

الحياة الاقتصادية لمدينة الحلة  
إبان القرن العشرين

م.د. عباس حسن عبيس الجبوري  
المديرية العامة للتربية في بابل

*Economic Life of the City of Hilla  
during the Twentieth Century*

*Dr. Abbas Hassan Obbaies Al-Jobory  
General Directorate of Education in Babylon*



## ملخص البحث

درس هذا البحث مجمل الحياة الاقتصادية لمدينة الحلة في المدة الممتدة بين نهاية القرن التاسع عشر، وبداية القرن العشرين، إذ تميّزت مدينة الحلة بعوامل النمو الاقتصادي الذاتي، التي جعلتها تتمتع بأهمية اقتصادية كبيرة خلال هذه المدة، فكانت واحدة من أهم موارد العراق الاقتصادية.

وبين البحث أبرز مفاصل اقتصاد المدينة، بدءاً بالزراعة والإنتاج الزراعي الوفير والمتنوع، الذي كان يفيض عن الحاجة المحلية ويصدر إلى المناطق الأخرى، بالرغم من بدائية وسائل الإنتاج الزراعي آنذاك، وعدم اهتمام السلطات الحاكمة بتطوير هذا القطاع الاقتصادي المهم.

ومن ثم تطرّق البحث إلى موقع المدينة المتميز على طرق المواصلات التي تربط المدينة بعموم البلاد، ممّا أسهم بازدهار التجارة فيها في مختلف المجالات، وسلط الضوء على أبرز الصناعات المحلية البسيطة التي اشتهرت بها المدينة، فضلاً عن نظام الضرائب الذي كانت تفرضها الدولة العثمانية، ومن بعدها السلطات البريطانية، على مختلف النواحي الاقتصادية في المدينة، وطرق جباية هذه الضرائب.

## Abstract

This research studies the economic life of Al-Hillah city during the period between the end of the nineteenth century and the beginning of the twentieth century when Hillah was distinguished by the elements of local economic growth. It is because of this fact that Hillah enjoyed a significant economic status and was regarded as one of the most important Iraqi economic resources.

Additionally, this study tackles the important economic joints of this city starting with agriculture and its plenteous and colorful production which exceeded the local need and thus was exported to other cities despite the primitive tools of agriculture and the inattention of the government with respect to developing that important sector.

The study sheds some light on the distinctive geographical location of the city of Hillah which makes it a juncture connecting all the neighbouring cities, the matter which contributed in developing different prosperous trade businesses. Finally, the

study elucidates the simple local products that were peculiar to Hillah then explains the taxation of the Ottoman Empire and the British authorities on different economic sectors in Hillah.



## المقدمة

عانى العراق في العهد العثماني ١٥٣٤-١٩١٨ م تدهورًا كبيرًا في شتى مجالات الحياة السياسيّة، والاقتصاديّة، والاجتماعيّة؛ نتيجة إهمال الدولة العثمانيّة لشؤون البلاد التي احتلتّها، وعدم اهتمام الولاة العثمانيين بتنمية اقتصاد ولاياتهم، إذ كان جلُّ اهتمامهم هو جمع الأموال والضرائب، وإرسالها إلى العاصمة اسطنبول؛ حرصًا منهم على مناصبهم.

وإذا حدث ووجدنا نوعًا من النموّ والازدهار الاقتصاديّ في إحدى مدن العراق، فإنّ مردّد ذلك لا يعود لاهتمام العثمانيين، وإنّما يرجع إلى عوامل وظروف خاصّة تتعلق بالمدينة نفسها، سواء أكان ذلك لتمييز هذه المدينة بموقع جغرافيّ مهم، أو لخصوبة أراضيها، أو لأهميّتها الدينيّة أو العسكريّة، ومثال هذه المدن مدينة الحلة التي تمتعت بنوعٍ من النموّ الاقتصاديّ في العهد العثمانيّ الأخير ١٨٦٩-١٩١٨؛ لما تميّزت به المدينة من عوامل النموّ الاقتصاديّ الذاتي، التي جعلتها تثير اهتمام السلطات العثمانيّة بما كانت تدرّه من واردات وضرائب لخزينة الدولة العثمانيّة.

تألّف البحث من مقدّمة وثلاثة مباحث وخاتمة، درس المبحث الأوّل تأسيس مدينة الحلة وموقعها وأهميّتها وتركيبها السكانيّة، في حين تناول المبحث الثاني الزراعة، والإنتاج الزراعيّ، وطبيعة الطرق المواصلات التي تربط المدينة بعموم البلاد، وناقش المبحث الثالث النواحي الاقتصاديّة الأخرى، كالصناعة، والتجارة، والضرائب، التي

كانت تفرضها الدولة العثمانيّة، ومن بعدها السلطات البريطانيّة على مختلف النواحي الاقتصادية، وقد اعتمد الباحث على مجموعة من المصادر، منها تاريخ الحِلّة- الحياة السياسيّة، ليوسف كركوش الحليّ، وعدد من مؤلّفات الدكتور عليّ هادي المهداوي، وغير ذلك.



## المبحث الأول

### مدينة الحلة (التاريخ- الموقع- السّكان)

#### أولاً: تأسيس مدينة الحلة وموقعها

تعد مدينة الحلة حديثة العهد قياساً بمدن العراق الأخرى، إذ أسسها الأمير سيف الدولة صدقة بن منصور بن ديبس بن يزيد الأسدي (٤٩٥-٥٢٩هـ)، الذي نزل هو وقبيلته في منطقة النيل على الجانب الأيسر لنهر الفرات، ورغبةً منه في الانفصال عن السلطة السلجوقية، انتقل إلى منطقة الجامعين الحالية ومصر مدينة الحلة سنة ٤٩٥هـ/ ١١٠٩م، واتخذها عاصمة للإمارة المزيديّة<sup>(١)</sup>.

نمت مدينة الحلة وازدهرت بمرور الوقت؛ لوقوعها في منطقة خصبة جداً ووفرة المياه، حتى أصبحت تسمى (بغداد الصغرى)؛ لما تمتعت به من أهمية اقتصادية وتجارية وعسكرية، زيادةً على مركزها الديني والعلمي والأدبي، إذ نشطت فيها الحركة العلمية منذ بدايات تأسيسها، فكانت موطناً للكثير من العلماء والأدباء، وهي من البلدان التي حباها الله بطيب التربة، وصفاء الجو، وكثرة الخيرات، وعُدّت من مدن العراق المهمة في العصر الحديث<sup>(٢)</sup>.

(١) هادي أحمد كمال الدين، فقهاء الحلة وتطور الحركة الفكرية، مطبعة المعارف، بغداد، ١٩٦٢، ص ٢١٦.

(٢) عليّ هادي عباس المهداوي، الحلة كما وصفها السوّاح الأجانب في العصر الحديث، مكتبة الرياحين، بابل، ٢٠٠٥، ص ١٠.



تقع المدينة على جانبي شطّ الحِلَّة، وهو أحد فروع نهر الفرات في موضع يتقاطع عنده خطُّ العرض (٢٩-٣٢) شمالاً بخطّ الطول (٢٦-٢٤) شرقاً، وعلى بعد بضعة كيلومترات من مدينة بابل الأثريّة، ونحو مئة كيلومتر جنوب غرب مدينة بغداد<sup>(١)</sup>.

تحيط بالمدينة مناطق زراعيّة تسكنها قبائل الجبور، والبو سلطان، وخفاجة، وطفيل، وآل يسار، وبعض من آل فتلة، وتتكوّن المدينة من قسمين: شرقيّ، وآخر غربيّ، يفصل بينهما شطّ الحِلَّة<sup>(٢)</sup>.

عُرف الجزء الشرقيّ من المدينة بـ(الصبوب الصغير)؛ نظراً لصغر مساحته مقارنةً بالجانب الغربيّ، وأحاطت به بساتين النخيل، وفيه محلّتا الكلج والوردية، أما الجانب الغربيّ (الصبوب الكبير)، فهو الأوسع والأهمّ، وتوجد فيه محلّات الجامعين، والمهدية، وجبران، والطاق، والأكراد، والجباويين، ويصل بين جانبي المدينة جسر من القوارب المثبّثة إحداها بالأخرى بالسلاسل، ويبلغ عرضه حوالي (٨) أقدام، وكان المعبر الوحيد بينها<sup>(٣)</sup>.

