

Conference Paper

Fallujah in the Writings of Foreign Travelers in the Ottoman Era

الفلوجة في كتابات الرحالة الأجانب في العهد العثماني

Prof. Dr. Jamal Hashim Ahmed Dhuwaib

أ.د. جمال هاشم أحمد الذويب

Professor of Modern & Contemporary History, College of Education for Humanities- University of Anbar

أستاذ التاريخ الحديث والمعاصر كلية التربية للعلوم الإنسانية - جامعة الأنبار

Abstract

Writings of foreign travelers have a prominent place in the modern history record of Fallujah, their views cannot be found in other sources. These writings recorded by foreign travelers have tackled economic, social, cultural and archaeological themes. However, one must be cautious in dealing with the information derived from such writings.

This research paper investigates the writings of travelers to Fallujah from the second half of the 16th century to the beginning of the 20th century. The journeys of these travelers were motivated by factors relating to geographic exploration, economic interests, scientific field studies, and intelligence activities.

In search of a trade route to the east of Asia and India, Western colonial governments started exploring routes through the Cape of Good Hope and the Euphrates. Fallujah was the final destination along the Euphrates route, and many travelers journeyed there, and their writings contain descriptions of important stopping places along the river, the charming nature along the landscape, as well as the risks and difficulties of navigation. Travelers also recorded their views and observations of Fallujah's houses, local economy, and the role of its port as a final travel destination *en route* Baghdad. The study offers new insights concerning some of the most prominent travelers who passed through Fallujah, including Cesar Frederick, Leonhardt Rauwolff, and Ralph Fitch. The information provided by these travelers can serve as a basis for a hypothesis suggesting that Fallujah was not established in the late 19th century, as some modern scholars argue but was actually re-discovered during this period, having already thrived for several centuries.

Corresponding Author:

Prof. Dr. Jamal Hashim Ahmed
Dhuwaib
ed.jamal.h@uoanbar.edu.iq

Received: 12 April 2020

Accepted: 21 May 2020

Published: 14 June 2020

Publishing services provided by
Knowledge E

© Prof. Dr. Jamal Hashim Ahmed
Dhuwaib. This article is
distributed under the terms of
the [Creative Commons
Attribution License](#), which
permits unrestricted use and
redistribution provided that the
original author and source are
credited.

Selection and Peer-review under
the responsibility of the AICHS
Conference Committee.

OPEN ACCESS

الملخص

حظيت كتابات الرحالة بأهمية كبيرة في التدوين التاريخي نظرا للمعلومات التي وردت فيها والتي لا يمكن العثور على الكثير منها في المصادر الأخرى، وولاسيما ما تناول الجوانب الاجتماعية والثقافية والاقتصادية مع التدقيق والانتباه على بعض المعلومات غير الدقيقة والخاطئة التي وردت في تلك الكتابات.

يتناول البحث دراسة كتابات الرحالة عن مدينة الفلوجة ابتداء من النصف الثاني من القرن السادس عشر حتى بدايات القرن العشرين ويتضمن العوامل التي دفعت الرحالة إلى زيارة العراق وهي عوامل اقتصادية وعلمية واستخباراتية وكذلك سعي بعض الدول الأوروبية وولاسيما في القرنين السادس عشر والسابع عشر إلى البحث عن طريق بديل عن رأس الرجاء الصالح للوصول إلى شرقي آسيا والهند بعد استحواذ البرتغال على ذلك الطريق واحتكار التجارة فيه، وأهم الطرق التي سلكوها من أجل الوصول إلى الفلوجة وفي مقدمتها طريق الفرات النهري وأهم المحطات التي مروا بها للوصول إليها وطبيعة الطريق ومخاطره ووسائل النقل.

من جهة أخرى، دَوّن الرحالة ملاحظاتهم عن قرية الفلوجة ومينائها ومنازلها والحركة الاقتصادية فيها ودورها في كونها محطة طريق نهائية باتجاه بغداد. كما تناول البحث المناطق المحيطة بالفلوجة وأبرز معالمها.

يستعرض البحث أهم الرحالة الذين مروا بالفلوجة ومنهم سيزار فردريك وليونهارت راوولف ورافل فيتش وغيرهم وامتاز وصفهم للفلوجة بمعلومات قليلة نظرا لبعدها عن المساكن عن الميناء ولكون القرية ممرا إلى بغداد. ومع ذلك مثلت تلك المعلومات أساسا لفرضية أنّ الفلوجة لم تؤسس في نهايات القرن التاسع عشر كما ذهب إليه بعضهم بل إنّ تأسيسها سبق هذا التاريخ بقرون لكنها اندثرت لأسباب غير معروفة ثم أعيدت في النصف الثاني من القرن التاسع عشر

Keywords: Foreign Travelers; Iraq; Ottoman Era; Euphrates; Fallujah

الكلمات المفتاحية: الرحالة الأجانب؛ العراق ؛ العهد العثماني؛ الفرات؛ الفلوجة.

المقدمة

تمثل الرحلات مصدرا مهما من مصادر تدوين التاريخ نظرا لاحتوائها على معلومات تخص جوانب الحياة الاجتماعية والاقتصادية والسياسية في المناطق التي يزورها الرحالة لا يرد الكثير منها في المصادر التاريخية الأخرى. وتزداد هذه الأهمية في بعض المدد الزمنية التي لم ترد إلينا معلومات عنها.

والعراق بغناه الثقافي وأهميته السياسية والاقتصادية والإستراتيجية لم ينقطع عنه الرحالة في أي عصر من العصور، لكن هذه الرحلات ازدادت وتيرتها ابتداء من النصف الثاني من القرن السادس عشر بعد أن شهد العالم ثورة جغرافية في مجال البحث عن طرق ملاحية بحرية جديدة ومناطق غير مكتشفة أطلق عليها حركة الاستكشافات الجغرافية في القرن الخامس عشر، توجت باكتشاف طريق رأس الرجاء الصالح واحتكار البرتغاليين للتجارة والنقل بوساطته؛ لذلك كان على الدول الأوروبية الأخرى أن تبحث عن طرق بديلة لإدامة تجارتها مع جنوب شرقي آسيا والهند فبدأ الرحالة الأجانب بالتدفق على العراق في طريقهم إلى الهند، فضلا عن عوامل أخرى مثل الرغبة بالمغامرة، وجمع المعلومات لأهداف استخباراتية، وأغراض علمية، وأهداف دينية تبشيرية، والتجارة الفردية، سنذكرها في سياق هذا البحث.

