

دور بريطانيا في تأسيس المطارات المدنية في العراق ١٩٣٣ - ١٩٣٩

أ.م.د. ياسين طه الهارون
السيد فلاح حسن عاتي

المقدمة .

يعد النقل الجوي الوسيلة التي يتم من خلالها نقل الأشخاص والبضائع من مكان لآخر على نطاق الدولة الواحدة أو بين دولة وأخرى مما جعله يصلح للمسافات المتوسطة والبعيدة ، وبذلك يعد النقل الجوي الدعامة الأساسية للحياة الاقتصادية والاجتماعية والسياسية ، وبسبب التطور التكنولوجي الذي شهده العالم بعد الحرب العالمية الأولى في مجال الطيران والذي نتج عن تصنيع أجيال جديدة من الطائرات المدنية وما تحتاجه من مطارات مجهزة بكافة الوسائل السلكية واللاسلكية ، الأمر الذي دفع الحكومة العراقية بالعمل على إنشاء مطارات مدنية في العراق إذ يعتبر إنشاء شبكة من المطارات الحديثة هو توفر الحرية الكاملة لحركة الطيران المدني وتؤمن سلامة الحركة الجوية كخطوة ضرورية لإنشاء طيران مدني متطور بحيث يكون قوة دافعة للتطور الاقتصادي والاجتماعي والثقافي .

تأتي أهمية المطارات المدنية في العراق للدور الرئيس الذي تلعبه تلك المطارات في حركة النقل الجوي ومواكبة التطور العالمي.

تناولت الدراسة دور بريطانيا في تأسيس المطارات المدنية في العراق بين عامي ١٩٣٣ - ١٩٣٩ ، جاء اختيار عام ١٩٣٣ بداية لموضوع البحث لأنه افتتاح أول مطار مدني في العراق هذا العام ، في حين كان انتهاء البحث في عام ١٩٣٩ بسبب قيام الحرب العالمية الثانية وما ترتب على ذلك من تطورات سياسية وعسكرية انعكست على المطارات المدنية في العراق .

ويرسم البحث صورة واضحة لمضمونه إذ أن اختيار عنوان دور بريطانيا في تأسيس المطارات المدنية في العراق خلال هذا الفترة لأنها تعتبر السنوات الأولى لبداية الطيران المدني في العراق والدور الذي لعبته بريطانيا في تأسيس تلك المطارات .

أن تاريخ تأسيس المطارات المدنية في العراق يعود إلى العقد الثالث من القرن العشرين كمرحلة أولية وذلك عندما أخذت الحكومة العراقية تعمل على إنشاء المطارات المدنية في البلاد ، من خلال التعاون

مع الحكومة البريطانية ، بعد أن قدمت وزارة الاقتصاد والمواصلات إلى مجلس الوزراء الاقتراحات التي تخص الطيران المدني ، وقد اتخذ قراراً بشأن إدخالها في مسودة جدول الأعمال الرئيسية ، و جاء في هذه الاقتراحات هو إنشاء مطارين أحدهما في بغداد ، والآخر في البصرة ، وذلك لأهمية موقع العراق الجغرافي الذي يجعله على خط عالمي للسفر الجوي فهو ممر لكافة الطائرات التي تتحرك من الغرب إلى الشرق ، لذا فإن مرور خط جوي في بلدا ما يستلزم مطارات ومؤسسات كثيرة تؤمن سلامة الطائرات ، وتهيئة الوسائل التي تكفل مسير الطائرات وتفي باحتياجاتها ، وقد نجحت الحكومة العراقية بالتعاون مع الحكومة البريطانية بافتتاح أول مطار مدني في العراق وهو مطار بغداد عام ١٩٣٣ ، توجهت أنظار الحكومة نحو مدينة البصرة ، وتم افتتاح المطار المدني فيها عام ١٩٣٨ والذي يعتبر ثاني مطار ينشأ في العراق لإغراض مدنية .

دور بريطانيا في تأسيس المطارات المدنية في العراق ١٩٣٣ - ١٩٣٩ .

أولاً - مطار بغداد المدني مرحلة التأسيس ١٩٣١ - ١٩٣٩ .

شكلت أهمية موقع العراق الاستراتيجي اثر كبيراً في حركة النقل الجوي إذ يقع العراق في شمال الشرق من العالم العربي والجنوب الغربي من آسيا ، وقد منح هذا الموقع العراق أهمية كبيرة في ذلك النقل (١).

وبسبب التطور التكنولوجي الذي شهده العالم بعد الحرب العالمية الأولى في مجال الطيران والذي نتج عن تصنيع أجيال جديدة من الطائرات المدنية وما تحتاجه من مطارات مجهزة بكافة الوسائل السلعية واللاسلكية ، والأمر الذي دفع الحكومة العراقية إلى التنسيق مع الحكومة البريطانية من أجل إنشاء مطار مدني (٢) ، بحيث يعتبر إنشاء شبكة من المطارات الحديثة توفر الحرية الكاملة لحركة الطيران المدني وتؤمن سلامة الحركة الجوية كخطوة ضرورية لإنشاء طيران مدني متطور بحيث يكون قوة دافعة للتطور الاقتصادي والاجتماعي والثقافي . (٣) في الوقت الذي ازدادت فيه عوائد العراق النفطية . (٤)

واصلت الحكومة العراقية مساعيها للانضمام إلى الاتفاقيات الدولية للاستفادة مما توفره تلك الاتفاقيات من فوائد ومكاسب متعددة في مختلف المجالات ، وتأكيداً لأهمية قطاع النقل الجوي سارعت الحكومة العراقية إلى الانضمام إلى الاتفاقية الدولية المتعلقة بتنظيم الملاحة الجوية الموقع عليها في باريس في ١٣ تشرين الأول ١٩١٩ (٥)

في جلسة ١٢ كانون الثاني ١٩٣١ عرض لائحة قانون انضمام العراق إلى اتفاقية الملاحة الجوية على مجلس النواب ، و كان المتحدث الوحيد حول هذا الموضوع هو جميل الراوي (٦) وزير الدفاع العراقي للفترة (٥ كانون الثاني ١٩٣١ - ١٩ تشرين الأول ١٩٣١) الذي بين الأسباب الموجبة التي دعت الحكومة العراقية لتقديم تلك اللائحة إذ قال موجها كلامه للنواب : أن العراق بوصفه مركزاً للطيران الجوي الذي يربط

الشرق بأوروبا ، وقد تقدمت شركات جوية عديدة لأخذ أجازات للمرور من هذا الطريق ، وبما أن الحكومة العراقية في نيتها استلام المطارات في غربي بغداد والرطبة ، فمن الضروري أن يكون للحكومة بعد استلام المطارات وقفة تامة على أنظمة الطيران المدني ، وعلى ضوء ذلك أصبح من الضروري أن ينظم العراق إلى هذا الاتفاقية ، ولأسيما وأن جميع الطائرات التي تأتي إلى العراق يستوفي عنها أجور وفي هذا فائدة لخزينة الدولة ، و صادق مجلس النواب بإجماع الحاضرين وعددهم ٥٢ نائباً على لائحة قانون انضمام العراق إلى اتفاقية الملاحة الجوية .^(٧)

وقد درس مجلس الوزراء في اجتماعه يوم ٤ آذار ١٩٣١ الاقتراحات التي تقدمت من قبل وزارة الاقتصاد والمواصلات التي تخص الطيران المدني مستقبلاً ، وقد أخذ قراراً بشأن إدخالها في مسودة جدول الأعمال الرئيسة ، هذه الاقتراحات هو إنشاء مطار جديد في بغداد منفصل عن مطار الخطوط الجوية الإمبراطورية الموجود في غربي بغداد وعلى الجانب نفسه من المدينة ، وتشيد المكاتب الضرورية ، وكذلك تتخذ الإجراءات لنصب اللاسلكي في مطار بغداد الجديد .^(٨)

وبعد نجاح الحكومة العراقية في تأسيس القوة الجوية العراقية في ٢٢ نيسان ١٩٣١ تحت إشراف وزارة الدفاع.^(٩) أخذت تعمل من خلال التنسيق مع الحكومة البريطانية حول إنشاء المطارات المدنية في العراق في بغداد والآخر في مدينة البصرة ، وتهيئة الوسائل التي تكفل مسير الطائرات وتفي باحتياجاتها .^(١٠)

وقد أخذت الحكومة العراقية تعمل على القيام بذلك المشروع^(١١) وتم وضعه من ضمن ميزانية المشاريع العمرانية للسنوات الخمس ١٩٣١-١٩٣٥ .^(١٢) حيث صدر المنهاج الخماسي الأول في حزيران ١٩٣١ للفترة ١٩٣٥-١٩٣١ بتخصيصات إجمالية قدرها (٢,١) مليون دينار لإنفاقها على إنشاء بعض المشاريع العامة . ومنها مطار بغداد .^(١٣)

