



Original article

Basra's Commercial Role (1831-1869)

Prof. Dr. Yarub Abdulrazzaq Abed Al-Darraji

Wasit General Directorate of Education, Al-Hayy Department of Education

*Correspondence author:
yabed@uowasit.edu.iq

Received: 02 January 2026
Accepted: 25 January 2026
Published: 01 May 2026

DOI:

<https://doi.org/10.31185/wjfh.Vol22.Iss2.1545>



1812-0512 / © 2026 The Author(s). Published by Wasit Journal for Humanities Sciences, Wasit University. This is an open access article under the CC BY-NC-ND license (<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/>).

Cite:

Al-Darraji, Y. A. A. (2026). Basra's Commercial Role 1831-1869. *Wasit Journal for Human Sciences*, 22(2).
<https://doi.org/10.31185/wjfh.Vol22.Iss2.1545>

ABSTRACT

This study examines the commercial role of Basra between 1831 and 1869, highlighting its strategic geographical position as Iraq's main maritime outlet and a key commercial hub connecting the Arabian Gulf and India. The year 1831 marks the end of Mamluk rule and the beginning of direct Ottoman administration, which contributed to the revival and growth of trade activities in the city. The study also ends in 1869, coinciding with the appointment of Midhat Pasha as governor of Baghdad, a period associated with further administrative reforms that strengthened Basra's economic importance. The research is divided into three sections: the first explores Basra's commercial development up to the nineteenth century and the growing interest of European powers in its strategic location; the second analyzes the expansion of trade during 1831-1869; and the third identifies major imports and exports. Basra exported dates, grains, wool, horses, and hides, while importing spices, silk textiles, pepper, medicines, rice, sugar, and dyes mainly from India.

Keywords: Francis Rawdon Chesney; the Treaty of Balta Liman; the Lynch Company; the Second Treaty of Erzurum; Basra

دور البصرة التجاري (1831-1869)

أ.د. يعرب عبد الرزاق عبد الدراجي
المديرية العامة لتربية واسط- قسم تربية الحي

المُستخلص

يعتبر الموقع الجغرافي للبصرة أحد أهم العوامل التي جعلتها مركزاً تجارياً حيوياً، وميناءً لجميع السفن القادمة من الخليج العربي والهند، كما يُمثل موقعها الجغرافي المنفذ البحري الوحيد للعراق للحصول على احتياجاته من البضائع. يهدف البحث إلى تسليط الضوء على دور البصرة التجاري خلال المدة (1831-1869)، وجاء اختيار عام 1831 بداية للبحث، لأنه شهد سقوط حكم المماليك في العراق (1749-1831)، وعودة الحكم العثماني المباشر للعراق، والذي أدى إلى ازدهار النشاط التجاري في البصرة، ويمثل عام 1869 نهاية البحث، تولي الوالي المصلح مدحت باشا ولاية بغداد (1869-1872) مما عزز دور البصرة التجاري.

قسم البحث الى ثلاثة مباحث، تناول المبحث الأول النشاط التجاري للبصرة حتى القرن التاسع عشر، خاصة بعد أن أدركت القوى الاستعمارية الأوربية أهميتها الاستراتيجية، أما المبحث الثاني فتناول توسع البصرة التجاري خلال المدة 1831-1869، أما المبحث الثالث فتضمن أهم الواردات والصادرات، إذ صدرت البصرة سلعاً متنوعة، مثل التمور والخيول والحبوب والصوف والجلود، بينما كانت وارداتها تأتي أساساً من الهند، وتشمل التوابل والأقمشة الحريرية والغفل والأدوية والرز والسكر والاصباغ.

الكلمات المفتاحية: فرنسيس راودن جسني- معاهدة بلطة ليمان- شركة لنج- معاهدة أرضروم الثانية- البصرة

المبحث الأول: النشاط التجاري في البصرة حتى عام 1831.

يُعدّ الموقع الجغرافي أحد أهم العوامل الذي أكسب مدينة البصرة أهمية عسكرية واقتصادية كبيرة (الربيعي، 2020، ص. 174)، إن موقع البصرة على الخليج العربي وفي الزاوية الجنوبية الشرقية من الممتلكات العثمانية جعلها تشرف على الخليج العربي، كما أن موقعها على الطرف الشمالي من الخليج العربي جعلها نقطة التقاء بين البحر والسهل الخصيب والصحراء (الخيرو، 1987، ص ص. 73-74).

إن موقع البصرة على الخليج العربي الذي يُعدّ المنفذ الوحيد للعراق والذي حصلت منه بلاد وادي الرافدين على ما تحتاجه من مواد أولية (الأحمد، 1985، ص. 44) أدى إلى تنافس الدول الأوربية للسيطرة على تجارة البصرة. (التميمي، 1979، ص. 42)، خاصة البرتغاليين الذين اتخذوا من جزيرة هرمز الواقعة عند مدخل الخليج العربي، والتي سيطروا عليها عام 1515 مركزاً لنشاطهم التجاري (الجواهري، 1978، ص. 85).

عام 1534 تمكن السلطان العثماني سليمان القانوني (1520-1566) من السيطرة على بغداد، غير أن النفوذ العثماني لم يمتد إلى البصرة بالرغم من دعم أمرائها العرب للعثمانيين، وفي عام 1546 فرض النفوذ العثماني على البصرة والذي جاء تماشياً مع استراتيجية عثمانية استهدفت تقويض الوجود البرتغالي في الخليج العربي (علي، 1983، ص. 126).

اتخذت البصرة تسميتها الحقيقية ايالة (ولاية) عثمانية عام 1552 (علي، 1983، ص. 129) عندما قُسمت إدارياً إلى ثمانية سناجق وثلاث نواحٍ، وهذه السناجق هي: البصرة (مركز الأيالة)، شرش، غراف، صدر سويب، زكية، محرزى، قبان، قطيف، والنواحي هي العشار، قورنة، ناحية الشمال. (الشيخ خليل، 2015، ص. 157).

شجع ضعف البرتغاليين، الانكليز على الاتصال المباشر مع الشرق (امين، 1963، ص. 209) وذلك من خلال إرسال مجموعة من السفن التجارية إلى جزر الهند الشرقية عن طريق رأس الرجاء الصالح (العابد، 1976، ص. 25). كما خططت شركة الهند الشرقية الانكليزية للسيطرة وتقوية نفوذها في الخليج العربي من خلال إقامة علاقات سياسية واقتصادية مع القوى الخليجية المحلية (بيضون والناطور، 1991، ص. 129).

وفي عام 1723 أسست الشركة مقيمة ((Residency دائمية لها في البصرة، حيث استطاعت الحصول على امتيازين، الأول قضائي عام 1728 والذي سمح للشركة محاكمة العمال المحليين العاملين فيها، والثاني تجاري عام 1731 والذي بموجبه تم استيفاء الرسوم الكمركية على البضائع التي تتجار بها الشركة بنسبه 3% فقط، ونتيجةً لذلك تم رفع الشركة درجة مقيمة البصرة الى وكالة بعد أغلاق وكالتها في بندر عباس (محمد، 2005، ص. 20-21).

