

لُغَةُ الْعَرَبِ

مَجَلَّةٌ شَهْرِيَّةٌ أَدَبِيَّةٌ عِلْمِيَّةٌ تَارِيخِيَّةٌ

الجزء ١٢ من السنة ٣ عن رجب ١٣٣٢ = حزيران ١٩١٤

منافع بيع البواخر

Avantages de la vente des vapeurs turcs de Bagdad.

باب البحث

نشأت هذه المسألة منذ ان شرعت الحكومة الحاضرة ببيع البواخر العثمانية التي تمخر مياه دجلة بين البصرة وبغداد وهي التي قام بتأسيسها المرحوم رشيد باشا والى بغداد السابق الشهير بالـ (لكوزا كلبي) نحو سنة ١٢٧٣ هـ (١٨٥٦ م) ثم زاد عليها المرحوم مدحت باشا ثم اخذت بالانحطاط الى درجة ان بلغ مدير البواخر المرحوم سري افندي از ببيع بعض الادوات والاقتاض لاباء رواتب الموظفين (راجع لغة العرب ٣: ٥٦١ في الحاشية) ثم تبديل بعض المأمورين اخذت بالانتعاش حتى تولاها (آمر) قومندان بحرية البصرة الميرلوا (اميرالو آ) امين باشا حوالى سنة ١٣٠٩ هـ (١٨٩١ م) فتحسنت حالها وبلغت شأواً مهماً ووفر من وارداتها ما قدمه الى الاستانة لشراء باخرتين اضافان الى الموجودات وقتئذ اخذت الاستانة المبالغ ولم تشتري باخر حتى ضج العموم ولكن بلا جدوى فاشترت الاملاك الخاصة بالسلاطان السابق حضرة عبدالحميد خان هذه البواخر الاربع وهي الموصل والفرات والرافقة والبغدادى مع ادارتي البصرة وبغداد وحوض البصرة وما يتبع ذلك من آلات وادوات في معمل البصرة بمبلغ هو (كما يحظر لي اقل من سبعة آلاف ايرة) وذلك حسب تخمين المحمدين من المالكية والعسكرية فلما اصارت الاملاك السنية توفرت وارداتها واصبحت كما كانت في زمن امين باشا فزادت عليها باخرتين وهما حميدية وبرهانية ثم اخبر بين دوحا البصرة وبغداد فصار ثمانية حتى كانت ايام الانقلاب فعادت مع بقية املاك الخلع الى

المالية فاخذت الحكومة منها باخرتين اولاً لتأخذها لنقل الاشياء العسكرية
وتأديب المشائر في اطراف المتفق وبقيت خمس سائرة وقد حصل من ذلك ربيع
صاف سنة ١٣٢٥ وسنة ١٣٢٦ مائة نحو عشرة آلاف ايرة سنوياً وفي سنة
١٣٢٧ تولى شؤونها جناب سيروب افندي اسكندر فبلغ ريعها نحو ٢٠ الف ايرة وفي
سنة ١٣٢٨ تولاها جناب سويان بك المدير الحالي فبلغ لربيع ٢٣ الف ايرة واما في سنة
١٣٢٩ فقد حصل تأخير في سيرها وتمطل بمضمافاقتضى صرف مبالغ لاعمارها ولذا كان
الربيع الصافي نحو ١٨ الف ايرة. هذه هي البواخر التي عليها مدار البحث وتذمر الصحف.