وقد عقدت الحكومة العراقية عقداً مع ويلسون ج.م. Wilson G.M^(١٤) المهندس المعماري البريطاني ، حول بناء المطار المدني .^(١٥) في منتصف عام ١٩٣١ تم وضع التصميم الأساسية للمطار المدني في بغداد .^(١٦) وفي الوقت نفسه أوعزت الحكومة العراقية إلى مديرية الطابو العامة في بغداد على تخصيص قطعة في جانب الكرخ لتكون أرضاً للمطار الجديد.^(١٧) وعلى بعد ١٦ كم غرب العاصمة بغداد بعيداً عن الإحياء السكنية .^(١٨) وفي أواخر عام ١٩٣١ بدء العمل ببناء المطار المدني ، واستغرق مدة بناءه المدني ١٥ شهر وبكلفة ١٧٠٠٠ دينار ، وتم الانتهاء من بناءه في عام ١٩٣٣ .^(١٩)

وفي ٥ نيسان ١٩٣٣ توجهت جهود الملك فيصل الأول بافتتاح المطار المدني في بغداد باحتفال كبير وقد شارك في الافتتاح العديد من الشخصيات .^(٢٠) إذ وصل الملك فيصل إلى المطار المدني بطائرته بوس موث يحفه حرس من الطائرات القوة الجوية العراقية ، وكان في استقباله رستم حيدر^(٢١) وزير الاقتصاد

والمواصلات وبعد جلوس الملك في محل إقامته ، ألقى الوزير خطابا لخص فيه حالة الطيران المدني في العراق .^(٢٢) وأشار فيها إلى موقع العراق الجغرافي المتوسط بين آسيا وأوروبا الذي أصبح له العلاقة في الطيران المدني في العالم ، أوضح بان أول شركة طيران تأسست هي شركة الطيران الإمبراطورية البريطانية ، والتي بدأت بتسيير طياراتها مرتين أسبوعيا ما بين القاهرة وبغداد والبصرة وذلك في أوائل عام ١٩٢٧ ولم يمر على ذلك سنتان إلا واتسعت الدائرة فافتتحت تلك الشركة خطا إلى كراتشي وآخر إلى جنوه عن طريق القاهرة ، وبذلك أصبح العراق ممر لطائرات الشركة لنقل المسافرين والإغراض والمتعة ، وفي ضوء هذا التوسع في الطيران المدني ودخول العراق بمعاهدة الطيران الدولية في عام ١٩٣١ حتم على العراق للقيام ببعض الواجبات ومنها أنشأ المطارات في العراق ، وقد أصبح بإمكان شركات الطيران العالمية مزاوله أعمالها في المطار الجديد ، وقد طلب رستم من الملك الفيصل رعاية نشاط الطيران المدني في العراق .^(٢٣) وبعدها افتتح الملك المطار وأقام بجولة داخله لاطلاع على منشأة المطار ، وبعدها قامت قوة من الطيران الملكي باستعراض جوي فوق المطار . وبعد الانتهاء من مراسيم الافتتاح قامت طائرة تابعة إلى القوة الجوية العراقية بأول رحلة جوية بين مطار بغداد والشعبية في البصرة .^(٢٤)

كانت بناية المطار مؤلفة من طابق واحد ، ويحتوي على مدرج واحد قصير للاستقبال الطائرات الصغيرة .^(٢٥) و برج المراقبة وعدد من الغرف لموظفي اللاسلكي وأخرى للمدير وللحاسب و لضابط الحركات. وغرف أخرى يشغل بعضها الدوائر العائدة للمطار والدوائر الملحقة به كدائرة للبريد والبرق ، ودائرة للكمرك، وأخرى للشرطة ، ورابعة للصحة ، و دائرة للرصد الجوي ، و كذلك يحتوي على مكتبة و فندق أيضا وكان المطار المدني يدار من قبل السلطات البريطانية .^(٢٦)

ومن خلال عمل الحكومة العراقية على تطوير الطيران قامت وزارة الدفاع العراقية بتأسيس جمعية الطيران العراقية في ١٨ حزيران ١٩٣٣^(٢٧) وهي أول بناية للطيران في العراق تحت إشراف وزير الدفاع العراقي جلال بابان^(٢٨) . وقد ألقى جلال بابان كلمة بالمناسبة شكر فيها الحاضرين على تلبية الدعوة ، وشجع القائمين بهذه الجمعية ، كان الهدف من تأسيس جمعية الطيران العراقية هو تطوير حركة الطيران في البلاد والتوعية بأهميته ، العسكرية والتجارية بإشراف وزارة الدفاع .^(٢٩) وكان مقر الجمعية في بادي الامر في وزارة الدفاع ولكن بفضل نشاطها حصلت على قطعة ارض صغير من الحكومة العراقية أنشأت عليها مقرا لها في منطقة الباب الشرقي حاليا في العاصمة بغداد .^(٣٠)

ونتيجة لعمل الحكومة العراقية ودورها في تطوير الطيران ، فقد حقق مطار بغداد صدى عالميا ، فقد كتب عنه في المجلة الألمانية (دي لا فترز Dili Fteries) جاء في المقالة أهمية بغداد وموقعها بالنسبة للخطوط الجوية ، فهي ملتقى الخطوط المتفرعة إلى قارة آسيا وقد أشارت المجلة أيضا إلى دور الملك فيصل الأول في إنشاء المطار ورعايته للطيران المدني .^(٣١) وقد زار المطار عدد من شخصيات سياسية وعربية ومنهم طلعت حرب باشا^(٣٢) واحمد الجابر الصباح حاكم الكويت^(٣٣) اطلعوا على منشأة المطار .^(٣٤)

وفي منتصف عام ١٩٣٤ ألحقت إدارة المطار بوزارة الاقتصاد والمواصلات العراقية بموجب قانون أبرام الاتفاقية العراقية - البريطانية الخاصة بنقل إدارة مطار بغداد المدني .^(٣٥)

تولى إدارة المطار فؤاد الخياط يساعده في مهمته عدد من الموظفين .^(٣٦) إذ كانت مهمة المطار في بدايته انه أصبح مدرج خاص للطائرات القادمة والمغادرة من الشرق إلى الغرب ، و كانت تفرض رسوم مختلفة على تلك الطائرات بقياس مدة بقائها في وكر الطيران . وفي أوقات الليل تضاف إليها رسوم الإنارة الكهربائية للمطار لغرض تسهيل مهمة نزولها وإقلاعها .^(٣٧)

ويذكر بدر خالد البدر^(٣٨) ضابط الحركات وهو كويتي الذي تم تعيينه في المطار في عام ١٩٣٥ من قبل وزارة الدفاع العراقية بأن حركة المطار كانت تتوقف أذا هطلت الأمطار وذلك لكون المدرج لم يكن مبلط وكانوا يعلنون عن ذلك لجميع الشركات والمطارات التي تتعامل معنا .^(٣٩)

ولم يتم تجاوز هذا المشكلة إلا في عام ١٩٣٥ حيث شمل تعديلات في المطار في إنشاء طابق ثانٍ و تعديل في مدرجة وذلك بإنشاء ساحة في أرض المطار مساحتها مئة متر مربع بلطت بالقار بعد إن كانت ترابية ، وبلغ طول مدرجة خمسمائة متر لإغراض نزول الطائرات التي كانت تجد صعوبات لدى هبوطها على الأرض في فصل الشتاء، إذ تصبح فيه الأرض وحلة فيتعذر على الطائرة السير عليها حين نزولها أو إقلاعها .^(٤٠) وكان ذلك عاملاً سهلاً في سرعة نقل الأشخاص، والبضائع، والتواصل مع دول العالم، ولاسيما بعد أن أصبح النقل الجوي يحتل المرتبة الأولى في العالم في مجال النقل.

وفي منتصف عام ١٩٣٥ انفصل الطيران المدني من وزارة الاقتصاد والمواصلات وألحق بوزارة الدفاع العراقية .^(٤١) وأصبح إسماعيل نامق^(٤٢) قائد القوة الجوية العراقية مدير الطيران المدني العراقي .^(٤٣)

وبعد إن تم إلحاق مطار بغداد من الناحية الإدارية بوزارة الدفاع العراقية ، في عام ١٩٣٦ قامت الوزارة بتشكيل مديرية الميناء الجوي والأنواء الجوية^(٤٤) وكتطوير للمطار المدني تم تسمية أول مدير عراقي لهذه الدائرة هو علي فؤاد حمزة ، والذي أستمّر في الخدمة حتى عام ١٩٤٣^(٤٥) يساعده بدر خالد البدر ضابط الحركات في الميناء الجوي ، واعتبرت مديرية الميناء الجوي كأول إدارة متخصصة لتقديم خدمات الطيران .^(٤٦)

ومنذ منتصف عام ١٩٣٦ أخذت وزارة الدفاع تعمل على توسيع المطار المدني وقد وضعت خطة بهدف القيام بالإعمال المطلوبة في ذلك المطار وهي:

● إنشاء مدرج ثاني لهبوط الطائرات المتجهة من الغرب إلى الشرق .

● إنشاء أربعة كراجات لسيارة الإطفاء مع غرفها للمستخدمين .

• أنشاء برج مراقبه .

• توسيع الساحة المبلطة حتى السياج الحديدي بالقيصر والحصى وتصليح الطرق المبلطة .

