

طرق و وسائل النقل في كركوك في العهد العثماني الأخير 1831-1914 د. هشام سوادى هاشم/ كلية التربية / قسم التاريخ

إن إلقاء نظرة سريعة لخارطة العراق تكفي لأدراك حقيقة، أن كركوك تحتل موقعا جغرافيا مهما ومتميزا من القسم الشمالي منه. فهي حلقة وصل بين الشمال والجنوب والشرق والغرب. إذ تقع كركوك على أهم الطرق الموصلة إلى شمال العراق، ومن خلالها تمر اقصر الطرق التي تربط المدن بعضها مع بعض. وهذا ما جعلها عصب المواصلات التي تربط مدن العراق الرئيسية مع بعضها. وموقع كركوك الجغرافي متميز، حيث تحدها من الشمال مدينتا اربيل والموصل. ومن جهة الجنوب مدينة بغداد، ومن جهة الشرق تحدها مدن السليمانية وبعقوبة إما من الغرب فتحاذيها مدينة تكريت.⁽¹⁾

وارتبطت كركوك مع ما جاورها من المدن بعدد من الطرق الرئيسية المهمة والتي كانت تتفرع منها طرق فرعية اقل أهمية. وأهم هذه الطرق هي الطريق التي تربط بين كركوك وبغداد أو بين كركوك والموصل، والتي تعرف بطريق شرق دجلة. وهذا الطريق كان مفضلا لدى القوافل القادمة من بغداد إلى كركوك والموصل، وتبدأ أولى محطات هذا الطريق من الموصل وتمر بمواقع عديدة أهمها: الحمدانية (قرة قوش) - الكلك (الخازر) - اربيل-قوش تبه- التون كوبري- كركوك- تازة خورماتو- داقوق (طاووق) - طوزخورماتو- كفري- دلي عباس (المنصورية) - الخالص بغداد.⁽²⁾

ويعتبر المؤرخون هذا الطريق من المسالك العمودية المهمة التي أثرت في تاريخ العراق الحديث، حيث كان (أي الطريق) يربط بأوروبا عبر كركوك والموصل وسمي بطريق شهرزور القديم.⁽³⁾ وهذا الطريق أكثر أمانا من طريق غربي دجلة،⁽⁴⁾ لكثرة المدن والقصبات والقرى الواقعة عليه.⁽⁵⁾ كما انه كان محميا بعدد من الحاميات العسكرية العثمانية.⁽⁶⁾ وعلى الرغم من ذلك فان هذا الطريق كان يتعرض أحيانا لغارات من قبل العشائر العربية والكردية، ولاسيما الهماوند والده زبي والجاف.⁽⁷⁾

وفضلا عن هذا الطريق كانت هناك مجموعة من الطرق الفرعية التي تربط كركوك بما جاورها من المدن القريبة والتابعة لها. نذكر منها: كركوك - التون كوري - قوش تبه - اربيل. ويتفرع هذا الطريق عند مدينة اربيل إلى طرق عدة هي: اربيل - كويسنجق - رانية - سنجه - سرقلعة - سقر (الإيرانية)، وصولا إلى طهران.⁽⁸⁾ وهناك أيضا طريق تمتد من اربيل - شقلاوة - راوندوز - حاج عمران. ويعد طريق كركوك - اربيل من الطرق المهمة لأنه كان يربط بين الموصل و شهرزور الغنية اقتصاديا فضلا عن إن هذا الطريق يستمر باتجاه الجنوب وصولا إلى بغداد.⁽⁹⁾ وكان هذا الطريق مسلكا للسلطان سليمان القانوني (1520-1566) في قدومه للعراق.⁽¹⁰⁾

وهناك أيضا طريق يربط بين كركوك والسليمانية والذي تبدأ محطاته مرورا بجمجمال وصولا إلى السليمانية ومنها إلى بينجوين ومدينة سنه في إيران.⁽¹¹⁾ ويربط هذا الطريق أيضا بغداد بالسليمانية مرورا

بالنهران والخالص، ثم عبور جبال حميرين إلى طوز خورماتو وداقوق وكركوك، وصولاً إلى السليمانية.⁽¹²⁾ ويبلغ طول طريق كركوك - سنه زها 212 ميلاً ووجهته العامة إلى الشرق والشمال الشرقي. ويبلغ طول القسم الواقع بين كركوك والسليمانية زهاء 72 ميلاً، ويمر الطريق بعد خروجه من كركوك بمنطقة متموجة، حتى تصل إلى منطقة دريندبازيان، ويستمر انحداره ماراً بسهل بازيان حتى يصل مضيق طاسلوجة الأكثر وعورة من مضيق بازيان وبعدها يخترق سهل سرجنار حتى يصل السليمانية.⁽¹³⁾

تجارة كركوك : أسهم موقع كركوك الجغرافي المتميز والإمكانات الاقتصادية التي تمتعت بها المدينة، في تطوير حركة النشاط التجاري فيها على الصعيدين الداخلي والخارجي. فكان سوق المدينة المحك الرئيس لتطوير تجارتها كما سنرى فيما بعد. ورافق هذا الأمر وجود التنوع الصناعي فيها الذي وفر الخدمات المختلفة لسكان المدينة.⁽¹⁴⁾ ووجود المواد الأولية كالمنتجات الزراعية والمواد الخام كالنفط.⁽¹⁵⁾ فضلاً عن وجود المؤسسات التجارية كغرفة التجارة والصناعة.⁽¹⁶⁾ وتوفير العمارة الخدمية المكتملة لعملية التجارة كالكانات.⁽¹⁷⁾

ولقد شهدت كركوك و إبان القرنين 18 - 19 تطورات مهمة على الصعيدين الداخلي والخارجي، فأثر الحرب بين العثمانيين والصفويين. اتخذت المدينة قاعدة عسكرية للجيش العثماني.⁽¹⁸⁾ وكانت الدولة العثمانية قد شهدت منذ بداية القرن الثامن عشر محاولات جديّة لإصلاح أوضاعها الإدارية والاقتصادية والاجتماعية، ولاسيما في قطاعي النقل والتجارة، الأمر الذي انعكس على كركوك. ففي عام 1882 قام والي المدينة منير باشا بفتح وتوسيع الطريق المؤدية إلى سوق المدينة وقلعتها. وانشأ مصبغة وخان ومقهيين في المنطقة المطلة على نهر الخاصة.⁽¹⁹⁾ كما انشأ رئيس بلديتها خان مؤلف من طابقين.⁽²⁰⁾ كل هذه الأمور مجتمعة أسهمت في نمو تجارة المدينة وازدهارها في تلك الفترة.

