

## التطور التاريخي لسكك حديد الجمهورية العراقية 1958-1979م

علي جليل عبد الحسن الفتلاوي

أ.د يحيى كاظم المعموري

### الملخص

يدرس هذا البحث التطور التاريخي لسكك حديد الجمهورية العراقية خلال الفترة المحصورة ما بين ثورة 14 تموز 1958م ونهاية عقد السبعينات، حيث طرأ تغير كبير في واقع النقل خلال هذه المدة بعد التطور الذي حدث في مجال السكك عالمياً، والذي شمل العراق أيضاً لا سيما بعد قيام ثورة 14 تموز 1958م والتي اهتمت بهذا المجال من كل النواحي من خلال تطوير السكك الحديدية وشراء القطارات وغيرها من توفر وسائل الراحة للمسافرين.

### Abstract

**This research studies the historical development of the railways of the Iraqi Republic during the period between the revolution of July 14 1958 AD and the end of the seventies, where a great change occurred in the reality of transportation during this period after the development that took place in the field of railways globally, which also included Iraq, especially after the revolution of July 14 1958 AD, which focused on this field in all respects through the development of railways, the purchase of trains, and other amenities for travelers.**

### المقدمة

اكتسبت سكك الحديد في العراق أهمية كبيرة جداً لما لها من أثر في عملية تطور النقل داخل العراق وخارجه، ويأتي هذا التطور نتيجة لازدياد الحاجة والطلب التي كان العراق يمر بها من خلال التقدم الاقتصادي الذي طرأ بعد تشكيل مجلس الاعمار في بداية الخمسينات ومن ثم التطور الذي حصل بعد ثورة 14 تموز 1958م، إذ تغير واقع العراق في كل مجالاته الزراعية والصناعية وغيرها، ثم تطورت السكك أكثر بعد انقلاب 17 تموز 1968م، حيث استخدمت الحكومة سياسة النمو الاقتصادي من خلال العلاقات الدولية التي فتحت تجارتها واسواقها امام العراق خلال تلك المدة.

اقتضت طبيعة البحث ان يقسم الى مبحثين المبحث الاول يتحدث عن التطور التاريخي للسكك حتى عام 1965م بعد ان اعلنت الخطة الخمسية للبلاد، اما المبحث الثاني فكان يتحدث عن الخطة الخمسية التي اقرها مجلس التخطيط الاقتصادي للبلاد وما اضافته من تطور لمصلحة السكك الحديدية، ثم التطور الذي اضافته الحكومة الجديدة التي تشكلت بعد انقلاب 17 تموز 1968م والذي غير واقع النقل بالنسبة للعراق.

استخدمت في البحث العديد من المصادر التاريخية والتي تمثلت بالوثائق والكتب التاريخية مثل كتاب الافاق التخطيطية لانماط النقل والمواصلات للباحث نور الدين عبدالله الربيعي وبعض الرسائل الجامعية المتمثلة بسياسة التخطيط الاقتصادي في العراق 1964-1975م للباحثة ايمان مصطفى خلف المحمداوي وغيرها من المصادر التي اغنت البحث بالمعلومات القيمة.

## المبحث الاول

### التطور التاريخي للنقل بواسطة السكك الحديدية 1958-1965م

يعد النقل بالسكك أحد وسائل النقل الرئيسية خلال العقود التي سبقت عام 1979م، إذ لعب النقل بالسكك دوراً متميزاً في نقل المسافرين والبضائع بمختلف أنواعها وأحجامها، إلا أن التطور الحديث لطرق السيارات والحافلات الذي طرأ خلال فترة السبعينات من القرن الماضي جعل أهمية القطارات تقل شيئاً فشيئاً بعد أن خسرت سكك الحديد دورها البارز في النقل (1).

كان العراق خلال فترة العهد الملكي يمتلك شبكة سكك حديد قديمة وهي عبارة عن خط سكة قياسي في بغداد والموصل انجز معظمه قبل الحرب العالمية الأولى وشبكة من السكك ذات القياس المتري بين بغداد والبصرة وبغداد وكركوك وفروع الى اربيل وكربلاء وكانت معظم هذه الخطوط المتريّة قد انشأت لأغراض العسكرية فكانت ذات وضع متردي ولا تساير التطور المطلوب وعليه فإن الخطة التي وضعت بعد ثورة 14 تموز 1958م تبنت معالجة الأمور السابقة، حيث ابتدأت بمشروع انشاء الخط القياسي العريض بين بغداد والبصرة الذي يعتبر المشروع الرئيس الذي تقوم به مصلحة السكك الحديدية، حيث بدأت الحكومة بتنفيذ هذا المشروع ضمن اتفاقيات القرض المعقود مع الاتحاد السوفيتي عام 1959م، إذ كان مقرراً انجازه في عام 1964م وكانت كلفته التخمينية حينذاك بـ(39.000.000) دينار، إلا أن هذا المشروع واجهته مشاكل وصعوبات كبيرة ومنها المشاكل السياسية التي غيرت نظام الحكم بعد انقلاب 8 شباط 1963م مما جعلت الدوائر المنفذة غير قادرة على انجازه (2).