• أنشاء أربعة مخازن إضافية في أركان وكر الطائرات الموجود في المطار .

• إنشاء مظلة لحفظ سيارات الإطفاء الجديدة .^(٤٧)

وفي بداية تشرين الثاني من عام ١٩٣٦ قامت وزارة الدفاع العراقية بتخصيص مبلغ قدرة ٨٧٠٥ دينار من اجل القيام بالأعمال المطلوبة داخل المطار المدني^(٤٨).

وأما على المستوى الإقليمي فقد أخذت بعض الدول المجاورة إرسال الطيارين بهدف التدريب ، وفي ٢٠ حزيران ١٩٣٧ أرسلت الحكومة الإيرانية ثلاث طيارين إلى مطار بغداد المدني بهدف دراسة الخطوط الجوية البريدية والحصول على المعلومات المتعلقة بالمقررات والقوانين المختصة بالطيران العراقي^(٤٩).

في الوقت نفسه وافق مجلس الوزراء العراقي في جلسته المنعقدة في ٣١ تموز ١٩٣٧ على لائحة قانون أبرام البروتوكولين المعدلين لاتفاقية تنظيم الملاحة الجوية المؤرخة في ١٣ تشرين الأول ١٩١٩ في باريس.^(٥٠)

وقد استفادة عدة شركات للطيران العالمية من مطار بغداد وهي :

• شركة الطيران الإمبراطورية : وتسير طائراتها بين لندن وأستراليا لنقل البريد والبضائع والمسافرين وتستبدل طائراتها في باريس وكراچي والإسكندرية وسنغافورة

• شركة الطيران الهولندية : وتسير طائراتها بين أمستردام وبتافيا (جاوة) وأغراضها تنقل البريد والبضائع والمسافرين.

• شركة الطيران الفرنسية : وتسير طائراتها بين باريس والمستعمرات الفرنسية في الهند الصينية وتبدل طائراتها في بيروت^(٥١).

في ضوء العمل المتواصل من قبل وزارة الدفاع بهدف رفع مستوى الطيران المدني في العراق وتحسين أداء العاملين في هذا المجال فقد وافق مجلس الوزراء على طلب وزارة الدفاع حول أيفاد مراقب البرق واللاسلكي في الميناء الجوي بمطار بغداد إلى بريطانيا لمدة سنة واحدة لدراسة فن اللاسلكي^(٥٢)

وفي ١٥ آذار ١٩٣٨ تم افتتاح أول خط جوي بين العراق وإيران^(٥٣) ، على أثر تحسن العلاقات العراقية - الإيرانية بعد عقد معاهدة الصداقة بين البلدين في ١٨ تموز ١٩٣٧ ، ويتوقع هذا المعاهدة سويت الخلافات التي كانت قائمة منذ زمن طويل بين البلدين^(٥٤).

وفي ١٨ أيار ١٩٣٨ قررت الهيئة الإدارية لجمعية الطيران العراقية استثمار فائض حملة التبرعات الوطنية التي أثمرت في تمكين القوة الجوية العراقية من شراء ١٥ طائرة قاصفة ، وكان الفائض مقداره ٢٣٠٠٠ دينار عراقي^(٥٥) مكنها من عقد صفقة مع شركة دي هافيلاند البريطانية لشراء ثلاثة طائرات مدنية من نوع ريبب ذات المقاعد الستة لاستخدامها في الطيران المدني^(٥٦) وفي الأول من تشرين الأول لعام ١٩٣٨ تم افتتاح الخط الأول بين العراق وإيران وسوريا .^(٥٧) إما الخط الثاني هو بغداد والبصرة والموصل ، وقد خصصت هذا الرحلات لنقل البريد الجوي والشخصيات المهمة .^(٥٨)

وفي نهاية عام ١٩٣٨ تم أنشا المدرج الثاني في مطار بغداد ليصبح المطار محتويا على مدرجين وبذلك يصبح قادرا على استيعاب استقبال وتوديع الطائرات في جميع الأوقات ، كما تم بعد ذلك تطوير مدارج الطائرات وجعلها (٢٠٠٠ م) كي تتلاءم مع القدرة الفنية المطلوبة^(٥٩) وقد نشط دوره وأصبح المطار مفتوحا طيلة أيام السنة .^(٦٠)

وبعد أن أشرت وزارة الدفاع العراقية ثلاث طائرات ذات محركين وثمان مقاعد من جمعية الطيران العراقية باشرت برحلات أسبوعية من مطار بغداد إلى مطار البصرة مقتصرة على نقل البريد وكان يقود الطائرات طيارون من القوة الجوية الملكية العراقية وأوشكت المباشرة بنقل الركاب داخل البلاد وخارجه ولكن بسبب قيام الحرب العالمية الثانية عام ١٩٣٩ عاملا أوقفت كل مساعيها ، حيث سيطرت بريطانيا خلال فترة الحرب على جميع وسائل النقل والمطارات لضمان مصالحها السياسية والاقتصادية ، مما أدى توقف حركة الطيران المدني في مطاري بغداد والبصرة .^(٦١)

ثانيا- مطار البصرة المدني (مرحلة التأسيس) ١٩٣٤ - ١٩٣٩ .

منذ عام ١٩٣١ حينما بدأت الحكومة العراقية تدرس أمكانية إنشاء مطارات مدنية كان مطار البصرة احد تلك المطارات إلى جانب مطار بغداد^(٦٢) وقد أخذت وزارة الاقتصاد والمواصلات تعمل على دراسة كيفية تطور الطيران المدني مستقبلا في العراق ، وفي العام نفسه قدمت وزارة الاقتصاد والمواصلات إلى مجلس الوزراء الاقتراحات التي تخص الطيران المدني ، وقد درس مجلس الوزراء في اجتماعه يوم ٤ آذار ١٩٣١ الاقتراحات التي تقدمت بها وزارة الاقتصاد والمواصلات ، وقد اتخذ قرارا بشأن إدخالها في مسودة جدول الأعمال الرئيسة ، و جاء في هذه الاقتراحات هو إنشاء مطار في البصرة في المنطقة المجاورة لأحواض سفن في منطقة المعقل ، وقيام وكر للطائرات في المطار^(٦٣)

وفي ضوء الاقتراحات المقدمة من قبل وزارة الاقتصاد والمواصلات حول إنشاء مطار في البصرة فأن الوزارة قد اختارت منطقة المعقل مكان الإنشاء المطار ويرجع ذلك الى وجود ميناء في المنطقة ، الأمر الذي زاد من أهميتها ، ونتيجة لزيادة أهمية ميناء البصرة قررت إدارة الميناء منذ عام ١٩٣٣ إنشاء مطار

على ساحل شط العرب حيث تنزل فيه الطائرات الأرضية على جانب والطائرات المائية التي تحط في النهر على الجانب الآخر . (٦٤)

وفي عام ١٩٣٤ قررت إدارة الميناء إنشاء المطار، وقد صرحت الإدارة البريطانية في الميناء شيئا عن مشروع المطار الجديد حيث قالت " انه سيكون احدث مطار في الشرق الأوسط ولكن المشروع لن يتم قبل ثمانية عشر شهراً وسيكون إدارته تابعه لقسم النقلات في إدارة الميناء . (٦٥)

وقد تم تخصيص مبلغ قدرة ٥٠ ألف باوند من قبل مديرية ميناء المعقل لانجاز المشروع ، موفرة من الأموال الفائضة من الميناء والخاصة بإنشاء مطار جوي على أرض المعقل ، وفي الوقت نفسه قررت إدارة الميناء وقد تم اختيار منطقة المعقل موقع للمطار اثر زيادة أهمية هذه المنطقة ، وتقع في شمال العشار مركز مدينة البصرة التجاري والقريب جداً إلى القاعدة الجوية والى محطة قطار المعقل. (٦٦)

وقد تم تخصيص قطعة لإنشاء المطار . (٦٧) بمساحة تقارب ١٥٠ ألف م^٢. (٦٨) وفي الوقت نفسه تم وضع التصاميم من قبل الخبراء والمهندسين البريطانيين ومنهم المعماري البريطاني ويلسون ج - م Wilson G.M. (٦٩)

وفي منتصف عام ١٩٣٥ بدأت الشركات التابعة لمديرية الميناء بالعمل في المطار المدني . (٧٠) ومع مرور الأيام استمرت الأعمال في بناية المطار الرئيسة حتى بدا شموخها في نهاية العام ١٩٣٧ يظهر للعيان ، كما بدأت المعدات وصناديق الأثاث تصل من بريطانيا تباعاً، وتخزن في أماكن قربه في البناء. وقد تقرر أن يكون عام ١٩٣٨ هو عام الافتتاح الرسمي للمطار. (٧١)

وفي مطلع عام ١٩٣٨ بدت الأعمال في داخل البناية على وشك الانتهاء، وآخر تلك الأعمال كان فرش السجاد الذي وصل من بريطانيا ومعه أخصائيي التركيب وكانوا من الإنجليز. كذلك بدأ التجارب على أجهزة تكييف الهواء في الغرف . (٧٢)

تبلغ مساحة المطار ستة كيلو متر وأقيم داخل المطار فندق شط العرب (٧٣) ويحتوي أيضا على برج المراقبة وتحتة دائرة الأرصاد الجوية والتي تقوم بتهيئة التقارير الجوية (٧٤) .

