مهن وصناعات بغدادية اندثرت

عباس البغدادي

كانت في بغداد بعض المهن والصناعات اليدوية البسيطة التي كانت تناسب ذلك الزمن. وقد اندثر اكثرها او كاد، نظرا لتبديل الاحوال الاقتصادية والاجتماعية، ونذكر منها على سبيل المثال:

اولا: خياط الفرفوري:

وقد كانت ظاهرة معروفة في بغداد واندثرت الان، ولم تكن محلة من محلات بغداد من لايسمع فيها نداء: (خياط فرفوري، خياط فرفوري). والخياطة محصورة بخياطة قواري الشاي ومواعين الفرفوري الصغار منها، والبلام المستطيلة و(الالفي)، وهو الماعون الفرفوري المدور العميق الذي يستخدم للمرق وللتمن.

اما البلام، فهي للتمن فقط، لانها مسطحة وليست عميقة.

وعدة الخياطة عبارة عن قوس ووتر، ومزرف ورفيع (مثقب) يربط بالوتر ليستطيع حفر حفرة صغيرة في حافتي الاناء مع اسلاك معدنية رفيعة تشبه اسلاك الاطباء الجراحين لخياطة الجروح (كليبس) وكمية من البورك الممزوج بالمادة اللاصقة. وبعد ان يضبط انطباق حافتي الكسر يقطع من الاكليبس مايكفي لايصال الفتحين اللتين عملهما في القوري او الماعون، ثم يطلي الاكليبس بالبورك اللاصق وينتظر حتى يجف، ليبدأ بالتنعيم بوساطة ورق السنبادة. واذا كان الكسر كبيراً فتربط الحافات بعدة اكليبسات.

لقد كان هؤلاء الخياطون من الايرانيين المنتشرين والمقيمين في الكرخ، ولهم دربونة خاصة في محلة الدهدوانة بجامع عطا اسمها (دربونة العجم). وكان من جملة سكانها اقارب الفنان عزيز علي. ومن اسباب تجمعهم في الكرخ هو قربهم من الكاظمية وسهولة وصولهم الى المراقد المقدسة في كربلاء والنجف.وهكذا فان بيت القنصل الايراني في بغداد (الاليجي) كان في جانب الكرخ محلة الشيخ بشار وقصره مطل على دجلة بجوار بيت الدكتور ضياء جعفر، والذي دخل الان في بناية مستشفى الكرخ للولادة. كما كانت مدرسة (شرافت ايرانيان) بجوار محطة ترامواي الكاظمية في سوق الجديد. وفي العشرينيات لم يكن قد صدر قانون الجنسية العراقية الا في ١٩٢٤ بموجب معاهدة لوزان، وبعد تنفيذ القانون اعطيت جنسيات عراقية كثيرة للأرمن والاثوريين، على وفق خطة مدروسة معتمدة وضعها الميجر (ويلكنز) مدير التحقيقات الجنائية، ومفتش الشرطة الاقدم (بريس كوت) وعينوا الضابط العراقي عبد السميع جويدة ضابطاً للجنسية، فمنحوها لمن شاؤوا ومنعوها عمن شاؤوا.

ثانيا : القواصيص:

وهم الذين يقطعون الطابوق الفرشي المربع الى نصفين لاستعماله في البناء، اذ لم تكن كور الطابوق في بغداد تنتج انصاف الطابوق،لذلك فواجب القواصيص، كما ، كانوا يسمونه ، قص الطابوق الى نصفين وآلة عملهم خشبة طويلة توضع على الارض عليها كرسيان ثابتان ، واحد منخفض، والاخر عال، يجلس العاملان عليها وامامهما على الخشبة ايضا خشبتان قائمتان بعلو متر واحد بينهما فتحة عرضها انجان وتوضع الطابوقة على هاتين الخشبتين ، ويكون نصف الطابوقة مواجها للفتحة. ويبدأ العامل الجالس على الكرسي المرتفع بدفع المنشار الخاص بالطابوق، وهو منشار طويل عريض. ثم يستقبله العامل الاخر. وهكذا بين اخذ ورد تقطع الى نصفين. اما التراب المتساقط من قطع الطابوق، ويسمى السكري، او تراب الطابوق، ويستعمل لتنظيف القدور النحاسية من الدهون العالقة او الزنجار، ويستعمل الخشن منه او القطع المكسورة لتنظيف مشربيات الماء (التنك) وحكها من الخارج.