ونظرا لأن العراق لم يكن هدفا لأكثر هذه الرحلات، بل كان ممرا لمواصله الرحلات إلى آسيا لم يعتن الرحالة وولاسيما في القرنين السادس عشر والسابع عشر بتقديم معلومات وافية عن العراق بل جاءت معلوماتهم عامة احتوت على أخطاء تخص الأماكن وبعضها متأثر بالروايات التلمودية، ومع ذلك لم تخل من فائدة للباحثين. احتلت الفلوجة أهمية واضحة في طريق الفرات النهري الذي سلكه الرحالة آنذاك والذي كان يبدأ من بيته جك وينتهي بأخر محطاته في الفلوجة ثم يواصل المسافرون رحلاتهم برا إلى بغداد، ومن هناك إلى البصرة والهند. وتعود أسباب تفضيل الرحالة لهذا الطريق إلى سهولة مسالكه موازنة بالطريق الصحراوي، وتمتعه بالأمان النسبي وقلة تكاليفه.

أبرز الرحالة الذين زاروا الفلوجة (بحسب سنة الرحلة)

1. سيزار فيدريجي (فريدريك) Cesar Frederick: هو تاجر إيطالي من مدينة البندقية اهتم بالتجارة مع الهند، ابتداءً رحلاته من البندقية عام ١٥٦٣ متجها إلى قبرص ثم طرابلس الشام فحلب، وسلك طريق الفرات النهري إلى الفلوجة ثم برا إلى بغداد وبعدها بحرا إلى الهند^(١).
2. ليونهارت راؤولف Leonhart Rauwolf: طبيب ورحالة هولندي وكان مهتما بدراسة الأعشاب الطبية والنباتات، ولاسيما في المشرق، ابتداءً رحلته من هولندا في ١٨ أيار ١٥٧٣ باتجاه ميناء مرسيليا في فرنسا ثم طرابلس في بلاد الشام وحلب، ثم الفلوجة عن طريق الفرات النهري التي وصل إليها في ٢٤ تشرين الأول ١٥٧٣، ومن هناك انطلق برا إلى بغداد وأكمل رحلته بحرا إلى الهند. وذكر راؤولف أنه كان يخشى من أن يعده الأهالي جاسوسا لذلك تنكر بثياب تركية. وتمت طباعة رحلة راؤولف باللغة الهولندية عام ١٥٨١ وترجمت إلى اللغة الإنكليزية ونشرت عام ١٦٩٣^(٢).
3. كاسبارو بالبي Gasparo Balbi: رحالة إيطالي من البندقية عمل بالتجارة من خلال رحلاته إلى المشرق. غادر بالبي حلب في ١٣ كانون الأول ١٥٧٩ وسلك طريق الفرات النهري فوصل إلى الفلوجة في ٢١ شباط

- ١٥٨٠ ثم غادرها إلى بغداد فالبصرة ومن هناك إلى الهند وسيلان، وسجل أحداث رحلته التي اهتم فيها بالموازين والمقاييس والنقود المتداولة والرسوم، ونشر كتاب عن رحلاته عام ١٥٩٠ في البندقية^(٣).
٤. رالف فيتش وجون الدير و جون نيوبيري وآخرين Ralph Fitch, John Eldred, John Newbery: هم مجموعة من البريطانيين كلفتهم شركة المشرق Levant Company البريطانية بالإشراف على فتح منافذ للتجارة في المشرق والهند، وحملوا معهم توصية من الملكة اليزابيث الأولى Elizabeth I (حكمت بين ١٥٥٨-١٦٠٣). وانطلقت رحلة الوفد من بريطانيا في ١٣ شباط ١٥٨٣ إلى طرابلس الشام ومنها إلى حلب ووصلوا إلى الفلوجة في ٢٨ حزيران ١٥٨٣، وتكررت رحلاتهم في الطريق نفسه مرتين^(٤).
٥. الأب بارثليمي كاريه Barthelemy Carre: رحالة فرنسي ورجل دين غادر باريس في ٢٨ آذار ١٦٧٢ واستمرت رحلته حتى عام ١٦٧٤ وكان مكلفا بحمل رسائل من الملك لويس الرابع عشر Louis XIV (حكم بين ١٦٤٣-١٧١٥) ووزيره كولبيرت Colbert لدعم التجارة الفرنسية في الهند التي ابتدأت آنذاك ومراقبة منافسي شركة الهند الشرقية الفرنسية (Compagnie française pour le commerce des Indes orientales). وصل كاريه إلى حلب وغادرها عن طريق الصحراء باتجاه بغداد في ١٠ حزيران من العام نفسه وصمم ألا يذهب في قافلة لأنها كانت بطيئة وأقل أمانا، وصحب معه حراسا مسلحين وارتدى الملابس العربية زيادة في التمويه. واستغرقت رحلته ستة عشر يوما إلى بغداد بعد أن مر بالضفة الثانية من نهر الفرات مقابل الفلوجة في ٢٥ حزيران ١٦٧٢^(٥).
٦. جان أوتر Otter Johan (Jean): رحالة سويدي ابتدأ رحلته من ميناء مرسيلا عام ١٧٣٤ وزار إستانبول وأصفهان وتوجه إلى البصرة وبغداد ومر بالفلوجة عام ١٧٣٦^(٦).
٧. المنشئ البغدادي: مواطن إيراني أطلق على نفسه اسم السيد محمد بن أحمد الحسيني المنشئ البغدادي وكان موظفا في المقيمة البريطانية ببغداد في عهد الوالي داود باشا لغاية عام ١٨٢٢ ووضع كتابا عن رحلاته للمدن العراقية، بما فيها الفلوجة، باللغة الفارسية معتمدا في كتابته على مشاهداته الشخصية^(٧).
٨. فرنسيس جسنى Francis Rawdon Chesney: ضابط بريطاني كلف بإجراء مسح لنهري دجلة والفرات وبيان صلاحيتهما للملاحة، وألف كتابا عن مهمته وصدر كتابا آخر عن استجوابه في مجلس العموم البريطاني عن المشروع، قام بزيارات عدة للفلوجة ابتداء من عام ١٨٣١.
٩. بعثة جامعة بنسلفانيا برئاسة كلارك F.W.Clark: وهي بعثة علمية استهدفت دراسة الآثار والتنقيب عنها في أنحاء مختلفة من العراق بين الأعوام ١٨٨٨-١٨٩٠، وقامت البعثة بزيارة الفلوجة ومدينة الأنبار الأثرية في ٥ كانون الثاني ١٨٨٨، وزارت المنطقة مرة ثانية في العام التالي^(٨).
١٠. الكساندر ريتشارد زفوبدا Alexander Richard Svoboda: رحالة من أصل أرمني ولد في بغداد حيث كان يقيم والديه، تلقى تعليمه في المدرسة الفرنسية اليسوعية في بغداد واهتم بجمع الطوابع ورسم البطاقات

البريدية. قام برحلته عند بلوغه التاسعة عشر من العمر عام ١٨٩٧ من بغداد إلى باريس بصحبة أفراد أسرته والقنصل البريطاني السابق في بغداد ادوارد موكلر Edward Mockler وآخرين، وكتب يوميات رحلته باللغة العربية^(٩).

١١. جيرارد لجمن Gerard Evelyn Leachman: ضابط بريطاني شهير تولى مهام الضابط السياسي البريطاني بعد الحرب العالمية الأولى، قام برحلة تجسسية وقدم من الهند إلى العراق في طريقه إلى لندن، مر بالفلوجة في ٣ آذار ١٩٠٧.

