



ISSN: 2957-3874 (Print)

Journal of Al-Farabi for Humanity Sciences (JFHS)

<https://iasj.rdd.edu.iq/journals/journal/view/95>

مجلة الفارابي للعلوم الإنسانية تصدرها كلية الفارابي الجامعة



تاريخ النقل والمواصلات في العراق مصلحة نقل الركاب في الموصل نموذجا ١٩٥٦-١٩٨٦

أ.م.د حسين نهاد عبد الحميد حسين

كلية التربية للعلوم الانسانية , جامعة الموصل

History of Transportation in Iraq

Mosul Passenger Transport Authority as a Model (1956-1986)

Dr .hussin nihad eabd alhamid hussin

Faculty of Education, University of

Al Mosul

dr.hussienalhaek@gmail.com

<https://orcid.org/0000-0002-3363-4443> , ORCID:

Keywords: transportation, interest, lines, passengers

ملخص:

يعد النقل جزءا مهما من البنى التحتية للمدينة ، الموزعة على شكل شبكات من الحافلات ذات اللون الاحمر كان لها دور حيوي ومهم في تأمين النقل لا غلب مناطق الموصل منذ تاسيسها عام ١٩٥٦ حتى عام ١٩٨٦ ، وبذل القائمين عليها جهودا ايجابية لخدمة المواطنين عبر باصات استفاد من خدماتها مختلف شرائح المجتمع الفقيرة والمتوسطة الدخل ، و تديرها مديرية مصلحة نقل الركاب وموظفون ومحاسبون وكراجات خاصة للتصليح ومبيت الحافلات ، ويطلق السكان عليها اسم (الامانة) وضمن ما تمتاز به خدماتها وانضباط توقيتاتها ولمنتسبيها ملابس خاصة متميزة. الكلمات المفتاحية: نقل, مصلحة, خطوط, ركاب

Abstract:

Transportation is an important part of the city's infrastructure , distributed in the form of networks of red buses that played a vital and important role in securing transportation for most of Mosul's areas from its establishment in 1956 until 1986 . Those in charge made positive efforts to serve citizens through buses that benefited various segments of society , both poor and middle- income . It is managed with employees , accountants , and private garages for repair and bus accommodation . The residents call it the (trust) and among its distinguishing features are its services and the regularity of its timings . The drivers and the customs officers have special , distinctive uniforms.

مقدمة:

شكّلت مصلحة نقل الركاب في الموصل احد المعالم الخدمية الاقتصادية المهمة لمدينة الموصل ، بدأت عملها عام ١٩٥٦ م ، ووفرت خدمات نقل خدماتها الى مختلف انحاء مدينة الموصل وماحولها من قرى ومجمعات سكنية باقل التكاليف وادق المواعيد ، اما عن ادارتها فانها كانت تدار من قبل مديرية مصلحة نقل الركاب التي تتمتع بخصوصية الادارة الذاتية ، اشتهرت بين الأهالي باسم (الأمانة) . اما عن هيكلية الدراسة فقد تضمنت مبحثين الاول سلط الضوء على ابرز التشريعات القوانين الادارية ، وهيكلية نظام عملها ، اما المبحث الثاني فقد تضمن نظام الخدمات المقدمة من خلال تقسيم خطوطها الى مناطق بأوقات سير منظمة بالاضافة الى التطرق الى دورها في تعزيز قيم اجتماعية واخلاقية تتفق ومنظومة المجتمع المواسلي المحافظة ، واخيرا وليس اخرا تضمن البحث خاتمة باهم النتائج التي تم التوصل اليها ، واعتمد البحث على عدة مصادر منها الوثائق الغير منشورة والمحفوظة في ملفات محافظة نينوى والمتمثلة بمخاطبات الرسمية المتعلقة بالادارة المحلية لمحافظة نينوى المتعلقة بعمل المصلحة بالاضافة الى جريدة الوقائع العراقية التي تختص بنشر القوانين والتشريعات الحكومية ب، وكان للمقابلات الشخصية نصيبا منها وبخاصة مع احد ابرز الشخصيات التي تولت ادارة عمل المصلحة عبد

المحسن يحيى محمد عربو (١٩٨٤ - ١٩٨٦) في مدينة الموصل ، اما عن الصور فقد تم توظيف برنامج الذكاء الاصطناعي ChatGPT من اجل الوصول الى صور توثق اهم مفاصل عمل نجاح هذا القطاع الحيوى المهم الذي تفتقدت له اليوم المدينة

المبحث الأول مصلحة نقل الركاب في الموصل :- بين تشريع القوانين والادارة

تعد مصلحة نقل الركاب في الموصل من المؤسسات الخدمية المهمة التي وفرت وسيلة نقل أساسية لسكان الموصل بمختلف شرائحهم ، وتميزت بحافلتها باللون الأحمر وحمل كل خط رقم يشير الى وجهة سيره ، مما يعكس التزام المؤسسة بالنظام والانضباط ، واشتهرت بين الأهالي اطلاق اسم (الأمانة) (لقد كان يُطلق على باصات نقل الركاب تسمية (الأمانة). وهناك رأيان بخصوص هذه التسمية: الرأي الأول أن النساء كانت لا تركب سيارات الأجرة بمفردها أبدا بل تركب (الأمانة) لأنها حكومية وأمنة. أما الرأي الثاني فيعزي ذلك الاسم إلى (أمانة العاصمة) التي كانت أول من استخدمها في العراق .) عليها كونها تتمتع بخصلة الامان ودقة المواعيد

- تشريعات وقوانين مصلحة نقل الركاب في الموصل

شهدت مدينة الموصل بعد عام ١٩٣٦م تطوراً عمرانياً أدى إلى اتساع رقعة المدينة طويلاً وعرضاً ، رافقته زيادة في اعداد السكان الذين بلغ عددهم قرابة (٣٥١٧٧ نسمة) (دويس, ١٩٣٦, ٦٩٨) وبدأت تظهر معاناة السكان من مشقة النقل ، وبرزت الحاجة إلى وسائل نقل عامة أكثر تطوراً من العربات التي تجرها الخيول ، وعكست الصحافة المحلية آنذاك هذه الحاجة من خلال ماقالاتها ، داعية الحكومة المحلية إلى توفير وسيلة نقل عامة تتناسب مع التوسع السكاني والعمراني واتصال مدية نينوى القديمة بالموصل الجديدة (جريدة الاساس, ١٩٥٢, ٤) . وفي عام ١٩٣٧م تقدم رجل الأعمال الموصلية مصطفى الصابونجي، بمقترح إلى متصرفية لواء الموصل بمشروع لإنشاء نقل عام تحت اسم (باص)، حيث عرض شراء سيارات من نوع فورد وشفروليه لتشغيلها ضمن حدود المدينة في نقل المواطنين (الطائي, ٢٠٠٨, ٣٢٧)، غير أن المشروع لم يحظ بالاهتمام الكافي ، لأسباب فنية منها ليس هناك في المدينة طرق معبدة كافية لاستيعاب تلك الحافلات ، ومنها اخلاقية تتعلق بالمنظومة الاجتماعية التي ترفض فكرة اختلاط الرجال مع النساء في حافلة واحدة ، ويجدون في العربة التي تجرها الخيول اكثر ملائمة للتنقل ، كون ان سائق العربة غالبا ما يكون من اهالي نفس منطقة سكن العوائل وهذا اكثر ملائمة وامن بخاصة للنساء (العلاف, ٢٠٢١).

