

<https://www.doi.org/10.31918/twejer.2033.26>

e-ISSN (2617-0752)

p-ISSN (2617-0744)



السرقه وقطع الطرق في العراق في العهد العثماني في نظر الرحالة

م. نعمت علي محمود

فاكلتي الآداب - قسم التاريخ

Niamat.Mahmud@soran.edu.iq

الملخص:

تعد الرحالة من مصادر التاريخية المهمة التي تساعد على معرفة تاريخ المدن التي وصفت من لدن الرحالة التي مروا بها، وتعتبر كتاباتهم مصدرا مهما لدراسة ظاهرة (السرقه و قطع الطرق) خلال القرون المتعاقبة في العصر الحديث. و يعد هذا البحث محاولة متواضعة لتتبع انطباعات بعض الرحالة الأجانب الذين زاروا مدن العراق في العصر الحديث، سواء الذين جاءوا عن طريق البر أم عن طريق النهر، وما تضمنته تلك الرحلات من معلومات قيمة عن ظاهرة (السرقه و قطع الطرق) من خلال مدوناتهم اليومية في أرجاء مدن الولايات العراقية التي كانت تخضع لسيطرة الدولة العثمانية.

ومن الجدير بالذكر، أن أغلب الرحالة دونوا ملاحظاتهم عن القوافل التجارية التي تعرضت للسلب و النهب وما عانوه من الاعتداءات بالضرب وحتى القتل في بعض الحالات من قبل اللصوص وقطاع الطرق، سواء أكانت القوافل كبيرة أم متوسطة أم صغيرة. كما ذكروا أيضا "العوامل المرتبطة بالظاهرة وحسب خصوصية كل منطقة وتميزها عن المنطقة الأخرى.

الكلمات المفتاحية: الرحالة، السرقه، قطاع الطرق، البدو العرب، الكورد، العراق، العثمانيون.

السرقعة وقطع الطرق في العراق في العهد العثماني في نظر الرحالة

المقدمة:

شهد تاريخ العراق الحديث الفوضى والتنافس وعدم الاستقرار، من قبل الاحتلالين الصفوي و العثماني، حين تناوب العراق الايدي المتنازعة وتحكم بها القوى الطامعة، أو الغزوات والكوارث والمعارك الداخلية التي لعبت دوراً في ظهور عدة ظواهر خطيرة ساهمت في زعزعة الاستقرار وتشويه سمعة البلد. ومن أبرز هذه الظواهر السائدة هي (السرقعة وقطع الطرق)، من القوافل التجارية والمسافرين.

وتعد كتابات الرحالة من أهم المصادر التاريخية التي تعتمد عليها البحث التاريخي، لأصالتها ورسالتها، كونها دونت من قبل الرحالة الذين شاهدوا الاحداث بأعينهم أو عاصروها. لذلك كانت ظاهرة السرقعة وقطع الطرق موضع اهتمام هؤلاء الرحالة وخصصوا مساحة واسعة في كتاباتهم ودونوا في مذكراتهم معلومات مهمة عن هذا الموضوع. وعلى ضوء ما دونه الرحالة من مادة تاريخية خصبة تم دراسة هذا الموضوع بعنوان (السرقعة و قطع الطرق في العراق في نظر الرحالة الأجانب).

وقد تكون البحث من مبحثين رئيسيين: تناول المبحث الأول: أنواع السرقعة وقطع الطرق وإلى جانبها الطرق الموجودة في العراق ووسائل النقل سواء البرية أم النهرية. أما المبحث الثاني فتتطرق إلى جملة من العوامل المؤثرة على السرقعة وقطع الطرق طبيعياً كان أم بشرياً.

وتأتي أهمية البحث من أن ظاهرة السرقعة وقطع الطرق ليس مثل المواضيع السياسية تتعلق بمدة زمنية، انما لها أبعاد تاريخية. ومن جهة أخرى، هناك تباين بين فترة وأخرى، ومن مكان إلى آخر حسب خصوصية كل منطقة وسكانها.

المبحث الاول: أساليب السرقة وقطع الطرق:

كانت السرقة وقطع الطرق في العصر الحديث ظاهرة سائدة في معظم مناطق العراق، وأصبحت مشكلة كبيرة، حيث أن كثيراً من الجماعات والعشائر المستقرة والمتجولة (البدو) كانوا رموزاً رئيسية لهذه الظاهرة (مكداول، ٢٠٠٤: ٧٧). ومعظم الذين كانوا يتعرضون إلى الهجوم هم القوافل المسافرين والتجار. حيث تحدث الرحالة الأجانب عن تلك القوافل وما تعرضوا له من قبل اللصوص وقطاع الطرق.

كان الرحالة قد دخلوا إلى العراق من طرق عديدة، هناك طرق نهريّة وأخرى بريّة (سوادى، ٢٠٠٨: ٩٩)، وانقسمت هذه الطرق إلى عدة طرق رئيسية: أولاً من الموصل قادماً من حلب إلى تكريت ومن ثم إلى بغداد على الجهة اليمنى من نهر دجلة. ثانياً من الموصل إلى بغداد على الجهة اليسرى من دجلة مروراً بكركوك، هذا الطريق أبعد ولكنه أكثر أماناً (اوتر، ٢٠١٥: ٤٩-٥٠).

وغالبا ما تسلك القوافل المسافرة من بغداد إلى الموصل طريق الصحراء، فهو أقصر من الطريق الذي يمر بكركوك وأربيل، ولكن الأوروبيين لا يحبذ سلوك هذا الطريق خاصة وأنه لن يصادف فيها إلا قرية تكريت (نيبور، ج٢، ٢٠٠٧: ٢٧٧).

ثالثاً من (بيرجك^(١)) إلى عانة والفلوجة ثم إلى بغداد عن طريق نهر الفرات. هذه الطرق كانت مليئة بالمغامرات والأخطار، خوفاً من السلب تارةً، ومن الاغتيال تارةً أخرى (بالبي، ٢٠٠٨: ٥١).

كان السفر من بغداد إلى البصرة من وجهة نظر الرحالة تستغرق ثمانية وثلاثين يوماً (كاسبارو، ٢٠٠٨: ١٤٥). ولكن علينا أن لا نتجاهل عن وضع النقل البري بأن زمن الرحلة يعتمد على سرعة جريان النهر وارتفاع منسوب المياه، على سبيل المثال: في الربيع يستغرق السفر وقتاً أقل، بينما يستغرق وقتاً أطول في الصيف. ومعظم القوافل كانت تعبر عن الطريق النهري بسبب وجود السراق في

البادية وهم لا يسمحون لأي مسافر بالمرور عبر هذا الطريق دون أن يسرقوه (لوغز، ٢٠١٥: ٧٣-٧٤).

وكانت وسائل النقل في العراق نفس الوسائل التي استخدمت في الدولة العثمانية والعصور المتعاقبة. حيث أن التغيرات التي حدثت في وسائل النقل في النصف الثاني من القرن التاسع عشر يشمل النقل البحري فقط. أما النقل البري فقد بقي على حاله حتى سنة (١٩١٤) (سوادي، ٢٠٠٨: ٩٩).

وفما يتعلق بالطريق البري، كانت الوسائل تعتمد على الحيوانات مثل (الحمير والجمال والبغال)، واستخدم كل واحد منهم حسب الطبيعة الجغرافية للمنطقة التي يتجولون فيها (جاكسون، ٢٠٠٠: ٥٩).

ويلاحظ أن ثمة اختلافات بين القوافل من حيث الأهمية والحجم والتنظيم والمواد التي تنقلها والأجور والفترة الزمنية التي تستغرقها المسيرة بين مراكز المدن ومواسم خروجها (نيبور، ج٢، ٢٠٠٧: ٩٢). يذكر الرحالة البريطاني توماس شيرلي (١٥٩٨) بأن أعداد القافلة تصل إلى ألفين، وأحياناً أكثر، بسبب وجود العديد من اللصوص الذين يتربصون الطريق، وتسمى مجموعة التجار المسافرين بهذا الشكل (القافلة) (شيرلي، ٢٠١٣: ١٩١).

وكانت قافلة الرحالة الايطالي فنشنسو عام (١٦٥٦) في رحلته إلى اربيل تتألف من (٣٠٠) فارس (فنشنسو، ١٩٧٦: ٧٣)، بينما كانت قافلة الدانماركي كارستن نيبور عام (١٧٦٩)، تتكون من ألفي دابة محملة، (١٣٠٠) منها تحمل العفص من كردستان، ويحمل (١٢٠) جملاً أقمشة مختلفة من الهند، وبلاد فارس وبغداد والموصل، فضلاً عن (٤٥) جملاً تحمل القهوة، فيما تنقل الجياد والبغال والحمير خمسمائة أو ستمائة حمل آخر (نيبور، ج٢، ٢٠٠٧: ٢٩٠). بينما شاهد الفرنسي هنري بنديه عام (١٨٨٥)، قافلة مكونة من أربعين جملاً يقودها ثلاثة رجال (بنديه، ٢٠٠١: ١٣٣).

أما بالنسبة للطرق النهرية، فقد كانت وسائل النقل تعتمد على نوعين:

النوع الأول: (قارب دائق^(٧)) وهو نوع من القوارب تستخدمه العرب للتنقل في نهري دجلة والفرات (لوغز، ٢٠١٥: ٧٣). ولا يزال سكان جنوب العراق، ولا سيما في مناطق الاوار يستخدمونه (فيتش، ٢٠١٣: ١٦٢).