٢. مظاهرات الاهالي ضد بيعها

نزعت الحكومة الحاضرة قبل نحو ثلاث سنوات الى بيع هذه البواخر: ١
لانهارات ريعها قليلاً بالنسبة الى رأس المال الذي يمكن الحصول عليه من بيعها: ٢
لان الحكومة لا يمكنها القيام بالاعمال التجارية لعدم اعتمادها على عمالها او لعدم
وجود عمال امناء يقومون بالاعمال كما يجب دون ازعاج الرعايا والضرر في المال (وانما
كله في هذا الباب تؤجلها الى مقالة اخرى) ٣ لا يستر حياء حكومتنا حكومة بريطانيا
العظمى توصلاً الى اتخاذ ذلك ذريعة للحصول على مداونتها (وان ذلك من الآمال
البعيدة) فقررت بيعها فلما بلغ الامر مسامع الاهالي قامت القيامة وجرت
المظاهرات العمومية في بغداد والبصرة والموصل وارسلت برقيات الاحتجاج
الى المراجع العاليه قائلين: انهم مستعدون لشراء هذه البواخر بالثمن الذي تعطيه
للحكومة الاجنبية او الشركة حتى ان البعض كان يقول متحمساً: انما دفع الثمن
امانة ونترك البواخر لحكومتنا المحبوبة قلنا من ان القول بشر او يضمن او يقضى من
جوع غير عالم ان المبلغ باهظ. والحق معهم لان التلفظ بالمليون امر سهل ومن لم ير
في عمره الالف ماذا عليه لو قال مليون؟ فتأخرت الحكومة عن البحث في ذلك
ووردت البرقيات بترك الخوض في هذا البحث ظناً من الحكومة ان هذه الشرارة
يقبها الدخان قاتلاً وهذا الاحتجاج يتبعه التهديد، فشر السلاح. فقال المتجمعهرون:
لله الحمد سكتوا فسكتنا غير مراجعين اضمارهم الحرية الحية في انهم غير مقتدرين
على عقد شركة لذلك حسب قواعدهم المقررة المتعددة التي لا تقبل سهواً او غلطاً لانهم
لو لا اعتقادهم بان الشركات مضره بالمال لعقدوها ولكنهم ان اقتنعوا بمنافعها يتنافسون
على الرئاسة فيها وادارتها حباً بالتصدر والشغف الفارغة. خذ لذلك بضمة امثلة

جرت في العراق دليلاً على قولنا هذا :

٢. شركة عربات (عجلات) بين حلب وبغداد

عقدت شركة لتسيير عربات (عجلات) بين حلب وبغداد قطع المسافة بمائة أيام والشركة مؤلفة من اثنين من اعيان الوطن وهما حضرة محمود افندي شابندر زاده وعبد الجبار افندي خياط زاده وصرفا مبالغ على شرآء عربات (عجلات) ودواب وبناء مواقع في الطريق وكان معهما مدير البريد الحالي جناب سعيد افندي وتمهد الاخير باعمال الشركة وذهب بنفسه الى حلب مراراً وتكبد المشاق ولم تمض برهة لا تزيد على الشهرين حتى فسخت الشركة وانحل عقد المجتمع ولا بد من انهم تكبدوا اضراراً جسيمة ولا علم السبب لذلك وعندي انه اسم الشركة لا غير.

٣. شركة تسيير السيارات بين كربلاء وبغداد

تألفت شركة سنة ١٣٢٧ هجرية في زمن ولاية حضرة نجم الدين بك على بغداد وكانت بتشويقه وكان عمادها حضرة محمود افندي شابندر زاده لتسيير سيارات (أوتوموبيلات) بين بغداد وكربلاء الى النجف وهي نافعة بدون شك ونهايت الناس عليها ووزعت اسهمها بقرب مدة ووضع اصحاب الاسهم الدراهم في البنك (المصرف) العثماني حتى تحيل الوا الى المشار اليه ان الامر قد تم (و كنت معارضاً له اشد المعارضة لاني اعلم باخلاق ابناء وطني) حتى اجتمع ارباب الاسهم اجتماعهم الاخير لانتخاب رئيس للشركة فغاز الاكثريه عبدالرزاق جاني الحاج سهودي الصغار ومال البعض الى جناب محمود افندي الشابندر وحصل النزاع حتى قارب الامر المهاترة فانحل عقد الاجتماع واسترد كل فرد ماسلم للبنك (المصرف) العثماني وطوى اسم الشركة .

٤. شركة تسهيل النقليات

تألفت شركة لتسيير بواخر صغيرة بين بغداد وضواحيها ووزعت الاسهم وجمعت الدراهم وكان كل من المؤسسين باتم النشاط ولم تمض ايام حتى اخذ كل منهم يرمى صاحبه بالخيانة وبقيت معلقة وقد قام بعض اصحاب الاسهم لاقامة الدعوى على من تسلم منهم الدراهم في انهم خداعون خدعوه واخذوا ماله دون عمل وستظهر الايام الغاية.

