

اهمية ناظم ومشروع الورار لمدينة الرمادي في مجالي المواصلات وفيضانات نهر  
الفرات - دراسة تاريخية –

The importance of the regulator and the Warrar Project for  
the city of Ramadi in the flood of the Euphrates River- a  
Historical study

م. د عيد جاسم سليم نجم الدليمي

DR .Ied Jasim Saleem NAjm AL-dulimy

الشهادة: مدرس دكتور

المؤهلات العلمية: دكتوراه تاريخ حديث – وطن عربي

مكان العمل: جامعة الانبار – كلية التربية الاساسية-حديثه

Certificate: Doctor Assistant

Academic qualifications: PhD in modern history - Arab nation

Workplace: Anbar University – College of Basic  
Education/Haditha

الايمل: g63iedjasm@uoanbar.edu.iq

موبايل: ٠٧٩٠٦٦٤٥٠٤٥ – ٠٧٨١٦٠٩٤٦٩١

### Abstract

Iraq witnessed an urban development after the British occupation and the entry of modern cars in the field of road transport during the first world war, The Iraq government has established transportation routes and built bridges and barrages on the Euphrates River near the city of Ramadi, for example, Nazim Al warar and Nazim Al Jazeera to avoid the danger of flooding and storing excess water in Lake Al Habbaniyah to take advantage of it when water levels drop, Continued traffic between Baghdad, Damascus and Amman through the city of Ramadi, and provide rest places for travelers when they land in the city of Ramadi .

## الخلاصة

شهد العراق تطور عمراني بعد الاحتلال البريطاني ودخول السيارات الحديثة في مجال النقل البري ابان الحرب العالمية الاولى، اذ قامت الحكومة العراقية بأنشاء طرق مواصلات واقامة الجسور والقناطر على نهر الفرات قرب مدينة الرمادي، مثل ناظم وجدول الورار وناظم الجزيرة، لتلافي خطر الفيضانات وخرن المياه الزائدة في بحيرة الحبانية للاستفادة منها وقت انخفاض مناسيب المياه، واستمرار سير المركبات بين بغداد ودمشق و عمان عبر مدينة الرمادي، وتهيئة اماكن استراحة المسافرين في الرمادي.

## مقدمة البحث

كانت القوافل التي تخرج من بغداد باتجاه دمشق و عمان ذهابا وايابا تسير بمحاذاة نهر الفرات عبر قنطرة العزيرية في الجانب الغربي لمدينة الرمادي التي اسسها مدحت باشا والي بغداد سنة ١٨٧٠ والتي عدت حلقة وصل بين الشرق والغرب ومحطة استراحة ومركز لتبضع المسافرين، غير انها كثيرا ما كانت تتعرض للتخريب اثناء ارتفاع مناسيب مياه نهر الفرات و حدوث الفيضانات التي تشل حركة النقل وتوقف القوافل التي تسير لأيام واشهر الا ان تلك المشاكل التي اضرت بالمدينة شهدت تطورا بعد تأسيس الدولة العراقية واقامة الحكومة الملكية سنة ١٩٢١ لاسيما بعد ان عرف العراقيين وسائط النقل الحديثة التي ادخلتها قوات الاحتلال البريطاني ابان الحرب العالمية الاولى كالسيارات والقطارات وما لازمها من اهتمام بمشاريع الري الكبرى التي شهدت تطورا ايضا لأهميتها في اقامة طرق المواصلات والسيطرة على فيضانات نهر الفرات وأنشاء السدود والقناطر التي تسهل عملية سير المركبات دون توقف، اذ اهتمت الحكومة العراقية بإقامة ناظم وجدول الورار وايصال المياه الزائدة في نهر الفرات وقت الفيضانات الى بحيرة الحبانية في جدول العزيرية وحماية مدينة الرمادي والمناطق المجاورة لها من خطر الفيضان والاحتفاظ بالمياه الزائدة للاستفادة منها للري وقت انخفاض مناسيب المياه عن طريق اعادتها الى النهر، واستمرار مرور المسافرين عبر السدة دون توقف.

## المبحث الاول

### العهد العثماني حتى الحرب العالمية الاولى

كانت الرمادي محطة نهريّة تتوقف فيها السفن التي تنقل القير من هيت باتجاه بابل زمن الحضارة البابلية او القوافل باتجاه بغداد وبلاد الشام لنقل البضائع والسلع التجارية في العهد العثماني اذ كانت الرمادي محطة للراحة والتزود بالمؤن التي يستفد منها التجار<sup>(١)</sup> وتعد نقطة اتصال بين مناطق البحر الابيض المتوسط والخليج العربي وقد اطلق تسمية (الرمادي) بعد ان استوطنها الناس وغدت مركز بيع وشراء الحيوانات وجمع السماد الناتج من مخلفات الحيوانات او مخلفات النار (الرماد) التي تجمع على شكل تلال يستخدمها المزارعون كمادة اولية لتنشيط الارض الزراعية وتهيئتها للزراعة كما ويتم استخدامه كمادة اولية تمزج مع الطين المستخدم في صناعة الاواني الفخارية وفي البناء، وكانت القرى مصدر انتاج الرماد وتسويقه الى الرمادي<sup>(٢)</sup> قد ساعدة السداد على تفاعل القرى مع المدينة باعتبارها حلقة وصل تربط اطراف

المدينة بالمركز، وكانت سدة العزيرية حلقة وصل بين القرى في الجزء الغربي ومركز المدينة وكانت الرمادي حلقة وصل بين بغداد ودمشق وعمان<sup>(٣)</sup>.

كانت القوافل القادمة من دمشق تدخل العراق عن طريق ناحية القائم وتسير بمحاذات نهر الفرات مروراً بناحية عنة وهيت حتى تدخل مدينة الرمادي<sup>(٤)</sup> التي أسسها مدحت باشا والتي بغداد ١٨٧٠<sup>(٥)</sup> بعد ان الغى سنجق الدليم وجعله قضاء تابع لولاية بغداد<sup>(٦)</sup> وكونها منفذ العراق باتجاه سواحل البحر المتوسط<sup>(٧)</sup> والحق بها نواحي هيت وكبيسة و الصقلاوية<sup>(٨)</sup> ثم الحق بها ناحية الرحالية التي الغى ارتباطها بسنجق كربلاء وجعل ارتباطها بقضاء الدليم<sup>(٩)</sup> واسس فيها مراكز الشرطة لحفظ الامن وسلامة الطرق امام القوافل القادمة من عمان والتي تخرج من الرطبة عبر الطريق الصحراوي مروراً بالرمادي والتي كثيراً ما تتعرض للتهديد من القبائل البدوية كقبيلتي شمر والدليم<sup>(١٠)</sup> وكانت الرمادي محطة استراحة للزوار ومكان وقوف القوافل البرية، ونقطة اتصال بين القرى المجاورة، ومركز استلام المحاصيل الزراعية، وسوق تجاري يتبضع منه الاهالي لسد احتياجاتهم من سلع وخدمات ومنسوجات وملابس وغيرها<sup>(١١)</sup>

وللمحافظة على سلامة القوافل وتأمين مسيرتها فقد وضع مدحت باشا خطة توزيع الاراضي على القبائل الرحالة لتوطينهم وتمدين القبائل واستتباب الامن<sup>(١٢)</sup> وقيامه بإصلاح الجهاز الادارية ومؤسساته وتطبيق الانظمة والقوانين لولاية بغداد للخروج بالولاية الى عهد الرقي والتقدم الذي وصلت اليه الدول الاوربية<sup>(١٣)</sup> التي كان لها الدور الكبير في الاتصال الثقافي بين البلدان العربية وساهمت في تطوير الفكر العربي نحو حمل مفاهيم التحرر الوطني من الانظمة والقوانين العثمانية القديمة التي حرمة ابنائها من الانفتاح والتطور وقد ساهمت الاصلاحات العثمانية بشكل ايجابي في جميع الولايات العثمانية<sup>(١٤)</sup> كما عملت الاصلاحات على اثراء اليقظة العربية وتعزيزها حيث ان فلسفة مدحت باشا في الحكم كانت تقوم على اشراك الاهالي مع ادارات المجتمع في اصلاح احوال البلاد واعداد دولة تقوم على الحكم الدستوري والشورى وقد ساعد ذلك ظهور ادباء ساهموا في دعم اليقظة العربية امثال ناصيف اليازجي وبطرس البستاني واخرون<sup>(١٥)</sup>

كان مدحت باشا من محبي الثقافة الاوربية فقام بتمصير مدينة الرمادي<sup>(١٦)</sup> التي اعتبرها منتقديه مخالفة للشريعة الاسلامية<sup>(١٧)</sup> واسس فيها بلدية يديرها مراقب<sup>(١٨)</sup> في وقت كانت مياه فيضان نهر الفرات تغمر الاراضي المجاورة وغرق الاراضي المجاورة للنهر واتلاف المحاصيل الزراعية وتدمير طرق المواصلات وتخريب السدود وتعطيل قوافل السير والحاقها اضرار كبيرة بالمدن والقرى القريبة من النهر وكثيراً ما كانت قنطرة العزيرية تتعرض لخطر الفيضان كونها مقامة في بداية منخفض ارضي تتخلله مياه النهر اثناء ارتفاع منسوب المياه وانحداره السريع الى منخفض الحبانية خلفا العديد من المستنقعات المائية في منطقتي والعزيرية والحوز<sup>(١٩)</sup> وكثيراً ما كانت القنطرة تتعرض للتخريب بسبب حدة انحدار الماء الزائد وقت الفيضان وقطع الطريق بوجه القوافل المارة واجبار المسافرين لتغيير اتجاه السير والبحث عن طرق بديلة وهذا يستغرق مدة طويلة ومعانات للوصول الى محلات تواجدهم<sup>(٢٠)</sup> كان بإمكان الادارة العثمانية تلافي اضرار الفيضان او تقليلها وذلك بشق الترع والجداول كما كان يحدث في العهد العباسي وتصريف المياه الزائدة نحوها وتوزيعها على مساحة اكبر من الاراضي الا ان الدولة العثمانية لم تهتم بتنفيذ هكذا مشروعات نافعة<sup>(٢١)</sup> غير ان طبيعة البلاد

الجغرافية واتساع الاراضي الزراعية وكثرة اهورها ومستنقعاتها الى قيام ادارة مركزية قروية او مدنية تتألف من مركز المدينة والاراضي المحيطة بها من قرى وارياف اذ تجمعت طاقاتها البشرية مكونة نظاما اصلاحيا في جميع جوانبه السياسية والاقتصادية والاجتماعية لها قوانينها ولها موارد مائية واراضي زراعية<sup>(٢٢)</sup> اذ رافق التنظيم المدني والقروي مكانة في ظهور مركز المدينة الحضرية وازدياد عدد سكانها وتوسع مساحتها<sup>(٢٣)</sup>

