ميناء البصرة ودوره في تنشيط الاقتصاد العراقي وتأثير الاضرابات العمالية على حركة الاقتصادية ١٩٢١ -١٩٥٨ م

علي جبار درويش أ.م.د. احسان علي حسين
الجامعة المستنصرية/ كلية التربية، جامعة بغداد/ كلية التربية ابن رشد للعلوم الانسانية

الملخص :

شهد العراق بصورة عامة ولواء البصرة بصورة خاصة خلال المدة (١٩٢١-١٩٥٨) حركة اقتصادية قادتها الدولة العراقية أنذاك بغية الوصول الى تقدم البلاد وازدهارها، وكان ميناء البصرة له دوراً كبيراً في تنشيط الاقتصاد العراقي من خلال دخول وخروج البواخر التجارية له، ومساهمة الشركات الاجنبية العاملة في الميناء في تنشيط الحركة التجارية منها تصدير النفط والتمور وغيرها المواد التجارية، فضلاً عن ظهور اضرابات عمالية مطالبتهم بتحسين حالتهم المعيشية

الكلمات المفتاحية: (الميناء، البصرة، اضرابات، اقتصاد)

Basra port and its role in revitalizing the Iraqi economy 1921-1958

Ali Jabber Darwish Dr. Ehsan Ali Hussain

Abstract

Iraq in general and the Basra Brigade in particular witnessed during the period (1921-1958) an economic movement led by the Iraqi state at that time in order to reach the country's progress and prosperity, and the port of Basra had a major role in revitalizing the Iraqi economy through the entry and exit of commercial ships for it, and the contribution of foreign operating companies In the port, the commercial movement has been stimulated, including the export of oil, dates, and other commercial materials, in addition to the emergence of labor strikes demanding an improvement in their living conditions.

Keywords: (port, Basra, strikes, economy)

المقدمة :

تعد البصرة المنفذ الوحيد الذي يربط العراق بالعالم الخارجي عبر جزئه الجنوبي بشريط ساحلي ضيق يبلغ ٦٥كم، وهي تقع في إقليم متباين من النواحي الجغرافية والاقتصادية والسياسية، ضمن المنطقة المحصورة ما بين البحر المتوسط والبحر الأحمر من جهة والخليج العربي من جهة أخرى وهذا الموقع أثر على نشاطها وأهميتها، لأنها تقع ضمن منطقة التنافس والصراعات لعقود تاريخية أثرت في بلورة تاريخها الجغرافي، إلا إن هذا الموقع المتطرف أعطى لواء البصرة ميزة خاصة عن غيرها من الالوية الأخرى، إذ جعلها تحتوي على جميع موانئ الدولة، وجعلها ممراً أرضياً وبحرياً مهماً يربط ما بين العالم الخارجي والوية العراق كافة، لذا تم إنشاء موانئ ذات قاعدة تجارية من أجل الإفادة من أرصفتها في العمليات التجارية والصناعية، وتعد شركة نفط الجنوب، لكونها تمثل بوابة العراق على العالم الخارجي ولها دور كبير بدعم الاقتصاد يتمثل في تسهيل عمليات التبادل وتوفير موارد مالية للدولة ومساهمتها الفاعلة بتوفير فرص العمل.

وقسم البحث الى ثلاث محاور وخاتمة ومن ثم قائمة المصادر،تناول المحور الاول بداية تأسيس ميناء البصرة على يد القوات البريطانية وانتقال ملكية الميناء الى الحكومية العراقية وتطويره، تناول المحور الثاني دور ميناء البصرة في تنشيط الاقتصاد العراقي خلال المدة ١٩٤٥-١٩٥٨ واهم التطورات في هذا الميناء التي حصلت من خلال دور الحكومة في نقل ملكية الميناء من السلطات البريطانية الى الحكومة العرقية وتغير المدراء والعمال الاجانب بالموظفين العراقيين، واصدرت تعليمات جديدة في العمل، فضلاً عن زيادة عوائد النقل الداخلية والخارجية وزيادة اعداد السفن والبواخر الداخلة الى الميناء والخارجة،اما القسم الثالث فتناول حركة الاضرابات العمالية في ميناء البصرة حيث كانت لها تأثير على الواقع الاقتصادي فضلاً عن ظهور الوعي القومي لدى هذه الطبقة العمالية، ومحاولة بعض الاحزاب استغلال هذا التجمع للمطالبة بحقوقهم في العمل وتحسين حالتهم المعيشية من خلال زيادة اجورهم وضمان حقهم الاجتماعي.

اعتمد الباحث على العديد من المصادر الاقتصادية وعلى وثائق ملفات وزارة النقل وتقارير عن ميناء البصرة في مكتبة دار الكتب والوثائق فضلاً عن وثائق مركز البصرة، والكتب المهمة وابرزها ميناء البصرة ١٩١٩ -١٩٥٨ لمؤلفة طالب جاسم محمد الغريب، و الاوضاع السياسية في البصرة بعد الحرب العالمية الثانية ١٩٤٥-١٩٥٨، لمؤلفه نجاة عبد السادة، و عبد الزهرة عبد المهدي صالح، الموانئ العراقية تاريخها واصالتها ١٩١٩-١٩٦٩، فضلاً عن الاعتماد على جريدة الثغر والشعب وصوت الاهالي، أرجو ان ينال هذا الجهد المتواضع رضا من يقرأه ومن الله التوفيق.

اولاً : تأسيس وتطوير مرافق ميناء البصرة :

كانت البصرة قبل الحرب العالمية الاولى تتمتع بأهمية تجارية، ولكن لم يكن لها ميناء سوى ثلاث اماكن لوقوف السفن، وكانت تنقل حمولتها بواسطة زوارق صغيرة بسبب العوائق في مصب شط العرب، والتي لا تسمح بعبور السفن الكبيرة المغطس [i]، وان المنافسة الاوربية في البصرة لم تك تقتصر على التجارة فحسب بل اخذت تلاحظ تواجد السفن الحربية لبعض الدول الاوربية ولاسيما الاسطول البريطاني في مياه شط العرب وميناء البصرة [ii].

اصبحت البصرة بعد اندلع الحرب العالمية الاولى ١٩١٤-١٩١٨ قاعدة بريطانية للأعمال الحربية ضد الدولة العثمانية واقتضى لك منها ان تتضمن سرعة النقليات وما ترتب عليها من تدفق عدد كبير من الجيوش المشاة، فجلبت الاجهزة والمعدات الحديثة للميناء، وبنت الارصفة ومدت خطوط سكك الحديد للحمل، واختيرت المعقل التي تبعد اربعة اميال عن البصرة لعمق المياه الملاصقة للضفة الغربية وبطول ٤١٤ ، ٢ كم مقراً للأرصفة الرئيسية [iii].

في العاشر من اذار عام ١٩١٦ اصدرت قيادة الحملة العسكرية امراً عسكرياً بتعين رئيس مهندسي ميناء رانكون الهندي جورج بوكنان(George buchna) مديراً للمينا، وبموجب هذا الامر تم تقسيم اعمال الميناء الى ثلاث اقسام[iv] :

١ - قسم السيطرة البحرية (marine control)

٢- ادارة النقل (traffic)

٣- اعمال الميناء(port works)

ففي عام ١٩١٩ نقلت ادارة الميناء الى السلطة المدنية واصبح نافذ المفعول ١٩٢٠ واعيد تنظيمه كوحدة مستقلة استقلاً مالياً وكقاعدة للعمل التجاري [v]، ولعل ابرز المشاكل التي واجهت السلطات المدنية في بداية اعمالها افتقارها للاماكن الملائمة للخزن، اذ ان السلطات العسكرية لم تنشئ خلال السنوات الحرب مخزناً لحفظ البضائع في جميع المراسي التي استخدمتها إذ ان التجهيزات والمعدات التي تعامل بها الميناء في تلك الفترة معدات عسكرية تنقل من الارصفة بأسرع وفت لمتطلبات العملات العسكرية[vi].

لزيادة الشحن والتفريق للبضائع التجارية اتفقت ادارة الميناء مع شركة دارسي البريطانية على بناء ثلاثة مخازن تجارية [vii].

قرر مجلس الوزراء عام ١٩٢٣ الموافقة على الحاق ميزانية الميناء مع ميزانية العراق، ونقل ملكية الميناء الى الحكومة العراقية بدفع الدين البالغ ٥٤٠,٨٧٤,٠٦٤ دينار على شكل اقساط تحت اشراف الحكومة البريطانية وادارتها [viii].

توسع ميناء البصرة خلال عهد الانتداب البريطاني على العراق من خلال تخفيض الرسوم واجور الشحن والضمان وازدادت ايرادته حتى وصلت بين سنتي ١٠٢٠ -١٩٣٢ ما مجموعة ٣,٥٠٨,٩٩٤ دينار ومجموع مصروفاته ٢,٥٥٤,١٨٤ ديناراً ودفعت ٣٧٢٧٦٠ ديناراً للحكومة البريطانية كفوائد وأقساط واستهلاك للدين وخصصت مبالغ اخرى للأعمال الثانوية بلغت ٣١٩٧١٤ ديناراً و ١٢٤,٦٣١ ديناراً للأعمال الرئيسية [ix].

استمرت حاله الزيادة في المدخولات التي يدرها الميناء والتي تعكر اهميته الاقتصادية للدولة بشكل كبير، فقد ازدادت زيادة مطردة في السنوات المالية فبلغت مدخولاته في ١٩٣٤ بمقدار ٢٩٧٧٧٤٣ دينار، وفي عام ١٩٣٥ بلغت ٢٩٣٤٢٥ ديناراً، وفي عام ١٩٣٦ ازدادت على السنوات السابقة وبلغت ٢٧٨٠٤ ديناراً [x].

تم تطوير ميناء البصرة عام ١٩٣٧ ببناء مطار العصري وفندق شط العرب، الى جانب ذلك افتتحت مصلحة الطائرات المائية ووضعت العوامات والمصابيح في الميناء البحري لكثرتها بالنزول ليلاً ونهاراً، فضلاً عن استخدام يخت تجاري كباخرة للدلالة وللأعمال الاخرى [xi]، فضلاً عن انها كانت مجهزة بعلامات واشارات واضحة و خمسون من الاطواف الغازية والمنائر الحديثة بالإضافة الى خمسة سيمافورات منارة بين عمق المياه وذلك لإرشاد ادلاء السفن [xii].