وبسبب الموقع التجاري للبصرة أصدرت الشركة عام 1764 بياناً تضمن وصف ميناء البصرة بأنه خاضع للامتيازات الأجنبية من خلال الجهود السياسية التي بذلها السفير البريطاني في اسطنبول هنري غرينفيل ((Henry Grenville الذي استطاع من الحصول على فرمان عثماني من السلطان العثماني مصطفى الثالث (1757-1773)، كما أصبحت هذه الامتيازات محصورة بوكيل شركة الهند الشرقية الانكليزية بوصفه قنصلاً لبريطانيا هناك (محمد، 2005، ص. 21)، وبدأت تجلب بضائعها المتنوعة من الأقمشة والحريز، ووصلت السلع المصدرة من قبل الشركة خلال المدة (1763-1773) بحدود 3000-3500 بالة من مختلف البضائع، وكثيراً ما كانت الشركة تلجأ إلى مقايضة بضائعها بسلع أخرى، مثل مبادلة الملابس الصوفية بالحريز الخام (التميمي، 1979، ص. 47). وكانت الظروف السيئة والأحداث التي مرت على البصرة من خلال وباء الطاعون عام 1773 والاحتلال الفارسي عام 1776 لها في عهد كريم خان (1759-1779)، قد أثر في انكماش تجارتها. ونتيجة لذلك، تم خُفضت وكالة الشركة في البصرة إلى مقيمة عام 1779 (محمد، 2005، ص. 22).

المبحث الثاني: توسع النشاط التجاري في البصرة 1831-1869.

ازدهر النشاط التجاري في البصرة خلال القرن التاسع عشر، بفضل نقل البضائع بين الهند والبصرة بواسطة سفن التجار الاوربيين وخاصة البريطانية والفرنسية والتي كانت تحمل على متنها أنواعاً عديدة من البضائع والمنتجات المختلفة (الصيرفي، 1980، ص. 26) وكذلك من خلال تعيين كلوديويس جيمس ريج ((Claudius James Rich مقيماً سياسياً بريطانياً في بغداد للمدة (1808-1821)، حيث تمكن عام 1810 أن يجعل دائرة المقيم السياسي في بغداد الوكالة السياسية البريطانية الرئيسية في العراق كما أصبحت وكالة البصرة تابعة لها (كاشف الغطاء، 1997، ص. 30)، ومن خلال عمله استطاع أن يجعل المقيمتين في البصرة وبغداد تتمتعان بنوع من النفوذ، ما جعلهما مكاناً للجوء السياسي للأشخاص الذين تطاردتهم السلطة في بغداد (الكسندر، 2001، ص. 405-406)، كما أشاد اللورد كلير ((Lord Clare حاكم بومباي للمدة (1831-1835) بالموقع الاستراتيجي للبصرة، الذي يُمثل مصالح الهند (التميمي، 1979، ص. 58).

أدرك والي بغداد داود باشا (1817-1831) آخر حكام المماليك في العراق. الأهمية التجارية للبصرة، وأدت العلاقات المتوترة بينه وبين ريج إلى اتخاذ سلسلة من الإجراءات الاقتصادية للحد من نفوذ ريج. شملت مضاعفة الرسوم الكمركية على البضائع البريطانية واحتجاز بعض بضائع التجار البريطانيين. ورداً على هذه الإجراءات أصدر ريج عام 1820 أوامره إلى الكابتن تايلر (Tyler) وكيله في البصرة، بإنزال العلم المرفوع على الوكالة، وتعليق النشاط التجاري في ميناء البصرة، وسحب الوكيل من البصرة إلى المحمرة (نورس، 1991، ص.23).

وقبل توتر علاقاته مع ريج، عرضت إحدى الشركات البريطانية على والي داود باشا شراء سفينة بخارية تعمل بين بغداد والبصرة. فضلاً عن قيامه بمشروع لتسهيل الملاحة النهرية ببحر قناة بطول 30 ميلاً بين دجلة والفرات (نوار، 1967، ص. 217).

بعد سقوط حكم المماليك في العراق وعودة الحكم العثماني المباشر، تولى السلطة علي رضا اللاظ الذي أصبح والياً على بغداد للمدة (1831-1842)، والذي أصدر مرسوماً لصالح بريطانيا في 2 تشرين الثاني عام 1831، مؤكداً فيه التزامه بكافة الاتفاقيات المبرمة بين الدولة العثمانية وبريطانيا. وقد شجع بريطانيا هذا على إرسال العديد من البعثات للقيام بأعمال المسح والتخطيط من أجل التمهيد لفتح طريق للمواصلات بين الشرق والغرب ليكون مكملاً للطريق القديم الذي يمر برأس الرجاء الصالح (كاشف الغطاء، 1997، ص.31) فقام العقيد البريطاني فرنسيس راودن جسني ((Francis Rawdon Chesney (*) عام 1831 بفحص أسفل الفرات وذلك لمعرفة مدى صلاحيته للملاحة، وبعد انتهاء رحلته، قدّم نتائج رحلته إلى مجلس الهند ((Board India عام 1832، مؤكداً فيها صلاحية نهر الفرات للملاحة بالمراكب البخارية (غنيمه، 1922، ص.81)، فخصص مجلس العموم البريطاني مبلغ (20) ألف باون إسترليني لدعم اقتراح جسني وجعل هذا الطريق يربط بين سوريا والهند عن طريق الخليج العربي (العمرى، 1925، ص.20)، ولأجل تسهيل مهمة جسني استطاعت بريطانيا أن تحصل في 29 كانون الأول عام 1834 على فرمان من السلطان العثماني محمود الثاني (1808-1839) لحماية السفن التجارية البريطانية إضافة إلى تسهيل الملاحة في نهر الفرات (القهواتي، 1980، ص.74).

عام 1835 انطلقت البعثة البريطانية برئاسة جسني ومساعدته القبطان هنري لنج ((Henry Lynch إلى العراق على متن سفينتين هما دجلة والفرات فوصلا البيهرك (جنوب شرق تركيا)، غير إن سوء الأحوال الجوية أدى إلى غرق السفينة دجلة في نهر الفرات بالقرب من مدينة عنه بعد عاصفة قوية، بينما وصلت السفينة فرات إلى البصرة (العمرى، 1925، ص.20)، كما قامت البعثة بعدة محاولات لمسح القنوات الممتدة من مصب شط العرب باتجاه الخليج العربي، حيث قام جسني عام 1837 بإجراء مسح شط العرب والحاجز الغريني حيث وجد إن هناك قناتين في الخليج تمثلان امتداداً لشط العرب والحاجز الغريني (كاشف الغطاء، 1997، ص.31)، وكانت من نتائج الرحلة أن نهر الفرات لم يكن صالحاً (كما زعم جسني) لسير المراكب البخارية، لذلك توقفت الرحلة عام 1837 وغادر جسني الرحلة تاركاً مهام قيادتها إلى مساعدته هنري لنج، الذي واصل تحرياته حتى وصل شط العرب، وانتهت الرحلة عام 1840 (قرانجي، 1989، ص.42)، كما ركز والي علي باشا اللاظ اهتماماته إلى تقوية نفوذه والحد من نفوذ بعض الكيانات والقبائل المحلية، ومنها المحمرة، لاسيما بعد أن بدأت السفن التجارية بالرسو هناك، بسبب زيادة الرسوم الكمركية في البصرة، أدى ذلك إلى السيطرة على المحمرة عام 1837 وإعادة المكانة الاقتصادية للبصرة، بعد تأثر نشاط البصرة التجاري بسبب مغادرة التجار منها (القيسي و موسى، 2012، ص.380).