في عام 1960م كان هناك تطور في مجال السكك الحديدية الذي استقطب كل الدوائر الحكومية وغير الحكومية والتي اتخذت النقل بواسطة السكك الحديدية من الأولويات التي لا بد من الاعتماد والتمسك بها وعدم تركها، لذلك طلبت غرف التجارة من مديرية السكك الحديدية بتخفيض اجور كافة البضائع المنقولة بالقطارات وذلك لانعاش الاقتصاد العراقي وقد وافقت المديرية العامة للسكك بهذا الطلب، إذ قامت بتخفيض اجور النقل لكافة البضائع تماشياً مع المصلحة العامة (3)، إذ اخذت البضائع المستوردة تنقل بالقطارات بعد ان حصلت الموافقة من وزارة المواصلات عام 1960م مما سهل عملية نقل البضائع بعد ان كانت تنقل بالسيارات (4).

في عام 1961م قامت وزارة المواصلات (خطوط السكك الحديدية) ببذل جهود مضاعفة لنقل البضائع من الموانئ الى محافظات العراق كان الهدف منها تطوير اقتصاد البلاد الوطني على ضوء التوسع الذي حصل في مجال التجارة الدولية (5)، إذ كانت هناك جهود مبذولة من مصلحة السكك عندما قامت بإعطاء مخازن مجانية لوزارة التجارة وقامت بتمديد مدتها من (5-10) ايام الى مدة اكثر لخدمة الاقتصاد العراقي (6).

في عام 1963م كانت هناك دراسة لتطوير مشاريع السكك، إذ خصص مجلس التخطيط الاقتصادي مبلغاً كافياً لإنشاء خط سكة حديد فرعي يربط معمل اسمنت حمام العليل بخط سكة بغداد- موصل، و درس المجلس مشروع خط بغداد البصرة القياسي الذي سيحل محل الخط المتري القديم ومشروع خط بغداد-موصل -تل كوجك (7).

في المدة نفسها من عام 1963م صدر قانون مصلحة السكك الحديدية والذي يقضي بجعل مصلحة السكك مصلحة مستقلة يتولى ادارتها مجلس ادارة مؤلف من عدد من الموظفين، ثم تلاها صدور قانون مصلحة السكك رقم 33 لسنة 1965م والذي تضمن تحويل المدير العام لمصلحة السكك اتخاذ القرارات التي تصب في مصلحة الدائرة (8).

لقد تبين من الدراسات ان البضائع المنقولة بالسكك الحديدية مرت بمرحلتين :

المرحلة الاولى : هي التي سبقت عام 1964م والتي صدرت فيها قرارات التأميم، حيث اصبحت الصناعات والمشاريع المؤممة ملزمة بنقل بضائعها بواسطة السكك الحديدية أي ان المرحلة الاولى بدأت من عام 1960-1961م الى 1964-1965م كانت فيها البيانات تشير الى الانخفاض المستمر حيث هبطت الكميات المنقولة عام 1963-1964م بنسبة (26.1)0/0 عن عام 1960-1961م .

المرحلة الثانية: وهي المرحلة التي تلت عام 1963-1964م والتي حققت زيادة مستمرة في نسب نقل البضائع في عام 1967-1968م بمقدار (0/053.4)، ذلك ان نسب التغير الحاصلة للسنوات 1960-1968م والمتعلقة بنقل البضائع توضح لنا ان سنة 1964-1965م ازدادت فيها كميات البضائع بنسبة (12.4)0/0 عن السنين السابقة(9)، وكما هو في الجدول رقم(1) الذي يوضح كمية البضائع المنقولة في فترة 1960-1968م.

جدول رقم (1)

كميات البضائع المنقولة بالاطنان من فتره 1960-1968م

1967-1968	1966-1967	1965-1966	1964-1965	1963-1964	1962-1963	1961-1962	1960-1961	انواع البضائع الزراعية
185208	155615	130487	155047	133241	97113	80577	228874	الحنطة
9987	31251	66123	3969	4867	64456	38876	2181	الشعير
-	-	-	-	-	-	-	835	الذرة
7357	5506	6304	12692	12344	7143	75161	16255	الرز
319	1422	2210	1020	6822	72901	40989	6076	حبوب مختلفة
-	-	221	8	2	127	197	268	بذور القطن
-	-	-	6	38	-	-	-	قطن الزهر
-	-	-	112	39	41	119	353	بذور اخرى
52	118	201	4130	501	1199	1031	143	قطن مكبوس
80	112	139	142	106	256	150	122	قطن غير مكبوس
6448	5423	254	5344	6589	5089	9223	6637	عرق السوس
-	-	-	-	-	-	-	1269	الماش

المصدر: نشرة احصاءات النقل والمواصلات 1960-1969م، المصدر السابق، ص11.