- تاسيس مصلحة نقل الركاب بالموصل عام ١٩٥٦

في ٥ شباط ١٩٥٦م أصدرت الإدارة المحلية في الموصل قراراً بتأسيس مديرية مصلحة نقل الركاب بموجب الصلاحيات المخولة لديها بموجب القانون رقم (٦٣) من قانون إدارة الألوية رقم (٦) لسنة ١٩٤٥م المعدل (الوقائع العراقية : ١٩٤٥ع ١٢٤) ، وبموافقة متصرف الموصل رشيد نجيب تقرر تشكيل وفد للسفر إلى بريطانيا للتفاوض على شراء الحافلات اللازمة ، وكان من ضمن هذا الوفد الاداري فتحي عبد المجيد قاسم الزينة ، الذي شارك في المفاوضات لإتمام الصفقة، وتم حينها التعاقد لشراء (٢٠) باص لحساب متصرفية اللواء بعد حصولها على قر ض بقيمته ١٧ الف دينار من المصرف الوطني العراقي ، لتمويل المشروع بفائدة سنوية قدرها ٢.٥ % ، واتخذت شعار النسر المجنح الموجود على الثور المجنح وباللون الاصفر شعارا للمؤسسة ، وعهد مجلس ادارتها الى لجنة تكونت من السيد عبد الجواد الجواودي (معاون متصرف لواء الموصل) والسيد صبحي علي (قائمقام القضاء) وعبدالله سعيد (مدير شرطة اللواء) وعارف العارف عضو (المجلس البلدي) وعثمان الجليلي (مديز الادارة المحلية) وحسين النجفي (معاون شرطة النقلات) عضوا اضافيا ، وتم تعيين (شكري غزال) مفتشا على مصلحة نقل الركاب براتب قدره ١٣ دينار شهريا ، ولمجلس الادارة صلاحية تعيين الموظفين وعدد الخطوط وطرق والاماكن سير وانتظام الحافلات واوقات عملها وتكون الادارة مسؤوله امام القانون تجاه أي ضرر يقع على الافراد او العاملين ، فضلا عن أي تقصير في اداء واجبتها اتجاه المحاكم المختصة وتلتزم المصلحة بتسديد ما بذمتها من قروض مع فوائد من وارداتها (الطائي, ٢٠٠٨, ٣٢٧).

- قوانين تنظيم ادارة عمل مصلحة نقل الركاب في ما بين ١٩٥٨-١٩٨٦م

شهد العراق في ١٤ من تموز ١٩٥٨م تحولا تاريخيا نقل البلاد من نظام حكم ملكي إلى النظام الجمهوري ، ايداننا بعهدا جديدا وتشريع قوانين ثلاث فلسفة الدولة الجديدة (هاشم وآخرون, ١٩٧٠؛ جريدة العهد الجديد, ١٩٦١, ١٦١ع)و من ضمن ما شملها التغيير قوانين عمل مصلحة نقل الركاب في الموصل ، اذ تم تحويلها بموجب القانون رقم ٢٤ لعام ١٩٥٩م من مديرية عامة مستقلة يديرها مدير عام ، ومعاون وهيئة ادريه مستقلة تابعه لوزارة الداخلية ، الى دائرة تابعة الى الادارة المحلية وكلفت الاخيرة بالمسؤول المباشر على خزينتها ، وبعد اشهر تم الاعلان عن تنفيذ قانون ضمان الموظفين رقم (١٠٤) لعام ١٩٦٠ م ، الذي شمل مستخدمي المصلحة بالضمان الاجتماعي والتقاعد ، والزم متصرف لواء الموصل عبد اللطيف الدراجي رئيس مجلس اللواء العام بتنفيذ القانون المذكور (الوقائع العراقية, ١٩٦١,

٥٢٦٤). وتنفذاً لقانون تنظيم أرباح دوائر الدولة ومؤسساتها شبه الرسمية المرقم ٨٣ لعام ١٩٦١، تم إلزام المصلحة: بجعل موظفيها على الملاك الدائم وزيادة اجولار رواتبهم ما بين ٢-٣ دنانير، وتُعد ممتلكات المصلحة مرفقا عاما يمنع استخدامه لأغراض شخصية، والزم القانون ادارة المصلحة بالإعلان عن اللقط التي يعثر عليها في الصحف المحلية خلال مدة شهر، وإن لم يظهر صاحبها خلال ثلاثة أشهر تُباع أو تُستخدم للدائرة، بينما تُسلم الأسلحة للسلطات المختصة، وتُصرف بالمواد السريعة التلف فوراً. ويسمح للموظفين بالدوام ايام العطل والاعيد مقابل صرف أجور إضافية، تصل إلى ٥ دنانير، والزم القانون تخصص المصلحة مكاناً للمفقودات قرب محطة استراحة السواق في باب الطوب. ويعاقب المخالف او الحبس لمدة شهر مع غرامة تصل إلى ٥ دنانير لمن يتجاوز فقرة القانون الذكور (الوقائع العراقية، ١٩٦١، ٨٣١٤)، و تعتبر المصلحة داخل المنطقة مصلحة عامة ولا يجوز لاي مستخدم او موظف التجاوز على ملكيتها واستخدامها لأغراض فردية، يعاقب بالحبس لمدة لا تتجاوز شهرا واحدا او بغرامة لا تتجاوز (٥) دنانير لمن يخالف تعليمات المصلحة، ومنح القرار اشتغال الموظفين والمستخدمين والاجراء بعد اوقات الدوام الرسمي المقرر لهم او في ايام الاعياد أو العطل الرسمية لتأمين تنقلات الجمهور وذلك لقاء اجور اضافية خاصة مناسبة. وكان من نتائجه ان الزمت المصلحة تجاه موظفيها بجعلهم على الملاك الدائم للمؤسسة وزيادة رواتب موظفيها ما بين (٢-٣) دينار، والزم القانون ادارة المصلحة الاعلان بالصحف المحلية عن اللقط التي يعثر عليها خلال شهر واحد من تاريخ العثور عليها، واذا لم يظهر لها مستحق خلال (٣) اشهر، تباع بواسطة لجنة يرأسها عضو من اعضاء المجلس حسب تتسبب رئيس المجلس، واذا كانت اللقط من المواد التي يمكن ان تستفيد منها الدائرة لأغراضها فيمكنها التصرف بها، اما اذا كانت اللقط من الالات الجارحة او الاسلحة فتسلم الى السلطات المختصة واذا كانت اللقط من المواد السريعة التلف يجري التصرف بها دون التقيد بالمدد المشار اليها أنفاً (الوقائع العراقية، ١٩٦١، ٨٣١٤). وابتداء من عام ١٩٦٤ اخضعت المصلحة لاحكام قانون ضريبة الدخل وترتب عليها دفع مبلغ قدره (٢٥) الف دينار (الوقائع العراقية، ١٩٦٤، ١٣٧٤٤)، واخضعت لقانون التأمين الاالزامي على السيارات مما كلف ميزانيتها ما يزيد عن (٥) خمسة الف دينار سنويا، وترتب عليها دفع (١٠٪) سنويا لصندوق التقاعد عن موظفيها ومستخدميها من راتب كل موظف (الوقائع العراقية، ١٩٦٤، ٢٤٠٤٤)، وفي عام ١٩٦٨ م شهدت مؤسسات المصلحة تغيرات في شؤون ادارت مصلحة تمثلت في الحد من صلاحيات مجلس نقل الركاب والعمل على ربطها ربط مباشر مع الوزير بوزارة الحكم المحلي بموجب النظام رقم (٦) الصادر في ٨ شباط ١٩٦٩ حد مجلس الوزراء من صلاحيات مجلس المصلحة المسؤول عن ادارتها وتالف من المدير العام او ووكيله واتبعه بأربعة اعضاء اصليين من ضمنهم عضو عن وزارة المالية وعضوان احتياطيان، وتضمن القانون ان يكون هناك اجتماع دوري يعقد في بغداد يحضره رئيس المجلس المصلحة اومن ينوب عنه، ويرسل كل سنة تقرير الى الوزارة عن ميزانية الملاكات والمصروفات بغية عرضها على وزارة المالية، واحالة المناقصات التي تزيد كلفتها على ثلاثين ألف دينار، على الوزارة بغية استحصال مصادقتها، الزم النظام المصلحة باصدار اجراءات تخفيه في اسعار بطاقات بنسبة (٥٠٪) لافراد القوات المسلحة وبنسبة (٢٥٪) لكل من يرغب في الشراء بدون استثناء بعد ان كان هذا التخفيض قاصرا على طلاب وطالبات المدارس، وتم إعفاء شرطي المرور وفاقدي البصر والمعوقين والمتخلف عقليا ومنتهسبها إبراز هوياتهم من الاجور (الوقائع العراقية، ١٩٦٩)، وبقيّة المصلحة تمارس دورها الاقتصادي المجتمعي حتى عام ١٩٨٦م ومن دون سابق انذار تم ايقاف نشاطها ومطالبة مجلي ادارتها بتسديد ما بذمتها من ديون، من ثم صدر قرار جاء في اولى فقراته ((استنادا الى الصلاحية المخولة لنا بموجب المادة التاسعة عشرة من قانون شركات نقل الركاب في المحافظات رقم (٤٧) لسنة ١٩٨٧ قررنا اصدار التعليمات التالية: تتوقف مصالح نقل الركاب في المحافظات عن العمل اعتبارا من يوم ١٦ تموز ١٩٨٧، اتخاذ اجراءات اللازمة بتصفية اموالها، وتوزيع موظفيها على الوزارات وجرد ممتلكاتها وتصفياتها (الوقائع العراقية، ١٩٨٧)، وهكذا تم القضاء احد المعالم الحضارية المهمة لمدينة الموصل.