ومن الاتفاقيات المهمة التي عززت التجارة البريطانية والملاحة في البصرة بين بريطانيا وبين الدولة العثمانية هي اتفاقية بلطة ليمان (وهي مكان قريب من اسطنبول) في 16 آب عام 1838، ووقع الاتفاقية عن الجانب العثماني وزير الخارجية مصطفى رشيد باشا وعن الجانب البريطاني جون بونسونبي (John Ponsonby) السفير البريطاني لدى الدولة العثمانية، ودخلت حيز التنفيذ في الأول من مارس عام 1839 (دولينا، 1999، ص.93)، حيث سمحت الاتفاقية للتجار البريطانيين ووكلائهم بشراء ما يشاؤون ومن أي مكان بدون استثناء، ليس بهدف التصدير بل بالمتجارة داخلياً (بطاطو، 2011، ص.274).

تعتبر هذه الاتفاقية وجه من أوجه التغلغل الاقتصادي الاوربي في الدولة العثمانية، من خلال الغاء احتكار الحكومة العثمانية لبعض السلع، ومنح الأفضلية للتجار البريطانيين في الرسوم الكمركية، اذ حددت الاتفاقية الرسوم الكمركية بين الدولتين وتثبيت التعريف الكمركية على الواردات والصادرات (5% على الواردات و12% على الصادرات و3% على تجارة الترانزيت) (Treaties Between Turkey and Foreign Powers, 1855، pp.276-279) مع أشرف كلتا الدولتين على حركة البضائع الداخلة والخارجة (القهواتي، 1980، ص.51). وفي هذا السياق، أعلن السلطان العثماني عبد المجيد الأول (1823-1839) عن خطته الإصلاحية، المعروفة باسم "خط الشريف كولخانه" في 3 تشرين الثاني عام 1839 والتي تضمنت امتيازات كثيرة وخاصة في مجال التجارة للرعيا الأجانب في الدولة العثمانية. كما أكدت على نصوص الامتيازات والاتفاقيات السابقة وضرورة احترامها (نورس، 1991، ص.27)، وقد استغلت بريطانيا هذه الامتيازات لتعزيز نفوذها الاقتصادي والعسكري في العراق وخاصة في البصرة.

وسعيًا للحفاظ على التجارة البريطانية مع البصرة ومواجهة التهديد الروسي المتنامي، أرسلت شركة الهند الشرقية الانجليزية عام 1839 ثلاث سفن تجارية مسلحة هي دجلة ونيوتوكريس ((Nitocris وكوميت(Comet) القهواتي، 1980، ص.204)، حيث انضمت هذه السفن إلى سفينة الفرات المتبقية من رحلة جنسي، مُشكّلةً أسطولاً عسكرياً بقيادة الضابط لنج، الذي كان يتلقى تعليمات الوكيل السياسي البريطاني (ياغي، 1998، ص.135)، كما قام أحد مساعدي لنج خلال المدة (1837-1839) بإجراء عملية مسح لنهر دجلة من منابعه الشمالية حتى مدينة بغداد ومن ثم إلى شط العرب. وعلى أثر ذلك أسس شركة لنج للملاحة في نهر دجلة (التميمي، 1979، ص.59).

سعت بريطانيا للحصول على المزيد من الفرمانات من السلطات العثمانية لتسهيل مصالحها التجارية، وخاصة فرمان موجه إلى الوالي علي رضا باشا في آب عام 1841 والذي يعتبر استمراراً لفرمان عام 1834 للملاحة في نهر الفرات، والتي ورد فيه اسم شركة لنج لأول مرة (برج، 1966، ص.74).

حاول والي بغداد، محمد نجيب باشا (1842-1848) إنشاء خط ملاحي عثماني على نهر دجلة، إلا أن مشروعه جوبه برفض من قبل التجار البريطانيين، بتحريض من القنصل البريطاني العام في بغداد، هنري رولينسون (Henry Rawlinson) (1843-1855)، الذين وقفوا بوجهه نجيب باشا ومشروعه (القهواتي، 1980، ص.57)، خاصة بعد أن استطاعت بريطانيا عام 1846 من الحصول على موافقة رسمية من الباب العالي بعدم فرض أية رسوم على السفن البريطانية القادمة من خارج الدولة العثمانية، وقد أعترض الوالي محمد نجيب باشا على هذا الأمر وطالب السلطات البريطانية بدفع ما عليها من رسوم (المؤلفين، 2008، ص.159).

أدركت حكومة بغداد أهمية تأسيس مصلحة للسفن البخارية التجارية التي تسير بين بغداد والبصرة. ولذلك، قررت عام 1842 بناء أسطول من السفن البخارية القادرة على الإبحار في نهري دجلة والفرات، من خلال بناء أولى السفن البخارية المسماة (دجلة)، كما طلبت من شركة الهند الشرقية الانجليزية أعارتها خدمات قبطان السفينة البخارية كوميت هولاند (Holland الذي أصبح أول قبطان لسفينة بخارية عثمانية (برج، 1966، ص.75).

تُعتبر معاهدة أرضروم الثانية التي وُقعت بين الدولة العثمانية والدولة الفارسية عام 1847 بوساطة من روسيا وبريطانيا، إحدى المعاهدات التي نشطت التجارة في البصرة (الضابط، 1966، ص.63). وقد نصت المادة الثانية منها على حق السفن الفارسية في الملاحة في شط العرب، وكذلك اعتراف الحكومة العثمانية بصورة رسمية بسيادة الحكومة الفارسية على المحمرة ومينائها (الخطاب، 1981، ص.375)، وكذلك الأراضي الواقعة على الضفة الشرقية (اليسرى) من شط العرب (حسين، 1975، ص.12-13).

في منتصف الأربعينات من القرن التاسع عشر، وجد الولاة العثمانيون في العراق أن إهمال العراق ناتج عن ضعف النشاط العثماني، كما أكدوا على أهمية تنشيط تجارة البصرة، فحاولوا إنشاء أسطول بحري قوي فيها، وقد أرسلت هذه الدراسة إلى مصطفى رشيد باشا الصدر الأعظم، ومن خلال هذه الدراسة رُفعت البصرة إلى مرتبة الولاية عام 1849، لتصبح قاعدة للسفن البحرية المُرسلة إلى الخليج العربي (العيدروس، د.ت، ص.61).

في منتصف الخمسينات حدثت عدة تطورات أدت إلى تدهور تجارة البصرة. منها حدوث وباء الطاعون عام 1850 والذي بسببه امتنع التجار الأجانب من الذهاب إلى البصرة، كذلك هجمات عرب عُمان على السفن المحلية التي كانت تتاجر مع بريطانيا (المؤلفين، 2008، ص.160).

