

# لُعْبَةُ الْعَرَبِ

مَجَلَّةٌ شَهْرِيَّةٌ إِدْبِيَّةٌ 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 پاشا والى بغداد السابق الشهير بالكوزالكلبي) نحو سنة ١٢٧٣ هـ (١٨٥٦ م) ثم زاد عليها المرحوم مدحت پاشا ثم اخذت بالانحطاط الى درجة ان بلغ بمدير البواخر المرحوم سرى افندي از ببيع بعض الادوات والاقاض لايفاء رواتب الموظفين (راجع لغة العرب ٣: ٥٦١ في الحاشية) ثم تبديل بعض الامور بن اخذت بالانتعاش حتى تولاهم (امر) قومندان بحرية البصرة الميرلوا (امير اللوآء) امين پاشا حوالى سنة ١٣٠٩ هـ (١٨٩١ م) فتحسنت حالها وبلغت شأواً مهماً ووفر من وارداتها ما قدمه الى الاستانة لشراء باخرتين تضافان الى الموجودات وقتئذ فاخذت الاستانة المبالغ ولم تشتري باخر حتى ضج العموم ولكن بلا جدوى؛ فاشترت الاملاك الخاصة بالسلطان 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 المالكية والعسكرية، فلما اصارت للاملاك السنية توفرت وارداتها واصبحت كما كانت في زمن امين پاشا فزادت عليها باخرتين وهما حميدية وبرهانية، ثم اخريين وهما البصرة وبغداد، فصارت ثمانية حتى كانت ايام الانقلاب فعادت مع بقية املاك الخلع الى

المالية فاخذت الحكومة منها باخرتين اولئنا 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 ربيعها 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 وتعطل بعضها فاقضى صرف مبالغ لاعمارها ولذا 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  
لانهارات ربيعها قليلاً بالنسبة الى رأس المال الذي يمكن الحصول عليه من بيعها: ٢  
لان الحكومة لا يمكنها القيام بالاعمال التجارية لعدم اعتمادها على عمالها او اعدم وجود عمال امناء يقومون بالاعمال كما يجب دون ازعاج الرعايا والضرر في المال (واتنا كلمة في هذا الباب نؤجلها الى مقالة اخرى) ٣  
لانها لا تستطيع ان توفى ديونها من الاموال التي تحصل عليها من الاموال المبيدة) 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: ان يدفع الثمن امانة وتترك البواخر لحكومتنا المحبوبة نظناً منه ان القول بشر او بيمين او يقضى من جوع غير عالم ان المبلغ باهظ. والحق معهم لان التلفظ بالمليون اسهل 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 يتبعها الدخان فالتار وهذا الاحتجاج يتبعه التهديد، فشهد السلاح. فقال المتجمعون: لله الحمد سكتوا فسكتنا غير مر اجعين اضمارهم الحرة الحية في انهم غير مقتدرين على عقد شركة لذلك حسب قواعدهم المقررة المتعددة التي لا تقبل سهواً او غلطاً لانهم لو اذعنوا لاعتقادهم بان الشركات مضره بالمال لعقدوها ولكنهم ان اقتنعوا بما نقمها يقتنفسون على الرئاسة فيها وادارتها حباً بالتصدر والشقشقة الفارغة. خذ لذلك بضمة امثلة

جرت في العراق دليلاً على قولنا هذا :

٣ . شركة عربات (عجلات) بين حلب وبغداد

عقدت شركة لتسيير عربات (عجلات) بين حلب وبغداد تقطع المسافة بمائتيه ايام والشركة مؤلفة من اثنين من اعيان الوطن وهما حضرة محمود افندي شابندر زاده وعبد الجبار افندي خياط زاده وصرفاً مبالغ على شراء عربات (عجلات) ودواب وبناء مواقع في الطريق وكان مهمامدير البريد الحالى 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 وعندى انه اسم الشركة لا غير.

٤ . 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 (اوتوموبيلات) بين بغداد وكربلاء الى النجف وهي نافعة بدون شك ونهايت الناس عليها ووزعت اسهمها بالقرب من مدينة ووضعت اسباب الاسهم الدرهم في البنك (المصرف) العثماني حتى تخيل الوالى المشار اليه ان الامر قد تم (وكنت معارضاً له اشد المعارضة لانى اعلم باخلاق ابناء وطنى) حتى اجتمع ارباب الاسهم اجتمعهم الاخير لانتخاب رئيس للشركة فغاز الاكثرية عبدالرزاق چايى الحاج سهودى الصغار ومال البعض الى جناب محمود افندي الشابندر وحصل النزاع حتى قارب الامر المهاترة فانحل عقد الاجتماع واسترد كل فرد ما سلم للبنك (المصرف) العثماني وطوى اسم الشركة .