كانت وسائل النقل النهري القديمة بين ضفتي نهر الفرات في لواء الدليم متمثلة بـ (الأكلاك، القوارب الصغيرة، الدووب، القفف)<sup>(٢٤)</sup> وفي المناطق البرية اقتضت وسائل السفر على الجمال وبعض الحيوانات الاخرى اذ كانت القوافل التي تعمل على الطرق الداخلية تتكون من ٨٠- ٢٠٠ جمل وهناك قوافل تعمل على الطرق الخارجية لنقل المسافرين والحجاج والبضائع وتضم عدة الاف من الجمال يستغرق سفرها من ٢٠ - ٤٠ يوما وكانت القوافل<sup>(٢٥)</sup> التي تنتقل بين بغداد والشام<sup>(٢٦)</sup> وبعد ان اعلن السلطان عبد الحميد ضرورة اجراء اصلاحات الدولة واعادة العمل بالدستور سنة ١٩٠٨<sup>(٢٧)</sup> ولغرض السيطرة على الفيضانات دعت الحكومة العثمانية مهندس الري الشهير وليم ويلكوكس ليقوم بأعداد التصاميم الفنية لأحياء مشاريع الري في بلاد ما بين النهرين والذي جاء الى العراق في تشرين الثاني ١٩٠٨ ومكث في البلاد زهاء سنتين ونصف درس خلالها احوال الري وطبيعة الاراضي اذ قام ومعه هيئة المهندسين يرسم الخرائط والتصاميم لمختلف المشاريع التي يتم على تحقيقها اعمار الاراضي وانعاش البلاد وتخليصها من اخطار الفيضانات وقد انتهى اعماله وقدم تقريره الى الحكومة العثمانية في نهاية اذار ١٩١١ معززا بالخرائط والتصاميم في جزئين يحتوي الجزء الاول اصل التقرير عن ري العراق مع الملحقات والتخمينات العائدة له اما الجزء الثاني اختص بالخرائط والتصاميم فقط وقد انتهى تقريره بمقولته الاتية:-

(( لست اظن شعبا رزينا يفكر حقيقة في احياء بابل من جديد سيتردد لحظة في تنفيذ هذه المشاريع في وقت واحد واذا اخرجنا المصرفان المقترحان، مصرف لمياه فيضان دجلة وخزاناته ومصرف فيضان الفرات وخزاناته الى خير الوجود وقاما بما يتطلب منهما تماما فان كل مشروع عمومي في وادي الرافدين من مد سكة حديد او حفر جدول او تعبيد طريق او تشييد بناية او انشاء حديقة اقول ان كل عمل من هذه سيكون مصانا من اخطار الغرق ... ان حوادث الطغيان في وادي الفرات هي من الامور الاعتيادية وليست من الشواذ كما عليه في مصر ... فكل محاولة لإعمار الاراضي دون التوقي من الطغيان الجارف لا تكون نتيجتها غير انجراف البلاد يوما الى مايشير اليه الفصل السابع من سفر التكوين في التوراة وهو الفصل الذي يصف طوفان نوح وصفا شاملا )) وجاء في التقرير الاعمال التي اوصى بها السير ويلكوكس التي تخص التدابير المتخذة لدرء فيضانات نهر الفرات الشديدة واشتملت التوصيات على:-

- ١- صدر ناظم لمصرف الحبانية بالقرب من الرمادي ذو (٢٥) فتحة عرض كل منها ثلاث امتار .
- ٢- حفر المصرف في وادي الفرات.
- ٣- حفر المصرف في الصحراء.

وخمّن كلفة المشروع بـ (٣٩٥,٥٠٠) ليرة تركية<sup>(٢٨)</sup> ينظر الخارطة رقم (١-٢-٣).

ولم يعمل بمقترحات ويلكوكس بسبب اندلاع نيران الحرب العالمية الاولى ومشاركة الدولة العثمانية فيها<sup>(٢٩)</sup> في التاسع والعشرين من تشرين الاول ١٩١٤ الى جانب المانيا، وقد منعت دول الحلفاء عنها المراكب وسدوا بوجهها التجارة مما اصابها الافلاس ولسد النقص بالأموال قبلت الحكومة التركية البديل النقدي عوض الخدمة العسكرية من صنفى الاحتياط والرديف فظهر لديها عسر مالي لم يكن في الحساب<sup>(٣٠)</sup>.

يتضح ان الادارة العثمانية في ولاية بغداد لم تعط اهتماما في مجال الطرق والمواصلات من جهة واهمال مشاريع الري الكبرى المتمثلة في طغيان مياه نهر الفرات في مواسم الفيضانات واثاره السلبية على مدينة الرمادي والمناطق المجاورة وترك الفلاحين يعانون مشاكل الفيضانات وسوء ادارتها وما يترتب عليها من اغراق الاراضي الزراعية واتلاف المزروعات ودمار الطرق وتخريب السدود والقناطر المقامة في مقدمات الانهار وشل حركة المسافرين وتعطيلها واشغال الدولة والناس بالفيضانات وكيفية معالجتها .

## المبحث الثاني

### عهد الاحتلال البريطاني

ادت مشاركة الدولة العثمانية في الحرب الى جانب المانيا الى شل العمل بالإصلاحات التي اقر بها السلطان العثماني عبد الحميد الثاني سنة ١٩٠٨ من جهة ودخول القوات البريطانية لولاية بغداد واحتلالها في اذار ١٩١٧<sup>(٣١)</sup> والتوجه الى مدينة الفلوجة واحتلتها في الحادي عشر من تموز<sup>(٣٢)</sup> ثم صوب الرمادي واحتلتها في التاسع والعشرين من ايلول ١٩١٧<sup>(٣٣)</sup> واكملت احتلالها هيت والوس وحديثة في اذار ١٩١٨<sup>(٣٤)</sup> والانفراد بمدينة عنه واحتلالها في الثامن والعشرين من تشرين الاول ١٩١٨<sup>(٣٥)</sup> فاصبح لواء الدليم بكافة اقصيته ونواحيه تحت الادارة البريطانية<sup>(٣٦)</sup> فاضطربت اوضاع البلاد الاقتصادية وتوقفت التجارة عبر بلاد الشام وتركيا وقلة المواد الغذائية وتزامم السكان على المخازن لشراء المزيد من المواد الغذائية<sup>(٣٧)</sup> اذ كانت الحرب حدث في تاريخ البلاد لما اصاب السكان من ضنك اقتصادي بسبب، استحواد الادارة البريطانية على قوت الشعب من المواد الغذائية والمحاصيل الزراعية وتخزينها لسد حاجة افراد الجيش البريطاني، واستخدام المواطنين العراقيين دروع بشرية مع القوات البريطانية واجبارهم على العمل القسري كشق الجداول وردم المستنقعات وحفر الجداول والعمل في الزراعة وغيرها من الاعمال المجانية<sup>(٣٨)</sup>.

بلغت الضرائب التي تجبها القوات البريطانية من العراقيين ثلاثة اضعاف ما كانت عليه ابان العهد العثماني مما زاد الفقر لدى الكثير من ابناء الشعب<sup>(٣٩)</sup> وانشغال الناس فقط في البحث عن الغذاء والامان، مما هيا للقوات البريطانية السيطرة على طرق المواصلات واستخدامها لتسهيل حركة القطعات العسكرية واوكلت المهمة الى المهندس العسكري العميد ب. هي. اتكنسون T.Hi.Atkinso<sup>(٤٠)</sup> لدراسة المناطق التي تمر فيها القطعات العسكرية البريطانية والاشراف على الاشغال العامة وتولييه الاهتمام بطرق المواصلات فعمل على طمر قنوات الري وتجفيفها وانشاء الطرق وفرشها بالتراب(السييس) لتسهيل حركة الاليات والقطعات

العسكرية<sup>(٤١)</sup> بدلا من اقامة الجسور وتعبيد الطرق الحضرية والمتطورة كما معمول به في بريطانيا والدول الاوربية بحجة ان الاموال غير كافية للقيام بالمهمة<sup>(٤٢)</sup> ادت الاعمال العسكرية الى حرمان المزارعات من مياه السقي وقطع مياه الشرب عن المواطنين والتي تعد مصدر الحياة الاساسية للإنسان والحيوانات والمزارعات لقوله تعالى ﴿وَجَعَلْنَا مِنَ الْمَاءِ كُلَّ شَيْءٍ حَيٍّ﴾<sup>(٤٣)</sup> وقد تأثرت مدينة الرمادي من جراء اغلاق الممرات المائية وطمر قنوات الري الى ارتفاع منسوب نهر الفرات وتعرضها لخطر الفيضان في اذار ونيسان ١٩١٨<sup>(٤٤)</sup>.

يتضح من ذلك ان الادارة البريطانية على الرغم من ادخالها الاليات والاجهزة المتطورة التي لم يشهدها العراق سابقا الا انها عطلت جميع مرافق الحياة وانصب اهتمامها على تهيئة طرق المواصلات لتسهيل حركة القطعات العسكرية وتأمين الحماية للقوات الغازية وجبي الضرائب من العراقيين كما كان معمولاً به في العهد العثماني واستخدامها لتمويل القطعات العسكرية والانفاق على القوات البريطانية وعدم تحميل الخزنة البريطانية الانفاق على القوات في العراق مما اثر سلبا على المواطنين العراقيين اذ انتشرت الفوضى وعم الفقر وكثرة المجاعة لدى العراقيين وتفشت الامراض التي هتكت اجساد المرضى وكثرة الوفيات وعم الخراب في البنى التحتية للبلد وخربت الارض الزراعية وجففت المياه في الجداول واتلفت المحاصيل الزراعية واهلكت الثروة الحيوانية وانهكت الانسان العراقي الذي انصب اهتمامه في البحث عن لقمة العيش والامن والاستقرار وفقدان الروح الوطنية والقيم والمبادئ وصار الشعب مغلوب على امره بعد ان جندت الادارة البريطانية من يعمل لصالحها وشرعت لهم القوانين في جمع الضرائب من الفلاحين واصحاب المهن الحرة وصرفها على القوات البريطانية.

### المبحث الثالث

#### العهد الملكي

كانت الحرب العالمية الاولى حدث تاريخي للعراق فهي نقطة تحول في حياة العراقيين الذين عاشوا في عزلة تامة عن العالم الخارجي والعربي ابان العهد العثماني وعدم معرفتهم ما حدث ويحدث من تطور ثقافي وعلمي في الدول الاوربية ومايجري على الساحة العربية فكانت الحرب نقطة تحول اجتماعي مفاجئ على نطاق واسع وقد شبهها العرب بالنائم الذي يوقظ فجأة فيشهد حدثا عجبيا لاعهد له من قبل فهزت كيانه وبعثت فيه الدهشة والارتباك لازمها سرعة انتشار الثقافة الاوربية متمثلة بأنشاء المدارس وفتح ابواب التعليم التي كانت محرمة على المسلمين بحجة انها من تقاليد الكفر ودخول السيارات والقطارات والطائرات التي لم يشهدها الناس سابقا اذ كانت وسائل النقل والتنقل شاقة ومتعبة وتستغرق وقتا طويلا بينما العالم ينعم بالراحة والسرعة في السفر<sup>(٤٥)</sup>.

وقد ساهمت الحرب على اقامة الدولة العراقية بزعامه الملك فيصل الاول<sup>(٤٦)</sup> وعدد من الوزراء العراقيين وبناء مؤسسات مدنية وعسكرية على نهج الدول المتطورة يديرها عراقيون تحت اشراف مستشارين بريطانيين يتولون الاشراف على ادارة المؤسسات وفق خبرات الدول المتطورة كما قيد ضمن بنود المعاهدة العراقية- البريطانية لسنة ١٩٢٢ لحين تمكين البلد من ادارة نفسه بنفسه وقدرته على مواكبة احداث العصر<sup>(٤٧)</sup> كانت السيارات التي دخلت العراق مع

القوات البريطانية تستخدم للأغراض العسكرية في بادئ الامر وقد حتمت على الادارة البريطانية انشاء طرق مواصلات حديثة تتلاءم وحجم ونوع السيارات وعند خروج القوات البريطانية من العراق بيعت السيارات للدولة العراقية وقد اقتناها اصحاب الاموال والمتنفذين وتشغيلها لنقل المسافرين والبضائع بين المدن العراقية<sup>(٤٨)</sup>.