فضلاً من أن التجار البريطانيين الذين أسهموا في رعاية المصالح البريطانية، نقلوا تظلماتهم إلى القنصل البريطاني العام في بغداد هنري رولينسون عن الأخطار التي يتعرضون لها بسبب فقدان الأمن في النقل التجاري عبر نهر دجلة بين بغداد والبصرة بسبب المنازعات العشائرية، كما طالبوا القنصل باتخاذ كافة الإجراءات المناسبة لحماية التجارة البريطانية، بما في ذلك طلب باخرة نهريّة مسلحة تابعة لشركة الهند الشرقية الانجليزية لحماية بضائعهم (محمد، 2005، ص.130)، كما تمكنت بريطانيا من التوصل إلى اتفاق مع الدولة العثمانية في 31 تشرين الأول عام 1850 حول تعريف كمركية جديدة، بهدف الحفاظ على مصالحها التجارية في المنطقة، وتمكنت من خلال الاتفاق تخفيض التعريف الكمركية التي كانت قد حُدّدت سابقاً بموجب معاهدة بلطة ليمان عام 1838 (القهواتي، 1980، ص.58).

بدأت محاولات ولاية العراق لبناء السفن خلال عهد الوالي رشيد باشا الكوزلكي (1852-1857) الذي يعتبر أول الولاة الذين قاموا بشراء المراكب وتسييرها في نهر دجلة لنقل البضائع والسلع بين بغداد والبصرة، فضلاً عن نقل الركاب. و دعا إلى تأسيس شركة وطنية لشراء البواخر وزيادة التجارة وخاصة في البصرة (الخياط، 1971، ص.328)، وفي عام 1855، تأسست شركة ملاحية لشراء البواخر تشارك فيها الدولة العثمانية بنصف ثمنها، أما نصفها الآخر فيشترك به بعض التجار (علي، 1984، ص.74)، وجمعت المبالغ لشراء الباخرتين من المعامل البلجيكية، أطلق على إحدهما اسم بغداد وأطلق على الأخرى اسم البصرة، لكنهما لم تصلا إلى العراق إلا بعد وفاة رشيد باشا الكوزلكي (الخياط، 1971، ص.328)، تم خلالها تشغيل الخط الملاحي التجاري

عام 1859، إلا أن الباخرتين اللتين وصلتا إلى العراق كانتا غير قادرتين على نقل البضائع التجارية واقتصرت عملهما على نقل الركاب والبريد والذهب (المؤلفين، 2008، ص. 160).

في خريف عام 1861 أسست شركة لنج، شركة الملاحة التجارية في دجلة والفرات بعد حصولها على موافقة الحكومة البريطانية (صالح، 1968، ص. 161). وبدأت الباخرة (لندن) بالسير في نهر دجلة عام 1862. كما كان للشركة مقراً ومستودعاً للفحم الحجري يقع في البصرة، بالقرب من منطقة المعقل (العمرى، 1925، ص. 21)، مما أدى إلى تنشيط الملاحة البحرية بين البصرة وموانئ الخليج العربي والمحيط الهندي (الجميل، 1997، ص. 421). وفي الوقت نفسه أرادت الشركة إنزال باخرة أخرى للتجارة في نهري دجلة والفرات، جوبه هذا الأمر بمعارضة شديدة من قبل والي بغداد نامق باشا (1861-1867) الذي استند في معارضته إلى فرمان عام 1834 الذي ينص على الموافقة على تسيير باخرتان فقط، فرد عليه البريطانيون بأن فرمان عام 1834 كان متعلقاً بالبوخر الحكومية فقط، كما إن الباب العالي طلب من نامق باشا السماح للشركة بإنزال باخرة ثانية (نوار، 1968، ص. 237)، وفي السنة ذاتها (1861) أكدت الدولة العثمانية وفي إطار تقوية العلاقات التجارية وطرق المواصلات على أهمية إدارة البرق ومد أسلاك التلغراف في العراق، وكانت تنقسم إلى:

- الفاو - البصرة - القرنة - بغداد - كركوك - اربيل - الموصل.
- بغداد - الفلوجة - هيت - عانة - حسكة - حلب.
- بغداد - خانقين - كرمنشاہ - طهران.
- الموصل - نصيبين - مارديق - ديار بكر.

كما كانت هناك خطوط إضافية مثل خط واصل من القرنة إلى بغداد يمر بمدن الفرات كالقرنة وسوق الشيوخ والسماوة والحلة وكربلاء والمسيب (غنيمه، 1922، ص. 87)، حيث انتهت المفاوضات بين الدولتين العثمانية والبريطانية على مد أسلاك التلغراف، حيث تكفلت السلطات العثمانية بكافة النفقات مقابل تقديم المساعدات الفنية لها في هذا المجال، حيث استخدمت البواخر والمواصلات البرقية في العراق بدلاً من السكك الحديدية (نوار، 1968، ص. 279)، ومن جانب آخر اهتمت الدولة العثمانية بخطوط التلغراف، معتبرةً إياها نقطة رئيسية للاتصال بين الهند وأوروبا وبغداد، كما استغل بعض العاملين البريطانيين على خطوط التلغراف الفرصة من ممارسة التجسس على المواقع والمصالح العثمانية، في إطار حماية المصالح البريطانية (التميمي، 1979، ص. 112)، وجعل منطقة الخليج العربي آمنة للشحن البريطاني، وأصبحت خطوط التلغراف العراقية متصلة بخطوط الخليج العربي والهند عبر الفاو (لونكريك، 1968، ص. 357)، وبذلك أصبحت البصرة تمثل نهاية مشروعات خطوط المواصلات العالمية عبر العراق (نوار، 1968، ص. 296).

نظمت الدولة العثمانية إدارة الكمارك من خلال عقدها عدة اتفاقيات مع الحكومة البريطانية. ونتيجة لذلك، ارتفعت الضرائب في البصرة وبغداد إلى 8% من أسلوب التعريفات الكمركية (غنيمه، 1922، ص. 87)، كما عقدت عام 1861 معاهدة بين الصدر

الأعظم العثماني (***) والسفير البريطاني في اسطنبول هنري بولور (Henry Bulwer (***)، والتي أكدت على كافة الحقوق والامتيازات التي يتمتع بها الرعايا البريطانيون في الدولة العثمانية وكذلك حرية البيع والشراء لكافة السلع في الدولة العثمانية وزيادة التعريف الكمركية على السلع المستوردة إلى الدولة العثمانية وخفّضت الرسوم على صادراتها (القهواتي، 1980، ص. 60).

كما أسهم الدبلوماسيون البريطانيون في إعداد العديد من التقارير التجارية السنوية. ويعتبر التقرير الذي رفعه القنصل البريطاني في البصرة جونسون (Johnson) عام 1866 والذي يغطي النشاط التجاري للأعوام 1864-1866، من أهم هذه التقارير، حيث تضمنت تقارير عن حركة البواخر، والنشاط الملاحي، ومعلومات عن الحجر الصحي، وأسعار بعض السلع مثل الحبوب والتمور (محمد، 2005، ص. 133).

