

لُعْبَةُ الْعَرَبِ

مَجَلَّةٌ شَهْرِيَّةٌ إِدَارِيَّةٌ عَلَمِيَّةٌ 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 پاشا والى بغداد السابق الشهير بالكوزيكلى) نحو سنة ١٢٧٣ هـ (١٨٥٦ م) ثم زاد عليها المرحوم مدحت پاشا ثم اخذت بالانحطاط الى درجة ان بلغ مدير البواخر المرحوم سرى افندي از ببيع بعض الادوات والاقاض لايفاء رواتب الموظفين (راجع لفة العرب ٣: ٥٦١ في الحاشية) ثم تبديل بعض الامور بن اخذت بالانتعاش حتى تولاهما (آمر) قومندان بحرية البصرة الميرلوا (امير اللوآ) امين پاشا حوالى سنة ١٣٠٩ هـ (١٨٩١ م) فتحسنت طاهما وبلغت شأواً مهماً ووفر من وارداتها ما قدمه الى الاستانة لشراء باخرتين اضافان الى الموجودات وقتئذ فاخذت الاستانة المبلغ ولم تشتت بواخر حتى ضج العموم ولكن بلا جدوى فاشترت الاملاك الخاصة بالسلاطان السابق حضرة عبدالحميد خان هذه البواخر الاربع وهي الموصل والفرات والرافعة والبغدادى مع ادارتي البصرة وبغداد وحوض البصرة وما يتبع ذلك من آلات وادوات في معمل البصرة بمبلغ هو (كما يحظر لى اقل من سبعة آلاف ايرة) وذلك حسب تخمين المحمدين من الملكية والعسكرية، فلما اصارت الاملاك السنية توفرت وارداتها واصبحت كما كانت في زمن امين پاشا فزادت عليها باخرتين وهما حميدية وبرهانية، ثم اخبر بين دوها البصرة وبغداد فصار ثمانية حتى كانت ايام الانقلاب فعادت مع بقية املاك الخلع الى

المالية فاخذت الحكومة منها باخرتين اولاً ثانياً اتخذتها لنقل الاشياء العسكرية
وتأديب المشائر في اطراف المنتفق 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 ربحها نحو ٢٠ الف ايرة وفي
سنة ١٣٢٨ تولاها جناب سويان بك المدير الحالي فبلغ ربيع ٢٣ الف ايرة واما في سنة
١٣٢٩ فقد حصل تأخير في سيرها وتمطل بمضاهات قضي صرف مبالغ لاعمارها اولذا كان
الربيع الصافي نحو ١٨ الف ايرة. هذه هي البواخر التي عليها مدار البحث وتذمر الصحف.

٢. تظاهرات الاهالي ضديها

نزعت الحكومة الحاضرة قبل نحو ثلاث سنوات الى بيع هذه البواخر: ١
لانها رأت ربحها 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 (وانا
كلمة في هذا الباب تؤجلها الى مقالة اخرى) ٣ لا استرخص حكومتنا حكومة بريطانيا
المعظمى توصلاً الى اتخاذ ذلك ذريعة للحصول على موائمتها (وان ذلك من الآمال
البعيدة) فقررت ببيعها فلما بلغ الامر مسامح 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: اننا دفع الثمن
امانة ونترك البواخر لحكومتنا المحبوبة قلنا من ان القول بشر او يمن او يقضي من
جوع غير عالم ان المبلغ باهظ. والحق معهم لان التلغف 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 قائلين وهذا الاحتجاج يتبعه التهديد، فشر السلاح. فقال المتجمهرون:
لله الحمد سكتوا فسكتنا غير مراجعين اضمارهم الحرة الحية في انهم غير مقتدرين
على عقد شركة لذلك حسب قواعدهم المقررة المتعددة التي لا تقبل سهواً او غلطاً لانهم
لو اذاعتقادهم بان الشركات مضره بالمال لعقدوها ولكنهم ان اقتنعوا بمناقضتها يتنافسون
على الرئاسة فيها وادارتها جيداً بالتصدر والشقشقة الفارغة. خذ لذلك بضمه امثلة

جرت في العراق دليلاً على قولنا هذا :

٤ . شركة عربات (عجلات) بين حلب وبغداد

عقدت شركة لتسيير عربات (عجلات) بين حلب وبغداد تقطع المسافة بمائة يوماً واليوم 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 مهمامدير البريدالحالي 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 ولاعلم السبب لذلك وعندي انهامم الشركة لاغير.

٥ . 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 وثمافت الناس عليها ووزعت اسهمها بقرب مدينة ووزع اصحاب الاسهم الدراهم في البنك (المصرف) العثماني حتى تخيل الوالي المشار اليه ان الامر قد تم (وكنت معارضاً له اشد المعارضة لاني اعلم باخلاق ابناء وطني) حتى اجتمع ارباب الاسهم اجتمعهم الاخير لانتخاب رئيس للشركة فغاز الاكثريه عبدالرزاق جاني الحاج سهودي الصفار 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 .

