنى، والكلك بشكل عام فيه مجذافان أو أربع مجاذيف مثبتة بلحاء أشجار الطرفاء أو الصفصاف على أعمدة عمودية في زوايا الكلك تسمى شكة (shakkah)، وهي تثبت في الزوايا

### الأكلاك في الموصل مطلع القرن العشرين

التي تصطف منها الجلود الغارقة طولياً للأمام أو للخلف، وبين لوريمر أن الغرض من استعمال المجاذيف، لم يكن لدفع الكلك، كما في الزوارق المعتادة، بل هو لتوجيه الأكلاك في الماء مع التيار في أفضل وأمن أمكنة في مجرى النهر لأنها مجاذيف غير نظامية الشكل، والأكلاك ثقيلة جداً. وأشار لوريمر إلى إبعاد كلكه بقوله انه (١٥×١٢) قدم، ويحمل ستة أشخاص، فضلاً عن (ملاحي الكلك) أو الكلكجية وأمتعتهما. وعن إنزال الكلك في الماء قيل له أن الكلك ينزل في الماء بمقدار اقل من قدم، لكن لوريمر لحظ نزول الكلك بوصات قليلة لنقص هواء القرب قليلاً التي كان يصعب إعادة نفخها من جديد بشكل مناسب<sup>(١٧)</sup>.

وجاء في كتاب دليل بلاد ما بين النهرين، الذي صدر في أثناء الحرب العالمية الأولى قبل احتلال الموصل، ولاسيما في سنة ١٩١٧، من دائرة الاستخبارات البريطانية لصالح إمارة البحر البريطانية، أن الكلك هو عبارة عن ألواح وأعمدة خشبية وأغصان مقطوعة تثبت بأشجار الطرفاء، ولحاء أشجار الصفصاف، وتستند على قرب من جلود الأغنام المنفوخة بالهواء وتربط أعناقها بألياف عرق السوس وخيوط القنب. وذكر الدليل أن حجم الكلك يكون بحسب عدد القرب المستخدمة في بنائه، والتمن المدفوع لصنعه. فالكلك الجيد بحسب زعم الدليل يمكن أن يربط به ما بين (٤٠٠) إلى (٥٠٠) قرية، والأكبر منه يصل إلى (٨٠٠) قرية، كما ذكر أن الكلك الذي تربط به (٢٠٠) قرية يكون قياسه (٢٩×٢٠) قدم. ويتراوح الحمل على متن الكلك من (٥) إلى (٣٦) طن، ونبه الدليل إلى أن الكلك إذا أُحسن بنائه، فيكون آمن وبعيداً عن الغرق من الناحية العملية<sup>(١٨)</sup>.

أما كتاب الرحالة الألمانية ثيا ناب المعنون بـ (ثلاث سنوات في بلاد ما بين النهرين) الذي نشرته في مطلع القرن العشرين ولاسيما سنة ١٩١٨ تقول فيه أن الكلك: "هو رمث يرتكز على (١٥٠) قرية منفوخة من جلود الأغنام مشدودة أحداها إلى الأخرى بإحكام، وتتألف قاعدة الكلك من قضبان من خشب الحور على نحو متصلب مما يشكل مربعاً تغطيه ألبد أو الحصران، مع وجود رجل أو رجلين يوجهان الكلك مع التيار ويعملان على الحفاظ على توازنه ومساره"، وتكلمت عن بناء الكوخ فوق الكلك بقولها: "وفي وسط الكلك غرفة مساحتها قدمان مربعان ونصف ندخلها للحماية من المطر والبرد وكانت ببساطة تكفينا أنا وزوجي والمرافق الذي صاحبنا للاهتمام بسلامتنا وتوفير احتياجاتنا، وكنا وضعنا فيها مقاعد وأغطية ووسادات (وسائد) تكفينا للنوم في أثناء الليل، ... وكنا قد أخذنا ما نحتاج إليه من بيتنا مع المعدات الطبية التي وضعناها في صناديق معنا"<sup>(١٩)</sup>.

### م. عامر بلو اسماعيل

وتكلم الرحالة الأمريكي جون أوغسطين زاهيم (1851-1921) (John Augustine Zahim) تكلم على الكلك بأنه يتكون من عدد كبير من قرب الماعز أو الأغنام المنفوخة مربوطة بالبردي، فوقها هيكل أو إطار مصنوع من شجيرات صغيرة أو ألواح خشبية تربط بعضها ببعض الآخر بوساطة أغصان أو نباتات متسلقة، ولا يستخدم في بناء الكلكسمار أو برغي، وإذا القربة بقيت رطبةً باستمرار ومنفوخةً جيداً فإن الهيكل يبقى يطفو فوق الماء بشكل دائم، حتى في حالة حملة لأحمال ثقيلة<sup>(٢٠)</sup>.