١٢. ألوا موسيل (موزيل) Alois Musil: رحالة وأكاديمي تشيكي، كان يتقن اللغة العربية وقام بعدد من الرحلات لمدة ناهزت العشرين عاما ابتداء من عام ١٨٩٦ إلى بلاد الشام والعراق ونجد، واهتم بشكل خاص بالآثار والنباتات ووضع كتباً عدة عن رحلاته، زار الفلوجة في ١٦ نيسان ١٩١٥^(١٠).

طريق الفرات النهري بيره جك-الفلوجة:

مثلت مدينة حلب نقطة التجمع الرئيسة لمن كان يسلك طريق الفرات النهري، ومن هناك كانت تنطلق القوافل البرية إلى مدينة بيره جك التي تعد المحطة الأولى لطريق الفرات النهري، وتبعد عنها مسيرة يومين ونصف^(١١)، إلى ثلاثة أيام^(١٢).

وصف راؤولف بيره جك بأنها مدينة ليست كبيرة ولا محصنة باستثناء وجود قلعة على حافة النهر، وتحيط بها أرياف، ويقرب عرض النهر عند المدينة من ميل^(١٣)، والذي يمر قرب أسوارها، وفيها يتجمع التجار الذين كانوا يرومون السفر عن طريق نهر الفرات في مجموعات بحسب كمية البضاعة التي يحملونها. وفي هذه المدينة تُصنع وتُشترى القوارب التي تحمل التجار وبضائعهم إلى بغداد، وكانت هذه القوارب ذات قاعدة مسطحة وقوية لكنها لا تصلح إلا لرحلة واحدة، وذلك لضحالة مياه النهر في أجزاء منه وامتلاء قاعه بالأحجار الكبيرة التي تعيق الملاحة وتلحق أضراراً بالقوارب. وكانت تكلفة القارب الواحد ٤٠-٥٠ معدني^(١٤) (عملة متداولة آنذاك).

لم يقتصر النقل في هذا الطريق على التجار، إذ ذكر بالبي إنه كان يتم فيه نقل ما يخص الجيش العثماني والموظفين الرسميين، وأنه رأى سفينتين محمليتين بالرصاص انطلقت من بيره جك إلى بغداد، وسفينة أخرى كانت تقل شخصا برتبة (بيك) إلى البصرة. وقبل السماح بالسفر في النهر كان لابد من دفع الرسوم للسلطات العثمانية في المدينة، علاوة على الهدايا إلى حاكم المدينة ونائبه^(١٥).

أشار الرحالة إلى ازدهار هذا الطريق بالتجارة وكان مزدحماً بالقوارب، إذ ذكر راؤولف أنه رأى ثلاثة قوارب تغادر مرة واحدة باتجاه بغداد^(١٦)، في حين أشار رالف فيتش إلى أن المعروض للإيجار من القوارب والجمل كان كبيراً وصل إلى خمسة عشر قارباً كبيراً وخمسة آلاف جمل^(١٧).

كانت الرحلة بين بيرة جك والفلوجة تستغرق بين ١٥-١٨ يوما إذا كان مستوى المياه مرتفعا في النهر، أما إذا كان مستوى المياه منخفضا نتيجة الجفاف فإن الرحلة تمتد إلى ٤٠-٥٠ يوما، إذ كثيرا ما تصطدم القوارب بالحجارة في قاع النهر لانخفاض مياهه فتحتاج للتصليح^(١٨). وكانت هناك نقاط محددة في الطريق يتم فيها استيفاء الرسوم للدولة وتقديم الهدايا للحكام مثل مدينة الرقة ودير الزور والقائم وعانة وغيرها^(١٩). وتدفع الضرائب أيضا لأحد المتنفيين الذي كان يسيطر على مناطق واسعة في الطريق وعدد من القرى على الفرات وهو حاكم إمارة (أبو ريشة) المحلية الذي وصفه رالف فيتش بـ"ملك البدو"^(٢٠). ولم يكن الوضع على الطريق آمنا كفاية لذلك كان على التجار تأمين ما يلزم من الحماية لقواربهم التي تحمل تجارتهم من هجمات اللصوص المفاجئة عن طريق توفير المسلحين الذين كانوا يحملون البنادق للتصدي للمهاجمين وإطلاق الرصاص عليهم^(٢١).

وصف بالبي مدينة عانة (التي أطلق عليها قلعة عانة) أنها تحتوي على ثمانية عشر ناعورا وإنها تخضع لسلطة "الرجل القوي ابي ريشة"، وأن الطريق بين عانة وجبة يحتوي على الكثير من النواعير ويمتاز بكثرة أشجار النخيل^(٢٢)، في حين ذكر راؤولف عن مدينة عانة بأنها مدينة جميلة تكثر فيها الأشجار المثمرة مثل الزيتون والليمون والبرتقال والرمان والنخيل، وبعد الخروج من عانة تمتاز المنطقة بالخصوبة وفيها الكثير من البساتين والنواعير^(٢٣).

والمدينة الثانية التي ذكرها الرحالة في طريقهم إلى الفلوجة هي حديثة التي قال عنها بالبي: إنَّ فيها قلعة وسكانها أكثر عددا من عانة وفيها حاكم يمثل أبا ريشة، وهناك ستة نواعير مقابل المدينة ومجموعة من الجزر بعدها^(٢٤). وذكر راؤولف عن حديثة أنها مدينة جميلة وكبيرة قديمة البناء وتخضع لشيخ البادية (أبي ريشة) ويقسمها نهر الفرات على قسمين يقع الجزء الأكبر منها على الجهة اليمنى من النهر^(٢٥)، والنهر هناك مليء بالأسمك الضخمة التي مثلت مصدرا مهما للإمدادات الغذائية لسكان حديثة وغيرها إذ يتم تجفيف الفائض منها ووضع الدقيق عليها وتخزينها للاستفادة منها لاحقا^(٢٦).

وهناك عدد من المدن والقرى الصغيرة التي ذكرها الرحالة مثل آلوس التي وصفها بالبي بأنها عامرة بالأشجار والنخيل، وجبة التي قال إنها تقع على الساحل الأيسر من النهر وفيها قلعتان وبيوتها جميلة وحقولها خصبة، وهيت التي يخلو الطريق بعدها من الأشجار باستثناء بعض الأحراش والقصور القديمة المهدامة، وانتشار الحيوانات البرية^(٢٧). وذكرت بعثة جامعة بنسلفانيا الأمريكية أن الطريق غني بآثار المدن القديمة والقلاع المدمرة، وأدغالها ملأى بالخنازير البرية والأسود والثعالب والذئاب والضباع والحمير الوحشية والغزلان فيما اختفت الأفيال والنعام^(٢٨).