- ادارة مصلحة نقل الركاب وخطوطها العاملة

قبل الحديث عن تقسيمات الادارة المكتبية يجب القول انه بدون الاخلاص بالعمل ما كان من الممكن ينجح فمحاور النجاح تدور حول ادارة و سائق وجابي ومراقب خط، اذ يعملون على مدار اليوم بتوقيات ثابتة منتظمة، من نقطة البداية والوصول الى نهاية الخط عادة ما يصعد المفتش للحافلة ليدقق في تذاكر الركاب ويقرضونها بمقص (مقرضه خاصة) ويؤشرها فإذا ما وجد خللاً في عدم قطع التذاكر تتم بحاسبة الجابي بقطع مبلغ (ربع دينار) من الراتب الشهري وهذا يعتبر مبلغا عاليا، واذا تأخر الباص عن مواعده الى المحطة بوقت خمسة دقائق يعاقب السائق بقطع نصف دينار من راتبه، يدون المراقب ملاحظاته في دفتر خاص بالمديرية (جريدة فتي العراق، ١٩٥٧، ٢٠٦١)، والجابي يعرف أن هناك قانونا ملزما له في استيفاء أجور التذاكر توضع في حقيبة خاصة ذات جيوب ثلاثة احدها للبطاقات والاصغر للعملة المعدنية والاخر للورقية، وللعاملين ازياء خاصة شتوية وصيفية باللوان الرصاصي و البني الف ١١ اتح وقبعات خاصة انيقة يتم توزيعها على الموظفين، وما يميز الجابي عن السائق الشريط الموضوع على السدارة الاحمر مفتش والاخضر الجابي والأسود السائق،

شكل ١ (الملابس الانيقة لمنتسبي المصلحة)



اما الإشارة بين السائق والجابي فهو الجرس الموجود في سقف الباص يستخدمه الجابي في ثلاث حالات إشارة لسير الباص والوقوف الاجباري او للوقوف الاختياري ، وكان هناك لوحه يلونين مثبتة على عامود في مكان واضح بالشارع الاحمر للوقوف الاجباري لونها احمر اما البرتقالي للموقف الاختياري ، اما عن اماكن محطات الباصات مزودة بسقائف تقي الركاب من تقلبات الطقس ومزودة بلافتات مدون عليها اسماء الخطوط المارة من تلك المنطقة كما موضح بالشكل.

شكل ٢ (لوحه تعريفية باسماء الخطوط)



واتخذ المصلحة شعار اجنحة النسر الموضوع على المجنح ويتوسطها علامة دائرية صفراء تحمل صورة احد الملوك الاشوريين كما موضح في الشكل.

شكل ٣ (شعار المصلحة)



- مديريات وشعب ومعامل المصلحة
اولا: المديريات

مجلة الفارابي للعلوم الانسانية العدد (٧) الجزء (٤) آيار لعام ٢٠٢٥

١- مديرية الادارة : واجباتها ادارة المصلحة ويرأسها مدير ادارة ترتبط به الشعب التالية :- (الاوراق - البدالة - الطابعة - الانضباط - دار المصلحة) وتمارس المديرية جميع الامور الادارية منذ نشأتها، ومن ابرز مدرائها فتحي عبد المجيد قاسم الزينو وقاسم محمد و خليل محمد سلطان واسماعيل رشيد ، وفاضل الجوادي والسيد حمدون غزوان و فتحي عبد المجيد ومحمد سلمان و بشير ذنون ورفعت بك و عبد الحليم الاوند وابراهيم الدباغ وطارق محمد علي ، وبرزهم من المعصرين عبد المحسن يى محمد عربو (وزارة الداخلية، ١٩٧٦). ويزود منتسبها بهويات خاصة بالنقابة العمل.

٢- مديرية الذاتية :- مهمتها متابعة شؤون الموظفين يرأسها مدير ذاتية باشراف المدير العام ترتبط بها الشعب التالية :- (ذاتية الموظفين - ذاتية السواق - ذاتية المحصلين - ذاتية المستخدمين والعمال) وبرز مدرء الذاتية في عام ١٩٧١ منهم السيد لقمان الصافي واكرم محمود.

٣- مديرية الحسابات :- واجبها ادارة حسابات المصلحة واستخراج الميزانيات السنوية الجداول الشهرية لحساباتها الواردة والمصروفة ترتبط بها الشعب التالية :- (امانة الصندوق - شعبة البطاقات - شعبة الواردات - شعبة التقاعد - شعبة الحسابات والميزانية - شعبة المصرف - شعبة الراتب - شعبة الاستلام) بالاضافة الى مخاطبة مجلس تنظيم التجارة من اجل الحصول على اجازات استيراد العجلات الخاصة بالمصلحة والاطارات الحافلات

٥- مديرية التدقيق :- واجبها تدقيق جميع العمليات الحسابية التي تقوم بها الشعب ، بالإضافة الى قيامها بتشكيل وايفاد لجان تدقيقية وجرّد المخازن و احصاء الواردات الاسبوعية والشهرية.

٦- مديرية السير والتفتيش :- واجباتها تنظيم ومراقبة حركة سير الباصات ، بالإضافة الى فتح الخطوط وتحديد مسالكها وتمديدتها وتغييرها حسب كثافة السكان ونمو العمران وتعيين مواقف الباصات والمظلات حسب مقتضيات المصلحة العامة ، فضلا عن توزيع السواق والمحصلين يوميا وفق جداول دقيقة الى وجبتين الاولى تعمل صباحا و الثانية تعمل مساء ، ويرأسها مدير ومعاون وعدد من الملاحظين وتخضع لنظام التبديل ، وقد جهزت سيارات التفتيش المديرية بسيارات خاصة نوع (بيكم دبل قمارة تيوتا ستاوت) و جهزت بأجهزة لاسلكي ، لفرض تأمين السيطرة التامة على حركة حافلاتها ، وما يطرأ من عوارض اثناء العمل اما جهاز الارسل والاستقبال الرئيسي فان مقره في مركز المدينة ، وتم تشييد بناية خاصة بهيئة السير والتفتيش في منطقة مستشفى الجمهوري بالاضافة الى عدد من غرف الادارة فضلا عن البدالة وبرز المفتشون في المصلحة هم هاشم طه خزعل وحازم نوري وكافي عبد وغني عتو وبدر ناهض ومجيد محسن وسركيس وعبدالوهاب وغازي ابو محمد وبشير داؤد^(*)، وفي ما يلي محطات السير التابعة للمحافظة نينوى .

