

الخدمات العامة في العراق (1921-1958)

أ.د. اخلاص لفته حريز الكعبي

نور باهر فاضل احمد

eklhas79@uomustansiriyah.edu.iq

baherno756@gmail.com

الجامعة المستنصرية ، كلية التربية ، قسم التاريخ

الملخص

اهتمت الحكومة في العهد الملكي بالخدمات العامة، إذ شهدت تلك المدة انشاء محلات واحياء سكنية جديدة في مدن العراق، ومعالجة مشكلات الناس وسكان الصرائف. كذلك انشاء محطات لتوليد الكهرباء مشاريع الكهرباء في المدن المختلفة. ومن الخدمات الاخرى هي النقل والمواصلات التي عتدت من المشكلات المعقدة في كثير من المدن العراقية، بسبب رداءة الطرق وعدم تنظيم الشوارع بصورة تضمن التوسعات في المستقبل.

من جانب آخر، قامت الحكومة العراقية في تلك المدة بأنشاء الجسور وتبليط الشوارع وتوفير وسائل النقل الحديثة والمتنوعة الامر الذي ادى الى استحداث عدد من ساحات الاستدارات الدائرية لتنظيم حركة مرور وسائل النقل في المدينة. كذلك اهتمت المؤسسات الخدمية في الاربعينات بتنظيم الساحات والحدائق العامة، وقامت بتشجيرها وغرسها بالزهور وتحويلها الى اماكن ترفيهية مجانية يرتادها سكان المدن العراقية. فضلاً عن ذلك، اهتمت الحكومة العراقية بتطوير خدمات وسائل النقل، اذ كان سكان المدن يعتمدون على الوسائل القديمة مثل الاكلاك، والقوارب، والدوب، والقف التي قامت بدور كبير في نقل البضائع والاشخاص. وقد حققت شركة التراموي نجاحاً كبيراً في ذلك الوقت وبلغت نسبة ارباحها 100%. وكان استخدام السيارات التي تعد من اهم وسائل النقل الحديثة التي ربطت بين العامة والمدن العراقية والدول المجاورة، اذ اصبحت وسائل النقل الاساس للسكان والبضائع على حد سواء. الامر الذي شجع على ربط المدينة بالريف. وكان لتطور خدمات الصحية والتعليم اثر على الواقع الاجتماعي، اذ شهدت تلك المدة تطور الخدمات الصحية والتعليمية بشكل ملحوظ.

الكلمات المفتاحية : الخدمات العامة، مشاريع، تطوير، الوية

Public services in Iraq (1921-1958)

Noor Bahar Fadel Ahmed Prof. DrEkhlas Lafta Harez

Abstract

During the royal era, the government focused on public services, as that period witnessed the establishment of new shops and residential neighborhoods in the cities of Iraq, and addressing the problems of the people and the residents of the villages. As well as establishing power plants and electricity projects in various cities. Other services include transportation, which is considered a complex problem in many Iraqi cities, due to poor roads and the lack of street organization in a way that ensures future expansion.

On the other hand, the Iraqi government during that period built bridges, paved streets, and provided modern and diverse means of transportation, which led to the creation of a number of roundabouts to regulate transportation traffic in the city. In the 1940s, service institutions also focused on organizing public squares and parks. It planted trees, planted them with flowers, and turned them into free entertainment places frequented by residents of Iraqi cities. In addition, the Iraqi government was interested in developing transportation services, as city residents relied on ancient means such as boats, boats, and boats, which played a major role in transporting goods and people. The tramway company achieved great success at that time and its profits reached 100%, The use of cars was one of the most important modern means of transportation that linked the public, Iraqi cities, and neighboring countries, as it became the basis of transportation for residents and goods alike. This encouraged the connection of the city with the countryside. The development of health and education services had an

impact on social reality, as that period witnessed the development of health and educational services significantly.

Keywords: public services, Projects, development, The brigade

المقدمة:

يقصد بالخدمات العامة النشاطات والانجازات او الفعاليات ذات الطابع الخدمي التي تقدمها المؤسسات والهيئات الرسمية التابعة للدولة لمواطنيها، وتتدرج تلك الخدمات ضمن التزامات او واجبات الدولة تجاه مواطنيها، وبهذا المفهوم تختلف الخدمات العامة التي تقدمها الدولة عن بعض اعمال النفع العام أو الخدمات التي يقدمها بعض الأفراد أو الهيئات غير الرسمية بدافع ديني أو خيري أو لتحقيق غايات واهداف محددة .

ومن هذا المنطلق، تم اختيار الخدمات العامة في العراق 1921-1958 موضوعاً للبحث، لإيضاح المتغيرات التي حصلت في الواقع الخدمي في العراق خلال العهد الجمهوري. وضرورة تثبيت النشاطات والانجازات التي قامت بها الحكومة في العهد الجمهوري. وسلط البحث الضوء على مدة العهد الملكي في العراق (1921-1958)، التي كانت بداية تغيرات مهمة كان لها اثر في مجال نشاطات الوزارات ومؤسسات الخدمات العامة في العراق، في ضوء التقسيمات الادارية الجديدة.

المبحث الأول: خدمات تطوير المدن في الالوية العراقية 1921-1958

قامت الحكومة العراقية خلال العهد الملكي بمشاريع مهمة تمثلت بتأسيس محطات توليد الطاقة الكهربائية ومحطات ضخ المياه ومد شبكة واسعة من انابيب نقل الماء وتأسيس المجاري لسحب مياه الامطار والمياه القذرة، فضلاً عن ذلك كان لها واجبات كثيرة تمثلت بأشياء الجسور وشق الشوارع وتبليطها، وقدمت خدماتها لابناء المجتمع العراقي بحسب امكانياتها المتاحة وبهدف تسليط الضوء على تطور الخدمات العامة في العراق يبدو لنا من الاهمية دراستها على النحو الاتي:

1- مشاريع مياه الشرب في الالوية العراقية

وافقت الحكومة على قانون توزيع الماء لمدينة بغداد لعام ١٩٢٤، بأن تقوم الحكومة بإقراض امانة العاصمة مبلغاً قدره اربعة صكوك ليستعمل على تحسين مشروع الماء في مدينة بغداد (وزارة البلديات، ١٩٤٤-١٩٧١، صفحة ٥).

. واهتمت امانة العاصمة بإنشاء مشاريع مياه الشرب في بغداد وأنشأت اول مشروع الأسالة الماء في منطقة الصرافية (مجد، 2024، صفحة 4) في الرصافة لتزويد بغداد بالماء من مكنة صغيرة منصوبة في شريعة الصنائع، وقامت بتطوير المشروع واستمكت بعض البساتين في الرصافة لهذا الغرض (المميز، 1985، صفحة 485)، ونصبت أمانة العاصمة عام 1927 جهاز صغير لتصفية المياه في الكرادة الشرقية ووضعت منهاج لتصفية المياه في الكرخ (لجنة اسالة الماء لمنطقة بغداد التقرير الإداري، ١٩٥٨، صفحة ج)، وفي عام 1931 صدر قانون لجنة اسالة الماء لمنطقة ببغداد رقم 104 لعام 1931، ونتيجة لذلك ازداد تجهيز الكرادة الشرقية بأكملها بالماء الصافي عام 1932، ووضعت جهازاً للتصفية في جانب الكرخ وضخت الماء الى قضاء الكاظمية، ووصلت طاقة ضخها للمياه الى اكثر من مليون غالون ماء يومياً الى الكرخ والكاظمية (الموسوي، 2003، صفحة 25)

وفي الألوية الأخرى، كانت مدينة النجف تعاني من مشكلة المياه وحاول علماء الدين ووجهاء النجف لحل المشكلة لإيجاد طرق كفيلة لإيصال الماء لمحلات المدينة القديمة والصحن العلوي وذلك من خلال التبرعات بالاتفاق مع الحكومة بإنشاء جدول زمني لتحسين الواقع في الجهة الجنوبية لمنطقة العريش (عبد عطية، 2021، الصفحات 91-92). وفي عام ١٩٢٧ قدم تاجر إيراني بطلب للحكومة العراقية على نصب مضخة على نهر الكوفة لجلب الماء الى النجف، وتم نصب مضخة الماء في عام ١٩٢٨ وبذلك حلت المشكلة في تلك المدة كما تم شق جدول في ابي الصغير وتم اكمال حفر الجدول في عام ١٩٣٢ (محبوبة، 2009، صفحة 208) (عبد عطية، 2021، صفحة 93) وسمي المشروع بجدول الامير غازي. وكذلك كانت مدينة كربلاء تعاني من قلة الخدمات ومن اهمها مشكلة المياه، لذلك تم منح امتياز مشروع اسالة ماء كربلاء إلى مرتضى ضياء الدين سادن الروضة العباسية، وبموجب القانون رقم ٣٢ لسنة ١٩٣٣ حدد مدة الامتياز ٢٠ عام من تاريخ تصديق المصادف ٢٨ آذار ١٩٣٣، واعطي الامتياز على اساس توزيع ماء مرشح بواسطة جهاز التصفية، وان يكون ارتفاع الماء لا يقل عن ١٠ اعتباراً من سطح الارض، وكان هناك شرطين الأول ان تستمر الادارة المحلية بمراقبة هذا المشروع لانجازه، والثاني تبديل شبكة الانابيب ونصب غيرها (الطرفي ع.، 2022، صفحة 22). في عام ١٩٣٠ تم تأسيس ماء الشرب في كركوك في عهد المتصرف حسين العسكري، وخلال عهد المتصرف جميل الراوي

١٩٣٠-١٩٣١ وسع المشروع ليعطي معظم اتحاد كركوك، فقامت البلدية بمد انابيب من نهر الزاب الاسفل في منطقة الاسفل الى المدينة بطاقة نصف مليون غالليون من المياه يومياً، وجهر المشروع بالطاقة الكهربائية فضلاً عن تجهيز شروع ماء المنطقة الصناعية الجديدة والمناطق السكنية. وتم رفع مشروع ماء الزاب الاسفل نتيجة زيادة السكان، ففي عام ١٩٤٢ تم استهلاك حوالي (٧٢٢٠٩١) متر مكعب من المياه النقية، وقامت ادارة كركوك عام ١٩٥٠ بتوسيع المشروع ليضع ٧ مليون غالون (حمودي، 2017، الصفحات 131-132)، وفي عام ١٩٥٢ تم تجهيز بلدية لواء كركوك بـ (٤) ملايين غالليون (د.ك. و، الوحدة الوثائقية، 1952، صفحة 3)، وفي عام ١٩٥٥ باشر بأشياء مشروع جديد للماء فتم تجهيز (٧٥٠٠,٠٠٠) غالون من الماء يومياً، وفي العام نفسه تم شراء (٢٠) جهاز لتصفية الماء وتعقيم المياه بمبلغ (٧٠٠) دينار ووزع على المدارس الابتدائية خارج المركز (حمودي، 2017، صفحة 132) ولا بد من الإشارة إلى أن مصلحة اسالة الماء لمنطقة بغداد تم تشكيلها في عام 1955، بموجب القانون رقم (4) لسنة 1955 وتعديله رقم (29) لسنة 1956 وتألقت الهيئة الادارية للمصلحة من رئيس وأربعة اعضاء تم تعيينهم باقتراح الوزير وبموافقة مجلس الوزراء، وكانت مدة عضويتهم اربع سنوات قابلة للتجديد وكان الرئيس شخصية حكومية في التملك وتحديد الأجور وكيفية جبايتها (درويش و جواد، 1961، صفحة 780)

يتضح مما تقدم أن تأسيس مشاريع المياه في الالوية العراقية قد مر بمراحل نمو وتطور بحسب امكانيات المملكة آنذاك، وفي الوقت نفسه نلاحظ ان بعض الالوية اعتمدت على الجهود الفردية في تلك المشاريع ولاسيما في النجف الاشرف وكربلاء.