اما خلال الحرب العالمية الثانية ١٩٣٨-١٩٤٥ فقد شهدت مرافق الميناء تطوراً ملموساً مقارنة بالفترة التي سبقت الحرب العالمية الثانية، ويجب ان لا يغيب عن البال ان الغاية من هذا التطور لم يكن منصباً على تسهيل مهمة التجارة بل كان هدفة خدمة قوات الحلفاء في الجبهة الشرقية حيث سلمت البواخر والسفن النهرية ومعظم مرافق الميناء الى القوات البريطانية، وللغرض نفسة اعيد ترميم الارصفة لمواجهة الضغط الحاصل في تفريغ المعدات العسكرية، لذا انشأت الركائز الثابتة من الاسمنت بدلاً من الاعمدة الخشبية للأرصفة وبامتداد (١٠٠,٥٨٤) م على طول الارصفة، كما تم بناء رصيفين اخرين بحملان رقم (٧) و (٨) على التوالي[xiii]

اولاً - ميناء البصرة ودوره في تنشيط الاقتصاد العراقي :

شهد ميناء البصرة حالة من عدم الاستقرار الاداري حيث اتضح ذلك من خلال تعدد المدراء البريطانيين الذين تولوا مسؤولية ميناء البصرة خلال الثمان سنوات التي تلت تنحي الجنرال ورد (General Ward) من الادارة و حيث اشغل هذا المنصب من قبل كل من : السير بينت (sir bant) لمدة عشرة ايام، السير دوناتد لنكس (Sir Donated Linux) في شباط ١٩٤٦، السير توماس جونس(Sir Thomas Jones) في اب ١٩٤٧- ١٩٥١ وكالة [xiv].

ففي الثالث والعشرين من اذار ١٩٤٩ من جلسة مجلس النواب، تطرق النائب حسن عبدالرحمن قائلاً " ان دائرة الميناء دائرة شاذة في وضعها وهي ليست دائرة عراقية، وانما دائرة بريطانية ليس للعراق ايه علاقة فيها" موضحاً ان بريطانيا ترغب في ابقاء الوضع الشاذ في الميناء الى الابد، فهي لا تريد ان تجعل منعا دائرة عراقية، لأنها في حاجة ماسة للميناء، ودعا الحكومة الى ضرورة ايجاد وسيلة لإنقاذ الاملاك باعتبارها مسجلة باسم وزير المستعمرات البريطانية، علماً ان كل منشآت الميناء مسجلة باسمة فعلاً، وانتقد دائرة الميناء في اسرافها غير المبرر وناشد الحكومة بضرورة تهيئة ملاكات عراقية صغيرة صرفة، لغرض ممارسة اعمال ربان الباخرة والدليل[xv].

تم تعين اول مدير عراقي في الخامس عشر من شباط عام ١٩٥١ هو محمد سعيد القزاز[xvi]، وبعد انتقال ملكية ميناء البصرة الى الحكومة العراقية، بدأت عملية احلال العراقيين محل البريطانيين في الوظائف الرئيسية وعلى الوجه الاتي بالتحديد خلال المدة من ١٩٥٢-١٩٥٤ [xvii].

١- رجب النعمة الساعدي مساعداً للمدير العام للشؤون التجارية

٢- علي فؤاد مساعداً للمدير العام لشؤون التنمية

٣- رحمة الله مساعداً للمدير العام للشؤون الادارية

٤ – قاسم الزهير المستشار الحقوقي
٥- جبار اطفيان مديراً للنقليات
٦- الطبيب علي فتاح مدير للشؤون الطبية.

ان الحركة التجارة العمومية عن طريق الميناء سجلت زيادة كبيرة بلغت نحو ٥٠ %، ففي عام ١٩٥٠ ابتداء العمل ببناء رصيف رقم (١) ورقم (٣) في منطقة الفاو من قبل شركة نفط البصرة، انتهى العمل منه في اب ١٩٥٢، كما ابتداء العمل في شهر كانون الثاني ١٩٥٢ لبناء رصيف رقم (٢) ورقم (٤) من قبل نفس الشركة[xviii].

كانت مهمة ادارة الميناء تقديم الخدمات للبواخر القادمة من حيث ارساءها واقلاعها ودخولها وخروجها من مدخل شط العرب، وتقوم الشركة بدفع الاجور لإدارة الميناء مقابل تلك الخدمات، وهناك اجور تحدد سعر السلع المصدرة من موانئ شط العرب وبالإمكان اتخذها كأساس لمثل هذه الاجور، الا ان ادارة الميناء وادارة الشركة الاجنبيتين اتفقتا على حل منفرد ضمن مصالح الشركة وبالتالي مصالح بريطانيا الاقتصادية [xix].

وكانت مستويات مياه الانهر قد سجلت خلال الفترة ١٩٥٥- ١٩٥٦ انخفاضا كبيراً، مما ادى الى توقف علميات النقل النهري بين البصرة وبغداد و تكسد مقدار كبير من البضائع في منطقة الترانزيت وفي السقيفات في المعقل غير انه بالنظر للكفاءة المتوفرة في توضيب الحمولات ونقلها بشكل منسق من الارصفة وكذلك ما وضع من تحسينات في التدابير الخاصة بعمليات الارساء، اصبح بالإمكان التسريع في تفريغ البواخر وتحميلها بشكل جيد، هذا وقد وضع خلال العام ١٩٥٦ نفسه المرسى الجديد رقم ١٠ موضع الاستعمال [xx].

جدول رقم (١)

مدخولات ميناء البصرة بالدنانير من عام ١٩٥٤-١٩٥٧[xxi].

ابواب المدخولات	١٩٥٤-١٩٥٥	١٩٥٥-١٩٥٦	١٩٥٦-١٩٥٧
القسم البحري			
(أ) عوائد الميناء	١٠٨,١٤٠	١٥٩,٤٣٢	٢٠٤,٤٣٣
اجور القيادة	١٣١,٢٨٣	٢٠٧,٥٨٦	٢٤١,٠٣٤
اجور الرسو والاقلاع	١٦,٢٣٠	١٧,٠١٨	٥٣,٩٧١
مدخولات اخرى	٤٨٨,٨٠٠	٦١٦,٥٠٦	٧٨٧,٨٦٠
قسم النقليات			
عوائد الميناء (ب)	١٨٤,١٥١	٣٢٠,٥٥٦	٣٠٥,٩٧١
اجرة التفريغ	١٧٧,١٠٣	٢٢٥,٣٣٠	٢١٢,٣٢٦
اجرة التسليم	١٥,٣٦٢	١٦,٠٥٨	١٤,٦٤٨
عوائد ميناء اخرى (هـ)	٢٥,٣٥٢	١٦,٠٥٨	١٤,٦٤٨
مدخولات اخرى	٨٩٠,٩٩٩	١،٢١٢،٧٩٣	١,٠٥٠,٢١٧
المجموع العام	٢,٧٨٨,١٠٠	٣,٦٥٩,٢٣١	٣,٦٥٩,٢٣١

خلال المدة ١٩٥٥-١٩٥٧ ارتفع عدد البواخر التي دخلت الميناء وغادرته ارتفاعاً كبيراً [xxii]، فكانت نسبة الزيادة للبواخر القاصدة البصرة وخرمشهر ١٥% والبواخر القاصدة عبادان اكثر من ١٠٠% والبواخر القاصدة الفاو ما يقارب ٤٥ % هذا وقد كان التقدم الفائق الحاصل في مشروع الحفر كان عاملاً فعالاً في تهيئة التسهيلات لحركات الملاحة والبواخر وقد سجلت عمليات الحفر في قناة المدخل الجديد تقدماً كبيراً [xxiii].

جدول رقم (٢)

حركة البواخر التجارية البحرية الداخلة الى ميناء البصرة والخارجة من الفترة ١٩٥١-١٩٥٧ [xxiv].

السنة	عدد المسافرين		عدد السفن						الحمولة الطنية المسجلة				الحمولة الطنية للبضائع	
	القادمون	المغادرون	المشحونة		الفارغة				المشحونة		الفارغة			
			القادمة	المغادرة	القادمة	المغادرة	القادمة	المغادرة	القادمة	المغادرة	القادمة	المغادرة	المستوردة	المصدرة
١٩٥١	١١,٩٦٩	١١,٤٤٣	٢٧٨	٢٤٧	٢٧	٥٧	٩٦,٥٤٧	٨٢٩,٩١٨	٨٨,٢٨٨	٢٢١,٣٤٦	٣٤٠,٠١٠	٧٤٠,٢٤١
١٩٥٢	١٣,٦٢٥	١٤,١٤٣	٢٨٠	٢٣١	٢٤	٧٢	٩٨٤,٢٩٩	٧٩٧,٨٥٦	٧٧,٣٦٨	٢٦٦,٦٣٠	٤٠٠,٩٩٧	٥٤٢,٤٨٧
١٩٥٣	١٤,٤٦٦	١٢,٨٣٠	٣٩١	٢٩٧	٣٩	١٢٧	١,٣٥٩,٨٢٩	١٠٢٣,٠٨٨	١١٠,٥٩٨	٤٣٨,٧٩٥	٤٧٨,١٤٥	٧١٩,٤١٧
١٩٥٤	٢٣,١٥٥	١٧,٧٠٤	٣٨١	٨٠٤	٢١	١٠٤	١,٣٣٨,٩١١	٩٧٦,٦٤٥	٣٤,٦٨٧	٤٠٤,٠٥٨	٤٧٥,١٠١	٧٤٦,٨٣٦
١٩٥٥	٢٠,٧٥٣	١٦,٢٢٤	٤٠٩	٢٩٨	٢٥	١٨٦	١,٤٧٣,٠١٨	١,٠١٣,١٢١	٥٠,٩١٢	٥١٥,١٩٩	٧٢٧,٤٤٦	٥٦١,١٩٤
١٩٥٦	١٥,٦٧٠	١١,٨٠٨	٤٢٣	٢٨٨	٨٠	١٦٩	١,٤٤٠,١١٠	٩١٥,٠٦٦	٦٠,٦٨٠	٦٠٤,٢٨٠	٦٥٩,٠٨٦	٤٧٥,٦١٣
١٩٥٧	١٧,٥٤٣	١١,٢٣٦	٤٩٠	٢٩٦	٥١	٢٤١	١,٦٤٠,٤٤١	٩٦١,٥٢٤	١٤٦,٥٢٥	٨٠٨,١٥٥	٦٦٨,٨١٠	٨٥٦,٢٧٥