جدول (١) ارقام هواتف محطات السير الباصات (جرجيس، ١٩٧٥، ١٦١)

ت	محطة سير الباصات	رقم الهاتف
١	باب الطوب	٤١٩٥
٢	موصل جديدة	٥٠٨٥
٣	حي الربيع	٨٠٩٨٦
٤	باب الطوب الشمالي	٢٨٧٧ يرتبط بالمدير العام
٥	باب الطوب الشرقي	٤٨٠٣ يرتبط بهيئة السير والتفتيش

- مديرية المخازن :- واجبها توفير وخرن كافة المواد والادوات الاحتياطية للحافلات يرأسها مدير مخازن وتقسّم الى شعب تصليح كلا حسب اختصاصه ، ومن الفنيين المسؤولين عن التصليح والمعروفين المهندسين فتحي الوزيري ونادي المصري المعروف بخبرته الميكانيكية ، وتتكون الوحدة من سبع مسقفات كبيرة بامكانها استيعاب ٢٠ حافلة ، مقسمة على شكل رفوف مرقمة وفق نظام يتفق مع نوع الباص فهناك مخازن لباصات القديمة الانكليزية ، ومخزن لادوات باصات سكانيا ومخازن لباص المارسيديس ، وكان نظام الخزن يعتمد على نوع القطعة ورقمها بالسجل بشكل منظم ليسهل على المسؤول الفني اخراجها وتسليمها للميكانيكي

ثانيا : الشعب

(*) محسن عربو مدير المصلحة الاسبق للفترة (١٩٨٣-١٩٨٥) مقابلة شخصية للباحث في الموصل بتاريخ ١٦/٩/٢٠٢٤.

مجلة الفارابي للعلوم الانسانية العدد (٧) الجزء (٤) آيار لعام ٢٠٢٥

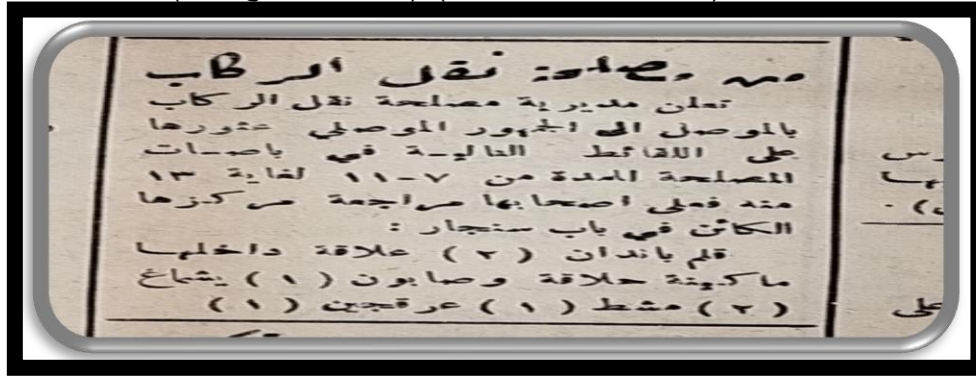
- شعبة هندسة المباني :- مسؤوليتها تنفيذ الخرائط وتصاميم منشآت المصلحة واصلاح المتضرر منها ، بالاستعانة بمديرية التخطيط والتصميم الماسة بوزارة البلديات والاشغال ، يرأسها ملاحظ فني يعاونه معاون ملاحظ ابرزهم الفني عبد الكريم اتروشي.
- شعبة البطائق (التكت) مطبعة الصلحة :- مسؤوليتها متابعة مطبوعات البطائق والسجلات التي يتم طباعتها بمطبعة مصلحة النقل في بغداد وتسلم الى ادارة الموصل بثمان الكلفة مضاف اليه (١٠ ٪) وتوضع عليها اشارة المصلحة واسم المحافظة التي تطبع لاجلها وعددها ولونها المميز عن اشارة او المحافظات الاخرى وفي عام ١٩٧١ اضيفت الى البطاقة عبارات كانت تحمل كلمات حماسية تذكر بالقضية فلسطينية كما موضح بالشكل الاتي

شكل ٥ (البطائق التي تم استخدامها في باص المصلحة)



- شعبة مشاورية الحقوق :- مسؤوليتها القيام بتمثيل المديرية والدفاع عن حقوقها امام المحاكم ودوائر المرور واعطاء المشورة القانونية لشعب المصلحة في كل ما له صلة باعمالها يرأسها حقوقي ومن ابرزهم الحقوقي عبد الهادي الصمدي يعاونه عدد من الكتبة والمعقبين .
- شعبة تسليم المفقودات :- مسؤوليتها تكمن في استلام المفقودات من مسؤول الحافلة السائق او الجابي وتسلم وتضع في مكان خاص موقعها قرب محطة استراحة السواق الرئيسية في منطقة باب سنجار من ثم يتم الاعلان عنها بالجريدة الرسمية المحلية كما موضح .

شكل ٤ (الاعلان عن مفقودات) (فتى العراق :٦٧٩ع)



ثالثا : المعامل

- معمل المصلحة :- عند تاسيس المصلحة يلاحظ وجود نقص كبير في ملاكها الفني والمهني يلاضافة الى خلو معاملها من الالات والمكانن الضرورية التي تؤمن القيام بالاعمال بصورة متقنة وسريعة (كمكائن برادة - خراطة - وغيرها) ، ويتم ارسال التصليحات المهمة والكبيرة التي تعجز عن تصليحها الاسواق والقطع المفقودة من الاستيراد ترسل الى مصانع في الاسواق المحلية او الى بغداد من ضمنها الاطارات كانت ترسل الى معمل اكساء الاطارات (هاشم وآخرون, ١٩٧٠, ٣٧٠)

شكل ٦ (كراجات المصلحة وباصاتها)



- **معمل الخياطة :-** كان معمل الخياطة في بغداد ويبلغ عدد العاملين فيه (٣٦) شخصا ويشرف على ادارته خياط بدرجة ملاحظ ، يقوم المعمل بخياطة جميع الكساوى الرسمية لمنتسبي المصلحة الذين تقتضي واجباتهم الظهور بالزى الرسمي الجابي والسائق يرتديان زيا قهوائيا بالشتاء ورماسيا بالصيف مع كاسكيت للرأس، ويستبدلون هذه الملابس الموسمية في نفس وقت استبدال ملابس الجيش (جرجيس، ١٩٧٥، ١٦١) .

- **رابعا : البنية التحتية والخدمات الحضرية (النادي- الصحة - الاسكان)**

نادي ومطعم دار المصلحة :- اسس في عام ١٩٦٠م لاجل الترفيه عن منتسبي موقعه بالقرب من كراج حي الثورة في الجانب الايمن ، لتوفير الراحة لمنتسبين وممارسة الالعاب الرياضية وفي عام ١٩٤٦م شاركت المصلحة بدوري النصف لكرة القدم الذي اقيم في بغداد، وجاء نادي مصلحة ضمن المرتبة الثانية من ابرز لاعبيها بنيامين سركيس وشليمون اوديشو ، ويتم صرف مكافآت نقدية للرياضيين تصل الى ٣٠ دينارا (وزارة الداخلية، ١٩٦١). والنادي مزود بحديقة وقاعة للمحاضرات ومكتبة مزودة بالمجلات والصحف ، ويتولى ادارة هذه الدار ملاحظ وعدد ممن المستخدمين والعمال، ولايسمح للمنتسب الامي الانضمام الى النادي ، اما عن مطعم المصلحة فمسؤوليته تقديم ثلاث وجبات باليوم مسؤول عنها طباحين مهرة وكما موضح بالجدول

جدول رقم ١ (منهاج وجبات الطعام في مطعم دار المصلحة (كتلوك ، ١٩٦١ ، ٢)