وقد تقرر أن يكون يوم ٢٣ آذار ١٩٣٨ هو يوم الافتتاح الرسمي للمطار وتوابعه ، وقد وافق الملك غازي (٧٥) أن يحضر إلى البصرة ليقوم بافتتاح المطار رسميا في الموعد المقرر. وقبيل الموعد المقرر بدأت الاستعدادات تجرى في المطار للاحتفال ووجهت الدعوات إلى كبار الشخصيات بحضور حفلات الافتتاح وتوابعها. ووصل اليخت الملكي وألقى بمراسيه أمام بناية المطار في شط العرب من اجل إقامة الملك وحاشيته. أما بقية الضيوف فقد أعدت لهم غرف المطار ودار الضيافة وبيوت بعض كبار الموظفين الفخمة التي أخليت بصورة مؤقتة. (٧٦)

وصل الملك غازي إلى البصرة يوم الجمعة المصادف ٢٣ آذار ١٩٣٨ ، حيث حضر الملك بطائرته الخاصة العقاب الذهبي يقودها قائد السرب العقيد أكرم مشتاق وكان قد سبقه إلى البصرة بقطار خاص كل من جميل المدفعي^(٧٧) رئيس مجلس الأعيان والنواب وهما السيد محمد الصدر^(٧٨) ومولود مخلص^(٧٩) وقد حضر لاستقبال الملك تحسين علي^(٨٠) متصرف البصرة و العقيد جون وورد مدير الميناء حيث ألقى بعد ذلك وورد خطابا التمس فيه من الملك أن يفتح قفل الباب الأمامي ، و بعد ذلك جرت مراسيم الافتتاح ، وقد اشترك في مهرجان الافتتاح خمس عشر طائرة تابعة للقوة الجوية العراقية وطائرتان للملك غازي وواحدة لمديرية الميناء .^(٨١)

وبعد اكتمال مرافق المطار والافتتاح الرسمي الذي تم أصبحت للمطار شهره عالميه، حيث أصبحت البصرة بموجبة قاعدة من قواعد المواصلات الجوية العالمية ، فقد كان يمر بها الكثير من خطوط الطيران المنتظمة .^(٨٢) كذلك فإن اكتشافات النفط الجديدة في البلاد المجاورة زاد من أهمية المطار ، حيث ازدادت رحلات طائرات شركات النفط التي كانت تنقل الموظفين باستمرار . ومن البصرة كانوا ينطلقون إلى الكويت وعبادان الظهران في السعودية ، وفقد اعتبر المطار أول مطار في منطقة الخليج العربي لسيطرته على الاتصالات الجوية في المنطقة ، إما على المستوى الداخلي فقد أخذت الرحلات أسبوعية تنطلق ما بين بغداد والبصرة .^(٨٣)

الخاتمة .

لقد نجحت الحكومة العراقية بالاعتماد على الحكومة البريطانية بافتتاح مطار بغداد المدني عام ١٩٣٣ ، والبصرة عام ١٩٣٨ ، وقد حققت هذه المطارات صدًى واسع على المستوى الدولي وذلك نتيجة افتقار المنطقة الإقليمية لمثل هذه المطارات ، وقد استخدم لاستقبال الطائرات التجارية والعسكرية ، حيث استفادة عدة من شركات الطيران العالمية من مطارين بغداد والبصرة ومنها شركة الطيران الإمبراطورية وشركة الطيران الهولندية والفرنسية ، كما وقد مكنت العراق من الاتصال بالعالم الخارجي ، وفتح خطوط جوية مع الدول المجاورة ، كما وقد أخذت الرحلات الأسبوعية تنطلق من مطار بغداد إلى البصرة وبالعكس .

على الرغم من الدور الكبير الذي لعبه الحكومة العراقية بهدف توسيع المطارات المدنية لاستقبال أكبر عدد ممكن من الطائرات ، إلا أن العراق كان يفتقر إلى الكوادر الفنية و الإدارية والطيارين ، وتعتبر هذا الفترة هي فترة الاعتماد على الكوادر البريطانية في إدارة منشأة المطارات المدنية ، مما نتج عن ذلك هي إحكام سيطرة بريطانيا على تلك المطارات ، وذلك بحكم موقع العراق الاستراتيجي وبهدف ضمان مصالحها السياسية والاقتصادية ، مما أثر على حركة النقل الجوي في تلك المطارات وخاصة خلال فترة الحرب العالمية الثانية .

الهوامش .

- ١- محمد جاسم النذف ، أهمية تطوير التدريب وتأثيره على أداء مهندسي الطيران المدني ، بحث مقدم إلى المؤتمر العلمي الأول للطيران المدني في العراق ' المنشأة العامة للطيران المدني العراقي ، بغداد . بدون سنة طبع ، ص ١٢ .
- ٢- رضا عبد الرزاق عبد الوهاب ، دراسة عمليات وتنظيم قطاع النقل الجوي في العراق ، رسالة ماجستير غير منشورة ، كلية الإدارة والاقتصاد ، جامعة بغداد ، ١٩٧٧ ، ص ٣٤٠ .
- ١- عمر عادل لطيف الحيالي ، عمر عادل لطيف الحيالي ، عمر عادل طه لطيف الحيالي ، القوة الجوية العراقية ١٩٣١-١٩٥٨ دراسة تاريخية ، رسالة ماجستير غير منشورة ، كلية التربية ، جامعة ديالى ، ٢٠١٤ ، ص ٥٣ .
- ٣- رياض مهدي محمد ، سياسة العراق الخارجية في ضوء محاضر مجلس النواب العراقي ١٩٢٥-١٩٣٩ ، ط ١ ، مركز العراق للدراسات والنشر ، بغداد ، ٢٠١٦ ، ص ٢٤٢-٢٤٣ .
- ٤- جميل الراوي (١٨٩١-١٩٥٠) . وهو جميل بن أحمد الراوي ، ولد في الرمادي عام ١٨٩١ ، أكمل دراسته الإعدادية في بغداد ، ثم التحق بالمدرسة العسكرية في استانبول وتخرج منها برتبة ملازم ثاني عام ١٩١٤ ، كان مرافق للأمير حسين ملك الحجاز ، عين في ١٧ شباط ١٩٢٥ وكيلا لمدير التشرifications في البلاط الملكي العراقي ، ثم انتخب نائبا عن الدليم في مجلس النواب في أيار ١٩٢٨ ، ثم أصبح وزيرا للمواصلات والإشغال عام ١٩٣٠ ، ووزيرا للدفاع عام ١٩٣١ ، وبقي يتدرج في المناصب في الحكومة العراقية حتى وفاته في العاصمة الأردنية عمان يوم ٢٣ آب ١٩٥٠ . للمزيد من التفاصيل ينظر : مير بصري ، أعلام السياسة في العراق الحديث ، ج ٢ ، ط ١ ، دار الحكمة ، لندن ، ٢٠٠٤ ، ص ٦٦-٦٨ .
- ٥- رياض مهدي محمد ، المصدر السابق ، ص ٢٤٣ .
- ٦- دار الكتب والوثائق في بغداد ، وثنائق لندن ، الملفة المرقمة ٣٠ / عربي ، مقتبس من تقرير اقتصادي رقم ٥ لشهر آذار لعام ١٩٣١ ، و٣ ، ص ٢٩ .
- ٧- جرت مفاوضات طويلة بين الحكومة العراقية و الحكومة البريطانية حول تأسيس القوة الجوية العراقية . للمزيد من التفاصيل ينظر : قحطان حميد كاظم العنبيكي ، القوة الجوية العراقية مرحلة التأسيس واستحداث التشكيلات ومهام العمل التعرضي ٢٢ نيسان ١٩٣١-١٩٣٩ ، مجلة كلية الآداب ، جامعة ديالى ، العدد ١٠٢ ، بدون سنة طبع . محمد جاسم النذف ، أهمية تطوير التدريب وتأثيره على أداء مهندسي الطيران المدني ، بحث مقدم إلى المؤتمر العلمي الأول للطيران المدني في العراق ' المنشأة العامة للطيران المدني العراقي ، بغداد . بدون سنة طبع ، ص ١٢ .
- ٨- هاشم الخياط ، المصدر السابق ، ص ٢٤٤ .