2- مشاريع المجاري

افترقت الالوية العراقية الى وجود شبكة منظمة من المجاري للتخلص من المياه الآسنة ، وبدأ التفكير في انشاء مشروع مجاري بغداد عام ١٩٣٤ في امانة العاصمة، اذ جرت بعض الدراسات الأولية حول الموضوع ولم تتخذ اية خطوات عملية الا عندما اقدمت أمانة العاصمة على استدعاء احد شركاء شركة جون تيلر الإنكليزية (John Taylor English Company) عام ١٩٤٧، فوضع تقرير اولي حول المشروع أوضح فيه ان كلفة تأسيس المشروع آنذاك تبلغ حوالي التسعة ملايين دينار . وحيث لم تكن المبالغ اللازمة للمباشرة بالمشروع متوفرة في حينه فقد وضع المشروع على الرف الثانية حتى عام ١٩٥٤ حينما حصلت أمانة العاصمة على بعض القروض التي تمكنها من المباشرة بالتنفيذ ففاتحت مرة ثانية شركة جون تيلر لإعادة النظر في تخمين كلفة المشروع على ضوء تيسر بعض المواد الانشائية محلياً وما رافق ذلك من انخفاض في اسعارها وقدمت الشركة الاستشارية تقريراً أولياً اخر خمنت بموجبه كلفة المشروع للعاصمة بحدودها في ذلك الوقت بسبعة ملايين وربع المليون دينار وقدرت مدة انجاز العمل بخمسة سنوات عدا مدة تهيئة التصاميم ووثائق المناقصة، وقد تم الاتفاق مع المهندسين الاستشاريين جون تيلر وشركاه في الاول من أيار ١٩٥٥ للقيام بالدراسات الفنية اللازمة واعداد وثائق المناقصة، إذ لم يكن لدى المصلحة موجود نقدي عند تأسيسها فأستلفت من وزارة المالية مبلغ خمسمائة وعشرون الف دينار عام ١٩٥٥ - ١٩٥٦ وذلك لتأمين دفع اجور الاستشاريين والنفقات الادارية وبدلات الاستملاك للأراضي اللازمة، واعلنت مناقصة انشاء مجاري المرحلة الأولى الجانب الرصافة في شهر كانون الثاني من عام ١٩٥٧ وكان من الضروري أن تهيأ المبالغ الواجب صرفها على تنفيذ المشروع، ولما كانت المدة اللازمة لإكماله اقل من مدة جباية الرسوم فقد اتجهت النية لاستقراض المبالغ اللازمة لتأمين قرض بمبلغ مناسب وفي ١٧ اب ١٩٥٧ وافق مجلس الاعمار على اقراض المصلحة مبلغا قدره ثلاثة ملايين دينار (وزارة البلديات، 1973، الصفحات 7-8)

3- مشاريع توليد الطاقة الكهربائية في الالوية العراقية

حاولت الحكومة العراقية في العهد الملكي تقديم الخدمات العامة للأهالي، اذ لم تكن اسهل الخدمات متوفرة ومنها خدمات الكهرباء فلم تكن متواجدة في العراق قبل الحرب العالمية الأولى، إذ نصبت مكائن توليد الطاقة الكهربائية في العراق لأول مرة من قبل جيش الاحتلال البريطاني (كجة جي، 2002، صفحة 70). وعندما تأسس النظام الملكي في العراق عام ١٩٢١ وجدت مصلحة الاشغال العسكرية أن الجيش العراقي بحاجة الى انارة اكثر لكون المولدات المتوفرة لا تكفي لسد الحاجة لكونها صغيرة ومتباعدة، فقامت بجلب ماكينة تتكون من ثلاثة محركات بخارية وتولد طاقة بمقدار (٢٠٠) فولت، وقد تم ايصال التيار الكهربائي الى جانب الكرخ وشمل منطقة الصالحية حتى وصل محلة خضر الياس، ومدت من باب المعظم إلى الباب الشرقي، واصبحت منطقة العبخانة ترسل التيار الكهربائي إلى جميع تلك المناطق (قاسم، 2016، صفحة 12)

وتماشياً مع ذلك، توسعت بلدية بغداد في تقديم خدماتها في مجال الكهرباء عام ١٩٢٢، ووضعت عمود في شارع الرشيد ومصباحاً كهربائياً وأنارت قسم من الشارع، وكذلك منطقة الشورجة في الصدرية إلى الحضرة الكيلانية حتى وصلت الى جامع الفضل وفي بلدية الكرادة نصبت مصابيح على الطريق الرئيسي عام ١٩٢٤، اما في عام ١٩٢٧ نصبت اعمدة لحمل الاسلاك الكهربائية لغرض انارة منطقة الجعفرير ومنطقة علاوي الحلة، وشارع السراي والشارع الجديد ماراً لدائرة البريد المركزي (قاسم، 2016، صفحة 13)

اما في كربلاء المقدسة أراد رئيس البلدية عثمان افندي إيصال الكهرباء إلى العتبتين الحسينية والعباسية؛ لكن لم تكن لديه أموال كافية لذا تبرع احد تجار الهنود (محمد خود باي) بمبلغ (٢٥,٠٠٠) لذلك الغرض، وعندما زار والي بلاد فارس العتبتين المقدستين أودع المبلغ لدى صاحب امتياز كهرباء كربلاء علي طالب الخضيري من اجل مشروع نصب ماكينة لإنارة الصحنين، وعلى اثر ذلك تم التوقيع على المشروع بين علي طالب الخضيري ووزير المواصلات والأشغال العامة مزاحم الباجه جي، كما حصلت موافقة مجلس الوزراء ووزارتي الداخلية والمالية على المشروع في عام ١٩٢٥ (الطرفي ع.، 2022، صفحة 23). واهم ما تضمنه بنود المشروع على تحويل الحكومة صاحب الامتياز الحق لتوليد وتوزيع القوة الكهربائية إلى أهالي مدينة كربلاء ومدة الامتياز ٤٠ عام، ويدفع صاحب الامتياز الى الحكومة كل ستة أشهر 3% من الواردات الحاصلة من بيع الطاقة الكهربائية ويتحمل مسؤولية ما يصيب الأسلاك من أضرار او عطل، وأن تنفيذ المشروع لا يشمل مشاريع التزامواي والسكك الحديدية والنقل، وتنفيذ هذا المشروع شرط أن لا يعيق أصحاب الاراضي او شاغليها لتوليد الطاقة الكهربائية، وأن يكون الاستعمال ضمن نطاق الطاقة المستخدمة لحدود أملاكهم، وعلى أثر ذلك تم ايصال الكهرباء إلى العتبتين المقدستين في عام ١٩٢٥ (الطرفي ع.، 2022، صفحة 24)

اما بقية الألوية العراقية، فقد حصلت موافقة الحكومة عام ١٩٣٠ على تنفيذ مشروع الكهرباء في الموصل، وفي العام نفسه أنشئت محطة كهرباء في كركوك، وزود لواء الحلة في كانون الثاني ١٩٣٠ بالكهرباء (قاسم، 2016، الصفحات 16-17) وفي سياق اخر، تم الاتفاق على مقابلة امتياز الكهرباء في الاعظمية في ١٤ تشرين الأول ١٩٣٤، من اجل توليد القوة الكهربائية وتجهيزها وتوزيعها في منطقة الاعظمية، ومدة الامتياز ٣٥ عام، ومن شروط الامتياز ان يكون السعر ٢٤ فلس كل كيلو واط في الساعة، وفي نفس المدة تم توقيع مقابلة امتياز التجهيز الكهرباء المنطقة الكاظمية وتم توقيعها في ١٨ آذار ١٩٣٣ وكذلك حددت مدة الامتياز ب ٣٥ عام، وسعة الوحدة (٢٤) فلساً، وفي عام ١٩٤١ حدث تقدم قليل في خدمات الكهرباء وذلك بلغت وحدات البلدية ١١٨ وحدة بلدية تأسست في العراق وكان ٣٤ وحدة منها يتوفر فيها خدمات الكهرباء اي نسبة ٢٩% (كجة جي، 2002، صفحة 72)

وعلى خلاف ذلك، كلف مجلس الاعمار في عام ١٩٥٣ احدى الشركات الاستشارية الامريكية المتخصصة وهي شركة (white Engineering corp) لاجراء مسح عام للطاقة الكهربائية وتقديم مقترحاتها حول مصادر الطاقة والحمل المتوقع لاستهلاكها للعشرين عام القادمة والطرق البديلة لعملية توليد الطاقة الكهربائية وتكاليف انتاج الوحدة الواحدة من الكهرباء، وقد قدمت الشركة تقريرها في عام ١٩٥٤، وكانت نتائج المسح ان مجموع ساعات التوليد للطاقة الكهربائية في العراق في عام ١٩٥٣ ما يقارب (١٦٤) ميكا واط، وكانت لخدمات البلدية حوالي (٦٧,٨) ميكا واط ومنها ٦١% في بغداد، والمشاريع الصناعية وسكك الحديد (١٦,٣) ميكا واط ومنها ٦٨% في بغداد، وشركات النفط الاجنبية في كركوك والموصل والبصرة وخانقين (٧٩,٧) ميكا واط منها ٧٠% في كركوك (كجة جي، 2002، صفحة 91)

ونتيجة لذلك، اقترحت الشركة برنامج شامل ومفصل للكهرباء تضمن تأسيس ثلاثة محطات حرارية بخارية مركزية، الاولى بالشمال قرب كركوك بطاقة توليد ٣٠ ميكا واط، والثانية في وسط جنوب بغداد بطاقة توليد ٤٠ ميكا واط، والثالثة في ضواحي مدينة البصرة وبطاقة توليد ٢٠ ميكا واط، اي ان مجموع الساعات المقترحة في ٩٠ ميكا واط، كما تضمن المشروع تأسيس شبكات للضغط العالي لربط المناطق المختلفة في العراق بشبكة وطنية، مع محطات التوزيع والتحويل اللازمة لها بهدف توفير الطاقة الكهربائية المناسبة للأغراض الصناعية والمدن المختلفة، وعندما عرض الموضوع على مجلس الاعمار قرر المجلس توسيع طاقات التوليد المقترحة للمحطات الثلاثة (لانكلي، 1963، صفحة 132)

وعليه، استوردت بلدية الناصرية في عام ١٩٥٤ مكائن حديثة تنتج التيار المتناوب (AC) وكانت ثلاثة مكائن، فيما ارتبطت عام ١٩٥٥ بشبكة موحدة لعموم العراق بعد أن فككت المشاريع الكهربائية القديمة في الألوية العراقية (السعيد، 2020، صفحة 102).

واصبح عدد البلديات في عام ١٩٥٦ حوالي (152) وحدة بلدية، وكانت كل واحدة يتوفر فيها كهرباء ونسبة (١٦٢) ميكا واط (لانكلي، 1963، صفحة 130). وفي عام 1957 افتتح ولي العهد عبد الله محطة جديدة لتوليد الطاقة الكهربائية في معسكر الرشيد تعمل بالديزل بسعة (8000) كيلو واط في الساعة، وفي عام 1958 تم نصب محطة بخارية في منطقة الصرافية بسعة (125000) كيلو واط في الساعة، وتم زيادة الطاقة الاجمالية لها الى (355000) كيلو واط، وقدمت خدماتها لآبناء المجتمع العراقي (الموسوي، 2003، صفحة 35)

يتضح مما تقدم، أن تأسيس محطات توليد الطاقة الكهربائية في الالوية العراقية كان بطيئاً، والكثير منها يكاد يكون معدوماً، إذ اقتصر على جهات معينة لقاء اجور عالية لخضوعها لسيطرة الشركات البريطانية، فحرمت منها الفئات الفقيرة وكثير من الالوية العراقية، في حيث تمتعت بخدماتها الفئات الغنية التي كان بوسعها دفع الاجور العالية.