والنوع الثاني: من القوارب هو (الأكلاك^(٨)). وهي عوامة فسيحة طويلة مربعة الشكل تتكون قاعدتها من عارضتين خشبيتين على شكل صليب، وترتبط بهاتين العارضتين حزم غليظة من أغصان الصفصاف، تفصل بينهما مسافات قليلة. وتوجد بين العارضتين والحزم قرب منقوخة بالهواء ومصنوعة من جلد الماعز ومعلقة بها مكونة جسد السفينة (لبيستيني، ٢٠١٤: ٨١).

أما الكلك الذي يصنع لنقل الرحالة والمسافرين فيصنع على شكل خاص، حيث تصنع به مظلة تحمي من حرارة الشمس نهاراً ورطوبة وبرودة الليل، وتتكلف هذه المظلة عدة مئات من القروش زيادة على ثمن الكلك العادي (عالي بك، ٢٠١٥: ٤٠).

والقوارب كانت تصنع وتشتري من بيرجك ثم تنتقل إلى بغداد، لأنه لا يوجد خشب في الموصل آنذاك، إذ لا تنمو أية شجرة، والريف بأسره يبدو صحراء جرداء، لذا فإن الخشب الذي تشيد به هذه القوارب يصل من مناطق واقعة قرب ديار بكر وسعرت و بتليس (بنديه، ٢٠٠١: ٦٠).

ولما كانت الاكلاك لا تستطيع الإبحار أبعد من بغداد (لبيستيني، ٢٠١٤: ٩١)، فعليه أن يبيعوها في هيت أو الفلوجة، إذ يجب ترك السفن في إحدى هاتين المدينتين، لأن السفن لا تستطيع العودة في النهر بسبب سرعة جريانها (بالبي، ٢٠٠٨: ٢).

ولكي تكون لنا صورة واضحة عن دراسة ظاهرة السرقات الملازمة للرحلات والسفريات، يجب ذكر أهم أنواع السرقات و قطع الطرق التي كانت سائدة آنذاك:

أولاً: السرقة على مستوى العشيرة:

نعلم بأن النظام الاجتماعي في العراق عشائري إقطاعي بالدرجة الأولى. فلو أراد الباحث إحصاء عدد العشائر في العراق لوجدها تتجاوز المئتين، ومما لا شك فيه أن هذه الكثرة نتيجة طبيعية للحوادث التاريخية التي مرّت بها بلاد الرافدين. لكن ما نريده الآن في هذا البحث العشائر الرحالة أو شبه الرحالة وما يسمى بـ(البدو). فلقد نزحت إلى بلاد ما بين النهرين قبائل عدة لا سيما من بطن الجزيرة العربية واتخذت من واديه الخصب مرتعاً خصباً واستقرت على ضفاف أنهاره الغزيرة وبواديه المعشبة حيث الحياة الآمنة والعيشة الراضية ولكنها ظلت متمسكة بنظامها القبلي وعاداتها العشائرية ويعتمد اقتصادها على تربية المواشي والسرقة (جميل، ١٩٥٦: ٣٢).

وكانت الطرق في العراق خطرة بالنسبة للمسافرين، خاصةً نهر دجلة، لأن النهر نقطة لجوء طبيعي للأعراب وقطاع الطرق، والماء ضروري للعيش، والطريدة متوفرة، فيا لتعس القارب الذي لا يحترز منهم. حيث أن الأعراب يشقون القرب بخفة لإغراق القارب وسلبه (بنديه، ٢٠٠١: ٩٦)

ويذكر الرحالة الفرنسي تافرنيه بأنّ من عادة الأعراب أنهم إذا شعروا بنوم التجار، يقطعون حبال الكلك ويتركونه يبعد عن حافة النهر، فيتبعونه سباحة ويسرقون منه ما راق لهم (تافرنيه، ٢٠٠٦: ٥٤).

ويشير الرحالة البريطاني جاكسون إلى أن على من يريد السفر في أمثال هذه البلاد أن يجازف بنفسه وحياته، مثلما يفعل ذلك الأوروبيون، وحتى لو نجا بحياته فيحتمل أن يتعرض لبعض الإصابات. فهذه البلاد في حالة حرب مستديمة وكثير من السكان لا يخضعون للنظام وهم يعيشون على الفطرة ولا يتأثرون بالعواطف النبيلة، فهم يقتلون ويسلبون من دون وازع كل من يستطيعون التغلب عليه وهم في حرب مع العالم كله ما عدا عشيرتهم (جاكسون، ٢٠٠٠: ٥٧).

في حين يتحدث الايطالي كاسبارو بالبي عن خطورة الطريق من قبل البدو عندما كان في رحلته من حلب إلى الفلوجة قائلاً "بأنهم "يعيشون على الغزو

ويقومون في الغابات ويتسلحون بأنواع مختلفة من الأقواس والسهام التي تنتهي برؤوس حادة شبيهة بتلك المستعملة عندنا التي نطلق عليها اسم (زكاليا). فيحرمون حول السفن ويجعلون منها هدفاً لسهامهم حتى تجبر على التوجه إلى البر لتصبح لقمة سائغة لهم. لكنهم بالطبع يخافون كثيراً من البنادق، لذا لم يقتربوا من سفننا" (بالبلي، ٢٠٠٨: ١٠٨).

وليس الطريق البري من الموصل إلى بغداد بأفضل ولا أكثر ضماناً، فهو يبتعد حوض النهر ليتجنب قبائل البدو المنهورة، ويقتفي أذيال جبال كردستان، وغالباً تقطعه غدران يغذيها ذوبان الثلوج، تؤخر القوافل عدة أيام، ويعد أشد خطورة بسبب إهمال الحكومة العثمانية. والعديد من القرى التي كانت تقدم سابقاً المأوى للمسافرين وفقاً لاحتياجاتهم، هي الآن مهجورة (بنديه، ٢٠٠١: ٩٦).

ويتحدث الرحالة بينكغهام سنة (١٨١٦) أثناء سفره في هذا الطريق عندما كان في سهل شرقا، حوالي عشرين فارساً عربياً كانوا يحمونها، لأن الطريق من هناك إلى الجنوب كان عرضة لغارات قطاع الطريق أكثر من الطريق الذي يمر بكردستان (بينكغهام، ج ١، ١٩٦٨: ١٥٧).

ويذكر الرحالة نيقولا سيوفي عام (١٨٧٣) خطورة الطريق بين بغداد و الموصل حيث يقول " وأن من الموصل إلى حمام علي توجد عشيرتان (الجبور والبوحمدة) وأن جميع اللصوص على طريقنا هم من تلك العشيرتين ولهم حذافة كلية في السرقة" (سيوفي، ٢٠٠٩: ٥٨).

وهناك قبائل أخرى من أمثال شمر والهمونديين مصدرًا للخطورة على طرق بغداد إلى الجنوب والشرق أكثر خطورة من العشائر الأخرى وهم المتجولون باستمرار، يهاجمون القوافل لذا ينبغي اتخاذ أشد الاحتياطات لدى السفر. وأن رؤساء العصابات يسكنون في المدن الحدودية (خاتقين وقصر شيرين)، وهم مستعدون للعبور من بلاد فارس إلى الأراضي التابعة للدولة العثمانية (هنري بنديه، ٢٠٠١: ١٢٨).

ويتبين من رحلة صمويل عام (١٧٧٩) أن عرب خزاعل كانوا يشكلون خطراً على الطريق المؤدي إلى البصرة، وعلى كل من يسلك هذا الطريق أن يكون مسلحاً بشكل جيد لكي يتجنب خطر اللصوص وقطاع الطرق (صمويل، ٢٠١٣: ٤٨).

إن لصوص وسراق هذه المنطقة كانوا معروفين بحيث يخافهم الجميع، وعلى كل القوافل التي تمر من هنا أن تدفع لشيخهم مبلغاً من المال كيلا يتعرضوا لمكروهه، أما خلاف ذلك فإنهم يتعرضون لغارة أو سلب أو قتل (ديولافوا، ٢٠٠٧: ١٧٢).

ويشير الرحالة مدام ديولافوا عام (١٨٨١) إلى مهاجمة القنصل البريطاني وسلبه في هذه المنطقة، بحيث لم يبقوا له إلا ما كان معه من أوراق وصحف الجرائد (ديولافوا، ٢٠٠٧: ٥٠).

ويشير رحالة أخرى بأن الطريق الذي يقع بين البصرة والقرنة وبين الدابة في الجنوب، على ضفاف دجلة والفرات، وعلى ضفاف شط الحي والكارون، الحالة هناك أكثر سوءاً، لأن جميع العشائر الضاربة على امتداد هذه الأنهار تشترك في هدف واحد هو مهاجمة الزوارق المحملة بالسلع التي تمر بتلك الأنهار (بينكغهام، ١٩٦٨: ٢٩٦).

وفي الجانب الأيسر من دجلة، إلى شمال بغداد تستولي على البلاد عدة قبائل صغيرة عربية وكردية، أفرادها لصوص ينهبون المسافرين ويقتربون كل أنواع السلب والأغارة، وفي جنوب بغداد توجد عشيرة بني لام التي تصل في تجولها إلى الأراضي التابعة لبلاد فارس من منطقة عربستان (خوزستان) (فريزر، ٢٠١٤: ٢٠٣).