جدول رقم (٣)

مصروفات ميناء البصرة بالدنانير من عام ١٩٥٤-١٩٥٧[xxv]

ابواب المصروفات	١٩٥٤-١٩٥٥	١٩٥٥-١٩٥٦	١٩٥٦-١٩٥٧
المصروفات الاعتيادية :-			
الرواتب والاجور والاستحقاقات	٨٨,٠٣٠	٨٧,١٢٣	١١١,٩٨٤
اعمال وترميمات وصيانة	٩١٠,٥١٢	٩١٤,٤١٥	١,٠٨٦,٩٥٢
نفقات عامة	٦٨٣,٥٧٤	٧٥٣,٩٠٨	٨٤٩,٤٧٣
مخصصات غلاء المعيشة	١٤٣,٩١٢	١٤٨,٨٠٨	١٥٠,٩٩٣
منحة موظفي الدولة ومستخدميها	-	١٩٥٢٨	-
مصروفات الاشغال بالدين	٥٦,٨٧١	٣٧٠,٥٩٨	١٠٣,٠١٩
الاندثار في المرافق الرئيسية	-	-	-
الدين الرئيسي - مبالغ الاطفاء	-	-	-
الدين الرئيسي- الفوائد	١٥,١٣٤	٢٣,٣٥٧	٥,٧٠٣
المصروفات الاخرى			
محلات توليد الكهرباء وتصفية المياه للميناء الجوي	١٦٤,٥٥٣	١٩٩,٠٦٧	٢٤٠,٠٥٤
بار الاستراحة وفندق شط العرب	٨٧,٢٥٠	١٠٤,٢١٤	١١٧,٩٠٨
	١٢٢,٢٨٣	١٣٠,٩٨٥	١٢٥,٤٧٨
المجموع العام	٢,٢٧٢,١١٩	٢,٧٥١,٠٩٣	٢,٧٩٢,٥٣١

جدول رقم (٤)

اعداد حمولة السفن المحلية التي دخلت شط العرب في الفاو من المدة ١٩٥١ -١٩٥٧[xxvi].

السنة	العدد	حمولة السفن
١٩٥٠-١٩٥١	٩٠٩	٧٧,٢٠٣
١٩٥١-١٩٥٢	١,٠٧٨	٤٩,٩٠٧
١٩٥٢-١٩٥٣	١,٠٧٦	٥٢,٩٨٨
١٩٥٣-١٩٥٤	٩٥٦	٥٨,٦٧٤
١٩٥٤-١٩٥٥	٧٩٧	٤٣,٨٧٦
١٩٥٥-١٩٥٦	٨٩٥	٢٧,٦٨٨
١٩٥٦-١٩٥٧	١,٠١٣	٦٠,٢٠٣

مما لاشك ان اجراء التحسينات في نهر القنوات كعمليات الكري والحفر اسهم بشكل كبير في زيادة نشاط الملاحة وارتفاع البواخر التجارية الداخلة والمغادرة ميناء البصرة.

ثالثاً- اضرابات عمال الموانئ وتأثيرها على الاقتصاد العراقي ١٩٤٥-١٩٥٨:

شكلت الإضرابات العمالية موقفاً بارزاً في حياة الطبقة العاملة في البصرة بعد الحرب العالمية الثانية، مع أن الإضرابات لم تكن أحداثاً جديدة تماماً[xxvii]، لكنها أخذت طابعاً واضحاً بعد الحرب، لتزامنها مع ظهور النقابات العمالية والأحزاب السياسية، ومحاولة الأحزاب كسب العمال إلى صفوفها[xxviii].

وانعكس ذلك في تحوّل مطالب العمال من مطالب اقتصادية صرفة إلى مطالب سياسية، بعد إدراك العمال التطورات السياسية المحلية والعربية والعالمية، وبدأ الوعي الفكري يشمل قسماً لابأس به من أفراد طبقة العمال، إذ أدركت نوعاً ما موقفها الاقتصادي والاجتماعي في الكيان العام للمجتمع، ولذلك كان موقف السلطة تجاه مطالب العمال وتحركهم ضعيفاً، لأنها اعتقدت أن هذه المطالب عبارة عن مشاغبا يُرمى من ورائها تعكير سير الأمور في البلاد[xxix]، وكانت الإضرابات غير مقتصرة على المؤسسات الحكومية، وإنّما شملت الشركات الأجنبية والشركات الوطنية التي تضم الكثير من الأيدي العاملة التي عانت من الوضع الاقتصادي السيئ بعد الحرب، فضلاً عن وجود الأجانب في المؤسسات الحكومية والشركات، وتحكمهم في حركة العامل العراقي، ما أشعر العمال بمسألة الضّنك المادي، وبقاء الأجنبي يتحكم بهذا الشكل، على الرّغم من تبدّل الأوضاع في العالم بعد الحرب العالمية الثانية[xxx].

شهدت البصرة بعد أن تشكلت فيها النقابات أولى محاولات الاحتجاج والإضراب، وكان عُمال الميناء أوّل من بدأ هذه المحاولة، بسبب نشاط نقابتهم وتشجيعها العمال على رفع العرائض، فضلاً عن تدنّي الحالة الاقتصادية والاجتماعية، وحدث أول إضراب بعد الحرب العالمية الثانية في عام ١٩٤٦ في مسفن الجبيلة [xxxi]، وكان المقرر أن يحصل الإضراب في في السابع والعشرين من نيسان ١٩٤٦ في مسفن الجبيلة بالتعاون بين عمال الأرصفة في المعقل، وعمال الفاو، وعُمال مسفن الميناء البحري،

ولكن الإضراب لم ينفذ بسبب معرفة السلطات بموعد الإضراب بواسطة جهازها السري، وقامت الشرطة باعتقال أعضاء النقابة ورؤساء العمل المؤيدين للنقابة، وسيقوا إلى الشرطة، إذ أمر حاكم التحقيق بناء على تقرير الشرطة بإيقافهم، واستعملوا أيضاً الضرب والتهديد للعمال وأجهضوا المحاولة، وعاد العمال إلى العمل[xxxii]، ولذلك لم يحدث إضراب بالمعنى الدقيق، أما إضراب عمال الفاو العاملين في الباخرة (نياركس Newarks)، فإنه حصل في شهر حزيران من العام نفسه، بسبب موقف سرهنك[xxxiii] الباخرة من العمال وفصله ثلاثة منهم " وكان عمال الباخرة قد أرسلوا برقية إلى جريدة الوطن يحتجون فيها على سوء معاملة سرهنك الباخرة، وتوقيف الشرطة لوفد المفاوضة الذي انتخبه العمال، وأنهم لن يعودوا إلى العمل حتى يُطلق سراح إخوانهم الموقوفين، ويوضع حد لأعمال سرهنك الباخرة من العمال وفصله ثلاثة[xxxiv]، منهم وكان عمال الباخرة قد أرسلوا برقية إلى جريدة الوطن يحتجون فيها على سوء معاملة سرهنك الباخرة، وتوقيف الشرطة للوفد المفاوضة الذي انتخبه العمال، وأنهم لن يعودوا إلى العمل حتى يُطلق سراح إخوانهم الموقوفين، ويوضع حد لتصرفات لأعمال سرهنك الباخرة ولإعمال مديرية الميناء [xxxv].

زاد نشاط العمال في عام (١٩٤٧م)، فشهدت البصرة في الحادي والعشرين من مايس ١٩٤٧إضراب عمال الميناء، اذ أضرب عمال شعبة الهندسة، وعُمال المسفن البحري، وبلغ عددهم ما بين (٢٠٠ - ٤٠٠) عامل، وعُمال النجارة، وكان عددهم (١٥٠-٢٠٠) عامل، احتجاجاً على تصرفات إدارة الميناء، وكانت العريضة التي قدمها الوفد المفاوض عن العمال قد بينت أن إدارة الميناء لم تعترف بحقوقهم بوصفهم طبقة منتجة لها نصيب من الحياة الإنسانية [xxxvi]، باستعمال الإرهاب وبفصل العمال وتوقيفهم، وترحيل الآخرين مع عوائلهم، وكانتْ مطالب العمال زيادة الأجور، وتخصيص وسائط نقل من دورهم إلى محل،اشتغالهم وتموينهم بالأقمشة أسوة بموظفي الميناء[xxxvii].

وتضامناً مع عمال الميناء، أضرب عمال سلطة تجهيز كهرباء وماء البصرة، التي كانت تابعة لإدارة ميناء البصرة، وذلك في الثاني والعشرين من ايار ١٩٤٧، وأضرب سائقو السيارات في المعقل والهارثة [xxxviii]. وذكر مدير ناحية الهارثة بكتاب إلى المتصرفية أن سبب الإضراب زيادة أسعار البنزين، ولكن الحقيقة هي ما جاء في كتاب مدير شرطة لواء البصرة من أن إضراب سائقي السيارات جاء بتحريض من عُمال الميناء أنفسهم[xxxix].

وكان إضراب سائقي السيارات قد شل حركة النقل تقريباً، على الرغم من استمرار سيارات المصلحة بالعمل التي كانت محدودة آنذاك، ولا تفي بحاجة السكان، وحصل بين السائقين والشرطة في طريق (بصرة-عشار) معركة، وأصيبت سيارتان بأضرار[xl].

وكان من نتيجة الإضراب التعاون بين شرطة لواء البصرة وشرطة الميناء، التي أوقفت أعضاء الهيأة الإدارية لنقابة الميناء وبعض السائقين المضربين ولكنّ حاكم التحقيق أفرج عنهم اربعة والعشرون من أيار من العام نفسه [xli].