ثالثا : حياكة الحيص والتكك :

الحيص هو جمع حياصة. والتكك جمع تكة. وكانت صناعة رائجة، فلم يكن يلبس شيء من دون حياصة (حزام). ولا يلبس لباس داخلي من دون تكة. فلم تكن خيوط اللاستيك متوفرة. وتحاك الحيص من الحرير عادة بعرض انجين او ثلاثة. وقد تزين بصياغة من الفضة على هيئة قمر ونجوم للاولاد المدللين. اما التكك، فتحاك من خيوط القطن ومن الحرير للمترفين والمترفات ويبلغ عرضها سنتمتر واحد . ومن العادة توضع (كركوشة) في طرفي التكة لجمال الشكل، او لمنع انزلاق التكة الى داخل البيت. وكانت الكاظمية وباب الشيخ مركزاً لحياكة الحيص والتكك. وتباع عادة في سوق (الجايف)، خلف جدار خان دلة، حيث تباع الان المناشف والخاوليات. لقد كانت بعض الامهات تطلب من حايك الحياصة ان تكون متينة النسيج وباللون الاخضر، ويزينها بنجوم واقمار فضية في احد طرفي الحياصة، حيث تربط الجهة بالاخرى. ويجب ان تكون هذه القبة في منتصف البطن ظاهرة للعيان للتباهي والتفاخر، مع تعليق بعض سلاسل فضية قصيرة . وكنا نستعمل هذه الحيص سلاحا في معاركنا التي كنا نخوضها بين محلة واخرى او زقاق واخر. ويتجمع بائعوالحيص في السوق الواقع في نهاية جدار خان دلة، مقابل الباب الخلفي لخان مرجان . كما يباع في السوق نفسه العرقجينات، وبيع العرقجينات مهنة رابحة . فجميع لابسي الجراويات والعقال والبشماغ ، وهم الاكثرية الساحقة من السكان، محتم عليهم لبس العرقجين . لكي لا تنزلق الجراوية او العقال، فهو الذي يثبت البشماغ على الرأس . والعرقجينات انواع ، شتوية مبطنة ، وصيفية عادية او مخرمة . وقد تكون بيضاء او ملونة، حسب ذوق الحائك واللابس، واعمار ومهن من يلبسه. اما عرقجينات الاطفال، والتي تسمى (كاورية)، فتخاط باشكال متعددة مع الكشكش، وتعليق الدلاعة او السبع عيون في مقدمة الكاورية، منعا للحسد واصابة العين ، وليس لبيع العرقجينات سوق خاص، بل تباع في جميع الاطراف، لان الطلب عليها لا ينقطع، علما بان كثيرا من النساء يصنعن هذه العرقجينات في بيوتهن ويبعنها لاصحاب الدكاكين، وتلك مهنة رابحة ولطيفة.

رابعا: الكندكارية ومبيضو القدور

الكنكادرية هم طراقو الحديد والنحاس بعد احمائه بالنار لدرجة التوهج، ويقع دكانهم في رأس الزقاق الذي يصل سوق الصفافير بشارع المأمون. وكان هذا الزقاق يسمى دربونة الدخانية، لان خانات التتن كانت تتجمع في هذه الدربونة.ودكان الكندكارية واسع المساحة. ففيه الفرن الكبير والمنفاخ الضخم والسندان الحديدي. وكان ينزل اليه من السوق بأربع درجات وفيه منفاخان للهواء، منفاخ كبير مزدوج للكبس والمص، ويقوم على ادارته شابان. ومنفاخ اخر يقوم عليه نافخ واحد للكبس والمص، وعند توهج القطعة النحاسية على نار الفحم الحجري، تسحب من الموقد بمقبض حديدي طويل ذي يد خشبية، وتوضع على السندان الكبير الذي يبلغ طوله اكثر من نصف متر وعرضه عشرين سنتمتر، ويفتتح الطرق رئيس الكندكارية بضربة اولى من ضرباته بالمطرقة الحديدية الكبيرة. ثم تترى ضربات من الباقين برتابة وتسلسل. وتستمر العملية حتى تبرد القطعة وتكون القطعة الثانية جاهزة ومتوهجة، فتسحب من النار وتعاد الباردة الى النار.