ثانياً: السرقة الجماعية:

إلى جانب العمل اليومي، أصبحت السرقة وقطع الطرق مصدراً آخر للحياة المعيشية لفئة كبيرة من الناس. كانت هذه الظاهرة منتشرة في العديد من مناطق العراق في العهد العثماني. على شكل جماعات تختلف عن السرقة التي يرتكبها

العشائر في مناطق نفوذهم، وأصبحت تتكرر بشكل يومي أو شبه يومي بحق القوافل التجارية و المسافرين. وكان لهذه الظاهرة أسباب عديدة سنتطرق إليها في المحاور القادمة.

وكان اللصوص يخرجون في أفواج تبلغ عددهم في بعض الأحيان إلى مئتي شخص لنهب السفن (بالي، ٢٠٠٨: ٧٤). وكانوا يختبئون في المناطق التي لا تخطر ببال أحد، وعندما كانت القوافل تمر بهم في طريق سيرها تتعرض إلى السلب والنهب والقتل في بعض الأحيان (ديولافوا، ٢٠٠٧: ١٠٧).

وكان اللصوص لديهم البراعة في العمل، بوضع بعض أغصان الأشجار على رؤوسهم في أثناء السباحة حتى لا يظن أحد أنهم رجال (تيفينو، ٢٠١٣: ٨٥). حيث يقول الرحالة فيقولاً سيوفي في رحلته عام ١٨٧٣ " عندما كنا في الجزيرة فهمنا أنه يوجد في طريقنا إلى الموصل لصوص من البدو وغيرهم يقطعون الماء ويأتون إلى الأطواف بقصد السرقة..." (سيوفي، ٢٠٠٩: ٥٠).

ويقول آخر " وكما كانت هذه ليلتنا الاولى في العراق وفي مكان غير مأهول. فقد أقمنا حراساً للقافلة خوفاً من هجوم قطاع الطريق الذين يأتون من أماكن بعيدة لسرقة المسافرين " (ديلا قاليه، ٢٠٠٦: ٢٤).

ويذكر أيضاً عندما كانوا في طريقهم بين بغداد والحلة بأنه بعد يومين من حلولهم في هذا المكان سمعوا أن شردمة قوية من الأعراب أغارت على قافلة هناك أو بمقربة من ذلك المكان فنهبته (ديلا قاليه، ٢٠٠٦: ٥٩).

وكانت الأوقات الممرجة والصعبة هي التي تحطم القارب بسبب انحدار مجرى النهر واصطدامه بالأحجار. لأن من الضروري سحبه إلى اليابسة لغرض اصلاحه، فستكون حمايته ليلاً صعبة بسبب كثرة أعداد العرب الذين يأتون لسرقته ونهبه.

ويشير الرحالة سيزار فيديريجي في القرن السادس عشر بأنه لا بد من أخذ الحيلة والحذر من العرب، لأنهم لصوص ماهرون وأعدادهم كثيرة كالنحل، بيد

أنهم لا يرتكبون القتل في تلك الحالات، إنما يكتفون بسرقة ما يستطيعون سرقة ويغفرون (سيزار فيدرجي، ٢٠١٣: ٦٥-٦٦).

ويذكر أيضاً الرحالة دمنيكو في رحلته إلى مدينة (العمارة) جنوب العراق أنه " كان رجالنا ينزلون اليابسة في كل ليلة تقريباً، وذات ليلة كانوا يمرحون على ضفة النهر وعلى مسافة قليلة من مخيم بدو لم نلاحظهم، إلا أننا كنا نسمع نباح كلابهم، وفجأة ظهر من وسط الماء سبعة من قطاع الطرق وكانوا يرددون عبارة (السلام عليكم والسلام عليكم)، أي مرحباً بكم. وبعد لحظة انقضوا على أحد الحراس وانتزعوا منه سيفه وهربوا. جاء رجالنا إلى متن المركب للبحث عن الأسلحة لمهاجمة المخيم، إلا أن اللصوص أسرعوا بغنيمتهم واختفوا في أعماق الصحراء " (سيستيني، ٢٠١٤: ١٢٦).

وكان الطريق من بغداد إلى بلاد فارس عن طريق كرمانشان أخطر الطرق بسبب الاضطرابات والنزاع المستمر بين الدولة العثمانية وبلاد فارس. حيث حدثت حادثتان مخيفتان في هذا الطريق.

الأولى: خلال بعثة السير جون مولكولم عام (١٨١٣) إلى ملك فارس فتح علي شاه (١٧٩٧-١٨٣٤) سار في هذا الطريق سيدان انجليزيان هما المستر غرانت والمستر فوذرنگهام من بغداد إلى اصفهان في طريق عودتهما إلى الهند، وكانت ترافقهما قوة عسكرية من مدارس (٨)، وقد قتل كلاهما في هذا الطريق على يد رئيس إحدى عصابات قطاع الطرق المتواجدة في هذا الطريق الذي يمر عبر الجبال والسهول ومنذ ذلك الوقت أصبحت أعمال قطع الطرق هذه أكثر قسوة وإيذاء ووحشية (بينكغهام، ١٩٦٨: ١٤١).

الثانية: أثناء رحلة فريزر إلى العراق عام ١٩٣٤، حيث يذكر بأن أحد الرسل الذين جاءوا بهذا الخبر قد التقى بالقرب من بغداد بقافلة كان فيها بنت من بنات فتح علي شاه، وهي عائدة من الزيارة في كربلاء. فأمرت بجدة أنفها وقطع أصبع من أصابعها، فوصلت إلى بغداد بهذه الحالة (فريزر، ٢٠١٤: ١٧٩).

وإلى جانب العرب، هناك طائفة من الكورد اليزيديين في جبل (سنجار^(٤)) الذي يقع شمال غرب مدينة الموصل. حسب مؤشرات الرحالة، هم كانوا يعيشون على السلب والنهب. وهم قوم متوحشون، يقومون بقتل ونهب المسافرين عند عبورهم في هذه المناطق، ويقدر عددهم بنحو أربعة آلاف فارس مسلحين بالرمح (لسيستيني، ٢٠١٤: ٦١).

وبعد تعرض بعض المسافرين من بغداد للنهب والسلب، اضطهد (سليمان باشا^(٥)) قبائل اليزيديين واجتاح جبل سنجار ونكل بالبعض وقتل البعض الآخر) نيبور، ج ٢، ١٩٦٨: ٢٧١).

وكانت القافلة الكبيرة قادرة على الدفاع عن نفسها، وتتجنب خطر اللصوص والسراق. فقد ذكر الرحالة الفرنسي كارستن نيبور بأن القافلة التي كانت معه كبيرة جداً. كان عدد المسافرين، بما في ذلك حراس الجمال والجياد حوالي (٤٠٠) رجل، أما عدد المرافقة فحوالي (١٥٠) جندياً، لذا يقول "فكنا قادرين على الدفاع عن أنفسنا ضد أي عدو قد يهاجمنا خلال الرحلة..." (نيبور، ج ٢، ١٩٦٨: ٢٧١).

ويقول الرحالة سبستيان (١٦٦٦) "خرجنا من الحلة مساء فعبرنا الفرات على جسر من القوارب، وقد أمضى الغلامان ليلتهما في المدينة، فقلقنا عليهما، لكنهما عادا مع تباشير الصباح، فعاودنا السفر، وبعد نحو خمسة عشر ميلاً من المدينة لاحظنا أعراباً يجتمعون ويتمركزون على مسافة ليهاجمونا. وللحال اتخذنا نحن أيضاً مواقع للدفاع، دون أن نتوقف عن السير، بل بالعكس، فقد أسرعنا في سيرنا، فلما لاحظوا كثرة عدونا، خافوا منا، فمررنا على مسافة رمية بندقية منهم دون أن يتحركوا" (سبستيان، ٢٠٠٦: ٥٩-٦٠).

ثالثاً: السرقة الفردية:

هناك سرقة على مستوى الفرد، وتتميز هذه الحالة بأنها تنفذ في أوقات استراحة القوافل أو في الليل، وكان اللصوص يتميزون بمهارات عالية في السباحة. لذا يذكر الرحالة الفرنسي نيبور "بأن سكان قرى الفرات يتمتعون

بمهارات في السباحة، ويعرف عنهم أنهم لصوص بارعون، أما البحارة فمهملون ولا يحرسون أثناء الليل، لذا يستغل اللصوص الفرصة، ويصعدون على متن المركب ليلاً، فإن وجدوا الركاب نياماً جمعوا ما يجدون على ظهر المركب" (نيبور، ج ٢، ١٩٦٨: ٢٠٨).

ويذكر رحالة أخرى " بعد منتصف الليل اقترب منا ثلاثة لصوص عراة تماماً، وبعد أن كشفناهم غطسوا في الماء واختفوا عن الأنظار ... " (تيفينو، ٢٠١٣: ٩١).

ويتحدث الرحالة ديلافاليه عن الطريق بين بغداد وحدود بلاد فارس بأن هناك لصوصاً وسراقاً باغتهم في الليل، "وساعدهم الظلام الحالك، فجاءوا زاحفين وسرقوا بعض الأمتعة من رجال القافلة ولا أعلم ماذا سرقوا من خيمتي، لكن خادمي شعر بوجودهم فخرج إليهم وأطلق عياراً نارياً على أحدهم رآه يتسلل إلى خيمتي فكان خير رادع للسارق وأصحابه إذ أطلقوا سيقانهم للريح" (ديلافاليه، ٢٠٠٦: ٩٢).