وفي عام 1867 أسس والي، بغداد نامق باشا (1861-1883) إدارة عُمان العثمانية من خلال تشييد معملاً لإصلاح السفن وصيانتها. غير أن مشروعه واجه منافسة شديدة من شركة لنج البريطانية، والتي سبق أن استطاعت من الحصول على فرمان من الباب العالي يتيح لتتقل الباخرة (لندن) بكل حرية على الرغم من معارضة نامق باشا القوية (لونكريك، 1968، ص. 353).

المبحث الثالث: صادرات وواردات البصرة.

فيما يخص واردات وصادرات البصرة من البضائع، فكانت الحركة التجارية عبر ميناء البصرة تتكون من ثلاثة مراحل هي استيراد البضائع الأجنبية، ومرورها عبر بلاد فارس وأخيراً، تصدير المواد الخام من جنوب العراق.

أ- الصادرات.

قامت البصرة بتصدير العديد من البضائع والمنتجات المختلفة، فكانت تصدر الخيل والصوف والجلود، إلى جانب التمور، أما صادرات بلاد فارس عبر البصرة فتتألف معظمها من الأفيون والسجاد، وبدرجة أقل من الصمغ والجلد المدبوغ والصوف (اداموف، 2009، ص. 526-527).

أولاً: التمور

تعتبر التمور من أهم صادرات البصرة، حيث كانت تُصدّرها شركات بريطانية وهندية، مثل شركة غراي ماكنزي (Gray Mackenzie) البريطانية التي تأسست في البصرة عام 1840 والتي كانت وكالة لشركة الهند الشرقية الانكليزية في البصرة فضلاً عن شركة أصفر التي تأسست في البصرة عام 1794 من قبل احد الأشخاص الفرنسيين الكونت البير أصفر (Count Albert Asfar)، والتي عملت إضافة إلى تصدير التمور على استيراد البضائع من الهند إلى البصرة (التميمي، 1979، ص. 50)، وكانت التمور تخزن بكميات كبيرة في أكواخ من الحصير قبل أن يتم شحنها بواسطة السفن (اوبنهايم، 2009، ص. 345).

تجدر الإشارة إلى أن الهند وموانئ الخليج العربي والبحر الأحمر، قبل افتتاح قناة السويس عام 1869، كانت تستهلك كميات كبيرة من تمور البصرة. ففي أربعينيات القرن التاسع عشر، كانت السفن الشراعية تنقل حوالي (9000) طن من التمور المعبأ في سلال أو في أكياس من الخوص، ونُقلت التمور لأول مرة إلى لندن عام 1870 بكميات تقدر بحوالي (300) طن والتي بدورها يتم شحنها إلى أمريكا (اداموف، 2009، ص. 531). وأستمر البريطانيون في السيطرة على صادرات التمور من البصرة، الى جانب عدد قليل من الأوروبيين المقيمين في المدينة (اوبنهايم، 2009، ص. 344)، وتعتبر الهند واحدة من الدول المهمة، لاستيراد

التمور وخاصة الزهدي. وخلال المدة (1864-1866) بلغت نسبة صادرات التمور من البصرة إلى بريطانيا والهند ما يقرب 99%، وفي عام 1868، أصيبت التمور بأضرار بسبب اسراب الجراد، وانتشار الآفات الزراعية، ناهيك عن العواصف الترابية التي أثرت على المحاصيل. ولم يتجاوز إنتاج التمور في البصرة 20 ألف طن فقط من التمور ذات الجودة الجيدة (Hammadi, & Jirjees, 2011, p.2).

الحبوب.

احتلت الحبوب المرتبة الثانية بعد التمور من صادرات العراق. واشتهرت ولايات العراق الرئيسية البصرة وبغداد والموصل بتصدير الحبوب، وخاصة القمح والشعير والأرز والفول والفاصوليا والحمص والعدس والذرة والسمسم. وكانت البصرة تصدر الأرز بالدرجة الأولى، والذي كان يأتي إليها من سنجق العمارة. أما القمح والشعير والعدس فكانت تُزرع في سنجق المنتفق، وخاصة منطقة الغراف الخصبة التي يروها شط الحي، أما بقية الحبوب فأتت إلى ولاية البصرة من ولاية بغداد عن طريق السماوة والحلة والداغرة والديوانية الواقعة على نهر الفرات، والتي تعتبر أكثر المناطق إنتاجاً للحبوب، أما ولاية الموصل فأن الحبوب تأتي لها عن طريق القنطرة الواقعة على الزاب الصغير، وكذلك من السليمانية وكركوك وأربيل (اداموف، 2009، ص. 536).

وتعود أول محاولة لتصدير الحنطة العراقية إلى لندن إلى العام 1864 من خلال إرسال شركة لنج كميات من القمح إلى لندن، وخضعت تجارة الحبوب مع مؤانئ الهند والخليج العربي والبحر الأحمر لسيطرة شركات يملكها السكان المحليون في بغداد والبصرة. وكانت الحبوب تُنقل في كثير من الأحيان عن طريق السفن الشراعية بسبب لانخفاض تكاليف الشحن وإمكانية نقلها دون أكياس، على الرغم من أنه في كثير من الأحيان يتم نقل هذه الحبوب بواسطة البواخر التابعة لشركات النقل النهري البريطانية والعثمانية، خاصةً عندما كان تجار الحبوب على استعداد لدفع رسوم شحن أعلى لضمان وصول بضائعهم بسرعة (اداموف، 2009، ص. 540-541).

المنتجات الحيوانية.

كانت تجارة الخيول من أهم صادرات البصرة إلى الهند. بدأت هذه التجارة في العراق منذ أواخر القرن الثامن عشر، حيث كانت الخيول تُشترى من البصرة، وكانت مدن الهند الكبرى مثل كلكتا وبومباي فضلاً عن السنغال وبلاد فارس، أسواقاً مهمة لهذه الخيول (عبد الحسين، 1989، ص. 16)، وكانت تُصدّر إلى الهند على متن سفن بريطانية. ففي عام 1836، صدّرت البصرة حوالي 2500 حصان إلى الهند، ويبلغ سعر الحصان الواحد المُرسَل إلى بومباي حوالي (300) روبية، مع تكاليف الشحن البالغة (100) روبية، ونفقات رعايته من الشراء إلى البيع حوالي (100) روبية أيضاً (بكنغهام، 1969، ص. 281).

ونظراً لتزايد الطلب على الخيول العربية الأصيلة، فرضت الحكومة العثمانية حظراً عليها تحت ذريعة توفير الخيول لتلبية احتياجات الجيش العثماني. لكن السبب الحقيقي يرجع إلى انخفاض أسعار الخيول في سوق بومباي، حيث كان تجار بومباي يستوردون الخيول الأسترالية، التي كانت أرخص من الخيول العربية الأصيلة (Hammadi, 2011, p.6) & Jirjees). ولا يعني هذا بالضرورة إن الخيول الأسترالية كانت أجمل وأقوى من الخيول العربية، ولكن عملية شحن الخيول من البصرة أصبحت مكلفة (اداموف، 2009، ص. 535) فضلاً عن تدخل المقيم البريطاني في البصرة جيمس روبرت تايلور ((James Robert Taylor) 1851-

1858)، الذي كانت تربطه علاقات اقتصادية مع شركة لنج كشريك فيها، من خلال تصدير الخيول على سفن بريطانية فقط وعدم تصديرها على متن سفن أخرى (محمد، 2005، ص. 97).