يمكن لنا أن نميز نمطين من أنماط التجارة في كركوك أبان الفترة التي تغطيها الدراسة أولهما: التجارة بين المدينة وريفها، والثاني هو التجارة بين كركوك وما جاورها من مدن. فالنمط الأول كان يقتصر على القرى والأرياف القريبة من كركوك أو ما يعرف بتوابع المدينة، في حين إن هذه العلاقة كانت ضعيفة جداً بين القرى والمدن البعيدة، بسبب ضعف طرق المواصلات وفقدان الأمن والاستقرار من ناحية، وبسبب كون الاكتفاء الذاتي في تلك القرى البعيدة هو أساس الزراعة وليس تتجير المحاصيل، وفي هذه القرى البعيدة كانت الحاجات الصناعية البسيطة تنتج من صغار الحرفيين المقيمين في تلك المناطق، أو قد ينتج الفلاحون هم بأنفسهم ما يحتاجون إليه.⁽²¹⁾

والحقيقة أن تجارة المدينة اعتمدت على المنتجات الزراعية التي كانت تنقل إليها من القرى المحيطة بها بواسطة التجار الذين كان جلهم من اليهود وعدد من التجار المسيحيين وآخرين من التركمان والكرديين الذين كانوا هم المسيطرين على أسواق المدينة.⁽²²⁾ ويوضح المقيم البريطاني كلوديوس جيمس ريج هذا الأمر

في أثناء مروره بالمنطقة سنة 1820 بقوله "...في الليلة الماضية كنت منهمكا جدا مع عمر اغا - احد أمراء البابان - لمعرفة المنتجات الطبيعية في كردستان أن كركوك هي السوق التي ينقل إليها كل ما ينتج في هذا الجزء من كردستان".⁽²³⁾ ويؤكد ريج في مكان آخر إن الذين يقومون بنقل المنتجات هم "...مواطنو كركوك الذين يأتون إلى هنا لهذا الغرض ولعقد الصفقات مع الزراع لشراء ما يحتاجونه من رز وعسل وغيرها"⁽²⁴⁾.

ومن جهة أخرى فإن كركوك نفسها كانت تعتبر بالنسبة للقرى القريبة منها وسيط اتصال وتعامل، إذ لم يكن من المعقول إن تقوم كل قرية بالمتاجرة مع القرية الأخرى أو مع مجموع قرى المنطقة، بل كان سوقها - أي كركوك، هو الجامع لمنتجات هذه القرى حيث يستطيع سكان كل قرية مبادلة منتجاتهم مع منتجات القرى الأخرى.⁽²⁵⁾ وحول هذا الأمر كتب الرحالة الإنكليزي نيومان (1870) وصفا جميلا ودقيقا عن سوق كركوك بقوله "... إن سوق المدينة كبير ومزدحم ونلاحظ فيه التنوع السلعي.. وتجري فيه عمليات البيع والشراء مابين تجار المدينة وحرفيها وسكان القرى الذين يجلبون منتجاتهم لبيعها هنا.. كما أنهم - أي سكان القرى يبيعون منتجاتهم ومحاصيلهم لبعضهم البعض، إذ كان السوق الكبير هو المكان الذي تتم فيه عمليات البيع والشراء.."⁽²⁶⁾ وعلى سعيد متصل كانت هذه التجارة تتم عادة خلال أيام محدودة من الأسبوع حيث يتمكن الفلاح من جلب منتجاته إلى المدينة لبيعها أو استبدالها بمنتجات الفلاحين الآخرين من القرى الأخرى أو من بعض منتجات المدينة نفسها. وقد كان تحديد يوم معين من الأسبوع لمثل هذه التجارة ضرورة فرضها عدم تمكن الفلاح من المجيء يوميا إلى المدينة، فضلا عن أنها تضمن للفلاح القادم من الريف وجود أشخاص مستعدين لشراء بضاعته.⁽²⁷⁾

أما التجارة ما بين كركوك وما جاورها من مدن فهي ضرورة فرضتها اختلافات الإنتاج بين مدينة وأخرى، سواء من حيث المحاصيل الزراعية أو من حيث المنتجات الصناعية، وعلى هذا كانت التجارة الداخلية بين مدن العراق مستمرة وبشكل اعتيادي إلا حينما يحدث ما يهدد امن المواصلات أو ما يحدث من اضطرابات سياسية أخرى تعيق هذه التجارة.⁽²⁸⁾

وفي هذه التجارة نلاحظ أن كركوك كانت أهم مراكز التسويق الرئيسية في كردستان.⁽²⁹⁾ إذا ارتبطت بعلاقات تجارية متميزة مع مدنها ولاسيما مدينة السليمانية، حيث كانت القوافل التجارية مستمرة بينهما، ويذكر ريج إن التجارة مع كركوك مستمرة ودائمة وتصدر المدينة إلى السليمانية الأحذية وبعض الأقمشة القطنية وكذلك كميات كبيرة من الملح بلغت قيمتها 20 ألف قرش.⁽³⁰⁾ ويمكن إن نستشف بان المبلغ كان ذا قيمة شرائية عالية في ذلك الوقت، مما يعكس مدى تطور التجارة بين المدينتين. أما مستوردات كركوك فهي البقوليات والعسل العفص والسماق و الفواكه والرز والدهن والقطن والفواكه المجففة.⁽³¹⁾

وفضلا عن ذلك ارتبطت كركوك بعلاقات تجارية جيدة مع بغداد، وكان سوقها على حد قول احد الرحالة "...مرتبطا بسوق بغداد"⁽³²⁾ وكان تجار بغداد ينقلون مختلف السلع والبضائع التي ترد أسواقهم إلى

كركوك، وبالمقابل كان بعض تجار كركوك ينقلون البضائع التي تصل إليهم من الموصل إلى أسواق بغداد، والتي كان قسما منها يصدر إلى بلاد فارس.⁽³³⁾ وشملت صادرات كركوك، الأخشاب والخضراوات والحبال للحبوب والفواكه المجففة والقطن ومواد الدباغة.⁽³⁴⁾ والطحين الذي كان يصدر بكميات كبيرة ويورد نيبور (1765) انه شاهد الكثير من الطواحين المائية ويذكر ذلك بقوله "وفي هذه الأماكن - أي كركوك وأطرافها - نجد الكثير من الطواحين المائية، ولذا فان كميات هائلة من الطحين تشحن إلى بغداد ويجلب بدلها من البصرة التمر"⁽³⁵⁾ وبلا شك أن هذا النص يشير إلى وفرة المحاصيل الزراعية في كركوك من القمح والشعير بدليل كثرة الطواحين فيها والتي أتى على ذكرها الرحالة.

ومع بدايات العقد الأول من القرن العشرين راجت في كركوك تجارة المواشي ولاسيما الأغنام على يد طائفة من التجار الكركوكيين، الذين بدؤوا بتصدير كميات كبيرة من الأغنام التي كانوا يشترونها من المناطق القروية المحيطة بالمدينة، ونقلها إلى الموصل ومنها بلاد الشام بالاتفاق مع تجار الموصل، وقد اشتهر بعض أهل كركوك في هذه التجارة مثل عائلة ال جلبي زادة.⁽³⁶⁾ وبلغ مجموع قيمة تجارة كركوك إلى الموصل سنة 19 حوالي 56 ألف ليرة، أما قيمة المستورد من الموصل بلغ 6 الألف ليرة.⁽³⁷⁾

النقل البري: كان للمواقع والطبيعة الجغرافية المحيطة بكركوك أثرها الواضح في حركة النقل والمواصلات وتحديد نمط وسائل النقل بين المدينة مع من جاورها من مدن.⁽³⁸⁾ فضلاً عن أن موقعها جعلها نقطة وصل بين شبكة طرق تجارية متعددة الأطراف.⁽³⁹⁾ وقد ظلت الدولة العثمانية غير قادرة على فرض سيطرتها على ولاياتها البعيدة وخاصة البعيدة منها، إلا أنها بعد الحرب القرم (1853-1856)، بدأت بإصلاحات داخلية شملت المواصلات، فاهتمت بفتح الطرق والمسالك التي تربط المركز بالولايات أو في داخل الولاية نفسها.⁽⁴⁰⁾