ليس الأمر يتعلق بالعرب فقط، فقد أشار الرحالة نيبور بأن الكورد أيضاً كانوا يسرقون وينهبون، عندما كانوا يخيمون في إحدى المناطق الكردية في ولاية الموصل، عرض عليهم أكراد نهراً شراء الماعز والحليب واللبن، وعاد هؤلاء لسرقتهم وقد سلبوا منهم بغلاً قرب خيمة نيبور، لاحق مع بعض أصحابه السارق، وبعد ربع ساعة، عاد بالدابة (نيبور، ج ٢، ١٩٦٨: ٢٩١).

وهناك قصص عديدة للمسافرين والرحالة الذين تعرضوا للسرقة أثناء رحلتهم أو إقامتهم بالأرياف والقرى. فقد ذكر بعض الرحالة حدثاً لقافلة الرحالة ديلافاليه أمر طريف قريب من بغداد، حيث يقول "فإننا حين ألفينا أنفسنا قريبيين من المدينة ومحاطين بعسكر كثير أتوا مع رجال المكوس لاستيفاء الرسوم ظننا أننا في أمان فتركنا خيامنا مفتوحة الاطراف واستسلمنا لنعاس لذيذ، فانتهز الفرصة بعض اللصوص ودخلوا خيام المسافرين، وراق لهم زيارة خيمتي أيضاً فأخذوا كيس ثيابي ولم أشعر به إلا في الصباح" (ديلافاليه، ٢٠٠٦: ٣٩).

أما الرحالة دومنيكو سيستيني فقد حدث له حادث طارئ، عندما كان يقيم في بغداد. حيث يشير إلى القطع النقدية الأثرية التي حصل عليها في أثناء الطريق، الذي كان يمثل كل شيء في تقديره، حيث يقول " نهضت من سريري المهلهل وصعدت إلى الشرفة لأتفقد القطع النقدية الأثرية التي حصلت عليها في أثناء الطريق. وعند عودتي من الحمام ارتأيت أن أعرضها على مبعوثي الإرسالية. فاطلقت صرخة عالية بعد أن وجدت ناقصة ثلاثين قطعة. واتهمت أهل المنزل لثقتي بأمانة خادمي. وفي البداية لم أفصح في العثور عليها، ولكنني بعد العشاء وجدت ملقاةً في إحدى زوايا البيت. فبعد أن خشي اللص من افتضاح أمره رماها هناك، وكانت ناقصة بعض القطع" (سيسيّني، ٢٠١٤: ٩٣).

وبما في ذلك فإن هناك مناطق أخرى أكثر جراً في السرقة واللصوص، كانوا لا ينتظرون حلول الليل كما يفعل اللصوص الآخرون، إنما يأتون إلى المخيم في وضح النهار بحجة بيع حبوب الحنطة للخيول، فيأتون ويذهبون، ثم ينتظرون الفرصة المناسبة ليضربوا ضربتهم، وكان هذا حال قرية (كانجي) القريبة من قضاء الشيوخ التابعة لمحافظة نينوى الحالية (تيفينو، ٢٠١٣: ٥٧).

رابعاً: أنواع أخرى:

كانت هناك أساليب أخرى للسرقة، من غير الذي ذكرناها. كان الانكشاريون يتمتعون بامتيازات كثيرة، منها عدم معاقبتهم أو حبسهم عند اقترافهم الجرائم، كانوا يشكلون عناصر ممن يمارسون اللصوصية وغيرها من الأعمال المخلة بالأمن (نيبور، ج ٢، ١٩٦٨: ١٨٦). حدث في أيام رحلة سبستاني إلى العراق عام (١٦٦٦) أن قافلة غادرت بغداد متوجهة إلى إيران، فما أن عبرت باب المدينة حتى هجمت، وتفرق أفرادها شذر مذر، وكانت الخسارة نحو (٥٠٠) ألف قرش إضافةً إلى موت بعض المسافرين، وقيل أن اللصوص هم من أتباع الوالي المقربين (سبستاني، ٢٠٠٦: ٦٥). خصوصاً بعد وفاة (سليمان باشا الكبير^(١)) في (١٨٠٢) لم يستطع الحكام منع الانكشاريين من مهاجمة المنازل الذين لم يطلبوا الحماية منهم (نيبور، ج ٢، ١٩٦٨: ١٨٦).

وهناك مصادر تشير إلى توغل الرؤساء وقادة القوافل في هذه الظاهرة، حيث تروى أن بعض قادة القوافل اتفقوا مع العرب البدو ليهاجموا القافلة وينهبوها (نيبور، ج ٢، ١٩٦٨: ١٩٩).

وذكر الرحالة سبستيانني عندما كانوا في مدينة (عانه) قائلاً " أن دليلاً قديماً من حلب، أخذ يروي لنا عن كثرة اللصوص وانتشارهم في الطرقات، ففكرنا باصطحاب دليل آخر أكثر جرأةً وأوسع خبرة من مرشدنا. فوجدنا شاباً أعرابياً مقدماً، ثم قيل لنا أنه خائن وهو على صلة بقطاع الطرق" (سبستيانني، ٢٠٠٦: ٦٨).

ويذكر الرحالة وليم هيود أثناء رحلته إلى العراق إلى حالة مختلفة تماماً وهو السرقة من قبل القوافل على حساب القرى والأرياف التي مروا بها كما يقول " نحن نقيم في قرية كفري ثلاثة ساعات. عند اقترابنا إلى القرية صادرنّا غنماً وذبّحناه بسيوفنا، خلال مدة قصيرة تم شواء اللحم وأكلها" (هيود، ٢٠١٢: ٤٠).

وذكر المصدر حقيقةً، بأن رفاقه في معظم الأحيان كانوا يلعنون البلدان التي مروا بها كأنهم عبارة عن لصوص وقطاع الطرق، لكن في الحقيقة نحن حين نرى أنفسنا أقوياء نكون أكبر اللصوص (هيود، ٢٠١٢: ٤٨).

المبحث الثاني: العوامل المؤثرة على السرقة وقطع الطرق:

إن ظاهرة السرقة وقطع الطرق ليست أمراً اعتباطياً فحسب، وإنما كانت نتيجة جملة من العوامل التي ساهمت في تفعيل هذه الظاهرة، ومن تلك العوامل:

أولاً: ضعف السلطة المركزية:

كان ضعف السلطة المركزية من أبرز العوامل التي ساعدت العشائر الرحالة والجماعات السارقة بالقيام بأعمال السرقة والنهب وقطع الطرق، خصوصاً فترة سلطة المماليك في العراق (١٧٤٩-١٨٣١). نتيجة الصراعات الداخلية على السلطة، لا سيما تلك العشائر التي كانت تتمتع بمواقع حصينة في الأهوار وغير

المستقرة في مكان واحد مع عوائلها بسبب طبيعة حياتهم التي تعتمد على الرعي (الحمداني، ٢٠١٠: ٦٩).

وليس بمقدور الأتراك إخضاع بعض هؤلاء العرب، لأنهم يسيطرون على بعض الجزر الواقعة على نهر الفرات التي يتعذر على الأتراك السيطرة عليها، فهم مجبولون على السرقة، وليس لهم منازل ثابتة، وإنما كانوا يتنقلون من مكان إلى آخر مع مواشيهم وزوجاتهم وأبنائهم وكل شيء (نوبوري، ٢٠١٣: ١٠٩).

نصح الرحالة الانجليزي صمويل (١٧٧٩) الرحالة الأجانب أن يتفادوا المرور بقرية (لملوم^(٧)) في رحلتهم من السماوة إلى الحلة، إنما يسلكوا طريقاً آخر بحيث يتجنبون مخاطر هذا الطريق، لأنه دائماً تتعرض تلك الأنحاء إلى غارات مستمرة من قبل قطاع الطرق الأبقين، الذين يعيشون على السلب والنهب أساساً. وينصحهم عند وصولهم إلى السماوة، أن يطلبوا من (سيد معمم^(٨)) أن يوصلهم، ومن خلاله سيتخلصون من كل احتمالات وجود اللصوص وسيصلون إلى الحلة في غضون ثلاثة أيام (ايفز، ٢٠١٣: ٣٧).

ويذكر الرحالة البريطاني جاكسن عام (١٧٩٨) عن مدينة (واسط) قائلاً عن لسان دليلهم في الطريق " أن في هذه القرية عدداً من اللصوص ممن لا تأخذهم الشفقة على من يوقعه سوء حظه في أيديهم ذلك لأنهم لا يخضعون للحكومة ولا يخشون لسيطرة أحد سوى سيطرة زعمائهم الذين لا يختلفون عنهم في عصيان الأوامر والخروج عن الطاعة" (جاكسون، ٢٠٠٠: ٦٣).

لقد كانت حوادث القرصنة والإغارة شائعة بين العرب أيام رحلة بينكغهام عام (١٨١٦). فحين كان أحد الشيوخ العرب يحكم البصرة^(٩) يذكر بينكغهام أنه لا يستطيع أحد أن يخرج من بيته بعد غروب الشمس كما لا يقدر أحد في وقت هذه (الحكومة^(١٠)) أن يتجاوز أطراف المدينة إذا لم يكن مصحوباً بجماعة مسلحة لحمايته. لأن الزوارق تهاجم وتنهب في وضع النهار (بينكغهام، ١٩٦٨: ٢٩٥).

وكانت أغلب العشائر يسيطرون على الطرق الرئيسية ويفعلون ما يشاؤون، حيث يشير الرحالة البريطاني فريزر إلى عشيرة (عزة) المسيطرة على الجزيرة

الواقعة بين نهري دجلة والفرات، واستيلائهم على طريق الحلة. بحيث لا يمكن لأي أحد أن يذهب في ذلك الاتجاه، كما قال " والحقيقة أن كل شيء غير آمن لأنهم ليسوا وحدهم بل كل وغد من الناس وكل لص في بغداد أو فيما حولها قد خرج للسلب باسمهم ايضاً" (فريزر، ٢٠١٤: ١٧٤).