٥. شركة بواخر في البصرة

لم يكن دأب عدم الائتلاف، خاصاً ببغداد بل باختها البصرة ايضاً فقد تألفت فيها شركة سنة ١٣٠٦ هجرية راس مالها عشرون الف ابرة القشيري باخرة بحرية كانت

معرضة لبيع اسمها (ادارة) واجتمع المبالغ وانفق ارباب الاسهم على توديع الرئاسة للمرحوم الحاج احمد جاني النعمة فطلب الموما اليه امراً ضربياً وهو ان تكون الرئاسة في اولاده بعده الى ما شاء الله ولما لم يوافق احد على هذا الشرط ترك الامر فافترط عقد الشركة ايضاً. ولو اردنا استقصاء الشركات التي قامت وماتت دون جدوى اضاق به الحال على ان الامر لم يبق عند المراقبين بل شملت هذه المزية السامية اخواننا السوريين ايضاً.

٧. شركة معمل الزجاج في الشام

تألفت في دمشق الشام شركة قامت باعباء استحصا لاعتياز معمل للزجاج وصرفت المبالغ للحصول على هذه الامنية التي حسنتها عليها البلاد العثمانية فبذت لهبناء مهماً جسيماً عند الباب الشرقي وباشرت بالعمل فاحتاجت الى راس مال لادارة المعمل فتوقف اصحاب الاسهم عن الدفع وبقي معطلا واذا دام الامر فستضمحل الادوات وتشتت الاسهم وتدخل في خيبر كان ولا حول ولا قوة الا بالله .

مركز حقيقات كاميونير علي محمد علي
في مدينة العرب

فكان عدم الاتفاق سجية عربية خاصة بهذا العنصر الشريف والسبب شدة الذكولان كلامهم يرى في نفسه الكفاءة لادارة كل عمل يوسد اليه. ويخطر لي هنا اعتراض احد الاكاسرة على وفود العرب وتقريره اياهم بان ليس لهم ملك يجمع كلهم ويضم شملهم ويقوى شكيمتهم فاجابه احدهم ذلك لان كلامنا يرى نفسه احق بالملك شرفاً واصلاً وكرماً . (ومن الغريب ان البعض يرون هذا الجواب من جوامع الكلم وانه فخر للعرب)

٩. مود الى بيع البواخر

ذكرنا في صدر هذه الاسطر احتجاج الاهالي على بيعها وانهم احق بها من غيرهم وانهم اولو حزم على تأليف شركة لذلك وهم يتناسون ما وقع لهم من الامور التي ذكرناها فلما سكنت الحكومة ظاهراً عن الامر جاء الاسر وفق مراد الاهالي فسكتوا عنه وكان لم يكن ثمة بحث فلا طالب للشركة ولا سائل عنها لانهم يعلمون حق العلم انهم لا يجتمعون على خير قط وظنوا ان اهال الامر قد تم ولم يعلموا ان تلك الشرارة التي تولى ايقادها الاجانب لمنافعهم لا يمكن ان نحمد البتة وانهم يتهمون اهل الفرص الملائمة لاشمال ناربها اشمالاً لا تطفئ مياها دجلة والفرات. فلما حان الامر المناسب قررت الحكومة افراغ هذه البواخر لشركة يكون نصفها للانكليز

ونصفها الثاني مناصفة بين العثمانيين والالمان وقد قضى الامر وسد باب البحث فلما بلغ الاهالى طرف خبر هذا الامر ارادوا ايضا القيام على الساعين به غير عالمين ان (ماكل مرة تسلم الجزرة) وظنوا ان الحكومة تنسى المثل (من جرب المحرب حلت به الندامة) ولذا لم تمرهم اذنا صاغية حتى ولم تشر صورة المقولة ليعلم كل من الاهالى ما ستؤول اليه حالته مع الشركة المذكورة بل تركت الامر مكتوماً لعلها الحقيقى ان ايس على ولى القامصران بخبر بكافة ما يجربه له من الامور وما يخدم به امواله حسبما يقتضيه الحال والزمان وهي الحققة بالارباب.

١٠. سبب عقد الشركة

كل منا يعلم حال حكومتنا الحاضرة واضطرابها الى المال وايس منا من يجهل ما يلاقيه رجالها من التذلل والسكنة والتعاقب لاسترضاء البيوتات المالية في اوربا وما يلاقونه من عسف الاجانب وغشهم عنهم الاموال التي هم في اشد الحاجة اليها لايفاد بعض الديون وللمباشرة بالاصلاح الذي هم مضطرون الى اجرائه وبدونه ان تمش الدولة هذا فضلاً عن ان استخراج كنوز الاراضى العثمانية التي لاتعد تفقر الى المال من كل الجهات سواء ائتمعت بين الميادين او ترقى الزراعة او لاستعمال الآلات الحديثة لها. والمضطر لاجتراح عليه مهما عمل شراً ما ومهما دفعاً للضرورة ومن منا لا يفدى عند اضطرابه ما هن وهان للحصول على مراده ومن منا لا يصرف المبالغ للحصول على مال يسد به عوز الضرورى؟ او يقوم به اود تجارته او صناعته وخصوصاً بعد تأكده النفع من ذلك المشروع وانه في زمن قريب يأمل ان يحصل من القوائد ما يسد به المبلغ الذي سمح به وزيادة؟ انصفونا ايها القراء.