فترة الصباح						
المسبت	الاحد	الاثنين	الثلاثاء	لاربعاء	الخميس	الجمعة
شوربة شعيرية	شوربة ماش	شوربة شعيرية	شوربة ماش	شوربة عدس	شوربة شعيرية	شوربة عدس
بيض	بيض	بيض	بيض	بيض	بيض	بيض
زبد مرية	زبد مرية	زبد مرية	زبد مرية	زبد مرية	زبد مرية	زبد مرية
مخلمة	معلق	مخلمة	تشريب خبز	معلق	مخلمة	معلق
تشريب خبز	تشريب خبز	تشريب خبز	-----	تشريب خبز	تشريب خبز	تشريب خبز
الغداء						
شوربة شعيرية	شوربة ماش	شوربة شعيرية	شوربة ماش	شوربة عدس	شوربة شعيرية	شوربة عدس
تمن قرع	تمن باذنجان	تمن بامية	تمن كفتة بتيته	تمن طاوة	تمن طماطة	تمن بتيته
سندويج روست	سندويج روست	سندويج روست	سندويج روست	سندويج لسان	سندويج كبة	سندويج جريش
سمك	بطاطة جاب	سمك	بطاطة جاب	سمك	بطاطة جاب	سمك
العشاء						
شوربة شعيرية	شوربة ماش	شوربة شعيرية	شوربة ماش	شوربة عدس	شوربة شعيرية	شوربة عدس
تمن قرع	تمن باذنجان	تمن بامية	تمن كفتة بتيته	تمن طاوة	تمن طماطة	تمن بتيته
كباب	كلاوي بيض	جلفراي	سندويج روست	حواصل دجاج	سندويج دجاج	بورك
المواد التي تجهز في كافة الاوقات						
زلاطة	زيتون	فواكه	باقلاء	شاي	شاي وحليب	بيبسي
صودا	حمص	صمون	كوثر	مشن	شنيينة	طماطة بصل

مجلة الفارابي للعلوم الانسانية العدد (٧) الجزء (٤) آيار لعام ٢٠٢٥

- الخدمات الصحية والاجتماعية:- كان من حق منتسب الحصول على العلاج المجاني والخدمات الطبية في كافة مستشفيات المدينة ، والقيام بالتحاليل وصرف الادوية مجانا وشراء ما لا يتوفر من علاج في صيدلية مستوصفها على نفقتها الخاصة ، كما كان من حق المنتسب التمتع منح الاجازات المرضية حسب الحاجة .
- جمعية التعاونية الاسكانية : واجبها توفير وحدة سكن ملائمة لكل منتسب وخلال عملها وزعت مايتارب ٨٨٠٠ قطعة الارض بمساحة تراوحت بين ١٥٠ الى ٢٥٠ متر في احياء منها حي الجابيات في منطقة الزنجلي وحي النجار في ايمن المدينة وحي النور والانتصار في الجانب الايسر على التوالي .وبقيت الجمعية قائمة لحين تصفية اسهمها البالغة حوال ٣٦ دينار عراقي بتاريخ ٣١ ايار ١٩٨٩ (الوقائع العراقية: ١٨٩٤)

المبحث الثاني نظام خدمات مصلحة نقل الركاب في الموصل ودورها الاقتصادي والاجتماعي

- حافلات المصلحة وكراجاتها الخدمية وابتدأت المصلحة عملها وسير اول باص احمر من باصاتها في ١١ اذار ١٩٥٦ . تحوي على قسمين الدرجة الاولى الامامية سعر الجلوس ب ١٤ فلس وبطاقتها حمراء اللون و بمقدمة الباص ومقاعدھا من الجلد و مبطنة بالاسفنج وجلسنها مريحة ، اما مقاعد الدرجة الثانية تكون بطاقتها بيضاء اللون او صفراء ،تكون من الخشب تشغل النصف الخلفي من الحافلة عبارة عن مساطر خشبية سعر الجلوس ب ١٠ فلس للبطاقة (جرجيس, ١٩٧٥, ١٦١) اما عن انواع الباصات واعدادھا ينظر الجدول الاتي:رقم ٤ (اعداد وانواع الحافلات ١٩٥٦-١٩٨٦) (جمهورية العراق : وزارة الحكم المحلي: ملف ٨/٧)

العدد	النوع	المنشاء	السنوات
١٠	AEC	انكليزي	١٩٥٦
٣٣	Regal	انكليزي موديل قديم	١٩٥٨-١٩٦١
	Ranger	انكليزي موديل حديث	
	Marshal	انكليزي	
٢٠	Škoda	جيكوسلواكي	١٩٦٠-١٩٦٣
٤٠	Scania	سويدي تجميع عراقي	١٩٧٢-١٩٧٧
٣٧	Ottoman Mercedes	تركي	١٩٨٢-١٩٨٤
١٤٠			المجموع

شكل ٧ (صور لحافلات النقل التي استخدمت في الموصل)



٢- الكراجات وخطوط السير :

مجلة الفارابي للعلوم الانسانية العدد (٧) الجزء (٤) آيار لعام ٢٠٢٥

تمتلك المصلحة كراجات رقم (١) في منطقة باب سنجار واستخدم فيما بعد كمخزن للحافلات القديمة الخارجة عن الخدمة فيما بعد ، وكراج رقم (٢) يحوي على الوحدات الادارية موقعه في حي الثورة ومزود بمسقوفات لوقوف ومبيت الحافلات وادامتها ويقدر استيعاب الكراج ما بين (١٥٠ - ٢٠٠) باصا مرة واحد ، والكراج مزود بخزانات حديثة لحزن زيت الغاز المستعمل لوقود الحافلات ، وتصيب مضخات كهربائية حديثة لضخ الزيت - وفي عام ١٩٨١ تم تشييد كراج ثالث قرب محطة لتلفزيون في الجانب الايسر للمدينة على طرق اربيل لايواء (٢٠٠) باص (جرجيس، ١٩٧٥، ١٦١) . اما عن الية العمل والادامة تقسم الى نوعين ادامة يومية تشمل القيام بإدامة غسل وتنظيف الحافلة يوميا وتجهيزها بالوقود من خزان المعمل ، بالاضافة الى اجراء الفحص الشامل لتهيئتها للعمل وتسليمها الى السوق في اوقاتها ، كان الاستلام على وجبتين الخطوط الخارجية تسلم الساعة السابعة مساء اما الداخلية فتتسلم بين ١١ - ١٢ مساء حسب التوقيت ، ويشرف على اعمال الادامة ملاحظ فني يساعده معاون ملاحظ فني وعدد من البرادين والسمكريين والكهربائيين والصباغين ، اذ يقوم العامل المختص يفحص الماكينة وفحص التأسيسات الكهربائية والروابط الآلية من ثم النظر في المظهر الخارجي ، مما يقلل من نفقات الاستيراد. وعادة تكون هذه المناهج على مراحل متسلسلة بعد هذه الطريقة تثبيت الباصات في حضيرتها الخاصة بقية الليل مهيئة تماماً لجولة اليوم الثاني ، فيتحقق من ذلك النفع الاول وهو القضاء على التوقفات الكثيرة والمعانات التي تحصل في الشوارع ، ويتحقق ثانيا سلامة الباص وادامته لمدة أطول (محسن عربو ، مقابلة شخصية)، تبلغ ساعات تشغيل الباص ١٨ ساعة تبدأ الساعة الخامسة صباحا حتى منتصف الليل (جمهورية العراق، ١٩٨٤)، وفي حالة حصول أي عطل على الطرق الخارجية خصصت سيارة نوع سكاني ١٠١١ مزودة برافعة وادوات سحب للحافلة، وادوات ادامة كانت تحوي مكائن لاصلاح الاعطال البسيطة ، وكانت ضمن وحدات الصيانة شعبة النجارة وبرز العاملين فيها عمو سمعان المسحي والحرفي النجار سيد عبد الحق واخوه رمضان النعمي (محسن عربو ، مقابلة شخصية)

شكل ٨ (كراج حافلات في باب الطوب)



٣- خطوط السير

كان للمصلحة خطوط سير منتظمة موزعة على مساحة مدينة الموصل ، شهدت تلك الخطوط توسعا بعد عام ١٩٧١ من خلال استحدثت خطوط تربط المدينة بالأقضية والمناطق المحيطة بالموصل اصبحت لمصلحة نقل الركاب شبكة من الخطوط الداخلية والخارجية بأرقام منتظمة مثبته فوق اعلى الباص وعلى المؤخرة كما في الشكل الاتي .