4- مشاريع الاسكان

حاولت الحكومات في العهد الملكي تقديم خدمات مشاريع الإسكان، محاولة لإيجاد حل لازمة السكن، لاسيما عندما ازدادت الهجرة عام ١٩٣٣ من لوائي العمارة والكوت وبعض الالوية الجنوبية، هروباً من ظلم الاقطاعيين الذين تسببوا في ارهاق الفلاحين في أعمالهم وكذلك الظروف الاقتصادية الصعبة (الزبيدي، 2020، صفحة 424)، وبدأ المهاجرون يعملون في المهن المتواضعة في خانات منطقة الفضل، وببدل إيجار يبنون لهم مساكن خاصة بهم في الفراغات الموجودة بين بيوت بغداد وأحيائها والمساحات العامة ولما كان الفلاح المهاجر (السوداني، 2018، صفحة 31) لا يعرف سوى بناء الصرائف التي انتشرت الصرائف في محطة القطار وبمرور الأيام ازدادت الصرائف في تلك المنطقة وأصبحت تسمى بمحلة الخندق (سالم، 2005، الصفحات 15-16)، وفي معسكر الوشاش (الزوراء حالياً)، وأصبح عدد الصرائف في عام ١٩٤٠ (٨٠٠٠) صريفة تأوي قرابة (٤٠,٠٠٠) مهاجر، وفي عام ١٩٤١ ظهرت احياء جديدة من الصرائف ومنها الشاكرية، كما ظهرت عام ١٩٤٣ واحدة من أهم أحياء الصرائف في مدينة بغداد وهي منطقة "العاصمة" الواقعة شرق سدة ناظم باشا، وأطلق عليها اسم خلف السدة (عبد النبي، 2018، صفحة 51) (السوداني، 2018، صفحة 40)

وقد حاولت الحكومة في العهد الملكي حل تلك المشكلة عن طريق بناء عدد من القرى العصرية التي تتضمن على دور سكنية للفلاحين كمشروع الدجيلة والحويجة واللطفية، إلا أن تلك القرى لم يكتب لها النجاح؛ لعدم توفر الموارد المالية التي يستطيع الفلاحون من خلالها الاتفاق على بناء مساكنهم واستصلاح أراضيهم، وفي المدن قامت الحكومة عام 1946 بتأسيس (200) دار سكنية في تل محمد في بغداد الجديدة، لغرض تأجيرها للعمال أولاً أنها لم تحل مشكلة الأكواخ والصرائف، واستمرت محاولات الحكومة لمعالجة تلك المشكلة لكن دون جدوى لكثرة المهاجرين الواصلين كل يوم إلى تلك المناطق (سلمان، 2009، صفحة 238)

بلغ عدد الصرائف في عام ١٩٤٧ حوالي (١٢٥٩٤) صريفة (السوداني، 2018، صفحة 33)، ورأت وزارة صالح جبر (١٩٤٧-١٩٤٨) ان مشكلة الصرائف أصبحت كبيرة جداً، لذلك الفت لجنة الصرائف العليا، وحددت مهمة تلك اللجنة بالإشراف على ترحيل سكان الصرائف وإسكانهم في منطقة معينة ورحل البعض منهم الى المناطق الجديدة في الوزيرية (السوداني، 2018، صفحة 53)

ولم تقلح محاولات الحكومة العراقية في إيجاد حلول لتلك المشكلة، ولكن بدأت مرحلة البناء والاعمار الحقيقي بعد تأسيس مجلس الاعمار (القباني، ٢٠١٨، صفحة 11)، ففي ٢٥ نيسان ١٩٥٠ صدر قانون مجلس الاعمار وقد وضع المجلس اول منهاج له صدر بقانون في حزيران ١٩٥١ وهو يمتد على خمس سنوات من ١٩٥٠ - ١٩٥١ إلى ١٩٥٥، وقد قدرت الايرادات فيه للمدة المذكورة بمبلغ (٩5) مليون دينار اي بمعدل (١٩) مليون دينار في السنة، كما قدرت النفقات للمدة نفسها بـ (٦٥,٦٧٤,٠٠٠) دينار، وبذلك تظهر زيادة مقدارها (٢٩) مليون دينار (الجليلي، 1968، الصفحات 213-215)، وفي عام ١٩٥١ شيدت (٤٤) دارا اخرى في تل محمد و(٨٨) دارا في منطقة الشيخ عمر في بغداد. وفي الالوية الأخرى قامت الحكومة بتشديد (٦٧٢) دارا في الحكيمية في البصرة للعمال في العام نفسه لتحل محل الاكواخ والصرائف، كما خصصت حوالي (٦٠) الف دينار لتشديد (١٢٠) داراً في الكوت والموصل والحلة والسليمانية وديالى واربيل (سلمان، 2009، صفحة 239)

وبعد قانون مناصفة الأرباح من النفط مع الشركات الأجنبية في عام ١٩٥٢ ازدادت حصة الحكومة بنسبة ٥٠% بعد ان كانت (٦) شلنات عن الطن، ونتيجة لتلك الزيادة أعاد المجلس النظر في منهاج الاول فبلغت الايرادات فيه (١٦٨,٧٤٠,٠٠٠) دينار أي

بمعدل سنوي يزيد على (٢٦) مليون دينار، وأصبحت النفقات (١٥٥,٣٧٤,٠٠٠) دينار بعد ان أضيفت سنة أخرى على سنوات المنهاج فأصبحت تنتهي عام ١٩٥٦، ولم يخصص في هذا المنهاج للإسكان شيء (الجليلي، 1968، الصفحات 213-215) سوى مبلغ قدره (٣٠٠) الف دينار للسكن، وقد بلغ عدد دور العمال في هذه السنة (٤٣٠) دارا سكنها حوالي (٢٥٠٠) نسمة من العمال وعوائلهم (سلمان، 2009، صفحة 239)

واستحدثت وزارة الإعمار في عام ١٩٥٣ وهكذا صدر (قانون مجلس الاعمار ووزارة الاعمار رقم ٢٧ لسنة ١٩٥٣)، وكان يقوم بأعمال وزير الاعمار قبل استحداث الوزارة سكرتير عام المجلس الاعمار تحت اشراف نائب الرئيس، ثم شرع المجلس قانون المنهاج الثاني لمدة خمس سنوات ايضاً ١٩٥٦ - ١٩٥٩ ثم أضيفت سنة أخرى، وذلك استجابة لتزايد الموارد المالية والدراسات الفنية وإمكان الشروع في تنفيذها، وقد قدرت الموارد خلال المدة ب (٣٠٥) ملايين دينار أي بمعدل سنوي مقداره (٦١) مليون، وقدرت النفقات ب (٥٠٠) مليون دينار أي بعجز قدره (١٩٥) مليون دينار، وخصص المجلس للإسكان المخصصات الكافية لإنشاء حوالي (٢٠٠٠) دار موزعة على مناطق بغداد و (٥٠٠) دار في البصرة وخولت وزارة الشؤون الاجتماعية لإنشاء تلك الدور، كما وخصص المجلس في المنهاج الثاني للإسكان ستة ملايين دينار (الجليلي، 1968، الصفحات 216-218)

من جانب آخر، كلف مجلس الإعمار في شباط ١٩٥٧ مؤسسة دو كسيادس (Do Xiadiad)، بدراسة اتفاقية مشروع إسكان الصرائف، وأهم ما تضمنته الاتفاقية من بنود منها: عرض مشاكل الإسكان في العراق، وإعداد خطط الإسكان، وإعداد منهاج السنوات الخمس كجزء متمم لمنهاج مجلس الإعمار، ومساعدة مجلس الإعمار في الاشراف على تنفيذ هذا المنهاج. وتقديم المساعدات الانشائية للأغراض التنفيذية، وإعداد موظفين فنيين عراقيين وتدريبهم، وتقديم كل مساعدة فنية ذات صلة بمنهاج السنوات الخمس والاخذ بكل ما هو ضروري للاستمرار بتنفيذه في المستقبل، واختيار خبراء اجانب آخرين (القباني، ٢٠١٨، الصفحات 19-20)، وبناءً على ذلك أشارت المؤسسة في تقرير نشرته في ١١ شباط ١٩5٧ عن قيامها بدراسة مشروع أطلق عليه المشروع الأول لتطهير المناطق القديمة في شرق بغداد، الذي هدف إلى إسكان أكثر من (٧٠٠٠) عائلة من سكان الصرائف، في المنطقة الواقعة شرق أحياء الصرائف الواقعة خلف السدة (السوداني، 2018، صفحة 62)

المبحث الثاني: خدمات تطوير الطرق والنقل والمواصلات ١٩٢١-١٩٥٨

من جانب آخر، لم نلاحظ اي اهتمام لخدمات الطرق والمواصلات، إذ كانت الطرق بدائية والطرق المعبدة قليلة جداً، وذلك بسبب النفقات الباهظة التي يتطلبها من تلك الطرق (الغالب، 1985، صفحة 236) (داوود، 2014، صفحة 150). وبعد أصبحت السيارات تشكل واسطة نقل ضرورية في العراق ولاسيما في العاصمة بغداد في عام ١٩٣٠ (بغداد، 2000، صفحة 121)، وذلك لأنها تقوم بربط العاصمة مع بقية الألوية العراقية، وعلى أثر ذلك ظهرت الحاجة إلى تنظيم طرق النقل بالسيارات نتيجة توسع مدينة بغداد وفتح شوارع جديدة (داوود، 2014، صفحة 151)

١- الطرق والجسور

من جانب آخر، اهتمت الحكومات العراقية في العهد الملكي بزيادة وسائل النقل وتعبيد طرق المواصلات وتشبيد الجسور الثابتة، إذ قامت الحكومة بإنشاء جسرين حديديين ثابتين في العاصمة، بمبلغ قدره (400.000) دينار عراقي (الموسوي، 2003، صفحة 42)، وكذلك انشئ جسر عام ١٩٣٦ في الجزء الجنوبي من سراي الحكومة بمبلغ قدره (٣٤١,٧٥٩) (د. ك. و، ملفات البلاط الملكي، ١٩٣٦، صفحة 13)، كما افتتح الوصي عبد الله جسر الذي يعرف بجسر الملك فيصل الأول في ١٥ اذار 1940 (حسون، ٢٠٢٠، صفحة 170) (الموسوي، 2003، صفحة 42)

وحول الموضوع نفسه، نصب عام 1950 جسر الصرافية الحديدي (جسر القطار) الذي يتكون من ممرين احدهما للسيارات والآخر لعبور القطارات (عبد الموجود، 1992، صفحة 30)، وكانت الحكومة العراقية قد اشترته كاملاً من الحكومة الهندية بمبلغ اقل من مليوني دينار عراقي (بغداد، 2000، صفحة 117)، وكان لجسر الصرافية أهمية كبيرة تتمثل في امكانية تسيير القطارات بين بغداد والبصرة واربيل، ويعد هذا الجسر اضخم واطول جسر في العهد الملكي يمتد لمسافات طويلة، استمر العمل بإنشاء قواعده ودعاماته لمدة عامين متتاليين، وافتتحه الوصي في 20 تشرين الأول 1950 (الموسوي، 2003، صفحة 43)