المبحث الثاني.

مشاريع الخطة الخمسية لتطوير مصلحة السكك

## التطور التاريخي لسكك حديد الجمهورية العراقية 1958-1979م

أ.د يحيى كاظم المعموري

علي جليل عبد الحسن الفتلاوي

ان نسب التنفيذ المالي التي خصصها مجلس التخطيط لمشاريع السكك خلال الخطة الخمسية للسنوات 1965-1969م قد بلغت (64.3)0/0 من الموازنة العامة لوزارة النقل والمواصلات<sup>(10)</sup>، اذ بلغت نسبة تنفيذها (49.7)0/0 في السنة الاولى من الخطة، الا انها انخفضت هذه النسبة في السنوات الاخيرة للخطة<sup>(11)</sup>.

استهدفت الخطة الخمسية 1965-1969م التي اقرها مجلس التخطيط الاقتصادي انجاز واكمال الخط العريض خلال السنوات الثلاثة الاولى من الخطة وكذلك اجراء بعض التقويات في خط بغداد الموصل لرفع مستواه وانجاز مركز للتدريب ، لكن نسب الانجاز كانت ضئيلة رغم ان نسب المصروفات مناسبة لذلك فان الخطة الخمسية للاعوام 1970-1974م خصصت اضافة مبلغ (500.000) دينار لاكمال مشروع خط بغداد - البصرة وتقوية خط بغداد الموصل<sup>(12)</sup>.

كانت للخطة الخمسية 1965-1969م اهداف تفصيلية يمكن ايجازها كما ياتي:

- 1- اكمال الخط القياسي بين بغداد والبصرة بصورة نهائية وحسب الاهداف التفصيلية الموضوعة له بحيث يمكن تسير ثمانية قطارات للبضائع وثلاثة للركاب يوميا .
- 2- تقوية خط بغداد - الموصل - تل كوجك ليكون بمستوى خط بغداد البصرة من حيث سرعة القطارات وحمولتها .
- 3- القيام بالدراسات الاقتصادية والفنية لمصلحة السكك الحديدية لرفع كفاءة جهاز المصلحة اصلاحا جذريا لتمكينها من اداء عملها كما يجب.
- 4- اجراء الدراسات الفنية والاقتصادية للمشاريع الجديدة لشمول خدمات السكك الى اطراف القطر المختلفة وربطها بالبلدان المجاورة .
- 5- ابدال الخطوط المترية القديمة المؤدية الى المواقع الصناعية والزراعية المهمة<sup>(13)</sup>.

لقد اوجب قانون مصلحة السكك الحديد رقم (33) لسنة 1965م على جميع المصالح والمؤسسات الحكومية النقل بواسطة السكك الا ان بعض الدوائر الحكومية لم تطبق القانون بشكل مضبوط ،حيث قامت بالنقل بواسطة السيارات والوسائط النهرية، وفي عام 1966م صدر نظام الخدمة في مصلحة سكك حديد الجمهورية العراقية رقم (22) لسنة 1966م المنشور في الوقائع العراقية عدد 1290، حيث حقق هذا النظام بعض المكاسب الى مصلحة سكك الحديد<sup>(14)</sup>.

كان من ضمن الاعمال التي اقرتها الخطة الاقتصادية للسنوات الخمس هو تنفيذ مشروع خط بغداد -بصرة-ام قصر القياسي والذي تضمن الاعمال الانشائية بين بغداد والمعقل والشعبية وام قصر متمثلة بالأعمال الترابية والقناطر والجسور وربط السكة وتبديل عوارض الجسور ومد خطوط المواصلات ،كما كان هناك اعمال مسح وتصميم تضمن فحص التربة وبحث مشكلة حماية الخطوط خوفا من ان تدفن تحت الرمال في المناطق الصحراوية ،كما كانت هناك تصاميم لسكة الحديد تجعلها تتخلص من المناطق السكنية التي تمر فيها وكذلك التخلص من الحقول النفطية وغيرها<sup>(15)</sup>.

بعد انجاز مشروع سكة حديد بغداد -المعقل- ام قصر بطاقته الكاملة اصبح من الضروري توفير الشاحنات المناسبة للسكة الجديدة ،لا سيما وان الشاحنات القديمة اصبحت لا تناسب الخط الجديد ،لذلك بادرت مصلحة السكك بإنشاء مصنع خاص لصناعة الشاحنات الكبيرة تتناسب مع احتياجات السكة ،اذ وافق مجلس الادارة على اقامة المصنع بعد جلسته المعقودة في 20 حزيران 1966م ،كما قام مجلس التخطيط بإنشاء مأوى للقطارات في المعقل وتقوية وتحسين خط -بغداد -ربيعة الذي بوشر العمل فيه للمرحلة الاولى عام 1965م<sup>(16)</sup>.