١١. اليوم

وعلى ما تقدم رأيت الحكومة الحاضرة ان القرض الكبير لا يتم لها الا باسترضاء الحكومة البريطانية على ان استرضاءها ايس هو للقرض وحده بل اطلب معاوتها ايضاً في ما لها من المصالح السياسية. كمسائل الجزر، وتحديد التمخوم، ومسألة المضائق، والديون العمومية الى غير ذلك. فقد رأت، ورأيها الصواب، ان المفاداة بامر البواخر واعتياز النهرين اهون بكثير مما تؤمله. فن ذا يلومها في ذلك؟ بعد ان يكون قد علم الكل انها لم تبسج ذلك ببعابل أبحاثه على شركة لها فيها الربع لتبقى لها قسماً من السيطرة.

١٢. نتائج الشركة اقتصادياً

يقول بعض من يرى الامور على ظواهرها ان هذه الشركة ستكون
الضربة القاضية على تجارة البلاد العراقية وتعليقهم هو :
اولاً . لان الشركة اصبحت في ادارة الانكليز (لانهم اكثر الاسهم)
وشركة لنج انكليزية فسيقع بين الشركتين اتفاق وتكون اجرة النقل حسبما
يريدون ولو ضاعفوها ضعافاً متأخر التجارة . قلنا : لودققوا في الامر لعلموا
ان الرقابة تكون بين الاخوة الاشقاء وبين الوالد وولده ولا اساس لامر
الجنسية في التجارة على ان الحكومة لا بد وان تكون قررت الاجور فلا يمكن
تعديها والشركة بل الشركتان تعلمان ان من الاموال ما لا يمكن ارساله على
بواخرها ما لم تكن الاجرة رخيصة كالخوب مثلاً والاشياء النافهة الثمن فان
زادت الاجرة لا يرسل احد من تلك الاموال شيئاً فكما ان اصحاب الاموال
يفوتهم ربح اموالهم يفوتهم هم ايضا ربح اجورهم فهم مضطرون الى تنزيل
الاجور عند قلة المحول كما تفعل الآن شركة لنج والادارة النهرية فتراها
تتفقان احياناً عند تراكم الاموال ويصل اجرة نقل الطن من بغداد الى
البصرة الى نحو ٢٥ الى ٣٢ شلناً ولكن عند قلة البضائع ينزلونها الى سبعة
شلينات بل اقل كما هو في موسمنا هذا . على ان بواخر اذا جعفر نقلت الطن
باقل من ثلاثة شلينات ونصف من بغداد الى البصرة وذلك عشر الاجرة
في ايام كثرة الاموال في ايلول وتشرين الاول وهو موسم القمح فهل يمكن ان
يقال ان ايام الزيادة هي اتفاق من الشركتين ضد التجارة ؟

١٣. اضطراب الشركة الى تكثير البواخر

على ان البواخر العثمانية التي تشتغل الآن في نهر دجلة هي خمس كما
ذكرنا وثلاث لشركة لنج ونراها غير كافية لنقل الاموال الواردة من اوربا
والهند الى بغداد ولذا ترى الاموال متراكمة اغلب الاوقات في البصرة حتى
يضيق عنها نطاق الاماكن المعدة لحفظها ويبقى بعضها مدة ستة اشهر او اكثر
حتى يقل الوارد منها من ديار الاجانب فتأخذ بتفليها وذلك مضر بالتجارة دون
شك لان انتاجر الذي يتأخر ماله بالبصرة ستة اشهر ماذا يكون ربحه وخصوصاً
ان وصله مال الصيف في الشتاء وبالعكس فيضطر الى خزنه عنده ستة اشهر
اخرى ان كان متمكناً والا فيبقى عند (المصرف) البنك العثماني في الرى
فما كسبه اذا ؟ والحكومة السابقة لم ترد زيادة بواخرها ولم تسمح لشركة