وصف الرحالة للفلوجة

تمتعت الفلوجة بموقع إستراتيجي مهم كأخر محطة من محطات الطريق التجاري النهري الذي كانت تسلكه القوافل التجارية القادمة إلى العراق، ومن هناك يتم نقلها إلى بغداد، وهي ممر للمسافرين إلى بغداد ثم البصرة فبلاد فارس أو الهند. لذلك كان لا بد من تهيئة المستلزمات المادية والخدمية لإدارة عصب الحياة الاقتصادية. وبالرغم من شح المعلومات التي أوردتها الرحالة عن الفلوجة، ولاسيما في القرون الماضية، لأن هدفهم كان الهند وشرقي آسيا ولم تكن المدن العراقية سوى ممر ومحطات طريق لم يهتموا كثيرا بالكتابة عنها، ومع ذلك تمكنا من الحصول على بعض الإشارات التي تدل على أهمية هذه المدينة.

فبالنسبة لاقتصاديات المدينة، ذكر الرحالة سيزار فردريك (الذي زار الفلوجة عام ١٥٦٣) أنه تباع القوارب التي تنقل الحمولات من بيهر جك في الفلوجة لعدم صلاحيتها للعودة مرة أخرى بـ(٧) أو (٨) وكانت قد كلفتهم (٤٠-٥٠) معدنيا في بيهر جك^(٢٩)، وهذا يعني أنّ جزءا من اقتصاديات المدينة كان يعتمد على تفكيك هذه القوارب وبيعها أخشابا في مناطق أخرى وأقربها بغداد، أو إعادة تصنيع القوارب بما يلائم البيئة المحلية.

واعتمدت الفلوجة أيضا في حياتها الاقتصادية على صناعة القوارب أو الأطواف، ووصف الرحالة بالبي الذي وصل إلى الفلوجة في ٢١ شباط ١٥٨٠ أنّ الأطواف كانت تحملها عشرة قرب أو اثنتا عشرة منفوخة بالهواء ومربوطة مع بعضها ثم توضع ألواح الخشب فوقها بما يمكنها من حمل كميات كبيرة من البضائع^(٣٠). على ضفتي النهر.

اعتمدت الفلوجة أيضا على ثرواتها الزراعية، وأشار بالبي إلى وجود غابات النخيل الكثيفة في محيط المدينة، وتوفر نوع جيد من الأسماك في نهر الفرات أسماه (سمك فراتي) كان يصطاد منه بكميات كبيرة على ضفتي النهر يعتاش منه الملاحون والفلاحون^(٣١). وذكر الدريد الذي رافق رالف فيتش في رحلته أن هناك مجموعة من العرب في المناطق القريبة من النهر كانوا يعتمدون في معيشتهم على بيع الحليب والزبدة والبيض ولحم الضأن، ويأخذون مقابلها من التجار الزجاجيات والأمشاط والقطع المرجانية التي تستخدم حليا للنساء، وهذه العملية تجري بالمقايضة لأن العرب لم يكونوا مهتمين بالنقود^(٣٢).

ويعد الميناء العصب الاقتصادي للمدينة آنذاك، وأشار راؤولف الذي مر بالفلوجة في ٢٤ تشرين الأول ١٥٧٣، بأنه يتم إنزال البضائع في الميناء في ساحة مكشوفة^(٣٣)، وبالتأكيد كان هناك الكثير من العاملين في تفرغ البضائع وتحميلها ويعتمدون في حياتهم على هذا المورد.

إنّ خدمة نقل البضائع والأفراد من الموارد الاقتصادية الأخرى في المدينة، والذين كانوا يأتون عن طريق نهر الفرات إلى بغداد، باستخدام الجمال والحمير التي كان يمتلكها عدد من الملاك يساعدهم عدد من العاملين، اذ ورد في كتابات رالف فيتش الذي وصل إلى الفلوجة في ٢٨ حزيران ١٥٨٣، أنه حاول تأجير الجمال من ملاكها لنقل بضاعته إلى بغداد لكنهم رفضوا بسبب ارتفاع حرارة الجو ولاسيما أن معظم الطريق المؤدي لبغداد عبارة

عن منطقة جرداء، لكنهم في الوقت نفسه لم يكونوا راغبين بخسارة الفائدة من هذه العملية لذلك تم التعاقد على تأجير مئة حمار لنقل بضائع التجار الإنكليز على أن يتم السير مساء وجزء من النهار لتفادي حرارة الجو^(٣٤).

وفيما يخص الجانب الإداري أورد رحالة القرن السادس عشر وما بعدهم معلومات عن وجود موظف اداري عثماني في الفلوجة كان مسؤولاً عن استلام الرسوم التي يدفعها التجار عند إنزال بضائعهم في الميناء^(٣٥)، وانكشاري وجاويش وأمين بلدة^(٣٦).

افتقرت كتب الرحالة إلى تقديم تفاصيل عن مباني الفلوجة، ولاسيما في المرحلة المبكرة، حتى أنهم لم يتفقوا على التسمية فمنهم من أطلق عليها بلدة مثل البلي^(٣٧)، أو قرية مثل سيزار فريدريك^(٣٨)، أو قرية صغيرة مثل راؤولف^(٣٩)، أو قرية ومحطة كما ورد في رحلة رالف فيتش^(٤٠). وإذ أشار رالف فيتش إلى وجود مئات المنازل في قرية الفلوجة إلا لأنه لم يحدد مكانها أو يعطي أي وصف عنها^(٤١)، في حين ذكر الرحالة راؤولف أن الميناء كان خالياً من أي مبنى لكنه ذكر عبارة مبهمه أن الميناء يبعد ربع فرسخ (أي حوالي كيلومتر وربع) عن القرية ومنها يتوجه المسافرون إلى بغداد^(٤٢). ومن المنطقي ان وجود مئات العاملين في الميناء ونقل البضائع وتفكيك وصناعة القوارب والمهام الساندة الأخرى كان تستلزم وجود سكن لهم لكن تغافل معظم الرحالة عن وصف ذلك يعود إلى عدم اهتمامهم بمعبر لم يكن هدفاً لرحلاتهم وتواضع القرية بما لا يستحق ذكرها، أو كون القرية بعيدة عن الميناء وخط سيرهم.

ومن الأمور الملفتة للنظر ما أشار إليه راؤولف من أن الفلوجة هي نفسها مدينة بابل عاصمة الدولة الكلدانية وسوّغ قوله بوجود آثار كثيرة في المنطقة أصابها الدمار ومنها جسر قديم على نهر الفرات رأى بعض قطعه ويقع شمالي المكان، وعلى مقربة منه أكوام من القار لطاء السفن، وأمام الفلوجة وقربها تل لقلعة "ما تزال" أنقاضها قائمة وخلفها يقع برج بابل الذي تهدم وتسكنه الهوام بحسب قوله^(٤٣)، وهذا الخلط بالمواقع يعود إلى تأثير الرحالة بالفكر التلمودي وعدم امتلاكهم معلومات كافية عن العراق، علاوة عن انتشار آثار المدن والحصون القديمة في المنطقة.