فُرشت أرضيّة الجسر بالقشّ، وأحيطت نهايته بسور، ووجدت عند كلّ نهاية بوّابة، حيث كانت تفرض رسوم تُعرف بـ(مرورية الجسر) على مستخدمي هذا الجسر، من قبيل السلطات العثمانيّة، وبعد دخول الإنكليز إلى المدينة أنشؤوا جسراً عسكرياً آخر ربط ضفتي النهر<sup>(٤)</sup>.

(١) صباح محمود محمّد الخطيب، مدينة الحِلَّة الكبرى وظائفها وعلاقتها الإقليمية، دار الحكمة، بغداد، ١٩٧٤، ص ١١.

(٢) عبد الرزاق الحسيني، الثورة العراقيّة الكبرى، مطبوعات فرهاد، ط ٤، إيران، ٢٠٠٦، ص ٢٥٣.

(٣) عليّ هادي عبّاس المهداوي، الحِلَّة في العهد العثماني المتأخّر ١٨٦٩-١٩١٤، دار الحكمة، بغداد، ٢٠٠٢، ص ٨٣.

(٤) عبد الرضا عوض، صفحات بابلية، مطبعة الضياء، النجف، ٢٠٠٧، ص ٢١٦.

أحاط بالمدينة سور يعود تاريخ بنائه إلى القرن الثاني عشر الميلاديّ، وهو على شكل مستطيل، مبنيّ من الآجرّ المجلوب من أطلال مدينة بابل الأثريّة، ولهذا السور ثلاثة أبواب تُعرف بأسماء المناطق والأماكن المتّجهة نحوها<sup>(١)</sup>، فهناك بوّابة من جهة الغرب سمّيت (بوّابة الطههازيّة)، وأخرى باتجاه مدينة كربلاء المقدّسة، عُرفت بـ(باب الحسين)، وبوّابة أخرى عُرفت بـ(باب المشهد)، أو (بوّابة النجف)، وذكُرت أيضًا ببوّابة رابعة شمال المدينة، سُمّيت بـ(باب بغداد)<sup>(٢)</sup>.

بقي سور مدينة الحلة عامراً وشاخصاً حتّى أيّام الحرب العالميّة الأولى، وبعد احتلال بريطانيا للعراق، قرّر الإنكليز هدم السور عام ١٩١٧؛ لأسباب وضرورات أمنيّة وعسكريّة تخدم مصالحهم آنذاك<sup>(٣)</sup>.

تقع مدينة الحلة في منطقة زراعيّة خصبة وفيرة المياه، ساعدت على غزارة الإنتاج الزراعيّ فيها، وجعلت لها مكانتها الخاصّة في الاقتصاد العراقيّ آنذاك، فضلاً عن موقعها الجغرافيّ المميّز على طرق المواصلات التجاريّة البريّة والنهريّة، وتوسّطها بالنسبة إلى العراق، وكونها طريقاً لمرور قوافل الحجّاج وزوّار العتبات المقدّسة، ممّا أسهم في ازدهار التجارة فيها، وتعاضم أهميّتها الاقتصاديّة<sup>(٤)</sup>.

فضلاً عن استخدام الولاة العثمانيّين المدينة خطأً دفاعياً متقدّماً لمواجهة هجمات الوهابيّين المُستمرّة على مدن العراق في الفرات الأوسط، فأولوها اهتماماً كبيراً،

(١) خليل ابراهيم نوري، قطوف جليّة، مطبعة الضياء، النجف، ٢٠٠٧، ص ١٠.

(٢) عليّ هادي عبّاس المهداويّ، الحلة في العهد العثمانيّ المتأخّر، ص ٧٣.

(٣) عليّ هادي عبّاس المهداويّ، الحلة كما وصفها السوّاح الاجانب، ص ٢٩.

(٤) عماد الدين خليل، في التاريخ الإسلاميّ - مواقف ودراسات، ط ٢، مطبعة جامعة الموصل،

الموصل، ١٩٨٥، ص ٢٣٣.

وأشرفوا إشرافاً مباشراً على تنظيم دفاعاتها وتحصيناتها، لذا تميزت المدينة بمكانة واهمية كبيرة نسبة إلى مدن العراق الأخر<sup>(١)</sup>.

## ثانياً: السكّان والتنظيم الإداري لمدينة الحِلّة

### أ. السكّان:

عُدّت مدينة الحِلّة من المراكز السكّانيّة الكثيفة، مقارنةً بمدن العراق الأخرى آنذاك، وجاءت بالمرتبة الثالثة من حيث الأهميّة السكّانيّة بعد مدينتيّ بغداد والبصرة، إذ بلغ عدد سكّان المدينة، بحسب تقديرات سالنامة<sup>(٢)</sup> عام ١٩٠٧، بحدود (٣٥٦٦٢) نسمة<sup>(٣)</sup>.

والغالبية العظمى من سكّان المدينة هم من أتباع مذهب أهل البيت عليهم السلام، ومعظمهم يزاولون الزراعة، والقليل منهم عمل في التجارة، وبعض الحرف والصناعات الصغيرة، وزيادةً على أتباع مذهب أهل البيت عليهم السلام، سكنت الحِلّة ديانات وطوائف أخرى، كاليهوديّة التي تركّز وجود أبنائها في محلّة الجبّايين، وسكن بعضهم الآخر في محلّتي المهديّة وجبران وقرية ذي الكفل، والمنطقة المجاورة لمدينة بابل الأثريّة، وقد عمل هؤلاء في التجارة والصياغة، أو في استثمار الأراضي الزراعيّة، بشرائها من الحكومة العثمانيّة، في حين كان فقراء اليهود يجوبون القرى والأرياف مشياً على أقدامهم، حاملين

(١) ستيفن همسلي لونكريك، أربعة قرون من تاريخ العراق الحديث، ترجمة جعفر خياط، ط ٤، مطبعة حسام، بغداد، ١٩٦٨، ص ٢٦٥-٢٧٦.

(٢) سالنامة: كلمة تركيّة من مقطعين: (سال) وتعني سنة، و(نامة) وتعني كتاب، أي الكتاب السنويّ.

(٣) عليّ هادي عبّاس المهداويّ، الحِلّة في السالنامات العثمانيّة، مطبعة الرياحين، بابل، ٢٠٠٥، ص ١٠٤.

بضاعتهم معهم؛ لبيعها على سكّان هذه المناطق<sup>(١)</sup>.

سكن مدينة الحلة أيضاً عدد من أبناء الديانة المسيحية منذ عهود قديمة، وازدادت أعدادهم بعد أن جاءت الحكومة العثمانية بالأرمن سبأيا من منطقة أرمينيا، ولم يتخذ أبناء الطائفة المسيحية لأنفسهم مكاناً محدداً للإقامة، وتوزّعوا على محلات المدينة المختلفة، وعملوا في مهن شتى<sup>(٢)</sup>.

ويمكن القول إنّ سبب الكثافة السكانية لمدينة الحلة يُعزى إلى نموّها وازدهارها، واستيطان القبائل والعشائر في منطقة الفرات الأوسط، فضلاً عن قلة تعرّضها للكوارث الطبيعية التي أثّرت في سكّان المناطق الأخرى.

### ب. التنظيم الإداري للمدينة:

كانت مدينة الحلة ومدينة الديوانية في زمن الحكم العثماني لواءً واحداً، غير أنّ مركز اللواء تارة يكون في الحلة، وأخرى في مدينة الديوانية، وقد قابل متصرّف الحلة علي رضا بك بالامتعاض أوامر والي بغداد حسن رفيق باشا له بنقل مركز اللواء من الحلة إلى الديوانية، إذ يذكر ذلك الشيخ يوسف كركوش الحليّ بقوله: «كيف ينقل مركز اللواء (السنجق) من مدينة عامرة، تحيط بها بساتين النخيل والفاكهة، إلى قرية قليلة الماء والكلاء، إضافة إلى ذلك أنّه ليس للحكومة سراي يتّسع لدوائر الحكومة، وثكنات عسكرية كافية للجنود، والألف ليرة لا تفني بذلك»<sup>(٣)</sup>، وفي مدّة البحث هذه كانت

(١) عليّ كامل السرحان، الأقليّة اليهودية في لواء الحلة (١٩٢١-١٩٥٢) دراسة تاريخية لأحوالهم الاجتماعية والاقتصادية والسياسية، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية التربية، جامعة بابل، ٢٠٠٩، ص ٢١.