استمر العمال بإضرابهم، ورفعت لجنة الإضراب العليا لعمال الميناء نداء إلى عمال العراق كافة، وضحت فيه أنهم نتيجة لتعنت مديرية الميناء وإصرارهم على عدم تنفيذ مطالبهم، قد أعلنوا الإضراب إلى أن تتحقق مطالبهم، وهي:

١ - الاعتراف بنقابة عمال الميناء وهيأتها الإدارية.
٢- تطبيق المادة المنفردة على عُمال الأرصفة.
٣- زيادة الأجور لجميع العمال في جميع مرافق الميناء.
٤ - إطلاق سراح الموقوفين والكف عن أساليب الإرهاب ضدهم.
٥ - إلغاء المقاولة المفروضة على عمال البواخر في الفاو.
٦- رفع الساعة الإضافية لعمال الهندسة، وتطبيق بنود قانون العمال بصورة عامة [xlii].

ووجهت المطالب نفسها إلى متصرف للواء للتوسط إلى إدارة الميناء، وطلب المتصرف من المضربين العودة إلى أعمالهم وتفهم مشاكلهم، ولكن بعد مفاتحة مدير الموانئ بذلك [xliii].

وكان من نتيجة الإضراب الإفراج عن الموقوفين من العمال والتعاون بين شرطة اللواء وشرطة الميناء؛ لأن شرطة الميناء لم تستطع السيطرة على الإضرابات، خاصة أنها مختصة بمنطقة الميناء فقط، بينما كانت الحركات والإضرابات لا تنحصر بين هؤلاء العمال فقط، بل تتعدى إلى عمال آخرين في المناطق التابعة للواء وأثبت الإضراب التعاون بين العمال في طرح مشاكلهم، على الرغم من حالة الإرهاب التي كانت تسود الحياة السياسية [xliv].

واستمرت الإضرابات العمالية، إذ شهد عام ١٩٤٨ تحرّكاً عُماليّاً بارزاً، اقترنت فيه مطالب العمال الاقتصادية إلى جانب التحرك السياسي الواضح بعد وثبة كانون الثاني ١٩٤٨ [xlv]، وأول هذه الإضرابات حدثت عندما أضرب عمال شركة كري مكنزي، في الثالث نيسان- ١٩٤٨، وكان عدد العمال المضربين (٤٦٣) عاملاً، حدّدوا مطالبهم [xlvi].

١- زيادة الأجور.
٢- عدم الطرد الكيفي.
٣-إجابة مطالب عمال الشركة في شط العرب
٤- تطبيق قانون العمال من الناحية الصحية.
٥- عدم إهانة العمال

وكان الإضراب قد اتخذ شكل مظاهرة قام بها العمال، وهتفوا بسقوط الشركات الاستعمارية[xlvii]، وابتدأت المظاهرة من ساحة الدوكيارد[xlviii]، فساحل نهر العشار، ثم انعطفوا السوق الصيادلة، وواصلوا مسيرهم إلى المتصرفية فساحة أم البروم، بعد ذلك رجعوا إلى ساحة الدوكيارد، وأصر العمال على مجيء وفد من الشركة للتفاوض معهم حول زيادة أجورهم، وعند الاستجابة بعض مطالبهم عادوا إلى العمل يوم السابع من نيسان ١٩٤٧ بعد ان استمرت اربعة ايام [xlix].

أن الشيء الجديد في الإضراب هو قيام العمال بالتظاهر والإصرار على تنفيذ مطالبهم، خاصة بعد أحداث وثبة كانون (١٩٤٨م)، التي أعطت الحركة العمالية دفعاً جديداً ترافق مع وعي العمال السياسي، الذي ساعدت النقابة في إظهاره، فمثلاً: نقابة الميكانيك عندما عقدت مؤتمرها الثالث في آذار (١٩٤٨)، ربطت بين المطالب الاقتصادية، وطرحت الوضع السياسي بعد الوثبة، وكان من مطالبها التي رفعتها "إجازة النقابات المعطلة، منح النقابات غير المجازة إجازة بالعمل، إطلاق الحريات الديمقراطية، إحياء ذكرى شهداء كاورباغي[l] وذكرى شهداء الوثبة [li].

كان هذا الإضراب فاتحة لإضرابات جديدة شهدتها البصرة، إذ أضرب عُمال أرصفة البناء، وعمال مشروع الماء والكهرباء، وعُمال البواخر واللاسلكي في ميناء الفاو، وعمال المسفن البحري، وبلغ عدد العمال المضربين (٣٠٠٠) عامل، قاموا بمظاهرة أمام بناية مديرية الميناء، وعرضوا مطالبهم[lii].

عندما جاءت حكومة نوري السعيد ٦كانون الثاني ١٩٤٩، اتخذت موقفاً معادياً من الحركة العمالية، بسبب نشاطها الكبير في عام (١٩٤٨)، واستطاعت شل الحركة الوطنية والنقابية، وتمكنت أيضاً القضاء على أهم النقابات، كنقابة عمال الموانئ[liii].

وكان انتعاش الحركة العمالية في العراق عموماً والبصرة خصوصاً قد دخل مرحلته الثانية بين العامين(١٩٥٢، و ١٩٥٣)، إذ اتَّخذت الحركة العمالية شكلاً جديداً في الإضرابات من خلال الاصطدام المباشر مع السلطة المحلية ووضوح انتماء العمال للأحزاب السياسية التي كانت تساعد على تحريكها، كالحزب الشيوعي العراقي، الذي عاد إليه نشاطه في عام ١٩٥١[liv].

شهد عام ١٩٥٢ مجموعة من الإضرابات العمالية، فكان إضراب عمال الميناء في المعقل أكثرها قوةً وسعة، إذ أضرب عمال مطبعة التايمس في الثامن شباط ١٩٥٢ استمر إضرابهم ثلاثة أيام، مطالبين بـ:

١- زيادة أُجورهم.
٢- عدم طرد العمال المضربين.
٣- عد أيام الإضراب من أيام العمل.
٤- إعادة المفصولين، وطرد رئيس كتاب المسفن
٥- تهيئة وسائل النقل للعمال.
٦- تأسيس صندوق ضمان.
٧- إعادة فتح نقابة عمال الميناء[lv].

غير ان ادارة الموانئ لم تستجب فقر العمال القيام بالأضراب وبدأ العمال اتصالاتهم وعادت اللجان الى نشاطها، كما بدأت الاجتماعات في دار مصطفى حمزة في المعقل[lvi].

وفي مساء الثاني والعشرون اكتوبر ١٩٥١ تشكلت اللجان التي ضمت لجنتين للمفاوضات الاولى والثانية ولجنة الانضباط ووزعت المهام على اعضاء اللجان كافة وكانت الساعة السابعة والربع صباحاً من يوم ٢٣ اب ساعة الصفر [lvii]. انطلقا المتظاهرين الى مقر الادارة الرئيسي الذي يبعد حوالي ٢كم عن المسفن وهناك التحق عمال الارصفة والاقسام الاخرى وتجمع اكثر من (٣٠٠٠) عامل[lviii].

ازاء تلك التطورات عقدت الحكومة العراقية في الحادي والعشرين من تموز ١٩٥٢ اجتماعاً برئاسة رئيس الوزراء مصطفى العمري وماجد محمود وزير الشؤون الاجتماعية وحسام الدين جمعة وزير الدفاع، وتم مناقشة اضراب عمال ميناء البصرة، وفي ختام الاجتماع قرر المجتمعون الاتي :

١- ارسال قوة سيارة من الشرطة من العمارة الى البصرة لتعزيز الموقف هناك.
٢- ان يسافر وزير الشؤون الاجتماعية الى لواء البصرة للوقوف عن كثب.
٣- اصدار بيان من قبل الحكومة حول الاضراب[lix].

وفعلاً ارسل متصرف لواء العمارة بناء على طلب الحكومة فوجاً من القوة السيارة للمرابطة في المعقل، كما اصدرت الحكومة بياناً اعتبرت مسالة سلفة العيد هي السبب الرئيسي للأضراب كما ادعت ان الامر بإطلاق النار لم يكن ألا محاولة لحماية الامن والنظام وحماية ارواح المواطنين وان الحادث انتهى بوقوع بعض الاصابات الطفيفة[lx]

وقد انتهى الاضراب بعد مشاورات عدة بين العمال وادارة الميناء، وانتهت بالاستجابة لمطالب مطالب العمال لكن وفق الشروط التالية :

١- تدفع زيادة قدرها (٢٥-٣٠) فلساً الى اللذين يتقاضون (٣٠٠) فلس فاقل.
٢- ينظر في امر السيارات والنقليات بصورة معتدلة من نقاط معينة.
٣- الملابس ينظر فيها عشرة ايام لدراسة كلفتها وعددها.
٤- لا يمكن العمل نصف نهار يوم الخميس، لان ذلك خلاف قانون العمال.
٥- يقدم طلب لأنشاء صندوق الاحتياط، وتؤيده الميناء الى الوزارة المختصة.
٦- ينظر في اعادة المفصولين، كل حسب قضيته.
٧- يوزع منشور حول الكف عن الاهانات ان وجدت.
٨- توزع الزيادات في الاجور على عمال القطعة حسب النسبة في الفقرة الاولى.
٩- تدفع اجور العمال المضربين اذا عادوا الى العمل حالاً.
١٠- تعطى تعويضات الى المصابين في حوادث الاضراب كما لو انهم اصيبوا في اثناء العمل وذلك بموجب قانون العمال[lxi].

وكان من نتيجة هذا الإضراب أن شُكلت لجنة لدراسة قوانين مديرية الميناء العامة وتوحيد قوانينها، وتحديد صلاحيات المدير العام الذي سيعين لهذا المنصب، وكذلك وضع قانون خدمة موظفي الميناء بجعل مستخدميه كافة موظفين شملهم قانون الخدمة المدنية والتقاعد، وكذلك ساند الإضراب الفئات الشعبية في البصرة[lxii].