بعد وصول الرحالة إلى مدينة الفلوجة تبدأ المرحلة الأخيرة من السفر إلى بغداد التي أطلق عليها العديد من رحالة القرن السادس عشر اسم بابل أو بابل الجديدة والتي كانت على مسيرة يوم ونصف من الفلوجة، وتميز الطريق بالوعورة والجفاف وكان عبارة عن مناطق صحراوية جرداء، ويمر الطريق بعقوف التي أشار إليها العديد من الرحالة^(٤٤).

من جهة أخرى، لم يختلف رحالة القرن السابع عشر كثيراً عن سبقتهم، إذ أشار الرحالة الأب كاريه الذي عبر نهر الفرات عند الفلوجة عام ١٦٧١ وكثر زيارته في حزيران من العام التالي، إلى معاناة السفر لحين وصوله إلى منطقة مروج خضراء وأشجار نخيل فعرف أنه وصل إلى "قرية" الفلوجة، وهناك ضيّفه أصحاب إحدى المزارع في الضفة الأخرى من نهر الفرات، وأخبره سكان المنطقة باستحالة عبوره إلى الضفة الأخرى من النهر والوصول

إلى الفلوجة ثم مواصلة سفره إلى بغداد لأن الفيضانات غمرت الأراضي، وان عليه العبور من منطقة أخرى قرب الرضوانية حيث تعرض للتسليب من إحدى العصابات، وقارن الرحالة بين حالة الأمان الذي كان يسود معبر الفلوجة والفوضى الأمنية في المعابر الأخرى^(٤٥).

أما الرحالة جان أوتر، الذي زار الفلوجة عام ١٧٣٦ فتكلم على "قرية كبيرة" تدعى الفلوجة "Felouge" على الضفة الشرقية لنهر الفرات، وأنها مشهورة برسو المراكب القادمة من أعالي الفرات^(٤٦)، كما يتم صناعة الأكلاك التي تباع فيها^(٤٧).

شهد القرن التاسع عشر توافد عدد من الرحالة إلى المدينة بعد أن أصابها التدهور، وربما يعود ذلك إلى تغير طرق المواصلات واطمئنان الطريق النهري، لكن نصب جسر عائم على نهر الفرات في الفلوجة أعاد لها أهميتها، ففي هذا السياق ذكر المنشئ البغدادي أن الفلوجة كانت قديماً مدينة على الفرات، وإنها "الآن"، أي عام ١٨٢٢، مندثرة، وهناك جسر على الفرات، والقبائل العربية في المنطقة تخضع لسلطة باشوات بغداد^(٤٨).

وصف جسني^(٤٩) جسر القوارب الموجود آنذاك على نهر الفرات عند الفلوجة بأن وجوده في هذا المكان، علاوة على جسري الحلة والمسيب كان نتيجة لكونها مناطق آمنة، والجسر مكون من قوارب عدة في وسطه قارب متحرك يفتح في أوقات معينة لمرور السفن الصغيرة والقوارب^(٥٠)، وذكر زفوبدا (الذي مر بالفلوجة قادماً من بغداد باتجاه الشام في ١٨ نيسان ١٨٩٧) إن الجسر مكون من ٢٥ قارباً صغيراً وكان ضيقاً^(٥١). وبين موسيل في أثناء مروره بالمدينة في نيسان ١٩١٥ أنه عند الوصول للجسر العائم كان يتم تفريغ الحمولة من الجمال قبل العبور على الجسر لعدم تحمله الأثقال، إذ لم يكن يربط القوارب الا لوح من الخشب لا يزيد عرضه على ثلاثين سنتيمتراً^(٥٢)، ويبدو أن موسيل قد بالغ كثيراً في ضيق عرض الجسر إذ إن الصور الملتقطة له تبين أن عرض الجسر كان أكثر من ذلك^(٥٣).

وكان هذا الجسر قائماً في نيسان عام ١٨٣١ عندما زار جسني المنطقة، لكنه حدث فيضان مفاجئ في ٦ آذار عام ١٨٣٤ قبل موعده المعتاد مما أدى إلى انهيار الجسر وحملته المياه بعيداً في النهر^(٥٤)، ويبدو أن الجسر كان يتعرض أحياناً إلى الضرر بسبب الفيضانات أو أسباب أخرى، إذ أشارت بعثة جامعة بنسلفانيا إلى تعرض الجسر للأضرار وإغلاقه بسبب الفيضانات في شهر أيار ١٨٨٨ لكن تم تصليحه بعد أيام^(٥٥).

ان وجود الجسر في الفلوجة يعني أن المدينة أخذت تستعيد أهميتها آنذاك كعقدة مواصلات مهمة، فبعد أن كانت المحطة الأكثر أهمية في طريق الفرات النهري خلال قرون عديدة، تدهورت التجارة فيه خلال القرن الأخير لصالح الطريق الصحراوي كما أشار جسني^(٥٦).

أطلق في القرن التاسع عشر على الفلوجة "قلعة الفلوجة"^(٥٧)، كما وردت في الخرائط العثمانية^(٥٨)، وكتابات الرحالة ومنهم جسني وغيره، إذ أشار الأخير إلى أهمية الموقع في الدفاع عن المناطق المحيطة به، ووجود البدو

الذين يمارسون الزراعة في مناطق واسعة شرقي وغربي القلعة، وكانت تلك القلعة خاضعة لإبراهيم أغا، أحد مساعدي باشا بغداد، ويتم فيها حفظ اللحوم والدجاج والوقود والمواد الغذائية، وهي نقطة الاتصال الأفضل أمانا مع بغداد^(٥٩)، فضلا عن وجود حاكم للمدينة استقبل جسني عند زيارته للقلعة عام ١٨٣١^(٦٠). وربما قصد جسني موظفا عثمانيا إذ لم ترد في الكتابات المعاصرة أي إشارة لوجود حاكم للمدينة في تلك المرحلة المبكرة.

أشارت بعثة جامعة بنسلفانيا برئاسة كلارك، التي زارت الفلوجة في الخامس من كانون الثاني عام ١٨٨٨، أيضا إلى قلعة الفلوجة وأنها كانت ذات يوم، كما يدل اسمها، قلعة أو قصر، وأن بقايا البناء "التركي أو العربي" الضخم المبني بالطوب المحروق ما تزال موجودة آنذاك، وحول سكان المدينة القلعة إلى محجر يحصلون منه على مواد البناء لبناء منازلهم^(٦١). ويبدو من النص المذكور أن هذا القصر أو القلعة هو مبنى آخر لا يتعلق بالقلعة التي تنسب إلى الوالي سليمان باشا والتي كانت بموقع جامع كاظم باشا وتعود ملكيته للفريق كاظم باشا^(٦٢)، صهر السلطان عبد الحميد الثاني وقائد فرقة السواري (الفرسان).