شهدت دائرة الاشغال التي يديرها كلاي Clay سنة ١٩٢٥ استخدام السيارات لتحل محل الدواب في نقل المسافرين والبضائع بين المدن العراقية وبين بغداد والدول المجاورة التي يديرها الاخوين النيوزلنديين اللذان كان لهما الدور الكبير والتأثير المباشر في توجيه الاجانب نحو العراق عن طريق شركة النقل (نيرن)<sup>(٤٩)</sup> اذ كانت السيارات التي تنتقل بين بغداد ودمشق تمر بمدينة الرمادي عبر قنطرة العزيفية بمحاذات نهر الفرات<sup>(٥٠)</sup> وكانت السيارات الحديثة تحمل البضائع والمسافرين من بغداد الى دمشق تتوقف في مدينة الرمادي ليتم فحصها وفحص المسافرين وفحص حمولتها ثم تنطلق على شكل ركب مكون من سيارتين او ثلاث سيارات<sup>(٥١)</sup> يرافقها دليل تعبر قنطرة العزيفية ومنها من يسير بمحاذات الفرات قاطعة طريق هيت حديثة القائم الى دمشق مروراً بمدينة البوكمال ودير الزور واما التي تسلك الطريق الصحراوي تعبر ناحية الرطبة حتى الاراضي السورية<sup>(٥٢)</sup> وشهد العراق تطوراً في جميع المجالات الا انه كان بطيئاً وكان الفقر المحدق واسع الانتشار وتفاقم العجز في الميزانية جراء التزام العراق بدفع حصته من الدين العثماني من جهة ودفع نفقات الخدمات العامة التي اقامها البريطانيون خلال الحرب فكان العراق في نهاية العشرينات شأنه شأن الدول الاخرى يعاني من الركود الاقتصادي بسبب الازمة المالية التي شهدها العالم سنة ١٩٢٩ وفي سنة ١٩٣٠ تزايدت حالات الافلاس وانخفضت اسعار البضائع وازدادت البطالة الحضرية في مجالات الصناعة ولم ينجز الا القليل منها في ظل الانتداب<sup>(٥٣)</sup>.

ولتوفير الراحة للمسافرين امرت وزارة الداخلية بكتابها المرقم ٨١٠٧ والمؤرخ في الثاني عشر من حزيران ١٩٣٠ بوجود تأثيث دار استراحة في الرمادي على ان تكون الاثاث المراد شرائها للدار كما يلي:-

- ١- منضدة للزينة.
- ٢- كرسيان للاستراحة.
- ٣- دولاب صغير بجانب السرير.
- ٤- طاغم غسل .
- ٥- فرش الارضية.

وذكر المفتش الاداري للواء الدليم بكتابه المرقم ٦٣ في الثاني عشر من اذار ١٩٣١ المعنون الى متصرف لواء الدليم بان دار الضيافة في الرمادي غير لائق للاستراحة وطالب اعادة تأثيثها بما يتلاءم وراحة المسافرين الاجانب<sup>(٥٤)</sup> فأخذت الادارة بمفردات المفتش الاداري لأهمية مركز الرمادي فتم تطوير دار الضيافة وتهيئة منازل للسياح والمسافرين باعتبارها من اسباب وسائل راحة السياح وللسائح حق التزود بكل ما يحتاجه من سفر الى مواقع الاثار واماكن الصيد ومحاجر هيت ومنابع الزفت والقيرو وغيرها وتم تهيئة وسائل نقل للمسافرين والسواح<sup>(٥٥)</sup> وبعد ان حصل العراق على استقلاله بموجب المادة الاولى من مبادئ المعاهدة

العراقية- البريطانية لسنة ١٩٢٧ وشموله ضمن المادة الثامنة دخوله عصبة الامم سنة ١٩٣٢ وانتهاء الانتداب البريطاني شرط الاحتفاظ بمعدل التقدم الحاضر وسير الامور سيراً حسناً<sup>(٥٦)</sup> مما جعل الحكومة العراقية قادرة على ادارة اشغالها وتسيير شؤونها بنفسها وجعل وظيفة المستشار البريطاني وظيفه استشارية لتنفيذية وله ان يبدي اراءه فقط في الشؤون التي يحيلها اليه الوزير المختص<sup>(٥٧)</sup>.

وبناء على مقترحات الهيئات الفنية لمشاريع الري حول تصريف المياه الزائدة الى منخفض الحبانية والسيطرة على فيضان نهر الفرات ضمن الخطط المرسومة فقد نصت المادة الخامسة من قانون الاعمال العمرانية رقم ٤٧٩ لسنة ١٩٣١ وبناء على مقترح وزارة الاقتصاد والمواصلات الواردة بكتابها ذي العدد ٥٦٨ في السادس والعشرين من اب ١٩٣١ اجاز لوزير المالية اجراء مناقصة للقيام بمشروع الحبانية وصدر ابي غريب بضمان ايرادات النفط وذلك لان مشروع الحبانية يعود على البلاد بالفوائد الجزيلة من حيث التقدم والعمران وما يترتب عليه من تهوين الضائقة المالية وانعاش الحركة الاقتصادية في البلاد وايجاد اشغال للعمال وهذا يقلل من كارثة البطالة<sup>(٥٨)</sup> وقامت مديرية الري العامة الاحتفاظ بالأراضي الملاصقة لمشروع الحبانية بموجب كتابها ١٤٦٣ في العشرين من اذار ١٩٣٢ لاستخدامها في انشاء وتشغيل المشروع لتصريف وخزن مياه الفيضان<sup>(٥٩)</sup> وسابقت القوة الجوية البريطانية الاحتفاظ بالأراضي التي يمكن ان تستعمل للقاعدة الجوية بين الرمادي والفلوجة في موقع سن الذبان باعتبارها داخلة ضمن الحدود المرسومة للقاعدة<sup>(٦٠)</sup> وقد ابدت وزارة المالية موافقتها على الاحتفاظ بالأراضي المذكورة ضمن حدود القاعدة بكتابها ٧٨٠٠ في السادس والعشرين من شهر مارت (اذار) ١٩٣٢<sup>(٦١)</sup> وقد وافق مجلس الوزراء بجلسته المنعقدة في الثاني عشر من حزيران ١٩٣٢ على اخال مشروع الحبانية في مناقصة علنية ودعي الشركات الدولية المحددة للاشتراك في المناقصة المعلنة وارسال طلباتهم الى اللجنة المختصة على وفق الشروط التي وضعتها الوزارة<sup>(٦٢)</sup> وقد اوفد المستر الارد Al Ard مدير الري في العراق الى لندن لمدة ثلاثون يوماً<sup>(٦٣)</sup> للاشتغال في تدوين شروط المقاوله مع الشركات التي ترغب بالعمل في المشروع وقد مكث في استانبول ثلاثة ايام للحصول على رخصة السفر الى لندن وقد وصلت طلبات المناقصة للشركات الآتية:-

- ١- بلفور بيتي وشركاهما.
- ٢- شركة هنري واولاده المحددة.
- ٣- شركة فوجرول.
- ٤- شركة همفريز دويداج المحدودة .
- ٥- توتان وماولم و براند و جيسون و عبود .
- ٦- باولينج وشركاهم .
- ٧- سير لندي باكستون وشركاه.
- ٨- سبيث سوسياتا ترانتينا للكهرباء .
- ٩- شركة هرسان وافقت على الاشتراك بالمناقصة ولكن لم تصل طلبات المناقصة الى اللجنة<sup>(٦٤)</sup> ينظر خارطة رقم (٢)

ولضرورة التفاهم مع الشركات الراغبة في العمل بالمشروع وبناء على كتاب وزارة المواصلات ذي الرقم ٧٥٦٥ والمؤرخ في الثالث من تشرين الاول ١٩٣٢ المعنون الى سكرتير مجلس الوزراء فقد اعلن مجلس الوزراء موافقته على تمديد مدة ايفاد المستر الارد الى (٣٦) يوما يقضيها في لندن وثلاثة ايام في استانبول<sup>(٦٥)</sup> وتحسبا لتأثيرات مشروع الحبانية على الطيران البريطاني ابلغ وكيل السفير البريطاني وكيل الوزير العراقي في الثلاثون من اب ١٩٣٥ بناء على المعلومات التي حصل عليها من شركة الطيران البريطانية التي تذاكرت مع العراق بان بحيرة الحبانية تتبخر مياهها بصورة مستمرة تصل الى متر من الارتفاع خلال السنة فعدلت الحكومة العراقية عن فتح سدة الطاش خشية من ضبان البحيرة وعدم صلاحها لنزول الطائرات سنة ١٩٣٧ واقترح على الحكومة العراقية فتح جدول فقط باستخدام التركتورات المستخدمة للحفاظ على المزروعات من الغرق وقت الفيضان<sup>(٦٦)</sup> على هذا الاساس دعت الحومة العراقية سنة ١٩٣٦ المهندسين الاستشاريين كود و ولسن وميتشال وفونان لي للقيام بدراسة مستفيضة وتمر كامل لنهر الفرات ووضع تقرير يتناول شتى المشاريع التي يمكن الاخذ بها لتخفيف وطأة الفيضانات واختزان المياه الزائدة<sup>(٦٧)</sup>.

وبعد دراسة مستفيضة اوضحت الهيئة في تقاريرها بان مساحة منخفض الحبانية قادر على استيعاب مياه فيضان نهر الفرات عندما يكون منسوب المياه (٤٩)م فوق سطح البحر وان منسوب قاع البحيرة اوطأ من معدل مستوى الفيضان في مدينة الرمادي ب (١١) م<sup>(٦٨)</sup> وهي قادرة على خزن كميات كبيرة من مياه الفيضان تقدر ب (٢) مليار م<sup>(٦٩)</sup> وفي سنة ١٩٣٦ اشارت تقارير المفتش الاداري للواء بان فيضان نهر الفرات ادى الى كسر السداد قرب الرمادي وغرق المحاصيل الزراعية وانقطاع الطريق امام المسافرين بين الرمادي وبغداد واكد المفتش الاداري بضرورة العمل بمشروع الحبانية لتلافي الاخطار اللاحقة<sup>(٧٠)</sup>.

اوصى المفتش الاداري للواء الدليم بموجب تقريره المرقم ٨٥ في العاشر من مايس ١٩٣٦ بضرورة انشاء دار حكومية جديدة تجمع فيه الدوائر وفضل ان تكون الدار خارج البلدة على طريق السيارات استعدادا لتوسيع البلدة في السنين القادمة كون بناية المتصرفية غير لائقة لاسيما وان بلدة الرمادي اصبحت محطة استراحة الزوار الاجانب القادمين الى العراق واوصى ببناء محلات خلاء للسيدات الاجنبيات بالقرب من دائرة جوازات السفر لان المسافة بين الرطبة والرمادي طويلة وان المسافرين يريدون اول وهله قضاء حاجتهم وان الزوار الأوربيين ينظرون الى ثقافة الرمادي وجماليتها على ضوء خدماتها للزائرين وان الاهتمام بنظافة المدينة تعني حفظ كرامة البلدة واهلها من انتقاد الاجانب واوصى ببناء صالون للسيدات الاوربيات على الطريقة الاوربية<sup>(٧١)</sup> و اشار المفتش الاداري في الخامس والعشرين من اب ١٩٣٨ بان الطريق الذي يخرج من الرمادي باتجاه عمان ودمشق لا توجد عليه مخافر من الشرطة لتأمين الحماية للقوافل وانه هناك مخفر للشرطة في الرطبة التي تبعد اكثر من (٣١٠) كم وبناء على طلبه خصصت سيارتين مسلحة مقرها الرطبة للتجوال على طول الطريق لتأمين الامن والحد من المنازعات العشائرية التي تؤوم المنطقة في فصل الربيع لطلب الكلاء<sup>(٧٢)</sup>.