وهكذا تستمر العملية مدة اربع ساعات صباحاً بين النار والمطارق، ثم استراحة مدة ساعتين، ويبدأ عمل الظهر ومدة ساعتين فقط، ثم يتسلم العامل اجره اليومي، ومقداره روبية ونصف، وهو مبلغ محترم في تلك الايام، ويعمل هؤلاء الكندكارية لكل الزبائن في بغداد وخارجها.اما مبيضو القدور النحاسية فموجودون في محلات كثيرة من بغداد لحاجة الناس الى تبييض وطلاء قدورهم النحاسية ويعلنون عن انفسهم (مبيض، مبيض) ودكاكين المبيضين تحتوي على حفرتين كبيرتين، واحدة للاسطى المبيض، يقف فيها لاداء عمله والثانية يقف فيها عامل التنظيف وعامل المنفاخ، ويجري التنظيف بفرك قاع الاناء النحاسي، بمسحوق نوى التمر او بتراب الطابوق، ثم يوضع القدر بعد تنظيفه على النار الاتية من الفرن، وحين يتوهج يبدأ الاسطى طلاءه بالقلاي وبعض المواد الكيمياوية، مثل النشادر والتوتيا، وبانتشار قدور الفافون خفت هذه الاعمال واصبحت مقتصرة على طلاء الاواني النحاسية الكبيرة جداً، او على الطلاء بوساطة الكهرباء.

خامساً اللمبجية:

وهم من العمال الذين كانوا يضيئون الفوانيس النفطية في ازقة بغداد وداربينها ليلاً. ولكل منهم سلمه الخشبي الصغير وخرق الاقمشة لمسح زجاج الفانوس مع عيدان الشخاط. ويبدأ اشعال الفوانيس عادة وقت اذان المغرب. ويأتي لاطفائها وقت الفجر، ان لم يكن الهواء قد اطفأها، او ان النفط قد نفد من اللمبة، او ان احد اطفال المحلة قد كسر الفانوس واللمبة باحدى الحجارات لاظهار مهارته في اصابة الهدف، وكان هؤلاء اللمبجية يتقاضون رواتبهم الشهرية من البلدية، علاوة على اكراميات سكان المحلة، وبانتشار الكهرباء اندثرت هذه المهنة نهائياً.

سادساً: النفاطون

وهم الذين يطلون جلود الجمال بالنفط الاسود حين اصابتها بالجرب، وهو كثير الحدوث، او تطلى مقدماً خوفاً من اصابتها، وكانت اكثر جمال بغداد (الاباعر)، تتجمع في جانب الكرخ قرب قهاوي عكيل في محلات تسمى خانات الاباعر، اذ لايسمي مربط الجمل اسطبلاً. وكما ذكرنا سابقاً فان جماعة عكيل كانت تمتلك هذه الاباعر لغرض النقل داخل العراق وخارجه، ومثل مااندثرت صناعة النفاطين، توقفت صناعة كرات نخالة الحنطة لاطعام الاباعر وقت المساء، وتكون اكبر من كرة التنس حجماً وتلقم في افواه الجمال المفتوحة على سعتها، وهي تجار وتصرخ في موعد عشائها. ويكفي الجمل الواحد ست او سبع كرات من النخالة. وعند انتهاء العشاء تنتهي ايضاً اغاني اطفال المحلة المصاحبة للعشاء، وهي: (ابو حلكـ الجايف، مو جايف، مو جايف) ثم يذهبون بها الى شريعة الجودي المجاورة لجامع القمرية لشرب الماء، ثم العودة الى الى الخانات للمبيت.

سابعاً الدلالون وقصاصو الاثر:

لا نقصد بالدلالين الذين يراجعون دوائر الطابو والتسجيلات العقارية بل نقصد الدلالين الذين يمتهنون الاعلان ويتجولون في الازقة والاسواق منادين (وين ابن الحلال جساب الاجر والثواب)، (وين اللي لكه ولد صفته كذا وكذا او نعجة او دابة او غرضاً اوصافه كذا وكذا والحلاوة ربية او ربيتان). هذا النداء تسمعه دائماً، هو لمن يفقد ولداً او ماشية، والدلالون صنفان، صنف يتخصص بالنداء على الاطفال الضائعين او الاغراض البيتية، وصنف يختص بالنداء على بالمفقودات من الحيوانات، اما قصاصو الاثر فيتخصصون بمعرفة اثار الدابة او لصوص الحيوانات اذ يقتفون اثرهم وهؤلاء يتسلمون اجورهم حسب الاتفاق، سواء عثر على الدابة او على سارقها فقط، فهو يتجول في القرى والارياف ومضارب العشائر، وقد انطبق في ذهنه صورة قدم السارق او حافر الحصان، او خف الجمل، وعند العثور عليه يرجع للفاقد ويقبض منه الحلاوة، وهو شيء متعارف عليه وواجب الدفع.