لنيج بتشغيل بواخر أخرى غير اثلاث ولا ترخص احداً بتشغيل بواخر (واما مرآكب اذا جعفر فان ولاية البصرة سمحت له موقفاً على ان يكون بالمدينة ربيع صافي ريمها برخصة الامتياز) وأيضاً عن ضرر التجارة تضررت شركات الضمان اتفقت اغاب الاموال المبرضة للامطار لوجودها تحتها الشركة التي ترى النفع لا بد وان تزيد بواخرها الاموال الداخلة الى بغداد واما الصادرات فلا تمتد بالنسبة الى الواردات اذ هي المهمة جداً . فهل يقطن احد ان شركة تجارية ترى النفع ظاهراً وان الوبور (الباخرة) الذي تشتريه تستخرج منه في مدة سنة واحدة على الاكثر ولا تعمل عدة بواخر ؟ وقد تشبث مدير الادارة الحالي جناب سويان بك بمقدرة مقابلة مع شركة لنيج على ان تسير باخرة رابعة يكون نصف ريمها للادارة النهرية العثمانية فقبلت ذلك بكل ارتياح لكن الحكومة لم تقبل فترك البحث .

١٤ . اجور نقل الاموال الداخلة

اما اجرة نقل الاموال القادمة من البصرة الى بغداد فهي ٢٥ شليناً عن كل طن وهي الاجرة الاعتيادية لما يورد رأساً من اوربا والهند الى بغداد . واما ما يشحن من البصرة فلا بد من زيادة وربما بالغ ٣٥ الى ٤٠ شليناً لانه يتفق اضطراب التجار الى جلب اموالهم فيدفعون ما يطلبه الشركات رغماً عنهم . على ان ذلك لا يوافق الشركات لانهم يضطرون الى تأخير المقاول عليه رأساً وذلك مضر بسمعهم . وربما فعلوه طمعاً بالربح . فاجرة الاموال غالباً من البصرة الى لندن ٣٠ شليناً والمسافة لا تقل عن اربعين يوماً وهنا ربما وصلت الى ٤٠ والمسافة ثلاثة ايام الى اربعة . افا تزيد الشركة بواخرها اوما يتهاجم عليها المساهمون الذين يعرفون قدر الشركات وقوائدها وان زيدت — ولا بد من الزيادة — افا تنتفع منها الولاية بل العراق كله انتفاعاً اقتصادياً ؟

١٥ . نقل الركاب على البواخر

عدا ما ذكرناه من نقل الاموال بين البصرة وبغداد وما بينهما من المراكز العديدة وهناك امر اهم من ذلك وهو امر نقل الركاب الذي يزداد ريمه في بعض الاوقات حتى يفوق اجور الاموال المنقولة . والمسافرون يلاقون الامرين ايام فلة لياه اذ تتأخر البواخر الموجودة واخص منها العثمانية ولا سيما الكبيرة منها « بغداد » « والبصرة » فتقطع المسافة التي بين الولايتين في نحو عشرة

اليوم وريء كان أكثر لأنها تطلب مياهها غزيرة . ولهذا ان بنيت بواخر جديدة فلا بد من أنها تكون موافقة للحال على ما هو اى ان تكون صغيرة الحجم وتطلب ماء قليلا وتكون قوية وتجر جنائب فلا تنأخر ويرتاح لركاب من ذلك . ولا شك في ان الطريق ان سهات يزداد التردد الى لولائتين والى ما بينهما من المواقع وذلك من اقوى اسباب العمران .

١٦ - مناقم الادارة

ذكرنا ان ربيع الادارة في السنين الثلاث الاخيرة كان يتراوح بين ١٨ و ٢٣ الف ليرة . وكان قباها نحو عشرة آلاف . على ان هذا الربيع لا يكاد يذكّر بازاء الدخل المؤمل لو كانت البواخر حسنة وسريعة لان السريعة يكون مصرفها من جهة الاحراق اقل بلا ريب والربيع اكثر ، اذ تكثر انتقليات ويزداد المسافرون . والبواخر العثمانية مع حداثة اعمالها نزلت الى دركة سيئة نسبة الى شركة لنيج والسبب هو اولا لان الذي اشتراها وهو الموفد لذلك من الآستانة لم يكن يعلم درجته من زوال المياه في دجلة ايام الصيف ولذا أخذت تنأخر خلافا لبواخر شركة لنيج .