شكل ٩ (الوحات التعريفية بعناوين الخطوط)



مجلة الفارابي للعلوم الانسانية العدد (٧) الجزء (٤) آيار لعام ٢٠٢٥

وللمصلحة منطقتين للانطلاق اضافة الى منطقة مستشفى الجمهوري ، محطة باب الطوب لمنطقة الجنوبية ومنطقة البلدية القديمة للمنطقة الشمالية الى محافظة دهوك ، واتعشت حينها الحركة السياحية ايضا ، وفيما يلي أرقام خطوط السير لتلك الباصات في محافظة الموصل ونواحيها ، منذ عام ١٩٥٧ حتى عام ١٩٨٦

جدول رقم (١) خطوط السير الباصات ١٩٥٧-١٩٨٦

ت	اسم الخط	الخطوط الداخلية	ت	اسم الخطوط الخارجية	رقم الخط	رقم الخط
١	مستشفى الجمهوري - حي النجار - المحطة	١	مستشفى الجمهوري - القاضية	١٠		
٢	مستشفى الجمهوري - الغزلاني المطار - ١	٢	باب الطوب - حمام العليل	١١		
٣	باب الطوب - محطة القطار	٣	- باب الطوب - الرشيدية	١٤		
٤	مستشفى الجمهوري - - حي الثورة	٤	باب الطوب - التلفزيون	١٧		
٥	ال مستشفى الجمهوري - النبي يونس - العطشانه - المثني	٥	- باب الطوب - وادي العين	١٩		
٦	باب الطوب - المنصور - وادي حجر	٦	باب الطوب الشيخان	٢٠		
٧	باب الطوب - موصل الجديدة	٧	باب الطوب - مدرسة المشاة	٢١		
٨	باب الطوب - حي الزهور	٨	باب الطوب - اليوسيف	٢٣		
٩	باب الطوب - المجموعة الثقافية	٩	باب الطوب - بادوش	٢٥		
١٠	باب الطوب - حي اليرموك	١٠	باب الطوب - يارمجة	٢٦		
١١	باب الطوب - حي المالية	١١	باب الطوب - دهوك	٢٧		
١٢	باب الطوب - حي الزنجيلي	١٢	باب الطوب - اتروش	٢٨		
١٣	باب الطوب - حي المحاربين	١٣	البلدية القديمة - عقرة	٣٢		
١٤	باب الطوب - حي الثورة- اصلاح		البلدية القديمة - القوش	٣٩		
١٥	باب الطوب - وادي العين - الضباط		باب الطوب - عين زالة	٣٠	١٩	
١٥	باب الطوب - حي السكر		باب الطوب - عين زالة	٣٠	٢٢	
١٦	باب الطوب حي المصارف				٢٤	
١٧	باب الطوب - حي العربي				٢٧	

في البداية كان نطاق عمل المصلحة منحصرًا في قلب مدينة الموصل المكتظ بالسكان والمصالح التجارية والصناعية انطلاقًا من منطقة المستشفى الجمهوري حيث كلية الطب مرورًا بشارع الفاروق والذي كان من الشوارع المكتظة بالسكان وصولًا إلى باب الطوب ، والكثير يسأل عن عدم سبب عدم وجود حافلة بطابقين في المدينة فالاجابة تكون ان انطلاق الحافلات يكون من منطقة المستشفى في حي الشفاء مرورًا بشارع الفاروق وهذا الشارع الرئيسي انذاك للمدينة ويتميز الشارع بوجود مباني مرتفعة على جانبية وتدلي اسلاك الكهرباء على الجانبين تعيق سير الحافلات (محسن عربو ، مقابلة شخصية).

- اثر ارتفاع اسعار الوقود والضرائب على عمل المصلحة

كانت اسعار الوقود قد تضاعفت في عام ١٩٦١ حصل زيادة في اسعار (الكازويل) والدهونات بنسبة (٣٠%) للتر فبينما كانت استهلك المصلحة وقود بقيمة (١٠) سنوية زادت مصروفاتها الى (٣٠) ثلاثون الف دينار (الوقائع العراقية، ١٩٦١، ع ٤٨٩٤) ، بالاضافة الى اخضاعها لا حكام قانون ضريبة ابتداء من عام ١٩٦٤ المالية وترتب عليها دفع مبلغ قدره (٢٥) خمسة وعشرون الف دينار عن الضريبة (الوقائع العراقية، ١٩٦٤، ع ١١٣٤) في عام ١٩٦٨ ، رافقها اخضاعها للقانون التأمين الاجتماعي الالزامي ، هذا القانون ينظم مسألة التأمينات الاجتماعية بما يشمل التأمين ضد حوادث العمل، والشيخوخة، والعجز، والبطالة، وغير ذلك من التأمينات التي تهدف إلى حماية العمال والأفراد في المجتمع و على الممتلكات ت مما كلف ميزانيتها ما يزيد عن (٥) خمسة الف دينار سنويا (الوقائع العراقية، ١٩٦٤، ع ٣) ، وزيدت رواتب السواق والمحصلين الذين يبلغ عددهم (٣٤٤٤) سائق محصل بمقدار (٣) ثلاثة دنانير للسائق و (٢) ديناران للمحصل ، وشهدت الفترة ذاتها زيادة في اسعار الاطارات والادوات الاحتياطية بمعدل (١٥%) ، دفع المواطن كلفة بعض منها من خلال زيادة اجور البطاقات بنقس القيمة ، فمن الجدير بالذكر ان معظم واردات المصلحة كانت متأتية من بيع البطاقات ، ولم تكن للمصلحة اعباءا مالية اضافية تدفعها سوى اجور ورواتب لمنتسبيها ولا تشكل سوى نسبة لا تتجاوز (٥٠%) من واردها الشهري ، وكان ثمن البطاقة (٤) فلوس لمقاعد الخشب و(٥) فلوس لمقاعد الجلد في عام ١٩٦٤ ارتفعت الى (١٠) فلوس من ثم في

عام ١٩٧١م ، من ثم ازدادت الى (١٥) فلس ثم انتفع ثمن البطاقة الى (٤٠) فلس للخطوط الخارجية و (٢٥) فلس للخطوط الداخلية من ثم وفي عام ١٩٨٠ ارتفعت اسعار البطايق لتصل الى (٥٠) فلس (جمهورية العراق، ١٩٧١). وفي عام صدر قانون الزم التحاق عدد كبير من سواقها وموظفيها في الخدمة العسكرية التحاق عدد من موظفيها بالمؤسسات العسكرية (العلاف، ٢٠١٢) ومن ثم اندلاع الحرب العراقية الايرانية (١٩٨٠-١٩٨٨) (*) ، (نیشاني وحامدو، ٢٠١٦، ٣٨) والتي ادت الى ان يشهد هذا القطاع الخدمي المهم نقص كبير في اليد العاملة مما اضطر القائمين على ادارته استقدام عدد من السواق الحافلات المصريين وتعيينهم على الملاك الدائم واضطرار المصلحة لدفع مرتبات موظفيها الملحقين بالخدمة العسكرية من دون الاستفادة من جهودهم في خدمة المصلحة ، واضطرارها الى سدها عجز موظفيها (الوقائع العراقية: ١٩٨١ ع ٢٣١) ، ، بموظفين مصريين فزاد من نفقات المصروفات ، ومن اشهر سواق خط ١٩ النبي يونس وادي العين الجنوبية مرللورا بحي المالية وحي الضباط هما المصريان القبطيان السائق جلال والسائق مجدي عام ١٩٨١ حتى ١٩٨٤ (ياسر عبد الفتاح يحيى، مقابلة شخصية، ٢٠٢٤) .