وشرع بإنشاء جسر الملكة عالية في تشرين الثاني 1953 الذي يقع في الباب الشرقي ويصل جانب الكرخ بالرصافة، وبلغ طوله (454) متراً وعرضه أكثر من (18) متر وكلفة انشائه (١,٦٠٠,٠٠٠) ألف دينار (بغداد، 2000، صفحة 117) ، وافتتحه الملك فيصل الثاني عام 1956، وقام ولي العهد عبد الله بالنزول على سطح هذا الجسر بطائرته الهليكوبتر وكانت أول طائرة تهبط على جسر في بغداد (الموسوي، 2003، صفحة 44)

وقد خصص للطرق الرئيسية في المنهاج الثاني عام ١٩٥٥ اعتماد بلغ مجموعه (٤٣,٧٠٠,٠٠٠) دينار موزع على السنوات الخمس، وتم الاتفاق مع شركات عالمية مختلفة لدراسة وإنشاء الطرق الرئيسية العامة والجسور الكبرى (د.ك. و.، الوحدة الوثائقية، 1955، صفحة 9)، أما الجسور الجديدة فأنشئت في بغداد والكاظمية والبصرة والناصرية والهندية وعلى الزاب الكبير وعلى الزاب الصغير وفي الموصل (د.ك.و.، الوحدة الوثائقية، 1952، صفحة 12) ، وأحيل جسر الكوفة الذي إلى شركة فيليب هولزمان (Philip Holzman Company) بمبلغ قدره (٢١٥,٩٢٨) دينار (د.ك.و.، الوحدة الوثائقية، 1952، صفحة 7). وبلغ عدد الجسور المنجزة في لواء الرمادي بين المدة ١٩٤٥ - ١٩٥٨ ثلاثة جسور كونكريتية، جسر ناظم الذبان الذي بدأ بإنشائه عام ١٩٤٧ واكتمل عام ١٩٤٩، وجسر ناظم الوراق بدأ بإنشائه ١٩٤٧ وانجز ١٩٥٢، وجسر سدة الرمادي أحيل الجسر الى منافعة من مجلس الاعمار عام ١٩٥٤ مع مشروع سدة الرمادي، وتم افتتاحه مع السدة في نيسان ١٩٥٦، كما تم اصلاح جسر الفلوجة القديم من قبل مجلس الاعمار في ٢ تشرين الثاني ١٩٥٧ بمبلغ (١٤,٥٨) (القيسي، 2014، صفحة 184)

أما الشوارع في مدينة بغداد، فقد افتتحت في بداية الثلاثينيات شوارع رئيسية وأخرى فرعية اخترقت المدينة من شمالها الى جنوبها، فأصبح بالإمكان سير العربات والسيارات في اتجاهين متعاكسين، وكان من أهم تلك الشوارع شارع عبد المحسن السعدون بين الباب الشرقي وموقع نصب الجندي المجهول القديم، وافتتح في عام 1934 شارع ابي نؤاس المطل على ضفاف نهر دجلة في جانب الرصافة بطول (3) كم، ويمتد من الباب الشرقي الى نهاية الكرادة الشرقية، وله اهمية اقتصادية واجتماعية في آن واحد، وعلى الرغم من فتح تلك الشوارع انفرد شارع الرشيد بأهمية خاصة إذ أصبحت احيائه مثل باب الأغا والشورجة تضم الأسواق والبيوت التجارية، وتؤدي دوراً أساساً كمركز رئيس للحياة الاقتصادية والاجتماعية، وقامت امانة العاصمة عام 1936 بافتتاح شارع الملك غازي (الكفاح حالياً)، واستمرت أمانة العاصمة في الأربعينيات برفد المدينة بخدماتها الضرورية، وسعت الى اعادة تبليط الطرق القديمة وإنشاء الارصفة لتحديد استقامة الشوارع ومنعت الاهالي من التجاوز على تلك الارصفة للحيلولة دون التأثير على سير الحركة في الشوارع، ففي عام 1954 انجز شارع الملكة عالية وتم افتتاحه من قبل الملك فيصل الثاني في يوم الاربعاء الموافق الثاني من تشرين الأول 1957، وقد رافق مع افتتاح شارع الملكة عالية افتتاح شارع القبلة في الكاظمية امام باب القبلة في الصحن الشريف حيث مرقد الإمامين الجوادين موسى الكاظم ومحمد الجواد (عليهما السلام) (الموسوي، 2003، الصفحات 36-40)

أما في لواء كركوك ففي ثلاثينيات القرن الماضي تطور النقل بشكل كبير بسبب الانتاج النفطي الذي بدأ عام ١٩٣٤ في كركوك، فطورت طرق النقل البرية وتبليط طريق كركوك - السليمانية، وطريق كوبر - التون كوبري، كما قامت مديرية الطرق والجسور في كركوك التي عرفت باسم مديرية اشغال كركوك بتنظيم وإنشاء الجسور والطرق داخل اللواء وخارجه، أما في الخمسينيات حدث تطور واهتمام كبير بهذا القطاع بعد زيادة العوائد النفطية، خاصة بعد تأسيس مجلس الاعمار، وعن طريقه تم تحسين الكثير من الطرق في كركوك ومنها طريق كفري وطريق جمجمال سنكا وطريق قروته محطة قطار (الجبوري، 2020، صفحة 24)

ومن جانب آخر، تم افتتاح طريق فلوجة - بغداد منذ عام ١٩٤١ الذي يعد من الطرق الرئيسية التي تربط لواء الدليم بالعاصمة بغداد، وبدأت وزارة المواصلات والاشغال العمل في الطريق في اذار ١٩٥٤ وبلغ طول هذا الطريق ١١٤ كم وخصص له مبلغ (١,٠٥٨١٨٠٠) (القيسي، 2014، صفحة 180). أما في عام ١٩٥١ قرر مجلس الأعمار تعبيد الطرق الرئيسية منها طريق البصرة - بغداد وطريق بغداد - الشراقات وطريق دلتاوه - كركوك وطريق حلة - نجف وطريق حلة - ديوانية - أبو صخير وطريق السعدية - جولاء - دربندخان وبمبلغ قدره (٥٠٠,٨٠٠) دينار (د.ك.و.، الوحدة الوثائقية، 1952، صفحة 7). كما ووافق المجلس في عام ١٩٥٢ على إنشاء طريق بغداد - ببجي بمبلغ قدره (٢٣٦,٥١٦) على أن تتجز العمل خلال مدة (٣٤٠) يوماً وفق الشروط والمواصفات (د.ك.و.، الوحدة الوثائقية، 1952، صفحة 4).. وفي عام ١٩٥٥ تم تبليط طريق كربلاء - النجف بمبلغ (٥٠٠٠) دينار (د.ك.و.، الوحدة الوثائقية، 1952، صفحة 2).

2- النقل البري

وفي منتصف الثلاثينات استورد عدد من الباصات الألمانية الصغيرة وسيرت تلك الباصات في شارع الرشيد لغرض نقل الركاب في بغداد والكرادة والأعظمية، وبعد قيام الحرب العالمية الثانية قامت بريطانيا بالسيطرة على جميع وسائل النقل والمواصلات ومنها شركة كرنل لبنان، التي كانت تمتلك ثلاثون سيارة من نوع شوفرليت، وقد استحصلوا على امتياز من الحكومة العراقية لتشغيل هذه السيارات في شارع الرشيد لمدة خمسة عشر عاماً، إلا أن أمين العاصمة ارشد العمري تمكن من الحصول على موافقة الحكومة في عام ١٩٤٠ على إلغاء امتياز شركة كرنل وتشغيل سياراتها لحساب أمانة العاصمة، بعد استملاكها وحصلت موافقة الحكومة وعين إبراهيم شندل الموظف في أمانة العاصمة مسؤولاً عن تلك السيارات، وكانت تلك السيارات هي النواة الأولى لمصلحة نقل الركاب التي عرفت من قبل أهالي بغداد بـ "الأمانة"، وفي ضوء ذلك سيرت أمانة العاصمة في عام 1943 إحدى وعشرين باصاً في شارع الرشيد، وقسم على ثلاثة مناطق، تبدأ الأولى من باب المعظم وتنتهي في سينما الحمراء، وتبدأ المنطقة الثانية من سينما الحمراء وتنتهي عند سينما الزوراء، والثالثة فتبدأ من سينما الزوراء وتنتهي في الباب الشرقي (عبد النبي، 2022، الصفحات 307-308)

تم استيراد باصات حديثة وفتحت طرق جديدة لها بعد دخولها إلى العراق ١٩٤٧ كما تم شراء (١٠٠) باص (درويش و جواد، 1961، الصفحات 781-782)، وقامت وزارة المواصلات والأشغال عام ١٩٤٨ بتمديد خط باص الجعفر إلى ساحة باب المعظم بدلاً من ساحة الأمين ماراً بشارع الرشيد، كما تم شراء (١٠) سيارات من نوع فيات وبسعر (350) دينار للسيارة الواحدة وذلك في عام ١٩٤٨ لاستعمالها في نقل البريد وتوزيعه في الكرادة والأعظمية والكاظمية. أما عام ١٩٥٠ تم التوسع في استيرادات الحافلات إذ تم استيراد (١٠٠) باص من بريطانيا مما أدى بدوره إلى توسع الكراجات ومحلات التنظيف للسيارات في المدة ١٩٥٢-١٩٥٣ (داوود، 2014، صفحة 156). وقد بلغ عدد السيارات الخاصة وسيارات النقل حوالي (٤٠٢٧١) سيارة للعام ١٩٥٧-١٩٥٨ (الغالب، 1985، صفحة 247)

أما بالنسبة إلى سكك الحديد، قد تم إنشائها معظمها في العراق على يد الجيش البريطاني خلال الحرب العالمية الأولى، لتسهيل وصولهم إلى الجيش العثماني، إذ كانت أول محاولاتهم تمديد الخط من البصرة إلى الناصرية من جهة الفرات ومن البصرة إلى العمارة على امتداد نهر دجلة، وعند قيام الحكومة الوطنية التي أقيمت عام ١٩٢١ لم تستطع من تخليص السكك العراقية من سيطرة النفوذ الأجنبي حتى قيام ثورة ١٤ تموز ١٩٥٨، وعلى الرغم من انتقال ملكيتها إلى العراق عام ١٩٣٦ إلا أن بريطانيا استمرت في تدخلاتها في شؤون السكك العراقية وتشكيل لجنة عراقية - بريطانية لأجل الإدارة العامة ولمدة عشرين عام (داوود، 2014، صفحة 140)

وفي الأولوية العراقية تم تأسيس محطة قطار في كربلاء عام ١٩٢٣، وفتح العديد من من الخطوط وأهما خط كربلاء - بغداد ويتحرك هذا الخط من بغداد ساعة ١٢ ظهر ويصل المسيب وبعد ذلك يصل إلى مدينة كربلاء في الساعة ٧:١٠ (الطرفي ع.، 2022، صفحة 87) وفي لواء كركوك تم مد سكة من كركوك إلى كركوك عام ١٩٢٩ وهذا الخط يربط كركوك مع بغداد بخط طوله ٣٢٣ كم، ويفترق من محطة قره غان كان إلى خانقين ٢٨ كم (الجبوري، 2020، صفحة 22)