(٢) عبد الرضا عوض، صفحات بابلية، ص ٣٩-٤٥.

(٣) يوسف كركوش الحليّ، تاريخ الحلة - الحياة السياسية، ج ١، المطبعة الحيدرية، النجف، ١٩٦٥، ص ١٥٣.

المدينة قضاءً تابعاً للواء الديوانية حتّى نهاية الحكم العثماني عام ١٩١٧<sup>(١)</sup>.

أمّا أهمّ التنظيمات الإداريّة للمدينة، فكانت على النحو الآتي:

١. القائم مقامية: ويرأسها القائم مقام، يساعده نائب القائم مقام، ومدير المال، وكاتب التحريات، والمفتي.
٢. بداءة المحكمة: ويرأسها رئيس المحكمة.
٣. مجلس البلدية: ويتكوّن من الرئيس، ومدير الأوقاف، وأمين الصندوق، ومأمور نفوس، ومأمور ديون عموميّة، ومأمور الري، وقنطارجي الري.
٤. مأمورية الشرطة أو الضابطة.
٥. مكتب الرشدية: ويتكوّن من معلّم أوّل، ومعلّم ثاني، ومعلّم رسم، ومعلّم خطّ، وفرنجة معلّم أي (معلّم فرنسيّة).
٦. إدارة البريد والتلغراف.
٧. مدراء النواحي<sup>(٢)</sup>.

تبعّت القضاء مجموعة من النواحي التي رأس كلُّ منها مدير ناحية، وهي ناحية المحاويل، ومن قراها الصبّاغية، وخان المحاويل، وسادة الحصن، وبرنون، وكويرش، وناحية النيل، ومن القرى التابعة لها الدولاب، وفنهرة، وبيرمانة، وناحية الخواص، ومن قراها الزوير، وسنجان، وعنّانة، والسدّة، وناحية نهر شاه، ومن قراها المعيميرة، والهمسانية، والإبراهيمية، وناحية الجربوعية، ومن قراها الهاشمية، والزرفية،

(١) ودّاي العطية، تاريخ الديوانية قديماً وحديثاً، المطبعة الحيدرية، النجف الأشرف، ١٩٥٤، ص ٤.

(٢) عليّ هادي عبّاس المهداوي، الحلة في السالنامات العثمانية، ص ٧٠.

والحسينية، وناحية أبي غرق، ومن قراها الطينية، وأخيرًا ناحية المدحتية، ومن قراها المزيدية، والإمام الحمزة عليه السلام، وخيگان، والخشخشية<sup>(١)</sup>.

وبعد الاحتلال البريطاني للعراق، قسّمت البلاد إلى ستّ عشرة وحدة إدارية (لواء)، يتبعها عدد من الأفضية والنواحي، وأشرف على إدارة كلّ لواء حاكم سياسي، يعاونه في إدارة الأفضية مساعد الحاكم السياسي، الذي يجلّ محلّ القائم مقام، وشكّلت حكومة الاحتلال البريطاني مجالس استشارية محلية يعيّن أعضاؤها من بعض الشخصيات البارزة في اللواء، برئاسة الضابط السياسي<sup>(٢)</sup>.

أصبحت مدينة الحلة بعد دخول البريطانيين لواءً، وعيّن النقيب كول سميث لإدارة شؤون المدينة، بصفة حاكم سياسي، في أيّار من عام ١٩١٧، ويعاونه عدد من الموظّفين الإنكليز والهنود، وأبقت السلطات البريطانية على معظم الأسس والتنظيمات الإدارية التي استندت إليها القوانين العثمانية الأخرى، لاسيما ما يتعلّق منها بقوانين الأراضي وملكيّتها<sup>(٣)</sup>.

(١) ودّاي العطية، المصدر السابق، ص ١٧.

(٢) نخبة من الباحثين، حضارة العراق، ج ١٢، دار الحكمة، بغداد، ١٩٨٥، ص ٢٢.

(٣) عبد العظيم نصّار، بلديات العراق في العهد العثماني ١٥٣٤-١٩١٨، مطبعة شريعتي، إيران، ٢٠٠٦، ص ٢١٥.

## المبحث الثاني

### الزراعة وطرق المواصلات

#### أولاً: الزراعة

#### أ. الأراضي الزراعية:

جاءت الزراعة في مقدّمة الموارد الاقتصادية لمدينة الحِلّة، ومثّلت العمود الفقريّ لاقتصاد المدينة في القرن التاسع عشر، حتّى منتصف سبعينيات القرن العشرين، فالزراعة أساسٌ حيويٌّ لاقتصاديّات معظم البلدان، وقد ضمّت مدينة الحِلّة مساحات واسعة من الأراضي الزراعيّة التي امتازت بخصوبتها ووفرة مياهها المتمثّلة بنهر الفرات وتفرّعاته الكثيرة، الأمر الذي انعكس إيجاباً على كميّة الإنتاج فيها<sup>(١)</sup>.

قُسّمت الأراضي في مدينة الحِلّة في العهد العثمانيّ على أساس سياسة تفويض الأراضي، إذ بيعت مساحات كبيرة من الأراضي الزراعيّة العائدة للدولة بالمزايدة العلنيّة، بعد أن قُسّمت إلى قطع بأسعار مناسبة، وكان للملاكين سلطة كبيرة استمدّوها من دعم السلطة المركزيّة، أمّا نظام الطابو فقد طبّق في بعض المناطق، ولم يطبّق في مناطق أخرى<sup>(٢)</sup>.

(١) بدري محمّد فهد، العامّة ببغداد في القرن السادس الهجريّ، مطبعة الإرشاد، بغداد، ١٩٦٧، ص ٧٣.

(٢) وميض جمال نظمي، ثورة ١٩٢٠ الجذور السياسيّة والفكريّة والاجتماعيّة للحركة القوميّة=

لذا كانت المشاكل كثيرًا ما تتكرّر بين الفلاحين والملاكين، لاسيما بعد أن منحت الحكومة العثمانية بعض موظفيها قطعًا من الأراضي الزراعية الخصبة في الحلة، وأصبحوا أشبه بالملاك الغائبين عن الأرض، إذ ترك هؤلاء أراضيهم بعهدة أشخاص يُعرفون بالملتزمين، وكان للسلطان العثماني عبد الحميد الثاني (١٨٧٦-١٩٠٩ م) أراضٍ زراعية كثيرة في مدينة الحلة، عُرفت بالأراضي السنّية، وعدّت من أخصب الأراضي الزراعية في البلاد، سجّلها باسمه الخاص، وأوجد لها تشكيلات إدارية خاصة<sup>(١)</sup>.

وبعد دخول القوات البريطانية إلى العراق، أبقى السلطات البريطانية على الأسس التي استندت إليها القوانين العثمانية، وفي مقدّمها حقّ الدولة في الملكية القانونية في معظم أراضي البلد، وقد حالت الاعتبارات السياسية بين السلطات البريطانية وقدرتها على رسم سياسة ثابتة تجاه المشاكل التي كانت كثيرًا ما تتجدّد بين الفلاحين والملاكين، وكانت الأراضي الزراعية في الحلة تعدّ من أفضل الأراضي وأكثرها خصبًا، زيادةً على طول مدّة النمو ووفرة المياه، ممّا جعلها تصبح من أهمّ المناطق الزراعية الوفيرة الإنتاج في العراق<sup>(٢)</sup>.

### ب. الري:

يشكّل نهر الفرات وفروعه، لاسيما شطّ الحلة، عصب الحياة في مدينة الحلة، ويبلغ طوله حوالي ١٠٤ كيلو متر، وبلغت مساحة الأراضي التي اعتمدت في ريّها على شطّ الحلة حوالي مليون دونم<sup>(٣)</sup>.

= العربية (الاستقلالية) في العراق، ط ٢، مطبعة بيت الحكمة، بغداد، ١٩٨٥، ص ٢٦٠.

(١) الكسندر آدموف، ولاية البصرة في ماضيها وحاضرها، ج ١، ترجمة د. هاشم صالح التكريتي، البصرة، ١٩٨٢، ص ١٢٦.

(٢) عبد الرزاق الحسني، العراق قديمًا وحديثًا، ط ٣، دار الفكر، بيروت، ١٩٥٨، ص ٦٧.