ومع النصف الثاني من القرن التاسع عشر صدر العديد من القرارات لتنظيم وتحسين المواصلات وطرقها.⁽⁴¹⁾ ومع هذا ظلت وسائل النقل متأخرة ولاسيما و أن الأمن كان معدوماً على هذه الطرق رغم محاولات الدولة العثمانية اتخاذ إجراءات منها إنشاء الحصون وترميمها على طرق القوافل إلا أنها لم تستطع حماية القوافل بشكل كاف.⁽⁴²⁾ وفي كركوك كان النقل البري يتم إلى حد كبير بواسطة قوافل الجمال والبغال والحمير، ولم تكن هناك تقريبا أية عربات تسير على عجلات إذا كانت شوارع المدن أضيق من أن تستوعب العربات بأنواعها، ولم تكن باستطاعة التربة الرخوة لأجزاء كبيرة من المدينة أن تتحمل نقل العربات بأنواعها في غياب العناية الملائمة عنها وكانت المسالك تصبح أيضاً غير قابلة للاستعمال في أوقات عدة من السنة.⁽⁴³⁾

على أي حال ذكرنا سابقاً بان كركوك ارتبطت مع بقية المدن المجاورة لها بعدد من الطرق الأساسية وما يتفرع منها من طرق فرعية اقل أهمية ربطت ما بينها وبين المدن والقصبات والقرى الأخرى التابعة لها والتي تقع ضمن إقليمها. وكانت هذه الطرق بحجمها تشكل جزءاً من شبكة أوسع من الطرق البرية التي

ربطت مدن العراق مع بعضها والتي بدورها ربطت العراق بالمناطق والدول المجاورة. ان عملية النقل - مثلما مر بنا - عبر هذه الشبكة من الطرق البرية الرئيسية والفرعية كانت تتم بواسطة القوافل وهي إحدى وأقدم وسائل النقل التي استمرت حتى العقود الأولى من القرن الماضي.

كان متعهدو النقل في كركوك يعقدون قبل تشكيل القافلة اجتماعا مع التجار الراغبين في إرسال بضائعهم ويتفقون معهم على أجور النقل التي كانت تدفع مقدما.⁽⁴⁴⁾ حيث يتعهد أصحاب القوافل المسؤولية الكاملة عن البضائع التي يحملونها. وفي سنة 1911 اتخذت غرفة تجارة وصناعة كركوك إجراءات كان من شأنها ضمان حق التجار وبضائعهم من التلف والسرقة، وذلك بفرض كفالة أشبه بتأمينات على أصحاب القوافل والخانات والتي تكون ملزمة الدفع للتجار في حال اللحاق الضرر ببضائعهم في أثناء السفر وإقامتهم بالخانات.⁽⁴⁵⁾

ويوم السفر كانت القوافل تتجمع في مكان معروف في المدينة يقع أسفل القلعة في الجهة المقابلة لنهر الخاصة، وتكون بإمرة شيخ أو رئيس القافلة (الكروانباشي)، وكانت كل قافلة تعرف برئيسها.⁽⁴⁶⁾ الذي يسير إمامها مع بعض مرافقيه، وخلفهم يسير مباشرة حامل الراية (البيرقدار).⁽⁴⁷⁾ وقبل تحرك القافلة يتم ربط وحزم الأمتعة والبضائع بطريقة تحافظ عليها من التلف والسقوط.⁽⁴⁸⁾ وبعدها يتخذ المسافرون من الرجال من الدواب وسيلة لركوبهم أما النساء فكن يركبن (التخت روان) وهي شبيهة بمقصورة وأطرافها الأربعة مزججة وسقفها مغلف بالخشب. وتحمل على الجوادين ويسوقها شخصان. وكان التخت راون معدا لحمل ثلاثة نساء.⁽⁴⁹⁾ ويذكر نيومان (1870) انه سافر مع قافلة باشا كركوك متوجها إلى الموصل، حيث حملت زوجة الباشا بواسطة التخت راون.⁽⁵⁰⁾

ان المتبع للقوافل في كركوك إبان الفترة التي تغطيها الدراسة، سيلاحظ أن ثمة اختلافات بين القوافل من حيث الأهمية والحجم والتنظيم والفترة الزمنية التي تستغرقها في المسير بين مراكز المدن ومواسم خروجها. وتأتي القوافل التجارية بين كركوك وبغداد في مقدمتها. وعلى الرغم من أن حجم القوافل على هذه الطريق غير معروف لدينا، إذا لا تتضمن كتب الرحالة معلومات وافية عن هذه القوافل، فالرحالة فنشسو (1656) يذكر بأنه سافر مع قافلة كان قوامها 300 فارس⁽⁵¹⁾ أما الرحالة نيبور (1765) فيذكر انه لم يجد قافلة مسافرة إلى كركوك، لكنه علم ان جماعة من التجار اليهود يرومون السفر إليها، وكان عددهم يتراوح بين 25-30 شخصا مستخدمين الحمير لنقل بضائعهم، حيث لم يكن لديهم غير هذا النوع من الدواب.⁽⁵²⁾ والرحالة الإنكليزي جيمس بكنغهام (1816) سافر إلى كركوك مع سعاة البريد (التتار)⁽⁵³⁾. أما الرحالة نيومان (1870) فقد سافر بقافلة قوامها 70 فارسا فضلا عن باشا المدينة وعائلته.⁽⁵⁴⁾ وكانت سفرات السعاة تنقل البضائع الثمينة والخفيفة الوزن كالأحجار الكريمة واللؤلؤ، ولا ترسل سنويا اقل من خمس سفرات (تتريه) الا أن سفراتهم عادة أكثر من ذلك على حد قول احدهم.⁽⁵⁵⁾

وهذه الطريق أمينة ولا يحتاج فيها المرء كما يذكر احد الرحالة إلى انتظار قافلة كبيرة ليرافقها، والمسافر غير المضطر للسفر عجلة يحبذ سلوك هذا الطريق لوقوع الكثير من المدن والقرى عليه.⁽⁵⁶⁾ وتشير الدراسات المتأخرة إن هذه الطريق كان محميا بعدد من القوات العسكرية العثمانية الممتدة بين بغداد وكفري وكركوك، وعلى الرغم من هذا فقد بقيت هذه الطريق مهددة بغزوات العشائر الكردية.⁽⁵⁷⁾ ولاسيما عشائر الهموند التي كانت تتعرض للقوافل وتقطع طرق المواصلات مما يجعل السلطات تجهز الحملات ضدهم بين فترة وأخرى.⁽⁵⁸⁾

وزيادة على هذه القوافل كانت هناك قوافل بين كركوك وتوابعها، ويشير ريج (1820) إلى وجود قوافل ما بين كركوك والسليمانية وهي تنقل السلع والبضائع المحلية المنتجة في كردستان.⁽⁵⁹⁾ والحقيقة أن هذه القوافل اقتصر في عملية النقل على الحمير والبغال بسبب طبيعة المنطقة الجغرافية من جهة ومن جهة ثانية كانت المواد التي تنقل على هذه القوافل هي ذات ثمن غال والتي يمكن أن تتحمل ما يصرف عليها من مصاريف باهظة لنقلها بواسطة هذا النوع من القوافل واهم هذه المواد هي التبغ والعفص والمرعز وجلود الصنصار والفواكه المجففة.⁽⁶⁰⁾