وصفت بعثة كلارك، المدينة أنها كانت صغيرة وعبرة عن "أكواخ بأسة" لا تتعدى "دزينة" من المنازل، ويبدو هذا الرقم متواضعا جدا ولا يعبر عن حجم المدينة آنذاك، إذ أشار كلارك نفسه إلى وجود مقاه في المدينة لاستراحة المسافرين الذين كانوا يمرون بها في طريقهم من بغداد وإليها لعبور الجسر، وان البعثة وجدت مأوى لمبيت أفرادها في أحد المقاهي التي وصفها بأنها مريحة أكثر من أي مكان آخر^(٦٣).

أجرت البعثة دراسات في موقع مدينة الأنبار الأثرية وتجولت في تلالها ودرست الفخار الذي وجدته محطما في تلالها خلال عامي ١٨٨٨-١٨٨٩، لكن طلب الوفد بالتنقيب عن الآثار فيها رفض لأن المنطقة كانت في ضمن "الأملك السنية" العائدة للسلطان العثماني^(٦٤).

وبعد تسع سنوات من زيارة بعثة كلارك، كتب الكساندر ريتشارد زفوبدا، أن الفلوجة كانت ترى من مسافة نصف ساعة وعدد سكانها ٤٠٠-٥٠٠ نسمة وبها ثلاثة مقاهي وخانين وبيت صغير لكاظم باشا، وأكثر أراضيها تعود لكاظم باشا وكوروب أغا^(٦٥).

زار الضابط البريطاني لجمن الفلوجة في أوائل آذار عام ١٩٠٧ قادما من بغداد عبر قافلة وأمضى ليلته في الفلوجة في أحد الخانات (كروان سراي)، الذي وصفه بأنه كان "يغص بالعرب الذين كانوا يتحدثون بلا انقطاع، إضافة إلى كلاب هجينة كانت تنبح وتتعارك طيلة الليل، وحيوانات أخرى كانت الروائح تنبعث منها...". وفي صباح اليوم التالي حاول عبور نهر الفرات بالشختر لكنه أخفق بسبب قوة التيار قبل أن ينجح في محاولة أخرى في عبور النهر^(٦٦).

أصبحت للفلوجة أهمية استثنائية في أثناء الحرب العالمية الأولى، إذ كانت محطة مهمة لنقل البريد بين حلب وبغداد في طريق كان محاذيا للضفة اليمنى من الفرات وتقطع فيه المسافة بثمانية أيام كما ذكر موسيل،

الذي مر بالفلوجة في ١٦ نيسان ١٩١٥، ورأى قبل وصوله الجسر بنصف ساعة على الضفة اليسرى من النهر ربوة خرائب تسمى الخراب (٦٧).

الاستنتاجات

١. إن موقع الفلوجة لم يكن خاليا في العصور الماضية، فقربه من بغداد واطلالته على نهر الفرات وخصوبة أراضيه جعله مستقرا للإنسان منذ آلاف السنين، والدليل على ذلك المواقع الأثرية العديدة التي أتلفت للأسف سواء في المنطقة الصناعية أو البناية أو طمس نعومي وغيرها.
٢. أجمع رحالة القرن السادس عشر والقرون اللاحقة على وجود قرية الفلوجة التي مثلت المحطة النهائية لطريق الفرات النهري، والتي كان يتم فيها تفريغ البضائع ونقلها برا إلى بغداد، ولم تكن هذه القرية زراعية، على الرغم من إحاطتها بالمناطق الزراعية، بل كانت خدمة سكنها العاملون في الميناء من الحمالين والعاملين في تفكيك وصناعة القوارب النهريّة وملاكي الحيوانات التي كانت تستخدم للنقل والعمال عليها، علاوة على ممثلي السلطة العثمانية مثل موظف الضرائب والحرس.
٣. تعرض موقع المدينة إلى التدهور والاندثار في القرن الثامن عشر في أغلب الظن، والسبب الأساس كما يبدو هو تغيير طرق المواصلات وإهمال طريق الفرات النهري الذي حل محله الطريق الصحراوي واستمر ذلك لأكثر من قرن من الزمان.
٤. بدأت المدينة تستعيد مكانتها في القرن التاسع عشر بعودة طريق المواصلات لها من خلال نصب الجسر القائم على نهر الفرات بصفة دائمة، والذي أشار إليه الرحالة منذ عشرينيات القرن التاسع عشر وما بعدها علاوة على وجود بعض الشخصيات المهمة في أوقات معينة مثل والي بغداد الذي بنى قلعة أو قسرا في المدينة والفريق كاظم باشا وغيرهما. ولذا نرى أن ما يحاول بعض الكتاب المتخصصين أو غير المتخصصين إثباته أن المدينة أنشئت بسبب إنشاء الجسر القائم عام ١٨٨٥ أو بناء الخان بعد ذلك بسنوات استنتاج غير صحيح اعتمد على روايات شفهوية لأشخاص لهم مصالح في ذلك، إذ أثبت هذا البحث وجود الجسر القائم عام ١٨٢٢ و١٨٣١ و١٨٣٤.
٥. أن تواتر معلومات الرحالة في القرون السادس عشر والسابع عشر والثامن عشر والنصف الأول من القرن التاسع عشر يجعلنا نميل إلى تبني موضع المدينة في مكانها الحالي، ولكن شح المعلومات التي قدمها الرحالة وعدم وجود تنقيبات أثرية في المدينة ذات قيمة وضياح المعالم الأثرية نتيجة الجهل والعبث وبناء المنازل بمواد البناء القديمة وتجريف الآثار، وافتقارنا للصور والخرائط القديمة يجعل كل الاحتمالات مفتوحة ونترك لمن يأتي بعدنا العثور على دليل قاطع يبين بوجه الدقة موقع الفلوجة القديمة، كما نتأمل استكمال فرز الوثائق العثمانية القديمة لعلها تجيب عن تساؤلنا.

٦. نوصي بتبني جامعة الفلوجة، بالتعاون مع السلطات المحلية حملة وطنية للحفاظ على ما تبقى من الآثار والتنقيب عنها بشكل علمي مدروس بالتعاون مع المؤسسات المتخصصة لإظهار الوجه الحضاري للفلوجة والكشف عن تاريخها كما نوصي بفتح قسم للآثار في جامعة الأنبار لتولي مهمة الكشف عن حضارة محافظة الأنبار وتأريخها بما فيها الفلوجة.