(٣) غير ترود بيل، فصول من تاريخ العراق القريب، ترجمة جعفر خياط، منشورات عويدات،



يتفرّع من شطّ الحِلَّة حوالي (١٣) جدولاً من جانبه الأيمن، و(٢٤) جدولاً من جانبه الأيسر، ومن هذه الجداول جدول المحاويل، والفنديّة، والمرجانيّة، والعميّة، في ناحية المحاويل، وجداول النيل والوردية وغيرها في ناحية الخواص، وجداول الخواص، والمهناويّة، والطهّازيّة، واليهوديّة في ناحية الخواص، وجداول نهر الشاه، ودورة في ناحية نهر الشاه، وجداول الهاشميّة، والحسينيّة في ناحية الجربوعيّة، ونهر مشيمش، والبازول، وغيرها في ناحية المدحتيّة؛ لتكوّن هذه الشبكة منظومة لري الأراضي الزراعيّة المحيطة بها<sup>(١)</sup>.

حاولت الحكومة العثمانيّة القيام ببعض المشاريع الإروائيّة، فكان من أهمّ هذه المشاريع، مشروع سدّة الهنديّة، ففي نهاية القرن التاسع عشر تحوّل مجرى نهر الحِلَّة إلى نهر الهنديّة، فضعفت أهميّة الحِلَّة الزراعيّة والتجاريّة، ونزح معظم سكّانها وقرائها إلى أماكن أخرى، ممّا دفع بالحكومة العثمانيّة التي كانت تجني أموالاً طائلة من مدينة الحِلَّة إلى الاهتمام بالأمر، فاستدعت أحد المهندسين الفرنسيّين، ويدعى (شندرفير)، عام ١٨٨٥، وطلبت منه إنشاء سدّ على نهر الفرات؛ للموازنة بين المياه الموزّعة على أراضي الحِلَّة، بتقليل جريانه في نهر الهنديّة، فأكمل هذا المهندس عمله نهاية عام ١٨٨٨<sup>(٢)</sup>.

إلّا أنّ عدم اهتمام السلطات العثمانيّة بإدامة هذا السدّ أدّى إلى انهياره، فعهدت الحكومة العثمانيّة بتجديد السدّ إلى شركة جاكسون، التي أنهت عملها في كانون الأوّل ١٩١٣<sup>(٣)</sup>.

=بيروت، ١٩٧١، ص ٢٣٩.

(١) يوسف كركوش الحليّ، المصدر السابق، ص ١٥٣.

(٢) غير تروود بيل، المصدر السابق، ص ٢٤١.

(٣) هنري فوستر، نشأة العراق الحديث، ترجمة سليم طه التكريتيّ، ج ٢، مطبعة دار الحكمة، بغداد،

١٩٨٩، ص ٣٤٥.

وقام البريطانيون بزيادة قنوات جديدة شمال السدّ، بناها أبناء العشائر، وتحت إشراف أحد الشيوخ، وهو عمران الحاج سعدون، شيخ بني حسن، ودفع النفقات الحاكم السياسي في مدينة الحلة، ممّا ساعد على زراعة مساحات واسعة من الأراضي القاحلة شمال الحلة<sup>(١)</sup>.

أمّا الطرق المستخدمة في ريّ الأراضي الزراعيّة، فكانت معظم هذه الأراضي تروى سيحًا، بينما سُقيت الأراضي المرتفعة عن مستوى النهر، لاسيما تلك القريبة من الضفاف، باستخدام (النواعير)، ولم يكن للأمطار أثر كبير في عمليّة ريّ الأراضي الزراعيّة؛ لقلّتها في المدينة<sup>(٢)</sup>.

### ج. الإنتاج الزراعيّ:

كان وراء ازدهار الحلة، منذ تأسيسها، عاملان رئيسان، هما التربة الخصبة، ووجود مصدر دائم للمياه يتمثّل بنهر الفرات، وكذلك وقوع المدينة في منطقة من أخصب الأراضي الزراعيّة في الشرق الأوسط، وهي السهل الرسوبي<sup>(٣)</sup>.

أمّا أهمّ المحاصيل الزراعيّة التي زرعت في المدينة، فهي الحنطة والشعير والرّز، وتعدّ الحنطة والشعير من أهمّ المزروعات الشتويّة، وتُزرع ببذر بذورهما في أوائل شهر تشرين الأوّل من كلّ عام، بعد تهيئة الأرض وحرثها بوسائل بدائيّة، تتمثّل بالمحراث الخشبيّ الذي تجرّه الحيوانات (الأبقار أو الجواميس)<sup>(٤)</sup>، وكان إنتاجها يفيض

(١) يوسف كركوش الحليّ، المصدر السابق، ص ١٥٤.

(٢) عليّ هادي عبّاس المهداويّ، الحلة في السالنامات العثمانيّة، ص ٩٠.

(٣) عماد الدين خليل، المصدر السابق، ص ٢٤٠.

(٤) عليّ كامل حمزة السرحان وعليّ طالب عبيد السلطانيّ، الحلة في عهد الوزراء العثمانيين (١٨٣١-١٨٦٩)، مركز بابل للدراسات الحضاريّة والتاريخيّة، جامعة بابل، الحلة، ٢٠١٢، ص ٤٥.

عن الحاجة المحليّة، ويصدّر إلى المناطق المجاورة، وكذلك زراعة الدخن، والماش، والسمسم، والذرة، وزيادة على زراعة الكروم، وأشجار الفاكهة المختلفة، فضلاً عن أشجار النخيل التي تُنتج أنواعاً مختلفة من أجود التمور<sup>(١)</sup>.

كذلك امتازت مدينة الحِلّة بغنى ثروتها الحيوانيّة نتيجة لخصوبة أراضيها، ووفرة المراعي فيها، إذ اقتنى مزارعو المدينة مختلف أنواع الحيوانات كالأغنام والأبقار والماعز والخيول والدواجن وغيرها، وعملوا على تربيتها جنباً إلى جنب مع عملهم الزراعيّ، للاستفادة من لحومها ومشتقّاتها وجلودها وأصوافها، سواء للاستخدام الذاتيّ أو من أجل بيعها والاستفادة من أثمانها، أو من أجل استخدامها في النقل والعمل في الأرض<sup>(٢)</sup>.

إلا أنّ الإنتاج الزراعيّ المتميّز لم يكن ثابتاً، إذ واجهته عدد من المشاكل كالآفات الزراعيّة، وانحسار مياه شط الحِلّة بين فينة وأخرى، وموجات الجراد التي شهدتها المنطقة، فضلاً عن استخدام الوسائل الزراعيّة القديمة، إذ كانت هذه الأوضاع تؤدّي أحياناً إلى ضالّة الإنتاج الزراعيّ، وحتىّ التهديد بالمجاعة بين سكّان المدينة، وقد حاولت السلطات البريطانيّة زيادة الإنتاج الزراعيّ وتطويره بالإنفاق على المشاريع الزراعيّة، وتسليف المزارعين عن طريق مشروع الإنماء الزراعي، الذي كان مجموع نفقاته في مدينة الحِلّة من ١٤ تشرين الأوّل إلى ١٧ كانون الأوّل ١٩١٧ مبلغ ٩٠٠٠٠ ليرة، في محاولة منها للحفاظ على الإنتاج الزراعيّ وزيادته في البلاد، لاسيما في مدينة الحِلّة<sup>(٣)</sup>.

(١) عدنان بهيّة، الأهميّة الجيوبوليتيكيّة لمدينة الحِلّة، مركز البحوث والدراسات، معهد أكد الثقافيّ، دت، ص ٥.

(٢) عماد الدين خليل، المصدر السابق، ص ٢٤٠.

(٣) عماد أحمد الجواهريّ، تاريخ مشكلة الأراضي في العراق ١٩١٤-١٩٣٢، مطبعة الضياء، بغداد، ١٩٧٨، المصدر السابق، ص ٤٢٣.

## ثانياً : طرق المواصلات

تكمن أهميّة الحلة في عصرها الحديث في موقعها الإستراتيجي على مفترق طرق المواصلات الرئيسة في العراق، إذ إنّ موقع الحلة شكّل منها عقدة طرق بريّة ونهرية، تجارية وعسكرية مهمّة، جعلها بمثابة قلب الشرق، منها يمكن الوصول إلى حلب والبحر المتوسط وتركيا، وجنوباً إلى البصرة فالخليج العربي، وكذلك طريق الحجّ البري الذي يربط وسط العراق بالكوفة فالحجاز، وطريق الزائرين للأماكن المقدّسة في الفرات الأوسط، والمهمّة الأخرى هي استخدامها في الحملات العسكرية لنقل الجنود والذخيرة والمؤن من الحلة نحو مناطق الأزمات التي تهدّد الحكومة في بغداد<sup>(١)</sup>.