خانات القوافل: ان أي حديث عن القوافل بصورة عامة يبقى ناقصا دون الإشارة إلى موضوع متم لها ومرتبب بها ارتباطا وثيقا ونعني بذلك خانات القوافل.⁽⁶¹⁾ ولا يخفى أن الخانات أدت دورا مهما ورئيسا في عملية النقل والمواصلات. فكل جزء منها قد صمم لكي يؤدي وظيفة معينة لها علاقة بتسهيل النقل والتجارة، ولاسيما تلك التي تقع في وسط كركوك، أو على طرق المواصلات التي تربطها ببقية المدن، كانت الخانات بمثابة محطات تقف عندها القوافل طلبا للراحة أو للمتاجرة خلال مرورها بها.⁽⁶²⁾ وقد وضع التصميم الهندسي للخانات بشكل يؤدي إلى تقديم أفضل الخدمات للمسافرين وبضائعهم وحيواناتهم، فهي بناء واسع ذو مدخل واحد أو عدة مداخل، فيها مساحة وسطية (فضوة) غير مسقفة يحيط بها بناء يتألف من طابقين، الطابق الأول يستخدم مربطاً للحيوانات واماكن حفظ السلع والبضائع، أما الطابق الثاني فستخدم لأغراض السكن ومبيت الزوار.⁽⁶³⁾

وفي كركوك التي كانت بحكم موقعها الجغرافي مركزا تجاريا مهما - كما مر بنا سابقا- أدت الخانات دورا اقتصاديا مهما ومكملا للعملية التجارية والمتتبع لخانات كركوك في العهد العثماني يجد إنها حملت سميتين مهمتين اولهما: طابعها الفندقية في إقامة الزوار والمسافرين فيها. وثانيهما طابعها المركزي التجاري حيث تعقد فيه الصفقات التجارية، ويصف احد المؤرخين هذا الأمر بقوله ".. كانت (أي الخانات) مسرحا للقاء التجار القادمين من بلدان بعيدة... وفيها يتجادبون أطراف الحديث عن الحالة الاجتماعية والثقافية لبلدانهم.. وكانت جلسات السمر هذه وسيلة لتقارب الثقافات المختلفة".⁽⁶⁴⁾

ويمكن لنا أن نميز ثلاثة أنواع من الخانات في كركوك وهي:-

1. الخانات التي تقع في مركز المدينة.

2. الخانات التي تقع في أطراف المدينة والقريبة منها.

3. الخانات التي تقع على طرق القوافل بين كركوك والمدن الرئيسية.⁽⁶⁵⁾

ويتركز النوع الأول من الخانات في وقوعها وسط المدينة وقرب أسواقها وتعدد اختصاصاتها، فقد كانت مكانا للمتاجرة ومأوى للتجار والمسافرين ومخزنا لخزن بضائعهم وسلعهم. وأهم ما يميز هذا النوع من خانات كركوك هو تخصصها السلعي، أي أن كل خان كان ينفرد ببيع سلعة معينة. وهذا ما اكتسب خانات المدينة أسماءها من تلك السلع، فمثلا: (خان التمر - خورما خاني)، (خان اللبن - يورغت خاني)، (خان الفحم - كومور خاني).⁽⁶⁶⁾

تباين عدد خانات المدينة إبان الفترة التي تغطيها الدراسة. والحقيقة إن أول إشارة إلى عدد الخانات في كركوك أوردتها الرحالة بكنغهام في أثناء مروره بالمدينة سنة 1816، حيث أشار إلى وجود عشرة خانات وأربعة وعشرين مقهى وحماميين عاميين.⁽⁶⁷⁾ وفي الفترة التي سبقت الحرب العالمية تجاوز عدد خانات المدينة 15 خانا⁽⁶⁸⁾ وتميزت خانات المدينة بنظافتها وحسن بناها ويذكر الرحالة بنومان (1870) انه سكن في وسط المدينة في خان نظيف وكبير وحسن البناء ويقع بالقرب من السوق.⁽⁶⁹⁾

ويوضح الجدول الآتي أعداد الخانات وأسماءها في كركوك.⁽⁷⁰⁾

ت	اسم الخان	ت	اسم الخان	ت	اسم الخان
1.	خان البلدية	10.	خان عبدالله المصلاوي	19.	خان القورية
2.	خان اللبن	11.	خان حمدي بك	20.	خان الهنود
3.	خان الفحم	12.	خان ده ده حمدي	21.	خان نافع بك
4.	خان الكمرك	13.	خان طه بك		
5.	خان التمر	14.	خان حسن شيوخلر		
6.	خان القاضي	15.	خان الأوقاف		
7.	خان كلباني	16.	خان صديق		
8.	خان المسيحين	17.	خان صادق صراف		
9.	خان اسعد بك	18.	خان سيد عمر		

ويعتبر خان الهنود،⁽⁷¹⁾ من أشهر خانات المدينة، ويقع هذا الخان في الجهة الغربية لقلعة كركوك قرب السوق الكبير (بيوك بزار) على بعد 51 متر من سوق الصفاير قز إنجليز بزازي). ويعود تاريخ بنائه إلى سنة 1851، وأطلقت عليه التسمية بسبب إقامة الزوار الهنود وهم في طريقهم للحج ولزيارة العتبات المقدسة، حيث اعتادوا على الإقامة فيه عند وصولهم إلى كركوك ويضم الخان 61

إيوانا، والطابق الأول منه مخصص كمخزن لبضائع التجار فضلا عن حظائر ومعالف للحيوانات أما الطابق الثاني فقد خصص لإقامة الزوار والمسافرين، فهناك ثلاثة سلالم تؤدي إلى 41 غرفة. (72)

وفضلا عن خان الهنود كان هناك خان البلدية الذي جاءت شهرته من اتخاذه مقرا لبلدية كركوك و إنشاء هذا الخان سنة 1882، (73) ويذكر الميجرسون أن هذا الخان على طراز الخانات الموجودة في بقية مدن العراق فهو ذو طبيعة مركبة إذ ان باحته تحيط بالإسطبلات من كل جوانبها في حين تحتل غرف السكان ثلاثة من جوانبها ويحيط ممر مدخل الخان مدخلين ضخمين وخلفهما يقع الفناء. وفوق هذا المدخل يقع مكتب رئيس البلدية ومكتب وكيل شركة سنجر الأمريكية لماكنات الخياطة. (74) وتفتح هذه الدوائر على شرفة تتصل مباشرة بالغرف. (75)