شهد العراق بعد انتفاضة تشرين الثاني ١٩٥٢ فرض الأحكام العرفية، والرقابة على الأحزاب السياسية والصحف وغلق النقابات، ولذلك وبعد اعتلاء الملك فيصل الثاني العرش في ٢- مايس- ١٩٥٣)، حاول إعادة الهدوء والاستقرار إلى الوضع السياسي، ولكن استمرار تدهور الوضع الاقتصادي، وعدم استطاعة وزارة جميل المدفعي ٢٩ كانون الثاني ١٩٥٣ – ١٥ أيلول ١٩٥٣ تحسين الأوضاع العامة، استقالت، وتم تأليف وزارة فاضل الجمالي، الأولى في: (١٧أيلول ١٩٥٣)، التي اتخذت إجراءات إصلاحية بإلغاء الرقابة على الصحف، ورفع الأحكام العرفية، واستأنف الاحزاب نشاطها العلني [lxiii].

عادت حركة الإضرابات العمالية في الميناء واللاسلكي والحفارات والمسفن وعمال مقاييس الكهرباء والماء في العشار بحركة كانت متصلة تقريباً، وعُدّت آخر الإضرابات التي حصلت في لواء البصرة [lxiv].

ففي البداية أضرب موظفو اللاسلكي في الميناء (المعقل والفاو) في ١٧ تشرين الثاني ١٩٥٣، بعد رفعهم عريضة بمطالبهم إلى مدير الموانئ وكانت المطالب كما يلي :

١- جعل المهارة الفنية للعامل عشرة دنانير بدلاً من خمسة دنانير.
٢ - تجهيزهم ببيوت السكن على غرار المساكن المخصصة لباقي موظفي الميناء.
٣- تعويضهم عن العطل الرسمية والأعياد.
٣- تجهيزهم بالملابس الرسمية.
٥- تبديل مقر سكن موظفي اللاسلكي لافتقاره إلى أسباب الراحة.
٦- توفير وسائل أفضل لموظفي اللاسلكي في أثناء تنقلاتهم من الفاو إلى البصرة.
٧ - إعادة الأرزاق المخصصة عادة لموظفي الفاو والمخصصات الليلية.
٨ - دفع أجور الساعات الإضافية.
٩ - إيفاد أي موظف يُصاب بمرض يتعذر شفاؤه في العراق إلى الخارج للعلاج على نفقة الحكومة.
١٠- تفادي تأخير ترفيع أي موظف حان موعد ترفيعه[lxv].

بلغ عدد المضربين أربعة وثمانين عاملاً، وكان مقر اجتماعهم في مقهى السيف في البصرة، ومقهى أم البروم بالعشار، وأرسلت مديرية الموانئ للعمال المعاون الشخصي السابق للمديرية للتفاوض مع لجنة العمال، ولكن العمال رفضوا التعاون إلا بعد إجابة مطالبهم، وكانت الشرطة مستمرة بمراقبة الموقف، وطلبت إرسال قوة منها إلى الفاو[lxvi].

وقد حظي هذا الإضراب بالتأييد من النّاس، سواء في منطقة الرباط أم محلة الساعي كذلك مساندة عمال الأرصفة من شركة نفط البصرة، من خلال رفع برقيات التأييد إلى الجهات العليا مطالبين بإجابة مطالب العمال[lxvii].

وكانت محاولة مديرية الموانئ في إعادة العمال إلى المعمل وإنذارهم بضرورة الالتحاق بأعمالهم خلال سبعة أيام، وإلا فاعتبارهم مفصولين بعدها عن العمل [lxviii]. وحاولت المديرية بهذا الإنذار شق صفوف العمال، لأن قسماً منهم كان يريد استئناف العمل بينما يرفض الباقون، ونتيجة لذلك حذر العمال بعد معرفتهم الغرض من الإنذار، فقد وافقوا على إرسال موفد للمفاوضة مع المديرية وعادوا إلى عملهم بتاريخ: السادس والعشرين من تشرين الثاني ١٩٥٣ لحين تأكيد مطالبهم[lxix].

وعلى ما يبدو أن السلطة كانت تُساند المديرية ضد العمال، خاصة في غياب النقابة واستغلال سلطة فرض الأحكام العرفية في العراق بعد أحداث مصر عام (١٩٥٣)، وكانت تراقب العمال مراقبة شديدة تحد من حركتهم، وهدد عمال قراء المقاييس في دائرة ماء وكهرباء العشار كذلك بالقيام بالإضراب يوم الخامس والعشرين من تشرين الثاني١٩٥٣ إذا لم تُجب مطالبهم، وهي[lxx]:

١- زيادة أجورهم.
٢- إيجاد محلات لهم في الدائرة للجلوس والاشتغال عليها.
٣- شمولهم بمنحة الملك فيصل الثاني بمناسبة تتويجه.

قدمت العريضة في١٤ تشرين الثاني ١٩٥٣، ولكن الدائرة ماطلت في الرد على العمال، إلى حين دراسة الطلب دراسة وافية على أساس النظم الحكومية المعمول بها[lxxi].

ويبدو أن استمرار إضراب عُمال اللاسلكي وخوفاً من التهديد بالإضراب من قبل عمال المقاييس أجيبت مطالبهم على وفق قانون العمل.

وفي الحادي والعشرين من تشرين الثاني ١٩٥٣ أضرب عمال البواخر (الحفارات) العاملين في ميناء الفاو، كان عددهم ٣٠٠ عامل، وكانت مطالبهم الاتي :-

١- طلب منحهم راتب شهادة مساعد سائق بالمقدار المخصص لتلك الشهادة.
٢- منح أرزاق الدرجة الأولى للسائقين الذين يحملون شهادة الدرجة الأولى.
٣- مغادرة البواخر رصيف الميناء كل يوم سبت في الساعة الثالثة بدلاً من السادسة صباحاً من أيام الخميس.
٤- رفع المميز لتأخيره معاملاتهم.
٥- عودة الحفارات من الساعة السادسة صباحاً.
٦- العناية الصحية بعوائلهم.

٧- تخصيص طبيب لأطفالهم.
٨- إرسال المصابين بمرض السل إلى المصحات على حساب الدائرة، مع الاحتفاظ.
٩- بحقوقهم من حيث الأجور حتى اكتسابهم الشفاء.
١٠- دفع أجور السكن على ألا تقل عن ثلاثة دنانير لكل منهم شهرياً.
١١ - إضافة ما قدره (١٥٪) إلى أجورهم.
١٢ - تطبيق أحكام القانون رقم (٧٢) بالعمل عليهم.
١٢ - استبدال فراش العمال وملابسهم بغيره.
١٣ - إعطاء المهارة لأصحاب الشهادات الأخر من الدرجة الثالثة إلى الدرجة الأولى.
١٤ - تخصيص سيارات لجميع العمال على حد سواء.
١٥- رفع (رجب النعمة) عن وظيفة ضابط شؤون العمال
١٦- ايجاد صندوق ضمان لهم.
١٧- لعطاء بدلتين لعمال المعمل بالفاو سنوياً.

وكون العمال وفدا من (٨٠) عاملاً، لمفاوضة المديرية حول مطالبهم، وطلب منهم مدير ممثل مديرية الميناء النظر في الموضوع بشرط عودتهم إلى العمل، ولم يوافق العمال، وازداد عدد المضربين في خمس حفارات وصل عددهم إلى (٨٠٠) عامل، وأرسلوا وفداً لمقابلة مدير الميناء العام في موضوع المطالب التي تقدموا بها، ولم تسفر المفاوضات التي أجريت معهم عن نتيجة، واستمروا مضربين عن العمل، على الرغم من عودة مدير الميناء الذي طمأنهم بتمشيه أمورهم[lxxii].

كان استمرار الإضراب قد الحق ضرراً بالملاحة في شط العرب، بسبب تراكم الترسبات الطينية التي تعرقل دخول البواخر الأجنبية إلى النهر، الأمر الذي أثار احتجاج الشركات الأجنبية المالكة لهذه البواخر، فضلا عن الخسائر التي أصيبت بها مديرية الميناء، هذا، وكانت عودة العمال إلى أعمالهم في ثلاثين من تشرين الثاني ١٩٥٣، وفي أثناء إضراب عمال الفاو قام عمال الميناء في المسفن البحري بالإضراب عن العمل مدة ساعات في ٢٨ تشرين الثاني ١٩٥٣، وقامت الشرطة بإرجاع العمال إلى عملهم، وألقت القبض على مَن يُشتبه بهم إن إضراب عمال المسفن قد أخاف مديرية الميناء؛ لأنه في حالة استمراره كان سيشمل المعامل، ومعمل إصلاح السيارات ومركز توليد الكهرباء، وتصفية الماء لذلك كانت إجراءات الشرطة سريعة بإعادة العمال إلى المسفن[lxxiii].

بعد ذلك لم تحدث أية حركة للعمال الا في عام ١٩٥٦ عندما خرج عمال البصرة تأييد النضال الشعب المصري وتنديداً بالعدوان الثلاثي على مصر[lxxiv].

جدول رقم (٤)

في هذا جدول نوضح عدد العمال العاملين في الميناء خلال المدة من ١٩٤٥-١٩٥٧[lxxv]

السنة	عدد المنتسبين
١٩٤٥	٩٠٩
١٩٤٦	٩٨٩
١٩٤٧	١,٠٩٠
١٩٤٨	١,٠٥٩
١٩٤٩	١,١١٧
١٩٥٠	١,٠١١
١٩٥١	١,١٤٣
١٩٥٢	١,١٧٦
١٩٥٣	١,١٤٩
١٩٥٤	١,٢٧٨
١٩٥٥	١,٣٩٣
١٩٥٦	١,٣٦٦
١٩٥٧	١,٣٨٠

مما لاشك فيه ان الاضرابات العمالية في مؤاني لواء البصرة اثرت بشكل كبير على الاقتصاد العراقي بشكل عام واقتصاد البصرة بشكل خاص، اذ كلفت الاضرابات خسائر كبيرة في الاموال واحدثت شللاً في الحياة اليومية، وفي الوقت نفسة تعد الاضرابات العمالية جزءاً اساسياً من ثقافة العمال ويزداد عددها مع تدني الاجور وتدهور ظروف العمال.