وتنتشر على جوانب هذه الطرق مجموعة من (الخانات)، استخدمت محطات استراحة من قبل المسافرين وقوافل التجار، التي تروم التنقل، عن طريق الفرات، من بغداد إلى البصرة، أو بالعكس، وكذلك قوافل الزوّار التي تقصد الأماكن المقدّسة في مدينتي النجف و كربلاء<sup>(٢)</sup>.

وقد كانت هذه الطرق على نوعين:

### أ. الطرق البرية:

ارتبطت مدينة الحلة بمجموعة من الطرق البرية مع المناطق المجاورة لها، ومن أهمّ هذه الطرق، هي:

١. طريق حلة- بغداد: وعدّ من الطرق المهمة التي تمتاز بكثافة نقل عالية، ويمتدّ بصورة مستقيمة باتجاه الشمال نحو مدينة بغداد، وأنّه من أطول الطرق التي

(١) عدنان بهية، المصدر السابق، ص ٥.

(٢) عليّ كامل حمزة السرحان، خانات الحلة في العهد العثماني، مركز بابل للدراسات الحضارية والتاريخية، بابل، ٢٠١١، ص ٨-١٥.

تربط المدينة بالمدن والمناطق المجاورة، وانتشرت على جانبي هذا الطريق عدد من الخانات، كانت محطّات استراحة، يبعد الواحد عن الآخر مسافة ساعتين أو أكثر بقليل للسائر، ومنها خان المحاويل، وخان الحصوة، وخان الإسكندرية، وخان المحمودية<sup>(١)</sup>.

٢. طريق حِلّة - نجف: ويربط مدينة الحِلّة بالنجف من ثلاث جهات، هي طريق حِلّة - كفل - كوفة، وطريق حِلّة - كفل - نجف، وطريق حِلّة - كوفة - نجف، وكانت قوافل التجّار والزوّار تسلك هذه الطرق، ويوجد في الكفل خان شيّده أحد اليهود، وعلى مقربة منه بُني خان آخر شيّده محمّد حسن كبة؛ ليكون دار استراحة لزوّار العتبات المقدّسة<sup>(٢)</sup>.

٣. طريق حِلّة - كربلاء: وهو طريق مباشر ربط الحِلّة بمدينة كربلاء، وتّصف هذا الطريق بانعدام الأمن فيه، وكونه من أقصر الطرق التي ربطت الحِلّة بالمدن الأخرى.

٤. طريق حِلّة - ديوانية: هذا الطريق كان قليل الاستخدام، ذلك أنّ التجّار والمسافرين، وحتى موظّفي الحكومة العثمانيّة وقواتها العسكريّة، كانوا جميعاً يفضّلون التنقّل في نهر الفرات، ويرجع سبب ذلك إلى عدم وجود خانات أو محطّات استراحة فيه، على عكس طريق الفرات، وانعدام الأمن فيه، ويوجد خان واحد فقط على هذا الطريق، وهو خان جبر اللساني<sup>(٣)</sup>.

(١) عليّ كامل همزة السرحان، خانات الحِلّة، ص ٥.

(٢) عبد الرضا عوض، صفحات بابلية، ص ٢٩.

(٣) عذراء شاكر هادي الهلالي، الحِلّة من (١٨٠٠-١٨٦٩م) دراسة في الأحوال السياسيّة والاقتصاديّة والاجتماعيّة، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة بابل، كليّة التربية، ٢٠٠٩، ص ٩٢.

أمّا الطرق الداخلية في المدينة، فلم توجد فيها شوارع واسعة، وإنّما كانت عبارة عن أزقة ضيّقة، فأقدمت القوّات البريطانيّة على فتح شارع رئيسيّ يربط جنوب المدينة بشمالها، أطلق عليه السكّان تسمية (الجادة)، وهي كلمة تركيّة تعني الطريق<sup>(١)</sup>.

وفيما يتعلّق بخطوط السكك الحديدية، فقد أنشأ الإنكليز بعد دخولهم مدينة الحلة خطّاً حديدياً يربط المدينة ببغداد، وآخر يربطها بالبصرة، وخط ثالث يربطها بقرية ذي الكفل، وأقاموا جسراً في الجهة الشماليّة من المدينة؛ لأجل عبور القطار عليه<sup>(٢)</sup>.

استُخدمت في عمليّات النقل البريّ وسائل بدائيّة، تمثّلت بحيوانات الحمل، كالإبل والبغال والحمير، التي تعدّ واسطة بدائيّة، لكنّها مهمّة ورئيسة في عمليّات نقل البضائع والسّلع، والمنتجات الزراعيّة والحيوانيّة، بين الحلة وما جاورها من المناطق، أمّا نقل الأشخاص، فغالباً ما كان يتمّ باستعمال هذه الحيوانات، فضلاً عن الخيول<sup>(٣)</sup>، وكان السفر شاقاً ومتعباً، إذ يذكر الرحّالة عمانوئيل فتح الله عمانوئيل مضبوط في رحلته التي زار فيها مدينة الحلة نهاية العقد الأوّل من القرن العشرين، فيقول: «قبل نحو عشرين سنة، كان السفر إلى الحلة من الأمور الشاقّة، لما يتكلّف المسافر من تحميل الأثقال وركوب البغال وإعداد الزاد والتّخاذ المبذورة لتخفّره في الطريق من الأعراب المبتوثّة في بوادي هذه الأرجاء، أمّا اليوم فتوثير الطريق الواصل ببغداد- بالحلة وتمهيده أثار في أهل الوطن الغيرة على خير العموم، فانشؤوا شركات عجلات متعدّدة سهّلت

(١) عبد الرضا عوض، أوراق جيّية من الزمن الصعب في القرن العشرين، مكتبة الصادق، بابل،

٢٠٠٥، ص ٢٥٧، المصدر السابق، ص ٢٥٧.

(٢) عبد الرضا عوض، صفحات بابلية، ص ٣١.

(٣) عذراء شاكر هادي الهلالي، المصدر السابق، ص ١٠٠.

أعظم التسهيل قطع هذه السهول والحزون بدون أن يحصل ما يكدر صفو رحلتهم، اللهمّ إلا في النادر، والناذر لا يُقاس عليه»<sup>(١)</sup>.

وكذلك استُخدمت عربات الخيول، إذ أسّس بعض الأفراد من تجّار بغداد شركة لنقل المسافرين وحمولاتهم بواسطة عربات خشبيّة تسحبها مجموعة خيول، وفتحوا لهم فرعاً في مدينة الحِلّة، أمّا السيّارات ووسائل النقل الحديثة، فقد دخلت المدينة في وقت متأخر، وكانت أوّل سيّارة تجوب شوارع الحِلّة يملكها القائم مقام العثمانيّ محمّد رشيد أفندي، عام ١٩١٢م، ثمّ دخلت السيّارات العسكريّة مع دخول القوّات البريطانيّة للمدينة عام ١٩١٧م<sup>(٢)</sup>.

## ب. الطرق النهريّة:

كان لموقع مدينة الحِلّة على نهر الفرات أثرٌ كبيرٌ بارتباط المدينة بطرق نهريّة مع المدن الأخرى في أعالي الفرات وجنوب العراق والخليج، وهذه الطرق هي:

١. طريق حِلّة - بصرة: ويربط الحِلّة بالبصرة، ثمّ الخليج عن طريق نهر الفرات، وهذا الطريق من الطرق النهريّة المهمّة التي ربطت الفرات الأوسط بجنوبي العراق، وقد اكتسب أهميّة خاصّة بالنسبة للتجارة، بوصفه طريقاً بديلاً أو إضافياً لطريق دجلة النهريّ<sup>(٣)</sup>.
٢. طريق حِلّة - عانة - أعالي الفرات: الذي يعدّ امتداداً لطريق حِلّة - بصرة، باتجاه الشمال.

(١) عمانوئيل فتح الله عمانوئيل، سفرة إلى كربلاء والحِلّة ونواحيها، مجلّة لغة العرب، العدد الثالث (١ أيلول ١٩١١)، ص ١٠٥-١٠٦.

(٢) عليّ هادي عبّاس المهداويّ، الحِلّة كما وصفها السوّاح، ص ٧٤.