وانشئت إدارة سكك الحديد في عام ١٩٣٩ سكة حديد الموصل - تل كوجك الذي يربط تركيا والبحر المتوسط، وأصبح جاهز في تموز عام ١٩٤٠ لنقل جميع أنواع الحمولات، وقد غادر أول قطار من العراق إلى منطقة حيدر باشا التركية في ١٥ تموز ١٩٤٠، وتم وصول أول قطار من تركيا إلى العراق في تموز ١٩٤٠ (حسين ع.، 1984، الصفحات 137-138). وفي عام ١٩٤٥ تم إنشاء خط حديدي بين العراق وسوريا عن طريق حمص ودير الزور، وفي عام ١٩٤٦ تم إنشاء حوانيت جواله في القطارات من قبل إدارة سكك الحديد، وأسعار الحاجات مناسبة للمسافرين، كما تم في عام ١٩٤٦ مد خط سكة الحديد بين بغداد والبصرة، وقد أسهمت السكك الحديدية في تطور ونمو الكثير من المناطق (داوود، 2014، الصفحات 143-145)

استمر إنشاء عدد من الخطوط سكك الحديد ففي عام ١٩٤٩ تم إنشاء خط كركوك - بغداد وفرع صغير منه عند جلولا، ليصل إلى خانقين (العزاوي و القيسي، 1956، صفحة 60). وفي عام ١٩٥٣ أصبحت إدارة سكة الحديد مصلحة مستقلة وإدارتها تشمل وزير المواصلات والأشغال ونائب عن وزارتي المالية والدفاع، وفي العام نفسه قامت إدارة سكك الحديد بربط المدن المقدسة بخط حديد من الهندية إلى النجف ثم الكوفة (داوود، 2014، الصفحات 146-147). كما وقدمت سكك الحديد تسهيلات كبيرة لمضاعفة نقل البضائع والمسافرين ومنها تخفضت أجور النقل في السكك الحديدية وعقدت اتفاقية مع شركة النفط العاملة في العراق لنقل بضائعها (الغالب، 1985، صفحة 256)

3- للنقل النهري

يعد نهري دجلة والفرات من اهم الموانئ البحرية، إذ كانت معظم تجارة العراق الداخلية والخارجية عن طريق هذين النهرين، اما النقل البحري في ميناء البصرة اهتمت به وزارة الاشغال والمواصلات اهتمام كبير بميناء البصرة من اجل تطويره ، ففي عام ١٩٣٩ بلغت عدد البواخر (٢٣,٤٢)، وبلغت نسبة الحمولة حوالي (٤٧٩٩) طن وعدد السفن الحربية بلغت (١٣) سفينة في عام ١٩٣٩، وفي العام نفسه تم شراء الكراكة الخامسة لميناء البصرة والتي سميت باسم البصرة (داوود، 2014، الصفحات 159-160) ارادت الحكومة البريطانية حفر قناة جديدة ميناء البصرة من خلال مفاوضات في عام ١٩٤٢ نتيجة للترسبات التي كانت تعيق حركة سير البواخر، وقد وضعت خطط لصيانته، ففي عام ١٩٤٣ فاتحت الحكومة البريطانية وزارة الخارجية العراقية لإعادة مسح شط العرب من البحرية الملكية البريطانية وتمت الموافقة، الا ان الحفر توقف خلال الحرب العالمية، وطلبت ادارة ميناء البصرة من وزارة المواصلات والاشغال من اجل جعل مشروع حفر سد الفاو ليكون ضمن المشاريع الاستثمارية، الا أنَّ مجلس الاعمار رفض لكونه يخدم شركات النفط الأجنبية، مما دفع إدارة ميناء البصرة للقيام بحفر قناة جديدة بالإمكانات المتوفرة لديها وبدأ العمل ١٩٥٤ واكتملت القناة عام ١٩٥٦ (داوود، 2014، صفحة 163)

ومن جانب آخر، ازدادت عدد البواخر الداخلة إلى الموانئ العراقية، فقد كان عدد البواخر (٢٧٦) عام ١٩٥٠ وبحمولة حوالي (٧٠٦٤٧٥) طن، إذ ارتفعت الى (٣٩١) باخرة وحمولتها (٨٩١٤٩٥) طن عام ١٩٥٤، اما في عام ١٩٥٨ وصل عدد البواخر الى (٦٤٥) باخرة وحمولة (١١٠) طن، وبلغ عدد المسافرين بواسطة البواخر في عام ١٩٥٠ حوالي (٢٣٤٩٠) مسافر، اما في عام ١٩٥٤ ارتفع حوالي (٢٧ ٢٩٦) مسافر، وفي ١٩٥٨ انخفضت الى (١٩٤٩٢) مسافر (الغالب، 1985، صفحة 281)

4- خدمات النقل الجوي

قامت الحكومة العراقية بإنشاء اهم ميناءين جويين بغداد والبصرة بين عامي ١٩٢٩ - ١٩٣٠، وقد الحق ميناء بغداد بوزارة الدفاع وميناء البصرة الجوي بمصلحة الموانئ العراقية، وكان الميناءين يستقبلان الطائرات العالمية التجارية والعسكرية، وفي عام ١٩٣٦ تم تشكيل اول مديرية للميناء الجوي في وزارة الدفاع من اجل تقديم خدمات الطيران، لكن في عام ١٩٣٩ تم الحاقه بوزارة المواصلات والاشغال، وفي عام ١٩٤٥ تم انشاء مطارين صغيرين في الموصل وكركوك، كما تم استحداث رئاسة خطوط الجوية العراقية تابعة لإدارة سكك الحديد، والتي اخذت على عاتقها النقل بالطائرات للمسافرين ونقل البريد، وتسير رحلتين اسبوعياً بين بغداد والبصرة ثم الى بغداد وبغروت والقاهرة ودمشق، كما تم توسيع المطار المدني (المثنى حالياً) مطار عالمياً، وكذلك تم تطوير الاسطول الجوي العراقي عن طريق شراء (٣) طائرات عام ١٩٤٧ ادى ذلك الى توسع النشاط الجوي، كما نقلت الطائرات العراقية الحجاج الى الديار المقدسة، وفي عام ١٩٤٨ تم الحصول على (٦) طائرات بريطانية ادى الى تطور كبير بالنقل الجوي (داوود، 2014، الصفحات 164-165)

وفي سياق آخر، بلغ عدد المسافرين ١٩٥٠ - ١٩٥١ ما يقارب (١٦٦٨٧) مسافر وحجم البضائع (٢٤٠) طن، وفي عام ١٩٥٣ تم تجهيز المصلحة الجوية العراقية بثلاثة طائرات تتسع لجلوس ٤٠ - ٥٢ راكب، وسرعتها ٢٢٠ ميل في الساعة، وبلغ عدد الطائرات التي هبطت (٥٣٠٠) طائرة عام ١٩٥٢، و (٧٠٠٠) طائرة عام ١٩٥٤ (داوود، 2014، صفحة 166)

ونتيجة ازدياد حركة النقل الجوي المدني اوجب الاهتمام بالملاحة الجوي واعداد الوسائل اللازمة لتأمين سلامتها من حيث المطارات والمخابرات اللاسلكية وخدمات الانواء الجوية، ولهذا السبب تأسست جمعية الطيران العراقية إذ ساهمت تلك الجمعية بتسهيل النقل الجوي والملاحة الجوية، ونتيجة لاهتمام العراق بالنقل الجوي انتخب العراق لمدة 9 سنوات متتالية لعضوية مجلس الطيران المدني الدولية في مونتريال عام ١٩٥٣ (الامارة، ٢٠١٣، صفحة 9)، كما وقرر مجلس الإعمار انشاء مطار عالمي في بغداد ومطارات ثانوية في بعض الأولوية خصص لذلك الغرض مبلغ (٥,٠٠٠,٠٠٠) دينار في عام ١٩٥٥ (د. ك. و.، الوحدة الوثائقية، 1955، صفحة 10)

وحصلت الخطوط الجوية العراقية عام ١٩٥٦ على ما يقارب اربع طائرات تستوعب ٤٨ راكب وسرعتها ٣٠٠ ميل في الساعة، وتم فتح خط جوي بين العراق ولندن في الاول من نيسان ١٩٥٧ يمر باليونان والمانيا الغربية. كما وصلت الى بغداد طائرات بريطانية اهدتها بريطانيا الى السلاح الجوي الملكي ١٩٥٧ من طراز هوكر هنتز (Hooker Hunts)، وفي العام نفسه بلغ عدد الطائرات

٩٠٠٠ وعدد المسافرين (٧٩٠٠٠)، وعام ١٩٥٨ حمولة البضائع (٨٤.٥٩١) طن والمسافرين الى (٨٤.٥٩١) مسافر، وفي العام نفس باشرت الخطوط الجوية العراقية بتسيير طائراتها من بغداد موصل كركوك مرتين اسبوعياً (داوود، 2014، صفحة 168)

5- بالبريد والبرق

فقد كانت ادارة البريد والبرق تحت سيطرة العسكريين البريطانيين حتى ابعدها عنها في الاول من نيسان ١٩٢٣، إذ عرف البريد العراقي، ووحدت انشطته تحت اسم المديرية العامة للبريد والبرق، والحقت بوزارة الاشغال والمواصلات، وبسبب الصعوبات التي واجهت الحكم الوطني فان مؤسسة البريد كغيرها من المؤسسات كانت تسير متعثرة وبخطى بطيئة، وفي عام ١٩٥٧ لم يتعد عدد مكاتب البريد في جميع انحاء البلاد (٢٠٠) مكتب (اللطيف، 1991، الصفحات 23-24). وفي عام ١٩٥٥ خصص مبلغ (2,5٠٠,٠٠٠) دينار للبرق والتلفون واللاسلكي وفقاً للحاجة وتقدم العراق ونهضته الحديثة وتأسيس بدالات جديدة للتلفون ومعدات حديثة للبرق واللاسلكي في مختلف الألوية (د. ك. و.، الوحدة الوثائقية، 1955، صفحة 10)

المبحث الثالث : الخدمات الاجتماعية في العراق 1921-1958

1- خدمات الصحة

كان الوضع الصحي في العراق في العهد الملكي متدهور بشكل كبير بسبب الامراض المنتشرة والجهل والفقر والخرافات التي كان يؤمن بها المواطنين، وكذلك انحطاط وتدهور الادارة الصحية وقلة عدد العاملين في قطاع الصحة من الاطباء والمرضى الذي لا يناسب حاجة الناس (حسين غ.، 2005، صفحة 216). فقد عملت وزارة الصحة عام ١٩٢٠ على وضع منهج من أجل تطوير الخدمات الصحية العراق، لكن القدرات المتاحة للإدارة الصحية كانت لا تتفق مع الواقع والطموح وذلك بسبب ميزانية الوزارة المتواضعة التي كانت لا تستطيع النهوض بالواقع المعني بشكل افضل حتى تتمكن من تطبيق برامجها ومخططاتها (رشيد، 2017، صفحة 23)، كما ان الازمة المالية التي تمت البلاد في عام ١٩٢١ - ١٩٢٢، قادت هذه الصعوبات الى الغاء وزارة الصحة في الثامن من حزيران ١٩٢٢ وتحويلها الى مديرية عامة باسم مديرية الصحة العامة والحقت بوزارة الداخلية. وقامت مديرية الصحة العامة عام ١٩٢٥ باصدار مجموعة قوانين وتعليمات كقانون التلقيح، وقانون الاعمال الصيدلية العام، وقانون ممارسة المهن الطبية التي تخدم الجانب الصحي (حمزة، 2015، صفحة 32)

ونتيجة لذلك، شهدت الاعوام بين ١٩٢٢ - ١٩٤٥ انشاء العديد من المستشفيات منها، افتتاح مستشفى النجف الملكي عام ١٩٣٣، ومستشفى خاص بمعالجة الأمراض الزهرية الذي جرى افتتاحه عام ١٩٣٦ في لواء البصرة، وافتتاح مستشفى الكرخ الجديد وهو مستشفى عام تم افتتاحه أواخر عام ١٩٣٦، ومستشفى للعزل في البصرة تم افتتاحه عام ١٩٣٧ وافتتاح العديد من أن المستشفيات في قضاء تلعفر وسامراء وحليجة، كما كان هناك مستشفى او اثنان يطلق عليها المستشفى الكامل وهما مستشفى الملكي والكرك، وكذلك افتتح مستوصف صحة المعارف ١٩٣٨-١٩٣٩ المتابعة الاوضاع الصحي وفتح مستوصف خاص بالمدارس (شنين، 2010، الصفحات 463-466)