أما النوع الثاني من الخانات فلم تكن تختلف في وظائفها ومهامها على النوع عن الأول إلا من حيث الحجم الوظيفي وحجم البناء وطراز عمارته وموقعه. (76) وعلى هذا الطراز وجدت بعض الخانات على الطريق بين كركوك و اربيل وكركوك وبغداد، واتي الرحالة بكنغهام (1816) على ذكر احد منها إذا ذكر انه حين وصل إلى منطقة طوز خورماتو استراح في خان قرب بيت ألاغا أو حاكم المدينة إذ لم تكن هناك خانات كثيرة في المدينة مخصصة لهذا الغرض كما أنهم لم يستطيعوا استبدال خيولهم التي كانوا يمتطونها. (77) وعلى هذا النحو أيضا كان الحال مع بكنغهام في منطقة التون كوبري وهو في طريقه إلى كركوك قادما من اربيل حيث ذكر انه استقر في خان يأوي إليه ساعة البريد جنوب المدينة وفيه قدم لهم الطعام وهذا الخان يطل على النهر وهو يرتفع عنه مسافة 50 إلى 60 متر. (78) ويبدو إن هذا الخان كان نفسه الذي نزل فيه الرحالة نيومان عند مروره بالمنطقة عام 1870 فقد ذكر انه نزل في خان قريب من النهر ويصف نيومان الخان بقوله "عند عبوره باحته الخان الممتلئة بالبغال والخيول والجنود صعدا إلى الطابق العلوي وشغلنا فناء مفتوحا بين غرفتين حيث الأغنام والماعز التي رائحتها تملأ المكان". (79)

وتشير السالنامات العثمانية الى أن منطقة التون كوبري كان فيها خانان كبيران ولكن يبدو أن مهمتهما الوظيفية كانت داخلية على غرار النوع الأول من الخانات. (80) وفي السياق نفسه وجدت ثمة خانات على الطريق بين كركوك وداقوق و يذكر الرحالة أبو طالب خان (1799) انه نزل في خان قديم للاستراحة وإبدال خيولهم المتعبة بأخرى جديدة. (81) أما الميجرسون (1970) فقد أتى على ذكر خان خرب أكد له احد أبناء المنطقة - داقوق - انه بقية الخان الذي بناه الشاه الفارسي عباس الصفوي. (82)

أما النوع الثالث من الخانات فهي تلك التي تقع على طريق المواصلات، وقد ازدادت أهمية هذا النوع من الخانات إبان العهد العثماني، ولاسيما أنها أدت دورا اقتصاديا مهما، إذ كانت بمثابة محطات تقف عندها القوافل لتؤدي لها خدمات لتساعد على استقرار السفر. فقد أنشأت في هذه الخانات إسطبلات تظم عددا من الدواب المهيأة لاستبدالها بمثيلاتها. (83) كما كانت مكانا تتجمع فيه جماعات مختلفة من الناس ومن التجار والمسافرون، فيتحول المكان إلى سوق تجري فيه عمليات البيع والشراء، ويتوافد إليه أهل

القرى القريبة منه لتصريف بضائعهم الزراعية والمنتجة، أو قد يتخذها بعض السكان مكانا يبيعون فيه ما يحتاجه المسافرون يضاف إلى ذلك، إن المسافرين أنفسهم كانوا يبيعون ويشتررون مما يحتاجونه من البضائع من السكان.⁽⁸⁴⁾

وعلى الطريق بين كركوك وبغداد ثمة خانات من هذا النوع، وأشهرها خان بيات، الذي يقع في منتصف المسافة بين طوزخورماتو وكفري، وسمي بهذا الاسم نسبة إلى عشيرة البيات وهناك قرية أحاطت بالخان الذي يظم غرفا خارجية وأخرى داخلية وأسقفها على شكل قبة دائرية والغرفة الأخيرة تحتوي على أريكة ومقاعد وفرجات صغيرة لمعدات الذين يريدون الاستراحة هناك، ويذكر بكنغهام (1816) أثناء مروره به انه تزود بخيول جديدة، أما الدواب التي حملت الأمتعة فلم يستبدلها كما تزودت القافلة بحراس بلغ عددهم عشرين حارسا لحمايتها من قطاع الطرق.⁽⁸⁵⁾

المواصلات النهرية: وفرت الأنهار في العراق مجالا مهما للنقل، ولاسيما إذ كانت تلك الأنهار تمر بأكثر من مدينة مما سهل عملية النقل الداخلي، وذلك لان نهر دجلة يخترق العراق من شماله إلى جنوبه رابطا بين مدنه المهمة، الأمر الذي هيا مجالا لإقامة نقل نهري بين المدن والقصبات الواقعة على طول مجراه. وفي كركوك ظل النقل النهري يعتمد على وسائل نقل تقليدية هي الاكلاك والققف.

والكلك واسطة النقل الرئيسية في نهر دجلة إلى الشمال من بغداد أي ما بين الموصل وبغداد، وفي الزابين الأسفل والأعلى. وهو معروف في العراق منذ فترات قديمة.⁽⁸⁶⁾ وتسميه العامة (العبرة)، أي التي تستخدم لعبور الماء، ويسمى بهذا الاسم الكلك المستخدم في كركوك في منطقتي التون كوبري والديس على الزاب الأسفل ويصنع هذا النوع من الاكلاك عادة من أخشاب طويلة، كانت تجلب من غابات كردستان واحترفت بعض اسر المنطقة صناعة هذا النوع من الاكلاك، حيث تتم صناعته على شكل مربع أو مستطيل على شاطئ النهر في منطقة التون كوبري.⁽⁸⁷⁾ وتصف هذه الأخشاب الواحدة إلى جانب الأخرى وتشد نهايتها شدا محكما بواسطة الحبال، ثم تربط فوقها أعمدة خشبية أخرى بصورة أفقية وتحتها دعمتها تربط قرب الحيوانات المنفوخة.⁽⁸⁸⁾

وهناك ثلاثة أنواع من الاكلاك كانت تستخدم للنقل في كركوك هي:

1. عبرة الشغلة: وهي صغيرة الحجم ويبلغ عدد القرب التي تحتها 100 قرية، وتوضع أكياس الحمولة فوقها وهذا النوع يستخدم لنقل البضائع بين التون كوبري وتكريت والدور⁽⁸⁹⁾ وكان معظم العاملين على هذه الاكلاك هم من أهالي تكريت وكان من أشهرهم ذنون الكلاك، الذي كان شيخ الكلاكين في المنطقة الممتدة من التون كوبري وحتى قضاء الدور في الفترة التي سبقت الحرب العالمية الأولى.⁽⁹⁰⁾

2. عبرة الدجاج: وتكون ذات حجم اصغر من سابقتها، ويبلغ عدد القرب التي توضع تحتها 50 قربة، وتكون أبعادها 6x4 متر، وتوضع فوقها العرشة التي يوضع بداخلها المنتجات الحيوانية وسلال البيض.⁽⁹¹⁾

3. الطوف: ويصنع عادة من أخشاب القوغ المثبتة والتي تكون طول 6-8 متر، ولا توضع تحت هذا النوع القرب وبواسطتها كانت تنقل الأشجار التي كانت تقطع من الغابات الموجودة في منطقة الدبس، إلى تكريت ومنها إلى بغداد.⁽⁹²⁾

وفضلا عن الكلك استخدمت القفة⁽⁹³⁾ في النقل النهري في كركوك، وحتى وقت قريب استخدمت في نقل الشحنات التجارية الصغيرة في منطقة الزاب الأسفل وفي القنوات المائية المتفرعة منه⁽⁹⁴⁾ واستخدمت لنقل المنتجات الزراعية ولاسيما محصول الرقي والبطيخ في منطقتي التون كوبري والدبس.⁽⁹⁵⁾ واستخدم قسم آخر منها لنقل الأشخاص من جهة إلى أخرى، وتستوعب الكبيرة منها عشرين شخصا، أما الصغيرة فتستوعب 3-4 أشخاص.⁽⁹⁶⁾