### الملاحظة بالأكلاك:

يبدو أن ركوب الأكلاك، على الرغم مما تشكله من مخاطر، لم يمنع التجارة في الموصل من الازدهار والنمو، ولم يثن من عزيمة الركاب، وكثير من الأجانب من رحالة ودبلوماسيين من خوض غمار مغامراته ومخاطره الكثيرة، وقد أشارت المس بيل إلى خط سير رحلة الكلك بشكل عام في سنة ١٩١٠ بقولها: "من مخيمنا [لم تحدد مكان المخيم بدقة ولكن يبدو انه بالقرب من سامراء] قرب حافة المياه [قرب مجرى نهر دجلة] يمكننا مشاهدة منارة سامراء الملوية، والأكلاك ذاهبة مع التيار من ديار بكر إلى بغداد"<sup>(٢١)</sup>.

وتقول الرحالة الألمانية ثيا ناب عندما سافرت من الموصل إلى بغداد سنة ١٩١٨ قالت: "وبدلاً من نهجنا طريق البر عبر الصحراء العربية، قررنا وضع ثقتنا بدجلة واخترنا لهذا الغرض كلكاً<sup>(٢٢)</sup>، وأمعن تاجر أمريكي في البصرة اسمه فركسون (Ferguson) التأمل في الكلك وأشار بإصبعه إليه إذ يقول: "بقدر فهمي لذلك النظام [أي الكلك وبناءه]، فإنني أجد أن هناك قدر كبير من ضياع الطاقة باستعماله، فإذا أمكنك تسيير كلك مع التيار، فإنه يتوجب عليك حمل الجلود [القرب] إلى الشمال مرة أخرى، للدلالة على اتجاه سير نهر دجلة من الشمال إلى الجنوب وصعوبة السير بالقرب عكس اتجاه مجرى النهر، وبذلك يكون لديك رحلة أخرى فارغة، وهذا بالطبع يعني خسارة"<sup>(٢٣)</sup>.

وفيما يتعلق بتكاليف السفر ومدته باستعمال الأكلاك، فإن تكلفة المرور بوساطة الكلك من ديار بكر إلى الموصل هي ما يقرب من أربع جنيهات إسترلينية، والرحلة تكتمل في نحو (٤-٨) أيام في شهر آذار ونيسان وأيار، إذ يشهد النهر خلال تلك الأشهر الفيضان السنوي، ولكن تستغرق في الشهور الباقية مدة أطول من (٨-٢٠) يوم على وفق حالي النهر والطقس. وتتفاوت سرعة الكلك على وفق قوة التيار من ٣ ونصف ميل بالساعة إلى ٨ أميال في الساعة<sup>(٢٤)</sup>.

## الأكلاك في الموصل مطلع القرن العشرين

وتبرز كثير من المخاطر التي تعترض الأكلاك في سيرها من ديار بكر للموصل ومن الموصل إلى بغداد وما بعدها أحياناً، ومن أهم تلك المخاطر خلال مراحل سير الأكلاك:

### ١- ديار بكر التركية-حسن كيف (قلعة حسن كيف في تركيا التي تتبع محافظة بطمان) :

تكون سرعة التيار في ديار بكر مستقرة إلى حد ما عند الدخول إلى منطقة صغيرة مستوية مقابلة لتلك المدينة، و يتسع النهر في مواسم الفيضانات إلى (٢٥٠-٣٠٠) ياردة<sup>(٢٥)</sup>.

### ٢- حسن كيف - جزيرة ابن عمر(في محافظة شرناق التركية في جنوب شرق الأناضول):

يحاولون سكان الكهوف من الأكراد والعرب واليزيدية في هذه المنطقة ابتزاز كل من يمر مع التيار، وكانت طرائقهم هي عن وضع رجال يقفون على مسافات متباعدة على طول ضفتي النهر، الذين يواصلون إطلاق النار على الأكلاك، وقتل الناس على متنها أو حتى تقب القرب المربوطة فيها، لذا يتوجب على الأكلاك الرسو الاضطراري إلى الضفتين أو الوقوع فريسة بأيديهم، والحل الوحيد لتفادي هذا الخطر هو الجريان السريع للأكلاك مع التيار في تلك الممرات مما يصعب على اللصوص إيقاف تقدمهم<sup>(٢٦)</sup>.