ومن جهة أخرى، ان قلة المؤسسات الصحية في لواء الحلة وكثرة المرضى استوجب فتح العديد من المستشفيات، ومنها مستشفى في السدة عام ١٩٣٨، وكذلك انشأ مستشفى محلة الطاق، كما تأسس عام ١٩٤١ مستشفى الهندية، وفي عام ١٩٤٢ سعى متصرف لواء الحلة سعد صالح الى أنشاء مستشفى في الحلة في العام نفسه وتم افتتاحه باسم المستشفى الملكي العام في عام ١٩٤٦، وفي العام نفسه افتتح مستوصف معالجة طلاب المدارس (الشمري، 2012، الصفحات 167-168). وبسبب صغر المستشفى الملكي تم انشاء مستشفى الفرات الاوسط واختيار مدينة الكوفة مقراً لها وتم افتتاحه في الثامن عشر من اذار ١٩٤٩ (شنين، 2010، الصفحات 471-472). كما شهد لواء ديالى في بداية الاربعينات فتح عدد من المستشفيات والمراكز الصحية، ففي قضاء الخالص افتتحت مستشفى في عام ١٩٤٢، وفتح في العام التالي مستشفى اخر في بعقوبة (حمزة، 2015، الصفحات 93-94)

وفيما يخص لواء الديلم لم يكن احسن حال من الألوية العراقية بسبب تردي الأوضاع الاقتصادية والمعاشية وانتشار الامراض بفعل سوء التغذية حيث كان اللواء يحتوي على ثلاثة مستشفيات، و١٦ مستوصف بين المدة ١٩٤٣ - ١٩٤٦ موزعة على الاقصية

والنواحي، وبعض القرى والارياف، وفي عام ١٩٤٩ رصدت وزارة الشؤون الاجتماعية مبالغ اضافية لإنشاء مستوصفات صحية بعد الفيضانات التي اجتاحت المستوصفات القديمة بين المدة ١٩٤٦- ١٩٤٩ (القيسي، 2014، صفحة 158)

وتأسست مديرية لمكافحة الملاريا عام ١٩٤٦ في بغداد بسبب انتشار المرض بشكل كبير، كما اهتمت وزارة الصحة بأنشاء مستشفى خاصة بالأطفال وأهمها مستشفى الطفل العربي في كرادة مريم، وفي عام ١٩٥٤ افتتحت مستشفى للولادة في بغداد في الكرادة الشرفية ومستشفى الحريري الذي عرف (ميرة الملكة عالية)، وفي عام ١٩٥٣ افتتحت مستشفيات خاصة بالامراض العقلية والعصبية والصدرية منها مستشفى الامراض الصدرية في الكرخ(الموسوي، 2003، صفحة 164)

اما المستوصفات في لواء ديالى ففي عام ١٩٥٠-١٩٥١ وصل عددها الى ٣٤ مستوصف حكومي من الدرجة الأولى، ٩ من درجة الثانية 1٥ من الدرجة الثالثة (حمزة، 2015، الصفحات 93-94)، وفي عام ١٩٥٢ شيد مستوصف في خان بني سعد وخصص مبلغ قدره (٦٠٠) دينار (د.ك. و، الوحدة الوثائقية، 1952، صفحة 4)، ناحية السعدية وفي هورين وابي صيدا وخانقين، فضلاً عن افتتاح مستشفى الأمومة والطفولة لواء ديالى عام ١٩٥٣ - ١٩٥٤ في بعقوبة وكذلك شيد محجر صحي في بهرز عام ١٩٥٦ لانتشار مرض الجدري (حمزة، 2015، الصفحات 93-94)

وافتتحت عام ١٩٥١ مستشفى الرمد لأمراض العيون في الحلة، كما كان لاهل الخير دور في تشييد عدد من المستشفيات، ففي عام ١٩٥٢ ميرة الملكة عالية لحماية الاطفال التي تقع في حي بابل، وفي عام ١٩٥٥ تأسس المستشفى السيار في لواء الحلة الذي ينتقل من المدن والقرى. وتبرع احد المحسنين في الحلة بإنشاء مستشفى للأمراض الصدرية باسم مستشفى مرجان وتم افتتاحها ١٩٥٧ (الشمري، 2012، صفحة 170). وفي عام ١٩٥٣ قرر مجلس الاعمار انشاء مشفى الحماية الطفل في الرمادي، ومستوف لصحة الطلاب عام 19٥٤، ومستوصف السجن الذي كان خاص بالسجناء، ومستوصفا اخر عرف بالسيار وظيفته التجول في كافة اتحاد اللواء، وتم استحداث مستشفى جديد في منطقة بروانه عام ١٩٥٤ (القيسي، 2014، الصفحات 186-188). ووافق مجلس الوزراء عام ١٩٥٢ على تحويل وزارة الشؤون الاجتماعية بدلا من وزارة المواصلات على انشاء مستشفى النعمان في الاعظمية وبمبلغ وقدره (٢٠٠,٠٠٠) (د.ك. و، الوحدة الوثائقية، 1952، صفحة 3). وفي عام ١٩٥٥ خصص مجلس الأعمار مبلغ (٢,٠٠٠,٠٠٠) دينار لإنشاء مستشفى الكرخ بكافة مرافقه، وإنشاء مستشفى عصري كامل في الكاظمية تبلغ كلفته التخمينية (٥٠٠,٠٠٠) دينار وآخر في البصرة تبلغ كلفته التخمينية (٧٥٠,٠٠٠) دينار، وقد بوشر بإنشاء مستشفى الرمادي وأعلنت مناقصة انشاء مستشفى في (١٦) سرير كامل مرافقه في اربيل تبلغ كلفته التخمينية (٣٠٠,٠٠٠) دينار كما يتضمن المنهاج انشاء مستشفى العمارة تبلغ كلفته التخمينية (٢٥٠,٠٠٠) دينار (د.ك. و، الوحدة الوثائقية، 1952، صفحة 4)

2- خدمات التعليم

جرت محاولات عديدة لإصلاح التعليم وخاصة عندما تشكلت الحكومة العراقية في عام 1920 اصبحت التعليم والصحة وزارة واحدة سميت وزارة المعارف والصحة العمومية، وفي ١٠ ايلول ١٩٢١ أسندت مهامها إلى السيد هبة الدين الشهرستاني وفي 27 أيلول 1921، ليكن أول وزير للمعارف العراقية في عهد الحكم الوطني، واصبحت وزارة منفصلة سميت وزارة المعارف، وكان على وزارة المعارف ان تتولى شؤون التربية والتعليم، وترفع مستوى الثقافة في البلاد (البكر، 2007، صفحة 26). وانصرفت الوزارة الى افتتاح العديد من المدارس الابتدائية فأصبح في عام ١٩٢١ (٨٣) مدرسة للبنين و(٥) مدارس للبنات في عموم العراق، وعدد الطلاب حوالي (٨٠٠٠) طالب (الحميري، 2019، صفحة 1134)، وعدد المعلمين والمعلمات (٤٨٦)، وعدد التلاميذ ذكوراً وأنثاً (٨٠٠١) (أبو دلة، 2018، صفحة 285). وعملت وزارة المعارف عام ١٩٢٢ على تنفيذ برنامج اصلاحى عرف ب اصلاح التعليم في المدارس ومن خلاله تم وضع مناهج دراسية جديدة، وتوفير الكتب المنهجية واللوازم المدرسية والعمل على تحديد اجور الدراسة والاهتمام بشؤون العاملين التعليم وتأسيس المكتبات المدرسية (الجنابي ز.، 2019، صفحة 27). كما قسمت مديرية المعارف الى خمس مديريات هي منطقة معارف بغداد شملت (بغداد- وكوت -ودليم- وديالى) ومنطقة معارف الحلة من (الحلة وكربلاء والديوانية)، ومعارف البصرة (البصرة -والعمارة - والمنطق) ومنطقة معارف كركوك (كركوك -واربيل- وسليمانية)، ومنطقة معارف الموصل فقط (الجنابي ز.، 2019، صفحة 24)

وفي عام ١٩٢٩ تم اصدار قانون المعارف العامة الذي بموجبه اصبحت الدراسة في الثانوية لمدة خمس سنوات ومدة الدراسة فيها ثلاث سنوات تنتهي بامتحان وزاري عرف ب (البكالوريا)، ودراسة الاعدادية سنتان وتنقسم الى فرعين علمي وأدبي، ازداد عدد المدارس

والطلاب في عامي ١٩٣٠-١٩٣١ وأصبحت (١٩) مدرسة، منها (١٦) للذكور و(٣) للإناث، وهذا لم يشمل فقط بغداد والمدن الأخرى وإنما افتتحت ثلاث مدارس متوسطة في الرمادي والديوانية وبعقوبة للذكور، واستمر الاهتمام بالتعليم الثانوي في عامي ١٩٣٣-١٩٣٥ (الحميري، 2019، الصفحات 1135-1136). أما في عام ١٩٣٧ قسمت المعارف الى ثمانية مناطق (بغداد وديالى و دليم)، و(العمارة والكوت) و(الموصل) و(البصرة) و(السليمانية) و(الحلة وكربلاء) و(كركوك واربيل)، (والديوانية والمنتك)، وبعد ذلك تم ارجاعها ان خمسة مناطق (بغداد حلة، البصرة، كركوك، الموصل) (البكر، 2007، صفحة 46)

ومن جانب آخر، اضطلعت وزارة المعارف بإصدار العديد من القوانين والتشريعات التي تعمل على رسم خارطة الطريق أمام مسيرة النهوض والبناء للمؤسسات التعليمية لعل ابرز تلك القوانين والتشريعات هي قانون المعارف رقم ٥٧ لسنة ١٩٤٠، وهو من القوانين المهمة في مسيرة وزارة المعارف ساهم في تثبيت اركان الاستقلال الثقافي للتعليم في العراق، كما انه مثل مظهر من مظاهر الاصرار الوطني للعراقيين في رفضهم لاي نوع من انواع التسلط الاجنبي، نصت المادة الأولى من القانون على ان من واجبات وزارة المعارف تأسيس المدارس الحكومية وادارتها ومراقبة المدارس الاهلية والاجنبية وتوجيهها نحو الاهداف العامة التي تسير عليها المدارس الحكومية وتنظيم شؤون الشباب والعناية بالفنون الجميلة وتشجيع الحركات العلمية والادبية ونشر الثقافة العامة وازالة الامية (الحلي ع، 2011، صفحة 3). وفي عام 1951 صدر نظام إدارة المدارس الابتدائية المحلية رقم 38 لسنة 1951، وبموجب هذا النظام أصبحت الإدارة المحلية في الأولوية مسؤولة عن نشر التعليم الابتدائي وتأسيس المدارس اللازمة وادارتها والإشراف عليها وفق أحكام قانون المعارف العامة والأنظمة الصادرة بموجبه، وتعد جميع المدارس الابتدائية بما فيها رياض الأطفال المؤسسة من وزارة المعارف في كل لواء تابعة لإدارة اللواء المحلية، وينقل معلومها ومعلماتها كل إلى تلك الإدارة مع مراعاة أحكام قانون الخدمة التعليمية (الهاللي، 1953، صفحة 55)