الخاتمة :

يتضح من خلال دراسة تاريخية لميناء البصرة ١٩٤٥-١٩٥٨، كانت بريطانيا مسيطرة علية خلال فترة الاربعينات جعلوا منه قاعدة عسكرية استفادت منه بريطانيا خلال الحرب العالمية الثانية، وكان المدراء المسؤولون عليه من الجنسية البريطانية يديرون الميناء، لقد ادت السيطرة البريطانية الى توجيه سياسية العراق التجارية نحو الاسواق البريطانية بشكل مركز، الامر الذي ادى الى

تعميق تبعية الاقتصاد العراقي وربطة بعجلة الاقتصاد البريطاني، وقد كانت السياسة الاقتصادية لإدارة الميناء احدى تلك الطرق لتعميق التبعية فقد استطاعت ادارة الميناء من خلال فرضها الاجور الى التحكم بعلميات الشحن والتفريغ بما يخدم مصالح الشركات البريطانية التجارية والملاحية وشركة نفط البريطانية- الايرانية وشركة نفط البصرة في الوقت الذي ترع فيه مصالح التجار الوطنيين، كما اتضح ان اهمال الحكومات المتعاقبة باستثناء بعض منها للمطالب الوطنية وعدم اتخاذها موقفاً حازماً من الحكومة البريطانية واعتمادها على الاخيرة في ضمان مصالح العراق بدلاً من اعتمادها على الشعب العراقي قد اسهم ايضاً في تأخير نقل ملكية الميناء الى الحكومة العراقية، اما موقف العمال من العمل ان غاية الادارة تشغيل العمال فقد تجلى من خلال الدراسة ان غاية ادارة الميناء تشغيل العمال العراقيين لم يكن بدافع رفع مستواهم الاقتصادي والاجتماعي بل جاء ذلك رغماً عنهم وخاصة فشلها في توفر عمال غير عراقيين من بوشهر وعربستان، فضلاً عن ضغط الاحزاب السياسية العراقية على تشغيل العراقيين، فضلاً عن ظهور اضرابات عمالية تطالب بتحسين الحالة المعيشية لهم وزيادة الرواتب واعطاهم مخصصات، وكان موقع ميناء البصرة بحكم موقعها الجغرافي واتصالها ببقية الاولوية العراقية والدول المجاورة سبباً في رواج تجارة بقسميها الداخلي والخارجي، وكان لوجود نهر دجلة والفرات، فضلاً عن شط العرب واسباب ساهمت في تطور الجانب التجاري، وكان لميناء البصرة في المعقل دوراً كبيراً في انعاش الاقتصاد العراقي وظهر ذلك جلياً في حركة البواخر الداخلة اليه والخارجة منه وكانت تحمل بضائع مختلفة وكانت تحمل بضائع مختلفة.

الهوامش :

[i] cecil Ford, the por of basrah , basrah , 1937, p.19.

[ii] يقضان سعدون العامر، واقع الاسطول العثماني في البصرة اثاره، مجلة الاستاذ، العدد٥٤،جامعة بغداد، ٢٠٠٥، ص ٥٢٨.

[iii] ياسين طه ياسين هارون، البصرة دراسة في الاحول الاقتصادية والسياسية بين عامي ١٩٣٢-١٩٣٩، رسالة ماجستير (غير منشورة)، كلية الاداب، جامعة البصرة، ١٩٩٠، ص ١٧

[iv] عبد الزهرة عبد المهدي صالح، الموانئ العراقية تاريخها واصالتها ١٩١٩-١٩٦٩، الطبعة الاولى، مكتب الجذور للطباعة، البصرة، ٢٠١٩، ص ١٦.

[v] ياسين موحان ياسين، المصدر السابق، ص ١٧.

[vi] طالب جاسم محمد الغريب، ميناء البصرة ١٩١٩-١٩٥٨ دراسة تاريخية، شركة الغدير للطباعة والنشر، البصرة، ٢٠١٣، ص ٦٢.

[vii] ياسين طه ياسين، المصدر السابق، ص ١٧.

[viii] عبد الرزاق الحسني، تاريخ الوزارات العراقية، ج ٣، الطبعة الخامسة، بيروت، ١٩٧٨، ص ٣٩.

[ix] سعيد حمادة، النظام الاقتصادي في العراق، بيروت، ١٩٣٨، ص ٣٣٥.

[x] الحكومة العراقية، المجموعة الاحصائية السنوية ١٩٢٩-١٩٣٠الى ١٩٣٥-١٩٣٦، ص ١٠٨

[xi] التقرير الاداري عن ميناء البصرة لسنة ١٩٣٧-١٩٣٨، بغداد، ١٩٣٩، ص ٤-٣٢.

[xii] ياسين طه ياسين، المصدر السابق، ص ٨٣—٨٤.

[xiii] طالب جاسم محمد الغريب، المصدر السابق، ص ٧٥.

[xiv] عبد الزهرة عبد المهدي صالح، المصدر السابق، ص ٦٨.

[xv] محاضرات مجلس النواب، الدورة الانتخابية الثانية عشر، الاجتماع الاعتيادي لسنة ١٩٤٨، الجلسة ٢٢، في ٣٢ اذار ١٩٤٩، ص ١٤١.

[xvi] **محمد سعيد أفندي بن مرزا مجيد بن الحاج أحمد القزاز** : هو سياسي عراقي شغل مناصب وزارية مختلفة في العهد الملكي في العراق. ولد في السليمانية في ١ كانون الثاني ١٩٠٤، وأعدم شنقا في ٢٠ أيلول ١٩٥٩ بعد محاكمته ضمن محاكمات المحكمة العسكرية العليا الخاصة، شغل مناصب مختلفة، حيث بدأ عمله موظفا بدائرة التفتيش الإداري في السليمانية في ٢٠ كانون الثاني ١٩٢٤، وفي ١٩٢٧، شغل منصب مدير ناحية تانجرو في لواء السليمانية، نقل بعدها إلى لواء أربيل وعين مدير ناحية. بعدها عمل قائمقام في قضاء زاخو. نقل إلى بغداد وأصبح مدير الداخلية العام في الوزارة في ٢٠ تموز ١٩٤١. بعدها شغل منصب متصرف لواء أربيل في ١٧ أيلول ١٩٤٤، ثم متصرف لواء الكوت في ٢٢ أيلول ١٩٤٦ وكذلك متصرف لواء كركوك بعدها متصرف لواء الموصل في ٢٦ حزيران ١٩٤٩، في ٢١ كانون الأول ١٩٥٢، شغل منصب وزير الشؤون الاجتماعية في وزارة نور الدين محمود خلفا لماجد مصطفى. وفي ١٥ شباط ١٩٥٣، كان أول عراقي يشغل منصب مدير للموانئ العراقية بعد احتكار الإنجليز لهذا المنصب منذ عام ١٩١٩، وبقي في هذا المنصب حتى ٢٨ شباط ١٩٥٤، ثم شغل منصب وزير الداخلية في حكومات محمد فاضل الجمالي الثانية وأرشد العمري الثانية ووزارات نوري السعيد الثانية عشر والثالثة عشر والرابعة عشر ووزارة أحمد مختار بابان وهي آخر حكومات العهد الملكي سلم نفسه طواعية للسلطات بعد ثورة ١٤ تموز ١٩٥٨، واتهم بتهم منها إسقاط الجنسية العراقية عن عدد من العراقيين وأمر بإطلاق النار على متظاهرين ضد تزوير انتخابات وقبل صدور حكم الإعدام بحقه في محكمة المهداوي قال: ((أنا أعرف أنكم ستصدرون حكم الإعدام عليّ، ولكنني عندما سأصعد المشنقة سأرى تحت قدمي أناسا لا يستحقون الحياة)) وعندما وصله خبر مفاده قيام زوجته بالتوسط لتخفيف الحكم عنه أرسل رسالة لها مضمونها عليها الاستعداد أن تكون أرملة وأنها طالق إذا تورطت بالسعي لتخفيف الحكم عن، وأعدم شنقا في ٢٠ أيلول ١٩٥٩، للمزيد ينظر : عبد الرحمن إدريس البياتي، سعيد قزاز ودوره في سياسة العراق حتى عام ١٩٥٩، رسالة ماجستير غير منشورة، للمزيد ينظر : عبدالرحمن ادريس البياتي، سعيد القزاز ودورة في السياسية العراقية حتى عام ١٩٥٩، مؤسسة دار العربية، بيروت، ٢٠٠١.

[xvii] عبد الزهرة عبد المهدي صالح، المصدر السابق، ص ٦٨.

[xviii] طالب جاسم محمد الغريب، ميناء البصرة ١٩٢٩-١٩٥٨ دراسة تاريخية،جامعة البصرة، مركز دراسات البصرة والخليج العربي، ٢٠١٣ ص ٢٦٧.

[xix] المصدر نفسة، ص ٢٦٥.

[xx] د.ك.و، ملفات وزارة النقل والمواصلات، تسلسل الملفة ٣٠٠، ١٩٧٥، عنوان الملفة، التقرير الاداري لميناء البصرة ١٩٥٥-١٩٥٦، ص ١.

[xxi] الحكومة العراقية، وزارة الاقتصاد، المجموعة الاحصائية السنوية لسنة ١٩٥٧، مطبعة الزهراء، ١٩٥٨، ص ٨١.

[xxii] د.ك.و، ملفات وزارة النقل والمواصلات، تسلسل الملفة ٣٠٠، ١٩٧٥، عنوان الملفة، التقرير الاداري لميناء البصرة ١٩٥٥-١٩٥٦، ص ١.

[xxiii] المصدر نفسة.

[xxiv]تم اعداد هذا الجدول من قبل الباحث بالاعتماد على المصادر : الحكومة العراقية، وزارة الاقتصاد، المجموعة الاحصائية السنوية لسنة ١٩٥٤ ؛ الحكومة العراقية، وزارة الاقتصاد، المجموعة الاحصائية السنوية لسنة ١٩٥٧، ص ٨٢.

[xxv] الحكومة العراقية، وزارة الاقتصاد، المجموعة الاحصائية السنوية العامة ١٩٥٧، ص ٨٠.