### ٣- جزيرة ابن عمر-الموصل:

يصبح النهر عند جزيرة ابن عمر أكثر سرعة ويدخل على الفور منطقة جبلية، ويمر من ممرات صخرية عميقة وضيقة جانبيها مغطى بأشجار البلوط المنخفضة الطول، ثم يمر النهر بسلسلة من الانحناءات الحادة حول رؤوس صخرية، والملاحة تصبح أكثر صعوبة للدوامات المائية والتيارات المعاكسة، ومن جزيرة ابن عمر إلى الموصل يمر نهر دجلة بمجرى متعرج بين التلال المنخفضة وتموجات يقطعها وادي كبير وهو وادي الخابور وعدد كبير من الوهجات (مفردها وهدة وهي الأرض المنخفضة)، و ترتفع الضفتان هنا وهناك على شكل جروف ارتفاعها ٥٠-١٠٠ قدم<sup>(٢٧)</sup>.

### ٤- الموصل - سامراء:

تؤدي الرياح في هذا الطريق النهري دوراً ضاراً، وتجعل الرياح المعاكسة الرحلة بطيئة من الموصل إلى سامراء خلال أربعة أيام أو أكثر، وعند الفيضانات من دون وجود رياح معاكسة قد تستغرق الرحلة من (١٣) إلى (١٤) ساعة<sup>(٢٨)</sup>، ومن الموصل تنطبق الأكلاك من أسفل الجسر على الضفة اليمنى، مروراً بيارمجة، والبوسيف ومنطقة القصر (القصر يعود لبيكات جليليين من الموصل)، والبو جواربي، ولزاقة، والعريج، وقبر العبد<sup>(٢٩)</sup>.



يستعمل هذا الخط في العهد العثماني للاكلاك، لكن بعد احتلال بريطانيا للعراق، لذا قل استعمالها الاكلاك بسبب ظهور خطوط السكك الحديدية وأصبح النقل يجري بالغالب بوساطة سكة الحديد<sup>(٣٠)</sup>.

وتعد الرياح عائقاً خطراً للملاحة في المناطق الصعبة من النهر، ويلحظ تأثير الرياح بوضوح عندما يكون للكلك بنية فوقية مثل الخيام أو الأكواخ التي تصطدم بالرياح وبذلك تقل سرعة الكلك، والرياح القوية تجعل السفر صعباً جداً، وتزيد من احتمال انجراف الكلك واصطدامه بإحدى ضفتي مجرى النهر<sup>(٣١)</sup>.

### خدمات الكلك التجارية:

قدمت الأكلاك لتجارة الموصل خدمات جليلة، وبين ذلك المؤرخ سعيد الديوه جي الذي كان شاهداً ومعاصراً لاستعمال الأكلاك بقوله: "وقد أدرنا الموصل في القرن العشرين، وتجارته لا بأس بها، فكان يردها من تركيا بنهر دجلة بوساطة الاكلاك العديد من مواد التجارة ومنها: الخشب، وأحجار المطاحن، والعسل، والجبن، والبنديق، وحب الخضراء، والبطم، والشاه بلوط، والقضامي، والسجق، والتين، والقيسي، والأجاص، وجلد الفرس، وقمر الدين، والأغنام، ونوع من الأحذية سوداء اللون تسمى ب (السعرتية)"، ثم يقول: "ففي شاطئ النهر ترسو الأكلاك المنحدرة إليها من بلاد تركيا وتفرغ حمولتها في (السكلات) إن كان خشباً، أو أحجار مطاحن، وتفرغ بقية المواد في الكمرك [الجمرك] الذي كان بجانب الجسر وفوقه (قهوة ذنون)[المعروف انها قهوة الثوب بجانب الجسر من الجهة اليمنى] التي كانت مركزاً للتجار، يجتمعون بها ويتداولون ما يخص تجارتهم"<sup>(٣٢)</sup>.

وتقول المس بيل عن حمولة الاكلاك من البضائع سنة ١٩٠٩ أنها "تحمل البضائع بدجلة"<sup>(٣٣)</sup>، مما يدل على مدى هيمنة الاكلاك على طرق نقل البضائع، ويصف لوريمر أن البضائع فوق الكلك كانت توضع بعضها فوق البعض الآخر على طبقة أعمدة السلم، لذا يكون الكلك مريحاً في عملية نقل الركاب، ويصنع أصحاب الاكلاك نوعاً من الأرضية (فراش) (Farsh) توضع على الأغلب على السلم، وكان يبني كوخ على متن الكلك كقمره قيادة، وكان كلك لوريمر محملاً ببلاطات من المرمر الموصلية محاولاً نقله إلى بغداد، ونصب لوريمر خيمته فوق الكلك، وبحسب معلوماته فان اكبر الأكلاك كانت تجهز ب (٨٠٠) قربة، وترتبط طاقة النقل بالاكلاك بعدد القرب، وقد تصل حمولتها إلى (٣٦) طن<sup>(٣٤)</sup>، وقدرت تقارير بريطانية أن كل كلك مجهز ب (١٥) جلد أو قربة يمكنه حمل شحنة ما مقدارها طن واحد من الأوزان والبضائع<sup>(٣٥)</sup>، ولحظ لوريمر أن