المصادر والمراجع

- ١- انيس عبد الخالق محمود، العراق في رحلة جون الدير ١٥٨٣-١٥٨٤، مجلة دراسات تاريخية، بيت الحكمة-بغداد، العدد ٣٣، بغداد، ٢٠١٢.
- ٢- براين، مغامرات لجمن في العراق والجزيرة العربية ١٩٠٨-١٩٢٠، ترجمة سليم طه التكريتي، دار واسط، بغداد، د.ت.
- ٣- بغداد من خلال وثائق الأرشيف العثماني، اعداد فاضل بيات، مركز الأبحاث للتاريخ والفنون والثقافة الإسلامية، إستانبول، ٢٠٠٨.
- ٤- خالد عبد اللطيف حسن، العراق في رحلة رالف فيتش ١٥٨٣-١٥٨٤، مجلة دراسات تاريخية، بيت الحكمة-بغداد، العدد ٣٣، بغداد، ٢٠١٢.
- ٥- راوولف، ليونهارت، رحلة المشرق إلى العراق وسوريا ولبنان وفلسطين عام ١٥٧٣، ترجمة سليم طه التكريتي، دار الحرية للطباعة، بغداد، ١٩٧٨.
- ٦- رحلة بالبي إلى العراق، ترجمة بطرس حداد، دار الشؤون الثقافية العامة، بغداد، ٢٠٠٥.
- ٧- زفوبدا، إسكندر ريشارد، من بغداد إلى باريس ١٨٩٧ يوميات السفر إلى أوربا بطريق البر مروراً بدمشق وبيروت، ترجمة نوف عبد الحميد علاوي، مطبوعات جامعة واشنطن، ٢٠١٣.
- ٨- سراب محمد مخلف، مدن الأنبار في العهد العثماني في كتب السالنامات والرحالة ١٥١٨-١٩١٤، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية التربية للعلوم الإنسانية-جامعة الأنبار، ٢٠١٥.
- ٩- سعدي إبراهيم الدراجي، جامع كاظم باشا في مدينة الفلوجة (تاريخه، تخطيطه، عمارته)، بحث غير منشور.
- ١٠- محمد بن السيد احمد الحسيني، رحلة المنشئ البغدادي، ترجمة عباس العزاوي المحامي، شركة التجارة والطباعة المحدودة، بغداد، ١٩٤٨.
- ١١- موسيل، الوا، الفرات الأوسط-رحلة وصفية ودراسات تاريخية، ترجمة صدقي حمدي وعبد المطلب عبد الرحمن داود، منشورات المجمع العلمي العراقي، بغداد، ١٩٩٠.

- 12-Chesney, Francis Rawdon, Narrative of the Euphrates Expedition, Longmans, London, 1868.
- 13-Edwards, Michael, Ralph Fitch- Elizabethan in the Indies, Barnes and Noble book, London, 1973, PP.202-203.
- 14-Kerr, Robert, A General History and Collection of Voyages and Travels, Vol.7, London, 1824.
- 15-Kouyoumdjian, J, The Kouyoumdjians, U.S.A, 1988.
- 16-Otter, M, Voyage en Turquie et en Perse, Paris, 1748.
- 17-Peters, John Punnett, Nippur or explorations and adventures on the Euphrates, the Narrative of University of Pennsylvania expedition to Babylonia in the years 1888-1890, Vol.1, G.P.Putnam, sons, New York, 1897.
- 18-Rauwolf, Leonhart, A Collection of Curious travels and voyages, translated by: Nicholas Staphorst, Vol.2, London, 1938.
- 19-Report from the select Committee on steam navigation to India, Vol.8, House of Commons, London, 1834.
- 20-The Travels of the Abbe Carre in India and the Near East 1672-1674, Vol.1, Edited by: Charles Fawcett, Hakluyt Society, London, 1947.
- 20-www.svobodadiasproject.org/alexander-richard-svoboda.



ملحق رقم (1)

جسر الفلوجة الخشبي ويظهر في الخلفية منزل أسرة قوميديان في الضفة الثانية من النهر

المصدر: J.Kouyoumdjian, The Kouyoumdjians,U.S.A, 1988.



ملحق رقم (٢)

خارطة عثمانية لولاية بغداد (السنة غير معروفة) يظهر فيها موقع قلعة الفلوجة

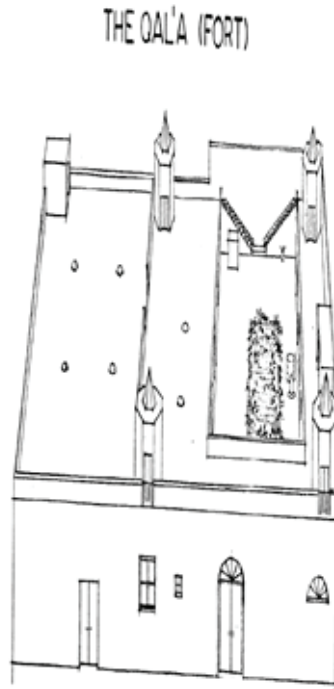
المصدر: بغداد من خلال وثائق الأرشيف العثماني



ملحق رقم (٣)

جامع كاظم باشا وتظهر القلعة ملاصقة له (الصورة تعود إلى عام ١٩١٨)

المصدر: د. سعدي إبراهيم الدراجي، جامع كاظم باشا



ملحق رقم (٤)

مخطط لمنزل أسرة قوميجيان الذي آلت ملكيته فيما بعد للمرحوم الحاج عبد الكريم الضامن مقابل الجامع الكبير (جامع كاظم باشا)

المصدر: J.Kouyoumdjian, The Kouyoumdjians

هوامش البحث:

(١) Robert Kerr, A General History and Collection of Voyages and Travels, Vol.7, London,

1824, PP.144-145.

(٢) ليونهارت راوولف، رحلة المشرق إلى العراق وسوريا ولبنان وفلسطين عام ١٥٧٣، ترجمة سليم طه التكريتي، دار الحرية

للطباعة، بغداد، ١٩٧٨، ص ٥-٩١، ٦.

(٣) رحلة بالبي إلى العراق، ترجمة بطرس حداد، دار الشؤون الثقافية العامة، بغداد، ٢٠٠٥، ص ٥-١٠.

(٤) Michael Edwards, Ralph Fitch- Elizabethan in the Indies, Barnes and Noble book,

London, 1973, PP.202-203 انيس عبد الخالق محمود، العراق في رحلة جون الديرود ١٥٨٣-١٥٨٤، مجلة دراسات تاريخية،

بيت الحكمة- بغداد، العدد ٣٣، بغداد، ٢٠١٢، ص ١٧٢.