(٣) عذراء شاكر هادي الهلاليّ، المصدر السابق، ص ٩٣.

أمّا وسائط النقل النهريّ، فقد كانت متعدّدة ومتنوّعة، ومن أبرز أنواع هذه الوسائط:

١. السفن الشراعيّة الكبيرة والمتوسّطة والصغيرة: وهي مزوّدة بأشعة وصورا يمكن استخدامها عندما تهبّ الرياح، وممّا ساعد على استخدامها في شطّ الحلة هو عرضه الذي يصل في بعض الأماكن إلى (١٠٠م)، وكذلك عمقه الذي يبلغ (٥٠م)<sup>(١)</sup>.

٢. القفف: وهي إحدى وسائط النقل النهريّ التي صنّعت من أغصان مجدولة شُدّت إلى بعضها بإحكام، وغلّف داخلها بالجلود والقماش، استُخدمت لنقل محاصيل الفاكهة والخضروات بين الحلة وأريافها، لاسيما مع وجود شبكة واسعة من الجداول التي تتفرّع من شطّ الحلة إلى الأرياف المحيطة بها.

٣. القوارب: وتعدّ من الوسائل المهمّة في تنقّل السكّان بين المدينة وأريافها والمناطق القريبة منها، وصنّعت غالباّ من جذوع النخيل المطلية بالطين والقار؛ لأجل الاستفادة منها لمُدّة طويلة<sup>(٢)</sup>.



(١) عليّ هادي عبّاس المهداويّ، الحلة في العهد العثمانيّ المتأخّر، ص ١٨٠-١٨٢.

(٢) المصدر نفسه، ص ١٨٣.



## المبحث الثالث

### التجارة والصناعة والضرائب

#### أولاً: التجارة

نظراً للموقع المتميّز لمدينة الحِلَّة على طرق المواصلات، ولكثافة الإنتاج الزراعيّ فيها، الذي كان يفيض عن الحاجة المحليّة، فضلاً عن تنوّع هذا الإنتاج، فقد ساعد ذلك على نمو حركة التجارة في المدينة مع المناطق المجاورة لها، والبعيدة عنها، وأصبحت الحِلَّة مركزاً تجاريّاً مهماً في الفرات الأوسط والعراق، وقد تطرّق الرحّالة الإنجليزيّ غراتان جيري عند زيارته مدينة الحِلَّة عام ١٨٧٨ م إلى أهمّيّتها التجاريّة وموقعها على نهر الفرات، لاسيما تجارة الخيول فيها، فيقول: «الحِلَّة يترّاح تعداد سكّانها بـ (٢٠٠٠٠)، وهي تبدو كبلدة صغيرة مشغولة، وكانت تتميّز بأحصتها التي تعدُّ من أفضل ما موجود في باشويّة بغداد»<sup>(١)</sup>.

ومع نهاية القرن التاسع عشر الميلاديّ، ازدادت أهمّيّة الحِلَّة التجاريّة، وازدهرت فيها الحركة التجاريّة بشكل كبير، وكثرت فيها الأسواق، وراجت البضائع والسلع، وأصبحت محطّ رحال التجّار وقوافلهم، فضلاً عن مرور المراكب النهريّة التي كانت تمخر الفرات بين حلب والبصرة بالمدينة، حاملة الركب والبضائع المتنوّعة<sup>(٢)</sup>.

(1) Grattan Geary, Through Asiatic Turkey. Narrative of a Journey from Bombay to the Bosphorus, London, S. Low, Marston, Searle & Rivington, 1878, P. 189.

(٢) عليّ كامل حمزة السرحان وعليّ طالب عبيد السلطانيّ، المصدر السابق، ص ٥٢.

ومن أهم ما كانت تتاجر به المدينة، هو:

١. تجارة الحبوب: احتلت الحلة مكانة متميِّزة في مجال زراعة الحبوب، انعكس على ميدان تصديرها، وقد أشار إلى أهميَّة الحلة في هذا المجال القنصل البريطاني العام (كمبار) في بغداد سنة ١٨٦٤، عندما ذكر أنَّ للحلة مكانة واضحة في زراعة مختلف أنواع الحبوب (الحنطة والشعير) وإنتاجها، وكان إنتاج الحبوب في الحلة غالباً ما يفيض عن حاجة المدينة المحليَّة؛ ويتَّم تصديره إلى المناطق المجاورة لها عن طريق بعض التجار من أبناء الأُسُر الحليَّة، مثل أسرة آل (عوض)، وآل (علوش)، وغيرهم<sup>(١)</sup>.

٢. تجارة الماشية: نمت الثروة الحيوانيَّة في مدينة الحلة؛ لوجود مساحات زراعيَّة كبيرة، ولوفرة المراعي الخصبة، حتَّى تصدَّرت مدن العراق في أعداد الماشية فيها، إذ يذكر الدبلوماسيُّ الروسيُّ ألكسندر أداموف في كتابه (ولاية البصرة في ماضيها وحاضرها) ذلك بالقول: «..ويحتلُّ سنجق الحلة من حيث عدد الماشية الصغيرة الموجودة فيه المرتبة الأولى، تأتي بعده بالترتيب سناجق كربلاء وبغداد والمنتفق والعمارة والحسا والبصرة»<sup>(٢)</sup>، فكانت الأغنام، والماعز، والأبقار، والجاموس تصدَّر إلى أسواق بغداد والبصرة، فضلاً عن تصدير مشتقاتها كالأصواف، والجلود، والسمن الحيوانيِّ إلى أسواق بغداد، وتميَّزت المدينة أيضاً بوجود نوعيَّات جيِّدة من فراء الحملان، الذي كان مرغوباً فيه في الأسواق العالميَّة، لاسيما في روسيا<sup>(٣)</sup>.

٣. تجارة الخيول: اشتهرت الحلة بتربية سلالات عديدة من الخيل العربيَّة، الأصيلة منها والهجينه، والتي امتازت بالرشاقة والجري السريع، لهذا ازداد الطلب على شرائها،

(١) عذراء شاكر هادي الهلالي، المصدر السابق، ص ٨٢؛ عليّ هادي عبّاس المهداوي، الحلة في

العهد العثمانيِّ المتأخَّر، ص ١٩٢.

(٢) ألكسندر أداموف، المصدر السابق، ص ٢٥٠.

(٣) عليّ هادي عبّاس المهداوي، الحلة في العهد العثمانيِّ المتأخَّر، ص ٢٠٠.

ولاسيما في النصف الثاني من القرن التاسع عشر في بغداد والبصرة والهند، نظراً للحاجة الماسّة إليها في الصيد والسباقات الرياضيّة، وفي القتال أيضاً<sup>(١)</sup>، وحققت تجارة الخيول في الحِلّة أرباحاً كبيرة، حيث كان التجار يرسلون هذه الخيول بواسطة السفن إلى البصرة، ومنها تصدّر إلى الهند<sup>(٢)</sup>.

٤. تجارة الطابوق: ويُقصد بها تجارة طابوق خرائب بابل التي دخلت مجال التجارة المربحة في الحِلّة، إذ شيّدت البيوت في المدينة من هذا الطابوق، والبعض الآخر يُنقل إلى مدن أخرى كبغداد والنجف وكربلاء، إذ يذكر الرحّالة الإنجليزي هنري كوبر سوانسون الذي زار الحِلّة عام ١٨٩٣ ذلك بالقول: «إنّ بيوت الحِلّة ومعالمها العمرانيّة الأخرى كالمساجد والأسواق قد شيّدت جميعها بطابوق بابل»<sup>(٣)</sup>.

٥. تجارة الآثار: كان لقرب مدينة الحِلّة من آثار بابل القديمة أثر بارز بتمييزها بتجارة الآثار والتحف الأثريّة، المرغوب فيها لدى متاحف الدول الأوربيّة<sup>(٤)</sup>.

## ثانياً: الصناعة

لم تكن مدينة الحِلّة تمتلك صناعات بالمعنى الحديث في ذلك الوقت، وإنّما كانت الصناعة فيها بدائيّة، تقتصر على بعض الصناعات اليدويّة، والحرف الشعبيّة، وفي مقدّماتها صناعة المنسوجات (الحياكة)، التي كانت تُنتج في ورش صغيرة، لكن البضائع المستوردة، لاسيما البريطانيّة منها، اكتسحت هذه الصناعة، ممّا أدى إلى تدهور مكانتها<sup>(٥)</sup>.