تطورت حركة النقل بالقطارات اكثر خلال الاعوام 1965 و 1966 و 1967م ، اذ ازدادت الايرادات المالية لنقل الركاب والبضائع التي تنقل بالقطارات ،حيث ازدادت الايرادات المالية في بداية 1965م ،وكما موضح بالجدول رقم (2) الذي يوضح الايرادات العامة لسكك الحديد ،الا ان الايرادات تناقصت قليلا بسبب مزاحمة سيارات النقل للمسافرين والتي تعد اكثر مرونة للنقل واكثر سرعة(17)، يضاف الى ذلك استخدام اصحاب الدرجات العليا وسيلة النقل بالطائرات والذي قلل اهمية نقل المسافرين بالقطارات وكذلك استخدام البعض لسياراتهم الخاصة ايضا مما اثر تأثيرا مباشرا(18)،وكما هو في الجدول رقم(3) الذي يوضح احصائية نقل الركاب للسنتين 1966-1967م.

جدول رقم(2)

ايرادات نقل الركاب للسنتين 1966-1965 و 1967-1966م

نوع المنقولات	ايرادات 1966-1965	ايرادات 1967-1966
مستوردات عامة	1118755	1755967
المحلية والمصدرة	2977104	2889139
مجموع البضائع	4095859	4645106
ايرادات متفرقة	576931	55858
المجموع العام	4672790	4700964

نوع الدرجات للركاب	عدد المسافرين 1965-1966	عدد المسافرين 1967-1966	المصدر: مديرية،البيانات الخاصة
الدرجة الاولى	5924	4225	السكك الحديدية بالاحصاء السنوي
الدرجة الثانية	78815	58266	
الدرجة السياحية	215298	201581	
الدرجة الثالثة	1654969	1324845	
المجموع	1955006	1587917	

للسكك،بغداد، 1967م

الجدول رقم (3)

احصائية نقل الركاب للسنتين 1966-1965 و 1967-1966م

## التطور التاريخي لسكك حديد الجمهورية العراقية 1958-1979م

أ.د يحيى كاظم المعموري

علي جليل عبد الحسن الفتلاوي

المصدر: مديرية السكك الحديدية، البيانات الخاصة بالاحصاء السنوي للسكك، بغداد، 1967

ازداد نشاط مصلحة السكك اكثر في نهاية السنة المالية 1966-1967م وتشمل المجالات التالية.

١- بوشر بتطبيق تعريفه نقل البضائع بين بلغاريا والشرق الادنى اعتبارا من اول حزيران 1966م ،حيث لوحظ خلال ذلك زيادة كبيرة في نقل البضائع.

٢- دخلت مصلحة سكك حديد الجمهورية العراقية في اتفاقيات تبادل الشاحنات مع 30 ادارة من ادارات سكك الدول الاوربية ودول الشرق الاوسط.

٣- اشتركت مصلحة السكك عن طريق ممثلين في مؤتمر طوروس والاتحاد التعريفي بين بلغاريا ودول الشرق الادنى المنعقد في سوريا عام 1966(19).

تطورت مصلحة سكك الحديد بصورة افضل من خلال عقد الاتفاقيات مع الشركات الاجنبية والاهلية والمؤسسات الحكومية ومن هذه الشركات:

- ١- شركة سبي الباريسية لنقل الانابيب من المعقل الى شرقي بغداد اذ تم نقل 14000طن.
- ٢- شركة ستام الايطالية لنقل معدات مشروع توسيع مصفى نفط الدورة التي تبلغ حمولتها (7000)طن.
- ٣- شركة منتوبي لنقل انابيب مشروع الغاز من المعقل الى كركوك والبالغ حمولتها (7000)طن
- ٤- تجديد اتفاقية نقل السكر الخام مع مصلحة نقل السكر في الموصل ، حيث نقل خلال سنة واحدة (40000)طن تقريبا من السكر من المعقل الى الموصل .
- ٥- نقل ما يزيد عن (35000)طن من الزفت من منطقة القيارة الى المعقل لغرض التصدير وبسعر خاص(20).

كان من ضمن التطور الذي حصل في قطاع السكك هو اصدار قانون في عام 1967م يقضي بتخفيض اجور خطوط السكك الحديدية لبعض المواد ومنها :-

- ١- تخفيض اجور بعض المواد الحديدية ومنها الشيلمان والقضبان الحديدية وحديد الزاوية والواح الحديد المضلع والخشب بأنواعه من (5)فلوس الى (3)فلوس للطن الواحد خلال مسافة الكيلومتر الواحد.
- ٢- خفض اجور نقل الزيوت النباتية بكافة انواعها من (5) فلوس الى (3) فلوس للطن الواحد خلال مسافة الكيلو متر الواحد.