الموصلات الحديثة: شهد العراق في القرن التاسع عشر ومطلع القرن العشرين تطورات مهمة باتجاه التحديث في الجوانب السياسية والاقتصادية والاجتماعية.⁽⁹⁷⁾ وكان ميدان النقل والمواصلات اسبق من الميادين الأخرى في هذا المجال، ففي سنة 1908 ظهرت أول سيارة في بغداد وكانت قادمة من حلب. وفي سنة 1911 استعملت في بغداد اقل من عشر سيارات، من بينها نوع من سيارات النقل استخدمت بين بغداد وبعقوبة، وكان يملكها تاجر يهودي يدعى مشعل.⁽⁹⁸⁾ أما في كركوك فقد طرحت مشاريع عديدة لإدخال المواصلات الحديثة ولاسيما السيارات إلى المدينة في الفترة التي سبقت الحرب الا أن تنفيذها تأخر إلى ما بعد نهاية الحرب وقيام الدولة العراقية الحديثة (1921).

والحقيقة أنه لا توجد لدينا معلومات ثابتة ودقيقة عن دخول أول سيارة إلى كركوك، لكن ثمة معلومات تشير إلى محاولة والى المدينة نظيف باشا وبعض الميسورين من أبنائها في سنة 1911. لإنشاء مشاريع كان القصد منها إدخال العربات والسيارات في عملية النقل لتسهيل تجارة المدينة مع ما جاورها من مدن، ولاسيما السليمانية، إذ شجع ازدهار المدينة التجاري بعض أعيانها بتقديم اقتراح إلى الوالي بتشكيل شركة نقل للسيارات تقوم بتسهيل نقل الأفراد ما بين كركوك وما جاورها من مدن.⁽⁹⁹⁾

وكتبت جريدة (حوادث) الكركوكية، إن الوالي اخذ المقترح بجدية، فشكل لجنة خاصة لدراسة الموضوع وتقدير كلفته من ناحية تبليط الطرق الموصلة إلى المدينة، وشراء السيارات وعربات النقل.⁽¹⁰⁰⁾ وبالفعل ففي كانون الأول 1911 وضعت اللجنة الخطوط العريضة للمشروع، مقترحة تبليط الطرق التي تربط كركوك بمدينة السليمانية ووضع مخطط للمراكز التجارية التي ستقام على طول هذا الطريق، ومقترحة الاتفاق مع إحدى الشركات الأمريكية لتزويد الشركة المزمع أقامتها، بسيارات نقل للعمل في المشروع، "والذي كان يمكن أن يضاهاى - بحسب قول الجريدة - خط سكة حديد بغداد".⁽¹⁰¹⁾ ولاسيما أن

تكاليف أقسام المشروع من تبليط الطرق وشراء السيارات ستكون اقل كلفة من مشروع خط سكة حديد بغداد. (102)

ولبدء المشروع اقترحت غرفة تجارة وصناعة كركوك تشكيل شركة مساهمة مابين الحكومة والأهالي برأسمال قدره 2000 ليرة عثمانية، وهي مقسمة إلى 100 سهم، قيمة كل سهم 20 ليرة على أن يدفع المساهمون تأمينات الرسوم عند كاتب الشركة التي ستشكل كما ودعى المقترح إلى إنشاء ثلاثة مخافر للشرطة على الطريق لتأمين ولتوفير الحماية للمشروع. (103)

ولوضع المشروع موضع التنفيذ، شرع بعض من أغنياء المدينة في المساهمة ببناء مخفر للشرطة في منطقة جمجمال وبمساعدة أهالي المنطقة. وقائم مقامها فائق أفندي وضم المخفر تسعة غرف تستوعب ثلاثين شرطيا. (104) ولضمان ولاء العشائر الساكنة على طول الطريق وعدم اعتدائهم على الطرق والمواصلات، شكلت قوة تضم 200 شرطيا ينتمون لعشائر (الهموند وشوان والجاف وشيخ يزيني) تأخذ على عاتقها مهمة حماية الطريق والمسافرين وبضائعهم. (105)

وفضلا عن ذلك سعى الوالي نظيف باشا الى تذليل وإزالة العوائق التي تعيق حركة المواصلات مابين كركوك وبغداد، ولاسيما الطريق الممتد من داقوق إلى طوز خورماتو، فبنت بلدية كركوك جسرين على الطريق مابين كركوك وداقوق حيث كانت القوافل كثيرا ما تتعرقل حركتها ، ولاسيما في فصل الشتاء. حيث تؤدي الأمطار الغزيرة إلى حدوث فيضانات مما يتسبب بقطع طرق المواصلات. كما وقامت إدارة المدينة تبليط الطريق مابين كركوك وطوزخورماتو وتوسيعه لمسافة 15م لتسهيل سير العربات عليه. (106)

الخاتمة

أحتلت كركوك موقعا جغرافيا مهما في شبكة الطرق والمواصلات التي تربط مدن العراق بعضها مع البعض الآخر فهي حلقة وصل مابين الشمال والجنوب والشرق والغرب وساهم موقع المدينة المتميز والامكانات الاقتصادية التي تمتعت بها في ازدهار النشاط التجاري على الصعيدين الداخلي والخارجي فارتبطت بعلاقات تجارية واسعة مع ما جاورها من المدن ولاسيما مدن بغداد والموصل والسليمانية.

وكانت معظم المواصلات في كركوك تقليدية، إذ لم تدخلها الحداثة الا مع نهاية الحرب العالمية الأولى وقيام الدولة العراقية الحديث سنة 1921. وتأتي القوافل في مقدمة الوسائط المستخدمة في المدينة، وهي واحدة من أساليب النقل القديمة التي ظلت قيد الاستخدام منذ عدة قرون. وقد تفاوت حجم هذه القوافل بحسب تجارة المدينة مع ما جاورها من مدن. وتأتي القوافل مابين كركوك وبغداد في المرتبة الأولى من حيث الحجم وعدد الدواب وما تحمله من بضائع. ولا يمكن الحديث عن القوافل دون الإشارة إلى موضوع متم لها ومرتبطة بها ارتباطا وثيقا وهي الخانات والتي كانت في كركوك تمثل محطات تقف عندها القوافل طلبا للراحة أو للمتاجرة خلال مرورها بها.

واستخدمت في كركوك أيضا عددا من وسائط النقل النهري والتي كانت مقتصرة على منطقتي التون كوبري والديس والتي ظل استخدامها محدودا في تلك المنطقة. فقط. أما المواصلات الحديثة فلم تدخل إلى كركوك إلا مع نهاية الحرب العالمية الأولى. ولكن جرت محاولات من السلطات المحلية لإقامة مشاريع نقل حديثة، كان الغرض منها تسهيل النقل والتجارة مع المدن المجاورة الا أن المحاولات لم ينفذ منها الا جزء يسير لا يتعدى تبليط بعض الطرق وبناء بعض الجسور الصغيرة لتسهيل حركة النقل.