- ٩- زينة مسلم درويش ، وزارة المواصلات والإشغال (١٩٢٠ - ١٩٣٩) دراسة تاريخية ، رسالة ماجستير غير منشورة ، كلية التربية أبن رشد ، جامعة بغداد ، ٢٠١٢ ، ص ١٠٥ .
- ١٠- صباح كجة جي ، التخطيط الصناعي في العراق أساليبه وتطبيقاته وأجهزته للفترة ١٩٢١ - ١٩٨٠ ، ج ١ ، د م ، د ت ، ص ٤٩ .
- ١١- ويلسون ج - م Wilson G.M : وهو معماري انكليزي ، ولد في ٢٨ نيسان ١٨٨٧ باسكتلندا ، عمل في الإدارات الإنكليزية في الهند قبل مجيئه للعراق ، انضم إلى القوات البريطانية التي دخلت العراق في عام ١٩١٤ ، وقد عمل في بغداد ضمن حقبة الانتداب البريطاني (١٩١٥ - ١٩٣٢م) ، شغل ويلسون منصب أول مدير للأشغال العامة في العراق بعد تأسيس الدولة العراقية ١٩٢١ ، صمم كثيرا من المباني في العراق ومنها : بناية جامعة أهل البيت (١٩٢٢-١٩٢٥) بالاعظمية ، والمستشفى التذكاري للجنرال مود في البصرة ١٩٢٢ ، والبلاط الملكي في بغداد ١٩٢٣ ، وكنيسة سان جورج ١٩٢٦ ، ومقر قيادة القوة البحرية في البصرة ١٩٢٩ ، وبناية البريد والبرق ١٩٢٩ ، وكذلك مطار بغداد ، ومطار البصرة . خالد السلطاني ، (ميناء البصرة الجوي) ، مجلة المدى ، العدد ٣٥٦٦ ، ٢ شباط ٢٠١٦ ، ص ٢ .
- ١٢- ينظر الموقع . www.hammdann.net/images/stories
- ١٣- هاشم الخياط ، المصدر السابق ، ص ٢٤٢ .
- ١٤- تم تخصيص القطعة المرقمة ٤/٤٠٦ . دار الكتب والوثائق في بغداد . وزارة المواصلات والإشغال ، الملف المرقمة ٢٣٣ / ٣٢١٣١ ، و ٦ ، ص ١٠ ، كتاب من مديرية الطابو بغداد الكرخ موجه إلى مديرية الطابو العامة.
- ١٥- رقد عبد النبي إبراهيم الصائغ ، المصدر السابق ، ص ٧١ .
- ١٦- دار الكتب والوثائق في بغداد . البلاط الملكي ، التشريفات ، الملف المرقمة ٣٤٤٨ / ٣١١ بتاريخ ٥ نيسان ١٩٣٣ ، و ٦٤ ، ص ٧٥ .
- ١٧- عمر عادل طه لطيف الحياي ، المصدر السابق ، ص ٥٣ .
- ١٨- رستم حيدر : (١٨٨٩ - ١٩٤٠) ولد في بعلبك بلبنان عام ١٨٨٩ ، درس في دمشق ، ثم المدرسة الشاهانية في استانبول ، تخرج منها عام ١٩٠٩ ، عين في عام ١٩١٣ مديرا للمدرسة السلطانية في دمشق ، شارك في الجيش العثماني كضابط احتياط في الحرب العالمية الأولى وعند قيام الحكم الوطني في العراق عين سكرتيرا خاصا للملك فيصل ، وفي آب عين رئيسا للديوان ، ثم عمل في السلك الدبلوماسي ، في نيسان ١٩٢٩ عين وزيرا مفوضا للعراق في طهران ، ثم وزيرا للمالية في عام ١٩٣٠ ، وعضو في مجلس الأعيان في تشرين الثاني ١٩٣٠ ، وبعدها وزيرا للاقتصاد والمواصلات ، توفي في عام ١٩٤٠ . للتفاصيل ينظر: عباس فرحان الزامل ، رستم حيدر ودوره السياسي في العراق ، رسالة ماجستير غير منشورة ، كلية التربية ابن رشد ، جامعة بغداد ، ١٩٩٧ .

- ١٩- دار الكتب والوثائق في بغداد . ، البلاط الملكي ، التشرifications ، الملفة المرقمة ٣٤٤٨ / ٣١١ بتاريخ ٥ نيسان ١٩٣٣ ، و ٦٣ ، ص ٧٤ .
- ٢٠- دار الكتب والوثائق في بغداد . البلاط الملكي ، التشرifications ، الملفة المرقمة ٣٤٤٨ / ٣١١ بتاريخ ٥ نيسان ١٩٣٣ ، و ٦٤ ، ص ٧٥ .
- ٢١- المصدر نفسه ، و ٦٩ ، ص ٨١ .
- ٢٢- جمهورية العراق ، وزارة النقل ، المنشاه العامة للطيران المدني العراقي ، قسم الإعلام بيانات غير منشورة ، بغداد ، ٢٠١٢ ، ص ١ .
- ٢٣- جمهورية العراق ، وزارة النقل ، المنشاه العامة للطيران المدني العراقي ، قسم التخطيط والمتابعة ، المكتبة الفنية بيانات غير منشورة ، بغداد ، ٢٠١٦ ، ص ١ .
- ٢٤- سليم طه التكريتي ، مولود مخلص بطل وادي موسى في الثورة العربية الكبرى ، ١٩٩٠ ، ص ٧٦ .
- ٢٥- جلال بابان (١٨٩٣-١٩٧٠) . هو جلال الدين بن رستم بن إسماعيل بن إبراهيم باشا ينتمي جلال الدين إلى أسرة كردية هي الأسرة البابانية ، نشأ جلال بابان في بيت والده وتحت رعايته ، وفيما عاش هذه المدة في مدينة الكوت ، بحكم عمل والده ، فانه لم يسكن مدينة السليمانية . وفي عام ١٨٩٥ انتقل مع والدته إلى بغداد ، ، حيث أكمل دراسته الابتدائية في بغداد ، التحق بالمدرسة الرشيدية العسكرية فيها ، ثم دخل الإعدادية العسكرية في بغداد . وتخرج منها عام ١٩٠٩ . وبعد تخرجه من الإعدادية العسكرية ، رشح للذهاب إلى اسطنبول لإكمال دراسته فيها ، فالتحق بمدرسة في ١٤ أيلول ١٩٠٩ ، وتخرج منها في ٢٥ آذار ١٩١٢ ، برتبة ملازم في سلك المدفعية . وبعد انتهاء خدمات جلال بابان في الجيش العثماني ، انخرط في الجيش السوري واستمر في خدماته في الجيش المذكور حتى عودته إلى وطنه العراق ، ساهم في تأسيس حزب حرس الاستقلال ١٩١٩ ، وفي عام ١٩٣٣ عين وزيرا للاقتصاد والمواصلات ، وكذلك عضو في مجلس النواب ، ووزيرا للدفاع والمالية وغيرها من المناصب ، حتى توفي في عام ١٩٧٠ في بيروت . للمزيد من التفاصيل ينظر : رجاء زامل كاظم الموسوي ، جلال بابان ودوره السياسي في العراق حتى عام ١٩٥٨ ، رسالة ماجستير غير منشورة ، كلية التربية (ابن رشد) ، جامعة بغداد ، ٢٠٠٢ .
- ٢٦- رجاء زامل كاظم الموسوي ، المصدر السابق ، ص ٧١-٧٢ .
- ٢٧- سليم طه التكريتي ، المصدر السابق ، ص ٧٧ .
- ٢٨- عمر عادل طه لطيف الحيايالي ، المصدر السابق ، ص ٥٤ .
- ٢٩- طلعت حرب باشا (١٨٦٧-١٩٤١) : وهو اقتصادي مصري ، رائد النهضة الصناعية ومؤسس بنك مصر ، ولد في ٢٥ تشرين الثاني من عام ١٩٦٧ بحي الجمالية في القاهرة ، تخرج في عام ١٨٨٩ من مدرسة الإدارة والحقوق فعمل مترجما بقضايا الدائرة السنية ، ثم عمل مديرا لشركة كوم امبو وللشركة

العقارية المصرية وتركها في عام ١٩٠٩، له الكثير من المؤلفات ، كما نجح في إنشاء مجموعة من الشركات ، توفي في عام ١٩٤١ . عبد الوهاب ألكيالي ، الموسوعة السياسية ، ج ٣ ، ط ١ ، بيروت ، ١٩٩٩ ، ص ٧٨٥ .

٣٠- أحمد الجابر الصباح (١٨٨٥ - ١٩٥٠) . وهو أمير الكويت العاشر ، تولى حكم الكويت في ٢٣ آذار ١٩٢١ بعد وفاة عمه سالم ، وفي ١ أيار نيسان ١٩٣٧ أطلق عليه لقب صاحب السمو وهو اللقب الذي أُسْتُمر لحكام الكويت من بعده ، توفي في عام ١٩٥٠ . للمزيد من التفاصيل ينظر : حسين سلمان محمود ، الكويت ماضيها وحاضرها ، ط ١ ، المكتبة الأهلية ، بغداد ، بدون سنة طبع ، ص ١٧٢ - ١٧٣ .

٣١- بدر خالد البدر ، رحلة في قافلة الحياة ، ج ١ ، ط ١ ، د م ، ١٩٨٧ ، ص ٢١١ .

٣٢- جمهورية العراق ، وزارة النقل ، المنشأ العامة للطيران المدني العراقي ، قسم النقل الجوي بيانات غير منشورة ، بغداد ، ٢٠١٦ ، ص ٢ .

٣٣- دنكور الياهو ، الدليل العراقي الرسمي لسنة ١٩٣٦ ، موسوعة سنوية اجتماعية اقتصادية تجارية زراعية ، بيروت ، ١٩٣٦ ، ص ٤٣٤ .