ثانيا لان عملة البواخر العثمانية لا يخافون جزاء ولا يأملون مكافاة بخلاف غيرهم . اما الجزاء فان الآسرايس له كلام نافذ ولا يمكنه اخراج احد من عمله ما لم تراجع المحاسبة فالدفتر دار فنظاره المالية . وانما تدري ان الموظف (الأمور) لدى يعلم ان ليس لآسره قدرة على اخراجه من عمله ان قصر في خدمته كيف لا يشكّل في عمله بخلاف المستخدمين في الشركات فان اقامهم منوط بحسن خدمتهم فان احسنوا الخدمة داموا والا اخرجوا من وظائفهم بادنى تقرير يدفعه عنهم الريان او المدير او غيرها . ولذا تراهم محافظين على خدماتهم ومن ذا الذي لا يميز بين نظافة وخدمة بواخر شركة لنيج والبواخر العثمانية فبتحويل البواخر الى الشركة المذكورة لا بد من ان تتحسن احوالها ويدقق في اعمالها فلا يأمر وكيل الريان الباخرة بالوقوف في انشاء الطريق ليأخذ من العرب خروفا او نصف حقة من السمك ولو تأخرت الباخرة ساعة او ساعتين واحرق ما تحرقه من الفحم مجانا . ولذا يزداد الربيع لعدم التبذير . وعليه اقول انى متأكد بان ربيع ما يرجع الى الحكومة سيقابل عموم وارداتها الحاضرة بلا شك ولا شبهة

نسبة الى زيادة الخول والركاب . كما ذكرناه آنفا .

١٧. الوجهة السياسية

يقول المعترضون ان المشاعب والفتاقل لم تزل تظهر في اطراف المتنقي والعمارة وتحتاج الحكومة الى سوق المساكر وارسال ما يحتاج اليها . فكيف تحمل البواخر الاجنبية الادوات؟ وماذا يكون مصيرها؟ قلنا : أفيظن هؤلاء في أنفسهم انهم اعقل من بيده زمام امور الدولة؟ أفلا يخطر على بال اوثك الدهاء الصناديد والساسة الخشكين هذه الملاحظة البسيطة؟ هل اني اقول : بينما نرى الآن تحت امرها اربع بواخر ستكون بعد ذلك عشر بل اكثر . وبالطبع يستطيع مالك العشر من ثقل ما يريد باسرع من مالك الاربع . واما الاجرة أفلا يعلم المعترضون ان المساكر والذخائر انقلت مجانيا على البواخر العثمانية يؤخر نقلها الاموال التي يؤخذ عنها اجرة ولولا هي لدخلت الاجرة الصندوق . فالاجرة هي مدفوعة على كل حال اما عينا واما بنحويل ضرر أو خسارة . فاما الفرق جيت؟ — قلنا الفرق هو تكثير البواخر وسرعة النقل . فان كان ذلك عيبا فلا يخبر بجوابه .

ع . ن

بيت النمنومي او بيت جرجية

La famille Nemnounmy ou Georgyé.

لابد ان القرآبيد كرون ما كتبته سابقا بشأن الحلبيين في بغداد اذ قلت : ولم يبق اليوم في بغداد والبصرة من هذه الاسر المستوطنة التي لاريب في اصلها الحلبي سوى عشر اسر (راجع لفة العرب ٣ : ٣٦١)

فبيت النمنومي المعروف عندما اليوم بيت جرجي او جرجية هو من هذه الاسر العشر الحلبية الاصل بل واقدمها الان الجدا لاعلى لهذا البيت جاء بغداد قبل اوائل الربع الاخير من القرن الثامن عشر وكان اسمه عبد الله بن القس فرج الله السمرقاني . ومن الظاهر انه كان يتعاطى البيع والشراء في الزوراء ونواحها واهذا كثيرا ما كان يتردد الى قرية كبيرة في لواء الديوانية مشهورة في تاريخ باشوية بغداد قائمه على ضفة الفرات فوق السماوة على مسافة ١٥ فرسخاً منها اسمها الماروم (١)

(١) الماروم يفتح اللام الاولى وضم اللام الثانية اسم مشتق من فعل المار وعله كان يلفظ في الاصل بضم اللام الاولى ايضاً وهو من الفصيح . ويوجد بهذا الاسم قرينان تغرب الواحدة من الاخرى احداهما قديمة وهي قرية اليوم والاخرى حديثة العهد .