## الأكلاك في الموصل مطلع القرن العشرين

الكلك المجهز ب (١٠٠٠) قرية قد تم تجريبه ولكن لم ينجح، مبرراً فشل استعماله بصعوبة إدارته، ولحظ إن جزءاً من الشحنة قد تضررت، وعن تكلفة القرب فلاحظ أن القرب الجديدة تكلف في المتوسط وهي مذبوغة (١٣) بينس (pence)<sup>(٣٦)</sup>، لكل واحد منها، وكلف كلك لوريمر (٩) ليرات تركية<sup>(٣٧)</sup>، ومجيدي<sup>(٣٨)</sup> واحد، منها ليرة لتأجير الأعمدة ليتم تسليمها في بغداد. وتأجير الأعمدة في حالة الكلك الكبير قد تصل إلى (١٥) أو حتى (٢٥) ليرة تركية<sup>(٣٩)</sup>.

تحدثت الرحالة لويسا جيب ويكينس (Louisa Jebb Wilkins) (١٨٧٣-١٩٢٩) عن شحنات البضائع التي تأتي للموصل أو تذهب منها إلى بغداد أو البصرة وربما ما بعدها في كتاب رحلتها الذي نشرته سنة ١٩٠٨ بقولها: "وقد تبعنا من الجزيرة ستة أكلاك محملة بالبضائع، وواحد فيه كوخ مثل الكن"<sup>(٤٠)</sup>، ووردت إشارات إلى أن تجارة الصوف كانت تسير محملة على الأكلاك من الموصل إلى بغداد سنة ١٩١٤<sup>(٤١)</sup>.

ومن البضائع التي كانت تنقلها الأكلاك من ديار بكر في تركيا وإلى الموصل ومنها إلى بغداد والخليج هي تجارة الأخشاب، لاسيما أن الخشب كوقود نادر في مناطق الهضاب، لذا كانت ألواح الخشب تشحن بنهر دجلة بواسطة الأكلاك<sup>(٤٢)</sup>، وتمثل زاخو في زمن الفيضانات منطقة انطلاق للأكلاك التي تمر في نهر دجلة إلى الموصل، واستيراد الأخشاب والحطب بواسطة الأكلاك من أرمينيا التركية لتصل إلى بغداد، التي كانت تركز على تجارة الخشب والحطب<sup>(٤٣)</sup>، ويدخل الكلك نفسه سلعة في تجارة الأخشاب، إذ انه بعد وصوله إلى وجهته المعتادة وهي بغداد أو البصرة، تفرغ الحمولة من البضائع، والأعمدة التي يبنى منها الكلك تقطع إلى قطع صغيرة وتباع حطب وتجلب أسعار جيدة في الصحراء إذ لا يوجد خشب كوقود، بل يوجد فقط أغصان الأشجار، وجذور الأعشاب، وروث الجمال فحسب، وتفرغ القرب من الهواء وتنقل إلى الشمال على ظهور الحمير<sup>(٤٤)</sup>.

وبالنسبة لتحميل الأكلاك وتفريغها في الموصل فقد كان هناك أشبه بالرصيف على الضفة اليسرى من نهر دجلة في أسفل الجسر<sup>(٤٥)</sup>، ولم يكن للأكلاك مرسى نظامي مزود بأعمدة للرسو، بل كان حبل الرسو يلقى على الشاطئ وكومة صغيرة من الحجارة توضع فوقه، وتبرز عديد من كومات الرمال التي تعد علامات دالة ليهتدي بها الكلاكون إلى مكان الرسو<sup>(٤٦)</sup>.

### خدمات الأكلاك العسكرية:

لم يقتصر دور الأكلاك على نقل التجار والمساهمة بالأعمال التجارية ونقل المسافرين من الموصل إلى بغداد والمناطق الأخرى بل تعداه إلى تقديم الخدمات في الأعمال الحربية والعمليات العسكرية إذ وظف الأتراك الأكلاك في نقل المسؤولين والجنود الأتراك فضلاً عن السلاح والعتاد