٣٤- المصدر نفسه ، ص ٤٣٤ .

٣٥- بدر خالد البدر . ولد في الكويت في أواخر عام ١٩١٢ ، وفي عام ١٩٢١ أرسله أهله إلى البصرة للتعليم في مدارسها حيث أكمل الدراسة الابتدائية ، وفي لبنان الدراسة الثانوية عام ١٩٣٢ ، وفي عام ١٩٣٣ ألتحق بإحدى معاهد الطيران في بريطانيا وحصل على شهادة طيار مدني ، وخلال فترة ١٩٣٥ - ١٩٤١ شغل مناصب فنية في دائرة الطيران المدني في كل من بغداد والبصرة . للمزيد ينظر: بدر خالد البدر ، المصدر السابق ، ص ٣٩٩ .

٣٦- المصدر نفسه ، ص ٢٠٩ - ٢١٠ .

٣٧- زينة مسلم درويش ، زينة مسلم درويش ، وزارة المواصلات والإشغال (١٩٢٠ - ١٩٣٩) دراسة تاريخية ، رسالة ماجستير غير منشورة ، كلية التربية أبن رشد ، جامعة بغداد ، ٢٠١٢ ، ص ١٣٥ .

٣٨- زينة مسلم درويش ، المصدر السابق ، ص ١٣٥ .

١- إسماعيل نامق (١٨٩٢ - ١٩٦١) : وهو ضابط عراقي من الضباط المشاركين في الثورة العربية الكبرى ، حيث التقى فية نوري السعيد في المعسكر الإسماعيلية وسهل له السفر إلى الحجاز للحاق في الثورة ، وفي ٦ تموز عام ١٩١٧ عين رئيس أركان حرب في الجيش الشمالي ، وفي حزيران من عام ١٩١٨ جرح ، ثم جاء إلى العراق ، وعندما تشكلت القوة الجوية العراقية عام ١٩٢٨ أصبح قائد للقوة الجوية العراقية ومسئول الطيران المدني العراقي في عام ١٩٣٥ وفي ٢٨ تشرين الأول ١٩٤٣ سافر مع الوصي عبد الإله إلى بريطانيا . خالد احمد الجوال ، خالد أحمد الجوال ، موسوعة أعلام كبار سياسة

- العراق الملكي (١٩٢٠ - ١٩٥٨) ، بغداد ، ج ١ ، ط ١ ، ٢٠١٣ ، المصدر السابق ، ص ٥٢ ، بدر خالد البدر ، المصدر السابق ، ص ٢١٩ .
- ٣٩- بدر خالد البدر ، المصدر السابق ، ص ٢١٩ .
- ٤٠- جمهورية العراق ، وزارة النقل ، المنشأة العامة للطيران المدني العراقي ، قسم التخطيط والمتابعة ، المكتبة الفنية بيانات غير منشورة ، بغداد ، ٢٠١٦ ، ١ .
- ٤١- طارق عبد الحافظ سعيد ، الطيران المدني في العراقي والدولي ، بغداد ، الجزء الأول ، ١٩٨١ ، ص ٢١ .
- ٤٢- ميس داود خشن الربيعي ، وزارة المواصلات والإشغال العراقية (١٩٣٩ - ١٩٥٨) دراسة تاريخية ، رسالة ماجستير غير منشورة ، كلية التربية (ابن رشد) ، جامعة بغداد ، ٢٠١٤ ، ص ١٦٤ .
- ٤٣- دار الكتب والوثائق في بغداد . وزارة المواصلات والإشغال العامة - الديوان ، الملف المرقمة ٢٣٣ / ٣٢١٣١ ، بتاريخ ٢٢ أيلول ١٩٣٦ ، و ١٧٣ ، ص ٢٦٩ .
- ٤٤- المصدر نفسه ، و ١٤٢ ، ٢١٥ ص .
- ٤٥- المصدر نفسه ، كتاب صادر من وزارة الخارجية وموجه إلى وزارة الدفاع ، بتاريخ ٢ حزيران ١٩٣٧ ، و ١٠٧ ، ص ١٦٠ .
- ٤٦- المصدر نفسه ، الجلسة المنعقدة بتاريخ ٣١ تموز ١٩٣٧ ، و ٨٢ ، ص ١١٤ .
- ٤٧- محمود فهمي درويش ، المصدر السابق ، ص ٤٣٢-٤٣٤ .
- ٤٨- دار الكتب والوثائق في بغداد ، الملف المرقمة ٣١١/٤٧٢ ، مقررات مجلس الوزراء ، الجلسة المنعقدة بتاريخ ١٩ تشرين الأول ١٩٣٧ ، و ٤ ، ص ١١ .
- ٥٢- رجاء زامل كاظم الموسوي ، المصدر السابق ، ص ١٢٠ .
- ٥٣- عبد الرزاق الحسني ، تاريخ الوزارات العراقية ، ج ٤ ، دار الشؤون الثقافية العامة ، بغداد ، ١٩٨٢ ، ص ٣٥١ - ٣٥٦ .
- ٥٤- جمهورية العراق ، وزارة النقل ، شركة الخطوط الجوية العراقية ، قسم التخطيط والمتابعة ، الخطة ، نبذه تاريخية عن تأسيس الخطوط الجوية العراقية . بيانات غير منشورة ، بغداد ، ٢٠١٢ . ص ١ .
- ٥٥- عمر عادل ، المصدر السابق ، ص ٧٩ .
- ٥٦- جمهورية العراق ، وزارة النقل ، شركة الخطوط الجوية العراقية ، قسم التخطيط والمتابعة ، الخطة ، نبذه تاريخية عن تأسيس الخطوط الجوية العراقية . بيانات غير منشورة ، بغداد ، ٢٠١٢ . ص ١ .
- ٥٧- عمر عادل ، المصدر السابق ، ص ٧٩ .
- ٥٨- جمهورية العراق ، وزارة النقل ، المنشأة العامة للطيران المدني العراقي ، قسم التخطيط والمتابعة ، المكتبة الفنية ، نبذة تاريخية عن مطار بغداد ، بيانات غير منشورة ، بغداد ، بدون سنة طبع .

- ٥٩- محمد قصي ناجي ، أثر العوامل الطبيعية في توقييع المطارات المدنية ، رسالة ماجستير غير منشورة ، مركز التخطيط الحضري والإقليمي ، جامعة بغداد ، ٢٠٠٠ ، ص ٩٦ .
- ٦٠- هاشم الخياط ، المصدر السابق ، ص ٢٤٣ .
- ٦١- لقد بدأ النشاط الجوي في مدينة البصرة منذ عام ١٩١٥ حيث شهدت البصرة أول موقع للطيران في العراق ، انشأ في تلك السنة في منطقة التتومة على الضفة المقابلة لمدينة البصرة من قبل القوة البريطانية وكانت عملية النقل الجوي في العراق والمنطقة تتم عن طريق الطائرات العسكرية إلى ما بعد الحرب العالمية الأولى ، وقد ازدادت أهمية مدينة البصرة عندما أنشاء البريطانيون ميناء البصرة عام ١٩١٦ . مها شاكر جبر الإمارة ، المصدر السابق ، ص ١١ .
- ٦٢- دار الكتب والوثائق في بغداد ، وثائق لندن ، الملف المرقمة ٣٠ / عربي ، مقتبس من تقرير اقتصادي رقم ٥ ٥ لشهر آذار لعام ١٩٣١ ، و٣ ، ص ٢٩ .
- ٦٣- هاشم الخياط ، المصدر السابق ، ص ٢٤٢ .
- ٦٤- بدر خالد البدر ، الصدر السابق ، ص ١٩٣-١٩٤ .
- ٦٥- المكتبة البريطانية ، مجموعة ٥/٣٥ الخاصة بالطيران المدني العراقي (افتتاح مطارات في بغداد والمعقل ، قطر ، ٢٠١٧ ، ص ٣٩ .
- ٦٦- رقم (٧) مقاطعة رقم (٢٢) البصرة . دار الكتب والوثائق في بغداد ، وزارة المواصلات ، الملف المرقمة ٢٩٩ / ٥٢١٨٠ ، و٣ ، ص ٥ .
- ٦٧- مها شاكر جبر الإمارة ، المصدر السابق ، ص ١١ .
- ٦٨- الموقع الالكتروني ، المصدر السابق .
- ٦٩- مقابلة شخصية مع عبد الكريم جاسم علي ، رئيس مراقبين جويين أقدم ، وحدة إدارة السلامة ، مطار بغداد الدولي ، بتاريخ ١١ آب ٢٠١٦ .
- ٧٠- بدر خالد البدر ، المصدر السابق ، ص ٢٣٢-٢٣٣ .
- ٧١- المصدر نفسه ، ص ٢٣٣ .
- ٧٢- وهي بناية ذات طابقين على شكل طائرة خصص الطابق الأول لاستقبال المسافرين وصاله للطعام . وكانت البناية مؤلفة من طابقين ، طابق ارضي وطابق أول وكانت متناظرة الشكل أي القلب في الوسط، ويحتوي على القاعة الرئيسية في الطابق الأرضي ولها مدخلين ، الأول يطل على المطار والثاني على الشارع العام الذي بعده يأتي شط العرب ، كما و كان يشتمل الطابق الأرضي على المطعم ، وعلى يمين المدخل المطل على المطار توجد صالة لاستقبال الركاب، وعلى يسار المدخل المقصف (البار). أما مكاتب الشركات فكانت في القاعدة الرئيسية كما كانت في الطابق الأرضي مكتب للبريد والصحة والجمارك ومكتب لمدير المطار . للمزيد من التفاصيل ينظر : عبد القادر باشا اعيان العباسي ، موسوعة تاريخ البصرة ، ج ١ ، شركة التابمس للطباعة والنشر ، بغداد ، ٢٠٠٦ ، ص ١٩٦ . احمد عبد الرزاق الحلفي

وبثينة عبد الوهاب الحلفي ، البصرة في الثلاثينيات والأربعينيات ، ط٢ ، بغداد ، ٢٠١٣ ، ص ٢٤٦ .
بدر خالد البدر ، المصدر السابق ، ص ٢٣٣.