- دور باص المصلحة في تعزيز العلاقات الاجتماعية لاهالي مدينة الموصل

برهنت مصلحة نقل بدقة عملها والتزامها مع جمهورها بانها المؤسسة الافضل باداء مهامها رغم التراجع الذي شهدته عام ١٩٨٠ ، وبينت بان اهالي الموصل اجتماعيون ولهم اخلاق متميزة فكثيرا ما نجد انه حينما يصادف شاب جالس على مقعد صعود امرأة مسنة او تحمل ا طفل صغير او رجل مسن فنجد ان الشاب يترك مقعده لهم ليجلسوا بدله ، بالاضافة الى العادات الاجتماعية الاخرى انه كانت تستخدم هذه الباصات خيرة عوائل الموصل وكانت تسمى (أمانة) ومناسبة جدا للعوائل ، واثاء الجلوس في الحافلة كانت تتكون صداقات وعلاقات اجتماعية طيبة بين العوائل (واحيانا خطبة وزواج) بسبب التنقل عبر باصات الأمانة، وكثيرا ما تحولت إلى ميدان تعارف بين الناس وخاصة النسوة، وتجذ فيها غالبا نقاشات تتناول مواضيع اجتماعية اقتصادية وسياسية أحيانا وكثيرا ما يحتدم النقاش حول مسألة أو قضية ما ، مثل زيادة الرواتب أو فقدان مادة غذائية من السوق مثل (البيض) من الأسواق أو الزحام على التبضع وغيرها من المسائل (ازهر العبيدي، مقابلة شخصية، ٢٠٢٤)، وعن الامانه ومواقف اهالي الموصل صادف ان صعد احد الاشخاص الباص و سمع صوت قاطع التذاكر يقول : ((للبت تلميذة مدرسة انت كل مره اتقولين ما عندي فلوس)) والبت تبكي لعدم امتلاكها دفع سعر البطاقة التي ثمنها خمسين فلس – وعندما سمع بعض الركاب بذلك الحديث تسابقوا سرا الى قطع التذكرة من دون ان تعرف الطفلة من قطعها عنها ، وعن الامانه ننكر انه احد الركاب فقد كتاب وكان باحد مطوياته قد وضع ٢٥ دينار وكانت خمس خمسات حمر ، وهو مبلغ كبير في فتره السبعينات يعادل نصف راتب موظف ، وبعد النزول علم بانه اضاع المبلغ في الحافلة فذهب الى قسم الامانات ولكون المبلغ كبير كان لابد من استحصال موافقة من مدير المصلحة لسحبه ، وكان في تلك الفترة السيد محسن عربو الذي امر بتوجيه كتاب شكر للجابي للأمانة والاخلاص في العمل ، وكثيرا ما استخدمت باصات المصلحة في السفرات الربيعية اذ كان يتم استئجار الباص المخصص لذلك وتقضي العوائل يوم تنزه جميل مثل الذهاب الى ناحيه حمام العليل اذ كان هناك عوائل واشخاص يذهبون للسباحة في الحمام في (عين زهره) و(عين فصوصه) و(ارض العين) ويستغلون فترة الاستراحة وبعدها يرجعون الى عملهم في الموصل او الى شمال العراق (ياسر عبد الفتاح يحيى، مقابلة شخصية، ٢٠٢٤) . وكان يتم ايقاف الباص في نهاية الخط للاستراحة لمدة لاتزيد مابين ١٥ الى ٣٠ دقيقة يتم خلالها تبريد المحرك ، ويأخذ كلا من السائق والجابي قسطا من الراحة ، وعلى هذا الاساس نشاءة في نهاية كل خط منطقة استراحة يجلس فيها الركاب لاحتساء الشاي او القهوة لحين انطلاق الباص، وكان يراجع الجابي الكشك في ساحة الانطلاق ليرى ان كانت هناك تعليمات او تغيير في مسار الباص الى خط اخر ، في حال حصول زخم على بعض المسارات دون غيرها ، ويقوم ايضا باستلام دفتر البطاقات الجديد وتسليم ما تبقى من الدفتر القديم وما بحوزته من نقود الى المحاسب المتواجد هناك ، بعدها يتوجه السائق الى الباص معلنا بداية رحلته (ياسر عبد الفتاح يحيى، مقابلة شخصية، ٢٠٢٤) ، محسن عربو ، مقابلة شخصية)، وفي عام ١٩٦٩ شاركت مصلحة نقل الركاب ولاكثر من مرة بمواكب مهرجان الربيع الذي كان يجري في الموصل في فصل الربيع

شكل ١٠ (مشاركة مصلحة نقل الركاب في مهرجان الربيع في الموصل)

(*) عرفت الحرب بمسميات عدة منهم من اطلق عليها الحرب العبيثة او الحرب المجنونة او حرب الخليج او حرب الاستنزاف او حرب النافلات.للمزيد من التفاصيل ينظر: محمود باقر محمد، الحرب الإيرانية العراقية من وجهة نظر القانون الدولي العام، مجلة آداب الرافدين، (جامعة الموصل)، كانون الثاني، ١٩٨٨م



الخاتمة

وتستطيع القول ان المصلحة وخلال فترة هملها لاقت ظروفًا مساعدة مكنتها من تحقيق حققت لها المهام المطلوبة منها ويمكن تلخيص هذه الظروف فيما يلي :-

اولاً: كان نطاق عمل المصلحة منحصرًا في قلب مدينة الموصل المكتظ بالسكان والمصالح التجارية والصناعية ، وهذا مع النظرة الخدمية التجارية الاقتصادية التي اسست من اجلها مكنها من استكمال اسطول حافلاتها وجعلها تطور انواعها .

ثانياً - كانت يد مجلس ادارتها مطلقة التصرف في تقسيم الخطوط وتحديد مسالك خطوطها .

ثالثاً — لم تكن المصلحة خاضعة لقانون ضريبة الدخل وقانون التأمين الالزامي او أي قانون آخر يحملها عبئًا ماليًا ، ولا تشكل سوى نسبة ماتدفعه من اجور لا تتجاوز (٥٠%) من واردها الشهري. بالاضافة الى مقدار ما تستهلكه من مواد احتياطية ونفقات ادامة وصيانة قليل جدا لان معظم باصاتها كان جديداً ، لكن بعد عام ١٩٦٤م وقوانين الزامها بدفع اجزاء كبيرة من ارباحها مما الحق بمروداتها المالية الكثير من الخسائر .

رابعاً : كان المواطنين ينظرون الى مصلحة نقل الركاب على انها مرفق شعبي يجب ان يمتد بخدماته باصاته الى ابعد بيت من احياء الموصل الناشئة ضواحي المدينة ماقل اجرة ودقت مواعيده .

خامساً : المصلحة لا تملك الجرأة الكافية كي تعيد النظر في اسعار البطاقات مهما سندات دواعي ذلك تحاشيا من رد الفعل الشعبي والحكومي ، مما ادى اضعاف قدرة المصلحة المالية على الافاء بالتزاماتها مما ادى الى اعلان تصفية ممتلكاتها وايقاف عملها ويشكل نهائي عام ١٩٨٦ .

التوصيات:

ومن خلال الدراسة ندعو الحكومة المحلية الى اتباع نضام مماثل للتخلص من الاختناقات المرورية ويقلل من الحوادث المرورية ويوفر الوقود بهدف تحقيق تنمية مستدامة وبخاصة لو استخدم الطاقة النظيفة الكهربائية مما يقلل من نسبة التلوث.

المصادر

١- الوثائق الغير منشورة

- جمهورية العراق ، مديرية مصلحة نقل الركاب ، الكراجات وحدة الصيانة ، العدد ٥٦٨٧، الامر الاداري ٩٧ بتاريخ ١٩٨٤/٨/٨ .
- جمهورية العراق ، مديرية مصلحة نقل الركاب ، المحاسبة ، العدد ٧٤١، الامر الاداري ٧١١ بتاريخ ١٩٧٤/١١/٢ .
- جمهورية العراق ،الحكم المحلي ، مديرية مصلحة نقل الركاب ، الحسابات ، الامر الاداري ق ٩/٣ بتاريخ ١٩٧١/٤/٨ .
- جمهورية العراق : ملفات محافظة نينوى ، الحكم المحلي ، مصلحة نقل الركاب ، الذاتية ، العدد ١٩٥٤ بتاريخ ١٩٨٦/٥/٣ .
- جمهورية العراق ، وزارة الداخلية ، الادارة المحلية ، قانون مصلحة نقل الركاب ، لواء الموصل، ك/ب ملف الخدمات العامة رقم ١١٠، لعام ١٩٦١ .
- جمهورية العراق ، وزارة الداخلية ، محافظة نينوى ، الحكم المحلي ، كتاب باسماء الهيئة الادارية لمصلحة نقل الركاب بالموصل ١٩٦١-١٩٨٥ / رقم الكتاب ٣٥٨٥١ بتاريخ ١٩٧٦/١/١٢ .