(١) عذراء شاكر هادي الهلالي، المصدر السابق، ص ٨٤.

(٢) عليّ هادي عبّاس المهداوي، الحِلّة كما وصفها السوّاح الأجنبي، ص ٧٨.

(٣) صلاح السعيد، الحِلّة في مذكرات الرحّالة والمستكشفين، ط ٢، الحِلّة، ٢٠٠٨م، ص ١٢٦.

(٤) عليّ هادي عبّاس المهداوي، الحِلّة كما وصفها السوّاح الأجنبي، ص ٧٨.

(٥) وميض جمال نظمي، المصدر السابق، ص ٢٣١.

ووجدت في المدينة أيضاً، صناعة المواد الفخارية (الكوازة)، إذ صنعت الأواني، بحسب الشكل والحجم، من الطين بعد أن تعرّض للشمس، وتُفخر في موضع خاص يدعى (الكورة)، وكذلك صناعة الأثاث المنزلي، كأسرة المنام والأقفاص والصناديق، سواء من الخشب، أو من جريد النخل، كما وجدت ورش للنجارة والحدادة صنعت فيها بعض الأدوات اليسيرة، كالمناجل والسلاسل والآلات الزراعية البسيطة<sup>(١)</sup>.

وازدهرت كذلك صناعة دباغة الجلود وورش الصياغة، التي كان يمتلكها اليهود في معظم الأحيان، كما وجدت بعض الصناعات الغذائية، مثل المطاحن والمخابز ومملحة ومعصر خانة وموادها الأولية من التمر والسّمسم<sup>(٢)</sup>.

أمّا عن الصناعة الكهربائية، فقد عرفتها الحلة لأول مرة عند دخول الإنكليز إليها عند استخدامهم للمولّدات الكهربائية لإنارة المناطق الخاصّة بهم، كذلك أقدمت شركة لنج على جلب ماكينة (ثلج)، ومعها مولّد كهربائي نُصب في الجانب الصغير من المدينة<sup>(٣)</sup>.

وكانت مدينة الحلة عامرة بالأسواق منذ نشأتها الأولى؛ بسبب غزارة الإنتاج الزراعي والحيواني، وموقع المدينة المهم، وقد تباينت طبيعة هذه الأسواق ومساحتها، فمنها من كان يخدم المدينة أو الإقليم، ومنها ما كان لقطاع صغير من المدينة، وقد حملت هذه الأسواق أسماء الحرف والتجارة الغالبة فيها، مثل سوق الصفاير،

(١) عبّاس إبراهيم الجبوريّ وصباح نوري المرزوك، لمحة عن ماضي مدينة الحلة وحاضرها، القادسيّة، ٢٠٠٢، ص ٥٣.

(٢) خليل إبراهيم نوري، خطط الحلة في القرن الثامن عشر، دار الضياء، النجف الأشرف، ٢٠٠٨، ص ٧١.

(٣) عبد الرضا عوض، أوراق حليّة، ص ٢٦١.

وسوق الخطابات وغيرها<sup>(١)</sup>.

انتشرت هذه الأسواق على جانبي المدينة، ووجدت فيها دكاكين متعدّدة تتوفر فيها الفواكه، والحبوب، ومواد المعيشة الأخرى، فضلاً عن ورش الحدادة والنجارة والصابغة، وكذلك الحَمّامات، مثل حَمّام (عمر آغا)، والخانات، مثل خان الحشّاشة، والمقاهي، كقهوة خان المكارية، والمخازن، والعلّوي، وغيرها<sup>(٢)</sup>.

ونجد في سالنامة عام ١٩٠٣، أنّه توجد في مدينة الحِلّة (٣٠) قهوة خانة، و(١٨) خاناً، و(٨) حمامات، و(١٧) مخزناً لحفظ الذخائر، و(١٢٠) علوة، إضافة إلى (٢١٢٦) دكّاناً، أمّا العملة التي تداول بها الناس في عمليّات البيع والشراء، فهي الليرة والمجدي<sup>(٣)</sup>، أو أجزاء هاتين العمليّتين، والليرة تعادل في القرن العشرين ربع جنيه إنكليزيّ<sup>(٤)</sup>.

### ثالثاً: الضرائب والرسوم الكمركية

كانت مدينة الحِلّة من أهم مناطق إيرادات الحكومة العثمانيّة التي كانت تفرضها هذه السلطات كضرائب ورسوم على الواردات الزراعيّة والتجاريّة وغيرها، وقد اتّبعَت الحكومة العثمانيّة نظام الالتزام في جباية الضرائب الزراعيّة، واستعانت في بعض الأحيان بشيوخ العشائر؛ لاستيفاء الضرائب والرسوم من أصحاب الأراضي

(١) خليل إبراهيم نوري، خطط الحِلّة، ص ٦٦-٦٧.

(٢) خليل إبراهيم نوري، قطف حليّة، ص ١٠.

(٣) نسبة إلى السلطان العثمانيّ عبد المجيد الأوّل.

(٤) عليّ هادي عبّاس المهداويّ، الحِلّة في السالنامات العثمانيّة، ص ٩٧، عبد الرضا عوض، أوراق حليّة، ص ٥٧.

والبساتين، كما حصل عام ١٩١٥، عندما امتنع المزارعون وملاك الأراضي من دفع الضرائب بعد بداية الحرب العالمية الأولى<sup>(١)</sup>.

تعدّدت طرق استيفاء الضرائب في العهد العثماني، ومنها تقدير الحاصلات، وتعداد الأشجار، وعدّ وسائط ضخّ المياه، وكذلك المساومة على مبالغ مقطوعة<sup>(٢)</sup>، وتنوّعت هذه الضرائب، فمنها ضريبة العشر (أي ما نسبته ١٠٪) على الأراضي غير المروية سيحًا، وعند تجهيز الأراضي بالماء سيحًا، كانت الحكومة تطالب بعشر آخر، وضريبة التمور التي تختلف باختلاف أنواع التمور، وقرب المنطقة من السوق، وضريبة (الكودة) التي فُرِضت على المواشي، وبقيت سارية المفعول خلال الحكم البريطاني المباشر، وضريبة الأملاك (الويركو) المقدّرة بـ (١٢٪) من الإيراد السنويّ لبيوت السكن والدكاكين والحمامات وغيرها<sup>(٣)</sup>.

وهناك ضرائب أخرى كضريبة المهنة (التمتّع)، التي تُجبى من أصحاب المهن والحرفيين، وضريبة (الطالبية)، وتؤخذ من الزوارق العاملة في النهر، وضريبة (الاحتساب)، وهي رسوم داخلية تُفرض على جميع المنتجات والسلع التي تدخل أبواب المدينة، ورسوم (مرورية الجسر)، وهي رسوم تُفرض على الأشخاص وحيواناتهم عند العبور على جسر القوارب الذي يربط جانبي الحلة، ورسوم (الطمغة) التي فُرِضت على مختلف البضائع التي تُباع في أسواق المدينة<sup>(٤)</sup>.

(١) عبّود الهميص، ذكريات وخواطر من إحداث عراقية في الماضي القريب، مطبعة الراية، بغداد، ١٩٩١، ص ٢١.

(٢) ستيفن همسلي لونكريك، المصدر السابق، ص ٣٤٥.

(٣) نخبة من الباحثين، المصدر السابق، ص ٢٠٦.

(٤) عليّ هادي عبّاس المهداوي، الحلة في العهد العثماني المتأخّر، ص ٢١٦.

أنشأ العثمانيون في مدينة الحلة إدارة كمركية، كان واجبها فرض الرسوم على البضائع التي تدخل وتخرج من أبواب المدينة، أما بعد الاحتلال البريطاني، فقد انصبَّ اهتمام البريطانيون على المنطقة الزراعية في الفرات الأوسط، لاسيما مدينة الحلة، إذ كانت هذه المنطقة كاملة التطور في العراق، ومنها كان الأتراك يجمعون القسم الرئيس من إيرادات الأرض<sup>(١)</sup>.

وقد تضاعف حجم الواردات في أثناء الحكم البريطاني المباشر؛ نتيجة لسياسة جمع الضرائب الجديدة والكفوة التي استخدمها البريطانيون، وقد ألغت السلطات البريطانية بعض الضرائب الترككية الرئيسة، وهي ضريبة الأملاك، وضريبة التمتع، وضريبة المواصلات، في حين استمرت في جباية الضرائب والرسوم الأخرى، وزادت عليها ضرائب جديدة<sup>(٢)</sup>.