واشهر قصاص اثر في العراق كانا شخصين من اهالي الديوانية: هما لهمود وهدابي، وقد نالا وسامين من المانيا في زمن هتلر، لانهما عثرا بطريق قص الاثر على قاتلي سائحين المانيين، قتلا قرب الديوانية، وظل القصاصان يتجولان في المنطقة حتى شاهدا، وعلى بعد خمسين كيلومتراً من الديوانية اقداماً، كانا قد شاهداها قرب جثة القتيلين، فالقي القبض على الجناة، ووجد بحوزتهم جوازات سفر السائحين واموالهما، وحكم على القتلة بالاعدام وحضر القنصل الالماني الى الديوانية وقلدهما الوسام. واعطاهما المكافأة المناسبة. وقد اشتهرا شهرة كبيرة، وعثرا على مسروقات مهمة، ثم وجهت اليهما، بعدئذ تهديدات كثيرة، فتركا هذا العمل، الا بعد اجبار من الحكومة. ومع هذا فكانا يرفضان الكشف عن اسماء اللصوص، وفي اواخر الثلاثينيات كان اشهر قصاص اثر في البادية الجنوبية قرب نقرة السلمان، هو المرحوم علي الحيوم.

ثامنا : النقابة والمجارية:

النقابة هم اصحاب الحمير الصغيرة (الشاوية) وقد اطلق عليهم هذا الإسم لانهم كانوا ينقبون في الارض بحثاً عن الاحجار الصغيرة او الكبيرة (الكشنك والطابوق الفرشي)، لغرض استعماله في البناء، وكانوا ينقلون الاتربة والاوساخ والزبل من البيوت والدكاكين، وكان لدى بلدية بغداد اعداد كبيرة من هذه الحمير وتنقل هذه الاوساخ على ظهور الحمير باناء من الخوص الكبير يسمى (السابل) وكان الزبل يرمى في طمة الحمام القريب، والمهم في الامر ان هذه الانقاض والاوساخ لاتنقل على ظهور الحمير الكبيرة البيضاء المسماة (الحساوية) اذ تعد لدى اصحاب المهنة اكرم من الشاوية، ومن العار ان تحمل ازبالاً بل كانت تحمل الرقي والفواكه، او الطابوق الفرشي او سابلات التمر من البساتين الى المكابس، او تحمل الناس حيث تسرج الخيول، وفي بعض الاحيان تعلق في رقبتها القلائد وتطلى نواصيها او سيقانها بالحنة واشهر من ركب هذه الحمير المرحوم الشاعر جميل صدقي الزهاوي والحاج محسوب الاعظمي والسيد الضراع في الكرادة.

وقد استعان بعض اصحاب الحمير الحساوية بالكديش، لنقل بعض الحمولات علماً بان تكريم الحمار الحساوي هو لذكائه النسبي وقابليته الفطرية على معرفة المسالك والدروب، ويكفي للحساوي ان يعرف الطريق اذا مر مرة واحدة. لذلك قيل في المثل: (زمال السقا يندل دربه). اما الحمير الشاوية، فانها تضل طريقها وتظل تمشي من دون هدف لذلك فان البغدادي يسمع من ينادي على فقدان حمار حساوي والحساوي لايدخل درباً لايعرفه بل يقف وينتظر صاحبه والملاحظ في هذه الحمير ان تكاثرها قليل جداً، فانثى الحمار الحساوي قد لا تلد في حياتها الا مرة واحدة، بعكس الحمير الشاوية الولودة.

تاسعاً القصخون:

وهو قارىء القصص القديمة، وسوالف الف ليلة وليلة واخبار ابي زيد الهلالي وسيف بن ذي يزن وكانت لهم قهاوي وزبائن معروفين واشهر القهاوي قهوة القيصرية في شارع البنك وقهوة الفضل وقهوة التسابيل ومن صفات القصخون ان يكون جهوري الصوت عارفاً بالاحاسيس والشعور ويعرف كذلك اين يقف لغرض اكمال قصته في اليوم التالي حيث يحضر المستمعون وهم متلهفون الى سماع النهايات واشهر القصخونية في بغداد هو المرحوم محمود القصخون والد المرحوم علي محمود الشيخ علي، وكانت عائلتهم تسمى بيت القصخون، حيث لا يقال عائلة القصخون بل يقال بيت القصاب وبيت ابو التمن وبيت السويدي وبيت الشابندر.