٣- منح تخفيض قدره (4) فرنكات سويسرية للطن الواحد لجميع ارساليات البضائع التي ترد من اوربا عن طريق محطة (بيتون) الواقعة على الحدود التركية اليونانية الى بغداد فقط ومنح نفس التخفيض للبضائع التي تصدر من بغداد الى المحطات الاوربية لغرض تشجيع وزيادة النقل.

٤- جرى تخفيض اجور النقل للمسافرين بالقطار لجميع الدرجات وذلك لفترة تجريبية مدتها ستة اشهر اعتبارا من نيسان 1967م واعادة النظر في الاسعار ملحقا فيما اذا تم الحصول على نتائج ايجابية لمصلحة السكك(21).

ان البيانات المتعلقة بعامي 1969 – 1970 و عام 1970-1971 الخاصة بنشاط السكك الحديدية يبدو عليها التطور الملموس قياسا بالسنوات السابقة ،

فقد بلغت كمية البضائع المنقولة في عام 1970 -1971 ما مقداره (3113488) طن اي بزيادة نسبتها (9)0/0 عن سنة 1968 -1969م وكما موضح بالجدول رقم(4) الذي يوضح وزن البضائع المنقولة بالسكك الحديدية للسنتين 1970-1971م، اما الاجور التي تحققت عن عملية نقل البضائع فقد بلغت (7.354.000)دينار وكما هو بالجدول رقم(5) الذي يوضح اجور نقل البضائع بالسكك الحديدية للسنتين 1970-1971م وبذلك سجلت زيادة

مقدارها (2598164)دينار عن سنة1968-1969م،اما بخصوص عدد المسافرين فقد سجل هو الآخر ارتفاعا نسبته(68)0/0في سنة 1970-1971 عن سنة 1968-1969م تبعا لذلك فان الاجور بدورها ازدادت بمقدار (150723)دينار خلال نفس الفترة وكما موضح بالجدول رقم(6) الذي يوضح اجور المسافرين المنقولين بالسكك الحديدية للسنتين 1970-1971م.

ان هذا التطور الحاصل لعامي 1970-1969 / 1971-1970 والذي اتضح لنا في البيانات الواردة الى نتيجة معاكسة لحجم نشاط السكك الحديدية للفترة المحصورة بين (1960-1961/1967-1968) ويمكن ايعاز هذا الارتفاع في حجم النشاط بصورة رئيسية الى زيادة تعامل السكك الحديدية مع القطاع العام، حيث استطاعت السكك الحديدية من خلال الايرادات المتأتية لها في عام 1969-1970، اذ غطت مصروفاتها العامة خلال نفس العام وحققت ربحا مقداره (430.676) دينار من مجموع الايرادات العامة البالغة (7.751.307)دينارا (22).وكما هو بالجدول رقم(7) الذي يوضح الايرادات العامة لمصلحة السكك الحديدية للسنتين 1969-1970م.

#### جدول رقم (4)

وزن البضائع المنقولة بالسكك الحديدية بالطن للسنتين الماليتين 1970-1969 و1971-1970

الاشهر	خط بغداد- بصرة		بغداد-موصل- تل كوجك		خط بغداد-اربيل		المجموع	
	70-71	69-70	70-71	69-70	70-71	69-70	70-71	69-70
ك2	212420	179073	44634	66301	58187	45286	312179	290660
شباط	151182	130235	44634	66301	55125	45286	250941	241822
اذار	164578	146515	46984	66301	58187	50318	269749	263134
نيسان	181801	162794	49333	66301	61862	50318	292996	279413
مايس	38274	32558	42872	58014	44100	35222	125246	125794
حزيران	116735	97676	45809	66301	32462	25167	195006	189144
تموز	195197	162800	45222	66301	49612	40254	290031	269355
اب	197111	162794	55206	74596	52900	45286	306217	282676
ايلول	189456	16294	52269	74589	46550	37737	288275	275120
ت1	179887	146515	58730	82877	45937	37737	284554	267129
ت2	191370	162794	54618	74589	49000	40254	294988	277637
ك1	95685	81397	46984	66301	60637	50318	203306	198016
المجموع	1913696	1627945	587295	828772	612497	503183	3113488	2959900

التطور التاريخي لسكك حديد الجمهورية العراقية 1958-1979م

علي جليل عبد الحسن الفتلاوي

أ.د يحيى كاظم المعموري

المصدر: دائرة السكك الحديدية ، التقرير السنوي للسنتين المائتين 1969-1970

جدول رقم ( 5 )