(١) هنري فوستر، المصدر السابق، ص ٣٢٤.

(٢) وميض جمال نظمي، المصدر السابق، ص ٣٢٤.

## الخاتمة

يتبيّن لنا ممّا سبق أنّ الأوضاع الاقتصادية في العراق، لم تشهد نموًّا كبيرًا أو نهضةً حديثة في وسائل الإنتاج المختلفة، وإنّما بقيت بدائيّة قياسًا إلى سائر الدول، لاسيما أنّ العثمانيين لم يعملوا جهدًا يُذكر في تطوير اقتصاد البلد، وكان همُّهم جمع الضرائب؛ لذا نلاحظ اهتمامهم بالمناطق الغنيّة في العراق، ومنها مدينة الحلة، فإنّ واقع المدينة الجغرافي وخصوبة أراضيها، جعلها من أهمّ المدن التي تدرّ الواردات على الخزينة العثمانيّة.

أمّا عن اقتصاد المدينة نفسها، فإنّه كان زراعيًّا على وجه العموم، ولم تكن قد أدخلت الوسائل الزراعيّة الحديثة في الإنتاج الزراعيّ، ومع ذلك كان الإنتاج يفيض عن الحاجة المحليّة، ويصدّر إلى مناطق أخرى، ولو أنّ السلطات العثمانيّة اهتمّت بشكل جدّي بالمدينة، وعملت على فتح قنوات الأنهر والمبازل، وأدخلت الآلات الزراعيّة الحديثة، وعملت على التخفيف من كاهل الضرائب عن الفلاحين؛ لتضاعف الإنتاج الزراعيّ عدّة مرّات.

وكذلك الأمر في سائر جوانب الاقتصاد، كالصناعة، والتجارة، وطرق المواصلات، فإنّنا لم نجد أيّ اهتمام في إدخال الصناعات الحديثة، أو تطوير طرق المواصلات، بل إنّها بقيت بدائيّة ومتخلّفة، حتّى الاحتلال البريطانيّ، الذي بدأ بإدخال بعض التحديث والاهتمام بتطوير جوانب الاقتصاد في البلد، وإن كان ذلك لأغراض الاحتلال ومصالحه الاستعماريّة.



### قائمة المصادر

١. الكسندر آدموف، ولاية البصرة في ماضيها وحاضرها، ج ١، ترجمة د. هاشم صالح التكريتي، البصرة، ١٩٨٢.
٢. بدري محمّد فهد، العامّة ببغداد في القرن السادس الهجري، مطبعة الإرشاد، بغداد، ١٩٦٧.
٣. خليل إبراهيم نوري، خطط الحِلّة في القرن الثامن عشر، دار الضياء، النجف الأشرف، ٢٠٠٨.
٤. خليل إبراهيم نوري، قطوف حليّة، مطبعة الضياء، النجف، ٢٠٠٧.
٥. ستيفن همسلي لونكريك، أربعة قرون من تاريخ العراق الحديث، ترجمة جعفر خياط، ط ٤، مطبعة حسام، بغداد، ١٩٦٨.
٦. صباح محمود محمّد الخطيب، مدينة الحِلّة الكبرى وظائفها وعلاقتها الإقليمية، دار الحكمة، بغداد، ١٩٧٤.
٧. صلاح السعيد، الحِلّة في مذكّرات الرّحالة والمستكشفين، ط ٢، الحِلّة، ٢٠٠٨ م.
٨. عبّاس إبراهيم الجبوريّ وصباح نوري المرزوك، لمحة من ماضي مدينة الحِلّة وحاضرها، القادسيّة، ٢٠٠٢.

٩. عبد الرزاق الحسيني، الثورة العراقية الكبرى، مطبوعات فرهاد، ط ٤، إيران، ٢٠٠٦.
١٠. عبد الرزاق الحسيني، العراق قديماً وحديثاً، ط ٣، دار الفكر، بيروت، ١٩٥٨.
١١. عبد الرضا عوض، أوراق حليّة من الزمن الصعب في القرن العشرين، مكتبة الصادق، بابل، ٢٠٠٥.
١٢. عبد الرضا عوض، صفحات بابلية، مطبعة الضياء، النجف، ٢٠٠٧.
١٣. عبد العظيم نصّار، بلدات العراق في العهد العثماني ١٥٣٤-١٩١٨، مطبعة شريعتي، إيران، ٢٠٠٦.
١٤. عبّود الهيمص، ذكريات وخواطر من أحداث عراقية في الماضي القريب، مطبعة الراية، بغداد، ١٩٩١.
١٥. عدنان بهية، الأهمية الجيوبوليتيكية لمدينة الحلة، مركز البحوث والدراسات، معهد أكد الثقافي، د.ت.
١٦. عذراء شاكر هادي الهلالي، الحلة من (١٨٠٠-١٨٦٩م) دراسة في الأحوال السياسية والاقتصادية والاجتماعية، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة بابل، كلية التربية، ٢٠٠٩.
١٧. عليّ كامل حمزة السرحان، الأقلية اليهودية في لواء الحلة (١٩٢١-١٩٥٢) دراسة تاريخية لأحوالهم الاجتماعية والاقتصادية والسياسية، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية التربية، جامعة بابل، ٢٠٠٩.



١٨ . عليّ كامل حمزة السرحان، خانات الحِلّة في العهد العثمانيّ، مركز بابل للدراسات الحضاريّة والتاريخيّة، بابل، ٢٠١١.

١٩ . عليّ كامل حمزة السرحان وعليّ طالب عبيد السلطانيّ، الحِلّة في عهد الوزراء العثمانيّين (١٨٣١-١٨٦٩)، مركز بابل للدراسات الحضاريّة والتاريخيّة، جامعة بابل، الحِلّة، ٢٠١٢.

٢٠ . عليّ هادي عبّاس المهداويّ، الحِلّة كما وصفها السوّاح الأجنبيّ في العصر الحديث، مكتبة الرياحين، بابل، ٢٠٠٥.

٢١ . عليّ هادي عبّاس المهداويّ، الحِلّة في السالنتات العثمانيّة، مطبعة الرياحين، بابل، ٢٠٠٥.

٢٢ . عليّ هادي عبّاس المهداويّ، الحِلّة في العهد العثمانيّ المتأخّر ١٨٦٩-١٩١٤، دار الحكمة، بغداد، ٢٠٠٢.

٢٣ . عماد أحمد الجواهريّ، تاريخ مشكلة الأراضي في العراق ١٩١٤-١٩٣٢، مطبعة الضياء، بغداد، ١٩٧٨.

٢٤ . عماد الدين خليل، في التاريخ الإسلاميّ - مواقف ودراسات، ط٢، مطبعة جامعة الموصل، الموصل، ١٩٨٥.

٢٥ . عمّانويّيل فتح الله عمّانويّيل، سفرة إلى كربلاء والحِلّة ونواحيهما، مجلّة لغة العرب، العدد الثالث (١ أيلول، ١٩١١).

٢٦ . غيرتروود بيل، فصول من تاريخ العراق القريب، ترجمة جعفر خياط، منشورات عويدات، بيروت، ١٩٧١.

٢٧. نخبة من الباحثين، حضارة العراق، ج ١٢، دار الحكمة، بغداد، ١٩٨٥.
٢٨. هادي إحمد كمال الدين، فقهاء الحلة وتطور الحركة الفكرية، مطبعة المعارف، بغداد، ١٩٦٢.
٢٩. هنري فوستر، نشأة العراق الحديث، ترجمة سليم طه التكريتي، ج ٢، مطبعة دار الحكمة، بغداد، ١٩٨٩.
٣٠. ودّاي العطيّة، تاريخ الديوانية قديماً وحديثاً، المطبعة الحيدرية، النجف الأشرف، ١٩٥٤.
٣١. وميض جمال نظمي، ثورة ١٩٢٠ الجذور السياسية والفكرية والاجتماعية للحركة القومية العربية (الاستقلالية) في العراق، ط ٢، مطبعة بيت الحكمة، بغداد، ١٩٨٥.
٣٢. يوسف كركوش الحليّ، تاريخ الحلة - الحياة السياسية، ج ١، المطبعة الحيدرية، النجف، ١٩٦٥.

33. Grattan Geary, Through Asiatic Turkey. Narrative of a Journey from Bombay to the Bosphorus, London, S. Low, Marston, Searle & Rivington, 1878.