ويشير الرحالة مدام نيولافوا (١٨٨١) إلى تعاون بين موظفي الترك وقطاع الطرق، بأنهم على علم بهذه الأعمال ما كانوا يحركون ساكناً ولا يبذون أي عزم لتقليل أضرار هؤلاء، بل كانوا على العكس يتركون لهم الحرية في القتل والسرقة كما يشاؤون، كما قال " وقد سمعت من الكثيرين في هذه البلاد أن هؤلاء الموظفين كانوا حماة" (ديولافوا، ٢٠٠٧: ١٠).

ثانياً: الموقع الجغرافي:

يتمتع العراق بمواقع جغرافية وعرة بحيث لا يمكن السيطرة عليها بسهولة، إن كان هذا الجغرافيا بالنسبة للأراضي الصحراوية الممتدة من بادية الشام مروراً إلى جنوب العراق أو المناطق الجبلية التي تشمل الحدود الشمالية والشمال الشرقي للبلاد. هذه المناطق ساعدت العشائر والجماعات السارقة بالقيام بالسرقة وقطع الطرق من القوافل والمسافرين. يذكر الرحالة ديلافالي على لسان المؤرخ اليوناني (ديو دوروس سكولوس) قائلاً " ان موطن العرب الصحراوي، وهو بطبيعته يفتقر إلى الماء ولهذا السبب لم يتسلط على العرب سادة الغرباء، فلا الفرس ولا المقدونيون ولا الاتراك حديثاً ولا الروم قديماً، ولا أية أخرى مهما قويت شوكتهم لم يتمكنوا من اخضاع العرب" (ديلافالي، ٢٠٠٦: ٢٥).

وهناك عشائر عربية في العراق تتمتع بسيطرة على مساحة واسعة من الأراضي. في الجانب الأيمن من نهر الفرات كعشيرة عنزة التي تعد من العشائر التي تحكم عدداً من العشائر الصغيرة والتي تنتشر على طول النهر من بيرجك إلى عانة. وهناك عشيرة الخزاعل الكبيرة التي تمتد قوتها من طبيعة البلاد التي تقطنها، وهؤلاء أناس يمتنون الزراعة والرعي ويعيشون لدرجة كبيرة على ما تنتجه قطعان الجاموس التي تنربى على أدغال الأهوار الكثنة. تستولي هذه العشيرة على منطقة الأهوار المتكونة من فيضان الفرات في ما بين الحلة والسماوة، يصف

الرحالة البريطاني فريزر بأنهم كانوا متوحشين خاصين وقطاع طرق غادرين (فريزر، ٢٠١٤: ٢٠٣).

وبضيف المصدر نفسه، بأن من السماوة إلى البحر تعود البلاد كلها دون متنازع إلى عشيرة المنتفك الكبيرة التي تمتد أحياناً إلى هيت وعانه في الشمال متاخمة إلى عنزة، وتحمي عدداً من القبائل الصغيرة التي تعتمد عليها. إلى جانب تلك العشائر والقبائل الصغيرة العربية والكوردية في الشمال والجانب الأيسر من نهر دجلة (فريزر، ٢٠١٤: ٢٠٣).

يتبين لنا من كتابات الرحالة في القرن السادس عشر، بأن على مسار نهر الفرات ما بين البيرجك والفلوجة، توجد أماكن محددة على الرحالة أن تدفع عندها بعض النقود كرسوم عن الجمال المحملة، ولأسباب أخرى، مثل رشوة أبناء أبي ريشة، زعيم البدو وعموم تلك الصحراء الكبرى، الذي يسيطر على بعض القرى المطلة على نهر الفرات (فيتش، ٢٠١٣: ١٥٩).

أما الجبليون فإنهم يؤلفون قبائل يرأسها شيوخ وتعيش بصفة رئيسة على سلب القوافل، إنهم ينحدرون التلال التي يسكنونها ويرابطون عند ممرات الطرق (بينكغهام، ج ١، ١٩٦٨: ٢٠).

ويذكر الرحالة الهولندي وليم هيود بأن الجبليين كانوا على اختلاف تماماً مع مواطنيهم من البدو، حيث كانت صفة الجبليين السرقة وقطع الطرق، وأنهم حذرون دائماً، ووظيفتهم الوحيدة هو استغلال الفرصة المناسبة للقيام بأعمال السلب والنهب (هيود، ٢٠١٢: ٥٨).

كما وأشار الرحالة الألماني بينكغهام بأن بعثة (سرجون ملكم) البريطاني إلى بلاد فارس سار في هذا الطريق سيدان انجليزيان هما (المستر غرانت) و(المستر فوذرغام) من بغداد إلى أصفهان، وكانت ترافقهما قوة عسكرية، تعرضوا إلى هجوم وقتل كلاهما في هذا الطريق على يد رئيس إحدى عصابات قطاع الطرق التي يوجد عدد منها تحتل هذا الطريق الذي يمر عبر الجبال والسهول، ومنذ ذلك الوقت أصبحت أعمال قطع الطرق أكثر قوة ووحشية، ولذلك فإن الطريق الوحيد

الذي بقي مفتوحاً هو طريق القوافل المعتاد إلى كرماشان وهمدان وأصفهان (بينكغهام، ج ٢، ١٩٦٨: ١٤٠).

ثالثاً: خط التماس بين القوميات المختلفة:

كان خط التماس خليط سكاني من القوميات المختلفة في البلاد، من أبرز العوامل المساعدة التي ساهمت في توفير الفرص والمناخ الملائم للسلب وقطع الطرق، سواء كان بين مزيج القوميات الموجودة في العراق كالكرد والعرب والأتراك. أم حدود الدولة العثمانية مع بلاد فارس.

فلم يكن باستطاعة الدولتين ضبط المناطق الحدودية بسبب اتساع المساحة ووعوره الرقعة الجغرافية في ما بينهم، ومعظم الرحالة كانوا يتحدثون عن مجازفات تلك المناطق.

يشير الرحالة بينكغهام عن مدينة دبالى القريبة من حدود الدولة العثمانية وبلاد فارس آنذاك، حيث يقول "واستناداً إلى المعلومات التي أدلى بها صاحب القارب الذي عبرنا به النهر كانت هذه المناطق غير آمنة وقد سكنها مزيج من الأكراد والفرس والعرب ممن يبدو عليهم الصفات السيئة هي التي وحدث مجتمعهم ذاك" (بينكغهام، ج ١، ١٩٦٨: ٩٧).

ويتحدث رحالة آخر عن قرية كفري التابعة لمدينة كركوك، بأن مضيفهم (سليم آغا^(١١)) أوصاهم بإلحاح ان يبدؤا رحلتهم بعد بزوغ الفجر، لأن الطريق بالنظر لوقوعه على الحدود بين الكورد والعرب تماماً كان يتعرض للسلب والنهب من الفريقين معاً، ومن الصعب اكتشاف الفاعلين (فريزر، ٢٠١٤: ٦٢).

كما وأشار الرحالة البريطاني (ريج) إلى إقامة برج صغير موافياً مدينة (خورماتوو)، كي يقيم فيه حارس لمراقبة اللصوص، لأن الأماكن في الحدود الكوردية عرضة لغارات أشقياء ذلك القوم. وكانت القرى العربية والتركية أصبحت هدفاً للغارات نتيجة للغزوات الكوردية عليهم (ريج، ٢٠٠٨، ٦٠-٦١).

أما بالنسبة للمناطق الحدودية مع دولة فارس، فلم تكن بأحسن حال عما كانت عليه الأوضاع داخل العراق. حيث يتحدث الرحالة (هنري بنديّة) الفرنسي عن خطورة مغادرة بغداد إلى بلاد فارس عندما التقوا بالقنصل الروسي (مسيو أبير هيدت). ونصحهم بأن هناك قبائل شمر والهمونديين المتجولين باستمرار يهاجمون القوافل. لذا ينبغي عليهم اتخاذ أشد الاحتياطات في السفر من البلاد، وان رؤساء العصابات يسكنون في المدن الحدودية (خانقين وقصر شيرين)، وهم مستعدون للعبور من فارس إلى الأراضي العثمانية في العراق لدى أول تحذير (بنديّة، ٢٠٠١: ١٢٧).

وأضاف المصدر قائلاً " علينا أن نقطع اليوم وغداً المرحلتين الأشد خطورة في طريق بغداد - كرماشان. إذ غالباً ما يمارس شمر والهمونديون القرصنة، بين بعقوبة والحدود الفارسية، ويسلبون المتأخرين عن القوافل" (بنديّة، ٢٠٠١: ١٣٧).

ويذكر الرحالة نيقولا عن قبيلة أخرى الذي يقطن على الحدود وهو (جوئريج)، بأن القبائل الحدودية لم تدفع الضرائب قط لأنهم كانوا مستعدين دائماً للفرار، وهؤلاء يقطنون على حدود بلاد فارس، يفعلون ما يشاؤون (ديولافوا، ٢٠٠٧: ١٧١).

رابعاً: عدم الاستقرار:

يتكون عامل عدم الاستقرار من عاملين رئيسيين أحدهما يتمثل بالعامل الطبيعي مثل الكوارث الطبيعية وانتشار الأوبئة. والثاني بشري يتمثل بسوء الأوضاع المعيشية وعدم وجود العدالة الاجتماعية في البلاد. كان هذان العاملان بدورهما لهما تأثير كبير في خلق جو مناسب للسرقة والنهب والسلب.