٧٣- محمود فهمي درويش ، مصطفى جواد ، أحمد سوس ، دليل الجمهورية العراقية لسنة ١٩٦٠ ،
بغداد ،

١٩٦٠. ص ٦٥٨ .

٧٤- الملك غازي (١٩١٢-١٩٣٩) : وهو غازي بن فيصل بن الشريف حسين ولد في ٢١ آذار عام ١٩١٢ ، غادر إلى الأردن عام ١٩٢٤ بعد أن تعلم القراء والكتابة على يد مشايخ مكة ، وفي عام ١٩٢٨ دخل إلى المدرسة العسكرية الملكية في العراق وتخرج برتبة ضابط عام ١٩٣٢ ، وفي منتصف عام ١٩٣٣ سافر الملك فيصل الأول إلى لندن ، أوكل مهمة الدولة إلى ولي العهد وكانت هذا المهمة الأولى للأمير غازي ، حيث نجح في قمع حركة الاثوريين ، وبعد وفاة الملك فيصل توجه غازي ملكا على العراق في أيلول من عام ١٩٣٣ وتوفي في نيسان من عام ١٩٣٩ . للتفاصيل ينظر : لطفي جعفر فرج ، الملك غازي ودوره في سياسة العراق في المجالين الداخلي والخارجي ١٩٣٣-١٩٣٩ ، بغداد ، ١٩٨٧ .

٧٥- بدر خالد البدر ، المصدر السابق ، ص ٢٣٤ .

٧٦- جميل المدفعي (١٨٩٠-١٩٥٨) : وهو جميل بن محمد أغا النينوي نسبه إلى نينوى ، من مواليد ١٨٩٠ ، عرف بالمدفعي لأنه كان ملازما مدفعيا في الجيش العثماني ، تلقى تعليمه في استانبول وبعدها انتمى إلى مدرسة الهندسة وتخرج برتبة ضابط مدفعية ، وفي عام ١٩١٣ أصبح عضو في جمعية العهد في استانبول ، وشارك في حرب البلقان والحرب العالمية الأولى في ساحتي القفقاس وفلسطين ، وفي عام ١٩٢٣ عاد إلى العراق ، حيث ارتقى مناصب عديدة في الدولة ومنها رئيسا لمجلس النواب عام ١٩٣٢ ، وكذلك وزيرا للدفاع والداخلية ، إلى أن توفيه في ٢٦ تشرين الأول من عام ١٩٥٨ . للتفاصيل ينظر: خالد احمد الجوال ، المصدر السابق ، ص ١٤٦-١٥٤ .

٧٧- محمد الصدر . ولد محمد الصدر في الكاظمية في ٣٠ تشرين الأول من عام ١٨٨٣ ، ونشأ في كنف والده السيد حسن الصدر (١٨٥٦-١٩٣٥) والذي كان مرجع ديني ، وينتمي إلى أسرة توارثت الزعامة الدينية جيلا بعد جيل ، وينتهي نسبه إلى الإمام موسى بن جعفر الكاظم عليه السلام ، ولما بلغ سن الرشد رحل إلى النجف سنة ١٨٩٨ للدراسة فيها ، وبعد أكمال دراسته والعودة إلى الكاظمية اشترك في تأسيس حزب الحرس الوطني السري بعد الاحتلال البريطاني للعراق ، ثم خرج من الكاظمية بعد مطاردة السلطات لرجال الحزب ، وفي عام ١٩٢٠ سافر إلى سوريا ومنها إلى مصر ، عاد إلى العراق بصحبة الملك فيصل بعد إعلان العفو العام في حزيران عام ١٩٢١ ، ولما اشتدت الظروف السياسية في العراق سافر إلى إيران عام ١٩٢٢ ، وبعد فتر عاد إلى العراق وعين عضو في المجلس الأعيان في تموز ١٩٢٥ ، وبعد ذلك تولى رئاسة مجلس الأعيان والهيئة النيابية ، توفي في نيسان من عام ١٩٥٦ . احمد فوزي ، شخصيات وتواقيع ، بغداد ، ١٩٩٠ ، ص ١٤٧-١٥١ .

٧٨- مولود مخلص . وهو مولود مخلص باشا التكريتي ، ولد في الموصل عام ١٨٨٥ ، جاء إلى بغداد عام ١٨٩٩ ، ثم غادر بغداد حيث انضم إلى ثورة الحجاز ١٩١٦ وبعدها عاد إلى العراق عام ١٩٢٢ ارتقى عدد من المناصب في العهد الملكي ومنها متصرفا للولاء كربلاء عام ١٩٢٣ وعضو في مجلس الأعيان عام ١٩٢٥ ، انتخب نائب لرئيس مجلس الأعيان عام ١٩٣٠ وبقي في المنصب لعدة سنوات حتى أصبح رئيس لمجلس الأعيان عام ١٩٣٧ ، توفي في ٤ آب ١٩٥١ في لبنان . احمد عبد الرسول جبر الشجيري ، الموسوعة الشاملة لشخصيات عراقية معاصرة ، ط ١ ، الدار البيضاء للطباعة والنشر ، بيروت ، ٢٠١٤ ، ص ٢٥٤ .

٧٧- تحسين علي (١٨٩١- ١٩٧٠) . وهو حسن تحسين بن علي ولد في بغداد عام ١٨٩١ ، درس في المدرسة العسكرية في استانبول فتخرج منها ملازما في الجيش العثماني في أيار ١٩١١ ، عاد إلى بغداد في كانون الثاني ١٩١٤ فالتحق في فيلق المشاة ثم نقل إلى قوة الدرك ، بقي في بغداد حتى الاحتلال البريطاني عام ١٩١٧ ، وفي عام ١٩١٨ شارك في الثورة العربية في سوريا وبعد سقوط الحكومة الفيصلية في دمشق ، عاد إلى بغداد في آذار ١٩٢١ فعين سكرتير لوزارة الدفاع في ١٢ تشرين الأول ١٩٢١ ، بقي يتدرج في المناصب في الحكومة العراقية حتى عين متصرفا للبصرة في ٢٧ تشرين الثاني ١٩٣٣ ، توفي في بغداد في ٢١ تشرين الثاني ١٩٧٠ . للمزيد من التفاصيل ينظر . مير بصري ، المصدر السابق ، ص ١١١-١١٠ .

٧٨- وبعد الافتتاح انتقل المدعوون إلى مادبه أعددتها مديرية الميناء ، وبعد الانتهاء قام الكولونيل وورد بتقديم هدية إلى الملك غازي وهي عبارة عن صينية متوسطة الحجم مصنوعة من الفضة الخالصة تعلوها الكرة الأرضية وفي قمتها صورة مصغرة لطائرة الملك الخاصة مع قلمين رسم عليهما شعار الدولة والتاج الملكي العراقي . عبد القادر باشا اعيان العباسي ، المصدر السابق ، ص ١٩٥ .

٧٩ - رجاء زامل كاظم الموسوي ، المصدر السابق ، ص ١٢٠ .

٨٠- بدر خالد البدر ، المصدر السابق ، ص ٢٣٥ .

٨١- مجيد خليل حسين ، اقتصاديا النقل الجوي العراقي حاضرها ومستقبلها ، رسالة ماجستير غير منشورة ، كلية الإدارة والاقتصاد ، جامعة بغداد ، ١٩٧٨ ، ص ٥١ .

٨٢- هاشم الخياط ، المصدر السابق ، ص ٢٤٣ .

٨٣- المصدر نفسه .

المصادر .

أولا - الوثائق .

• الوثائق الغير المنشورة .

- ملفة رقم ، ٢٩٩ / ٥٢١٨٠٠ ، مصور مايكرو فيلم ، عنوانها (مديرية الطيران المدني) .
- ملفة رقم ، ٣٤٤٨ / ٣١١ صور مايكرو فيلم ، عنوانها (التشریفات / بیانا مذاعة) .
- ملفة رقم ٣١١/٤٧٢ ، مصور مايكرو فيلم ،عنوانها (الطيران المدني) .
- ملفة رقم ، ٢٣٣ / ٣٢١٣ ، مصور مايكرو فيلم ، عنوانها ،(الميناء الجوي في بغداد) .
- ملفة رقم ٣٠ / عربي ، سجل ورقي ، عنوانها (انضمام العراق إلى الاتفاقية الجوية الدولية / وزارة المستعمرات برقية من وزير المستعمرات) .