اجور نقل البضائع بالسكك بالدينار للسنتين 1969-1970 و 1970-1971م

1970-1971			1970 – 1969			الاشهر
بغداد-موصل	بغداد-اربيل	بغداد-بصرة	بغداد-موصل	بغداد-اربيل	بغداد-بصرة	
74402	263627	406715	197369	62724	353904	ك2
68416	229610	249158	181489	54630	216806	شباط
76968	252288	293128	204175	60026	255066	اذار
76968	252288	293128	204175	60026	255066	نيسان
61574	201263	183205	163340	47886	159416	مايس
59864	1523073	249158	158803	36420	216806	حزيران
63283	255123	326104	167877	60700	283761	تموز
78678	269296	355417	208712	64073	309267	اب
66705	255123	348089	176952	60700	302891	ايلول
82954	226776	315112	220056	53956	274196	ت1
75257	218271	348089	199638	51932	302891	ت2
70126	257957	296792	186026	61375	258254	ك1
855195	2834695	3664095	2268612	674448	3188324	المجموع

المصدر: دائرة السكك الحديدية،،البيانات الخاصة بالاحصاء السنوي للسكك،بغداد،1971م

اجور المسافرين المنقولين بالسكك للسنتين 1969-1970 و1970-1971م

المجموع		خط بغداد-اربيل		خط بغداد- موصل		خط بغداد- بصرة		الاشهر
70-71	69-70	70-71	69-70	70-71	69-70	70-71	69-70	
81179	80589	4091	4023	15476	15390	61612	611176	ك2
101425	100694	3822	3759	15900	15810	81703	81125	شباط
81494	80874	5668	5558	18232	18130	57594	57186	اذار
62647	62176	4421	4342	13356	13282	44870	44552	نيسان
65787	65295	4102	4023	15476	15390	46209	45882	مايس
61626	61183	3983	3917	20140	20028	37503	37238	حزيران
88976	88328	3942	3864	21412	21292	63622	63172	تموز
95908	95220	4523	4447	23744	23612	67641	67161	اب
88563	87918	5707	5611	24592	24455	58264	57852	ايلول
70319	69793	4370	4288	15052	14968	50897	50537	ت1
67993	67484	4901	4817	14204	14125	48888	48542	ت2
69683	69161	4370	4288	14416	14336	50867	50537	ك1
935600	928715	53900	52937	212000	210818	669700	664960	مجموع

المصدر: دائرة السكك الحديدية،البيانات الخاصة بالاحصاء السنوي للسكك،بغداد،1971م

جدول رقم (7)

الايرادات العامة لمصلحة السكك الحديدية للسنتين الماليتين 1968-1969 و1969-1970

السنة 1970-1969	السنة 1969-1968	نوع الايرادات
-----------------	-----------------	---------------

## التطور التاريخي لسكك حديد الجمهورية العراقية 1958-1979م

علي جليل عبد الحسن الفتلاوي

أ.د يحيى كاظم المعموري

1-نقل البضائع			
أ-المحلية	3929762	2946157	
ب-المستوردة	2201641	2297504	
ج-ايرادات متنوعة	30204	16387	
2-نقل المسافرين			
أ- المسافرين	902632	690713	
ب- الرزم	26083	21048	
ج-الايادات المتنوعة	63190	73116	
مجموع ايرادات التشغيل	7153512	6044924	
ايرادات اخرى	597795	588465	
المجموع العام للأيرادات	7751307	6633390	

المصدر: دائرة السكك الحديدية، البيانات الخاصة بالاحصاء السنوي للسكك، بغداد، 1970م

اصبحت مصلحة السكك في عام 1977م مؤسسة حكومية مستقلة بموجب قانون وزارة النقل رقم 6 لسنة 1976م

وبموجب هذا القانون استحدثت المنشآت الآتية :

- 1- المنشأة العامة لسكك حديد المنطقة الجنوبية .
- 2- المنشأة العامة لسكك حديد المنطقة الوسطى .
- 3- المنشأة العامة لسكك حديد المنطقة الشمالية .
- 4- المنشأة العامة لسكك حديد المنطقة الشرقية .
- 5- المنشأة العامة لخدمات السكك(23).

### النقابات العمالية لمصلحة السكك الحديدية

أسست نقابة السكك الحديدية في العراق عام 1943م لكنها اغلقت في عام 1945م لأسباب سياسية ،وفي عام 1946م اعيد فتحها مجددا وبنفس اعضائها مع اضافة اعضاء جدد لهم ،الا ان اضراب عام 1950م جعل العمل النقابي سريرا حتى اندلاع ثورة تموز 1958م والتي تشكلت في ظلها نقابة السكك الحديدية في العراق وكان من ضمن مؤسسيها علي شكر وحسن محسن وعبود حمزة وعبد الوهاب ناجي وصالح سريان وحسين حمزة علي الذين استمروا بعملهم لمدة سنتين ،لكن الانتشقات التي حصلت عام 1960م بين اعضاء النقابة ادت الى حل النقابة ومن ثم اجراء انتخابات جديدة للنقابة والتي اسفرت عن فوز ازهر النداوي وحمودي السامرائي وشحاذه محمود وكريم موسى وعلوان عباس ومحمود الخطاط، الا ان

الانشقاقات عادت مرة ثانية في عام 1962م مما ادى الى حلها مرة اخرى ،اذ اعيد تشكيلها من قبل حمودي السامرائي وعبدالله البدري ومجموعة من الاعضاء الجدد الذين استمروا بالعمل قرابة السنة(24).