هناك مهن صغيرة اخرى قد اندثرت ومنها القفجية فلم يعد احد في بغداد يستعمل القفة او الحصان (القفة الكبيرة) سواء لعبور النهر او لصيد السمك او لنقل البضائع او الرقي من سامراء الى بغداد، والمهنة الاخرى التي اندثرت ايضاً هي مهنة مسك الثعابين في البيوت فعندما يظهر اي ثعبان في البيت، فالناس تركض الى ما يسمى (شارب طريقة) اي الشخص الذي لايؤثر فيه سم الثعابين فيحضر لامساك الثعبان ويأخذ مكافأته اما اذا كان درويشاً فانه لايأخذ اجراً عن ذلك ويعده من اعمال الخير التي لايأخذ عنها اجراً.

عاشرا : النقارون

مهنة اخرى قد انقرضت نهائياً، وهي مهنة النقارين ذلك ان اكثر بيوت بغداد كانت تملك (رحى) لطحن الحنطة وتجهيز الطحين، فقد كانت مكائن طحن الحبوب قليلة لاتفي بحاجة السكان، كما ان للرحى فوائد اخرى غير طحن الحنطة، ولما كانت احجار الرحى تحتاج الى (تنقير) بين مدة واخرى، لجعل صفحة وجهها خشنة تساعد على طحن الحب بصورة متساوية ناعمة، وللنقر هذا عمال متخصصون وفؤوس خاصة فولاذية، كما يشترط في العامل خبرة تامة في التنقير، وكان هؤلاء العمال يدورون في الازقة مناديل : (نقار، نقار) علماً بانهم يقومون بنقر احجار الرحى في مكائن الطحين ايضاً: اذ لا بد من فتح ماكنة الطحين واخراج احجار الرحى بين حين واخر وفرشها على الارض، لاجل تنقيرها لتعمل مجدداً بكفاءة.

متى عرف العراقيون الباخرة والعربة ؟

الباخرة:

كانت الباخرة اول اختراع اوروبي جاء الى العراق خلال القرن التاسع عشر، وكان الوالي رشيد باشا الكوزلكلي اول من فكر في ادخالها الى العراق ففي عام ١٨٥٥ دعا هذا الوالي جماعة من التجار وعرض عليهم تأليف شركة للملاحة النهرية يكون نصف رأس ما لها من الحكومة والنصف الاخر يشترك فيه التجار وبعد ذلك ارسل «طلباً» الى معامل اتنويرب في بلجيكا لصنع باخرتين وقد وصلت الباخرتان في عام ١٨٥٨ اي بعد موت رشيد باشا فقام بتركيبها رجل يدعى «مسعود بك البلجيكي» ولم يكن هذا الرجل بلجيكياً انما لقبه الناس بهذا اللقب لانه سافر الى بلجيكا وتدرب فيها مدة – وكانت هذه عادة الناس في تلك الايام-.

كانت البواخر عند اول ورودها موضع دهشة العراقيين الساكنين على ضفاف الانهار من العشائر واهل المدن اذ هم لايكادون يسمعون صفيرها وهي قادمة حتى يخرجوا الى شاطىء النهر لينظروا اليها ويتعجبوا منها، وقد اطلقوا عليها اسم «الدخانية» او «مركب الدخان» لما كانوا يشاهدون فيها فوهات ينبعث منها الدخان.

ومنذ عام ١٨٦٢ كان سير البواخر بين بغداد والبصرة منتظماً الى حد ما يجري على مواعيد معينة وكانت اجرة الراكب بين هاتين المدينتين ليرة ونصف مع العلم ان الاجرة في السفن الشراعية كانت لاتزيد على الليرة الواحدة، وقد امتد مؤخراً خط فرعي بين بغداد وسامراء تجري فيه باخرة كل اسبوع.

وكانت تتنافس على نقل الركاب بين البصرة وبغداد شركتان : احداهما بريطانية وهي المعروفة باسم «بيت لنج» والاخرى عثمانية تشرف عليها الحكومة، وكانت شركة لنج ناجحة ومربحة اما الشركة العثمانية فكانت على الرغم من تدعيم الحكومة لها غير مربحة من جراء الادارة السيئة فيها.