### م. عامر بلو اسماعيل

من ديار بكر والى الموصل أو حتى إلى البصرة، إلا أن هذا العمل لم توثقه إلا بضع تقارير بريطانية، فعلى سبيل المثال، في ١٧ تشرين الثاني ١٩١٢ جاء فريد بيك (FeridBey) من الأركان العامة في اسطنبول إلى الموصل بواسطة الكلك لتفقد جنود المشاة، وبعد ذلك غادر إلى بغداد بواسطة الكلك أيضاً<sup>(٤٧)</sup>، وأشار تقرير بريطاني في ٢٦ تشرين الأول ١٩١٣، إلى أن ستة أكلاك تحمل عتاد وبارود معبئ في براميل وصلت من ديار بكر إلى الموصل تحت حراسة عسكرية مشددة تتكون من (٧٠) رجلاً<sup>(٤٨)</sup>، على الرغم من أن هذه الاكلاك كانت تتعرض للهجمات والسلب والنهب للاضطرابات وفقدان الأمن والفوضى، وهذا ما أكده نائب القنصل البريطاني في الموصل والمدعو هوني (Hony) بروايته التي تبعت على الأسى عن حالة ولاية الموصل والمقاطعات الواقعة شمالها، التي مفادها أن البلد بين ديار بكر والجزيرة في حالة من الفوضى، وكل الأكلاك التي تطفو على نهر دجلة قد نهبت، وبيّن سبب عدم التمكن من كبح الفوضى هو الضغينة التي بين السلطات المدنية والعسكرية في الموصل التي منعت والى حد كبير إرسال قوات إلى مدينة مديات (Midiyat) (مدينة في ماردين) لإحلال النظام هناك، واستمرت هذه الفوضى وانعدام الأمن بالموصلونهب الأكلاك والقوافل حتى اندلاع الحرب العالمية الأولى سنة ١٩١٤ واستمر<sup>(٤٩)</sup>.

وكان الجيش التركي حينذاك يفتقر إلى السفن البخارية التي لا يمكن تسييرها في مجرى نهر دجلة لوجود العوائق الطبيعية كانخفاض مستوى الماء، وكثرة السدود القديمة في قاع النهر، وهناك إشارة إلى أن الجيش التركي في سنة ١٩١٦ كان يفتقر إلى السفن البخارية، لذا اضطر إلى استعمال الاكلاك لنقل التجهيزات من الموصل إلى الجزيرة والى بغداد<sup>(٥٠)</sup>، وذكر تقرير عن ملاك بريطانيا في بلاد ما بين النهرين (تقرير عن الموظفين البريطانيين في العراق) لسنة ١٩١٦ أيضاً أن الكلك يمكنه حمل ما مقداره (٧٥) رجل وعشرين طن من المواد المختلفة، يستخدمه الأتراك بكثرة على نهر دجلة أعلى بغداد ويستعمل خصوصاً من قوات الجزيرة - بغداد للتنقل مع مسار نهر دجلة، ويذكر تقرير آخر أن كل كلك يحمل حوالي مئة رجل، ورحلته تستغرق ستة أيام. ومع تقدم الحرب أصبحت الاكلاك لا تصل إلى ابعده من سامراء ومن سامراء ينقل الجنود أو السلاح والعتاد إلى بغداد بواسطة سكة الحديد<sup>(٥١)</sup>، وفي حصار الكوت وأخذ أسرى بريطانيون تم نقلهم إلى سامراء يذكر ادهم في مذكراته (أسير الكوت) انه بقى مع زملائه الأسرى في سامراء لثلاث أو أربعة أيام انه لحظ وجود كميات كبيرة من العتاد الألماني تصل بواسطة الاكلاك إلى سامراء، وبعدها تنقل بالقطار أو عن طريق البر من خلال عرب البادية<sup>(٥٢)</sup>.

## الاكلاك في الموصل مطلع القرن العشرين

وعند قيام القوات البريطانية باحتلال بغداد والتقدم باتجاه الموصل انسحبت القوات العثمانية خلال شهري تشرين الأول وتشرين الثاني ١٩١٨ استولت القطعات البريطانية على بعض البواخر التركية وهي (بغداد)، و(خليفة)، و(حميدية) و(بحرينية) في منطقة الشرقاط، إذ كانت الأوليتان في حالة جيدة، وتعمل جزئياً وأرسلت أعلى النهر لإجراء بعض التصليحات عليها، للإفادة منهن عكس مسار التيار عند ارتفاع منسوب المياه، وتضررت الباخرتان الاخرتان كثيراً لدرجة إنهن لا يستحقن الإصلاح. وفي هذا التقدم أبقّت القوات البريطانية على خدمة الاكلاك وتمت الإفادة منها في نقل الجرحى الانكليز إلى تكريت، وجرى مسح هندسي لنهر دجلة من قسم الطوافات ( the Buoyage Department)<sup>(٥٣)</sup>.