٥ . شركة تسهيل النقلات

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

٦ . شركة بواخر في البصرة

لم يكن داء عدم الائتلاف خاصاً ببغداد بل باختها البصرة ايضاً فقد تألفت فيها شركة سنة ١٣٠٦ هجرية راس مالها عشرون الف ليرة اشترى باخرة بحرية كانت

معروضة للبيع اسمها (ادوة) واجتمع المبالغ واتفق ارباب الاسهم على توديع الرأسة للمرحوم الحاج احمد جابي النعمة فطلب الموما اليه امراً ضربياً وهو ان تصكون الرأسة في اولاده بعده الى ماشاء الله ولما لم يوافق احد على هذا الشرط ترك الامر فافترط عقد الشركة ايضاً. ولو اردنا استقصاء الشركات التي قامت وماتت دون جدوى لضاق به المجال 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 لامتياز معمل للزجاج وصيرفت المبالغ للحصول على هذه الامنية التي حسنتها عليها البلاد العثمانية فبذت لهبناء مهماً جسيماً عند الباب الشرقي وباشرت بالمعمل فاحتاجت الى راس مال لادارة المعمل فتوقف اصحاب الاسهم عن الدفع وتبقى معطلا واذا دام الامر فستضمحل الادوات وتنتف الاسهم وتدخل في خبر كان ولا حول ولا قوة الا بالله .

مركز حقيقات كامبوتر علمي  
الرياض - المملكة العربية السعودية

فيكون 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 لاركلا منا يرى نفسه احق بالملك شرفاً واصلاً وكرماً . (ومن الغريب ان البعض يرون هذا الجواب من جوامع الكلم وانه فخر للعرب)

#### ٩. عود الى بيع البواجر

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 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 وظنوا ان اهال الامر قد تم ولم يعلموا ان تلك الشرارة التي تولى ايقادها الاجانب لنا فعمهم لا يمكن ان نحمد البتة وانهم يتهنزون اهل الفرص الملائمة لاشمال نارها اشمالاً لا تطفئه مياه دجلة والفرات. فلما حان الامر المناسب قررت الحكومة افراغ هذه البواجر لشركة يكون نصفها للانكليز

ونصفها الثاني مناصفة بين العثمانيين والالمان وقد قضى الامر وسد باب البحث فلما بلغ الاهالي طرف خبر هذا الامر ارادوا ايضا القيام على الساعين به غير عالمين ان (ما نزل مرة تسلم الجزرة) وظنوا ان الحكومة تنسى المثل (من جرب المحرب حلت به الندامة) ولذا لم تمرهم اذنا صاغية حتى ولم ينشر صورة المقاوله ليعلم كل من الاهالي ما ستؤول اليه حالته مع الشركة المذكورة بل تركت الامر مكتوماً لعلمها الحقيقي ان ايس على ولي القاصران بخبره بكافه ما يجربه له من الامور وما يخدم به امواله حسبما يفرضه الحال والزمان وهي المحقة بالاربيب.

١٠. سبب عقد الشركة

كل منا يعلم حال حكومتنا الحاضرة واضطرابها الى المال وايس منا من يجهل ما يلاقه رجالها من التذلل والسكنه والتحقيل لاسترضاء البيوتات الماليه في اوربا وما يلاقونه من عسف الاجانب ومنهم عنهم الاموال التي هم في اشد الحاجة اليها لا يصاب بعض الديون ولا مباشرة بالاصلاح الذي هم مضطرون الى اجرائه وبدونه ان تمش الدولة. هذا فضلاً عن ان استخراج كنوز الاراضي العثمانية التي لاتعد تنقر الى المال من كل الجهات سواء اتمعت من الميادين او ترقى الزراعة او لاستعمال الآلات الحديثة لها. والمضطر لاجتاج عليه مهما عمل شراً وهرقا دفعا للضرورة. ومن منا لا يفدى عند اضطرابه ما عنده وان لا يحصل على مراده ومن منا لا يصرف المبالغ للحصول على مال يسد به عوزه الضروري؟ 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 المبالغ 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 ليس هو للقرض وحده بل لطلب معاونتها ايضاً في ما لها من المصالح السياسية. كمسائل الجزر، وتحديد التخوم، ومسألة المضائق، والديون العمومية الى غير ذلك. فقد رأيت، ورأيها الصواب، ان المفاداة بامر البواخر وامتياز النهرين اهون بكثير مما تؤمله. فن ذا يلومها في ذلك؟ بعد ان يكون قد علم الكل انها لم تبسح ذلك ببيع ابل 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 الاقرباء 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 كالحبوب مثلاً والاشياء الثاقبة الثمن فان  
زادت الاجرة لا يرسل احد من تلك الاموال شيئاً فكما ان اصحاب الاموال  
يفوتهم ربح اموالهم يفوتهم ربح اجورهم فهم مضطرون الى تنزيل  
الاجور عند قلة المحول كما تفعل الآن شركة لنج والادارة النهرية فتراها  
تتفقان احيانا عند تراكم الايدوايل ويصل اجرة نقل الطن من بغداد الى  
البصرة الى نحو ٢٥ الى ٣٢ شليناً 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 وانصف من بغداد الى البصرة وذلك عشر الاجرة  
في ايام كثرة الاموال في ايلول وتشرين الاول وهو موسم التمر 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 وتراها 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 بنقلها 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 زيادة بواخرها ولم تسمح لشركة