- الوثائق المنشورة .

أ. ملفات الوزارات .

• وزارة النقل .

- المنشأة العامة للطيران المدني العراقي ، قسم الإعلام بيانات غير منشورة ، بغداد ، ٢٠١٦ .
- المنشأة العامة للطيران المدني العراقي ، قسم التخطيط والمتابعة ، المكتبة الفنية ، نبذة تاريخية عن مطار بغداد ، بيانات غير منشورة ، بغداد ، ٢٠١٦
- المنشأة العامة للطيران المدني العراقي ، قسم التخطيط والمتابعة ، المكتبة الفنية بيانات غير منشورة ، بغداد ، ٢٠١٢
- المنشأة العامة للطيران المدني العراقي ، قسم النقل الجوي بيانات غير منشورة ، بغداد ، ٢٠١٢ ،
- شركة الخطوط الجوية العراقية ، قسم التخطيط والمتابعة ، الخطة ، نبذة تاريخية عن تأسيس الخطوط الجوية العراقية . بيانات غير منشورة ، بغداد ، ٢٠١٢ .

ب- البريطانية .

- المكتبة البريطانية ، مجموعة ٥/٣٥ الخاصة بالطيران المدني العراقي (افتتاح مطارات في بغداد والمعقل ، قطر ، ٢٠١٧ .

ثانيا - الكتب العربية .

- احمد عبد الرزاق الحلفي وبثينة عبد الوهاب الحلفي ، البصرة في الثلاثينيات والأربعينيات ، ط٢ ، ، بغداد ، ٢٠١٣ .
- احمد فوزي ، شخصيات وتواقيع ، بغداد ، ١٩٩٠ .
- بدر خالد البدر ، رحلة في قافلة الحياة ، ج١ ، ط١ ، ١٩٨٧ .

- حسين سلمان محمود ، الكويت ماضيها وحاضرها ، ط ١ ، المكتبة الأهلية ، بغداد ، بدون سنة طبع .
- خالد أحمد الجوال ، موسوعة أعلام كبار سياسة العراق الملكي (١٩٢٠ - ١٩٥٨) ، بغداد ، ج ١ ، ط ١ ، ٢٠١٣ .
- دنكور الياهو ، الدليل العراقي الرسمي لسنة ١٩٣٦ ، موسوعة سنوية اجتماعية اقتصادية تجارية زراعية ، بيروت ، ١٩٣٦ .
- سليم طه التكريتي ، مولود مخلص بطل وادي موسى في الثورة العربية الكبرى ، ١٩٩٠ ، ص ٧٦ .
- لطفي جعفر فرج ، الملك غازي ودوره في سياسة العراق في المجالين الداخلي والخارجي ١٩٣٣ - ١٩٣٩ ، بغداد ، ١٩٨٧ .
- طارق عبد الحافظ سعيد ، الطيران المدني في العراقي والدولي ، بغداد ، الجزء الأول ، ١٩٨١ .
- عبد الرزاق الحسني ، تاريخ الوزارات العراقية ، ج ٤ ، دار الشؤون الثقافية العامة ، بغداد ، ١٩٨٢ .
- ميس داود خشن الربيعي ، وزارة المواصلات والإشغال العراقية (١٩٣٩ - ١٩٥٨) دراسة تاريخية ، رسالة ماجستير غير منشورة ، كلية التربية (ابن رشد) ، جامعة بغداد ، ٢٠١٤ ، ص ١٦٤ .
- محمود فهمي الدرويش ، وآخرون ، دليل الجمهورية العراقية لسنة ١٩٦٠ ، دائرة معارف علمية ، تاريخية ، اجتماعية ، صناعية ، زراعية ، تجارية ، بغداد ، ١٩٦١ .
- صباح كجة جي ، التخطيط الصناعي في العراق أساليبه وتطبيقاته وأجهزته للفترة ١٩٢١ - ١٩٨٠ ، ج ١ ، بغداد ، بدون سنة طبع .
- هاشم الخياط ، دليل الرافدين يبحث في شؤون العراق السياسية والاقتصادية والاجتماعية ، ط ٢ ، بغداد ، ١٩٤٧ .

ثالثا - الرسائل و الاطاريح .

- رافد عبد النبي إبراهيم الصائغ ، العناصر المناخية والظواهر المرافقة لها وتأثيرها على واقع النقل الجوي في العراق ، رسالة ماجستير غير منشورة ، كلية التربية للبنات ، جامعة الكوفة ، ٢٠١٤ .
- رضا عبد الرزاق عبد الوهاب ، دراسة عمليات وتنظيم قطاع النقل الجوي في العراق ، رسالة ماجستير غير منشورة ، كلية الإدارة والاقتصاد ، جامعة بغداد ، ١٩٧٧ .
- جلال بابان ودوره السياسي في العراق حتى عام ١٩٥٨ ، رسالة ماجستير غير منشورة ، كلية التربية (ابن رشد) ، جامعة بغداد ، ٢٠٠٢ .
- رضا عبد الرزاق عبد الوهاب ، دراسة عمليات وتنظيم قطاع النقل الجوي في العراق ، رسالة ماجستير غير منشورة ، كلية الإدارة والاقتصاد ، جامعة بغداد ، ١٩٧٧ .
- زينة مسلم درويش ، وزارة المواصلات والإشغال (١٩٢٠ - ١٩٣٩) دراسة تاريخية ، رسالة ماجستير غير منشورة ، كلية التربية أبن رشد ، جامعة بغداد ، ٢٠١٢ .
- عباس فرحان الزاملي ، رستم حيدر ودوره السياسي في العراق ، رسالة ماجستير غير منشورة ، كلية التربية ابن رشد ، جامعة بغداد ، ١٩٩٧ .
- عمر عادل طه لطيف الحياي ، القوة الجوية العراقية ١٩٣١ - ١٩٥٨ دراسة تاريخية ، رسالة ماجستير غير منشورة ، كلية التربية ، جامعة ديالى ، ٢٠١٤ .
- محمد قصي ناجي ، أثر العوامل الطبيعية في توقييع المطارات المدنية ، رسالة ماجستير غير منشورة ، مركز التخطيط الحضري والإقليمي ، جامعة بغداد ، ٢٠٠٠ .
- مجيد خليل حسين ، اقتصاديات النقل الجوي العراقي حاضرها ومستقبلها ، رسالة ماجستير غير منشورة ، كلية الإدارة والاقتصاد ، جامعة بغداد ، ١٩٧٨ .
- ١٠- مها شاكر جبر الإمارة ، تطور النقل الجوي في العراق ١٩٥٠ - ٢٠١٢ (دراسة في جغرافية النقل) ، رسالة ماجستير غير منشورة ، كلية الآداب ، جامعة البصرة ، ٢٠١٣ .

رابعاً - المقابلات الشخصية .

- مقابلة شخصية مع عبد الكريم جاسم علي ، رئيس مراقبين جويين أقدم ، وحدة إدارة السلامة ، مطار بغداد الدولي ، بتاريخ ١١ آب ٢٠١٦ .

خامساً - الموسوعات .

- احمد عبد الرسول جبر الشجيري ، الموسوعة الشاملة لشخصيات عراقية معاصرة ، ط ١ ، الدار البيضاء للطباعة والنشر ، بيروت ، ٢٠١٤ .
- مير بصري ، أعلام السياسة في العراق الحديث ، ج ٢ ، ط ١ ، دار الحكمة ، لندن ، ٢٠٠٤ .

• عبد القادر باشا أعيان العباسي ، موسوعة تاريخ البصرة ، ج ١ ، شركة التابمس للطباعة والنشر ، بغداد ، بدون سنة طبع .

• عبد الوهاب ألكيالي ، الموسوعة السياسية ، ج ٣ ، ط ١ ، بيروت ، ١٩٩٩ ،

سادسا- المجالات والبحوث المنشورة .

• خالد السلطاني ، (ميناء البصرة الجوي) ، مجلة المدى ، العدد ٣٥٦٦ ، ٢ شباط ٢٠١٦ .
• قحطان حميد كاظم العنبيكي ، القوة الجوية العراقية مرحلة التأسيس واستحداث التشكيلات ومهام العمل
التعرضي ٢٢ نيسان ١٩٣١ - ١٩٣٩ ، مجلة كلية الآداب ، جامعة ديالى ، العدد ١٠٢ ، ٢٠١٤ .
• محمد جاسم الندف ، أهمية تطوير التدريب وتأثيره على أداء مهندسي الطيران المدني ، بحث مقدم إلى
المؤتمر العلمي الأول للطيران المدني في العراق ' المنشأة العامة للطيران المدني العراقي ، بغداد .
بدون سنة طبع .

سادسا - شبكة المعلومات الدولية .

١- المحطة العالمية ، hammdann.net/images/stories .