[xxvi]تم اعداد هذا الجدول من قبل الباحث بالاعتماد على المصادر : الحكومة العراقية، وزارة الاقتصاد، المجموعة الاحصائية السنوية لسنة ١٩٥٤-١٩٥٥، ص ١٠٧ ؛ الحكومة العراقية، وزارة الاقتصاد، المجموعة الاحصائية السنوية لسنة١٩٥٦_ ١٩٥٧، ص ٨٢.

[xxvii] كان العمال قبل الحرب العالمية الثانية يتحسّسون واقعهم المؤلم، وخاصة بعد الأزمة الاقتصادية (١٩٢٩م - ١٩٣٣م)، إذ كانت لهم مشاركتهم التضامنية مع العمال في أنحاء المملكة العراقية وأكبر تحرك لعمال البصرة كان بإضراب عام (١٩٣٧م)، عندما أضرب عمال الميناء مطالبين بتحسين حياتهم الاقتصادية والاجتماعية، وهذه الإضرابات في المؤسسات التي كانت تابعة للأجنبي تجددت بعد الحرب العالمية الثانية، لكن بصيغة أكثر وضوحاً، خاصة بعد تبلور الحركة العمالية في البصرة بعد الحرب العالمية الثانية. للمزيد من التفصيلات حول الإضرابات العمالية في المدة الثلاثينيات، ينظر: أميرة محمود الكريمي، الحركة العمالية في العراق (١٩٣٢-١٩٤٥)، رسالة ماجستير غير منشورة، معهد الدراسات القومية والاشتراكية، الجامعة المستنصرية،١٩٨٥.

[xxviii] نجاة عبد السادة،الاوضاع السياسية في البصرة بعد الحرب العالمية الثانية ١٩٤٥-١٩٥٨، دار الكفيل للطباعة والنشر، كربلاء، ٢٠١٧، ص ١٢٥.

[xxix] (و.م.ب)، رقم الملفّة (١/٥٦)، كتاب مدير الشؤون الاجتماعية حول وضع العمال في البصرة.

[xxx] نجاة عبد السادة،الاوضاع السياسية في البصرة بعد الحرب العالمية الثانية ١٩٤٥-١٩٥٨، دار الكفيل للطباعة والنشر، كربلاء، ٢٠١٧، ص ١٢٦.

[xxxi] مسفن الجبيلة معمل أنشأته شعبة البحرية التابعة لمديرية الموانئ من أجل تصليح البواخر والزوارق التي تسير في شط العرب. يُنظر: عبد المجيد حسن الغزالي، من منشورات جريدة الهدف، مطبعة المعارف، بغداد، ١٩٤١،، ص ٤٠٢.

[xxxii] عبد الرزاق مطلك الفهد، تأريخ الحركة العمالية في العراق١٩٤٥-١٩٥٨، كلية الآداب، جامعة القاهرة، ١٩٧٧، ص ١٩٤.

[xxxiii] السرهنك: رئيس عمال سطح الباخرة.

[xxxiv] يُنظر: (و.م. ب)، الملقة (١/٥٦)، برقية عمال الباخرة المرفوعة من لجنة عُمال الفاو بتاريخ: ٢٧ نيسان ١٩٤٦ ينظر:

[xxxv] جريدة الوطن، العدد ١٥٣، ١٠حزيران ١٩٤٦.

[xxxvi] (و.م. ب)، الملفة (١/٥٦)، صورة العريضة إلى متصرف اللواء بتاريخ: ١٩٤٧/٥/٢٥.

[xxxvii](و.م.ب)، الملقة (١/٥) كتاب مدير شرطة الميناء إلى متصرف اللواء (أمين خالص).

[xxxviii] نجاة عبد السادة، المصدر السابق، ص ١٢٨.

[xxxix] (و.م.ب)، رقم الملفة (١/٥٦) كتاب مدير ناحية الهارثة إلى متصرفية لواء البصرة، العدد (١٦٧٨)، في: ٢٢/ ٥/ ١٩٤٧.

[xl] عبد السلام الناصري، معارك طبقية، (د.م، د،ط)، ص ٣٧.

[xli] نجاة عبد السادة، المصدر السابق، ص ١٢٨.

[xlii] جريدة صوت الأهالي، العدد ١٤١٩، ٢٨ آيار ١٩٤٧.

[xliii] طالب جاسم الغريب، ميناء البصرة، ص١٨٠.

[xliv] نجاة عبد السادة، المصدر السابق، ص ١٢٩.

[xlv] انتفاضة الوثبة: هو مصطلح استُخدِمَ للإشارة إلى الاضطرابات التي وقعت في بغداد خلال يناير1948 ، الاحتجاجات كانت من تخطيط النظام الملكي من أجل تجديد المعاهدة الأنجلو عراقية (١٩٣٠(التي جعلت العراق فعليًا محمية بريطانية. كان نوري السعيد، رئيس وزراء العراق، يخطط لتجديد معاهدة ١٩٣٠ هذه، وإن كانت بصيغة منقحة، والتي ربطت العراق بالمصالح البريطانية، وسمحت بحركة غير مقيدة للقوات البريطانية على الأراضي العراقية، ووفرت حماية كبيرة للنظام الملكي العراقي الذي نصبته بريطانيا، للمزيد ينظر : سعدي يونس السوداني، وثبة كانون الوطنية ١٩٤٨ في الصحافة العراقية، رسالة ماجستير، معهد التاريخ والتراث العلمي، جامعة بغداد،١٩٧٩.

xlvi (و.م.ب)، الملفة رقم (٥/٤)، كتاب مدير شرطة لواء البصرة الى متصرف اللواء فخري الطبقجلي، بتاريخ (٥-ابريل -١٩٤٨).

xlvii نجاة عبد السادة، المصدر السابق، ص ١٣٠.

[xlviii] ساحة الدوكيارد: مكان تصليح السفن الصغيرة والمتوسطة، استولت عليه القوات العسكرية البريطانية عام ١٩١٤م، وأمام الدوكيارد أبنية قديمة جداً، نجاة عبد السادة، المصدر السابق، ص ١٣٠.

[xlix] نجاة عبد السادة، المصدر نفسه، ص ١٣٠.

[l] مجزرة كاور باغي هي من إحدى المجازر البشعة التي ارتكبت بحق التركمان المسالمين ومنهم عمال شركة النفط العراقية والتي حدثت يوم الثاني عشر من شهر تموز عام ١٩٤٦ وسميت بمجزرة كاورباغي نسبة إلى مكان الحادث وهو بستان زيتون يسمى (كاور باغي) أي بستان المسيحي الواقعة في مدينة كركوك قرب منطقة القورية، حيث بدأ عمال شركة نفط العراقية بإضراب في اليوم الثالث من تموز عام ١٩٤٦ بالمطالبة بحقوق عمال شركة النفط (I.P.C) ولزيادة أجورهم وتهيئة دور السكن لهم وتوفير وسائط لنقل العمال من المدينة الى الشركة وبالعكس، وفي يوم ٤ تموز قام العمال بمظاهرة سلمية في شوارع كركوك وأمام دار المتصرفية، وقابل وفد العمال وكيل المتصرف والذي أوضح لهم بان المفاوضات جارية مع الشركة بشان مطالبهم، وطلب منهم التفرق والعودة الى أعمالهم، وقامت مديرية الشرطة بإرسال دوريات

الى مخارج المدينة المؤدية الى الشركة فألقت القبض على احد عشر عاملاً، وفي يوم ١٣ تموز توجه العمال إلى كاورباغي للخروج بالمظاهرة الى الشوارع إلا أن قوات الشرطة قامت بمحاصرة المتجمهرين في كاورباغي من غرب وجنوب مدينة كركوك وكان العمال يطلقون الهتافات، فتقدم إليهم معاون الشرطة سعيد عبد الغني وانذرهم بالتفرق ثلاث مرات، فلم يتفرقوا، فأمر أفراد الشرطة الخيالة بتفريقهم بواسطة العصي فحدثت بعض المناوشات بالحجارة بين الطرفين، إلا انه سرعان ما بدأت الشرطة بإطلاق الرصاص من بنادقهم باتجاه العمال وسقط (٦) شهداء و (١٤) جريحاً، عزيز قادر الصمانجي ـ التاريخ السياسي لتركمان العراق، دار الساقي، ط١، بيروت، ١٩٩٩، ص ٤٤.

[li] جريدة صوت الاهالي، العدد ١٤٥٠، ١٣اذار ١٩٤٨.

[lii] ضرب العمّال احتجاجاً على ارتفاع أسعار البنزين، وقدموا عريضة بـ (٢٢) مادّة تدور حول تطبيق قانون العمال، وزيادة الرواتب وتوفير الماء العذب، والاعتناء بالعامل من الناحية الصحية، وتوفير الملابس الشتوية والصيفيّة، وتأمين المستوى المعاشي لعوائل العمال بمختلف الظروف، نجاة عبد السادة، المصدر السابق، ص ١٣٠.

[liii] خالد محسن محمود الراوي، تأريخ الطبقة العاملة العراقية (١٩٦٨ ـ ١٩٧٥م)، بغداد، ص ٥٧.

[liv] نجاة عبد السادة، المصدر السابق، ص ١٤١.

[lv] (و.م.ب)، صورة عريضة رئيس هيأة نقابة الميكانيك بتأريخ (٢٩ تشرين الاول ١٩٥١)، إلى رئيس الوزراء.

[lvi] طالب جاسم الغريب، ميناء البصرة، ص ٢٢٧.

[lvii] المصدر نفسة، ص ٢٢٧.

[lviii] جريدة الحوادث، العدد ٢٨٨٣ في ٢٥ اب ١٩٥٢.

[lix] جريدة الشعب، العدد ٢٣٠٩، ٢٥ اب ١٩٥٢.

[lx] جريدة الجبهة الشعبية، العدد ٣٢٨، ٢٥ اب ١٩٥٢.

[lxi] جريدة الوحدة، العدد ١١٨، ٢٦ اب ١٩٥٢، جريدة الثغر، العدد ٥٢٠٨، ٢٦ اب- ١٩٥٢.

[lxii] نجاة عبد السادة، المصدر السابق، ص ١٤٣.