وفي العاشر من تشرين الاول ١٩٣٨ اشارة وزارة الداخلية بكتابها المعنون الى المفتش الاداري للواء الدليم السيد عبدالله مظفر حول قنطرة العريزية بان مديرية الاشغال العامة اجرت التفتيش على القنطرة المذكورة وقد تبين انها قديمة وتحتاج الى انشائها مجددا وان المديرية

ستضع التصاميم الملائمة لإعادة انشائها<sup>(٧٣)</sup> وناقش مجلس الوزراء بجلسته المنعقدة في الثالث عشر من اذار ١٩٣٩ مقترحات وزارة الاقتصاد والمواصلات المقدمة بموجب كتابها المرقم م/١٥٦ في السادس من اذار وكتاب وزارة المالية ذي الرقم م/١٧٦ في الاول من اذار وبناء على ضرورة العمل بمشروع الحبانية اعلن المجلس موافقته على استقدام نائب مهندس مقيم ومعاون مهندس عدد/٢ ومفتش اعمال خرسانية بريطانيين لاستخدامهم كمشرفين على اعمال المشروع كما جاء بموجب العقد س.أف/٢١ على ان يتم انتقائهم بواسطة المهندسين الاستشاريين في لندن<sup>(٧٤)</sup> وبموجب كتاب وزارة الاقتصاد والمواصلات- مديرية الامور المالية ذي العدد ٢١٨٥ في العاشر من اذار ١٩٣٩ المعنون الى سكرتارية مجلس الوزراء واستنادا الى كتاب مديرية الري العامة المرقم س/١٤/٢٨/٢٤٥٢ في السابع من اذار السنة ذاتها والتقارير المترجم الذي عرضه رئيس المهندسين المستر اتكنسن وتقارير السادة كود، ولسن، ميتشل وفرعان لي المؤرخ في السابع عشر من شباط وبعد جمع التقارير المرفوعة من الشركات بهذا الشأن تم اختيار افضل العطاءات المقدمة من قبل شركة بلفور بتي المحدودة التي شيدت سدة الكوت وقد اجمع كل من دائرة الري المختصة والمهندسين والاستشاريين في لندن على احواله العهد الى شركة بلفور بيتي بمبلغ قدره (٩٠٠ و٧٦٧) دينار على ان يتم انجاز العمل خلال مدة (٤٠) اربعون شهرا<sup>(٧٥)</sup> الا ان مجلس الوزراء قرر تأجيل النظر في مشروع الحبانية بموجب القرار رقم (٩) في الثالث عشر من اذار حتى تقدم وزارة المالية مقترحاتها الرئيسية بخصوص المشروع<sup>(٧٦)</sup> وفي الثالث عشر من حزيران ١٩٣٩ عقد مجلس الوزراء جلسته قبل الظهر وبعد الاطلاع على مقترح وزارة الاقتصاد والمواصلات رقم ٦١٢ م/ في الحادي عشر منه حول منح مشرع الحبانية الى شركة بلفور بتي وفق الترتيب الجديد بمبلغ (٨٨٢ و٠٠٠) دينار بدلا من المبلغ القديم وخول وزير الاقتصاد والمواصلات عقد الاتفاقية مع الشركة<sup>(٧٧)</sup>.

اشتملت مفردات الاعمال الاتية:-

- ١- انشاء ناظم وجدول الرمادي لدخول المياه الى البحيرة.
- ٢- انشاء السداد اللازمة لحفظ مياه البحيرة.
- ٣- انشاء ناظم وجدول المجرة لتصريف المياه الزائدة الى هور ابي دبس.

وشرعت الشركة بالعمل وقامت بحفر قسم قليل من جدول الرمادي وفق اعمالها وتوقفت عن العمل اثر حوادث شهر مايس ١٩٤١ بموافقة الحكومة وذكرت الشركة بأن كلفة الاعمال المنجزة بلغة (١١٠ و٥٥٣) دينار<sup>(٧٨)</sup>

اقر مجلس الوزراء بجلسته الرابعة عشر المنعقدة في الرابع عشر من حزيران دفع مبلغ (٥٠٠٠) دينار الى الشركة المذكورة لإنشاء جسر في سد المشايب على خط المشايب فوق كسرة الجدول على ان يكون صالحا لمرور جميع وسائل النقل التي تسير على الطريق مع انشاء سدة في نهاية الجسر الى سدة النهر لسد كسرة الجدول<sup>(٧٩)</sup> كما اعلن المجلس موافقته على مقترحات وزارة الاقتصاد والمواصلات المقدمة بموجب كتابها م/٣٥١ في الرابع عشر من نيسان ١٩٤٠ المتضمنة :-

- ١- استعمال شركة بلفور بيتي المحدودة الركائز الفولاذية من الانواع المنصوص عليها في المقاوله غير المستعملة .
- ٢- استعمال الركائز الاخرى المستعملة غير المطابقة للمواصفات المنصوص عليها في المقاوله لقاء اسعار منخفضة .
- ٣- السماح للشركة بسلفة ٢٥% عن الاجهزة الجديدة اضافة الى ٧٥% المنصوص عليها في المقاوله وان تزداد سلفة الاسمنت من نوع (بورتلند).
- ٤- تأليف لجنة خاصة من وزير الاقتصاد والمواصلات والاشغال ومستشار وزارة المواصلات والاشغال وممثل شركة النفط العراقية لدرس قضية تجهيز الحكومة للشركة المذكورة بالنفط الخام من حوض شركة النفط العراقية في حديثة<sup>(٨٠)</sup>.

قدمت الهيئة الفنية لمشاريع الري تقريرها سنة ١٩٤٠ المتضمن ضرورة استئناف العمل بمشروع الحبانية الذي بوشر العمل به مرتين وتوقف العمل بسبب الحرب العالمية الاولى والحرب الثانية سنة ١٩٤١ وايجاد منفذ لتصريف مياه الفيضان في نهر الفرات الى بحيرة<sup>(٨١)</sup> ووقد اوصت الهيئة الفنية لمشاريع الري الكبرى برئاسة المستر هيغ بموجب تقاريرها سنة ١٩٤٠ وتقريرها في الثامن عشر من اذار ١٩٤٥ واوصى في تقريره ضرورة فتح جدول واقامة ناظم الذبان وناظم الورار لسحب المياه الزائدة وقت الفيضان الى بحيرة الحبانية وعلى ضوء التوصيات أعلن مجلس الوزراء موافقته على تشكيل هيئة فنية لمشاريع الري برئاسة خبير عالمي بشؤون الري والفيضانات والخزانات لدراسة وضع الري والفيضانات والخزانات ووضع التصاميم وكلفة الاعمال المقترحة وذلك لتمكين الحكومة العراقية وضع منهاج مفصل للقيام بأعمال الري للسنتين اللاحقة<sup>(٨٢)</sup> وقد صدرت ارادة ملكية في الثالث والعشرين من شباط ١٩٤٣ على تعيين المستر اي. بي. همبل رئيسا للمهندسين ومهندسا مقيما لمشروع الحبانية في مديرية الري العامة<sup>(٨٣)</sup> وفي سنة ١٩٤٥ ارتأت الوزارة استئناف العمل فطلبت من الشركة ان تقدم اسعارها لتكملة الاعمال غير المنجزة فقدمت الشركة اسعار جديدة للمواد الداخلة في العمل وقد اصدرت الحكومة العراقية قانون رقم (١) لسنة ١٩٤٦ خصص مبلغ (١٥٤٠٠٠٠) دينار للإنفاق على العمل وكانت الشركة قد استأنفت العمل في شهر تشرين الثاني ١٩٤٥<sup>(٨٤)</sup>.

وفي شهر تموز تشكلت لجنة من مدير الحسابات العامة ومدير الري العام ومدير الاشغال والمواصلات وقد ارتأت اللجنة قبول الصرف الذي تجريه الشركة باعتبارها متعهدا لا وكلية ومديرة بالنيابة عن الحكومة العراقية<sup>(٨٥)</sup> وقد استأنف العمل بالمشروع على وفق الفقرة (٢) من بنود المقاوله التي تنفذها شركة بلفور بيتي، التي اقر مجلس الوزراء موافقته عليها بجلسته المنعقدة في الثالث عشر من حزيران ١٩٤٥ وفق الشروط الاتية:-

- ١- ان تقوم الشركة بمهمة الوكلاء والمدراء عن الحكومة العراقية لغرض تنفيذ الاعمال وفق التصاميم والمواصفات المجهزة اليها من جانب الحكومة العراقية او المهندسين الاستشاريين .
- ٢- تكون كافة المبالغ المصروفة في الاعمال بما في ذلك تخصيص المكائن الاضافية والمواد الثابتة والعمال ودور السكن لكافة الموظفين (الأوربيين والمحليين) المستخدمين في موقع العمل والتامين وغير ذلك من النفقات المصروفة لحساب الحكومة العراقية .
- ٣- لشركة بلفور بيتي الحق في اختيار موظفيها وتعينهم وفق الشروط المتبعة لديها<sup>(٨٦)</sup> .

وبناء على طلب الحكومة البريطانية بإعادة النظر في تخطيط انشاء جدول الذبان وتحويله جنوب القاعدة الجوية البريطانية، قرر مجلس الوزراء وجوب تكليف الحكومة البريطانية دفع فرق المبلغ في حالة تبديل طريق الجدول والبالغ ٢٦٠.٠٠٠ دينار وقد اقترح المستر هيج الخبير اعادة النظر في التخطيط ووضع التصاميم وقد خفض المبلغ الى (١٥٠.٠٠٠) دينار وبناء على تخفيض المبلغ اوصت الوزارة الموافقة على قيام الدائرة المختصة بتنفيذ التخطيط الجديد خصما على مخصصات المشروع<sup>(٨٧)</sup> وفي شباط ١٩٤٦ عين المستر. اف. أف. هيج احد المهندسين الخبراء في مصلحة المهندسين الهندية رئيسا لهذه الهيئة والذي اقترح تأليف الهيئة الفنية من ستة مهندسين وعشرون مساحا وخمس رسامين كلهم اجانب لاستحالة توفير العدد المطلوب من الموظفين العراقيين وقد شارك في الهيئة ثلاث مهندسين عراقيين ورسامين اثنين وعدد من الكتبة، تمكنت الهيئة من دراسة التحريات السابقة وتنظيم منهاج الاعمال المقبلة وكان من ضمن الاعمال دراسة مشروع الحبانية وانشاء سدة على نهر الفرات عند الموقع المعروف (الورار) لتحسين امور السيطرة على فيضانات النهر عند ارتفاع مناسيب المياه وقت الفيضان<sup>(٨٨)</sup> وطالبت مديرية المواصلات والاشغال العامة - الحسابات - بكتابها ٢٣٨١ في السادس من نيسان ١٩٤٦ استحصال موافقة وزارة المالية على شراء دراجة هوائية يستخدمها المهندس المقيم لحاجته اليها في التنقل لمتابعة اشغاله الرسمية على ان يكون ثمنها محسوبا على الاعتماد المخصص للمشروع<sup>(٨٩)</sup> في الوقت الذي كانت فيه الهيئة تعد الدراسة اللازمة للقيام بالعمل ارتفعت مناسيب المياه في نهر الفرات فقامت مديرية الري بأعمال الوقاية من مياه الفيضان وذلك بتقوية السداد وتحكيمها وضبط الكسرات في السداد المشيدة على ضفاف النهر لصد الفيضانات الاعتيادية اما الفيضانات العالية فترتب عليها احداث كسرات في مناطق معينة من السداد لغرض تصريف كميات من مياه الفيضان الزائدة ودفع الخطر عن المدن والمناطق المجاورة للنهر فقد احدثت كسرات في الضفة اليمنى من النهر بالقرب من الرمادي لغرض سحب المياه الزائدة الى بحيرة الحبانية<sup>(٩٠)</sup>.