وفي نفس الوقت تصدّر الولايات الثلاث (الموصل - بغداد - البصرة) الصوف العراقي إلى الأسواق الخارجية. كما تُتقل الجلود المدبوغة وغير المدبوغة من بغداد إلى البصرة نظراً للطلب المتزايد عليها في أوروبا، إضافةً إلى مساهمة البصرة في كمية الجلود المُصدّرة، ولا سيما غير المدبوغة منها (اداموف، 2009، ص. 535).

عرق السوس.

استقرت شركة زرنندي وعيسوي (Zerlendi et Issawi) وهي شركة نصفها أوربي والنصف الآخر محلي في البصرة، كانت الشركة تصدر جذور عرق السوس إلى الولايات المتحدة الأمريكية الذي كان يخلطونه بالتبغ، وحققت الشركة أرباحاً طائلة بفضل انخفاض التكاليف المدفوعة للتجار البدو، وانخفاض تكلفة النقل النهري في نهري دجلة والفرات، لكن هذه التجارة قد أصابها التدهور والركود بسبب قيام الأهالي في البصرة بامتهان هذه المهنة ومنافستهم للبدو الأمر الذي اثر سلبياً على هذه الصناعة وأدى إلى ارتفاع أسعارها (اداموف، 2009، ص. 550).

ب- الواردات.

أما البضائع التي يتم استيرادها والتي تصل إلى ميناء البصرة فأغلبها يأتي من الهند مثل التوابل بالدرجة الأولى، تليها المنسوجات الحريرية والفلفل والأدوية والرز والسكر والاصباغ والمنسوجات القطنية. كما تأتي من مدينة سورات الهندية أنواعاً من الألبسة والورق الصيني والاصباغ والقهوة إضافة إلى المنتجات الأخرى مثل الرصاص والحديد والقصدير والفضة التي تشكل مورداً هاماً يأتي إلى ميناء البصرة (بكنغهام، 1969، ص. 280).

إن جميع البضائع التي تصل إلى البصرة، تأتي إليها عن طريق السفن، ثم تنتقل إلى بغداد بواسطة نهر دجلة ومن هناك ترسل بواسطة القوافل إلى كرمشاة عن طريق بعقوبة وخانقين، حيث تعتبر كرمشاه مركزاً مهماً لتوزيع المنتجات الأوربية المستوردة. (اداموف، 2009، ص. 589).

الخاتمة.

1- كان لموقع البصرة التجاري الأثر الكبير في جعل البصرة تمتاز بمكانة اقتصادية كبيرة، حيث كانت بمثابة ميناء تجاري على المستوى العالمي بين الشرق والغرب.

2- نظراً لأهمية مدينة البصرة كمركز تجاري عالمي، فقد كانت أيضاً مركزاً تجارياً إقليمياً مهماً، حيث ترد إليها المنتجات من مدن العراق وبلاد فارس والاندلس وشبه الجزيرة العربية لإعادة تصديرها مرة أخرى في اتجاهات مختلفة إلى الأسواق التي تحتاجها.

3- سعى سلاطين الدولة العثمانية إلى عقد العديد من الاتفاقيات التجارية مع الدول الأوربية، والتي عززت بشكل كبير مكانة البصرة التجارية، على الرغم من اعتبار هذه الاتفاقيات وجه من أوجه التغلغل الأوربي في الدولة العثمانية.

4- كان لدخول المواصلات النهرية ممثلة في شركة لنج البريطانية من جهة وإدارة عُمان العثماني من جهة أخرى، الأثر الكبير في زيادة حجم النقل التجاري بين بغداد والبصرة.

- 5- ساهم الهدوء الذي ساد العلاقات العثمانية- الفارسية بعد معاهدة ارضروم الثانية عام 1847 في خلق الاجواء المناسبة للتجارة بين الدولتين، أكثر مما كانا عليه من قبل، والذي ساهم في تنشيط تجارة البصرة.
- 6- ازدهرت التجارة الخارجية في البصرة خلال هذه المدة، ولاسيما مع بريطانيا التي سعت الى توسيع نفوذها التجاري في الخليج العربي.

قائمة المصادر.

أولاً: الوثائق البريطانية المنشورة.

1- Treaties Between Turkey and Foreign Powers 1535-1855.(1855). Foreign office, London.

ثانياً: الرسائل الجامعية.

- 1- الصيرفي، نوال حمزة يوسف. (1980). *النفوذ البرتغالي في الخليج العربي في القرن العاشر الهجري السادس عشر الميلادي*. [رسالة ماجستير]، الرياض: كلية الشريعة والدراسات الإسلامية، جامعة الملك عبد العزيز.

ثالثاً: الكتب.

أ- باللغة العربية.

- 1- اداموف، الاسكندر. (2009). *ولاية البصرة في ماضيها وحاضرها*. (هاشم صالح التكريتي، المترجمون) بيروت: دار الوراق.
- 2- الاحمد، سامي سعيد. (1985). *تاريخ الخليج العربي من أقدم الأزمنة حتى التحرر العربي*. البصرة: مركز دراسات الخليج العربي.
- 3- التميمي، حميد حمدان. (1979). *البصرة في عهد الاحتلال البريطاني 1914-1921*. بغداد: مطبعة الارشاد.
- 4- الجميل، سيار. (1997). *تكوين العراق الحديث*. عمان: دار الشروق للنشر والتوزيع.
- 5- الخياط، جعفر. (1971). *صور من تاريخ العراق في العصور المظلمة*. بيروت: دار الكتب.
- 6- الخيرو، رمزية عبد الوهاب. (1987). *تجارة الخايج العربي وآثارها في الحياة الاقتصادية في منطقة الخليج العربي والعراق منذ صدر الاسلام وحتى القرن الرابع الهجري*. بغداد: دار الحرية للطباعة.
- 7- الضابط، شاكر صابر. (1966). *العلاقات الدولية ومعاهدات الحدود بين العراق وإيران*. بغداد: دار البصري.
- 8- العابد، صالح محمد. (1976). *دور القواسم في الخليج العربي 1747- 1820*. بغداد: مطبعة العاني.
- 9- العمري، محمد طاهر. (1925). *مقدرات العراق السياسية*. (المجلد الأول). بغداد: المطبعة العصرية.
- 10- العيدروس، محمد حسن. (د.ت). *السياسة العثمانية تجاه الخليج العربي في النصف الأول من القرن التاسع عشر*. ابو ظبي: دار المنتبي للطباعة والنشر.
- 11- القهواتي، حسين محمد حسين. (1980). *دور البصرة التجاري في الخليج العربي 1869-1914*. بغداد.