أ- **العامل الطبيعي:** كانت الكوارث الطبيعية وانتشار الأوبئة من أبرز السمات العامل الطبيعي التي ساهمت في توفير المناخ الملائم للسرقة والنهب عندما اجتاحت المنطقة وانتشرت فيها وتركت فيها مخلفات خطيرة على الحياة الطبيعية بشكل عام.

فقد تعرضت بغداد إلى انتشار وباء الطاعون في شباط عام (١٨٠٢) راحت ضحيته أعداد كبيرة من السكان إلى درجة أجبر الوالي (سليمان باشا الكبير) إلى مغادرة المدينة لإنقاذ نفسه (الكركوكلي، ١٩٦٣: ٢٠٦-٢٠٧).

وفي نيسان (١٨٣١) اجتاح وباء الطاعون المدمر مدينة بغداد بعد أن سبقتها مدن عراقية مثل كركوك والسليمانية. طلب الوالي (داود باشا^(١٢)) من (روبرت تايلور) المقيم البريطاني في بغداد مساهمة الطبيب المقيم باتخاذ بعض الاجراءات الوقائية ضد المرض، لكن من دون جدوى. حيث بقيت مدينة بغداد مفتوحة لجميع القوافل القادمة من المناطق التي انتشر بها المرض مثل إيران وشمال العراق مما أدى إلى زيادة عدد المصابين (Helfar, 1878: 268-269).

كانت الضحايا في الايام الثلاثة الأولى (١٥٠) ضحية، بينما في الحادي عشر من نيسان، ارتفع عدد الضحايا في جانب الرصافة في اليوم الواحد إلى (١٢٠٠) ضحية، وفي الكرخ إلى (١٠٤٠)، ويعد اليوم الثالث عشر من نيسان أسوء أيام الوباء، إذ بلغ معدل الوفيات (١٨٠٠) ضحية يومياً (النوار، ١٩٦٨: ٢٥٦).

ان انقضاء محنة القدر لا يعني عودة الهدوء والاستقرار إلى البلاد، اذ شهدت محنة جديدة هي من صنع البشر الذين استغلوا حالة الهياج والذعر لدى السكان جراء الطاعون والفيضانات وتركهم منازلهم، فشكّلوا مجاميع من العصابات كل واحد منها تحت إمرة رئيس يتمتع بنفوذ قوي فأخذت تكتسح شوارع بغداد وتتجول من بيت إلى آخر تنهب ما فيه وتقتل الأحياء إن كان ذلك ضرورياً. فعملية الموت إن تعهدت الأوباء بتنفيذ النصف منها، فإنها قد كملت من خلال أفعال هؤلاء الأشرار (ولستيد، ١٩٨٤: ١٠٤).

ب- **العامل البشري:** كانت الحياة القاسية وفرض الضرائب والسعي وراء لقمة العيش وراء دفع الكثيرين نحو السرقة والمجازفة بحياتهم من أجل إشباع بطونهم ويطون أسرهم.

يشير الرحالة كاسبارو بالبي: حينما كانوا في الفلوجة تعرضوا للسرقة فقد حاول السراق سرقة مركبتهم من الشاطئ لكنهم أسرعوا وتصدوا لهم بالبنادق والسهم. وذكر بأن بعد هذا الحادث توجب علينا اليقظة خاصة في تلك الليلة لأن أولئك الناس لا مصدر لهم للعيش غير السرقة (بالبي، ٢٠٠٨: ٣٢).

ويؤكد الرحالة سبستيانى عام (١٦٦٦) بأنه في المرات الأربعة التي طفت بها أرجاء الامبراطورية، رأى بأن الأوضاع تسير من سيء إلى أسوء، وكذلك رأى المدن تفقر من سكانها. فالموصل على سبيل المثال مكتظة بالسكان خلال زيارته الأولى، بينما رآها مؤخراً مقفرة وقد غادرها أكثرية سكانها.(سبستيانى، ٢٠٠٦: ١١٦-١١٧).

ويشير الرحالة فريزر إلى معاناة الفلاحين الذين ما كان عندهم لا يكفي لمعيشتهم وكل فلاح إلى جانب عمله مضطر إلى أن يضع السيف والرمح جانباً وينصرف إلى (الجفت) (أي الثورين لسحب المحراث). ولذلك لا يبقى للفلاح سوى أن يلتجئ إلى الفرار والذهاب إلى راوندوز وكرماشان أو الموصل أو أي مكان آخر، ولهذا خلت البلاد من سكانها (فريزر، ٢٠١٤: ٥١).

وكان الدكتور (روص) قد غادر بغداد في منتصف مايس (١٨٣٣) وبين في الملاحظات الأولى التي دونها عن الرحلة التباين الكبير الموجود ما بين المناطق التي يسكن فيها الكورد والترك من حيث السكان والحياة المعيشية والشؤون الزراعية. فقد كانت جميع القرى في المناطق التي يعيش فيها الترك مهجورة، لأن السكان قد فروا منها لتحاشي ما كانت تفرضه الحكومة عليهم، وكل من بقي فيها كان يلهج بالتذمر من والي بغداد (علي رضا باشا ١٨٣١-١٨٤٢^(١٣)).

بينما الأمر مختلف تماماً في راوندوز(فريزر، ٢٠١٤: ١٥-١٦)، حيث يشير الرحالة ومساعد المقيم البريطاني في بغداد (مستر ريج) إلى قلعة راوندوز بأنها قلعة أمارة سوران المستقلة، وكان أمرها مصطفى بك. وهي قائمة فوق جبل مرتفع جداً من جبال زاكروس، وكما أشارت إلى رجال هذه الامارة بأنهم متوحشون إلا أن القوافل تمر عادة في منطقتهم بسلام، ولكنها تدفع باجاً أو ضريبة فقط (ريج، ٢٠٠٨: ٢٨٤-٢٨٥).

كما يتحدث فريزر عن عدالة وأمانة مناطق التابعة لنفوذ (مير محمد الكبير ١٨١٣-١٨٣٦)^(١٤) الذي كان خلفاً لأبيه مصطفى بك، قائلاً " فمن النادر أن يسمع شيء عن السرقة واللصوصية في حكومته، ولا تغلق باب من الأبواب في الليل مطلقاً. ومع ذلك يندر أن تطبق عقوبة الموت بين ظهرائهم. وإنما تقطع اليد عن السرقة وتقطع القدم عقاباً للفرار من الجندية، وتسلم عين واحدة أو عينان عن الجرائم الأخرى. على أن عقوبات أشد صرامة من هذه قد تفرض في بعض الأحيان على سبيل العبرة للآخرين" (فريزر، ٢٠١٤: ٢٠-٢١).

خامساً: قيم الاجتماعية:

تعتبر أعمال النهب وقطع الطرق عملاً رجولياً وبطولياً عند البعض وتعد البسالة إحدى سمات العشائر العراقية آنذاك، وهذه الثقافة لا تزال موجودة إلى يومنا هذا، حيث تفتخر بعض القبائل أو العشائر ببسالتها وفرض سيطرتها على الآخرين. فقد كان البعض يعتبر السلب وقطع الطرق بالقوة شجاعة ولا يعتبره عملاً تافهاً أو جباناً، لأن الذي يسرق يجازف ويعرض حياته إلى الخطر، بعكس اللصوص الآخرين الذين يستغلون الليالي المظلمة بعيداً عن عيون الناس.

وقد أشار الرحالة مدام ديولافوا إلى بعض العشائر في كوت والعمارة، ويخيل إلى أن هذه العشائر عن قبيلة بني لام التي عرفت بتربية الجياد العربية الأصيلة وتصديرها إلى الخارج أو عشيرة ألبو محمد التي تقطن في جنوب العمارة، التي عرفت بتربية الجواميس أو شمر التي تضرب مضاربها قرب بغداد ويعدون من أشد أعداء الدولة العثمانية الأشداء. كانت هذه القبائل معروفة بالشجاعة والبأس وبأنها تعيش على الغارة والسرقة مما يجاورهم وأنها لا تجد غضاضة أو مسبة في ذلك بل على العكس قد تحسبه من المفاخر التي تعتد بها (ديولافوا، ٢٠٠٧: ٤٢).

ويذكر الرحالة فريزر عن الخلافات المحتدمة بين عشيرة شمر الساكنة في كوت وديالى بزعامة (صفوگ)، ووالي بغداد علي رضا. وعلى أثر ذلك تراجع الأول إلى القسم الشمالي من بلاد ما بين النهرين، وأخذ يقطع الطرق وينهب

القوافل ويسلب السياح والمسافرين. ولأجل أن يعرض على الوالي علي رضا باشا نموذجاً من قوته وسطوته (فريزر، ٢٠١٤: ١٣٢).

بينما أشار الرحالة لابلوي لوغز إلى أمر غريب حيث يقول " إذا ما مر عثماني أو قزلباش أو أمير بنية غزو بلادهم، يقومون بسرقة وتجريده مما لديه دون تردد، دون قتله إذا ما أعطاهم المال الذي بحوزته. وبخلاف فإنهم يطلبون الفدية عنه. يقولون أن تلك السرقات من حقهم، وأنهم يريدون إفقار السلطان الذي يسلب رعيته".

وقد اعتبر هذا الأسلوب إهانة واضحة ورسالة للسلطان العثماني بأن العشائر لا يخضعون للسلطة ويكسبون حقهم بأيديهم (لوغز، ٢٠١٥: ٨٨).