لنح بتشفيل بواخر أخرى غير اثلاث ولا ترخص احداً بتشفيل بواخر ( واما مرآكب اذا جعفر فان ولايه البصرة سمحت له موقفاً على ان يكون لبلديتها ربع صافي ريمها برخصة الامتياز ) وفضلاً عن ضرر التجارة تضررت شركات الضمان لتف اغاب الاموال المبرضة للامطار لوجودها تحتها بالشركة التي ترى النفع لا بد وان تزيد بواخرها الاموال الداخلة الى بغداد واما الصادرات فلا تمد 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 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 شلينا عن كل طن وهي الاجرة الاعتيادية لما يورد رأساً من اوروبا 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 لي اربعة . اما تزيد الشركة بواخرها او ما يتهاجم عليها المساهمون الذين يعرفون قدر الشركات وقواتها وان زبدت — 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 ريمه في بعض الاوقات حتى يفوق اجور الاموال المنقولة . والمسافرون يلاقون الامرين ايام فلة ليام اذ تتأخر البواخر الموجودة واخص منها العثمانية ولا سيما الكبيرة منها « بغداد » « والبصرة » فتقطع المسافة التي بين الولايتين في نحو عشرة

ايام ورية كان اكثر لانها تطلب مياهها غزيرة . ولهذا ان بليت بواخر جديدة  
فلايد من انها تكون موافقة للحال على ما هو اى ان تكون صغيرة الحجم  
وتطلب ماء قليلا وتكون قوية وتجر جنائب فلا تسأخر ويرفاح لركاب من ذلك .  
ولا شك في ان الطريق ان سهات يزداد التردد لى لولايتين والى ما بينهما من  
المواقع وذلك من اقوى اسباب العمران .

١٦ . منافع الادارة

ذ كرنا 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 السريعة يكون  
مصرفها من جهة الاحراق اقل بالاربع والربيع اكثر . اذ تكثر انقلبات  
ويزداد المسافرون . والبواخر العثمانية مع حداثة اعمالها نزلت الى دركة سيئة  
نسبة الى شركة لنيج . والسبب هو اولا لان الذى اشتراها وهو الموفد لذلك  
من الآستانة لم يكن يعلم درجته بزول المياه في دجلة ايام الصيف ولذا أخذت  
تتأخر 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  
يراجع المحاسبة فالدقتر دار فنظاره المالية . وانما تدرى ان الموظف (الأمور) لذى يعلم  
ان ليس لآسره قدرة على اخراجه من عمله ان قصر في خدمته كيف لا يتكاسل  
في عمله بخلاف المستخدمين في الشركات فان ابقاءهم 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 الذى لا يميز  
بين نظافة وخدمة بواخر شركة لنيج والبواخر العثمانية فبتحويل البواخر  
الى الشركة المذكورة لايد من ان تتحسن احوالها ويدقق في اعمالها فلا يأمر  
وكيل الريان الباخرة بالوقوف في انشاء الطريق ليأخذ من العرب خروفا او  
نصف حقة من السمن 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

نسبه الى زيادة الخمول والركاب . كما ذكرناه آنفا .

١٧. الوجبة السياسية

يقول المعترضون ان المشاعب والنقلاقل لم تزل تظهر في اطراف المتفق والعمارة وتحتاج الحكومة الى سوق المساكن وارسال ما يحتاج اليها . فكيف تحمل البواخر الاجنبية الادوات؟ وماذا يكون مصر فيها؟ قلنا : أفيضان هؤلاء في أنفسهم أهم اعقل من 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 . وبالضبط يستطيع مالك العشر من نقل ما يريد باسرع من مالك الاربع . واما الاجرة أفلا يعلم المعترضون ان المساكن والقضائر انقلت مجانا 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 خساره نقابلها . فما الفرق حينئذ؟ — قلنا الفرق هو تكثير البواخر وسرعة النقل . فان كان ذلك عيبا فلا يخبر بجوابه سدي ع . ن

### بيت النمنومي او بيت جرجية

La famille Nemnounmy ou Georgyé.

لابد ان القرآمة تذكر ما كتبه 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 عندنا اليوم بيت جرجي او جرجية هو من هذه الاسر العشر الحلبية الاصل بل واقدمها لان الجد الاعلى لهذا البيت جاء بغداد قبل اوائل الربع الاخير من القرن الثامن عشر وكان اسمه عبد الله بن القس فرج الله السرياني . ومن الظاهر انه كان يتعاطى البيع والشراء في الزورآه ونواحها ولهذا كثيرا ما كان يتردد الى قرية كبيرة في لوآه 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 الم ولعله كان يلفظ في الاصل بضم اللام الاولى ايضاً وهو من الفصيح . ويوجد بهذا الاسم قرينان تقرب الواحد من الاخرى احداهما قديمة وهي قرية اليوم والاخرى حديثة العهد .