واشارت وزارة المواصلات والاشغال - قسم الامور المالية- الحسابات بكتابها المرقم م/١٤٨ في الثامن عشر من نيسان ١٩٤٦ المعنون الى سكرتارية مجلس الوزراء ان مشروع الحبانية تأخر بسبب الحرب العالمية الثانية بالاستناد الى نصوص المقاوله المعقودة مع شركة بلفور بتي حتى سنة ١٩٤٥ حسب ما ورد في قرار مجلس الوزراء بجلسته المنعقدة في الخامس والعشرين من كانون الاول ١٩٤٤ وكتاب مجلس الوزراء ٤٤٩٥ في الثلاثون من كانون الاول الفقرة (١) عدم المباشرة بجدول الذبان وناظمه لبساطة التكلفة في الوقت الحاضر ولظروف الحرب الراهنة<sup>(٩١)</sup>.

وفي السابع عشر من نيسان ١٩٤٨ وصل منسوب مياه النهر قرب الرمادي الى مستوى ٣م٤٩ و٨٦م٣ الى طفح المياه من فوق السداد وفي الثامن والعشرين من نيسان وصل ارتفاع المياه ٧٧ و٥٠م٣ مما اجبر مديرية الري الى كسر سدة الورار لتخفيف منسوب المياه في نهر الفرات وفي الثلاثين من نيسان بلغ منسوب المياه ٨٠ و٥٠م٣ فأوصت المديرية، كسر سدة الورار وسدة سطيح لسحب المياه المرتفعة الى بحيرة الحبانية وتخفيف خطر الفيضان مما ادى الى اتلاف المحاصيل الزراعية وتعرض المباني المجاورة للنهر الى الخطر<sup>(٩٢)</sup> ولتعزيز العمل بالمشروع لدرء خطر الفيضانات قدم رئيس الهيئة الفنية تقريره باربعة حلول استباقية

قبل البدء بحفر جدول مدخل الرمادي وانشاء ناظمه وجدول مخرج الذبان وانشاء ناظمه وتضمنت الحلول:-

- ١- اكمال مشروع الحبانية قبل حفر جدول مدخل الرمادي وانشاء ناظمه وحفر جدول مدخل الذبان وانشاء ناظمه .
- ٢- بعد اكمال الاعمال المذكورة اعلاه يجب انشاء سدة ( قناطر كبيره) على نهر الفرات عند الرمادي لغرض زيادة قابلية المشروع لخزن المياه.
- ٣- حفر مدخل الورار مقدم مدينة الرمادي بدلا من جدول مدخل الرمادي مع انشاء ناظمه وحفر جدول مخرج الذبان.
- ٤- انشاء سدة على نهر الفرات عند الورار لغرض زيادة قابلية المشروع لخزن المياه وانشاء سدة على نهر الفرات

وقدرت التكاليف الاجمالية لتنفيذ المشروع كالآتي:-

٩١٥٠٠٠ دينار لأنشاء سدة على نهر الفرات.

١٧١٠٠٠ دينار لأعمال تهذيب النهر وتقوية ضفافه عند موقع السدة.

٦٢٢٠٠٠ دينار لأنشاء ناظم جدول مدخل العزيرية.

٤٤٢٠٠٠ دينار لحفر جدول مدخل الورار.

٨٢٥٠٠٠ دينار لحفر مخرج الذبان وانشاء ناظمه.

٣٠٠٠٠٠ دينار لأنشاء وتقوية السداد حول البحيرة.

١٠٠٠٠٠ دينار لتعليق وتقوية ناظم جدول وتخليق المجرة.

---

٣٧٥٠٠٠ و٣ دينار مجموع تكلفة العمل لإكمال المشاريع المذكورة في اعلاه<sup>(٩٣)</sup>.

وقد اجريت عدة ابحاث على مقترحات السير ويليم ويلكوكس سنة ١٩١١ وادخلت عليه عدة تعديلات من قبل الهيئة الفنية لمشاريع الري الكبرى سنة ١٩٤٦ وقد اكتمل المشروع بوضعه النهائي على الاعمال الرئيسية التي سيتم تنفيذها وهي انشاء :-

- ١- انشاء تخليق المجرة مع ناظمه .
- ٢- انشاء السداد المحيطة بالبحيرة.
- ٣- انشاء جدول مخرج الذبان وناظمه المكون من (٥) فتحات عرض كل منها (٦) امتار وانشاء جسر على الجدول. ينظر خارطة رقم(٣)
- ٤- انشاء جدول مدخل الورار وناظمه المكون من (٢٤) فتحة عرض كل منها (٦) امتار وبتصريف قدره (٢٧٠٠) متر مكعب في الثانية<sup>(٩٤)</sup>. ينظر خارطة (١-٢-٣-٤)

وبناء على مقررات مجلس الوزراء بجلسته الرابعة والاربعون المنعقدة بتاريخ السادس عشر من نيسان ١٩٤٦ حول منح المهندس المقيم والمهندسين الاجانب مخصصات سكن تعادل بدل ايجار الدور تقدرها السلطات المحلية فقد اعلنت وزارة المالية موافقتها على القرار بموجب كتابها ٧٠١٢ في العاشر من ايار ١٩٤٨<sup>(٩٥)</sup> وتأنيث (١٠) دور بمبلغ (٣٢٠٠) دينار على ان يتم التأنيث بطريقة المناقصة<sup>(٩٦)</sup> ووافقت الوزارة على شراء ثلاث سيارات نوع بيك اب شوفرليت من الجيش البريطاني لاستخدامه في مشروع الحبانية بمبلغ (٢٣) دينار لكل سيارة تدفع من الميزانية العامة على حساب مشروع الحبانية<sup>(٩٧)</sup> وطالبت مديرية الري العامة بكتابها المرقم ٣٣٩ في الثالث عشر من كانون الثاني ١٩٤٩ المعنون الى مديرية المواصلات والاشغال العامة، الذي رفعته الى وزارة المالية بوجب كتابها ذي الرقم ٦٠٠ في الثاني والعشرين منه بضرورة الموافقة على صرف مبلغ (٣٠٠ و١٠٨ و١) دينار الى المهندسين الاستشاريين في لندن وهم السادة كود فوعان - لي فرنك وكويتير لقاء قيامهم بالخدمات الفنية لأعمال التصاميم والخرائط لجدول مدخل الورار وناظمه خلال المدة من شهر اذار ١٩٤٧ الى نهاية اب ١٩٤٨<sup>(٩٨)</sup>.

وقد ورد في كتاب مديرية الري العامة شعبة الحسابات السري ومستعجل جدا ق ١/٢/س/١٤٣ في السادس والعشرين من ايار ١٩٤٩ المعنون الى وزارة المواصلات والاشغال بغداد، اوضح المهندس المقيم لمشروع الحبانية ان المبلغ المطلوب انفاقه لإنجاز مشروع الحبانية خلال السنة المالية الحالية والسنتين ١٩٥٠ و١٩٥١ سيقارب (١٠٤٦٠ و٠٠٠) دينار عراقي وحساب المبلغ المتبقي من اصل الاعتماد المالي البالغ (١٠٥٤٠ و٠٠٠) دينار المخصص بموجب القانون رقم (١) لسنة ١٩٤٦ يقارب (٢٥٠ و٠٠٠) دينار عراقي وان هذا المبلغ لا يكفي لسد نفقات المشروع حسب المنهاج الموضوع وقد طلب المهندس المقيم عرض الامر على وزارة المالية لإصدار تشريع بإضافة مبلغ مقداره (١٠٢١٠ و٠٠٠) دينار على الاعتماد المصدق بالقانون وطالب وزارة المواصلات والاشغال ضرورة حصول موافقة وزارة المالية على الاستمرار بالصرف على المشروع لسير العمل وذلك لتغيير موقع الجدول من موقع الرمادي الى موقع الورار ونقل الماء الزائد وقت الفيضان الى بحيرة الحبانية وان المباشرة بالعمل في موقع الورار يتطلب عمل جدول أوسع وناظم اكبر من ناظم الرمادي اذ كان تصميم ناظم الرمادي بواقع (١٢) بوابة لتصريف (١٦٠٠) م<sup>٢/٣</sup>، اما تصميم ناظم الورار بواقع (١٤) بوابة لتصريف (٢٠٢٠) م<sup>٢/٣</sup> وان كمية الحفريات في الورار اكثر من حفريات الرمادي بواقع (١٠٠٠ و٠٠٠) متر مربع<sup>(٩٩)</sup>.