٥ . شركة تسهيل النقلات

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 .

٦ . 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 ايرة اقشترى باخرة بحرية كانت

معروضة للبيع اسمها (ادارة) واجتمع المبالغ وانفق ارباب الاسهم على توديع الرأسة للمرحوم الحاج احمد جابي النعمة فطلب الموما اليه امراً ضربياً وهو ان تصكون الرأسة في اولاده بعده الى ما شاء الله ولما لم يوافق احد على هذا الشرط ترك الامر فافترط عقداً لشركة ايضاً، ولو اردنا استقصاء الشركات التي قامت وماتت دون جدوى اضاق به المجال على ان الامر لم يبق عند العراقيين 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 المنيانية فبذت لهبناء مهماً جسيماً عند الباب الشرقي وباشرت بالعمل فاحتاجت الى راس مال لادارة المعمل فتوقف اصحاب الاسهم عن الدفع وبقي معطلاً واذا دام الامر فستضمحل الادوات وتنتف الاسهم وتدخل في خراب كان ولا حول ولا قوة الا بالله .

مرحومنا الحاج احمد جابي النعمة

فكان عدم الاتفاق سجية عربية خاصة بهذا العنصر الشريف والسبب شدة الذكوان 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 هنم على تأليف شركة لذلك وهم يتناسون ما وقع لهم من الامور التي ذكرناها فلما سكتت الحكومة تظاهراً عن الامر جاء الامر 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 ووطنوا ان اهمال الامر قد تم ولم يعلموا ان تلك الشرارة التي تولى ايقادها الاجانب لمنافعهم لا يمكن ان نحمد البتة وانهم يتهمزون اهل الفرص الملائمة لاشمال ناربها اشمالاً لا تطفئه مياه 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 باع الاهالي طرف خبير هذا الامر ارادوا ايضا القيام على الساعين به غير عالمين ان (ماكل مرة تسلم الجزة) وظنوا ان الحكومة تنسى المثل (من جرب المحرب حلت به الندامة) ولذا لم تمرهم اذنا صاغية حتى ولم تشر صورة المقاوله ليعلم كل من الاهالي 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 بالاربيب.

١٠. سبب عقد الشركة

كل منا يعلم حال حكومتنا الحاضرة واضطرابها الى المال وايس منا من يجهل ما يلاقه رجالها من التذلل والسكنه والتعاقب لاسترضاء البيوتات الماليه في اوربا وما يلاقونه من عسف الاجانب وغشهم عنهم الاموال التي هم في اشد الحاجة اليها لا يبايعون بعض الديون ولا مباشرة بالاصلاح الذي هم مضطرون الى اجرائه وبدونه ان تمش الدولة. هذا فضلاً عن ان استخراج كنوز الاراضي العثمانية التي لاتعد فقراً الى المال من كل الجهات سواء اتمعت بين الميادين او ترقى الزراعة او لاستعمال الآلات الحديثة لها. والمضطر لاجتراح عليه مهما عمل شراً ما وهرفاً دفعاً للضرورة. ومن منا لا يفدى عند اضطرابه ما عنده من المصنوع على مراده ومن منا لا يصرف المبالغ للمصنوع على مال يديه عوضاً للضرورة؟ او يقوم به اود تجارته او صناعته وخصوصاً بعد تأكده التمتع 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. كسائل الجزر، وتحديد التخوم، ومسألة المضائق، والديون العمومية الى غير ذلك. فقد رأيت، ورأيها الصواب، ان المفاداة بامر البواخر واعتياز النهرين اهون بكثير مما تؤمله. فن ذا يلومها في ذلك؟ بعد ان يكون قد علم الكلى انها لم تباع ذلك ببيعاً بل أحاطت 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 فسيفع 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 مساس 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 باخرها عالم تكن الاجرة رخيصة كالخوب مثلاً والاشياء التافهة الثمن فان زادت الاجرة لا يرسل احد من تلك الاموال شيئاً فكما ان اصحاب الاموال يهتمون ببيع اموالهم يهتمون هم ايضا ببيع اجورهم فهم مضطرون الى تنزيل الاجور عند قلة المحمول كما تفعل الآن شركة لنج والادارة النهرية فتراها تتفقان احيانا عند تراكم الاموال ويصل اجرة نقل الطن من بغداد الى البصرة الى نحو ٢٥ الى ٣٢ شلينا ولكن عند قلة البضائع ينزلونها الى سبعة شلينات بل اقل كما هو في موسمنا هذا . على ان باخر اقا 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 . اضطرار 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 المدة لحفظها ويبقى بعضها مدة ستة اشهر او اكثر حتى يقل الوارد منها من ديار الاجانب فتأخذ بتقلها وذلك مضر بالتجارة دون شك لان اتاجر 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 الرمي فما كسبه اذا ؟ والحكومة السابقة لم ترد زيادته باخرها ولم تسمح لشركة