الهوامش

- (1) طه الهاشمي، مفصل جغرافية العراق (بغداد، 1983)، ص 98 وما بعدها.
- (2) سيار كوكب الجميل، حصار الموصل واندحار نادر شاه 1743 (الموصل_1990 ص ص 250-251؛ واتى على ذكر هذا الطريق عدد من الرحالة منهم جاكسون، المزيد من التفاصيل انظر رحلة: مشاهدات بريطانية في العراق سنة 1798، تعريب سليم طه التكريتي، (بغداد، د. ت)، ص 88 وما بعدها.
- (3) الجميل، المصدر السابق، ص 251.
- (4) طريق غرب دجلة ويكون اتجاهه بمحاذاة الضفة اليمنى لنهر دجلة، ويبدأ من الموصل ويمر بعدد من المواقع منها: حمام علي، القيارة، الشرايط، بيجي، تكريت، الدجيل، الكاظمية، بغداد. والمزيد من التفاصيل ينظر: خليل

- علي مراد، تاريخ العراق الإداري والاقتصادي في العهد العثماني الثاني 1638-1750 (رسالة ماجستير، غير منشورة، كلية الآداب، جامعة بغداد، 1975) ص 373.
- (5) كارستن نيبور، رحلة إلى العراق في القرن الثامن عشر، ترجمة محمود حسين الأمين (بغداد، 1965)، ص 103.
- (6) صالح حيدر، "التطور الاقتصادي في العراق"، مجلة غرفة تجارة بغداد، ج 9-10، تشرين الثاني - كانون الأول، 1954، ص 43؛ ويذكر الرحالة الإنكليزي جاكسون إن الحكومة العثمانية بنت مراكز للشرطة، على الطريق، لاسيما بين كركوك والخالص لحمايته من الخطر. جاكسون، المصدر السابق، ص 105.
- (7) حيدر، المصدر السابق، ص 44.
- (8) مهدي صالح سعيد العباسي، كركوك في أواخر العهد العثماني (1876-1914) دراسة في أوضاعها الاداوية والاقتصادية والثقافة (رسالة ماجستير، غير منشورة، كلية الآداب، جامعة الموصل، 2005)، ص 125؛ الجمل، المصدر السابق، ص 251.
- (9) العباسي، المصدر السابق، ص 126.
- (10) المصدر نفسه، ص 126، سيار كوكب الجميل، بقايا وجذور التكوين العربي الحديث، (عمان، 1997)، ص 128.
- (11) الهاشمي، المصدر السابق، ص 98.
- (12) محمد بن المنشي البغدادي، رحلة المثني البغدادي، ترجمة عباس العزاوي، (بغداد، 1949)، ص ص 49-60.
- (13) الهاشمي، المصدر السابق، ص 98-99.
- (14) العباسي، المصدر السابق، ص 123.
- (15) المصدر نفسه.
- (16) وردت أول إشارة إلى وجود غرفة للتجارة والصناعة في كركوك في سالنامة الموصل لسنة 1312، مع إشارة إلى رئيسها وأعضاءها وراجع؛ سالنامة الموصل سنة 1312، ص 163.
- (17) شاكر صابر ضابط، كركوكه اجتماعي حيات، فولكلور، (بغداد، 1962) ص 81.
- (18) العباسي، المصدر السابق، ص 123.
- (19) Suphi Saatci; Kerkuk Evleri, (Istanbul, 2003) S. 82 .
- (20) I. G. E, S. 83.
- (21) مراد، المصدر السابق، ص ص 368-369.
- (22) كمال مظهر احمد، كركوك وتوابعها حكم التاريخ والضمير، دراسة وثائقية عن القضية الكردية في العراق، ج1، (السليمانية، 2004)، ص 57.
- (23) كلوديوس جيمس ريج، رحلة ريج إلى العراق سنة 1820، نقلها إلى العربية بهاء الدين نوري (بغداد، 1951)، ص 121.
- (24) المصدر نفسه، ص
- (25) مراد، المصدر السابق، ص 369.
- (26) John P. Newman, The Thrones and places Babylon and Nineveh. (New York, 1876), p. 220.

- (27) مراد، المصدر السابق، ص 369.
- (28) المصدر نفسه.
- (29) New Encyclopedia Britannica, Vol, 13(London, 1875), p. 388.
- (30) ربح المصدر السابق، ص 121.
- (31) عصابة الأمم، مسالة الحدود بين تركيا والعراق، (بغداد-1924)، ص 81.
- (32) New man, op. cit, p. 220.
- (33) عصابة الأمم، المصدر السابق، 89؛ ربح المصدر السابق، ص 33.
- (34) عصابة الأمم، المصدر السابق، ص 89.
- (35) نيبور، المصدر السابق، ص 86.
- (36) مقابلة مع الباحث والمؤرخ حسن عزت جرد اغلي (كركوك) كانون الثاني 1999.
- (37) عصابة الأمم، المصدر السابق، ص 83.
- (38) نسيبة عبد العزيز عبد الله الحاج علاوي، الإدارة العثمانية في الموصل 1879-1908 (رسالة ماجستير، غير منشورة، كلية الآداب، جامعة الموصل، 2002)، ص 183.
- (39) جاسم محمد الخلف، محاضرات في جغرافية العراق الطبيعية والاقتصادية والبشرية، (بغداد، 1959)، ص 344.
- (40) فؤاد قرانجي، العراق في الوثائق البريطانية (1905-1930)، (بغداد، 1989) ص 20.
- (41) ز . ي . هير شلاغ، مدخل إلى التاريخ الاقتصادي للشرق الأوسط، تعريب مصطفى الحسيني، (بيروت، 1973) ص 100.
- (42) زهير احمد علي النحاس، النشاط التجاري في الموصل بين الحربين العالميتين 1919-1939 (أطروحة دكتوراة، غير منشورة، كلية الآداب، جامعة الموصل، 1995)، ص ص 25-30.
- (43) حنا بطاطو، العراق الطبقات الاجتماعية والحركات الثورية من العهد العثماني وحتى قيام الجمهورية، الكتاب الأول، ترجمة عفيف الرزاز (بيروت، 1995)، ص 261.
- (44) المصدر السابق نفسه، ص 262.
- (45) جريدة (حوادث)، العدد 52، 6 ايار/مايس 1911.
- (46) مقابلة شخصية مع الباحث محمد خورشيد داقولي (كركوك) 14 تموز 2007. وفي نفس المقابلة ذكر لي الباحث الداقولي انه كانت هناك بعض القوافل المعروفة ومنها قافلة (نادر تافلاسي) والتي اشتهرت بضخامتها وبالعديد الكبير من الجمال التي كانت تحمل البضائع، حتى إن أهل داقوق كانوا يسمعون صوتها - أي قبل وصولها بعدة كيلومترات.
- (47) وهناك بعض الأسر الكركوكية التي تلقت بهذا اللقب نسبة لعملهم في حمل الراية في القوافل.
- (48) مقابلة شخصية مع الباحث محمد خورشيد داقولي (كركوك) 14 تموز 2007.
- (49) صابر شاكر زرعجي، "كركوك اسجي طويلاري" مجلة قرداشلق، العدد 1، بغداد، 1965، ص 3.
- (50) Newman, op. cit, p. 221.
- (51) "رحلة فنشسو إلى العراق في القرن التاسع عشر"، ترجمة الأب بطرس حداد، مجلة المورد، المجد 5، العدد 3، 1976، ص 73.
- (52) نيبور، المصدر السابق، ص 81.