وكانت البواخر بوجه عام تواجه مشكلة عويصة عند سيرها في انهار العراق هي مشكلة ارتطام الباخرة في الطين عندما تنخفض المياه اثناء الصيهود، فكان الربان يستعين بالشاقول لمعرفة مدى عمق النهر ولكن ذلك لايجدي الا قليلاً فكثيراً ما ترتطم الباخرة على الرغم من ذلك ولابد عندئذ من تفريغها من الركاب والبضائع من اجل تعويمها وقد يشترك في عملية التعويم احياناً جميع الركاب صغاراً وكباراً نساءً ورجالاً.

وهناك مشكلة اخرى كانت تجابه البواخر في العراق وهي اطلاق الرصاص عليها من قبل العشائر القاطنة على ضفاف النهر والظاهر ان ابناء العشائر كانوا يعتبرون سير البواخر بالقرب منهم تحدياً لهم فهم قد اعتادوا ان يفرضوا الاتاوة على القوافل المارة في منطقة نفوذهم ولم يكن يهون عليهم ان يروا البواخر تمر بهم من دون ان تدفع لهم الاتاوة المعتادة.

وكانت هذه المشكلة تؤدي احياناً الى مشكلة اخرى هي ان العشائر قد تهاجم بواخر بيت لنج فيحتج اصحابها الى الوالي او يبرقون بشكواهم الى لندن، وتضطر الحكومة العثمانية عندئذ الى توجيه الحملات التأديبية ضد العشائر المعتدية وكثيراً ما تفشل في ذلك.

نشرت جريدة «الجوائب» الإسطنبولية في ٢٢ تموز ١٨٨٠ تقول: «ان اربعين رجلاً من العشائر في العمارة اطلقوا النار على باخرة انكليزية لنهبها فقتلوا بحرياً واحد ركابها وضابطاً فارسل قنصل انكلترا في البصرة ببرقية الى سفيره باستنبول يخبره بذلك فابلغ السفير الامر الى الباب العالي برقية مشدداً بها الى والي بغداد يأمره بان يرسل قوة عسكرية ويقبض على اولئك المعتدين.

وصفت السائحة الفرنسية ديولافوا حالة البواخر في العراق عام ١٨٨١ فذكرت: ان بواخر بيت لنج كانت تسير مرة واحدة في الاسبوع، وكانت قذرة جداً لان المسافرين فيها كانوا يقومون باعمال الطبخ والغسل في ممراتها وقاعاتها من دون رادع اما البواخر العثمانية فكانت تسير في الشهر مرتين ولكن الامور فيها تجري «حسب مشيئة الشيطان او الترك» اذ هم يتقاضون مبالغ مختلفة من المسافرين بحجج واسباب واهية، وهم لايكتفون بذلك بل يستعينون بأية طريقة لابتزاز المال وان كان في ذلك مايسيء الى الركاب ويضايقهم».

وتروي المدام ديولافوا قصة طريفة في هذا الصدد خلاصتها: ان احدى البواخر العثمانية عندما حل موعد تحركها من البصرة لم يكن فيها من الفحم ما يكفي لوصولها الى بغداد وسبب ذلك ان متعهد الفحم كانت له على الحكومة ديون مستحقة وقد رفض ان يجهز الباخرة بالفحم ما لم تدفع الحكومة تلك الديون ولكن الباخرة يجب ان تسير حسب موعدها المقرر وقد صدر اليها الامر بالتحرك على الرغم من احتجاج ربانها، كان الربان فرنسياً ولم يستطع عصيان الامر الصادر اليه فاضطر ان يستخدم السمسم الذي كان منقولاً في الباخرة وقوداً لها، وقد وصل بغداد اخيراً ووجد انه انفق من السمسم ماتزيد قيمته على ثلاثين الف فرنك.

حاولت الحكومة العثمانية في اوائل العهد الدستوري اصلاح شركة البواخر التابعة لها فاتفقت مع بيت لنج على توحيد الشركتين على ان تكون الادارة بريطانية والعلم عثمانياً، وصدر فرمان سلطاني بذلك، غير ان المعارضة اعتبرت الاتفاق ضاراً بالبلاد واخذت تشن على الحكومة حملة شعواء في الصحف وفي مجلس المبعوثين.

وحين وصل الخبر الى بغداد هاج الناس وماجوا احتجاجاً على الاتفاق وكان يحركهم بعض كبار التجار من اصحاب المصالح القائمة وعلى رأسهم عبد القادر باشا الخضيري وتجمهر الناس في بغداد حول دائرة التلغراف، وجلس الخضيري عند الة التلغراف يرسل البرقيات الاحتجاجية الى اسطنبول على نفقته الخاصة كما جرت عليه العادة في تلك الايام.