ذكر مهندس مديرية الري العامة ان القيام بهكذا مشروع كبير وبهذه الطريقة التي تترك مقدرات الصرف بيد الشركة وما ينتج من ذلك من تبذير في بعض نواحي الصرف كاستخدام عدد كبير من الموظفين الاجانب واستقدامهم الى العراق مع عوائلهم ثم اعادتهم بعد مدة قصيرة قبل ان يكملوا مدة عقودهم وتحمل الخزينة نفقات اسفارهم وملاذهم وشراء مكائن وحفارات غير كفؤة وغير ملائمة بهذا النوع من العمل فكل ذلك له اثر كبير في زيادة النفقات وافاد المهندس الاستشاري للمشروع بموجب كتابه المؤرخ في الثالث من كانون الاول ١٩٤٨ ان النفقات التي يتحملها هذا المشروع بطريقة العمولة (cost plus) قد تختلف عن التخمينات التي يتحملها المقاولين وازداد المستر ماكنكرت الذي خمن العمل بالمشروع بمبلغ

(٢٠٠٠ و٦٠٠ و٢) دينار واذا نزلنا من ذلك مبلغ (٢٠٥٠ و٠٠٠ و٢) دينار هو التخمين الاول لإنجاز العمل بالمشروع اذا قام بطريقة التعهد لتبين ان الفرق يقارب النصف وهنا تبلغ كلفة الاعمال المناط تنفيذها بطريقة التعهد لشركة بلفور بتي حسب التخمين الاتي:-

فلس دينار		فلس دينار	
٨٠٠ و٠٠٠	جدول الورار	٧٨٠ و٠٠٠	ناظم الورار
٨٠٠ و٠٠٠	جدول الذبان	٣١٠ و٠٠٠	ناظم الذبان
		١٠ و٠٠٠	جسر الذبان

المجموع الكلي (٢٠٧٠٠ و٠٠٠ و٢) دينار (١٠٠)

وقد افادة وزارة المواصلات والاشغال - الحسابات- بكتابها س/٣٥٣ في الحادي والعشرين من مايس ١٩٤٩ ان مديرية الحسابات العامة اجلت صرف المبلغ المتبقي من اصل المبلغ المستحق لشركة بلفور وبيني في لندن لتدارك نفقات مشروع الحبانية حتى نهاية حزيران ١٩٤٩ عملا بأحكام الفقرة (٢) من الاتفاقية المعقودة مع الشركة وطالب الموافقة على تحديد الاعتماد المتبقي وقدره (٤٣٥٠٠) دينار للاستمرار بالعمل وانجازه بالوقت المعين له بناء على قرار اصدره وزير المالية لان ايقاف العمل يسبب توقف اعمال المشروع وبدوره يكبد الحكومة نفقات غير متوقعة<sup>(١٠١)</sup> وبناء على كتاب وزارة المواصلات والاشغال ذي الرقم ٢٣٩٤ في الثالث والعشرين من اذار ١٩٤٩ حول شراء ماكينة لفحص الخرسانة وافقت وزارة المالية بكتابها المرقم ٤٦٣٨ في الحادي والثلاثون من مايس ١٩٤٩ على شراء الماكينة بمبلغ (١٠٦٠ و٤٦) باون عدا الرسوم الكمركية والمصاريف الفرعية لاستخدامه في مديرية الري العامة من شركة دبليو وني<sup>(١٠٢)</sup> وقد تم انجاز الاعمال الخاص بالناظم بما فيها الصبغ والتكسية في تشرين الثاني ١٩٥١ وفي سنة ١٩٥٢ بوشر العمل بأنشاء المرحلة الثانية من مشروع الحبانية وقد انيطت الاعمال الخاصة به الى مجلس الاعمار الذي باشر بتنفيذ الاعمال الاتية:-

- ١- انشاء سدة الرمادي barage على نهر الفرات مقدمة مدينة الرمادي لغرض السيطرة على الفيضانات ورفع منسوب بحيرة الحبانية وقفد احيلت مقاوله الانشاء الى شركة (هرسانت) الفرنسية بتاريخ ١٣/٣/١٩٥٢ بمبلغ (٣١٣ و٣٩٥ و١) دينار وبوشر العمل في ٣١/١٢/١٩٥٢ اما تجهيز الابواب والاعمال الحديدية فقد احوالها الشركة الى شركة (راتسم اند رايبير) ضمن منهاج المقاوله على ان يتم انجاز العمل وتسليم السدة بتاريخ ٣١/١٢/١٩٥٥ للحكومة العراقية تتألف السدة من (٢٤) فتحة بعرض (٦) امتار لكل فتحة وبطول (٢٠٩) متر مع هوبس وسلم للأسماك على ان تعمل البوابات بالقوة الكهربائية والقوة اليدوية في حالة انقطاع القوة الكهربائية.
- ٢- تقوية وتعليق السداد المحيطة بالبحيرة وتحكيم السداد المشيدة بالتعاون مع مديرية الري العامة.
- ٣- وضع التصاميم الخاصة بتقوية وتوسيع ناظم مخرج الذبان.
- ٤- اعداد التصاميم لمخرج اضافي الى هور ابي دبس بالإضافة الى ناظم المجرة<sup>(١٠٣)</sup>.

انجز العمل وتم افتتاحه في الخامس من نيسان ١٩٥٦ اذ تم افتتاحه بحضور الملك فيصل الثاني والوصي عبدالاله ونوري سعيد وضياء جعفر وزير الاعمار وعدد من المواطنين<sup>(١٠٤)</sup> ينظر شكل رقم (٤) شكل الناظم وصورة رقم (٥) صورة الملك فيصل الثاني وهو يفتتح ناظم الجزيرة. وكانت الوزارة السعدية الثالثة عشر قد دعت وفود من سوريا ولبنان والاردن ومصر وليبيا والسودان واليمن وتركيا وايران والهند وباكستان ودول اخرى لحضور الاحتفالات التي اعتاد العراق ان يقوم بها في اسبوع الاعمار من كل عام، وقد القى جلالتة خطابا بمناسبة ميلاد الاعمار ويوم افتتاح المشروعين المهمين ( الثرثار والحبانية) يوم الثاني من مايس/ ايار ١٩٥٦ وشكر جميع الحاضرين ودعى الباري عز وجل ان يؤلف بين قلوب العرب ويجمع شملهم في وحدة تحقق ما تصبوا اليه الامة العربية من عز ورفعة تضمن لها البقاء والارتقاء والعمل على ما فيه من الخير والصلاح لوطننا المحبوب<sup>(١٠٥)</sup>.

تبين من سير العمل بان ناظم الورار وجدوله وجدول العزيزية وناظم الجزيرة وناظم الذبان من المشاريع العملاقة التي اعطت لمدينة الرمادي جمالياتها ومكانة تاريخية مهمة ومحطة استراحة للزوار الاجانب ومركز تسوق للمسافرين وابناء المدينة واصحبت مركز سياحي على نهر الفرات يتوافد اليها السواح لاسيما وان بحيرة الحبانية بأجوائها الطبيعية ومنظرها الجمالي جعلت من الرمادي مركز سياحي بعد ان كانت تعاني من صعوبة التنقل وكثرة الفيضانات فكان لناظم وجدول الورار صبغة تاريخية جعلت مدينة الرمادي شبيهة بالمدن الاوربية السياحية لاسيما وان اقامة المدن تعتمد على مصادر المياه وان نهر الفرات مصدر مائي قرب مدينة الرمادي جعلها مركز حضاري وتاريخي مهم.

### الخاتمة

تعد مدينة الرمادي مركز مهم يربط بغداد بدمشق وعمان وقد اهتمت الحكومة العراقية بطريق المواصلات وانشأت السداد والقناطر لتسهيل عملية النقل والسيطرة على فيضانات نهر الفرات وتحسين موقع مدينة الرمادي وجعلها مكان استراحة المسافرين القادمين للعراق والخارجين منه فقد نفذت الاعمال الاتية :-

- ١- اقامة ناظم الورار كمنفذ لنقل المياه الزائدة في نهر الفرات الى بحيرة الحبانية .
- ٢- شق جدول الورار لتحويل المياه عبر ناظم الورار الى منخفض الحبانية وتقليل اخطار الفيضانات على ضفتي النهر.
- ٣- شق جدول العزيزية في اطراف مدينة الرمادي لنقل المياه الزائدة في نهر الفرات وايصالها الى بحيرة الحبانية وتجفيف المستنقعات.
- ٤- تشييد ناظم الجزيرة لرفع مناسيب المياه في نهر الفرات الى منفذ الورار .
- ٥- تقوية السداد على ضفتي نهر الفرات وجدول الورار ومنخفض الحبانية للاستفادة من المياه الزائدة وتحويلها الى النهر وقت انخفاض مناسيب المياه.
- ٦- انشاء ناظم الذبان لنقل المياه واعادتها الى النهر وقت انخفاض مناسيب مياه النهر.
- ٧- اقامة سداد حول بحيرة الحبانية لخرن المياه الزائدة وقت الفيضان.
- ٨- انشاء طرق مواصلات حديثة تواكب السيارات الحديثة التي دخلت العراق لأول مرة ابان الحرب العالمية الاولى والتي ادخلتها قوات الاحتلال البريطاني .

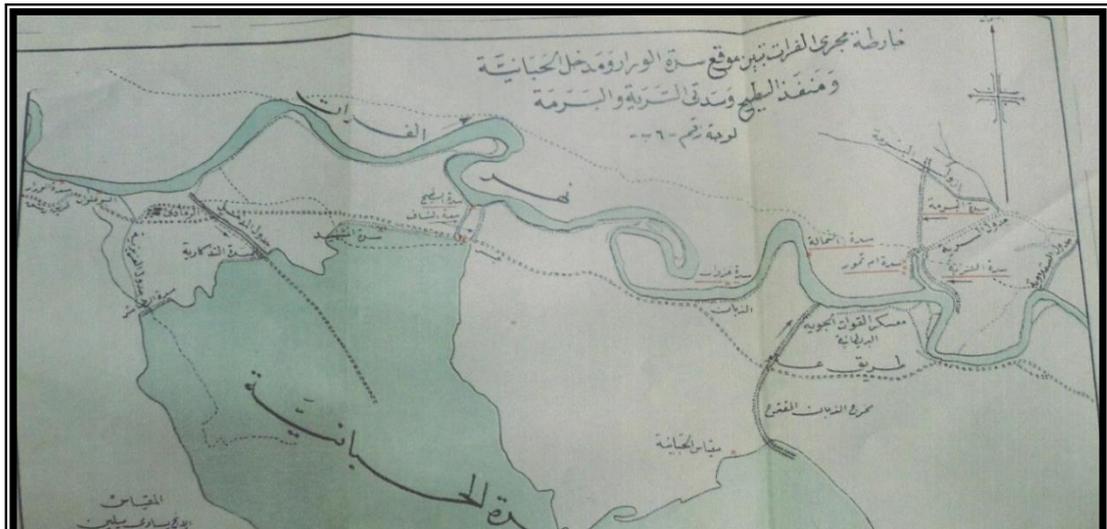
- ٩- تطوير مدينة الرمادي وبناء اماكن استراحة للزوار الاجانب قبل وصولهم العاصمة بغداد كونها حلقة وصل على الطريق البري بين بغداد ودمشق وعمان.
- ١٠- انشاء دوائر مدنية على طراز الدول الاوربية في مدينة الرمادي لخدمة المسافرين.
- ١١- فتح دوائر الجنسية وجوازات السفر لمتابعة لفحص سيارات النقل وحمولتها.
- ١٢- اقامة مدينة سياحية في الحبانية تكون مركز استقطاب السواح الاجانب ومركز سياحي ترفيهي لأبناء الرمادي والعراق

### الملاحق

خارطة رقم (١) مخطط لأنشاء سدة وحفر جدول العريزية على نهر الفرات عند مدينة الرمادي