ومع استقرار الوضع في العراق لصالح بريطانيا بعد إكمال احتلال الموصل قامت السلطات البريطانية بشق كثير من الطرق لصالح قواتها العسكرية، ولما كان شق الطرق مكلفاً للغاية، فقد كانت المواد الأولية التي تدخل في تبليط الشوارع تنقل من سفوح التلال في الموصل إلى الهضاب الرسوبية باتجاه تكريت وبغداد بوساطة الكلاك<sup>(٥٤)</sup>.

### الخلاصة:

تُعد الأكلاك من وسائط النقل النهري الموهلة في القدم، وعلى مر العصور لم يحدث لصناعتها سوى تغيير وتطوير طفيفاً، وبقي مبدأ بنائها واحداً ومسارها واحد إلى أن دخلت أوروبا في مرحلة الثورة الصناعية في نهاية القرن الثامن عشر للميلاد، وظهور البواخر والسفن والقوارب الحديثة التي تعمل بمحركات بخارية ثم بمحركات نفطية مما أدى إلى أن حلت هذه الوسائط محل الاكلاك، على الرغم من أن هذه الثورة الصناعية لم تمس إشعاعاتها في مجال النقل في العراق، ولاسيما والموصل بشكل خاص إلا بعد الحرب العالمية الأولى(١٩١٤-١٩١٨) واحتلال بريطانيا للعراق، فأخذت تظهر من عشرينيات القرن العشرين وثلاثينياته الزوارق الحديثة والسكك الحديدية التي بدورها أجهزت بالكامل على الاكلاك بوصفها واسطة للنقل، وعلى مهنة أكلاك بوصفها حرفة يدوية الى الأبد.

### وتبين بعد البحث في الاكلاك ما يأتي:

١- للاكلاك في مطلع القرن العشرين دور مؤثر في التجارة الخارجية للموصل، واعتماد الأهالي عليها بشكل كبير.

٢- دخلت الاكلاك لأول مرة في مجال التعبئة العسكرية في الموصل لنقل الجنود والمؤن على نطاق واسع، مما كانت تفتقر إليه في القرن التاسع عشر وما قبله.

٣- عانت الاكلاك من انحسار في المدة قيد البحث من سامراء إلى بغداد لظهور سكة حديد هناك.

## الهوامش :-

(١) النمرود أو تسمى بكالح أو ككالخو وكالحو هي مدينة آشورية تقع على بعد ٣٠ كيلومتر جنوب الموصل، أسست في القرن الثالث عشر قبل الميلاد وأصبحت في القرن التاسع عاصمة الإمبراطورية الآشورية الحديثة زمن الملك آشور ناصربال الثاني ودمرت في العام ٦١٢ ق.م على يد الكلدانيين والميديين. أما الاسم نمرود فهو على الأرجح تسمية حديثة مستمدة من الشخصية التناخية "نمرود"، وأقدم ذكر لهذه التسمية يرجع إلى الرحالة الألماني "كارستن نيبور" والذي زار موقع المدينة في العام ١٧٦٦ م. وتمت أولى عمليات التنقيب في الموقع في العام ١٨٤٦ م بإدارة الدبلوماسي وخبير الآثار البريطاني أوستن هنري لايارد "Sir Austen Henry Layard"، التي كشفت عن بقايا قصر كبير، وتحصينات، وعثر كذلك على مجموعة كبيرة من المنحوتات من حجر الألبستر، ومشغولات عاجية ومسلات وتمائيل ضخمة، وفي سنة ١٩٥٥ م كشفت الحفريات في معبد نبو والتي أدارها خبير الآثار البريطاني السير ماكس إيجر مالوان "Sir Max Edgar Lucien Mallowan" عن رقم مسمارية عليها نصوص تحوي عهود الولاء التي قدمها الحكام التابعين في الدولة الآشورية للملوك الآشوريين. للمزيد من التفاصيل ينظر: "كالح"، ويكيبيديا الموسوعة الحرة على الرابط:

<https://ar.wikipedia.org/wiki/%D9%83%D8%A7%D9%84%D8%AD>

(٢) ARAMCO EXPERTS, "Kelleks: The Inflatable Rafts of Yesteryear" at the url: <https://www.aramcoexpats.com/articles/kelleks-the-inflatable-rafts-of-yesteryear/>

(٣) صلاح سليم علي، " الأكلاك والكفف بين نينوى وبغداد عبر القرون"، موقع عينكاوة على الرابط:

<http://www.ankawa.com/forum/index.php?topic=538917.0>

(٤) ليونهارت راوولف، رحلة المشرق إلى العراق وسوريا ولبنان وفلسطين سنة ١٥٧٣، ترجمة

وتعليق سليم طه التكريتي، دار الحرية للطباعة، (بغداد، ١٩٧٨)، ص ١٩.