وفي ١٤ كانون الاول ١٩٠٩ جرى التصويت على الاتفاق في مجلس المبعوثين فوافقت الاكثرية عليه. وفي ١٣ اذار ١٩١٤ بدأت الادارة الجديدة تتسلم البواخر النهرية التي كانت تابعة للشركتين السابقتين من اجل تنظيمها على اساس جديد، وكان الامل ان يتم لها ذلك في وقت قريب، ولكن القدر لم يمهلها اذ قامت الحرب العالمية الاولى في صيف ذلك العام واستحوذت الحكومة العثمانية على البواخر جميعاً بغية استخدامها في الاغراض العسكرية.

العربة:

كانت الحيوانات هي وسيلة السفر البرية السائدة في العراق طوال العهد العثماني ولم تدخل العربة اليه الا مؤخراً وبنطاق محدود جداً وكانت اولى العربات في العراق هي عربات «الترامواي» التي اسسها الوالي مدحت باشا وهي ذات طابقين تجرها الخيول على سكة من حديد وكانت يومذاك شائعة الاستعمال في اسطنبول وفي بعض المدن الاوروبية.

كان مدحت باشا قد لاحظ كثرة الزوار يذهبون الى الكاظمية وهي بلدة شيعية مقدسة تضم مرقد اثنين من الائمة الاثنى عشر وتقع على بعد خمسة اميال الى الشمال من بغداد، فقرر تأسيس شركة مساهمة تقوم بانشاء سكة «ترامواي بينها وبين بغداد وفي شهر ايار من عام ١٨٧٠ طرحت اسهم الشركة في الاسواق وكانت قيمة السهم الواحد ليرتان ونصف الليرة، فأقدم بعض الاثرياء والتجار على شرائها بتحريض من مدحت باشا وقد ذكرت جريدة الزوراء في عددها الصادر في ١١ ايار عام ١٨٧٢ فبدأت الشركة منذ ذلك الحين تسير في طريق التدهور تدريجياً كشان اغلب المشاريع العثمانية، وقد اعطتنا المدام ديولافوا وصفاً لما كانت عليه الشركة من اهمال اثناء زيارتها بغداد في عام ١٨٨١ فهي تعطي مثلاً واقعياً على ذلك خلاصته: ان بقعة من الارض التي تمر عليها السكة في منتصف الطريق انخسفت ولم تستطع العربات مواصلة السير عليها فيضطر الركاب ان ينزلوا عنها لياتي الحمالون فيدفعوها حتى يعبروا بها البقعة المنخسفة، وقد ذكرت ديولافوا ان الخسف مر عليه ثمانية عشر شهراً فكان المهندسون يأتون اليه لفحصه ثم يكتبون عنه التقارير وتمضي الايام بعد ذلك من غير نتيجة وقد كان في الامكان اصلاح تلك البقعة في ساعة او ساعتين بوساطة اولئك الحمالين انفسهم.

وتأتي ديولافوا بمثل اخر على اعمال شركة الترامواي حيث وصفت ركوبها وزوجها احدى العربات عائدة من الكاظمية، فقد كان سائق العربة قد اوشك عمله على الانتهاء وهو يريد العودة الى بيته باقصى سرعة ممكنة، فاخذ يلهب الخيول بسوطه ما جعل العربة تهتز اهتزازاً شديداً لسرعتها، وكان في العربة بعض النساء فارتفع صراخهن ولكن السائق لم يكترث لصراخهن بل اشتد في ضرب الخيول بسوطه وصادف عند دخول العربة في ازقة الكرخ ان كان هناك عدد من الحمير تحمل سمك «البز» ذي الحجم الكبير، فجفلت الحمير والقت احمالها على الارض واخذ اصحابها يشتمون السائق بلهجة خشنة، فأجابهم السائق بشتائم مثلها، وتبدي ديولافوا اسفها لانها لم تكن تفهم معنى تلك الشتائم المتبادلة، وكان بجانبها رجل يحمل كوزاً من العسل فاريق شيء من العسل على ملابسها من شدة الاهتزاز واخذ الرجل يلعن الارض والسماء غيظاً لفقدان بعض عسله من دون ان يهتم بما جرى على ملابس السيدة من تلويث وقد اصيب ركاب اخرون اثناء ذلك بكسور في ايديهم وارجلهم كما اصيب خادم القنصلية الفرنسية الذي كان يرافقها برضوض وجروح في رأسه وفقئت احدى عينيه، وتضيف ديولافوا الى ذلك قائلة بان هذه الحادثة المؤسفة لم تكن نادرة الوقوع في عربات الترامواي ولكن الذي يبعث على العجب ان احدا لم يرفع صوته بالشكوى من تصرفات السواق تلك والاعجب من ذلك ان هؤلاء السواق لايعدون انفسهم مسؤولين عن تلك الحوادث المؤسفة بل يردونها الى احكام القضاء والقدر ومايريده الله لعباده.