- The Travels of The Abbe Carre in India and the Near East 1672-1674, Vol.1, Edited ^(٥)
by: Charles Fawcett, Hakluyt Society, London, 1947, PP.xiii-xLiii
- ^(٦) -سراب محمد مخلف، مدن الأنبار في العهد العثماني في كتب السالنامات والرحالة ١٥١٨-١٩١٤، رسالة ماجستير غير منشورة،
كلية التربية للعلوم الإنسانية-جامعة الأنبار، ٢٠١٥، ص ٥٢
- ^(٧) محمد بن السيد احمد الحسيني، رحلة المنشئ البغدادي، ترجمة عباس العزاوي المحامي، شركة التجارة والطباعة المحدودة،
بغداد، ١٩٤٨، ص ٦.
- John Punnett Peters, Nippur or explorations and adventures on the Euphrates, ^(٨)
the Narrative of University of Pennsylvania expedition to Babylonia in the years 1888-
1890, Vol.1, G.P.Putnam, s sons, New York, 1897, P.172.
www.svobodadiasproject.org/alexander-richard-svoboda ^(٩)
- ^(١٠) -الوا موسيل، الفرات الأوسط-رحلة وصفية ودراسات تاريخية، ترجمة صدقي حمدي وعبد المطلب عبد الرحمن داود،
منشورات المجمع العلمي العراقي، بغداد، ١٩٩٠، ص ٣-٤.
- ^(١١) خالد عبد اللطيف حسن، العراق في رحلة رالف فيتش ١٥٨٣-١٥٨٤، مجلة دراسات تاريخية، بيت الحكمة-بغداد، العدد
٣٣، بغداد، ٢٠١٢، ص ١٨٢
- ^(١٢) ليونهارت راؤولف، المصدر السابق، ص ٩٣
- ^(١٣) المصدر نفسه، ص ٩٧
- ^(١٤) Kerr, Op. Cit, P:144
- ^(١٥) رحلة بالبي إلى العراق، ص ٢٢-٢٣
- ^(١٦) ليونهارت راؤولف، المصدر السابق، ص ١٠٢
- ^(١٧) Edwards, Op. Cit, P.203
- ^(١٨) Kerr, Op. Cit, P:144
- ^(١٩) رحلة بالبي إلى العراق، ص ٢٦-٣٠
- ^(٢٠) خالد عبد اللطيف حسن، المصدر السابق، ص ١٨٢
- ^(٢١) ليونهارت راؤولف، المصدر السابق، ص ١٠٦؛ رحلة بالبي إلى العراق، ص ٢٢-٢٦
- ^(٢٢) رحلة بالبي إلى العراق، ص ٣٩-٤٧
- ^(٢٣) ليونهارت راؤولف، المصدر السابق، ص ١٥٠-١٥٥
- ^(٢٤) رحلة بالبي إلى العراق، ص ٤٨-٤٩.
- ^(٢٥) ليونهارت راؤولف، المصدر السابق، ص ١٥٨
- ^(٢٦) Peters, Op. Cit, P:182
- ^(٢٧) رحلة بالبي إلى العراق، ص ٥٠-٥٧

- Peters,Op.Cit,P.182 (٢٨)
- Kerr,Op.Cit,P.144 (٢٩)
- رحلة بالبي إلى العراق، ص ٦٣. (٣٠)
- المصدر نفسه، ص ٦١. (٣١)
- انيس عبد الخالق محمود، المصدر السابق، ص ١٥٨ (٣٢)
- ليونهارت راؤولف، المصدر السابق، ص ١٧٥-١٧٤ (٣٣)
- Edwards,Op.Cit,P.25 (٣٤)
- ليونهارت راؤولف، المصدر السابق، ص ١٥ (٣٥)
- رحلة بالبي إلى العراق، ص ١٤. (٣٦)
- المصدر نفسه، ص ٦٤. (٣٧)
- Kerr,Op.Cit,P.144 (٣٨)
- Leonhart Rauwolf, A Collection of Curious travels and voyages, translated by: (٣٩)
- Nicholas Staphorst, Vol.2, London, 1938,P.136
- Edwards,Op.Cit,P.24 (٤٠)
- Ibid,P.24 (٤١)
- ليونهارت راؤولف، المصدر السابق، ص ١٦٢ (٤٢)
- المصدر نفسه، ص ١٦٤-١٦٢ (٤٣)
- Edwards,Op.Cit,P.24 ليونهارت راؤولف، المصدر السابق، ص ١٦٦ ؛ (٤٤)
- The Travels of The Abbe Carre ,PP.67-73 (٤٥)
- M.Otter, Voyage en Turquie et en Perse, Paris,1748,P.213 (٤٦)
- سراب محمد مخلف، المصدر السابق، ص ٥٢ (٤٧)
- محمد بن السيد احمد الحسيني ، المصدر السابق، ص ٩٨ (٤٨)
- تحتل رحلات جسني أهمية بالغة، إذ قام بعدة زيارات للمنطقة ودرس بدقة الملاحة في نهر الفرات، ولاسيما عام ١٨٣١ والأعوام اللاحقة، ففي شهر كانون الثاني ١٨٣١ انطلق من هيت عبر نهر الفرات ووصل الفلوجة في خمسة أيام وواصل رحلته برا إلى بغداد، وعاد إلى الفلوجة مرة أخرى وذهب إلى الحلة عبر الفرات، ولم يكن هذا طريقا سالكا كما ذكر، بل كان المسافرون ينزلون في الفلوجة ويواصلون سفرهم إلى بغداد برا
Report from the select Committee on steam navigation
to India, Vol.8, House of Common, London, 1834, PP.14-15
- Ibid ,PP.50-62 (٥٠)
- إسكندر ريشارد زفوبدا، من بغداد إلى باريس ١٨٩٧ يوميات السفر إلى أوربا بطريق البر مرورا بدمشق وبيروت، ترجمة نوف عبد الحميد علاوي، مطبوعات جامعة واشنطن، ٢٠١٣، ص ١٠. (٥١)

- (٥٢) الوا موسيل، المصدر السابق، ص ١٨٣
- (٥٣) ينظر ملحق رقم (١)
- (٥٤) Report from the select Committee,P.56
- (٥٥) Peters,Op.Cit,P.24
- (٥٦) Francis Rawdon Chesney, Narrative of the Euphrates Expedition, Longmans, London, 1868, P.413
- (٥٧) يعتقد الباحث الدكتور سعدي إبراهيم الدراجي أن القلعة أو القصر تعود لوالي بغداد سليمان باشا أبو ليله مؤسس حكم المماليك في العراق ١٧٤٩-١٧٦٢، وجاءت أقدم إشارة عنها من الرحالة طه الباليستي في أوائل عام ١٧٧٢. سعدي إبراهيم الدراجي، جامع كاظم باشا في مدينة الفلوجة (تاريخه، تخطيطه، عمارته)، بحث غير منشور
- (٥٨) ينظر ملحق رقم (٢)
- (٥٩) Report from the select,P.62
- (٦٠) Chesney, O.p.Cit, P.82
- (٦١) Peters,Op.Cit,P.172
- (٦٢) ينظر ملحق رقم (٣)
- (٦٣) Peters,Op.Cit,PP.172-173
- (٦٤) Ibid,PP.174-177
- (٦٥) ينتمي كيروب أغا إلى أسرة قيومجيان الأرمنية التي نزحت من الأناضول إلى بغداد وكانت تمتلك أراضي زراعية واسعة في الفلوجة والمناطق القريبة منها. للتفصيل عن أسرة قيومجيان، ينظر: J.Kouyoumdjian, The Kouyoumdjians,U.S.A, 1988
- (٦٦) ن.براي، مغامرات لجمن في العراق والجزيرة العربية ١٩٠٨-١٩٢٠، ترجمة سليم طه التكريتي، دار واسط، بغداد، ص ١٩
- (٦٧) الوا موسيل، المصدر السابق، ص ١٧، ١٨٢