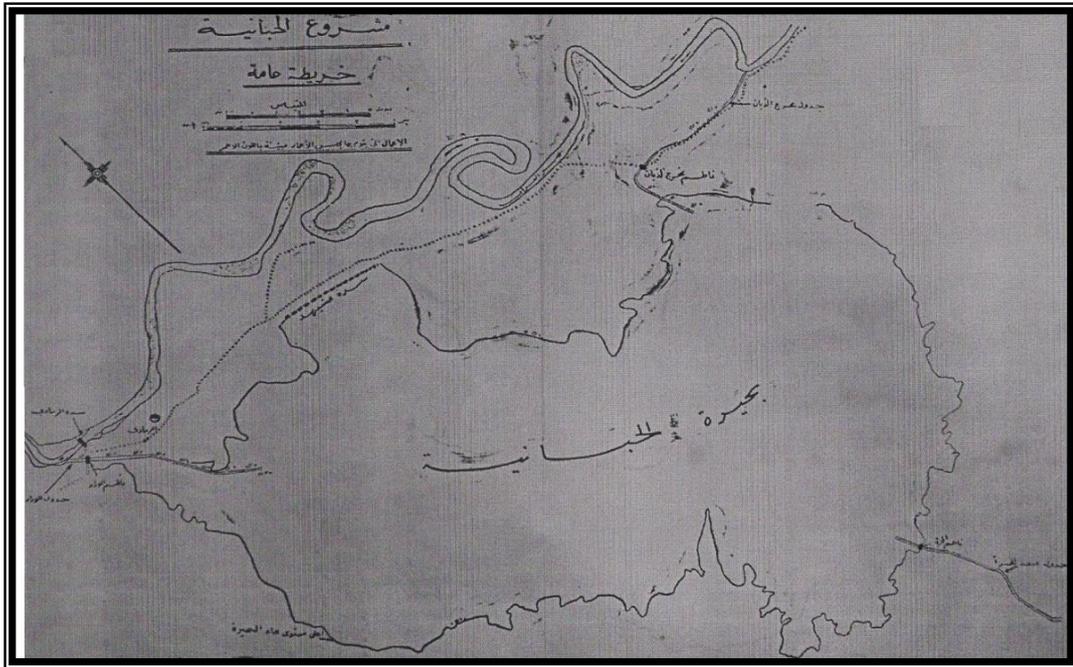


خارطة رقم (٢) العطاءات الخاصة بالشركات المشاركة في تنفيذ مشروع الحبانية

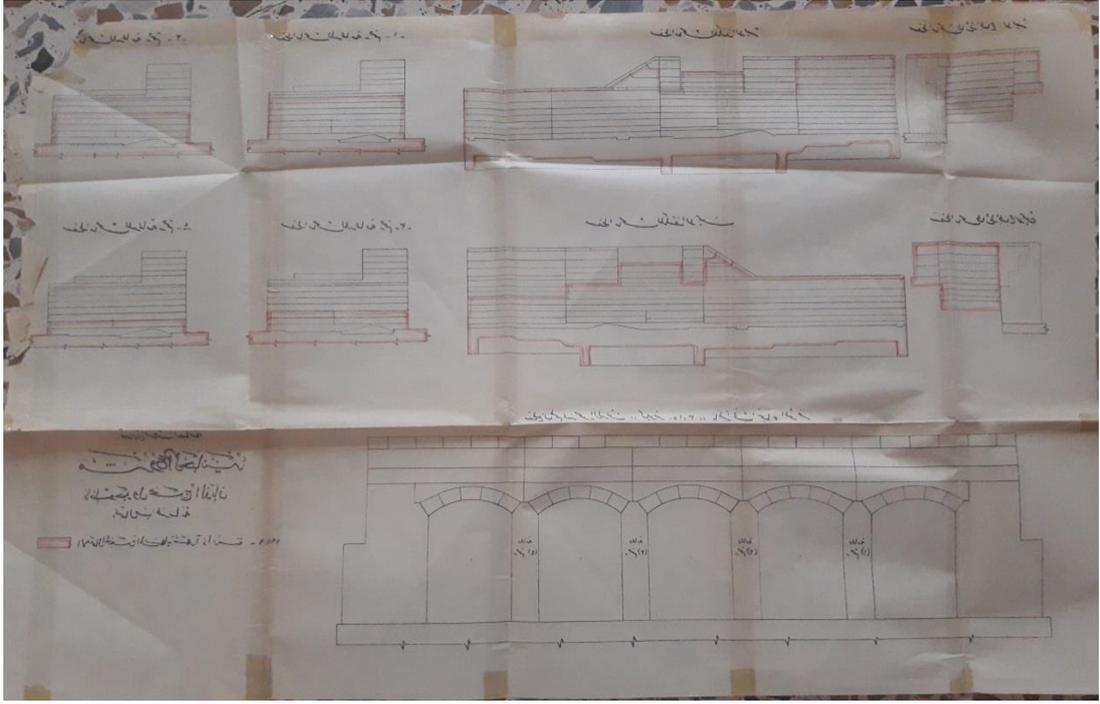


المصدر: أحمد سوسة: وادي الفرات ومشروع بحيرة الحبانية، ج ١، بغداد، ١٩٤٤م: ص ٧٤.

خارطة رقم (٣) مشروع الحبانية وناظم الورار وسدة الجزيرة



خارطة رقم (٤) ناظم الذبان: تصميم الهيئة الفنية لمشاريع الري الكبرى سنة ١٩٤٦



شكل رقم ( ٥ ) صورة من ارشيف مديرية طرق وجسور الانبار  
شكل سدة الجزيرة بعد الانشاء



شكل رقم ( ٦ ) صورة من ارشيف مديرية طرق وجسور الانبار



## المختصرات

د. ك. و — دار الكتب والوثائق

## المصادر

- (<sup>١</sup>) الهيتي، صالح فليح حسن، طريق القير الى بابل، مجلة الجمعية الجغرافية العراقية، بغداد، العدد، الثالث والعشرين، لسنة ١٩٨٩، ص ١٧-٢١.
- (<sup>٢</sup>) مقابلة مع الشيخ محمد عليوي تولد ١٩٣٣، احد العاملين في المشروع وله المعرفة والدراية في تسمية مدينة الرمادي، وكذلك ينظر دليل محافظة الانبار، حديث لمديرية بلدية الرمادي ١٩٣٣-١٩٣٨، محمد علي الربيعي، بغداد، ١٩٧١، ص ٣٣.
- (<sup>٣</sup>) الجنابي، حسن كشاش عبد، الاقليم الوظيفي لمدينة الرمادي دراسة في جغرافية المدن، اطروحة دكتوراه غير منشورة، جامعة بغداد، كلية الآداب، ٢٠٠٦، ص ١٣-٢٠.
- (<sup>٤</sup>) الوردي، علي، دراسة في طبيعة المجتمع العراقي، بيروت، ٢٠١١، ص ١١١.
- (<sup>٥</sup>) جريدة الزوراء العدد ٢٠٩ في الحادي والعشرين من شوال ١٢٨٨.
- (<sup>٦</sup>) جريدة الزوراء العدد ٨٣ في الخامس من تشرين الاول ١٨٧٠.
- (<sup>٧</sup>) شريف، ابراهيم، الموقع الجغرافي للعراق واثره في تاريخه العام حتى الفتح الاسلامي، اطروحة دكتوراه غير منشورة، جامعة الاسكندرية، كلية الآداب، مطبعة شفيق، دت، ص ١١٠.
- (<sup>٨</sup>) جريدة الزوراء العدد ٢٠٩ في الحادي والعشرين من شوال ١٢٨٨.
- (<sup>٩</sup>) س. و. ب. ١٢٩٢، ص ١٨٧٢، ١٨٧٥.
- (<sup>١٠</sup>) الدليمي، عيد جاسم سليم، الاوضاع الادارية في لواء الدليم ١٩٢١-١٩٥٨، اطروحة دكتوراه، آداب، انبار، ٢٠١٤، ص ٣٢.

- (١١) الجنابي ، المصدر السابق، ص ١٤٩،
- (١٢) همسلي، لونكريك ستيفن، اربعة قرون من تاريخ العراق الحديث، ترجمة جعفر الخياط، ط٢، بيروت، ١٩٤٩، ص ٣٦٠.
- (١٣) النجار ، جميل موسى ، الادارة العثمانية في ولاية بغداد في عهد الوالي مدحت باشا الى نهاية الحكم العثماني (١٨٦٩-١٩١٧)، ط١، القاهرة، ص ١٥٥.
- (١٤) الاموي، محمد عصفور سلمان حركة الاصلاح في الدولة العثمانية واثارها على المشرق العربي ١٨٣٩-١٩٠٨، اطروحة دكتوراه غير منشورة، جامعة بغداد، كلية الآداب، ٢٠٠٥، ص ١٩٠-١٩١.
- (١٥) محمد عبدالله عوده- ابراهيم ياسين الخطيب ، تاريخ العرب الحديث، عمان، ١٩٨٩، ص ١٢٥-١٢٦ .
- (١٦) همسلي، المصدر السابق، ص ٢٨٥ .
- (١٧) النجار، المصدر السابق ، ص ١٦١ .
- (١٨) س. و. ب. لسنة ١٣١١، ص ١٧٨٢.
- (١٩) سوسه، احمد، فيضانات بغداد في التاريخ، القسم الثاني، بغداد، ١٩٦٥، ص ٣٨٠-٣٨٣.
- (٢٠) تقرير المستر اف .بيت. سي. بي. تي. ام. اي. س. تي. رئيس الهيئة العامة لمشاريع الري الكبرى، عنيت بتعريبه ونشره مديرية الري العامة، مطبعة الحكومة، بغداد، ١٩٤٩، ص ٢ .
- (٢١) الخياط، هاشم ، دليل الرافدين في بغداد ، ١٩٤٦، ص ٢-٤ .
- (٢٢) فرانكفورت، هنري، ماقبل الفلسفة، ترجمة جبرا ابراهيم جبرا ، بيروت ١٩٦٠، ص ٢٢١.
- (٢٣) السماك، محمد ازهر سعيد، الجغرافية السياسية لمدينة بغداد، بغداد، ١٩٩٣، ص ٢٩.
- (٢٤) الاكلاك جمع كلك وهو مصنوع من اقضان الشجر ومربوط على براميل القير الفارغة ومنها مربوط على القفف المصنوعة من جلود الحيوانات ومنفوخة بالهواء لتطوف على الماء.
- القوارب تعني الابلام وهي جمع بلم مصنوع من الخشب وبأحجام صغيرة لحمل البضائع .
- الدوب جمع دوبة تشبه الكلك يجرها زورق.
- القفف جمع قفة مصنوعة من جلود الماعز بعد سلخها وتملاً بالهواء لتطوف فوق الماء وكل قفه تحمل شخص واذا جمعة وربطة تستخدم لنقل البضائع. فانا شخصيا استخدمت جميع الطرق ايام شبابي وقت الفيضان لنقل المحاصيل الزراعية والاعنام ونقلها الى مناطق امنه. وينظر ال شبر ، عباس فرحان ظاهر علي ، جغرافية النقل والتجارة الدولية، الموصل، ١٩٩٠ ، ص ٣١ .
- (٢٥) النجار، المصدر السابق، ص ١٠٢-١٠٣ .
- (٢٦) د. ك. و، ملفات البلاط الملكي، رقم الوثيقة ٣٢٠٥٠/٥٨٢٩، و ٢٢/٢٠.
- (٢٧) سعود، جمال عبدالهادي. رفعت و وفاء محمد و لبن، علي احمد ، اخطاء يجب ان تصحح في تاريخ الدولة العثمانية ١٢٩٩-١٩٢٤، ط١، ١٩٩٥، ص ٣٦.
- (٢٨) تقرير ويلكوكس، السير ويليم ، سنة ١٩١١ ، عنيت بتعريبه ونشره مديرية الري العامة ، مطبعة الحكومة ، بغداد ١٩٥٤، ص ١٧٥-١٧٤ .
- (٢٩) طربين، احمد ، تاريخ المشرق العربي المعاصر، دمشق، ١٩٨٦، ص ٣٣٥.
- (٣٠) غنيمه، يوسف رزق الله، تجارة العراق قديما وحديثا، ط١، بغداد، ١٩٢٢، ص ١١٦.
- (٣١) الزبيدي، فخري، بغداد من ١٩٠٠ - ١٩٣٤، ج١، بغداد، دت، ص ٧٢ .
- (٣٢) العزاوي، عباس، موسوعة تاريخ العراق بين احتلالين ، المجلد الثالث، بيروت ، ١٩٣٦، ص ٢٤١.
- (٣٣) العكيدي، بشار فتحي جاسم، صراع النفوذ البريطاني - الامريكي في العراق ١٩٣٩-١٩٥٨ ، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية التربية ، جامعة الموصل، ٢٠٠٣، ص ٢٣.
- (٣٤) همسلي ، لونكريك ستيفن، العراق الحديث من ١٩٠٠-١٩٥٨، ج١، ط١، ترجمة سليم طه التكريتي، بغداد، ١٩٨٨، ص ١٥٤.
- (٣٥) شلال، عمر ابراهيم ، لواء الدليم في عهد الاحتلال البريطاني ١٩١٧-١٩٢٠، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية التربية، جامعة القادسية، ٢٠٠٢، ص ٦٢.
- (٣٦) حسين، علي ناصر، الادارة البريطانية في العراق ١٩١٤-١٩٢٤، اطروحة دكتوراه، آداب، بغداد، ١٩٩٤، ص ١٨٨.
- (٣٧) الموسوي، ال شبر، المصدر السابق، ص ١٠١.
- (٣٨) فياض، عبدالله، الثورة العراقية الكبرى، بغداد، ١٩٧٤، ص ٦-٧.
- (٣٩) الورد، علي، لمحات من تاريخ العراق الحديث ج٥، ثورة العشرين، بغداد، ١٩٧٧، ص ١٠.
- (٤٠) الشجيري، عدنان هريز جوده، النظام الاداري في العراق ١٩٢٠-١٩٣٩، اطروحة دكتوراه آداب، بغداد، ٢٠٠٥، ص ٥٩.
- (٤١) لونكريك، المصدر السابق، ص ١٦٦.
- (٤٢) المصدر نفسه، ص ٣١٢.
- (٤٣) القرآن الكريم ، سورة الانبياء، الآية (٣٠).
- (٤٤) د. ك. و، وثائق البلاط الملكي -داخلية - ٩٣٣/٢، و ٣/٢، تقرير الادارة البريطانية في اذار ١٩١٨
- (٤٥) الورد، المصدر السابق، ص ٢٨٥-٢٨٧.
- (٤٦) فيصل(١٨٣٣-١٩٣٣) ولد في الطائف شارك والده في الثورة العربية الكبرى ، مثل العرب في مؤتمر الصلح، أعلن عن تشكيل الحكومة العربية في سوريا ، ودخل في معارك مع الفرنسيين كان آخرها معركة ميسلون ١٩٢٠ فأبعدته سلطات الاحتلال الفرنسي من سوريا ، وفي سنة ١٩٢١ اختير ملكا على العراق بموافقة الحكومة البريطانية- عبدالمجيد كامل عبداللطيف التكريتي- فيصل الأول ودوره في تأسيس الدولة العراقية الحديثة ١٩٢١-١٩٣٣ - بغداد ١٩٩١ - ص ١٠-١٦ .
- (٤٧) الحسني، عبد الرزاق ، العراق في ظل المعاهدات، لبنان ، بيروت، ٢٠١٣، ص ٥-١٢.
- (٤٨) بغدادي، عباس، بغداد في العشرينات، مطبعة دار الشؤون الثقافية ، بغداد، ٢٠٠٠، ص ١١٩.
- (٤٩) شركة نيرن اسسها مواطن استرالي كان يعمل مع القوات العسكرية البريطانية التي احتلت العراق في الحرب العالمية الاولى والذي اقدم على التقاعد بعد انسحاب القوات البريطانية من العراق وانتقل الى العمل المدني وقام هو واخوه بتأسيس شركة للنقل البري سيارات بريطانية وكان مقر الشركة بغداد- الصالحية ، لونكريك ، المصدر السابق ، ص ٢٨٢.