(٥) عامر بلو إسماعيل، "الأكلاك في الموصل من خلال كتب الرحلات أبان العهد العثماني"، مجلة

دراسات موصلية، العدد (٢٦)، أب ٢٠٠٩، ص ١٣١.

(٦) كارسن نيبور، رحلة نيبور إلى العراق في القرن الثامن عشر، ترجمة عن الألمانية الدكتور

محمود حسين الأمين، وزارة الثقافة والإرشاد، (بغداد، ١٩٦٥)، ص ٩٣.

(٧) جاكسون، مشاهدات بريطاني عن العراق سنة ١٧٩٧، ترجمة سليم طه التكريتي، مطبعة الأسواق

التجارية، (بغداد، د.ت)، ص ١.

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

١٠٥.

(٩) وليم هيود، " رحلة إلى ما بين النهرين في مطلع القرن التاسع عشر "، ترجمة الأب البير أبونا، مجلة

بين النهرين، العدد الخامس، السنة الثانية، لعام، ١٩٧٤، ص ٧.

### الأكلاك في الموصل مطلع القرن العشرين

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

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

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

(١٣) جون أشر، "مشاهدات جون أشر في العراق"، ترجمة جعفر خياط، مجلة سومر، الجزء الأول والثاني، المجلد (٢١)، العام ١٩٦٥، ص ٩.

(14) ARAMCO EXPERTS, "Kelleks: The Inflatable Rafts of Yesteryear"

Op.cit.,

(15) Ibid.,

(16) Gertrude Lowthian Bell, Amurath to Amurath, William Heinemann, (London, 1911), p. 206.

(17) British Library: India Office Records and Private Papers, IOR/L/PS/20/61), Report on a Tour in Turkish Arabia and Kurdistan April-May 1910 by J. G. Loremer, ESQ., C.I.E., I.C.S., British Political Resident in Turkish Arabia and His Britannic Majesty's Consul-General at Baghdad, p. 34.

(18) Admiralty War Staff, Handbook of Mesopotamia, Vol. IV, Intelligent Division, (April 1917), p 35.

(١٩) صلاح سليم علي، "الأكلاك والكف بين نينوى وبغداد عبر القرون" موقع عينكاوة دوت كوم، على الرابط:

<http://www.ankawa.com/forum/index.php?topic=538917.0>

(20) J. A. Zahm, From Berlin to Baghdad and Babylon. Appleton and Company,(New York and London,1922), p. 371.

(21) Bell, op. cit., p. 206.

(٢٢) صلاح سليم علي، "الأكلاك والكف بين نينوى وبغداد عبر القرون" موقع عينكاوة دوت كوم، على الرابط:

<http://www.ankawa.com/forum/index.php?topic=538917.0>

(23) Frances Rolt-Wheeler, The Wonder of War in the Holy Land, Lothrop, Lee& Shepard Co., (Boston,1919),pp.241-242.

(24) Admiralty War Staff, handbook of Mesopotamia, Vol. IV, intelligent Division, (April 1917), p. 33.

(25) Ibid., p. 33.

(26) Ibid., p 35.

(27) Ibid.,

(28) Naval Staff, Intelligence Department, Mesopotamia: Correction and Additions to Volume III, Central Mesopotamia With Southern Kurdistan and the

Syrian Desert, Prepared on behalf of the Admiralty and the War Office, June, 1918, p.10.

(29) British Library: India Office Records and Private Papers, (IOR/L/PS/20/61), Report on a Tour in Turkish Arabia and Kurdistan April-May 1910 by J. G. Lorimer, ESQ., C.I.E., I.C.S., British Political Resident in Turkish Arabia and His Britannic Majesty's Consul-General at Baghdad, p.35.

(30) British Library: India Office Records and Private Papers, (IOR/L/MIL/17/15/50), Field notes: Mesopotamia. General Staff, India. February, 1917, p. 225.

(31) Admiralty War Staff, handbook of Mesopotamia, Vol. IV, intelligent Division, (April 1917), p 36.

(٣٢) سعيد الديوه جي، تجارة الموصل في مختلف العصور، تقديم: أبي سعيد الديوه جي، الدار العربية للموسوعات، (بيروت، ٢٠١٤)، ص ص ٣٣-٣٦، ٣٤.

(33) Bell, op. cit., p. 206.

(34) British Library: India Office Records and Private Papers, (IOR/L/PS/20/61), Report on a Tour in Turkish Arabia and Kurdistan April-May 1910 by J. G. Loremer, ESQ., C.I.E., I.C.S., British Political Resident in Turkish Arabia and His Britannic Majesty's Consul-General at Baghdad, p. 34.