- 12- الكسندر، كونستانس م. (2001). *بغداد في الأيام الخوالي*. (سعيد احمد الحكيم، المترجمون) ابو ظبي: المجمع الثقافي.
- 13- اوبنهايم، ماكس فرايهر فون. (2009). *من البحر المتوسط الى الخليج العراق والخليج*. (محمود كبيبو، المترجمون). (ج2). بيروت: دار الوراق للنشر المحدودة.
- 14- برج، سر وليس. (1966). *رحلات الى العراق*. (فؤاد جميل، المترجمون). بغداد: مطابع دار الزمان.
- 15- بطاطو، حنا. (2011). *العراق الطبقات الاجتماعية والحركات الثورية من العهد العثماني حتى قيام الجمهورية*. (عفيف الرزاز، المترجمون). الكتاب الأول. القاهرة: دار الحياة للنشر والتوزيع.
- 16- بكنغهام، جيمس. (1969). *رحلتي الى العراق*. (سليم طه التكريتي، المترجمون) (ج2). بغداد: دار البصري.
- 17- بيضون، جميل، والناطور، شحادة؛ وآخرون. (1991). *تاريخ العرب الحديث*. عمان: دار الأمل للنشر والتوزيع.
- 18- حسين، فاضل. (1975). *مشكلة شط العرب*. بغداد: دار الهنا للطباعة والنشر.
- 19- دولينا، نيل الكسندروفنا. (1999). *الامبراطورية العثمانية وعلاقتها الدولية في ثلاثينات واربعينات القرن التاسع عشر*. (محمد ابراهيم ابراهيم، المترجمون) القاهرة: المجلس الأعلى للثقافة.
- 20- صالح، زكي. (1968). *بريطانيا والعراق حتى عام 1914 دراسة في التوسع الدولي والتوسع الاستعماري*. بغداد: مطبعة العاني.
- 21- علي، كاظم باقر. (1984). *البحرية الفارسية في الخليج العربي دراسة لواقعها البحري 1848-1907*. البصرة: منشورات مركز دراسات الخليج العربي.
- 22- عوض، عبد العزيز محمد. (1969). *الادارة العثمانية في ولاية سورية 1864-1914*. القاهرة: دار المعارف.
- 23- غنيمه، يوسف رزق الله. (1922). *تجارة العراق قديماً وحديثاً*. بغداد: مطبعة العراق.
- 24- قزانجي، فؤاد. (1989). *العراق في الوثائق البريطانية 1905-1930*. بغداد: دار المأمون للترجمة والنشر.
- 25- لونكريك، ستيفن همسلي. (1968). *أربعة قرون من تاريخ العراق الحديث*. (جعفر الخياط، المترجمون). (ط4). بغداد: الرافدين للطباعة والنشر.
- 26- محمد، صالح خضر. (2005). *الدبلوماسيون البريطانيون في العراق 1831-1914*. بغداد: دار الشؤون الثقافية العامة.
- 27- نوار، عبد العزيز سليمان. (1967). *داود باشا والي بغداد*. القاهرة: دار الكاتب العربي للطباعة والنشر.
- 28- _____ . (1968). *تاريخ العراق الحديث من نهاية حكم داود باشا إلى نهاية حكم مدحت باشا*. القاهرة: دار الكاتب العربي للطباعة والنشر.
- 29- ياغي، اسماعيل احمد. (1998). *الدولة العثمانية في التاريخ الإسلامي الحديث*. (ط2). الرياض: مكتبة العبيكان.
- ب- باللغة الأجنبية.

1- (1983). Jones, R. *The British Diplomatic Service, 1815-1914*. Ontario: Wilfrid Laurier

University Press.

رابعاً: البحوث والمقالات.

أ- باللغة العربية.

- 1- امين ، عبد الامير محمد. (1963). التنافس بين الشركات التجارية الانجليزية في منطقة الخليج العربي خلال القرنين السادس عشر والسابع عشر. مجلة كلية الآداب، جامعة بغداد، (6)، 205 - 228.
- 2- الجواهري، عماد احمد. (1978). الدور التاريخي للبصرة على الخليج العربي 1500 - 1600م. مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية، جامعة الكويت، 4(13)، 83-96.
- 3- الخطاب، رجاء حسين حسني. (1981). العلاقات العراقية- الفارسية. مجلة كلية الآداب. جامعة بغداد، (31)، 375-393.
- 4- الربيعي، جبار حميدي محيسن. (2020). القيم الفنية والمفاهيم التراثية للعمارة الاسلامية في العصر الإسلامي الأول إنشاء الكوفة ومسجدها (نموذجاً). مجلة واسط للعلوم الانسانية، 16(1)، 167-190.
- 5- الشيخ خليل، أسماء رمضان. (2015). أوضاع لواء الغراف وناحية العشار بولاية البصرة في منتصف القرن السادس عشر: دراسة اقتصادية ديموغرافية. مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية، 41(159)، 152-216.
- 6- عبد الحسين، فلاح حسن. (1989). بعض الجوانب الاقتصادية والاجتماعية لمدينة البصرة كما اوردها الرحالة الاوروبيون في العصر الحديث. مجلة المورد، 18(4)، 5-26.
- 7- علي، علي شاكر. (1983). التنظيمات الإدارية العثمانية في إيالة البصرة خلال النصف الثاني من القرن السادس عشر. مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربي، 9(35)، 125-140.
- 8- الغطاء، على كاشف. (1997). دور الدبلوماسية البريطانية في تغلغل النفوذ البريطاني في العراق في العهد العثماني. مجلة آفاق عربية، بغداد، (5)، السنة الثانية والعشرون، 30-33.
- 9- القيسي، عبد الحميد، وموسى، ماهر يعقوب. (2012). ديناميكية البصرة في عيون التاريخ والرحال 800هـ-1333هـ/ 1398م-1914م، مجلة آداب البصرة، جامعة البصرة، 2(63)، 827-844.
- 10- نورس، علاء موسى كاظم. (1991). العراق في الاستراتيجية البريطانية في القرن التاسع عشر. مجلة آفاق عربية، بغداد، (2-3-4)، السنة السادسة عشرة، 23-29.

ب- باللغة الأجنبية.

- 1- Hammadi, A. K. (2011). The condition of Iraq exports during the reign of & Jirjees, Z. H., -1 .Review Of Research Journal Ottoman government (1831 -1914). 4(12). 2-8.

خامساً: القواميس والموسوعات والمعاجم.

أ- باللغة العربية.

- 1- السيد، فؤاد صالح. (1990). معجم الالقاب والاسماء المستعارة في التاريخ العربي والاسلامي. بيروت: دار العلم للملايين.

1- Olson, J. S. (1996). *Robert Shadle, Historical Dictionary of the British Empire*. United States of America: Greenwood Publishing Group.

Bibliography

First: University Theses.

1. Al-Sayrafi, Nawal Hamza Yusuf. (1980). Portuguese Influence in the Arabian Gulf in the Tenth Century AH/Sixteenth Century AD. [Master's Thesis], Riyadh: College of Sharia and Islamic Studies, King Abdulaziz University.

Second: Arabic books.

1. Adamov, Alexander. (2009). The State of Basra: Past and Present. (Translators: Hashim Saleh Al-Tikriti). Beirut: Dar Al-Waraq.

2. Al-Ahmad, Sami Saeed. (1985). The History of the Arabian Gulf from the Earliest Times to Arab Liberation. Basra: Arabian Gulf Studies Center.

3. Al-Tamimi, Hamid Hamdan. (1979). Basra During the British Occupation 1914-1921. Baghdad: Al-Irshad Press.

4. Al-Jamil, Sayyar. (1997). The Formation of Modern Iraq. Amman: Dar Al-Shorouk for Publishing and Distribution.

5- Al-Khayyat, Jaafar. (1971). Images from the History of Iraq in the Dark Ages. Beirut: Dar Al-Kutub.