وفي عام ١٩٥٠-١٩٥٦ تم الغاء امتحان الوزاري البكلوريا من قبل وزارة المعارف للدراسة المتوسطة بموجب قانون الوزارة رقم ١٦ لسنة ١٩٥٦ والمدرسة هي مسؤولة عن الامتحانات للصف الثالث متوسط (جریان، 2013، صفحة 105). ولتشجيع الكادر التعليمي للعمل في الاولوية والمناطق البعيدة في عام ١٩٥٤ منع مخصصات على الراتب الاسمي مقدارها ١٠٪ (القيسي، 2014، صفحة 201)

اما التعليم المهني لم تتطور مؤسساته، إلا ببطء شديد على الرغم من احتواء مناهج وزارات عديدة، ولم تكن هناك مدارس مهنية كثيرة فقد كانت هناك مدرسة صناعية واحدة في بغداد، وفي عام ١٩٢٨ تأسست مدرستان صناعيتان في الاولى في الموصل والثانية في كركوك (الحسني م، 2017، صفحة 25)، كما تم انشاء مدرسة جديدة للصناعة في بغداد عام ١٩٥٤ بمبلغ قدره (٣٠,٠٠٠)، وقد ازداد عدد المدارس الصناعية خلال الاعوام (١٩٥٠-١٩٥٨) من ٣ الى ٩ مدارس وانشأت مدارس حرفيه في عان في عام ١٩٥٤ والسماوة في عام ١٩٥٣ والنجف في عام ١٩٥٥، وانشأ مجلس الاعمار مدرستين خاصين به في بغداد والموصل، كما بنيت مدرسة صناعة سكك الحديد عام ١٩٥٦ (د. ك. و.، الوحدة الوثائقية، 1955، الصفحات 29-50)

الخاتمة

بعد دراسة الخدمات العامة في العراق 1921-1958، فقد توصلت الباحثة إلى نتائج عدة ومن أبرزها:

- 1- ان الخدمات العامة الضرورية قد تمتعت بها الشرائح الاجتماعية الغنية دون الفقيرة التي لم تستطع دفع اجورها، وان كان قليلة لانشغالها بقوتها اليومي. فاعتمدت الوسائل البدائية لها في حياتها اليومية فيما يتعلق بالمياه وتوفيرها الانارة ووسائلها.
- 2- أدى تحسن الوضع الاقتصادي للعراق الى ظهور وتطور الخدمات العامة التي برزت بشكل واضح، اذ ازدادت الشوارع وتنوعت اغراضها وارتبطت اتجاهاها بالاولوية الاخرى.
- 3- بالنسبة لوسائل النقل والمواصلات، فقد اتسمت بالتنوع وتطورت تدريجياً من وسائل بدائية لا تتعدى القوارب الصغيرة والعربات الى عربات الترامواي لتتطور الى الوسائل الحديثة مواكبة عجلة التطور الحضاري كلسيارات وسكك الحديد والطائرات، مما ادى ذلك الى ربط الاولوية العراقية ببعضها من خلال شبكة واسعة ومنظمة من الطرق الحديثة وبدورها اثرت على الجانب الاقتصادي والاجتماعي.

4- بذلت الحكومة العراقية جهدها من أجل النهوض بالمؤسسة التعليمية ، ولأسيما إن التعليم كان بدائياً فضلاً عن نقص في المدارس والكادر التدريسي ، ولكن بمرور الوقت لوحظ تطوراً من خلال افتتاح دور المعلمين وقيام الدورات التدريبية من أجل رفع مستوى التعليم.

5- كان لانتشار الجهل والتخلف وتردي الأوضاع العامة سبباً في انتشار الأمراض والأوبئة الفتاكة بالمجتمع ، وقلة الكوادر الطبية ، ولكن يقابل ذلك إسهام الحكومة في وقت لاحق ببناء المستوصفات والمستشفيات والقيام بالعديد من حملات اللقاح ضد الأمراض المعدية.

المصادر

- ال محبوبة، جعفر الشيخ باقر. (2009). ماضي النجف وحاضرها (المجلد 2). دار الأضواء للطباعة والنشر.
- أبو دلة، سالم هاشم عباس. (2018). التعليم والمعارف في العراق خلال الحقبة الزمنية 1534-1933. مجلة اهل البيت (عليهم السلام) (العدد 22).
- الامارة، مها شاكر جبر. (2013). تطور النقل الجوي في العراق للمدة 1950 - 2012 (دراسة في جغرافيه النقل)، رسالة ماجستير (غير منشورة). جامعة البصرة / كلية التربية.
- بغداد، عباس. (2000). بغداد في العشرينات . بغداد : مطبعة دار الشؤون الثقافية العامة.
- البكر، بيداء سالم صالح عزيز. (2007). التعليم في الموصل 1932 - 1963 دراسة تاريخية، رسالة ماجستير (غير منشورة) . جامعة الموصل/ كلية التربية.
- جاسم، آلاء نافع. (2023). جامع الفضل في مدينة بغداد ومدرسته (دراسة تاريخية). مركز إحياء التراث العلمي العربي ، العدد الخاص من وقائع المؤتمر العلمي الخامس لتاريخ العلوم عند العرب.
- الجبوري، مريم محمود عيدان. (2020). الاوضاع الداخلية في كركوك 1958-1968، رسالة ماجستير (غير منشورة). الجامعة المستنصرية/ كلية التربية الاساسية.
- جريان، زينب هاشم. (2013). التعليم النسوي في العراق 1941 - 1958، رسالة ماجستير (غير منشورة) . جامعة بغداد / كلية التربية للبنات.
- الجليلي، عبد الرحمن. (1968). الأعمار في العراق سياسة الإعمار وأهدافه ومنجزاته . بيروت: مطبعة دار مكتبة الحياة.
- الجنابي، بثينة عباس. (2010). النشاط الاجتماعي لسيدات العائلة المالكة . مجلة كلية التربية الاساسية، 14(61).
- الجنابي، زينب عبد الزهرة صافي. (2019). التعليم الحكومي في الكوفة 1921 - 1968 ودراسة تاريخية، رسالة ماجستير (غير منشورة) . جامعة الكوفة/ كلية تربية - بنات.
- الحسني، محمد احمد ياسر. (2017). التعليم المهني في العراق (1968-1979) دراسة تاريخية، رسالة ماجستير (غير منشورة). جامعة بابل/ كلية التربية.
- حسون، لقاء كريم خضير. (اذار ، 2020). ارتباط الجسور بالطرق السريعة واثرها في حركة المرور. مجلة الاساتذة للعلوم الانسانية والاجتماعية، 59(العدد 1).
- حسين، علي ناصر. (1984). تاريخ سكك الحديد في العراق 1914 - 1945 رسالة ماجستير. جامعة البصرة/ كلية الآداب.
- حسين، غصون مزهر. (2005). التطورات الاقتصادية والاجتماعية في العراق 1958-1968 ، رسالة ماجستير (غير منشورة) . جامعة بغداد/ كلية التربية- للبنات .
- الحلي، علي طاهر تركي. (2011). موقف المجلس النيابي من السياسة التعليمية في العراق 1939 - 1958 دراسة تاريخية . مجلة جامعة بابل، 19(العدد 3).
- حمزة، نور فاضل. (2015). الواقع الصحي والتعليمي في لواء ديالى للمدة 1921 - 1958، رسالة ماجستير، (غير منشورة) . جامع ديالى/ كلية التربية.

- حمودي، مهند حسين ناصر. (2017). *الامواضع الادارية والاقتصادية والاجتماعية في كركوك 1921 - 1958*، رسالة ماجستير (غير منشورة). الجامعة المستنصرية/ كلية التربية الاساسية.
- الحميري، علاء خميس علوان. (نيسان ، 2019). *تطور التعليم في العراق وأثره على الحياة الاجتماعية 1912-1958*. مجلة كلية التربية (العدد ٤٣).
- د. ك. و.، الوحدة الوثائقية. (1955). *ملفات مجلس الاعمار، تسلسل 14، قانون المنهاج العام رقم 43 لسنة 1955*.
- د.ك. و، الوحدة الوثائقية. (1952). *ملفات مجلس الإعمار، تسلسل 6، محضر جلسة مجلس الاعمار الثانية والثلاثون المنعقدة*.
- د.ك.و، الوحدة الوثائقية. (1952). *ملفات مجلس الاعمار، تسلسل 1، مجموعة قوانين مجلس الاعمار (المعدلة)*. بغداد: مطبعة الحكومة.
- داوود، ميس. (2014). *وزارة المواصلات والأشغال 1939-1958 (دراسة تاريخية)*، رسالة ماجستير (غير منشورة). جامعة بغداد/ كلية التربية- ابن رشد.
- الدباغ، هاشم. (1984). *الأعظمية والأعظميون دراسة تاريخية تراثية اجتماعية*. بغداد: مطبعة دار الجاحظ.
- درويش، محمود فهمي ، و مصطفى جواد. (1961). *دليل الجمهورية العراقية لسنة 1961*. مطبعة التمدن.
- سالم، بكر مصطفى. (2005). *الصرائف في بغداد متى ظهرت وكيف اختفت*. بغداد: مطبعة الشطري.
- السعيد، مصطفى ثجيل ونان. (2020). *مدينة الناصرية 1921-1958 دراسة تاريخية*، رسالة ماجستير (غير منشورة). جامعة ذي قار/ كلية التربية.
- سلمان، سهيل صبحي. (2009). *التطورات الاقتصادية والاجتماعية في العراق 1945 - 1958*. بغداد: شركة الخنساء للطباعة.
- السوداني، حيدر عطية كاظم. (2018). *الصرائف في بغداد 1932-1963 دراسة في التاريخ الاجتماعي* ، مطبعة نائر العصامي.
- السوداني، حيدر عطية كاظم. (2018). *الفقراء في العراق والموقف الرسمي والشعبي منهم 1939 - 1958 "دراسة تاريخية"* ، اطروحة دكتوراه منشورة . بغداد: كلية التربية، الجامعة المستنصرية.
- الشمري، محمد سامي كريم. (2012). *الحياة الاجتماعية في لواء الحلة 1932 - 1958*، رسالة ماجستير (غير منشورة). جامعة بابل/ كلية التربية.
- شنين، عبد الستار. (2010). *تاريخ النجف الاجتماعي 1932-1968* (المجلد 1). بيروت: محكمة الذاكرة.
- الطرفي، علياء عبد مرجان. (2022). *تطور المؤسسات الخدمية في مدينة كربلاء 1921 - 1958 (دراسة تاريخية)*، رسالة ماجستير (غير منشورة). جامعه كربلاء/ كلية التربية.
- الطرفي، ياسمين سلمان. (2020). *حقوق الإنسان في العراق في العهد الملكي 1921 - 1958*. 35(1).
- عبد الموجود، عبد النافع. (1992). *تطور الطرق والجسور في العراق لغاية عام 1920-1990*.
- عبد النبي، احمد عبد الواحد. (اذار ، 2022). *تطور وسائل النقل والمواصلات في بغداد اواخر العهد الملكي*. مجلة إكليل للدراسات الإنسانية (العدد 9).
- عبد النبي، احمد عبد الواحد. (2018). *تاريخ العشوائيات السكنية في مدينة بغداد (1921-1958)*. مجلة الأستاذ، 3(العدد 224).
- عبد عطية، بنين عودة. (2021). *تطور المؤسسات الخدمية في النجف في العهد الملكي (1921 - 1958) دراسة تاريخية*، رسالة ماجستير (غير منشورة). جامعة الكوفة / كلية التربية للبنات.
- العزاوي، محمود شكري ، و إحسان القيسي. (1956). *دليل الألوية العراقية*. بغداد: مطبعة المعارف.
- الغالب، سعدي علي. (1985). *حاضرة العراق، النقل والمواصلات (1914-1958)*. بغداد.
- قاسم، دعاء محمد. (2016). *الكهرباء في العراق حتى العام ١٩٦٨*، رسالة ماجستير (غير منشورة). الجامعة المستنصرية/ كلية التربية الأساسية.
- القباني، سيف الدين صلاح عبد المجيد. (2018). *مشاريع الاسكان في بغداد 1958-1968*، رسالة ماجستير (غير منشورة). جامعة بغداد/ كلية الآداب.