أهم النتائج:

- ١- توالى على العراق الغزوات والكوارث والمعارك إبان الاحتلالين الصفوي والعثماني، فقد تناوبت العراق خلالها الأيدي المتنازعة وتحكمت بها القوى الطامعة، أو النزاعات الداخلية من قبل القوى المتصارعة من أجل فرض الهيمنة.
- ٢- أن أشد وأخطر الغارات على القوافل كانت من قبل العشائر البدو الذين كانوا مسيطرين على مناطق واسعة واحتفظوا نفوذهم فيها.
- ٣- وكما تبين بأن السرقة كانت ظاهرة يومية منظمة غالباً تنجز بشكل جماعي لعدم قدرة الفرد في أداء هذه المهمة الصعبة.
- ٤- ان وجود السرقة وقطع الطرق بشكل فردي على نطاق ضيق، تعود إلى عدم قدرة السراق في التغلب على القوافل، خصوصاً عندما كانت القافلة كبيرة تدافع عن نفسها بسهولة وتستطيع التجنب من اللصوص.
- ٥- تبين لنا بأن السرقة وقطع الطريق ليس في عموم العراق، بل في مناطق محددة خصوصاً المناطق التي كانت على الطرق الرئيسية للمسافرين والقوافل التجارية وتتمر بمناطق نفوذ العشائر والبدو.
- ٦- لا يمكن الركون إلى آراء الرحالة بشكل مطلق لاعتبارات تتعلق بوجود أهداف معينة من وراء ذلك، إذ أن معظمهم كانوا يعملون في جهات أمنية وعسكرية لصالح بلادهم، لذا فإن رحلاتهم لم تكن علمية بحتة، فضلاً عن ذلك فإن ملاحظاتهم كانت وصفية فقط، إذ أنهم كانوا يمرون في الأرياف في طريقهم إلى الموصل وبغداد والبصرة، الأمر الذي يجعل هؤلاء غير قادرين على الحكم على الأوضاع الأمنية نتيجة لعدم التوقف لفترة من الزمن تسمح لهم معرفة أحوال السكان بشكل جيد ولا سيما من الناحية الاجتماعية والاقتصادية.

٧- من الملاحظ أن ظاهرة السرقة كانت متفاوتة إلى حد كبير من فترة إلى أخرى، لأن الولاة والحكام الأقوياء استطاعوا الحد منها وتوفير قدر كبير من الأمان على طرق التجارة، مثل والي بغداد أحمد باشا وابنه حسن باشا بين (١٧٠٤-١٧٤٧) والوالي المملوكي سليمان باشا أبو ليلة (١٧٤٩-١٧٦٢).

الهوامش

(١) - بيرجك بارض الجزيرة على الضفة اليسرى لنهر الفرات ومعناها (القلعة الصغيرة) وكانت تابعة لولاية حلب حسب التقسيم الإداري العثماني، وهي ذات أهمية تجارية كونها ملتقى القوافل الآتية من شمال الشام إلى الجزيرة ومنها إلى العراق. (علي، ١٩٨٥: ٥٨).

(٢) - وصف الرحالة الاب كاربة بارثملي عام (١٦٧٤) هذا القارب بأنه يشبه البلم الذي لا يزال يستخدم في نهر دجلة، فهو يقول " قارب صغير وضيق، يبلغ طوله نحو ثلاثين قدماً " (بارثملي، ٢٠١٤: ٢٢٧-٢٢٨).

(٣) - ومفردها (الكلك) وهو واسطة النقل المائي الأساسية في نهري دجلة إلى الشمال من بغداد أي ما بين الموصل وبغداد وفي الزابيين الأعلى والأسفل، وهو معروف في العراق منذ فترات قديمة ويعرف بالعربية بالرمث أو الطوف ويسميه العامة بالعبرة. ينظر إلى: سليم طه التكريتي، الكلك- كيف يصنع ويستخدم للنقل، مجلة التراث الشعبي، العدد ١١ - آب ١٩٧٤: ٨٧-٨٨.

(٤) - تحدث الرحالة السويدي (جان أوتر) عن سنجار أثناء زيارته الموصل عام (١٧٤٢)، فقال انها مقاطعة في بلاد ربيعة وسط البادية، جنوب نصيبين، وتقع المدينة التي تحمل هذا الاسم إلى الجنوب عند سفح جبل خصب جداً، يبعد عن الموصل ثلاثة أيام باتجاه الغرب. (جان أوتر، ٢٠١٥: ١٠٢).

(٥) - سليمان باشا (أبو ليل) (١٧٤٩-١٧٦٢) لم يكن سليمان باشا يتساهل مع العرب، كان كثيراً بمهاجمتهم بغتة اثناء الليل غير تارك لهم فرصة الهروب الى الصحراء، كان البدو يسمونه أبو ليل، لأنه كان يهاجم دائماً في الليل ولا يهدأ له بال الا بعد أن ينال منهم. (نيبور، ج ٢، ٢٠٠٧: ٢٥٢).

(٦) - تعين سليمان باشا والياً على بغداد بعد أن قضى على الشغب والفتنة في جهة نهر دىالى وعاد الى بغداد يوم الجمعة ١٣ تشرين الاول (١٧٨٠)، وتوفي يوم السبت ٧ آب (١٨٠٢) (الورد، ١٩٨٩: ٢٢٨-٢٣٢).

(٧) - تقع اطلال لملوم اليوم بين مدينتي الحمزة الشرقي والرميثة: هي الى الحمزة اقرب منها الى الرميثة. وقد زاد أهميتها بعد نزوح اهالي الحسكة والرصاصية اليها اثر فيضان نهر الفرات سنة (١٧٠١)، فأصبحت عامرة بأهلها مزدهراً بمبانيها على النمط الشائع في تلك الأيام (ايفز، ٢٠١٣: ٣٨).

(٨) - دون أن يذكر اسم هذا السيد، لكن تتبين بأنه ذو سلطة ورجال في المنطقة.

(٩) - لم يذكر الرحالة اسم الشيخ المذكور، ولا يشير الى أية عشيرة ينتمي.

(١٠) - يقصد المؤلف ايام مقاضاة بين سعيد باشا وداود باشا على السلطة. أنظر الى: (الصوف، ١٩٥٢).

(١١) - كان سليم آغا رئيس عشيرة (دلو)، عشيرة دلو تقطن في محيط مدينتي كفري و خانقين، يقول فريزر بأن عشيرة دلو احدى افرع من عائلة البابانية السليمانية. (فريزر، ٢٠١٤: ٥٢).

(١٢) - تولى السلطة سنة (١٨١٣) من سعيد باشا ابن سليمان باشا الكبير بعد صراع طويل وحروب دامية بينهم. واجه داود باشا خلال سنوات حكمه مشاكل مختلفة من ثورات العشائر الى النزاع مع بلاد فارس والنزاع مع الكورد في كردستان، حتى تم القضاء علي حكمه من قبل الوالي العثماني علي رضا باشا سنة (١٨٣١). (الوردي، ج ١، ١٣٧١: ٢٣٤-٢٧٧).

(١٣) - تولى السلطة في ١٤ ايلول سنة (١٨٣١). كان أول والي عثماني بعد القضاء على حكم المماليك في العراق. شهد بغداد فترة حكمه ثورة بقيادة عبدالغني آل جميل سنة

(١٨٣٢)، غير أن الوالي تمكن من اخمادها. بقي في هذه المنصب حتى صدر أمر نقله الى شام وحل محله في ولاية بغداد الوالي محمد نقيب باشا في ايلول (١٨٤٢). (طقوش، ٢٠١٥: ٥٨-٦٤).

(١٤) - الأمير محمد الكبير الملقب ب(میری کوره)، آخر امراء اماره سوران خلفاً من ابيه مصطفى بك عام (١٨١٣). كان راوندوز عاصمة لامارته، ازدهر اماره سوران في عصر الامير محمد الكبير و وصلت سلطته في أقصى اتساعها عام (١٨٣٢)، تم القضاء على حكمه من قبل الدولة العثمانية عام (١٨٣٦). يراجع: (نهبز، ٢٠٠٣).

قائمة المصادر:

كتب الرحالة: باللغة العربية:

- ايفز, صمويل (٢٠١٣): رحلة صمويل ايفز من البصرة إلى البحر المتوسط سنة ١٧٧٩، ت: أنيس عبد الخالق محمود، المؤسسة العربية للدراسات و النشر، الطبعة الأولى، بيروت.
- الحسني, عبدالرزاق (٢٠١٣): رحلة في العراق أو خاطرات الحسني، الرافدين للطباعة و النشر والتوزيع، الطبعة الأولى، بيروت.
- اوتر, جان (٢٠١٥): العراق والخليج العربي في رحلة جان اوتر (١٧٣٦-١٧٤٣)، ت: خالد عبد اللطيف حسين، المؤسسة العربية للدراسات والنشر، بيروت.
- بينكغهام, جيمس (١٩٦٨): رحلتي إلى العراق سنة ١٨١٦، ت: سليم طه التكريتي، المجلد الأول، بغداد.
- بالبي, كاسبارو (٢٠٠٨): رحلة كاسبارو بالبي إلى حلب- دير الزور- عنه- الفلوجة- بغداد سنة ١٥٧٩، ت: بطرس حداد، دار العربية للموسوعات، الطبعة الأولى.
- بنديه, هنري (٢٠٠١): رحلة إلى كردستان في بلاد ما بين النهرين سنة ١٨٨٥، دار ثاراس للطباعة والنشر، الطبعة الأولى، أربيل.
- تافرنيه (٢٠٠٦): رحلة الفرنسي تافرنيه إلى العراق في القرن السابع عشر، ت: كوركيس عواد وبشير فرنسيس، دار العربية للموسوعات، الطبعة الأولى، بيروت.
- جاكسون (٢٠٠٠): مشاهدات البريطاني عن العراق سنة ١٧٩٧، ت: خالد فاروق عمر، دار العربية للموسوعات، الطبعة الأولى، بيروت.