6. Al-Khayru, Ramziya Abdul Wahab. (1987). The Trade of the Arabian Gulf and its Impact on Economic Life in the Arabian Gulf Region and Iraq from the Dawn of Islam until the Fourth Century AH. Baghdad: Dar al-Hurriya for Printing.

7. Al-Dhabit, Shakir Sabir. (1966). International Relations and Border Treaties between Iraq and Iran. Baghdad: Dar al-Basri.

8. Al-Abid, Saleh Muhammad. (1976). The Role of the Qawasim in the Arabian Gulf 1747-1820. Baghdad: Al-Ani Press.

9. Al-Omari, Muhammad Tahir. (1925). Iraq's Political Capabilities (Volume 1). Baghdad: Al-Asriya Press.

10. Al-Aidaros, Muhammad Hassan. (n.d.). Ottoman Policy Towards the Arabian Gulf in the First Half of the Nineteenth Century. Abu Dhabi: Dar Al-Mutanabbi for Printing and Publishing.

11. Al-Qahwati, Hussein Muhammad Hussein. (1980). The Commercial Role of Basra in the Arabian Gulf 1869-1914. Baghdad.

12. Alexander, Constance M. (2001). Baghdad in Bygone Days. (Said Ahmed Al-Hakim, Translators). Abu Dhabi: Cultural Foundation.

13. Oppenheim, Max Freiherr von. (2009). From the Mediterranean to the Gulf: Iraq and the Gulf. (Mahmoud Kabibo, Translators). (Vol. 2). Beirut: Dar Al-Warraaq for Publishing Ltd.

14. Burj, Sir Leys. (1966). Travels to Iraq. (Fuad Jamil, Translators). Baghdad: Dar al-Zaman Press.

15. Batatu, Hanna. (2011). Iraq: Social Classes and Revolutionary Movements from the Ottoman Era to the Establishment of the Republic. (Afif al-Razzaz, Translators). Volume 1. Cairo: Dar al-Hayat for Publishing and Distribution.
16. Buckingham, James. (1969). My Journey to Iraq. (Salim Taha al-Tikriti, Translators) (Vol. 2). Baghdad: Dar al-Basri.
17. Baydoun, Jamil, and al-Nattour, Shahada, et al. (1991). A History of the Modern Arabs. Amman: Dar Al-Amal for Publishing and Distribution.
- 18- Hussein, Fadel. (1975). The Shatt al-Arab Problem. Baghdad: Dar Al-Hana for Printing and Publishing.
19. Dolina, Nil Alexandrovna. (1999). The Ottoman Empire and its International Relations in the 1830s and 1840s. (Translators: Muhammad Ibrahim Ibrahim). Cairo: Supreme Council of Culture.
20. Saleh, Zaki. (1968). Britain and Iraq until 1914: A Study in International and Colonial Expansion. Baghdad: Al-Ani Press.
21. Ali, Kadhim Baqir. (1984). The Persian Navy in the Arabian Gulf: A Study of its Maritime Reality 1848-1907. Basra: Arabian Gulf Studies Center Publications.
22. Awad, Abdul Aziz Muhammad. (1969). The Ottoman Administration in the Province of Syria 1864-1914. Cairo: Dar al-Maaref.
23. Ghanima, Yusuf Rizq Allah. (1922). Trade in Iraq, Past and Present. Baghdad: Iraq Press.
24. Qazanji, Fuad. (1989). Iraq in British Documents 1905-1930. Baghdad: Dar al-Ma'mun for Translation and Publishing.
25. Longrigg, Stephen Hemsley. (1968). Four Centuries of Modern Iraqi History. (Jaafar Al-Khayyat, Translators). (4th ed.). Baghdad: Al-Rafidain Printing and Publishing.
26. Mohammed, Saleh Khader. (2005). British Diplomats in Iraq 1831-1914. Baghdad: General Cultural Affairs House.
27. Nawar, Abdul Aziz Suleiman. (1967). Daoud Pasha, Governor of Baghdad. Cairo: Arab Writer House for Printing and Publishing.
28. _____.(1968). A History of Modern Iraq from the End of Daoud Pasha's Rule to the End of Midhat Pasha's Rule. Cairo: Arab Writer House for Printing and Publishing.
- 29- Yaghi, Ismail Ahmed. (1998). The Ottoman State in Modern Islamic History. (2nd ed.). Riyadh: Al-Obaikan Library.

Third: Research and articles.

- 1.Amin, Abdul Amir Muhammad. (1963). Competition between English trading companies in the Arabian Gulf region during the sixteenth and seventeenth centuries. Journal of the College of Arts, University of Baghdad, (6). 205-228.
2. Al-Jawahiri, Emad Ahmad. (1978). The historical role of Basra on the Arabian Gulf, 1500-1600 AD. Journal of Gulf and Arabian Peninsula Studies, Kuwait University, 4(13(.83-96.
3. Al-Khattab, Raja Hussein Husni. (1981). Iraqi-Persian relations. Journal of the College of Arts, University of Baghdad, (31). 375-393.
- 4.Al-Rubaie, Jabbar Hamidi Muhsin. (2020). Artistic values and heritage concepts of Islamic architecture in the early Islamic era: The establishment of Kufa and its mosque (as a model). Wasit Journal of Human Sciences, 16(1), 167-190.

<https://doi.org/10.31185/Vol16.Iss45.215>

- 5- Sheikh Khalil, Asma Ramadan. (2015). The conditions of the Al-Gharraf district and the Al-Ashar sub-district in the Basra province in the middle of the sixteenth century: an economic and demographic study. *Journal of Gulf and Arabian Peninsula Studies*, 41(159), 152-216.
6. Abdul Hussein, Falah Hassan. (1989). Some economic and social aspects of the city of Basra as reported by European travelers in the modern era. *Al-Mawrid Journal*, 18(4(.5-26.
- 7- Ali, Ali Shaker. (1983). Ottoman administrative organizations in the Basra province during the second half of the sixteenth century. *Journal of Gulf and Arabian Peninsula Studies*, 9(35), 125-140.
8. Al-Ghita, Ali Kashif. (1997). The Role of British Diplomacy in the Penetration of British Influence in Iraq during the Ottoman Era. *Arab Horizons Journal*, Baghdad, (5), 22nd Year.30-33.
9. Al-Qaisi, Abdul Hamid, and Musa, Maher Yaqoub. (2012). The Dynamics of Basra in the Eyes of History and Travelers 1398-1914. *Basra Arts Journal*, University of Basra, 2(63). 827-844.
- 10- Nawras, Alaa Musa Kadhim. (1991). Iraq in British Strategy in the Nineteenth Century. *Afaq Arabiya Journal*, Baghdad, (2-3-4), Year 16.23-29.

Fourth: Encyclopedias and Dictionaries.

1. Al-Sayyid, Fuad Saleh. (1990). *A Dictionary of Titles and Pseudonyms in Arab and Islamic History*. Beirut: Dar al-Ilm lil-Malayin.