بعد قيام انقلاب 8 شباط 1963م تشكلت نقابة السكك من جديد برئاسة سامي حميد ودلو العيكي و خليل الخطاط وعبد الكريم الدوري ولطيف جاسم وغيرهم ،حيث بقى عملهم حتى حركة تشرين عام 1963م والتي نتج عنها اعتقال الكثير من اعضاء النقابات العمالية وزجهم بالسجون ،حيث تحولت النقابات الى مقرات للمخابرات والاجهزة القمعية ،ثم اجريت انتخابات صورية عام 1964م فتشكلت على اثرها هيئة تموز 1968م والتي قامت باجراء انتخابات للنقابة اسوة ببقية النقابات الاخرى والتي فاز فيها حميد سعيد ومحمد الدليمي وفوزي الخشالي و خليل الخطاط وغيرهم ،الا انهم لم يستمروا بسبب الانتخابات التي اجريت لعموم النقابات العمالية في عموم القطر العراقي ،حيث ادمج عمال قطاعي الخطوط الجوية ومديرية الطيران المدني وعمال شركة الطيران والسياحة العربية والعالمية وتشكيل نقابة مشتركة باسم نقابة السكك الحديدية والملاحة الجوية ، فانعقد بعدها المؤتمر الاستثنائي لهم في 1971/1/5م(25).

#### الخاتمة

- 1- يعد النقل بالسكك من وسائل النقل الرئيسية خلال العقود التي سبقت عام 1979م
- 2- كان العراق قبل الحرب العالمية الثانية يمتلك شبكة سكك حديد قديمة وهو عبارة عن خط سكة قياسي .
- 3- تطورت سكك الحديد بعد ثورة 14 تموز 1958م بعد عقد العراق اتفاقيات اقتصادية لا سيما مع الاتحاد السوفيتي .
- 4- اهتمت الحكومة العراقية الجديدة بعد عام 1960 بمصلحة السكك من خلال التخصيص المالي الذي شمل هذه المصلحة عن طريق مجلس التخطيط .
- 5- اهتمت الخطة الخمسية التي اعدتها مجلس التخطيط الاقتصادي بالسكك الحديدية وسبل تطويرها.
- 6- ازدادت حركة النقل بالقطارات في الاعوام 1965م و1966م و1967م،اذ ازدادت الايرادات المالية لنقل الركاب والبضائع التي تنقل بالقطارات.
- 7- تطورت مصلحة سكك الحديد بداية عقد السبعينات بعقد الاتفاقيات مع الشركات الاهلية والمؤسسات الحكومية.
- 8- تشكلت النقابات العمالية ومن ضمنها نقابة السكك الحديد التي اخذت على عاتقها متابعة الامور المهمة التي تسهم في تطوير مصلحة السكك.