- دي تيفينو، جان(٢٠١٣): رحلة جان دي تيفينو في الاناضول و العراق والخليج العربي (١٦٦٤-١٦٦٥)، ١٧٧٩، ت: أنيس عبدالخالق محمود، المؤسسة العربية للدراسات و النشر، الطبعة الأولى، بيروت.
- ديولافوا، مدام (٢٠٠٧): رحلة مدام ديولافوا من المحمرة إلى البصرة وبغداد ١٨٨١م / ١٢٩٩هـ، ت: علي البصري، دار العربية للموسوعات.
- ديلاقاليه (٢٠٠٦): رحلة ديلاقاليه إلى العراق (مطلع القرن السابع عشر)، دار العربية للموسوعات، ت: بطرس حداد، الطبعة الأولى، بيروت.
- ريج، كلوديوس جيمس(٢٠٠٨): رحلة ريج المقيم البريطاني في العراق (١٨٢٠) إلى بغداد- كردستان- إيران، دار العربية للموسوعات، ت: بهاء الدين نوري، الطبعة الأولى، بيروت.
- سيستيني، دومنيكو(٢٠١٤): العراق في رحلة الأب دومنيكو سيستيني في سنة ١٧٨١، ت: خالد عبد اللطيف حسين، المؤسسة العربية للدراسات والنشر، الطبعة الأولى، بيروت.
- سيوفي، نيقولا(٢٠٠٩): رحلة نيقولا سيوفي (١٨٧٣) بيروت- حلب- كردستان- الموصل- بغداد، التكوين للتأليف والترجمة والنشر، دمشق.
- سبستيناني (٢٠٠٦): رحلة سبستيناني الأب جوزيه دي سانتا ماريا الكرملية إلى العراق سنة (١٦٦٦)، ت: بطرس حداد، دار العربية للموسوعات، الطبعة الأولى، بيروت.
- شيرلي، توماس (٢٠١٣): العراق في رحلة الاخوان شيرلي، رحلات بين العراق وبادية الشام خلال القرن السادس عشر، ت: أنيس عبدالخالق محمود، المؤسسة العربية للدراسات والنشر، الطبعة الأولى، بيروت.
- عالي بك (٢٠١٥): رحلة عالي بك إلى العراق العثماني و الهند، ت: محمد حرب، المركز القومي للترجمة، الطبعة الأولى، القاهرة.

- فريزر, جيمس بيلي(٢٠١٤): رحلة فريزر إلى بغداد في ١٨٣٤, ت: جعفر الخياط, دار الرافدين للطباعة والنشر والتوزيع, الطبعة الثالثة, بيروت.
- فيتش, رالف(٢٠١٣): رحلة رالف فيتش من حلب حتى البصرة (١٥٢٨-١٥٨٩), ضمن كتاب: رحلات بين وبادية الشام خلال القرن السادس عشر, ت: أنيس عبد الخالق محمود, المؤسسة العربية للدراسات و النشر, الطبعة الأولى, بيروت.
- فيديريجي, سيزار(٢٠١٣): رحلة سيزار فيديريجي بين حلب والبصرة ١٥٦٣-١٥٨١, ضمن كتاب: رحلات بين وبادية الشام خلال القرن السادس عشر, ت: أنيس عبد الخالق محمود, المؤسسة العربية للدراسات و النشر, الطبعة الأولى, بيروت.
- كاريه, بارثلمي(٢٠١٤): رحلات الأب بارثلمي كاريه في العراق والخليج العربي وبادية الشام (١٦٦٩-١٦٧٤), ت: أنيس عبد الخالق محمود و خالد عبد اللطيف حسين, الطبعة الأولى, المؤسسة العربية للدراسات والنشر, بيروت.
- لوغز, لابلوي (٢٠١٥): رحلة لابلوي لوغز من الهند إلى الأناضول عبر العراق في سنة ١٦٤٩, ت: خالد عبد اللطيف حسين, المؤسسة العربية للدراسات و النشر, الطبعة الأولى, بيروت.
- نيبور (١٩٦٥): رحله نيبور, العراق في القرن الثامن عشر, ت: محمود حسن الأمين, بغداد.
- نيوبري, جون (٢٠١٣): العراق وبلاد الشام في رحلة جون نيوبري ١٥٨٣, ضمن كتاب: رحلات بين وبادية الشام خلال القرن السادس عشر, ت: أنيس عبد الخالق محمود, المؤسسة العربية للدراسات و النشر, الطبعة الأولى, بيروت.

– نيبور, كارستن (٢٠٠٧): رحلة إلى شبه الجزيرة العربية وإلى بلاد أخرى مجاورة لها، ت: عبيد المنذر مؤسسة الانتشار العربي، ج١، ج٢، الطبعة الأولى، بيروت.

– ولستيد, جيمس ريموند (١٩٨٤): رحلتي إلى بغداد، ت: سليم طه التكريتي، بغداد.

باللغة الكوردية:

– هبود, وليهم (٢٠١٢): سفرنامه‌ی ولیهم هیود بو کوردستان سالی ١٨١٧, و: نجاتی عبداللہ, چاپخانه‌ی حاجی هاشم, هولیر.

– باللغة الانجليزية:

– Helfer(1878): Travels of Doctor and Madam Helfer In Syria Mesopotamia, I, London.

كتب المراجع:

– الحمداني, طارق (٢٠١٠): مدن العراق وقبائله العربية في العصر الحديث، بيروت.

– الصوفي, احمد علي (١٩٥٢): المماليك في العراق، الموصل.

– النوار, عبد العزيز سليمان (١٩٦٨): داود باشا والي بغداد، القاهرة.

– الكركوكلي, رسول (١٩٦٣): دوحة الوزراء في تاريخ وقائع بغداد الزوراء، ت: موسى كاظم نورس، بيروت.

– الورد, باقر محمد أمين (١٩٨٩): حوادث بغداد في ١٢ قرناً، مكتبة النهضة _ دار الرشيد للطباعة، بغداد.

- الوردي، علي (١٣٧١): لمحات اجتماعية من تاريخ العراق الحديث، ج ١، ج ٢، انتشارات الشريف الرضي، مطبعة أمير، قم.
- جميل، مكي (١٩٥٦): البدو والقبائل الرحالة في العراق، مطبعة الرابطة، بغداد.
- مكداول، ديفيد (٢٠٠٤): تاريخ الأكراد الحديث، ت: راج ال محمد، دار الفارابي، بيروت، الطبعة الأولى.
- طقوش، محمد سهيل (٢٠١٥): تاريخ العراق الحديث والمعاصر، دار النفاس للطباعة والنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، بيروت.
- علي. شاكِر علي (١٩٨٥): تاريخ العراق في العهد العثماني ١٦٣٨-١٧٥٠ ميلادية ١٠٤٨-١١٦٤ هجري، دراسة في أحواله السياسي، ط ١، الموصل.
- لونكريك، ستيفن هيمسلي (١٩٨٥): أربع قرون من تاريخ العراق الحديث، ت: جعفر الخياط، منتدى إقرأ الثقافي، الطبعة السادسة.
- نهيز، جمال (٢٠٠٣): الأمير الكردي مير محمد الراوندوزي الملقب ب(ميرى كوره)، ت: فخري شمس الدين سيلاحشور، دار براس للطباعة والنشر، مطبعة الوزارة التربوية، اربيل.

المجلات العلمية:

- إسماعيل، عامر يلو (٢٠٠٩): الاكلاك في الموصل من خلال كتب الرحلات إبان العهد العثماني، مجلة الدراسات الموصلية، العدد السادس والعشرون، شعبان ١٤٣٠ / آب.
- التكريتي، سليم طه (١٩٧٤): الكلك- كيف يصنع ويستخدم للنقل، مجلة التراث الشعبي، العدد ١١-١٢، تموز- آب.

- فنشنسو(١٩٧٦): رحلة فنشنسو إلى العراق في القرن السابع عشر، ت: بطرس حداد، مجلة المورد، المجلد الخامس، العدد الثالث، خريف.
- هشام، سوادى هشام (٢٠٠٨): أربيل في كتابات الرحالة الأجانب، في العهد العثماني، مجلة التربية والعلم، المجلد (١٥)، العدد (٣).

Abstract

Travelers' books are considered one of the most reliable historical sources for recognizing and the descriptions of those cities they passed through. And also, they are significant references for determining theft and banditry in the last decade of new history. This research is a modest attempt to track impressions of foreign travelers who traveled to Iraqi cities in modern era whether from road routes or river. Registering theft and banditry misbehaviour in the ruling time of Ottoman Empire while they visited Iraqi cities.

It is worth mentioning, most of the travelers took notes about their commercial caravans who exposed to robbery and looting and even killing by thieves and bandits, whether the caravans were big, medium or small in size. Furthermore, they noted the associated factors to the phenomenon in regard to the privacy and distinguished one place to another.

Key words: travelers, theft, bandits, Arab Bedouins, Kurds, Iraq, the Ottomans.