- (٥٠) لونكريك، المصدر السابق ، ص ٢٨١- ٢٨٢.
- (٥١) جريدة الوقائع العراقية، العدد ٧٥٠ في الثاني والعشرين من نيسان ١٩٢٩.
- (٥٢) الدليمي، المصدر السابق، ص ٩٦.
- (٥٣) مار، تاريخ العراق المعاصر في العهد الملكي، ترجمة مصطفى نعمان احمد ، ط١، ٢٠٠٦، بغداد، ص ٦٧.
- (٥٤) د. ك. و، الوثيقة رقم ٣٢٠٥٠/١٣٠٠، داخلية، و٢٧/٢٦.
- (٥٥) الدليل العراقي الرسمي لسنة ١٩٣٦، بغداد، ١٩٣٦، ص ٦٧٧.
- (٥٦) الحسني، المصدر السابق، ص ١٨٥.
- (٥٧) المصدر نفسه ، ص ٢١٦.
- (٥٨) د. ك. و، الوثيقة ٣١١/١٩٩٧، داخلية ، و٧، ص ١٤.
- (٥٩) د. ك. و، الوثيقة ٣٢١٠٥/٣٠٩، بلاط، و٣، ص ٤.
- (٦٠) د. ك. و، الوثيقة ٣٢١٠٥/٣٠٩، بلاط، و٨، ص ٨٠.
- (٦١) د. ك. و، الوثيقة ٣٢١٠٥/٣٠٩، بلاط، و٨، ص ٩٦.
- (٦٢) د. ك. و، الوثيقة ٣١١/١٩٩٧، داخلية، و٥٥، ص ٧٥.
- (٦٣) د. ك. و، الوثيقة ٣١١/١٩٩٧، داخلية، و٢٥، ص ٧٥.
- (٦٤) د. ك. و، الوثيقة ٣١١/١٩٩٧، داخلية، و٤٤، ص ٦١.
- (٦٥) د. ك. و، الوثيقة ٣١١/١٩٩٧، داخلية، و٥٥، ص ٧٥.
- (٦٦) د. ك. و، الوثيقة ٣١١/١٩٩٧، بلاط، و٥، ص ٥.
- (٦٧) تقرير الهيئة الفنية لمشاريع الري الكبرى برئاسة المستر هيغ، ترجمة مديرية الري العامة، مطبعة الحكومة العراقية، ١٩٣٦.
- (٦٨) احمد سوسة ، وادي الفرات ومشروع بحيرة الحبانية ، ج١، بغداد ١٩٤٤، ص ٦٨.
- (٦٩) مديرية مشاريع الري الكبرى ، تقرير مجلس الاعمار ، بغداد، ١٩٥٦، ص ٧.
- (٧٠) د. ك. و، بلاط، وثيقة رقم ٣٢٠٥٠/٧٦٥٣، تقرير المفتش الاداري للواء الدليم في السادس من مايس ١٩٣٦، ص ٧.
- (٧١) د. ك. و، وثيقة ٣٢٠٥٠/٧٦٥٣، داخلية، و١٠، ص ٧٥.
- (٧٢) د. ك. و، وثيقة ٣٢٠٥٠/٨٥٢٩، داخلية، و٣٥، ص ٦٣.
- (٧٣) د. ك. و، وثيقة البلاط، وثيقة ٣٢٠٥٠/٨٥٢٩، تقرير مديرية الاشغال العامة ٩/٩/٩/١٢٥٧٥ في ١٠/١٠/١٩٣٨.
- (٧٤) د. ك. و، وثيقة ٣١١/١٩٩٨، بلاط، و٤، ص ٦.
- (٧٥) د. ك. و، وثيقة ٣١١/١٩٩٨، بلاط، و٨، ص ١٠.
- (٧٦) د. ك. و، وثيقة ٣١١/١٩٩٨، بلاط، و٧، ص ٩.
- (٧٧) د. ك. و، وثيقة ٣١١/١٩٩٨، بلاط، و٢٦، ص ٣١.
- (٧٨) د. ك. و، وثيقة ٣١١/١٩٩٨، بلاط، و٢٦، ص ٣١.
- (٧٩) د. ك. و، وثيقة ٣١١/١٩٩٨، بلاط، و٢٩، ص ٣٦.
- (٨٠) د. ك. و، وثيقة ٣١١/١٩٩٨، بلاط، و٣٧، ص ٤٥.
- (٨١) تقرير مديرية الري العامة ، بغداد، ١٩٤٩، ص ٢/١-٢.
- (٨٢) تقرير المهندس اف. أف. هيغ رئيس الهيئة الفنية، عربته وترجمته مديرية الري العامة ، مطبعة الحكومة العراقية ١٩٤٩.
- (٨٣) جريدة الوقائع العراقية ، العدد ٢٠٨١ في ١٩٤٣/٣/٨.
- (٨٤) د. ك. و، وثيقة ٣١١/٥٣٧٣، و٨٦، ص ٩٤.
- (٨٥) د. ك. و، وثيقة ٣١١/٥٣٧٣، و٨٦، ص ٩٥.
- (٨٦) د. ك. و، وثيقة ٣١١/٥٣٦٧، بلاط، و١١٧، ص ١٤٤.
- (٨٧) د. ك. و، وثيقة ٣١١/٥٣٧٣، و٨٦، ص ٩٥.
- (٨٨) تقرير المهندس اف. أف. هيغ رئيس الهيئة الفنية، عربته وترجمته مديرية الري العامة ، مطبعة الحكومة العراقية ١٩٤٩.
- (٨٩) د. ك. و، وثيقة ٣٢١١٠/٣٩٥، و١١٦، ص ١٢٢.
- (٩٠) د. ك. و، وثيقة ٣٢١١٠/٣٩٥، و١١٦، ص ١٥.
- (٩١) د. ك. و، وثيقة ٣١١/٥٣٦٧، بلاط، و١١٧، ص ١٤١.
- (٩٢) المصدر نفسه، ص ١٣.
- (٩٣) المصدر نفسه ، ص ٧١-٧٢.
- (٩٤) المصدر نفسه ، ص ٧١-٧٢.
- (٩٥) د. ك. و، وثيقة، ٣٢١١٠/ ٣٩٥، بلاط، و١٣، ص ١٠٢.
- (٩٦) د. ك. و، وثيقة، ٣٢١١٠/٣٩٥، بلاط، و١٢٣، ص ١٢٩.
- (٩٧) د. ك. و، وثيقة، ٣٢١١٠/٣٩٥، بلاط، و١٤٣، ص ١٥٠.
- (٩٨) د. ك. و، وثيقة، ٣٢١١٠/٣٩٥، بلاط، و٨، ص ٨.
- (٩٩) د. ك. و، وثيقة ٣٢١١٠/٣٩٥، بلاط، و١٣، ص ١٣.
- (١٠٠) د. ك. و، وثيقة ٣٢١١٠/٣٩٥، بلاط، و١٢، ص ١٤.
- (١٠١) د. ك. و، وثيقة ٣٢١١٠/٣٩٥، بلاط، و٣، ص ٣.
- (١٠٢) د. ك. و، وثيقة ٣٢١١٥/٣٩٥، بلاط، و١، ص ١.
- (١٠٣) اعمال مديرية الري العامة من ١-٤-١٩٤٩ الى ٣١-٣-١٩٥٤ ، مطبعة الحكومة العراقية ، ١٩٥٤، ص ١٥٧-١٦٠.
- (١٠٤) صورة من ارشيف مديرية طرق وجسور محافظة الانبار .
- (١٠٥) الحسني، عبدالرزاق، تاريخ الوزارات العراقية ، ج١، بغداد ١٩٦٨، ص ٢٤-٢٦.