- 1- نور الدين عبدالله الربيعي الافاق التخطيطية لأنماط النقل والمواصلات ، ط1 ، دار الشؤون الثقافية العامة ، بغداد، 1986م، ص105.
- 2- د.ك.و،الخطة القطاعية لقطاع النقل والمواصلات للسنوات 1970-1974،وزارة التخطيط،ص14
- 3 - د.ك.و، غرفة تجارة الحلة ، رقم الوثيقة 4169 في 19-3-1960م ،رقم الملف 6/11.
- 4 - د.ك.و، وزارة المواصلات ، رقم الوثيقة 10115 في 1-10-1960م، رقم الملف 262/188.
- 5 - د.ك.و، وزارة المواصلات ، رقم الوثيقة 7278 في 3-5-1961م،رقم الملف 4/8.
- 6 - سكك حديد الجمهورية العراقية ، مديرية السكك العامة ، رقم الوثيقة 10449 في 4-9-1962م ،رقم الملف 4/8.
- 7-ايمان مصطفى خلف المحمداوي، سياسة التخطيط الاقتصادي في العراق 1964-1975م،اطروحة دكتوراه ،جامعة بغداد /كلية التربية /ابن رشد،2012م، ص152.
- 8 - حيدر صباح محمد علي ، نحو نظام لمحاسبة التكاليف لاحتساب كلفة خدمات النقل بالسكك الحديدية،دراسة تطبيقية في الشركة العامة لسكك الحديد العراقية ،شهادة المحاسبة القانونية،الاتحاد العام للمحاسبين والمراجعين العرب،المعهد العربي للمحاسبين القانونيين ، بغداد ، 2008م،ص71-72.
- 9 -نشرة إحصاءات النقل والمواصلات للفترة 1960-1969م، المصدر السابق، ص10.
- 10- د.ك.و، وزارة التخطيط 420201\246، الخطة الاقتصادية الخمسية للسنوات 1965-1969م،و2،ص29.
- 11 - د.ك.و، وزارة التخطيط تسلسل الملف 199.الاطار التفصيلي للخطة الاقتصادية الخمسية للسنوات 1965-1969م، ص50.
- 12 - د.ك.و، الخطة القطاعية لقطاع النقل والمواصلات للسنوات 1970-1974م ،التخطيط ، ص15.
- 13 - المصدر نفسه، ص15-16.
- 14 - الجمهورية العراقية ،وزارة المواصلات ،مصلحة سكك حديد الجمهورية العراقية ، التقرير السنوي لعام 1966-1967م،مطبعة بغداد المركزية،ص1.
- 15-الجمهورية العراقية وزارة المواصلات،مصلحة سكك الجمهورية العراقية،المصدر السابق،ص13.
- 16- المصدر نفسه ، ص14.
- 17 - الجمهورية العراقية وزارة المواصلات ، المصدر السابق ،ص2.
- 18 - المصدر نفسه،ص2-3.
- 19 - الجمهورية العراقية ،وزارة المواصلات ، المصدر السابق ص2.
- 20 - الجمهورية العراقية ،وزارة المواصلات ، المصدر السابق ،ص2-3.
- 21-الجمهورية العراقية /وزارة المواصلات ،المصدر السابق ،ص4.
- 22 - الجمهورية العراقية ، دائرة احصاء النقل والمواصلات ،المصدر السابق،ص18.
- 23 - حيدر صباح محمد علي ، المصدر السابق،ص72.
- 24 - عدنان العابد، مفهوم الحرية النقابية في قانون العمل الجديد، رسالة المواصلات ،مجلة ،العدد الثاني ،السنة الاولى ، أيار 1973م،ص55.
- 25 - عدنان العابد، المصدر السابق، ص56.

قائمة المصادر

- ١- د.ك.و،الخطة القطاعية لقطاع النقل والمواصلات للسنوات 1970-1974،وزارة التخطيط.
- ٢- د.ك.و، غرفة تجارة الحلة ، رقم الوثيقة 4169 في 19-3-1960م ،رقم الملف 6/11.
- ٣- د.ك.و، وزارة المواصلات ، رقم الوثيقة 10115 في 1-10-1960م، رقم الملف 262/188.
- ٤- د.ك.و، وزارة المواصلات ، رقم الوثيقة 7278 في 3-5-1961م،رقم الملف 4/8.
- ٥- سكك حديد الجمهورية العراقية ، مديريةية السكك العامة ، رقم الوثيقة 10449 في 4-9-1962م ،رقم الملف 4/8.
- ٦- نشرة إحصاءات النقل والمواصلات للفترة 1960-1969م، المصدر السابق،
- ٧- د.ك.و، وزارة التخطيط 420201 \246، الخطة الاقتصادية الخمسية للسنوات 1965-1969م،و2.
- ٨- د.ك.و، وزارة التخطيط تسلسل الملف 199.الاطار التفصيلي للخطة الاقتصادية الخمسية للسنوات 1965-1969م ،50.
- ٩- د.ك.و، الخطة القطاعية لقطاع النقل والمواصلات للسنوات 1970-1974م ،التخطيط .
- ١٠- الجمهورية العراقية ،وزارة المواصلات ،مصلحة سكك حديد الجمهورية العراقية ، التقرير السنوي لعام 1966-1967م،مطبعة بغداد المركزية .
- ١١- الجمهورية العراقية ،دائرة احصاء النقل والمواصلات ، 1960-1969م
- ١٢- عدنان العابد، مفهوم الحرية النقابية في قانون العمل الجديد، رسالة المواصلات ،مجلة ،العدد الثاني ،السنة الاولى ، آيار 1973م.
- ١٣- نور الدين عبدالله الربيعي الافاق التخطيطية لأنماط النقل والمواصلات ،ط1 ، دار الشؤون الثقافية العامة ، بغداد، 1986م.
- ١٤- حيدر صباح محمد علي ، نحو نظام لمحاسبة التكاليف لاحتساب كلفة خدمات النقل بالسكك الحديدية،دراسة تطبيقية في الشركة العامة لسكك الحديد العراقية ،شهادة المحاسبة القانونية،الاتحاد العام للمحاسبين والمراجعين العرب،المعهد العربي للمحاسبين القانونيين ، بغداد ، 2008م.
- ١٥- ايمان مصطفى خلف المحمداوي، سياسة التخطيط الاقتصادي في العراق 1964-1975م،اطروحة دكتوراه ،جامعة بغداد /كلية التربية /ابن رشد،2012م.