- القريشي، علاء الدين عبد الحسين عويد. (2016). *تطور التعليم في الكوت 1921 - 1958*، رسالة ماجستير . جامعة واسط/ كلية التربية.
- القيسي، عدي نجم عبد الله حسين. (2014). *التطورات السياسية والاقتصادية في لواء الدليم 1945 - 1958*، رسالة ماجستير (غير منشورة). الجامعة المستنصرية/ كلية التربية الاساسية.
- كجة جي، صباح. (2002). *التخطيط الصناعي في العراق أساليبه، تطبيقاته - واجهته للفترة 1941 - 1980*. بغداد.
- لانكلي، كاثلين. (1963). *تصنيع العراق*. (محمد حامد الطائي، المترجمون) بغداد: مكتبة دار المتنبي.
- لجنة اسالة الماء لمنطقة بغداد التقرير الإداري. (1958). رقم 28 للسنة المنتهية 31 اذار 1954، امانة العاصمة. بغداد: مطبعة الرابطة.
- اللطيف، بشير إبراهيم. (1991). *خدمات البريد في مدينة بغداد، أطروحة دكتوراه (غير منشورة)* . جامعة بغداد/ كلية الآداب.
- المميز، امين. (1985). *بغداد كما عرفتها (المجلد 1)*. مطبعة دار آفاق.
- الموسوي، عباس فرحان. (2003). *الحياة الاجتماعية في مدينة بغداد 1939 - 1958*، أطروحة دكتوراه غير منشورة. جامعة بغداد/ كلية التربية (ابن رشد).
- الهاللي، عبد الرزاق. (1953). *معجم العراق*. بغداد: مطبعة النجاح.
- وزارة البلديات. (1973). *مصلحة المجاري، منجزات المصلحة لغاية عام 1973*.

References

- Al-Mahboub, Jaafar Al-Sheikh Baqir. (2009). *The Past and Present of Najaf* (Volume 2). Dar Al-Adwaa for Printing and Publishing.
- Abdul Attia, Banin Awda. (2021). *The development of service institutions in Najaf during the royal era (1921-1958) A historical study, Master's thesis (unpublished)*. University of Kufa / College of Education for Girls.
- Abdul Mawjoud, Abdul Nafi. (1992). *The Development of Roads and Bridges in Iraq until 1920-1990*.
- Abdul Nabi, Ahmed Abdul Wahid. (2018). *History of residential slums in the city of Baghdad (1921-1958)*. Al-Ustadh Magazine, 3 (Issue 224).
- Abdul Nabi, Ahmed Abdul Wahid. (March, 2022). *The Development of Transportation and Communications in Baghdad at the End of the Royal Era*. Iklil Journal of Humanities Studies (Issue 9).
- Abu Dala, Salem Hashim Abbas. (2018). *Education and Knowledge in Iraq during the Period 1534-1933*. Ahlul-Bayt Magazine (Peace Be Upon Them) (Issue 22).
- Al-Azzawi, Mahmoud Shukri, and Ihsan Al-Qaisi. (1956). *Guide to the Iraqi Brigades*. Baghdad: Al-Maarif Press.
- Al-Bakr, Baidaa Salem Saleh Aziz. (2007). *Education in Mosul 1932-1963, a Historical Study, Master's Thesis (Unpublished)*. University of Mosul / College of Education.
- Al-Dabbagh, Hashim. (1984). *Al-A'dhamiya and Al-A'dhamiyaun, a Historical and Social Heritage Study*. Baghdad: Dar Al-Jahiz Press.
- Al-Ghalib, Saadi Ali. (1985). *Civilization of Iraq, Transportation and Communications (1914-1958)*. Baghdad.
- Al-Hamri, Alaa Khamis Alwan. (April, 2019). *The development of education in Iraq and its impact on social life 1912-1958*. Journal of the College of Education (Issue 43).
- Al-Hasani, Muhammad Ahmad Yasser. (2017). *Vocational Education in Iraq (1968-1979) A Historical Study, Master's Thesis (Unpublished)*. University of Babylon/College of Education.
- Al-Hilali, Abdul Razzaq. (1953). *Dictionary of Iraq*. Baghdad: Al-Najah Press.
- Al-Hilli, Ali Taher Turki. (2011). *The position of the Parliament on educational policy in Iraq 1939-1958, a historical study*. Journal of the University of Babylon, 19 (Issue 3).
- Al-Imara, Maha Shaker Jabr. (2013). *The Development of Air Transport in Iraq for the Period 1950-2012 (A Study in Transport Geography), Master's Thesis (Unpublished)*. University of Basra / College of Education.
- Al-Jalili, Abdul Rahman. (1968). *Reconstruction in Iraq, Reconstruction Policy, Its Objectives and Achievements*. Beirut: Dar Maktabat Al-Hayat Press.

- Al-Janabi, Buthaina Abbas. (2010). *Social Activity of the Ladies of the Royal Family*. Journal of the College of Basic Education, 14(61).
- Al-Janabi, Zainab Abdul Zahra Safi. (2019). *Government Education in Kufa 1921-1968 and a Historical Study, Master's Thesis (Unpublished)*. University of Kufa/College of Education - Girls.
- Al-Jubouri, Maryam Mahmoud Eidan. (2020). *Internal Conditions in Kirkuk 1958-1968, Master's Thesis (Unpublished)*. Al-Mustansiriya University / College of Basic Education.
- Al-Latif, Bashir Ibrahim. (1991). *Postal Services in the City of Baghdad, PhD Thesis (Unpublished)*. University of Baghdad/College of Arts.
- Al-Moussawi, Abbas Farhan. (2003). *Social Life in the City of Baghdad 1939-1958, Unpublished PhD Thesis*. University of Baghdad/College of Education (Ibn Rushd).
- Al-Mumiz, Amin. (1985). *Baghdad as I Knew It* (Volume 1). Dar Afaq Press.
- Al-Qabbani, Saif al-Din Salah Abdul Majeed. (2018). *Housing Projects in Baghdad 1958-1968, Master's thesis (unpublished)*. University of Baghdad/College of Arts.
- Al-Qaisi, Adi Najm Abdullah Hussein. (2014). *Political and Economic Developments in the Dulaim Brigade 1945-1958, Master's thesis (unpublished)*. Al-Mustansiriya University/College of Basic Education.
- Al-Quraishi, Alaa al-Din Abdul Hussein Awad. (2016). *Development of Education in Kut 1921-1958, Master's thesis*. University of Wasit/College of Education.
- Al-Saeedi, Mustafa Thajil and Nan. (2020). *The City of Nasiriyah 1921-1958, a Historical Study, Master's Thesis (Unpublished)*. Thi Qar University/College of Education.
- Al-Shammari, Muhammad Sami Karim. (2012). *Social Life in Hilla District 1932-1958, Master's Thesis (Unpublished)*. University of Babylon/College of Education.
- Al-Sudani, Haider Attia Kazim. (2018). *Exchanges in Baghdad 1932-1963, a Study in Social History*, Thaer Al-Asami Press.
- Al-Sudani, Haider Attia Kazim. (2018). *The Poor in Iraq and the Official and Popular Positions towards Them 1939-1958 "Historical Study"*, Published PhD Thesis. Baghdad: College of Education, Al-Mustansiriya University.
- Al-Tarfi, Alia Abdul Marjan. (2022). *The Development of Service Institutions in the City of Karbala 1921-1958 (Historical Study)*, Master's Thesis (Unpublished). University of Karbala/College of Education.
- Al-Tarfi, Yasmine Salman. (2020). *Human Rights in Iraq during the Royal Era 1921-1958*. 35(1). *Baghdad Water Supply Committee, Administrative Report*. (1958). No. 28 for the year ending March 31, 1954, Amanat Al-Asimah. Baghdad: Al-Rabita Press.
- Baghdadi, Abbas. (2000). *Baghdad in the Twenties*. Baghdad: General Cultural Affairs House Press.
- D.K.W., Documentation Unit. (1952). *Reconstruction Council Files, Series 6, Minutes of the Thirty-Second Session of the Reconstruction Council*.
- D.K.W., Documentation Unit. (1952). *Reconstruction Council Files, Series 1, Collection of Reconstruction Council Laws (Amended)*. Baghdad: Government Press.
- Darwish, Mahmoud Fahmi, and Mustafa Jawad. (1961). *Guide to the Iraqi Republic for the Year 1961*. Al-Tamdu Press.
- Dawoud, Mays. (2014). *Ministry of Transport and Public Works 1939-1958 (Historical Study)*, Master's Thesis (Unpublished). University of Baghdad/College of Education - Ibn Rushd.
- Dr. K. W., Documentary Unit. (1955). *Reconstruction Council Files, Series 14, General Curriculum Law No. 43 of 1955*.
- Hamoudi, Muhannad Hussein Nasser. (2017). *Administrative, economic and social conditions in Kirkuk 1921-1958, Master's thesis (unpublished)*. Al-Mustansiriya University / College of Basic Education.
- Hamza, Nour Fadhel. (2015). *The health and educational reality in Diyala District for the period 1921-1958, Master's thesis, (unpublished)*. University of Diyala / College of Education.
- Hassoun, Liqa'a Karim Khadir. (March, 2020). *The Connection of Bridges to Highways and Their Impact on Traffic*. Journal of Professors for Humanities and Social Sciences, 59 (Issue 1).
- Hussein, Ali Nasser. (1984). *History of Railways in Iraq 1914-1945 Master's Thesis*. University of Basra/College of Arts.
- Hussein, Ghosoun Mazhar. (2005). *Economic and Social Developments in Iraq 1958-1968, Master's Thesis (Unpublished)*. University of Baghdad/College of Education - Girls.

- Jassim, Alaa Nafi. (2023). *Al-Fadl Mosque in Baghdad and its School (Historical Study)*. Center for the Revival of Arab Scientific Heritage, Special Issue of the Proceedings of the Fifth Scientific Conference on the History of Science among the Arabs.
- Jiryan, Zainab Hashim. (2013). *Women's Education in Iraq 1941-1958, Master's Thesis (Unpublished)*. University of Baghdad / College of Education for Girls.
- Kaja Ji, Sabah. (2002). *Industrial Planning in Iraq, its Methods, Applications and Devices for the Period 1941-1980*. Baghdad.
- Lankely, Kathleen. (1963). *Industrialization of Iraq. (Mohammed Hamed Al-Taie, Translators)* Baghdad: Dar Al-Mutanabbi Library.
- Ministry of Municipalities. (1973). *Sewerage Authority, the Authority's achievements up to 1973*.
- Qasim, Duaa Mohammed. (2016). *Electricity in Iraq until 1968, Master's thesis (unpublished)*. Al-Mustansiriya University/College of Basic Education.
- Salem, Bakr Mustafa. (2005). *The Exchanges in Baghdad: When They Appeared and How They Disappeared*. Baghdad: Al-Shatri Press.
- Salman, Suhail Subhi. (2009). *Economic and Social Developments in Iraq 1945-1958*. Baghdad: Al-Khansa Printing Company.
- Shanin, Abdul Sattar. (2010). *Social History of Najaf 1932-1968 (Volume 1)*. Beirut: Memory Court.