لنح بشقيل بواخر أخرى غير اثلاث ولا ترخص احداً بشقيل بواخر (واما مرآكب اذا جعفر فان ولايه البصرة سمحت له موقفاً على ان يكون لبلديتها ربع صافي ربحها برخصة الامتياز) وفضلاً عن ضرر التجارة تضررت شركات الضمان اتفان اغاب الاموال الممرضة للامطار لوجودها فالحركة التي ترى النفع لا يد 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 بمقد مقابلة مع شركة لنح على ان تسير باخرة رابعة يكون نصف ربحها 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 شلينا عن كل طن وهي الاجرة الاعتيادية لما يورد رأساً من اوربا والهند الى بغداد . واما ما يشحن من البصرة فلا بد من زيادة وربما بلغ ٣٥ الى ٤٠ شلينا لانه يتفق اضطرار التجار الى جلب اموالهم فيدفعون ما تطلبه 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 ٣٥ شلينا والمسافة لا تقل عن اربعين يوماً وهنا ربما وصلت الى ٤٠ والمسافة ثلاثة ايام الى اربعة . افا تزيد الشركة بواخرها او ما 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 المدينة وهناك امر اهم من ذلك وهو امر نقل الركاب الذي يزداد ربحه في بعض الاوقات حتى يفوق اجور الاموال المنقولة . والمسافرون يلاقون الامرين ايام قلة ليام اذ تتأخر البواخر الموجودة واخص منها العثمانية ولا سيما الكبيرة منها « بغداد » « والبصرة » فتقطع المسافة التي بين الولايتين في نحو عشرة

اليوم وريء كان اكثر لانها تطلب مياهها غزيرة . ولهذا ان بنيت بواخر جديدة فلا بد من انها تكون موافقة للحال على ما هو اى ان تكون صغيرة الحجم وتطلب ماء قليلا وتكون قوية ونجرب جنائب فلا تنأخر ويرتاح لركاب من ذلك . ولا شك في ان الطريق ان سهات يزداد التردد الى لولايتين 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 قبلها نحو عشرة آلاف . على ان هذا الربيع لا يكاد يذكر بازاء الدخل المؤمل لو كانت البواخر حسنة وسريعة لان السرعة 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 لنج والسبب هو اولا لان الذي اشتراها وهو الموفد لتلك من الآستانة لم يكن يعلم درجته بزول المياه في دجلة ايام الصيف ولذا أخذت تنأخر خلافا لبواخر شركة لنج .

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 يتكامل في عمله بخلاف المستخدمين في الشركات فان ابقاهم منوط بحسن خدمتهم فان احسنوا الخدمة داموا والا أخرجوا 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 لنج والبواخر العثمانية فتحويل 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 السمون 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 الخاضرة بلاشك ولاشبهة

نسبة الى زيادة الخمول والركاب . كما ذكرناه آفا .

١٧. الوجبة السياسية

يقول المعترضون ان المشاعب والفتاقل لم تزل تظهر في اطراف المتفق 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 ممن بيده زمام امور الدولة؟ أفلا يخطر على بال اوثك الدهاء الصناديد والساسة الخشكين هذه الملاحظة البسيطة؟ هل انى اقول : بينما نرى الآن تحت امرها اربع باواخر ستكون بعد ذلك عشر بل اكثر . وبالطبع يستطيع مالك العشر من نقل ما يريد باسرع من مالك الاربع . واما الاجرة أفلا يعلم المعترضون ان المساكر والقضائر انقلت مجازاً على البواخر العثمانية يؤخر نقلها الاموال التي يؤخذ عنها اجرة ولولا هي لدخلت الاجرة الصندوق . فالاجرة هي مدفوعة على كل حال اما عيننا واما تحويل ضرر أو خسارته نقابلها . فما الفرق حينئذ؟ — قلنا الفرق هو تكثير البواخر وسرعة النقل . فان كان ذلك عيباً فلا يخبر بجوابك

ع . ن

بيت النمنومي او بيت جرجية

La famille Nemnounmy ou Georgyé.

لا بد ان القرآءة يذكرن ما كتبه سابقاً بشأن الحلبيين في بغداد اذ قلت : ولم يبق اليوم في بغداد وابصرة من هذه الاسر المستوطنة التي لاريب في اصلها الحلبي سوى عشر اسر (راجع لفة العرب ٣ : ٣٦١)

فبيت النمنومي المعروف عندنا اليوم بيت جرجي او جرجية هو من هذه الاسر العشر الحلبية الاصل بل واقدمها الان الجدا الأعلى 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 الزور آه ونواحها واهذا كثيراً ما كان يتردد الى قرية كبيرة في لوآه الديوانية مشهورة في تاريخ باشوية بغداد قائمة 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 المرم ولعله كان يلفظ في الاصل بضم اللام الاولى ايضاً وهو من الفصيح . ويوجد بهذا الاسم قربتان تغرب الواحدة من الاخرى احداهما قديمة وهي قرية اليوم والاخرى حديثة العهد .