[lxiii] جعفر عباس حميدي، التطورات والاتجاهات السياسية في العراق، طبعة الاولى، بغداد، ١٩٨٠، ص ٥٤.

[lxiv] (و.م.ب)، رقم الملفة (٥٦/١) ملاحظ عمال المنطقة الجنوبية في تقريره اتصل بالعمال مدير المصلحة ومدير شرطة اللواء، وكان تجمهر العمال في شارع الملك حسين (باب الزبير)، وبعد مفاوضات لمدة اربع ساعات، تمكنوا من التوصل الى صيغة مع العمال والموافقة على المطالب كافة، عاد العمال في الساعة الثانية عشرة والنصف من (١٢ تشرين الاول ١٩٥٣) الكتاب معنون الى وزارة الشؤون الاجتماعية ١٤ تشرين الاول ١٩٥٣.

[lxv] نجاة عبد السادة، المصدر السابق، ص ١٥٠.

[lxvi] نجاة عبد السادة، ص ١٥٠.

[lxvii] المصدر نفسة، ص١٥٠.

[lxviii] (و.م.ب)، كتاب مديرية لواء البصرة التحريرات، (١٣٤٥)، في: (٢٩ تشرين الثاني ١٩٥٣) إلى وزارة الداخلية.

[lxix] نجاة عبد السادة،المصدر السابق، ص١٥١.

[lxx] (و.م.ب)، صورة العريضة، (١٤ تشرين الثاني ١٩٥٣).

[lxxi] (و.م.ب)، ملفّة (١/٥٦)، كتاب مديرية شرطة لواء البصرة إلى المتصرف بتاريخ (٢١ تشرين الثاني ١٩٥٣).

[lxxii] (و.م.ب)، ملفة (١/٥٦)، ١٩٥٣م، كتاب متصرفية لواء البصرة، العدد (١٣٥٦).

[lxxiii] نجاة عبد السادة المصدر السابق، ص ١٥٤.

[lxxiv] المصدر نفسة، ص ١٦٦.

[lxxv] الجدول من اعداد الباحث بالاعتماد على المصدر، د.ك.و. ملفات وزارة النقل والمواصلات، رقم ملفه ٣٠، عنوان الملفة، التقرير الاداري لميناء البصرة ١٩٥٥-١٩٥٦، ص ٣٦.

قائمة المصادر:

١- وثائق دار الكتب والوثائق

- د.ك.و، ملفات وزارة النقل والمواصلات، رقم ملفه ٣٠، عنوان الملفة، التقرير الاداري لميناء البصرة ١٩٥٥-١٩٥٦.
- د.ك.و، ملفات وزارة النقل والمواصلات، تسلسل الملفة ٣٠٠، ١٩٧٥، عنوان الملفة، التقرير الاداري لميناء البصرة ١٩٥٥-١٩٥٦.
- د.ك.و، ملفات وزارة النقل والمواصلات، تسلسل الملفة ٣٠٠، ١٩٧٥، عنوان الملفة، التقرير الاداري لميناء البصرة ١٩٥٥-١٩٥٦.
- د.ك.و. ملفات وزارة النقل والمواصلات، رقم ملفه ٣٠، عنوان الملفة، التقرير الاداري لميناء البصرة ١٩٥٥-١٩٥٦.

٢- مركز وثائق البصرة

- (و.م. ب)، الملفة (١/٥٦)، صورة العريضة إلى متصرف اللواء بتاريخ: ١٩٤٧/٥/٢٥.
- (و.م. ب)، الملفة (١/٥٦)، برقية عمال الباخرة المرفوعة من لجنة عُمال الفاو بتاريخ: ٢٧ نيسان ١٩٤٦.
- (و.م.ب)، الملفة رقم (٥/٤)، كتاب مدير شرطة لواء البصرة الى متصرف اللواء فخري الطبقجلي، بتاريخ (٥-ابريل -١٩٤٨).
- (و.م.ب)، الملفة (١/٥) كتاب مدير شرطة الميناء إلى متصرف اللواء (أمين خالص).
- (و.م.ب)، صورة عريضة رئيس هيأة نقابة الميكانيك بتأريخ (٢٩ تشرين الاول ١٩٥١)، إلى رئيس الوزراء.
- (و.م.ب)، كتاب مديرية لواء البصرة التحريرات، (١٣٤٥)، في: (٢٩ تشرين الثاني ١٩٥٣) إلى وزارة الداخلية.
- (و.م.ب)، ملفة (١/٥٦)، ١٩٥٣م، كتاب متصرفية لواء البصرة، العدد (١٣٥٦).
- (و.م.ب)، ملفّة (١/٥٦)، كتاب مديرية شرطة لواء البصرة إلى المتصرف بتاريخ (٢١ تشرين الثاني ١٩٥٣).
- (و.م.ب)، رقم الملفّة (١/٥٦)، كتاب مدير الشؤون الاجتماعية حول وضع العمال في البصرة.

- (و.م.ب)، رقم الملفة (١/٥٦) كتاب مدير ناحية الهارثة إلى متصرفية لواء البصرة، العدد (١٦٧٨)، في: ٢٢/ ٥/ ١٩٤٧.
- (و.م.ب) رقم الملفة (٥٦/١) الكتاب معنون الى وزارة الشؤون الاجتماعية ١٤ تشرين الاول ١٩٥٣.
- (و.م.ب)، ملفّة (١/٥٦)، كتاب مديرية شرطة لواء البصرة إلى المتصرف بتاريخ (٢١ تشرين الثاني ١٩٥٣).
- (و.م.ب)، ملفة (١/٥٦)، ١٩٥٣م، كتاب متصرفية لواء البصرة، العدد (١٣٥٦).

٣- المطبوعات الحكومية

- الحكومة العراقية، وزارة الاقتصاد، المجموعة الاحصائية السنوية لسنة ١٩٥٧، مطبعة الزهراء، ١٩٥٨.
- الحكومة العراقية، وزارة الاقتصاد، المجموعة الاحصائية السنوية لسنة ١٩٥٤.
- الحكومة العراقية، وزارة الاقتصاد، المجموعة الاحصائية السنوية لسنة ١٩٥٧.

٤- محاضر مجلس النواب

- محاضرات مجلس النواب، الدورة الانتخابية الثانية عشر، الاجتماع الاعتيادي لسنة ١٩٤٨، الجلسة ٢٢، في ٣٢ اذار ١٩٤٩.

٥- الرسائل والاطاريح

- أميرة محمود الكريمي، الحركة العمالية في العراق (١٩٣٢-١٩٤٥)، رسالة ماجستير غير منشورة، معهد الدراسات القومية والاشتراكية، الجامعة المستنصرية،١٩٨٥.
- سعدي يونس السوداني، وثبة كانون الوطنية ١٩٤٨ في الصحافة العراقية، رسالة ماجستير، معهد التاريخ والتراث العلمي، جامعة بغداد،١٩٧٩.
- عبد الرزاق مطلك الفهد، تأريخ الحركة العمالية في العراق١٩٤٥-١٩٥٨، رسالة ماجستير، كلية الآداب، جامعة القاهرة، ١٩٧٧.
- ياسين طه ياسين هارون، البصرة دراسة في الاحول الاقتصادية والسياسية بين عامي ١٩٣٢-١٩٣٩، رسالة ماجستير (غير منشورة)، كلية الآداب، جامعة البصرة، ١٩٩٠

٦- الجرائد

- جريدة الثغر، العدد ٥٢٠٨، ٢٦ اب- ١٩٥٢.
- جريدة الجبهة الشعبية، العدد ٣٢٨، ٢٥ اب ١٩٥٢
- جريدة الحوادث، العدد ٢٨٨٣ في ٢٥ اب ١٩٥٢
- جريدة الشعب، العدد ٢٣٠٩، ٢٥ اب ١٩٥٢.
- جريدة الوحدة، العدد ١١٨، ٢٦ اب ١٩٥٢.
- جريدة الوطن، العدد ١٥٣، ١٠حزيران ١٩٤٦.
- جريدة صوت الأهالي، العدد ١٤١٩، ٢٨ أيار ١٩٤٧، جريدة صوت الاهالي، العدد ١٤٥٠، ١٣اذار ١٩٤٨.

٧- الكتب العربية

- جعفر عباس حميدي، التطورات والاتجاهات السياسية في العراق، طبعة الاولى، بغداد، ١٩٨٠.
- خالد محسن محمود الراوي، تأريخ الطبقة العاملة العراقية (١٩٦٨ - ١٩٧٥م)، منشورات وزارة الثقافة، بغداد ١٩٨٢.
- طالب جاسم محمد الغريب، ميناء البصرة ١٩٢٩-١٩٥٨ دراسة تاريخية،جامعة البصرة، مركز دراسات البصرة والخليج العربي، ٢٠١٣.
- عبد الزهرة عبد المهدي صالح، الموانئ العراقية تاريخها واصالتها ١٩١٩-١٩٦٩، الطبعة الاولى، مكتب الجذور للطباعة، البصرة، ٢٠١٩.
- عبد المجيد حسن الغزالي، من منشورات جريدة الهدف، مطبعة المعارف، بغداد، ١٩٤١.
- عبدالرحمن ادريس البياتي، سعيد القزاز ودورة في السياسية العراقية حتى عام ١٩٥٩، مؤسسة دار العربية، بيروت، ٢٠٠١.
- عزيز قادر الصمانجي ـ التاريخ السياسي لتركمان العراق، دار الساقي، ط١، بيروت، ١٩٩٩.
- نجاة عبد السادة،الاوضاع السياسية في البصرة بعد الحرب العالمية الثانية ١٩٤٥-١٩٥٨، دار الكفيل للطباعة والنشر، كربلاء، ٢٠١٧.
- سعيد حمادة، النظام الاقتصادي في العراق، بيروت، ١٩٣٨.

٩- المصادر الاجنبية :

- cecil Ford, the por of basrah , basrah , 1937

١٠ – المجلات

- يقضان سعدون العامر، واقع الاسطول العثماني في البصرة اثاره، مجلة الاستاذ، العدد٥٤،جامعة بغداد، ٢٠٠٥.