الوثائق المنشورة:

- الوقائع العراقية ، العدد ٥٦٧ في ١٦ حزيران ١٩٤٥ م .
- الوقائع العراقية ، العدد ١٣٧٤ في ١٦ تموز ١٩٦٤ .
- الوقائع العراقية ، العدد ٥٢٦ في ١٦ ايار ١٩٦٨ .
- الوقائع العراقية ، العدد ٨٣١ في ١٦ ايار ١٩٦١ .
- الوقائع العراقي ، العدد ٢٢٤ كانون الثاني ١٩٨٠ .
- الوقائع العراقية ، العدد ٢٤٠٤ في ٢٥ كانون الثاني ١٩٦٤ .
- الوقائع العراقية ، العدد ٤ في ١ كانون الثاني ١٩٨٩ .
- الوقائع العراقية، العدد ٤٧ في ١٧ تموز ١٩٨٧ .
- الوقائع العراقية، العدد ١٤ في ٨ شباط ١٩٦٩ .
- الياهو دنكور ، محمود فهمي دوريس ، الدليل العراقي الرسمي لسنة ١٩٣٦ ، صادر عن وزارة الداخلية ، محل دنكور للطبع والنشر ، بغداد ، سنة ١٩٣٦ .

الكتب

- جرجيس، عبد الجبار محمد ، دليل الموصل العام منذ تاسيسها حتى عام ١٩٧٥، مطبعة ابن الاثير، (الموصل ، ١٩٧٥).
- جواد هاشم وآخرون، تقييم النمو الاقتصادي في العراق للفترة ١٩٥٠-١٩٧٠م، (١٩٧٠)، الجزء الأول، تجربة التخطيط، ط٢، بغداد.
- خضر، عبدالله محمد ، التوسع العمراني لمدينة الموصل في القرن العشرين ، (٢٠١٣)، وزارة التعليم العالي والبحث العلمي ، جامعة الموصل ، مركز دراسات الموصل.
- الطائي، ذنون ، الاوضاع الادارية في الموصل خلال العهد الملكي (١٩٢١-١٩٥٨) ، (٢٠٠٨)، دار ابن الاثير للطباعة والنشر.

الصحف:

- جريدة الاساس ، العدد ٥، الاحد ٢٥ ١٤ كانون الثاني ١٩٥٢ .
- جريدة العهد الجديد، العدد ١٦١ ، في ٢٩ حزيران ١٩٦١ .
- جريدة فتي العراق ، العدد ٢٠٦١، في ١٠ حزيران ١٩٥٧ .

مواقع التواصل الانترنت

- العلاف ، ابراهيم خليل ، مصلحة نقل الركاب بالموصل www.wallafblogspotcom.blogspot.com .
- العلاف، ابراهيم خليل ، عربات الخيل والعربجية في الموصل ، صحيفة قريش ، جريدة عربية مستقلة تصدر في لندن اخر تحديث الاحد ٩ مايو ٢٠٢١ ، متاح على موقع الويب qoraish.com .

رسائل الماجستير:

- فاطمة نيشاني، وفتيحة حمادو، الحرب العراقية الإيرانية والدور الدبلوماسي للجزائر في حل الازمة ١٩٨٠-١٩٨٨، (٢٠١٦)، رسالة ماجستير (غير منشورة)، كلية العلوم الانسانية والاجتماعية والعلوم الإسلامية ، جامعة احمد دراية ادرار

المقابلات الشخصية:

- مقابلة شخصية للباحث في الموصل محسن عربو مدير المصلحة الاسبق للفترة (١٩٨٣-١٩٨٥) بتاريخ ١٦/٩/٢٠٢٤ .
- مقابلة شخصية للباحث مع ياسر عبد الفتاح يحيى بتاريخ ١٢ تموز ٢٠٢٤ في الموصل .
- مقابلة شخصية للباحث مع ازهر العبيدي (- كاتب ومؤرخ موصل) بتاريخ ١٢ حزيران ٢٠٢٤ في الموصل .

Sources

1- Unpublished Documents

- Republic of Iraq, Directorate of Passenger Transport Authority, Garages, Maintenance Unit, Issue 5687, Administrative Order 97 dated August 8, 1984.
- Republic of Iraq, Directorate of Passenger Transport Authority, Accounting, Issue 741, Administrative Order 711 dated November 2, 1974.
- Republic of Iraq, Local Government, Directorate of Passenger Transport Authority, Accounts, Administrative Order No. 3/9 dated April 8, 1971.
- Republic of Iraq: Nineveh Governorate Files, Local Government, Passenger Transport Authority, Self-Report, Issue 1954 dated May 3, 1986.
- Republic of Iraq, Ministry of Interior, Local Administration, Passenger Transport Authority Law, Mosul District, Public Services File No. 110, 1961.

- Republic of Iraq, Ministry of Interior, Nineveh Governorate, Local Government, Book of the Names of the Administrative Body of the Mosul Passenger Transport Authority 1961-1985 / Book No. 35851 dated January 12, 1976.

Published Documents:

- Iraqi Gazette, Issue 567, dated June 16, 1945.
- Iraqi Gazette, Issue 1374, dated July 16, 1964.
- Iraqi Gazette, Issue 526, dated May 16, 1968.
- Iraqi Gazette, Issue 831, dated May 16, 1961.
- Iraqi Gazette, Issue 22, dated January 4, 1980.
- Iraqi Gazette, Issue 2404, dated January 25, 1964.
- Iraqi Gazette, Issue 4, January 1, 1989
- Iraqi Gazette, Issue 47, July 17, 1987
- Iraqi Gazette, Issue 14, February 8, 1969
- Eliyahu Dankour, Mahmoud Fahmi Dorbes, The Official Iraqi Directory of 1936, issued by the Ministry of Interior, Dankour Printing and Publishing House, Baghdad, 1936.

Books

- Jirjis, Abdul Jabbar Muhammad, The General Directory of Mosul from its Establishment until 1975, Ibn al-Atheer Press (Mosul, 1975).
- Jawad Hashim et al., Evaluation of Economic Growth in Iraq for the Period 1950-1970 AD, (1970), Part One, The Planning Experience, 2nd ed., Baghdad.
- Khader, Abdullah Muhammad, Urban Expansion of Mosul in the Twentieth Century, (2013), Ministry of Higher Education and Scientific Research, University of Mosul, Mosul Studies Center.
- Al-Ta'i, Dhunun, Administrative Conditions in Mosul During the Royal Era (1921-1958), (2008), Ibn al-Atheer Printing and Publishing House.

Newspapers:

- Al-Asas Newspaper, Issue 5, Sunday, January 14, 1952.
- Al-Ahd al-Jadid Newspaper, Issue 161, June 29, 1961.
- Fata al-Iraq Newspaper, Issue 2061, June 10, 1957.

Internet Social Media

- Al-Allaf, Ibrahim Khalil, Mosul Passenger Transport Authority www.wallafblogspot.com.blogspot.com.
- Al-Allaf, Ibrahim Khalil, Horse-drawn carriages and Arabjanjiya in Mosul, Quraish Newspaper, an independent Arabic newspaper published in London. Last updated Sunday, May 9, 2021, available on the website qoraish.com. Master's Theses:
- Fatima Nishani and Fatiha Hamadou, "The Iran-Iraq War and Algeria's Diplomatic Role in Resolving the Crisis 1980-1988" (2016), unpublished Master's Thesis, College of Humanities, Social Sciences, and Islamic Studies, Ahmed Draya University, Adrar.

Personal Interviews:

- Personal interview with the researcher in Mosul, Mohsen Arabou, former director of the department (1983-1985), on September 16, 2024.
- Personal interview with Yasser Abdel Fattah Yahya on July 12, 2024, in Mosul.
- Personal interview with Azhar Al-Obaidi (a Mosuli writer and historian) on June 12, 2024, in Mosul.