ظل العراق عشرين سنة فيه من العربات سوى الترامواي وفي ١٨٩٠ ظهر نوع من العربات الخشبية يجرها زوج من الخيول من غير سكة وقد خصصت لنقل الركاب بين بغداد والاعظمية وفي السنة التالية ظهرت في بغداد عربات مستوردة من اوروبا هي عربات «اللاندون» وهي انما سميت بهذا الاسم لانها كانت تصنع في بلدة المانية اسمها «لاندو» وقد اضاف العامة عليه النون كما هي عادتهم في مثل هذه الاسماء وكانت هذه العربات في بداية امرها خاصة بالوالي وبعض كبار الموظفين والاعيان يستعملونها في تنقلاتهم داخل بغداد، ثم عم استعمالها بعدئذ على نحو ما حدث للسيارات بعد الحرب الاولى.

وفي مفتتح القرن العشرين اسس نفر من اثرياء بغداد وتجارها شركة لتسيير العربات بين بغداد وبعض المدن القريبة منها كبعقوبة والحلة وكربلاء وسامراء وكانت الواحدة من تلك العربات تجرها خيول اربعة تبدل في المحطات فكانت بذلك قادرة على قطع الطريق بين بغداد وكربلاء مثلاً خلال نهار واحد، وقد اشتهرت هذه العربات بين العامة باسم «عربابن عارف اغا» اذ كان هذا الرجل اكبر المساهمين فيها وسماها بعضهم كذلك «عربابن الكومبانية» وقد نجحت الشركة في تسيير عرباتها وأقبل الناس عليها واصبحت المقاعد في العربات تحجز قبل ايام عديدة لاسيما في موسم الزيارات والاعياد ولعل من المناسب ان الملا عبود الكرخي كان يدير مكتب الشركة في الكرخ فكان يجلس فيه بعقاله ذي اللفات الاربع ليبيع التذاكر او يحجز المقاعد.

وفي عام ١٩٠٧ ذهب عبد الرحمن الباججي ومحمد صالح الشابندر الى اسطنبول واستطاعا ان يحصلا من السلطان على امتياز بتأسيس شركة ترامواي بين النجف والكوفة ويروى عن عبد الرحمن الباججي انه عند عودته الى بغداد صرح قائلاً: «جئت من اسطنبول بمفتاح الكيمياء» اشارة الى الارباح المتوقعة من تأسيس الشركة وقد تأسست الشركة في ذلك العام وساهم فيها بعض اثرياء النجف كالحاج محسن شلاش وسارت العربات من ذوات الطابقين تجري بين الكوفة والنجف على نمط ما كانت تجري بين الكاظمية وبغداد.

وفي ١٩٠٨ وردت الى بغداد من حلب اول سيارة فخرج اهل بغداد للتفرج عليها وصار بعضهم ينظرون تحتها لكي يكتشفوا الحصان الكامن في بطنها على زعمهم اذ لم يكن من المعقول ان تسير عربة من غير حصان يجرها وبعد قليل ظهر «الماطور» في نهر دجلة وهو زورق يوضع في وسطه محرك كمحرك السيارة وقد شجع الوالي نجم الدين مثلاً الاهالي على الاستفادة منه لتأسيس شركة وطنية للنقل النهري ثم اسس تاجر يهودي اسمه «مشعل» خطاً لنقل الركاب بين بغداد وبعقوبة يستخدم فيه سيارات طويلة من نوع اللوري ذات مقاعد جانبية.

وبلغ مجموع السيارات في العراق كله عند اعلان الحرب العالمية الاولى اقل من اثنتي عشرة سيارة ويحكي ان الوالي جاويد باشا عندما ذهب الى النجف بسيارته الخاصة في عام ١٩١٤ طلب من احد وجهائها ان يركب معه لتسير به خارج السور، ولكن الوجيه بعد ان نظر الى السيارة ملياً رفض الركوب فيها بحجة انه صاحب عيال وهو لا يأمن من شرها على نفسه.