(35) British Library: India Office Records and Private Papers, (IOR/L/MIL/17/15/50), Field notes: Mesopotamia. General Staff, India. February, 1917, p. 96.

(٣٦) عملة معدنية بريطانية تساوي ١ من ١٠٠ من الجنيه الإسترليني.

(٣٧) الليرة العثمانية هي عملة الدولة العثمانية، للفترة ما بين ١٨٤٤ و ٢٩ أكتوبر ١٩٢٣. والتي حلت محل الغروش (kuruş) كوحدة عملة رئيسية، مع استمرار الغروش (kuruş) في الاستخدام كجزء أصغر من الليرة، وكل ١ ليرة = ١٠٠ غروش. ينظر: "ليرا عثمانية" ويكيبيديا الموسوعة الحرة على الرابط:

[https://ar.wikipedia.org/wiki/%D9%84%D9%8A%D8%B1%D8%A7\\_%D8%B9%D8%AB%D9%85%D8%A7%D9%86%D9%8A%D8%A9](https://ar.wikipedia.org/wiki/%D9%84%D9%8A%D8%B1%D8%A7_%D8%B9%D8%AB%D9%85%D8%A7%D9%86%D9%8A%D8%A9)

(٣٨) الريال المجيدي ويختصر بالمجيدي هي عملة عثمانية تساوي ٢٠ قرشا، أي إن الليرة العثمانية تساوي ٥ مجيديات، سميت العملة بهذا الاسم نسبة إلى السلطان العثماني عبد المجيد، وقد سك الريال المجيدي من الفضة. ينظر: "الريال المجيدي" ، ويكيبيديا الموسوعة الحرة على الرابط:

[https://ar.wikipedia.org/wiki/%D8%A7%D9%84%D8%B1%D9%8A%D8%A7%D9%84\\_%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%AC%D9%8A%D8%AF%D9%8A](https://ar.wikipedia.org/wiki/%D8%A7%D9%84%D8%B1%D9%8A%D8%A7%D9%84_%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%AC%D9%8A%D8%AF%D9%8A)

(39) British Library: India Office Records and Private Papers, (IOR/L/PS/20/61), Report on a Tour in Turkish Arabia and Kurdistan April-May 1910 by J. G. Loremer, ESQ., C.I.E., I.C.S., British Political Resident in Turkish Arabia and His Britannic Majesty's Consul-General at Baghdad, p. 34.

(40) Louisa Jebb, By Desert Ways to Baghdad, Dana Estes and Company,(Bboston,1909), p183.

- (41) <https://www.pinterest.com/pin/357051076687936388/>
- (42) Naval Intelligence Division, Iraq and the Persian Gulf, Geographical Handbook Series, September, 1944, p. 345.
- (43) Naval Intelligence Division, Iraq and the Persian Gulf, Geographical Handbook Series, September, 1944, pp. 114,521.
- (44) Frances Rolt-Wheeler, The Wonder of War in the Holy Land, Lothrop, Lee& Shepard Co., (Boston,1919),p.241.
- (45) Naval Intelligence Division, Iraq and the Persian Gulf, Geographical Handbook Series, September, 1944,p. 521.
- (46) Admiralty War Staff, handbook of Mesopotamia, Vol. IV, intelligent Division, (April 1917), pp. 35-36.
- (47) British Library: India Office Records and Private Papers, (IOR/L/PS/10/212), File 211/1912 'Turkish Arabia Summaries, Nov 1911-Jul 1914 (CE, Gregorian), p. 2.
- (48) British Library: India Office Records and Private Papers, (IOR/L/PS/10/212), File 211/1912 'Turkish Arabia Summaries, Nov 1911-Jul 1914 (CE, Gregorian), p. 5.
- (49) British Library: India Office Records and Private Papers, (IOR/L/PS/10/212), File 211/1912 'Turkish Arabia Summaries, Nov 1911-Jul 1914 (CE, Gregorian), pp. 1, 4.
- (50) Ashley Jackson, The British Empire and the First World War, Routledge, (New York, 2016), p.102.
- (51) British Library: India Office Records and Private Papers, (IOR/L/MIL/17/15/50), Field notes: Mesopotamia. General Staff, India. February, 1917, pp. 96, 225.
- (52) H. C. W. Bishop, A Kut Prisoner, Anchor Press LTD, (London and New York, N.D.),p.47.
- (53) L. J. Hall, The Inland Water Transport in Mesopotamia, Constable and Company LTD,(London,1921),p.39.
- (54) Quincy Wright, "The Government of Iraq ",The American Political Science Review, American Political Science Association, Vol. 20, No. 4 (Nov., 1926), p. 754.