- (53) جيمس بكنغهام، رحلتي إلى العراق سنة 1816، ترجمة سليم طه التكريتي، ج2، (بغداد، 1969)، ص 7.
(54) Newman, op. cit, p221.
- (55) اوليفيه، رحلة اوليفيه إلى العراق 1794-1796، ترجمة يوسف حبي، (بغداد، 1988)، ص 193.
- (56) نيبور، المصدر السابق، ص 81.
- (57) حيدر، المصدر السابق، ص 47.
- (58) المديرية العامة لأرشيف العثماني، أرشيف رئاسة الوزراء، اسطنبول، الموصل وكركوك في الوثائق العثمانية 1525-1925، ترجمة الدكتور خليل علي مراد والدكتور علي شاكور علي (نسخة خطية محفوظة في مكتبة مركز دراسات الموصل)، ورقة 169.
- (59) ريج، المصدر السابق، ص 217-218.
- (60) عصابة الأمم، المصدر السابق، ص 79.
- (61) الخانات ومفردها خان، وهي اختصار لكلمة قاغان وبالعربية خاقان وهو لقب السلطان التركي وبمرور الوقت استعملت كلمة خان في اللغة العامية مثل قاغان وخاقان. انظر دائرة المعارف الإسلامية، مادة خان. خاقان المجلد 8، العدد 1، ص 192.
- (62) ضابط، المصدر السابق، ص 81.
- (63) هاشم خضير الجنابي، التركيب الداخلي لمدينة الموصل القديمة (الموصل، 1982)، ص 18.
- (64) المصدر السابق نفسه، ص 81-82.
- (65) طارق نافع الحمداني، ملامح سياسية وحضارية من تاريخ العراق الحديث والمعاصر، (بيروت، 1989)، ص 163.
- (66) Saat Ci, A. G. E. S. 102.
- (67) جيمس بكنغهام، رحلتي إلى العراق سنة 1816، ترجمة سليم طه التكريتي، ج1 (بغداد، 1968)، ص 146.
- (68) Saat Ci, A. G. E. S. 102.
- (69) Newman, op. cit. p.220.
- (70) ضابط، المصدر السابق، ص 80-81.
- (71) وفي معلومة طريقة ذكرها للباحث الشيخ عبد الوهاب أوجي إن الخان سمي بهذا الاسم نسبة إلى الزوار الهنود الذين يأتون إلى المدينة ويقيمون في الخان وهم في طريقهم للحج، وكانت قناعتهم الدينية إن زيارتهم لن تقبل إن لم يمارسوا التسول تحت قناعة (إن الفقراء أحباب الله)، وكانوا يقيمون بالخان مع قوافلهم، وكثيرا ما كانت تقع المشاكل مع أصحاب الخان لأنهم لم يكن يدفعون ثمن أقامتهم. مقابلة شخصية مع الشيخ عبد الوهاب أوجي (كركوك) نيسان 2007.
- (72) دائرة الآثار العامة، مديرية آثار محافظة التأميم ملفه خان الهنود (هند يلر خاني).
- (73) Saat Ci, A. G. E. S. 102.
- (74) وكانت الشركة قد بدأت نشاطها مع الدولة العثمانية منذ نهاية القرن التاسع عشر حيث افتتحت الشركة ما يقارب من 200 مكتب تجاري في جميع الدولة العثمانية، وفي السنوات القليلة التي سبقت الحرب بلغت قيمة مبيعات الشركة حوالي مليون دولار. للتفاصيل أكثر من نشاط الشركة: G. A. Denovo, American Interests and Policies in Middle East 1900-1930.(New York 1963) pp.59-62.
- (75) ميجرسون، رحلة متكرر إلى بلاد ما بين النهرين وكردستان، ترجمة فواد جميل، ج1 (بغداد، 1970)، ص 158.

- (76) الحمداني، المصدر السابق، ص 164.
- (77) بكنغهام، المصدر السابق، ج1، ص ص 156-157.
- (78) المصدر نفسه، ج2، ص ص 133-136.
- (79) Newman. op. cit. p.223.
- (80) على سبيل المثال انظر، سالنامة الموصل سنة 1312، ص 304.
- (81) أبو طالب خان، رحلة أبو طالب خان إلى أوروبا والعراق سنة 1213هـ 1799م، ترجمة مصطفى جواد، (بغداد، د.ت)، ص 363.
- (82) ميجرسون، المصدر السابق، ص 156.
- (83) برهان نزار محمد علي، عمارة وتخطيط الخانات العراقية القائمة على طريق المرارات (1688-1895)، رسالة ماجستير، غير منشورة، كلية الآداب، جامعة بغداد، (1976)، ص 146.
- (84) المصدر نفسه، ص 146-150.
- (85) بكنغهام، المصدر السابق، ص ص 158، 168.
- (86) عرفت الكلاك منذ العهد البابلي القديم، حيث استخدمت لنقل الحبوب والأخشاب وبعض المواد الأخرى، انظر، ياسر هاشم حسين علي الحمداني، وسائط النقل في العراق القديم (رسالة ماجستير، غير منشورة، كلية الآداب، جامعة الموصل 2002)، ص ص 96-103.
- (87) مقابلة شخصية مع المحامي طارق زينل (كركوك)، أيار 1996، ليونهارت راوولف، رحلة المشرق إلى العراق وسوريا وفلسطين سنة 1573، ترجمة سليم طه التكريتي، (بغداد، 1978)، ص 199.
- (88) شعبان رجب الشهاب، " الكلاك مهنة فلكورية نهريية"، مجلة التراث الشعبي العدد 7، 1975، ص 100.
- (89) المصدر السابق نفسه، ص 102.
- (90) مقابلة شخصية مع المحامي طارق زينل (كركوك)، أيار 1996.
- (91) الشهاب، المصدر السابق، ص 102.
- (92) المصدر نفسه، ص 103.
- (93) والقفة وجمعها قفف وهي دائرية الشكل وكانت تصنع في كركوك من القصب وبعدها تظلى بالقار. مقابلة شخصية مع المحامي طارق زينل (كركوك)، أيار 1996.
- (94) المصدر نفسه.
- (95) المصدر نفسه.
- (96) كمال ولي، الملاحه النهريية في العراق (بغداد، 1978)، ص 88.
- (97) تفاصيل اكثر حول هذا الموضوع انظر: نمير طه ياسين، بدايات التحديث في العراق 1869-1914 (رسالة ماجستير، غير منشورة، الجامعة المستنصرية، 1984).
- (98) ستيفن همسلي لونكريك العراق الحديث من 1950-1950، ترجمة سليم طه التكريتي، ج1، (بغداد، 1989)، ص 114.
- (99) جريدة (حوادث)، العدد 160، 25 أيلول 1911.
- (100) المصدر نفسه، العدد 161، 26 أيلول 1911.
- (101) المصدر نفسه، العدد 181، كانون الأول 1911.

(102) المصدر نفسه.

(103) المصدر نفسه، العدد 178، تشرين الثاني 1911.

(104) المصدر نفسه.

(105) المصدر نفسه، العدد 150، أب 1911.

(106) المصدر نفسه، العدد 98، نيسان 1911.



الصورة رقم (1)
خارطة كركوك في القرن السادس عشر، نقلا عن
Kerkuk Livasi Mufassal Tahrir Defteri
(Ankara-2003)



